

6. Measúnú Tráchta agus Trasghearradh an Bhealaigh

6.1 Réamhrá

Sa chaibidil seo cuirtear i láthair na tionchair a d'fhéadfadh tarlú maidir le trácht agus le hiompar i dtaca le Cuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe (GCRR N6) atá beartaithe, agus leis an bhforbairt ghaolmhar stáblaí ag Ráschúrsa na Gaillimhe, dá dtagraítear ina dhiaidh seo mar “an Tionscadal”. Le cur síos iomlán a fháil ar an Tionscadal, féach Caibidil 5, Cur Síos ar an Tionscadal.

Tá an measúnú tráchta den Tionscadal, atá le fáil sa chaibidil seo, tar éis bheith tugtha cothrom le da ó TMTT 2018 agus ón doiciméadacht chomhbhainteach, freagairt IFB 2019 agus an éisteacht ó bhéal 2020. Tugadh san áireamh sa mheasúnacht nuashonraithe ar na dálaí tráchta de bharr imeacht ama ó TMTT 2018 agus fadhbanna eile. Go deimhin féin, tá mórchuid an inneachair den mheasúnú tráchta tugtha cothrom le dáta ó TMTT 2018 i leith.

Tá an cur chuige samhaltaithe a úsáideadh don mheasúnú cosúil i bprionsabal leis an gcur chuige a rinneadh i ndáil leis an measúnú atá le fáil in TMTT 2018, mar sin féin táthar tar éis an measúnú sin a nuashonrú thar roinnt gnéithe ábharacha leis na huirlisí seo a leanas:

- An tSamhail Réigiúnach Iarthair (WRM) is déanaí dá bhfuil ar fáil atá mar chuid d'fhoireann Samhlacha Réigiúnacha an Údaráis Náisiúnta Iompair (NTA).
- Tá samhail tráchta ar bhóithre atá sonrach don tionscadal, ag a bhfuil bonnbhliain 2023, tar éis a bheith bailíochtaithe le sonraí tráchta ó mhí na Samhna 2024, agus léirítear léi dá réir na dálaí tráchta is déanaí laistigh de chathair na Gaillimhe. San áireamh leis an tsamhail freisin tá sonraí Dhaonáireamh 2022 maidir le hÁit Oibre, Scoil, Coláiste nó Cúram Leanaí - Daonáireamh de Thaifid gan Tréithe Pearsanta Luaite (POWSCCAR), agus dá réir léirítear leis na gluaiseachtaí taistil is déanaí laistigh den chathair. Ba é an cuspóir le forbairt na samhla sin chun a chinntiú go léirítear dálaí tráchta atá le fáil i limistéar an staidéir faoi láthair agus leibhéal leordhóthanach mionsonraí chun ceadú do mheasúnú cruinn tráchta a dhéanamh.

Déantar tuilleadh plé ar an gcur chuige iomlán samhaltaithe i gCuid 6.2. Áirítear leis sin cur síos mionsonraithe ar an gcur chuige samhaltaithe agus na huirlisí a úsáidtear, agus ar na difríochtaí eatarthu agus an measúnachtaí a cuireadh i láthair in TMTT 2018.

Rinneadh toimhde i measúnacht 2018 go mbeadh bliain oscailte ann in 2024 agus bliain dearaidh ann in 2039 don tionscadal, ach leasaíodh na dátaí sin leis an am atá istigh a chur san áireamh. Rinneadh toimhde go mbeadh bliain oscailte 2031 agus bliain dearaidh 2046 ann don mheasúnacht nuashonraithe seo.

De thoradh an athraithe san toimhdí don bhliain oscailte agus bliain dearaidh, úsáideadh réamhaisnéisí nua talamhúsáide don mheasúnacht tionchair tráchta. Tá comparáid idir na réamhaisnéisí nua seo, agus na réamhaisnéisí roimhe seo a ndearnadh measúnú orthu curtha san áireamh i gCuid 6.2.4.3.

Táthar tar éis an leibhéal bonneagair a thoirimhdiú le bheith i bhfeidhm, sna blianta oscailte agus dearaidh, a nuashonrú freisin, agus tá sé bunaithe ar an bhfaisnéis is déanaí dá bhfuil ar fáil, tar éis comhairliúcháin le páirtithe leasmhara. Déantar tuilleadh plé orthu sin i gCuid 6.4.5.1.

Tá athrú tagtha freisin ar na dálaí tráchta atá le fáil faoi láthair sa chathair, ó TMTT 2018, agus mionsonraítear freisin iad i gCuid 6.3.

Le fáil sa chaibidil seo freisin tá torthaí an cháis sa Phlean Gnímh don Aeráid a ullmhaíodh i ndáil le freagairt An Bord Pleanála Iarratas ar Fhaisnéis Bhreise (IFB) le Comhairle Chontae na Gaillimhe an 6 Nollaig 2023 (Tag: ABP-318220-23). Mar chuid den IFB, iarradh aighneacht i ndáil leis an bPlean Gnímh don Aeráid is déanaí, agus i ndáil le himpleachtaí Phlean Forbartha nua Chathair na Gaillimhe. Áirítear leis an gcaibidil seo measúnacht ar thionchair agus ailíniú an tionscadail leis an bhfoilseachán is déanaí den Phlean Gnímh don Aeráid 2024 (CAP24) agus de Phlean Forbartha Chathair na Gaillimhe 2023-2029. Mionsonraítear torthaí na measúnachta seo i gCuid 6.11.

6.1.1 Struchtúr na Caibidle

Déantar na tionchair straitéiseacha agus áitiúla tráchta áitiúil agus iompair atá bainteach leis an Tionscadal, a phlé, a mheas, agus a mheastóireacht sa chaibidil seo, a leagtar amach mar seo a leanas:

- Modheolaíocht um Measúnú Iompair (Cuid 6.2)
- An Timpeallacht Ghlactha (Cuid 6.2.6)
- An Timpeallacht / Tionscadal Amach Anseo (Cuid 6.4)
- Measúnú ar an Tionscadal ag Baint Úsáide as Samhail Tráchta (Cuid 6.5)
- Measúnú ar Thionchar Tráchta (Cuid 6.6)
- Sruthanna Tráchta Tuartha (Cuid 6.7)
- Measúnú ar Athdháileadh Turas agus Éileamh Thar Acmhainn (Cuid 6.8)
- Bearta Maolaithe (Cuid 6.9)
- Tionchair Iarmharacha (Cuid 6.10)
- Cás Phlean Gnímh don Aeráid (Cuid 6.11)
- Achoimre (Cuid 6.11)

6.1.2 Treoirínte arna nÚsáid

Ullmhaíodh an measúnú tráchta agus iompair seo trí thagairt do na doiciméid agus treoirínte seo a leanas, a mhéid a bhain le hábhar agus a bhí infheidhme:

- Treoirínte Breithmheasa Tionscadail um Bóithre Náisiúnta – Bonneagar Iompar Éireann
- EPA: Guidelines on the Information to be contained in Environmental Impact Assessment Reports, (2022) Ar fáil ag: https://www.epa.ie/publications/monitoring--assessment/assessment/EIAR_Guidelines_2022_Web.pdf
- EPA: Advice Notes on Current Practice in the Preparation of Environmental Impact Statements, (2003 agus 2022)
- Pleanáil Spáis agus Bóithre Náisiúnta - Treoirínte d'Údaráis Phleanála - RCPRA (2012)
- An Creat Náisiúnta Pleanála ar fáil ag <https://www.npf.ie/wp-content/uploads/Project-Ireland-2040-NPF.pdf>

6.1.3 Téarmaíocht um Phríomh-mheasúnú

Tugtar thíos roinnt príomhthéarmaí a úsáidtear sa chaibidil seo chun cur síos a dhéanamh ar an staid tráchta agus ar thionchair fhéideartha a bhaineann leis an Tionscadal.

- Rangaítear Trucailí Altacha/Dolúbtha agus Busanna le dhá nó trí acastóir nó níos mó agus feithiclí ag tarraingt mar **Fheithiclí Earraí Troma (HGVanna)**.
- Rangaítear Carranna, Feithiclí faoi Thiomáint Cheithre Roth, Veaineanna Úsáide agus Éadroma mar **Fheithiclí Éadroma (LVanna)**.
- Is ionann **Aonad Charr Paisinéara (PCU)** agus aonad líon feithiclí, 1 LV = 1 PCU agus 1 HGV = 2.5 PCU go neasach.
- Is meastachán ar an meántrácht laethúil ag suíomh thar thréimhse bliana é **Meántrácht Bliantúil Laethúil (AADT)**. Déantar an AADT a ríomh tríd an méid iomlán tráchta thar an mbliain a roinnt faoi líon na laethanta sa bhliain. Is tomhas é an AADT ar an méid iomlán tráchta thar bóthar agus dá bhrí sin is áisiúil é chun an tionchar tráchta carnach ar an bpábháil bóthair a léiriú. Dá bhrí sin tugann an AADT eolas maidir le dearadh agus cothabháil pábhála.

- Bíonn **An Bhuaicúair** ag an am den lá a mbíonn an t-éileamh tráchta ag an bpointe is airde, m.sh. áit a mbíonn a lán trácht comaitéireachta, mar is dual ó 8 go 9 a chlog ar maidin nuair a bhíonn comaitéirí ag taisteal chun na hoibre agus ar scoil agus bíonn sé amhlaidh sa tráthnóna ó 5 go 6 de ghnáth. Ní bhíonn buaicúair an chloig tráthnóna chomh gnóthach le buaicúair an chloig maidine mar taistealaíonn comaitéirí abhaile thar thréimhse níos faide sa tráthnóna agus tarlaíonn taisteal scoile taobh amuigh de bhuaicúair an chloig tráthnóna.
- Úsáidtear **an Cóimheas idir an Sruth Tráchta agus an Acmhainn Tráchta** (RFC) dá dtagraítear **Méid iomlán tráchta os cionn Acmhainn tráchta** (V/C) chun cur síos a dhéanamh ar acmhainn gach bóthair isteach chuig acomhal. Cuireann Cóimheas idir Sruth agus Acmhainn faoi 0.85 (nó 0.90 d'acomhal comharthaíochta) in iúl go bhfuil bóthar isteach ag feidhmiú go sásúil laistigh dá acmhainn; cuireann Cóimheas idir Sruth agus Acmhainn idir 0.85 (0.90 d'acomhal comharthaíochta) agus 1.0 in iúl go bhfuil an bóthar isteach ag feidhmiú laistigh dá acmhainn ach ag éifeachtúlacht níos lú ná mar atá optamach; ag Cóimheas idir Sruth agus Acmhainn os cionn 1.0 meastar go bhfuil an bóthar isteach os cionn a acmhainne, dá bhrí sin, nuair a bhíonn bóthar ag acmhainn is féidir le méadú beag sa líon tráchta tionchar neamhréireach a imirt ar fhad ciúála agus moill.
- Is treoirilínte “praiticiúla” breithmheasa iad **Treoirilínte Breithmheasa Tionscadail (PAG) de chuid Bonneagar Iompair Éireann (BIÉ)** a chinntíonn cur chuige comhsheasmhach i dtionscadail BIÉ agus lena gcinntítear go bhfuil riachtanais de chuid An Roinn Iompair, Turasóireachta agus Spóirt (DTTAS) á gcomhlíonadh. I bhfoireann doiciméad an PAG tugtar miontreoraíocht ar Shamhaltú Iompair, ar Bhreithmheas Eacnamaíoch agus ar Anailís Ilchritéar.

6.2 Modheolaíocht um Measúnú Iompair

6.2.1 Réamhrá

Cuirtear síos go mion sa chuid seo ar an gcur chuige samhaltaithe, agus tugtar comparáid inti siar le cur chuige/toimhdí 2018, más difriúil iad.

6.2.2 Modheolaíocht

Seo thíos achoimre ar an modheolaíocht um measúnú iompraíochta:

- Déan **athbhreithniú bonnlíne** i ndáil leis an gas tráchta atá i bhfeidhm faoi láthair, lena n-áirítear comhairliúchán le Comhairle Chathrach agus Comhairle Chontae na Gaillimhe, le Bonneagar Iompair Éireann (BIÉ), leis an Údarás Náisiúnta Iompair (NTA)
- Déan **samhaltú tráchta** d'fhonn cásanna amach anseo a mheas, maille leis an Tionscadal ('Déan Rud Éigin'¹) agus gan an Tionscadal ('Déan an Méid is Lú'²) i bhfeidhm
- **Meas na torthaí ón samhailaithris tráchta** a léiríonn tionchar an tráchta mar atá agus mar a bheidh ar an líonra bóithre
- **Aithin aon tionchar tráchta**, déan **bearta maolaithe** a fhorbairt agus a thástáil d'fhonn aon mhórtionchar tráchta diúltach atá aitheanta a bhaint amach nó a laghdú
- **Ainmnigh aon tionchar iarmharach** ag eascairt as an trácht atá tuartha mar aon leis na bearta maolaithe

6.2.3 Athbhreithniú Bonnlíne

Mar chéad chéim, cuireadh Athbhreithniú Bonnlíne ar fáil chun an staid tráchta mar atá i gCathair na Gaillimhe agus sa cheantar máguaird a chinntiú.

¹ Baineann 'Déan Rud Éigin' le cás ina bhfuil an tionscadal san áireamh.

² Baineann 'Déan an Méid is Lú' le cás nach bhfuil an tionscadal san áireamh

San athbhreithniú bonnlíne, atá le fáil i gcaibidil 1 agus 2 den Tuarascáil Samhaltaithe Tráchta (san áireamh in Aguisín A.6.1) tá athbhreithniú ar an líonra bóithre mar atá, i mí na Samhna 2024, agus ar na dálaí oibriúcháin iompair d'fheithiclí, ar an mbonneagar siúlóide agus rothaíochta agus ar sheirbhísí iompair poiblí. Tugadh faoi roinnt cuairteanna suímh i rith na tréimhse iomláine ullmhúchán den TMTT nuashonraithe seo, agus coimisiúnaíodh suirbhéanna tráchta don TMTT nuashonraithe seo lena fháil amach na leibhéil agus dálaí trátha atá ann faoi láthair. San Athbhreithniú Bonnlíne rinneadh athbhreithniú freisin ar fhaisnéis dhéimeagrafach agus ar na sonraí Daonáirimh (2022) is déanaí chun tuiscint a fháil ar leibhéil éilimh ar thaisteal agus ar phatrúin tráchta ar an mbonneagar bóithre mórthimpeall, óir bhí TMTT 2018 bunaithe ar sliocht as samhail níos sine a úsáideadh le sonraí ó Dhaonáireamh 2011. Rinneadh athbhreithniú freisin ar na doiciméid bheartais agus ar dhoiciméadacht ábhartha eile óir bhí nuashonruithe ann ó TMTT 2018 agus ón éisteacht ó bhéal thiar in 2020.

Mar chuid den Athbhreithniú Bonnlíne, bhí comhairliúcháin leis na príomhpháirtithe leasmhara, lena n-áirítear TII, Comhairle Chontae na Gaillimhe agus Comhairle Cathrach na Gaillimhe chun plé a dhéanamh ar aon bhonneagar atá beartaithe agus aon athrú talamhúsáide sa limistéar.

In Straitéis Iompair na Gaillimhe (GTS) 2016 leagtar amach sraith gníomhaíochtaí agus beart, ina gcuimhdaítear gnéithe beartais bonneagair, oibríochta agus beartais a chuirfear i bhfeidhm i nGaillimh as seo go ceann 20 bliain agus leagtar amach creat ann chun na tionscadail a sheachadadh ar bhealach céimnithe. Is ionann GTS 2016 an straitéis iompair atá glactha faoi láthair do Ghailimh, agus tá na moltaí inti curtha san áireamh i bPlean Forbartha Chathair na Gaillimhe 2023-2029 agus i bPlean Forbartha Chontae na Gaillimhe 2022-2028, dá bhrí sin rinneadh an mheasúnacht sa TMTT nuashonraithe seo déanta ag féachaint don bhonneagar atá le fáil in GTS 2016. Is gné bhunúsach de sheachadadh agus cur chun feidhme optamach roinnt príomhchuspóirí den GTS é seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe. De ghrá na hiomláine, ba cheart a thabhairt faoi deara go ndéanfar nuashonrú ar an GTS i Straitéis Iompair Mhórchearantar Uirbeach na Gaillimhe (GMATS) amach anseo i gcomhthéacs na gceanglas de chuid CAP24. Mar sin féin, soláthraítear sa TMTT nuashonraithe seo measúnú ar an N6 GCRR atá beartaithe i gcomhthéacs na mbeart féideartha a thagann chun cinn chun oibleagáidí Phlean Gnímh don Aeráid a chomhlíonadh.

6.2.4 Samhaltú Tráchta

6.2.4.1 Samhail Tráchta a Fhorbairt

Samhail Réigiúnach an Iarthair

Is samhail straitéiseach ilchórach í Samhail Réigiúnach an Iarthair (WRM) do chontaetha na Gaillimhe, Mhaigh Eo, Ros Comáin, Shligigh, Liatroma agus Dhún na nGall, le fócas ar chathair na Gaillimhe. Is cuid de chóras ordlathach ilchórach um shamhailaithris iompair in Éirinn é (ar a dtugtar 'Córas Samhailaithrise Réigiúnaí' RMS). Ceadáíonn sé breithmheas ar réimse leathan roghanna féideartha maidir le hiompar agus le talamhúsáid sa todhchaí. Tá na samhlacha réigiúnacha ag díriú ar na ceantair taistil- chuig- an- obair sna mórionaid daonra (m.sh. Baile Átha Cliath, Corcaigh, Gaillimh, Luimneach, agus Port Láirge).

Samhail Ceantair Áitiúil

Úsáideadh an WRM mar thúsphointe chun an tSamhail Ceantair Áitiúil (LAM) a thógáil, a forbraíodh don Tionscadal. Ba é an cuspóir le forbairt an LAM samhail tráchta a fháil ina léirítear go cruinn na dálaí tráchta atá ann faoi láthair sa limistéar staidéir ar leibhéal leordhóthanach mionsonraí chun ceadú do mheasúnú tráchta cruinn a fháil. Chun gné mhórbhealach na samhla a chur i gcrích baineadh feidhm as an mbogearra samhla SATURN (Ionsamhlúchán Sannachán Tráchta ar Líonra Bóithre Uirbeach) sraith feidhmchlár do chláir samhailaithrise ar iompar.

Forbraíodh an LAM le suirbhéanna ó mhí na Samhna 2023 (arna bhailíochtú le suirbhéanna i mí na Samhna 2024), agus is amhlaidh dá réir ar léiriú ionadaíoch atá ann ar leibhéil agus dálaí tráchta atá ann faoi láthair. I bhfianaise gur bonnbhliain 2016 (ag teacht le Daonáireamh 2016) atá ag an VRM atá ar fáil faoi láthair, baineadh úsáid freisin as sonraí Dhaonáireamh 2022 maidir le hAit Oibre, Scoil, Coláiste nó Cúram Leanaí - Daonáireamh de Thaidís gan Tréithe Pearsanta Luaite (POWSCCAR), leis na gluaiseachtaí laistigh den chathair a mhúnlú, agus lena chinntiú go léirítear sa samhaltú na sonraí is déanaí dá bhfuil ar fáil.

Forbraíodh trí shamhail do thréimhsí ama i gcomhréir leis an ngnáthchleachtadh mar seo a leanas:

- Tréimhse buaicuaire na maidine RN (08:00 - 09:00)
- Samhail idirbhuaice meánuaireanta an chloig (Samhail mheánach uaireanta an chloig 10:00 – 16:00)
- Tréimhse buaicuaire tráthnóna IN (16:00 - 17:00)

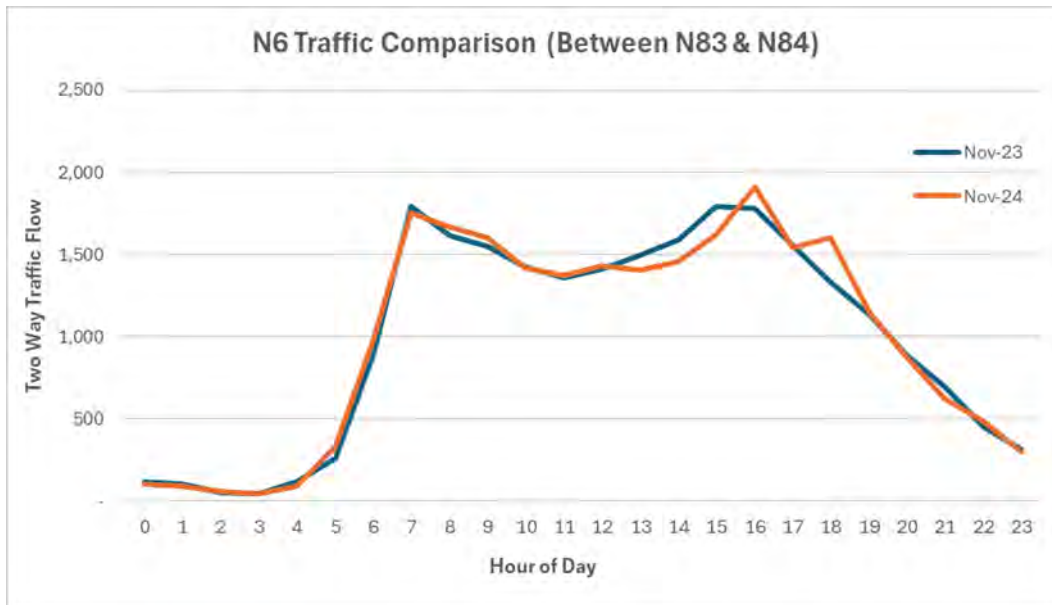
Ba cheart a thabhairt dá aire gur úsáideadh sa chur chuige samhaltaithe in TMTT 2018 an leagan ábhartha den WRM le gach mód iompair a shamhaltú (bóithre, iompar poiblí, taisteal gníomhach). Baineann ceithre thréimhse ama leis an WRM (buaicuaire RN, buaicuaire IN agus dhá shamhail idirbhuaice). Sa nuashonrú seo leis an TMTT 2018, níor úsáideadh ach an leagan atá ann den WRM le córacha iompair phoiblí agus gníomhacha a shamhaltú, agus freisin le meastachán a dhéanamh ar fhás an tráchta de réir réamhaisnéisí talamhúsáide don bhliain oscailte agus don bhliain dearaidh. Mar atá luaite, tógadh Samhail Ceantair Áitiúil (LAM) sonrach don tionscadal leis an trácht uile ar bhóithre a shamhaltú chuig leibhéal mionsonraithe níos cruinne ná mar atá sa WRM, i gcomhréir leis an ngnáthchleachtadh agus scéimeanna móra iompraíochta á mbreithmheas.

Tá trí thréimhse ama sa LAM seo, le hais na gceithre cinn atá ann laistigh den WRM. Is í an difríocht atá ann go bhfuil dhá shamhail idirbhuaice le fáil sa WRM, nach bhfuil ach ceann amháin sa LAM. Tá samhail idirbhuaice amháin (samhail idirbhuaice meánuaireanta an chloig) ag teacht leis an dea-chleachtas mar a thugtar in Aonad 5.1 PAG BIÉ.

Glacadh an cur chuige LAM sonrach don tionscadal a fhorbairt, óir baineann bonnbhliain 2016 leis an WRM atá ar fáil faoi láthair. Trí LAM a fhorbairt ar bhonn suirbhéanna tráchta a rinneadh i mí na Samhna 2023 (arna bhfíorú i mí na Samhna 2024), cinntítear gur léiriú ionadaíoch an measúnú tráchta do na leibhéil agus dálaí tráchta atá ann faoi láthair laistigh de Chathair na Gaillimhe. Rinneadh bailíochtú iomlán ar an tsamhail bóithre 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 théagartha Bhonneagar Iompair Éireann a chomhlíonadh (féach Aguisín A.6.1 Tuarascáil ar Shamhaltú Tráchta den TMTT nuashonraithe seo). Tugtar thíos sampla de chomparáid idir leibhéil tráchta ar an N6, idir an N83 agus an N84. Tagann na sonraí sin ó aonad monatóireachta tráchta atá crutha ag Bonneagar Iompair Éireann (BIÉ) ar an N6 lena ndéantar monatóireacht ar thrácht gach lá den bhliain, agus dá réir sin a thugann tasc maidir leis an mbealach ina n-athraíonn leibhéil thráchta le himeacht ama ar an N6. Léirítear i bPláta 6.1 an dóigh a dtaispeántar sna leibhéil thráchta ar an N6 próifíl atá an-chosúil idir an tseachtain chéanna i mí na Samhna 2023, nuair a rinneadh na chéad suirbhéanna tráchta, agus an tseachtain choibhéiseach i mí na Samhna 2024. Ar an iomlán, tá an leibhéal tráchta iomlán atá ag taisteal feadh an N6 mórán mar an gcéanna idir mí na Samhna 2023 agus mí na Samhna 2024, agus ní bhreathnaítear ach difríocht 0.5%. Taispeántar sna pointí urchair thíos na difríochtaí ar feadh príomhuaireanta comaitéireachta na maidine agus an tráthnóna.

- 7 – 8 r.n.: Tá leibhéal 2023 2% níos airde ná leibhéal 2024
- 8 – 9 r.n.: Tá leibhéal 2023 3% níos ísle ná leibhéal 2024
- 4 – 5 i.n.: Tá leibhéal 2023 7% níos ísle ná leibhéal 2024
- 5 – 6 i.n.: Tá leibhéal 2023 1% níos airde ná leibhéal 2024

Dá bhrí sin, tá an mhodheolaíocht a úsáidtear sa mheasúnú seo fós bunaithe ar leibhéil na tráchta atá ann faoi láthair.



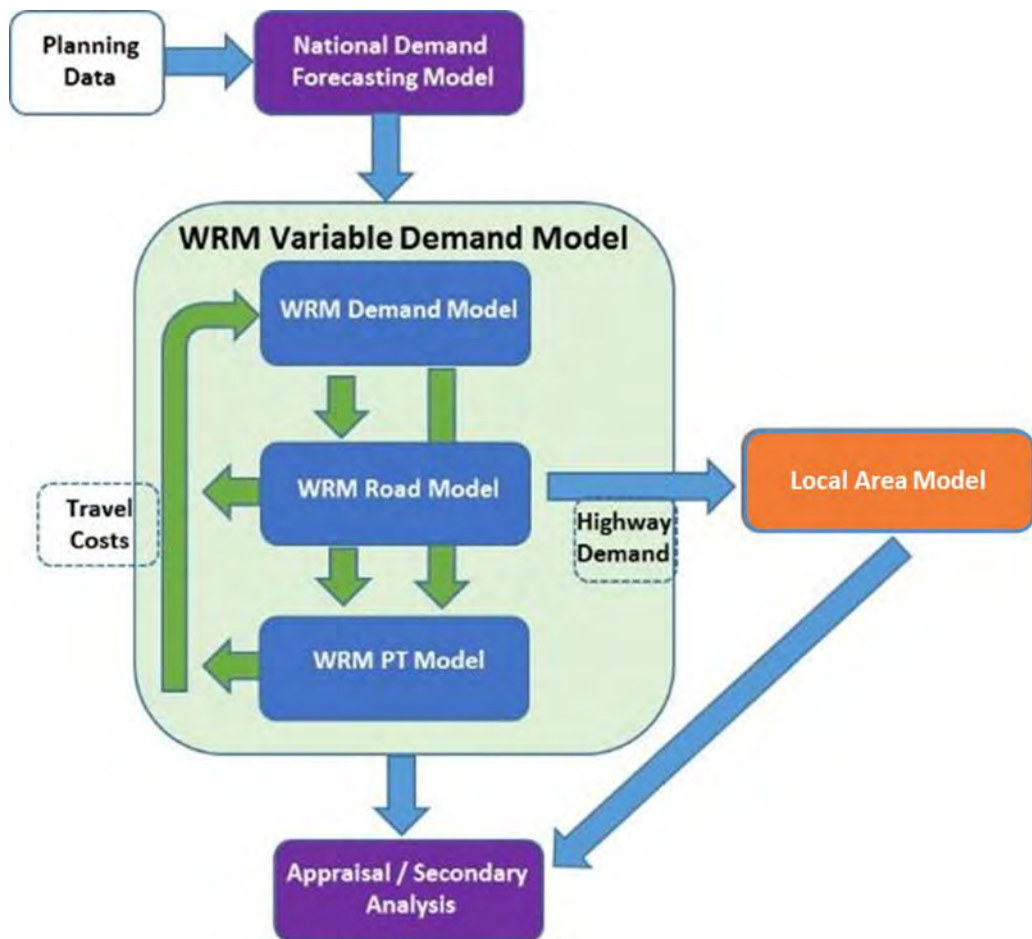
Pláta 6.1 Comparáid Tráchta N6 idir Bonnline 2023 agus 2024

Táthar tar éis sonraí POWSCCAR ó Dhaonáireamh 2022 a chur san áireamh sa LAM freisin (nach bhfuil sa WRM fós), agus is léiriú ionadaíoch dá réir é ar na gluaiseachtaí tráchta atá ann faoi láthair sa limistéar staidéir.

Cé go bhfuil bonnbhliain 2016 ag an leagan den WRM atá ann faoi láthair, agus go bhfuil sé bunaithe ar shonraí ó Dhaonáireamh 2016, tá sé fós mar an uirlis is iomchuí le húsáid faoi láthair, le haghaidh móid samhaltaithe amhail an t-iompar poiblí, siúlóid agus rothaíocht, go dtí go nuashonrófar an WRM le sonraí ó Dhaonáireamh 2022. De réir sonraí ó Dhaonáireamh 2022, tá an sciar den mhód iompair phoiblí laistigh de chathair na Gaillimhe tar éis a bheith gan athrú a bheag ná a mhór idir 2016 and 2022, agus sciar mhód an iompair phoiblí ag 9.7% agus 9.9% faoi seach. Dá bhrí sin, meastar na difríochtaí sin a bheith neamhshuntasach, agus go bhfuil an WRM atá ar fáil faoi láthair a bheith fóirsteanach dá fheidhm chun an t-iompar poiblí a shamhaltú inniu.

Tá tuilleadh sonraí faoi na próisis samhaltaithe le fáil laistigh den Tuarascáil ar Shamhaltú Tráchta, atá le fáil in Iarscríbhinn A.6.1.

Tháinig samhlacha ar limistéar tionchair an Tionscadail ó fhorbairt an LAM, a chomhlíonann critéir PAG de chuid BIÉ le haghaidh samhlacha a fhorbairt. Tagann an t-éileamh ar na samhlacha sin ó Shamhail Éilimh WRM, trí leas a bhaint as réamhaisnéisí arna bhforbairt ag an Údarás Náisiúnta Iompair (NTA), agus a phléifear níos moille sa chaibidil seo. Léirítear struchtúr iomlán na samhla i Pláta 6.2.



Pláta 6.2 Struchtúr Samhlacha N6 GCRR

6.2.4.2 Forbairt Samhlacha do Bhlianta na Todhchaí

Chun meastóireacht a dhéanamh ar na tionchair thrácht a bheidh ag an Tionscadal, forbraíodh samhlacha do dhá bhliain sa todhchaí:

- Bliain Oscailte (2031)
- Bliain Dearaidh (2046)

Roghnaíodh 2031 mar Bhliain Oscailte an N6 GCRR atá beartaithe. De réir Threoirlínte Trácht agus Iompair BIÉ, ní mór an N6 GCRR atá beartaithe a mheas do bhliain éigin 15 bliana tar éis na chéad bliana oibríochta, agus roghnaíodh 2046 ar an mbunús sin dá réir. Sna líonraí ‘Déan an Méid is Lú’ sa todhchaí áirítear líonra na bonnbhliana móide na scéimeanna ar fad (bóithre agus iompar poiblí) atá tógtha cheana, atá geallta le tógáil nó ar dócha go dtógfar faoi 2031 agus 2046. Forbraíodh an liosta scéimeanna atá le cur san áireamh i gcomhar le Comhairle Cathrach na Gaillimhe, Comhairle Chontae na Gaillimhe, an BIÉ. Dá bhrí sin, tá an liosta scéimeanna le cur san áireamh ag teacht den chuid is mó ó Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG) atá ann cheana, arb í an straitéis is déanaí atá faofa don réigiún, a foilsíodh in 2016, agus aon nuashonrú ag éirí as athbhreithniú in 2024 ag Comhairlí Chathair na Gaillimhe agus Chontae na Gaillimhe.

Sa líonra ‘Rud Éigin a Dhéanamh’ sa todhchaí áirítear na scéimeanna ‘Déan an Méid is Lú’ móide gach gné den Tionscadal (lena n-áirítear forbairt na stáblaí ag Ráschúrsa na Gaillimhe).

6.2.4.3 Tuartha ar Éilimh Thaistil

Beartaíodh cur chuige mionsonraithe chun éileamh taistil a thuar sa chaoi is gur féidir an fás daonra agus fostaíochta ag leibhéal áitiúil i nGaillimh a fheiceáil.

Úsáideadh an cás réamhaisnéise seo a leanas (agus réamhaisnéisí déimeagrafacha comhbhainteacha) sa Tionscadal seo chun éileamh ar thaisteal a chruthú do bhliain sa todhchaí:

- Réamhaisnéisí NTA don Chás Tagartha - Tá na réamhaisnéisí sin bunaithe ar chás Ardfháis NTA agus leanann siad dáileachán an Chreata Náisiúnta Pleanála (NPF)/na Straitéise Réigiúnaí Spásúla agus Eacnamaíche. I bhfianaise gur cás ardfháis atá sna réamhaisnéisí sin, léirítear leo an cás réasúnta is measa agus, tá siad feiliúnach dá n-úsáid don MTT

In TMTT 2018, rinneadh trí réamhaisnéis talamhúsáide a mheas. Is iad seo a leanas iad:

- Cás Tagartha NTA
- Cás Lárnach BIÉ
- BIÉ Ard

Fuarthas réamhaisnéisí talamhúsáide réamh-NPF sna trí chás sin. De ghnáth, ní dhéanfaí ach cás amháin a mheas sa TMTT, mar sin féin rinneadh na trí chás sin a mheas thiar in 2018 óir bhí na trí chás uile forbartha cheana féin agus riachtanach mar chuid den Anailís Costais is Tairbhe (ACT) don tionscadal, agus don ionchur leis an gCás Mionsonraithe Gnó. Mar chuid den Chás Gnó, dhéanfaí ilchásanna ina mbeadh leibhéil éagsúla daonra/fostaíochta a mheas, chun leibhéal muiníne níos mó a thabhairt sna torthaí CBA, agus chun an réasúnaíocht infheistíocht a thabhairt le fios.

Tar éis don Rialtas An Creat Náisiúnta Pleanála a fhoilsiú, ina raibh leibhéal níos airde fais réamh-mheasta do na cúig chathair (lena n-áirítear cathair na Gaillimhe) ar fud na tíre, d'iarr An Bord Pleanála tuilleadh faisnéise agus d'iarr sé go ndéanfaí measúnú ar réamhaisnéisí sa Chreat Náisiúnta Pleanála. Sa RFI thiar in 2019, rinneadh dhá réamhaisnéis talamhúsáide a mheas. Is iad seo a leanas iad:

- Cás Lárnach NPF TII
- NTA/GCC NPF (arna bhforbairt ag an NTA le roinnt ionchuir ó Chomhairle Cathrach na Gaillimhe)

Taispeántar i dTábla 6.1 comparáid idir réamhaisnéisí do dhaonra na bliana dearaidh do Chathair na Gaillimhe, le haghaidh gach cáis. Ba cheart a thabhairt dá aire go raibh bliain dearaidh 2039 ag na chéad chúig chás, óir b'shin í an bhliain dearaidh bhunaidh a glacadh don N6 GCRR atá beartaithe. Mar chuid den TMTT nuashonraithe, leasaíodh an bhliain dearaidh chuig 2046 le himeacht ama a chur san áireamh. Taispeántar sna fíoracha thíos go bhfuil na réamhaisnéisí daonra is airde le fáil sa Chás tagartha NTA, a bhfuiltear á mheas sa TMTT nuashonraithe seo, tuairim 135k (méadú níos mó ná 10% ar réamhaisnéisí NTA/GCC NPF a measadh in RFI 2019), i gcoibhneas leis na réamhaisnéisí a rinneadh a mheasúnú roimhe.

