

## Clár na nÁbhar

---

	Leathanach
<b>6 Measúnú Tráchtá agus Trasghearradh an Bhealaigh</b>	<b>239</b>
6.1 Réamhrá	239
6.2 Modheolaíocht um Measúnú Iompair	241
6.3 Timpeallacht Ghlactha	246
6.4 An Timpeallacht sa Todhchaí / Forbairt an Bhóthair atá beartaithe	258
6.5 Measúnú ar an bhForbairt Bóthair atá beartaithe ag baint úsáide as Samhail Tráchtá	262
6.6 Measúnú Thionchar Tráchtá	264
6.7 Bearta Maolaithe	290
6.8 Tionchair Iarmharacha	291
6.9 Achoimre	298
6.10 Tagairtí	299

## 6 Measúnú Tráchta agus Trasghearradh an Bhealaigh

---

### 6.1 Réamhrá

Sa chaibidil seo cuirtear i láthair na tionchair fhéideartha, a d'fhéadfadh tarlú maidir le trácht agus le hiompar i dtaca le Cuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe (CCNG an N6), dá dtagraítear ina dhiaidh seo an fhorbairt bóthair atá beartaithe.

Sa chaibidil seo déantar plé, measúnú agus meastóireacht ar na tionchair straitéiseacha agus na tionchair ar thrácht agus ar iompar áitiúil a bhaineann leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Leagtar amach mar seo é:

- An Mhodheolaíocht Mheasúnaithe Iompair (**Cuid 6.2**)
- An Timpeallacht Ghlactha (**Cuid 6.3**)
- An Timpeallacht sa Todhchaí / An Fhorbairt Bóthair atá beartaithe (**Cuid 6.4**)
- Measúnú ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe ag baint úsáide as Samhail Tráchta (**Cuid 6.5**)
- Measúnú ar Thionchar Tráchta (**Cuid 6.6**)
- Bearta Maolaithe (**Cuid 6.7**)
- Tionchair Iarmharacha (**Cuid 6.8**)
- Achoimre (**Cuid 6.9**)
- Tagairtí (**Cuid 6.9**)

#### 6.1.1 Treoirínite arna n-úsáid

Ullmhaíodh an measúnú trácht agus iompair seo trí thagairt do na cáipéisí seo a leanas:

- Treoirínite Breithmheasa Tionscadail um Bóithre Náisiúnta - Bonneagar Iompar Éireann (2016)
- EPA: Treoirínite Athbhreithnithe ar an Eolas ar cheart a bheith i Ráitis Tionchair Timpeallachta, (2002 agus Dréacht, Meán Fómhair 2015)
- EPA: Nótaí Faisnéise um Ráitis Tionchair Timpeallachta a ullmhú, (2003 agus Dréacht, Meán Fómhair 2015)
- Treoirínite ar an eolas ar cheart a bheith i dTuarascálacha Measúnachta Thionchair Timpeallachta- An Ghníomhaireacht um Chaomhnú Comhshaoil (Dréacht 2017) (dá dtagraítear treoirínite EPA sa chaibidil seo)
- Pleanáil Spáis agus Bóithre Náisiúnta - Treoirínite d'Údaráis Phleanála - RCPRA (2012)
- Treoirínite um Measúnú Tráchta agus Iompair - NRA (2007)

- Treoirlínte um Bainistíocht Tráchta - RCORA, An Roinn Iompair (RI), Oifig Iompair Bhaile Átha Cliath (OIBAC) (2003)

### 6.1.2 Téarmaíocht um Príomh-mheasúnú

Thíos tugtar na príomh-théarmaí a úsáidtear sa chaibidil seo chun cur síos a dhéanamh ar an staid tráchta agus ar thionchair fhéideartha a bhaineann leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe.

- Rangaítear Trucailí Altacha/Dolúbtha agus Busanna le dhá nó trí acastóir nó níos mó agus feithiclí ag tarraingt mar **Fheithiclí Earraí Troma (HGVanna)**
- Rangaítear Carranna, Feithiclí faoi Thiomáint Ceithre Roth, Veaineanna Úsáide agus Éadroma mar **Fheithiclí Éadroma (LVanna)**
- Is ionann **Aonad Charr Paisinéara (PCU)** agus aonad líon feithiclí, 1 LV = 1 PCU agus 1 HGV = 2 PCU go neasach
- Is meastachán ar an meántrácht laethúil ag suíomh thar thréimhse bliana é **Meántrácht Bliantúil Laethúil (AADT)**. Déantar an AADT a ríomh tríd an méid iomlán tráchta thar an mbliain a roinnt faoi líon na laethanta sa bhliain. Is tomhas é an AADT ar an méid iomlán tráchta thar bóthar agus dá bhrí sin is áisiúil é chun an tionchar tráchta carnach ar an bpábháil bóthair a léiriú. Dá bhrí sin tugann an AADT eolas maidir le dearadh agus cothabháil pábhála
- Bíonn **An Bhuaicúair** ag an am den lá a mbíonn an t-éileamh tráchta ag an bpointe is airde, m.sh. áit a mbíonn a lán trácht comaitéireachta, mar is dual ó 8 go 9 a chlog ar maidin nuair a bhíonn comaitéirí ag taisteal chun na hoibre agus ar scoil agus bíonn sé amhlaidh sa tráthnóna ó 5 go 6 de ghnáth. Ní bhíonn buaicúair an tráthnóna chomh gnóthach le buaicúair na maidine mar taistilíonn comaitéirí abhaile thar thréimhse níos faide sa tráthnóna agus tarlaíonn taisteal scoile taobh amuigh de buaicúair an tráthnóna
- Úsáidtear **an Cóimheas idir an Sruth Tráchta agus an Acmhainn Tráchta (RFC)** dá dtagraítear **Méid iomlán tráchta os cionn Acmhainn tráchta (V/C)** chun cur síos a dhéanamh ar acmhainn gach bóthair isteach chuig acomhal. Léiríonn RFC faoi bhun 0.85 (nó 0.90 ag acomhal faoi rialú soilse tráchta) go bhfuil bóthar isteach ag feidhmiú go sásúil taobh istigh den acmhainn; idir 0.85 (nó 0.90 ag acomhal faoi rialú soilse tráchta) agus 1.0 go bhfuil an bóthar isteach ag feidhmiú taobh istigh den acmhainn ach faoi éifeachtúlacht bharrmhaith; os cionn 1.0 meastar an bóthar isteach a bheith thar acmhainn, dá bhrí sin má tharlaíonn ardú beag sa mhéid tráchta bíonn tionchar as cuimse aige ar fhad scuainí agus moilleanna
- Is treoirlínte breithmheasa iad **Treoirlínte Breithmheasa Tionscadail (PAG) um Bonneagar Iompair Éireann (TII)** a chinntíonn cur chuige comhsheasmhach i dtionscadail TII agus a dhéanann cinnte go bhfuil riachtanais de chuid An Roinn Iompair, Turasóireachta agus Spóirt (DTTAS) á gcomhlíonadh. I gcáipéisí an PAG tugtar miontreoir ar Shamhailathris Iompair, ar Bhreithmheas Eacnamaíoch agus ar Anailís Ilchritéar

- Anseo thíos tá na **Tréimhsí Samhlacha** a léiríonn éileamh tráchta mar seo a leanas:
  - Buaicúair Maidine (07:00 - 10:00)
  - Idirbhuaicúair 1 (IP1) (10:00 - 13:00)
  - Idirbhuaicúair 2 (IP2) (13:00 - 16:00)
  - Buaicúair Tráthnóna (16:00 - 19:00)
  - Uaireanta seachbhuaice (19:00 - 07:00)

## 6.2 Modheolaíocht um Measúnú Iompair

### 6.2.1 Réamhrá

Seo thíos achoimre ar an modheolaíocht um measúnú tráchta agus iompair:

- Déan **athbhreithniú bonnlíne**, lena n-áirítear comhairliúchán le Comhairle Chathrach agus Comhairle Chontae na Gaillimhe, le Bonneagar Iompair Éireann (TII), leis an Údarás Náisiúnta Iompair (NTA), srl maidir le staid an tráchta mar atá
- Déan **samhailaithris tráchta** d'fhonn cásanna sa todhchaí a mheas maidir leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe ('Rud Éigin a Dhéanamh'<sup>1</sup>) agus gan an fhorbairt bóthair atá beartaithe ('Íosmhéid a Dhéanamh'<sup>2</sup>)
- **Meas na torthaí ón samhailaithris tráchta** a léiríonn tionchar an tráchta mar atá agus mar a bheidh ar an líonra bóithre
- **Aithin aon tionchar tráchta**, déan **bearta maolaithe** a fhorbairt agus a thástáil d'fhonn aon mhóρθionchar tráchta diúltach atá aitheanta a bhaint amach nó a laghdú
- **Ainmnigh aon tionchar iarmharach** ag eascairt as an trácht atá tuartha mar aon leis na bearta maolaithe

### 6.2.2 Athbhreithniú Bonnlíne

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

San athbhreithniú bonnlíne, i gcaibidilí 1 agus 2 den Tuarascáil Samhailaithris Tráchta (in **Aguisín A.6.1**) agus san achoimre in **Cuid 6.3** agus **6.6**, tá athbhreithniú ar an líonra bóithre mar atá agus ar na staidéanna oibriúcháin iompair d'fheithiclí, ar an mbonneagar siúil agus rothaíochta agus ar sheirbhísí iompair poiblí. Tugadh roinnt cuairteanna ar láithreáin agus údaráfodh suirbhéanna tráchta chun leibhéil agus staidéanna an tráchta a chinntiú. San Athbhreithniú Bonnlíne rinneadh athbhreithniú freisin ar eolas déimeagrafach agus ar na sonraí Daonáirimh is déanaí

---

<sup>1</sup> Baineann 'Rud Éigin a Dhéanamh' leis an gcás ina gceadaítear an fhorbairt bóthair atá beartaithe agus go dtéann sí ar aghaidh mar atáthar ag súil.

<sup>2</sup> Baineann 'Íosmhéid a Dhéanamh' leis an gcás nach dtéann an fhorbairt bóthair atá beartaithe ar aghaidh.

chun tuiscint a fháil ar léibhéil éilimh ar thrácht mar atá agus ar phatrúin tráchta ar an mbonneagar bóithre máguaird. Rinneadh athbhreithniú freisin ar na cáipéisí beartais agus ar cháipéisí ábhartha eile.

Mar chuid den Athbhreithniú Bonnline, bhí comhairliúcháin leis na príomhpháirtithe leasmhara, lena n-áirítear TII, Comhairle Chontae na Gaillimhe agus Comhairle Cathrach na Gaillimhe chun plé a dhéanamh ar aon bhonneagar atá beartaithe agus aon athrú talamhúsáide sa limistéar. Tionóladh cruinnithe freisin leis an NTA chun teacht ar réiteach maidir leis na modheolaíochtaí mionsonraithe don samhailaithris tráchta, toisc an t-údarás seo a bheith freagrach as forbairt agus cothabháil an tsamhail iompair réigiúnach nua i gcomhair Samhail Réigiúnach an Iarthair (WRM), láraithe ar Ghailimh, ar baineadh úsáid as mar chuid den mheasúnú tráchta seo.

## 6.2.3 Samhailaithris Tráchta

### 6.2.3.1 Forbairt Samhail Tráchta

#### *Samhail Réigiúnach an Iarthair*

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

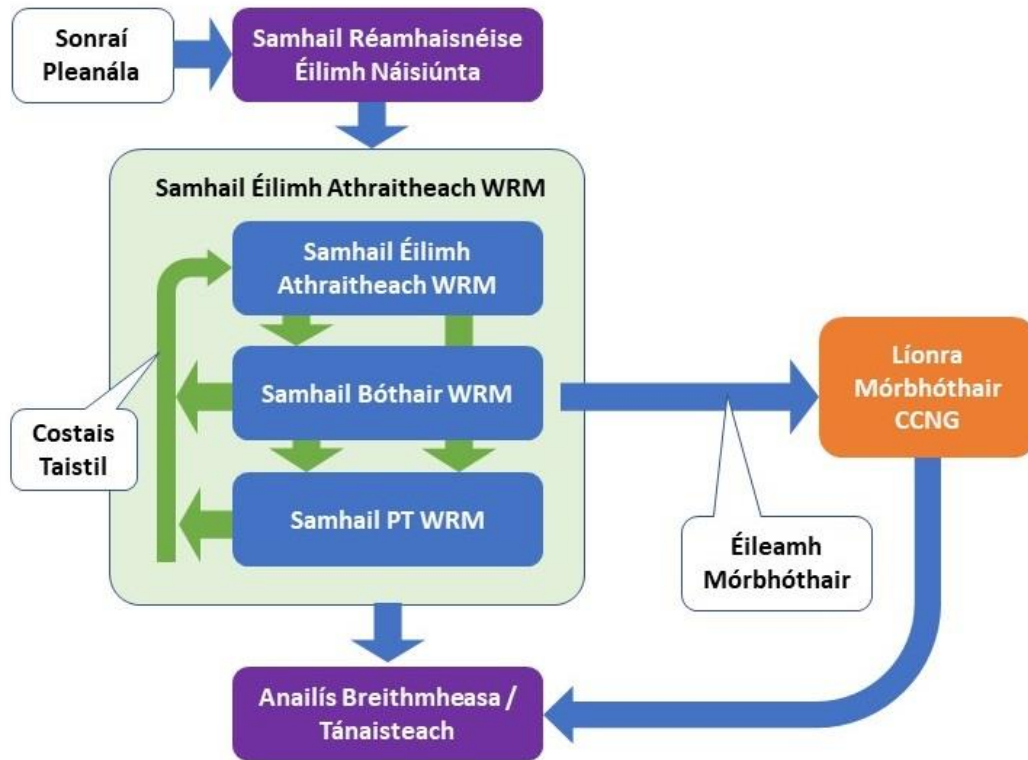
#### *Samhail Chuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe*

Chun an tsamhailaithris a ullmhú do chéim an deartha (Céim 3 de TII, PAG) den fhorbairt bóthair atá beartaithe ba ghá gnéithe den WRM a fheabhsú sa chaoi is go raibh an tsamhail don fhorbairt bóthair atá beartaithe ag teacht le critéir don samhail TII PAG.

Chun an méid seo a chur i gcrích, beachtaíodh samhlacha mórbealach an WRM do gach tréimhse ama (Maidin, IP1, IP2, agus Tráthnóna) sa limistéar tionchair den fhorbairt bóthair atá beartaithe chun na bunsamhlacha a chur ar fáil don mheasúnú ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe (tá tuilleadh sonraí ón bproiséas seo sa Tuarascáil Samhailaithris Tráchta, in **Aguisín A.6.1**).

Mar thoradh ar an bproiséas beachtaithe bhí na samhlacha mórbealach- Maidin, IP1, IP2, agus Tráthnóna- sa limistéar tionchair den fhorbairt bóthair atá beartaithe ag teacht le critéir de chuid an TII, PAG don fhorbairt samhla. Tagraítear do na samhlacha mórbealach seo mar **Samhail Chuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe (CCNG)**. Tagann an t-éileamh ar na samhlacha seo ó Shamhail Éilimh an WRM agus úsáideadh í chun cásanna éagsúla a thástáil don fhorbairt bóthair atá beartaithe. Tá struchtúr na samhla léirithe i **bPláta 6.1** thíos.

Pláta 6.1: Struchtúr Samhail CCNG an N6



Nuair a forbraíodh Samhail CCNG an N6 bhí sé mar aidhm samhail tráchta a fhorbairt chun staidéanna tráchta sa limistéar staidéir a léiriú go beacht ag leibhéal sách maith chun measúnú cruinn tráchta a dhéanamh. Chun gné mhórbhealach na samhla a chur i gcrích baineadh feidhm as an mbogearra samhla SATURN (Ionsamhlúchán Sannachán Tráchta ar Líonra Bóithre Uirbeach) sraith feidhmchlár do chlár samhailaithrise ar iompar. Forbraíodh samhlacha, dhá bhuaicuar, agus dhá idirbhuaicuar don staidéar seo chun na tréimhsí ama a leanas a léiriú:

- Tréimhse buaicuire Maidine (07:00 - 10:00)
- Tréimhse idirbhuaicuire ar ghnáthmhaidin (10:00 - 13:00)
- Tréimhse idirbhuaicuire ar ghnáth-thráthnóna (13:00 - 16:00)
- Tréimhse buaicuire Tráthnóna (16:00 - 19:00)

### 6.2.3.2 Forbairt Samhlacha don Todhchaí

Chun meastóireacht a dhéanamh ar na tionchair thráchta a bheidh ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe, forbraíodh samhlacha do dhá bhliain sa todhchaí chun an bhliain tosaigh (2024) agus bliain an dearaidh (2039) a léiriú.

Sna líonraí ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ sa todhchaí áirítear líonra na bonnbhliana agus na scéimeanna ar fad (bóithre agus iompar poiblí) atá tógtha, tiomanta le tógáil nó a thógtar faoi 2024 agus 2039 de réir dealraimh. Forbraíodh an liosta scéimeanna i gcomhréir le Comhairle Cathrach na Gaillimhe, Comhairle Chontae na Gaillimhe, TII agus NTA.

Sa líonra ‘Rud Éigin a Dhéanamh’ sa todhchaí tá na scéimeanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ agus an fhorbairt bóthair atá beartaithe.

Beartaíodh cur chuige mionsonraithe chun éileamh taistil a thuar sa chaoi is gur féidir an fás daonra agus fostaíochta ag leibhéal áitiúil i nGaillimh a fheiceáil. Sa chur chuige seo ba ghá ionchur ó phríomhpháirtithe leasmhara- NTA, TII, Comhairle Chontae na Gaillimhe agus Comhairle Cathrach na Gaillimhe.

Sa tionscadal seo úsáideadh na cásanna réamhaisnéise seo a leanas (agus na réamh-mheastacháin daonra a bhaineann leo) chun éileamh taistil sa todhchaí a mheas:

- **Cás a léiríonn Fás Íseal:** Cás tagartha NTA - Tá siad seo bunaithe ar M2F2 Traidisiúnta (Cás 1). Tá an cás traidisiúnta seo bunaithe ar eolas ón bPríomh-Oifig Staidrimh (CSO) a thuarann imirce idir-réigiúnach (go sonrath) mar a tharla i 1996. Tagann méadú ar dhaonra an Iarthair ag ráta measartha fáis nádúrtha de réir mar a tharlaíonn imirce amach (glan) in áiteanna eile
- **Cás a léiríonn Fás Meánach:** Samhail Náisiúnta TII- Cás a léiríonn Fás Meánach
- **Cás a léiríonn Fás Ard:** Samhail Náisiúnta TII- Cás a léiríonn Fás Ard

Chomh maith le tástáil a dhéanamh ar na Bunchásanna don Todhchaí (liostaithe thuas) rinneadh tástáil íogaireachta sa bhreis chun feidhmiú na forbartha atá beartaithe a mheas i gcomhar leis na tograí uile maidir le taisteal gníomhach, le hiompar poiblí agus le bonneagar bóithre atá i **Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG)**. Toisc gur straitéis 20-bliain í SIG, ní dhearnadh an tástáil íogaireachta ach amháin sa bhliain 2039, bliain dearaidh.

