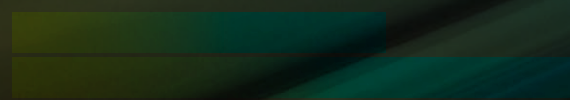


# Dréachtstraitéis Iompair do Mhórchéantar Bhaile Átha Cliath 2016 – 2035









# Clár na nÁbhar

|                                                          |           |
|----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Cuspóir na Straitéise</b>                             | <b>3</b>  |
| <b>1. Réamhrá agus Comhthéacs</b>                        | <b>5</b>  |
| 1.1 Réasúnaíocht na Straitéise                           | 5         |
| 1.2 Ceanglais Reachtaíochta                              | 10        |
| 1.3 Comhairliúchán                                       | 12        |
| <b>2. Forbhreathnú Beartais</b>                          | <b>14</b> |
| 2.1 Réamhrá                                              | 14        |
| 2.2 Beartas Príomhúil                                    | 14        |
| 2.3 Beartas Iompair agus Pleanála                        | 15        |
| 2.4 Earnálacha Eile                                      | 16        |
| 2.5 Achoimre                                             | 17        |
| <b>3. Iompar i Mhórchéantar Bhaile Átha Cliath</b>       | <b>19</b> |
| 3.1 Réamhrá                                              | 19        |
| 3.2 Soláthar Reatha Iompair                              | 21        |
| 3.3 Patrúin agus Treochtaí Réigiúnacha                   | 23        |
| 3.4 Patrúin agus Treochtaí de réir Ceantair              | 32        |
| 3.5 Easnaimh Iompair                                     | 43        |
| 3.6 Ábhair ar a ndéantar Breithniú don Straitéis         | 44        |
| <b>4. Forbairt na Straitéise</b>                         | <b>46</b> |
| 4.1 Breithmheas ar Roghanna Coiteanna gach Conair        | 46        |
| 4.2 Breithmheas ar Roghanna de réir Conaire              | 48        |
| 4.3 Breithmheas ar Roghanna de réir Gluaiseachta Áitiúla | 52        |
| 4.4 Measúnú Roghanna Malartacha MST                      | 53        |
| <b>5. An Gréasán Iompair 2035</b>                        | <b>55</b> |
| 5.1 Réamhrá                                              | 55        |
| 5.2 Infrastruchtúir Iarnróid Throim                      | 55        |
| 5.3 Bonneagar Iarnróid Éadroim                           | 60        |
| 5.4 Gréasán Iarnróid Traschárais                         | 63        |

|           |                                                                       |           |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5.5       | Bonneagar Bus                                                         | 64        |
| 5.6       | Bonneagar Rothaíochta                                                 | 71        |
| 5.7       | Siúl                                                                  | 73        |
| 5.8       | An Gréasán Bóithre                                                    | 74        |
| 5.9       | Bainistíocht Éilimh                                                   | 77        |
| 5.10      | Páirceáil agus Taisteal                                               | 78        |
| 5.11      | Soláthar Páirceála                                                    | 79        |
| <b>6.</b> | <b>Seirbhísí Iompair agus Comhtháthú</b>                              | <b>81</b> |
| 6.1       | Seirbhísí Bus                                                         | 81        |
| 6.2       | Stadanna Bus agus Scáthláin Bhus                                      | 82        |
| 6.3       | Seirbhísí Iarnróid                                                    | 82        |
| 6.4       | Táillí                                                                | 83        |
| 6.5       | Córais Faisnéise do Phaisinéirí                                       | 83        |
| 6.6       | Barrfheabhsú Acomhal agus Áiseanna Iompair                            | 83        |
| 6.7       | Inrochtaineacht                                                       | 84        |
| 6.8       | Feithiclí Beaga Seirbhíse Poiblí (Tacsaithe, Hacnaithe agus Limisíní) | 84        |
| 6.9       | Seirbhísí Iompair Áitiúla                                             | 85        |
| 6.10      | Cúrsaí Comhshaoil                                                     | 85        |
| <b>7.</b> | <b>Comhtháthú Úsáide Talún agus Athrú Iompraíochta</b>                | <b>87</b> |
| 7.1       | Comhtháthú Úsáide Talún                                               | 87        |
| 7.2       | Cláir um Athrú Iompraíochta                                           | 90        |
| <b>8.</b> | <b>Cosaint agus Bainistiú Comhshaoil</b>                              | <b>92</b> |
| 8.1       | Creat Rialála um Chosaint agus Bainistiú Comhshaoil                   | 92        |
| 8.2       | Cinnteoireacht ar Leibhéal Níos Ísle                                  | 92        |
| 8.3       | Próiseas um Roghnú Conairí agus Bealaí                                | 93        |
| 8.4       | Measúnú Iomchuí                                                       | 93        |
| <b>9.</b> | <b>Achoimre ar Thorthaí</b>                                           | <b>96</b> |
| 9.1       | Réamhrá                                                               | 96        |
| 9.2       | Feidhmíocht an Ghréasáin Iompair                                      | 98        |
| 9.3       | Buntáistí na Straitéise Iompair                                       | 103       |



# Cuspóir na Straitéise

*Chun cur le dul chun cinn  
eacnamaíoch, sóisialta agus  
cultúrtha Mhórcheantar Bhaile  
Átha Cliath trí sholáthar d'iompar  
éifeachtúil, éifeachtach agus  
inbhuanaithe daoine agus earraí.*

# 01

## Réamhrá agus Comhthéacs





# 1. Réamhrá agus Comhthéacs

## 1.1 Réasúnaíocht na Straitéise

Cuireann an straitéis creat ar fáil chun bonneagar agus seirbhísí iompair a phleanáil agus a sholáthar i Mórcheantar Bhaile Átha Cliath (MCBÁC) sna fiche bliain atá romhainn. Cuireann sé beartas pleanála iompair ar fáil ar féidir leis na gníomhaireachtaí eile atá páirteach i bpleanáil úsáide talún, cosaint comhshaoil agus soláthar bonneagair eile mar thithíocht, uisce agus cumhacht a dtosaíochtaí infheistíochta a ailíniú leis. Dá bhrí sin, is cuid riachtanach í an straitéis agus na cláir infheistíochta in earnálacha eile, d'fhorbairt ordúil MCBÁC i rith na 20 bliain atá romhainn.

D'fhoilsigh an tÚdarás Iompair Náisiúnta (an tÚdarás) Dréachtstraitéis Iompair Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath 2011-2030 (2011 Dréachtstraitéis Iompair) sa bhliain 2011. Rinneadh athbhreithniú agus nuashonrú, de réir mar ba ghá, ar an obair a rinneadh ag an am sin. Cé go bhfuil a lán athruithe tagtha ó thaobh cúrsaí daonra agus fostaíochta agus ar an éileamh dá réir ar chúrsaí taistil ó cuireadh tús le forbairt na straitéise roimhe seo, mar sin féin níl an t-ionchas fadtéarmach 20 bliain reatha an-difriúil ón ionchas a bhí ag daoine sa bhliain 2011. Mar sin, cé gur ionchorpraíodh na sonraí réamhaisnéise is déanaí, agus na sonraí bonnlíne comhshaoil is déanaí atá ar fáil in athbhreithniú na Straitéise, tá go leor de na moltaí iompair cosúil leis na cinn a bhí sa Dréachtstraitéis roimhe seo.

Is éard atá sa Straitéis nua, sa chiall is simplí, ná riachtanais iompair MCBÁC, bunaithe ar phrionsabail a bhaineann le hiompar atá éifeachtach, éifeachtúil agus inbhuanaithe don tréimhse go dtí 2035, sa mhéid is féidir é sin a sholáthar trí iompar. Má bhreathnaítear air ó thaobh cúrsaí airgid de, tugann na costais bhonneagair agus na costais ghaolmhara atá leagtha amach sa doiciméad seo le fios cé mhéad infheistíochta a bheidh ag teastáil i gcúrsaí iompair, le freastal ar an éileamh atá á thuar maidir le gluaiseacht daoine agus earraí i MCBÁC sna 20 bliain atá amach romhainn.

### 1.1.1 Ábhar na Straitéise Roimhe Seo

Maidir le cúrsaí bonneagair, d'athdhearbhaigh agus d'aitreisigh Dréachtstraitéis Iompair 2011 an gá atá le go leor de na tograí a bhí molta sa straitéis iompair roimhe sin, 'Ardán le haghaidh Athruithe', chomh maith le roinnt beart breise. Leagadh amach inti sraith idirghabhálacha iompair agus beartas tacaíochta a bhí dírithe ar an sciar de ghluaisteáin a laghdú go 45% maidir le taisteal chun oibre sa spriobhliain (2030). Bhí na scéimeanna iompair seo a leanas inti inter alia chun é sin a bhaint amach:

- DART Faoi Thalamh;
- Mearbhus;
- Rothair Bhaile Átha Cliath a Leathnú;
- Iarnróid Chomaitéireachta a Leathnú agus a Leictriú;
- Líne Iarnróid na hUaimhe;
- Meitreo Thuaidh;

- Meitreo Thiar;
- Meitreo Theas;
- Luas Trascathrach;
- Luas go Leamhcán;
- Luas Thiar Theas (mar thionscadal féideartha); agus
- Bóthar Ceangail an Chalafoirt ó Thuaisceart go Deisceart.

Bhí réimse leathan beartais maidir le húsáid talún, bearta comhtháite agus tograí bainistíochta éilimh mar thaca faoi na scéimeanna sin. Plean uailmhianach ab ea Dréachtstraitéis Iompair 2011 a forbraíodh i ndiaidh comhairliúcháin fhairsing phoiblí, agus bhí measúnú mionsonraithe eacnamaíoch agus comhshaoil mar thaca faoi.

Tar éis don Dréachtstraitéis Iompair a bheith tugtha don Aire Iompair, Turasóireachta agus Spóirt in 2011, díriodh ar chúrsaí gearrthéarmacha nuair a glacadh le Plean Forfheidhmithe Comhtháite 2013-2018, de réir Alt 13 den Acht um Údarás Iompair Bhaile Átha Cliath 2008. Leagadh amach clár 6 bliana sa phlean d'infheistíocht i gcúrsaí iompair i MCBÁC, lena n-áirítear foráil do Luas Trascathrach, Nasc tríd an Tollán faoi Pháirc an Fhionnuisce agus Mearbhus (BRT).

### 1.1.2 Gnóthachtálacha Iompair ón Straitéis Roimhe Seo

Rinneadh dul chun cinn ó 2011 i MCBÁC maidir leo seo a leanas:

- Cuireadh tús le tógáil Luas Trascathrach;
- Cuireadh tús leis an tionscadal chun Tollán Pháirc an Fhionnuisce a athoscailt le haghaidh seirbhísí do phaisinéirí;
- Leathnú scéim Rothar Bhaile Átha Cliath ó 40 stáisiún agus 450 rothar go 101 stáisiún agus 1500 rothar;
- Glacadh le Plean Gréasán Rothaíochta MCBÁC, agus tosaíodh a chur chun feidhme;
- Méadú leanúnach ar líon na ndaoine a bhíonn ag rothaíocht;
- Oscailt dhroichead iompair phoiblí Shráid Maoilbhríde;
- Infheistiú breis is €100m i mbearta iompair inbhuanaithe eile ar fud an réigiúin;
- Forbairt choincheap Mearbhus do Bhaile Átha Cliath;
- Faisnéis fíoraima do Phaisinéirí atá á rolladh amach faoi láthair;
- Forbairt branda iompair aontaithe náisiúnta - Iompar d'Éireann;
- Cur i bhfeidhm agus leathnú amach an chórais ticéadaithe chomhtháite – Cárta Leap; agus
- Méadú ar úsáid iompair phoiblí i MCBÁC.



Rinneadh an dul chun cinn mór sin in ainneoin na srianta diana dochta a bhí curtha ar mhaoiniú.

### 1.1.3 Athruithe ón Straitéis Roimhe seo

Is í an aidhm atá ag an bpróiseas pleanála straitéisí fadtéarmaí iompair ná na gnéithe éagsúla de shaol daoine a thabhairt le chéile - na háiteanna ina gcónaíonn is ina n-oibríonn siad; na háiteanna ina dtéann siad ar scoil nó ag siopadóireacht; na gníomhaíochtaí áineasa a bhíonn acu - agus réitigh a iarraidh chun freastal ar na riachtanais iompair a bhaineann leis na gníomhaíochtaí sin. Is féidir iad sin a rangú faoi cheannteidil leathana eacnamaíocha, sóisialta agus comhshaoil. Breathnaítear sa chuid seo ar na hathruithe tábhachtacha a d'fhéadfadh a tharla ón straitéis roimhe seo.

Nuair a bhí Dréachtstraitéis do MCBÁC 2011 á hullmhú tháinig laghdú suntasach ar ghníomhaíocht eacnamaíoch agus laghdú comhfhreagrach ar leibhéil fostaíochta agus moill shuntasach ar fhás an daonra. Mar thoradh air sin, bhí laghdú suntasach tagtha ar an éileamh ar thaisteal freisin. Mar shampla, de réir Suirbhé Náisiúnta Ráithiúil na Príomh-Oifige Staidrimh ar Theaghlaigh, tháinig laghdú ar líon na ndaoine a bhí fostaíthe ó 890,000 in 2008 go 767,000 sa bhliain 2013, rud ab ionann agus laghdú 14%. Is é an toradh a bhí aige sin ar chúrsaí iompair ná gur laghdaíodh an brú tráchta ar an ngréasán bóithre ar feadh roinnt blianta, ach tháinig laghdú mór freisin ar líon na ndaoine a bhí ag úsáid seirbhísí iompair phoiblí. De thoradh na n-athruithe sin, d'fhéadfadh sé tarlú i gcás na ndaoine a bhfuil rochtain ar charranna phríobháideacha acu agus a bhíodh de nós acu leas a bhaint as busanna nó as an iarnród chun brú tráchta a sheachaint, d'fhéadfadh siad a bheith tar éis filleadh ar a gcarranna de réir mar bhí níos lú brú tráchta ar an ngréasán bóithre. Bhí an treocht seo le sonrú le linn céimeanna luatha an chúlaithe eacnamaíochta agus bhí sé le braith i sonraí an daonáirimh maidir le taisteal, áit ar tháinig méadú ó 59.5% sa bhliain 2006 go 60.8% sa bhliain 2011 ar sciar na ndaoine a d'úsáid carr le dul ag obair i MCBÁC.

Ina theannta sin, de thoradh na srianta airgeadais le linn na tréimhse sin tháinig laghdú suntasach ar infheistíocht chaipitil go háirithe in iompar poiblí. Dá thoradh sin, níor cuireadh bailchríoch le haon scéim iompair phoiblí mhór i MCBÁC ó síneadh an Luas go hIarthar na Cathrach sa bhliain 2011, agus de réir an sceidil críochnófar Luas Traschathrach roimh deireadh 2017.

Tá méadú tagtha ar líon na ndaoine atá fostaíthe i MCBÁC ó 2013. De réir an tSuirbhé Náisiúnta Ráithiúil ar Theaghlaigh do chéad ráithe na bliana 2015, tá 824,500 duine fostaíthe i MCBÁC. Tá an treocht seo le feiceáil sa mhéadú atá tagtha ar úsáid carr agus an chaoi a bhfuil méadú tagtha ar bhrú tráchta buaicama agus níos mó daoine ag úsáid iompair phoiblí. Tá méadú ag teacht i gcónaí ar an trácht ar an M50, fiú le linn an choir chun donais eacnamaíochta, agus tá moilleanna coitianta ar an mbealach sin anois in ainneoin gur beag nár dúblaíodh a thoilleadh le blianta beaga anuas. Fadhb mhór í seo ó thaobh gheilleagar MCBÁC agus an gheilleagair stáit araon, mar go bhféadfaí iompar earraí agus turais atá riachtanach don gheilleagar agus turais eile a bhfuil ardluach eacnamaíoch ag baint leo a chur i mbaol trí thurais chomaitéireachta a d'fhéadfaí a bheith seirbheáilte ar bhealaí eile seachas dul i muinín carr dá mbeadh a leithéid de roghanna níos tarraingtí nó níos indéanta.

### 1.1.4 Cúlra Beartais

Ó thaobh an chur chuige a úsáidtear i bhforbairt na Straitéise Iompair do Mhórchearntar Bhaile Átha Cliath 2016-2035, tá dualgas ar an Údarás na beartais atá i bhfeidhm ann faoi láthair a chur san áireamh go hiomlán agus na pleananna a rinneadh ag leibhéal an rialtais láir, maidir le hiompar, pleanáil, agus in earnálacha eile, chomh maith le pleananna réigiúnacha. San athbhreithniú a rinneadh ar na beartais - a

bhfuil cur síos níos mionsonraithe le fáil air i gCaibidil 2 - tháinig na príomhtheachtaireachtaí seo a leanas chun cinn:

- Ní mór an-bhéim a leagan ar chúrsaí iompair i bpleanáil úsáide talún;
- Maoiniú ar fáil do thionscadail mhórsála iompair sa ghearrthearma;
- Caithfear tús áite a thabhairt do bhrú tráchta uirbeach a laghdú;
- Ní mór toilleadh an ghréasáin bóithre straitéisigh a chosaint;
- Ní mór laghdú suntasach a dhéanamh ar sciar na dturas a dhéantar i gcarranna, go háirithe maidir le gearrthuras agus turais comaitéara;
- Ní mór siúl, rothaíocht agus iompar poiblí a mhéadú dá réir freisin;
- Tá líonra rothaíochta sábháilte a mbeidh clúdach fairsing forleathan aige i limistéar cathrach Bhaile Átha Cliath agus i mbailte eile, ag teastáil chun freastal ar an méadú atá ag teacht ar úsáid na líonra rothaíochta cheana féin agus chun laghdú a dhéanamh ar cheannas an chairr phríobháidigh maidir le freastal ar riachtanais taistil;
- Caithfear tús áite a thabhairt do thimpeallacht na gcoisithe a fheabhsú, lena n-áirítear bearta chun scaoilíocaíochtaí a sháru agus tréscailteacht a mhéadú; agus
- Ní mór an t-éileamh ó gach grúpa sa tsochaí ar thaisteal an lae iomláin a chur san áireamh - ní féidir glacadh le cur chuige buaicuaireanta amháin sa straitéis maidir le ceisteanna iompair.

### 1.1.5 Dúshlán Iompair i MCBÁC

Ní mór bonneagar agus seirbhísí iompair MCBÁC a phleanáil agus infheistiú a dhéanamh iontu ar an mbonn seo:

- Glacadh leis go bhfillimid ar fhás buan eacnamaíoch;
- Go dtiocfaidh fás suntasach ar an daonra;
- Go mbeidh lánfhostaíocht ann;
- Nach n-eiseofar aon duine ón tsochaí de bharr dearadh agus leagan amach an bhonneagair iompair agus seirbhísí nó de bharr costas iompair phoiblí; agus
- Go ndéanfar timpeallacht MCBÁC a chosaint agus a fheabhsú.

Níor cuireadh ach breiseanna teoranta le stoc caipitil iompair MCBÁC agus Cheantar Uirbeach Bhaile Átha Cliath ó shroich an t-eacnamaíoch a bhuaic in 2007. B'iad na tréithe a bhí le sonrú ag an am sin ná plódú mór ag buaicamanna; srianta ar mhéadú toillidh; moilleanna agus amanna méadaithe turais ar fud na modhanna iompair go léir; agus leibhéil níos airde maidir le strus pearsanta á fhluaingt ag comaitéirí gach lá de bharr easnamh sna córais iompair.



Táthar ag súil nuair a chuirfear tús le seirbhísí Luas Traschathrach agus le seirbhísí tríd an tollán faoi Pháirc an Fhionnuisce go mbeidh dea-thionchar acu ó thaobh athrú modhanna (iompair), ach beidh sé sin teoranta dóibh siúd atá ina gcónaí, nó ag obair nó ag dul ar scoil nó coláiste ar feadh na gconairí sin - ó Dhroichead Broome go Coill na Silíní agus ar feadh líne iarnróid Chomaitéireachta Chill Dara. Beidh deiseanna méadaithe ag daoine athrú ó sheirbhís iompair amháin go ceann eile agus is dócha go mbeidh sé sin tairbheach, ach ní dócha gur leor é chun athrú suntasach a dhéanamh ar mhodhanna iompair ar an leibhéal réigiúnach.

Mar sin, tá sé soiléir go bhfuil ar an Údarás, agus é ag ullmhú na straitéise iompair seo, machnamh ar phacáiste cuimsitheach d'fheabhsuithe breise ardchumais ar an gcóras iompair ghathaigh, a chlúdóidh gach conair sa Limistéar Uirbeach.

