

MAIDIR LE HIARRATAS CHUIG

AN mBORD PLEANÁLA

AR CHEADÚ (I) CHUARBHÓTHAR N6 CHATHAIR NA
GAILLIMHE DE BHUN ALT 51 D'ACHT NA mBÓITHRE 1993
(ARNA LEASÚ); (II) SCÉIM MÓTARBHEALAI
GH CHUARBHÓTHAR N6 CHATHAIR NA GAILLIMHE 2018; agus
(III) SCÉIM BÓTHAIR CHOSANTA CHUARBHÓTHAR N6
CHATHAIR NA GAILLIMHE 2018

Tag. ABP ABP-302848-18 agus ABP-302885-18

ÉISTEACHT Ó BHÉAL

RÁITEAS Fianaise

Freagairtí ar Agóidí/Aighneachtaí faoi Thrácht agus
Iompar

le

Andrew Archer, BEng (Onór.) CEng MIEI, SYSTRA Ltd

Agus cuidithe ag

**David Conlon, BA (Onór.) san Eacnamaíocht, MRUP, Chartered Institute of
Highways and Transport, Gairmí Cairte Pleanála Iompair**

18 Feabhra 2020

1. Cáilíochtaí agus Taithí

1.1 An Príomhphleanálaí Iompair

- 1.1.1 Andrew Archer is ainm dom. Is Pleanálaí agus Stiúrtóir Iompair mé le SYSTRA in Éirinn. Tá céim baitsiléara san Innealtóireacht Shibhialta agam ó Ollscoil Southampton sa Ríocht Aontaithe. Tá mé i mo bhall d’Institiúid Innealtóirí na hÉireann agus is Innealtóir Cairte mé. Freastalaím mar chomhalta coiste freisin ar chraobh na hÉireann den Transport Planning Society.
- 1.1.2 Tá breis is 20 bliain taithí agam sa phleanáil iompair, innealtóireacht, samhaltú agus sa mheasúnú scéime. Ba chomhairleoir iompair agus tráchta mé ar réimse leathan tionscadail iompair san earnáil phoiblí agus phríobháideach lena n-áirítear: measúnaithe scéime mórbhealaigh, measúnaithe scéimeanna iompair phoiblí, máistirphleananna forbartha, pleananna creatlaí iompair agus dearaí coincheapúla de scéimeanna bonneagair iompair.
- 1.1.3 Tá mé i mo bhall freisin d’fhoireann Creatlaí Seirbhísí Samhaltaithe an Údaráis Náisiúnta Iompair a d’fhorbair sraith de Shamhlacha Iompair Réigiúnacha a chuimsíonn gach cathair mhór in Éirinn.
- 1.1.4 Ó 2016 i leith, tá mé freagrach as samhaltú agus measúnú ar thionscadail uirbeacha chasta lena n-úsáidim Samhlacha Iompair Réigiúnacha an Údaráis Náisiúnta Iompair. San áireamh leo sin tá Straitéis Iompair na Gaillimhe, Máistirphleananna Iompair i gcomhair naoi bPlean Ceantair Áitiúil i gCathair Chorcaí, Athbheochan Uirbeach Chathair Luimnigh - Tionscadal Shráid Uí Chonaill, Crios Forbartha Straitéisí Chluain Bhuiríosa agus Straitéis Iompair Fhionnghlas Theas.

1.2 Pleanálaí Sinsearach Iompair

- 1.2.1 David Conlon is ainm dom. Is Pleanálaí Iompair agus Comhlach mé le SYSTRA in Éirinn. Tá céim baitsiléara san Eacnamaíocht agus Tíreolaíocht agam ó Choláiste na Tríonóide, Ollscoil Bhaile Átha Cliath agus céim Máistir sa Phleanáil Réigiúnach agus Uirbeach ón gColáiste Ollscoile, Baile Átha Cliath. Tá mé i mo bhall den Chartered Institute of Highways and Transport agus is Gairmí Cairte Pleanála Iompair mé.
- 1.2.2 Tá breis is 12 bhliain taithí agam sa phleanáil iompair, sa samhaltú agus sa mheasúnú scéime. D’oibrigh mé mar phríomhshamhaltóir agus mar phríomh-mheasúnóir ar réimse leathan tionscadail iompair san earnáil phoiblí agus phríobháideach lena n-áirítear: measúnaithe scéime mórbhealaigh (uasghrádú N55 Baile Átha Luain go Baile Uí Mhatháin, scéim uasghrádaithe N11/M11 Acomhail 4 go 14), measúnaithe scéimeanna iompair phoiblí, anuas ar réimse leathan tionscadail forbartha samhla áitiúla agus réigiúnacha.
- 1.2.3 Tá mé faofa chun bogearraí samhaltaithe an Údaráis Náisiúnta Iompair a úsáid agus ba bhainisteoir tionscadail mé ar Shamhail Réigiúnach an Oirdheisceart agus ba chomhairleoir teicniúil mé ar fhorbairt Shamhail Réigiúnach an Iarthair.

2. Ról san Fhorbairt Bóthair atá Beartaithe

- 2.1 Ba é ról SYSTRA san fhorbairt bóthair atá beartaithe measúnachtaí iompair agus tráchta a dhéanamh le haghaidh Chéim 1: Staidéir Choincheapa agus Indéantachta, Chéim 2: Roghnú Bealaí agus Chéim 3: Tuarascálacha Samhaltaithe Tráchta a dhearadh, mar aon le measúnacht tráchta a ullmhú chun tacú le Tuarascáil na Measúnachta Tionchair Timpeallachta (TMTT), a cuireadh faoi bhráid an Bhoird Pleanála mar chuid den iarratas i mí Dheireadh Fómhair 2018.
- 2.2 Bhí baint ag SYSTRA freisin leis an measúnacht iompair ar Straitéis Iompair na Gaillimhe a ullmhaíodh ó mhí Iúil 2015 go dtí mí Lúnasa 2016 inar oibrigh Comhairle Chontae na Gaillimhe, Comhairle Cathrach na Gaillimhe agus an tÚdarás Náisiúnta Iompair i gcomhpháirt chun fíis iompair a fhorbairt do Ghaillimh ina n-oibríonn na gnéithe iompair ar fad le chéile chun réiteach inmharthana comhtháite a bhaint amach.

3. Príomhcheistanna maidir le trácht agus iompar

3.1 Achoimre TMTT

- 3.1.1 Glactar leis gur léadh Caibidil 6 den TMTT ina hiomláine agus ní dhéantar aithris uirthi anseo. Chun cabhrú leis an mBord a mhachnamh a dhéanamh ar an iarratas seo i gcomhair Ceada agus ar mhaithe le háisiúlacht na rannpháirtithe go léir ag an éisteacht seo, tugtar achoimre ghairid thíos ar na príomh-mhéireanna a bhaineann leis an measúnú ar thrácht agus iompar ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe agus a mhionsonraítear i gCaibidil 6 den TMTT.
- 3.1.2 Cuirtear na tionchair fhéideartha tráchta agus iompair a d'fhéadfadh éirí as an bhforbairt bóthair atá beartaithe i láthair i gCaibidil 6 den TMTT. Déantar doiciméadú sa TMTT ar ár measúnú agus luacháil ar na tionchair tráchta agus iompair straitéiseacha agus áitiúla a bhaineann leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe.
- 3.1.3 Rinneadh measúnú ar chásanna amach anseo don fhás íseal, fás meánach agus ardfhás chun tionchair na n-athruithe san éileamh taistil a léiriú (tuartha daonra agus fostaíochta go mór mar bhonn agus taca leis seo) ar an gconair bealaí tosaíochta atá ag teacht chun cinn, mar a dhéantar cur síos air in Alt 6.5 de Chaibidil 6 den TMTT. Úsáideadh na cásanna seo chun meastachán a dhéanamh ar thionchar na forbartha bóthair atá beartaithe ar an líonra iompair reatha agus sa todhchaí (i dtéarmaí amanna turais agus brú tráchta), chun cinneadh a dhéanamh cibé an raibh gá na tionchair sin a mhaolú (mar shampla an raibh gá do thuilleadh feabhsúchán ar acomhal áitiúil), agus chun na tionchair iarmharacha shuntasacha a bheadh ann tar éis an mhaolaithe a thuar. Leagtar amach an measúnú sin i gCuid 6.6 de Chaibidil 6 den TMTT.
- 3.1.4 Úsáideadh na torthaí samhaltaithe tráchta seo mar bhonn agus taca le measúinuithe comhshaoil don TMTT, lena n-áirítear, ach gan a bheith teoranta dóibh, cáilíocht aeir agus aeráide, torann agus creathadh, daoine, daonra agus sláinte an duine.

- 3.1.5 Aimsíodh san anailís (a bhfuil achoimre le fáil air i gCaibidil 6 den TMTT) nach mbeidh aon tionchar diúltach tráchta a bhfuil aon suntas mór leis mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach. Taispeántar san anailís tionchair tráchta go mbeidh tairbhí suntasacha i dtéarmaí oibriú aomhail, feidhmiú líonra agus sábháil in amanna turais mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach. Trí naisc nua a chur le líonra bóthair Chathair na Gaillimhe, cuirtear bealaí malartacha ar fáil le taisteal timpeall lár na cathrach agus a cheantair máguaird, ag baint turas ó naisc phlúchta i lár na cathrach. Léirítear san anailís Cóimheasa idir Sruth agus Acmhainn¹ sna buaicthréimhsí taistil go mbeadh laghdú beagnach 50% sa líon aomhail ag feidhmiú ag a n-acmhainn nó gar dá n-acmhainn mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Ar an gcaoi chéanna, laghdaítear amanna turais ar bhealaí tábhachtacha timpeall, agus isteach sa chathair i rith buaicthréimhsí mar gheall ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach. Mar shampla, tar éis an fhorbairt bóthair atá beartaithe a oscailt, shábhálfaí idir 40% agus 50% d'amanna turais ar an N6 reatha i rith buaicthréimhsí.
- 3.1.6 Mar ghné chomhpháirte de Straitéis Iompair na Gaillimhe, rachaidh an fhorbairt bóthair atá beartaithe i ngleic le ceisteanna plúchta na cathrach agus laghdóidh sé an líon carranna ar na bóithre laistigh de lár na cathrach, dá bhrí sin ag cabhrú chun timpeallacht níos sábháilte agus níos calma a chruthú i lár na cathrach atá níos fabhraí do shiúl agus rothaíocht, agus níos éifeachtaí do thurais iompair phoiblí trasna na cathrach.
- 3.1.7 Gan an fhorbairt bóthair atá beartaithe, leanfaidh coinníollacha tráchta i lár na cathrach ag éirí níos measa – agus mar thoradh air sin beidh cás ann ina mbeidh sé níos deacra chun an chathair a thrasnú do dhaoine a úsáideann gach modh iompair. Go simplí, níl dóthain forbartha déanta ar an líonra bóthair agus sráide reatha chun freastal ar an líon turas. Mar gheall ar an ngluaiseacht shrianta daoine, beidh athruithe leis na háiteanna a chónaíonn daoine agus a dhéantar ragobair, nuair a bheidh an mhoill ag taisteal trasna na cathrach rómhór. Cuirfidh an t-athrú sin in iompar taistil, nó cosc déanta turas, srian ar fhorbairt eacnamaíoch Chathair na Gaillimhe agus a ceantair máguaird agus laghdófar inrochtaineacht ar sheirbhísí rithábhachtacha.
- 3.1.8 Cuirfidh an fhorbairt bóthair atá beartaithe an acmhainn ar fáil a theastaíonn do gach cineál iompair i nGaillimh le tacú le fás eacnamaíoch sa toadhchá. Meastar in anailís costais is tairbhe Chéim 3 gur ionann Glanluach Láithreach na forbartha bóthair atá beartaithe leis an ngeilleagar áitiúil agus náisiúnta agus timpeall €1.04bn go €1.46bn (agus cóimheas tairbhe le costas de thimpeall 4:1) thar na tréimhse measúnaithe 30 bliain. Leagann an Cóimheas Costais is Tairbhe seo béim

¹ Bealach is ea an Cóimheas idir Sruth agus Acmhainn dá dtagraítear freisin mar Thoirt os cionn Acmhainne chun cur síos a dhéanamh ar acmhainn gach bóthair isteach chuig aomhal. 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.

ar na tairbhí eacnamaíocha suntasacha a thabharfaidh an fhorbairt bóthair atá beartaithe chuig Cathair na Gaillimhe agus Réigiún an Iarthair.

3.2 An Creat Pleanála Náisiúnta

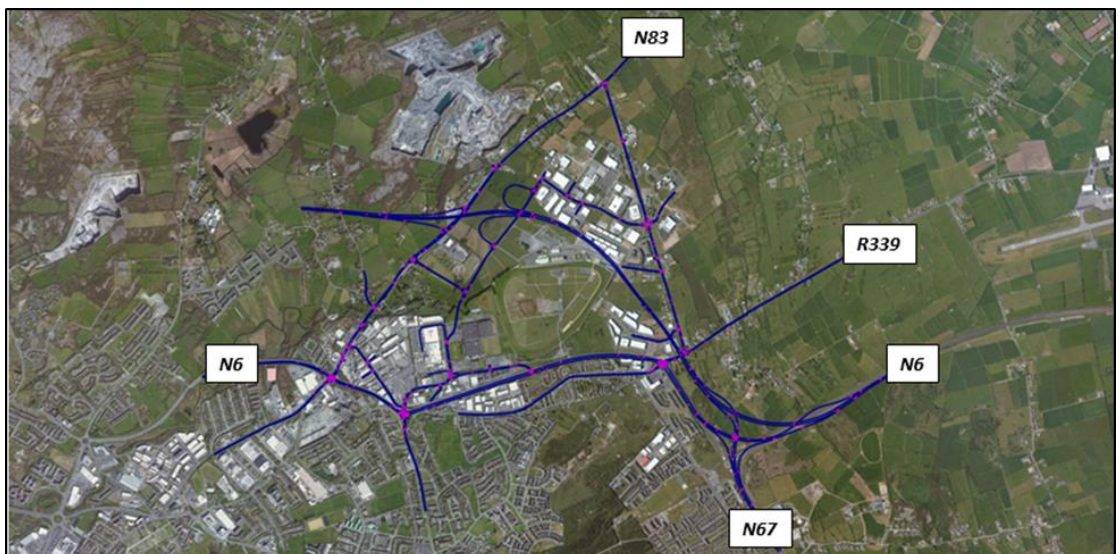
- 3.2.1 Ó críochnaíodh an TMTT, tugadh faoi thuilleadh oibre chun measúnú a dhéanamh ar an scéim. Áiríodh san obair bhreise seo cás Chreat Pleanála Náisiúnta (NPF) 2040 chun scrúdú a dhéanamh ar thionchair na dtuartha nuashonraithe daonra agus fostaíochta ar an scéim. Aithníodh sa NPF an ról atá ag Gaillimh agus ag na cathracha réigiúnacha eile chun frithmheáchan a sholáthar do Bhaile Átha Cliath agus sannadh réamhaisnéis fáis sa daonra de 50%-60% do Chathair na Gaillimhe. Is féidir é sin a chur i gcomparáid le fás daonra 14% don chathair mar a chuirtear i láthair sa tuar fáis Lárnach ó Bhonneagar Iompair Éireann atá i gCaibidil 6 den TMTT.
- 3.2.2 Ag coinneáil leis na prionsabail phleanála inbhuanaithe a leagtar amach sa NPF, dáileadh na húsáidí daonra agus fostaíochta todhchaí sa chás NPF sa chathair i bhfoirm dhlúth agus fás láraithe ar láithreáin athfhorbraíochta uirbeacha agus feadh conairí iompair phoiblí.
- 3.2.3 Déantar achoimre ar an measúnú cáis NPF in Alt 8.2 den Fhreagra ar Iarratas ar Fhaisnéis Bhreise (IFB) a cuireadh isteach chuig an mBord i mí Lúnasa 2019 agus tugtar eolas breise air i dTuairisc Anailíse NPF ar Thástáil Íogaireachta a áirítear in Aguisín A.8.1 a ghabhann leis an bhFreagra IFB.
- 3.2.4 Léirigh torthaí na hanailíse NPF roinnt méaduithe ar mhoill agus ar phlódú, ach meastar go bhfuil na méaduithe sin measartha beag i gcomhthéacs na méaduithe suntasacha sa daonra agus san fhostaíocht a bhfuiltear ag súil leo faoi thoimhdí NPF.
- 3.2.5 Mar a leagtar amach i dTábla 8.8 in Alt 8.2 den Fhreagra RFI, tugann torthaí na hanailíse NPF laghdú suntasach le fios sa sciar modha atá ag carranna i lár na cathrach thar thréimhse 24 uair an chloig i gcás NPF (61% sciar modha atá ag carranna) i gcomparáid le tuartha Fáis Lárnaigh TII a leagtar amach in Alt 6.2.3.2 den TMTT (69% sciar modha atá ag carranna). Taispeánann an anailís sciar modhanna go mbaineann buntáistí suntasacha leis an daonra agus na poist atá tuartha a lonnú i lár na cathrach agus i lonnaíochtaí a bhfreastalaíonn iompar poiblí orthu go héasca.
- 3.2.6 Tugtar le fios sna torthaí samhaltaithe, go mbeadh fadhbanna suntasacha oibríochta ann ag príomh-acomhail ar fud na cathrach dá gcuirfí beartas NPF i bhfeidhm in éagmais na nasc nua a chuirfear ar fáil san fhorbairt bóthair atá beartaithe. Feidhmeoidh sé sin ansin mar bhac le gluaiseacht agus nascacht i nGaillimh ó dhrochthionchar a imirt ar ghnólachtaí agus inrochtaineacht ar phríomhsheirbhísí sa chathair ar nós an ospidéil agus na hOllscoile. Tá tionchar na gluaiseachta srianta daoine faoi chás NPF i bhfad níos mó le hathruithe leis na háiteanna a chónaíonn daoine agus ragobair, nuair a bheidh an mhoill ag taisteal trasna na cathrach rómhór.

- 3.2.7 Tá an measúnú ar na himpleachtaí iarmhartacha ar ghabhdóirí comhshaoil ó thaobh torainn, cáilíocht aeir agus aeráide, cáilíocht uisce, agus sláinte an duine má réadaítear na tuartha tráchta i gcás NPF san áireamh in Alt 8.2.2.5 den Fhreagra RFI.