### ***Feidhm Samhlacha***

Úsáideadh na samhlacha agus na cásanna thuas chun na tionchair thráchta a bheidh ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe a chinntiú agus a mheas.

Chun breis eolais a fháil ar fhorbairt na samhlacha agus ar an bhfeidhm, féach ar an Tuarascáil um Shamhailaithris Tráchta in **Aguisín A.6.1** mar a bhfuil tuairisc iomlán ar fhorbairt na samhlacha agus ar an bpróiseas anailíse i dtaca le tionchar tráchta.

## **6.2.4 Meastóireacht ar thorthaí shamhailaithris tráchta**

Úsáidtear an tsamhail tráchta chun eolas a chur ar fáil maidir le gnéithe éagsúla den Tuarascáil MTT lena n-áirítear cáilíocht aeir agus aeráide, torann, an daonra, agus buntáistí sláinte agus ábhar ach gan a bheith teoranta do sin. Mar aon leis sin úsáidtear í chun tionchair thráchta a bhaineann leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe a leagan amach (seo é príomhfhócas na caibidile seo).

Cuireadh na sruthanna don mheántrácht bliantúil ó lá go lá (AADT) laistigh den limistéar staidéir ar fáil don fhoireann deartha lena n-áirítear saineolaithe timpeallachta agus úsáideadh iad chun an tionchar féideartha ar an timpeallacht ón bhforbairt bóthair atá beartaithe a mheas. (m.sh. cáilíocht an aeir agus aeráid, torann, srl.)

Déantar an tionchar féideartha tráchta ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe a mheas ag baint úsáide as Samhail Tráchta CCNG an N6 agus pléitear na tréimhsí ama is criticúla maidir le brú tráchta i limistéar Chathair na Gaillimhe. Ainmníodh Eochairtháscairí Feidhmíochta (KPI) chun cabhrú le measúnú agus meastóireacht a dhéanamh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe ag buaicuaireanta tráchta. Is féidir gach KPI a mheas sa chaoi is gur féidir na cásanna tástáilte a chur i gcomparáid lena chéile chun na tionchair thráchta a bhaineann leo a leagan amach.

Úsáideadh na KPI thíos chun tionchair thráchta a chinneadh:

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

Tugadh aird ar amanna aistir ar phríomhbhealaí chun an tionchar tráchta ón bhforbairt bóthair atá beartaithe a chinneadh. Tugadh aird ar an gcóimheas idir sruth agus acmhainn ag príomhacomhail chun tionchair ar an trácht áitiúil a chur san áireamh. Ar deireadh, soláthraíonn staidrimh ón líonra samhlacha measúnú iomlán ar fheidhmiú an líonra (a chlúdaíonn Cathair na Gaillimhe agus an ceantar máguaird) i gcás ar leith.

Baintear úsáid as trí KPI chun measúnú a dhéanamh ar an tionchar tráchta mar d'fhéadfadh KPI amháin tionchar tráchta a aithint nach ndéantar a aithint ag KPI eile. Ar an ábhar seo úsáidtear na trí KPI uile chun eolas a sholáthar ar na tionchair fhéideartha tráchta.

Ag an leibhéal straitéiseach agus ag an leibhéal áitiúil araon, grádaítear na tionchair ón bhforbairt bóthair atá beartaithe mar seo, dearfach, diomaibhseach, mionchúiseach, measartha nó mórchúiseach, de réir mar is cuí agus déantar tuairisc ar na catagóirí sin thíos:

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

Déantar dealraitheacht (íseal, meánach nó ard) agus fad (gearr, meánach nó fadtréimhseach) na dtionchar atá tuartha a mheas agus a chur síos. Mar atá i dtreoiríní EPA, tá gearrthréimhse cothrom le 1-7 mbliana, tá meántréimhse idir 7 agus 15 bliana agus tá fadtréimhse idir 15 bliana agus 60 bliain. Leis an modh grádaithe seo is féidir comparáid a dhéanamh idir na cásanna samhailaithe tráchta ar bhealach soiléir, beacht agus intomhaiste.



Socraítear bearta maolaithe chun dul i ngleic leis na tionchair thábhachtacha tráchta a léirítear agus déantar iad a mheas arís de réir mar is gá.

Déantar plé ar na tionchair iarmharacha eile chomh maith.

## 6.3 Timpeallacht Ghlactha

### 6.3.1 An Líonra Bóithre mar atá

Léirítear an líonra bóithre mar atá i **bPláta 6.2**. Is carrbhealach ceithre lána an N6 idir Cúil Each, Cnoc Mhaoil Drise agus Bóthar Mhaigh Cuilinn an N59, le lárstráicí ar leithid athraitheacha, le timpealláin chomhréidh agus acomhail faoi rialú soilse tráchta. Tá acomhail chomhréidh de chineálacha éagsúla ann, lena n-áirítear timpealláin, comharthaí agus acomhail tosaíochta ar an R338 ón acomhal le Bóthar Mhaigh Cuilinn an N59 go dtí Bóthar an Chósta an R336.

Taobh thoir de Chathair na Gaillimhe athraíonn mótarbhealach an M6 go Bóthar Náisiúnta N6 and is é an príomhbhealach rochtana ar Ghaillimh ón Oirthear. Ceanglaíonn an N6 mar atá leis an líonra áitiúil bóithre ag Timpeallán Chúil Each, acomhal comhréidh áit a mbíonn brú tráchta le linn buaicuair maidine. Ansin casann an N6 mar atá ó thuaidh go dtí Acomhal Chnoc Mhaoil Drise, acomhal comhréidh faoi rialú soilse tráchta, a cheanglaíonn le Bóthar Mhuine Mheá an R339 agus ar aghaidh go dtí Bóthar na Páirce Móire. Bíonn fadhbanna acmhainne ag an acomhal seo (féach **Cuid 6.3.5** thíos) le linn buaicuair na maidine agus buaicuair an tráthnóna i ngeall ar an dtuilleadh tráchta isteach agus amach ó eastáit na Páirce Móire, ó Bhaile an Bhriotaigh agus ó Chnoc Mhaoil Drise.

Leanann an N6 mar atá ar aghaidh mar dhébhealach go dtí an t-acomhal comhréidh faoi rialú soilse tráchta ag Acomhal an Bhaile Bháin agus ar aghaidh go dtí Bóthar Thuama an N83<sup>3</sup>, acomhal eile faoi rialú soilse tráchta. Bíonn moilleanna ag an acomhal áirithe seo ag buaicuaireanta toisc go bhfuil an tuilleadh tráchta ar an N83 cóibhéiseach leis an tuilleadh ar an N6 mar atá. Leanann an débhealach go dtí Timpeallán na gCiarabhánach, i.e. acomhal an N6 mar atá agus Bóthar Áth Cinn an N84. Bíonn moilleanna ag an timpeallán comhréidh cúig bhóthar seo ag buaicuaireanta toisc go bhfuil an t-éileamh is láidre ag smachtú na sruthanna tráchta go dtí an timpeallán (féach **Cuid 6.3.5** thíos). Tá an tuilleadh tráchta ar Bhóthar Áth Cinn an N84 cosúil leis an tuilleadh tráchta ar an N6 mar atá ag an bpointe seo.

Tá Bóthar Áth Cinn an N6 idir Timpeallán na gCiarabhánach agus Acomhal na mBoidicéneach ar cheann de na bóithre is gnóthaí sa chathair le tuairim is 32,000 feithicil in aghaidh an lae. Tá dhá chomhartha tráchta breise ar an stráice gearr seo chun rochtain chuig ceantair mhiondíola agus ceantair chónaithe a éascú. Bíonn tuairim is 34,600 feithicil in aghaidh an lae (de réir sonraí ó chomhaireamh tráchta 2012) ar an N6 mar atá thar Dhroichead na gCúig Chéad, taobh thiar d’Acomhal na mBoidicéneach. Tagann laghdú ar an tuilleadh seo taobh thiar den abhainn de réir mar a dhéanann trácht rochtain ar an ollscoil agus ar an ospidéal ag acomhail ar an N6 mar atá/Bóthar an Chaisleáin Nua agus ar an N6 mar atá/N59 Timpeallán na mBrúnach. Bíonn tuairim is 24,000 feithicil in aghaidh an lae ar Bhóthar Shéamais

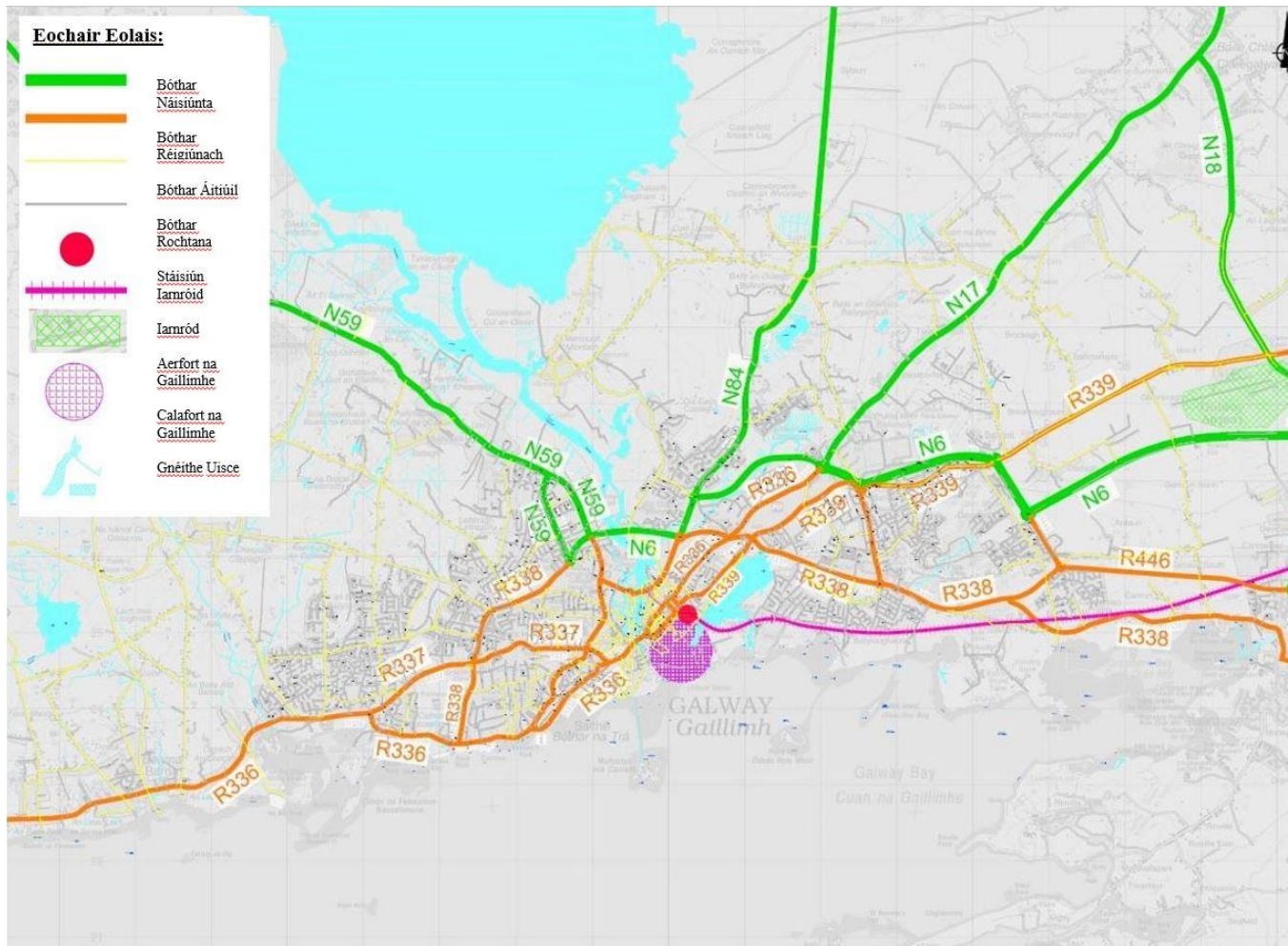
<sup>3</sup> Bóthar Thuama an N17 mar a bhí roimhe seo

Uí Chuire an R338 taobh thiar de Thimpeallán na mBrúnach, carrbhealach aon líne le lánáí bus. Is sráid ghnóthach í le héadanas bóthair, bealaí rochtana miondíola, rothaithe agus líon ard coisithe.

Ag dul ar aghaidh ó dheas feadh Bhóthar na Mine ceanglaíonn an R338 le Bóthar an Chósta an R336. Tá dhá mheánscoil mhóra agus trí bhunscoil cóngarach do Bhóthar na Mine, rudaí a chuireann le moill ar na bóithre.

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

Pláta 6.2: An Líonra Bóithre mar atá



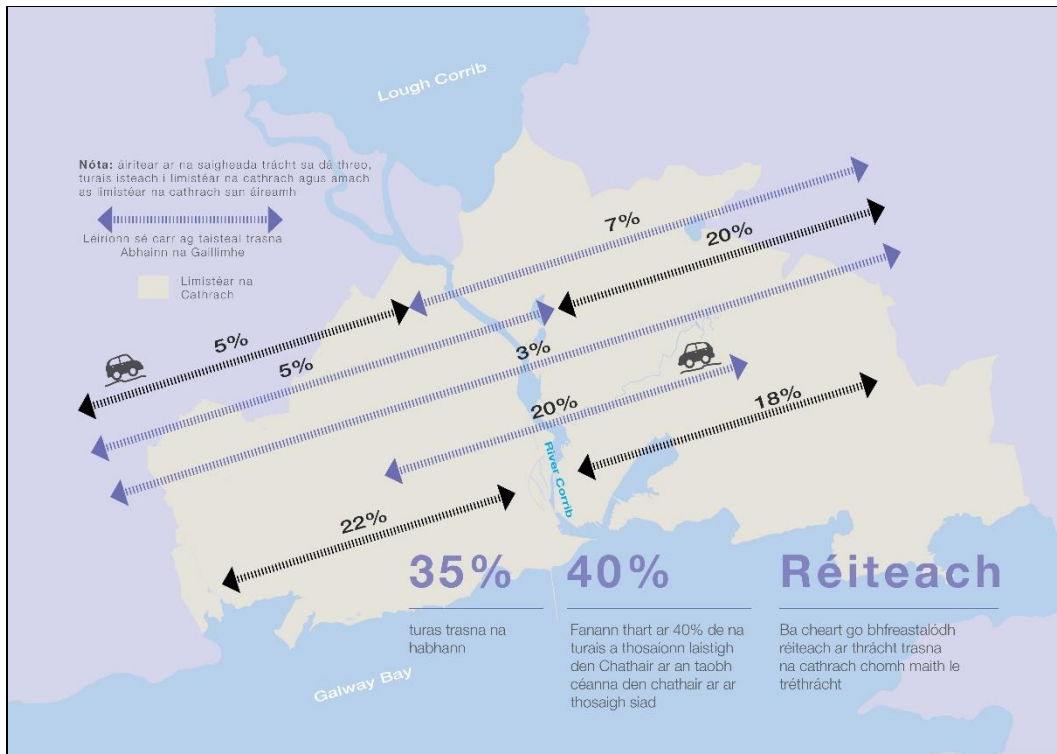
### 6.3.2 Patrúin Taistil mar atá

Rinneadh anailís ar mhianlíní taistil i gCathair na Gaillimhe agus sa cheantar máguaird ag baint úsáide as Samhail Réigiúnach an Iarthair chun tuiscint a fháil ar phatrúin taistil sa cheantar staidéir ina bhfuil an fhorbairt bóthair beartaithe. Forbraíodh é seo ag baint úsáide as an eolas forleathan ar thúsphointí agus ar cheannphointí turas a cruinníodh sa samhail iompair bonnbhliana. Tá an tsamhail roinnte i 300 crios, a comhbhailíodh i 16 ceantar ar mhaithe le mianlíní nó éileamh idir na ceantair a shocrú. Léiríonn an anailís ar na mianlíní na patrúin straitéiseacha taistil i gCathair na Gaillimhe agus sa cheantar máguaird, ag díriú ar thurais a thrasnaíonn Abhainn na Gaillimhe agus a thaistilíonn isteach i gCathair na Gaillimhe nó tríd an gcathair.

I **bPláta 6.3** thíos tá scéimléaráid a léiríonn patrúin taistil carranna príobháideacha isteach, amach nó trí Chathair na Gaillimhe sa bhonnbhliain 2012 ag buaicuaireanta maidine (tógtha as an tsamhail tráchta). Léiríonn na saigheada dearga gluaiseachtaí a thrasnaíonn Abhainn na Gaillimhe agus léiríonn na saigheada glasa gluaiseachtaí nach dtrasnaíonn Abhainn na Gaillimhe.

I **gCaibidil 3, An Gá atá leis an bhForbairt Bóthair atá Beartaithe** léiríodh ar an iomlán go dtrasnaítear Abhainn na Gaillimhe ag 35% de na turais cairr, a théann isteach agus timpeall Cathair na Gaillimhe. Is trácht seachbhóthair tuairim is 3% de líon iomlán na dturas tras-abhann. Fanann 40% de na turais uile ar an taobh céanna den chathair is ar thosaigh siad i.e. tosaíonn agus críochnaíonn an turas sa chathair ach ní thrasnaítear an abhainn.

Ceann de na gluaiseachtaí is láidre ná ón taobh thiar de Chathair na Gaillimhe go dtí an taobh thoir de Chathair na Gaillimhe agus a mhalairt, rud a sheasann do 20% d'iomlán na dturas. De réir na hanailíse ní mór d'fhorbairt ar bith atá beartaithe freastal a dhéanamh ar ghluaiseachtaí ó thaobh amháin den chathair go dtí an taobh eile chomh maith le freastal ar an tréthrácht. Ní dhéanfadh gnáth-sheachbhóthar ach freastal ar an tréthrácht go háirithe. Léiríonn an anailís freisin an tábhacht a bhaineann le réiteach comhtháite a thacaíonn le haistriú mhodhanna iompair i gcás comaitéireacht ghearr a dhéanamh.

**Pláta 6.3: Patrúin Taistil sa Bhonnbliain 2012 Buaicuair Maidine****6.3.3 AADT mar atá ar na príomhbhóithre ceangail**

Rinneadh meastachán ar na sruthanna meántrácht bliantúil ó lá go lá (AADT) bunaithe ar an gcomhaireamh tráchta a rinne Comhairle Cathrach na Gaillimhe ar an N6 mar atá i Samhain 2012 agus 2013:

- N6 idir Timpeallán Chúil Each agus Bóthar Mhuine Mheá - 21,400 AADT
- N6 ag Ráschúrsa na Gaillimhe - 19,900 AADT
- N6 idir Bóthar Thuama agus Timpeallán na gCiarabhánach - 22,400 AADT
- N6 Trasbhealach Abhainn na Gaillimhe - 34,600 AADT

Tá an toilleadh seo suntasach nuair a chuirtear san áireamh go bhfuil na bóithre seo mar chuid den líonra sráide atá ag freastal ar Chathair na Gaillimhe.