I dtaca leis seo, beidh sé riachtanach an spleáchas ar charranna le haghaidh cuarthuras a laghdú chun an brú tráchta a laghdú ar mhótarbhealach tábhachtach straitéiseach an M50 agus ar chuarbhealaí eile sa Limistéar Cathrach níos faide amach. De bharr nádúr leathan na forbartha agus an chaoi a bhfuil áiteanna fostaíochta scaipthe go forleathan sa Limistéar Cathrach níos faide amach cruthaíonn siad dúshlán ar leith maidir le soláthar roghanna eile seachas carranna a úsáid. Beidh soláthar roghanna malartacha iompair a bhaineann le tabhairt isteach bearta bainistíochta trácht comhlántacha ar nós srianta páirceála, ilphointí dola agus méadrú ar rampaí de dhíth chun cuaréileamh a chomhlíonadh. Spreagfadh an cur chuige comhcheangailte sin daoine chun gan carranna a thiomáint ar an M50 agus ar chuarbhealaí eile agus chuirfeadh sé le tarraingteacht na roghanna iompair phoiblí agus bheadh sé níos inmharthana ó thaobh na heacnamaíochta de infheistíocht a dhéanamh i bhfeabhsúcháin iompair phoiblí den sórt sin. Gan idirghabhálacha den sórt sin a chur i bhfeidhm beidh a lán carranna in úsáid sa Limistéar Cathrach níos faide amach agus d'fhéadfadh brú tráchta dul i méid sa chaoi go gcuirfí i mbaol na hinfeistíochtaí substaintiúla a rinneadh cheana féin ar an M50 agus ar bhóithre eile a bhfuil tábhacht straitéiseach ag baint leo.

Tharla forbairt gan choinne ach a gcuirtear fáilte roimpi i gcúrsaí iompair i MCBÁC agus ba í sin an méadú a tháinig ar rothaíocht sna blianta ó cuireadh tús leis an Straitéis dheireanach. Bíonn a lán, lán rothaithe le feiceáil ar shráideanna Chathair Bhaile Átha Cliath agus i lonnaitheachtaí eile ar fud MCBÁC de bharr teaghlaim den Scéim Spárálach Cánach, Rothar chun Oibre, líonraí feabhsaithe a bheith curtha ar fáil do rothaithe, agus cur i bhfeidhm na scéime Rothair ar Cíos i mBaile Átha Cliath. Mar gheall ar an bhfás leanúnach ar líon na rothaithe, ní mór líonra ardchaighdeán de bhealaí rothaíochta sábháilte a fhorbairt chun freastal ar an éileamh sin. Bíonn rothaíocht saor ó astaíochtaí agus mar sin is gné thábhachtach d'obair comhshaoil an Údaráis í a chur chun cinn go leanúnach.

Sin é an cúlra inar ullmhaigh an tÚdarás an straitéis iompair seo. Tréimhse suaiteachta a bhí ag Geilleagar na hÉireann le blianta beaga anuas. Níor airíomar riamh a leithéid d'fhás is a bhí againn ar feadh roinnt blianta agus ansin tháinig meath géar fada air. Ós rud é gur thosaigh an geilleagar ag fás go buan arís le déanaí, tá sé ríthábhachtach go bhforbrófar beartas iompair réigiúnaigh a bheidh comhleanúnach, réalaiach agus cuimsitheach agus go bhforbrófar creat infheistíochta caipitil. Cuirfidh siad sin bunsraith ar fáil do gach gníomhaireacht a bhfuil baint acu le pleanáil úsáide talún, soláthar bonneagair agus oibriú seirbhísí iompair phoiblí, chun pleananna a cheapadh agus a chur i bhfeidhm, sa toadhchá.

## 1.2 Ceanglais Reachtaíochta

### 1.2.1 An tAcht um Údarás Iompair Bhaile Átha Cliath

Faoi alt 12 den Acht um Údarás Iompair Bhaile Átha Cliath 2008, ceanglaítear ar an Údarás Straitéis Iompair a ullmhú do MCBÁC. Tugtar le fios in Alt 12(3) go mbeidh sé de chuspóir ag an straitéis creatlach straitéiseach fhadtéarmach pleanála a chur ar fáil le haghaidh forbairt chomhtháite bonneagair agus seirbhísí iompair i MCBÁC agus, de réir alt 12 (4), go mbreithneofar forbairt an chórais iompair i MCBÁC amach anseo ar feadh tréimhse nach giorra ná 12 bliain agus nach faide ná 20 bliain.

Éilítear in Alt 12 (5) nuair a bheidh straitéis iompair á hullmhú ag an Údarás go dtabharfar aird ar:

- a. an Straitéis Spásúil Náisiúnta;
- b. na treoirínte pleanála réigiúnacha i bhfeidhm i MCBÁC;
- c. na pleananna forbartha i bhfeidhm i MCBÁC, máistirphlean Údarás Forbartha Dugthailte Bhaile Átha Cliath agus plean straitéiseach Ghníomhaireacht Forbartha Ghráinseach Ghormáin;
- d. Iompar 21 nó aon chreat infheistíochta caipitiúla le haghaidh iompair dá éis sin arna fhoilsiú ag an Aire nó ag an Rialtas;
- e. plean earnála na Roinne Iompair faoin Acht um Míchumas 2005 nó aon phlean earnála dá éis sin faoin Acht sin;
- f. treochtaí déimeagrafacha, eacnamaíochta, sóisialta, taistil agus iompair i MCBÁC;
- g. forbairtí úsáide talún atá ann cheana féin, pleanáilte agus réamh-mheasta;
- h. treochtaí agus riachtanais na ndaoine a bhíonn ag taisteal ó lasmuigh de Mhórchearntar Bhaile Átha Cliath isteach sa Mhórchearntar, agus a mhalairt, agus an t-éileamh ar thaisteal den sórt sin;
- i. aon tograí a gheofar ó údaráis agus oibreoirí iompair phoiblí, agus
- j. cibé nithe eile a fhorordóidh an tAire nó a mheasfaidh an tÚdarás a bheith cuí.

Ní mór an Straitéis Iompair a athbhreithniú gach 6 bliain.

### 1.2.2 Measúnacht Straitéiseach Timpeallachta agus Measúnacht Iomchuí

I gcomhréir le Treoir MST an AE (2001/42/CE) - ar mheasúnacht ar na héifeachtaí pleananna agus clár áirithe ar an gcomhshaol - agus i gcomhréir le reachtaíocht náisiúnta, cuireadh Measúnacht Straitéiseach Timpeallachta i gcrích mar chuid d'ullmhú na Straitéise. Is meastóireacht fhoirmiúil, chórasach í seo ar an Straitéis arna hullmhú de réir Rialacháin na gComhphobal Eorpach (Measúnacht Chomhshaoil ar Phleananna agus Clár Áirithe) 2004 (I.R. Uimh. 435 de 2004), arna leasú ag Rialacháin na gComhphobal Eorpach (Measúnacht Chomhshaoil ar Phleananna agus Clár Áirithe) 2011 (Leasú) (I.R. Uimh. 200 de 2011).

Is é cuspóir na Treorach um Measúnacht Straitéiseach Comhshaoil (SEA) 'chun foráil a dhéanamh do leibhéal ard cosanta don chomhshaol agus cur le comhtháthú cúrsaí comhshaoil in ullmhú agus i

nglacadh pleananna agus clár d'fhonn forbairt inbhuanaithe a chur chun cinn...' (Airteagal 1 Treoir MST). Éilíonn an Treoir MST go ndéanfar measúnacht chomhshaoil le haghaidh pleananna agus clár atá faoi réir ullmhúcháin agus / nó glacadh ag údarás ar an leibhéal náisiúnta, réigiúnach nó áitiúil nó a ullmhaítear ag údarás lena nglacadh, trí nós imeachta reachtach ag Parlaimint nó Rialtas; agus a éilítear de réir forálacha reachtúla, rialaitheacha nó riaracháin; agus ar dóigh go mbeidh éifeachtaí suntasacha acu ar an gcomhshaoil. Dá bhrí sin, tá measúnacht chomhshaoil riachtanach don Straitéis.

Rinneadh measúnacht ar fhorálacha na Straitéise maidir le héifeachtaí suntasacha a d'fhéadfadh a bheith ann, agus rinneadh bearta a chomhtháthú sa Straitéis de bhun mholtaí MST d'fhonn a chinntiú go ndéanfar éifeachtaí díobhálacha féideartha a mhaolú. Iad seo a leanas na hábhair chomhshaoil (lena n-áirítear idirchaidreamh) a mheastar san MST:

- Tosca Aeir agus Aeráide;
- Sláinte an Daonra agus an Duine;
- Bithéagsúlacht, Flóra agus Fána;
- Sócmhainní Ábhartha;
- Ithir;
- Uisce;
- Oidhreacht Chultúrtha; agus
- Tírdhreach.

Leagtar amach torthaí na Measúnachta sa Tuarascáil Chomhshaoil inter alia faoi na ceannteidil seo a leanas:

- Ghnéithe ábhartha de staid reatha an Chomhshaoil;
- Meastóireacht ar Roghanna;
- Meastóireacht ar fhorálacha na Dréachtstraitéise;
- Bearta Maolaithe; agus
- Clár Monatóireachta.

Is doiciméad ar leithligh é sin ar cheart é a léamh agus a mheas i gcomhthráth leis an Straitéis.

Is iad torthaí foriomlána an MST:

- Tá an tÚdarás tar éis na moltaí go léir a tháinig ó phróisis an MST agus ón Mheasúnú Cuí a chomhtháthú sa Straitéis;
- Éascaíonn an Straitéis feabhsuithe suntasacha i soghluaisteacht inbhuanaithe agus ar na héifeachtaí dearfacha a bhaineann le húsáid fuinnimh, astuithe san aer (lena n-áirítear astuithe gáis cheaptha teasa agus torann) agus sláinte an duine;



- Is dócha go mbeidh roinnt dea-éifeachtaí suntasacha ag forálacha na Straitéise ar bhainistíocht agus cosaint an chomhshaoil; agus
- B'fhéidir go bhféadfaidh drochthoradh suntasach a bheith ag cuid d'fhorálacha na Straitéise ar an gcomhshaoil. Ach ós rud é go bhfuil na bearta maolaithe mionsonraithe chomhtháite sa Straitéis maolófar na torthaí sin.

Is éard atá i Measúnacht Chuí (MC) ná ceanglas de chuid Threoir an AE maidir le Gnáthóga (92/43/CEE) - ar chaomhnú na ngnáthóg nádúrtha agus flóra fiáin agus fána - faoi mar a trasúidh í i ndlí na hÉireann trí Rialacháin na gComhphobal Eorpach (Éin agus Gnáthóga Nádúrtha) 2011, trínar comhdhlúthaíodh Rialacháin na gComhphobal Eorpach (Gnáthóga Nádúrtha) 1997 go 2005 agus Rialacháin na gComhphobal Eorpach (Éin agus Gnáthóga Nádúrtha) (Rialú Gníomhaíochtaí Áineasa) 2010.

Is é cuspóir na measúnachta cuí ná measúnacht tionchair spriocdhírthe agus mionsonraithe a chur ar fáil ar impleachtaí na Straitéise, ina n-aonar agus i gcomhar le bearta agus tionscadail straitéiseacha eile, ar iomláine na láithreán Natura 2000 i bhfianaise a gcuspóirí caomhantais. Lánpháirtíodh bearta sa Straitéis de bhun mholtaí Measúnachta Cuí d'fhonn a chinntiú go ndéanfar éifeachtaí díobhálacha féideartha a mhaolú. Déantar an Mheasúnacht Chuí á thabhairt cothrom le dáta de réir mar atá bailchríoch á cur ar an Straitéis agus is é toradh na measúnachta faoi láthair ná nach dócha go mbeidh drochthoradh suntasach ag an Dréachtphlean ar shláine líonra láithreán Natura 2000<sup>1</sup>.

Tá sonraí faoin gcur chuige maidir le Measúnacht Chuí agus na torthaí leagtha amach sa Tuarascáil Tionchair Natura a ghabhann leis an Straitéis. Tá sé cosúil le Tuarascáil Timpeallachta MST sa mhéid is gur doiciméad ar leithligh é sin ar cheart é a léamh agus a mheas i gcomhthráth leis an leis an Straitéis.

## 1.3 Comhairliúchán

Cuireadh céad bhabhta comhairliúcháin na Straitéise seo leis an bpobal agus le páirtithe leasmhara i gcrích i mí Feabhra 2015. Sa bhabhta sin, fiafraíodh de dhaoine cad a cheap siad ba cheart a bheith sa straitéis nua iompair. Fuarthas 116 aighneacht. Bhain cuid acu le saincheisteanna aonair nó le suíomh aonair laistigh den MCBÁC, m.sh an gá go mbeadh líne iarnróid go hAerfort Bhaile Átha Cliath, ach bhí cuid eile acu níos leithne m.sh. tagairtí don Bhus Gasta, agus don ghá atá le bonneagar rothaíochta níos fearr, agus iarratais ar rochtain do ghluaisrothair ar lánáil bus. Athbhreithníodh na haighneachtaí agus tá sé réasúnta a rá gur tháinig siad ó ghrúpa leathan, idir dhaoine aonair ar dócha nár ghlac siad páirt i bpróiseas den sórt sin riamh, agus fheachtasóirí a bhfuil seantaithí acu ar pháirt a ghlacadh i bpleanáil iompair i mBaile Átha Cliath, mar aon le réimse leathan de pháirtithe leasmhara a bhfuil baint acu leis an straitéis, idir oibreoirí iompair phoiblí agus ghrúpaí a dhéanann ionadaíocht ar réimse éagsúil leasanna.

Rinneadh athbhreithniú ar gach aighneacht agus rinneadh achoimre ar na haighneachtaí agus cuireadh na saincheisteanna a tarraingíodh aníos i dtoll a chéile d'fhonn tuiscint a fháil ar na hábhair imní foriomlána a tharraing an pobal agus na páirtithe leasmhara aníos. Tarraingíodh aníos réimse leathan saincheisteanna agus rinneadh iad a mheas mar chuid de phróiseas na Straitéise.

<sup>1</sup> Ach amháin mar a fhoráiltear in Alt 6(4) den Treoir maidir le Gnáthóga, ní mór:

a) nach bhfuil aon réiteach eile ar fáil,

b) go mbeidh cúiseanna dianriachtanacha sáraitheacha leasa phoiblí ann go gcuirfear an bplean ar aghaidh; agus

c) go bhfuil bearta cúitimh leordhóthanacha ann.



# 02

## Forbhreathnú Beartais



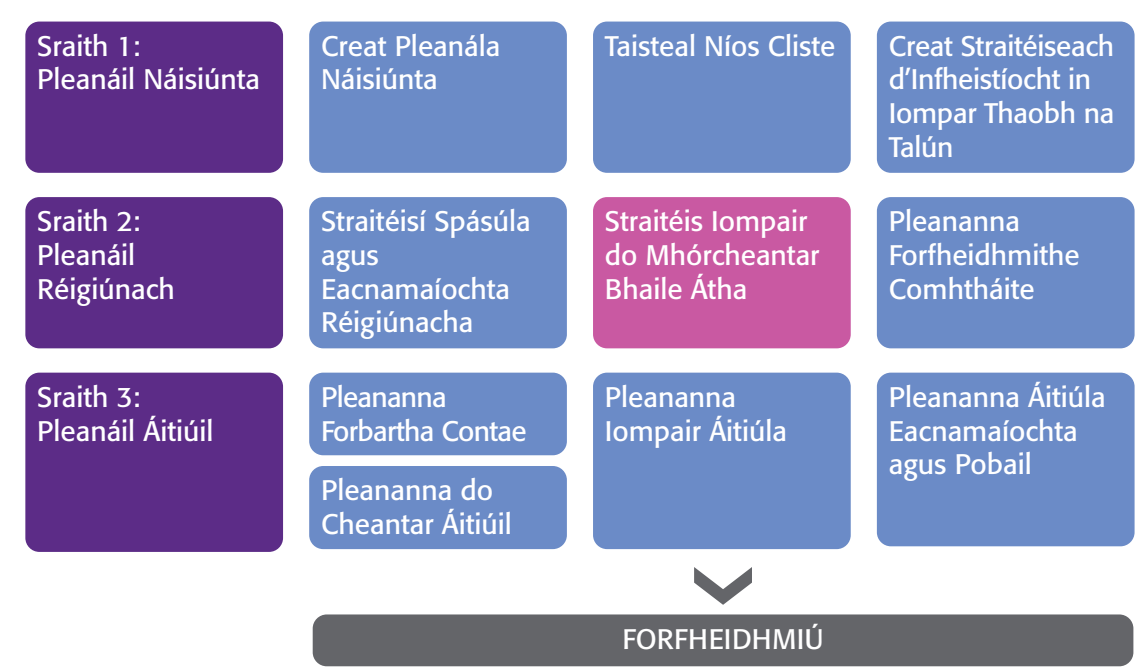


## 2. Forbhreathnú Beartais

### 2.1 Réamhrá

Leagtar amach sa chaibidil seo na himpleachtaí don Straitéis Iompair atá ag an réimse beartas náisiúnta agus réigiúnach atá i bhfeidhm faoi láthair. Ina measc siúd tá cinn a bhaineann go díreach le hiompar agus pleanáil úsáide talún agus cinn eile a bhaineann le hearnálacha eile ach a d’fhéadfadh idirghníomhú a bheith acu le cúrsaí iompair, nó baint indíreach a bheith acu leo.

Tá ról na Straitéise san ordlathas pleanála agus pleanáil iompair leagtha amach sa léaráid thíos. Plean réigiúnach is ea é seo atá bunaithe ar na beartais agus na pleananna atá i bhfeidhm ar an leibhéal náisiúnta, a mhúnlóidh pleananna agus tionscadail na n-údarás áitiúil agus an Údaráis ar an leibhéal áitiúil.



### 2.2 Beartas Príomhúil

#### 2.2.1 Seasamh an Bheartais Náisiúnta i leith Gníomh don Aeráid agus Forbairt Ísealcharbóin

Cé nach bhfuil sraith beartas ná treochlár ná pleananna gníomhaíochta forbartha fós chun dul i ngleic le hathrú aeráide, is léir ó chomhaontuithe idirnáisiúnta atá ann cheana féin go bhfuil sé riachtanach d’Éirinn an-laghdú go deo a dhéanamh san earnáil iompair ar ár spleáchas ar bhreoslaí a astaíonn carbón. Ní mór don Straitéis, dá bhrí sin, roghanna iompair a chur chun cinn, laistigh dá théarmaí tagartha reachtúla, a bhfuil foráil iontu maidir le laghduithe a dhéanamh ar aonaid astuithe carbóin. Is é an bealach is éifeachtúla chun é sin a chinntiú go deonach ná iompar poiblí, siúl agus rothaíocht a chur chun cinn agus trí oibriú chun úsáid carranna a laghdú i gcúinsí ina bhfuil roghanna malartacha ar fáil.



## 2.3 Beartas Iompair agus Pleanála

### 2.3.1 Creat Straitéiseach d'Infheistíocht in Iompar Thaobh na Talún (CSIITT), RITS 2014

Cuirfidh easpa maoinithe srian mór ar an obair, go háirithe i tréimhse ghearrthéarmach agus tréimhse mheántéarmach na straitéise, nuair a thabharfar tús áite do chothabháil an bhonneagair agus na seirbhísí atá ann cheana féin. Ó thaobh tosaíocht 1 agus tosaíocht 2 na Straitéise beidh sé thar a bheith tábhachtach dul i ngleic leis an mbrú tráchta uirbeach. Faoi threoir na tosaíochta seo, is léir nach réiteach iad bóithre nua ar bhrú tráchta, agus go bhfuil bonneagar agus seirbhísí nua, mar aon le bainistiú éilimh, riachtanach, go háirithe bearta maidir le pleanáil spásúil.

### 2.3.2 Taisteal Níos Cliste, DéanÉ 2009

Leagtar síos spriocanna soiléire i dTaisteal Níos Cliste a thabharfaidh treoir do dhéanamh na Straitéise. Go háirithe leagadh síos leis sprioc 45% maidir le deighilt de réir cóir iompair i gcás comaitéireachta sa charr a bhaineann leis an obair. D'fhonn an t-athrú sin a éascú, agus chun freastal ar thurais bhreise ag siúl, ag rothaíocht agus ar iompar poiblí, caithfear gréasán iompair phoiblí agus struchtúr seirbhíse cuimsitheach a mholadh sa Straitéis, mar aon le ról na rothaíochta agus an tsiúil a dhaingniú mar roghanna féideartha ar chuid mhaith turas.