Anailís Mhicri-ionsamhlaithe

- 3.2.8 Mar aon leis an anailís a luadh thuas, ó foilsíodh an TMTT, tugadh faoi anailís mhicri-ionsamhlaithe chun measúnú oibríochta níos mionsonraithe a thabhairt ar fheidhmíocht na forbartha bóthair atá beartaithe agus an líonra áitiúil taobh leis faoi thiomhdí pleanála NPF. Forbraíodh samhail mhicri-ionsamhlaithe den chuid is gnóthaí den fhorbairt bóthair atá beartaithe idir an N83 Bóthar Thuama agus an N6 atá ann cheana féin i gCúil Each, Cnoc Mhaoil Drise. Forbraíodh an tsamhail mhicri-ionsamhlaithe seo chun measúnú níos gráinní agus oibríochtúla den fhorbairt bóthair atá beartaithe faoi thiomhdí fáis daonra NPF a thabhairt (mar go samhlaíonn samhlaíochta micri-ionsamhlaithe pátrúin tráchta, ag tabhairt léiriú amhaire de chiúáil agus iompar tiománaí aonair, mar aon leis an bhfeidhmíocht oibríochtúil fhoriomlán den líonra a thaispeáint). Tugann sé tuiscint níos mionsonraithe ar an gcaoi a bhfeidhmeoidh trácht agus an chaoi a bhfeidhmeoidh aomhail aonair agus an fhorbairt bóthair atá beartaithe i bhfeidhm.
- 3.2.9 Forbraíodh samhlaíochta buaicuaire AM agus PM chuig bonnbhliain 2017 don limistéar a thaispeántar san fhíor thíos.

Fíor 1: Líonra samhla micri-ionsamhlaithe

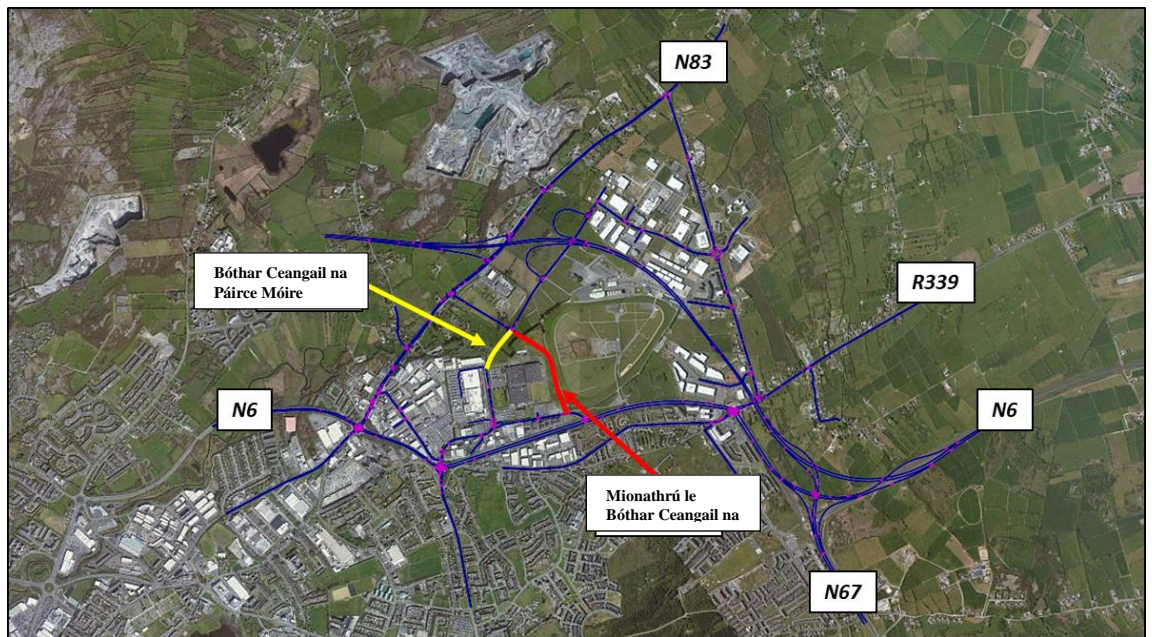


- 3.2.10 Aimsíodh sa mheasúnú micri-ionsamhlaithe, le toimhdí fáis NPF i bhfeidhm, nach mbeadh aon fhadhbanna oibríochtúla ar phríomhlíne na forbartha bóthair atá beartaithe ná ag aon cheann dá n-acomhail bhainteacha. Tugadh roinnt fadhbanna le fios ar an líonra bóithre reatha, óna dteastódh roinnt mionbhearta maolaithe a chur i bhfeidhm (lánaí spréite breise etc.) san fhadtárma chun feidhmíocht oibríochtúil an líonra áitiúil a chosaint.

Anailís Mhicri-ionsamhlaithe – Mionathrú le Bóthar Ceangail na Páirce Móire

- 3.2.11 Rinneadh measúnú ar mhionathrú le Bóthar Ceangail na Páirce Móire leis an tsamhail micri-ionsamhlaithe chun a thionchar a thástáil. Taispeántar an líonra samhaltaithe i bhFíor 2 thíos. Aimsíodh sa mheasúnú mionsonraithe go mbeidh feidhmiú líonra cosúil mar thoradh ar an mionathrú atá beartaithe agus a bhí sa dearadh roimhe seo agus, go hachomair, nach mbeidh aon fhadhbanna oibríochtúla ar phríomhlíne na forbartha bóthair atá beartaithe ná ag aon cheann dá n-acomhail bhainteacha.

Fíor 2: Líonra samhla micri-ionsamhlaithe le Mionathrú le Bóthar Ceangail na Páirce Móire



- 3.2.12 Ní athraíonn an t-iarratas reatha ar chead pleanála atá ag OÉG (Tag 19/373) chun páirceanna imeartha breise a thógáil agus an dá iarratas ar fhorbairt tithíochta straitéiseacha atá beartaithe (Ob_229 agus Ob_469 agus S_003) conclúidí an mheasúnaithe tionchair carnach maidir le Trácht agus Iompar atá sa TMTT.

4. Freagairtí ar Aighneachtaí/Agóidí

4.1 Forbhreathnú

4.1.1 Baineann 61 as an 296 aighneacht/agóid a seoladh chuig an mBord Pleanála faoin Tuarascáil ar Mheasúnacht Tionchair Timpeallachta (TMTT), Ráiteas Tionchair Natura (RTN), Scéim Mhótarbhealaigh agus Scéim Bóthair Chosanta Chuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe (GCRR) le trácht. Bhain cúig cinn de na 17 n-aighneacht/agóid a fuarthas maidir leis an bhFreagra ar Iarratas ar Fhaisnéis Bhreise le trácht. Is iad na príomhcheisteanna tráchta a tarraingíodh anuas:

- Cothú turais do Pháirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh
- Tionchair inmheánacha ag Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh
- Calabhrú samhla
- Oiriúnacht na samhla chun measúnú a dhéanamh ar thionchair bliana tuartha
- Measúnú ar mhalairtí
- Méadófar an trácht ar bhóithre áitiúla áirithe mar gheall ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe
- Spreagfar trácht nach ndearnadh cuntas air mar gheall ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe
- Drochthionchair ar cheantar Rosán Glas/Bhóthar Dhiarmada
- Ní theastaíonn seachbhóthar ó na pátrúin taistil i nGaillimh
- Is féidir le réitigh a sheasann astu féin fadhbanna tráchta áitiúla a réiteach
- Ní chabhróidh an scéim le hiompar poiblí agus modhanna gníomhacha
- Réiteodh Meariompar ceisteanna tráchta reatha
- Ní rachaidh an fhorbairt bóthair atá beartaithe i ngleic leis na cúiseanna don phlódú tráchta in iarthar na cathrach

4.1.2 Rachfar i ngleic leis na ceisteanna sin ceann ar cheann thíos.

4.2 Figiúirí maidir le Cothú Turais

Ceisteanna

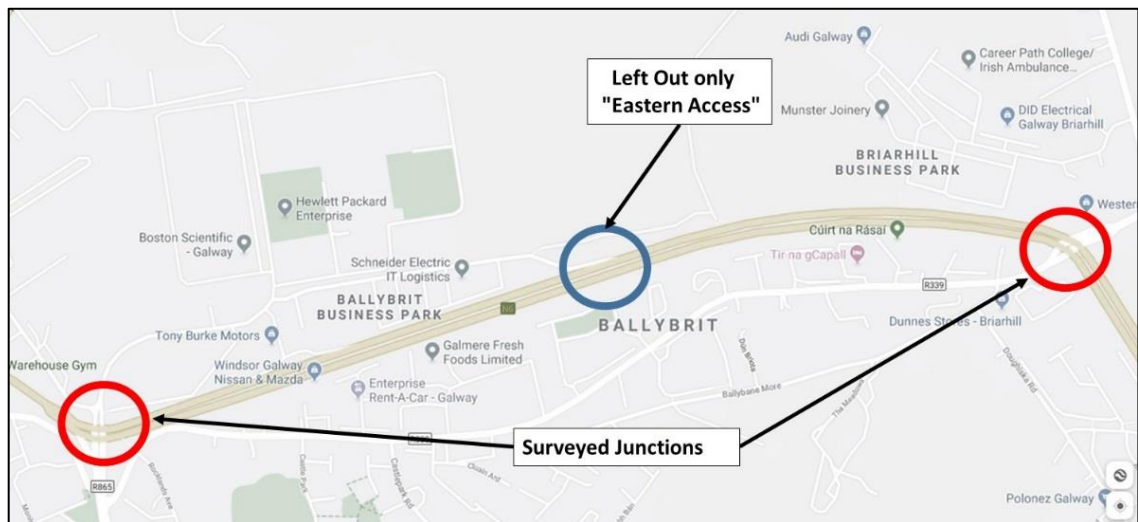
4.2.1 Tarraingíodh anuas inní in aighneacht/agóid amháin i ndáil le figiúirí maidir le cothú turais ag Boston Scientific. San aighneacht sin, tugtar faoi deara go dtuairiscítear in TMTT Aguisín A.6.1, Fíor 2.2.1 go bhfuil eolas samhlaithe maidir le cothú saintréithe tráchta Pháirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh bunaithe ar shonraí comhairimh acomhail sealadacha ag crosbhóthar an N6 Bhóthar na dTreabh leis an R865 le rialú comharthaí. Luaitear ansin go bhfuil an dara rochtain ó Pháirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh chuig an N6 Bóthar na dTreabh suite timpeall 1km soir ón R865, dá dtagraítear amhail “rochtain oirthir”. Deirtear nach bhfuil aon fhianaise ann lena dheimhniú gur glacadh comhairimh tráchta ag an rochtain oirthir le cur leis na sonraí ar a mbraitheann an tsamhail tráchta. Maítear, dá bhrí sin, nach bhfuil ach cuid den eolas sa tsamhail maidir le saintréithe an tsreafa tráchta do Pháirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh.

4.2.2 Tarraingíodh anuas an cheist seo in aighneacht/agóid: Ob_695.

Freagra

4.2.3 Acomhal amach amháin “amach ar chlé” is ea an rochtain oirthir dá dtagraítear san aighneacht. Mar gheall gur calabrafódh an tsamhail ag baint úsáid as na comhairimh thráchta ag acomhail in aghaidh an tsrutha agus le sruth ón áit ar a dtugtar “rochtain an oirthir”, déantar cuntas don ghlanghnóthachan ón acomhal seo sa tsamhail bonnbhliana. Ar mhaith le héascaíochta tagartha, léirítear san fhíor seo a leanas láthair an acomhail amach amháin agus suíomh na n-áiritheoirí tráchta a úsáidtear chun an tsamhail bonnbhliana a chalabhrú.

Fíor 3: “Rochtain Oirthir” Bhaile an Bhriotaigh



4.3 Tionchair Inmheánacha ag Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh

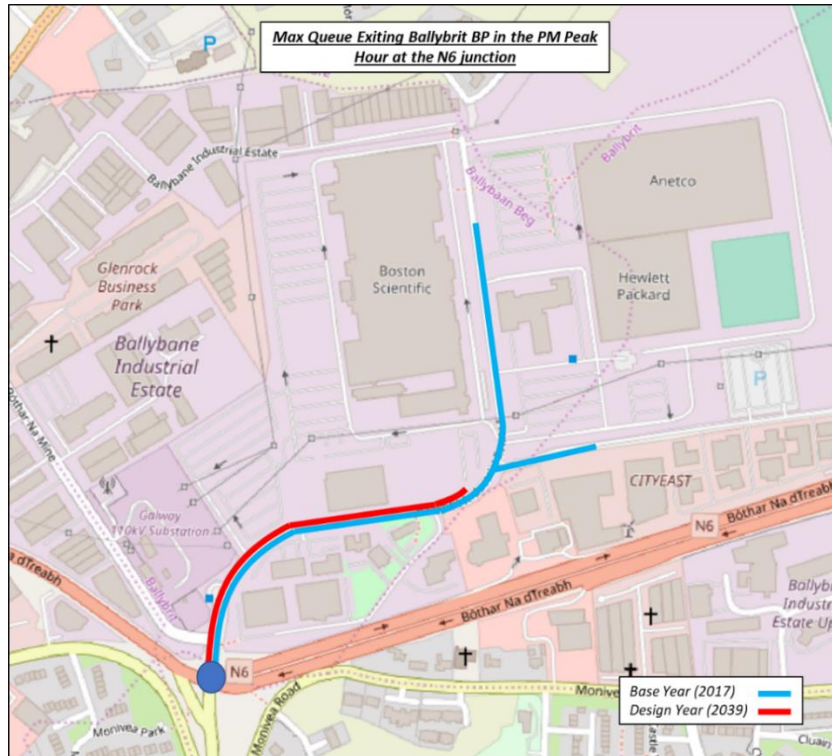
Ceist

- 4.3.1 Baineann aighneacht amháin leis na tionchair inmheánacha ag Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh agus maítear nach féidir aon ní a aimsiú sa TMTT chun tuiscint bunaithe ar fhianaise ar thrácht inmheánach agus sruthú úsáideora bóthair i bPáirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh a thabhairt le fios óna bhféadfaí measúnú sásúil ar thionchar a bhunú.
- 4.3.2 Tarraingíodh anuas an cheist seo in aighneacht/agóid: Ob_695.

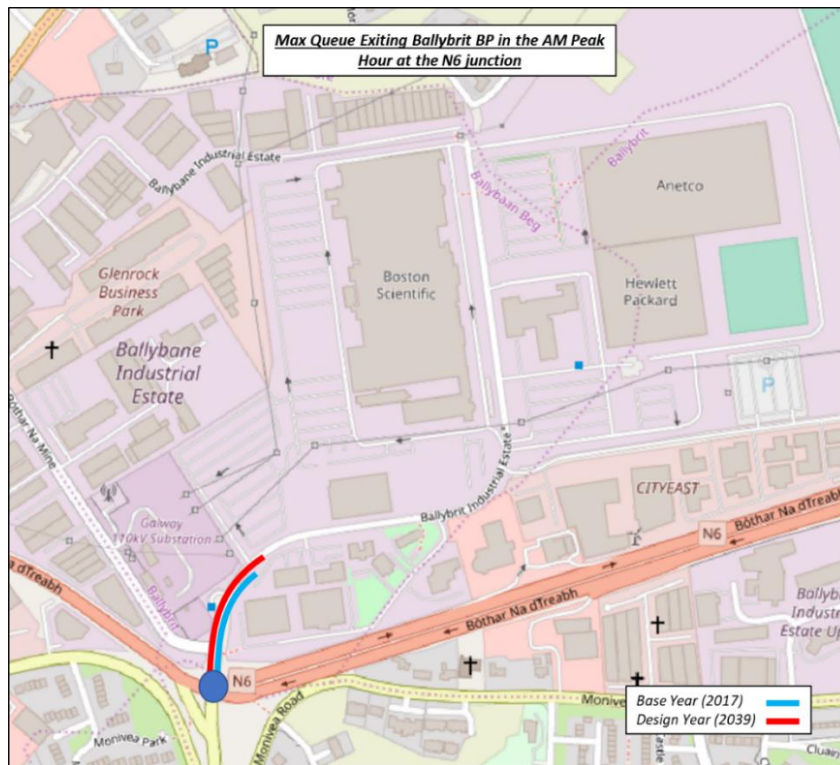
Freagra

- 4.3.3 Áirítear san anailís atá sa TMTT gach acomhal ar an líonra bóithre áitiúla, réigiúnacha agus príomhbhóithre i gCathair na Gaillimhe agus a ceantar máguaird; lena n-áirítear gach pointe rochtana le príomhfhorbairtí, ar nós Pháirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh, Ollscoil na Gaillimhe, Ospidéal na hOllscoile etc. Dá bhrí sin, áirítear tionchair straitéiseacha agus áitiúla gach mórfhorbartha sa mheasúnú a ndéantar cur síos air sa TMTT.
- 4.3.4 Anuas air sin, mar a luadh thuas, ó foilsíodh an TMTT, forbraíodh samhail micri-ionsamhlaithe a chuimsíonn an N6 reatha idir Cúlach, Cnoc Maoil Drise agus an N83 Bóthar Thuama, lena n-áirítear Bóthar na Páirce Móire, Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh le bonnbhliain 2017.
- 4.3.5 Gabhann an tsamhail sin gluaiseachtaí ar an mbóthar rochtana áitiúil inmheánach laistigh de Pháirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh agus úsáideadh sonraí comhairimh le déanaí laistigh de Pháirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh i rith a forbartha. Dá bhrí sin, cuireann sé uirlis iontach ar fáil lena féidir tionchair tráchta inmheánaigh agus ciorclaíochta úsáideora bóthair na forbartha bóthair atá beartaithe a mheas.
- 4.3.6 Taispeántar in anailís ar shamhlacha micri-ionsamhlaithe 2039 nach mbeidh aon tionchair inbhraite ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe ar chiorclaíocht tráchta inmheánach i bPáirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh nuair a dhéantar comparáid le cás na Bonnbhliana (2017). Léirítear é sin sna figiúirí thíos ina dtaispeántar na huasfhaid ciúála ar bhóthar rochtana Bhaile an Bhriotaigh ag na buaicphointí AM agus PM faoi seach.
- 4.3.7 Sa bhliain dearaidh, síneann an uas-scuaine díreach thar Oifig Réigiúnach NSAI agus dá bhrí sin coinnítear an bóthar idir dhá champas Boston Scientific ina sruth reatha. Léiríonn sé sin feabhas suntasach ar an gcás bonnbhliana reatha ina mbreithnítear scuainí ag síneadh isteach i gcampas Boston Scientific.

Fíor 4: Uaschiúáil Buaicuire PM



Fíor 5: Uaschiúáil Buaicuire AM



4.4 Calabrá Samhla

Ceist

- 4.4.1 Rinneadh aighneacht/agóid maidir le calabrá na samhla tráchta in aice le Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh ina ndéantar tagairt d'Alt 4.4 d'Aguisín A.6.1 den TMTT. Go sonrach, deirtear san aighneacht/agóid:

“Níl calabrá chomh maith sin ag an acomhal comharthaíochta ar an N6 Bóthar na dTreabh a fhreastalaíonn ar Pháirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh. Sa bhuaicthréimhse maidine, tugtar breac-chuntas sa tuarascáil go bhfuil luach 472 ag an gcasadh ar dheis breithnithe isteach i bPáirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh i gcás go dtaispeánann an sreabhadh samhla luach 180.” is ionann an sreabhadh samhaltaithe iomlán isteach chuig an bpáirc ghnó sa bhuaicthréimhse maidine ag an acomhal seo agus 1,465 feithicil ar ionann é sin agus timpeall 30% níos ísle ná an sreabhadh a breithníodh de 2,037”.