***Sruthanna Tráchta Buaicuaire mar atá agus an Leibhéal Seirbhíse***

Tógadh na figiúirí do shruthanna meántráchta ó Luan go hAoine ar an N6 mar atá, laistigh de limistéar uirbeach na Gaillimhe ó na suirbhéanna tráchta a rinneadh i Samhain 2012 agus cuirtear i láthair iad i dTábla 6.1.

**Tábla 6.1: N6 Toilleadh Tráchtá Buaicuair (Samhain 2012)**

Bóthar	Suíomh	Carrbhealach	Treo	Buaicúair Maidine (08:00 - 09:00)	Buaicúair Tráthnóna (17:00 - 18:00)
N6	Droichead na gCúig Chéad	Aon líne	Soir	1,614	1,357
			Siar	1,466	1,520
N6	Ó thuaidh ó Thimpeallán na mBoidicíneach	Aon líne	Ó thuaidh	1,315	1,132
			Ó dheas	1,286	1,052
N6	Tír Oileáin	Aon líne	Soir	925	885
			Siar	1,000	1,000
N6	Ráschúrsa na Gaillimhe	Dé-	Soir	881	1,178
			Siar	905	1,357
N6	Cúil Each	Dé-	Ó thuaidh	1,274	731
			Ó dheas	490	1,201
N6	Na hArdáin	Dé-	Soir	601	1,183
			Siar	930	603

Úsáidtear TA 79/99 as DMRB na RA chun toilleadh na mbóithre uirbeacha a dhearbhu. Ní chuirtear an caighdeán seo i bhfeidhm go follasach in Éirinn ach ceaptar gur treoir mhaith é don dea-chleachtas. Laistigh den chaighdeán seo, úsáidtear rangúcháin mar seo, Mótarbhealaí Uirbeacha nó Bóithre Uilefhóinteacha Uirbeacha, agus déantar na Bóithre Uilefhóinteacha Uirbeacha a fho-rangú mar seo UAP1 go UAP 4. Is féidir an N6 mar atá i nGaillimh a ainmniú mar UAP 2 a chiallaíonn “carrbhealach aon líne/dé-bhealach ar chaighdeán maith le rochtain éadanaís agus dhá thaobh-bhóthar in aghaidh an km”. De réir TA 79/99, tá toilleadh tuairim is 1,470 feithicil in aghaidh na huair ar bhóthar dhá lán UAP 2, ar charrbhealach aon líne ar leithead 7.3m le dhá lán. Méadaítear an toilleadh seo go 3,200 feithicil in aghaidh na huair ar dhé-bhealach dhá lán ar leithead 7.3m. Ní hé seo faoi deara fadhbanna acmhainne ag na hacmhail.

Nuair a dhéantar comparáid idir an toilleadh mar atá agus an acmhainn theoriciúil, is minic a bhíonn an stráice carrbhealaigh aon líne ceithre lán den N6 mar atá, idir Droichead na gCúig Chéad agus Tír Oileáin ag an tairseach acmhainne nó os a cionn mar a shainítear in TA 79/99. Dá bhrí sin tarlaíonn brú tráchtá ar an mbealach agus bíonn leibhéal laghdaithe seirbhíse. Bíonn toilleadh tráchtá níos lú ar an stráice thoir dé-bhealaigh den N6 Bóthar na dTreabh, ach mar sin féin bíonn brú tráchtá ar an stráice seo toisc go bhfuil srianta acmhainne ag na hacmhail agus tá a lán acu ann de bhrí gur cuid den líonra sráide é atá ag freastal ar Chathair na Gaillimhe.

### 6.3.4 Measúnú ar Iontaofacht Am Aistir

Tarlaíonn brú tráchta ar an líonra bóithre i nGaillimh ag buaicuaireanta mar gheall ar fhadhbanna acmhainne ag aomhail. Dá bhrí sin méadaítear ar amanna aistir ag buaicuaireanta i nGaillimh. Bíonn iontaofacht am aistir sa chathair laghdaithe sna tréimhsí seo.

Rinneadh anailís ar amanna aistir breathnaithe ar thrí phríomhbhealach timpeall na Gaillimhe agus sa cheantar máguaird, chun na héagsúlachtaí in amanna aistir idir na tréimhsí buaicuaire agus na tréimhsí seach-bhuaicuaire sa bhonnbhliain a léiriú. Léirítear na trí phríomhbhealach i **bPláta 6.4**. Léiríonn an difríocht idir amanna aistir buaicuaire agus amanna aistir seach-bhuaicuaire leibhéal an bhrú tráchta ag an mbuicuaire. Tá an brú tráchta ag méadú agus dá bharr tá iontaofacht amanna aistir ag dul in olcas.

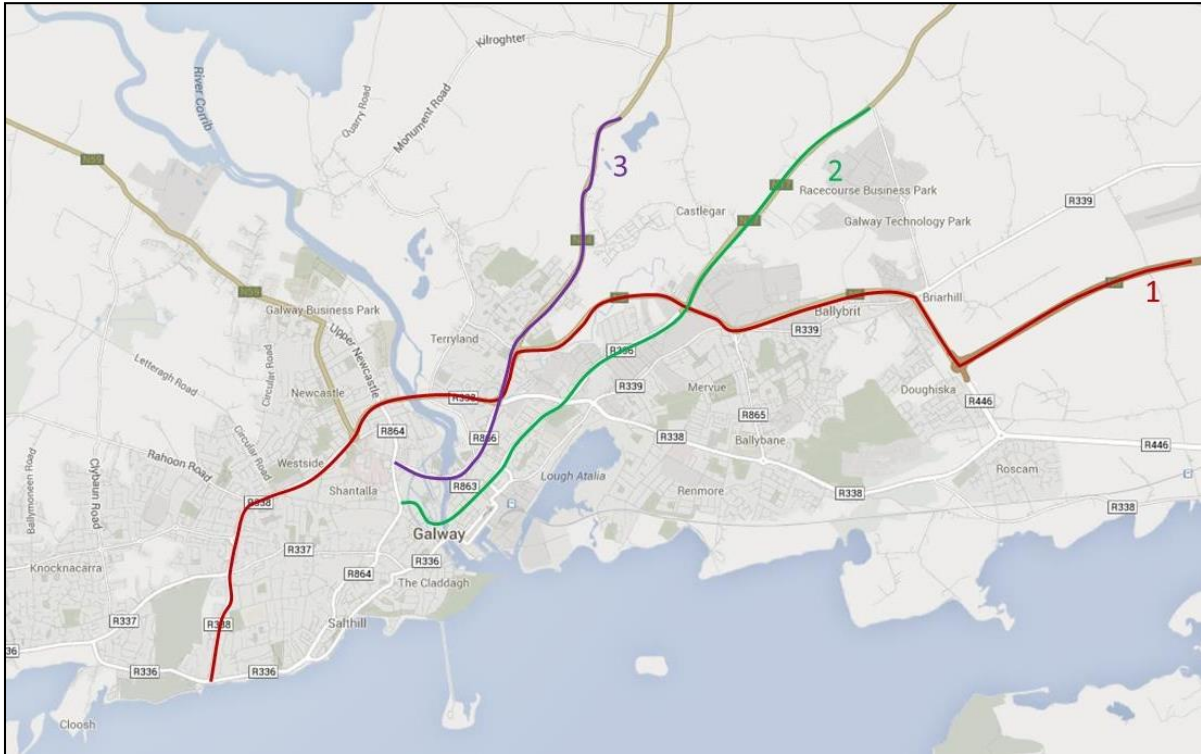
I **dTábla 6.2** thíos, léirítear amanna aistir breathnaithe ar gach ceann de na bealaí isteach ag buaicuaire na maidine in aghaidh amanna aistir seach-bhuaicuaire, don Bhonnbhliain 2012.

Léiríonn an measúnú ar na hamanna aistir go mbíonn amanna aistir ar na trí phríomhbhealach seo ag buaicuaire na maidine, ar an meán, níos mó ná dúbailte ó na tréimhsí seach-bhuaicuaire.

**Tábla 6.2: Iontaofacht Am Aistir**

		Amanna Aistir Breathnaithe 2012 (nóiméid)			
		Meánuaire Seach-bhuaicuaire	Buicuaire na maidine	Difríocht	Difríocht %
Isteach	Bealach 1 Isteach	14	28	14	100%
	Bealach 2 Isteach	14	25	11	79%
	Bealach 3 Isteach	8	19	11	138%
	An Meán	12	24	12	105%

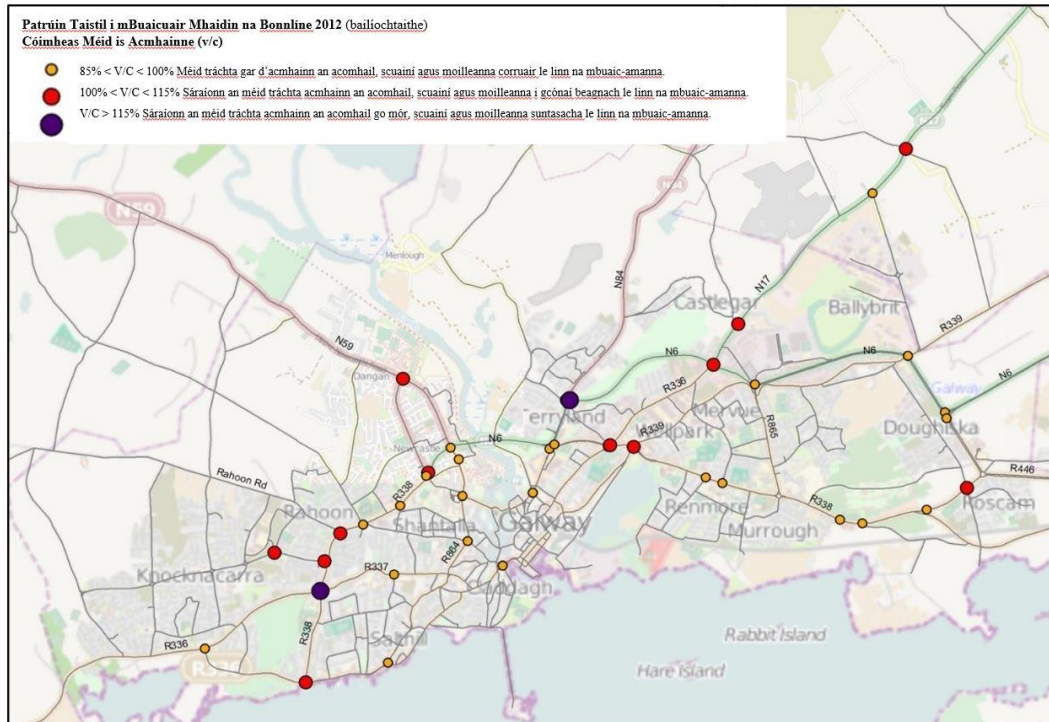


**Pláta 6.4: Bealaí maidir le hÍontaofacht Amanna Aistir****6.3.5 Measúnú ar Acmhainn Acomhal**

Sa limistéar uirbeach, is í an acmhainn acomhal is mó is cúis le brú tráchta, agus ní acmhainn na mbóthar ceangail. Dá bhrí sin, rinneadh measúnú ar an gcóimheas idir sruth agus acmhainn ag acomhail agus timpealláin faoi rialú soilse tráchta, agus ag príomhacomhail eile sa limistéar staidéir, mar atá leagtha amach i **Pláta 6.5**. Baineadh sonraí Bhuaicuar Maidine as samhail tráchta na Bonn bhliana 2012 chun an cóimheas idir uastoilleadh agus acmhainn a léiriú do na castaí ag gach acomhal. Féachtar ansin ar an gcóimheas idir toilleadh agus acmhainn ag baint leis na leibhéil moilleanna agus brú tráchta ag na hacomhail.



## Pláta 6.5: Cóimheasa idir Toilleadh agus Acmhainn ag Acomhail (2012)



Déantar achoimre i **dTábla 6.3** ar líon na n-acmhail ag a bhfuil uaschasadh RFC laistigh de na raonta caighdeánacha 0.85-1.00, 1.00-1.15 agus >1.15. Tá acomhail a bhfuil RFC níos airde ná 1 acu thar acmhainn. Go hidéalach ba cheart go mbeadh acomhail ag feidhmiú ag cóimheas RFC de <0.85 (nó 0.90 ag acomhail atá faoi rialú soilse tráchta). Thabharfadh sé sin acmhainn de 15% le cois san acomhail chun dul i ngleic le teagmhas neamhthuartha nó le fás nádúrtha.

Léiríonn an anailís seo go bhfuil an líonra mar atá srianta ag acmhainn acomhail. Faoi láthair mar a léirítear ar **Phláta 6.5** thuas níl aon acmhainn le cois ag na hacmhail ar na conairí criticúla ag dul isteach sa chathair, ag na buaicuireanta, sé sin na hacmhail leis an N6 mar atá, Bóthar Áth Cinn an N84, Bóthar Thuama an N83 agus Bóthar Mhaigh Cuilinn an N59. Tá na hacmhail seo ag feidhmiú ag ráta atá 100% níos airde ná an acmhainn, agus dá bhrí sin tarlaíonn moilleanna ag na hacmhail seo. Ag na hacmhail seo tá na príomhbhealaí tráchta chun na cathrach agus na príomhacmhail ar an mbealach imlíneach timpeall na cathrach, is saincheist shuntasach í seo do Gheata na Gaillimhe.

Chomh maith leis sin, tá tuairim is 40% de na príomhbhealaí rochtana sa limistéar staidéir ag feidhmiú ag ráta atá 85% níos airde ná acmhainn le linn buaicuireanta. Léiríonn sé seo gur beag acmhainn le cois atá sa líonra chun dul i ngleic le teagmhas neamhthuartha nó le fás nádúrtha.

**Tábla 6.3: Cóimheas Toilleadh/Acmhainne ag Acomhail (2012)**

Earnáil	Ainm na hEarnála	0.85 - 1.00	1.00 - 1.15	>1.15
1	Lár na Cathrach	2	0	0
2	An Chathair Thiar	2	0	0
3	An Chathair Thoir	3	1	0
4	R338 Siar	5	1	0
5	R338 Soir	1	2	0
6	N6	8	4	1
7	Bóthar Dáileacháin an Iarthair	0	0	0
8	R336	4	0	0
9	N59 / Bóthar an Chaisleáin Nua	0	1	0
10	N84	0	0	1
11	N83	2	1	0
12	R339	0	0	0
13	N6 ó M6	0	0	0
Iomlán	-	27	10	2

## 6.3.6 Modhanna Malartacha

### 6.3.6.1 Tosca an Líonra Bus mar atá

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

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

Baineann seirbhísí náisiúnta cóistí tairbhe as an nascacht bóthar ardchaighdeánach ón oirthear go dtí an tuaisceart. Tá caighdeán mótarbhealaigh ann ó tógadh an M6 le déanaí agus tá forbairt á déanamh ar an M17/M18, rud a chuirfidh feabhas ar an nasc leis an oirthuaisceart. Mar atá leis na seirbhísí réigiúnacha, tá seirbhísí idirchathracha á soláthar ag a lán oibreoirí. Dá bharr sin tá líon ard turas ag teacht is ag imeacht go laethúil ó Stáisiún Cheannt agus ó Bhusáras Fhaiche an Aonaigh.

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

### 6.3.6.2 An Líonra Iarnróid mar atá

Déantar freastal ar Chathair na Gaillimhe ag iarnród trom, rian aon líne ó oirthear na tíre, a shroicheann ceann scríbe i lár na cathrach ag Stáisiún Cheannt. Ceanglaíonn an t-iarnród le hÓrán Mór, leis An nGarrán agus le Baile Átha an Rí taobh thoir den chathair. Tá nasc as Baile Átha an Rí le seirbhís Chonair Iarnróid an Iarthair ó Luimneach go hInis, agus téann an phríomhlíne soir go Baile Átha Cliath.

Tá 10 seirbhís laethúil sceidealaithe ó Stáisiún Cheannt go Stáisiún Heuston, agus 9 seirbhís fhillte ó Stáisiún Heuston go Stáisiún Cheannt, turas a thógann tréimhse chomh gearr le 130 nóiméad.

Tá 8 seirbhís laethúil sceidealaithe idir Stáisiún Cheannt agus Stáisiún Colbert i Luimneach agus tá 8 seirbhís fhillte sceidealaithe, turas a thógann tréimhse chomh gearr le 90 nóiméad.

### 6.3.6.3 An Líonra Siúil mar atá

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

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

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



## 6.4 An Timpeallacht sa Todhchaí / Forbairt an Bhóthair atá beartaithe

### 6.4.1 Tréithe na Forbatha Bóthair atá beartaithe

San Fhorbairt Bóthair atá beartaithe, mar a thuairiscítear go sonrath i **gCaibidil 5, Tuairisc ar an bhForbairt Bóthair** atá beartaithe, áirítear tógáil carrbhealaigh aon líne ón taobh thiar de Bhearna chomh fada le Bóthar Bhaile an Mhóinín agus tógáil débhealaigh ó Bhóthar Bhaile an Mhóinín go dtí an trasnán thoir a cheanglaíonn leis an N6 mar atá ag Cúil Each, Cnoc Mhaol Drise, agus bóithre ceangail, taobh-bhóithre, acomhail agus struchtúir ag baint leo. San fhorbairt bóthair atá beartaithe áirítear freisin áiseanna d'úsáideoirí gan inneall, rud atá aitheanta mar chuid de Straitéis Iompair na Gaillimhe.

Léirítear an dearadh don fhorbairt bóthair atá beartaithe sna **Fíoracha 5.1 go 5.14** den Tuarascáil MTT.

#### 6.4.1.1 An Cineál Bóthair atá beartaithe agus Trasghearradh

Ó Bhóthar an Chósta an R336 go dtí Baile an Mhóinín tá an carrbhealach príomhlíne den fhorbairt bóthair atá beartaithe ina charrbhealach aon líne Cineál 1 de réir TII DMRB DN-GEO-03036 (Trasgearrthacha agus Spás Cloiginn). Is é 85km/u an luas dearaidh ar an bpríomhlíne sa cheantar seo, agus tá an trasghearradh mar atá sé leagtha amach i **gCaibidil 5, Tuairisc ar an bhForbairt Bóthair atá beartaithe**.

Ó Bhóthar Bhaile an Mhóinín go dtí an trasnán thoir leis an N6 mar atá ag Cúil Each, Cnoc Mhaol Drise tá an phríomhlíne den fhorbairt bóthair atá beartaithe ina Mhótarbhealach Uirbeach le Débhealach Caighdeánach (D2UM) de réir TII DMRB DN-GEO-03036. Is é 100km/u an luas dearaidh ar an bpríomhlíne sa cheantar seo, agus tá an trasghearradh mar atá sé leagtha amach i **gCaibidil 5, Tuairisc ar an bhForbairt Bóthair atá beartaithe**.

Tá an stráice den fhorbairt bóthair atá beartaithe idir acomhail Bhóthar Thuama an N83 agus Bóthar Áth Cinn an N84 ina dhébhealach trí lána. Tá fad iomlán an stráice seo tuairim is 1,850m.

### 6.4.2 Roghnú Chineál Bóthair

Roghnaíodh an trasghearradh cúí/cineál bóthair don fhorbairt bóthair atá beartaithe bunaithe ar thosca a phléitear thíos.