### 2.3.3 Lámhleabhar Dearaidh do Bhóithre agus Sráideanna Uirbeacha, RITS agus RCPRÁ 2012

Leagann an Lámhleabhar Dearaidh do Bhóithre Uirbeacha agus Sráideanna amach an tslí inar cheart bóithre agus sráideanna i gceantair uirbeacha agus fo-uirbeacha a dhearadh ar bhealach a laghdaíonn ceannas stairiúil na ngluaisteán príobháideach agus cineálacha mótaríompair eile. Éilítear ar an Straitéis iompair beartais beartais chomhlántacha a chur chun cinn, a dhéanfaidh éascú ar an leibhéal réigiúnach, ar chur chun feidhme an Lámhleabhair Dearaidh ar an leibhéal áitiúil agus ceantair.

### 2.3.4 Plean Earnálach RITS d'Iompar Inrochtana faoin Acht um Míchumas 2005

Cé go ndírítear go príomha sa Straitéis ar ghréasán iompair a sholáthar atá riachtanach le go bhféadfaidh MCBÁC feidhmiú go dtí 2035, beidh réimse leathan beartas sa Straitéis freisin a bhainfidh le hoibriú an chórais iompair. Tá an ghné sin maidir le hinrochtaineacht iompair á nuashonrú i gcónaí agus tá sí á chur i bhfeidhm ar bhonn leanúnach ag an Údarás agus ag oibreoirí iompair phoiblí. Cuirfidh an Straitéis bonn ar fáil don Údarás ar a mbeifear in ann feabhsuithe breise a bhunú.

### 2.3.5 Forbairt Chónaitheach Inbhuanaithe i gCeantair Uirbeacha, RCPRÁ 2009

Ar shlí cosúil leis an Lámhleabhar Dearaidh do Bhóithre Uirbeacha agus Sráideanna, tá na treoirí seo léirithe i mbeartais agus cuspóirí na Straitéise Iompair, trí seirbhísí agus beartais infrastruchtúir iompair a sholáthar.

### 2.3.6 Ráiteas Beartais Phleanála RCPRÁ 2015

Tá obair á déanamh ar chreat phleanála Náisiúnta faoi láthair agus is dócha go bhforbrófar é in éineacht leis an Straitéis, nó go luath ina diaidh. Mar sin, is dócha go ndéanfar obair na Straitéise a ionchur sa chreat. Idir an dá linn, úsáidfear beartais an chreata roimhe seo, ar a dtugtar an Straitéis Spásúil Náisiúnta, mar ionchur sa Straitéis, sa mhéid atá siad le feiceáil i ndoiciméid níos mionsonraithe eile an rialtais a foilsíodh ó 2002.

### 2.3.7 Treoirlínte Pleanála Réigiúnacha do MCBÁC, Údarás Réigiúnach Bhaile Átha Cliath/Údarás Réigiúnach an Lár-Oirthir 2010

Éilítear sa reachtaíocht go dtiocfaidh an Straitéis Iompair leis na Treoirlínte Pleanála Réigiúnacha. Tá na boinn tuisceana maidir le húsáid talún a úsáidtear sa mheasúnú ar an straitéis bunaithe ar dháileadh daonra sna Treoirlínte Pleanála Réigiúnacha, agus léireofar moltaí na Straitéise tosaíochtaí na dTreoirlínte sin.

### 2.3.8 Straitéis Pleanála Miondíola MCBÁC, Údarás Réigiúnach Bhaile Átha Cliath/Údarás Réigiúnach an Lár-Oirthir 2008

Foirmean turais chuig ionaid mhiondíola cuid mhór den éileamh taistil iomlán. Beidh tionchar ag suíomh agus scála na bhforbairtí miondíola ar fhorbairt an líonra iompair amach anseo.

### 2.3.9 Creat Beartais Rothaíochta Náisiúnta, DTTa5 2009.

Is é cuspóir an Chreat Beartais Rothaíochta Náisiúnta ná rothaíocht a chur chun cinn mar ghnáthshlí chun taisteal a dhéanamh, go háirithe do ghearrthuais, agus beidh cultúr rothaíochta forbartha in Éireann don réim sin go mbeidh 10% de thuais ar fad ar rothar roimh 2020.

### 2.3.10 Infheistíocht Infrastruchtúir agus Chaipitiúil 2016-2021, DPER 2015.

Leagann an plean caipitiúil náisiúnta "Ag tógáil ar Théarnamh: Infheistíocht Infrastruchtúir agus Chaipitiúil 2016-2021" foilsithe ag an Rialtas i mí Mheán Fomhair 2015 amach creat d'infheistíocht infrastruchtúir iompair thar tréimhse seacht mbliain. Aithníonn sé an gá atá ann d'fhorbairt breise de na gréasáin bóthair, iarnróid agus iompar poiblí agus leagann sé amach tosaíochtaí fhorfheidhmithe iompair do thréimhse an phlean.

## 2.4 Earnálacha Eile

### 2.4.1 Na Treoirlínte Náisiúnta ar Gníomhaíocht Cholanda d'Éirinn, RSL/FSS 2009

D'fhoill comhlánú a dhéanamh ar na treoirlínte seo, beidh sé riachtanach creat a leagan amach sa Straitéis chun feabhas a chur na líonraí siúil agus rothaíochta (cosáin níos fearr agus níos leithne, soláthar leanúnach agus sábháilte do rothaithe srl.) sa chaoi go spreagfar na daoine nach nglacann páirt sna modhanna gníomhacha sin faoi láthair leas a bhaint astu chun a sprioc laethúil maidir le gníomhaíocht cholanda a bhaint amach.

### 2.4.2 An Straitéis Náisiúnta um Aosú Dearfach, RS 2013

Déanfaidh an Straitéis Iompair comhlánú ar an straitéis seo trína chinntiú go mbeidh clúdach iompair phoiblí de leibhéal áirithe mar aon le minicíocht seirbhíse ar fáil ar fud limistéar cathrach Bhaile Átha Cliath, a chuirfidh ar chumas daoine de gach aois teacht ar sheirbhísí riachtanacha ar feadh an lae go léir. Dóibh siúd atá ina gcónaí i mbailte móra cúlchríche, féadfar creat a cheapadh sa Straitéis le haghaidh seirbhísí áitiúla bus le freastal ar na héilimh sin. Tá an tSeirbhís Iompair Thuaithe á reáchtáil ag an Údarás mar fheidhm ar leith agus beidh sí sin ina chomhpháirt den Straitéis, a chuirfidh creat beartais ar fáil chun é a oibriú agus a shocróidh an gaol le líonraí agus seirbhísí iompair phoiblí príomhshrutha.

### 2.4.3 ‘Oideachas don Inbhuanaitheacht’ Straitéis Náisiúnta Oideachais d’Fhorbairt Inbhuanaithe in Éirinn, 2014-2020, ROE 2014

Bunchloch de chur chuige an Údaráis chun rothaíocht agus siúl a chur chun cinn agus úsáid carranna a laghdú is ea páistí a spreagadh le dul ag siúl nó ag rothaíocht chun na scoile. Cruthóidh an Straitéis creat do líonraí siúil agus rothaíochta a bheidh slán, áisiúil agus leanúnach sna ceantair uirbeacha de Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath, agus beidh sé nasctha go díreach le gníomhaíochtaí an Údaráis maidir Clár Taistil na Scoileanna Glasa. Beidh beartas soiléir sa Straitéis freisin faoi Phleananna Taistil Scoile.

### 2.4.4 Daoine, Áit agus Beartas, Beartas Náisiúnta Turasóireachta, RITS 2015

Beidh moltaí sa Straitéis a chuirfidh ar chumas daoine athrú ó mhodh iompair amháin go modh eile mar bhealach le freastal ar chuspóir an bheartais Turasóireacht Náisiúnta éascú a dhéanamh ar nascacht idir modhanna ar mhaithe le cuairteoirí idirnáisiúnta. Chuige sin is cosúil go gcruthófar líonra feabhsaithe iompair phoiblí a mhéadóidh líon na dturas ar féidir a dhéanamh i ngach modh nó i dteaghlaim de mhodhanna laistigh de Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath. Beidh beartas maidir le feidhmiú céimneach cártaí Leap, tairseacha faisnéise iompair phoiblí, agus faoina bhforbairt san áireamh ann.

### 2.4.5 Éire Shláintiúil - Creat le haghaidh Sláinte agus Folláine Fheabhsaithe 2013-2025

As a means to contributing to the goals of Healthy Ireland, the Strategy will be required to set out the framework for the improvement of the walking and cycling networks, with the objective of increasing the share of people walking and cycling which provides for healthier forms of travel. The Strategy will set out the means of increasing access to the transport system, thereby maximising the population’s mobility, with consequent positive impacts on mental health. By encouraging a mode shift away from the private car, it is anticipated that the threat to human health from pollution will be lessened.

## 2.5 Achoimre

Is léir go bhfuil beartais i bhfeidhm le blianta fada ina lán earnálacha a bhfuil sé d’aidhm acu inrochtaineacht a mhéadú, modhanna gníomhacha taistil a chur chun cinn, agus iarracht a dhéanamh ar bhealaí éagsúla chun úsáid carranna a laghdú agus chun úsáid talún agus pleanáil iompair a chomhtháthú níos fearr ar bhonn náisiúnta agus ar bhonn réigiúnach. Chuir na beartais sin bunsraith ar fáil d’fhorbairt na Straitéise Iompair agus threoraigh siad an obair.



# 03

## Iompar i Mórchearantar Bhaile Átha Cliath



## 3. Iompar i Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath

### 3.1 Réamhrá

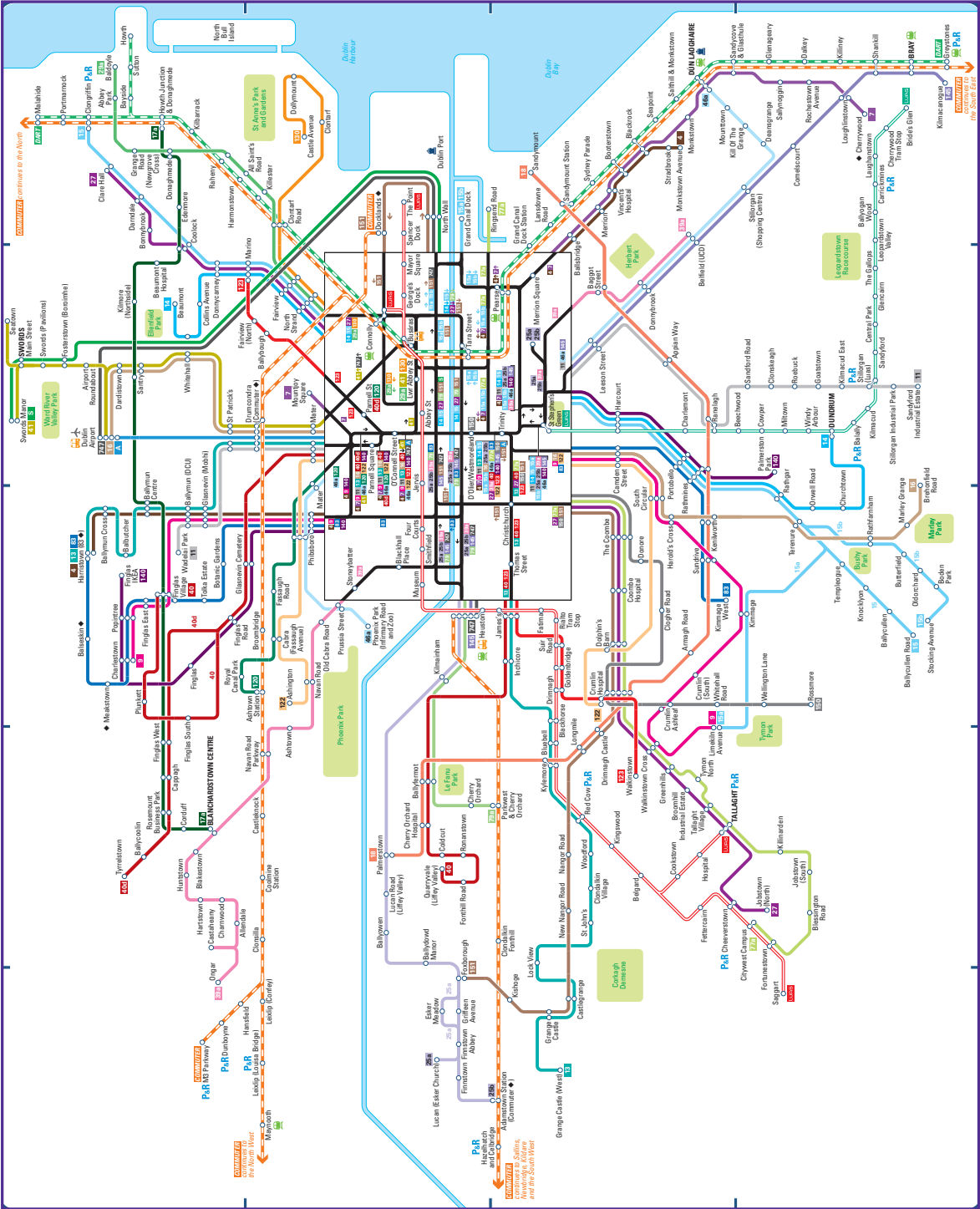
Tá na gréasáin agus na seirbhísí a leanas sa chóras reatha iompair a fhreastalaíonn ar MCBÁC:

- › An Gréasán Bóithre;
- › Bus (seirbhísí a fhóirdheonaítear go poiblí agus seirbhísí tráchtála);
- › Iarnróid Throim (DART, Comaitéireacht, Idirchathrach);
- › Iarnróid Éadroim (Luas);
- › An Gréasán Rothaíochta;
- › An Gréasán Coisithe;
- › Feithiclí Beaga Seirbhíse Poiblí; agus
- › Seirbhísí Lastais.

Tacaíonn roinnt seirbhísí faisnéise d'úsáideoirí leis na gréasáin bhóithre agus iompair phoiblí araon, ar nós sraith láithreán gréasáin, aipeanna do ghutháin phóca, comharthaíocht ar an tsráid, tráthchláir agus tairseacha meán sóisialta. I gcás iompar poiblí, rinneadh na seirbhísí faisnéise do phaisinéirí go léir seo a chomhtháthú faoin mbranda Iompar in Éirinn, a d'fhorbair an tÚdarás.

D'fhorbair an tÚdarás an léarscáil lastall faoin mbranda Iompar d'Éirinn chun gach seirbhís iarnróid agus na seirbhísí busanna is minice a thaispeáint atá ag oibriú sa réigiún. Féadtar caitheamh le gréasán iompair 2015 mar bhonnlíne ar a dtógfar gnéithe iompair phoiblí na Straitéise. Déantar cur síos sna míreanna thíos ar na gréasáin iompair ar shlí níos mine, agus na patrúin, treochtaí agus saincheisteanna a bhaineann leis an éileamh ar iompar agus an leibhéal seirbhíse a sholáthraítear faoi láthair araon. Tugtar faoi seo ag leibhéal réigiúnach agus ag leibhéal níos áitiúla.

Fíor 3.1 Léarscáil de na Seirbhísí Minice Iompair i mBaile Átha Cliath





## 3.2 Soláthar Reatha Iompair

### 3.2.1 Bonneagar Iarnróid Throim

Soláthraíonn iarnród trom (DART agus Seirbhís Iarnróid Chomaitéireachta) na croí-sheirbhísí atá lánach den chóras iompair phoiblí i Mhórchéantar Bhaile Átha Cliath.

Faoi láthair cuimsíonn an córas iarnróid raon línte iarnróid aonair mar seo a leanas:

- An Líne Thuaidh, a théann ó thuaidh ó Stáisiún Uí Chonghaile, a sholáthraíonn seirbhís leictirthe DART ó Mhullach Íde agus ó Bhinn Éadair, seirbhísí comaitéireachta díosail ó Dhroichead Átha/Dún Dealgán agus seirbhís idirchathrach a dhéanann nasc le Béal Feirste;
- An Líne Oirdheiscirt, a théann ó dheas, a sholáthraíonn seirbhís leictirthe DART chomh fada ó dheas leis na Clocha Liatha agus seirbhís díosail níos faide ó dheas, a sholáthraíonn seirbhís do bhailte lena n-áirítear An tInbhear Mór, Guaire, Loch Garman agus Ros Láir;
- Líne Chill Dara, a sholáthraíonn seirbhísí comaitéireachta díosail chomh fada ó dheas le Port Laoise móide seirbhísí idirchathrach go Corcaigh, Luimneach, agus Gaillimh; agus
- Líne Mhaigh Nuad, a sholáthraíonn seirbhísí comaitéireachta díosail go dtí agus ó Mhaigh Nuad, agus seirbhís le minicíocht níos ísle a théann go dtí an Longfort, agus ina theannta sin a sholáthraíonn seirbhísí idirchathrach go Sligeach. Trí líne chaoch a cruthaíodh le déanaí, tá seirbhísí comaitéireachta á soláthar go Páirc Hans, Dún Búinne agus Pace.

Agus forbairt an ghréasáin iarnróid ag dul ar aghaidh le scór éigin bliain anuas, tá obair shuntasach le déanamh go fóill chun gréasán iarnróid atá comhtháite go hiomlán a fhorbairt. Go sonrach críochnaíonn Líne Chill Dara/Chorcaí ag Heuston ar imeall Lár na Cathrach ag Heuston, agus ní nascann sí le croí na cathrach, ná leis na trí líne eile, le seirbhísí a sholáthar do phaisinéirí.

### 3.2.2 Bonneagar Iarnróid Éadrom

Dhá líne atá sa chóras Iarnróid Éadroim Bhaile Átha Cliath (Luas). Ritheann an Líne Dhearg ó Thamhlacht chuig an bPointe, le spor ó thuaidh ó Thamhlacht go hIarthar na Cathrach ag an gcríoch thiar, agus ó Bhusáras go Stáisiún Uí Chonghaile i lár na cathrach. Ritheann an Líne Ghlas ó Ghleann Bhríde i mBaile Átha Cliath Theas go Faiche Stiabhna.

Soláthraíonn na línte seo seirbhís ardmhinicíochta, ardluais trí na conairí seo, le tramanna ag feidhmiú ag minicíocht suas le gach 3 nóiméad ag buaic-uaireanta.

Cé gur forbraíodh an córas seo ina chéimeanna ó chéad oscailt sa bhliain 2004, agus go bhfuil roinnt síntí agus feabhsúcháin toillidh déanta, tá infheistíocht shuntasach ag teastáil d'fhonn an córas seo a fhorbairt chun a bheith ina ghréasán iomlán, leis an toilleadh a bheidh riachtanach sa todhchaí a sholáthar, go háirithe an Líne Dhearg agus an Líne Ghlas a comhtháthú, agus seirbhísí Mheitreo a thabhairt isteach.

I dtéarmaí seirbhísí soláthartha, meastar go ginearálta go dtagann an Luas go minic agus go bhfuil sé iontaofa. É sin ráite ba mhinic a tharla cuir isteach ar an Líne Dhearg, go háirithe i lár na cathrach áit inar rinne tiománaithe gluaisteáin neamhaird ar solais dhearg agus d'imbhuail siad faoi thramanna. Súiteáladh ceamairí nua – agus córas fónóis bainteach chun cuir i gcoinne an iompar seo.

### 3.2.3 Bonnegar Bus

Faoi láthair, tá MCBÁCI ag brath go mór ar an ngréasán bus. Gréasán de lánaí bus ar chaighdeán éagsúla agus leibhéil leanúnachais éagsúla atá san bhonneagar bus atá ann faoi láthair. Cé gur féidir, in áiteanna áirithe, luasanna turais sách iomaíoch atá iontaofa maidir le fad ama thurais a aimsiú, is éard atá i gceist go hiondúil leis an ngréasán ná neamhleanúnachas, agus dá bharr sin níl tosaíocht bus ar fáil ach amháin ar feadh codanna áirithe de gach conair. Tá tionchar mór aige seo ar tharraingteacht an bhus mar mhodh iompair, mar is féidir go mbeadh tionchar diúltach suntasach ar fheidhmíocht na seirbhísí ina n-iomláine mar gheall ar mhoill de bharr fiú líon beag scrogaill tráchta in áiteanna ar leith, agus go bhféadfaí daoine a chur ó úsáid bus.

Le blianta beaga anuas, d'fheabhsaigh athruithe móra ar na croíbhéalai bus agus ar chomhéadan custaiméara íomhá agus tuairim an bhus. É sin ráite, fanann saincheistanna maidir le minicíocht agus iontaofacht, agus leagáid an ghréasáin agus struchtúir táillí ró-chasta a bhí ann ar feadh na mblianta suas go blianta le déanaí do go leor daoine, go háirithe úsáideoirí poitéinsiúla.