Tá na réamhaisnéisí nua NTA NPF sin glactha don mheasúnacht tionchair tráchta óir is iad cás tagartha an NTA faoi láthair iad, agus dá réir sin meastar iad mar na réamhaisnéisí is iomchuí le húsáid don mheasúnú.

Tábla 6.1 Comparáid idir Réamhaisnéisí Daonra do Chathair na Gaillimhe

Cás	Bliain Réamhaisnéisithe	Réamhaisnéisí Daonra (Cathair na Gaillimhe)
Cás Tagartha NTA (TMTT 2018)	2039	83,339
TII Lárnach (TMTT 2018)	2039	77,666
BIÉ Ard (TMTT 2018)	2039	78,304
Cás Lárnach NPF TII (RFI 2019)	2039	90,000
CNP ÚNI/CCG (RFI 2019)	2039	121,741
Cás Tagartha NTA NPF (an TMTT nuashonraithe seo)	2046	135,339

Feidhm Samhlacha

Úsáideadh na samhlacha agus na cásanna ar a gcuirtear síos thuas chun na tionchair thrácht a bheidh ag an Tionscadal a chinntiú agus a mheas.

Le breis faisnéise a fháil ar fhorbairt agus feidhm na samhlacha, féach ar an Tuarascáil um Shamhaltú Trácht in Aguisín A.6.1 mar a bhfuil cur síos iomlán ar fhorbairt na samhlacha agus ar an bpróiseas anailíse i dtaca le tionchar trácht.

6.2.5 Meastóireacht ar thorthaí samhaltaithe trácht

Úsáidtear an LAM le heolas a chur ar fáil maidir le gnéithe éagsúla den MTT, lena n-áirítear cáilíocht aeir agus aeráid, torann, daoine, daonra agus buntáistí sláinte agus sócmhainní ábhartha. Mar aon leis sin úsáidtear í chun tionchair thrácht a bhaineann leis an Tionscadal atá beartaithe a leagan amach (arb é príomhfhócas na caibidle seo é).

Cuireadh na sruthanna (AADT) laistigh den limistéar staidéir ar fáil don fhoireann deartha lena n-áirítear saineolaithe comhshaoil agus úsáideadh iad chun an tionchar féideartha ar an timpeallacht ón Tionscadal atá beartaithe a mheas. (.i. cáilíocht an aeir agus aeráid, torann, srl.)

Sainaithníodh Príomhtháscairí Feidhmíochta (KPI) chun cabhrú le measúnú agus meastóireacht a dhéanamh ar an Tionscadal atá beartaithe ag buaicthréimhse trácht. Is féidir gach KPI a mheas sa chaoi is gur féidir na cásanna tástáilte a chur i gcomparáid lena chéile chun na tionchair thrácht a bhaineann leo a leagan amach.

Úsáideadh na KPI thíos chun tionchair thrácht a chinneadh:

- Amanna aistir ar Phríomhbhealaí
- Cóimheas Srutha (trácht) le Cóimheas Acmhainne ag Príomhacmhail (is é sin tomhas ar leibhéal brú)
- Staidrimh líonraí

Is iad seo na KPIanna céanna a úsáideadh de réir TMTT 2018.

Tugadh aird ar agaí turais ar phríomhbhealaí chun an tionchar trácht ón Tionscadal atá beartaithe a fháil amach. Tugadh aird ar an gcóimheas idir sruth agus acmhainn ag príomhacmhail chun tionchair ar an trácht áitiúil a chur san áireamh. Ar deireadh, soláthraíonn staidreamh ón líonra measúnú iomlán ginearálta ar fheidhmiú an phríomhlimistéir líonra (a chlúdaíonn Cathair na Gaillimhe agus an ceantar máguaird) i gcás ar leith.

Baintear úsáid as trí KPI chun measúnú a dhéanamh ar an tionchar trácht mar d'fhéadfadh KPI amháin tionchar trácht a aithint nach ndéantar a aithint ag KPI eile. Ar an ábhar seo úsáidtear na trí KPI uile chun eolas a sholáthar ar réimse iomlán na dtionchar trácht a d'fhéadfadh a bheith ann.

Tugtar rátáil dhearfach, dhiomaibhseach, mhionchúiseach, mheasartha nó mhórchúiseach, de réir mar is cuí, ar thionchair an Tionscadail, ar na leibhéil straitéiseacha agus áitiúla araon, mar seo a leanas (a tugadh ó Threoirlínte 2022 EPA EIAR a ndéantar tagairt dóibh i gCuid 6.1.2):

- **Dearfach:** feabhsaítear coinníollacha de bharr na dtionchar

- **Diomaibhseach:** tionchair de bheagthábhacht ar scála nach fiú iad i gcinnteoireacht
- **Mionchúiseach:** tionchair atá de bheagthábhacht i bpróiseas na cinnteoireachta
- **Measartha:** tionchair ón tionscadal a d'fhéadfadh a bheith tábhachtach ar scála áitiúil (.i. sa chomhthéacs pleanála) amháin
- **Mórchúiseach:** tionchair ón tionscadal atá níos tábhachtaí ná tionchair ar an scála áitiúil (.i. tábhacht straitéiseach)

Déantar dealraitheacht (íseal, meánach nó ard) agus fad (gerr, meánach nó fadtréimhseach) na dtionchar atá tuartha a mheas agus a chur síos. De réir threoirlínte EPA (2022), is ionann gearrthéarmach agus 1-7 mbliana, is ionann meántearma agus idir 7 agus 15 bliana, agus is ionann fadtéarmach agus idir 15 agus 60 bliain. Leis an modh grádaithe seo is féidir comparáid a dhéanamh idir na cásanna samhailaithris tráchta ar bhealach soiléir, beacht agus intomhaiste.

Na bearta maolaithe chun dul i ngleic leis na tionchair thábhachtacha tráchta arna sainaitheint, déantar iad a fhorbairt agus a mheastóireacht a thuilleadh más gá.

Déantar plé ar na tionchair iarmharacha eile chomh maith.

6.2.6 Sainaitheint agus Scála na dtionchar

Baineann ábharthacht leis na trí Phríomhtháscaire Feidhmíochta (KPI) thuas don phróiseas measúnaithe agus meastóireachta, rud lena gcinnteofar an tionchar tráchta ón Tionscadal ar na bóithre sin le linn buaicuaireanta:

- **Amanna aistir ar príomhbhealaí** - chun tionchair straitéiseacha a thuiscint
- **Staidrimh Líonra** - táscairí brú agus moille ar fud an líonra
- **Cóimheas idir Sruth agus Acmhainn (RFC)** ag Príomhacomhail - chun tuiscint a fháil ar thionchair áitiúla, ar bhrú agus ar scuainí

Agus na KPIanna sin á n-úsáid, déantar tionchar tráchta an tionscadail a mheasúnú ar leibhéal straitéiseach agus áitiúil araon.

6.2.6.1 Agaí Aistir

Tuiscint a fháil ar thionchar féideartha an Tionscadail ar na príomhbhealaí ag freastal ar Chathair na Gaillimhe agus ar an gceantar máguaird, rinneadh measúnú ar na hathruithe tuartha in agaí aistir. Is maith an bunús iad amanna aistir chun measúnú a dhéanamh ar an tionchar tráchta straitéiseach mar cuireann siad modh/meicníocht ar fáil chun an tionchar tráchta a mheas feadh bealaigh iomláin. Tá KPI amanna aistir bunaithe ar chomparáid idir agaí aistir ‘An Méid is Lú a Dhéanamh’ agus agaí aistir ‘Rud Éigin a Dhéanamh’. Déantar machnamh ar na hathruithe céatadánacha agus ar na hathruithe glana ar agaí aistir (soicindí) chun an tionchar a mheas, arna léiriú i Tábla 6.2 thíos.

Taispeántar an t-aga aistir a úsáidtear do mheasúnú an tionchair i Pláta 6.3. Is é KPI na hAmanna Aistir, dá bhrí sin, lena meastar an tionchar tráchta straitéiseach ón tionscadal.

Tábla 6.2 Léiriú an Tionchair Dhiúltaigh ar Agaí Aistir Feithiclí

		An Difríocht Ghlan (soicindí)			
		>60	60-120	120-240	>240
Céatadán Athraithe	<5%	Diomaibhseach	Diomaibhseach	Beag	Measartha
	5-10%	Diomaibhseach	Beag	Measartha	Measartha
	10-20%	Beag	Beag	Measartha	Mór
	>20%	Beag	Measartha	Mór	Mór

 Léireodh Bosca Glas tionchar dearfach idir an cás Íosmhéid a Dhéanamh agus an cás Rud Éigin a Dhéanamh



Pláta 6.3 Bealaí Agáí Turais

Ba cheart na sonraí i Tábla 6.2 a léirmhíniú mar seo a leanas: - glactar leis go bhfuil an tionchar “Mór” má tá an t-athrú san aga aistir níos airde ná 240 soicind sa chomparáid idir cásanna ‘An Méid is Lú a Dhéanamh’ agus ‘Rud Éigin a Dhéanamh’, agus an t-athrú céatadánach níos airde ná 10% nó má tá an t-athrú san am idir 120 - 240 soicind agus an t-athrú céatadánach níos airde ná 20%.

I gcásanna nuair a tharlaíonn laghdú san am aistir, i.e i gcomparáid cásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ agus ‘Rud Éigin a Dhéanamh’ tá an t-athrú diúltach, agus tuairiscítear go bhfuil an tionchar seo ‘Dearfach’.

Tugadh aird ar amanna aistir ar phríomhbhealaí chun an tionchar tráchta ar an líonra bóithre straitéiseach a mheas.

6.2.6.2 Staidreamh Líonra

Chun léiriú níos soiléire a dhéanamh ar thionchar an Tionscadail ar an líonra bóithre straitéiseach, déantar staidreamh samhla an líonra a mheas. Faightear faisnéis ón staidreamh seo ar na paraiméadair a leanas (tar éis meánú a dhéanamh orthu):

- Meánluas - Arna Thomhas i gciliméadair san uair (km/u)
- Meánmhoill - Tomhaiste mar mhoill iomlán ar fheithiclí uile
- Am Aistir ar an Líonra Iomlán - Tomhaiste mar am iomlán aistir d’fheithiclí uile
- Achar iomlán déanta - Tomhaiste i gciliméadair iomlána d’fheithiclí uile

Dá bhrí sin le KPI Staidreamh Líonra seo tugtar léargas ar fheidhmíocht fhoriomlán na samhla tráchta i gcás ar leith.

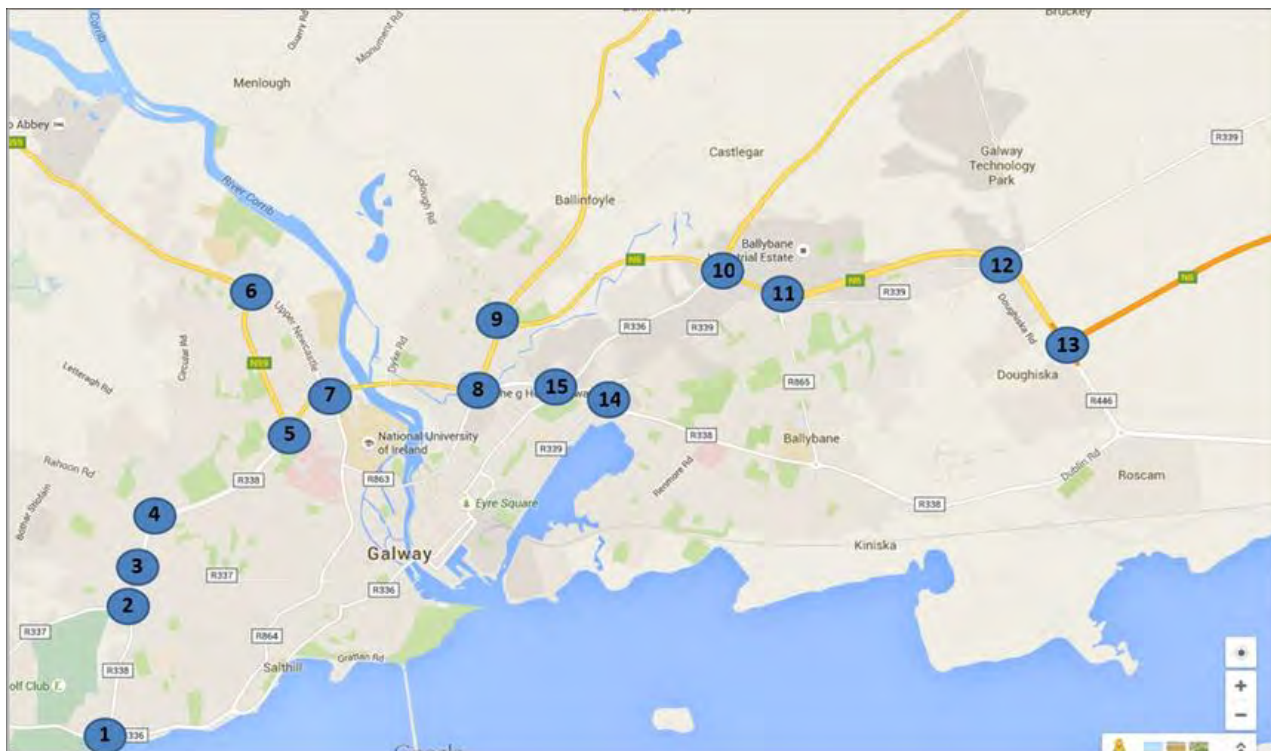
Óir tá roinnt paraiméadar gaolmhar le cur san áireamh don chritéar seo, agus chun aon mhearbhall a sheachaint, tomhaistear an KPI maidir le Staidreamh Líonra i dtéarmaí glana, i.e. tá tionchar deimhneach nó diúltach ann ar staidreamh líonra ar an iomlán.

6.2.6.3 An Cóimheas idir Sruth agus Acmhainn ag na Príomhacomhail

Chun an tionchar féideartha ar oibriúcháin acomhal an Tionscadail a thuiscint níos fearr, rinneadh anailís ar an gCóimheas (sruth tráchta) idir sruth agus acmhainn (RFC) ag na príomhacomhail ar feadh bhealach an N6 mar atá agus rinneadh comparáid idir cásanna.

Is é an RFC an gnáthphointe tagartha chun brú tráchta ag acomhal a thomhas. De ghnáth glactar leis go bhfuil brú ag acomhal má tá an sruth tráchta ag 85% den acmhainn mheasta ag acomhal tosaíochta, nó ag 90% ag acomhal faoi rialú soilse tráchta. Nuair a bhíonn an sruth tráchta thar 90% den acmhainn bíonn na moilleanna mearbhlach agus deacair a rialú. Ciallaíonn tomhas 100% go bhfuil an t-éileamh agus an acmhainn cothrom agus nach féidir le tuilleadh tráchta dul tríd an acomhal gan mhoilleanna.

Rinneadh anailís ar an gCóimheas idir Sruth agus Acmhainn le faisnéis ó Shamhail Limistéir Áitiúil an Tionscadail le haghaidh gach cás samhaltaithe. Rinneadh cíoradh san anailís seo ar na bealaí go léir isteach chuig na príomhacomhail ar feadh chonair an N6/R338, léirithe i Pláta 6.4 thíos.



Pláta 6.4 Príomhacmhail N6/R338

Tá scála an tionchair bunaithe ar na luachanna tairsí ar a gcuirtear síos thuas, agus is é an t-athrú sna luachanna sin ag eascairt as an tionchar an tionscadail (Rud Éigin a Dhéanamh) a léiríonn méid an tionchair áitiúil ag na hacmhail a ndearnadh measúnú orthu. Tagraíonn – Tábla 6.3 thíos, do na timpealláin agus do na hacmhail tosaíochta eile agus tagraíonn Tábla 6.4 do na hacmhail faoi rialú soilse tráchta, agus déantar achoimre ann ar an gcaoi ina léirítear tionchar na feidhmíochta leis an athrú ar luach na bparaiméadar sin.

Tábla 6.3 Tionchar ar RFC ag Príomhacmhail (Timpeallán)

RFC	Déan Rud Éigin			
Déan an Méid Íosta	<75%	75-85%	85-90%	>90%
<75%	Diomaibhseach	Measartha	Mór	Mór
75-85%	Dearfach	Beag	Measartha	Mór
85-90%	Dearfach	Dearfach	Beag	Mór
>90%	Dearfach	Dearfach	Dearfach	Beag

Má tá timpeallán ag feidhmiú faoi láthair laistigh den acmhainn (m.sh. <75%) agus má chuireann an trácht breise ón Tionscadal plódú tráchta ar an acomhal (i.e. thar 85%) glactar leis gur mórtionchar tráchta é sin. Mar mhalairt dó sin, má tá fadhbanna brú tráchta ag an acomhal faoi láthair (m.sh. 85-90%) agus má dhéanann an trácht ón Tionscadal atá beartaithe méadú ar an mbrú, ach é a bheith taobh istigh den bhanda céanna luacha paraiméadair (i.e. 85-90%) glactar leis gur beagthionchar tráchta é tionchar an Tionscadail.

Tábla 6.4 Tionchar ar RFC ag Príomhacomhail (Timpeallán)

RFC	Déan Rud Éigin			
Déan an Méid Íosta	<80%	80-90%	90-95%	>95%
<80%	Diomaibhseach	Measartha	Mór	Mór
80-90%	Dearfach	Beag	Measartha	Mór
90-95%	Dearfach	Dearfach	Beag	Mór
>95%	Dearfach	Dearfach	Dearfach	Beag

Má tá timpeallán ag feidhmiú faoi láthair laistigh den acmhainn (m.sh. <80%) agus má chuireann an trácht breise ón Tionscadal plódú tráchta ar an acomhal (i.e. thar 90%) glactar leis gur mórtionchar tráchta é sin. Mar sin féin, má tá fadhbanna brú tráchta ag an acomhal faoi láthair (m.sh. 90-95%) agus má dhéanann an trácht ón Tionscadal atá beartaithe méadú ar an mbrú, ach é a bheith taobh istigh den bhanda céanna luacha paraiméadair (i.e. 90-95%) glactar leis gur beagthionchar tráchta é an tionchar ar fheidhmíocht acomhail, i.e. is beag athrú a tharlaíonn - tá brú tráchta fós ann.

6.2.7 Tionchair Rátála

Déantar tionchar an Tionscadail faoi gach cás a rátáil leis na gcreat measúnaithe KPI ar a gcuirtear síos thuas mar seo a leanas:

- **Céim 1:** Déantar grádú ar na hathruithe coibhneasta idir cásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ agus cásanna ‘Rud Éigin a Dhéanamh’ mar seo, dearfach, diomaibhseach, beag, measartha nó mór (mar atá thuas)
- **Céim 2:** Déantar an dealramh go dtarlóidh tionchair dhiúltacha a rátáil mar seo íseal, meánach nó ard
- **Céim 3:** Déantar fad na dtionchar diúltach a rátáil mar seo, gearrthéarmach, meántéarmach nó fadtéarmach. Mar atá i dtreoirlínte EPA, tá gearrthéarmach cothrom le 1-7 mbliana, tá meántéarmach idir 7 agus 15 bliana agus tá fadtéarmach idir 15 bliana agus 60

Leis an modh grádaithe seo is féidir comparáid a dhéanamh idir na cásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ agus ‘Rud Éigin a Dhéanamh’ ar bhealach soiléir, beacht agus intomhaiste.

6.3 An Timpeallacht Ghlactha

6.3.1 An Gréasán Bóithre atá Ann Cheana Féin

Léirítear an líonra bóithre mar atá ar Pláta 6.5. Tá an líonra bóithre atá ann laistigh de chathair na Gaillimhe cosúil leis an líonra ar a gcuirtear síos in TMTT 2018. Ó 2018 i leith, táthar tar éis roinnt uasghráduithe acomhal a dhéanamh ar an N6 laistigh den chathair, lenar bhain timpealláin a thiontú ina n-acomhail le comharthaí, lena n-áirítear gluaiseachtaí tiomnaithe do choisithe. Lasmuigh de limistéar na cathrach, is iad na hathruithe móra atá tar éis tarlú iad oscailt Sheachbhóthar Mhaigh Cuilinn an N59 agus an M18 lena gcuirtear nasc ar chaighdeán mótarbhealaigh ar fáil idir Tuaim agus Baile na Sionainne, i gContae an Chláir.

Is carrbhealach cheithre lána an N6 idir Cúil Each, Cnoc Mhaoil Drise agus Bóthar Mhaigh Cuilinn an N59 ag Timpeallán na mBrúnach, ina bhfuil lárstraicí ar leithid éagsúla, agus roinnt acomhal atá faoi rialú soilse tráchta agus dhá thimpealláin chomhréidhe. Tá acomhail chomhréidhe de chineálacha éagsúla ann, lena n-áirítear timpealláin, comharthaí agus acomhail tosaíochta ar an R338 óna acomhal le Bóthar Mhaigh Cuilinn an N59 ag Timpeallán na mBrúnach go dtí Bóthar an Chósta an R336.

Taobh thoir de Chathair na Gaillimhe athraíonn mótarbhealach an M6 go Bóthar Náisiúnta N6 and is é an príomhbhealach rochtana ar Ghaillimh anoir é.

Ceanglaíonn an N6 atá ann cheana leis an líonra bóithre áitiúla ag Timpeallán Chúil Each, acomhal comhréidh ina bhfuil brú le linn buaicuaireanta na maidine, ina dtugtar dá aire go bhfuarthas scannánaíocht le drón ag an timpeallán seo in 2018³ agus a nuashonraíodh sa bhreis air sin i mí na Samhna 2024, rud a léiríonn leanúnachas an bhrú in 2018.

Tá sleachta as an scannánaíocht nuashonraithe sin curtha san áireamh i gCaibidil 3 den TMTT nuashonraithe seo. Ansin casann an N6 mar atá ó thuaidh go dtí Acomhal Chnoc Mhaoil Drise, ina bhfeictear arís brú le linn buaicuaireanta na maidine de réir scannánaíocht le drón 2018⁴, acomhal comhréidh faoi rialú soilse tráchta a cheanglaíonn le Bóthar Mhuine Mheá an R339 agus ar aghaidh go dtí Bóthar na Páirce Móire. Rinneadh an scannánaíocht sin an athuair i mí na Samhna 2024, agus chonacthas torthaí comhchosúla an uair sin. Bíonn fadhbanna acmhainne ag an acomhal seo (féach Cuid 6.3.5 thíos) le linn buaicuaireanta na maidine agus an tráthnóna i ngeall ar an méid tráchta isteach agus amach ó Eastáit Thionsclaíocha na Páirce Móire, Bhaile an Bhriotaigh agus Chnoc Mhaoil Drise.

Leanann an N6 mar atá ar aghaidh mar dhébhealach go dtí an t-acomhal comhréidh faoi rialú soilse tráchta ag Acomhal an Bhaile Bháin agus ar aghaidh go dtí Bóthar Thuama an N83⁵, acomhal eile faoi rialú soilse tráchta. Bíonn moilleanna ag an acomhal áirithe seo ag buaicuaireanta toisc go bhfuil leibhéal ard méideanna tráchta ann ag an acomhal. Leanann an débhealach go dtí Timpeallán na gCiarabhánach faoi mar a tugadh air, i.e. acomhal an N6 mar atá agus Bóthar Áth Cinn an N84, ar acomhal faoi rialú soilse tráchta anois é. Feictear moilleanna ag an acomhal sin freisin le linn buaicuaireanta de bharr leibhéal ard na méideanna contrártha tráchta. Tá Meántrácht Laethúil in aghaidh na Bliana (AADT) tuairim is 22,000 ag an gcuid den N6 idir an N83 agus an N84.

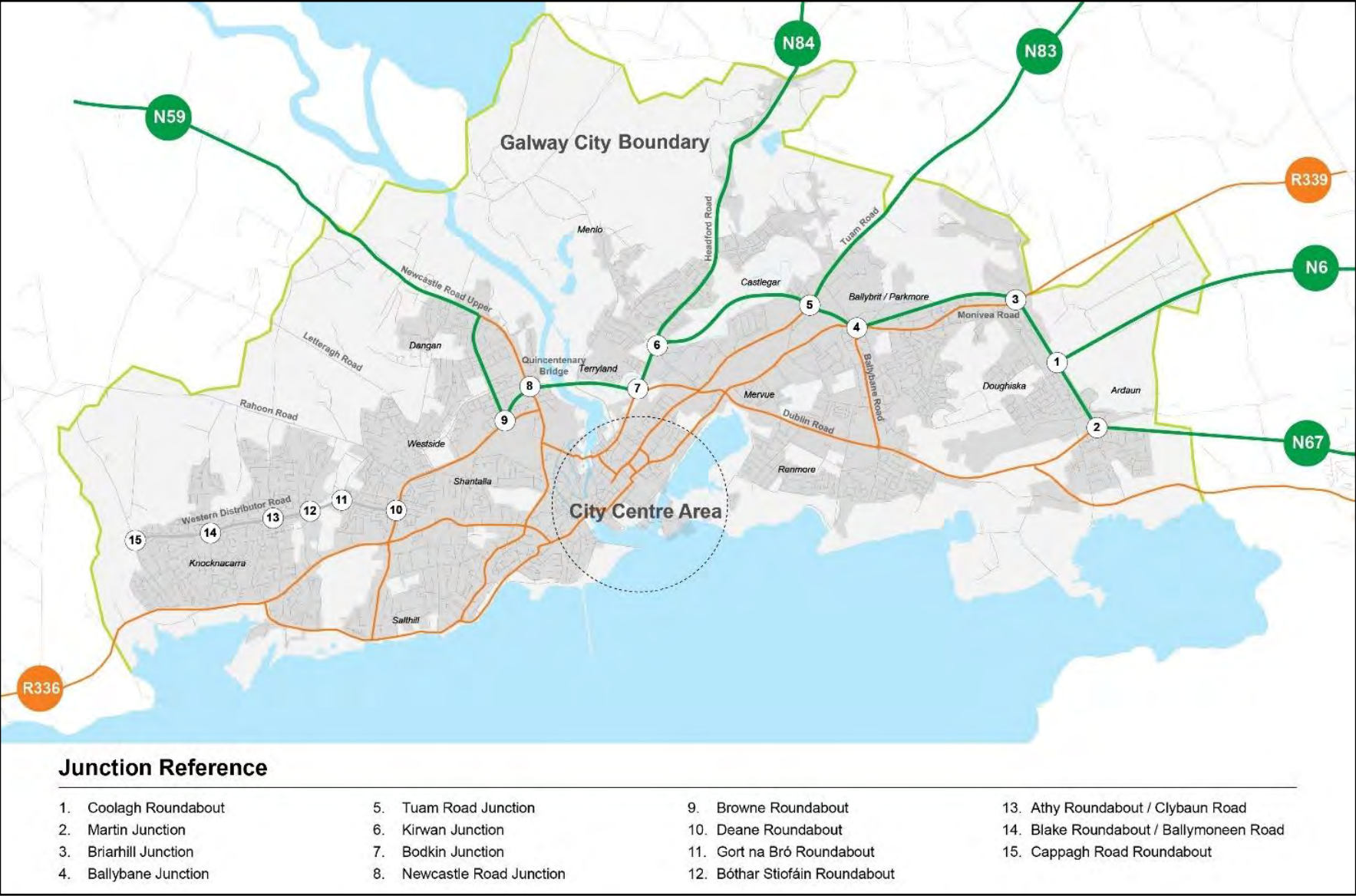
Bíonn tuairim is 40,000 feithicil in aghaidh an lae oibre (de réir sonraí ó chomhaireamh tráchta 2024) ar an N6 mar atá thar Dhroichead na gCúig Chéad. Tagann laghdú ar an méid sin siar ón abhainn agus an trácht ag dul isteach ar an ollscoil agus ar an ospidéal ag an acomhal atá ann idir an N6 agus Bóthar an Chaisleáin Nua agus Acomhal Thimpeallán na mBrúnach an N6/N59. Siar ó acomhal Thimpeallán na mBrúnach tá Bóthar Shéamais Uí Chuirce an R338, ar carrbhealach aonair é móide lánáí busanna, maille le héadanas, bealaí isteach miondíola, rothaithe agus úsáid ard ag coisithe.

Is sráid ghnóthach í le héadanas bóthair, bealaí rochtana miondíola, rothaithe agus líon ard coisithe. Ag dul ar aghaidh ó dheas feadh Bhóthar na Mine ceanglaíonn an R338 le Bóthar an Chósta an R336. Tá dhá mheánscoil mhóra agus trí bhunscoil cóngarach do Bhóthar na Mine, rudaí a chuireann le moill ar na bóithre.

Dá bhrí sin déanann an N6 mar atá bealach trína lán acomhal comhréidh ó oirthear go iarthar timpeall Chathair na Gaillimhe. Toisc na hacmhail a bheith cóngarach dá chéile agus ag tarlú go minic ní éascaíonn sé gluaiseacht feithicilí go tráthúil ná go hiontaofa. Chomh maith leis sin cuireann sé bac le agus téann sé in aghaidh aistriú modhanna iompair mar cuirtear na moilleanna céanna ar fheithicilí iompair poiblí agus meastar go bhfuil sráideanna plódaithe contúirteach do rothaithe agus do choisithe.

³ <https://n6galwaycityringroad.ie/media/Drone%20Footage%20Coolagh%20Roundabout.mp4>

⁴ <https://n6galwaycityringroad.ie/media/Drone%20Footage%20Briarhill%20Junction.mp4>

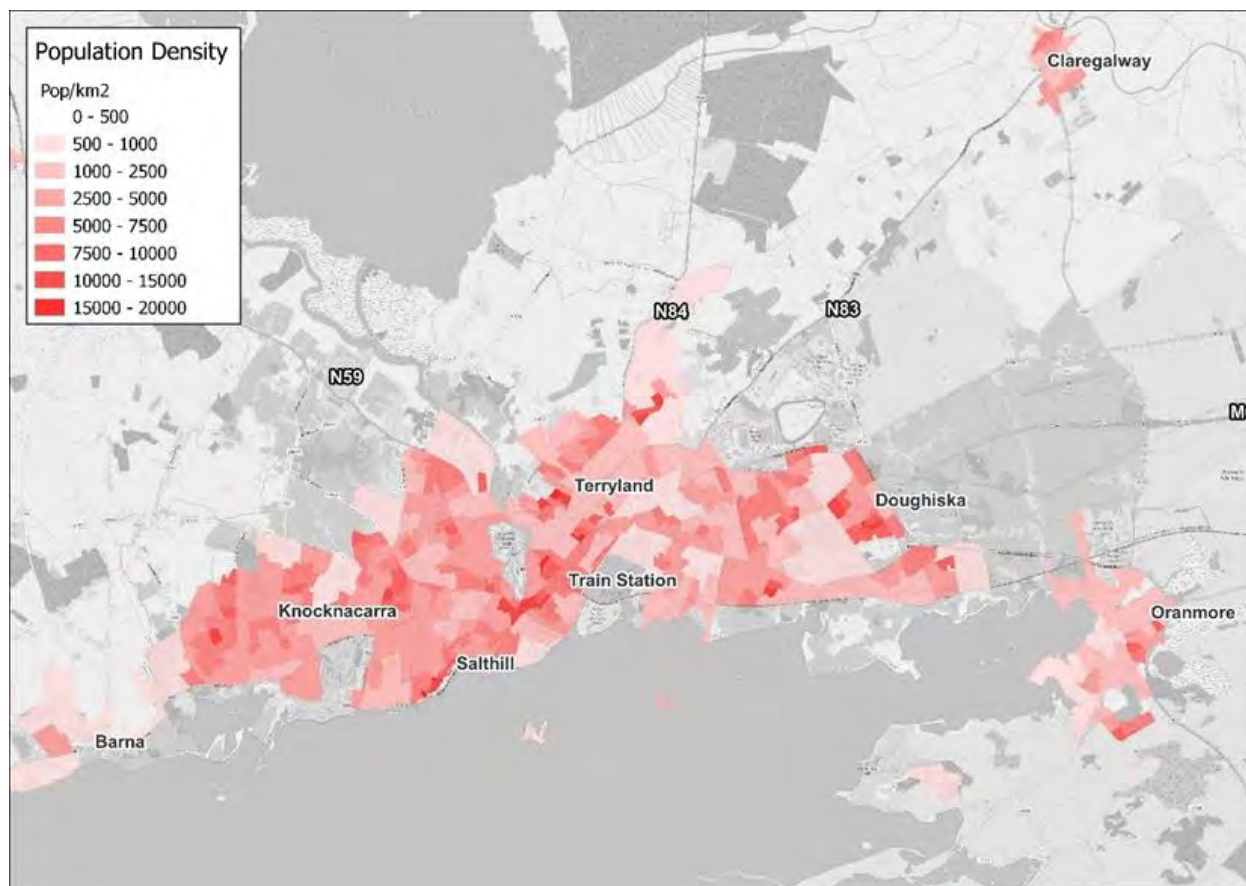


Pláta 6.5 Bonneagar Bóithre Reatha in 2025

6.3.2 Patrúin Taistil atá ann Cheana

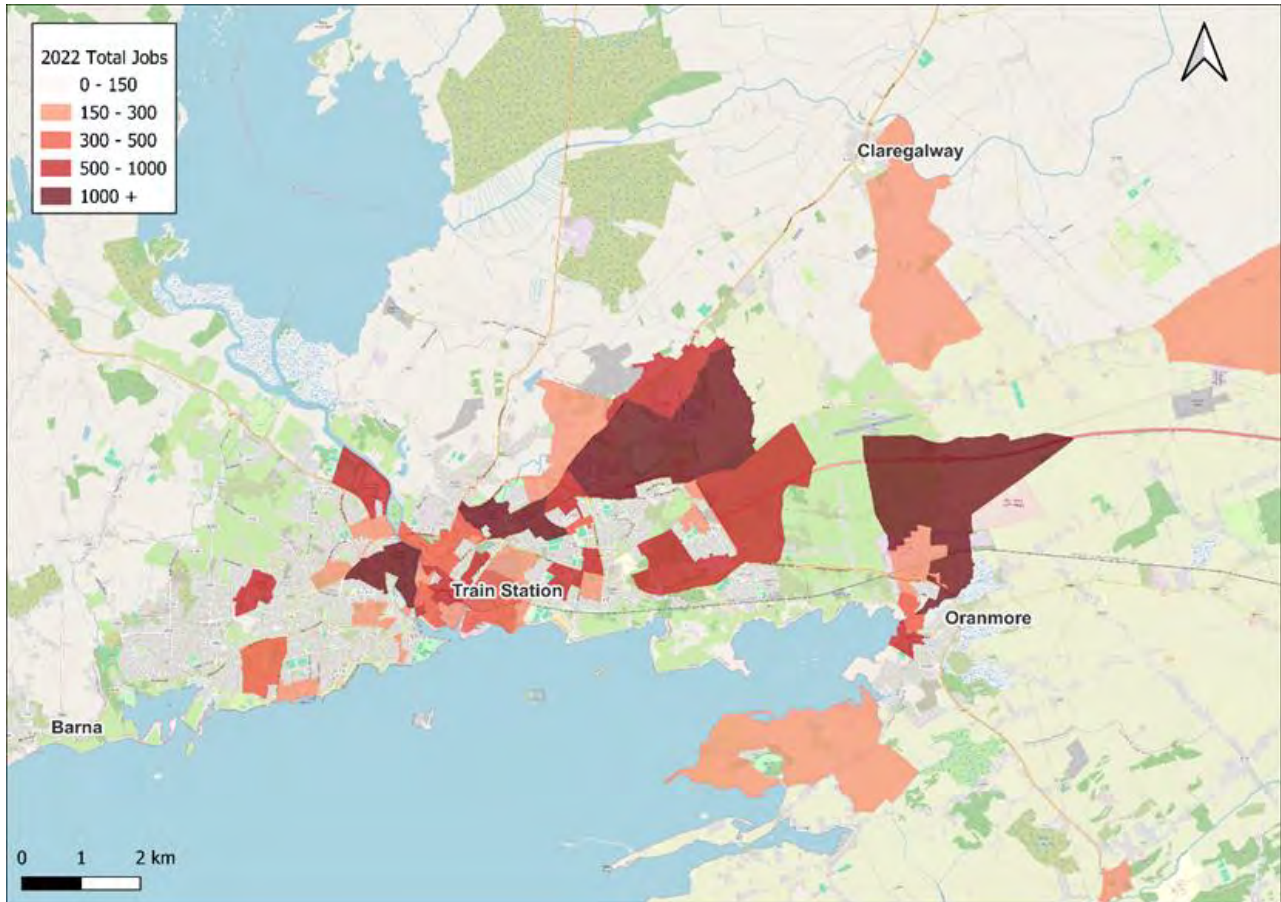
Mionsonraítear sa chuid seo a leanas roinnt de na patrúin agus sonraí taistil atá ann faoi láthair, ar fud na cathrach agus an mhórchéantair cathrach. Is nua iad na sonraí atá le fáil sa chuid seo i gcomparáid le sonraí an TMTT 2018 óir tá sonraí san áireamh inti ón Daonáireamh (2022) is déanaí agus ó fhoinsí eile dá bhfuil ar fáil.