#### 6.4.2.1 Líonra TEN-T

Mar a pléadh i **gCaibidil 2, Comhthéacs Pleanála agus Beartais** agus i **gCaibidil 3, An Gá atá leis an bhForbairt Bóthair atá Beartaithe**, tá an fhorbairt bóthair atá beartaithe ina chuid den Líonra Tras-Eorpach Iompartha (TEN-T) Líonra Cuimsitheach a bhfuil impleachtaí aige maidir le rogha trasghearrtha mar atá leagtha amach thíos.

De réir an TEN-T ní mór na bóithre ar fad atá sa líonra a bheith ar ardchaighdeán, ar a laghad. Leagtar amach na riachtanais i gcomhair bóithre ar ardchaighdeán in Rialachán (AE) Uimh 1315/2013, beidh na bóithre ina gcuid den líonra, Líonra Lár agus Líonra Cuimsitheach araon, agus faoi Acht 17(3) sonraítear a bhfuil thíos:

*Dearfar agus tógfar bóithre ar ardchaighdeán i gcomhair tráchta, beidh mótarbhealaí, mearbhóithre nó gnáthbhóithre straitéiseacha ann.*

### 6.4.3 Measúnú Incriminteach

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

Sa mheasúnú incriminteach aithníodh an cónasc seo a leanas mar an ceann is oiriúnaí don fhorbairt bóthair atá beartaithe:

- Carrbhealach aon líne le luas dearaidh de 85km/u ón R336 go dtí Bóthar Bhaile an Mhóinín
- Débhealach Cineál 1 le luas dearaidh de 100km/u ó Bhóthar Bhaile an Mhóinín go dtí Acomhal an N59
- Mótarbhealach uirbeach le luas dearaidh de 100km/u ó Acomhal an N59 go dtí an N6 mar atá. Socraíodh go mbeidh 3 lána i ngach treo ar an stráice den fhorbairt bóthair atá beartaithe idir Bóthar Áth Cinn an N84 agus Bóthar Thuama an N83 agus beidh 2 lána i ngach treo ar na stráicí eile

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

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

#### 6.4.3.1 Straitéis Acomhal

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

- Rochtain ag acomhail amháin toisc go bhfuil tábhacht straitéiseach ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe agus go bhfuil sí ina cuid de Líonra Cuimsitheach TEN-T
- Nascacht leis an Líonra Bóithre Náisiúnta agus Réigiúnach
- Freastal ar éilimh thaistil mar atá ag na modhanna ar fad
- Acomhail a bheith suite chun brú tráchta a laghdú



- Dóthain acomhal chun íosleibhéal rochtana chuig an réigiún a sholáthar ar mhaithe le forbairt eacnamaíoch, shóisialta agus críche
- Acomhal oiriúnach chun acmhainn a sholáthar. Léiríodh go gcliseann ar an líonra nuair a bhíonn fadhbanna acmhainne
- Soghluaisteacht atá éifeachtach agus sábháilte a chur chun cinn

Dearadh an straitéis acomhal don fhorbairt bóthair atá beartaithe chun na cuspóirí sin a chur i gcrích. Sásaíonn an straitéis na cuspóirí ar na cúiseanna seo a leanas:

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

## 6.4.4 An Líonra Iompair don Todhchaí

### 6.4.4.1 An Líonra Mórbhealaí don Todhchaí

Sa líonra mórbhealaí don todhchaí áirítear líonra na bonnbhliana 2012, na scéimeanna atá tógtha cheana, cinn atá cinntithe, nó cinn a thógtar faoi 2024 agus 2039 (blianta tosaigh agus dearaidh). Forbraíodh an liosta scéimeanna atá le cur san áireamh i gcomhairle le Comhairle Cathrach na Gaillimhe, Comhairle Chontae na Gaillimhe, an NTA agus TII.

Tá an liosta iomlán de scéimeanna bóithre a bheidh san áireamh i líonraí don todhchaí ar fáil sa Tuarascáil Samhailiathris Tráchta (Aguisín A.6.1). Ar na príomhlíonraí atá le huasghrádú áirítear:

- Uasghrádú Thimpeallán na gCiarabhánach

- Uasghrádú Thimpeallán na mBrúnach
- An Mótarbhealach M17/M18 - An Gort go Tuaim
- Feabhsúcháin agus athchumraíochtaí a chur ar acomhail éagsúla eile ar fud Chathair na Gaillimhe

#### 6.4.4.2 Modhanna Malartacha don Todhchaí

Mar atá luaite cheana, d'oibrigh Comhairle Chontae na Gaillimhe, Comhairle Cathrach na Gaillimhe agus an tÚdarás Náisiúnta Iompair (NTA) i gcomhar le chéile chun straitéis iompair chomhtháite a fhorbairt chun na fadhbanna iompair mar atá i gCathair na Gaillimhe agus sa cheantar máguaird a réiteach. Sa réiteach iompair a forbraíodh, áirítear comhbhall soghluaisteachta cliste, comhbhall iompair poiblí agus modha gníomhaigh agus comhbhall bóithre dá ngairtear Straitéis Iompair na Gaillimhe. Tá sé mar chuspóir ag Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG) dul i ngleic le riachtanais iompair mar atá agus mar a bheidh sa chathair chomh maith leis an nascacht le bailte agus sráidbhailte máguaird, lena n-áirítear Bearna, Órán Mór, Maigh Cuilinn agus Baile Chláir.

Ghlac Comhairle Chathrach agus Comhairle Chontae na Gaillimhe le SIG agus tá sraith gníomhartha agus beart ann, a chlúdaíonn gnéithe bonneagair, oibriúcháin agus beartas a chuirfear i bhfeidhm i nGaillimh thar an chéad 20 bliain eile. Sa straitéis leagtar amach creat chun na tograí a chríochnú ar bhealach céimnithe. Aithnítear go bhfuil fadhb iompair ag Gaillimh toisc go bhfuiltear ag brath ar an gcarr príobháideach, atá faoi thionchar an líonra iompair poiblí mar atá, áiseanna teoranta rothaíochta, cúlchríoch fhairsing tuaithe agus is í Gaillimh an príomhghheata isteach is amach go Conamara. Chomh maith leis seo, tá líonra bóithre agus sráideanna ann atá mí-oiriúnach do na srutha arda tráchta atá ann faoi láthair agus a chuireann méadú ar an mbrú tráchta agus ar mhoilleanna. Tá tionchar aige sin ar chaighdeán na beatha agus ar fheidhmiúlacht na cathrach. Chun dul i ngleic leis seo, is gá athrú bunúsach chun dul i dtreo taistil inbhuanaithe. Ní mór úsáid an chairr phríobháidigh a laghdú agus tabhairt faoi ghníomhartha chun rochtain agus nascacht le Gaillimh a éascú agus caighdeán na beatha a fheabhsú do chách sa chathair. Tá Comhairle Cathrach na Gaillimhe ag iarraidh Gaillimh a bhunú mar eiseamláir den Taisteal Níos Cliste in Éirinn. Tá an fhorbairt bóthair atá beartaithe ina chuid den SIG mar is é an príomhchomhbhall bóthair den réiteach iomlán iompair do Chathair na Gaillimhe agus don cheantar máguaird.

I SIG leagtar amach a lán beart maidir le taisteal gníomhach, le hiompar poiblí agus leis an ngnáth-thrácht i nGaillimh, bearta atá le cur i bhfeidhm thar tréimhse 20 bliain. Tá roinnt tograí tábhachtacha as an Straitéis sa liosta thíos:

- Conair Iompair Poiblí trí Lár na Cathrach agus gan ach Iompar Poiblí Amháin ceadaithe ar Dhroichead na mBradán, ar Shráid Eglinton agus ar Bhóthar an Choláiste
- Tograí um Bainistíocht Tráchta áitiúla i Lár na Cathrach
- Cuarbhóthar lasmuigh (an fhorbairt bóthair atá beartaithe) chun athléimneacht SIG a fheabhsú
- An líonra Bealach Bus a chuíchóiríú agus minicíocht seirbhísí a mhéadú



- Áiseanna Páirceála agus Taistil a chur ar fáil

Tá liosta iomlán de na tograí sa Tuarascáil SIG, “Straitéis Iompair na Gaillimhe, Clár Comhtháite Bainistíocht Iompair do Chathair na Gaillimhe agus don Cheantar Máguaird, Meán Fómhair 2016”.

## 6.5 Measúnú ar an bhForbairt Bóthair atá beartaithe ag baint úsáide as Samhail Tráchta

### 6.5.1 Tuartha ar Éilimh Taistil

Mar atá luaite cheana, forbraíodh tuartha tráchta an todhchaí don fhorbairt bóthair atá beartaithe de réir treoirlínte breithmheasa togra TII agus úsáidtear tuartha déimeagrafacha ón Samhail Tráchta Náisiúnta (NTM), ón aonad pleanála den Údarás Náisiúnta Iompair agus ó Chomhairle Chathrach agus Chomhairle Chontae na Gaillimhe.

D’aontaigh TII agus Comhairle Chathrach agus Comhairle Chontae na Gaillimhe na cásanna tuartha seo a leanas a úsáid ar an togra seo:

- Íseal: Cás Tagartha NTA - Tá siad seo bunaithe ar M2F2 Traidisiúnta (Cás 1). Tá an cás traidisiúnta seo bunaithe ar eolas ón bPríomh-Oifig Staidrimh (CSO) a thuarann imirce idir-réigiúnach (go sonrach) mar a tharla i 1996. Tagann méadú ar dhaonra an Iarthair ag ráta measartha fáis nádúrtha de réir mar a tharlaíonn imirce thomhaiste amach (glan) in áiteanna eile
- Meánach: Samhail Náisiúnta TII Cás Fáis- Meánach
- Ard: Samhail Náisiúnta TII Cás Fáis- Ard

Maidir leis na cásanna le fás meánach agus fás ard, tógadh tuartha daonra agus fostaíochta TII ag leibhéal Toghranna (ED) (an ceann is lú a bhí ar fáil) agus dáileadh iad ar na Ceantair Bheaga Daonáirimh agus ar zóin na samhla bunaithe ar chnuasach den dáileadh mar atá agus den dáileadh atá tuartha ag an NTA.

Sa Chás Fáis- Íseal, d’úsáid an NTA cur chuige ó bharr anuas chun na réamh-mheastacháin daonra a dháileadh ar na ceantair bheaga daonáirimh (CSAanna) laistigh den WRM.

Rinneadh talamh slán de go mbeadh an fás fostaíochta ar an iomlán, ar aon dul leis an bhfás daonra. Tá an mhodheolaíocht seo i gcomhréir leis an gcur chuige a úsáideadh sna tuartha déimeagafacha don Samhail Tráchta Náisiúnta TII.

### 6.5.2 Blianta do Mheasúnuithe

Chomh maith leis an mbonnbhliain (2012), rinneadh samhailaithris in dhá bhliain measúnaithe, b'iad seo 2024 agus 2039. Roghnaíodh 2024 mar bhliain tosaigh don fhorbairt bóthair atá beartaithe. De réir Treoirlínte Tráchta agus Iompair TII, ní mór an fhorbairt bóthair atá beartaithe a mheas go ceann 15 bliana tar éis oibriúchán na chéad bhliana, agus roghnaíodh 2039 ar an mbunús seo.

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

Úsáidtear dhá chás gnó mar is gnách (i.e. ‘gan aon fhorbairt bóthair’) dar teideal Íosmhéid a Dhéanamh 2024 agus Íosmhéid a Dhéanamh 2039 chun an staid bunáite a léiriú agus déantar cásanna eile a chur i gcomparáid leo. Léiríonn an chomparáid seo tionchar na forbartha bóthair atá beartaithe, nuair a dhéantar comparáid le cás gan an fhorbairt bóthair atá beartaithe. Is iad Rud Éigin a Dhéanamh 2024 agus Rud Éigin a Dhéanamh 2039 an dá chás ‘forbartha’.

### 6.5.3 Cásanna Tástáilte

#### 6.5.3.1 Cásanna Samhailaithrise

##### *Buntástálacha*

Mar a léiríodh cheana, áirítear sna líonraí ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ don todhchaí, líonra na bonnbhliana 2012 agus na scéimeanna ar fad (bóithre agus iompar poiblí) atá tógtha, tiomanta le tógáil nó a thógfair faoi 2024 agus 2039 de réir dealraimh.

Sna líonraí ‘Rud Éigin a Dhéanamh’ don todhchaí tá na scéimeanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ agus an fhorbairt bóthair atá beartaithe. Chomh maith leis an líonra deimhnithe don bhonnbhliain 2012, rinneadh forbairt ar na líonraí seo a leanas do na blianta amach romhainn agus rinneadh tástáil orthu ag úsáid Tuartha ar Éilimh Taistil- Fás Meánach:

- 2024 Bliain Tosaigh Íosmhéid a Dhéanamh
- 2024 Bliain Tosaigh Rud Éigin a Dhéanamh
- 2039 Bliain Dearaidh Íosmhéid a Dhéanamh
- 2039 Bliain Dearaidh Rud Éigin a Dhéanamh

##### *Straitéis Iompair na Gaillimhe*

Chomh maith le tástáil a dhéanamh ar na Bunchásanna don Todhchaí (liostaithe thuas) rinneadh tástáil sa bhreis chun feidhmiú na forbartha bóthair atá beartaithe a mheas i gcomhar leis na tograí uile maidir le taisteal gníomhach, le hiompar poiblí agus le bonneagar bóithre atá áirithe i **Straitéis Iompair na Gaillimhe**. Toisc gur straitéis 20 bliain í SIG, ní dhearnadh an tástáil íogaireachta seo ach amháin sa bhliain 2039, an bhliain dearaidh.

#### 6.5.3.2 Tástálacha Íogaireachta maidir le Fás Íseal agus Fás Ard

Rinneadh tástálacha sa bhreis ar gach ceann de na cásanna liostaithe thuas ag úsáid tuartha ar éilimh taistil i dtaca le fás íseal agus fás ard a bhfuil tuairisc orthu i **gCuid 6.5.1**.

## 6.6 Measúnú Thionchar Tráchta

### 6.6.1 Aithint agus Scála na dtionchar

Úsáidtear an proiséis measúnaithe tionchar a tugadh isteach i **gCuid 6.2.3** chun tionchair tráchta fhéideartha, ag eascirt as an bhforbairt bóthair atá beartaithe, a aithint agus a mheas. Déantar comparáid idir cásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’, i.e. gan an fhorbairt bóthair atá beartaithe agus cásanna ‘Rud Éigin a Dhéanamh’, i.e. leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe curtha i gcrích. Déanfar measúnú freisin ar na tionchair tógála a bhaineann le tógáil na forbartha bóthair atá beartaithe srl.

Cuirfear na cásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ agus ‘Rud Éigin a Dhéanamh’ i gcomparáid le chéile don bhliain chéanna i.e. 2024 nó 2039, agus dá bhrí sin, seachas an fhorbairt bóthair atá beartaithe, is é an bonneagar céanna atá i gceist sa dá chás.

Mar achoimre agus mar a pléadh cheana i **gCuid 6.2.3**, aithníodh trí eochairtháscaire feidhmíochta (KPI) a chabhróidh sa phroiséis measúnaithe agus meastóireachta chun dearbhú a dhéanamh ar an tionchar tráchta ón bhforbairt bóthair atá beartaithe, ar na bóithre seo ag buaicuaireanta. Seo iad na trí KPI:

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

Ag úsáid na KPI, déantar measúnú ar na tionchair tráchta ón bhforbairt bóthair atá beartaithe ag leibhéal straitéiseach agus ag leibhéal áitiúil.

#### 6.6.1.1 Amanna Aistir

Chun tuiscint a fháil ar an tionchar féideartha ón bhforbairt bóthair atá beartaithe ar na príomhbhealaí ag freastal ar Chathair na Gaillimhe agus ar an gceantar máguaird, rinneadh measúnú ar na hathruithe tuartha in amanna aistir. Is maith an bunús iad amanna aistir chun measúnú a dhéanamh ar an tionchar tráchta straitéiseach mar cuireann siad modh/meicníocht ar fáil chun an tionchar tráchta a mheas feadh bealaigh iomláin. Tá an KPI seo bunaithe ar chomparáid idir amanna aistir ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ (i.e. gan an fhorbairt atá beartaithe) agus amanna aistir ‘Rud Éigin a Dhéanamh’ (i.e. leis an bhforbairt atá beartaithe). Déantar machnamh ar na hathruithe céatadánacha agus ar na hathruithe glana ar amanna aistir (soicindí) chun an tionchar a mheas, arna léiriú i **dTábla 6.4** thíos.

I **bhFíor 6.7**, léirítear na bealaí a úsáideadh chun na hamanna aistir a thomhas nuair a bhí an tionchar á mheas. Mar sin déanann an KPI seo an tionchar tráchta straitéiseach ón bhforbairt bóthair atá beartaithe, a mheas.

Forbraíodh an scála tionchair i gcomhair amanna aistir ag úsáid staidrimh taistil do Ghaillimh ó Dhaonáireamh na bliana 2011 agus eolas ó shuirbhé tráchta áitiúil. De réir staidrimh Daonáirimh 2011 ón CSO thóg formhór na n-aistear chuig an obair

(62%) i gContae na Gaillimhe níos lú ná 30 nóiméad. Bhí am comaitéireachta níos airde ná 45 nóiméad le déanamh ag 15% amháin d'oibrithe.

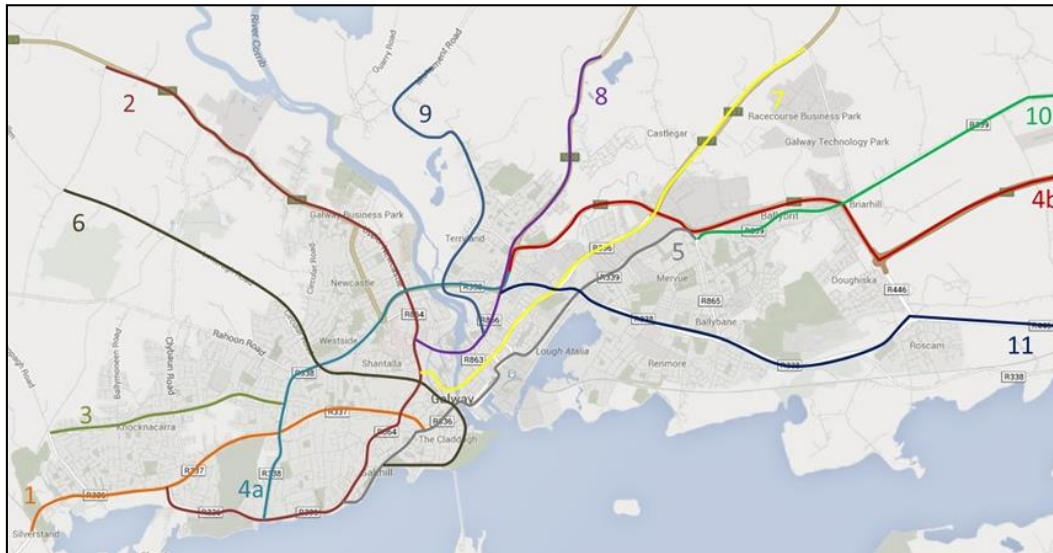
**Tábla 6.4: Léiriú an Tionchair Dhiúltaigh ar Amanna Aistir Feithiclí**

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



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

**Pláta 6.7: Bealaí Amanna Aistir**



Mínítear **Tábla 6.4** mar seo a leanas - glactar leis go bhfuil an tionchar “Mór” má tá an t-athrú san am aistir níos airde ná 240 soicind sa chomparáid idir cásanna ‘Íosmhéid a Dhéanamh’ agus ‘Rud Éigin a Dhéanamh’, agus an t-athrú faoin gcéad níos airde ná 10% nó má tá an t-athrú san am idir 120 - 240 soicind agus an t-athrú faoin gcéad níos airde ná 20%.