- 4.4.2 Léirítear san aighneacht/agóidí freisin trí ghluaiseacht chasaidh eile sna ceithre thréimhse samhaltaithe ina ndearnadh samhaltú ar shreafaí casaidh taobh amuigh de chritéir chalabraithe TII.

- 4.4.3 Tarraingíodh anuas an cheist seo in aighneacht/agóid: Ob_695.

Freagra

- 4.4.4 Agus samhail iompair á calabrá, úsáidtear staitistic GEH (Geoffrey E. Havers) mar thomhas caighdeánach chun na difríochtaí idir na sreafaí tráchta ón tsamhail agus na sreafaí a breathnaíodh i suirbhé ar an líonra bóthair a chinneadh.
- 4.4.5 Leagtar treoirlíne amach i dTreoirlínte Measúnaithe Tionscadail TII gur cheart go mbeadh luach GEH níos lú ná 5 ag 85% de naisc (nuair a thomhaistear i bhfeithicilí san uair) mar chuid de riachtanais chalabraithe na samhla. Baineann an WRM na critéir chalabraithe sin amach do gach tréimhse samhaltaithe mar aon le gach critéar chalabraithe agus deimhnithe eile a shásamh. Meastar, dá bhrí sin, gur uirlis chuí é chun measúnú a dhéanamh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe.
- 4.4.6 Maidir leis an acomhal le comharthaí ar an N6 Bóthar na dTreabh, roghnaigh an aighneacht/agóid gluaiseacht amháin (as 12 ghluaiseacht ag an acomhal) ag an acomhal seo nach sásaíonn na critéir chalabraithe. Tá luachanna GEH i bhfad níos ísle ag gach gluaiseacht eile ag an acomhal seo, agus an meán ag an acomhal cothrom le “4” thar gach tréimhse ama. Léiríonn gach gluaiseacht eile isteach chuig Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh leibhéal iontach chalabraithe le luachanna GEH 1.3 agus 0.5 agus

gan ach difríochtaí iomlána de 19 n-aonad cairr paisinéara² (PCUnna) agus 7 PCU sa bhuaicúair AM dá dtagraítear san aighneacht/agóid.

- 4.4.7 Mar a tugadh le fios cheana, forbraíodh samhail micri-ionsamhlaithe chun measúnú beacht a dhéanamh ar fheidhmíocht oibríochtúil na forbartha bóthair atá beartaithe. Calabraíodh an tsamhail micri-ionsamhlaithe a forbraíodh don chuid seo den N6 agus Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh le sonraí comhairimh tráchta 2017 agus tá luach GEH níos lú ná 5 ag gach gluaiseacht ag an acomhal atá i gceist. B'ionann an trácht iomlán a breathnaíodh ag dul isteach i bPáirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh sa bhuaicúair AM agus 868 feithicil agus b'ionann an trácht iomlán a samhlaíodh agus 772 feithicil.
- 4.4.8 Úsáideadh an tsamhail seo chun na tionchair ag an acomhal seo (agus laistigh de Bhaile an Bhriotaigh) a chinneadh go mion. Taispeántar in anailís ar shamhlacha micri-ionsamhlaithe 2039 nach mbeidh aon tionchair shuntasacha ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe ar chiorclaíocht tráchta inmheánach i bPáirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh ná ar na hacmhail rochtana reatha chuig Baile an Bhriotaigh nuair a dhéantar comparáid leis an mBonnbhliain (cás 2017).

4.5 Oiriúnacht na Samhla chun Measúnú a Dhéanamh ar Thionchair Bliana Tuartha

Ceist

- 4.5.1 Fuarthas aighneacht/agóid ina gceistítear oiriúnacht na samhla chun measúnú a dhéanamh ar thionchair bliana tuartha. Deirtear san aighneacht/agóid:
- 4.5.2 *“Taispeántar i suirbhéanna tráchta seachtaine a rinneadh in Eanáir 2017 go gcruthaíonn an chuid thoir de champas Boston Scientific leis féin, na cruthaitheoirí tráchta eile ar fad i bPáirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh ar lár, suas le 1,656 feithicil sa bhuaic maidine samhlaíthe 07:00 - 10:00. Tugann na figiúirí sin le fios nach bunús slán ná iontaofa atá sa tsamhail den phríomhrochtain reatha chuig Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh le húsáid chun sreafaí tráchta amach anseo chuig / ó agus timpeall ar Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh a thuar faoi bhliain amach anseo ina mbeartaítear go ngearrfaidh bóthar dáileacháin nua trí lár na páirce gnó.”*
- 4.5.3 Éilítear san aighneacht/agóid freisin nach dtugann an tSamhail Tráchta aon bhunús bríoch ar ar féidir tionchar na forbartha bóthair atá beartaithe a thuar, agus go háirithe, na tionchair dhíreacha agus indíreacha ag eascairt as Nascbhóthar na Páirce Móire atá beartaithe ar chiorclaíocht na ngluaiseachtaí tráchta i measc úsáideoirí bóthair reatha lena n-áirítear coisithe i bPáirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh.
- 4.5.4 Tarraingíodh anuas an cheist seo in aighneacht/agóid: Ob_695.

² Is é is Aonad Cairr Paisinéara (PCU) aonad líon tráchta, ina bhfuil 1 LV = 1 PCU agus 1 HGV = Timpeall 2 PCU

Freagra

4.5.5 I dtéarmaí measúnú bonnbhliana, mar a tugadh le fios roimhe seo, forbraíodh samhail micri-ionsamhlaithe a forbraíodh don chuid seo den N6 agus Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh reatha a calabraíodh le sonraí comhairimh tráchta 2017. B'ionann an trácht iomlán isteach chuig Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh sa bhuaicúair AM agus 868 feithicil. B'ionann an trácht iomlán isteach a samhaltáíodh i rith na buaicúaire 08:00 - 09:00 agus 772 feithicil, rud a thug GEH de 3.4. Anuas air sin, tá luach GEH de níos lú ná 4 (meán GEH = 1.8%) ag gach gluaiseacht ag acomhal an N6/Bhaile an Bhriotaigh. Thug sé sin le fios:

- Níor athraigh an trácht iomlán isteach chuig Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh sa bhuaicúair AM go suntasach idir 2012 agus 2017 (886 vs 868).
- Soláthraíonn an tsamhail micri-ionsamhlaithe meaitseáil mhaith de shreafaí tráchta breithnithe agus samhaltaithe sa cheantar seo, a shásaíonn na critéir chalabraithe samhla.
- Úsáideadh roinnt comhaireamh tráchta i bPáirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh i rith a forbartha sa tsamhail micri-ionsamhlaithe seo agus úsáideadh é chun na tionchair ag an acomhal seo (agus laistigh de Bhaile an Bhriotaigh) a chinneadh go mion. Tugtar le fios i scrúdú ar na comhairimh tráchta a úsáideadh i bhforbairt na samhla micri-ionsamhlaithe ó 07:00 - 10:00 go ndeachaigh 1,200 feithicil isteach i suíomh Boston Scientific i rith na tréimhse trí huair an chloig seo. San uair an chloig ba ghnóthaí, chuaigh 500 carr isteach i suíomh Boston Scientific, rud a áirítear sa mheasúnú.
- Taispeántar in anailís ar shamhlacha micri-ionsamhlaithe 2039 nach mbeidh aon tionchair shuntasacha ag tograí na forbartha bóthair atá beartaithe ar chiorclaíocht tráchta inmheánach i bPáirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh ná ar na hacomhail rochtana reatha chuig Baile an Bhriotaigh nuair a dhéantar comparáid leis an gcás bonnbhliana.

4.5.6 I dtéarmaí an mheasúnaithe tuartha, ceistítear san aighneacht/agóid cumas an WRM le gluaiseachtaí tráchta amach anseo isteach chuig Boston Scientific a thuar má léirítear sa tsamhail bonnbhliana sreafaí sa bhonnbhliain.

4.5.7 Nuair a bhíonn réamhaisnéis á déanamh, is iondúil go gcuireann **Samhlacha Incriminteacha Mótarbhealaigh** traidisiúnta fachtóirí fáis i bhfeidhm ar mhairtís chalabraithe éilimh tráchta don bhonnbhliain (leibhéil na dturas agus dáileadh na dturas), rud a nascann an t-éileamh taistil tuartha le sruthanna tráchta na bonnbhliana. Ní hamhlaidh an cás leis na Samhlacha Réigiúnacha ar **Samhlacha Absalóideacha** iad. I Samhlacha Absalóideacha, bunaítear an t-éileamh ar thaisteal i gcás gach bliana tuartha ar na toimhdí tuartha úsáide talún (daonra, fostaíocht, etc.) mar aon leis na paraiméadair chalabraithe iompair taistil bonnbhliana agus na rátaí turais atá i Samhail Réigiúnach an Iarthair.

- 4.5.8 Baineadh na freagairtí iompair a thacaíonn leis na tuartha sa tSamhail Réigiúnach Iarthair as Suirbhé Náisiúnta Teaghlaigh 2012 an Údaráis Náisiúnta Iompair (an bhonnbhliain). Tógann sé blianta fada chun freagairtí iompair taistil a athrú (mar shampla, na príomhchúinsí a spreagann codanna áirithe den daonra chun carr a úsáid seachas an t-iompar poiblí, nó vice versa) agus mar sin, ní bheidh aon athrú ábhartha orthu ó 2012 i leith.
- 4.5.9 Dá bhrí sin, toisc gur Samhail Absalóideach é WRM a ghineann agus a dháileann éileamh bunaithe ar fhaisnéis úsáide talún don todhchaí, agus toisc go bhfuil freagraí iompair taistil réasúnta seasmhach sa ghearrthearma agus sa mheántearma, níl ról tábhachtach ag sreafaí tráchta bonnbhliana WRM maidir le sruthanna tráchta a thuar do na blianta amach romhainn. Ina ionad sin, is iad na príomhchúiseanna leis an éileamh i gcás na mblianta tuartha atá á mbreathnú an daonra, an fhostaíocht agus tosca socheacnamaíocha eile a ghlahtar leis go mbeidh siad ann sa bhliain oscailte (2024) agus sa Bhliain Dearaidh (2039).
- 4.5.10 Go suntasach, is iad na luachanna a úsáidtear do na príomhchúiseanna sin na tuartha cothrom le dáta daonra, úsáide talún agus geilleagracha a úsáideadh sa bhreithmheas tionscadail go dtí seo agus lena n-áirítear an fás iarbhír a tharla ó 2012 go dtí seo, chomh maith leis an bhfás a bhfuiltear ag súil leis suas go dtí na blianta measúnaithe de 2024 (Bliain Oscailte) agus 2039 (Bliain Dearaidh). Ina theannta sin, áiríodh le gach samhail cáis a tástáladh na líonraí mótarbhealaigh, iompair phoiblí agus taistil ghníomhaigh is déanaí a chuimsíonn gach athrú a tháinig ar na líonraí idir 2012 agus an t-am i láthair (Bealtaine 2019).
- 4.5.11 Dá bhrí sin, toisc gurb iad na toimhdí úsáide talún do bhlianta romhainn an príomhchinntitheach den chruthú turais do bhlianta amach romhainn ón gceantar, níl an inní a léiríodh san aighneacht/agóid *“nach dtugann an tsamhail aon bhunús bríoch ar ar féidir tionchar na forbartha bóthair atá beartaithe”* bailí.

4.6 Measúnú ar Mhalairtí

Ceist

- 4.6.1 Fuarthas roinnt aighneachtaí/agóidí ina ndeirtear nach ndearnadh dóthain machnaimh ar mhalairtí leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe.
- 4.6.2 Mar aon leis sin, deirtear i roinnt aighneachtaí/agóidí gur cheart go mbeadh béim níos mó ar iompar inbhuanaithe chun fadhbanna tráchta na Gaillimhe a réiteach, agus go réiteodh seirbhís iompair phoiblí feabhsaithe fadhbanna plódaithe tráchta reatha. Éilítear sna haighneachtaí seo nach ndearnadh machnamh ceart ar roghanna malartacha (lena n-áirítear roghanna iompair inbhuanaithe agus bainistíochta tráchta) mar chuid de phróiseas na Measúnachta Tionchair Timpeallachta.

- 4.6.3 Tarraingíodh anuas an cheist sin in aighneachtaí/agóidí: Ob_220, Ob_510, Ob_511.06, Ob_519, Ob_521_O_517.14_02, Ob_677, Ob_678, S_002, S_004, S_006, S_009, S_012, S_013, S_017, S_021, S_028, S_041, S_068, S_070, S_074.

Freagra

- 4.6.4 I rith dhearadh na forbartha bóthair atá beartaithe agus réiteach Straitéis Iompair na Gaillimhe, tugadh faoi mheasúnú malairtí mar a leagadh amach i gCaibidil 4, Roghanna Eile a Breithníodh den TMTT.
- 4.6.5 Mar chuid den bhreithniú ar mhalairtí, tugadh faoi athbhreithniú ar thionchar Córas Iarnród Éadrom Idirthuais i gcomhthéacs na dtuartha daonra agus fostaíochta méadaithe a leagtar amach sa Chreat Pleanála Náisiúnta. Tá achoimre thíos ar thorthaí na measúnuithe sin.
- 4.6.6 Mar a leagtar amach in Alt 4.6.1 de Chaibidil 4 den TMTT, bunaíodh an t-iompar poiblí a ndearnadh measúnú air ar mholtaí a d'eascair as *Staidéar Féidearthachta maidir le hIompar Poiblí i nGaillimh 2010*, agus áiríodh orthu:
- Bus Gasta (BRT) ag feidhmiú ag minicíocht 10 nóiméad ó Chnoc na Cathrach san Iarthar, trí lár na cathrach, chuig Órán Mór san Oirthear
 - Gach seirbhís bus cathrach méadaithe chuig minicíocht 10 nóiméad
 - Bearta tosaíochta bus ag aomhail le comharthaí feadh an bhealaigh BRT
 - Spás bóthair a ath-leithdháileadh ar Dhroichead na mBradán ó thrácht ginearálta chuig Iompar Poiblí amháin
- 4.6.7 Mar a thugtar achoimre air in Alt 4.6.1 de Chaibidil 4 den TMTT, cinneadh san anailís seo go mbeadh méadú 17% ar thurais iompair phoiblí mar thoradh ar an iompar poiblí feabhsaithe seo i gcoibhneas leis an gcás Déan an tÍosmhéid 2034. Ach, mar gheall ar sciar modh iompair phoiblí íseal foriomlán, léiríonn sé seo laghdú níos lú ná 1% i dturais chairr. Bheadh méadú 2% de mhoill ar gach turas feithicle thar phríomhbhealaí sa chathair, sa chéad bhliain, mar thoradh ar fhorfheidhmiú iomlán na rogha malartaí 'Iompar Poiblí Amháin'. Léiríodh san anailís ar an Rogha Iompair Phoiblí Amháin sa bhliain dearaidh 2039 nach dtugann sé réiteach as féin, ach, go bhfuil sé mar chuid de réiteach iompair iomlánaíoch foriomlán agus áirítear é i Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG).
- 4.6.8 Mar aon le machnamh a dhéanamh ar mhalairtí i bhforbairt na forbartha bóthair atá beartaithe, bhí measúnú freisin sa SIG ar na bearta a bheadh ag teastáil chun riachtanais iompair reatha agus amach anseo na cathrach.
- 4.6.9 Leagtar béim sa SIG ar réitigh iompair inbhuanaithe a sheachadadh, chun spleáchas ar thaisteal cairr phríobháidigh a laghdú. De réir an phríomhphrionsabail sin, glacadh le cur chuige ordlathach don mheasúnú ar straitéisí iompair SIG inar leagadh amach ord

na n-idirghabhálacha riachtanacha le tacú le roghanna taistil inbhuanaithe. Thosaigh siad seo le hidirghabhálacha i gcomhair siúil agus rothaíochta, agus ina dhiaidh sin an gá le bonn iompair phoiblí breise (iarnród éadrom san áireamh), agus tacaíocht acu ó bhearta bainistíochta tráchta agus bainistíochta éilimh a bhí dírithe ar athrú chuig modhanna inbhuanaithe a spreagadh. Ar deireadh, scrúdaíodh an gá le tuilleadh idirghabhálacha bóthair mar chuid den straitéis chun acmhainn breise a thabhairt don líonra, fad is nach mbaintear an bonn den infheistíocht in iompar inbhuanaithe.

- 4.6.10 I rith fhorbairt SIG, rinneadh measúnú ar roinnt cásanna iompair phoiblí ar thacaigh réitigh bainistíochta tráchta lár na cathrach leo, gan an fhorbairt bóthair atá beartaithe i bhfeidhm, bunaithe ar athbhreithniú ar an éileamh amach anseo i gcomhair taistil sa chathair agus sa chontae faoi 2039. Áiríodh leis sin scrúdú ar na roghanna éagsúla iompair phoiblí ó bhus ardmhnicíochta go córas iarnróid éadroim. Cé gur mhéadaigh seachadadh réitigh iompair phoiblí leibhéil an taistil inbhuanaithe, thug an anailís le fios nach laghdóidh líonra iompair phoiblí sár-fheabhsaithe, as féin, na fadhbanna tuartha plódaithe sa chathair. Mar shampla, bhí méadú coibhneasta sa mhodh inbhuanaithe de thimpeall 13% mar thoradh ar an measúnú ar straitéis SIG in 2039 gan an fhorbairt bóthair atá beartaithe i bhfeidhm – ach níor fheabhsaigh acmhainn an líonra fheabhsaithe fhoriomláin ach 6% (tomhaiste i ró-acmhainn naisc tráchta) nuair a chuirtear i gcomparáid é le Cás Déan an tÍosmhéid.
- 4.6.11 Cinneadh sa SIG, chun an réiteach iompair foriomlán a chur i gcrích, go mbeadh gá le modh trasnaithe nua thar Abhainn na Gaillimhe amach anseo d’fhonn na roghanna iompair phoiblí sainaitheanta agus an t-athrú modha a fheictear sa SIG a éascú.
- 4.6.12 Tar éis an Creat Pleanála Náisiúnta a fhoilsiú, agus na réamh-mheastacháin daonra lena mbaineann do Ghailimh, agus i gcomhthéacs na dtuartha daonra agus fostaíochta méadaithe, tugadh faoi athbhreithniú ar thionchar Córas Iarnród Éadrom Idirthuais do Ghailimh. Ba é cuspóir an mheasúnaithe sin an méid seo a leanas a chinneadh:
- An spreagfaidh soláthar LRT ardleibhéil taistil inbhuanaithe?
 - An bhfuil dóthain éilimh i nGaillimh le tacú le soláthar LRT?
 - An réiteodh LRT i nGaillimh fadhbanna plódaithe sa chathair?
 - Cén chaoi a dtéann feidhmíocht an LRT i gcomparáid le soláthar na sraithe beart a mholtar mar chuid de Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG)?
- 4.6.13 Féachadh san anailís ar tugadh fúithi ar dhá rogha iarnróid éadroim do Ghailimh:
1. Líne Iarnróid Éadroim “Soir-Siar”, ag rith ón bPáirc Mhór agus Baile an Bhriotaigh, trí lár na cathrach, chuig Cnoc na Cathrach
 2. Líonra Iarnróid Éadroim ina mbeadh ceithre líne aonair mar seo a leanas:
 - An Líne Ghorm: Cnoc Mhaoil Drise chuig na Duganna/Stáisiún Traenach na Gaillimhe

- An Líne Dhearg: An Cheapach chuig Cé Nimmo;
- An Líne Bhuí: Stáisiún Órán Mór chuig na Duganna/Stáisiún Traenach na Gaillimhe
- An Líne Mharúin: Baile na Coiribe chuig acomhal Bhóthar Thuama.