I Pláta 6.6 léirítear an dlús daonra ar fud Chathair na Gaillimhe in 2022 le haghaidh gach teorann de Cheantar Beag Daonra. Ríomhtar an dlús daonra tríd an daonra (de réir Dhaonáireamh 2022) a roinnt ar an achar. Léirítear ann go bhfuil dlús ard daonra le fáil sa dá thaobh den chathair, ach go bhfuil dlús níos mó le fáil sa taobh thiar ná an taobh thoir.



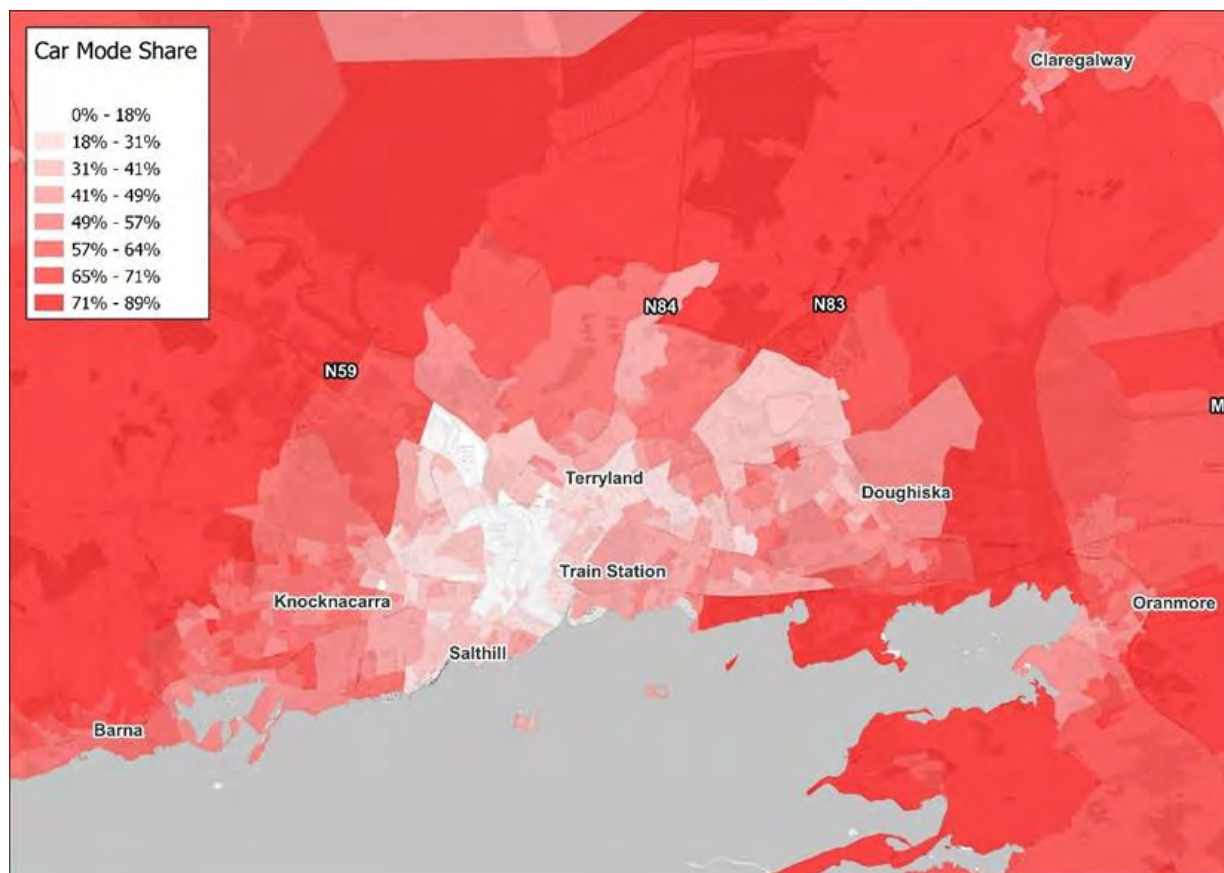
Pláta 6.6 Dlús Daonra 2022

I Pláta 6.7 an leibhéal fostaíochta ar fud chathair na Gaillimhe in 2022 le haghaidh gach teorann de Cheantar Beag Daonra. Léirítear ann go bhfuil móramh na bpost lonnaithe ar thaobh thoir na cathrach, agus feictear an leibhéal is airde post sna mórpháirceanna gnó amhail an Pháirc Mhór agus Baile an Bhriotaigh. Cruthaítear fadhb do chúrsaí iompair leis sin sa mhéid gur gá do roinnt mhór daoine a chónaíonn ar thaobh thiar na cathrach Abhainn na Gaillimhe a thrasnú gach lá don obair, rud a chuireann i dtábhacht na trasbhealaí abhann, go háirithe Droichead na gCúig Chéad. Is mórfhostóirí iad freisin an t-ospidéal agus an ollscoil ar thaobh thiar na habhann, agus meallann siad trácht.



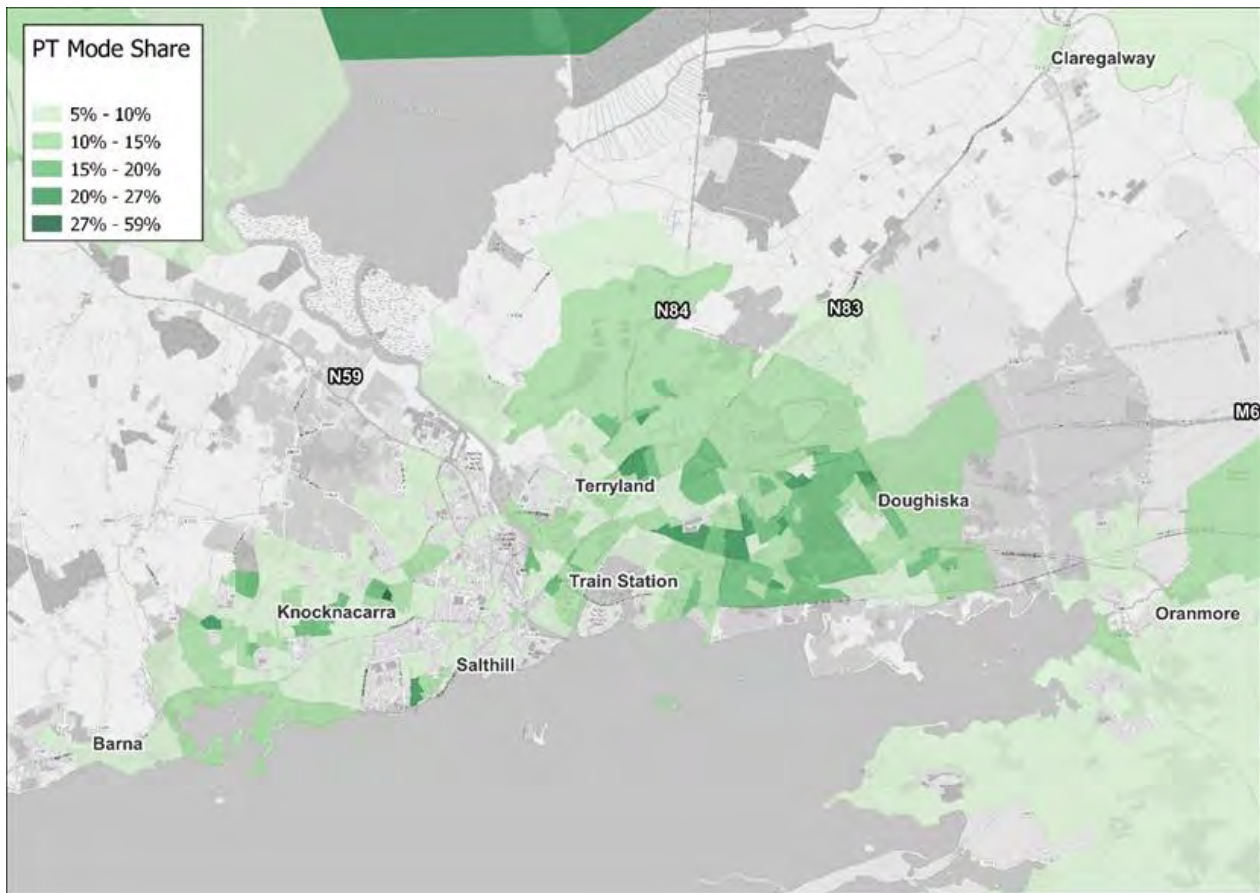
Pláta 6.7 Leibhéil Post 2022

Léirítear i Pláta 6.8 an sciar mhód carranna do limistéar na cathrach de réir Dhaonáireamh 2022. Léirítear leis go bhfuil spleáchas mór ar charranna mar chóir iompair dóibh siúd a chónaíonn ar imeall na cathrach, go háirithe an taobh thiar de. Léirítear ann freisin go bhfuil spleáchas ard ar charranna dóibh siúd a chónaíonn lasmuigh de theorainn na cathrach. Cuirtear i dtábhacht leis sin an líonra náisiúnta bóithre timpeall Chathair na Gaillimhe mar mheán taistil, dóibh siúd a chónaíonn laistigh den mhórchéantar uirbeach agus sa chontae trí chéile, ach a oibríonn laistigh de Chathair na Gaillimhe.



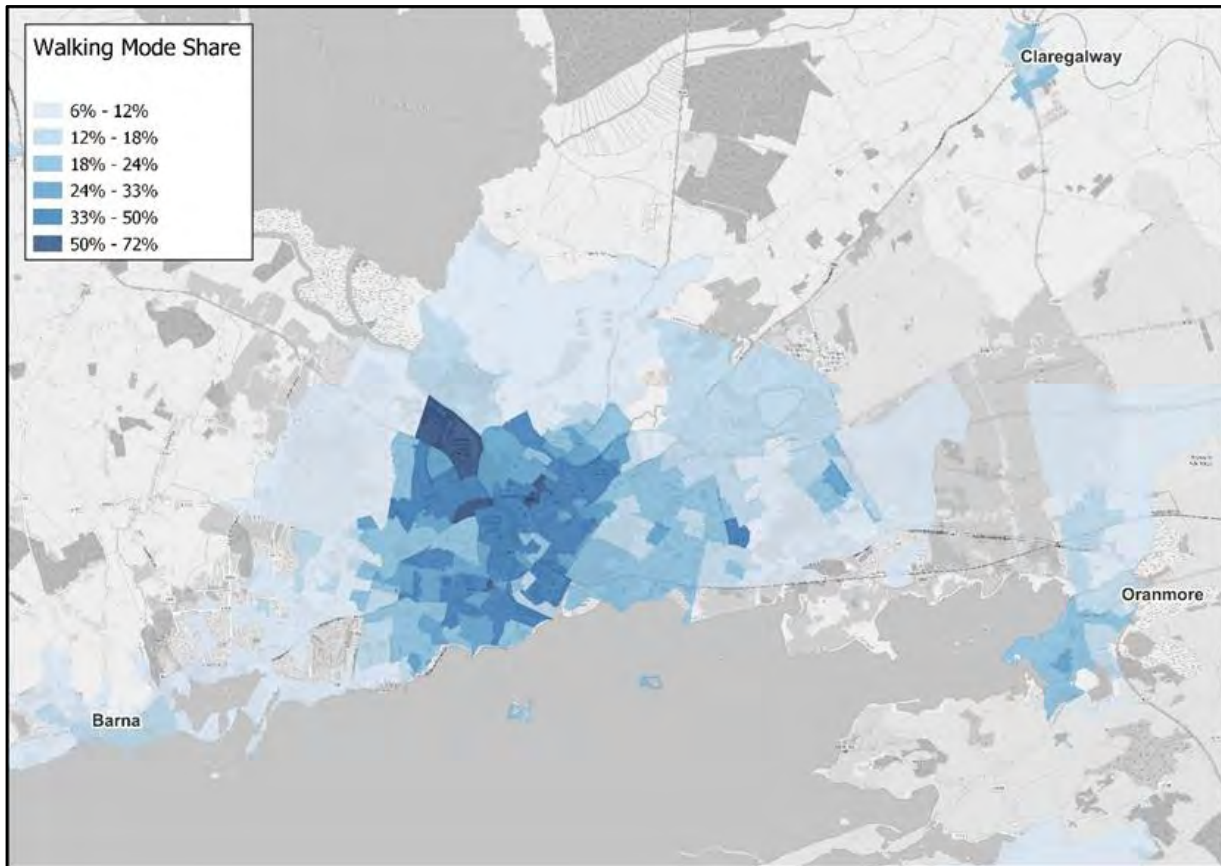
Pláta 6.8 Sciar Mhód Carranna 2022

Léirítear i Pláta 6.9 an sciar mhód iompair phoiblí do limistéar na cathrach de réir Dhaonáireamh 2022. Léirítear leis go bhfuil úsáid an iompair phoiblí cuibheasach íseal ar fud an limistéir staidéir. Ar thaobh thoir na cathrach, tá úsáid an iompair phoiblí idir 10% - 15% ar an meán, cé go bhfeictear leibhéil mhéadaithe 20% i roinnt limistéar. Ar thaobh thiar na cathrach, tá úsáid an iompair phoiblí faoi bhun 10%.



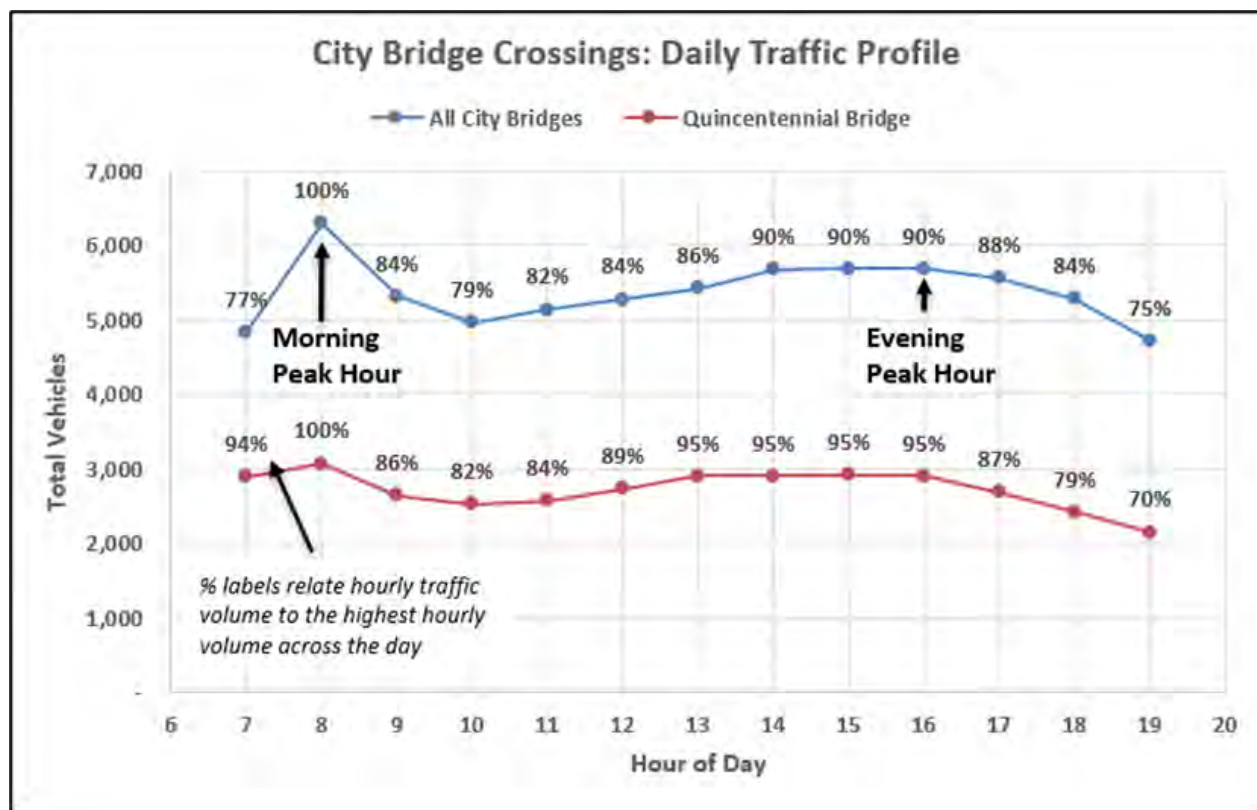
Pláta 6.9 Sciar Mhód Iompair Phoiblí 2022

Léirítear i Pláta 6.10 an sciar mhód siúlóide do cheantar na cathrach de réir Dhaonáireamh 2022. Faoi mar a bhí coinne leis, tá an sciar mhód siúlóireachta cuibheasach ard i lár na cathrach, i bhfianaise a shuímh lárnaigh agus na rochtana ar sheirbhísí, saoráidí, srl. Feictear an sciar mhód siúlóireachta is airde ar champas Ollscoil na Gaillimhe, mar a gcónaíonn mic léinn ar an láthair gar don ollscoil. Ar imeall thiar na cathrach, tá limistéir mhóra ann ina bhfeictear sciar mhód siúlóireachta níos lú ná 6%, agus nach bhfeictear ar an léarscáil iad. Is léiriú atá ansin arís ar an líon íseal post atá laistigh d’achar réasúnta siúl na gcos dóibh siúd a chónaíonn ar leath thiar na cathrach, agus ar an tábhacht a bhaineann le móid eile dóibh siúd a dteastaíonn uathu dul trasna na cathrach gach lá.



Pláta 6.10 Sciar Mhód Siúlóide 2022

Léirítear i Pláta 6.11 an phróifíl tráchta laethúil ar fud na dtrasbhealaí uile i gCathair na Gaillimhe. Léirítear sa ghraf méid iomlán an tráchta in aghaidh uair an chloig, ina n-úsáidtear gach ceann de na ceithre thrasbhealach i gCathair na Gaillimhe (agus Droichead na gCúig Chéad ina aonar). Lipéadaítear sa ghraf na buaicuireanta maidine agus tráthnóna, agus comhfhreagraíonn siad do 8 – 9 r.n. agus 4 – 5 i.n.



Pláta 6.11 Próifíl Tráchta Laethúil 2023 ar Thrasbhealach Droichid i gCathair na Gaillimhe

Ba iad buaicuair na maidine an méid tráchta is mó, thar na ceithre dhroichead uile agus ar Dhroichead na gCúig Chéad (an líne dhearg i Pláta 6.11) ina aonar. Tá lipéad céatadánach ag gach uair an chloig freisin, a bhaineann le méid uair an chloig i gcomparáid leis an méid is airde de réir uair an chloig ar fud an lae.

Mar a luadh thuas, i gcás bhuaicuir na maidine: 8 – 9 a.m., ina bhfuil an líon tráchta is mó ar fud an lae agus an fáth dá réir a mbaineann céatadán 100% leis. Léirítear sa ghraf seo cé gurb í an uair an chloig 8 – 9 r.n. an uair an chloig is airde ar Dhroichead na gCúig Chéad, feictear méideanna tráchta in aghaidh uair an chloig in uaireanta uile an chloig 7 – 8 r.n. agus 1 – 5 i.n. mar a mbíonn tuairim 95% de bhuaic na maidine in aghaidh uair an chloig. Anuas air sin, idir na huaireanta an chloig 9 r.n. – 1 i.n. agus 5 – 6 i.n., tá an méid tráchta ar an droichead idir tuairim 85% - 90% de luach buaicuireanta an chloig na maidine. Leis sin taispeántar ar Dhroichead na gCúig Chéad go bhfuil méideanna tráchta fós ard thar thréimhse 11 uair an chloig le linn gnáthlae i rith na seachtaine, i gcoibhneas leis an uair an chloig is plódaithe arb í buaicuair na maidine í.

I gcás na gceithre thrasbhealach droichid thar Abhainn na Gaillimhe (an líne ghorm i bPláta 6.11), tá patrún comhchosúil ann agus atá le fáil i mbuaicuir na maidine: 8 – 9 a.m., ina bhfuil an líon tráchta is mó ar fud an lae agus an fáth dá réir a mbaineann céatadán 100% leis. Cé gurb í uair an chloig 8 – 9 r.n. an uair an chloig is airde de na ceithre dhroichead i dteannta a chéile, feictear méideanna tráchta in aghaidh uair an chloig idir na huaireanta an chloig 1 – 6 i.n., atá tuairim is 90% de luach bhuaicuir na maidine. Anuas air sin, idir na huaireanta an chloig 9 r.n. – 1 i.n. agus 6 – 7 i.n., tá an méid tráchta ar an droichead idir tuairim 85% de luach buaicuireanta an chloig na maidine. Leis sin taispeántar trasna na gceithre dhroichead uile, go bhfuil méideanna tráchta fós ard thar thréimhse 12 uair an chloig le linn gnáthlae i rith na seachtaine, i gcoibhneas leis an uair an chloig is plódaithe arb í buaicuair na maidine í.

Leis na sonraí sin léirítear go bhfuil méideanna tráchta ag trasnú Abhainn na Gaillimhe ar ghnáthlá oibre fós ard thar thréimhse 12 uair an chloig, mar a léirítear leis an líne phróifíle atá cuibheasach cothrom ar feadh an lae.

Léireofaí dhá bhuaic i ngnáthphróifíl tráchta do bhuaicuaireanta an chloig na maidine agus tráthnóna, agus laghdú soiléir á léiriú sna huairéanta an chloig idir eatarthu i gcomparáid le méideanna le linn buaicuaireanta an chloig. Mar sin féin, mar a léirítear sna sonraí i Pláta 6.11, tá próifíl chuibheasach chothrom le fáil ar fud an lae, agus i bhfianaise na bhfadhbanna aitheanta plódaithe buaicuaireanta sa chathair, léirítear leis na sonraí fadhb sheasmhach tráchta ó cheann ceann an lae. Cuirtear i dtábhacht ann freisin trasbhealaí abhann do chónaitheoirí ar gach aon taobh den chathair gach lá, ní hamháin chun taisteal chuig an obair nó scoil faoi mar a tharlódh le linn uaireanta áirithe an chloig, ach le haghaidh gach cuspóra taistil, faoi mar a léirítear leis na méideanna seasmhacha arda ar fud tréimhse 12 uair an chloig.

Ba cheart a thabhairt dá aire nach bhfreagraíonn na méideanna seasmhacha seo faoi láthair don fhás uile atá beartaithe don chathair de réir Chreat Pleanála Náisiúnta (CPN) an rialtais. Tá sprioc fáis 50% in NPF do dhaonra chathair na Gaillimhe, os cionn leibhéil 2016.

Ba chóir a thabhairt faoi deara freisin go gcuirfeadh scéim Nasc Traschathrach na Gaillimhe BusConnects, a bhfuil faomhadh tugtha ag an mBord Pleanála di i mí Dheireadh Fómhair 2024, srian ar rochtain ar thrácht ghinearálta ar Dhroichead na mBradán idir na huairéanta 7 a.m. agus 7 p.m. Chruthódh an srian sin conair inbhuanaithe iompair i gceantar na Faiche Móire agus chuideodh sé leis an méadú mór ar sheirbhísí bus traschathrach atá beartaithe mar chuid de Chlár BusConnects an NTA don chathair (méadú 50% ar sheirbhísí).

Faoi láthair, le linn na n-uaireanta an chloig idir 7 r.n. agus 7 i.n. ar ghnáthlá sa tseachtain, bíonn méideanna móra tráchta ar Dhroichead na mBradán, thart ar 12,000 feithicil, arb ionann sin agus thart ar 20% den trácht a thrasnaíonn na ceithre dhroichead uile le linn na n-uaireanta sin an chloig. Ba dhócha go n-úsáidfadh cion maith de na 12,000 feithicil sin Droichead na gCúig Chéad ina ionad sin amach anseo chun dul trasna na cathrach, dá mba rud é gur tugadh formheas don Cheangal Tras-Chathrach cé go mbaineann fadhbanna géara róphlódaithe do Dhroichead na gCúig Chéad faoi láthair, go háirithe le linn buaic-uaireanta an chloig.

Cuirtear i dtábhacht leis na tosca sin gur comhpháirt chriticiúil chomhlántach é an Tionscadal de Straitéis Iompair na Gaillimhe 2016, inar gá trasbhealach eile abhann a chur ar fáil agus rannchuidiú le seach-chur an tsriain ar Dhroichead na mBradán agus éascú do Chlár BusConnects sa chathair, agus rannchuidiú le fás daonra 50% a bhaint amach síos go dtí an bhliain 2040, ag teacht le spriocanna NPF.

6.3.3 AADT mar atá ar na príomhbhóithre ceangail

Rinneadh meastachán ar na sruthanna meántrácht bliantúil ó lá go lá (AADT) seo a leanas bunaithe ar an gcomhaireamh tráchta a rinne Comhairle Cathrach na Gaillimhe i rith mhí na Samhna 2024:

- N6 idir Timpeallán Chúil Each agus Bóthar Mhuine Mheá - 35,900 AADT
- N6 ag Ráschúrsa na Gaillimhe (idir acomhail Chnoc Mhaoil Drise agus Pháirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh) – 34,500 AADT
- N6 idir Bóthar Thuama agus Timpeallán na gCiarabhánach - 22,800 AADT
- N6 Trasbhealach Abhainn na Gaillimhe - 41,300 AADT

Áiríodh le TMTT 2018 meastacháin AADT le haghaidh na suíomhanna céanna sin, ach tagann na meastacháin sin ón mbliain 2013. Taispeántar thíos comparáid idir na luachanna sin, lena gcoibhéis i luachanna 2024 i Tábla 6.5. Léirítear méaduithe idir 2% agus 77% sna luachanna sa tábla thíos feadh an N6, rud a léiríonn na fadhbanna tráchta atá ag éirí níos meas i gCathair na Gaillimhe, i gcomparáid leis na dálaí ar ar cuireadh síos in TMTT 2018.

Tábla 6.5 Méideanna Tráchta AADT (Samhain 2024 os coinne 2013)

Suíomh	Meastacháin AADT 2013	Meastacháin AADT 2024	Difríocht %
N6 idir Timpeallán Chúil Each agus Bóthar Mhuine Mheá	21,400	35,900	+ 77%
N6 ag Ráschúrsa na Gaillimhe (idir acomhail Chnoc Mhaoil Drise agus Pháirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh)	19,900	34,500	+ 74%

Suíomh	Meastacháin AADT 2013	Meastacháin AADT 2024	Difríocht %
N6 idir Bóthar Thuama agus Timpeallán na gCiarabhánach	22,400	22,800	+ 2%
N6 Trasbhealach Abhainn na Gaillimhe ag Droichead na gCúig Chéad	34,600	41,300	+ 19%

Sruthanna Trácht Buaicuaire mar atá agus an Leibhéal Seirbhíse

Tugadh meánsruthanna trácht buaicuaire i rith na seachtaine ar an N6 atá ann agus laistigh de cheantar uirbeach na Gaillimhe ó na suirbhéanna trácht i mí na Samhna 2024, agus cuirtear i láthair i Tábla 6.6 iad.

Tábla 6.6 Méideanna Trácht Buaicuaireanta (Samhain 2024)

Bóthar	Carrbhealach	Treo	Buaicuaire Maidine (08:00 -09:00)	Buaicuaire Tráthnóna (17:00 -18:00)
Bóthar na Páirce Móire	Aon líne	Ó thuaidh	555	239
		Ó dheas	432	796
Droichead Wolfe Tone	Aon líne	Soir	876	411
		Siar	710	847
Bóthar Thuama	Aon líne	Ó thuaidh	692	752
		Ó dheas	671	576
Droichead na mBradán	Singe	Soir	412	427
		Siar	683	663
Seanbhóthar Bhaile Átha Cliath	Aon líne	Soir	434	517
		Siar	373	579
Bóthar na dTreabh an N6	Dé-	Soir	922	1200
		Siar	1657	937
Bóthar Áth Cinn	Dé-	Ó thuaidh	450	608
		Ó dheas	519	452
An N6 (Soir ó Thimpeallán Chúil Each)	Dé-	Soir	557	1661
		Siar	1552	844
N6 ar Dhroichead na gCúig Chéad	Dé-	Soir	1604	1264
		Siar	1435	1506

Úsáidtear TA 79/99 as DMRB na RA chun toilleadh na mbóithre uirbeacha a dhearb hú. Ní chuirtear an caighdeán seo chun feidhme go foirmiúil in Éirinn, ach meastar é a bheith ina tháscaire den dea-chleachtas. Laistigh den chaighdeán sin, úsáidtear aicmiúcháin amhail Mót arbhealaí Uirbeach nó Bóithre Uirbeacha Uilechuspóireacha, le fo-aicmiúchán breise de Bhóithre Uilechuspóireacha mar UAP1 go UAP4. Is féidir an N6 mar atá i nGaillimh a ainmniú mar UAP 2 a chiallaíonn “carrbhealach aon líne/débhealach ar chaighdeán maith le rochtain éadanais agus dhá thaobh-bhóthar in aghaidh an km”. De réir TA 79/99, tá toilleadh tuairim is 1,470 feithicil in aghaidh na huaire ar bhóthar dhá lána UAP 2, ar charrbhealach aon líne ar leithead 7.3m le dhá lána. Méadaítear an toilleadh seo go 3,200 feithicil in aghaidh na huaire ar dhébhealach dhá lána ar leithead 7.3m. Ní hé seo faoi deara fadhbanna acmhainne ag na hacomhail.

Nuair a dhéantar comparáid idir méideanna mar atá agus an acmhainn theoriciúil, bíonn méid buaicuaireanta tuairim is 3,050 feithicil ag an stráice carrbhealaigh aonair cheithre lána den N6 mar atá, thar Dhroichead na gCúig Chéad díreach faoi bhun na tairsí acmhainne arna shainiú in TA 79/99, óna dtagann plódú ar an mbealach agus leibhéal laghdaithe seirbhíse.

Tá Droichead na gCúig Chéad mar phríomhchuid de líonra na cathrach, rud a chuireann ar chumas úsáideoirí an chathair a thrasnú gach lá, agus ar dócha a thiocfaidh faoi thuilleadh brú nuair a bheidh Nasc Traschathrach faofa BusConnects curtha i bhfeidhm, óir sriantar leis an scéim seo rochtain ar thrácht ginearálta le linn uaireanta 7 r.n. agus 7 i.n. i limistéir eile na cathrach, lena n-áirítear thar Dhroichead na mBradán. Meastar an toisc sin sa mhéadú ar an trácht ar a dtugtar breac-chuntas in TMTT an Cheangail Traschathrach⁶, ina ndéantar réamhthuar ar mhéadú 20% sa mhéid tráchta i mbuaicuaire na maidine (Tábla 6.83) agus méadú 16% i mbuaicuaire an tráthnóna (Tábla 6.86) ar Dhroichead na gCúig Chéad i mbliain oscailte an tionscadail a bhfuil coinn léi in 2023.

6.3.4 Measúnú ar Iontaofacht Agáí Aistir

Tarlaíonn brú tráchta buaicuaire ar an líonra bóithre i nGaillimh den chuid is mó mar gheall ar fhadhbanna acmhainne ag aomhail. Dá bhrí sin méadaítear ar agáí aistir ag buaicuaireanta i nGaillimh, rud ar a sheal féin óna dtagann laghdú ar iontaofacht agáí aistir sa chathair le linn na dtréimhsí sin.

Rinneadh anailís ar agáí aistir ar roinnt príomhbhealaí timpeall na Gaillimhe agus sa cheantar máguaird, chun na héagsúlachtaí in agáí aistir idir na tréimhsí buaicuaire agus na tréimhsí seach-bhuaicuaire sa bhonnbhliain a léiriú. Rinneadh an anailís seo le feidhm API de chuid Google Map. Taispeántar na príomhbhealaí ar Pláta 6.12. Léiríonn an difríocht idir agáí aistir buaicuaireanta agus agáí aistir seach-bhuaicuaireanta ar leibhéal an bhrú tráchta le linn buaicuaireanta. Tá an brú tráchta ag méadú agus dá bhrí tá iontaofacht agáí aistir ag dul in olcas.



Pláta 6.12 Bealaí maidir le hiontaofacht Agáí Aistir

⁶

<https://files.galwaycity.ie/gccfiles/?r=/download&path=L0RlcGFydG1lbnRzL1RyYW5zcG9ydC9HVFMgUHJvamVjdHMvQ3Jvc3MtQ2l0eSBMaW5rL0Nyb3NzIENpdHkgTGlueyBXZWJzaXRIL0VJQVlvVm9sdW1lIDlvQ2hhcHRlciAwNiAtIFRyYWZmaWMgJiBUcmFuc3BvcnQxLnBkZg%3D%3D>

Tugtar i Tábla 6.7 thíos, léirítear agaí aistir ar gach ceann de na bealaí isteach ag buaicuaireanta na maidine os coinne agaí aistir seach-bhuaicuaire.

Léiríonn an measúnú sin ar na hagaí aistir go léiríonn agaí aistir ar na trí phríomhbhealach seo ag buaicuaireanta na maidine méadú suas le 40% le hais a gcomhghaolta agaí aistir seach-bhuaice. Cuirtear i dtábhacht leis sin na fadhbanna tráchta atá ann faoi láthair do chónaitheoirí laistigh den chathair agus den mhórchéantar uirbeach ar bhonn laethúil.

Tábla 6.7 Iontaofacht Agaí Aistir

		Amanna Aistir 2024 (nóiméid)			
		Meánuair Seach-bhuaicuaire	Buaicuaire 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%

6.3.5 Measúnú ar Acmhainn Acomhal

Laistigh den cheantar uirbeach, is príomh-rannchuidiú é an cóimheas idir méid agus acmhainneacht ar bhóthar leis an bplódú ar bhóthar. Dá bhrí sin, rinneadh measúnú ar an gcóimheas idir sruth agus acmhainn ar fud an líonra, mar a leagtar amach i Pláta 6.13. Asbhaineadh sonraí ó shamhail tráchta Bhuaicuaire Maidine na Bonnbhliana 2023 chun an cóimheas idir toilleadh agus acmhainn a léiriú.



Pláta 6.13 Cóimheasa Méideanna/Acmhainneachta ar fud an Líonra

Is iad seo a leanas na raonta a úsáidtear: 70% - 85%, 85% - 100% agus 100 – 115%. Tá acomhail a bhfuil V/C níos airde ná 1 acu thar acmhainn. Go hidéalach ba cheart go mbeadh acomhail ag feidhmiú ag cóimheas V/C de <85%, lena dtabharfaí 15% d'acmhainn sa bhreis san acomhal chun déileáil le teagmhas gan choinne nó le fás nádúrtha. Léirítear i Pláta 6.13 roinnt limistéar ró-acmhainneachta le linn buaicuaireanta na maidine, amhail bealaí isteach an N83 agus an N84 chuig an N6, bealach isteach theas an N6 chuig acomhal Chnoc Mhaoil Drise, stráicí de chonair Bhóthar Bhaile Átha Cliath agus timpealláin na mBrúnach agus na Seoigheach. Tá limistéir eile ann atá an-ghar dá n-uasacmhainneacht ag Droichead na gCúig Chéad agus ag codanna eile de phríomhlíne an N6.