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

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

Tugtar na torthaí ón anailís seo i **gCuid 6.6.3**.

### 6.6.1.2 Staidrimh líonra

Chun léiriú níos soiléire a dhéanamh ar an tionchar ón bhforbairt bóthair atá beartaithe ar an líonra bóithre straitéiseach, déantar na staidrimh a mheas. Faightear eolas ó na staidrimh seo ar na paraiméadair a leanas (tar éis meánú a dhéanamh ar an líonra sa chathair iomlán):

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

Dá bhrí sin leis an KPI seo tugtar léargas ar fheidhmiú foriomlán an tsamhail tráchta i gcás ar leith.

Toisc gur gá roinnt paraiméadar gaolmhar a chur san áireamh do na slata tomhais seo agus chun aon mhearbhall a sheachaint, tomhaistear an KPI seo i dtéarmaí glana, i.e. tá tionchar dearbhach nó diúltach ar staidrimh líonra ar an iomlán.

Cuirtear an anailís seo i láthair ag **Cuid 6.6.3**.

### 6.6.1.3 An Cóimheas idir Sruth agus Acmhainn ag na Príomhacomhail

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

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

Rinneadh anailís ar an gCóimheas idir Sruth agus Acmhainn ag úsáid eolais as na samhlacha líonraí le haghaidh gach cás samhailaithrise. Rinneadh cioradh san anailís seo ar na bealaí go léir isteach chuig na príomhacomhail ar feadh an N6/R338, léirithe i **bPláta 6.8** thíos.

Baineadh úsáid as na samhlacha freisin chun achoimre foriomlán a dhéanamh den líon nasc, sa líonra ar fad, atá ag feidhmiú ag 90% acmhainn nó níos airde i ngach cás.

**Pláta 6.8: Príomhacmhail N6/R338**

Tá scála an tionchair bunaithe ar na luachanna tairisí a thuiriscítear thuas. Is é an t-athrú sna luachanna sin ag eascairt as an tionchar ón bhforbairt bóthair atá beartaithe (Rud Éigin a Dhéanamh) a léiríonn méid an tionchair go háitiúil ag na hacomhail a ndearnadh measúnú orthu. Tagraíonn **Tábla 6.5** thíos, do na timpealláin agus do na hacomhail tosaíochta eile agus tagraíonn **Tábla 6.6** do na hacomhail faoi rialú soilse tráchta. Déantar achoimre ar an gcaoi ina léiríonn an t-athrú sna luachanna paraiméadar an tionchair feidhmithe.

**Tábla 6.5: Tionchar ar RFC ag na Príomhacmhail (Timpeallán)**

RFC	Rud Éigin a Dhéanamh			
Íosmhéid a Dhéanamh	<75%	75-85%	85-90%	>90%
<75%	Diomaibhseach	Measartha	Mór	Mór
75-85%	Dearfach	Beag	Measartha	Mór
85-90%	Dearfach	Dearfach	Beag	Mór
>90%	Dearfach	Dearfach	Dearfach	Beag

Má tá timpeallán ag feidhmiú faoi láthair laistigh den acmhainn (m.sh. <75%) agus má chuireann an trácht breise ón bhforbairt bóthair atá beartaithe brú tráchta ar an acomhal (i.e. thar 85%) glactar leis gur mórthionchar tráchta é sin. Ach má tá fadhbanna brú tráchta ag an acomhal faoi láthair (m.sh. 85-90%) agus má dhéanann an trácht ón bhforbairt bóthair atá beartaithe méadú ar an mbrú, ach é a bheith taobh istigh den bhanda céanna (i.e. 85-90%) glactar leis gur beagthionchar tráchta é sin.



**Tábla 6.6: Tionchar ar RFC ag na Príomhacomhail (Faoi rialú soilse tráchta)**

RFC	Rud Éigin a Dhéanamh			
	<80%	80-90%	90-95%	>95%
Íosmhéid a Dhéanamh	<80%	80-90%	90-95%	>95%
<80%	Diomaibhseach	Measartha	Mór	Mór
80-90%	Dearfach	Beag	Measartha	Mór
90-95%	Dearfach	Dearfach	Beag	Mór
>95%	Dearfach	Dearfach	Dearfach	Beag

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

### 6.6.2 Rátáil Tionchar

I ngach cás déantar rátáil ar na tionchair ón bhforbairt bóthair atá beartaithe ag baint úsáide as an gcreat measúnaithe KPI arna leagan síos mar seo a leanas:

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

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

### 6.6.3 Tábhacht Mheasúnú na dTionchar

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

- 2024 Bliain Tosaigh Íosmhéid a Dhéanamh
- 2024 Bliain Tosaigh Rud Éigin a Dhéanamh
- 2039 Bliain Dearaidh Íosmhéid a Dhéanamh
- 2039 Bliain Dearaidh Rud Éigin a Dhéanamh

- 2039 Bliain Dearaidh - Déan SIG

Léiríonn na torthaí sa chuid seo na Tuartha Meánfháis amháin. Tá achoimre ar mheastóireacht na dtástálacha íogaireachta maidir le fás Íseal agus fás Ard i **gCuid 6.7**.

### 6.6.3.1 Anailís Amanna Aistir

#### *Bunchásanna*

Sna táblaí thíos tugtar sonraí na n-amanna aistir a baineadh as samhlacha tráchta 2024 agus 2039 i dtaca leis na Bunchásanna. I **bPláta 6.7** léirítear gach ceann de na bealaí amanna aimsir a ndearnadh anailís air.



Tábla 6.7: Torthaí Amanna Aistir ag Buaicuair Maidine 2024

Tuairisc Bealaigh	2024 DM Soicind	2024 DM Nóiméad	2024 DS Soicind	2024 DS Nóiméad	Difríocht (Soicind)	% Difríocht
Bealach 1 Isteach	1050	17.5	778	13.0	-272	-25.9%
Bealach 1 Amach	684	11.4	680	11.3	-4	-0.6%
Bealach 2 Isteach	1334	22.2	1183	19.7	-151	-11.3%
Bealach 2 Amach	1196	19.9	1222	20.4	26	0%
Bealach 3 Isteach	433	7.2	305	5.1	-128	-29.6%
Bealach 3 Amach	259	4.3	266	4.4	7	2.7%
Bealach 4a Isteach	725	12.1	669	11.2	-56	-7.7%
Bealach 4a Amach	804	13.4	678	11.3	-126	-15.7%
Bealach 4b Isteach	1070	17.8	684	11.4	-386	-36.1%
Bealach 4b Amach	1065	17.8	704	11.7	-361	-33.9%
Bealach 5 Isteach	1118	18.6	967	16.1	-151	-13.5%
Bealach 5 Amach	1159	19.3	1008	16.8	-151	-13.0%
Bealach 6 Isteach	1077	18.0	1177	19.6	100	9.3%
Bealach 6 Amach	944	15.7	959	16.0	15	1.6%
Bealach 7 Isteach	1358	22.6	1220	20.3	-138	-10.2%
Bealach 7 Amach	1264	21.1	1214	20.2	-50	-4.0%
Bealach 8 Isteach	820	13.7	801	13.4	-19	-2.3%
Bealach 8 Amach	603	10.1	605	10.1	2	0.3%
Bealach 9 Isteach	360	6.0	359	6.0	-1	-0.3%
Bealach 9 Amach	360	6.0	358	6.0	-2	-0.6%
Bealach 10 Isteach	571	9.5	470	7.8	-101	-17.7%
Bealach 10 Amach	666	11.1	505	8.4	-161	-24.2%
Bealach 11 Isteach	1292	21.5	972	16.2	-320	-24.8%
Bealach 11 Amach	1048	17.5	858	14.3	-190	-18.1%

Tábla 6.8: Torthaí Amanna Aistir ag IB 1 2024

Tuairisc Bealaigh	2024 DM Soicind	2024 DM Nóiméad	2024 DS Soicind	2024 DS Nóiméad	Difríocht (Soicind)	% Difríocht
Bealach 1 Isteach	695	11.6	674	11.2	-21	-3.0%
Bealach 1 Amach	662	11.0	655	10.9	-7	-1.1%
Bealach 2 Isteach	1047	17.5	1122	18.7	75	7.2%
Bealach 2 Amach	1106	18.4	1139	19.0	33	3.0%
Bealach 3 Isteach	288	4.8	292	4.9	4	1.4%
Bealach 3 Amach	258	4.3	266	4.4	8	3.1%
Bealach 4a Isteach	644	10.7	607	10.1	-37	-5.7%
Bealach 4a Amach	687	11.5	650	10.8	-37	-5.4%
Bealach 4b Isteach	597	10.0	610	10.2	13	2.2%
Bealach 4b Amach	840	14.0	552	9.2	-288	-34.3%
Bealach 5 Isteach	924	15.4	892	14.9	-32	-3.5%
Bealach 5 Amach	1088	18.1	959	16.0	-129	-11.9%
Bealach 6 Isteach	960	16.0	980	16.3	20	0
Bealach 6 Amach	924	15.4	947	15.8	23	2.5%
Bealach 7 Isteach	1053	17.6	1026	17.1	-27	-2.6%
Bealach 7 Amach	1245	20.8	1152	19.2	-93	-7.5%
Bealach 8 Isteach	629	10.5	664	11.1	35	5.6%
Bealach 8 Amach	603	10.1	630	10.5	27	4.5%
Bealach 9 Isteach	358	6.0	358	6.0	0	0.0%
Bealach 9 Amach	359	6.0	358	6.0	-1	-0.3%
Bealach 10 Isteach	415	6.9	433	7.2	18	4.3%
Bealach 10 Amach	437	7.3	439	7.3	2	0.5%
Bealach 11 Isteach	821	13.7	741	12.4	-80	-9.7%
Bealach 11 Amach	951	15.9	844	14.1	-107	-11.3%

Tábla 6.9: Torthaí Amanna Aistir ag IB 2 2024

Tuairisc Bealaigh	2024 DM Soicind	2024 DM Nóiméad	2024 DS Soicind	2024 DS Nóiméad	Difríocht (Soicind)	% Difríocht
Bealach 1 Isteach	730	12.2	680	11.3	-50	-6.8%
Bealach 1 Amach	683	11.4	659	11.0	-24	-3.55
Bealach 2 Isteach	1076	17.9	1145	19.1	69	6.4%
Bealach 2 Amach	1139	19.0	1165	19.2	15	1.3%
Bealach 3 Isteach	290	4.8	294	4.9	4	1.4%
Bealach 3 Amach	259	4.3	267	4.5	8	3.1%
Bealach 4a Isteach	661	11.0	610	10.2	-51	-7.7%
Bealach 4a Amach	712	11.9	651	10.9	-61	-8.6%
Bealach 4b Isteach	638	10.6	604	10.1	-34	-5.3%
Bealach 4b Amach	1078	18.0	569	9.5	-509	-47.2%
Bealach 5 Isteach	963	16.1	893	14.9	-70	-7.3%
Bealach 5 Amach	1183	19.7	991	16.5	-192	-16.2%
Bealach 6 Isteach	1047	17.5	1009	16.8	-38	-3.6%
Bealach 6 Amach	969	16.2	981	16.4	12	1.2%
Bealach 7 Isteach	1101	18.4	1030	17.2	-71	-6.4%
Bealach 7 Amach	1421	23.7	1226	20.4	-195	-13.7%
Bealach 8 Isteach	628	10.5	651	10.9	23	3.7%
Bealach 8 Amach	662	11.0	679	11.3	17	2.6%
Bealach 9 Isteach	358	6.0	358	6.0	0	0.0%
Bealach 9 Amach	360	6.0	358	6.0	-2	-0.6%
Bealach 10 Isteach	424	7.1	476	7.9	52	12.3%
Bealach 10 Amach	463	7.7	445	7.4	-18	-3.9%
Bealach 11 Isteach	828	13.8	736	12.3	-92	-11.1%
Bealach 11 Amach	1183	19.7	932	15.5	-251	-21.2%

Tábla 6.10: Torthaí Amanna Aistir ag Buaicuir Tráthnóna 2024

Tuairisc Bealaigh	2024 DM Soicind	2024 DM Nóiméad	2024 DS Soicind	2024 DS Nóiméad	Difríocht (Soicind)	% Difríocht
Bealach 1 Isteach	715	11.9	688	11.5	-27	-3.8%
Bealach 1 Amach	717	12.0	673	11.2	-44	-6.15
Bealach 2 Isteach	1137	19.0	1222	20.4	85	7.5%
Bealach 2 Amach	1163	19.4	1179	19.7	16	1.4%
Bealach 3 Isteach	290	4.8	294	4.9	4	1.4%
Bealach 3 Amach	259	4.3	267	4.5	8	3.1%
Bealach 4a Isteach	754	12.6	648	10.8	-106	-14.1%
Bealach 4a Amach	789	13.2	685	11.4	-104	-13.2%
Bealach 4b Isteach	716	11.9	627	10.5	-89	-12.4%
Bealach 4b Amach	1154	19.2	644	10.7	-510	-44.2%
Bealach 5 Isteach	1128	18.8	1004	16.7	-124	-11.0%
Bealach 5 Amach	1160	19.3	1040	17.3	-120	-10.3%
Bealach 6 Isteach	1093	18.2	1020	17.0	-73	-6.7%
Bealach 6 Amach	1006	16.8	1030	17.2	24	2.4%
Bealach 7 Isteach	1141	19.0	1061	17.7	-80	-7.0%
Bealach 7 Amach	1495	24.9	1313	21.9	-182	-12.2%
Bealach 8 Isteach	619	10.3	633	10.6	14	2.3%
Bealach 8 Amach	797	13.3	838	14.0	41	5.1%
Bealach 9 Isteach	359	6.0	359	6.0	0	0.0%
Bealach 9 Amach	360	6.0	359	6.0	-1	-0.3%
Bealach 10 Isteach	510	8.5	424	7.1	-86	-16.9%
Bealach 10 Amach	491	8.2	476	7.9	-15	-3.1%
Bealach 11 Isteach	851	14.2	736	12.3	-115	-13.5%
Bealach 11 Amach	1325	22.1	1023	17.1	-302	-22.8%

Léiríonn na Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Maidine 2024 thuas, go bhfuil tionchar dearfach suntasach, i gcoitinne, ag an bhforbairt bóthair ata beartaithe ar fhormhór na mbealaí a ndearnadh anailís orthu.

Léirítear tionchair dhiomaibhseacha ar roinnt bealaí (2,3,6)- tháinig méadú níos lú ná 60 soicind ar amanna aistir ar an mbealach iomlán. Léirítear tionchar beag ar Bhealach 6 isteach, tá méadú 100 soicind ar an am aistir ar an mbealach iomlán. Tarlaíonn na méaduithe seo de bhrí gur cuireadh isteach acomhail faoi rialú soilse tráchta, mar shampla Acomhail nasc-bhóithre an N59. Ní mór do thrácht moilliú in áit nár ghá roimhe sin.

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

Léiríonn na Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Tráthnóna 2024, ar nós Buaicúair Maidine, go bhfuil tionchar dearfach suntasach, i gcoitinne, ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe ar fhormhór na mbealaí a ndearnadh anailís orthu.

Mar atá le Buaicúair Maidine léirítear tionchair dhiomaibhseacha nó bheaga ar roinnt bealaí. Léirítear méaduithe beaga (níos lú ná dhá nóiméad) ar an mbealach iomlán. Tarlaíonn na méaduithe seo de bhrí gur cuireadh acomhail a bhaineann leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe faoi rialú nua soilse tráchta, Ní mór do thrácht moilliú in áit nár ghá roimhe sin.

Déantar laghdú ar an mbrú tráchta agus ar mheán-amanna aistir i gCathair na Gaillimhe ag Buaicúair Tráthnóna de bharr na forbartha bóthair atá beartaithe.

Léiríonn torthaí amanna aistir ag na hidirbhuaicúaireanta na patrúin chéanna is atá ag Buaicúair Maidine agus Buaicúair Tráthnóna. Feictear tionchair dhearfacha ar fhormhór na mbealaí a ndearnadh anailís orthu. Tá aon mheadú ar amanna aistir diomaibhseach.