4.6.14 Tugtar tuilleadh sonraí den anailís ar na measúnuithe iarnróid éadroim in Alt 4.13 den Choimre Fianaise seo. Go hachomair, léirítear san anailís éilimh, fiú faoi thiomhdí fáis NPF, nach bhfuil dóthain éilimh in 2039 do sheirbhís LRT i nGaillimh. Is amhlaidh é seo go príomha mar gheall ar an easpa tairseach chriticiúil a theastaíonn le tacú le bonneagar den chineál sin.

4.6.15 Léiríodh san anailís a rinneadh nach réiteodh córas Iarnróid Éadroim as féin na fadhbanna plúchta reatha ná tuartha i nGaillimh. Is fearr a d'fhéadfaí freastal ar an leibhéal éilimh atá tuartha le bheith ann sa bhliain dearaidh le líon seirbhísí bus ardmhinicíochta mar a mholtar sa SIG.

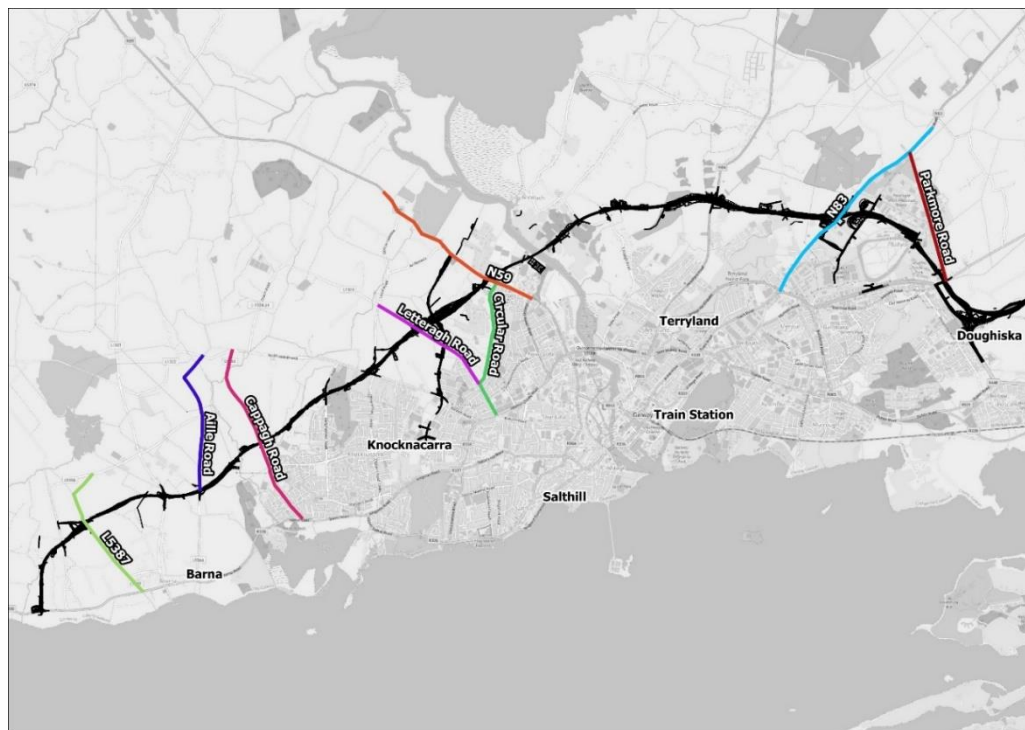
4.7 Méadófar an trácht ar bhóithre áitiúla áirithe mar gheall ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe

Ceist

4.7.1 Léiríodh inní i roinnt aighneachtaí/agóidí go méadófaí an trácht gar dá dtithe, ar bhóithre níos áitiúla mar nach bhfuil oiriúnach do líon mór tráchta. I measc na mbóthar tá

- L5387 (i dTroscaigh)
- Bóthar na hAille
- Bóthar na Ceapaí
- N59 (Bóthar Mhaigh Cuilinn)
- N83 (Bóthar Thuama)
- An Cuarbhóthar
- Bóthar na Páirce Móire
- Bóthar Leitrí

Fíor 6: Láithreacha na mBóithre Áitiúla



- 4.7.2 Tarraingíodh anuas an cheist sin in aighneachtaí/agóidí: Ob_159, Ob_298, Ob_496, Ob_510, Ob_512.1, S_046, S_062, S_066; Ob_116; Ob_135; Ob_136; Ob_155; S_015.

Freagra

- 4.7.3 Leagtar amach i dTábla 1 thíos an chaoi a dtugtar le fios go bhfuil sé tuartha go n-athróidh leibhéal sonraí meánacha bliantúla um thrácht laethúil (AADT) ag na láithreacha a thugtar le fios sa bhliain dearaidh 2039, mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach. Tugtar le fios sa tábla freisin an sreabhadh tráchta dhá bhealach tuartha don bhuaicúair ag na láithreacha seo leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe i bhfeidhm.

Tábla 1: Tuartha Tráchta ar Bhóithre Áitiúla

Suíomh	Déan an Íosmhéid 2039 AADT	Déan Rud Éigin 2039 AADT	2039 Déan Rud Éigin Buaicúaire – Sreafaí Dhá Bhealach
Bóthar Throscaí (L5387)	600	750	70
Bóthar na hAille (L5384)	630	750	100
Bóthar na Ceapaí – Ó thuaidh den fhorbairt bóthair atá beartaithe	539	213	24
Bóthar na Ceapaí – Ó dheas den fhorbairt bóthair atá beartaithe	539	6,857	750
N59 Bóthar Mhaigh Cuilinn ó thuaidh de Bhóthar Ceangail N59 ó Thuaidh	18,771	19,372	1,890
N59 Bóthar Mhaigh Cuilinn ó dheas de Bhóthar Ceangail N59 ó Thuaidh	19,028	17,104	1,680
N83 Bóthar Thuama (ó thuaidh d'Acomhal N83 Bóthar Thuama)	19,137	20,541	1,900
An Cuarbhóthar	2,800	1,900	190
Bóthar na Páirce Móire Íochtair (Ó Dheas ó thimpeallán na Páirce Gnó)	16,700	10,381	1,130
Bóthar Leitrí soir ó Bhóthar Ceangail N59	2,109	10,656	1,050

- 4.7.4 I bhformhór na gcásanna a dtugtar breac-chuntas orthu thuas, ní mhéadaítear an trácht ach de bheagán mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe agus i roinnt cásanna laghdaítear an méid tráchta ar bhóithre taobh leo nó ar bhóithre comhthreomhara.

- 4.7.5 I gcás Bhóthar Leitrí thoir d’Acomhal Nascbhóthair an N59 agus Bóthar na Ceapaí ó dheas den fhorbairt bóthair atá beartaithe, beidh méadú sa trácht ar na bóithre seo atá áitiúil faoi láthair má thugtar isteach na hacmhail leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Ach tá Bóthar Leitrí agus Bóthar na Ceapaí laistigh den líonra sráide uirbeach. De réir TA79/99 de DMRB na Ríochta Aontaithe³, d’ainmneofaí na bóithre sin mar “Uirbeach Uile-Chuspóra 3; gnáthbhóthar inathraithe ar a mbíonn trácht measctha”, ag a mbeadh acmhainn 900 feithicil, in aghaidh na huaire, sa treo is gnóthaí. Glactar leis sa treoir seo go bhfuil deighilt threoch 60/40 ann a thugann acmhainn dhá bhealach de 1,500 feithicil san uair.
- 4.7.6 Mar atá le feiceáil sa tábla thuas, tá sreabhadh buaicuaire dhá bhealach de thimpeall 1,050 ag Bóthar Leitrí soir ó Nascbhóthar an N59. Is ionann an luach comhfhreagrach do Bhóthar na Ceapaí ó dheas den fhorbairt bóthair atá beartaithe agus 750 feithicil. Tá an dá thuar sin i bhfad laistigh den treoir acmhainne.

4.8 Méadófar an trácht/trácht spreagtha mar gheall ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe

Ceist

- 4.8.1 Luaitear i roinnt aighneachtaí/agóidí go mbeidh leibhéil mhéadaithe tráchta mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe agus go spreagfaidh sé sraoilleáil uirbeach agus pátrúin taistil neamh-inbhuanaithe. Luaitear i roinnt de na haighneachta/agóidí seo an M50 agus Tollán Luimnigh mar shampla den chaoi a gcuireann acmhainn bóthair bhreise le plódú níos mó agus fadú turas.
- 4.8.2 Maítear go mbeidh meastachán faoina chumas ar leibhéil tráchta agus, dá bhrí sin, go ndéanfar beag is fiú de na tionchair chomhshaoil thuartha (torann agus astaíochtaí) mura gcuirtear trácht spreagtha san áireamh i leibhéil tráchta thuartha.
- 4.8.3 Mar gheall ar éileamh spreagtha, luaitear go ndéanfadh na tograí ábhair beag is fiú de bhaint amach an Bheartais Taisteal níos Cliste agus go mbeadh sé contrártha le treoirlínte beartais pleanála. Luaitear freisin gur ceist thábhachtach a bhaineann le, agus a chothaíonn, trácht spreagtha is ea an méid a imríonn an fhorbairt bóthair atá beartaithe tionchar ar phátrúin úsáide talún, agus go háirithe oscailt talún, a spreagann forbairt imeall uirbeach (sraoilleáil uirbeach).
- 4.8.4 Seachas dul i ngleic le fadhbanna pleanála oidhreachta, maítear go dtreiseoidh an fhorbairt bóthair atá beartaithe botúin phleanála roimhe seo a thuilleadh trí thalamh a oscailt in iarthar na cathrach (agus feadh an bhealaigh cósta) i gcomhair forbairt tithíochta, seachas díriú ar fhás tithíochta sa lár agus i dtreo an oirthir. Anuas air sin, luaitear nach gcuirtear san áireamh san fhorbairt bóthair atá beartaithe an fhorbairt

³ Níl aon treoir chomhionann i bPoblacht na hÉireann maidir le hacmhainn bóithre uirbeacha.

phleanáilte láithreach ar Cheantar Dugaí na Gaillimhe agus an riachtanas atá aige do rochtain ar lár na cathrach, seachas cuar-bhealach dícheangailte a sholáthar.

- 4.8.5 Tarraingíodh anuas an cheist sin in aighneachtaí/agóidí: Ob_512.1, Ob_220, Ob_521_O_517.14_02.4; S_002; S_006, S_009, S_012, S_013, S_021, S_028, S_032, S_070.

Freagra

- 4.8.6 Tugtar sainmhíniú ar thrácht spreagtha agus tugtar achoimre ar na cineálacha éagsúla tráchta spreagtha ar féidir leo tarlú nuair a chuirtear scéim bóthair nua i bhfeidhm sa fhreagra seo a leanas. Ansin, téitear i ngleic sa fhreagra leis an gcaoi a ndearnadh measúnú ar thrácht mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Ar deireadh, tugtar achoimre sa fhreagra ar na tionchair dhearfacha a bhaineann leis an trácht spreagtha ag eascairt as an bhforbairt bóthair atá beartaithe agus an chaoi a mbainisteofar ‘sraoilleáil uirbeach’.

Céard is Trácht Spreagtha ann?

- 4.8.7 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

- 4.8.8 Dá bhrí sin, tá trácht spreagtha, nó “trácht nua”, a mhealltar mar gheall ar leathnú acmhainne comhdhéanta de roinnt comhphárteanna nó freagraí iompair. Leagtar amach i dTábla 2 thíos gach ceann de na comhphárteanna sin agus an freagra a bhfuiltear ag súil a bheidh acu le hacmhainn bóthair bhreise.

Tábla 2: Freagraí iompair le comhphárteanna 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 mbuaicthréimhsí 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’.

Cén chaoi a ndearnadh measúnú ar thrácht mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe?

- 4.8.9 Príomh-chomhpháirt den tsraith samhaltaithe iompair a úsáideadh chun measúnú a dhéanamh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe 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 SRI réamhaisnéis ar athruithe i gceann scríbe turais mar fhreagairt ar dhálaí tráchta atá ag athrú, soláthar iompair agus/nó beartas. Tá sé seo de réir an chleachtais samhaltaithe is fearr, lena n-áirítear treoir TII agus WebTAG⁴, a rialaíonn gur cheart samhail éilimh inathraitheach a úsáid chun measúnú a dhéanamh ar thionchair scéime ar nós na forbartha bóthair atá beartaithe.
- 4.8.10 Is féidir formhór na gcomhphárteanna tráchta spreagtha a chomhaireamh i measúnú na scéime le cur chuige le samhaltú éilimh inathraitheach. Leagtar amach i dTábla 3 thíos gach ceann de na comhphárteanna den iompar spreagtha agus an chaoi a nglactar cuntas orthu sa phróiseas samhaltaithe iompair.

⁴ Treoir maidir le hAnailís Iompair ó Roinn Iompair na Ríochta Aontaithe

Tábla 3: Samhaltú ar chomhpháirteanna taistil spreagtha

An cineál tráchta a chothófar	San áireamh sa Bhreithmheas?	Sonraí
Trácht ar Mhalairt Slí	Tá	Cinntear i sannadh na samhla Mótarbhealaigh an t-atreorú bealaigh is dóchúil a bheidh mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe
Athrú Modha	Tá	Samhaltaítear sa chomhpháirt ilmhodach den WRM na freagraí athraithe modha dóchúla chuig an bhforbairt bóthair a bheartaítear
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 fhorbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach
Athrú ar Am taistil	Tá (Do ghluaiseachtaí laethúla foriomlána) Níl (Do thrácht breise buaicuaire)	Samhaltaíonn an WRM gach tréimhse i rith an lae. Dá bhrí sin, ní athróidh turais atá ag athrú ó thréimhse ama amháin go ceann eile na tuartha Meánacha Bliantúla um Thrácht Laethúil (AADT) a táirgeadh chun measúnú a dhéanamh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Ach, ní shamhaltaíonn an WRM go díreach tionchar na dturas breise sa bhuaicuaire mar thoradh ar acmhainn bóthair mhéadaithe a sholáthar. Díorthaíodh meastachán ar an méadú féideartha i ndéanamh turas sa bhuaicuaire mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach bunaithe ar fhianaise ó scéimeanna cosúla a rinneadh in Éirinn agus téitear i ngleic leis in Alt 4.8.28 den Ráiteas Fianaise seo.
Méadú i Minicíocht Turais	Níl	Ní shamhaltaítear 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)	Níl	Laistigh den TMTT, bunaíodh an fás tuartha sa daonra agus fostaíocht ar thuartha fáis TTI a díorthaíodh ó thuartha na Príomh-Oifige Staidrimh. Tar éis an TMTT a chríochnú, díorthaíodh an fás i ndaonra agus fostaíocht do Chathair agus Contae na Gaillimhe bunaithe ar thuartha sa Chreat Pleanála Náisiúnta (NPF) a d'fhorbair Comhairlí Cathrach agus Contae na Gaillimhe agus an tÚdarás Náisiúnta Iompair. Tá na toimhdí faoin úsáid talún chéanna i bhfeidhm ag na measúnuithe samhla WRM ar tugadh fúthu do thuartha TMTT agus NPF leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe agus dá huireasa.

Céard iad na tionchair a bheidh ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe i nGaillimh?

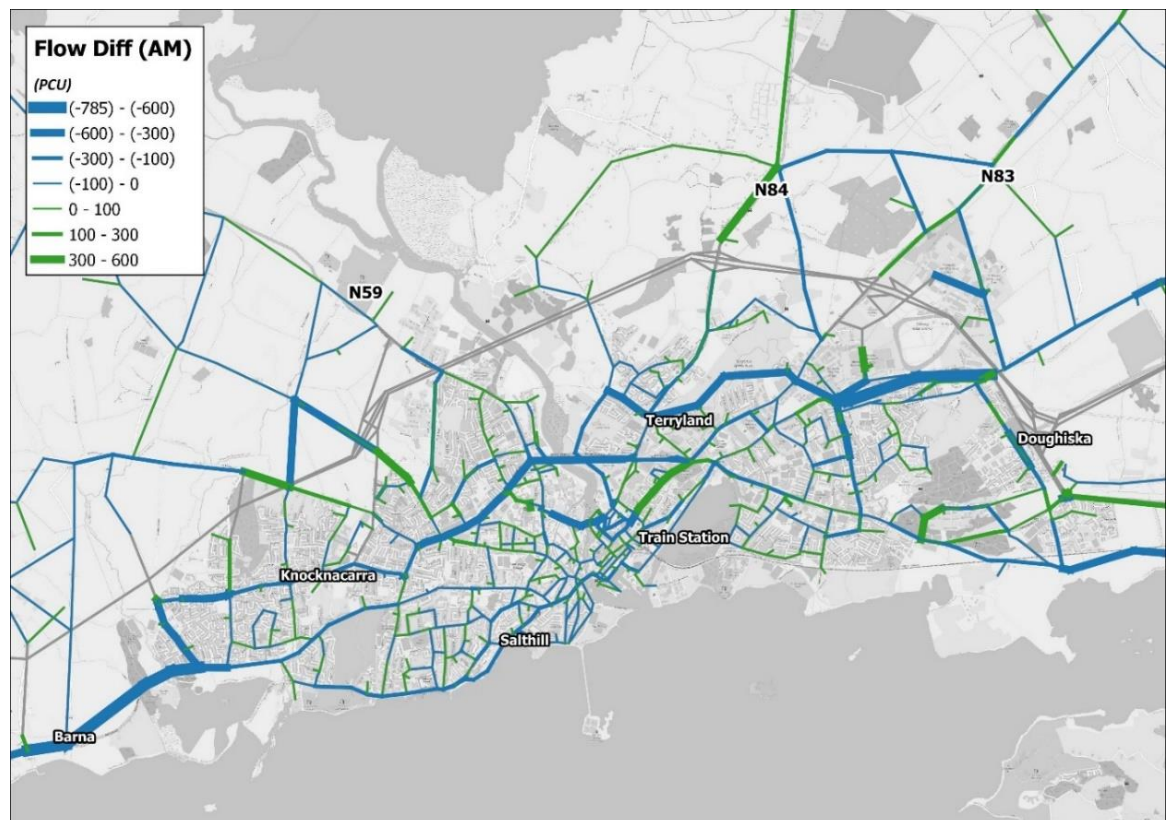
Trácht ar Mhalairt Slí

- 4.8.11 Is é cuspóir na forbartha bóthair atá beartaithe 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. Dá bhrí sin, is iondúil gur tionchar dearfach atá i dtrácht ar mhalairt slí ó bhealaí náisiúnta/réigiúnacha i lár na cathrach chuig an bhforbairt bóthair atá beartaithe agus léiríonn sé go bhfuil an fhorbairt bóthair atá beartaithe ag comhlíonadh an chuspóra a bhí i gceist.