6.3.6 Móid Eile

6.3.6.1 Réamhrá

Cuirtear síos sa chuid seo ar na córacha eile iompair a úsáideann cónaitheoirí na cathrach agus an mhórchéantair uirbigh ar bhonn laethúil. Óir ritear móramh na siúlóireachta, na rothaíochta agus na mbusanna ar an líonra bóithre atá ann faoi láthair, gan saoráidí leithscartha ná tosaíocht thiomanta, cuireadh síos ar an líonra bóithre atá ann faoi láthair roimh an gcás le haghaidh na mód eile. Tá an chuid seo cosúil le TMTT 2018, ach tá sí tugtha cothrom le dáta, de réir mar is gá, le hathrú ar bith a chur san áireamh.

6.3.6.2 Dálaí an Líonra Bus mar atá

Tá Bus Éireann agus líon beag oibreoirí príobháideacha ag freastal ar Chathair na Gaillimhe. Tá bonneagar bhus na cathrach neamhleanúnach, ní chuirtear bearta tosaíochta ar fáil ach ar stráicí de na príomhchonairí. Níl siad leanúnach ar aon mhórchuid den líonra. Dá bhrí sin bíonn moilleanna ar líonra bhus na cathrach, agus bíonn tionchar aige sin ar roghnú modh taistil.

Mar aon le líonra bhus na gcathrach, tá roinnt soláthróirí seirbhísí bus réigiúnach ag freastal ar an gcathair. Cuirtear moilleanna ar sheirbhísí réigiúnacha, idirchathracha agus ar bhusanna príobháideacha turasóireachta mar gheall ar na heasnamh sa bhonneagar ag dul isteach sa chathair agus i lár na cathrach. Tá na ceannphointí ag Stáisiún Cheannt, ag Busáras Fhaiche an Aonaigh, ar an bhFaiche Mhór/Bóthar na gCeannaithe agus ag Ard-Eaglais na Gaillimhe. Ní bhaineann comaitéirí ó na bailte agus na sráidbhailte máguaird, mar a bhfuil seirbhísí díreacha, úsáid as na seirbhísí bus réigiúnacha mar gheall ar na moilleanna seo agus ar an iliomad ceann scríbe láraithe i lár na cathrach, agus ar an easpa comhtháthaithe sa chóras ticéadaithe.

Tairbhíonn seirbhísí cóistí náisiúnta de nascacht bóithre ardháilíochta anoir agus aneas, leis an M6 agus an M17/M18. Mar atá leis na seirbhísí réigiúnacha, tá seirbhísí idirchathracha á soláthar ag a lán oibreoirí. Dá bharr sin tá líon ard turas ag teacht is ag imeacht go laethúil ó Stáisiún Cheannt agus ó Bhusáras Fhaiche an Aonaigh.

Cuirtear moilleanna ar na seirbhísí seo freisin i ngeall ar easnamh sa bhonneagar ag teacht chun agus laistigh de lár na cathrach. Mar sin ní spreagtar iompar poiblí idir cathracha agus d'fhéadfaí tionchar a bheith aige sin ar thurasóireacht i gcathair na Gaillimhe mura gcuirtear feabhas ar an mbealach isteach chun na cathrach.

6.3.6.3 An Líonra Iarnróid mar atá

Déantar freastal ar Chathair na Gaillimhe ag iarnród trom, rian aon líne ó oirthear na tíre, a shroicheann ceann scríbe i lár na cathrach ag Stáisiún Cheannt. Ceanglaíonn an t-iarnród le hÓrán Mór, leis An nGarrán agus le Baile Átha an Rí taobh thoir den chathair. Tá nasc as Baile Átha an Rí le seirbhís Chonair Iarnróid an Iarthair ó Luimneach go hInis, agus téann an phríomhlíne soir go Baile Átha Cliath. Thug Comhairle Chontae na Gaillimhe agus Comhairle Cathrach na Gaillimhe cead pleanála le déanaí d'iarnród Éireann le haghaidh cuid aon chiliméadair ar fhad d'iarnród dubailte ag Stáisiún an Óráin Mhoir, chomh maith leis an dara hardán nua 185m ar fhad, rud a cheadódh do sheirbhísí breise traenach idir Gaillimh agus Baile Átha an Rí ach a mbeidh sé curtha i gcrích.

Tá naoi seirbhís laethúla sceidealaithe ó Stáisiún Cheannt go Stáisiún Heuston, agus naoi seirbhís fhillte ó Stáisiún Heuston go Stáisiún Cheannt, turas a thógann tréimhse chomh gearr le 130 nóiméad.

Tá ocht seirbhís laethúla sceidealaithe ann idir Stáisiún Cheannt agus Stáisiún Colbert i Luimneach, agus tá cúig sheirbhís fhille sceidealaithe, turas a thógann tréimhse chomh gearr le 102 nóiméad ar sheirbhís amháin, rud a thógann 2 uair an chloig nó níos mó i gcás fhuilleach na seirbhísí.

Tá athfhorbairt á déanamh faoi láthair ar Stáisiún Cheannt, agus áirítear leis na huasghráduithe seo a leanas:

- Líon na n-ardán a mhéadú ó dhá cheann go cúig cinn
- Bealach isteach theas nua
- Aghaidh, díon agus athchóirithe nua leis an airde atá ann faoi láthair ó thuaidh
- Oibreacha bonneagair lena n-áirítear oibreacha iarnróid agus athchóiriú comharthaí chun tacú leis an méadú ar líon na n-ardán agus seirbhísí

6.3.6.4 An Líonra Siúlóide mar atá

Tá an líonra cosán atá ann faoi láthair an-chosúil leis an líonra ar ar cuireadh síos in TMTT 2018. Is iad na príomhathruithe ar an líonra sin iad cur an droichid siúlóireachta agus rothaíochta leis, in aice le Droichead na mBradán agus droichead coisithe Wolfe Tone atá ann faoi láthair atá ceangailte le taobh theas an droichid atá ann faoi láthair, agus an dá cheann acu beartaithe mar chuid de Straitéis Iompair na Gaillimhe.

Tá áiseanna siúil ar chaighdeán éagsúla curtha ar fáil sa chuid is mó den limistéar staidéir. Laistigh de lár na cathrach, tá sráideanna coisithe agus is mór an tairbhe iad don eacnamaíocht áitiúil, go háirithe an cosbhealach turasóireachta/siopadóireachta ar Shráid Liam, ar Shráid na Siopaí agus ar Shráid na Céibhe. Ar na háiseanna siúil eile atá tábhachtach tá líonra chanáil na cathrach agus an phromanáid ar Bhóthar na Trá.

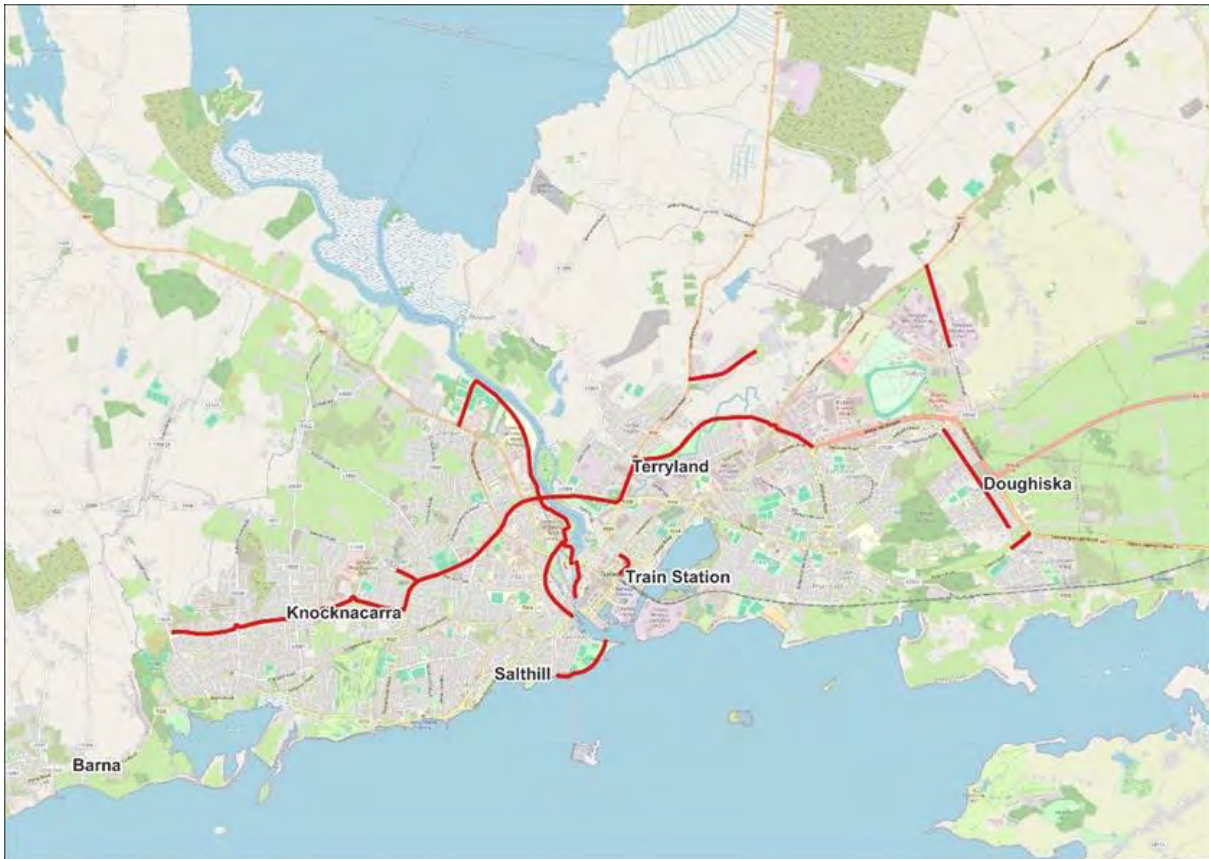
Le blianta beaga anuas bhí scéimeanna feabhais ar siúl ag príomhacmhail agus mar thoradh ar sin tá na háiseanna do choisithe feabhsaithe sa chathair agus sna bruachbhailte.

Mar sin féin, ag roinnt mhaith suíomhanna ar fud an limistéir staidéir tá droch-chaighdeán ar áiseanna do choisithe. Cuireann feithiclí príobháideacha agus poiblí isteach ar shábháilteacht agus ar chompord choisithe ag suíomhanna ar leith i lár na cathrach. Ar fud na cathrach tá sráideanna gan chosáin nó le cosáin atá faoi bhun caighdeán, sráideanna le trasbhealaí teoranta nó gan trasbhealaí agus sráideanna le fadhbanna tréscailteachta mar gheall ar an gcaoi ina ndearnadh forbairt ar cheantair chónaithe. Tá bealaí isteach chuig roinnt de na ceantair chónaithe ach tá na bealaí faoi bhun caighdeán agus níl siad oiriúnach do choisithe maol-luaineachta. Níl cosáin chuig na príomhchosbhealaí ó cheantair eile. Gan tréscailteacht laistigh de cheantair chónaithe, is minic a bhíonn ar choisithe turas timpeallach a dhéanamh chun achar gearr a shiúl. Cuireann na cúinsí sin ar fad isteach ar shiúl mar mhodh taistil ar thurais ghearra.

6.3.6.5 An Líonra Rothaíochta mar atá

Tá an líonra rothaíochta leithscartha atá ann faoi láthair an-chosúil leis an líonra ar ar cuireadh síos in TMTT 2018. Is é an príomhathrú ar an líonra sin, é cur an droichid siúlóireachta agus rothaíochta leis, in aice le Droichead na mBradán atá ann faoi láthair, a beartaíodh mar chuid de Straitéis Iompair na Gaillimhe.

Cé go bhfuil topagrafaíocht chothrom na cathrach fabhrach do rothaíocht mar mhodh taistil, faoi láthair tá an modh sin íseal ag 5%, a bheag nó a mhór. Mar atá i gcás an líonra bus, tá bonneagar an líonra rothaíochta mar atá, teoranta agus neamhleanúnach. Léiríonn Pláta 6.14 méid an líonra rothaíochta atá ann faoi láthair.



Pláta 6.14 Méid an Líonra Rothaíochta atá Ann Cheana

Mar gheall ar an toilleadh tráchtar ar na sráideanna cúnga i lár Chathair na Gaillimhe tá an dearcadh ann nach bhfuil sé taitneamhach ná sábháilte don rothaíocht. Cé gur cuireadh feabhas ar an líonra rothaíochta le blianta beaga anuas, go mór mór trí Scéim na Rothar a thosú agus scéimeanna eile chun an líonra a fheabhsú, tá an timpeallacht rothaíochta fós teoranta. Tá an timpeallacht rothaíochta cuibheasach teoranta i gceantair lasmuigh den chathair, mar a bhfuil a lán bailte agus sráidbhailte laistigh d’fhad rothaíochta chun na cathrach agus chun a chéile, mar shampla Bearna, Órán Mór, Maigh Cuilinn agus Baile Chláir.

6.4 Timpeallacht / Tionscadal na Todhchaí

6.4.1 Réamhrá

Mionsonraítear sa chuid seo den chaibidil timpeallacht agus mionsonraí an Tionscadail amach anseo. I gCuid 6.4.2 féachtar ar shaintréithe an Tionscadail, le béim á cur ar an N6 GCRR atá beartaithe. Áirítear leis sin roghnú na straitéise cineálacha bóithre, trasghearrthacha agus acomhal. Fanann na gnéithe sin mar a chéile de réir TMTT 2018.

Féachtar i gCuid 6.4.5 ar na gnéithe eile atá fágtha den líonra amach anseo agus de na scéimeanna/bonneagar is dócha a bheith curtha i bhfeidhm faoi na blianta oscailte agus deараidh arna dtabhairt cothrom le dáta. Tugadh iad sin cothrom le dáta ó TMTT 2018 tar éis comhairliúcháin le páirtithe leasmhara.

6.4.2 Saintréithe an Tionscadail

I gCaibidil 5, Tuairisc ar an Tionscadal, tá Céim 2 den Tionscadal áirítear tógáil an N6 GCRR atá beartaithe, ar carrbhealach aonair aniar ó Bhearna chomh fada le Bóthar Bhaile an Mhóinín agus tógáil débhealaigh ó Bhóthar Bhaile an Mhóinín go dtí an bóthar ceangail thoir leis an N6 mar atá ag Cúil Each, Cnoc Mhaol Drise, agus bóithre ceangail, taobh-bhóithre, acomhail agus struchtúir chomhbhainteacha, rud a thagann le TMTT 2018. San áireamh le Céim 2 den Tionscadal cuirtear roinnt áiseanna ar fáil freisin le haghaidh úsáideoirí nach bhfuil ineaighluaiste a sainathnódh mar chuid de Straitéis Iompair na Gaillimhe de réir TMTT 2018, agus tá coinne leis go gcoinneofar i nuashonrú GMATS é.

Le Céim 1, 3 agus 4 den Tionscadal tugtar stáblai ionaid sealadacha agus buana do Ráschúrsa na Gaillimhe. Is íosta é an trácht a ghintear sa chéim oibríochtúil leis na céimeanna sin, cé go bhfuil sé curtha san áireamh sna sonraí foriomlána tráchta do Mheasúnú Tionchair Tráchta an Tionscadail i gCuid 6.6.

6.4.2.1 *An Cineál Bóthair agus Trasghearradh atá Beartaithe*

Ó Bhóthar an Chósta an R336 go dtí Baile an Mhóinín tá an carrbhealach príomhlíne den N6 GCRR atá beartaithe ina Charrbhealach Aonair Chineál 1 de réir TII DMRB DN-GEO-03036 (Trasghearrthacha agus Spás Cloiginn). Is é 80km/u an luas dearaidh ar an bpríomhlíne sa cheantar sin, agus tá an trasghearradh mar atá sé leagtha amach i gCaibidil 5, Tuairisc ar an Tionscadal.

Ó Bhóthar Bhaile an Mhóinín chuig an gceangal thoir leis an N6 atá ann faoi láthair i gCúil Each, Cnoc Mhaoil Drise, is Mótárbhealach Uirbeach Débhealaigh Caighdeánach (D2UM) é an N6 GCRR atá beartaithe i gcomhréir le DN-GEO-03036 TII DMRB. Is é 100km/u an luas dearaidh ar an bpríomhlíne sa cheantar sin, agus tá an trasghearradh mar atá sé leagtha amach i gCaibidil 5, Tuairisc ar an Tionscadal.

Tá an stráice den N6 GCRR atá beartaithe idir aomhail Bhóthar Thuama an N83 agus Bóthar Áth Cinn an N84 ina dhébhealach thrí lána. Tá fad iomlán an stráice seo tuairim is 1,850m.

Tá an cineál bóthair agus an trasghearradh atá beartaithe fós mar a bhí in TMTT 2018.

6.4.3 *Cineál Bóthair a Roghnú*

Roghnaíodh an trasghearradh cuí/cineál bóthair don N6 GCRR bunaithe ar thosca a raibh tionchar acu a phléitear thíos.

6.4.3.1 *Líonra TEN-T*

Mar a pléadh i gCaibidil 2, Comhthéacs Pleanála agus Beartais agus i gCaibidil 3, An Gá atá leis an Tionscadal, tá an N6 GCRR atá beartaithe ina chuid de Líonra Cuimsitheach Líonra Tras-Eorpach Iompartha (TEN-T) a bhfuil impleachtaí aige maidir le rogha trasghearrtha mar atá leagtha amach thíos.

De réir an TEN-T ní mór na bóithre ar fad atá sa líonra a bheith ar ardchaighdeán, ar a laghad. Leagtar amach na riachtanais i gcomhair bóithre ar ardchaighdeán in Rialachán (AE) Uimh. 2024/1679, beidh na bóithre ina gcuid den líonra, Líonra Lár agus Líonra Cuimsitheach araon, agus faoi Alt 30(1) sonraítear a bhfuil thíos:

“Áiritheoidh na Ballstáit go ndeartar, go dtógtar nó go n-uasghrádaítear agus go gcoimeádfar na bóithre chuig caighdeáin cháilíochta agus sábháilteachta arda.”

Tugadh faoi athbhreithniú ar na rialacháin is cothroime le dáta don Ghréasán Tras-Eorpach Iompair. Tá dearadh an TMTT 2018 atá beartaithe comhlíontach leis na rialacháin TEN-T is comhaimseartha.

6.4.4 *Measúnú Incriminteach*

Rinneadh measúnú incriminteach chun trasghearradh an charrbhealaigh a leagan amach, mar aon le luas dearaidh agus méid an N6 GCRR atá beartaithe. Bhí sé mar chuspóir sa mheasúnú seo trasghearrthacha malartacha, luasanna dearaidh malartacha agus scéimeanna malartacha a iniúchadh chun an cónasc is oiriúnaí a leagan amach.

An measúnú incriminteach a sainithníodh an méid seo a leanas mar an cumasc is oiriúnaí don N6 GCRR atá beartaithe, tá sé fós mar a mholtar in TMTT 2018:

- Carrbhealach aon líne le luas dearaidh de 80km/u ón R336 go dtí Bóthar Bhaile an Mhóinín
- Bóthar Roinnte Cineál 1 le luas dearaidh de 100km/u ó Bhóthar Bhaile an Mhóinín go dtí Acomhal an N59
- Mótárbhealach uirbeach le luas dearaidh de 100km/u ó Acomhal an N59 go dtí an N6 mar atá. Socraíodh go mbeidh 3 lána i ngach treo ar an stráice den N6 GCRR atá beartaithe idir Bóthar Áth Cinn an N84 agus Bóthar Thuama an N83 agus beidh 2 lána i ngach treo ar na stráicí eile

Roghnaíodh an cónasc seo ar an gceann is oiriúnaí ar an cúiseanna seo:

- Cuireann sé leibhéal ard bhonneagar iompair ar fáil i gCathair na Gaillimhe agus sa cheantar máguaird
- Comhlíonann an cónasc seo na rialacháin TEN-T mar ceadaíonn sé rochtain ag na hacmhail amháin
- Is féidir leis an gcónasc dul i ngleic leis an toilleadh tráchta atá tuartha sa Bhliain Dearaidh

6.4.4.1 *Straitéis Acomhal*

Pléadh na cuspóirí seo a leanas chun an straitéis acomhal a shocrú:

- Rochtain ag acomhail amháin toisc go bhfuil tábhacht straitéiseach ag an N6 GCRR atá beartaithe agus go bhfuil sí ina cuid de Líonra Cuimsitheach TEN-T
- Nascacht leis an Líonra Bóithre Náisiúnta agus Réigiúnach
- Freastal ar éilimh thaistil mar atá ag na modhanna ar fad
- Acomhail a bheith suite chun brú tráchta a laghdú
- Dóthain acomhal chun íosleibhéal rochtana chuig an réigiún a sholáthar ar mhaithe le forbairt eacnamaíoch, shóisialta agus críche
- Acomhal oiriúnach chun acmhainn a sholáthar. Léiríodh go gcliseann ar an líonra nuair a bhíonn fadhbanna acmhainne
- Soghluaisteacht atá éifeachtach agus sábháilte a chur chun cinn

Tá straitéis acomhal an N6 GCRR atá beartaithe deartha chun na cuspóirí sin a chomhlíonadh. Sásaíonn an straitéis na cuspóirí ar na cúiseanna seo a leanas:

- Cuirtear bóthar ar ardchaighdeán le rochtain theoranta ar fáil de réir shonrúchán TEN-T
- Déantar nascacht le bóithre náisiúnta trí acomhail, a uasmhéadaíonn gluaiseachtaí tras-chathracha 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
- Feabhsaítear nascacht le Réigiún an Iarthair i.e. limistéir an chontae agus an chúlchríoch taobh thiar de chríos na cathrach
- Déantar freastal ar an éileamh láidir idir zóin ar dhá thaobh na cathrach
- Éascaítear trasnú Abhainn na Gaillimhe gan dul trí lár na cathrach
- Tá an pointe trasnaithe nua thar an abhainn nasctha leis an gcathair ar dhá thaobh dhroichead Abhainn na Gaillimhe agus déantar naisc bhunúsacha idir sráideanna na cathrach chun an trácht a scaipeadh
- Tógtar trácht ó chríos lár na cathrach, rud a dhéanann spás d'iompar poiblí agus dá bharr cuirtear feabhas ar iontaofacht amanna aistir ar iompar poiblí. Tacaíonn sé sin le gluaiseacht éifeachtach, agus timpeallacht shábháilte i gcomhair modhanna gníomhacha
- Mar thoradh ar an laghdú tráchta cuirtear feabhas ar thimpeallacht lár na cathrach do chách, agus spreagtar siúl agus rothaíocht mar mhodhanna iompair atá slán.

6.4.5 *An Líonra Iompair don Todhchaí*

6.4.5.1 *Scéimeanna Amach Anseo*

Sa líonra 'Íosmhéid a Dhéanamh' don todhchaí áirítear líonra na bonnbhliana 2023, na scéimeanna atá tógtha cheana, cinn atá cinntithe, nó cinn a thógtar faoi 2031 agus 2046 (Blianta Tosaigh agus Dearaidh). Mar a luadh i gCuid 6.2.4 thuas, tá an liosta scéimeanna le cur san áireamh ag teacht den chuid is mó ó Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG) atá ann cheana arb í an straitéis is déanaí atá faofa, a foilsíodh in 2016 agus a athbhreithníodh in 2024 le Comhairle Cathrach na Gaillimhe agus Comhairle Chontae na Gaillimhe agus

BIÉ. Tá an liosta scéimeanna sin in Aguisín B a ghabhann leis an Tuarascáil ar Shamhailaithris Tráchta atá in Aguisín A.6.1 den TMTT nuashonraithe seo. Leagtar amach thíos freisin na príomhscéimeanna:

- Scéim BusConnects Ceangal Traschathrach na Gaillimhe chun tosaíocht busanna agus soláthar rothaíochta ar fud lár na cathrach ó Bhóthar na hOllscoile go Bóthar Bhaile Átha Cliath a uasghrádú
- Scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath na Gaillimhe chun tosaíocht busanna agus soláthar rothaíochta trí chonair Bhóthar Bhaile Átha Cliath a uasghrádú
- Líonra BusConnects do Lár Chathair na Gaillimhe
- Codanna breise eile de lánai busanna ina bhfuil soláthar do rothaithe
- Teorainn 30km/u i lár na cathrach agus athruithe eile ar theorainneacha luais ar bhóithre náisiúnta

D'fhorbair Comhairle Cathrach agus Chontae na Gaillimhe Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG) 2016, i gcomhpháirt le NTA. Tá sé mar chuspóir léi dul i ngleic le riachtanais iompair mar atá agus mar a bheidh sa chathair chomh maith leis an nascacht le bailte agus sráidbhailte máguaird, lena n-áirítear Bearna, Órán Mór, Maigh Cuilinn agus Baile Chláir. Leagtar amach inti sraith gníomhaíochtaí agus beart, ina gcumhdaítear gnéithe beartais bonneagair, oibríochta agus beartais a chuirfear i bhfeidhm i nGaillimh as seo go ceann 20 bliain. Is í an straitéis iompair atá glactha í do Ghailimh agus tá a cuid moltaí cuimsithe i bPlean Forbartha Chathair na Gaillimhe 2023-2029. Dá bhrí sin rinneadh an mheasúnacht sa TMTT nuashonraithe seo déanta ag féachaint don bhonneagar atá le fáil in SIG 2016.

Aithníodh go bhfuil fadhb iompair ag Gaillimh toisc go bhfuiltear ag brath ar an gcarr príobháideach, atá faoi thionchar an líonra iompair poiblí mar atá, áiseanna teoranta rothaíochta, cúlchríoch fhairsing tuaithe agus is í Gaillimh an príomhgheata isteach is amach go Conamara. Chomh maith le spleáchas iomarcach ar an gcarr príobháideach, tá líonra bóithre agus sráideanna i nGaillimh atá mí-oiriúnach do na srutha arda tráchta atá ann faoi láthair agus a chuireann méadú ar an mbrú tráchta agus ar mhóilleanna. Tá tionchar aige sin ar chaighdeán na beatha agus ar fheidhmiúlacht na cathrach. Chun dul i ngleic leis na heaspaí seo, is gá athrú bunúsach chun dul i dtreo taistil inbhuanaithe. Ní mór úsáid an chairr phríobháidigh a laghdú agus tabhairt faoi ghníomhartha chun rochtain agus nascacht le Gaillimh a éascú agus caighdeán na beatha a fheabhsú do chách sa chathair. Tá Comhairle Cathrach na Gaillimhe ag iarraidh Gaillimh a bhunú mar eiseamláir den Taisteal Níos Cliste in Éirinn. Tá an N6 GCRR atá beartaithe ina gné rithábhachtach den SIG mar is é an príomh-chomhpháirt bóthair den réiteach iomlán iompair do Chathair na Gaillimhe agus don cheantar máguaird.

I SIG leagtar amach a lán beart maidir le taisteal gníomhach, le hiompar poiblí agus leis an ngnáth-thrácht i nGaillimh. Tá roinnt tograí tábhachtacha as an Straitéis sa liosta thíos:

- Athdhearadh Líonra BusConnects lena méadaítear seirbhísí bus i gCathair na Gaillimhe faoi thart ar 50%
- Is éard atá i gceist le Ceangal Traschathrach BusConnects, lena ngabhann Conair Iompair Phoiblí trí Lár na Cathrach feadh Dhroichead na mBradán, Shráid Eglington agus Bhóthar an Choláiste, srian a chur le rochtain na tráchta ginearálta ar Dhroichead na mBradán idir 7 a.m. agus 7 p.m. (a d'fhaomh an Bord Pleanála i mí Dheireadh Fómhair 2024, Tagairt an cháis: HA61.314597⁷)
- BusConnects na Gaillimhe: Bóthar Bhaile Átha Cliath

Tá na scéimeanna seo atá i SIG mar chroí-chás a measúnaíodh don TMTT nuashonraithe seo.

Mar a leagadh amach i dTreoirínte na Gníomhaireachta um Chaomhnú Comhshaoil maidir leis an bhfaisnéis a bheidh i Tuarascálacha ar Mheasúnacht Tionchair Timpeallachta (TMTT)⁸, ní mór go mbeadh *'cur síos ar éabhlóid dóchúil an toisce thimpeallachta in éagmais an tionscadail'* sa TMTT. Tagraítear don bhonnline tuartha atá ag athrú amhail *'timpeallacht glactha dhóchúil sa todhchaí'*.

⁷ <https://www.pleanala.ie/ga-ie/case/314597>

⁸ https://www.epa.ie/publications/monitoring--assessment/assessment/EIAR_Guidelines_2022_Web.pdf

De réir threoirlínte na Gníomhaireachta um Chaomhnú Comhshaoil (EPA), ba cheart do thimpeallachta glactha dóchúla “breithniú carnach a dhéanamh ar éifeachtaí thionscadail a bhfuil toiliú acu cheana ach nár cuireadh i bhfeidhm go fóill. D’fhéadfadh sé bheith iomchuí freisin breithniú a dhéanamh ar thionscadail eile atá beartaithe ach nach bhfuil ceadaithe go fóill”. Ba cheart go ndéanfaí “cur síos ar na hiarmhairtí os dóchúil a tharlóidh” sa rogha malartach seo. “Níor cheart é a úsáid chun áibhéil ná scéal chailleach an uafáis a dhéanamh faoi iarmhairtí comhshaoil a d’fhéadfadh tarlú gan an tionscadal atá beartaithe”.

I gcomhréir le Treoir an EPA thuas, áirítear sa chroí-chás mar a dhéantar cur síos air sa chaibidil seo bonneagar nó bearta pleanáilte nó ceadaithe a bhfuil sainmhíniú scéime acu agus atá beartaithe le cur i bhfeidhm faoi bhliain oscailte agus dearaidh an N6 GCRR atá beartaithe. Cé go leagtar spriocanna uaillmhianacha amach in CAP24 chun astaíochtaí iompair a laghdú, níl sainmhíniú scéime sainiúil aige di na bearta bainistíochta éilimh éagsúla a bheidh ag teastáil, mar sin níorbh fhéidir bearta sonracha CAP24 a áireamh mar chuid den ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ chun críocha Measúnachta Tionchair Timpeallachta (MTT). Ach, mar a rinneadh tagairt dó i gCuid 6.1, leagtar amach i gCuid 6.1.1 measúnú ar thionchair agus ailíniú an tionscadail leis an bPlean Gníomhaithe ar son na hAeráide 2024 (CAP24).

Tá liosta iomlán de na tograí atá le fáil sa chroí-chás MTT le fáil laistigh den Tuarascáil Samhaltaithe Tráchta in Iarscríbhinn A.6.1.

6.5 Measúnú ar an Tionscadal ag Baint Úsáide as Samhail Tráchta

6.5.1 Tuartha ar Éilimh Thaistil

Pléitear i gCuid 6.2.4 na tuartha um éileamh taistil a úsáideadh, don mheasúnú tionchar tráchta.

6.5.2 Blianta do Mheasúnuithe

Chomh maith leis an mbonnbhliain (2023), rinneadh samhailaithris in dhá bhliain measúnaithe, b’iad seo 2031 agus 2046 mar a leagtar amach i gCuid 6.2.4.2 thuas.

I ngach ceann de na blianta samhla, léiríonn an líonra bóithre agus an t-éileamh taistil sa tsamhail tráchta an bonneagar beartaithe agus an méadú daonra réamh-mheasta ag an gcéim áirithe sin.

Úsáidtear na cásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ chun an staid bunáite a léiriú agus déantar cásanna eile a chur i gcomparáid leo. Léiríonn an chomparáid seo tionchar an tionscadail, nuair a dhéantar comparáid le cásanna ‘Déan Rud Éigin’ leis an tionscadal i bhfeidhm.

6.5.3 Cásanna Tástáilte: Cásanna a Samhaltaíodh

Mar a léiríodh cheana, áirítear sna líonraí ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ don todhchaí, líonra na bonnbhliana 2023 agus na scéimeanna ar fad atá tógtha, tiomanta le tógáil nó a thógfar faoi 2031 agus 2046 de réir dealraimh.

Sna líonraí ‘Rud Éigin a Dhéanamh’ don todhchaí tá na scéimeanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ agus an tionscadal. Seo a leanas liosta cásanna a samhaltaíodh:

- 2031 Bliain Tosaigh Íosmhéid a Dhéanamh
- 2031 Bliain Tosaigh Rud Éigin a Dhéanamh
- 2046 Bliain Dearaidh Íosmhéid a Dhéanamh
- 2046 Bliain Dearaidh Rud Éigin a Dhéanamh

I TMTT 2018, samhaltaíodh tástáil íogaireachta freisin bunaithe ar Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG) 2016, i gcúinsí inar foilsíodh SIG tar éis croí-chásanna TMTT 2018 a chur i gcrích. Tá cúinsí éagsúla i bhfeidhm anois lena n-áirítear, go háirithe, an fíoras go bhfuil go leor gnéithe den bhonneagar SIG anois tógtha, tiomanta, nó gur dóchúil go dtógfar iad, san áireamh i gcásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’.

Mar a luadh i gCuid 6.1, samhaltaíodh cás Plean Gníomhaithe ar son na hAeráide mar thástáil íogaireachta, chun freagairt d’iarratas an Bhoird Pleanála ar Fhaisnéis Bhreise (IFB) le Comhairle Chontae na Gaillimhe an 6 Nollaig 2023 (Tag: ABP-318220-23). Déantar measúnú ar an tástáil íogaireachta ag úsáid KPIIna

éagsúla leo siúd a cuireadh i láthair i gCuid 6.2.5, de bharr KPIIna agus spriocanna sonracha a bheith i ndoiciméad CAP24 don earnáil iompair agus dá réir sin, is gá iad sin a mheas chun aighneacht a dhéanamh i ndáil le CAP24. Cuirtear i láthair sonraí na KPIIna agus torthaí na tástála íogaireachta seo i gCuid 6.11 den chaibidil seo.

6.6 Measúnú Tionchar Tráchta

6.6.1 Measúnacht Tionchair Oibríochta

Faoi na KPI thíos, tuairiscítear torthaí na dtionchar straitéiseach agus áitiúil i ngach cás. Go hachomair, seo iad na cásanna sa chomparáid:

- 2031 Bliain Tosaigh Íosmhéid a Dhéanamh
- 2031 Bliain Tosaigh Rud Éigin a Dhéanamh
- 2046 Bliain Dearaidh Íosmhéid a Dhéanamh
- 2046 Bliain Dearaidh Rud Éigin a Dhéanamh

6.6.1.1 Anailís Amanna Aistir

Sna táblaí thíos tugtar sonraí na n-amanna aistir a baineadh as samhlacha tráchta 2031 agus 2046. I Pláta 6.3 léirítear gach ceann de na bealaí amanna aimsir a ndearnadh anailís air.

Tábla 6.8 Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Maidine 2031 (nóim.)