### 3.2.4 Bonneagar Rothaíochta

Mar a leagtar amach sna haltanna seo a leanas, bhí méadú mór i líon na rothaithe i MCBÁC, go háirithe i gceantair lánacha Chathair Bhaile Átha Cliath. Tharla sé sin os coinne chúlra an tsoláthair bhonneagair fho-optamúil, mar a mbíonn easpa bealaí rothaíochta ar sábháilte, áisiúil agus leanúnach iad, go háirithe saoraidí ardcháilíochta agus/nó leithscartha. Cé go ndearnadh dul chun cinn i roinnt ionad, is amhlaidh nár tugadh coincheap gréasáin rothaíochta chuimsithigh do MCBÁC chun críche go fóill.

### 3.2.5 Soláthar do Choisithe

Cé go bhfuil cosáin le fáil i láthair na huaire i mbeagnach gach aon cheantar tógtha chun foráil do ghluaiseacht coisithe, is minic a bhaineann droch-chaighdeán leis an soláthar sin. Is minic leithead na gcosán bheith faoi bhun an chaighdeáin agus is féidir lena ndromchlaí bheith neamhréidh. Is minic a bhíonn go leor bacainní ar chosáin ar nós fógraíochta, cuailí gan úsáid agus tranglaim eile, ar cúis le fadhbanna sonracha iad dóibh siúd le laigeachtaí luaineachta nó dóibh siúd a shiúlann le bugaithe agus pramanna. Ní sholáthraítear trasnuithe do choisithe ag go leor acomhal ar fud MCBÁC, ná ní sholáthraítear iad ach ar roinnt géag. Bíonn eispéireas fo-optamúil ag siúltóirí freisin leis an méid ama a thugtar do choisithe chun gabháil trasana, agus leis an achar ama a chaitheann siad fanacht le trasnú. Cé go mbíonn tionchar ag na saincheistanna úd ar gach aon chearn den MCBÁC, is ríghéar iad i lár Chathair Bhaile Átha Cliath mar arb airde an líon coisithe.

### 3.2.6 Gréasán Bóithre

Is cuid lánach den chóras iompair iad na bóithre, ar bunriachtanach iad d'fheidhmiú éifeachtúil gheilleagar Mhórchéantar Bhaile Átha Cliath, agus don gheilleagar náisiúnta trí chéile iad. Cé go dtabharfar aghaidh ar go leor d'éilimh iompair ar fud an réigiúin leis an iompar poiblí, an siúl agus an rothaíocht, beidh ról ríthábhachtach go fóill ag an taisteal cairr, go háirithe lasmuigh den Mhórchéantar Cathrach.

Rinneadh infheistíocht nach beag sa chóras bóithre le deich mbliana anuas, ag díriú den chuid ba mhó ar an gcóras bóithre náisiúnta. Tá sé tábhachtach nach n-ídítear go róluath sochair na hinfeistíochta úd trína ligean do na heochair-phríomhbhealaí - ar ríthábhachtach iad do ghluaiseacht lasta agus ar bunriachtanach iad don ghníomhaíocht tráchtála sna ceantair Mhórchathrach agus Clchríche, chun éirí ró-phlódaíthe.

Ó lár na 1990í i leith is amhlaidh a díriodh an beartas iompair i MCBÁC ar laghdú an fháis sa taisteal gluaisteáin agus ar mhéadú in úsáid an iompair phoiblí, na rothaíochta agus an tsiúil. Mar chomhlánú don chur chuige sin a bhí beartas gan toilleadh bóthair do charranna príobháideacha a mhéadú ar bhóithre gathacha laistigh den M50. B'éard ba bhunús leis na beartais úd ná an t-aitheantas gur míréalaíoch agus neamh-inbhuanaithe é chun fás san éileamh taistil ar fud an réigiúin a chur tríd an ngluaiseacht bhunaithe ar ghluaiseáin. Ina ionad sin, caithfear an fás sin a chur thrí mhodhanna eile, agus go gcaithfear an spás teoranta ar bhóithre sna ceantair uirbeacha a leas go hoptamúil chun cóiriú d'úsáidí cairr agus neamhchairr araon.

Níl sé inmharthana do mhórchodanna den MCBÁC ámh chun seirbhísí iompair phoiblí a sholáthar ag minicíocht agus toilleadh a fhreastalaíonn go leordhóthanach ar éilimh an cheantair ábhartha. Is amhlaidh sna hionaid sin a bheidh an taisteal gluaisteáin mar an modh taistil is ceannasáí agus a bheidh an infheistíocht sa ghréasán bóithre mar riachtanas leanúnach.

### 3.3 Patrúin agus Treochtaí Réigiúnacha

Toisc go bhfuil iompar ina éileamh díorthaithe, tá sé rí-thábhachtach, nuair a tá straitéis iompair fad-téarmach á fhoirmliú, go bhfaightear tuiscint soiléir ar cén fáth a thaistealann daoine ar an slí a dhéanann siad é, ag na déantóirí pleán agus an pobal i gcoitinne. Mar sin, déanann an chuid seo iarracht an tuiscint seo a sholáthar trí na factóirí tábhachtacha a théann i bhfeidhm ar iompar agus na treochtaí tábhachtacha atá ag teacht chun solais sa MCBÁC. Leis an méid seo san áireamh, déanfar plé níos mionsonraithe ar na pointí seo a leanas, a bhaineann leis na patrúin agus na treochtaí iompair ar leibhéal réigiúnach sa mhír seo:

- Lean fo-uirbiú agus leathadh an daonra, fostaíocht agus úsáidí talún eile ar aghaidh;
- Ag eascairt ón treocht thuas, leanann sciar an mhodha d'úsáidí gluaisteán ag dul i méid;
- Is dóchúil go dtiocfaidh méadú breise ar úinéireacht gluaisteán- déitearmanant tábhachtach d'úsáid gluaisteáin - a fhad le leibhéil sáithithe;
- Tá méadú suntasach tagtha ar rothaíocht i dtaobh líonta de agus sciar an mhodha;
- Tá athshlánú ag tarlú in úsáid iompair phoiblí, ach ní hamhlaidh atá i sciar a mhodha;
- Dúshlán suntasach atá i modhanna eile iompair a úsáid, seachas an gluaisteán, nuair a dhéantar taisteal chuig ionaid oideachais;
- Níl aon toilleadh breise ann ar mhótarbhealach an M50;
- Is tosaíocht straitéiseach é rochtain ar na calafoirt agus ar Aerfort Bhaile Átha Cliath a chosaint agus a fheabhsú; agus
- Mar gheall ar bhorradh geilleagrach reatha, is dóchúil go sáróidh na leibhéil fhoriomlána d'éileamh ar thaisteal an t-éileamh ar thaisteal a bhí ann sna blianta 2006 agus 2007 laistigh den de chúpla bhliain amach romhainn.



### 3.3.1 Fo-Uirbiú agus Leathadh Forbartha

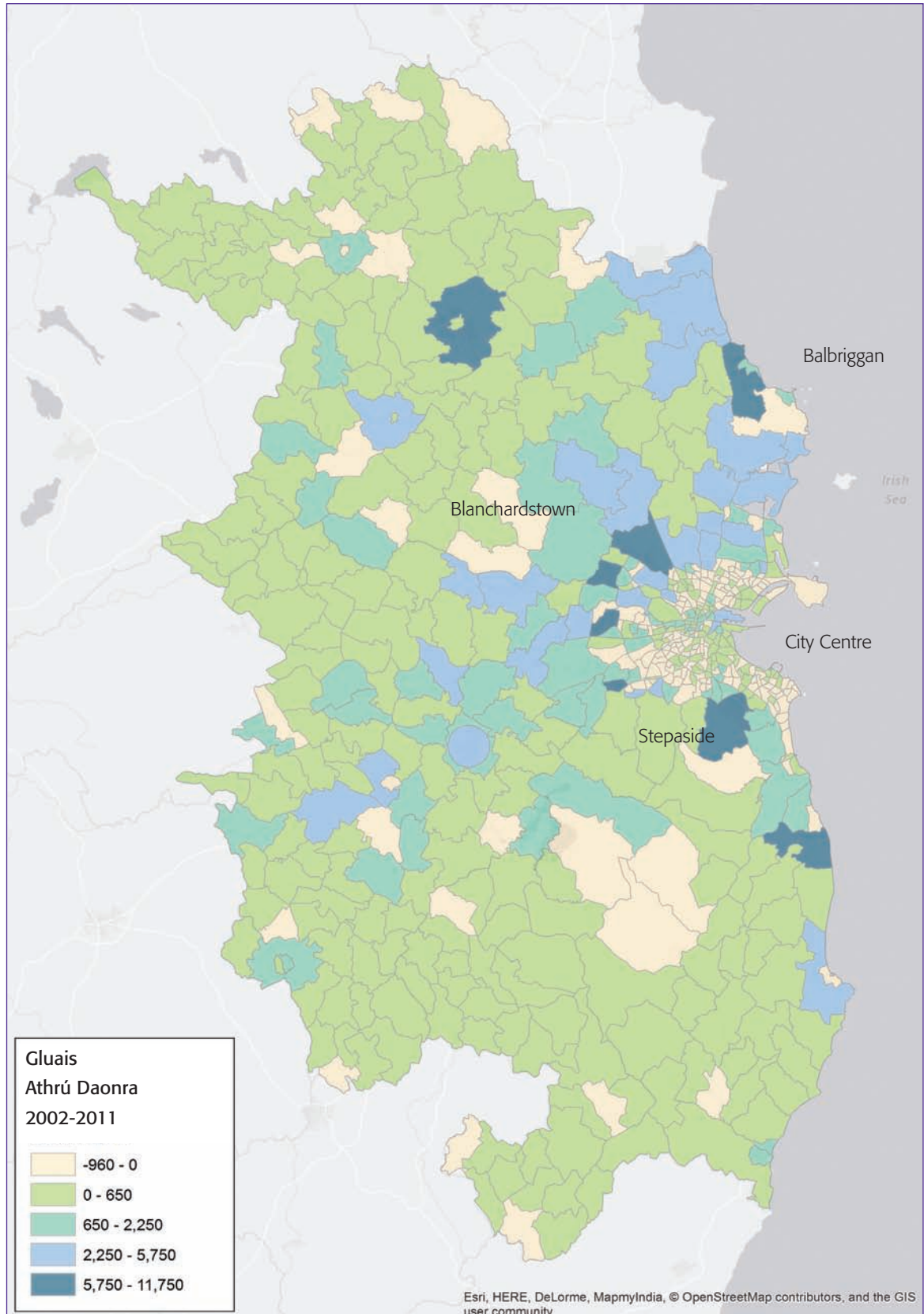
I gcaitheamh na 20 bliain amach romhainn, ní mór do bhonneagar agus seirbhísí iompair dul i ngleic le hoidhreacht stairiúil ina raibh leibhéil suntasacha de bhorradh agus d'aistriú úsáidí talún chuig láithreacha fo-uirbeacha agus peireia-uirbeacha imeallacha, go tipiciúil ar dhlúsanna níos ísle agus gan bheith ceangailte le seirbhísí agus áiseanna reatha agus pleanáilte iompair phoiblí. I go leor cásanna, chuaigh ceantair lárnaigh, i gcomhthráth, i méid ar rátaí i bhfad ní b'íslle nó tugadh crapadh faoi deara iontu, trí mheath daonra agus leibhéil mhéadaitheacha d'fholúntais tráchtála. Toisc nach bhfuil na suíomhanna sin ar imeall na cathrach agus níos faide amach seirbhéailte go héifeachtach ag iompar poiblí agus go bhfuil siad de leagan amach agus dlús atá mí-oiriúnach dá sholáthar, nó do shiúl agus rothaíocht, tháinig róbharrath ar an ngluaisteán príobháideach d'fheidhmeanna turais ar fad chun solais.

Tá an treocht seo le tabhairt faoi deara i ndaonáirimh a rinneadh le déanaí. Idir na blianta 2006 agus 2011, tháinig méadú 14%, 13% agus 13%, faoi seach, ar chontaetha níos forimeallaí Fhine Gall, na Mí agus Chill Dara, agus níor tháinig méadú ach 4% ar an daonra sna ceantair atá lonnaithe níos lárnaí i gCathair Bhaile Átha Cliath. Ar leibhéal réigiúnach, tháinig méadú 12% ar an Meánoirthear i gcaitheamh na tréimhse céanna, agus níor tháinig ach méadú 7% ar réigiún Bhaile Átha Cliath. Lean an treocht seo ar aghaidh, de réir na 'Meastacháin Daonra agus Imirce' is déanaí de chuid na Príomh-Oifige Staidrimh a foilsíodh i Lúnasa 2014. I gcaitheamh na tréimhse fada seo d'fhairsingiú forimeallach gluaisteánbhunaithe, níor tugadh forbairt faoi deara sna ceantair siúd i gCeantair Uirbeacha Bhaile Átha Cliath, atá sainithe le haghaidh fáis bunaithe ar an ngréasán iamróid, nó ní dhearnadh ach forbairt pháirteach orthu, mar shampla, Baile Adaim, Cluain Bhuiríos, Gort na Silíní, Páirc Hans, Cluain Ghrífin agus Baile Pheiléid.

Léiríonn fíor 3.2 thíos leithdháileadh an fháis a tháinig ar an daonra idir 2002 agus 2011 i MCBÁC de réir Toghcheantair. Is iad na ceantair a thaispeántar a bhfuil dath buí orthu na Toghcheantair siúd a thug laghdú daonra faoi deara i gcaitheamh na tréimhse sin, agus léiríonn na ceantair a bhfuil dathanna idir ghlas agus ghorm dorchá méaduithe daonra. Faoi mar is léir go soiléir, is dóchála gur thug na ceantair is gaire do lár na cathrach, bruachbhailte lár na cathrach san áireamh, laghdú daonra faoi deara, agus tá na ceantair ar a bhfuil an dath gorm is dorchá – iad siúd ina raibh an fás b'airde – lonnaithe den chuid is mó i láithreacha forimeallacha fo-uirbeacha ar nós na Céime, Thamhlacht Theas, Leamhcáin agus Bhaile Bhlainséir, nó ar imill bhailte cúlchríche ar nós Bhaile Brigín agus na hUaimhe.



Fíor 3.2 – Athrú Daonra de réir Toghcheantair 2002-2001



I dtaobh láthair na fostaíochta, mheall an M50 agus codanna eile den ghréasán bóithre náisiúnta forbairtí mórscála fostaíochta, ar nós páirceanna oifige, páirceanna gnó agus eastáit tionsclaíocha. Ar na samplaí suntasacha den saghas forbartha seo le fiche bliain anuas, tá diansaothrú na fostaíochta ag Áth an Ghainimh / Baile na Lobhar, an Pháirc Thiar, Iarthar na Cathrach, Caisleán na Gráinsí, Grianóg agus an stráice mór d'fhorbairt fostaíochta idir an M2 agus an N3 agus Baile Cúlann / Baile Adaim lastuaidh de Bhaile Bhlainséir. Tharla go leor den bhorradh seo in earnálacha nach n-oireann do cheantair atá suite níos lárnaí mar gheall ar a riachtanais suímh nó oibríochtúla. Tharla sciar shubstainteach d'fhorbairt de chineál oifige, áfach, chomh maith, i láithreacha forimeallacha, suíomhanna láithreáin úrnua aonair, a bhféadfaí freastal ní ba chuí a dhéanamh orthu i lár na cathrach, nó i láithreacha fo-uirbeacha ar a bhfreastalaíonn iompar poiblí.

Tá a suíomh coimeádta ag lár na cathrach, áfach, mar an láthair oirce do lonnú fostaíochta agus ar na leibhéil is airde de dhlús. I bhfírinne, d'ainneoin na dtreochtaí i dtaobh fhorimeallú fostaíochta, tháinig méadú aníos ó 26% de phoist MCBÁC ar an sciar fostaíochta i lár na cathrach idir 2006 agus 2011 go dtí 28%. Is é an t-údar atá leis seo ná ráta níos airde de laghdú fostaíochta ar an imeall, a tharla i rith an choir chun donais gheilleagraigh, seachas aon mhórluascadh suas ar an líon daoine atá fostaíthe i lár na cathrach. Bunaithe ar na beartais reatha maidir le húsáid talún, is dóchuil go n-iompóidh téarnamh geilleagrach an treocht seo, de réir mar a áitítear suíomhanna fostaíochta atá lonnaithe ar an imeall arís eile, de réir mar a threisítear a n-úsáidí agus de réir mar a tharlaíonn breis forbartha nua. Is dócha go mbeidh an treocht céanna le sonrú i lár na cathrach agus go sonrófar gníomhaíocht shuntasach phleanála agus forbartha i gcaitheamh 2014 agus 2015, i gCeantar na nDugaí, ach go háirithe. D'fhéadfadh go léireodh cuideachtaí teicneolaíochta, ar nós Google agus Facebook, an treocht seo nuair a aistríonn siad chuig cóiríocht ardchaighdeán oifigbhunaithe i láithreacha lánacha, seachas fo-uirbeacha. Dúshlán mór go fóill i leith díriú níos treise a bhaint amach ar iompar poiblí, ar mhaithe le dianúsáidí fostaíochta atá in oidhreacht na bhforbairtí fostaíochta atá lonnaithe ar an imeall, áfach, le fiche bliain anuas, ar an ngréasán bóithre náisiúnta.

Anuas air sin, léirítear an treocht fo-uirbithe seo go han-soiléir san earnáil mhiondíola. Ó na 1990í i leith, chuir sraith d'ionaid siopadóireachta móra ar scála réigiúnach dúshlán roimh Lár Chathair Bhaile Átha Cliath bheith mar an príomhcheann scríbe le haghaidh turais siopadóireachta. I bpatrún tuathalach ó Bhaile Átha Cliath thuaidh go Baile Átha Cliath theas, tá Ionad Siopadóireachta 'The Pavilions' i Sord, IKEA, Ionad Baile Bhaile Bhlainséir, Ionad Siopadóireachta Ghleann na Life, Cearnóg Thamhlachta agus Céim 1 Ionad Dhún Droma go léir oscailte / sínte. Tá pleananna i bhfeidhm d'ionad mór siopadóireachta eile i mBré agus ceann eile i Léim an Bhradáin agus Má Nuad, agus tá síneadh mór ar Ghleann na Life agus ar Chéim 2 de Dhún Droma ar na bacáin chomh maith. Ghabh carrpháirceáil fhairsing le gach ceann de na forbairtí seo, a bhfuil go leor di ar fáil saor in aisce.

### 3.3.2 Ról an Ghluaisteáin Phríobháidigh

Ag eascairt ó na treochtaí úsáide talún a dtugtar cuntas orthu thuas, tá ról príomha an ghluaisteáin príobháidigh d'aistire de gach cuspóir coimeádta agus tá méadú tagtha air, go deimhin féin le blianta beaga anuas. Léiríonn anailís ar mhodhanna taistil chun oibre sa Stát ó shonraí an Daonáirimh a ghabhann siar a fhad leis an mbliain 1996 go bhfuil brath méadaitheach ar an ngluaisteán príobháideach agus gur úsáideadh an modh seo i measc 63.9% de gach aistear chun oibre sa bhliain 2011, ar méadú aníos ó 52.9% sa bhliain 2006 é seo.