Trácht ar Mhalairt Slí

- 4.8.12 Léirítear i bhFíor 6 thíos an chaoi a n-athróidh sreafaí tráchta sa bhuaicuir AM, faoi thiomhdí fáis NPF, nuair a bhíonn an fhorbairt bóthair atá beartaithe i bhfeidhm. Léiríonn línte gorma ar an léarscáil seo bóithre ar a laghdófar sreafaí tráchta, agus léiríonn línte glasa bóithre ar a méadóidh trácht.

Fíor 7: Breacadh difríochta sreafa faoi Déan rud éigin



- 4.8.13 Léiríonn an fhíor thuas go mbeidh roinnt méaduithe sa trácht ar bhealaí gathacha isteach go Gaillimh, gar do na hacmhail nua ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe, agus go mbeidh laghdú suntasach sa trácht i lár na cathrach agus an trácht ag dul ar

mhalairt slí ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Go tábhachtach, beidh laghdú timpeall 10% sa trácht i lár na cathrach mar thoradh ar fhorfheidhmiú na forbartha bóthair atá beartaithe (agus laghdú suas le 38% i dtrácht HGV i lár na cathrach i rith buaicthréimhsí), a mhéadóidh acmhainn i lár na cathrach le tacú leis an tosaíocht do bhearta taistil inbhuanaithe. Tá an laghdú tráchta is suntasaí ar an N6 reatha. Mar shampla, laghdaítear an trácht ar chuid Chnoc Maoil Drise go Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh faoi 31% tar éis an fhorbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach. Éascóidh an laghdú sa trácht ar an mbealach seo seirbhís bus beartaithe trasna na cathrach ag feidhmiú chuig Baile an Bhriotaigh agus an Pháirc Mhór mar a leagtar amach sa SIG.

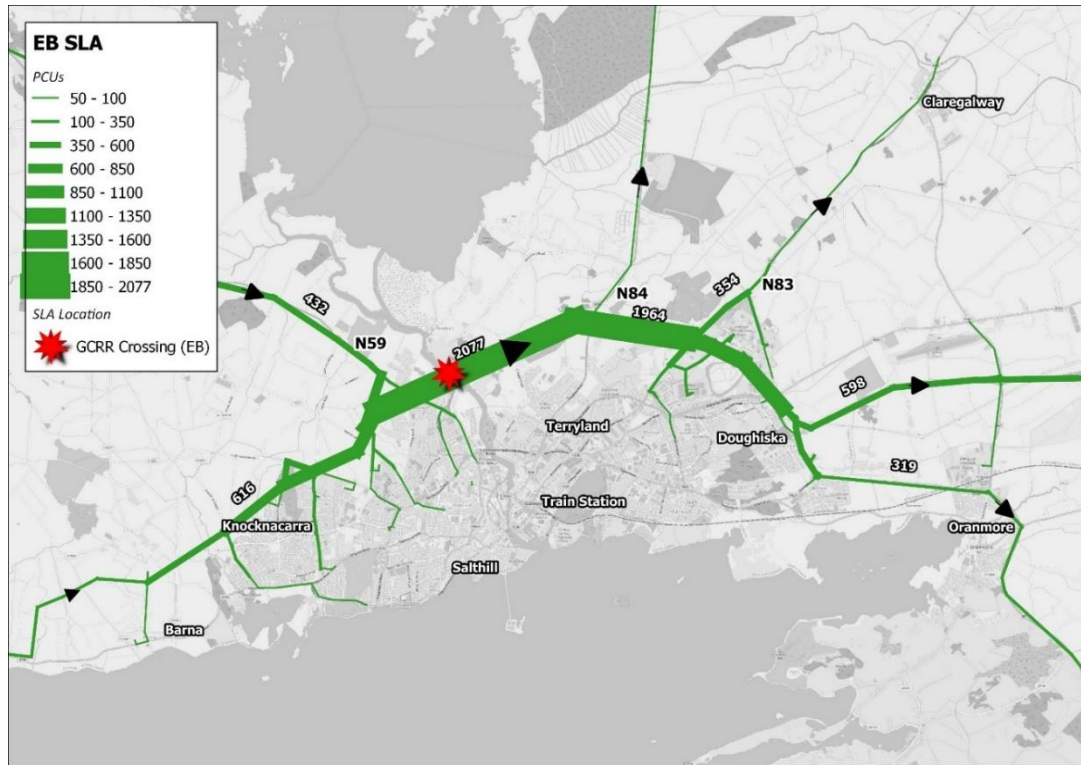
4.8.14 Dá bhrí sin, beidh tionchair dhearfacha ag an trácht ar mhalairt slí do Ghailimh agus a ceantar máguaird lena n-áirítear:

- Cuirfidh sé **timpeallacht i bhfad níos sábháilte ar fáil d'úsáideoirí bóthair leochaileacha** tríd an méid tráchta reatha a bhaint (go sonrach suas le 38% de thrácht HGV) ó lár na cathrach
- Mar gheall ar an laghdú seo beidh **laghdú** timpeall 16% in **astaíochta dochracha** (PM₁₀, NO_x agus PM_{2.5} etc.) i lár na cathrach
- Beidh líonra iompair níos láidre ann dá bharr, a chuirfidh **amanna turais** níos iontaofa agus **níos tapúla ar iompar poiblí** ar fáil a laghdóidh timpeall 10% ar na bealaí is plódaithe fiú gan aon bhearta tosaíochta bus breise i bhfeidhm.

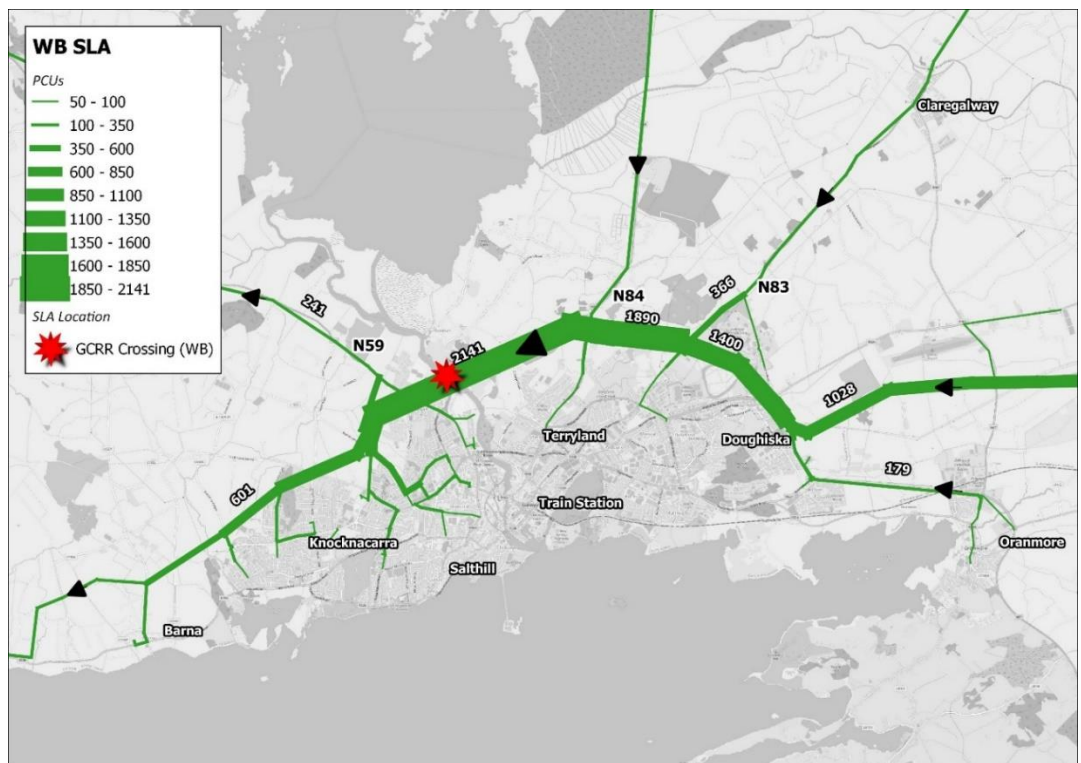
Trácht ar Bhóithre Áitiúla agus Náisiúnta

4.8.15 Chun scrúdú a dhéanamh ar thúsphointe agus ceann scríbe d'úsáideoirí an NG GCRR atá beartaithe, rinneadh anailís naisc roghnaithe ar an N6 GCRR idir a acomhal leis an N59 agus an N84. Taispeántar torthaí na hanailíse sin i bhfíoracha 7 thíos don trácht ar an trasnú abhann nua sa bhuaicthréimhse AM ag dul soir agus siar faoi seach. Taispeánann na fíoracha seo an chaoi a n-éascóidh an fhorbairt bóthair atá beartaithe go ginearálta turais fhada, straitéiseacha ar an líonra bóthair náisiúnta, in ionas turais áitiúla a d'fhéadfaí a dhéanamh trí shiúl, rothaíocht nó iompar poiblí. Mar shampla, ag dul soir, fágann timpeall 60% de thurais a thrasnaíonn Abhainn na Gaillimhe ag an bpointe seo Cathair na Gaillimhe ar an líonra bóthair náisiúnta. Ag dul siar, fágann 23% díobh siúd a thrasnaíonn Abhainn na Gaillimhe ag an bpointe seo Cathair na Gaillimhe ar an N59 nó R336.

Fíor 8: Anailís Naisc Roghnaigh ag Dul Soir ar N6 GCRR



Fíor 9: Anailís Naisc Roghnaigh ag Dul Siar ar N6 GCRR



Athrú Modha

- 4.8.16 Samhaltaítear 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 a chuirfeadh an fhorbairt bóthair atá beartaithe ar fáil. Léirítear i dTábla 4 thíos an sciar modha 24 uair an chloig do na “cásanna leis an scéim agus d’uireasa scéime”, faoi thiomhdí fáis NPF do Chathair na Gaillimhe ina bhfeicfear méadú 50% sa daonra i lár na cathrach.
- 4.8.17 Tugtar le fios i dtorthaí na hanailíse go mbeidh méadú 3.9% in úsáid cairr mar thoradh ar an gcás ‘Déan rud éigin’ i gcomparáid leis an gcás ‘Déan an tÍosmhéid’. 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 bóthair sa chás Déan an tÍosmhéid 74% níos airde ná an chás Déan Rud Éigin leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe i bhfeidhm. Tá na hamanna turais trasna na cathrach, go háirithe Soir-Siar, feadh an N6 reatha 44% níos airde sa chás Déan an tÍosmhéid.
- 4.8.18 Sa chás Déan an tÍosmhéid, tá srian suntasach ar ghluaiseachtaí trasna na cathrach do thrácht carranna agus iompar poiblí araon. Bheadh drochthionchar ag an gcás seo ar gheilleagar na Gaillimhe agus Réigiúin an Iarthair agus chuirfeadh sé srian mór ar fhás inbhuanaithe na cathrach, arna leagan amach san NPF, a bhainfeadh an bonn de chuspóirí an NPF.
- 4.8.19 Má thugtar an fhorbairt bóthair atá beartaithe isteach, bainfear na srianta sin ar nascacht agus fás agus is tionchair dhearfacha shuntasacha a bheidh mar thoradh air sin, 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 **laghdú ar thréimhsí taistil an iompair phoiblí** de thimpeall 10%
 - 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
- 4.8.20 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 sciartha modha a chuirtear i láthair thuas ina gcás láidir nó an chás is measa. Is léir, áfach, go dtacóidh an fhorbairt bóthair atá

beartaithe leis an gcéad phrionsabal de SIG, chun iompar inbhuanaithe a chur chun cinn agus a spreagadh, agus go háirithe chun é a dhéanamh áisiúil agus mealltach le siúl, rothaíocht nó iompar poiblí a úsáid ann.

- 4.8.21 Ina dhiaidh seo, tugtar le fios inár n-anailís go mbeidh laghdú 5% sa sciar modha do charranna príobháideacha i lár na cathrach agus feabhsúcháin bhreise i bhfeidhmíocht an líonra do gach modh iompair mar thoradh ar fhorfheidhmiú iomlán SIG, ar a n-áirítear seachadadh na forbartha bóthair atá beartaithe mar phríomh-chomhpháirt.

Tábla 4: Céatadáin Sciar Modha

Rogha	% Carr	% Iompar Poiblí	% Siúl	% Rothaíocht
2039 Déan an tÍosmhéid	61.2%	5.4%	29.3%	4.1%
2039 Déan Rud Éigin	64.1%	5.0%	27.6%	3.3%
2039 Déan-SIG	56.0%	6.8%	31.2%	6.0%

Athrú ar an gCeann Scríbe

- 4.8.22 Tá sé de chumas ag gné na samhla éilimh den WRM samháltú a dhéanamh ar an gcaoi a bhféadfadh cinn scríbe turais athrú mar fhreagairt ar an acmhainn mhéadaithe agus na hamanna taistil laghdaithe a éascaítear leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Le léiriú a thabhairt ar an gcaoi a n-athródh cinn scríbe turais mar gheall ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe, tá anailís déanta againn ar an gcaoi a n-athródh turais chuig cinn scríbe mhóra, ar nós ionaid fostaíochta, i nGaillimh tar éis an fhorbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach.

Turais chuig cinn scríbe mhóra

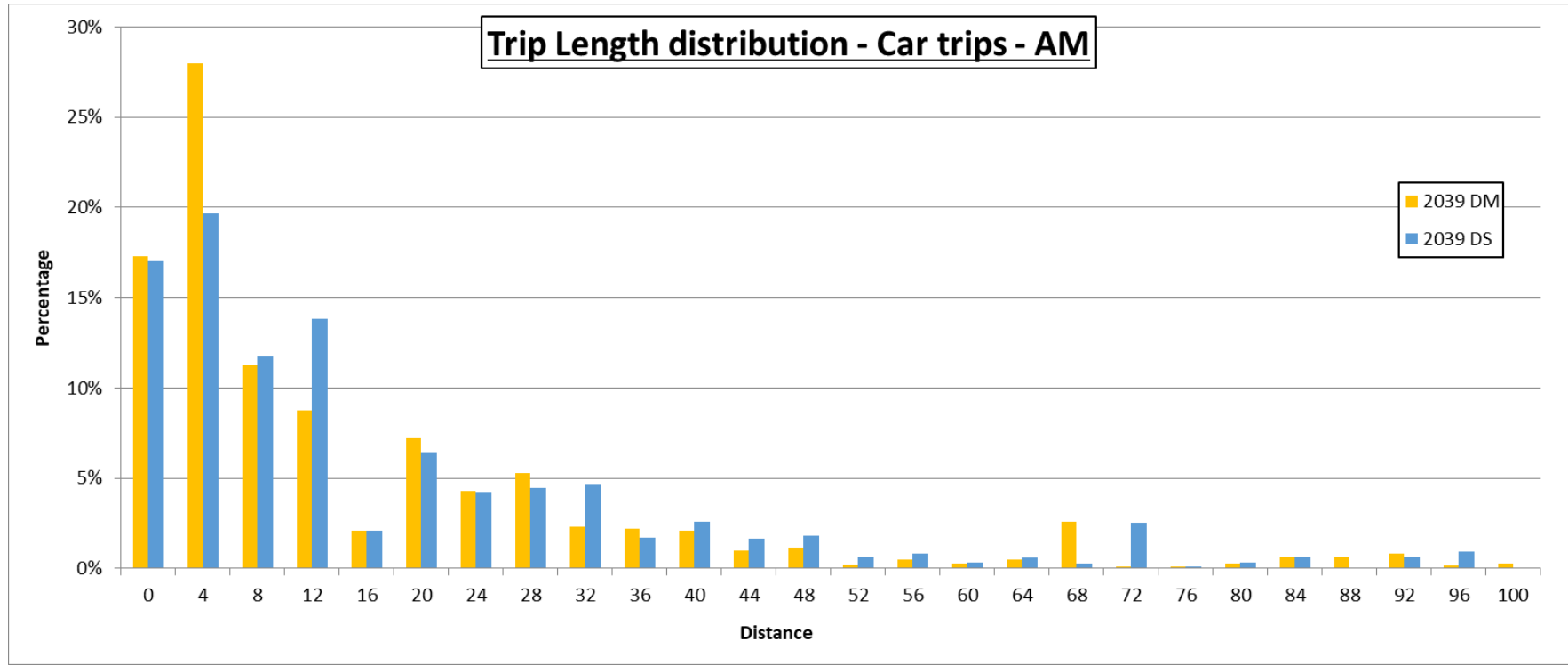
- 4.8.23 Léirítear i bhFíor 9 thíos an chaoi a dtuairtar a athróidh dáileadh fad turais chuig ceann de chinn scríbe mhóra na Gaillimhe (Eastát Tionsclaíoch na Páirce Móire) nuair a thugtar isteach an fhorbairt bóthair atá beartaithe. Gan an fhorbairt bóthair atá beartaithe i bhfeidhm (cás Déan an tÍosmhéid), tagann turais chuig an gcuid seo d'Eastát Tionsclaíoch na Páirce Móire go príomha ó oirthear Chathair agus Chontae na Gaillimhe agus mar thoradh air sin, tá formhór na dturas 4 chiliméadar nó níos lú ar fad. Is é is cúis leis sin, faoi 2039, gur mhéadaigh an plódú an oiread sin gan an fhorbairt bóthair atá beartaithe i bhfeidhm go gcuireann sé as do dhaoine faid fhada a thaisteal chuig an bPáirc Mhór nó fiú ó thaobh iarthair Chathair na Gaillimhe isteach chuig an bPáirc Mhór.
- 4.8.24 Nuair a thabharfar isteach an fhorbairt bóthair atá beartaithe (cás Déan Rud Éigin) bainfead an plódú seo, a cheadaíonn do dhaoine a gceann scríbe oibre a athrú mar a thugtar le fios sa mhéadú sa chionroinnt turas ag taisteal níos faide chuig an bPáirc Mhór (8km - 12km agus 28km - 32km) agus an laghdú i dturais níos giorra (faoi bhun 4km). An rud nach samhaltáítear is ea athruithe a bhfuiltear ag súil leo sa Bheartas Pleanála um Úsáid Talún a mhaolódh an tionchar seo. Mar a mhínítear thíos, cuirtear

creat reachtúil ar fáil sa Chreat Pleanála Náisiúnta, don phleanáil spásúil a chuirfidh srian ar fhorbairt amach anseo i lonnaíochtaí uirbeacha dlúithe a dtacóidh iompar poiblí leo.