Tábla 6.11: Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Maidine 2039

Route Description	2039 DM Soicind	2039 DM Nóiméad	2039 DS Soicind	2039 DS Nóiméad	Difríocht (Soicind)	% Difríocht
Bealach 1 Isteach	1107	18.6	841	13.2	-266	-24.0%
Bealach 1 Amach	688	11.6	680	11.4	-8	-1.2%
Bealach 2 Isteach	1376	23.0	1209	20.3	-167	-12.1%
Bealach 2 Amach	1221	20.5	1255	21.7	34	0
Bealach 3 Isteach	465	8.0	315	5.3	-150	-32.3%
Bealach 3 Amach	259	4.3	267	4.5	8	3.1%
Bealach 4a Isteach	729	12.2	680	11.5	-49	-6.7%
Bealach 4a Amach	827	15.9	683	11.4	-144	-17.4%
Bealach 4b Isteach	1212	21.1	770	13.8	-442	-36.5%
Bealach 4b Amach	1105	20.0	707	11.9	-398	-36.0%
Bealach 5 Isteach	1268	23.3	1016	17.9	-252	-19.9%
Bealach 5 Amach	1182	22.1	1029	18.4	-153	-12.9%
Bealach 6 Isteach	1089	18.1	1110	18.8	21	1.9%
Bealach 6 Amach	956	15.9	978	16.4	22	2.3%
Bealach 7 Isteach	1502	27.3	1270	22.5	-232	-15.4%
Bealach 7 Amach	1321	24.2	1257	20.9	-64	-4.8%
Bealach 8 Isteach	952	18.7	846	16.7	-106	-11.1%
Bealach 8 Amach	609	10.9	611	9.9	2	0.3%
Bealach 9 Isteach	361	6.0	359	6.0	-2	-0.6%
Bealach 9 Amach	360	6.0	358	6.0	-2	-0.6%
Bealach 10 Isteach	593	11.1	487	7.6	-106	-17.9%
Bealach 10 Amach	667	11.9	511	16.9	-156	-23.4%
Bealach 11 Isteach	1495	27.1	1061	18.5	-434	-29.0%
Bealach 11 Amach	1109	20.9	895	15.8	-214	-19.3%

Tábla 6.12: Torthaí Amanna Aistir ag IB 1 2039

Tuairisc Bealaigh	2039 DM Soicind	2039 DM Nóiméad	2039 DS Soicind	2039 DS Nóiméad	Difríocht (Soicind)	% Difríocht
Route 1 – Inbound	712	11.9	679	11.3	-33	-4.6%
Route 1 – Outbound	667	11.1	657	11.0	-10	-1.5%
Route 2 – Inbound	1057	17.6	1129	18.8	73	6.9%
Route 2 – Outbound	1114	18.6	114+6	19.1	32	2.9%
Route 3 – Inbound	289	4.8	293	4.9	4	1.4%
Route 3 – Outbound	258	4.3	266	4.4	8	3.1%
Route 4a – Inbound	664	11.1	613	10.2	-51	-7.7%
Route 4a – Outbound	700	11.7	653	10.9	-47	-6.7%
Route 4b – Inbound	639	10.7	617	10.3	-22	-3.4%
Route 4b – Outbound	958	16.0	571	9.5	-387	-40.4%
Route 5 – Inbound	968	16.1	902	15.0	-66	-6.8%
Route 5 – Outbound	1162	19.4	988	16.5	-174	-15.0%
Route 6 – Inbound	964	16.1	989	16.5	25	2.6%
Route 6 – Outbound	930	15.5	962	16.0	32	3.4%
Route 7 – Inbound	1073	17.9	1046	17.4	-27	-2.5%
Route 7 – Outbound	1456	24.3	1207	20.1	-249	-17.1%
Route 8 – Inbound	638	10.6	690	11.5	52	8.2%
Route 8 – Outbound	618	10.3	657	11.0	39	6.3%
Route 9 – Inbound	358	6.0	358	6.0	0	0.0%
Route 9 – Outbound	360	6.0	358	6.0	-2	-0.6%
Route 10 – Inbound	415	6.9	435	7.3	20	4.8%
Route 10 – Outbound	439	7.3	438	7.3	-1	-0.2%
Route 11 – Inbound	880	14.7	800	13.3	-80	-9.1%
Route 11 – Outbound	1064	17.7	900	15.0	-164	-15.4%

Tábla 6.13: Torthaí Amanna Aistir ag IB 2 2039

Tuairisc Bealaigh	2039 DM Soicind	2039 DM Nóiméad	2039 DS Soicind	2039 DS Nóiméad	Difríocht (Soicind)	% Difríocht
Bealach 1 Isteach	730	12.2	686	11.4	-44	-6.0%
Bealach 1 Amach	683	11.4	661	11.0	-22	-3.2%
Bealach 2 Isteach	1076	17.9	1165	19.4	89	8.3%
Bealach 2 Amach	1139	19.0	1161	19.4	22	1.9%
Bealach 3 Isteach	290	4.8	295	4.9	5	1.7%
Bealach 3 Amach	259	4.3	267	4.5	8	3.1%
Bealach 4a Isteach	661	11.0	615	10.3	-46	-7.0%
Bealach 4a Amach	712	11.9	655	10.9	-57	-8.0%
Bealach 4b Isteach	638	10.6	619	10.3	-19	-3.0%
Bealach 4b Amach	1078	18.0	594	9.9	-484	-44.9%
Bealach 5 Isteach	963	16.1	903	15.1	-60	-6.2%
Bealach 5 Amach	1183	19.7	1028	17.1	-155	-13.1%
Bealach 6 Isteach	1047	17.5	1024	17.1	-23	-2.2%
Bealach 6 Amach	969	16.2	1016	16.9	47	4.9%
Bealach 7 Isteach	1101	18.4	1048	17.5	-53	-4.8%
Bealach 7 Amach	1421	23.7	1261	21.0	-160	-11.3%
Bealach 8 Isteach	628	10.5	672	11.2	44	7.0%
Bealach 8 Amach	662	11.0	694	11.6	32	4.8%
Bealach 9 Isteach	358	6.0	358	6.0	0	0.0%
Bealach 9 Amach	360	6.0	359	6.0	-1	-0.3%
Bealach 10 Isteach	424	7.1	469	7.8	45	10.6%
Bealach 10 Amach	463	7.7	444	7.4	-19	-4.1%
Bealach 11 Isteach	828	13.8	786	13.1	-42	-5.1%
Bealach 11 Amach	1183	19.7	998	16.6	-185	-15.6%



Tábla 6.14: Torthaí Amanna Aistir ag Buaicuir Tráthnóna 2039

Tuairisc Bealaigh	2039 DM Soicind	2039 DM Nóiméad	2039 DS Soicind	2039 DS Nóiméad	Difríocht (Soicind)	% Difríocht
Bealach 1 Isteach	731	12.2	691	11.5	-40	-5.5%
Bealach 1 Amach	738	12.3	677	11.3	-61	-8.3%
Bealach 2 Isteach	1189	19.8	1308	21.8	119	10.0%
Bealach 2 Amach	1190	19.8	1183	19.7	-7	-0.6%
Bealach 3 Isteach	291	4.9	295	4.9	4	1.4%
Bealach 3 Amach	259	4.3	268	4.5	9	3.5%
Bealach 4a Isteach	790	13.2	685	11.4	-105	-13.3%
Bealach 4a Amach	1557	26.0	689	11.5	-868	-55.7%
Bealach 4b Isteach	772	12.9	633	10.6	-139	-18.0%
Bealach 4b Amach	779	13.0	688	11.5	-91	-11.7%
Bealach 5 Isteach	1189	19.8	1020	17.0	-169	-14.2%
Bealach 5 Amach	1271	21.2	1070	17.8	-201	-15.8%
Bealach 6 Isteach	1097	18.3	1040	17.3	-57	-5.2%
Bealach 6 Amach	1027	17.1	1080	18.0	53	5.2%
Bealach 7 Isteach	1169	19.5	1063	1.7	-106	-9.1%
Bealach 7 Amach	1663	27.7	1440	24.0	-223	-13.4%
Bealach 8 Isteach	624	10.4	638	10.6	14	2.2%
Bealach 8 Amach	899	15.0	918	15.3	19	2.1%
Bealach 9 Isteach	359	6.0	359	6.0	0	0.0%
Bealach 9 Amach	361	6.0	360	6.0	-1	-0.3%
Bealach 10 Isteach	598	10.0	424	7.1	-174	-29.1%
Bealach 10 Amach	534	8.9	489	8.2	-45	-8.4%
Bealach 11 Isteach	946	15.8	761	12.7	-185	-19.6%
Bealach 11 Amach	1620	27.0	1124	18.7	-496	-30.6%

Léirítear an patrún céanna le torthaí 2039 is a pléadh cheana le torthaí 2024. I gcoitinne, tá tionchar dearfach suntasach ag oscailt an bhóthair atá beartaithe ar fhormhór na mbealaí a ndearnadh anailís ar amanna aistir orthu sna tréimhsí samhailaithrise 2039 do na Bunchásanna.

Léirítear tionchair dhiomaibhseacha nó bheaga ar roinnt bheag bealaí - tháinig méadú níos lú ná 120 soicind ar amanna aistir ar an mbealach iomlán. Tarlaíonn na méaduithe seo de bhrí gur cuireadh aomhail faoi rialú nua soilse tráchta. Ní mór don trácht moilliú in áit nár ghá roimhe sin.

### ***Tástáil Íogaireachta SIG***

Sna táblaí thíos tugtar torthaí na gcomparáidí idir amanna aistir a baineadh as an samhail tráchta i gcomhair Tástáil Íogaireachta Straitéis Iompair na Gaillimhe 2039.

Sna torthaí léirítear patrún cosúil leis na tástálacha Bhunchásanna a pléadh thuas. I gcoitinne, tá tionchar dearfach suntasach ag oscailt an bhóthair atá beartaithe i gcomhar le bearta eile in SIG ar fhormhór na mbealach a ndearnadh anailís ar amanna aistir orthu, go háirithe i dtréimhsí buaicuair Maidine agus buaicuair Tráthnóna.

Léirítear níos mó tionchar diúltacha ar amanna aistir sna torthaí ná sna tástálacha Bhunchásanna DS. Is éard is cúis leis seo ná go bhfuil roinnt tograí in SIG a chuireann srian leis an acmhainn feithiclí ar an líonra lár cathrach. Tá méadú ar an taisteal gníomhach i lár na cathrach agus tá bearta tosaíochta i leith iompair poiblí, agus dá bhrí sin cuirtear moill ar chodanna áirithe den líonra. Thairis sin, i ngeall ar shocruithe bhainistíocht tráchta atá beartaithe in SIG, tá bealaí áirithe níos faide, rud a chuireann leis na hamanna iomlána aistir.

**Tábla 6.15: Torthaí Amanna Aistir ag Buaicuir Maidine SIG 2039**

Tuairisc Bealaigh	2039 DM Soicind	2039 DM Nóiméad	2039 GTS Soicind	2039 GTS Nóiméad	Diff (Seconds Soicind)	% Difference
Bealach 1 Isteach	1107	18.6	900	15.0	-207	-18.7%
Bealach 1 Amach	688	11.6	685	11.4	-3	-0.4%
Bealach 2 Isteach	1376	23.0	1245	20.8	-131	-9.5%
Bealach 2 Amach	1221	20.5	1421	23.7	200	16.4%
Bealach 3 Isteach	465	8.0	411	6.9	-54	-11.6%
Bealach 3 Amach	259	4.3	427	7.1	168	64.9%
Bealach 4a Isteach	729	12.2	682	11.4	-47	-6.4%
Bealach 4a Amach	827	15.9	724	12.1	-103	-12.5%
Bealach 4b Isteach	1212	21.1	767	12.8	-445	-36.7%
Bealach 4b Amach	1105	20.0	662	11.0	-443	-40.1%
Bealach 5 Isteach	1268	23.3	1063	17.7	-205	-16.2%
Bealach 5 Amach	1182	22.1	1176	19.6	-6	-0.5%
Bealach 6 Isteach	1089	18.1	1066	17.8	-23	0
Bealach 6 Amach	956	15.9	1009	16.8	53	5.5%
Bealach 7 Isteach	1502	27.3	1237	20.6	-265	-17.6%
Bealach 7 Amach	1321	24.2	1270	21.2	-51	-3.9%
Bealach 8 Isteach	952	18.7	935	15.6	-17	-1.8%
Bealach 8 Amach	609	10.9	635	10.6	26	4.3%
Bealach 9 Isteach	361	6.0	359	6.0	-2	-0.6%
Bealach 9 Amach	360	6.0	358	6.0	-2	-0.6%
Bealach 10 Isteach	593	11.1	481	8.0	-112	-18.9%
Bealach 10 Amach	667	11.9	715	11.9	48	7.2%
Bealach 11 Isteach	1495	27.1	1008	16.8	-487	-32.6%
Bealach 11 Amach	1109	20.9	903	15.1	-206	-18.6%

**Tábla 6.16: Torthaí Amanna Aistir ag IB 1 SIG 2039**

Tuairisc Bealaigh	2039 DM Soicind	2039 DM Nóiméad	2039 GTS Soicind	2039 GTS Nóiméad	Difríocht (Soicind)	% Difríocht
Bealach 1 Isteach	712	11.9	702	11.7	-10	-1.4%
Bealach 1 Amach	667	11.1	676	11.3	9	1.3%
Bealach 2 Isteach	1056	17.6	1216	20.3	160	15.2%
Bealach 2 Amach	1114	18.6	1260	21.0	146	13.1%
Bealach 3 Isteach	289	4.8	403	6.7	114	39.4%
Bealach 3 Amach	258	4.3	427	7.1	169	65.5%
Bealach 4a Isteach	664	11.1	635	10.6	-29	-4.4%
Bealach 4a Amach	700	11.7	687	11.5	-13	-1.9%
Bealach 4b Isteach	639	10.7	602	10.0	-37	-5.8%
Bealach 4b Amach	958	16.0	628	10.5	-330	-34.4%
Bealach 5 Isteach	968	16.1	1018	17.0	50	5.2%
Bealach 5 Amach	1162	19.4	1187	19.8	25	2.2%
Bealach 6 Isteach	964	16.1	1009	16.8	45	4.7%
Bealach 6 Amach	930	15.5	1028	17.1	98	10.5%
Bealach 7 Isteach	1073	17.9	1038	17.3	-35	-3.3%
Bealach 7 Amach	1456	24.3	1257	21.0	-199	-13.7%
Bealach 8 Isteach	638	10.6	688	11.5	50	7.8%
Bealach 8 Amach	618	10.3	702	11.7	84	13.6%
Bealach 9 Isteach	358	6.0	358	6.0	0	0.0%
Bealach 9 Amach	360	6.0	358	6.0	-2	-0.6%
Bealach 10 Isteach	415	6.9	417	7.0	2	0.5%
Bealach 10 Amach	439	7.3	448	7.5	9	2.1%
Bealach 11 Isteach	880	14.7	854	14.2	-26	-3.0%
Bealach 11 Amach	1064	17.7	885	14.8	-179	-16.8%

**Tábla 6.17: Torthaí Amanna Aistir ag IB 2 SIG 2039**

Tuairisc Bealaigh	2039 DM Soicind	2039DM Nóiméad	2039 GTS Soicind	2039 GTS Nóiméad	Difríocht (Soicind)	% Difríocht
Bealach 1 Isteach	730	12.2	721	12.0	-9	-1.2%
Bealach 1 Amach	683	11.4	696	11.6	13	1.9%
Bealach 2 Isteach	1076	17.9	1251	20.9	175	16.3%
Bealach 2 Amach	1139	19.0	1276	21.3	137	12.0%
Bealach 3 Isteach	290	4.8	406	6.8	116	40.0%
Bealach 3 Amach	259	4.3	427	7.1	168	64.9%
Bealach 4a Isteach	661	11.0	636	10.6	-25	-3.8%
Bealach 4a Amach	712	11.9	687	11.5	-25	-3.5%
Bealach 4b Isteach	638	10.6	607	10.1	-31	-4.9%
Bealach 4b Amach	1078	18.0	633	10.6	-445	-41.3%
Bealach 5 Isteach	963	16.1	1027	17.1	65	6.7%
Bealach 5 Amach	1183	19.7	1228	20.5	45	3.8%
Bealach 6 Isteach	1047	17.5	1049	17.5	2	0.2%
Bealach 6 Amach	969	16.2	1076	17.9	107	11.0%
Bealach 7 Isteach	1101	18.4	1047	17.5	-54	-4.9%
Bealach 7 Amach	1421	23.7	1372	22.9	-49	-3.4%
Bealach 8 Isteach	628	10.5	681	11.4	53	8.4%
Bealach 8 Amach	662	11.0	756	12.6	94	14.2%
Bealach 9 Isteach	358	6.0	358	6.0	0	0.0%
Bealach 9 Amach	360	6.0	358	6.0	-2	-0.6%
Bealach 10 Isteach	424	7.1	418	7.0	-6	-1.4%
Bealach 10 Amach	463	7.7	453	7.6	-10	-2.2%
Bealach 11 Isteach	828	13.8	917	15.3	89	10.7%
Bealach 11 Amach	1183	19.7	978	16.3	-205	-17.3%

**Tábla 6.18: Torthaí Amanna Aistir ag Buaicúair Tráthnóna SIG 2039**

Tuairisc Bealaigh	2039 DM Soicind	2039 DM Nóiméad	2039 GTS Soicind	2039 GTS Nóiméad	Difríocht (Soicind)	% Difríocht
Bealach 1 Isteach	731	12.2	711	11.9	-20	-2.7%
Bealach 1 Amach	738	12.3	707	11.8	-31	-4.2%
Bealach 2 Isteach	1189	19.8	1388	23.1	199	16.7%
Bealach 2 Amach	1190	19.8	1354	22.6	164	13.8%
Bealach 3 Isteach	291	4.9	407	6.8	116	39.9%
Bealach 3 Amach	259	4.3	429	7.2	170	65.6%
Bealach 4a Isteach	790	13.2	713	11.9	-77	-9.7%
Bealach 4a Amach	157	26.0	728	12.1	-829	-53.2%
Bealach 4b Isteach	772	12.9	607	10.1	-165	-21.4%
Bealach 4b Amach	779	13.0	699	11.7	-80	-10.3%
Bealach 5 Isteach	1189	19.8	1063	17.7	-126	-10.6%
Bealach 5 Amach	1271	21.2	1325	22.1	54	4.2%
Bealach 6 Isteach	1097	18.3	1015	16.9	-82	-7.5%
Bealach 6 Amach	1027	17.1	1168	19.5	141	13.7%
Bealach 7 Isteach	1169	19.5	1050	17.5	-119	-10.2%
Bealach 7 Amach	1663	27.7	1629	27.2	-34	-2.0%
Bealach 8 Isteach	624	10.4	669	11.2	45	7.2%
Bealach 8 Amach	899	15.0	873	14.6	-26	-2.9%
Bealach 9 Isteach	359	6.0	359	6.0	0	0.0%
Bealach 9 Amach	361	6.0	359	6.0	-2	-0.6%
Bealach 10 Isteach	598	10.0	509	8.5	-89	-14.9%
Bealach 10 Amach	534	8.9	557	9.3	23	4.3%
Bealach 11 Isteach	946	15.8	859	14.3	-87	-9.2%
Bealach 11 Amach	1620	27.0	1070	17.8	-550	-34.0%

### 6.6.3.2 Staidrimh Líonra (2024 agus 2039)

Sna táblaí thíos tugtar na Staidrimh Líonra ó gach tréimhse samhailaithrise le haghaidh gach cás Meánfháis.