Déanann an treocht foriomlán seo athruithe suntasacha a cheilt, áfach, a nochtar nuair a dhéantar anailís ar sciar an mhodha do ghluaisteáin ar leibhéal Toghcheantair. Léiríonn sonraí ó Dhaonáireamh 2011 go sonraítear na leibhéil is airde de bhrath ar ghluaisteáin, laistigh den MCBÁC, timpeall ar imeall seachtrach an cheantair Uirbigh agus i láithreacha peire-uirbeacha imill, áit a dtiomáineann breis agus seachtar as



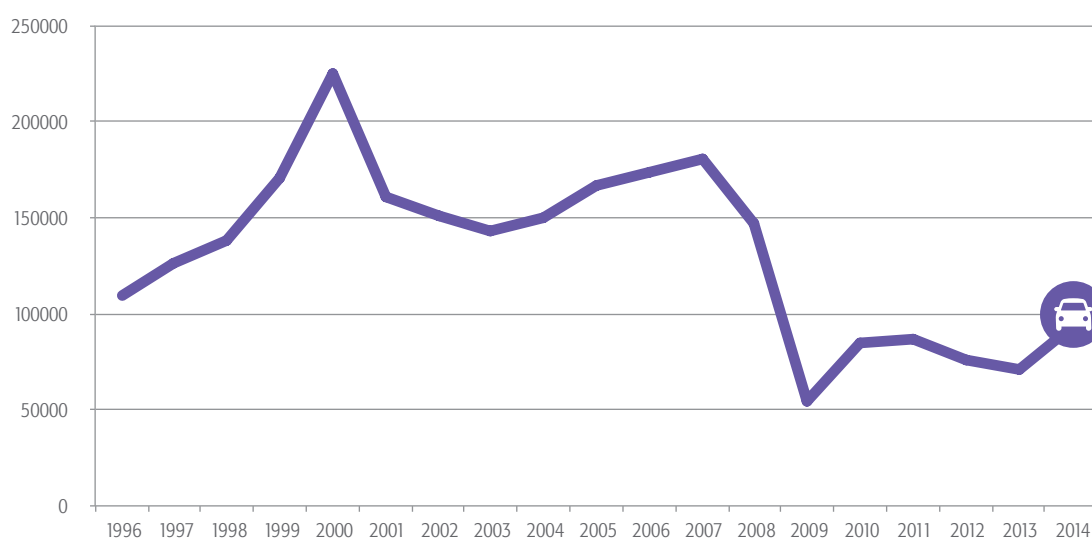
gach deichniúir chun oibre. Cuirtear seo i gcomparáid leis an gcás a bhaineann le lár na cathrach, áit a dtiomáineann níos lú ná duine amháin as gach ceathrar chun na hoibre.

I dtaobh aistear chuig ionaid oideachais, gné lena mbaineann tábhacht mhéadaitheach i mbrú tráchtála ar fud an réigiúin atá san aistear chun na scoile, go háirithe le linn bhuaic na maidine. Tá fás suntasach tagtha ar úsáid gluaisteán chun aistear chuig an scoil a dhéanamh ar bhonn náisiúnta – sa bhliain 1981, tugadh 20% de leanaí idir 5 agus 12 bhliain d’aois chuig an scoil i ngluaisteán. B’ionann an Fíor seo sa bhliain 2011 agus 59%. I measc leanaí idir 13 agus 18 mbliana d’aois, is iad na figiúirí 8% agus 41%, faoi seach, iad siúd san áireamh a thiomáin chun an scoile iad féin sa bhliain 2011.

Léirigh tasc ar na buntreochtaí in úinéireacht gluaisteán, anailís ar dhaonáirimh a rinne an tÚdarás le déanaí, a foilsíodh sa tuarascáil ‘Réamhthorthaí ó Dhaonáireamh 2011’, go bhfuil tionchar an fháis gheilleagraigh idir lár na 1990í agus 2006 an-soiléir. Tá sé soiléir, chomh maith, in ainneoin an choir chun donais gheilleagraigh idir daonáirimh 2006 agus 2011, gur lean leibhéil d’úinéireacht gluaisteán ag ardú agus nár bhain siad leibhéal réidh amach sa chás go raibh leibhéil sáithithe á mbaint amach acu, faoi mar a bhí i gceist i gContae na Mí.

Léiríonn an graf thíos na treochtaí ón mbliain 2000 i leith maidir leis an líon gluaisteán nua a cláraíodh go náisiúnta de réir bliana. Cé nach mbaineann na sonraí seo go hiomlán le MCBÁC, is athróg ionadach an-mhaith é i dtaobh úinéireacht gluaisteán agus claonadh i dtreo gluaisteáin a úsáid sa réigiún. Léiríonn an treocht treochtaí níos fairsinge geilleagracha, inar tháinig laghdú suntasach sa bhliain 2009, agus téarnamh mall fánach ina dhiaidh sin, agus treocht níos treise aníos sa bhliain 2014 dá éis sin. Tugann sonraí le déanaí le haghaidh na bliana 2015 le tuiscint go leanfaidh an fás seo. Ní dócha, áfach, sa ghearrthéarma nó sa mheántéarma, go dtarlóidh díolacháin ghluaisteán nua, a bhain na leibhéil b’airde amach, a sonraíodh idir 1999 agus 2007 arís eile. Mar gheall ar bhorradh in-athnuaite geilleagrach agus ioncam indiúscartha méadaithe idir an meántéarma agus an fadtéarma, meastar go dtabharfar méadú breise i MCBÁC ar an leibhéal d’úinéireacht gluaisteán, i dtreo leibhéil úinéireachta sáithithe, go háirithe sna contaetha a bhraitheann níos mó ar ghluaisteáin.

### Fíor 3.3 – Gluaisteáin Nua Príobháideacha a Cláraíodh de réir Bliana (náisiúnta)



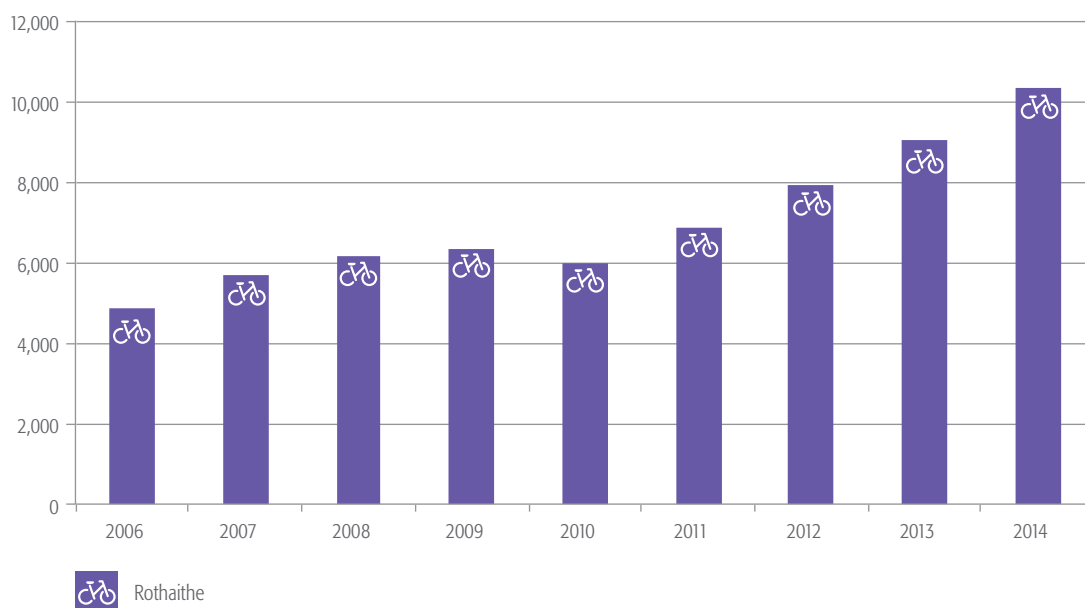
Cé go raibh patrúin úsáide talún mar an cinntitheach criticiúil i leith na treochta i dtreo úsáid níos mó a bhaint as gluaisteáin agus brath níos mó ar ghluaisteáin, áirítear leis na tosca eile a chuireann leis seo dearcadh diúltach i leith iompair phoiblí, easpa roghanna eile ar iompar poiblí le haghaidh go leor aistear, fáil a bheith ar charpháirceáil ag foinse agus ag ceann scríbe an aistir; agus tosca agus tionchar breise socheacnamaíocha maidir le hinmhianaitheacht úinéireacht agus úsáid gluaisteán.

### 3.3.3 Rothaíocht

Faoi mar a tugadh faoi deara i gCaibidil 1, tháinig borradh ar rothaíocht i mBaile Átha Cliath le roinnt blianta anuas. Chuir meascán de thosca feabhas ar sholáthar an líonra do rothaithe, an Scéim Coigilte Cánach um Rothaíocht chun na hOibre ina measc, agus mhéadaigh scéim cíosa Rothair Bhaile Átha Cliath go mór na líonta daoine atá ag rothaíocht. Ba í rothaíocht an t-aon mhodh a thaispeáin méadú uimheartha i dtaobh aistear oibre idir 2006 agus 2011, nuair a rothaigh 28,500 duine i MCBÁC chun na hoibre, ar méadú é seo aníos ó 23,000 in 2006, in ainneoin gur tháinig laghdú suntasach ar na líonta a thaistil chun na hoibre, ar an iomlán. In 2011, b'ionann rothaithe agus 7% de gach aistear chun na hoibre chuig Lár Chathair Bhaile Átha Cliath, nó oibrí as gach 14 oibrí. I gcodanna áirithe den chathair, chuaigh a mhéid le 16% de dhaoine chuig an obair ar rothar in 2011, agus is réasúnta a thiomhndiú gur thit breis treochta amach ó shin i leith agus gur lean an borradh seo. Léirítear seo sa ghráf thíos, ón Údarás Náisiúnta Iompair / Comhaireamh bliantúil Tródam Canála Chomhairle Cathrach Bhaile Átha Cliath. De réir an tsuirbhé seo, tá méadú 114% tagtha ar an líon rothaithe a thaistilíonn isteach go lár na cathrach idir 2006 agus 2014 aníos ó 4,800 go dtí breis agus 10,000, ar tharla an chuid is mó den mhéadú seo ó 2010 i leith. Táscaire criticiúil eile den bhorradh atá tagtha ar rothaíocht, go náisiúnta, is ea gur léirigh sciar na leanaí bunscoile a rothaíonn chuig an scoil an chéad mhéadú le glúin anuas.

Thit an méid thuas go léir amach, in ainneoin na n-easnamh suntasach leantach do rothaithe, ar an ngréasán bóithre, i dtaobh áisiúlachta agus sábháilteachta.

**Fíor 3.4 – Líon na Rothaithe a Thrasnaíonn Tródam na Canála sa Bhuaic-Am ar Maidin**



### 3.3.4 Líonta Iompair Phoiblí

Faoi mar a dtagraítear dó i gCaibidil 1, d'éascair laghdú suntasach ar phátrúnacht iompair phoiblí i MCBÁC as an gcúlú eacnamaíochta. Tháinig laghdú ar an líon freagróirí daonáirimh a bhí ag oibriú i MCBÁC, a ghlac an bus chuig an obair, anuas ó 88,500 sa bhliain 2006 go dtí 74,000 sa bhliain 2011. De réir "Ollsuirbhé Iompair" na Príomh-Oifige Staidrimh, tháinig laghdú ar an líon iomlán paisinéirí ar bhus cathrach Bhaile Átha Cliath anuas ó 243 milliún sa bhliain 2007 go dtí 192 milliún sa bhliain 2012. Tháinig laghdú ar an líon paisinéirí ar Mhearlíne Átha Cliath (an DART) agus ar Iarnród Fo-uirbeach Bhaile Átha Cliath anuas ó 34 milliún go dtí 26 milliún i gcaitheamh na tréimhse céanna. Bhí seo ina chúis le deacrachtaí gan choinne d'oibreoirí iompair phoiblí sa réigiún. Bhí ar ghréasán Bhus Átha Cliath tabhairt faoi athdhíriú suntasach, a raibh an chuid is mó de ina athdhíriú dearfach, ar nós bealaí iomlána traschathrach a chruthú, a d'éascaigh Geata Bus Fhaiche an Choláiste sa bhliain 2009. Caitheadh le hathruithe eile, a bhain go príomha leis na bealaí leagáide bus a bhaint, mar athruithe diúltacha ag an tráth sin.

Tugadh téarnamh ar líonta iompair phoiblí faoi deara sa bhliain 2014. Thaispeáin comhaireamh Tródam Canála an Údaráis Náisiúnta Iompair / Chomhairle Cathrach Bhaile Átha Cliath méadú beag ar phaisinéirí Bus (Bus Éireann agus gach oibreoir príobháideach san áireamh) agus ar an Luas, agus tháinig cobhsú ar na líonta daoine a d'úsáid seirbhísí Iarnróid. Ar an iomlán, tháinig méadú 1.3% idir 2013 agus 2014 ar an líon iomlán daoine a thrasnaigh tródam na canála sa bhuaic-am ar maidin a d'úsáid gach modh iompair phoiblí. Tháinig méadú 3.4% ar líonta Bhus Átha Cliath, ar an iomlán, agus tháinig méadú 6.9% ar líon na bpaisinéirí ar an Luas i rith 2014.

### 3.3.5 Oideachas

Leagtar amach ról an ghluaisteáin d'aistir ghluaisteáin chuig an oideachas agus an méadú a tháinig le déanaí ar rothaíocht chuig bunscoileanna sna míreanna thuas. Cé go bhfáiltítear roimh an méadú a tháinig le déanaí ar rothaíocht, is ó bhonn fíor-íseal a thagann an méadú seo, faoi mar a léiríonn na staitisticí náisiúnta a leanas:

- Sa bhliain 1981, tiomáineadh 20% de leanaí idir aois 5 agus 12 bliain chuig an scoil. Faoi mbliain 2011, bhí méadú tagtha air seo go dtí 59%;
- I measc leanaí idir 13 agus 18 mbliana d'aois, is iad na figiúirí 8% agus 41%, faoi seach, iad siúd san áireamh a thiomáin chun na scoile iad féin, sa bhliain 2011;
- Sa bhliain 1981, shiúil 47% de leanaí idir aois 5 agus 12 bliain chuig an scoil; Faoi mbliain 2011, bhí laghdú anuas go dtí ach 24% tagtha air seo;
- Tháinig laghdú ar an líon leanaí a rothaigh chuig an scoil anuas ó thart ar 74,000 sa bhliain 1986 go dtí thart ar 11,000 sa bhliain 2006. In ainneoin gur tháinig méadú ar líon foriomlán na rothaithe idir na blianta 2006 agus 2011, níor rothaigh ach 1.6% de leanaí chuig an scoil sa bhliain 2011, i gcomparáid le 8.3% sa bhliain 1986; agus
- Tháinig laghdú ar líon na gcailíní idir 13 agus 18 bliain d'aois a rothaigh chuig an scoil sa Stát, anuas ó thart ar 19,000 sa bhliain 1986 go dtí thart ar 500 sa bhliain 2011. I gcaitheamh na tréimhse céanna, tá laghdú tagtha ar sciar an mhodha rothaíochta anuas ó 11.2% go dtí 0.3%, nó ó thart ar chailín amháin as gach naonúr go dtí gar do chailín amháin as gach tríocha cailín



Toisc chriticiúil is ea iompar scoile in iompar MCBÁC, go háirithe i mbuaic-uair na maidine. Cuireann aistir chuig an scoil go mór le brú tráchta áitiúil agus imríonn siad tionchar suntasach ar na hamanna taistil a ghlacann sé ar gach modh. Bhí baint mhór ag an Údarás chun athrú iompair a chur chun cinn d'aistirchuig an scoil, i gcomhar leis an Taisce, trí chlár Scoileanna Glasa an Taisce. Sa chás gur cuireadh an clár seo i bhfeidhm, d'éirigh leis an úsáid a bhaintear as gluaisteáin a laghdú. Ach is minic go mbíonn an comhthéacs ina n-oibríonn sé fíor-dhúshlánach, áfach, go háirithe maidir le scoileanna a tógadh le déanaí, mar gheall gur minic nár thug na bunchinntí a bhain lena láthair ach beagán airde, nó aird ar bith ar inrochtaineacht ag modhanna neamhghluaisteáin.

### 3.3.6 An M50

Bóthar is ea an M50 lena mbaineann tábhacht chriticiúil náisiúnta. Is é an phríomhchonair chun earraí a bhogadh ó Chalafort Bhaile Átha Cliath agus ó Aerfort Bhaile Átha Cliath chuig an chuid eile d'Éirinn. Déanann sé an gréasán mótarbhealaigh náisiúnta a nascadh i ngar do Bhaile Átha Cliath, agus cuireann seo ar chumas taisteal gnó a dhéanamh ó gach lárionad mór daonra agus de ghníomhaíocht gheilleagrach ar oileán na hÉireann. Baineann ardtábhacht i dtaobh an gheilleagair náisiúnta le cumas an M50 feidhmiú mar bhealach le haghaidh trácht straitéiseach ar a bhfuil ardluach geilleagrach.

An 12 Bealtaine 2015, d'úsáid nach mór 145,000 feithicil an stráice is gnóthaí den M50 idir aomhail an N4 agus an N7. I dtaobh taisteal buaic-ama, bhí 33,000 feithicil ag taisteal sa dá threo le linn bhuaic-ama na maidine idir 7:00 agus 10:00 agus bhí 34,000 feithicil ag taisteal i mbuaic-ama an tráthnóna idir 16:00 agus 19:00. B'ionann an Meántrácht Laethúil Bliantúil (MTLB) sa bhliain 2013 don stráice seo den M50 agus thart ar 118,400 agus b'ionann é agus tuairim is 128,500 i gcaitheamh an chéad leath den bhliain 2015, ar méadú 8.5% é seo.

Cé nach bhfuil sonraí díreacha stairiúla comparáide ar fáil don stráice seo den M50, b'ionann an MTLB don chéad stráice eile, sa bhliain 2007, idir an N4 agus an N3, agus 87,000 feithicil. I dtaobh 2015, bunaithe ar na comhairimh go dtí seo, is ionann an MTLB agus 117,090, arb ionann agus difríocht 35% é seo. Ar an leibhéal seo tráchta, tá moilleanna ag tarlú arís eile go minic ar an M50, agus d'fhéadfadh aon teagmhas ar bith bheith ina chúis le moill fhada agus d'fhéadfaidís bheith ina n-údar le teip amach is amach, a imríonn tionchar gaolmhar chun cinn i dtaobh iontaofacht am aistir agus na costais ghaolmhara geilleagracha agus strus pearsanta. Má leanann an treocht seo ar aghaidh gan a shrianadh, imreoidh sí tionchar diúltach ar iomaíochas geilleagrach laistigh de MCBÁC agus den gheilleagar náisiúnta níos fairsinge.

Mar dhea, níl an treocht i dtaobh trácht méadaitheach ar an gconair náisiúnta seo inbhuanaithe. Seachas ar an stráice theas den bhealach, tá sé dodhéanta go fisiciúil breis feabhais a chur ar thoilleadh an M50 nó níl sé inmhianaithe i dtaobh an chomhshaoil de. Teastaíonn cur chuige comhleanúnach i leith an éilimh ar iompar ar chonair an M50 agus ar bhóithre náisiúnta a dhéanann nasc lena bhainistiú, mar aon le modhanna eile iompair a sholáthar, lena chinntiú go ligtear don M50 feidhmiú dá gcuispóirí beartaithe, mar bhóthar náisiúnta a fhreastalaíonn go príomha ar aistir neamháitiúla lena mbaineann ardluach geilleagrach. Cé go dtagann bainistiú an M50 faoi shainchúram Infrastruchtúir Iompair Éireann (TII), teastaíonn cur chuige idirghníomhaireachta, lena n-áirítear an TII, an tÚdarás agus na húdaráis áitiúla ábhartha chun seo a bhaint amach.

### 3.3.7 Tairseacha Idirnáisiúnta – Calafort Bhaile Átha Cliath agus Aerfort Bhaile Átha Cliath

I dtaobh na míre roimhe seo, ba cheart caitheamh le rochtain thaobh na talún ar na tairseacha náisiúnta a chosaint ag Calafort Bhaile Átha Cliath agus ag Aerfort Bhaile Átha Cliath mar chuspóir straitéiseach tosaíochta i measc na gníomhaireachtaí ábhartha go léir.

Láimhseál Calafort Bhaile Átha Cliath 31m olltonnáiste in 2014 (ag cothromú iarcuriarracht an chalafoirt de 2007). Rachfaidh fás in 2015 thar 5% agus táthar ag siúl leis an bhfás seo leanúint sna blianta atá romhainn. Mar aon le lastas, chuaigh 1.8m paisinéar tríd an calafort ar bháid farantóireachta agus longa chúrsála. Tá ar thromlach na bhfeithiclí earraí a úsáideann Calafort Bhaile Átha Cliath taisteal chuig agus ó eastát an chalafoirt trí Thollán Chalafort Bhaile Átha Cliath, an M50 agus ar na bealaí éagsúla gathacha náisiúnta a dhéanann nasc leis an M50. Is ríthábhachtach, ar an ábhar sin, go gcosnaítear toilleadh na mbealaí seo le haghaidh aistear straitéiseach lena mbaineann ardluach geilleagrach, go háirithe i dtaobh earraí a ghluaiseacht. Comhthoradh de seo is ea an gá atá leis an úsáid a bhaineann comaitéirí gluaisteánbhunaithe as bóithre straitéiseacha a dhíspreagadh, trí bhearta bainistíochta éilimh a úsáid agus trí roghanna indéanta iompair phoiblí a sholáthar. Is trí Dhroichead an Nascbhóthair Thiar agus Dumhach Thrá atá an t-aon bhealach rochtana eile le haghaidh feithiclí earraí chuig eastát an chalafoirt, ar bealach é seo ag a bhfuil saintréithe fíor-uirbeacha, agus ag a bhfuil toilleadh teoranta agus a bhíonn faoi réir brú tráchta agus moilleanna a bhaineann le trácht áitiúil. Ní mór go dtacóidh an Straitéis, ar an ábhar sin, leis an ngá atá le fairsingiú na gníomhaíochta ag Calafort Bhaile Átha Cliath amach anseo a éascú, mar chalafort tráchtála agus paisinéirí araon, trí bhealaí rochtana sainithe a shainiú go soiléir agus a chosaint.