4.8.25 Cé go mbíonn faid turas níos giorra agus méadú i siúl agus rothaíocht mar gheall ar an gcás Déan an tÍosmhéid, 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. D'eascródh 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 an fhorbairt bóthair atá beartaithe 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

Fíor 10: Dáileadh Fad Turais – Turais i gcarranna – AM



Athruithe ar Am Taistil

- 4.8.26 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 fhorbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach daoine a spreagadh le taisteal sa bhuaicthréimhse. 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.
- 4.8.27 Tá meastachán meánacha bliantúla um thrácht laethúil (AADT) do na bóithre éagsúla i gceantar an staidéir ar cheann de na haschuir phríomha ó shamhail iompair ar an scéim. 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.
- 4.8.28 D’ainneoin a bhfuil thuas, d’fhéadfadh sé go mbeadh tionchair tráchta ag méadú sa líon turas i rith na mbuaicuaireanta. D’fhonn é 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 lánáí i ngach treo ó phéire go trí cinn agus uasghrádaíodh roinnt acomhal go saorshreabhadh. Trí bhreathnú ar an gcaoi ar imir an acmhainn bhreisithe seo (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.
- 4.8.29 Rinneadh tástáil íogaireachta chun tionchar athraithe cosúil leis sa toisc buaicuaire a chinneadh tar éis an fhorbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach. Nuair a chuirtear an toisc buaicuaire nuashonraithe sin i bhfeidhm le cás Déan Rud Éigin 2039, tarlaíonn méadú timpeall 20% sa mhoill iomlán ar an líonra agus méadú 3% sa mheán-am turais tríd an gcathair. Ach, tá na luachanna sin fós i bhfad níos ísle ná iad sin a breithníodh sa chás Déan an Tíosmhéid.
- 4.8.30 Tá athuainiú turas den chineál sin féideartha, agus dóchúil, mar thoradh ar phlódú laghdaithe. Léiríonn sé seo go mbainfidh an fhorbairt bóthair 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**

Athrú i Minicíocht Turais

- 4.8.31 Go teoiriciúil, d'fhéadfadh déanamh turas ó chrios áirithe méadú nó laghdú mar thoradh ar athruithe san am taistil iomlán ar gach modh. Tá modúl minicíochta turais i samhlacha áirithe a ionsamhlaíonn an idirghníomhaíocht sin. Ach, go ginearálta, má áirítear gach modh taistil (siúl agus rothaíocht san áireamh) i samhail (rud is amhlaidh don WRM) ní gá freagairt minicíochta turais a áireamh. Tarlaíonn sé sin mar gur iondúil go dtarlaíonn aon mhéadú i dturais trí mhodh amháin mar thoradh ar athrú modha ó mhodhanna malartacha. 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.
- 4.8.32 D'fhéadfadh roinnt minicíochta méadaithe tarlú do chuspóirí turais eile, idirbhuaice cosúil le turasóireacht, fóillíocht agus gnó. Bheadh tairbhí eacnamaíocha suntasacha ag baint le méadú sna turais sin (turasóireacht nó siopadóireacht) ag eascairt as forfheidhmiú na forbartha bóthair atá beartaithe do chathair na Gaillimhe agus do Réigiún an Iarthair.

Athrú Pointe Tosaigh (Athruithe in Úsáid Talún)

- 4.8.33 D'fhéadfadh athrú i bpátrúin úsáide talún a bheith mar thoradh ar thionscadail iompair cosúil leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe 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 na forbartha bóthair atá beartaithe.
- 4.8.34 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 lonnaithe uirbeacha dlúithe lena dtacaíonn iompar poiblí. Go dlíthiúil, caithfidh gach údarás pleanála áitiúil agus réigiúnach cloí le NPF agus dá bhrí sin tá an samhaltú tuartha de chásanna Déan an tÍosmhéid agus Déan Rud Éigin bunaithe ar thuartha daonra agus fostaíochta ailínithe le prionsabail NPF.
- 4.8.35 Cé go bhféadfaí samhaltú a dhéanamh ar líon gan teorainn cásanna úsáide talún, meastar iad seo a bheith neamhábhartha mar go gcaithfear cloí le treoirlínte NPF 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 chonacthas sa Ráiteas Fianaise Pleanála, comhdhlúthú sna comharsanachtaí cónaithe reatha ag Cnoc na Cathrach, Rathún, an Caisleán Gearr agus Ros Cam a bheidh san fhás tuartha i gCathair na Gaillimhe; trí athghiniúint ar thailte athfhorbraíochta laistigh den chathair agus forbairt phleanáilte ag an Aird. 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 chearta agus forbairt inbhuanaithe Cheantar Uirbeach na Gaillimhe.

Achoimre ar Thrácht Spreagtha

- 4.8.36 Mar a leagtar amach sna codanna thuas, rinneadh measúnú sa chur chuige samhaltaithe ar glacadh leis don fhorbairt bóthair atá beartaithe ar chomhpháirteanna na tráchta spreagtha agus, dá bhrí sin, cuireadh é sin san áireamh i gcomhair fhorbairt, dhearadh agus mheasúnú na forbairt bóthair atá beartaithe.
- 4.8.37 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. D'eascródh 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. Sa chás sin, ní shásaítear cuspóirí tionscadail na forbartha bóthair atá beartaithe ná spriocanna forbartha inbhuanaithe an NPF.
- 4.8.38 Léirítear inár measúnú ar thrácht spreagtha go mbeidh amanna turais feabhsaithe ar an líonra do gach modh, iompar poiblí san áireamh, má fhorfheidhmítear an fhorbairt bóthair atá beartaithe, go mbainfear trácht ó lár na cathrach, go bhfeabhsófar timpeallacht lár na cathrach agus go bhfeabhsófar sábháilteacht ar fud na cathrach. Léirítear i dTábla 5 thíos an chaoi a mbeidh tionchair dhearfacha do Ghailimh agus do Réigiún an Iarthair mar thoradh ar an taisteal spreagtha.

Tábla 5: Tionchair Dhearfacha na forbartha bóthair atá beartaithe

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 suas le 10% ar an trácht foriomlán i lár na cathrach i rith buaicamanna Laghdú 16% ar NO _x , PM ₁₀ agus PM _{2.5} i lár na cathrach
Athrú Modha	Timpeallacht níos sábháilte d'úsáideoirí bóthair leochaileacha Tréimhsí turais ar Iompar Poiblí níos tapa agus níos iontaofa	Laghdú suas le 38% ar an trácht HGV i lár na cathrach i rith buaicamanna Laghdú 10% ar thréimhsí taistil an iompair poiblí isteach sa chathair
Athrú ar an gCeann Scríbe	Feabhas ar nascacht Soir-Siar na cathrach agus an réigiúin Rochtain fheabhsaithe ar sheirbhísí tábhachtacha	Tréimhse turais soir-siar ar an N6 31% níos tapúla Laghdú suas le 43% i moill thar líonra na cathrach agus dá bhrí sin feabhas ar rochtain ar phríomhsheirbhísí ar nós ospidéal agus oideachais

An cineál tráchta a chothófar	Tairbhí	Toradh
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 suas le 17% i meánamanna turais sa bhuaicthréimhse
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 Anailíse.
Athrú ar Thúsphointe (a mbeidh pátrún úsáide talún éagsúil mar thoradh air)	Cinnteoфар 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 fhorbairt bóthair atá beartaithe ann)	Méadóidh sciar modha lár na cathrach do mhodhanna inbhuanaithe 5% trí bheartais phleanála inbhuanaithe an NPF a fhorfheidhmiú.

- 4.8.39 Cé go gcabhróidh soláthar na forbairt bóthair atá beartaithe as féin chun cuspóirí an tionscadail a shásamh mar a leagtar amach i gCaibidil 3 den TMTT, cabhróidh an soláthar i gcomhthéacs Straitéis Iompair na Gaillimhe agus an Chreata Pleanála Náisiúnta (mar a shamhlaítear), chun aon drochthionchair fhéideartha den trácht spreagtha a mhaolú.
- 4.8.40 Cuirfidh soláthar na forbartha bóthair atá beartaithe mar chroí-chomhpháirt de Straitéis Iompair na Gaillimhe níos mó spáis agus tosaíochta ar fáil i lár na cathrach do mhodhanna taistil inbhuanaithe. Mar a thugtar le fios thuas, beidh athrú modhach dearfach agus amanna turais feabhsaithe do gach modh iompair mar thoradh air sin.
- 4.8.41 Maidir le tionchair fhéideartha na forbartha bóthair atá beartaithe ar shraoilleáil uirbeach, leagtar béim beartais mór nua ar ‘Chreat Pleanála Náisiúnta’ an Rialtais, ag díriú ar fhás amach anseo i láithreacha athfhorbraíochta i gceantair uirbeacha agus feadh bealaí iompair phoiblí d’fhonn pátrúin taistil inbhuanaithe a chur chun cinn. Tá forbairtí beartaithe mórscála le déanaí i lár na cathrach, ar nós forbairt chónaithe 1,000 phleanáilte na Gníomhaireachta Forbartha Talún ar Bhóthar an Ghainimh, forbairt Oifige/Miondíola mórscála ag Cé Bonham agus athfhorbairt ar Stáisiún Ceannt mar fhorbairt mhór úsáid mheasctha, ag teacht leis na prionsabail forbartha inbhuanaithe seo sa NPF. Mar a leagtar amach sa Choimre Fianaise Pleanála, leanfaidh Comhairlí Cathrach agus Contae na Gaillimhe ag cinntiú go

gcloíonn cinnítí pleanála agus pleananna forbartha amach anseo leis na tuartha NPF agus na prionsabail forbartha.

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

4.9 Tionchar ar Cheantar Rosán Glas / Bhóthar Dhiarmada

Ceist

- 4.9.1 Fuarthas roinnt aighneachtaí/agóidí ó chónaitheoirí i gceantar Rosán Glas. Áirítear sna príomhdhearbhuithe a rinneadh sna haighneachtaí/agóidí sin:

- Beidh fadhbanna tráchta tromchúiseacha ann mar gheall ar dhúnadh acomhal Bhóthar Dhiarmada/Bhóthar Rathúin
- Cuirfidh na tograí don cheantar seo fad le hamanna agus faid turais do chónaitheoirí
- Spreagfaidh na tograí trácht ó cheantair eile chun trácht a sheachaint ar bhóithre cónaithe chun rochtain a fháil ar Nascbhóthar an N59
- Cuirfidh an t-acomhal le comharthaí beartaithe bac le gluaiseachtaí chuig Rosán Glas agus uaidh.

- 4.9.2 Tarraingíodh anuas an cheist sin in aighneachtaí/agóidí: S_004, S_011, S_029, S_043, S_044, S_056, S_057, S_060, S_065, S_075 (IFB).

Freagra

- 4.9.3 Tugtar le fios i samhaltú tráchta ar an gceantar (Bóthar Dhiarmada/Bóthar Rathúin) go bhfeidhmeoidh an t-acomhal seo laistigh d'acmhainn sa bhliain dearaidh (2039) leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe i bhfeidhm. Anuas air sin, tugtar le fios i samhaltú acomhail mionsonraithe den cheantar seo (Bóthar Ceangail N59/Bóthar Rathúin) go bhfeidhmeoidh an t-acomhal laistigh d'acmhainn i mbuaicthréimhsí 2039, gan aon chiúáil ró-acmhainne tuairiscithe. Dá bhrí sin, níltear ag súil go mbeidh aon fhadhbanna tráchta ná plódaithe sa cheantar mar gheall ar dhúnadh acomhal Bhóthar Dhiarmada/Bhóthar Rathúin.

- 4.9.4 Anuas air sin, tugtar le fios i samhaltú straitéiseach ar tugadh faoi mar chuid den TMTT nach n-úsáidfidh aon trácht ceantar Rosán Glas chun trácht a sheachaint agus ní úsáidfidh ach trácht a thosaíonn nó a chríochnaíonn san eastát an líonra bóthair inmheánach.

- 4.9.5 Mar thoradh ar athchumrú an líonra bóthair sa láthair seo, beidh méadú beag ar an bhfad a theastaíonn do thrácht feithicle chun Bóthar Rathúin a shroicheadh do líon teoranta cónaitheoirí. Ach, ní mheasfar go mbeidh an fad breise seo suntasach. Is ionann an méadú san fhad agus timpeall 450m agus beidh athruithe in amanna turais timpeall 60 soicind do thrácht feithicle mar thoradh air.

Fíor 11: Cumrú bóthair Rosán Glas tar éis an fhorbairt bóthair atá beartaithe a thógáil

- 4.9.6 Cinnteofar le dearadh na forbartha bóthair atá beartaithe go mbreisítear leibhéal na hinrochtaineachta do choisithe agus rothaithe. Cabróidh sé seo chun leibhéal inrochtaineachta Rosán Glas a fheabhsú agus le nascacht bhreise don cheantar. Léirítear sa mhéid thuas, dá bhrí sin, nach mbeidh bac ar ghluaiseachta chuig Rosán Glas agus uaidh mar gheall ar athchumrú an aomhail.

4.10 Ní theastaíonn seachbhóthar mar gheall ar na pátrúin taistil

Ceist

4.10.1 Fuarthas roinnt aighneachtaí/agóidí maidir le cineál na bpátrúin taistil i nGaillimh agus an bhfuil “seachbhóthar” ag teastáil dóibh. Go hachomair, éilítear sna haighneachtaí/agóidí sin:

- Tugtar le fios i sonraí POWSCAR an daonáirimh nach dteastaíonn seachbhóthar ach ó 3% de thrácht Chathair na Gaillimhe agus dá bhrí sin nach dteastaíonn seachbhóthar.
- Turais ghearra chomaitéara is ea formhór na dturas a dhéantar i nGaillimh, nach leigheasfaí le bóthar nua.

4.10.2 Tarraingíodh anuas an cheist sin in aighneachtaí/agóidí: Ob_116, Ob_511.06, Ob_519, Ob_678, S_013, S_017.

Freagra

4.10.3 Forbraíonn an fhorbairt bóthair atá beartaithe líonra bóthair Chathair na Gaillimhe go suntasach. Beidh spás ar an líonra bóthair breisithe seo chun an méid de a leithdháiltear d’iompar poiblí amháin agus modhanna taistil gníomhacha a mhéadú. Laghdóidh sé freisin plódú, rud a fheabhsóidh cáilíocht na beatha i nGaillimh, a fhreastalóidh níos fearr ar thrácht straitéiseach i Réigiún an Iarthair agus a cheadóidh don mhéadú suntasach sa daonra a bhfuiltear ag súil leis. Ní hé príomhfheidhm na forbartha bóthair atá beartaithe trácht atá ag taisteal ó thaobh amháin de nGaillimh chuig an taobh eile a éascú, agus dá bhrí sin, níl sé i gceist go mbeidh sé mar sheachbhóthar iomlán. Tá dhá chuid ag baint le feidhmiúlacht na forbartha bóthair atá beartaithe mar a leagtar amach i gCoimre Fianaise Ellen McCarthy. I dtosach, folaíonn sé do riachtanas straitéiseach le líonra bóthair cuimsitheach TEN-T agus nascacht Chathair na Gaillimhe agus Réigiún an Iarthair leis an líonra bóthair náisiúnta. Ar an dara dul síos, tugann sé faoiseamh do bhóithre lár na cathrach ó thrácht straitéiseach agus soláthraíonn sé an spás bóthair riachtanach do mhodhanna eile iompair, eadhon siúl, rothaíocht agus iompar poiblí.

4.10.4 Freastalóidh an fhorbairt bóthair atá beartaithe ar an trácht straitéiseach atá ag iarraidh an chathair a thrasnú faoi láthair tríd an N6 reatha mar aon le trácht straitéiseach atá ag taisteal faoi láthair trí lár na cathrach agus chuig láithreacha straitéiseacha sa chathair féin. Freastalóidh sé ar roinnt gluaiseachtaí “straitéiseacha” ag nascadh an M6/N6, M17/M18, N59, N84 agus N83 agus bainfidh sé an gá leis na gluaiseachtaí tráchta seo chun dul isteach i gCathair na Gaillimhe gan ghá. Mar shampla, ag dul soir, fágann timpeall 60% de thurais a thrasnaíonn Abhainn na Gaillimhe ag bealach amach buaice na maidine Cathair na Gaillimhe ar an líonra bóthair náisiúnta.

4.10.5 Beidh an fhorbairt bóthair atá beartaithe mar chuid de líonra TEN-T d’Éirinn, ag feidhmiú de réir Bheartas Iompair TEN-T an Aontais Eorpaigh. Is é cuspóir deiridh

an bheartais seo bearnaí a dhúnadh, scrogaill tráchta agus baic theicniúla a bhaint, mar aon le comhtháthú sóisialta, eacnamaíoch agus críocha a láidriú san AE.

- 4.10.6 Tacóidh an fhorbairt bóthair atá beartaithe le forbairt eacnamaíoch agus shóisialta an réigiúin agus nascacht agus inrochtaineacht na cathrach. Éascóidh sí fás na cathrach, go heacnamaíoch agus i dtéarmaí daonra, i bhfad romhainn sa todhchaí.
- 4.10.7 Tugtar le fios san anailís ar fad a rinneadh go dáta go mbeidh feabhsúcháin shuntasacha sa leibhéal plúchta sa chathair mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Cuirfear turais (turais chomaitéara san áireamh) a thaistealaíonn trí lár na cathrach chuig an bhforbairt bóthair atá beartaithe, rud a fhágfaidh acmhainn i lár na cathrach agus a éascóidh oibriú éifeachtach an Iompair Phoiblí agus na mbeart tosaíochta taisteal inbhuanaithe.

4.11 Is féidir le réitigh a sheasann astu féin fadhbanna tráchta áitiúla a réiteach

Ceist

- 4.11.1 Éilíodh in aighneacht/agóid amháin:
“is féidir fadhbanna tráchta áitiúil reatha (e.g. an Pháirc Mhór) a réiteach le réitigh aonair”.
- 4.11.2 Tarraingíodh anuas an cheist seo in aighneacht/agóid: S_032.