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
1	Bealach 1 - Isteach	21.2	14.2	-7,0	-33%	Dearfach
2	Bealach 1 - Amach	11.1	10.9	-0,2	-2%	Dearfach
3	Bealach 2 - Isteach	24.9	20.3	-4,6	-18%	Dearfach
4	Bealach 2 - Amach	37.1	30.5	-6,6	-18%	Dearfach
5	Bealach 3 - Isteach	7.8	5.0	-2,8	-36%	Dearfach
6	Bealach 3 - Amach	5.1	5.0	-0,1	-2%	Dearfach
7	Bealach 4a - Isteach	30.4	15.7	-14,7	-48%	Dearfach
8	Bealach 4a - Amach	27.1	16.0	-11,1	-41%	Dearfach
9	Bealach 4b - Isteach	19.9	12.6	-7,3	-37%	Dearfach
10	Bealach 4b - Amach	14.0	10.5	-3,5	-25%	Dearfach
11	Bealach 5 - Isteach	48.3	39.2	-9,2	-19%	Dearfach
12	Bealach 5 - Amach	19.3	18.5	-0,8	-4%	Dearfach
13	Bealach 6 - Isteach	33.7	26.6	-7,1	-21%	Dearfach
14	Bealach 6 - Amach	28.3	25.6	-2,7	-9%	Dearfach
15	Bealach 7 - Isteach	12.6	14.9	-2,4	19%	Measartha
16	Bealach 7 - Amach	13.5	11.0	-2,5	-18%	Dearfach
17	Bealach 8 - Isteach	17.6	16.4	-1,1	-6%	Dearfach
18	Bealach 8 - Amach	12.4	12.0	-0,3	-3%	Dearfach
19	Bealach 9 - Isteach	9.5	9.5	-	-0%	Diomaibhseach
20	Bealach 9 - Amach	9.5	9.5	-	-0%	Diomaibhseach
21	Bealach 10 - Isteach	12.0	11.3	-0,8	-6%	Dearfach
22	Bealach 10 - Amach	17.5	11.0	-6,5	-37%	Dearfach
23	Bealach 11 - Isteach	22.6	18.3	-4,3	-19%	Dearfach

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
24	Bealach 11 - Amach	21.9	17.0	-4,9	-22%	Dearfach

Tábla 6.9 Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Tráthnóna 2031 (nóim.)

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
1	Bealach 1 - Isteach	12.0	10.9	-1,1	-9%	Dearfach
2	Bealach 1 - Amach	16.8	12.9	-4,0	-24%	Dearfach
3	Bealach 2 - Isteach	20.4	21.9	1.5	7%	Beag
4	Bealach 2 - Amach	22.7	21.6	-1,1	-5%	Dearfach
5	Bealach 3 - Isteach	5.0	4.8	-0,2	-3%	Dearfach
6	Bealach 3 - Amach	5.5	5.2	-0,3	-6%	Dearfach
7	Bealach 4a - Isteach	26.3	13.9	-12,3	-47%	Dearfach
8	Bealach 4a - Amach	30.4	15.6	-14,8	-49%	Dearfach
9	Bealach 4b - Isteach	10.9	10.1	-0,8	-7%	Dearfach
10	Bealach 4b - Amach	20.2	15.1	-5,1	-25%	Dearfach
11	Bealach 5 - Isteach	29.6	23.1	-6,5	-22%	Dearfach
12	Bealach 5 - Amach	19.8	16.7	-3,1	-16%	Dearfach
13	Bealach 6 - Isteach	25.8	23.7	-2,1	-8%	Dearfach
14	Bealach 6 - Amach	26.3	27.5	1.2	5%	Diomaibhseach
15	Bealach 7 - Isteach	15.5	9.2	-6,3	-40%	Dearfach
16	Bealach 7 - Amach	22.1	18.8	-3,3	-15%	Dearfach
17	Bealach 8 - Isteach	19.9	12.8	-7,1	-36%	Dearfach
18	Bealach 8 - Amach	20.8	19.2	-1,6	-8%	Dearfach
19	Bealach 9 - Isteach	9.5	9.5	0.0	0%	Diomaibhseach
20	Bealach 9 - Amach	9.5	9.5	0.0	0%	Diomaibhseach
21	Bealach 10 - Isteach	15.5	10.4	-5,1	-33%	Dearfach
22	Bealach 10 - Amach	10.2	11.5	1.3	12%	Beag
23	Bealach 11 - Isteach	14.2	12.8	-1,4	-10%	Dearfach
24	Bealach 11 - Amach	20.0	16.8	-3,1	-16%	Dearfach

Léiríonn na Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Maidine 2031 thuas, go bhfuil tionchar dearfach suntasach, i gcoitinne, ag an Tionscadal ar fhormhór na mbealaí a ndearnadh anailís orthu. Ní léirítear méadú le tionchar measartha ach ar Bhealach 7 sa treo isteach. Tugtar faoi deara go gclúdaíonn Bealach 7 conair an N83 Bóthar Thuama agus go bhfuil an t-ardú de bharr na n-acomhal nua soilsithe ar an N83, agus de thoradh dearadh an Tionscadail. San am céanna, níl aon athrú ar amanna aistir Bhealach 9 i gcomparáid le ‘Íosmhéid a Dhéanamh’.

Ba cheart tabhairt faoi deara go bhfuil tairbhe mhór le baint as an Tionscadal atá beartaithe maidir le plódú tráchta i gCathair na Gaillimhe a laghdú ag Buaicúair na Maidine chomh maith le laghdú a dhéanamh ar amanna aistir.

Léiríonn na Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Tráthnóna 2031 treocht cosúil le Buaicúair na Maidine, sa mhéid is go bhfuil tionchar dearfach suntasach ag an Tionscadal ar fhormhór na n-amanna aistir ar na bealaí a ndearnadh anailís orthu.

Léirítear tionchair dhiomaibhseacha ar roinnt bealaí (Bealaí 6 agus 9), le méadú níos lú ná 5% ar amanna aistir ar an mbealach iomlán.

Léirítear tionchar beag ar Bhealach 2 isteach agus ar Bhealach 10 amach, i gcúinsí ina bhfuil méadú 60 soicind ar an am aistir ar an mbealach iomlán. Tarlaíonn an méadú ar Bhealach 2 mar gheall gur cuireadh isteach aomhail faoi rialú soilse tráchta, agus anois ní mór do thrácht moilliú in áit nár ghá roimhe sin. Tarlaíonn an méadú ar Bhealach 10 mar gheall ar thuilleadh tráchta ag dul trí an líonra i LAM ‘Déan Rud Éigin’ de bharr feabhsuithe ar bhrú tráchta. Feadh an bhealaigh sin tá leibhéal níos airde tráchta ag dul isteach ag aomhal an R339/Bóthar na Páirce Móire sa Déan Rud Éigin, óir bíonn an trácht sa chás Déan an Méid is Lú i scuaine in aghaidh srutha, agus nach féidir leis dul ar aghaidh feadh an bhealaigh atá beartaithe dó. Dá bhrí sin, cé go bhfuil méadú ar am aistir, tá sé de thoradh an tionscadail ag maolú an scrogaill sa chathair, a chiallaíonn gur féidir leis an trácht dul chun cinn níos éasca trasna na cathrach.

Ba cheart tabhairt faoi deara go bhfuil tairbhe mhór le baint as an Tionscadal atá beartaithe maidir le plódú tráchta i gCathair na Gaillimhe a laghdú ag Buaicúair an Tráthnóna chomh maith le laghdú a dhéanamh ar amanna aistir

Tábla 6.10 Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Maidine 2046 (nóim.)

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
1	Bealach 1 - Isteach	27.3	18.1	-9,2	-34%	Dearfach
2	Bealach 1 - Amach	11.3	11.0	-0,2	-2%	Dearfach
3	Bealach 2 - Isteach	29.7	24.3	-5,4	-18%	Dearfach
4	Bealach 2 - Amach	44.5	33.5	-11,0	-25%	Dearfach
5	Bealach 3 - Isteach	16.3	7.3	-9,0	-55%	Dearfach
6	Bealach 3 - Amach	5.5	5.1	-0,4	-6%	Dearfach
7	Bealach 4a - Isteach	36.9	16.7	-20,2	-55%	Dearfach
8	Bealach 4a - Amach	25.9	18.8	-7,1	-27%	Dearfach
9	Bealach 4b - Isteach	25.7	15.3	-10,4	-41%	Dearfach
10	Bealach 4b - Amach	17.2	11.8	-5,4	-31%	Dearfach
11	Bealach 5 - Isteach	58.0	50.1	-7,9	-14%	Dearfach
12	Bealach 5 - Amach	20.1	21.4	1.3	-7%	Beag
13	Bealach 6 - Isteach	41.2	30.2	-10,9	-27%	Dearfach
14	Bealach 6 - Amach	29.9	27.6	-2,3	-8%	Dearfach
15	Bealach 7 - Isteach	13.9	16.5	2.6	19%	Measartha
16	Bealach 7 - Amach	20.1	13.4	-6,7	-33%	Dearfach
17	Bealach 8 - Isteach	21.7	18.5	-3,2	-15%	Dearfach
18	Bealach 8 - Amach	15.1	12.8	-2,3	-15%	Dearfach
19	Bealach 9 - Isteach	10.5	9.5	-1,0	-9%	Dearfach
20	Bealach 9 - Amach	9.5	9.5	0.0	0%	Dearfach
21	Bealach 10 - Isteach	12.6	15.2	2.7	21%	Mór
22	Bealach 10 - Amach	15.4	11.5	-4,0	-26%	Dearfach
23	Bealach 11 - Isteach	22.6	20.2	-2,4	-11%	Dearfach
24	Bealach 11 - Amach	26.8	20.2	-6,6	-25%	Dearfach

Tábla 6.11 Torthaí Amanna Aistir ag Buaicuar Tráthnóna 2046 (nóim.)

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
1	Bealach 1 - Isteach	12.4	10.9	-1,5	-12%	Dearfach
2	Bealach 1 - Amach	19.6	13.8	-5,8	-29%	Dearfach
3	Bealach 2 - Isteach	22.2	24.2	2.0	9%	Beag
4	Bealach 2 - Amach	26.2	23.1	-3,1	-12%	Dearfach
5	Bealach 3 - Isteach	5.1	4.9	-0,2	-5%	Dearfach
6	Bealach 3 - Amach	5.9	5.3	-0,6	-9%	Dearfach
7	Bealach 4a - Isteach	30.3	16.4	-13,9	-46%	Dearfach
8	Bealach 4a - Amach	35.3	17.6	-17,7	-50%	Dearfach
9	Bealach 4b - Isteach	12.7	10.4	-2,3	-18%	Dearfach
10	Bealach 4b - Amach	22.9	17.4	-5,5	-24%	Dearfach
11	Bealach 5 - Isteach	32.2	24.9	-7,3	-23%	Dearfach
12	Bealach 5 - Amach	20.4	17.0	-3,4	-17%	Dearfach
13	Bealach 6 - Isteach	28.1	23.9	-4,2	-15%	Dearfach
14	Bealach 6 - Amach	28.7	29.0	0.4	1%	Diomaibhseach
15	Bealach 7 - Isteach	16.2	10.3	-5,9	-36%	Dearfach
16	Bealach 7 - Amach	26.1	22.7	-3,4	-13%	Dearfach
17	Bealach 8 - Isteach	21.9	13.0	-8,8	-40%	Dearfach
18	Bealach 8 - Amach	22.2	20.0	-2,3	-10%	Dearfach
19	Bealach 9 - Isteach	9.5	9.5	0.0	0%	Diomaibhseach
20	Bealach 9 - Amach	9.5	9.5	0.0	0%	Diomaibhseach
21	Bealach 10 - Isteach	15.0	11.0	-4,0	-27%	Dearfach
22	Bealach 10 - Amach	13.1	13.3	0.2	2%	Diomaibhseach
23	Bealach 11 - Isteach	17.7	13.2	-4,5	-25%	Dearfach
24	Bealach 11 - Amach	23.4	21.1	-2,3	-10%	Dearfach

Léiríonn na torthaí amanna aistir ag buaicuar Maidine 2046 thuas, go bhfuil tionchar dearfach suntasach, i gcoitinne, ag an Tionscadal ar fhormhór na mbealaí a ndearnadh anailís orthu.

Tarlaíonn an méadú ar Bhealach 10 mar gheall ar thuilleadh tráchta ag dul trí an líonra i LAM ‘Déan Rud Éigin’. Feadh an bhealaigh sin tá leibhéal níos airde tráchta ag dul isteach ag aomhal an R339/Bóthar na Páirce Móire sa Déan Rud Éigin, óir bíonn an trácht sa chás Déan an Méid is Lú i scuaine in aghaidh srutha, agus nach féidir leis dul ar aghaidh feadh an bhealaigh atá beartaithe dó. Dá bhrí sin, cé go bhfuil méadú ar am aistir, tá sé de thoradh an tionscadail ag maolú an scrogaill sa chathair, a chiallaíonn gur féidir leis an trácht dul chun cinn níos éasca trasna na cathrach. Léirítear tionchar beag ar Bhealach 5 amach, tá méadú 79 soicind ar an am aistir ar an mbealach iomlán. Tarlaíonn an méadú ar Bhealach 5 mar gheall gur cuireadh isteach aomhail faoi rialú soilse tráchta, ar an N83 agus anois ní mór do thrácht moilliú in áit nár ghá roimhe sin.

Ba cheart tabhairt faoi deara uair amháin eile go bhfuil tairbhe mhór le baint as an Tionscadal atá beartaithe maidir le plódú tráchta i gCathair na Gaillimhe a laghdú ag Buaicuar na Maidine chomh maith le laghdú a dhéanamh ar amanna aistir.

Léiríonn na Torthaí Amanna Aistir ag Buaicuar Tráthnóna 2046 treocht cosúil le Buaicuar na Maidine, sa mhéid is go bhfuil tionchar dearfach suntasach ag an Tionscadal ar fhormhór na n-amanna aistir ar na bealaí a ndearnadh anailís orthu.

Léirítear tionchair dhiomaibhseacha ar roinnt bealaí (Bealaí 6, 9, 10), le méadú níos lú ná 5% ar amanna aistir ar an mbealach iomlán. Léirítear tionchar beag ar Bhealach 2 isteach, tá méadú 120 soicind ar an am

aistir ar an mbealach iomlán. Arís, tarlaíonn an méadú ar Bhealach 2 mar gheall gur cuireadh isteach acomhail faoi rialú soilse tráchta, agus anois ní mór do thrácht moilliú in áit nár ghá roimhe sin.

Ba cheart tabhairt faoi deara, i dteannta torthaí eile thuas-aitheanta, go bhfuil tairbhe mhór le baint as an tionscadal atá beartaithe maidir le plódú tráchta i gCathair na Gaillimhe a laghdú ag Buaicúair an Tráthnóna chomh maith le laghdú a dhéanamh ar amanna aistir.

6.6.1.2 *Staidrimh Líonra (2031 agus 2046)*

Sna táblaí thíos tugtar na Staidrimh Líonra le haghaidh buaicuaireanta.

Tábla 6.12 Táscairí Feidhmíochta Líonra - Buaicúair arna Monatóireacht

Cás	Fad a Thaistealaíonn Feithicil (pcu. Km)	Am Iomlán Taistil ar an Líonra (pcu. Uair)	Moill Iomlán ar an Líonra (pcu. Uair)	Meánluas Feithicle (kph)	Tionchar
2031 Déan an tíosmhéid	234,792	11,062	5,567	19.0	-
2031 Déan Rud Éigin	252,674	9,271	3,560	27.0	Dearfach
2046 Déan an tíosmhéid	264,575	13,831	7,870	16.0	-
2046 Déan Rud Éigin	280,109	12,110	5,672	23.0	Dearfach

Tábla 6.13 Táscairí Feidhmíochta Líonra - Buaicúair Tráthnóna

Cás	Fad a Thaistealaíonn Feithicil (pcu. Km)	Am Iomlán Taistil ar an Líonra (pcu. Uair)	Moill Iomlán ar an Líonra (pcu. Uair)	Meánluas Feithicle (kph)	Tionchar
2031 Déan an tíosmhéid	229,153	9,442	4,240	21.9	-
2031 Déan Rud Éigin	240,733	7,825	2,450	30.8	Dearfach
2046 Déan an tíosmhéid	255,354	11,343	5,672	19.6	-
2046 Déan Rud Éigin	268,746	9,695	3,599	27.7	Dearfach

Sna táblaí thuas léirítear go laghdaítear an mhoill ar an líonra le cur i bhfeidhm an cás Rud Éigin a Dhéanamh i gcomparáid leis an rogha Íosmhéid a Dhéanamh, agus bíonn 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 a bhí le feiceáil sna cásanna Déan an Méid is Lú, agus a chuir cosc ar thrácht ó thurais a chríochnú laistigh de na huaireanta a ndearnadh a shamhaltú. Mar gheall ar laghdú an ama moille, laghdaítear ansin 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 Tionscadail.

Tá an scéim, áfach, ina cúis le méadú i gciliméadair feithicle, idir 5%-7% i gcomparáid le cásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’, de bharr meascán de thosca, an chéad cheann go bhfuil leibhéal áirithe de thrácht spreagtha. Féachtar go sonrach i gCuid 6.8 den chaibidil seo ar thrácht spreagtha agus tionchar an Tionscadail.

Bíonn méadú timpeall 2% sa dá sciar mhód carranna buaicuaire de thoradh an Tionscadail. Cuirtear i láthair sciartha mhód carranna buaicuaire na bliana dearaidh do na cásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ agus ‘Déan Rud Éigin’ i gCuid 6.8 en chaibidil seo, ina bhféachtar go sonrach ar thrácht spreagtha agus tionchar an Tionscadail. Cuirtear i láthair freisin sa chaibidil seo freisin torthaí an cháis sa Phlean Gnímh don Aeráid a ullmhaíodh i ndáil le freagairt An Bord Pleanála Iarratas ar Fhaisnéis Bhreise (IFB) le Comhairle Chontae na Gaillimhe. Léirítear i dtorthaí an mheasúnaithe seo, a leagtar amach i gCuid 6.11, nuair a mheasctar an

Tionscadal le bearta bainistíochta éilimh a rannchuidíonn le spriocanna um Ghníomhú ar son na hAeráide a bhaint amach, go mbeidh laghdú sna ciliméadair feithicle a thaistealaítear.

Ar an iomlán, léirítear san anailís seo go mbeidh tionchar dearfach suntasach ag an Tionscadal sa Bhliain Tosaigh agus sa Bhliain Dearaidh.

6.6.1.3 *Torthaí an Chóimheasa idir Sruth agus Acmhainn (2031 agus 2046)*

Sna táblaí thíos tá achoimre ar mheastóireacht na n-acomhal in 2031 agus 2046 do bhuaicuaireanta maidine agus tráthnóna.

Tábla 6.14 Líon na nAcomhal Rochtana atá ag nó thar Acmhainn - Buaicuar Maidine

		2031			2046		
		DM	DS	Tionchar	DM	DS	Tionchar
Príomhacmhail (N6 / R338)	RFC > 90%	22	17	Dearfach	28	23	Dearfach
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	147	107	Dearfach	207	166	Dearfach

Tábla 6.15 Líon na nAcomhal Rochtana atá ag nó thar Acmhainn - Buaicuar Tráthnóna

		2031			2046		
		DM	DS	Tionchar	DM	DS	Tionchar
Príomhacmhail (N6 / R338)	RFC > 90%	22	16	Dearfach	24	20	Dearfach
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	104	76	Dearfach	143	121	Dearfach

Léirítear sna sonraí sna táblaí thuas, le cur i bhfeidhm an Tionscadail, go bhfuil laghdú mór ar líon na nasc-bhóithre sa líonra a bhfuil RFC níos airde ná 90% orthu. In 2031, mar shampla, tá laghdú de thart ar 25% thar an dá bhuaicuar i líon na nasc sa líonra a bhfuil RFC de bhreis is 90%. Le haghaidh na bpríomh-acomhal, tá laghdú coibhéiseach tuartha de thart ar 30% ar an dá bhuaicuar.

I gcodarsnacht leis sin, in 2046, tá laghdú de thart ar 20% thar an dá bhuaicuar i líon na nasc sa líonra a bhfuil RFC de bhreis is 90%. Le haghaidh na bpríomh-acomhal, tá laghdú coibhéiseach idir 15% - 20% le linn an dá bhuaicuar.

6.6.1.4 *Achoimre ar Thábhacht Tionchair 2031*

Sa bhliain 2031 ní bheidh aon mhórtionchar ag an Tionscadal ar thrácht. I dtéarmaí an mheasúnaithe in aghaidh trí phríomhtháscaire feidhmíochta [KPIInna] a úsáideadh, beidh tionchar dearfach ag an Tionscadal.

6.6.1.5 *Achoimre ar Thábhacht Tionchair 2046*

In 2046, beidh an Tionscadal ina chúis le tionchair dhearfacha shuntasacha nuair a dhéantar measúnú air in aghaidh péire den trí phríomhtháscaire feidhmíochta (staidrimh líonra agus torthaí an chóimheasa idir sruth agus acmhainn). Léiríonn an KPI eile, amanna aistir, tionchair dhearfacha freisin feadh fhormhór na 24 bhealach a measúnaíodh. Níl ach bealach amháin sa bhuaicuar maidine, as na 24, a léiríonn mórtionchar. Clúdaíonn an bealach atá i gceist, (Bealach 10 sa treo isteach) an R339 ar thaobh thoir de Chathair na Gaillimhe, agus tarlaíonn an méadú feadh an bhealaigh seo de bharr cur i bhfeidhm an Tionscadail ag maolú an scrogaill lasmuigh den bhealach. Téann an sceitheadh tráchta seo isteach i scuaine suas an abhainn, feadh an bhealaigh atá i gceist. Seachas an eisceacht aonair seo, léiríonn na trí phríomhtháscaire feidhmíochta a úsáideadh, go mbeidh tionchar dearfach ag an Tionscadal.

6.6.2 **Tionchair Tógála**

I gCaibidil 7, Gníomhaíochtaí Tógála pléitear go sonrach tionchar an trácht tógála agus na bearta maolaithe a bhaineann leis mar thoradh ar an Tionscadal. Fad is a bheidh an Tionscadal á thógáil beidh trácht breise ar an líonra bóithre, i ngeall ar sholáthar agus dhiúscairt ábhar, ghluaiseacht trealamh ar an láithreán agus oibrithe agus cuairteoirí ag taisteal chuig an láithreán. Tá an dóchúlacht go dtarlóidh na tionchair seo ard ach beidh na

tionchair sin gearrthéarmach agus faoi réir bhearta maolaithe, lena n-áirítear an t-ailíniú bealaigh a úsáid mar bhealach tarlaithe inmheánach i gCéim 2 den Tionscadal. Sainaithníodh freisin bealaí tarlaithe, a shrianann trácht chuig an bealaí atá in ann trácht den sórt sin a iompar, agus leagtar amach iad i gCaibidil 7, Gníomhaíochtaí Tógála.

Ba cheart a thabhairt faoi deara, áfach, nach gcuirfear aon srian ar ghluaiseachtaí tráchta ar an líonra bóithre náisiúnta agus réigiúnach de bharr an obair thógála atá beartaithe. Cinnteofar leis an Tionscadal an suaitheadh is lú is féidir ar chónaitheoirí áitiúla agus an trácht atá ann faoi láthair, le húsáid íota an líonra bóithre áitiúil agus tarraingítear aird agus measúnaítear aon úsáid as an líonra bóithre áitiúil mar chuid den MTT seo.

I gcoitinne ní dhéanfar an obair istoíche ach beidh gá le hobair oíche ag staideanna criticiúla den Tionscadal, mar shampla obair ar dhroichid agus obair ag nasc-phointí ar an mbóthar. Táthar ag súil go mbeidh obair oíche ar siúl ar feadh 10 seachtaine thar an tréimhse tógála i gCéim 2, a bhfuiltear ag súil a thógfaidh 60 mí. Níltear ag súil go dtarlóidh obair san oíche don tréimhse 12 mhí don tógáil i gCéimeanna 1, 3 agus 4.

Fad a bheidh an obair ar siúl déanfar freastal ar ghluaiseachtaí rothaithe agus choisithe mar atá.

Le linn tógála, cuirfear i bhfeidhm mionphleananna bainistíochta tráchta lena n-áirítear na bearta maolaithe agus timpeallachta atá leagtha amach sa TMTT nuashonraithe seo agus ionchorprófar aon riachtanais shonracha bhreise ó údaráis reachtúla agus aon choinníoll arna fhorchur ag an mBord Pleanála, agus leagfar amach go soiléir iontu aon srianadh sealadach tráchta.

6.6.3 Tionchair Charnacha

6.6.3.1 Scéimeanna Iompair

Mar a leagadh amach i gCuid 6.4, cuireadh san áireamh sna bunchásanna samhailaithrise uile (Íosmhéid a Dhéanamh agus Rud Éigin a Dhéanamh) na scéimeanna iompair beartaithe agus ceadaithe do Chathair na Gaillimhe agus don Cheantar Máguaird agus iad siúd ar dhócha a bheith críochnaithe do na blianta éagsúla sa mheasúnú. Sna réamhaisnéisí tráchta uile amach anseo cuirtear forbairtí amach anseo, an t-éileamh comhbhainteach ar dhaonra agus iompar lena mbaineann; dá réir sin is measúnacht charnach atá go bunúsach inti. Áirítear orthu sin scéimeanna amhail Nasc Traschathrach BusConnects, a ceadaíodh le déanaí, agus Scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath a cuireadh isteach le haghaidh cead pleanála an 14 Feabhra 2025. Ach, i gcúinsí ina bhfuil scéim Bhóthar Bhaile Átha Cliath le faomhadh go fóill, leagtar amach sa chuid a leanas na torthaí a bheadh ann dá bhfágfaí an scéim thuasluaite amach as na cásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ agus ‘Déan Rud Éigin’.

6.6.3.2 Anailís Amanna Aistir (Gan Scéim Bhóthar Bhaile Átha Cliath)

Sna táblaí thíos tugtar sonraí na n-amanna aistir a baineadh as samhlacha tráchta 2031 agus 2046 gan Scéim Bhóthar Bhaile Átha Cliath san áireamh. I Pláta 6.3 léirítear gach ceann de na bealaí amanna aimsir a ndearnadh anailís air.

Tábla 6.16 Torthaí Amanna Aistir ag Buaicuar Maidine 2031 gan Scéim Busanna Bhóthar Bhaile Átha Cliath

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
1	Bealach 1 - Isteach	21.3	13.9	-7,4	-35%	Dearfach
2	Bealach 1 - Amach	11.1	10.9	-0,2	-2%	Dearfach
3	Bealach 2 - Isteach	25.1	20.3	-4,8	-19%	Dearfach
4	Bealach 2 - Amach	37.1	30.5	-6,7	-18%	Dearfach
5	Bealach 3 - Isteach	7.8	5.0	-2,8	-26%	Dearfach
6	Bealach 3 - Amach	5.1	5.0	-0,1	-2%	Dearfach
7	Bealach 4a - Isteach	30.3	15.9	-14,4	-48%	Dearfach
8	Bealach 4a - Amach	27.4	15.8	-11,5	-42%	Dearfach

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
9	Bealach 4b - Isteach	19.6	13.3	-6,3	-32%	Dearfach
10	Bealach 4b - Amach	13.9	10.4	-3,5	-25%	Dearfach
11	Bealach 5 - Isteach	49.2	39.2	-10,0	-20%	Dearfach
12	Bealach 5 - Amach	19.5	18.5	-1,0	-5%	Dearfach
13	Bealach 6 - Isteach	33.8	28.2	-5,6	-17%	Dearfach
14	Bealach 6 - Amach	28.1	25.6	-2,4	-9%	Dearfach
15	Bealach 7 - Isteach	12.4	15.1	2.7	21%	Mór
16	Bealach 7 - Amach	13.1	10.9	-2,2	-16%	Dearfach
17	Bealach 8 - Isteach	17.3	16.5	-0,8	-5%	Dearfach
18	Bealach 8 - Amach	12.2	12.0	-0,2	-2%	Dearfach
19	Bealach 9 - Isteach	9.5	9.5	0.0	0%	Diomaibhseach
20	Bealach 9 - Amach	9.5	9.5	0.0	0%	Diomaibhseach
21	Bealach 10 - Isteach	12.2	11.4	-0,9	-7%	Dearfach
22	Bealach 10 - Amach	17.0	11.2	-5,8	-34%	Dearfach
23	Bealach 11 - Isteach	24.8	21.6	-3,3	-13%	Dearfach
24	Bealach 11 - Amach	21.4	16.5	-5,0	-23%	Dearfach

Tábla 6.17 Torthaí Amanna Aistir ag Buaicuar Tráthnóna 2031 gan Scéim Busanna Bhóthar Bhaile Átha Cliath

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
1	Bealach 1 - Isteach	12.0	10.8	-1,1	-9%	Dearfach
2	Bealach 1 - Amach	16.7	12.9	-3,8	-23%	Dearfach
3	Bealach 2 - Isteach	20.4	22.2	1.8	9%	Beag
4	Bealach 2 - Amach	22.7	21.6	-1,1	-5%	Dearfach
5	Bealach 3 - Isteach	5.0	4.8	-0,2	-3%	Dearfach
6	Bealach 3 - Amach	5.5	5.2	-0,3	-6%	Dearfach
7	Bealach 4a - Isteach	26.2	14.6	-11,6	-44%	Dearfach
8	Bealach 4a - Amach	30.1	15.5	-14,6	-48%	Dearfach
9	Bealach 4b - Isteach	10.8	10.0	-0,8	-8%	Dearfach
10	Bealach 4b - Amach	18.7	15.1	-3,6	-19%	Dearfach
11	Bealach 5 - Isteach	29.9	22.1	-7,8	-26%	Dearfach
12	Bealach 5 - Amach	20.3	16.7	-3,5	-17%	Dearfach
13	Bealach 6 - Isteach	25.8	23.6	-2,2	-9%	Dearfach
14	Bealach 6 - Amach	26.3	27.6	1.2	5%	Diomaibhseach
15	Bealach 7 - Isteach	15.8	9.2	-6,6	-42%	Dearfach
16	Bealach 7 - Amach	21.2	19.5	-1,7	-8%	Dearfach
17	Bealach 8 - Isteach	19.9	12.8	-7,1	-36%	Dearfach
18	Bealach 8 - Amach	20.5	19.2	-1,3	-6%	Dearfach
19	Bealach 9 - Isteach	9.5	9.5	0.0	0%	Diomaibhseach
20	Bealach 9 - Amach	9.5	9.5	0.0	0%	Diomaibhseach
21	Bealach 10 - Isteach	15.5	10.0	-5,5	-35%	Dearfach

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
22	Bealach 10 - Amach	10.2	11.1	1.0	9%	Diomaibhseach
23	Bealach 11 - Isteach	14.1	12.4	-1,7	-12%	Dearfach
24	Bealach 11 - Amach	18.5	15.5	-3,0	-16%	Dearfach

Léiríonn na Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Maidine 2031 thuas, go bhfuil tionchar dearfach suntasach, i gcoitinne, ag an Tionscadal, gan scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath ar fhormhór na mbealaí a ndearnadh anailís orthu. Ní léirítear méadú le mórtionchar ach ar Bhealach 7 sa treo isteach agus is é Bealach 7 an t-aon bhealach ar a bhfuil athrú sa rátáil tionchair i gcomparáid leis an gcroí-chás. Tarlaíonn an t-athrú áirithe sa chás seo de bharr méadú beag san am aistir, ó mhéadú 19% sa chroí-chás go méadú 21% sa chás seo agus, dá bhrí sin trasnaíonn sé an tairseach 20%, as a n-eascaíonn rátáil “mór” seachas rátáil “measartha” sa chroí-chás. Clúdaíonn Bealach 7 conair an N83 Bóthar Thuama agus go bhfuil an t-ardú de bharr na n-acomhal nua soilsithe ar an N83, agus de thoradh dearadh an Tionscadail. San am céanna níl aon athrú ar amanna aistir Bhealach 9 i gcomparáid le ‘Íosmhéid a Dhéanamh’.

Chuirge seo, ba cheart tabhairt faoi deara go bhfuil tairbhe mhór le baint an Tionscadal, fiú gan scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath maidir le brú tráchta i gCathair na Gaillimhe a laghdú ag Buaicúair na Maidine chomh maith le laghdú a dhéanamh ar amanna aistir.

Léiríonn na Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Tráthnóna 2031 treocht cosúil le Buaicúair na Maidine, sa mhéid is go bhfuil tionchar dearfach suntasach ag an Tionscadal gan scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath ar fhormhór na n-amanna aistir ar na bealaí a ndearnadh anailís orthu.

Léirítear tionchair dhiomaibhseacha ar roinnt bealaí (Bealach 6, 9 agus 10), le méadú níos lú ná 5% ar amanna aistir ar an mbealach iomlán.

Léirítear tionchar beag ar Bhealach 2 isteach, tá méadú 60 soicind ar an am aistir ar an mbealach iomlán. Tarlaíonn an méadú ar Bhealach 2 mar gheall gur cuireadh isteach acomhail faoi rialú soilse tráchta, agus anois ní mór do thrácht moilliú in áit nár ghá roimhe sin.

D’fheabhsaigh Bealach 10 sa treo amach a rátáil tionchair ó mhionrátáil sa chroí-chas, go rátáil diomaibhseach, de bharr méadú níos ísle, síos ó 12% sa chroí-chás chuig 9% agus, dá bhrí sin, ag trasnú tairseach 10%. Tarlaíonn an méadú, cé go n-aicmítear mar diomaibhseach é, mar gheall ar thuilleadh tráchta ag dul trí an líonra i LAM ‘Déan Rud Éigin’ de bharr feabhsuithe ar bhrú tráchta. Feadh an bhealaigh sin tá leibhéal níos airde tráchta ag dul isteach ag acomhal an R339/Bóthar na Páirce Móire sa Déan Rud Éigin, óir bíonn an trácht sa chás Déan an Méid is Lú i scuaine in aghaidh srutha, agus nach féidir leis dul ar aghaidh feadh an bhealaigh atá beartaithe dó. Dá bhrí sin, cé go bhfuil méadú ar am aistir, tá sé de thoradh an tionscadail ag maolú an scrogaill sa chathair, a chiallaíonn gur féidir leis an trácht dul chun cinn níos éasca trasna na cathrach.

Ba cheart tabhairt faoi deara go bhfuil tairbhe mhór le baint as an Tionscadal atá beartaithe, fiú gan scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath maidir le plódú tráchta i gCathair na Gaillimhe a laghdú ag Buaicúair na Maidine chomh maith le laghdú a dhéanamh ar amanna aistir.

Ar an iomlán, tá na hamanna aistir in 2031, tar éis fanacht mar an gcéanna a bheag nó a mhór gan scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath i gcomparáid leis an gcroí-chás, gan athrú ar a rátáil tionchair le sonraí ach ar bhealach amháin i ngach uair an chloig buaice.