In 2014, láimhseáil Aerfort Bhaile Átha Cliath beagán faoi bhun 22 milliún paisinéir, an tríú Fíor is airde atá curtha i gcuntas acu, agus meastar go dtiocfaidh méadú breise air seo i gcaitheamh na mblianta amach romhainn. Tugann an straitéis iompair tús áite, ar an ábhar sin, go ndéanfaidh seirbhís iontaofa agus rialta iompair phoiblí freastal ar Aerfort Bhaile Átha Cliath mar aon le nascacht fheabhsaithe an ghréasáin iompair phoiblí ar leibhéal náisiúnta. Nuair a bhí seo á scrúdú, rinne an tÚdarás measúnacht ar líon roghanna iompair phoiblí a d'fhéadfaí a fhorbairt chun feabhas a chur ar chumas agus ar nascacht leis an Aerfort agus chorpáigh siad toradh na measúnachta sin isteach sa Straitéis.

Ar an gcuma chéanna le Calafort Bhaile Átha Cliath, braitheann Aerfort Bhaile Átha Cliath ar an M1, an M50 agus ar Thollán Chalafort Bhaile Átha Cliath mar an príomh-mhodh de rochtain thaobh na talún do gach paisinéir agus earra. Úsáideann seirbhísí bus chuig an aerfort, ó gach áit eile d'oileán na hÉireann na bealaí seo, agus baineann tábhacht ar leith le Tollán an Chalafoirt le haghaidh taisteal gnó idir an t-aerfort, an IFSC agus ceantar gnó níos fairsinge lár na cathrach.

Mar dhea, cuireann leochaileacht reatha na bpríomhbhealaí rochtana ar an gCalafort agus ar an Aerfort, i leith brú tráchta a bhaineann leis an trácht ginearálta, riosca i leith a bhfeidhmiúlachta agus trí bhainteacht, leis an ról ríthábhachtach a chomhlíonann siad mar thairseacha idirnáisiúnta lena mbaineann ardtábhacht geilleagrach ar leibhéal réigiúnach agus náisiúnta.

## 3.4 Patrúin agus Treochtaí de réir Ceantair

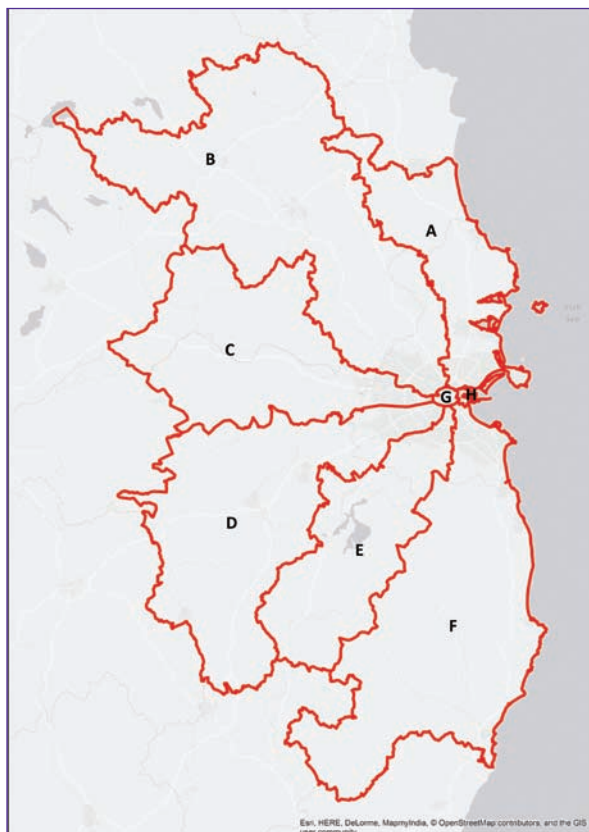
Chun breis anailíse a éascú ar phatrúin taistil i MCBÁC, roinneadh an réigiún ina líon conairí bunaithe ar líonraí náisiúnta agus réigiúnacha iompair. Léirítear na conairí i bhFíor 3.5 bunaithe ar na líonra iompair náisiúnta agus réigiúnacha. Úsáidtear na conairí seo go príomha chun cur síos a dhéanamh ar aistir ghathach-bhunaithe, arb iad an patrún is mó aistir laistigh de Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath.

Chun anailís a dhéanamh ar churaistir agus chun tuiscint níos fearr a fháil ar fhoinsé agus ar cheann scríbe turas a bhaineann le gach conair, is gá na conairí a fhoroinnt ina ndeighleoga, mar seo a leanas:

- Deighleog 1 – an limistéar idir Lár na Cathrach agus an M50 a chuimsiú;
- Deighleog 2 – an limistéar idir an M50 agus teorainn Limistéar na Cathrach a chuimsiú, faoi mar a shainítear i dTreoirínte Pleanála Réigiúnaí Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath; agus
- Deighleog 3 – an limistéar idir teorainn Limistéar na Cathrach agus teorainn MCBÁC a chuimsiú.

Léiríonn na léarscáileanna thíos na conairí iompair agus mar shampla, na deighleoga ó Chonair A.

**Fíor 3.5 – Conairí agus Deighleoga**



Is gnách gurb iad an chomhréir is airde d'aistiri ngach conair iad siúd a mbíonn a bhfoinse agus a gceann scríbe laistigh den chonair chéanna, is é sin, aistir atá go hiomlán inmheánach sa chonair. Aistir áitiúla iad na haistiri seo i dtaobh cineáil de agus d'áireofaí go tipiciúil aistir chuig scoileanna, siopaí agus seirbhísí áitiúla eile, agus sonraítear iad go ginearálta laistigh de lonnóchtaí nó de bhailte. Ar an ábhar sin, tá an anailís ar phatrúin aistiri laistigh de na sé chonair ghathacha dírithe go mór ar na lonnóchtaí aonair laistigh díobh.

### 3.4.1 Patrúin agus Treochtaí de réir Conaire

Rinneadh MCBÁC a roinnt ina gconairí a leanas, a léirítear i bhFíor 3.6 thíos.

#### Gathach

- Conair A – Droichead Átha – Baile Brigín – Sord – Aerfort-Lár na Cathrach Thuaidh – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath;
- Conair B – An Uaimh – Dún Búinne – Baile Bhlainséir – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath;
- Conair C – Maigh Nuad – Léim an Bhradáin – Leamhcán – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath;
- Conair D – Droichead Nua – An Nás – Cluain Dolcáin – Tamhlacht Thuaidh – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath;
- Conair E – Lonnóchtaí an N81 – Tamhlacht Theas – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath; agus
- Conair F – An tInbhear Mór – Cill Mhantáin – Na Clocha Liatha – Bré – Coill na Silíní – Dún Droma – Dún Laoghaire – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath.

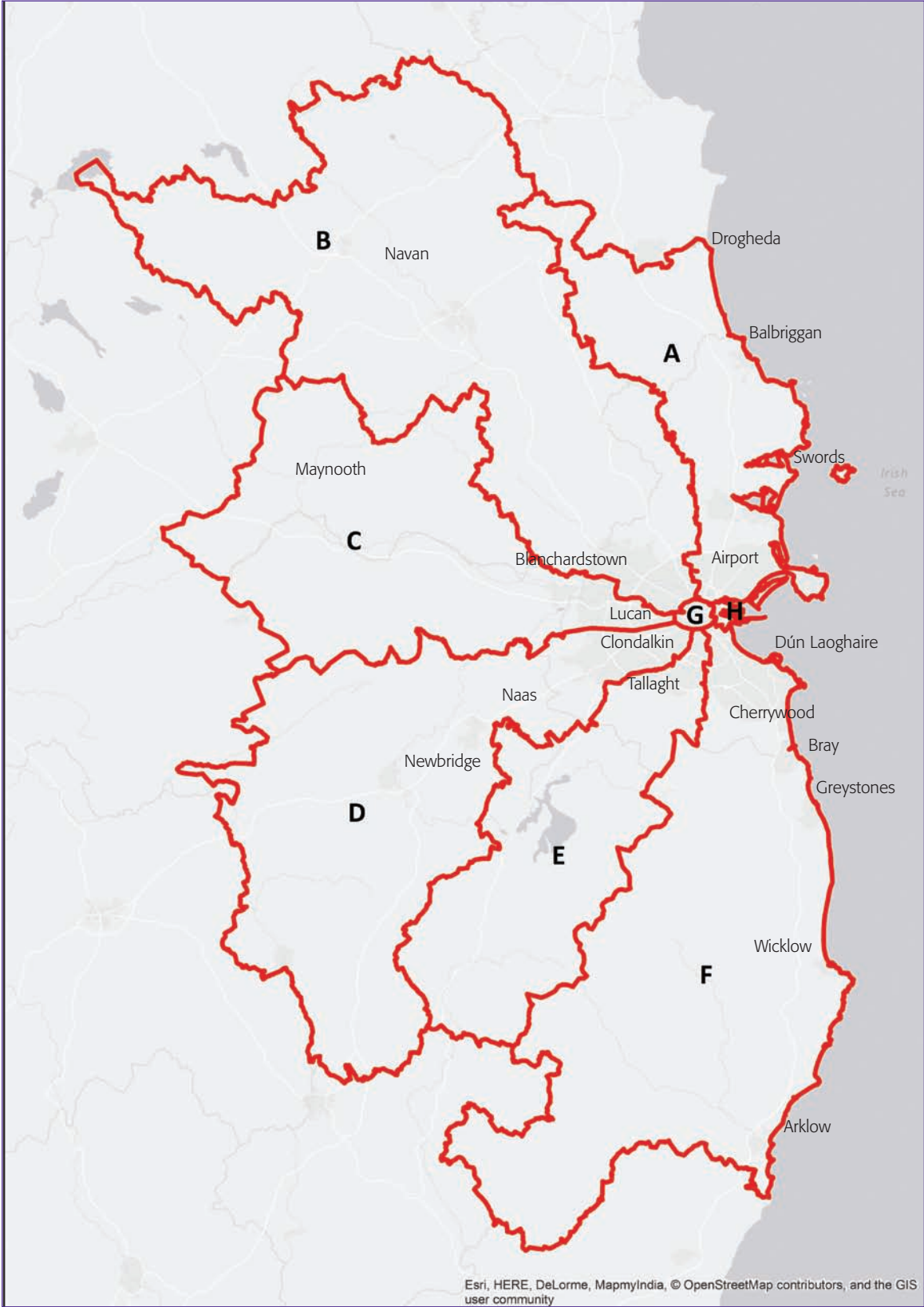
#### Lárnach

- Conair G – Lár Chathair Bhaile Átha Cliath
- Conair H – Ceantar Dugaí Bhaile Átha Cliath

Díríonn an chuid se oar na saincheisteanna a bhaineann leis na sé chonairí gathacha, A-F, idir croí Lár na Cathrach agus an teorannacha an MCBÁC.



Fíor 3.6 – Conairí MCBÁC



### Conair A – Droichead Átha – Baile Brigín – Sord – Aerfort-Lár na Cathrach Thuaidh – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

- Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir aistir agus 72%.
- Is ionann sciar an mhodha iompair phoiblí do gach cuspóir aistir agus 12%.
- Tá méid suntasach de bhorradh ar an daonra agus ar an bhfostaíocht pleanáilte do na ceantair uirbeacha níos mó laistigh den chonair seo, Sord, Baile Brigín, Droichead Átha Theas, Cluain Gríffin, Baile Munna, Domhnach Bat agus purláin an Aerfoirt ina measc.
- Sainaitnítear i “Staidéar ar Bhainistíocht Tráchtá an Údaráis um Bóithre Náisiúnta” go dtiocfaidh an borradh is mó ar éileamh ar iompar sa chonair seo a fhad le 2025; ach tá deiseanna teoranta ann, áfach, go dtiocfaidh méaduithe ar chumas bóithre gathacha ar feadh na conaire seo.
- Tháinig srianta toillidh chun solais ag acomhal Bhóthar Mhullach Íde leis an R139 ag Halla an Chláir.
- Mar gheall go bhfuil deiseanna teoranta ann do mhéaduithe ar thuilleadh bóithre, beidh sé riachtanach go bhfreastalóidh iompar poiblí, den chuid is mó, ar an mborradh a bhfuil súil leis ar aistir a thrasnaíonn an M50 agus an Chanáil Ríoga.

### Conair B – An Uaimh – Dún Búinne – Baile Bhlainséir – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

- Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir aistir agus 74%.
- Is ionann sciar an mhodha iompair phoiblí, i dtaobh gach cuspóir aistir agus 8%.
- Meastar go dtiocfaidh borradh suntasach a fhad le 2035 ar na lonnaithe uirbeacha is mó sa chonair (Baile Bhlainséir agus an Uaimh).
- I dtaca leis na haistir ghathacha cathrach go lár na cathrach, déanann Líne Iarnróid Mhaigh Nuad agus roinnt seirbhísí gathacha bus freastal ar an gcuid theas de Bhaile Bhlainséir. Déanann seirbhísí iarnróid chomaitéireachta ó stáisiúin iarnróid M3 Bhealach na Páirce agus Dhún Búinne mar aon le líon seirbhísí bus cianchomaitéireachta freastal ar Dhún Búinne agus Cúlchríocha níos faide i gcéin.
- Tá limistéir mhóra ann i mBaile Bhlainséir nach ndéanann iompar poiblí ardtoillidh freastal orthu faoi láthair. Beidh sé deacair ar iompar poiblí freastal ar an mborradh a bhfuil súil leis a thiocfaidh ar éileamh gathach ó cheantar Bhaile Bhlainséir a fhad le 2035, mura méadaítear méid agus cumas na seirbhísí iompair phoiblí go suntasach.
- Laistigh den chonair seo, tá comhréir shuntasach den daonra seo lonnaithe lasmuigh de na lonnaithe uirbeacha níos mó agus mar dhea, ba dheacair freastal éifeachtach a dhéanamh ar bhonn réitigh chomhghnásacha iompair phoiblí.
- Laistigh den M50, bainfidh tograí reatha forbartha do Ráschúrsa Pháirc an Fhionnuisce agus Baile Pheiléid borradh substainteach daonra amach sna blianta amach romhainn, agus tá an dá áit lonnaithe laistigh de limistéar freastail áitiúil Líne Iarnróid Mhaigh Nuad.
- Cuimsítear sa chonair seo dhá bhóthar mhóra Idiruirbeacha, an N/M2 agus an N/M3. Nuair a chuirtear san áireamh ról teoranta an iarnróid chun freastal ar an éileamh atá ar aistir

ghathachbhunaithe laistigh den chonair seo, bainfidh géarthábhacht leis an éileamh ar iompar a bhainistiú ar fud an réimse modhanna ar na bóithre idiruirbeacha seo chun freastal éifeachtúil a dhéanamh ar éileamh amach anseo.

### Conair C – Maigh Nuad – Léim an Bhradáin – Leamhcán – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

- Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir aistir agus 72%.
- Is ionann deighilt an mhodha iompair phoiblí, i dtaobh gach cuspóir aistir agus 8%.
- Lasmuigh den M50, tá éileamh suntasach gathach á chruthú ó áiteanna laistigh de Limistéar na Cathrach. Is iad na príomhlonnaíochtaí uirbeacha Leamhcán, Léim an Bhradáin, Cill Droichid, Maigh Nuad agus Cill Choca.
- Tá líon de na lonnaíochtaí uirbeacha seo lonnaithe laistigh de limistéar freastail stáisiún ar líne iarnróid Mhaigh Nuad.
- Tagann an taobh ó dheas de Leamhcán, Baile Uí Rónáin agus Cill Droichid faoi chuimsiú limistéar freastail stáisiún ar líne Chill Dara, ar a n-oibríonn seirbhísí iarnróid chomaitéireachta isteach go Stáisiún Heuston. Déanfaidh seirbhísí iarnróid ar an líne seo freastal, chomh maith, ar an mborradh pleanáilte daonra i gceantair Bhaile Adaim, na Ciseoige agus Chluain Buiríosa. Anuas air sin, déanann líon bealaí bus cathrach freastal ar na ceantair seo.
- Seachadfar tuilleadh feabhsuithe d'inrochtaineacht an iompair phoiblí le hoscailt mholta Thollán Pháirc an Fhionnuisce, trína ligean do sheirbhísí iarnróid chomaitéireachta oibriú ó na ceantair sin sna stáisiúin iarnróid níos láraí laistigh de na ceantair fostaíochta is mó ar thaobh thoir Lár na Cathrach.
- Déanann líon seirbhísí bus cathrach agus bealaí bus cianchomaitéireachta freastal ar an daonra mór i gConair C, atá lonnaithe lasmuigh de limistéar freastail Líne Mhaigh Nuad agus Líne Chill Dara.
- Taobh istigh den M50, tá éileamh suntasach ann ar aistear gathach isteach go lár na cathrach. I dtaobh iompar poiblí, déanann seirbhísí iarnróid agus bus freastal air seo, agus tá stáisiún amháin ar Líne Chill Dara lonnaithe laistigh den deighleog seo (Gort na Silíní/an Pháirc Thiar) mar aon le roinnt seirbhísí bus cathrach, agus tagann formhór na limistéar faoi chuimsiú an limistéir freastail áitiúil, bíodh seirbhísí bus nó iarnróid á gcur ar fáil. Tá sé ina rithábhacht go bhfuil an chuid is mó de na limistéir forbartha is mó laistigh den deighleog lonnaithe laistigh de limistéar freastail áitiúil Líne Chill Dara. Nuair a chuirtear san áireamh an borradh atá tagtha ar an éileamh ar iompar ar Chonair C, ó áiteanna lasmuigh den M50, beidh breis cumais ag teastáil ar sheirbhísí gathachbhunaithe iompair phoiblí a oibríonn ón limistéar seo, a leagfaidh breis brú ar an gcumas iarmharach atá ar fáil i gceantair ar nós Bhaile Phámar agus Bhaile Formaid.
- Tá leibhéil mhéadaitheacha de bhrú tráchta ag tarlú ar bhóithre straitéiseacha agus uirbeacha dáileacháin laistigh de Chonair C, go háirithe ar na cuarbhealaí thuaidh-theas, a dhéanann nasc idir an N4 agus an N7 agus ar bhóithre atá ina aice leo. D'imir seo tionchar diúltach ar iontaofacht seirbhísí bus i rith na mbuaicthréimhsí.

### Conair D – Droichead Nua – An Nás – Cluain Dolcáin – Tamhlacht Thuaidh – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

- Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir aistir agus 77%.
- Is ionann sciar an mhodha iompair phoiblí, i dtaobh gach cuspóir aistir agus 8%.
- Lasmuigh de Limistéar na Cathrach, cuimsítear i gConair D líon lonnaíochtaí uirbeacha, lena n-áirítear an Nás, Droichead Nua, Baile Átha Í agus Cill Dara, a ndéanann seirbhísí iarnróid idirchathrach agus/nó comaitéireachta freastal orthu go léir, ar línte Chill Dara agus Phort Láirge mar aon le seirbhísí cianchomaitéireachta bus. Tá go leor den bhorradh a tháinig le déanaí ar na bailte seo lonnaithe lasmuigh de limistéar freastail na stáisiún iarnróid a ndéanann freastal orthu, áfach, agus is gnách go ndéanann bus freastal ar limistéar freastail níos fairsinge. Tá sé beartaithe chun breis feabhais a chur ar sheirbhísí bus agus iarnróid araon ó na bailte seo isteach go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath, de réir mar a thagann breis borrrha ar an daonra amach anseo.
- Taobh istigh de Limistéar na Cathrach, ach taobh amuigh den M50, is iad Tamhlacht agus Cluain Dolcáin na lonnaíochtaí uirbeacha is mó, agus tá an ráta is airde de bhorradh ar an daonra ag tarlú faoi láthair i gceantair forbartha atá lonnaithe ar a n-imill. Ba cheart go ndéanfadh an patrún reatha de sheirbhísí iompair phoiblí freastal den chuid is mó ar na ceantair seo, a bhuíochas leis an bpróifíl reatha agus thuartha éilimh, cé go bhféadfadh leibhéal níos airde de sheirbhís a bheith i gceist chun éileamh méadaitheach a léiriú.
- Taobh istigh den M50, tá limistéir ísealbhorrrha daonra ann ina bhfuil easnamh reatha i seirbhísí iompair phoiblí a dhéanann freastal ar éileamh gathach.
- Tá brú tráchta tagtha chun cinn mar fhadhb shuntasach ar feadh an M/N7 ó áiteanna ó dheas ón Nás i dtreo an M50, a bhaineann go príomha leis an ardmhéid de chomaitéireacht ghluaisteáinbhunaithe isteach chuig Limistéar na Cathrach. Cé gur réitigh uasghrádú Crois an Fhearainn Nua, ina ndearnadh acomhal ilairde de, an brú tráchta seo go pointe áirithe, fadhb mhéadaitheach atá i mbrú tráchta ar an M7 agus ar bhóithre a dhéanann nasc leis i gcóngarach an Náis agus beifear le dul i ngleic léi, chun tionchar diúltach an tráchta áitiúil agus trácht comaitéireachta a mhaolú, ar bhunfheidhm bheartaithe an N/M7 chun freastal ar aistir straitéiseacha lena mbaineann ardluach geilleagraich.