Freagra

- 4.11.3 Mar a tugadh le fios cheana, cinneadh san anailís mhionsonraithe a rinneadh mar chuid de dheardh na forbartha bóthair atá beartaithe (agus ar an gcaoi chéanna an anailís a rinneadh mar chuid den SIG) nach féidir na fadhbanna plódaithe a thuartar a mhaolú gan acmhainn bhreise a sholáthar thar gach modh iompair. Rinneadh measúnú san obair seo ar bhearta astu féin agus roghanna iompair phoiblí, iarnród éadrom san áireamh.
- 4.11.4 Go háirithe, tá srian ar an líonra iompair reatha ar gheall ar an líon trasnaithe abhann sa chathair atá ag feidhmiú ag a n-acmhainn i rith buaicthréimhsí. Cuirfidh soláthar trasnú abhann breise acmhainn ar fáil atá riachtanach chun fadhbanna plódaithe a mhaolú, méid na tráchta a laghdú i lár na cathrach agus nascacht soir-siar a fheabhsú do gach modh iompair.
- 4.11.5 D’ainneoin a bhfuil thuas, cé go gcuireann an fhorbairt bóthair atá beartaithe (agus SIG) réiteach iompair comhtháite ar fáil do Chathair na Gaillimhe agus a ceantar máguaird ina n-iomláine, beidh gá le bearta breise i ndáil le réitigh a réiteach do cheisteanna sonracha, áitiúla agus iompair.
- 4.11.6 Sainithníodh roinnt ceantair faidhbe sa SIG, lena n-áirítear ceantar na Páirce Móire, agus tugadh cuntas ar an gcaoi a bhféadfaí iad sin a réiteach. Mar shampla:
- Nascbhóthar nua idir Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh agus Páirc Ghnó na Páirce Móire

- Nasc bóthair nua idir Nascbhóthar na Páirce Móire agus an N83 Bóthar Thuama (a mbíodh an N17 Bóthar Thuama air roimhe seo)
 - Bealach isteach nua go hOspidéal Pháirc Mheirlinne ó Sheanbhóthar Bhaile Átha Cliath ag aomhal Galway Crystal
- 4.11.7 Anuas air sin, tá Creat Iompair do Cheantar na Páirce Móire á réiteach ag an Údarás Náisiúnta Iompair agus Comhairle Cathrach na Gaillimhe le dul i ngleic le fadhbanna ar leith a bhíonn ag an bPáirc Mhór.
- 4.11.8 Teastaíonn réiteach iomlánaíoch chun forbairt na cathracha agus a ceantair máguaird a threorú ar bhealach comhordaithe sa todhchaí, seachas réitigh “Astu Féin” aonuaire a fhorfheidhmiú ar bhonn cáis ar chás. Cuireann SIG an plean seo ar fáil agus ba cheart gach réiteach “as féin” eile a ailíniú leis sin.

4.12 Feabhsúcháin ar Iompar Poiblí agus Modh Gníomhach

Ceist

- 4.12.1 Ceistíodh i roinnt aighneachtaí/agóidí a fuarthas an cumas d’fheabhsúcháin in úsáid iompair phoiblí agus modha gníomhaigh tar éis an fhorbairt bóthair atá beartaithe a thógáil. Áirítear na tuairimí seo a leanas sna haighneachtaí:
- *“Ag díreach 3.9% sa bhonnbhliain, tá an sciar mhodhach don iompar poiblí in 2012 íseal. Ní léirítear sa sciar tuartha d’iompar poiblí in 2039 de 5% sprioc uaimhianach don fhorbairt inbhuanaithe. Beidh sé seo níos measa fós mar gheall ar na sciartha modha siúil agus rothaíochta atá ag laghdú.”*
 - Buanóidh an togra úsáid carranna neamh-inbhuanaithe
- 4.12.2 Tarraingíodh anuas an cheist seo in aighneacht/agóid: Ob_511.06, S_006.

Freagra

- 4.12.3 Tá na torthaí sciar modha do na cásanna éagsúla a ndearnadh anailís orthu faoi thuar fáis lárnach TII a leagtar amach i dTábla 6.32 den TMTT curtha le chéile sa tábla a leanas, agus na figiúirí is déanaí a chomhfhreagraíonn don anailís ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe faoi thuartha fáis NPF.

Tábla 6: Torthaí Sciar Modha i Lár na Cathrach

Rogha	% Carr	% Iompar Poiblí	% Siúl	% Rothaíocht
2012 mar Bhonnbhliain	66.70%	3.90%	26.30%	3.10%
Tuar Fáis Lárnach TII (Ó Thábla 6.32 d'Alt 6 den TMTT)				
2039 Déan an tÍosmhéid	67.40%	4.30%	25.20%	3.10%
2039 Déan Rud Éigin	68.60%	4.10%	24.50%	2.80%
2039 Straitéis Iompair na Gaillimhe	67.30%	5.00%	24.90%	2.80%
Réamhaisnéis NPF				
2039 Cás an Chreata Pleanála Náisiúnta - Déan an tÍosmhéid	61.2%	5.4%	29.3%	4.1%
2039 Cás an Chreata Pleanála Náisiúnta - Déan Rud Éigin	64.1%	5.0%	27.6%	3.3%
2039 Déan Rud Éigin móide Cás Chreat Pleanála Náisiúnta Straitéis Iompair na Gaillimhe	56.0%	6.8%	31.2%	6.0%

Tuar Fáis Lárnach TII

- 4.12.4 Nochtar i scrúdú ar an mbliain dearaidh (2039) laghdú imeallach sa sciar modha siúil agus rothaíochta nuair a dhéantar comparáid idir an cás Déan Rud Éigin agus an cás Déan an tÍosmhéid. 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 do 2039, eascraíonn leibhéil shuntasacha plódaithe, a chruthaíonn bac le taisteal agus a chuireann cosc ar fhás eacnamaíoch na cathrach.
- 4.12.5 Níl an leibhéal plúchta seo inmhianaithe agus beidh drochthionchair aige ar gheilleagar Chathair na Gaillimhe agus réigiún an iarthair ar fad mura dtéitear i ngleic leis.
- 4.12.6 De réir cuspóirí tionscadail, laghdófar plúchadh agus moill i gCathair na Gaillimhe go suntasach nuair a thugtar isteach an fhorbairt bóthair atá beartaithe. Mar gheall ar na pátrúin taistil athraithe seo beidh tionchair dhearfacha shuntasacha, lena n-áirítear timpeallacht atá fabhrach don taisteal inbhuanaithe trí mhéideanna tráchta a bhaint (HGVanna go suntasach) ó lár na cathrach, astaíochtaí dochracha i lár na cathrach a laghdú suas go 16%, agus feabhas 10% in amanna turais ar Iompar Poiblí.
- 4.12.7 Cé gur riachtanas atá ann den phleanáil go ndéanfaí measúnú ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe mar scéim as féin, mar a luadh cheana, tá an fhorbairt bóthair atá beartaithe ina chuid lárnach de Straitéis Iompair na Gaillimhe. Má fhorfheidhmítear gach beart i Straitéis Iompair na Gaillimhe, feicfear athrú modhach ón gcarr príobháideach agus i dtreo bealaí níos inbhuanaithe taistil (iompar poiblí, siúl agus rothaíocht).

Réamhaisnéis NPF

- 4.12.8 Mar a tugadh le fios níos luaithe, ó foilsíodh an TMTT, foilsíodh an Creat Pleanála Náisiúnta (NPF) 2040 mar threoir don phleanáil agus forbairt straitéiseach ardleibhéil in Éirinn sa 20+ bliain romhainn. Cáipéis reachtúil is ea an NPF ar gá cloí léi ngach Plean Forbartha Contae agus Straitéis Gheilleagrach Réigiúnach agus Spásúil. Áirítear sna Treoirlínte NPF seo spriocanna do Chathair na Gaillimhe, lena n-áirítear fás 50% i ndaonra na cathrach idir 2016 agus 2040 agus comhtháthú níos mó úsáidí talún i lár na cathrach. Trí chion mór den daonra agus na poist thuartha a chur i gCathair na Gaillimhe (ceantar a bhfuil sé níos éasca freastal air le modhanna iompair phoiblí agus gníomhacha), beidh comhtháthú níos mó d'úsáidí talún mar thoradh ar fhás faoi thiomhdí Beartais NPF, a mhéadóidh cion modha na modhanna inbhuanaithe. Tacaítear sa SIG, an fhorbairt bóthair atá beartaithe ina measc, le dlúthú na cathrach mar a fheictear sa Chreat Pleanála Náisiúnta. Tugtar le fios i dtorthaí samhaltaithe, bunaithe ar thiomhdí beartais NPF, go méadófar an sciar modha do mhodhanna inbhuanaithe i lár na cathrach nuair a thugtar isteach bearta SIG.
- 4.12.9 Cuireadh línte breise leis an tábla thuas chun tionchar an daonra bhreise de réir beartas pleanála NPF a léiriú, le cordún an cheantair measúnaithe ag teacht go díreach leis an gcordún a ndearnadh measúnú air sa TMTT. Taispeánann an anailís sciar modhanna go mbaineann buntáistí suntasacha leis an daonra agus na poist atá tuartha a lonnú i lár na cathrach agus i lonnaíochtaí a bhfreastalaíonn iompar poiblí orthu go héasca. Nuair a chuirtear i gcomparáid le cás Déan an tÍosmhéid do 2039 é, tugtar le fios sa chás Déan Rud Éigin do 2039 móide SIG agus Cás NPF:
- Laghdú 5.2% i dtaisteal cairr i gCathair na Gaillimhe agus a ceantar máguaird síos go 56%
 - Méadú coibhneasta 22% in úsáid iompair phoiblí
 - Méadú 6% sa mhéid siúil
 - Méadú coibhneasta 46% sa líon daoine ag rothaíocht (6.0%)
- 4.12.10 Cé gur príomh-mholadh den SIG is ea straitéis Bainistíochta Éilimh a chur ar fáil don chathair, straitéis ina dtéitear i ngleic le bearta beartais agus fisiciúla, níl ach idirghabhálacha bainistíochta éilimh teoranta sna measúinthe SIG thuas. Cuirfidh straitéis Bainistíochta Éilimh don chathair agus a ceantar máguaird a thabhairt isteach (mar shampla ina mbeadh bearta ar nós bainistíocht a dhéanamh ar infhaighteacht agus costas páirceáil, srianta bainistíochta tráchta, pleanáil tráchta, Córais Iompair Chliste, etc.) leis an infheistíocht bhonneagair sa SIG agus tacóidh sé le dlúthú fás na cathrach a bhunaítear i mBeartas NPF, a mbeidh cion níos mó den daonra ag taisteal trí mhodhanna iompair inbhuanaithe mar thoradh air. Anuas ar a bhfuil thuas, is fiú a thabhairt faoi deara gur choimisiúnaigh an Roinn Iompair, Turasóireachta agus Spóirt le déanaí staidéar bainistíochta éilimh ar Ghaillimh agus gach ceann de na cathracha réigiúnacha chun bearta bainistíochta éilimh sonracha don chathair a shainiú chun taisteal inbhuanaithe a spreagadh.

4.13 Réiteodh Meariompar ceisteanna tráchta reatha

Ceist

- 4.13.1 Maítear i líon mór aighneachtaí/agóidí go réiteodh Líonra Meariompair (BRT nó LRT) i nGaillimh na fadhbanna tráchta reatha agus dá bhrí sin nach mbeadh gá leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe.
- 4.13.2 Deirtear in aighneachtaí lena mbaineann freisin go mbainfeadh réiteach iompair phoiblí iomlán comhtháthaithe, lena n-áirítear líonra iarnróid éadrom, trácht comaitéara ó shráideanna lár na cathrach agus go mbainfeadh sé an gá leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe.
- 4.13.3 Tarraingíodh anuas an cheist sin in aighneachtaí/agóidí: Ob_155, Ob_220, Ob_521_O_517.14_02.4; Ob_510, Ob_531.2, S_002; S_004, S_006, S_009, S_012; S_013, S_015, S_017, S_021, S_032.

Freagra

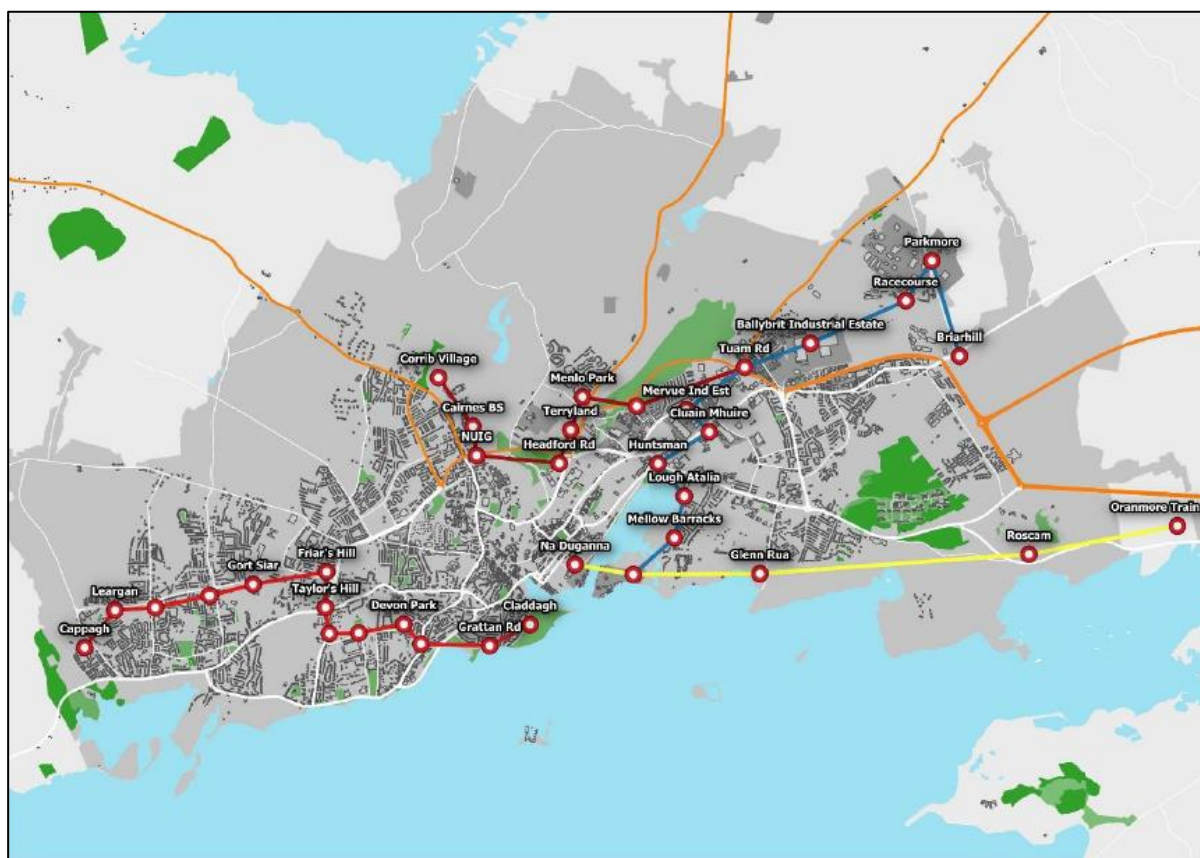
- 4.13.4 Mar a luaitear thuas, tugadh faoi bhreith ar chóras Meariompair, i bhfoirm Bus Ghasta nó Iarnród Éadrom Idirthuais, mar chuid den mheasúnú ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe, agus, go háirithe, an measúnú ar mhalairtí.
- 4.13.5 Mar a leagtar amach in Alt 4.6.1 de Chaibidil 4 den TMTT, áiríodh ar na malairtí iompair phoiblí a ndearnadh measúnú orthu:
- Bus Gasta (BRT) ag feidhmiú ag minicíocht 10 nóiméad ó Chnoc na Cathrach san Iarthar, trí lár na cathrach, chuig Órán Mór san Oirthear
 - Gach seirbhís bus cathrach méadaithe chuig minicíocht 10 nóiméad
 - Bearta tosaíochta bus ag acomhail le comharthaí feadh an bhealaigh BRT
 - Spás bóthair a ath-leithdháileadh ar Dhroichead na mBradán ó thrácht ginearálta chuig Iompar Poiblí Amháin
- 4.13.6 Mar a thugtar achoimre air in Alt 4.6.1 de Chaibidil 4 den TMTT, cinneadh san anailís seo go mbeadh méadú 17% ar thurais iompair phoiblí mar thoradh ar an iompar poiblí feabhsaithe seo i gcoibhneas leis an gcás Déan an tÍosmhéid 2034 (an bhliain dearaidh ag céim rogha bealaigh den tionscadal). Bheadh méadú 2% i moill ar gach turas feithicle thar príomhbhealaí sa chathair, sa chéad bhliain, mar thoradh ar fhorfheidhmiú iomlán na rogha malartaí ‘Iompar Poiblí Amháin’. Dá bhrí sin, ní léiríonn an rogha malartach ‘Iompar Poiblí Amháin’ as féin rogha mhalartach éifeachtach, mar nach réitíonn sé na fadhbanna seo astu féin.
- 4.13.7 Rinneadh measúnú sa SIG ar na réitigh éagsúla iompair phoiblí (Iarnród Éadrom Idirthuais (LRT) agus Bus Gasta (BRT)) san áireamh do Ghailimh sa bhliain dearaidh 2039 (an bhliain dearaidh ag céim na rogha bealaigh den tionscadal) agus sainathnódh gur líonra bunaithe ar bhus ardmhinicíochta an réiteach is fearr. Tugadh le fios i samhaltú ar tugadh faoi mar chuid d’fhorbairt SIG nach maolódh LRT ná BRT, i gcomhar le seirbhís bus ardmhinicíochta, an plódú tráchta

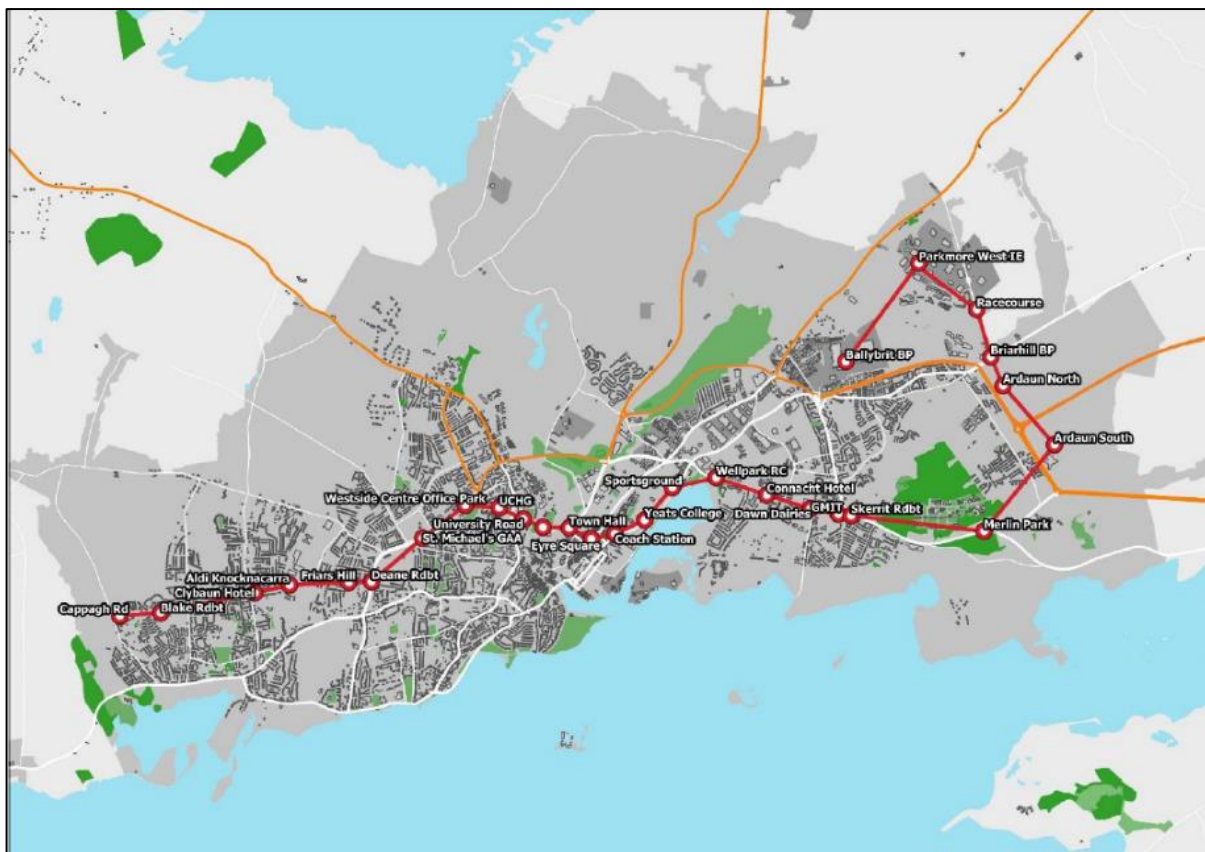
ardmhinicíochta a tuaradh i nGaillimh agus nach réiteofaí é seo ach leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe a chur i bhfeidhm freisin.