Tábla 6.18 Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Maidine 2046 gan Scéim Busanna Bhóthar Bhaile Átha Cliath

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
1	Bealach 1 - Isteach	27.3	18.5	-8,9	-32%	Dearfach
2	Bealach 1 - Amach	11.3	11.0	-0,2	-2%	Dearfach
3	Bealach 2 - Isteach	29.7	24.5	-5,2	-17%	Dearfach
4	Bealach 2 - Amach	45.1	33.7	-11,3	-25%	Dearfach

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
5	Bealach 3 - Isteach	16.3	7.6	-8,7	53%	Dearfach
6	Bealach 3 - Amach	5.5	5.1	-0,4	-7%	Dearfach
7	Bealach 4a - Isteach	36.9	16.6	-20,3	-55%	Dearfach
8	Bealach 4a - Amach	25.8	18.4	-7,4	-29%	Dearfach
9	Bealach 4b - Isteach	26.1	16.9	-9,2	-35%	Dearfach
10	Bealach 4b - Amach	17.8	11.5	-6,2	-35%	Dearfach
11	Bealach 5 - Isteach	60.1	48.9	-11,2	-19%	Dearfach
12	Bealach 5 - Amach	20.3	20.2	-0,1	0%	Dearfach
13	Bealach 6 - Isteach	40.9	30.3	-10,6	-26%	Dearfach
14	Bealach 6 - Amach	29.9	25.7	-4,2	-14%	Dearfach
15	Bealach 7 - Isteach	14.6	16.9	2.4	16%	Measartha
16	Bealach 7 - Amach	21.3	13.5	-7,8	-37%	Dearfach
17	Bealach 8 - Isteach	21.5	19.0	-2,5	-12%	Dearfach
18	Bealach 8 - Amach	15.1	12.7	-2,4	-16%	Dearfach
19	Bealach 9 - Isteach	10.3	9.5	-0,7	-7%	Dearfach
20	Bealach 9 - Amach	9.5	9.5	0.0	0%	Dearfach
21	Bealach 10 - Isteach	13.3	15.3	2.0	15%	Measartha
22	Bealach 10 - Amach	15.7	11.5	-4,1	-26%	Dearfach
23	Bealach 11 - Isteach	25.3	25.8	0.5	2%%	Diomaibhseach
24	Bealach 11 - Amach	27.0	19.6	-7,4	-27%	Dearfach

Tábla 6.19 Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Tráthnóna 2046 gan Scéim Busanna Bhóthar Bhaile Átha Cliath

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
1	Bealach 1 - Isteach	12.4	10.9	-1,5	-12%	Dearfach
2	Bealach 1 - Amach	19.6	13.9	-5,8	-29%	Dearfach
3	Bealach 2 - Isteach	22.2	24.2	2.0	9%	Beag
4	Bealach 2 - Amach	26.1	23.4	-2,8	-11%	Dearfach
5	Bealach 3 - Isteach	5.1	4.9	-0,2	-4%	Dearfach
6	Bealach 3 - Amach	5.8	5.3	-0,5	-9%	Dearfach
7	Bealach 4a - Isteach	30.2	17.1	-13,2	-43%	Dearfach
8	Bealach 4a - Amach	35.0	17.0	-18,0	-51%	Dearfach
9	Bealach 4b - Isteach	12.6	10.3	-2,3	-18%	Dearfach
10	Bealach 4b - Amach	21.5	17.4	-4,1	-19%	Dearfach
11	Bealach 5 - Isteach	32.3	23.0	-9,3	-29%	Dearfach
12	Bealach 5 - Amach	20.9	17.2	-3,6	-17%	Dearfach
13	Bealach 6 - Isteach	28.1	24.0	-4,1	-14%	Dearfach
14	Bealach 6 - Amach	28.7	29.1	0.4	2%	Diomaibhseach
15	Bealach 7 - Isteach	16.7	10.4	-6,3	-38%	Dearfach
16	Bealach 7 - Amach	25.1	23.2	-1,9	-8%	Dearfach
17	Bealach 8 - Isteach	22.0	13.1	-8,9	-41%	Dearfach

Bealach #	Description	DM	DS	Difríocht (Soicind)	Difríocht %	Tionchar
18	Bealach 8 - Amach	22.6	20.2	-2,4	-11%	Dearfach
19	Bealach 9 - Isteach	9.5	9.5	0.0	0%	Diomaibhseach
20	Bealach 9 - Amach	9.5	9.5	0.0	0%	Diomaibhseach
21	Bealach 10 - Isteach	15.1	10.6	-4.	-30%	Dearfach
22	Bealach 10 - Amach	11.8	12.5	0.7	6%	Diomaibhseach
23	Bealach 11 - Isteach	18.2	12.8	-5,4	-30%	Dearfach
24	Bealach 11 - Amach	21.7	22.0	0.3	1%	Diomaibhseach

Léiríonn na torthaí amanna aistir ag buaicuair Maidine 2046 thuas, go bhfuil tionchar dearfach suntasach, i gcoitinne, ag an Tionscadal fós gan scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath ar fhormhór na mbealaí a ndearnadh anailís orthu. Sa chás seo, athraíodh an rátáil tionchair ar thrí bhealach –

- D’fheabhsaigh Bealach 5 isteach ó mhiontionchar sa chroí-chás, chuig tionchar dearfach
- D’fheabhsaigh Bealach 10 isteach ó mhórtionchar sa chroí-chás, chuig tionchar measartha
- D’fheabhsaigh Bealach 11 isteach ó thionchar dearfach sa chroí-chás, chuig tionchar diomaibhseach

Íosghrádaíodh rátáil tionchair Bhealach 11 isteach, a chlúdaíonn Bóthar Bhaile Átha Cliath, de bharr go n-úsáideann níos mó tráchta an bealach ar maidin, chun dul isteach sa chathair. I scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath, tugtar isteach roinnt acomhal nua soilsithe feadh na conaire tríd an dearadh nua agus tríd an scéim seo a bhaint amach, athraíonn na hacmhail seo ar ais chuig acomhail tosaíochta, agus dá réir sin ag mealladh ardú beag sa trácht.

Léiríonn na torthaí PM aistir ag buaicuair Maidine 2046 thuas, go bhfuil tionchar dearfach suntasach, i gcoitinne, ag an Tionscadal fós gan scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath ar fhormhór na mbealaí a ndearnadh anailís orthu. Sa chás seo, d’athraigh bealach amháin a rátáil tionchair –

- D’fheabhsaigh Bealach 11 amach ó thionchar dearfach sa chroí-chás, chuig tionchar diomaibhseach

Athraíodh rátáil tionchair Bhealach 11 amach, a chlúdaíonn Bóthar Bhaile Átha Cliath, de bharr go n-úsáideann níos mó tráchta an bealach sa tráthnóna, chun an chathair a fhágáil. I scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath, tugtar isteach roinnt acomhal nua soilsithe feadh na conaire tríd an dearadh nua agus tríd an scéim seo a bhaint amach, athraíonn na hacmhail seo ar ais chuig acomhail tosaíochta, agus dá réir sin ag mealladh ardú beag sa trácht.

Ar an iomlán, ba cheart tabhairt faoi deara go bhfuil tairbhe mhór le baint an Tionscadal, gan scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath maidir le brú tráchta i gCathair na Gaillimhe a laghdú ag Buaicuair na Maidine agus Tráthnóna chomh maith le laghdú a dhéanamh ar amanna aistir. Anuas air sin, tá na hagaí turais in 2046, tar éis fanacht mar an gcéanna a bheag nó a mhór i gcomparáid leis an gcroí-chás, gan athrú ar a rátáil tionchair le sonraí ach ar thrí bhealach ann in uair an chloig RN, agus bealach amháin in uair an chloig IN.

6.6.3.3 Staidreamh Líonra (Gan Scéim Bhóthar Bhaile Átha Cliath)

Sna táblaí thíos tugtar na Staidrimh Líonra le haghaidh buaicuaireanta.

Tábla 6.20 Táscairí Feidhmíochta Líonra - Buaicuair na Maidine

Cás	Fad a Thaistealaíonn Feithicil (pcu. Km)	Am Iomlán Taistil ar an Líonra (pcu. Uair)	Moill Iomlán ar an Líonra (pcu. Uair)	Meánluas Feithicil (kph)	Tionchar
2031 Déan an tíosmhéid	235,506	11,061	5,560	19.2	-
2031 Déan Rud Éigin	260,292	9,259	3,546	27.2	Dearfach

Cás	Fad a Thaistealaíonn Feithicil (pcu. Km)	Am Iomlán Taistil ar an Líonra (pcu. Uair)	Moill Iomlán ar an Líonra (pcu. Uair)	Meánluas Feithicle (kph)	Tionchar
2046 Déan an tÍosmhéid	265,318	13,852	7,903	16.2	-
2046 Déan Rud Éigin	298,925	12,099	5,654	23.2	Dearfach

Tábla 6.21 Táscairí Feidhmíochta Líonra - Buaicúair Tráthnóna

Cás	Fad a Thaistealaíonn Feithicil (pcu. Km)	Am Iomlán Taistil ar an Líonra (pcu. Uair)	Moill Iomlán ar an Líonra (pcu. Uair)	Meánluas Feithicle (kph)	Tionchar
2031 Déan an tÍosmhéid	229,349	9,380	4,132	22.1	-
2031 Déan Rud Éigin	245,648	7,824	2,439	30.7	Dearfach
2046 Déan an tÍosmhéid	255,440	11,317	5,611	19.7	-
2046 Déan Rud Éigin	279,903	9,666	3,563	27.7	Dearfach

Is léir ó na sonraí a chuirtear i láthair i dTáblaí 6.20 agus 6.21, trí scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath a fhágáil ar lár ó na cásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ agus ‘Déan Rud Éigin’, níl mórán athrú ar na torthaí i gcomparáid leis na croí-chásanna ina n-áirítear an scéim. Mar gheall nach bhfuil aon athrú, go bunúsach, ar na torthaí le scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath eisiata, tá na conclúidí céanna a leagadh amach i gCuid 6.6.1 fós infheidhme.

Léiríonn an anailís ar an iomlán, má dhéantar scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath a eisiadh ó na boinn tuisceana, go mbeidh tionchar an-dearfach fós ag an Tionscadal sna Blianta Oscailte agus Dearaidh araon.

6.6.3.4 Cóimheas idir Sruth agus Acmhainn (Gan Scéim Bhóthar Bhaile Átha Cliath)

Sna táblaí thíos tá achoimre ar mheastóireacht na n-acomhal in 2031 agus 2046 do bhuaicuaireanta maidine agus tráthnóna.

Tábla 6.22 Líon na nAcomhal Rochtana atá ag nó thar Acmhainn - Buaicúair Maidine

		2031			2046		
		DM	DS	Tionchar	DM	DS	Tionchar
Príomhacomhail (N6 / R338)	RFC > 90%	24	17	Dearfach	27	25	Dearfach
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	150	106	Dearfach	203	160	Dearfach

Tábla 6.23 Líon na nAcomhal Rochtana atá ag nó thar Acmhainn - Buaicúair Tráthnóna

		2031			2046		
		DM	DS	Tionchar	DM	DS	Tionchar
Príomhacomhail (N6 / R338)	RFC > 90%	22	17	Dearfach	24	19	Dearfach

		2031			2046		
		DM	DS	Tionchar	DM	DS	Tionchar
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	110	78	Dearfach	150	121	Dearfach

Léirítear sna sonraí a leagtar amach i Tábla 6.22 agus i

Tábla 6.23 thuas, dá dtabharfaí isteach an Tionscadal gan scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath, go bhfuil laghdú mór ar líon na nasc-bhóithre sa líonra a bhfuil RFC níos airde ná 90% orthu. In 2031, tá laghdú tuartha de thart ar. 30% thar an dá bhuaicúair i líon na nasc sa líonra a bhfuil RFC de bhreis is 90%. Le haghaidh na bpríomh-acomhal, tá laghdú coibhéiseach tuartha de thart ar 25% - 30% ar an dá bhuaicúair.

In 2046, tá laghdú tuartha de thart ar. 20% thar an dá bhuaicúair i líon na nasc sa líonra a bhfuil RFC de bhreis is 90%. Le haghaidh na bpríomh-acomhal, tá laghdú coibhéiseach idir 10% - 20% le linn an dá bhuaicúair.

Tríd is tríd, léiríonn an anailís seo má dhéantar scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath a eisiámh ó na boinn tuisceana, go mbeidh tionchar an-dearfach fós ag an Tionscadal sna Blianta Oscailte agus Dearaidh araon.

6.6.4 Conclúid

Go hachomair, má tá scéim BusConnects Bhóthar Bhaile Átha Cliath, atá fós le formheas, eisiata ó na cásanna Déan an Méid is Lú agus Déan Rud éigin, beidh tionchar dearfach suntasach ag an Tionscadal fós toisc nach bhfuil mórán athrú ar na torthaí i gcomparáid leis an bpríomhchás.

An bhfuil ráiteas de dhíth orainn maidir le Ceangal Traschathrach?

6.7 Sruthanna Tráchta Tuartha

6.7.1.1 Tuartha AADT

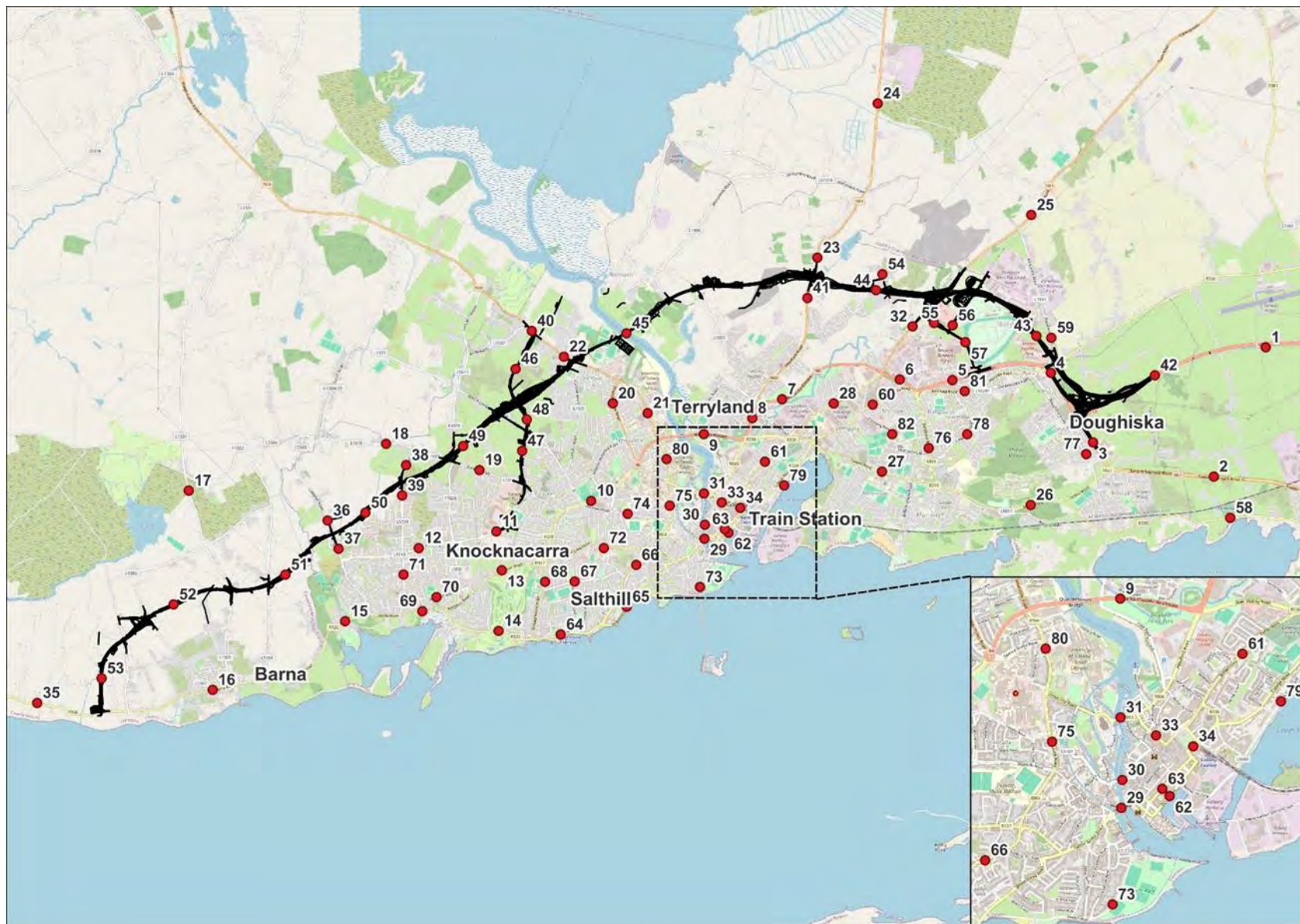
Ríomhadh meastacháin AADT don phríomhchás TMTT trí úsáid a bhaint as Múnla an Cheantair Áitiúil agus de réir Threoirlínte TII maidir le Meastóireacht ar Thionscadal. Chun tairbhí, nó tionchair dhearfacha, an Tionscadail a léiriú tuilleadh agus chun cabhrú leis an leibhéal athdháilte tráchta a chainníochtú, cuirtear i láthair na sruthanna tráchta tuartha sa chuid seo.

I Pláta 6.15 léirítear suíomh na bpointí AADT agus leagtar amach na luachanna comhfhreagracha AADT 2046 i Tábla 6.24. Ríomhadh na sruthanna AADT ag baint úsáide as sruthanna éilimh ón LAM. Baineadh úsáid as an modh seo mar go raibh an leibhéal iomlán plódaithe sa chás Déan an Méid is Lú an-ard, agus na leibhéil méadaithe daonra i gCathair na Gaillimhe, de réir spriocanna An Chreata Náisiúnta Pleanála lena n-áirítear méadú 50% go 2040, ó leibhéil 2016. Anuas air sin, áirítear leis an gcás Déan an Méid is Lú scéimeanna iompair amhail Ceangal Traschathrach BusConnects lena sriantar rochtain ar thrácht i gcoitinne ar Dhroichead na mBradán le linn uaireanta an chloig idir 7 r.n. agus 7 i.n., rud a chuireann brú méadaithe ar na droichid eile, go háirithe Droichead na gCúig Chéad. Mar a luadh i 6.3.3 tá toilleadh Dhroichead na gCúig Chéad faoi láthair díreach faoi thoilleadh bóthair dá chineál i mbuaicúair na maidine. Mar sin, sna cásanna Déan an Méid is Lú tuartha, tá leibhéal ard éilimh fholaigh nach féidir taisteal go dtí an ceann scríbe sna huaireanta atá leagtha amach. Sa chomhthéacs sin, bhí sé riachtanach sreafaí éilimh a úsáid sna ríomhanna AADT ionas nach ndéanfaí measúnú láidir ar an éileamh iomlán ar thrácht sa chás Déan an Méid is Lú. Áiríonn an t-aschur sreafa éilimh leibhéal an éilimh fholaigh atá scuaine ag pointe sa líonra ach a d'úsáidfeadh bealach áirithe mura gcuirfeadh brú tráchta bac air.

Tá sonraí breise ar an modheolaíocht a úsáideadh chun AADTanna a ríomh ar fáil sa Tuarascáil um Shamhaltú Tráchta atá in Aguisín A.6.1.

I Tábla 6.24 léirítear, i gcás Déan Rud éigin 2046, go bhfuil éileamh suntasach ar an Tionscadal le AADTanna níos mó ná 50,000 tuartha do chodanna áirithe. Léirítear i Tábla 6.24 freisin go n-ardaíonn an trácht, i gcuid áirithe den líonra, go príomha i gcógaracht an Tionscadail, de réir mar a théann an trácht

isteach agus amach as. Go ginearálta, tá laghdú suntasach tagtha ar thrácht ar fud na cathrach mar gheall ar thabhairt isteach an Tionscadail agus ligeann sé do thrácht a n-aistear a athródú, lasmuigh den chathair tríd an Tionscadal. Laghdaíonn an trácht ar an N6 go suntasach freisin, mar is léir ón laghdú ar Dhroichead na gCúig Chéad (laghdú 33%) a chuideoidh le hathléimneacht an ghréasáin a fheabhsú.



Pláta 6.15 Láithreacha AADT

Tábla 6.24 AADT 2046 Bliain Dearaidh

Pointe AADT	Suíomh	2046 Déan an tíosmhéid		2046 Déan Rud Éigin		Difríocht %
		AADT	%HGV	AADT	%HGV	
1	N6 Ó Dheas d’Aerfort na Gaillimhe	40,292	5%	59,654	4%	48%
2	R446 Siar ó Pháirc Gnó Órán Mór	31,323	1%	28,939	2%	-8%
3	R446 Ó Dheas de Thimpeallán an N6	29,541	2%	31,799	2%	8%
4	N6 Ó Dheas de Chnoc Mhaoil Drise	51,991	4%	30,207	4%	-42%
5	N6 Gar do Pháirc Gnó Bhaile an Bhriotaigh	51,724	3%	41,464	3%	-20%
6	An N6 idir an N17 agus an R865	42,433	2%	31,487	2%	-26%
7	An N6 idir an N84 agus an N17	36,522	3%	26,486	2%	-27%
8	N6 Soir ó Dhroichead na gCúig Chéad	37,385	4%	31,889	3%	-15%
9	An N6 - Ar Dhroichead na gCúig Chéad	65,637	2%	43,967	1%	-33%
10	R338 ag Páirceanna Imeartha Westside	23,037	3%	16,014	2%	-30%
11	Bóthar Dáileacháin an Iarthair idir Bóthar an Chlaí Bháin agus An R338	18,703	1%	10,651	0%	-43%
12	Bóthar Dáileacháin an Iarthair idir Bóthar an Chlaí Bháin agus Bóthar Bhaile an Mhóinín	14,339	1%	11,668	0%	-19%
13	R337 Bóthar Bhaile an Rí, Baile an Rí	18,105	1%	9,986	0%	-45%
14	An R336 Bóthar na Trá Uachtarach. Galfchúrsa na Gaillimhe.	17,082	1%	14,753	1%	-14%
15	An R336 Bóthar Bhearna. Coillte Bhearna	19,148	1%	9,083	1%	-53%
16	An R336 Bóthar Bhearna. Bearna. Stad Bus an Chreagáin	14,060	1%	6,894	2%	-51%
17	An L1321. Ag Loch Inse. Soir ó dheas ó chumann gailf Bhearna	4,180	0%	4,608	0%	10%
18	Bóthar na Buaille Bige. Idir Bóthar na Ceapaí agus Bóthar Bhaile an Mhóinín	6,865	0%	4,187	0%	-39%
19	Bóthar Rathúin. Idir Bóthar an Chlaí Bháin agus Bóthar Stiofáin	8,134	1%	7,095	1%	-13%
20	An N59 An N59 Bóthar Thomáis Uí Eidhin. Idir Páirc an Choill agus Páirc na Silíní	8,174	2%	7,562	0%	-7%
21	An N59 Bóthar an Chaisleáin Nua Uachtarach. Idir an R338 agus Baile na Coiribe	14,148	2%	10,452	1%	-26%
22	An N59 Barr na Crannaí. Idir Lána an Chrainn Chnó Capaill agus an Cuarbhóthar	19,316	2%	17,816	0%	-8%
23	An N84 Ó Dheas ó Bhaile an Dúlaigh. Loch an Dúlaigh	12,690	4%	18,705	4%	47%
24	An N84 Ó thuaidh ó Bhaile an Dúlaigh	16,794	4%	18,805	4%	12%

Pointe AADT	Suíomh	2046 Déan an tíosmhéid		2046 Déan Rud Éigin		Difríocht %
		AADT	%HGV	AADT	%HGV	
25	An N17. Bóthar Thuama. Soir ó Thuaidh de Bhóthar na Páirce Móire	24,455	4%	23,944	5%	-2%
26	An R338. Bóthar Bhaile Átha Cliath. Siar ón Acomhal le Bóthar an Chósta	22,577	3%	20,963	3%	-7%
27	An R338. Bóthar Bhaile Átha Cliath. Idir Bóthar na Rinne Móire agus Bóthar Mhíchíl Uí Choileáin	27,189	3%	22,526	4%	-17%
28	An R336 Bóthar Thuama. Páirc Ghnó Mervue	24,141	3%	17,905	3%	-26%
29	Droichead Wolfe Tone	26,863	2%	19,647	2%	-27%
30	Droichead Uí Bhriain	12,947	1%	9,517	1%	-26%
31	Droichead na mBradán	381	100%	368	100%	-3%
32	Bhóthar Thuama an N17. Soir ó Thuaidh de Bhóthar na Scoile	26,446	4%	23,371	3%	-12%
33	Sráid Eglington	393	100%	383	100%	-2%
34	An R336 ó Dheas ón bhFaiche Mhór	11,772	2%	10,544	3%	-10%
35	R336 Siar ón N6	14,110	1%	16,258	1%	15%
36	Bóthar na Ceapaí - Ó Thuaidh ó Bhóthar Faoisimh Lárnach na Gaillimhe	6,847	0%	4,863	0%	-29%
37	Bóthar Na Ceapacha - Ó Dheas den GCRR	6,847	0%	13,158	1%	92%
38	Bóthar Bhaile an Mhóinín - Ó Thuaidh den GCRR	4,089	0%	9,260	1%	126%
39	Bóthar Bhaile an Mhóinín - ó dheas den GCRR	4,089	0%	9,496	0%	132%
40	N59 - ó Thuaidh de Bhóthar Ceangail an GCRR	18,936	2%	20,308	2%	7%
41	N84 Ó Dheas den CCNG	12,690	4%	17,085	2%	35%
42	GCRR - Acomhal Chnoc Mhaoil Drise	-	-	59,618	4%	-
43	GCRR - An Pháirc Mhór	-	-	46,719	2%	-
44	GCRR - Idir an N17 agus an N84	-	-	54,936	2%	-
45	GCRR – Trasbhealach nua na Coiribe	-	-	52,758	2%	-
46	GCRR - Bóthar Ceangail N59	-	-	14,473	3%	-
47	GCRR – Bóthair Ceangail Rathúin	-	-	9,320	1%	-
48	N6 CCNG – Bóthair Ceangail Leitrí	-	-	20,803	1%	-
49	GCRR - Idir Baile an Mhóinín agus acomhal an N59	-	-	29,270	1%	-
50	GCRR - Idir Baile an Mhóinín agus Bóthar Na Ceapacha	-	-	18,534	1%	-
51	GCRR - Idir Bóthar Mhaigh Cuilinn agus Bóthar Na Ceapacha	-	-	18,425	0%	-
52	GCRR – Ag Troscaí Thiar	-	-	10,040	1%	-

Pointe AADT	Suíomh	2046 Déan an tíosmhéid		2046 Déan Rud Éigin		Difríocht %
		AADT	%HGV	AADT	%HGV	
53	GCRR - Ó thuaidh ó Acomhal an R336	-	-	10,040	1%	-
54	Bóthar na Scoile (Scoil Náisiúnta an Chaisleáin Ghearr)	4,116	3%	1,397	6%	-66%
55	Bóthar Ceangail na Páirce Móire - Ceangal N83	-	-	16,928	1%	-
56	Bóthar Ceangail na Páirce Móire (Thuaidh)	-	-	16,021	1%	-
57	Bóthar Ceangail na Páirce Móire (Theas)	-	-	14,827	1%	-
58	Bóthar an Chósta (Stáisiún Iarnróid Órán Mór)	20,563	1%	18,593	1%	-10%
59	Bóthar na Páirce Móire	30,831	2%	19,660	2%	-36%
60	Bóthar Mhuine Mheá (Forbairt Chearnóg na Coróine)	17,016	4%	14,247	4%	-16%
61	R336 An Bóthar Mór	16,609	3%	15,439	3%	-7%
62	Bóthar na nDuganna	24,742	2%	20,352	2%	-18%
63	Bóthar na gCeannaithe	21,133	1%	18,194	2%	-14%
64	Bóthar na Trá Uachtarach (Promanáid Bhóthar na Trá)	18,017	1%	14,464	1%	-20%
65	Promanáid Rinn na Mara	13,272	1%	9,389	1%	-29%
66	Bóthar na Trá Íochtarach	13,566	1%	11,199	1%	-17%
67	Bóthar an Dochtúra Uí Mhainchín (Scoil Náisiúnta Éinde Naofa)	9,157	0%	6,459	0%	-29%
68	Bóthar na Mine (Coláiste Éinde)	12,257	0%	11,174	0%	-9%
69	Bóthar Bhearna	19,419	1%	13,543	1%	-30%
70	Bhóthar Sheanghoirt (Páirc Ghort Mhic Craith)	5,655	2%	3,144	3%	-44%
71	Bóthar Bhaile an Mhóinín	9,125	1%	6,467	2%	-29%
72	An Bóthar Ard (Bunscoil an Bhóthair Aird)	13,970	1%	8,900	1%	-36%
73	Bóthar Gratton	7,948	1%	3,886	2%	-51%
74	Bóthar Sheantalaimh (Scoil Bhríde)	14,150	1%	12,545	1%	-11%
75	Bóthar an Chaisleáin Nua (Scoil Chroí Íosa)	19,074	1%	15,676	1%	-18%
76	Bóthar an Bhaile Bháin	15,997	4%	17,744	3%	11%
77	Bóthar Dhabhach Uisce	10,715	2%	10,772	2%	1%
78	Bóthar Pháirc an Chaisleáin	10,715	2%	10,772	2%	1%
79	Bóthar Loch an tSáile	27,459	3%	22,010	3%	-20%
80	Bóthar an Chaisleáin Nua íochtarach (cóngarach do champas OEG)	22,395	1%	19,525	2%	-13%
81	Bóthar Mhuine Mheá	12,225	4%	10,540	4%	-14%
82	Ascaill Uí Chonghaile	8,245	3%	7,943	3%	-4%

Léiríonn na sonraí atá sna táblaí thuas freisin laghduithe ar chodanna eile den líonra, atá beartaithe chun freastal ar bhealaí nua bus mar chuid de líonra BusConnects an NTA, atá beartaithe le cur i bhfeidhm idir 2025 agus 2026. Níl aon lána busanna le fáil ar roinnt de na bóithre sin, ná aon bhonneagar tosaíochta beartaithe busanna faoin GTS atá ann faoi láthair. Bheadh ar bhusanna feadh na mbóithre seo taisteal le trácht ginearálta.

Léirítear i Tábla 6.25 thíos roinnt de na bóithre seo, a gcuid laghduithe AADT agus na seirbhísí atá beartaithe chun na bóithre seo a úsáid i BusConnects an NTA.

Tábla 6.25 Laghduithe AADT feadh Bhealaí BusConnects gan bearta tosaíochta bus reatha nó pleanáilte

AADT #	Bóthar	Bealaí BusConnects & Minicíochtaí Meánlae	Laghdú AADT
13	Bóthar Bhaile an Rí	10A (30nóim)	45%
15	Bóthar Bhearna	424 (60 nóim)	53%
28	Bóthar Thuama (An Baile Bán)	3 (20 nóim)	26%
8	N6 Tír Oileáin	7 (20 nóim)	15%
21	Bóthar an Chaisleáin Nua Uachtarach	4 (15nóim ag buaicuaireanta)	26%
29	Droichead Wolfe Tone	7 (20 nóim)	27%
14	Bóthar na Trá Uachtarach an R336	7 (20nóim) & 10A (30nóim)	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 – 12nóim), 7 (20nóim) & 10A (30nóim)	20%
60	Bóthar Mhuine Mheá (Forbairt Chearnóg na Coróine)	1 (10 – 12 nóim)	16%
58	Bóthar an Chósta (Stáisiún Iarnróid Órán Mór)	10B (30nóim)	10%
75	Bóthar an Chaisleáin Nua (Scoil Chroí Íosa)	1 (10 – 12 nóim)	18%
70	Bhóthar Sheanghoirt (Páirc Ghort Mhic Craith)	9B (20nóim)	29%
71	Bóthar Bhaile an Mhóinín	9B (20nóim)	36%

Léiríonn an tábla thuas laghduithe suntasacha AADT ar an dá thaobh den chathair, nuair a chuirtear an Tionscadal i bhfeidhm agus léiríonn sé na buntáistí a d’fhéadfadh a bheith ag an Tionscadal chun méid tráchta a laghdú feadh bealaí bus a mbeadh gá leo taisteal taobh le trácht ginearálta. Chuideodh na laghduithe seo le hamanna turais níos iontaofa a sholáthar d’úsáideoirí bus ar fud na cathrach áit nach bhfuil aon bhonneagar tosaíochta bus reatha nó pleanáilte.

Léirítear i Tábla 6.24 freisin an laghdú ar na leibhéil tráchta in aice le scoileanna/ollscoileanna sa chathair, rud ba chóir a dhéanamh na ceantair seo níos sábháilte agus go bhfeabhsódh siad caighdeán an aeir lasmuigh de na scoileanna. Maidir leis na bóithre seo a leanas, a bhfuil scoileanna suite orthu, tá laghduithe ar an trácht:

- Bóthar na Scoile (Scoil Náisiúnta an Chaisleáin Ghearr) – laghdú 66%
- Bóthar an Dochtúra Uí Mhainchín (Scoil Éinde) – laghdú 29%
- Bóthar na Mine (Coláiste Éinde) – laghdú 9%
- An Bóthar Ard (Bunscoil an Bhóthair Aird) – laghdú 36%

- Bóthar Sheantalaimh (Scoil Bhríde) – laghdú 11%
- Bóthar an Chaisleáin Nua (Scoil Chroí Íosa) – laghdú 18%
- Bóthar an Chaisleáin Nua íochtarach (cóngarach do champas OÉG) – laghdú 13%
- Droichead Uí Bhriain (Bunscoil Naomh Pádraig) – 26%

6.8 Measúnú ar Athdháileadh Turas agus Éileamh Thar Acmhainn

Pléann an chuid seo trácht spreagtha, ag míniú a nádúr, lena n-áirítear a chomhpháirteanna éagsúla, agus cuireann sé measúnú ar fáil freisin ar gach comhpháirt le haschuir mhúnla tacaíochta. Soláthraíonn an rannán seo tuilleadh anailíse tacaíochta ar na méaduithe ciliméadar feithicle a cuireadh i láthair i gCuid 6.6.1.2.

6.8.1 Céard is Trácht Spreagtha ann?

Nuair a chuirtear áis nó seirbhís iompair nua ar fáil is féidir le húsáideoirí an chórais iompair a n-iompar a athrú ar roinnt bealaí:

- A **mbealach** a athrú (Trácht ar Mhalairt Slí)
- A **modh taistil** a athrú
- A **gceann scríbe** a athrú chuig ceann insroichte leis an gcóras nua
- A **bpointe tosaigh** turais a athrú chuig ceann a mbeidh turas níos faide mar thoradh air (sraoilleáil uirbeach)
- A **mhinice** is a dhéanann siad turas a athrú
- A **n-am taistil** a athrú

Dá bhrí sin, tá trácht spreagtha, nó “trácht nua”, a mhealltar mar gheall ar leathnú acmhainne comhdhéanta de roinnt comhpháirteanna nó freagraí iompair. Leagtar amach i Tábla 6.26 thíos gach ceann de na comhpháirteanna sin agus an freagra a bhfuiltear ag súil a bheidh acu le hacmhainn bóthair bhreise.

Tábla 6.26 Freagraí Iompair le Comhpháirteanna de Thrácht Spreagtha

An Cineál Tráchta a Chothófar	Toradh lena bhfuiltear ag Súil
Trácht ar Mhalairt Slí	Laghdóidh soláthar bóthair nua amanna turais ar an líonra, dá bhrí sin ag mealladh tiománaithe ó bhealaí níos plódaithe / moille
Athrú Modha	Laghdóidh soláthar bóthair nua amanna turais ar an mbóthar agus bogfar i dtreo taisteal i gcarr mar thoradh air
Athrú ar an gCeann Scríbe	Ceadaíonn amanna taistil laghdaithe do thiománaithe ceann scríbe a roghnú (ar nós scoileanna nó áiteanna oibre) níos faide óna dteach, agus mar thoradh taistealófar ciliméadair feithicle níos faide
Athrú ar Am taistil	Má sholáthraítear bóthar nua, laghdófar plúchadh tráchta i mbuaicthréimsí taistil, rud a scaoileann turais ‘choiscthe’ tiománaithe a chuireann siar a dturas faoi láthair chuig tréimhsí nach buaicthréimhsí iad chun plúchadh a sheachaint
Méadú i Minicíocht Turais	Má sholáthraítear bóthar nua, feabhsófar amanna taistil, rud a d’fhéadfadh tuilleadh turas a spreagadh
Athrú ar Thúsphointe (a mbeidh pátrún úsáide talún éagsúil mar thoradh air)	Má sholáthraítear bóthar nua, feabhsófar amanna taistil, rud a chuirfidh ar chumas tiománaithe cónaí níos faide óna láthair oibre nó ceann scríbe eile. Mar gheall air sin, d’fhéadfadh go mbeadh pátrúin úsáide talún scaipthe ann, dá dtagraítear go minic amhail ‘sraoilleáil uirbeach’.

6.8.2 Cén chaoi a ndearnadh measúnú ar thrácht mar thoradh ar an Tionscadal?

Príomh-chomhpháirt den tsraith samhaltaithe iompair a úsáideadh chun measúnú a dhéanamh ar an Tionscadal is ea Samhail Réigiúnach an Iarthair (WRM) de chuid an Údaráis Náisiúnta Iompair.

Tá samhail éilimh athraitheach i gceist leis an WRM lena soláthraítear léiriú mionsonraithe ar an éileamh ar thaisteal ar an líonra de réir chuspóir an turais, modh taistil, cineálacha daoine, aicmí úsáideoirí agus aicmí socheacnamaíocha. Soláthraíonn an WRM freisin réamh-mheastachán ar athruithe i gceann scríbe turas mar fhreagra ar athruithe ar dhálaí tráchta, ar sholáthar iompair agus/nó ar bheartas, atá ag teacht le dea-chleachtas samhaltaithe, lena n-áirítear treoir TII agus WebTAG⁹, a ordáíonn gur cheart samhail éilimh inathraithe a úsáid chun tionchair scéime amhail an Tionscadal a mheas.