### Conair E – Lonnaíochtaí an N81 – Tamhlacht Theas – Ráth Fearnáin – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

- Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir aistir agus 73%.
- Is ionann sciar an mhodha iompair phoiblí, i dtaobh gach cuspóir aistir agus 9%.
- Tá na príomhlimistéir ina bhfuil éileamh ar iompar i gConair E, lasmuigh den M50, lonnaithe sa taobh ó dheas de Tamhlacht, a bhfuil roinnt lonnaíochtaí de mhéid shuntasach agus ina bhfuil dlúis daonra tuaithe atá sách íseal níos faide i gcéin uathu. A fhad le 2035, meastar go bhfuil an bhorradh daonra sa chonair seo, ina hiomláine, íseal, i gcomparáid leis an gcuid is mó de chonairí eile.
- Cuireann cumas teoranta an ghréasáin bhóithre srian ar bhreis forbartha ar imeall theas Tamhlachta, ceantar Bhaile Uí Chuilinn agus na Seanchúirte san áireamh.



### Conair F – An tInbhear Mór – Cill Mhantáin – Na Clocha Liatha – Bré – Coill na Silíní – Dún Droma – Dún Laoghaire – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

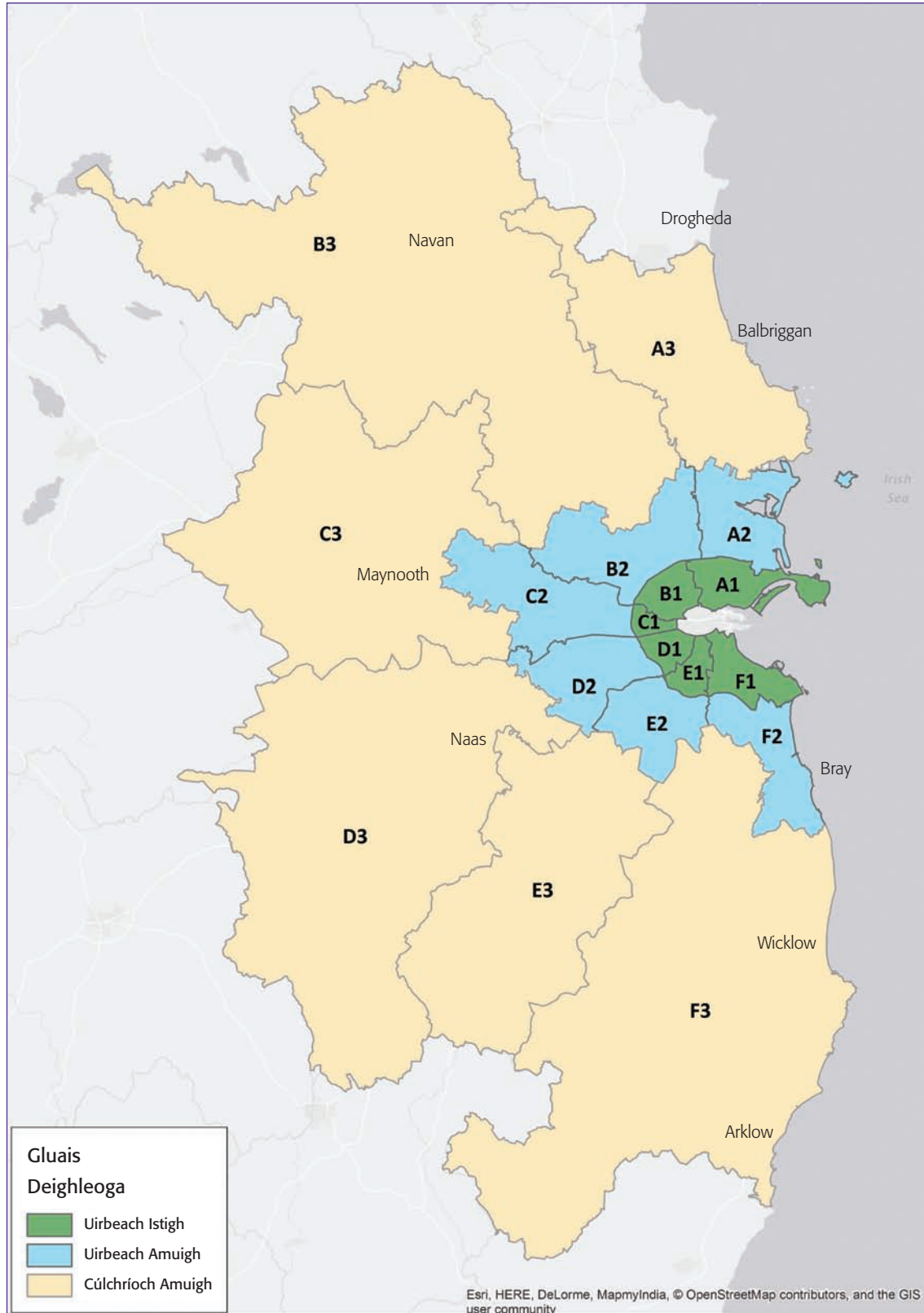
- Is ionann sciar mhodh an ghluaiseáin, i dtaobh gach cuspóir aistir agus 70%.
- Is ionann sciar an mhodha iompair phoiblí, i dtaobh gach cuspóir aistir agus 11%.
- Lasmuigh den M50, tá srianta suntasacha ar thoilleadh ar sholáthar a dhéanamh do bhreis borrrtha ar éileamh gathach ar an ngréasán straitéiseach bóithre. Mar dhea, lorgóidh an Straitéis chun cothromaíocht oiriúnach a bhaint amach leis na héilimh iomaíocha a bhaineann le gluaiseacht straitéiseach ardluacha gheilleagraigh agus trácht comaitéireachta atá bunaithe níos áitiúla.
- Lastuaidh de Bhré, tá deiseanna suntasacha ann chun an toilleadh líne ar an DART a mhéadú. Teastóidh seo, mar aon le roghanna busbhunaithe eile, chun freastal ar fhormhór an bhorrrtha a bhfuil coinne leis a thiocfaidh ar an éileamh laistigh den chonair seo.
- D'fhéadfadh Líne Ghlas an Luas méadú teoranta a sholáthar ar thoilleadh líne. Faoi láthair, tá an líne ag oibriú i ngar dá toilleadh teoiriciúil uasta i rith na mbuaicphointí éilimh.

### 3.4.2 Patrúin agus Treochtaí de réir Deighleoige

Taispeántar deighilt níos mionsonraithe na gconairí ina ndeighleoga i bhFíor 3.7 thíos:



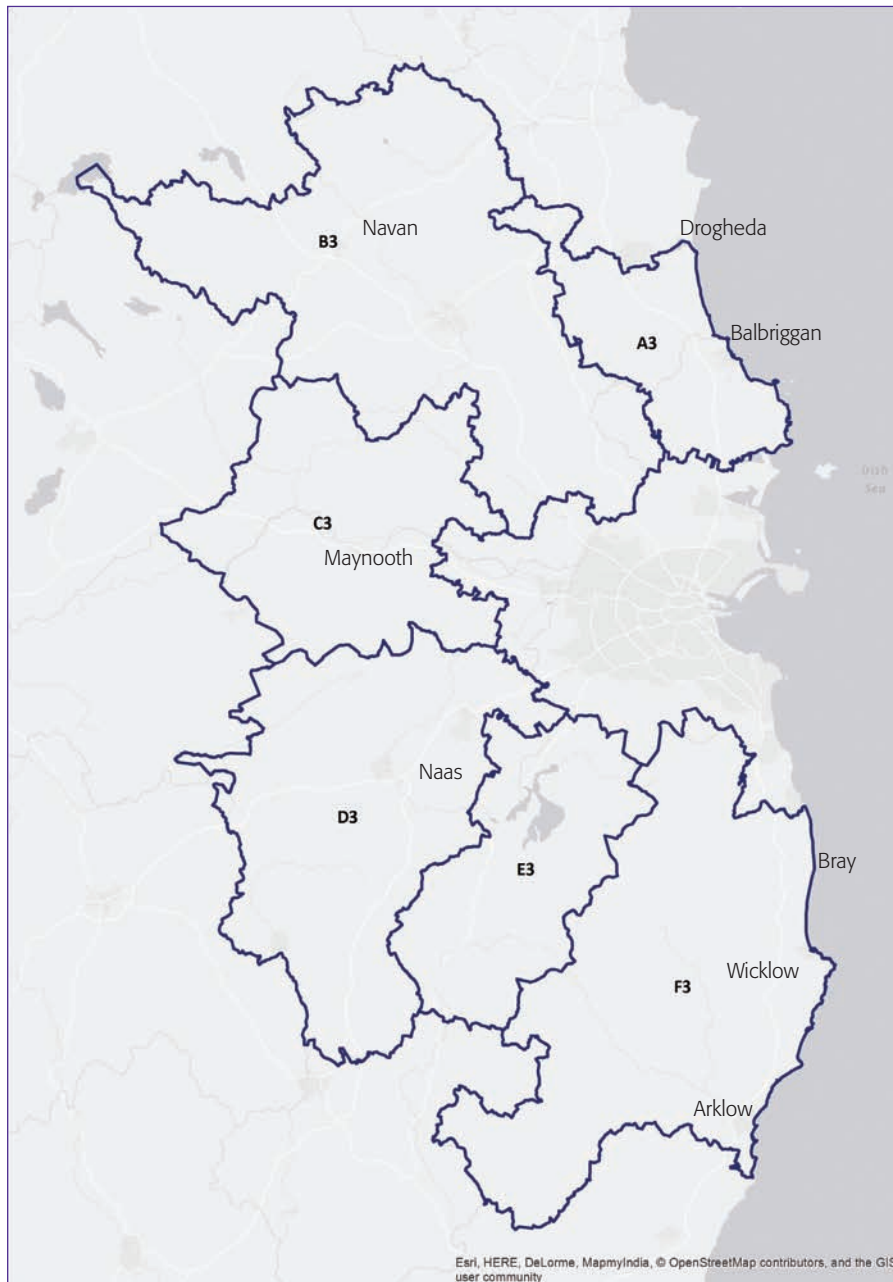
Fíor 3.7 – Deighleoga MCBÁC



Seachas cuntas a thabhairt ar na saincheistanna maidir le gach deighleog aonair, caitheann an mhír seo le gach saghas deighleoge le chéile, i.e. deighleoga Cúlchríche Seachtrach ó A3 go F3, deighleoga Uirbeacha Amuigh ó A2 go F2 agus deighleog Uirbeacha Istigh ó A1 go F1.

### Deighleoga Cúlchríche Seachtracha ó A3 go F3

#### Fíor 3.8 – Deighleoga Cúlchríche Seachtracha



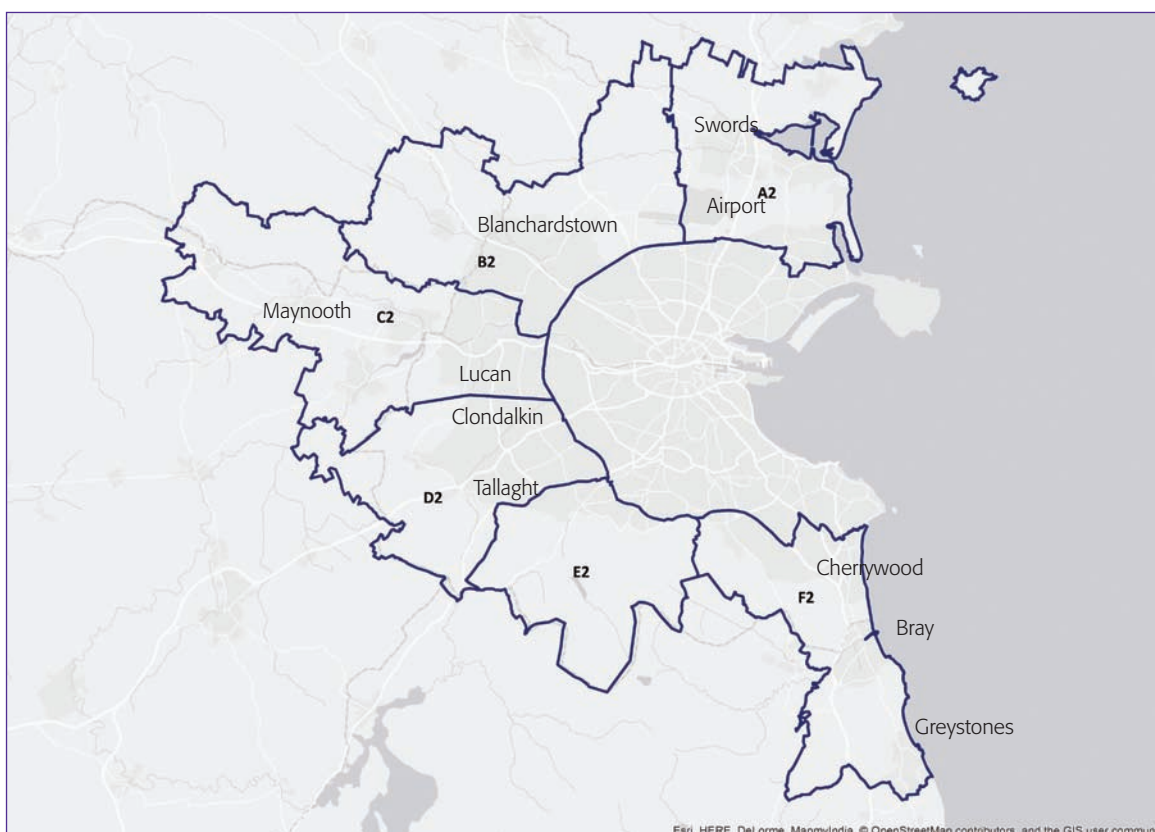
I ndeighleoga limistéar Cúlchríche i ngach conair (A3-F3), idir 81% agus 87% atá deighilt mhodh an ghluaisteáin i dtaobh gach cuspóir turais, agus tá sciar mhodh an ghluaisteáin is ísle i ndeighleog B3 (conair an M3 sa Mhí).

Taispeántar go n-imríonn an fháil a bhíonn ar sheirbhísí iarnróid isteach go lár chathair Bhaile Átha Cliath mórthionchar ar sciar an mhodha iompair phoiblí, agus comhfhreagraíonn na trí sciar modha is airde i dtaobh iompar poiblí don tsaintréith inrochtaineachta seo, agus tá an sciar is airde (9%) ag A3 agus tá sciar 7% i dtaobh iompar poiblí le sonrú ag F3 agus C3.

Tá sciar mhodh na rothaíochta an-íseal i ndeighleoga limistéar Cúlchríche, arb ionann iad agus 1 agus 2% de gach aistear. I dtaobh siúil, áfach, is é an meánsciar ná 8% i measc na ndeighleog sheachtrach, agus tá an sciar is airde (11%) le sonrú in B3 agus tá an sciar is ísle (5%) le sonrú in C3 (Cill Dara thuaidh / an Mhí theas)

### Deighleoga Seachtracha na Cathrach – ó A2 go F2

#### Fíor 3.9 – Deighleoga Seachtracha Limistéar na Cathrach



Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir aistir agus idir 71% agus 75%. Cé go léiríonn seo nach mbraitheann na limistéir seo an oiread sin ar ghluaisteáin ná mar a bhraitheann deighleoga limistéar Cúlchríche, tá sé an-soiléir fós féin gurb é an ghluaisteán an príomh-mhodh iompair.

Ar nós dheighleoga limistéar Cúlchríche, imríonn an fháil a bhíonn ar sheirbhísí iarnróid isteach go lár Bhaile Átha Cliath tionchar díreach ar sciar an mhodha iompair phoiblí. Tá sciar an mhodha iompair phoiblí is airde (12% agus 11%, faoi seach) ag deighleoga A2 agus F2. Déanann an DART freastal ar na deighleoga seo. Is ionann meánsciar an mhodha iompair phoiblí do gach ceann de na sé dheighleog agus 9%, i dteannta a chéile.



Bíonn siúl le sonrú níos minice ná mar a shonraítear é i ndeighleoga limistéar Cúlchríche, agus sonraítear meánsciar modha 15%, i gcomparáid le 8%. Tá sciar mhodh an tsiúil is airde ag deighleog B2, arb ionann é agus 18%, agus tá an sciar is ísle ag deighleog A2, arb ionann é agus 10%, atá go mór faoi bhun an mheánsciar.

Tá sciar mhodh na rothaíochta íseal go fóill i measc na ndeighleog seo agus tá an sciar an mhodha is airde le sonrú in E2, arb ionann é agus 4%.

### Deighleoga Inmheánacha na Cathrach – ó A1 go F1

#### Fíor 3.10 – Deighleoga Inmheánacha na Cathrach



Is ionann sciar mhodh an ghluaiseáin, i dtaobh gach cuspóir aistir agus idir 57% i ndeighleog C1 agus 68% i ndeighleog E1. Is ionann meánsciar mhodh an ghluaiseáin i mbanda na deighleoge seo agus 65%.

Tá sciar an mhodha iompair phoiblí cosúil le sciar dheighleoga Seachtracha na Cathrach, idir 9% agus 13% agus ina sonraítear meánsciar 11%. Arís eile, is léir tionchar na hinrochtaineachta ar sheirbhís iarnróid throim, agus tá an sciar modha is airde ag A1 agus F1, arb ionann é agus 13% an ceann.

Anuas air sin, tá sciar mhodh an tsiúil cosúil le sciar dheighleoga Seachtracha na Cathrach, seachas i gcás C1, áit arb ionann an sciar modha agus 31%. Tá an sciar modha seo atá ard go leor seo dealraitheach a bheith bainteach le saincheistanna sonraithe áitiúla.

Seo an chéad áit a gcomhlíonann rothaíocht ról, ina sonraítear sciar modha 6% i 4 as na 6 dheighleog sa bhanda seo. Tá an Fíor seo fós go mór faoi bhun na sprice náisiúnta 10% faoi mar a leagtar amach in 'Taisteal Níos Cliste'.

## 3.5 Easnaimh Iompair

Leagtar amach sna míreanna thuas an soláthar reatha iompair agus an t-éileamh reatha iompair a lorgaíonn sé a sheirbheáil. Faoi mar is féidir a thabhairt faoi deara, níl an córas iompair atá ar fáil ag freastal go hiomlán ar an éileamh faoi láthair ar shlí a éascóidh fás geilleagair fad-téarmach agus comhlíonadh le cuspóirí sóisialta agus comhshaoil, agus tá na bunphatrúin úsáide talún a chuir an t-éileamh ar iompar chun cinn ag baint den suíomh seo. Nuair atá na heasnaimh iompair á leagan amach i MCBÁC anseo, leagann an tÚdarás béim ar an ngá atá le breithniú a dhéanamh ar na treochtaí níos fairsinge cúlra. Tá an réigiún fós i dtréimhse ardfhostaíochta, áit a gcuirtear gníomhaíocht gheilleagrach agus gníomhaíocht eile faoi chois. Mar dhea, is í an fhírinne go ndéantar beag is fiú d'easnaimh iompair faoi láthair agus meastar go dtiocfaidh fairsingiú orthu de réir mar a leanann an téarnamh ar aghaidh. Mar léargas isteach ar an mbealach a d'fhéadfadh éirí leis an ngréasán iompair amach anseo gan infheistiú, d'fhéadfadh sé bheith ní b'áisiúla breithniú a dhéanamh ar conas ar éirigh leis i rith an bhorrtha gheilleagraigh agus i mblianta roimhe sin a fhad le 2008. Gan aird ar na tuartha úd, féadtar an t-achóimriú ginearálta a leanas a dhéanamh ar neamhréir idir éileamh agus soláthar:

- Amanna neamhiontaofa agus neamhiomaíocha aistir bhus agus iarnróid i gcomparáid leis an ngluaisteán;
- Gréasán busanna atá feabhsaithe ach atá fós ró-chasta;
- Struchtúr táillí iompair phoiblí atá ró-chasta;
- Dearcadh i leith drochluach ar airgead ar iompar poiblí agus luach atá ag dul i laghad;
- Cuirtear isteach go minic ar sheirbhísí iarnróid;
- Droch-chomhtháthú idir modhanna agus soláthraithe seirbhíse;
- Seirbhísí tacaíochta do phaisinéirí fo-chaighdeáin, ar nós foscadán agus limistéar feithimh;
- Faisnéis do phaisinéirí atá neamhiontaofa agus neamh-chomhsheasmhach;
- Mórmhoilleanna ar bhonneagar nua a sholáthar;
- Brú tráchta ar an ngréasán straitéiseach bóithre;
- Brú mór áitiúil i láithreacha áirithe;
- Timpeallacht fo-chaighdeáin rothaíochta – agus in áiteanna áirithe – timpeallacht bhaolach; agus
- Soláthar fo-chaighdeáin do choisithe, go háirithe i limistéir lárnacha.