4.13.8 Tar éis an Creat Pleanála Náisiúnta a fhoilsiú, agus na réamh-mheastacháin daonra lena mbaineann do Gaillimh, tugadh faoi athbhreithniú ar thionchar Córas Iarnród Éadrom Idirthuais do Gaillimh i gcomhthéacs na dtuartha daonra agus fostaíochta méadaithe. Áiríodh dhá mheasúnú LRT ar leithligh san anailís seo:

- Líonra de cheithre líne LRT mar a chuir Sólás Uirbeach Iarnród na Gaillimhe (SUIG) isteach agus a chuirtear i láthair i bhFíor 12 thíos
- Líne Iarnróid Éadroim soir-siar, ag rith ón bPáirc Mhór agus Baile an Bhriotaigh, trí lár na cathrach, chuig Cnoc na Cathrach a sainaitníodh go mbeadh an t-éileamh féideartha is fearr aige bunaithe ar mheasúnú WRM. Cuirtear é sin i láthair i bhFíor 13

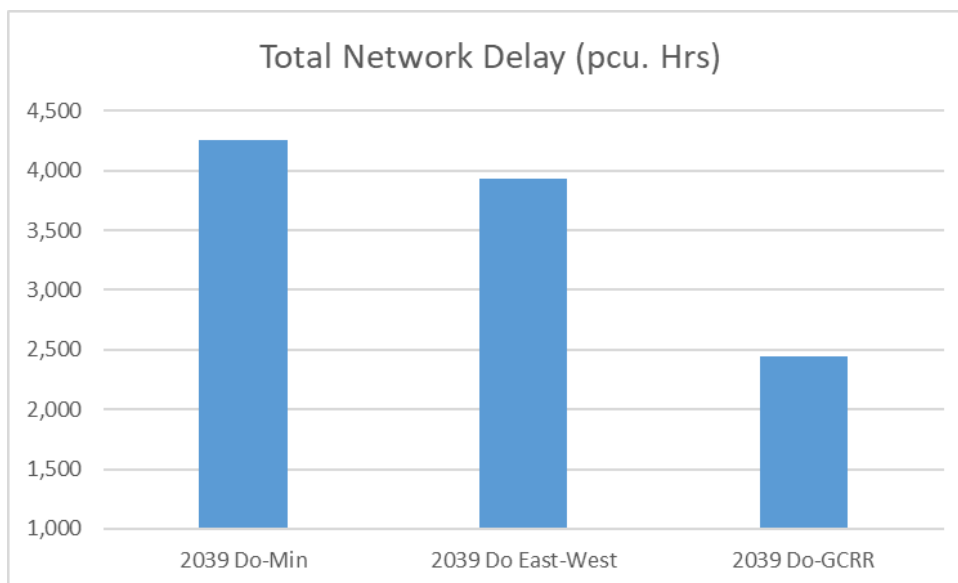
Fíor 12: 4 líne LRT mar a chuir SUIG isteach



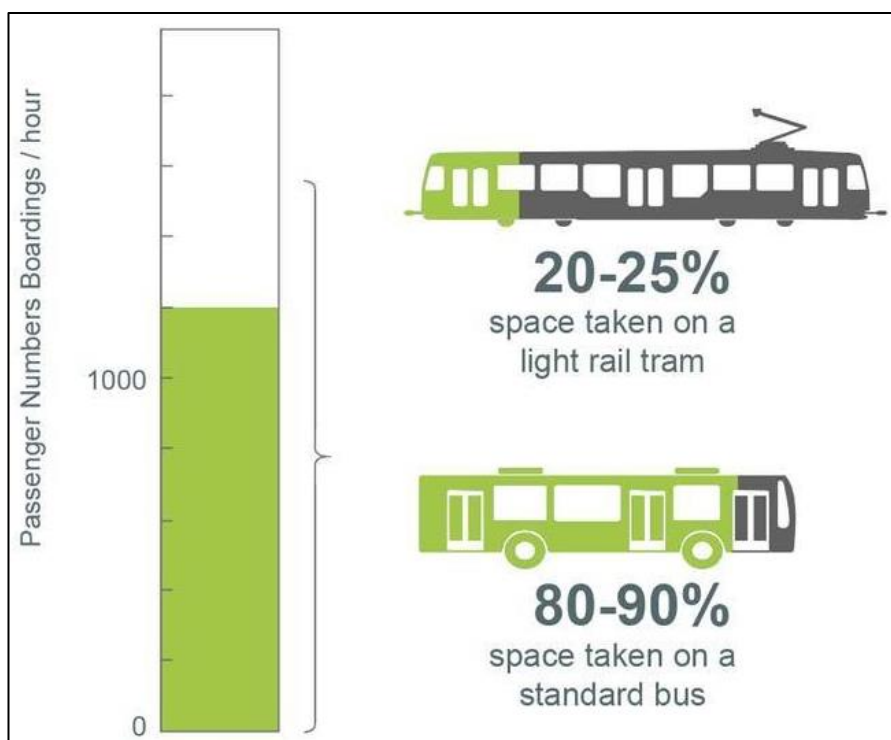
Fíor 13: Líne LRT Soir-Siar

4.13.9 Léiríodh in anailís ar línte LRT beartaithe SUIG agus LRT soir-siar gur fearr a d'fheidhmigh an LRT soir-siar i dtéarmaí sciar modha agus éilimh. Cinneadh sa mheasúnú ar an LRT soir-siar:

- Léiríodh in anailís ar na príomhtháscairí feidhmíochta líonra (ar nós moill iomlán, meánluasa agus meánamanna turais) nach mbeadh ach tionchar íosta ag LRT ar leibhéal an phlódaithe bóthair ar líonra tráchta na bliana deaaidh
- Measadh go mbeadh laghdú 8% ar an moill iomlán i rith na buaicuaire AM agus laghdú 6% ar na meánamanna turais de bharr líne LRT i gcomparáid leis an gcás Déan an tÍosmhéid. I gcodarsnacht leis sin, meastar go mbeadh laghdú 38% ar mhoill agus laghdú 13% ar amanna turais sa tréimhse AM mar thoradh ar fhorfheidhmiú na forbartha bóthair atá beartaithe.

Fíor 14: Moill Iomlán Líonra (uaireanta pcu.)

- Léiríodh san anailís ar bhealaí LRT féideartha nach bhfuil dóthain éilimh ann chun seasamh le forfheidhmiú córas iarnróid éadroim. Mar a léirítear san fhíor thíos, measadh, ar an uasmhéid, gurb ionann an t-éileamh ar thaisteal ar bhealach LRT soir-siar agus timpeall 25% d’acmhainn córas LRT i rith buaicthréimhsí.

Fíor 15: Éileamh agus Acmhainn Iompair Phoiblí 2039 – LRT agus Bus

- Léiríodh i gcomparáid ar fheidhmíocht cásanna LRT agus na forbartha bóthair atá beartaithe go mbeadh i bhfad níos mó faoisimh le fáil ón bhforbairt bóthair atá beartaithe agus nach rogha mhalartach inmharthana atá sa chóras LRT.

- 4.13.10 Go hachomair, léiríodh san anailís a rinneadh nach réiteodh córas Iarnróid Éadrom as féin na fadhbanna plúchta tuartha i nGaillimh. Anuas air sin, léirítear san anailís éilimh, fiú faoi thoimhdí fáis NPF, gur dóchúil nach mbeidh dóthain éilimh do sheirbhís LRT i nGaillimh. Is amhlaidh é seo go príomha mar gheall ar an easpa tairseach chriticiúil a theastaíonn le tacú le bonneagar den chineál sin. Is fearr a d'fhéadfaí freastal ar an leibhéal éilimh atá tuartha le bheith ann sa bhliain dearaidh le seirbhísí bus ardmhnicíochta mar a mholtar i SIG.

4.14 Ní rachaidh an fhorbairt bóthair atá beartaithe i ngleic leis na cúiseanna don phlódú tráchta

Ceist

- 4.14.1 Maítear i gceann de na haighneachtaí/agóidí a rinneadh nach rachaidh tógáil na forbartha bóthair atá beartaithe i ngleic leis na cúiseanna don phlódú ar thaobh thiar de Chathair na Gaillimhe agus nár tugadh aon ard ar athlonnú na meánscoileanna nó modhanna iompair scoile malartacha agus go mbaineann formhór an phlódaithe tráchta a tharlaíonn ar iarthar na cathrach le trácht scoile agus coláiste.
- 4.14.2 Mar aon leis sin, luaitear san aighneacht seo go bhfuil “80% de thurais cairr ag dul chuig Cathair na Gaillimhe” agus dá bhrí sin ní mhaolófar an plódú trí bhóthair a thógáil chun an chathair a sheachaint.
- 4.14.3 Tarraingíodh anuas an cheist sin in aighneachtaí/agóidí: O_Ob_116

Freagra

- 4.14.4 Cé nach réiteoidh sé gach fadhb plódaithe sa chathair, beidh laghdú suntasach sa mhoill ar líonra tráchta na Gaillimhe (35% - 40%) mar gheall ar an fhorbairt bóthair atá beartaithe, i gcomparáid le cás Déan an Tíosmhéid.
- 4.14.5 Anuas air sin, tá an fhorbairt bóthair atá beartaithe mar chuid de straitéis chomhtháite do Ghaillimh ina ndírítear ar shiúl, rothaíocht agus Iompar Poiblí (SIG). Dá réir sin, níl san fhorbairt bóthair atá beartaithe ach cuid de phacáiste beart, a ndíreoidh cuid díobh ar thrácht a bhaineann le scoileanna. Trí naisc bhreise a chur leis an líonra bóthair sa taobh thiar, is fearr a dháiltear turais.
- 4.14.6 Beidh sé mar aidhm ag roinnt tograí atá sa SIG, a sholáthrófar roimh an bhforbairt bóthair atá beartaithe, inrochtaineacht na gcónaitheoirí a chónaíonn siar ó Chathair na Gaillimhe ar lár na cathrach a fheabhsú. I measc na mbeart sin tá:
- Tosaíocht bus feadh Bhóthar Dáileacháin an Iarthair, Bhóthar an Easpaig Uí Dhónaill agus Bhóthar Shéamais Uí Chuire
 - Conair iompair phoiblí amháin soir-siar tríd an gcathair
 - Lánaí rothaíochta tiomnaithe feadh Bhóthar Dáileacháin an Iarthair, Bhóthar an Easpaig Uí Dhónaill agus Bhóthar Shéamais Uí Chuire.

5. Conclúid

5.1.1 Rinneadh breithmheas samhaltaithe cuimsitheach agus mionsonraithe ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe, lena n-áirítear roinnt roghanna malartacha agus tástálacha íogaireachta.

5.1.2 Ba í an phríomhuirlis a úsáideadh san anailís seo Samhail Réigiúnach an Iarthair (WRM) an NTA. Léiríodh ann an uirlis samhaltaithe is sofaisticiúla atá ar fáil chun measúnú a dhéanamh ar ghluaiseachtaí ilmhodhacha i gcomhthéacs uirbeach. Úsáideadh an tsamhail seo go comhsheasmhach chun measúnú a dhéanamh ar thionchair na mbeart a bheartaítear laistigh de Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG) agus an fhorbairt bóthair atá beartaithe. Áirítear i measc tairbhí speisialta den tsamhail sa bhreithmheas ar an tionscadal seo:

- Measúnú ar thionchar iomlán na forbartha bóthair atá beartaithe ar fud réigiún an iarthair ar fad
- Léiriú mionsonraithe ar an líonra iompair (siúl, rothaíocht, iompar poiblí agus bóthar) i nGaillimh
- An cumas le measúnú a dhéanamh ar roinnt comhphárteanna den taisteal spreagtha lena n-áirítear trácht ar mhalairt slí, athrú modha agus athrú ceann scríbe.

5.1.3 Rinneadh measúnú ar an scéim bóthair atá beartaithe i gcomhthéacs an fháis bheartaithe ar Chathair agus ar Chontae na Gaillimhe a leagtar amach sa NPF agus cinneadh an méid seo a leanas:

- Gan trasnú abhann breise agus leis an bhfás pleanáilte sa chathair, beidh an leibhéal plódaithe do gach modh iompair tromchúiseach agus chuirfeadh sé bac ar ghluaiseachtaí taistil ar an dá thaobh d'Abhainn na Gaillimhe. Bheadh sé de thoradh air seo ar deireadh go mbeadh aonrú ceantair sa chathair agus sa chontae, 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. Sa chás sin, ní shásaítear cuspóirí tionscadail na forbartha bóthair atá beartaithe ná spriocanna forbartha inbhuanaithe an NPF.
- Bainfear amach le forfheidhmiú na forbartha bóthair atá beartaithe, cuspóirí an tionscadail trí amanna turais feabhsaithe a sholáthar d'fheithiclí príobháideacha agus iompar poiblí, laghdú sa líon tráchta agus astaíochtaí dochracha agus sábháilteacht níos fearr ar fud na cathrach. Leagtar amach roinnt tairbhí breise a bhaineann leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe, agus méadrachtaí lena mbaineann, i dTábla 7 thíos.

Tábla 7: Tionchair Dhearfacha na forbartha bóthair atá beartaithe

Tairbhí	Toradh
Soláthar sráideanna uirbeacha níos sábháilte	Laghdú suas le 10% ar an trácht foriomlán i lár na cathrach i rith buaicamanna
Caighdeán an aeir níos fearr i lár na cathrach	Laghdú 16% ar NO _x , PM ₁₀ agus PM _{2.5} i lár na cathrach
Timpeallacht níos sábháilte d'úsáideoirí bóthair leochaileacha	Laghdú suas le 38% ar an trácht HGV i lár na cathrach i rith buaicamanna
Tréimhsí turais ar Iompar Phoiblí níos tapa agus níos iontaofa	Laghdú 10% ar thréimhsí taistil an iompair phoiblí isteach sa chathair
Feabhas ar nascacht Soir-Siar na cathrach agus an réigiúin	Tréimhse turais soir-siar ar an N6 44% níos tapúla
Rochtain fheabhsaithe ar sheirbhísí tábhachtacha	Moill 43% níos lú thar líonra na cathrach agus dá bhrí sin feabhas ar rochtain ar phríomhsheirbhísí ar nós ospidéal agus oideachais
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 17% i meánamanna turais sa bhuaicthréimhse
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 Anailíse
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 fhorbairt bóthair atá beartaithe ann)	Méadóidh sciar modha lár na cathrach do mhodhanna inbhuanaithe 5% trí bheartais phleanála inbhuanaithe an NPF a fhorfheidhmiú.

- Cé gur riachtanas atá ann measúnú a dhéanamh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe as féin, soláthrófar an tionscadal i gcomhar le gach comhpháirt eile den SIG. Cinneadh i dtorthaí anailís SIG, anuas ar na tairbhí thuasluaite, go mbeidh athrú modha chuig modhanna inbhuanaithe mar thoradh ar fhorfheidhmiú iomlán SIG.
- Maidir le tionchair féideartha na forbartha bóthair atá beartaithe ar shraoilleáil uirbeach, leagtar béim mhór nua beartais ar 'Chreat Pleanála Náisiúnta' an Rialtais, ag díriú ar fhás amach anseo i láithreacha athfhorbraíochta i gceantair uirbeacha agus feadh bealaí iompair phoiblí d'fhonn pátrúin taistil inbhuanaithe a chur chun cinn. Tacóidh seachadadh daonra na cathrach agus an chontae amach anseo i bhfoirmeacha uirbeacha comhdhlúite de réir riachtanais an NPF le hinfheistíocht i mbonneagar inbhuanaithe agus cuirfidh sé teorainn le sraoilleáil uirbeach sa chathair agus a ceantar máguaird. Léiríonn na torthaí go bhfuil buntáistí suntasacha le baint as comhtháthú maith san úsáid talún agus iompar agus go mbeidh tionchar i bhfad níos mó ag bearta SIG (maidir le taisteal inbhuanaithe a spreagadh) má chuirtear i bhfeidhm iad de réir prionsabail NPF.

- 5.1.4 Rinneadh breithniú iomlán ar na ceisteanna a luadh sna haighneachtaí agus sna tuairimí maidir le trácht, agus tar éis machnamh a dhéanamh ar na ceisteanna sin, tá conclúidí an mheasúnaithe tionchair ar thrácht agus iompar fós mar a leagtar amach sa TMTT agus sa Fhreagra IFB.