Is féidir formhór na gcomhpháirteanna tráchta spreagtha a chomhaireamh i measúnú na scéime le cur chuige le samhaltú éilimh inathraitheach. Leagtar amach i Tábla 6.27 thíos gach ceann de na comhpháirteanna den iompar spreagtha agus an chaoi a nglactar cuntas orthu sa phróiseas samhaltaithe iompair.

Tábla 6.27 Samhaltú ar Chomhpháirteanna Taistil Spreagtha

An Cineál Tráchta a Chothófar	San áireamh sa Bhreithmheas?	Sonraí
Trácht ar Mhalairt Slí	Tá	Cinntear i sannachán na samhla Mótarbhealaigh an t-atreorú bealaigh is dóchúil a bheidh mar thoradh ar an tionscadal
Athrú Modha	Tá	Samhaltáítear sa chomhpháirt ilmhódach den WRM na freagraí athraithe modha dóchúla don tionscadal
Athrú ar an gCeann Scríbe	Tá	Léirítear sa chomhpháirt Samhail Éilimh de na samhlacha WRM an chaoi a n-athraíonn cinn scríbe mar gheall ar athruithe i gcostas ginearálta an taistil tar éis an tionscadal a thabhairt isteach
Athrú ar Am taistil	Tá (Do ghluaiseachtaí laethúla foriomlána) Níl (Do thrácht breise buaicuair)	Samhaltáíonn an WRM gach tréimhse i rith an lae. Dá bhrí sin, ní athróidh turais atá ag athrú ó thréimhse ama amháin go ceann eile tuartha maidir leis an Mheántrácht Laethúil in aghaidh na Bliana (AADT) a táirgeadh chun measúnú a dhéanamh ar an tionscadal Ach, ní shamhaltáíonn an WRM go díreach tionchar na dturas breise sa bhuaicúair mar thoradh ar acmhainn bóthair mhéadaithe a sholáthar. Díorthaíodh meastachán ar an méadú féideartha i ndéanamh turas sa bhuaicúair mar thoradh ar an tionscadal a thabhairt isteach bunaithe ar fhianaise ó scéimeanna cosúla a rinneadh in Éirinn
Méadú i Minicíocht Turais	Níl	Ní shamhaltáítear athruithe sa mhinicíocht turais mar thoradh ar mhéaduithe nó laghduithe sa chostas ginearálta taistil laistigh den WRM. Ach, tugtar le fios i bhfianaise ón measúnú ar Shonraí Teaghlaigh nach bhfuil méadú sofheicthe i minicíocht turais i rith buaicthréimhsí ann mar thoradh ar bhonneagar iompair nua a sholáthar, ach go mbíonn tionchar aige ar an rogha modh taistil.
Athrú ar Thúsphointe (a mbeidh pátrún úsáide talún éagsúil mar thoradh air)	Uimh.	Laistigh den TMTT nuashonraithe seo, bhí an fás réamh-mheasta ar dhaonra agus ar fhostaíocht bunaithe ar

⁹ Treoir maidir le hAnailís Iompair ó Roinn Iompair na Ríochta Aontaithe

An Cineál Tráichta a Chothófar	San áireamh sa Bhreithmheas?	Sonraí
		réamhaisnéisí díorthaithe ag an NTA ailínithe le réamhaisnéisí an Chreata Náisiúnta Pleanála (NPF). Tá na boinn tuisceana céanna maidir le húsáid talún i bhfeidhm leis an tionscadal agus gan an tionscadal ag na measúnuithe samhail WRM a rinneadh don TMTT nuashonraithe seo. De réir An Creat Náisiúnta Pleanála, tá spriocanna sonracha don chathair atá deartha le dlúthfhás na cathrach san áireamh agus mar sin níl patrúin úsáide talún éagsúla measúnaithe mar go mbeadh siad ag teacht salach ar An gCreat Náisiúnta Pleanála.

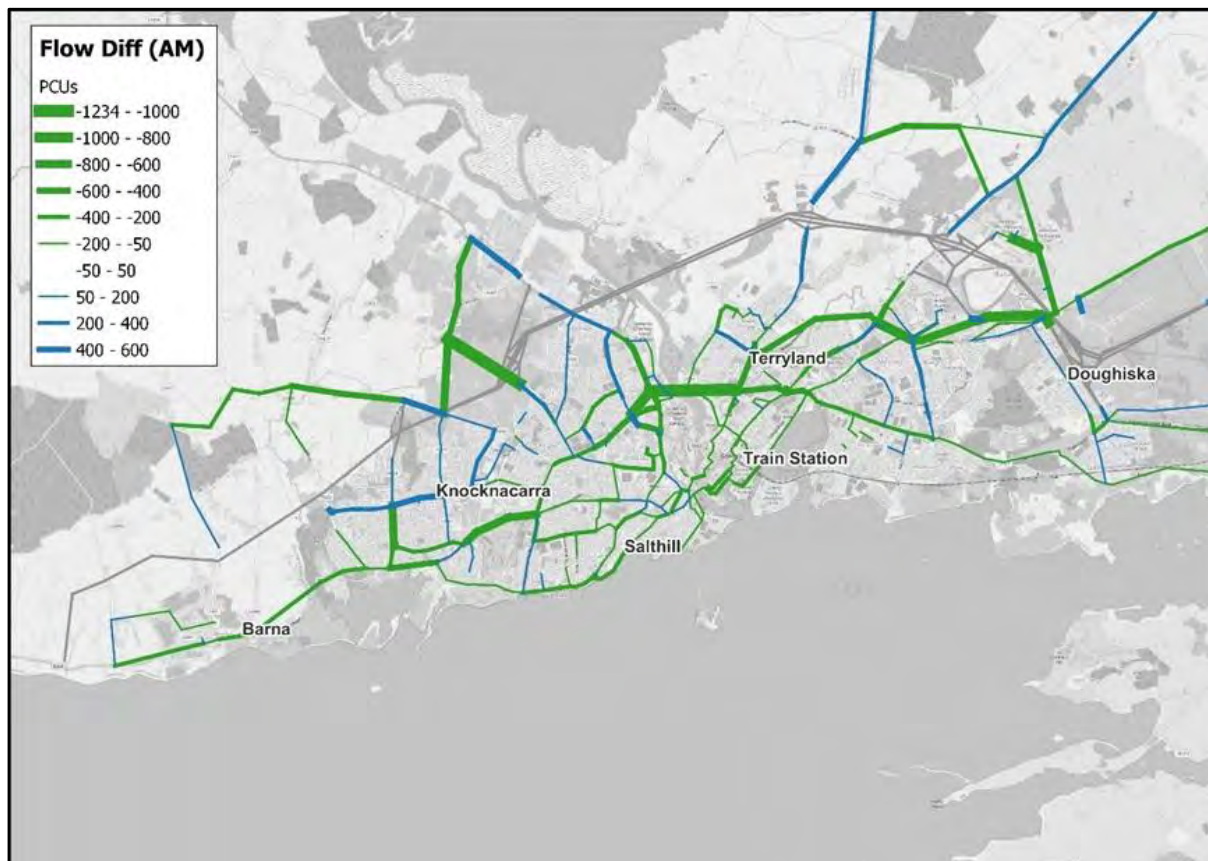
6.8.3 Céard iad na tionchair a bheidh ag an Tionscadal i nGaillimh?

6.8.3.1 Trácht ar Mhalairt Slí

Is é cuspóir an Tionscadail freastal ar an éileamh tuartha don taisteal straitéiseach ar bhóithre náisiúnta fad is a mhéadaítear acmhainn i lár na cathrach le tacú le tosaíocht do bhearta taistil inbhuanaithe. Mar sin, is tionchar dearfach go ginearálta an trácht a atreoraítear ó bhealaí náisiúnta/réigiúnacha laistigh de lár na cathrach chuig an Tionscadal agus léiríonn sé go bhfuil an Tionscadal ag freastal ar a chuspóir beartaithe, lena n-áirítear toirteanna tráichta a bhaint de na bealaí sin chun cur i bhfeidhm éifeachtach gnéithe eile den GTS a éascú.

6.8.3.2 Trácht ar Mhalairt Slí

Léirítear i Pláta 6.16 thíos an chaoi a n-athróidh sreafaí tráichta sa bhuaicúair AM, nuair a bhíonn an Tionscadal i bhfeidhm. Léiríonn línte glasa ar an léarscáil seo bóithre ar a laghdófar sreafaí tráichta, agus léiríonn línte gorma bóithre ar a méadóidh trácht.



Pláta 6.16 Breacadh difríochta sreafa faoi Déan rud éigin

Dá bhrí sin, léiríonn Pláta 6.16 go mbeidh roinnt méaduithe sa trácht ar bhealaí gathacha isteach go Gaillimh, gar do na hacmhail nua, agus go mbeidh laghdú suntasach sa trácht i lár na cathrach agus an trácht ag dul ar mhalairt slí ar an Tionscadal. Go tábhachtach, beidh laghdú 33% sa trácht ar Dhroichead na gCúig Chéad mar thoradh ar chur i bhfeidhm an Tionscadail, (agus laghdú 25% ar chiliméadar HGV laistigh den tródaim N6/R338 reatha) a mhéadóidh acmhainn i lár na cathrach le tacú leis an tosaíocht do bhearta taistil inbhuanaithe agus a mbeidh cáilíocht air níos fearr mar thoradh air, ar tionchar dearfach suntasach é.

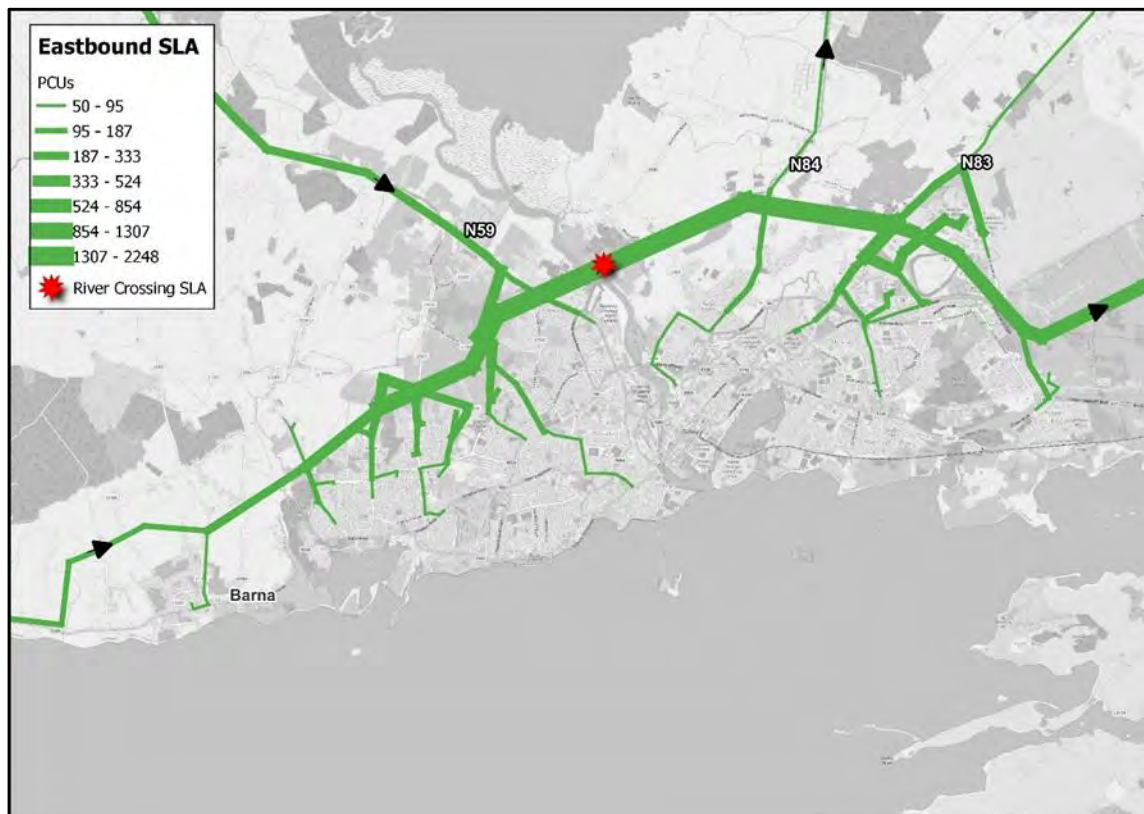
6.8.3.3 *Trácht ar Bhóithre Áitiúla agus Náisiúnta*

Chun scrúdú a dhéanamh ar thúsphointe agus ceann scríbe d'úsáideoirí an Tionscadail, rinneadh anailís naisc roghnaithe ar an N6 GCRR idir a acomhal leis an N59 agus an N84. Ligeann an anailís mionscrúdú a dhéanamh ar shuíomh ar bith feadh ailíniú an Tionscadail, sa chás seo an trasnú thar Abhainn na Gaillimhe, agus chun a léiriú cén áit a dtosaíonn agus a gcríochnaíonn tiománaithe a dturas.

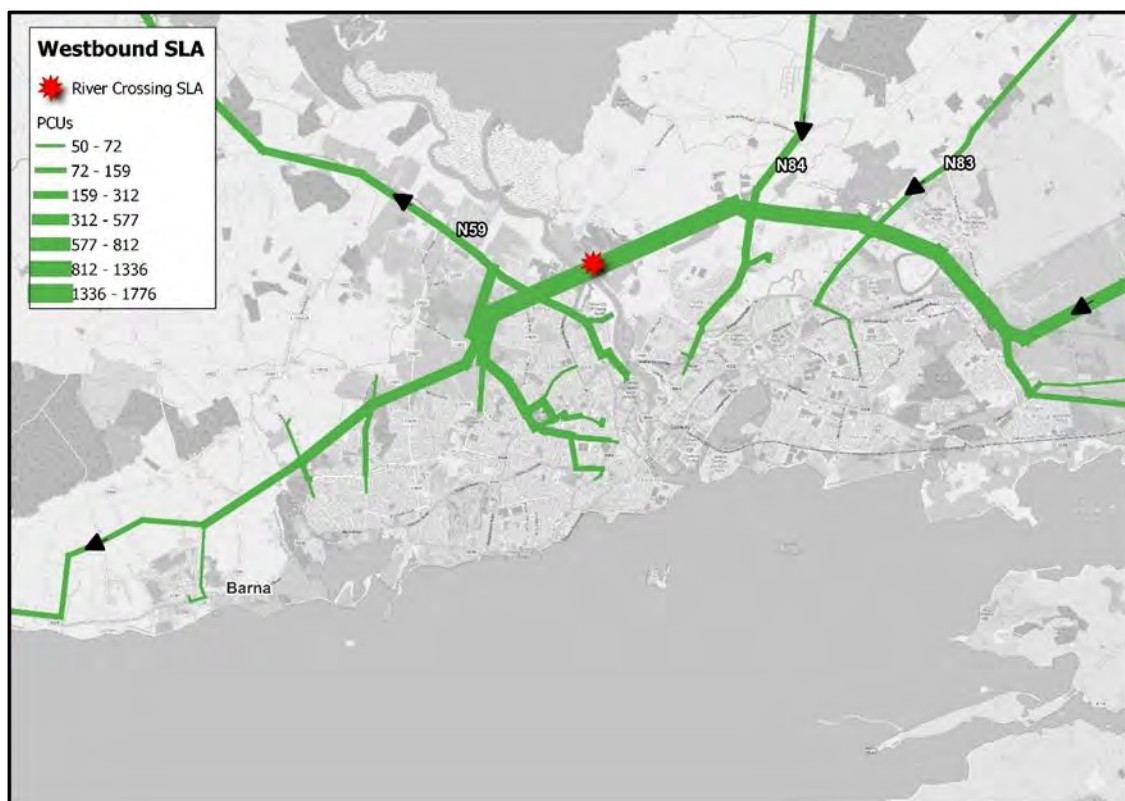
Taispeántar torthaí na hanailíse sin i

Pláta 6.17 agus Pláta 6.18 thíos don bhuaicthréimhse AM ag dul soir agus siar faoi seach.

Léiríonn na torthaí an bealach ina n-éascóidh an Tionscadal go ginearálta turais fhada, straitéiseacha ar an ngréasán bóithre náisiúnta, in ionad turais áitiúla a d'fhéadfaí a dhéanamh murach sin trí shiúl, rothaíocht nó iompar poiblí (mar a léirítear ag na línte glasa (sruthanna tráchta) a tharlaíonn ar na mórbhóithre go príomha seachas ar bhóithre áitiúla). Mar shampla, ag dul soir, fágann 56% de thurais a thrasnaíonn Abhainn na Gaillimhe ag an bpointe seo Cathair na Gaillimhe ar an líonra bóthair náisiúnta. Ag dul siar, fágann 25% díobh siúd a thrasnaíonn Abhainn na Gaillimhe ag an bpointe seo Cathair na Gaillimhe ar an N59 nó R336.



Pláta 6.17 AM Anailís Roghnaithe Nasc an Oirthir ag taispeáint Bunús agus Ceann Scribe Tráchtá ar an N6 GCRR thar Abhainn na Gaillimhe



Pláta 6.18 AM Anailís Roghnaithe Nasc an Iarthair ag taispeáint Bunús agus Ceann Scribe Tráchtá ar an N6 GCRR thar Abhainn na Gaillimhe

6.8.3.4 *Athrú Modha*

Samhaltáítear gach modh iompair (siúl, rothaíocht, iompar poiblí agus carr) sa WRM. Tá sé de chumas ag comhpháirt na samhla éilimh den WRM samhlú a dhéanamh ar an gcaoi a bhféadfadh daoine a modh iompair a athrú mar fhreagairt ar an acmhainn mhéadaithe agus na hamanna taistil laghdaithe curtha ar fáil ag an mbonneagar nua i.e. an Tionscadal. Léirítear sna táblaí thíos breac-chuntas ar sciарtha modha buaicuaireanta do na “cásanna leis an scéim agus d’uireasa scéime”, faoi thiomhdí fáis An Chreata Náisiúnta Pleanála do Chathair na Gaillimhe ina bhfeicfear méadú 50% ar dhaonra na cathrach.

Tugann torthaí na hanailíse le fios go mbeidh de thoradh ar chur i bhfeidhm an Tionscadail sa chás ‘Déan Rud éigin’ thart ar. Méadú 2% ar úsáid carranna (tar éis an mhéadaithe 50% ar dhaonra na cathrach) i gcomparáid leis an gCás ‘Déan an Méid is Lú’. An rud nach léir ón tábla seo a léamh as féin is ea na tosca taobh thiar den rogha cinntí modha. Sa chás Déan an tÍosmhéid, cruthaíonn leibhéil shuntasacha plódaithe tráchta bac ar thaisteal, rud a chuireann cosc ar fhás eacnamaíoch na cathrach. Tá an mhoill fhoriomlán ar an líonra bóithre sa chás Déan an Méid is Lú idir 40% - 60% níos airde ná an chás Déan Rud Éigin leis an Tionscadal i bhfeidhm. Léiríonn sé seo tionchar dearfach an tionscadail, i dtéarmaí leibhéal an phlódaithe sa chathair a laghdú, a mhéadódh amach anseo de réir mar a mhéadódh daonra na cathrach.

Sa chás Déan an Méid is Lú, tá srian suntasach ar ghluaiseachtaí trasna na cathrach do thrácht gluaisteáin agus iompar poiblí araon agus chuirfeadh sé srian mór ar fhás inbhuanaithe na cathrach, mar atá leagtha amach sa Chreat Náisiúnta Pleanála.

Mar sin féin, le cur i bhfeidhm an Tionscadail, baintear na srianta seo ar nascacht agus fás as a dtagann tionchair dhearfacha suntasacha, lena n-áirítear:

- Éascóidh sé modhanna taistil inbhuanaithe, agus cruthóidh sé timpeallacht fhabhrach don taisteal inbhuanaithe, tríd an méid carranna agus HGV a bhaint ó lár na cathrach
- Cuirfidh sé timpeallacht níos sábháilte ar fáil d’úsáideoirí bóthair leochaileacha
- Beidh sé ina chúis le timpeallacht níos sláintiúla do chónaitheoirí agus cuairteoirí i nGaillimh mar gheall ar laghdú in astaíochtaí dochracha i lár na cathrach

Ba cheart a thabhairt daoí deara go mbunaíonn an WRM cinntí rogha modha ar amanna turais iomlána ag gach modh. Mar gheall nach gcuirtear tosca/tairbhí eile lena n-áirítear rogha taistil duine, cosúil le timpeallacht níos sábháilte agus níos sláintiúla, san áireamh sa tsamhail, is féidir a rá go bhfuil na sciарtha modha a chuirtear i láthair thuas ina gcás láidir nó an chás is measa.

Tábla 6.28 Céatadáin de Sciar Modha Maidine 2046

Rogha	% Carr	% Iompar Poiblí	% Siúl	% Rothaíocht
Déan an Méid Íosta	50.1%	15.1%	29.8%	5.0%
Déan rud éigin	52.0%	14.3%	29.2%	4.6%

Tábla 6.29 Céatadáin Sciar Modha Tráthnóna 2046

Rogha	% Carr	% Iompar Poiblí	% Siúl	% Rothaíocht
Déan an Méid Íosta	57.6%	12.9%	25.1%	4.4%
Déan rud éigin	59.5%	11.8%	24.6%	4.1%

Ba chóir a thabhairt faoi deara, cé go mbíonn méadú beag ar sciar modhanna gluaisteáin mar thoradh ar an Tionscadal nuair a chuirtear i bhfeidhm é leis féin, léirítear i Roinn 6.11 thíos, nuair a chuirtear an Tionscadal i bhfeidhm in éineacht le bearta bainistíochta éilimh (atá deartha páirt a ghlacadh i spriocanna CAP24 a bhaint amach), go bhfanann sciar modhanna gluaisteáin gan athrú (ardú 0.1% mar a léirítear i Pláta 6.21). Is é an suntas atá leis an bhfachtóir seo ná nach n-éascaíonn an Tionscadal aistriú modha go dtí an carr nuair a thugtar isteach na bearta bainistíochta éilimh atá leagtha amach i gCuid 6.11 chun críocha ailíniú le CAP24.

6.8.3.5 *Athrú ar an gCeann Scribe*

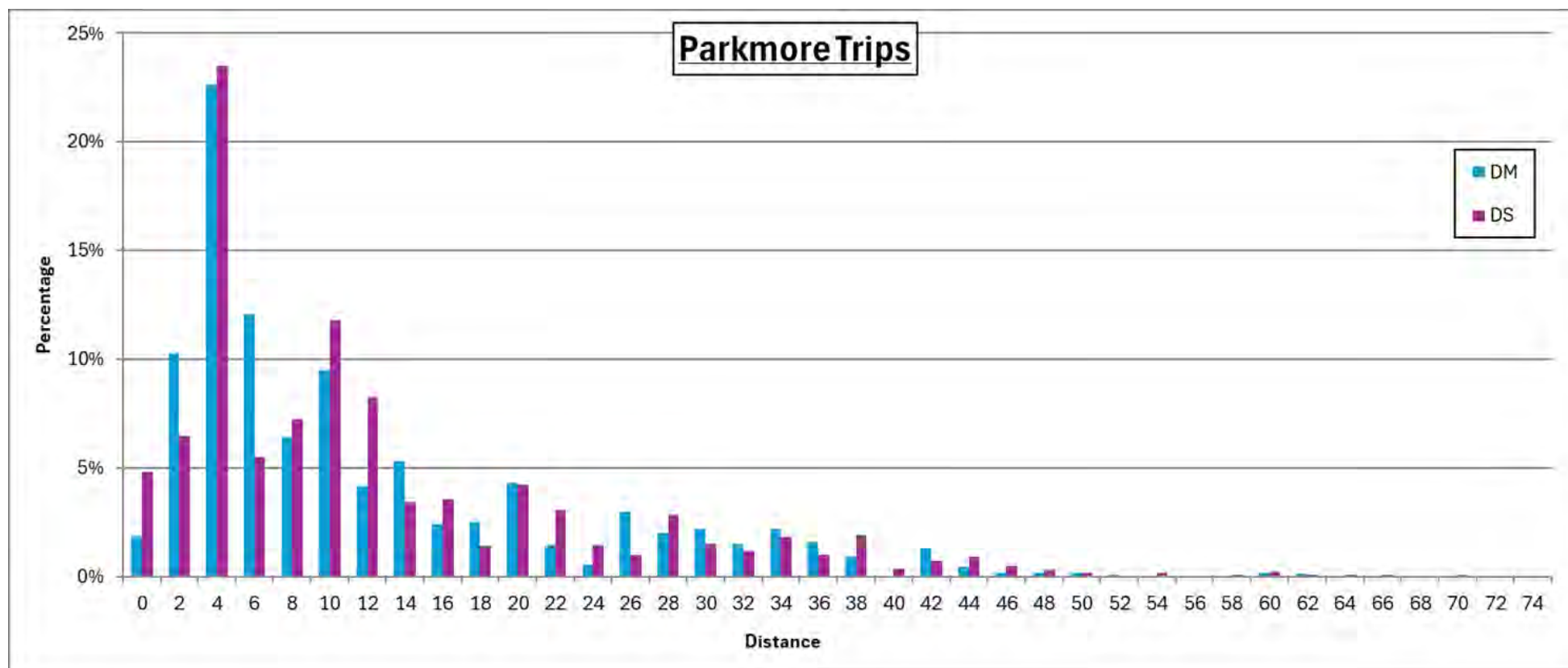
Tá sé de chumas ag gné na samhla éilimh den WRM samhaltú a dhéanamh ar an gcaoi a bhféadfadh cinn scribe turais athrú mar fhreagairt ar an acmhainn mhéadaithe agus na hamanna taistil laghdaithe a éascaítear leis an Tionscadal. Chun an chaoi a n-athródh cinn scribe turais mar gheall ar an Tionscadal a léiriú, rinneadh anailís ar an gcaoi a n-athródh turais chuig cinn scribe móra, amhail áiteanna fostaíochta, i nGaillimh tar éis chur i bhfeidhm an Tionscadail.

Léirítear i bPláta 6.19 thíos an chaoi a bhfuiltear tuartha go n-athróidh dáileadh fad turais chuig ceann de na cinn scribe móra i nGaillimh (Eastát Tionsclaíoch na Páirce Móire) le tabhairt isteach an Tionscadail. Gan an Tionscadal a bheith i bhfeidhm (Cás Déan an méid is lú), tá níos mó turas chuig an gcuid seo d'Eastát Tionsclaíoch na Páirce Móire ó thaobh thoir Chathair agus Chontae na Gaillimhe, mar is léir ón gcéatadán níos airde turas sna bandaí 2km agus 6km mar, faoi 2046, tá brú tráchta méadaithe chomh mór sin go gcuireann sé bac ar roinnt daoine taisteal achair fhada isteach sa Pháirc Mhór nó fiú ó thaobh thiar Chathair na Gaillimhe isteach sa Pháirc Mhór.

Mar sin de, agus an Tionscadal a chur i bhfeidhm (cás Déan Rud Éigin) bainfear an plódú seo, rud atá ina bhuntáiste dearfach, a cheadaíonn do dhaoine a gceann scribe oibre a athrú mar a thugtar le fios sa mhéadú sa chionroinnt turas ag taisteal níos faide chuig an bPáirc Mhór (bannaí 10km agus 12km).

Cé go mbíonn faid turas níos giorra agus méadú beag i siúl agus rothaíocht mar gheall ar an gcás Déan an Méid is Lú, chuirfí cosc ar ghluaiseachtaí taistil ar an dá thaobh d'Abhainn na Gaillimhe, mar a léirítear sa mhéadú suntasach in amanna turais a thugtar le fios thuas, mar gheall ar an leibhéal tromchúiseach plódaithe a d'fheicfí sa chás seo ag gach modh iompair. Is é an toradh a bheadh ar an bhfachtóir seo ná aonrú ceantair den chathair agus den chontae as sin ar deireadh, rud a bheadh mar chúis eile le hathlonnú gníomhaíochtaí amach ó lár na cathrach, laghdú sa raon deiseanna fostaíochta agus laghdú foriomlán i gcáilíocht saoil do chónaitheoirí na cathrach. Coiscfidh tabhairt isteach an Tionscadail é seo agus déanfaidh na nithe a leanas:

- Feabhsóidh sé nascacht idir oirthear agus iarthar Chathair na Gaillimhe (agus an contae)
- Feabhsóidh rochtain ar acmhainní agus seirbhísí tábhachtacha
- Seachnóidh sé an gá le seirbhísí a dhúbláil mar gheall ar easpa nascachta idir oirthear agus iarthar na cathrach



Pláta 6.19 Dáileadh Fad Turais (Turais Gluaisteán) - 2046 AM

6.8.3.6 *Athruithe ar Am Taistil*

Spreagann plódú méadaithe sa bhuaicúair daoine chun turais a chur siar (fágáil níos luaithe nó níos déanaí chun plódú tráchta buaicthréimhse a sheachaint) ar a dtugtar “spré buaice”. Os a choinne sin, d’fhéadfadh baint plódaithe sa bhuaicúair tar éis an Tionscadal atá beartaithe a thabhairt isteach daoine a spreagadh le taisteal sa buaicthréimhse. Sa chás seo, ní “turais nua” iad na turais bhreise a tharlaíonn sa bhuaicúair ach turais atá bogtha ó thréimhse ama amháin go ceann eile.

Tá meastachán de Mheántrácht Laethúil in aghaidh na Bliana (AADT) do na bóithre éagsúla i gceantar an staidéir ar cheann de na haschuir phríomha ó shamhail iompair ar an Tionscadal. Úsáideann speisialtóirí aeir, aeráide agus torainn na meastacháin AADT sin freisin sa bhreithmheas timpeallachta. Déantar meastacháin AADT do thréimhsí 24 uair an chloig agus dá bhrí sin ní athróidh turais laistigh den tréimhse 24 uair an chloig chéanna, an tuar tráchta 24 uair an chloig.

D’ainneoin an fhachtóir seo, d’fhéadfadh sé go mbeadh tionchair tráchta ag méadú sa líon turas i rith na mbuaicuaireanta. D’fhonn an fhéidearthacht sin a thástáil, tugadh faoi anailís ar threochtaí tráchta stairiúla ar an M50 chun an t-athrú dóchúil sa trácht ó thaobh amuigh den bhuaicúair go dtí an bhuaicúair a chinneadh. Méadaíodh acmhainn an M50 go suntasach in 2012 tar éis blianta de phlódú. In uasghrádú an M50, méadaíodh an líon lánai i ngach treo ó 2 go 3 agus uasghrádaíodh roinnt acomhal go saorshreabhadh. Trí bhreathnú ar an gcaoi inar fheabhsaigh an t-uasghrádú M50 seo acmhainn (agus amanna turais níos giorra) tionchar ar an gcion tráchta a bhí ag taisteal sa bhuaicúair, is féidir athrú den chineál céanna a chur i bhfeidhm ar na tosca buaicuaire sa WRM. Léiríodh san anailís M50 méadú 20%-30% sa chion tráchta a thaistil i rith na buaicuaire díreach tar éis uasghrádú an bhóthair.

Rinneadh tástáil íogaireachta chun tionchar athraithe cosúil leis sa toisc buaicuaire a chinneadh tar éis an fhorbairt Tionscadail atá beartaithe a thabhairt isteach. Má chuirtear an fachtóir buaicuaireanta nuashonraithe seo i bhfeidhm ar Chás Déan Rud Éigin 2046, tiocfaidh méadú ar an moill iomlán ar an líonra ach tá meánluasanna ar fud an limistéir uirbeacha fós thart. 20% níos airde i gcomparáid leis an gcás Déan an Méid is Lú.

Tá athuainiú turas den chineál sin féideartha, agus dóchúil, mar thoradh ar phlódú laghdaithe. Léiríonn sé seo go mbainfidh an Tionscadal atá beartaithe amach a cuspóirí agus go mbeidh na tairbhí eacnamaíocha agus sóisialta níos leithne seo aici:

- Cuirfear amanna taistil níos giorra ar fáil do gach turas
- Feabhsófar iontaofacht am turais

6.8.3.7 *Athrú i Minicíocht Turais*

Go teoiriciúil, d’fhéadfadh déanamh turas ó chríos áirithe méadú nó laghdú mar thoradh ar athruithe san am taistil iomlán ar gach modh. Tá modúl minicíochta turais i samhla áirithe a ionsamhlaíonn an idirghníomhaíocht sin. Mar sin féin, go ginearálta, má chuirtear gach modh taistil (lena n-áirítear siúl agus rothaíocht) san áireamh i múnla (is é sin an cás don WRM), ní gá freagra minicíochta turais a áireamh mar is gnách go mbíonn aon mhéadú ar thurais de réir modha amháin mar thoradh ar aistriú modha ó mhodhanna eile. Go háirithe, meastar go bhfuil minicíocht turais buaicuaire mí-íogair le hathruithe i gcostas ginearálta taistil, mar go ndíorthaítear éileamh ar thaisteal go príomha ó ghníomhaíocht ag an gceann scríbe (mar shampla turais chuig an scoil nó áit oibre) seachas acmhainn an líonra iompair.

D’fhéadfadh roinnt minicíochta méadaithe tarlú do chuspóirí turais eile, idir-bhuaice cosúil le turasóireacht, fóillíocht agus gnó. Bheadh tairbhí eacnamaíocha suntasacha ag baint le méadú sna turais sin (turasóireacht nó siopadóireacht) ag eascirt as cur i bhfeidhm an Tionscadail do chathair na Gaillimhe agus do Réigiún an Iarthair.

6.8.3.8 *Athrú Pointe Tosaigh (Athruithe in Úsáid Talún)*

D’fhéadfadh athrú i bpátrúin úsáide talún a bheith mar thoradh ar thionscadail iompair trí fhorbairt eacnamaíoch a éascú nach mbeadh féideartha ar bhealach eile nó forbairtí nua suite i gceantair atá inrochtana go héasca leis an mbealach nua. Ansin, d’fhéadfadh trácht breise nó “spreagtha” a bheith mar thoradh ar na pátrúin úsáide talún athraithe a tharlaíonn de bharr an Tionscadail.

Folaítear sa bheartas reatha d’úsáid talún, a leagtar amach sa Chreat Pleanála Náisiúnta, don phleanáil spásúil a chuireann srian ar fhorbairt amach anseo i lonnaitheachtaí uirbeacha dlúithe lena dtacaíonn iompar poiblí. Go dlíthiúil, caithfidh gach údarás pleanála áitiúil agus réigiúnach cloí leis An Creat Náisiúnta Pleanála agus dá bhrí sin tá an samhaltú tuartha de chásanna Déan an Méid is Lú agus Déan Rud Éigin bunaithe ar thuartha daonra agus fostaíochta ailínithe le prionsabail NPF.

Caithfear cloí le treoirlínte An Chreata Náisiúnta Pleanála agus ní cheadófar na pátrúin úsáide talún neamh-inbhuanaithe a ndéantar cur síos orthu thuas is cuma má bhíonn nó mura mbíonn an fhorbairt bóthair atá beartaithe i bhfeidhm. Mar a aithnítear sa NPF, tá forfheidhmiú an phacáiste de bhearta iompair straitéiseacha atá sa SIG, mar aon le fás comhdhlúite a sholáthar i lár na cathrach agus feadh conairí iompair phoiblí, rithábhachtach do phleanáil cheart agus forbairt inbhuanaithe Cheantar Uirbeach na Gaillimhe.

6.8.3.9 *Achoimre ar Thrácht Spreagtha*

Mar a leagtar amach sna codanna thuas, rinneadh measúnú sa chur chuige samhaltaithe ar glacadh leis don Tionscadal ar chomhpháirteanna na tráchta spreagtha agus, dá bhrí sin, cuireadh é sin san áireamh i gcomhair fhorbairt, dhearadh agus mheasúnú an Tionscadail.