**Tábla 6.19: Táscairí Feidhmíochta Líonra - Buaicúair na Maidine**

Cás	Achar Iomlán Feithicle (pcu. km)	Am Taistil Iomlán ar Líonraí (pcu. Uaireanta)	Moill Iomlán ar Líonraí (pcu. Uaireanta)	Meánluas Feithiclí (km/u)	Tionchar
2024 Íosmhéid a Dhéanamh	223,666	7,576	2,274	29.5	-
2024 Rud Éigin a Dhéanamh	258,719	6,798	1,505	38.1	Dearfach
2039 Íosmhéid a Dhéanamh	247,788	8,619	2,812	28.7	-
2039 Rud Éigin a Dhéanamh	294,178	7,611	1,738	38.7	Dearfach
Straitéis na Gaillimhe 2039	294,497	7,756	1,810	38	Dearfach

**Tábla 6.20: Táscairí Feidhmíochta Líonra- IB 1**

Cás	Achar Iomlán Feithiclí (pcu. km)	Am Iomlán Taistil ar an Líonra (pcu. Uaireanta)	Moill Iomlán ar an Líonra (pcu. Uaireanta)	Meánluas Feithiclí (km/u)	Tionchar
2024 Íosmhéid a Dhéanamh	148,147	4,321	920	34.3	-
2024 Rud Éigin a Dhéanamh	163,308	4,144	767	39.4	Dearfach
2039 Íosmhéid a Dhéanamh	171,081	5,039	1,171	33.9	-
2039 Rud Éigin a Dhéanamh	190,786	4,750	916	40.2	Dearfach
Straitéis na Gaillimhe 2039	192,388	4,932	1,009	39	Dearfach

**Tábla 6.21: Táscairí Feidhmíochta Líonra - IB 2**

Cás	Achar Iomlán Feithiclí (pcu. km)	Am Iomlán Taistil ar an Líonra (pcu. Uaireanta)	Moill Iomlán ar an Líonra (pcu. Uaireanta)	Meánluas Feithiclí (km/u)	Tionchar
2024 Íosmhéid a Dhéanamh	173,045	5,164	1,124	33.5	-
2024 Rud Éigin a Dhéanamh	192,752	5,023	980	38.4	Dearfach
2039 Íosmhéid a Dhéanamh	196,764	5,929	1,403	33.2	-
2039 Rud Éigin a Dhéanamh	223,715	5,731	1,189	39	Dearfach
Straitéis na Gaillimhe 2039	224,131	5,910	1,292	37.9	Dearfach

**Tábla 6.22: Táscairí Feidhmíochta Líonra - Buaicuar Tráthnóna**

Cás	Achar Iomlán Feithiclí (pcu. km)	Am Iomlán Taistil ar an Líonra (pcu. Uaireanta)	Moill Iomlán ar an Líonra (pcu. Uaireanta)	Meánluas Feithiclí (km/u)	Tionchar
2024 Íosmhéid a Dhéanamh	206,659	6,669	1,824	31	-
2024 Rud Éigin a Dhéanamh	233,756	6,135	1,318	38.1	Dearfach
2039 Íosmhéid a Dhéanamh	230,010	7,774	2,453	29.6	-
2039 Rud Éigin a Dhéanamh	264,746	6,919	1,593	38.3	Dearfach
Straitéis na Gaillimhe 2039	266,632	7,128	1,720	37.4	Dearfach

Sna táblaí thuas léirítear go laghdaítear an mhoill ar an líonra le cur i bhfeidhm an rogha Rud Éigin a Dhéanamh (chomh maith leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe) i gcomparáid leis an rogha Íosmhéid a Dhéanamh agus bíonn an meánluas níos airde sna tréimhsí ama uile sa Bhliain Tosaigh agus sa Bhliain Dearaidh. De bhrí go mbíonn laghdú moilleanna, is féidir leis an trácht taisteal níos faide in achar ama níos giorra. Is léir é seo ón méadú i gciliméadair feithiclí agus ón laghdú in amanna taistil sna cásanna Rud éigin a Dhéanamh.

Tríd an anailís ar thorthaí chás Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG) léirítear méadú ar mhoilleanna chomh maith le meánluasanna atá beagán níos ísle i gcomparáid leis an gcás “Rud Éigin a Dhéanamh” sa bhliain chéanna. Tarlaíonn an méadú ar mhoilleanna feithiclí de bharr cur i bhfeidhm tograí maidir le modhanna gníomhacha taistil agus tograí maidir le tosaíochtaí i leith iompair poiblí atá in SIG



(m.sh. trácht ar Dhroichead na mBradán a athrú go Iompar Poiblí Amháin). Mar thoradh ar seo tá laghdú acmhainne do ghnáthfheithiclí i lár Chathair na Gaillimhe rud atá ag teacht le cuspóirí an SIG. Sa chás seo tá na moilleanna ar an líonra i bhfad níos ísle na mar atá sa chás Íosmhéid a Dhéanamh sa bhliain chéanna. Cosúil leis na Bunchásanna, is toradh é seo ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe, ag laghdú brú i lár na Cathrach.

Tríd an anailís seo léirítear go mbeidh tionchar dearfach suntasach ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe sa Bhliain Tosaigh agus sa Bhliain Dearaidh.

### ***Bunchásanna***

Sna táblaí thíos tá achoimre ar mheastóireacht na n-acomhal do na blianta 2024 agus 2039 - Cásanna Meánfháis.

**Tábla 6.23: Líon na n-Acomhal Rochtana atá ag nó thar acmhainn - Buaicuir Maidine**

		2024			2039		
		DM	DS	Tionchar	DM	DS	Tionchar
Príomhacomhail (N6 / R338)	RFC > 90%	15	9	Dearfach	18	12	Dearfach
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	151	78	Dearfach	200	115	Dearfach

**Tábla 6.24: Líon na n-Acomhal Rochtana atá ag nó thar acmhainn - IB 1**

		2024			2039		
		DM	DS	Tionchar	DM	DS	Tionchar
Príomhacomhail (N6 / R338)	RFC > 90%	6	2	Dearfach	9	5	Dearfach
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	28	12	Dearfach	60	26	Dearfach

**Tábla 6.25: Líon na n-Acomhal Rochtana atá ag nó thar acmhainn - IB 2**

		2024			2039		
		DM	DS	Tionchar	DM	DS	Tionchar
Príomhacomhail (N6 / R338)	RFC > 90%	8	4	Dearfach	11	5	Dearfach
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	53	29	Dearfach	81	49	Dearfach

**Tábla 6.26: Líon na n-Acomhal Rochtana atá ag nó thar acmhainn - Buaicuir Tráthnóna**

		2024			2039		
		DM	DS	Tionchar	DM	DS	Tionchar
Príomhacomhail (N6 / R338)	RFC > 90%	17	4	Dearfach	20	6	Dearfach
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	139	62	Dearfach	193	100	Dearfach

Léirítear sna táblaí thuas go bhfuil laghdú mór ar líon na nasc-bhóithre sa líonra a bhfuil RFC níos airde ná 90% orthu leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Tá sé seo an-soiléir sa tréimhse Buaicuir Tráthnóna- go bhfuil laghdú 70% ar an líon nasc-bhóithre thar acmhainn ag na príomhacomhail ar Chonair an N6/R338 sa dá bhliain 2024 agus 2039. Mar an gcéanna, tá laghdú ar an líon nasc-bhóithre atá thar acmhainn ar an líonra iomlán cathrach- laghdú 55% agus 48% in 2024 agus 2039 faoi seach mar gheall ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe.

### ***Tástáil Íogaireachta SIG***

Sna táblaí thíos tá achoimre ar mheastóireacht na n-acomhal don bhliain 2039 - Fás Meánach - Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG).

**Tábla 6.27: Líon na n-Acomhal Rochtana atá ag nó thar acmhainn - Buaicuir Maidine**

		2024			2039		
		DM	SIG	Tionchar	DM	SIG	Tionchar
Príomhacomhail (N6 / R338)	RFC > 90%	N/A	N/A	Dearfach	18	8	Dearfach
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	N/A	N/A	Dearfach	200	131	Dearfach

**Tábla 6.28: Líon na n-Acomhal Rochtana atá ag nó thar acmhainn - IB 1**

		2024			2039		
		DM	SIG	Tionchar	DM	SIG	Tionchar
Príomhacomhail (N6 / R338)	RFC > 90%	N/A	N/A	Dearfach	9	2	Dearfach
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	N/A	N/A	Dearfach	60	32	Dearfach

**Tábla 6.29: Líon na n-Acomhal Rochtana atá ag nó thar acmhainn - IB 2**

		2024			2039		
		DM	SIG	Tionchar	DM	SIG	Tionchar
Príomhacomhail (N6 / R338)	RFC > 90%	N/A	N/A	Dearfach	11	3	Dearfach
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	N/A	N/A	Dearfach	81	52	Dearfach

**Tábla 6.30: Líon na n-Acomhal Rochtana atá ag nó thar acmhainn - Buaicuir Tráthnóna**

		2024			2039		
		DM	SIG	Tionchar	DM	SIG	Tionchar
Príomhacomhail (N6 / R338)	RFC > 90%	N/A	N/A	Dearfach	20	6	Dearfach
An Líonra Iomlán	RFC > 90%	N/A	N/A	Dearfach	193	123	Dearfach

Léiríodh sna táblaí thuas, mar a léiríodh sna Bunchásanna, go ndéanann tograí Straitéis Iompair na Gaillimhe laghdú ar líon na n-acomhal atá ag feidhmiú thar acmhainn laistigh de limistéar iomlán na cathrach agus ar chonair an N6/R338.

Mar achoimre, léiríodh san anailís ar RFC go mbeidh tionchar dearfach, a bheag nó a mhór ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe ar na príomhacomhail i gCathair na Gaillimhe.

## 6.6.4 Measúnú ar Thábhacht Tionchair

### 6.6.4.1 Tábhacht Tionchair 2024

Sa bhliain 2024 ní bheidh aon mhóρθionchar ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe. De réir na dtrí eochairtháscaire feidhmíochta a úsáideadh, beidh tionchar dearfach ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe.

### 6.6.4.2 Tábhacht Tionchair 2039

Sa bhliain 2024 ní bheidh aon mhóρθionchar ar thrácht ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe. De réir na dtrí eochairtháscaire feidhmíochta a úsáideadh, beidh tionchar dearfach ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe.

## 6.6.5 Tionchair Tógála

I **gCaibidil 7, Gníomhaíochtaí Tógála** pléitear go sonrach tionchar an trácht tógála agus na bearta maolaithe a bhaineann leis mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe.

Fad is a bheidh an bóthar atá beartaithe á thógáil beidh trácht breise ar na líonraí áitiúla, i ngeall ar sholáthar agus dhiúscairt ábhar, ghluaiseacht trealamh ar an láithreán agus oibríthe agus cuairteoirí ag taisteal chuig an láithreán. Beidh na tionchair ann, de réir dealraimh ach beidh siad gearrthéarmach. I **gCaibidil 7, Gníomhaíochtaí Tógála** aithníodh agus tugadh cuntas ar bhealaí tiomnaithe do tharlú bóthair.

I gcoitinne ní chuirfear aon srian ar ghluaiseachtaí tráchta ar an líonra bóithre áitiúil agus réigiúnach de bharr an obair thógála. Cinnteofar nach gcuirfidh an fhorbairt bóthair atá beartaithe isteach ar mhuintir na háite ná ar an trácht mar atá ach a bheag agus is féidir.

I gcoitinne ní dhéanfar an obair istoíche ach beidh gá le hobair oíche ag staideanna criticiúla den togra, mar shampla obair ar dhroichid agus obair ag nasc-phointí ar an mbóthar. Táthar ag súil go mbeidh obair oíche ar siúl ar feadh 10 seachtaine thar an tréimhse tógála, a bhfuiltear ag súil a thógfaidh 36 mhí.

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

Le linn tógála, leagfar amach go soiléir aon srianadh sealadach tráchta sna mionphleananna bainistíochta tráchta de réir na mbearta maolaithe agus timpeallachta atá leagtha amach sa Tuarascáil MTT ina gcorpraítear riachtanais shonracha bhreise ó údaráis reachtúla agus aon choinníoll arna fhorchuir ag An mBord Pleanála.

## 6.6.6 Tionchair Charnacha

### 6.6.6.1 Scéimeanna Iompair

Mar a leagadh amach i **gCodanna 6.4**, cuireadh san áireamh sna bunchásanna samhailaithrise uile (Íosmhéid a Dhéanamh agus Rud Éigin a Dhéanamh) na scéimeanna tiomanta iompair do Chathair na Gaillimhe agus don Cheantar Máguaird agus iad siúd ar dhócha a bheith críochnaithe do na blianta éagsúla sa mheasúnú. Déanann Tástáil Íogaireachta Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG) anailís ar thionchair charnacha na scéimeanna tráchta comhlántacha trí thionchar an bhóthair atá beartaithe a mheasúnú i gcomhar leis na tograí Iompair Phoiblí agus Modhanna Gníomhacha atá in SIG.

### 6.6.6.2 Éileamh ar Iompar

Áirítear an méid tráchta carnach in anailís sa chaibidil seo trí úsáid a bhaint as na tuartha ar éileamh taistil. Tá measúnú déanta ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe i gcomhar le trí chás dhifriúla maidir le héileamh taistil (Íseal, Meánach agus Ard). Is cásanna iad atá ceaptha chun measúnú cruinn a dhéanamh ar an méadú tráchta i

nGaillimh thar am mar thoradh ar an méadú daonra agus ar ghníomhaíocht eacnamaíoch.

Tá tuilleadh sonraí ar thionchair charnacha tráchta leagtha amach sna caibidilí seo- **Caibidil 16, Cáilíocht an Aeir agus an Aeráid, Caibidil 17, Torann agus Creathadh, Caibidil 18, Daoine, Daonra agus Sláinte an Duine, Caibidil 19, Mórthionóiscí, Idirghaolmhaireachtaí, Idirghníomhaíochtaí, agus Tionchair Charnacha.**

### 6.6.6.3 Tástálacha Íogaireachta ar Thuartha Fáis

Sa chuid seo pléitear na himpleachtaí féideartha atá ag difríochtaí sna Tuartha Fáis (i.e. difríochtaí ó na bunchásanna a tuairiscíodh thuas) ar thionchar tráchta agus ar na riachtanais maolaithe. Déantar é seo trí thástáil íogaireachta ag úsáid WRM agus Samhlacha Líonra Bóithre don fhorbairt bóthair atá beartaithe.

Tá na tástálacha íogaireachta liostaithe thíos, agus leagtar amach an míniú is bun le Fás Íseal agus Fás Ard i **gCuid 6.2.3.2**:

- **Tástáil Íogaireachta 1:** Tuartha ar Fhás Íseal 2024 & 2039
- **Tástáil Íogaireachta 2:** Tuartha ar Fhás Ard 2024 & 2039

#### *Achoimre ar Thionchair na dTástálacha Íogaireachta*

Mar achoimre, níl aon mhórthionchar tráchta sna cásanna a tástáladh- Fás Íseal nó Fás Ard. Mar a tharla i gcás amháin, fás meánach (a pléadh thuas) tá roinnt tionchar atá diomaibhseach agus beag i dtaca le hamanna aistir mar gheall ar aomhail a bheith faoi rialú soilse tráchta. Ach tá na tionchair tráchta dearfach agus ní gá bearta maolaithe.

## 6.7 Bearta Maolaithe

### 6.7.1 An Tréimhse Tógála

Mar a léiríodh, beidh tionchair tráchta shealadacha sa ghearrthréimhse ar an líonra bóithre áitiúil ag an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Tríd an bPlean Tógála um Bainistíocht Timpeallachta, in **Aguisín A.7.5** den tuarascáil seo, cinnteofar go mbeidh íoslaghú ar na tionchair tráchta tógála trí rialú a dhéanamh ar na bealaí amach agus isteach chuig na láithreáin agus ar na láithreáin féin.

### 6.7.2 An Tréimhse Oibríochta

Mar achoimre, de réir na samhailaithrisí tráchta don bhliain tosaigh 2024 agus don bhliain dearaidh 2039 léirítear nach bhfuil aon mhórthionchar tráchta agus dá bhrí sin ní gá bearta maolaithe.

Ach, de bhrí gur bealach TEN-T an bóthar atá beartaithe, agus go mbeidh sé ag freastal ar thurais thábhachtacha straitéiseacha ag leibhéal cuí seirbhíse, beidh sé tábhachtach an acmhainn oibríochta a chosaint go ceann i bhfad sa todhchaí. Chun é seo a dhéanamh, breithnítear bearta chun éileamh ar bhonneagar iompair a

bhainistiú, mar chomhtháthú iompair agus pleanáil úsáid talún, laistigh d'fhorbairt Straitéis Iompair na Gaillimhe.

## 6.8 Tionchair Iarmharacha

### 6.8.1 An Tréimhse Tógála

Nuair a bheidh na bearta maolaithe atá aitheanta á gcur i bhfeidhm, ní bheidh aon mhórthionchar sa tréimhse tógála den fhorbairt bóthair atá beartaithe.

### 6.8.2 An Tréimhse Oibríochta

Beidh athruithe ar an líonra bóithre áitiúil, réigiúnach agus náisiúnta agus ar shruth tráchta i ngeall ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Mar thoradh ar an obair samhailaithe a rinneadh chun na tionchair tráchta a mheas, léirítear go mbeidh tairbhe dhearfach tráchta ar an iomlán ag baint leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Chomh maith leis sin, beidh tairbhe le baint as an bhforbairt bóthair atá beartaithe ag seirbhísí iompair poiblí mar atá agus seirbhísí nua, ag bealaí siúil agus bealaí rothaíochta ar an líonra bóithre áitiúil agus réigiúnach agus bearta eile atá molta ag Straitéis Iompair na Gaillimhe.

Dá bhrí sin, níltear ag súil le tionchair dhiúltacha iarmharacha tráchta.

### 6.8.3 Sruthanna Tráchta Tuartha

#### 6.8.3.1 Tuartha AADT

Rinneadh meastacháin AADT a ríomh ag úsáid Samhail Tráchta an CCNG an N6 agus de réir Treoirlínte TII agus PAG. Chun tairbhí an bhóthair atá beartaithe a léiriú agus chun meas a dhéanamh ar leibhéal an tráchta athdháilte, de bharr an bhóthair atá beartaithe, cuirtear i láthair sa chuid seo na sruthanna tráchta tuartha don chás meánfháis.

I **bPláta 6.9** léirítear suíomh na bpointí AADT agus leagtar amach na luachanna comhfhreagracha AADT i **dTábla 6.31**. Sa Tuarascáil ar Shamhailaithe Tráchta in **Aguisín A.6.1**, beidh na sonraí AADT ar fad, arna n-áirítear sruthanna tuartha do na tástálacha íogaireachta uile (Íseal, Meánach, Ard) agus tuilleadh sonraí ar an modheolaíocht a úsáideadh chun an AADT a ríomh.

I **dTábla 6.31** léirítear sa chás meánfháis 2039 go bhfuil éileamh suntasach ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe toisc go bhfuil AADT níos airde ná 49,000 tuartha do stráicí áirithe. Sa tábla seo freisin léirítear go bhfuil laghdú ar an trácht i lár na cathrach de bharr na forbartha bóthair atá beartaithe. Is léir sin ón laghdú sa AADT ar Dhroichead na gCúig Chéad (laghdú de 29%).



Pláta 6.9: Suíomhanna AADT don Fhorbairt Bóthair atá beartaithe





**Tábla 6.31: AADT 2039 Bliain Dearaidh don Fhorbairt Bóthair atá beartaithe-Meánfhás**

AADT Point	Location	2039 Do-Minimum Medium Growth		2039 GTS Medium Growth	
		AADT	%HGV	AADT	%HGV
1	N6 Ó Dheas d'Aerfort na Gaillimhe	23,382	8%	36,008	6%
2	R446 Siar ó Pháirc Gnó Órán Mór	22,588	10%	26,107	8%
3	R446 Ó Dheas de Thimpeallán an N6	18,807	7%	29,040	6%
4	N6 Ó Dheas de Chnoc Mhaoil Drise	31,459	7%	18,862	6%
5	N6 Gar do Pháirc Gnó Bhaile an Bhriotaigh	25,974	7%	15,553	5%
6	N6 Idir an N83 agus an R865	26,749	6%	18,766	3%
7	N6 Idir an N84 agus an N83	20,691	5%	11,307	4%
8	N6 Soir ó Dhroichead na gCúig Chéad	24,315	6%	23,215	5%
9	N6 ar Dhroichead na gCúig Chéad	34,546	7%	24,442	5%
10	R338 ag Páirceanna Imealtha Westside	14,061	5%	7,556	1%
11	Bóthar Dáileacháin an Iarthair	11,657	2%	7,964	1%
13	R337 Bóthar Bhaile an Rí, Baile an Rí	11,955	4%	7,148	0%
15	R336 Bóthar Bhearna. Coillte Bhearna	16,273	2%	4,313	0%
30	Droichead Wolfe Tone	18,074	4%	14,606	4%
31	Droichead Uí Bhriain	9,725	4%	9,037	3%
32	Droichead na mBradán	17,910	1%	14,613	2%
36	R336 Siar ón N6	10,875	3%	13,093	3%
41	N59-Ó thuaidh de Bhóthar Ceangail an CCNG	17,749	2%	18,582	2%
42	N84 Ó Dheas den CCNG	14,298	6%	19,788	5%
50	N6 CCNG– Acomhal Chnoc Mhaoil Drise			36,008	6%
51	N6 CCNG – An Pháirc Mhór			38,705	5%
52	N6 CCNG - Idir an N83 agus an N84			49,876	5%
53	N6 CCNG – Trasbhealach nua na Coiribe			36,353	4%
54	N6 CCNG – Bóthair Ceangail an N59			11,530	4%
55	N6 CCNG – Bóthair Ceangail Rathúin			6,172	3%
56	N6 CCNG – Bóthair Ceangail Leitrí			13,709	3%

AADT Point	Location	2039 Do-Minimum Medium Growth		2039 GTS Medium Growth	
		AADT	%HGV	AADT	%HGV
57	N6 CCNG – Baile an Mhóinín go dtí an N59			20,920	3%
58	N6 CCNG – Siar ó Bhaile an Mhóinín			16,953	3%
60	N6 CCNG – Ag Troscaí Thiar			11,155	3%
61	N6 CCNG - Ó thuaidh den Cheann Aistir			11,155	3%

### 6.8.3.2 Athdháileadh turas agus Éileamh Thar Acmhainn

Tagann méadú ar thrácht carranna chun an acmhainn infhála ar líonra bóithre a líonadh. Trácht ginte a thugtar ar an gcoincheap sin.

Go pointe áirithe, áirítear éileamh ó thrácht ginte, sa samhailaithris tráchta a rinneadh. I dtorthaí na samhailaithrise pléitear tionchar athdháilte turas mar gheall ar bhonneagar agus ar sheirbhísí nua (i.e. patrúin turas ag athrú de bharr costais taistil níos ísle). Cuirtear san áireamh freisin athródú turas mar thoradh ar an toilleadh breise ar an líonra. I dtorthaí na samhailaithrise áirítear freisin na hathruithe modhanna ó mhodhanna gníomhacha agus ón iompar poiblí go carranna (agus a mhalairt).

Nuair a chomhchruinnítear forbairt nua, cóngarach do chonairí iompair ard-acmhainne, tugtar forbairt ghinte air sin. Cuirtear tuar fáis an réigiúin, atá leagtha amach sna pleananna áitiúla agus réigiúnacha (i gcásanna fáis-íseal, meánach agus ard) san áireamh sa tsamhailaithris don fhorbairt bóthair atá beartaithe, ach ní chuirtear san áireamh an t-athdháileadh fáis a d'fhéadfaí tarlú feadh chonair an bhóthair atá beartaithe.

Glactar leis go mbeidh an daonra tuartha agus na figiúirí fostaíochta agus uaidh sin, éileamh ar thaisteal, mar an gcéanna sna cásanna 'Rud Éigin a Dhéanamh' agus 'Íosmhéid a Dhéanamh'. Tá na réamhaisnéisí daonra comhaontaithe ag Comhairle Chontae na Gaillimhe agus Comhairle Cathrach na Gaillimhe agus tá siad bunaithe ar na pleananna forbartha do na limistéir seo agus ní athróidh siad le hoscailt an bhóthair nua atá beartaithe.

Is é ról na nÚdarás Pleanála a chinntiú go ndéanfaí maolú cuí ar aon fhorbairt a d'fhéadfaí baint ó fheidhm straitéiseach an bhóthair atá beartaithe. D'fhéadfaí bearta um bainistiú ar éileamh a bheith san áireamh chun acmhainn agus feidhm straitéiseach an bhóthair atá beartaithe a choinneáil.

Trí iniúchadh ar chásanna Rud Éigin a Dhéanamh agus Íosmhéid a Dhéanamh maidir leis an trácht iomlán ar thrasrianta ar Abhainn na Gaillimhe, léirítear go mbeidh méadú thart ar 19,000 AADT mar gheall ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe. Tá sé tábhachtach a léiriú go dtarlaíonn an méadú seo de bharr dhá thoisic:

1. **Athdháileadh turas** de bharr oscailt an bhóthair atá beartaithe
2. **Saoradh ó ró-acmhainn ar éileamh<sup>4</sup>** ó bhrú tráchta ag trasrianta ar Abhainn na Gaillimhe sa líonra Íosmhéid a Dhéanamh

### ***Athdháileadh Turas***

Laghdaíonn an fhorbairt bóthair atá beartaithe brú tráchta ag trasrianta ar Abhainn na Gaillimhe agus íslíonn sé sin amanna aistir ón oirthear go dtí an iarthar trasna Chathair na Gaillimhe. Déanfaidh an laghdú ar chostais taistil athrú ar phatrúin maireachtála agus oibre mhuintir na cathrach agus mhuintir an cheantair máguaird (patrúin comaitéireachta a d'fhéadfaí a bheith níos faide). Cuireann an t-athdháileadh turas seo méadú ar thrácht traschathrach mar a tuairiscíodh thuas.

### ***Éileamh ar ró-acmhainn***

Sa chás Íosmhéid a Dhéanamh, tá an brú tráchta ag leibhéal nach féidir leis na turais uile a theastaíonn an chathair a thrasnú (i.e. sruth ar éileamh) dul chomh fada leis na trasrianta ar Abhainn na Gaillimhe sna tréimhsí sannta samhailaithrise. Toisc go n-úsáidtear na sruthanna iarbhír (i.e. sruthanna iarbhír ar thrasrian Abhainn na Coiribe) chun figiúirí tuartha AADT a ríomh, ní áirítear an difríocht idir éileamh ar shruth agus sruth iarbhír (dá ngairtear éileamh ar ró-acmhainn) i bhfigiúirí AADT sa chás Íosmhéid a Dhéanamh. I gcásanna Rud Éigin a Dhéanamh, bíonn éileamh ar shruth agus an sruth iarbhír an-ghar dá chéile agus dá bhrí sin ní bhíonn aon éileamh ar róthoilleadh.

### **6.8.3.3 Tuartha Straitéis Iompair na Gaillimhe**

Mar atá léirithe i **gCuid 6.4.3.2**, d'oibrigh Comhairle Chontae na Gaillimhe, Comhairle Cathrach na Gaillimhe agus an tÚdarás Náisiúnta Iompair (NTA) i gcomhar le chéile chun straitéis iompair ilchórach chomhtháite a fhorbairt chun na fadhbanna iompair mar atá i gCathair na Gaillimhe agus sa cheantar máguaird a réiteach. Is cuid thábhachtach den réiteach iomlán iompair do Ghaillimh an fhorbairt bóthair atá beartaithe, saorann sé acmhainn sa líonra iompair i lár na cathrach agus éascaíonn sé cur i bhfeidhm príomh-thograí iompair poiblí agus príomh-thograí ilchóracha mar:

- Conair Iompair Poiblí trí Lár na Cathrach agus Iompar Poiblí Amháin ceadaithe ar Dhroichead na mBradán, ar Shráid Eglinton, ar Bhóthar an Choláiste agus ar an bhFaiche Mhóir
- Tograí um Bainistíocht Tráchta Áitiúla i Lár na Cathrach
- Líonra bus cuíchóirithe le breis seirbhísí agus tosaíocht do bhusanna
- Líonra Rothaíochta Feabhsaithe

Mar thoradh ar na bearta seo déanfar méadú ar thaisteal inbhuanaithe agus cuirfear feabhas ar shábháilteacht coisithe ar fud lár na cathrach.

---

4 Ciallaíonn éileamh ar róthoilleadh an difríocht idir na turais inmhianaithe agus na turais a rinneadh.

I **dTábla 6.32** thíos tugtar an deighilt de réir modhanna iompair- feithiclí príobháideacha, iompar poiblí, siúl agus rothaíocht don Bhonnbhliain 2012, don Bhliain Tosaigh 2024 agus don Bhliain Dearaidh 2039. Tógadh as an tsamhail tráchta don tréimhse 24 huairé iad.

Ón anailís ar an deighilt de réir modhanna iompair, léirítear go bhfuil an deighilt don iompar poiblí íseal, ag 4% sa Bhonnbhliain. Mar atá léirithe thíos, is beag tionchair atá ag na roghanna ‘Rud Éigin a Dhéanamh’ ar an deighilt de réir modhanna iompair. Tá méadú beag, thart ar 1% ar úsáid an chairr sa dá bhliain 2024 agus 2039 de bharr oscailt an bhóthair atá beartaithe.

Le tástáil SIG tagann méadú ar úsáid Iompair Poiblí go 5.0%, sin méadú de 16% ar thurais Iompair Poiblí maidir leis an gcás ‘Íosmhéid a Dhéanamh’.

**Tábla 6.32: Céatadáin Deighiltí de réir Modhanna**

Rogha	% Carr	% IP	% Siúl	% Rothaíocht
Bonnbhliain 2012	66.7%	3.9%	26.3%	3.1%
2024 Íosmhéid a Dhéanamh	67.4%	4.2%	25.4%	3.0%
2024 Rud Éigin a Dhéanamh	68.4%	4.0%	24.9%	2.7%
2039 Íosmhéid a Dhéanamh	67.4%	4.3%	25.2%	3.1%
2039 Rud Éigin a Dhéanamh	68.6%	4.1%	24.5%	2.8%
2039 SIG	67.3%	5.0%	24.9%	2.8%

De bhrí go bhfuil forbairt an bhóthair atá beartaithe ina gné de straitéis níos leithne - Straitéis Iompair na Gaillimhe, is cuí go ndéanfaí athbhreithniú ar na sruthanna tuartha ar an líonra sa todhchaí i gcomhthéacs cur i bhfeidhm iomlán SIG. Tá na sruthanna seo léirithe i **dTábla 6.33**. Is léir ó anailís ar na figiúirí seo go dtarlaíonn méadú níos lú ar thrácht ag trasnú Abhainn na Gaillimhe i 2039. Tá líon trasnaithe sin thart ar 13,000 níos airde ná sa chás Íosmhéid a Dhéanamh. Mar a léiríodh thuas, baineann an méadú seo le hathruithe san athdháileadh turas agus le saoradh ó éileamh ar róthuilleadh a bhaineann le hoscailt an bhóthair atá beartaithe.

**Tábla 6.33: AADT 2039 Bliain Dearaidh don Fhorbairt Bóthair atá beartaithe-Meánfhás**

AADT Point	Location	2039 Do-Minimum Medium Growth		2039 GTS Medium Growth	
		AADT	%HGV	AADT	%HGV
1	N6 Ó Dheas d'Aerfort na Gaillimhe	23,382	8%	35,906	6%
2	R446 Siar ó Pháirc Gnó Órán Mór	22,588	10%	25,861	9%
3	R446 Ó Dheas de Thimpeallán an N6	18,807	7%	29,747	6%
4	N6 Ó Dheas de Chnoc Mhaoil Drise	31,459	7%	17,225	6%
5	N6 Gar do Pháirc Gnó Bhaile an Bhriotaigh	25,974	7%	15,158	5%
6	N6 Idir an N83 agus an R865	26,749	6%	20,663	3%
7	N6 Idir an N84 agus an N83	20,691	5%	8,536	7%
8	N6 Soir ó Dhroichead na gCúig Chéad	24,315	6%	21,668	5%
9	N6 ar Dhroichead na gCúig Chéad	34,546	7%	34,950	4%
10	R338 ag Páirceanna Imeartha Westside	14,061	5%	7,681	1%
11	Bóthar Dáileacháin an Iarthair	11,657	2%	3,062	0%
13	R337 Bóthar Bhaile an Rí, Baile an Rí	11,955	4%	9,888	1%
15	R336 Bóthar Bhearna. Coillte Bhearna	16,273	2%	4,815	0%
30	Droichead Wolfe Tone	18,074	4%	13,568	4%
31	Droichead Uí Bhriain	9,725	4%	7,155	1%
32	Droichead na mBradán	17,910	1%	-	0%
36	R336 Siar ón N6	10,875	3%	13,013	3%
41	N59-Ó thuaidh de Bhóthar Ceangail an CCNG	17,749	2%	17,749	2%
42	N84 Ó Dheas den CCNG	14,298	6%	20,171	4%
50	N6 CCNG– Acomhal Chnoc Mhaoil Drise			35,906	6%
51	N6 CCNG – An Pháirc Mhór			38,783	5%
52	N6 CCNG - Idir an N83 agus an N84			49,104	5%
53	N6 CCNG – Trasbhealach nua na Coiribe			37,986	4%
54	N6 CCNG – Bóthair Ceangail an N59			11,862	4%
55	N6 CCNG – Bóthair Ceangail Rathúin			5,300	3%
56	N6 CCNG – Bóthair Ceangail Leitrí			14,584	3%

AADT Point	Location	2039 Do-Minimum Medium Growth		2039 GTS Medium Growth	
		AADT	%HGV	AADT	%HGV
57	N6 CCNG – Baile an Mhóinín go dtí an N59			22,111	3%
58	N6 CCNG – Siar ó Bhaile an Mhóinín			19,015	3%
60	N6 CCNG – Ag Troscáí Thiar			10,566	3%
61	N6 CCNG - Ó thuaidh den Cheann Aistir			10,566	3%

## 6.9 Achoimre

Ní bheidh aon mhórtionchar diúltach tráchta mar thoradh ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach. Ón anailís ar thionchar tráchta i **gCuid 6.6** léirítear go bhfuil tairbhí suntasacha as an bhforbairt bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach, i dtéarmaí oibriú aomhal, feidhmiú líonra agus sábháilt ama ar thurais. Trí bhealach malartach a sholáthar timpeall na cathrach, laghdófar an méid tráchta agus an brú tráchta i lár na cathrach de bharr na forbartha bóthair atá beartaithe.

Léiríonn an anailís ar an RFC ag na buaicuaireanta go dtarlaíonn laghdú de 50% beagnach ar líon na n-acomhal a oibríonn ag nó gar don acmhainn de bharr na forbartha bóthair atá beartaithe. Mar an gcéanna, de bharr na forbartha bóthair atá beartaithe a thabhairt isteach tá amanna aistir ar na príomhbhealaí mórtimpeall na cathrach agus ag dul isteach sa chathair laghdaithe le linn na mbuaicuaireanta. Mar shampla, déantar coigilt ama idir 40% - 50% ar thurais le linn buaicuaireanta ar an N6 mar atá, de bharr oscailt an bhóthair atá beartaithe.

Is bunghné de Straitéis Iompair na Gaillimhe an fhorbairt bóthair atá beartaithe agus is tríd a rachfar i ngleic le fadhbanna brú tráchta na cathrach, agus dá bharr beidh caighdeán maireachtála níos fearr agus timpeallacht níos sábháilte ag muintir na cathrach. Trí laghdú a dhéanamh ar líon na gcarranna laistigh de lár na cathrach agus tríd na sráid-dreacha a fheabhsú, is féidir le hoibrithe agus le páistí scoile comaitéireacht a dhéanamh ag úsáid modhanna gníomhacha agus iompair poiblí. Dá bhrí sin, spreagar agus cuideofar le níos mó taistil inbhuanaithe.

Gan an fhorbairt bóthair atá beartaithe, leanfaidh dálaí tráchta i lár na cathrach ag dul in olcas agus dá bharr beidh sé níos deacra dul trasna na cathrach. Thar am beidh tionchar ag an ngluaiseacht shrianta seo ar rogha dhaoine maidir le cónaí agus le hobair. Déanfar rogha cónaí agus oibriú ar thaobh amháin nó ar an taobh eile den chathair de réir mar a mhéadaítear ar an moill dul trasna na cathrach. Leis an athrú ar an iompraíocht taistil agus leis an deireadh le turais, cuirfear srian ar fhorbairt eacnamaíoch Chathair na Gaillimhe agus an cheantair máguaird. I ngeall ar an bhforbairt bóthair atá beartaithe cuirfear ar fáil an acmhainn riachtanach le haghaidh na modhanna uile taistil i nGaillimh chun tacú le fás eacnamaíoch sa toidhcháil. Leagtar amach tuilleadh tairbhí eacnamaíocha sa Tuarascáil ar Anailís Costais is Tairbhe Céim 3 (in **Aguisín A.6.2**). Meastar go mbeidh an Glanluach Láithreach ón bhforbairt bóthair atá beartaithe thart ar €1.04bn - €1.46bn don eacnamaíocht

áitiúil agus náisiúnta, le tairbhe de thart ar 4:1 do chóimheas costais, thar an tréimhse measúnaithe 30 bliain.

## 6.10 Tagairtí

Bonneagar Iompair Éireann, Treoirlínte Breithmheasa Tionscadail;

- Aonad 4: Míniú ar Roghanna
- Aonad 5.1: Tógáil Samhlacha Iompair
- Aonad 5.2: Bailiú Sonraí
- Aonad 5.3: Tuartha ar Éileamh Taistil
- Aonad 5.4: Tuarascáil ar Shamhailaithris Tráchtá
- Aonad 6.11: Bileog Luachanna Pharaiméadar Náisiúnta
- Aonad 16.1: AADT a mheas ar Bhóithre Náisiúnta
- Aonad 16.2: Tosca Borrtha do Chomhaireamh Tráchtá sa Ghearrthréimhse

Plean Forbartha Chomhairle Cathrach na Gaillimhe 2011 - 2017

Plean Forbartha Chomhairle Cathrach na Gaillimhe 2017 - 2023

Plean Forbartha Chomhairle Chontae na Gaillimhe 2015 - 2021

An Roinn Iompair sa Ríocht Aontaithe. (2007) *Guidance on Transport Assessment*.

Rialtas na RA. (2013) *Transport Analysis Guidance: WebTAG*.

Mórbhealaí Shasana. (1999) *Design Manual for Roads and Bridges. Traffic Capacity of Urban Roads.TA 78/99*.

An tÚdarás Náisiúnta Iompair. *National Cycle Manual 2011*.

An Roinn Iompair, Turasóireachta agus Spóirt agus An Roinn Comhshaoil, Pobail agus Rialtais Áitiúil. *Design Manual for Urban Roads and Streets (DMURS)*.

Straitéis Iompair na Gaillimhe 2016 - 2036.

Cuirtear POWSCAR (Ionad Oibre, Scoil, nó Coláiste - Taifid Anaithnide Daonáirimh) ar fáil ag an bPríomh-Oifig Staidrimh bunaithe ar Dhaonáireamh na bliana 2011 agus tá sonraí geochóid ann ar ionad oibre nó oideachais gach oibrí agus gach mac léinn in Éirinn.

An Ghníomhairecht um Chaomhnú Comhshaoil. (EPA) (2002 agus Dréacht, Meán Fómhair 2015) *Guidelines on the Information to be Contained in Environmental Impact Statements*.

An Ghníomhairecht um Chaomhnú Comhshaoil. (2003 agus Dréacht, Meán Fómhair 2015) *Advice Notes on Current Practice in the Preparation of Environmental Impact Statements*.

An Ghníomhairecht um Chaomhnú Comhshaoil. (2017) *Guidelines on the Information to be Contained in Environmental Impact Assessment Reports*