Mar a thugtar le fios thuas, mar a leagtar amach faoin NPF, gan trasnú abhann breise beidh an leibhéal plódaithe do gach modh iompair tromchúiseach agus chuirfeadh sé bac ar ghluaiseachtaí taistil ar an dá thaobh d’Abhainn na Gaillimhe. Is é an toradh a bheadh ar an bhfachtóir seo ná aonrú ceantair den chathair agus den chontae as sin ar deireadh, rud a bheadh mar chúis eile le hathlonnú gníomhaíochtaí amach ó lár na cathrach, laghdú sa raon deiseanna fostaíochta agus laghdú foriomlán i gcáilíocht saoil do chónaitheoirí na cathrach. Teipeann ar chás den sórt sin spriocanna forbartha inbhuanaithe An Chreata Náisiúnta Pleanála a bhaint amach. Dá réir sin, is léir an gá atá le trasbhealach abhann breise.

Léirítear sa mheasúnú ar thrácht spreagtha go mbeidh amanna turais feabhsaithe ar an líonra do gach modh, iompar poiblí san áireamh, má chuirtear i bhfeidhm an Tionscadal, go mbainfear trácht ó lár na cathrach, go bhfeabhsófar timpeallacht lár na cathrach agus go bhfeabhsófar sábháilteacht ar fud na cathrach. Léirítear i dTábla 6.30 thíos an chaoi a mbeidh tionchair dhearfacha ag gach comhpháirt de thaisteal spreagtha do Ghaillimh agus do Réigiún an Iarthair.

Tábla 6.30 Achoimre ar Éileamh Spreagtha agus Tionchair an Tionscadail

An cineál tráchta a chothófar	Tairbhí	Toradh
Trácht ar Mhalairt Slí	Timpeallacht níos sábháilte d'úsáideoirí bóthair leochaileacha Caighdeán an aeir níos fearr i lár na cathrach	Laghdú ar an trácht iomlán ar fud an líonra tar éis don tionscadal a bheith curtha i bhfeidhm i.e. Droichead na gCúig Chéad (33%), R336 Bóthar Bhearna (50%), R337 Bóthar Bhaile an Rí (45%), R338 Bóthar Shéamais Uí Chuirce (30%), Bóthar na Páirce Móire (37%), N59 Bóthar an Chaisleáin Nua Uachtarach (26%), Droichead Uí Bhriain (26%), Droichead Wolfe Tone (27%)
Athrú Modha	Timpeallacht níos sábháilte d'úsáideoirí bóthair leochaileacha	Laghdú 25% ar chiliméadar HGV laistigh de thródam N6/R338 le linn buaic-amanna
Athrú ar an gCeann Scribe	Feabhas ar nascacht Soir-Siar na cathrach agus an réigiúin Rochtain fheabhsaithe ar sheirbhísí tábhachtacha	Laghdú suas le 40% i moill thar líonra na cathrach agus dá bhrí sin feabhas ar rochtain ar phríomhsheirbhísí ar nós ospidéal agus oideachais
Athrú ar Am taistil	Mar thoradh ar amanna taistil níos giorra do gach modh agus cuspóir beidh cáilíocht saoil níos fearr agus tairbhí eacnamaíocha mar go gcaithfidh daoine níos lú ama sa trácht	Laghdú thart ar 15% i meánamanna turais sa bhuaicthréimhse

An cineál tráchta a chothófar	Tairbhí	Toradh
Méadú i Minicíocht Turais	D'fhéadfadh turais fóillíochta agus turasóireachta sa réigiún méadú mar gheall ar laghdúithe in Amanna Turas isteach chuig an gcathair, agus timpeall na cathrach, mar aon leis an laghdú i dtrácht agus timpeallacht fheabhsaithe i lár na cathrach.	Tairbhí sóisialta agus eacnamaíocha níos leithne nach dtomhaistear sa Bhreithmheas Costas is Anailise
Athrú ar Thúsphointe (a mbeidh pátrún úsáide talún éagsúil mar thoradh air)	Cinntear sa Chreat Pleanála Náisiúnta go dtarlaíonn pleanáil úsáide talún amach anseo ar bhealach comhdhlúite agus inbhuanaithe i ngach cás (is cuma má bhíonn nó nach mbíonn an Tionscadal ann)	Má chuirtear forbairtí ar chonairí iompair inbhuanaithe, tiocfaidh méadú ar thaisteal inbhuanaithe laistigh den chathair

Cé go gcabhróidh soláthar an Tionscadail ina aonar, ann féin, le baint amach cuspóirí an Tionscadail mar atá leagtha amach i gCaibidil 3 den TMTT nuashonraithe seo, cuideoidh an soláthar i gcomhthéacs Straitéis Iompair na Gaillimhe, an Chreata Pleanála Náisiúnta (mar a shamhlaítear) agus an Plean Gnímh don Aeráid, chun aon éifeachtaí diúltacha a d'fhéadfadh a bheith ag trácht spreagtha a mhaolú. Is tionchair dhearfacha shuntasacha iad na torthaí a chuirtear i láthair sa tábla thuas.

Soláthróidh seachadadh an Tionscadail mar chroí-chomhpháirt de Straitéis Iompair na Gaillimhe níos mó spáis agus tosaíochta i lár na cathrach do mhodhanna taistil inbhuanaithe, áit nach féidir tosaíocht nó deighilt a sholáthar mar gheall ar easpa spáis.

Maidir le tionchair fhéideartha an Tionscadail ar shraoilleáil uirbeach, leagtar béim beartais mór nua ar 'Chreat Pleanála Náisiúnta' an Rialtais, ag díriú ar fhás amach anseo i láithreáin athfhorbraíochta i gceantair uirbeacha agus feadh bealaí iompair phoiblí d'fhonn pátrúin taistil inbhuanaithe a chur chun cinn. Tá forbairtí beartaithe mórsála le déanaí i lár na cathrach, ar nós forbairt Oifige/Miondíola mórsála ag Cé Bonham agus athfhorbairt ar Stáisiún Ceannt mar fhorbairt mhór úsáid mheasctha, ag teacht leis na prionsabail forbartha inbhuanaithe seo sa Chreat Náisiúnta Pleanála.

Tacóidh seachadadh daonra na cathrach agus an chontae amach anseo i bhfoirmeacha uirbeacha comhdhlúite de réir riachtanais An Chreata Náisiúnta Pleanála le hinfheistíocht i mbonneagar inbhuanaithe agus cuirfidh sé teorainn le sraoilleáil uirbeach i gcathair na Gaillimhe agus a ceantar máguaird.

I gcomhthéacs an Phlean Gníomhaíochta Aeráide, cé go n-eascaíonn an tionscadal méadú beag ar sciar modha gluaisteáin nuair a chuirtear i bhfeidhm é ina aonar, nuair a chuirtear an Tionscadal chun feidhme in éineacht le bearta bainistíochta éilimh a theastaíonn chun ailíniú le CAP24, níl aon athrú ar sciar mhodh an ghluaisteáin. Léirítear leis an bhfachtóir seo nach n-eascaíonn an Tionscadal aistriú modha go dtí an gluaisteán nuair a thugtar isteach bearta bainistíochta éilimh.

6.9 Bearta Maolaithe

6.9.1 Céim na Tógála

Mar a léiríodh, beidh tionchair tráchta shealadacha sa ghearrthréimhse ar an líonra bóithre áitiúil ag an Tionscadal. Tríd an bPlean um Bainistiú Comhshaoil Tógála, in Aguisín A.7.5 den tuarascáil seo, cinntear go mbeidh íoslaghdu ar na tionchair tráchta tógála trí rialú a dhéanamh ar na bealaí amach agus isteach chuig na láithreáin agus ar na láithreáin féin, bealaí oiriúnacha tarlaithe a aithint, úsáid bóithre áitiúla a íoslaghdu. Ina theannta sin, tá na sonraí a theastaíonn sa Phlean um Bainistiú Trácht Tógála (CTMP), chun tionchar tráchta na n-oibreacha tógála a bhainistiú agus a rialú, ar fáil freisin i gCuid 12 d'Aguisín A.7.5. Leagtar amach sa CTMP teorainneacha agus bearta monatóireachta do gach saincheist a bhaineann le trácht tógála lena n-áirítear, ach gan a bheith teoranta do, rochtain agus bealach amach láithreáin, bábhúin tógála, comharthaí bainistíochta tráchta agus teorainneacha luais, soláthar do choisithe agus rothaithe, soilsiú, páirceáil, glanadh feithiclí agus bóithre, dúnadh bóithre agus cumarsáid.

6.9.2 An Chéim Oibríochta

Mar achoimre, de réir samhaltú tráchta don bhliain tosaigh (2031) agus don bhliain dearaidh (2046) léirítear nach bhfuil aon mhórtionchar tráchta agus dá bhrí sin ní gá bearta maolaithe. Is tionchair dhearfacha shuntasacha iad na torthaí a chuirtear i láthair i Tábla 6.30 thuas.

6.10 Tionchair iarmharacha

6.10.1 Céim na Tógála

Nuair a bheidh na bearta maolaithe atá aitheanta á gcur i bhfeidhm, ní bheidh aon mhórtionchar sa tréimhse tógála den Tionscadal.

6.10.2 An Chéim Oibríochta

Beidh athruithe ar an líonra bóithre áitiúil, réigiúnach agus náisiúnta agus ar shruth tráchta i ngeall ar an Tionscadal. Mar thoradh ar an obair samhaltaithe a rinneadh chun na tionchair tráchta a mheas, léirítear go mbeidh tairbhe dhearfach tráchta ar an iomlán ag baint leis an Tionscadal. Ina theannta sin, trí spás bóithre a shaoradh i Lár na Cathrach agus a phurláin, cuirfidh an Tionscadal buntáistí ar fáil do sheirbhísí iompair phoiblí atá ann cheana féin agus do bhealaí siúlóide agus rothaíochta ar an ngréasán bóithre áitiúil agus réigiúnach in aice láimhe agus bearta eile atá molta ag Straitéis Iompair na Gaillimhe atá ann cheana féin.

Mar a léirítear san anailís atá sa chaibidil seo, áirítear ar na tionchair iarmharacha a bhaineann le cur i bhfeidhm an Tionscadail – ar tairbhí dearfacha iad:

- Tá tairbhe mhór le baint as an Tionscadal maidir le brú tráchta i gCathair na Gaillimhe a laghdú sna maidineacha agus ag buaicuair na Maidine chomh maith le laghdú a dhéanamh ar amanna aistir
- Laghdaíonn an Tionscadal an mhoill líonra go mór (idir laghdú 30% - 45% ar bhuaicuaireanta) trí roinnt scrogaill tráchta a bhaint
- Beidh laghdú 33% sa trácht ar Dhroichead na gCúig Chéad mar thoradh ar an Tionscadal, agus laghdú 25% ar chiliméadar HGV laistigh den tródaim N6/R338 reatha, a mhéadóidh acmhainn i lár na cathrach le tacú leis an tosaíocht do bhearta taistil inbhuanaithe
- Laghduithe AADT lasmuigh de scoileanna as a dtiocfaidh feabhas ar cháilíocht an aeir sna láithreacha seo
- Trácht a bhaint de lár na cathrach go háirithe HGVanna as a dtagann feabhas ar shábháilteacht ar fud na cathrach
- Is é an toradh a bheidh ar an tionscadal ná amanna turais feabhsaithe ar fud an ghréasáin do gach modh iompair poiblí san áireamh
- Laghduithe AADT feadh bóithre atá beartaithe chun freastal ar bhealaí nua bus mar chuid de ghréasán BusConnects an NTA agus nach bhfuil láná bus reatha acu, nó aon bhonneagar tosaíochta bus atá beartaithe faoin GTS reatha
- Sábháladh thart ar amanna taistil ar dhromlach an N6/R338 atá ann faoi láthair. 40% le linn buaic-tréimhsí
- Is é an toradh a bhíonn ar an tionscadal ná laghdú idir 20% - 30% ar líon na n-acomhal a oibríonn ag nó gar d'acmhainn ar fud an limistéir uirbeach

Go deimhin, níltear ag súil le tionchair dhiúltacha iarmharacha tráchta.

6.11 Cás Plean Gníomhaithe ar son na hAeráide

6.11.1 Réamhrá

D'eisigh An Bord Pleanála Iarratas ar Fhaisnéis Bhreise (IFB) chuig Comhairle Chontae na Gaillimhe an 6 Nollaig 2023 (Tag: ABP-318220-23). Mar chuid den IFB, iarradh aighneacht i ndáil leis an bPlean Gnímh don Aeráid is déanaí, agus i ndáil le himpleachtaí Phlean Forbartha nua Chathair na Gaillimhe. Sonraíonn an aighneacht IFB torthaí an mheasúnaithe seo agus, ar mhaithe le héascaíocht tagartha, cuimsíonn an chuid seo achoimre ardleibhéil ar roinnt de na príomhthorthaí. Chun tuilleadh sonraí a fháil maidir leis an measúnú, ba cheart tagairt a dhéanamh don doiciméad dar teideal *‘Oibleagáidí faoi Alt 15 den Acht um Ghníomhú Aeráide agus um Fhorbairt Ísealcharbóin 2015 (arna leasú) agus aighneachtaí i ndáil leis an bPlean Gníomhaithe ar son na hAeráide 2024’* atá i gCuid IV de Thuarascáil Fhreagra IFB 2025.

6.11.2 Plean Gníomhaithe ar son na hAeráide 2024

Foilsíodh Plean Gnímh don Aeráid 2024 (CAP24) ar dtús an 20 Nollaig 2023 agus d'fhormheas an Rialtas an leagan deiridh an 21 Bealtaine 2024. Mar sin, amhail ar dháta chur isteach an TMTT nuashonraithe seo, is é CAP24 an Plean Gnímh don Aeráid is déanaí a formheasadh agus úsáidtear é don mheasúnú seo.

Is é CAP24 an tríú nuashonrú bliantúil ar Phlean Gnímh don Aeráid na hÉireann. Is é cuspóir an Phlean Gnímh don Aeráid treochlár gníomhaíochtaí a leagan amach a chumasóidh d'Éire ar deireadh a cuspóir náisiúnta aeráide a bhaint amach, is é sin an t-aistriú chuig geilleagar atá athléimneach ó thaobh na haeráide de, atá saibhir ó thaobh na bithéagsúlachta de, inbhuanaithe ó thaobh an chomhshaoil de agus neodrach ó thaobh aeráide de a shaothrú agus a bhaint amach tráth nach déanaí ná deireadh na bliana 2050. Tá CAP24 ar aon dul leis na buiséid charbóin ar fud an gheilleagair agus leis na huasteorainneacha astaíochtaí earnála a d'aontaigh an Rialtas i mí Iúil 2022, atá ceangailteach ó thaobh dlí.

Cuimsíonn CAP24 na Príomhtháscairí Feidhmíochta (KPI) seo a leanas maidir leis an earnáil iompair:

- Tá laghdú 50% ar astaíochtaí a bhaineann le hiompar i gcomparáid le leibhéil 2018, spriocdhírthe faoi 2030
- Laghdú 20% ar líon iomlán na gciliméadar feithicle i gcomparáid leis an gcás Gnó mar is Gnách (BaU) 2030

Ciallaíonn an cás Gnó-mar-Gnách (BAU) go héifeachtach go leanfar de na treochtaí/beartas reatha, i.e., in éagmais CAP.

Díríonn CAP24 ar laghdú 20% ar leibhéal ciliméadar feithicle BAU 2030, i gcoinne laghdú 20% ar an leibhéal reatha nó 2018 de chiliméadar feithicle iomlán (mar a chuirtear i bhfeidhm ar spriocanna laghdaithe astaíochtaí).

Ba chóir a thabhairt faoi deara freisin gur spriocanna náisiúnta iad seo agus ní chiallaíonn siad gur cheart go mbeadh 20% níos lú ciliméadar á thaisteal mar thoradh ar aon tionscadal aonair ann féin. Níl spriocanna réigiúnacha agus torthaí réamh-mheasta do Ghailimh nó ceantair eile san áireamh i CAP24.

Cás réamhaisnéise 2030 is ea an cás BAU a ghlacann le leibhéal áirithe bonneagair iompair, bunaithe ar scéimeanna ar dócha go dtógfáir iad faoi 2030 i gcomhréir leis an bPlean Forbartha Náisiúnta. Ní chuimsíonn sé scéimeanna tiomanta iompair amháin, a d'fhéadfaí a shainmhíniú mar iad siúd atá trí phróisis formheasta reachtúla cheana féin agus a bhfuil cead pleanála acu chun dul ar aghaidh.

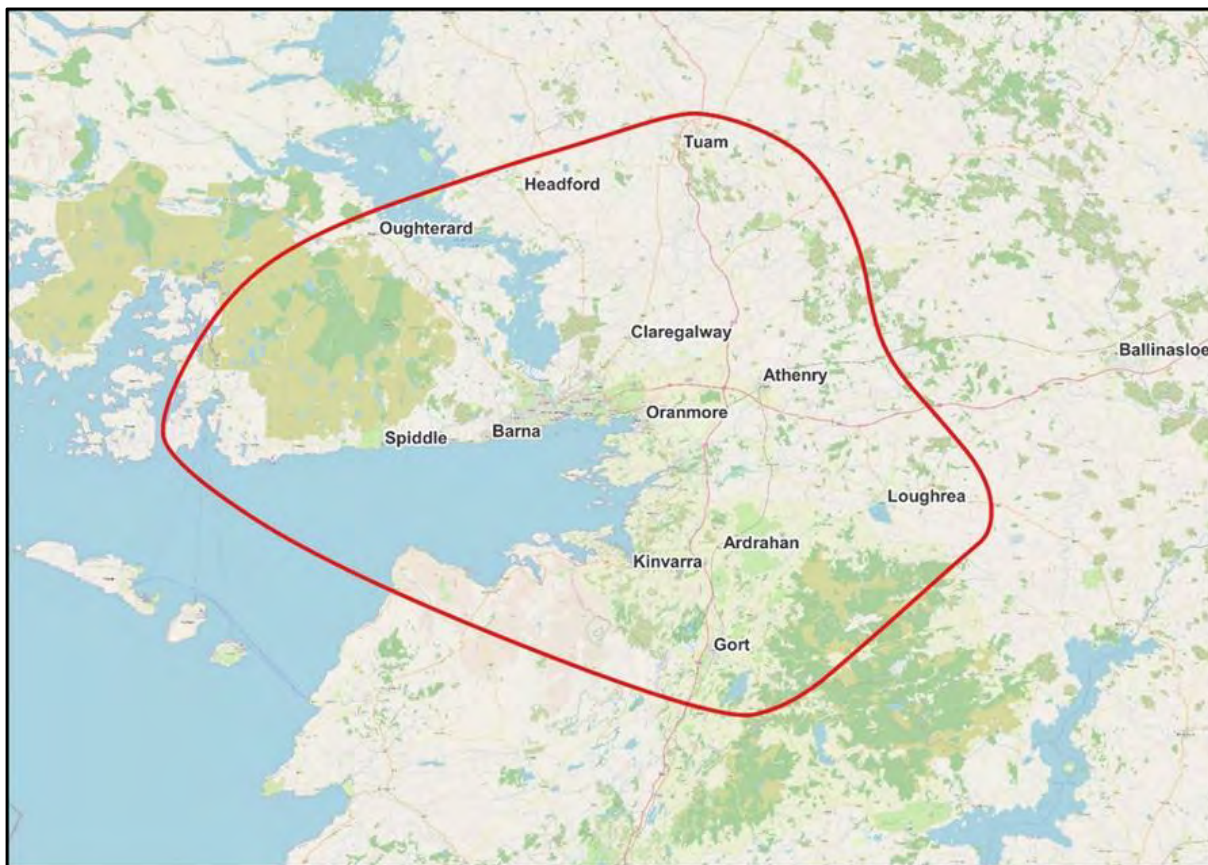
Laistigh de CAP, úsáidtear an cás BAU seo mar thagarmharc don KPI laghdaithe ciliméadar feithicle agus ansin déantar é a chur i gcomparáid le cás Déan Rud Éigin CAP ina bhfuil sraith beart bainistithe éilimh, ar scála a d'athródh iompraíochtaí taistil agus roghanna modhanna taistil agus a bhainfeadh amach ar deireadh thiar an laghdú 20% ar sprioc iomlán na gciliméadar feithicle.

Chun an tionscadal a mheasúnú i gcomhthéacs CAP24, rinneadh an dá KPI seo a chainníochtú i geachtadh samhaltaithe iompair agus cuirtear na torthaí i láthair thíos.

6.11.3 Torthaí Measúnaithe an Phlean Gnímh don Aeráid

6.11.3.1 *Laghdú ar Astaíochtaí*

Déantar an KPI um laghdú astaíochtaí a thomhas trí na leibhéil idir cás DS CAP 2030 agus cás 2018 a chur i gcomparáid. Glacadh leis an limistéar geografach a úsáideadh chun críocha na comparáide seo mar Limistéar Tionchair¹⁰ an Tionscadail. Léirítear an limistéar sin i Pláta 6.20 thíos.



Pláta 6.20 Réimse Tionchair an Tionscadail – a Úsáidtear chun Astuithe a Laghdú

Nuair a dhéantar comparáid idir an cás CAP Déan Rud Éigin agus cás 2018, tá tuairim is. Laghdú 43% ar astaíochtaí feithiclí don limistéar geografach thuas. Cé nach bhfuil an figiúr seo ag baint leis an sprioc 50% atá leagtha amach i CAP24 a bhaint amach, léiríonn sé gur féidir laghdú suntasach ar astaíochtaí a bhaint amach leis an Tionscadal i bhfeidhm, agus ag an am céanna freastal ar thart ar mhéadú 30% ar an leibhéal daonra ar fud an limistéir uirbeach faoi 2030, i gcomparáid le leibhéil 2016.

6.11.3.2 *Ciliméadair Feithicle a Laghdú*

Déantar an KPI um laghdú ciliméadar feithicle a thomhas trí chomparáid a dhéanamh idir na ciliméadar a taistealaíodh i gcás CAP Déan Rud Éigin 2030 agus cás BAU 2030. Mar a luadh cheana, áirítear an N6 GCRR atá beartaithe i gcás BAU freisin. Baineadh úsáid as an limistéar geografach céanna i gcomhréir leis an KPI um laghdú astaíochtaí. Léiríonn Tábla 6.31 thíos an chomparáid idir na ciliméadair a taistealaíodh de réir an chineáil feithicle, thar lá iomlán 24 uair an chloig.

¹⁰ An limistéar ina mbíonn athruithe ar shruthanna tráchtá de thoradh an tionscadail

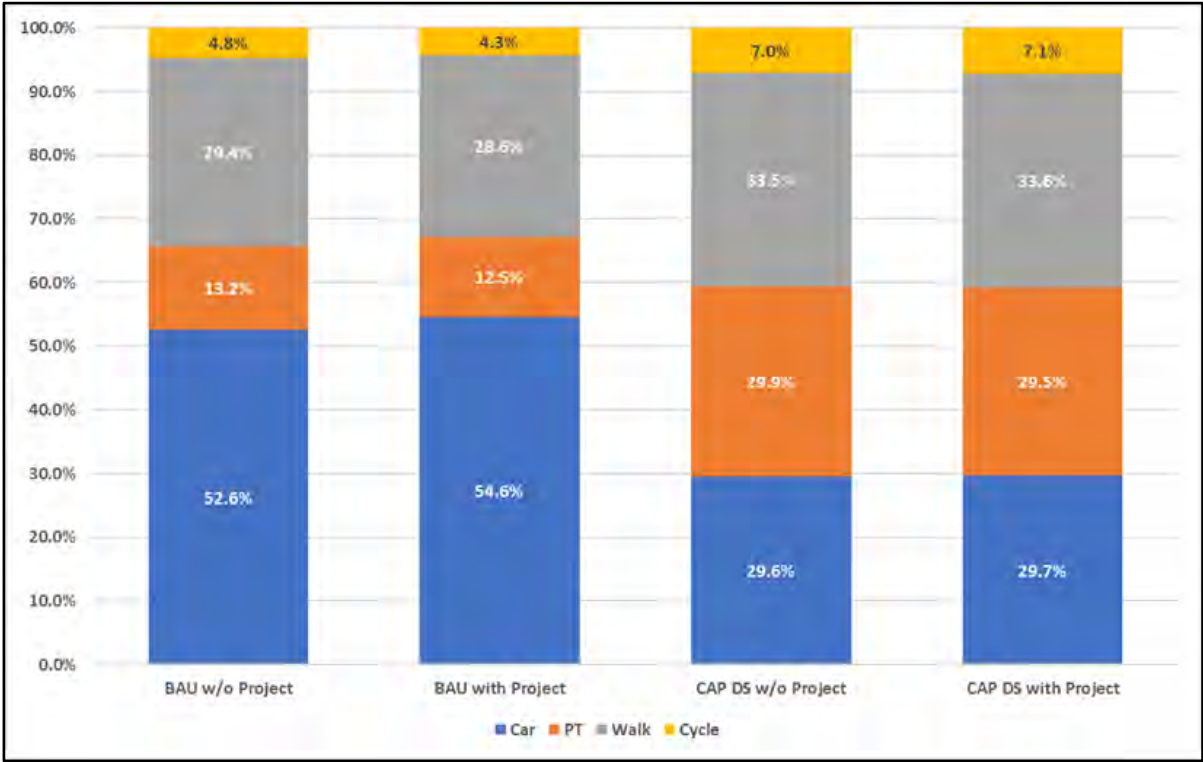
Tábla 6.31 Comparáid maidir le Laghdú Ciliméadar Feithicle

Cineál Feithicle	2030 BaU	2030 CAP DS	Difríocht (%)
Carranna	5804590	4770659	-18%
LGVanna	432,041	427,581	-1%
HGVanna	456,865	453,370	-1%
Iomlán	6693494	5651608	-16%

Léiríonn an tábla thuas gurb é 18% an laghdú ar chiliméadar gluaisteán, agus is é 16% an laghdú iomlán ciliméadar feithicle. Is amhlaidh arís atá na figiúirí sin díreach faoi bhun na sprice náisiúnta 20% a leagtar amach in CAP24, léiríonn siad laghdú suntasach agus freastal ann freisin do mhéadú tuairim is 30% ar leibhéal an daonra ar fud an mhórchéantair uirbhigh faoi 2030, le hais leibhéil na bliana 2016.

6.11.3.3 Comparáid Sciar Modha

Baineadh KPI sciar modha breise, leis an Tionscadal agus gan é, chun tuiscint níos fearr a fháil ar a fheidhm agus ar a thionchar faoi gach cás. Léirítear i Pláta 6.21 thíos an chomparáid sciar modha don limistéar uirbeach le linn buaicuaireanta AM.



Pláta 6.21 Comparáid Sciar Modha - Tionchar an Tionscadail

Sa chás BAU (an chéad dá bharr sa ghráf), feiceann sciar modha an ghluaisteáin (barraí gorma) laistigh den limistéar uirbeach méadú 2% (52.6% vs 54.6%) nuair a chuirtear an Tionscadal san áireamh. Cé gur cuireadh bearta bainistíochta éilimh CAP DS san áireamh (an tríú agus an ceathrú barra sa ghráf), laghdaítear sciar modha an ghluaisteáin thart ar 25% go dtí 29.6% (barra gorm, b'ionann é agus 52.6% roimhe sin in BAU gan tionscadal agus 54.6% i BAU leis an tionscadal) sa chás gan Tionscadal. Tá an méadú 2% seo ar sciar modha an ghluaisteáin idir na cásanna BAU “le Tionscadal” agus “gan tionscadal” i.e. gan CAP, de bharr meascán de chúiseanna, ar an gcéad dul síos go bhfuil leibhéal tráchta spreagtha ann. Féachtar go sonrach i gCuid 6.8 den chaibidil seo ar thrácht spreagtha agus tionchar an Tionscadail.

Sa chás CAP DS “le Tionscadal”, tá sciar modha an ghluaisteáin (barra gorm) gan athrú i ndáiríre (29.7%) i gcomparáid leis an gcás coibhéiseach “gan Tionscadal” (29.6%), rud a chiallaíonn nach n-éascaíonn an Tionscadal aistriú modha go dtí an carr nuair a thugtar isteach na bearta bainistithe éilimh.

Scrúdaíonn Cuid 6.8 cuid de na bunchúiseanna trí bhreathnú ar phróifíl na dtiománaithe a leanann ar aghaidh ag baint úsáide as an Tionscadal, nuair a thugtar isteach bearta bainistíochta éilimh CAP DS.

6.12 Achoimre

Léiríonn an anailís mhionsonraithe atá déanta, mar a shonraítear sa chaibidil seo, go soiléir go dtiocfaidh buntáistí suntasacha as cur i bhfeidhm an Tionscadail ó thaobh oibriú acomhail, feidhmíocht líonra agus coigilteas ar amanna turais. Trí bhealach malartach thart ar an gcathair a sholáthar, beidh laghdú ar na leibhéil tráchta agus brú tráchta i lár na cathrach mar thoradh ar an Tionscadal.

Beidh tionchar tráchta amháin suntasach mar thoradh ar thabhairt isteach an Tionscadail ar bhealach amháin, nuair a thomhaisfear é in aghaidh ceann de na príomhtháscairí feidhmíochta. Mar a thagraítear dó i gCuid 6.6.1.1, tá baint ag an bhfachtóir seo le ham turais ar bhealach amháin sa bhuaicphointe 2046 AM agus, as a dtagann méadú ar am turais feadh bealaigh amháin de bharr go laghdaítear scrogaill laistigh den chathair sa Tionscadal agus cuireann sé ar chumas tráchta dul ar aghaidh níos rianúla tríd an líonra.

Léiríonn anailís RFC sna buaicthréimhsí taistil gurb é an toradh a bhíonn ar an tionscadal ná laghdú idir 20% - 30% ar líon na n-acomhal a oibríonn ag nó gar d’acmhainn ar fud an limistéir uirbeach. Ar an gcaoi chéanna, laghdaítear amanna turais ar bhealaí tábhachtacha timpeall, agus isteach sa chathair i rith buaicthréimhsí mar gheall ar an Tionscadal a thabhairt isteach. Mar shampla, sábháiltear thart ar am taistil ar dhromlach an N6/R338 atá ann cheana féin. 40% le linn buaicthréimhsí, tar éis tabhairt isteach an Tionscadail.

Is é an toradh a bhíonn ar an tionscadal as féin ná méadú ar na ciliméadar feithicle a taistealaíodh mar atá léirithe ag an méadú 5% - 7% le linn na mbuaicuaireanta. Tá méadú 2% ar sciar mhodh an ghluaisteáin sa dá bhuaicuaireanta freisin. Rinneadh tuilleadh anailíse ar na harduithe seo i gCuid 6.8, a scrúdaigh na cúiseanna taobh thiar de thrácht spreagtha.

Mar sin féin, agus go suntasach, léirigh na torthaí ó thástáil íogaireachta an Phlean Gnímh don Aeráid, nuair a chuirtear an Tionscadal i bhfeidhm in éineacht le bearta bainistíochta éilimh, atá deartha chun cabhrú le spriocanna CAP24 a bhaint amach, nach bhfuil aon athrú ar sciar mhodh an ghluaisteáin. Dá réir sin, ní éascaíonn an Tionscadal d’aistriú córa iompair nuair a thugtar isteach na bearta bainistíochta éilimh ar a dtugtar cuntas i gCuid 6.11.

Mar chuid thábhachtach de Straitéis Iompair na Gaillimhe 2016, rachaidh an Tionscadal i ngleic le saincheisteanna plódaithe na cathrach agus leis na tionchair dhiúltacha dá bharr. Go háirithe, trí laghdú a dhéanamh ar líon na ngluaisteán agus HGVanna ar na bóithre laistigh de lár na cathrach agus an ceantar máguaird, feabhsóidh an Tionscadal sráid-dreacha agus éascófar úsáid mhéadaithe modhanna gníomhacha agus ar an gcóras iompair phoiblí. Dá bhrí sin, spreagfar agus cuideofar le níos mó taistil inbhuanaithe.

Gan an fhorbairt Tionscadail, áfach, leanfaidh dálaí tráchta i lár na cathrach ag dul in olcas agus dá bharr beidh sé níos deacra dul trasna na cathrach. Thar am beidh tionchar ag an ngluaiseacht shrianta seo ar rogha dhaoine maidir le cónaí agus le hobair, déanfar rogha cónaí agus oibriú ar thaobh amháin nó ar an taobh eile den chathair de réir mar a mhéadaítear ar an moill dul trasna na cathrach. Leis an athrú ar an iompraíocht taistil agus leis an deireadh le turais, cuirfear srian ar fhorbairt eacnamaíoch Chathair na Gaillimhe agus an cheantair máguaird. Cuirfidh an Tionscadal an acmhainn ar fáil a theastaíonn do gach cineál iompair i nGaillimh le tacú le fás eacnamaíoch sa todhchaí.

Tríd is tríd, tar éis breithniú a dhéanamh ar na fachtóirí go léir a bhaineann leis an anailís atá in TMTT 2018 a thabhairt cothrom le dáta, is é an chonclúid go mbeidh tionchair dhearfacha shuntasacha mar thoradh ar an Tionscadal nuair a dhéanfar é a mheasúnú in aghaidh KPIanna ábhartha agus go laghdófar leibhéil tráchta agus brú tráchta laistigh den chathair agus go soláthróidh sé cáilíocht beatha níos fearr do mhuintir na cathrach agus go soláthróidh sé timpeallacht i bhfad níos sábháilte le maireachtáil ann.

Go deimhin, tá léiriú amháin de bhuntáistí comhshaoil foriomlána á soláthar ag laghduithe AADT lasmuigh de scoileanna, rud a fheabhsóidh cáilíocht an aeir sna láithreacha seo. I dtarmaí tairbhí iompair, cuirfidh na laghduithe AADT ar feadh bóithre atá beartaithe chun freastal ar bhealaí nua bus mar chuid de ghréasán

BusConnects an NTA agus nach bhfuil lánaí bus ann faoi láthair le hamanna turais níos iontaofa d'úsáideoirí bus ar fud na cathrach áit nach bhfuil aon bhonneagar tosaíochta bus reatha nó beartaithe.

De réir Iarratas an Bhoird Pleanála ar Fhaisnéise Bhreise (IFB) chuig Comhairle Chontae na Gaillimhe an 6 Nollaig 2023 (Tag: ABP-318220-23), iarradh aighneacht maidir leis an bPlean Gnímh don Aeráid is déanaí agus impleachtaí Phlean Forbartha Chathair na Gaillimhe nua. Áiríodh san aighneacht measúnú ar an Tionscadal i gcoinne na spriocanna atá leagtha amach i CAP24 don earnáil iompair. Rinneadh an measúnú maidir leis an mbonneagar atá i Straitéis Iompair na Gaillimhe 2016 (GTS), toisc go léiríonn GTS 2016 an straitéis iompair reatha do Ghaillimh ar glacadh léi agus go bhfuil a moltaí ionchorpraithe i bPlean Forbartha Chathair na Gaillimhe 2023-2029.

Léiríodh i dtorthaí an mheasúnaithe, nuair a tugadh isteach bearta bainistíochta éilimh, go raibh thart ar. Laghdú 43% ar astuithe feithiclí, i gcomparáid le 2018 don limistéar a ndearnadh measúnú air. Maidir leis an KPI laghdaithe ciliméadar feithicle i CAP24, léirigh na torthaí go bhféadfaí laghdú iomlán 16% a bhaint amach i gcoinne an cháis Gnó mar is Gnách.

Léiríonn an tacar sonraí atá leagtha amach sa chaibidil seo gur féidir laghduithe suntasacha a bhaint amach mar thoradh ar chur i bhfeidhm an Tionscadail maidir le spriocanna náisiúnta a bhaint amach, agus an Tionscadal i bhfeidhm, fiú amháin i gcomhthéacs freastal comhuaineach ar thart ar Méadú 30% ar leibhéal an daonra ar fud an limistéir uirbeach faoi 2030, i gcomparáid le leibhéal 2016.