## 3.6 Ábhair ar a ndéantar Breithniú don Straitéis

Déanann na patrúin agus na treochtaí iompair atá le sonrú ón réimse fairsing d'fhoinsí sonraí, agus na heasnamh ar an soláthar, an breithniú a leanas a thabhairt ar aird chun straitéis iompair a chur i bhfeidhm go rathúil do Mhórchearantar Bhaile Átha Cliath:

- Is gá tabhairt faoi chriosú agus forbairt talún ar bhealach a chuireann siúl, rothaíocht agus iompar poiblí chun cinn do gach aistear agus an gá atá le comaitéireacht a dhéanamh i ngluaisteán príobháideach a laghdú, go háirithe criosú do scoileanna agus áiteanna oibre móra;
- Gníomhóidh oidhreacht na bpatrún stairiúil forbartha mar shrian suntasach ar fhorbairt gréasán optamach iompair amach anseo;
- Dúshlán mór a bheidh i ndul i ngleic le brath ar ghluaisteáin, go háirithe i limistéir fhorimeallacha ísealdlúis lasmuigh den M50;
- Ní mór gréasán sábháilte agus áisiúil rothaíochta cathrach a sholáthar do rothaithe;
- Baineann ríthábhacht le feabhsúcháin a dhéanamh ar chaighdeán an chórais iompair phoiblí, agus an dearcadh ina leith, chun breis paisinéirí a mhealladh;
- Ábhar buartha ríthábhachtach tras-earnála atá sa laghdú a tháinig ar an úsáid a bhaintear as modhanna inmharthana le haghaidh taistil chuig an scoil, nach féidir le hiompar ach dul i ngleic leis go páirteach;
- Mura dtéitear i mbun gnímh sa ghearrthéarma, ní bheidh an M50 in ann tabhairt faoina bhunfheidhm a thuilleadh;
- Is ann d'easnamh shuntasacha iompair phoiblí d'aistir ghathacha chuig lár chathair Bhaile Átha Cliath ar feadh líon conairí straitéiseacha; agus
- Is ann chomh maith d'easnamh i gcuarghluaiseacht, go háirithe níos giorra do lár na cathrach.

Leagann na patrúin agus na treochtaí seo an teimpléad amach do na chéad mhíreanna eile den Straitéis, ina leagtar amach freagairtí beartaithe ar na dúshláin a ndéantar cur síos orthu thuas.



# 04 Forbairt na Straitéise





## 4. Forbairt na Straitéise

Tógann an chaibidil seo na patrúin, treochtaí agus saincheisteanna ó Chaibidil 3 agus leagann amach na tograí iompair do gach Conair i MCBÁC. Agus an Straitéis á hullmhú, tugadh faoi roinnt staidéar chun measúnú a dhéanamh ar na roghanna iompair do gach conair agus chun scrúdú a dhéanamh ar roinnt beart beartais iompair thacúla. Sna staidéir sin, scrúdaíodh gach ceist maidir le héileamh agus soláthar iompair, agus fuarthas amach na hidirghabhálacha iompair atá de dhíth chun freastal ar an éileamh amach anseo. Tugadh aird ar na moltaí ó na staidéir agus an Straitéis seo a cheapadh agus tugtar tuairisc sa chaibidil seo ar thoradh na hanailíse seo. Tugtar achoimre freisin ar an gcur chuige maidir le Roghanna Eile SEA. An prionsabal uileghabhálach a bhí mar threoir ag forbairt na Straitéise ná freastal ar an éileamh atá agus a bheidh ann trí chóras iompair inbhuanaithe, éifeachtach agus éifeachtúil.

### 4.1 Breithmheas ar Roghanna Coiteanna gach Conair

Tá roinnt gréasán agus tograí a tháinig chun cinn ó obair a rinne an tÚdarás san am atá caite agus gníomhaireachtaí eile atá infheidhme le roinnt codanna den réigiún nó leis an réigiún ar fad. Baineann siad go príomha le tograí bus agus rothaíochta a scrúdaíodh i staidéir agus pleananna eile agus tugtar tuairisc orthu thíos.

D'fhoilsigh an tÚdarás tuarascáil i mí Dheireadh Fómhair 2012 dar theideal “Mearbhealach BusMearbhealach Bus – Croí-Ghréasán Bhaile Átha Cliath” ina moltar dhá bhealach tras-cathrach a bhrú chun cinn agus inar aithníodh féidearthacht an Mhearbhealaigh Bhus (MBB) mar réiteach eatramhach chun freastal ar an gconair ó Shord/an tAerfort go Lár na Cathrach. In 2014, sheol an tÚdarás comhairliúchán poiblí ar thograí maidir le gréasán (MBB) do Bhaile Átha Cliath ar ar tugadh ‘Swiftway’. Tá an gréasán sin ina chuid dhlísdén Straitéis.

Sular ullmhaíodh an Straitéis, d’ullmhaigh an tÚdarás tuarascáil ar an nGréasán Lárnach Bus do Cheantar Cathrach Bhaile Átha Cliath, inar aithníodh na bealaí a mbeidh béim ar sheirbhísí bus ard-toilleadha, ard-mhinicíochta agus iontaofa ina leith, agus inar cheart infheistíocht in infrastruchtúir a bheith mar thosaíocht agus díriú.

Le linn an Straitéis a ullmhú, thug an tÚdarás faoi dhá staidéar ar chuar-iompar poiblí freisin, Staidéar Cuar-Ghluaiseachta Bhaile Átha Cliath agus Staidéar Cuar-Chonair Laistigh Chathrach Bhaile Átha Cliath, mar fhaisnéis don chuar-ghréasán bus 2035 níos fadtéarmaí. Chuir sé sin leis an obair a rinne an tÚdarás agus é ag ullmhú na Tuarascála ar an nGréasán Lárnach Bonneagair Bhus. Tugtar mionsonraí faoin nGréasán Lárnach Bus beartaithe agus faoi na cuar-ghréasáin i gCaibidil 5.

Ghlac an tÚdarás le Plean Gréasán Rothaíochta MCBÁC sa bhliain 2013. Tugadh faoin tionscadal seo i gcomhar leis na seacht n-údarás áitiúla i MCBÁC. Déanfaidh an gréasán rothaíochta a luaitear san phlean an gréasán rothaíochta uirbeach a leathnú go dtí os cionn 1,485 ciliméadar ar fad, agus soláthróidh os cionn 1,300 ciliméadar de naisc rothaíochta nua idir bailte sna ceantair thuaithe i MCBÁC. Tá an plean mar chuid dhlísdén Straitéis agus tugtar tuairisc air i gCaibidil 5.

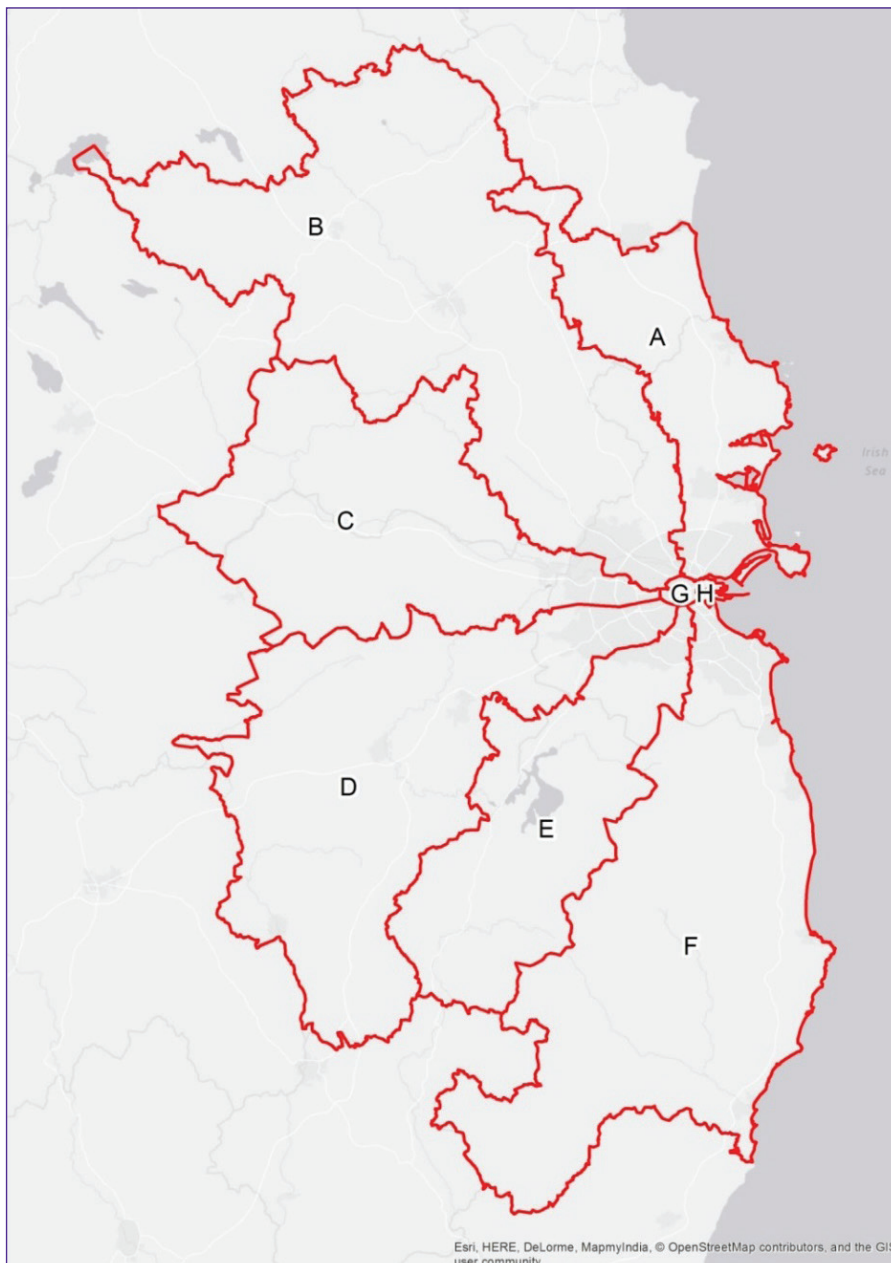
Tá roinnt gnéithe eile d’éileamh agus de sholáthar iompair infheidhme le codanna éagsúla den réigiún, agus aithníodh sa phróiseas breithmheasa de réir conaire na tograí seo a leanas atá infheidhme le gach conair

agus a thabharfar chun cinn maidir leo:

- Cuirfear Páirceáil agus Taisteal Straitéiseach iarnród-bhunaithe ar fáil chun freastal ar dhaoine a chónaíonn níos faide amach ná an ceantar láithreach iarnróid le go mbeidh rochtain acu ar chinn scríbe tríd an ngréasán iompair phoiblí; agus
- Teastaíonn feabhsúcháin maidir le Siúl agus rotháocht ag an leibhéal áitiúil chun freastal ar thurais ghearra chuig saoráidí i lár ceantair agus comharsanachtaí, mar shampla scoileanna, siopadóireacht áise agus seirbhísí sóisialta.

Leagtar amach sna rannáin seo a leanas toradh an mheasúnaithe iompair do gach ceann de na sé chonaire ghathacha i MCBÁC, chomh maith leis an réasúnaíocht taobh thiar den réiteach iompair a roghnaíodh chun freastal ar an éileamh i ngach conair.

#### Fíor 4.1 Conairí Gathacha MCBÁC



## 4.2 Breithmheas ar Roghanna de réir Conaire

### 4.2.1 Conair A – Droichead Átha – Baile Brigín - Sord – Aerfort – Lár na Cathrach Thuaidh – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

Mar chuid den chonair eacnamaíochta ó Bhéal Feirste go Baile Átha Cliath, lena n-áirítear an tairseach náisiúnta ag Aerfort Bhaile Átha Cliath, beidh forbairt shuntasach agus fás gaolmhar ar an éileamh ar iompar i gceist amach anseo le Conair A, agus beidh leibhéal infheistíochta a léireoidh an ról sin de dhíth chuige sin.

Choimisiúnaigh an tÚdarás tuarascáil neamhspleách ar leithligh ar an gconair seo ag deireadh 2014, a raibh mar aidhm léi an réiteach fadtéarmach is fearr a aithint chun Lár Chathair Bhaile Átha Cliath, Aerfort Bhaile Átha Cliath agus Sord a nascadh le chéile. Rinneadh athbhreithniú sa staidéar seo ar réimse de roghanna, iarnród trom, iarnród éadrom agus Mearbhealach Bus, agus moladh Meitreo Thuaidh nua, scéim a leanann an t-ailíniú céanna leis an scéim Meitreo Thuaidh a moladh roimhe seo, ach a chorpáionn roinnt difríochtaí suntasacha, lena n-áirítear ardáin níos giorra (rud a cheadaíonn stáisiúin níos lú), rothstoc laghdaithe, níos lú stáisiún agus athruithe ar ailíniú ingearach. Bunaíodh an moladh sin ar an éileamh tuartha ar iompar, féidearthacht agus na buntáistí a d'fhéadfadh teacht as. Tabharfaidh an scéim seo aghaidh ar an éileamh gathach i gcroílár na conaire.

D'fhonn freastal ar an bhfás sna ceantair thoir de Chonair A, moltar toilleadhna Líne Iarnróid Thuaidh a mhéadú<sup>2</sup>. Ní chuirfeadh malairt scéimeanna, mar shampla bus feabhsaithe, toilleadh leordhóthanach ar fáil agus b'fhearr leas a bhaint as na sócmhainní iompair atá ann cheana féin ar aon nós. Bainfear sin amach trí, inter alia, an líne iarnróid idir Mullach Íde agus Droichead Átha a leictiú mar chuid den Chlár Leathnaithe DART, agus trí sheirbhísí DART ardmhíniúchta a chur ar fáil ar an líne seo, ag dul chomh fada le Droichead Átha.

Mar sin, cuirfear dhá líne iarnróid ard-toillidh ar fáil do Chonair A le freastal ar an gcuid is mó dá héileamh gathach. Sula dtógfar an Meitreo Thuaidh nua, beidh sé riachtanach leibhéal níos airde cumais iompair poiblí a sholáthar ná an soláthar atá ann faoi láthair, thar an conaire a nascann Sord agus an tAerfort le lár na cathrach. Beidh sé seo i bhfoirm soláthar seirbhís BRT nó seirbhís de chineál BRT, nó uasghrádú de chineál QBC traidisiúnta thar an bhealaigh nó páirteanna den bhealach. Bheadh an socrú deiridh dearth le bheith comhlántach don Tionscadal Meitreo Thuaidh nua. Cuirfear an dara líne Mearbhealach Bus ar fáil ar Bhóthar Mhullach Íde go dtí Cluain Ghrífin mar mhodh chun an chonair bus atá ann anois a uasghrádú chun freastal a dhéanamh ar an éileamh breise nach ndéanann an DART freastal éasca orthu ag áiteanna mar Dhomhnach Cearna, Ard Aidhin, An Chúlóg agus Darndál.

Maidir le bóithre, beartaítear bóthar dáileacháin a fhorbairt ar an taobh thiar de Shord, chomh maith le bóthar dáileacháin thart ar Dhomhnach Bat. Foinse mhór moille é crosbhealach Bhóthar Mhullach Íde leis an R139 thoir-thiar ag Baile Ghrífin / Halla an Chláir ar an dá bhealach. Tá sé beartaithe tograí bóthair a chur i bhfeidhm chun aghaidh a thabhairt ar na heasnamh seo. Cuirfear scéimeanna bóithre agus uasghráduithe bóithre eile i bhfeidhm freisin, ag teacht leis na príonsabail d'fhorbairt bóithre a leagtar amach i gCaibidil 5.

### 4.2.2 Conair B – An Uaimh – Dún Búinne – Baile Bhlainséir – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

Áirítear ar an gConair M/N3 lonnaithe Bhaile Bhlainséir, an bruachbhaile leis an daonra is mó i mBaile Átha Cliath agus suíomh na gcriosanna fostaíochta straitéiseacha ag Baile Cúlann, Baile Dama agus lár an bhaile.

2 Faoi réir chomhlíonadh Threoracha an AE maidir le Gnáthóga agus Éin.

Is í an Uaimh príomhbhaile Chontae na Mí agus chomh maith le seirbhísí thábhachtacha a sholáthar laistigh den Mhí tá go leor comaitéirí ann a thaisteálann go chathair Bhaile Átha Cliath ar bhonn laethúil.

Moladh an líne iarnróid chomaitéireachta a shíneadh go dtí An Uaimh roimhe seo agus rinneadh measúnú ar an moladh agus an chonair seo á scrúdú. Bunaithe ar an daonra agus ar na réamhaisnéisí fostaíochta, níl éileamh taistil leordhóthanach ann idir An Uaimh, Dún Seachlainn agus stáisiún éagsúla go dtí lár na cathrach le bheith mar údar le nasc iarnróid ard-toillidh a fhorbairt. Ina áit sin, moltar seirbhís bus níos fearr a chur ar fáil ar feadh an M/N3 a bheidh dóthanach chun freastal ar an éileamh a bheidh air amach anseo go dtí 2035 i gcomhar le mol bus a fhorbairt san Uaimh. Feabhsófar seirbhísí bus ar an N2 freisin agus cuirfear conair bus lárnach ar fáil chuig Baile an Tíralaigh via Baile Cúlann ón N2 ag Fionnghlas.

I dtéarmaí seirbhísí iarnróid chathrach, is iomaí buntáiste a bhainfeadh le níos mó úsáide a bhaint as Líne Mhaigh Nuad atá ann cheana féin, go háirithe i gcomhthéacs forbairt a dhéanamh ag áiteanna mar Pháirc Hans agus Baile Pheiléid. Mar sin, beartaítear an DART a shíneadh go dtí Maigh Nuad tríd an líne seo a leictriú agus trí na crosairí comhréidhe a bhaint amach. Ina theannta sin, beartaítear freisin an Luas Tras-Chathrach a shíneadh níos faide ó thuaidh, chun freastal ar cheantar Fhionnghlaise agus suíomh Páirceáil agus Taisteal straitéiseach a chur ag achomhal ag an N2/M50.

Cé go gcuirfidh an DART borradh mór faoi iompar sa chonair seo, beidh soláthar taistil níos fearr de dhíth ó cheantair ar dhromlach an N3 isteach go lár na cathrach chomh maith, lena n-áirítear formhór dhaonra Bhaile Bhlainséir. Dá bharr sin, beartaítear Mearbhealach Bus a chruthú ar an N3 agus Bhóthar na hUaimhe go díreach isteach chuig deisceart lár na cathrach. Forbrófar conair bus lárnach trí Fhionnghlas ar feadh an N2 freisin, chun seirbhísí bus ard-mhinicíochta a éascú.

Chun freastal a dhéanamh ar ardú ar thrácht feithiclí ar Chonair B, méadófar toilleadh an N3, idir Mullach Eadrad agus an M50 trí níos mó lánáil agus uasghráduithe ar achomhail. Ar feadh an N2, beartaítear seachbhóthar a thógáil timpeall ar Bhaile Shláine chun cur leis an tsábháilteacht i lár an bhaile trí dheireadh a chur leis an trácht tríd, go háirithe feithiclí earraí troma, chomh maith le hachair aistir ar feadh na conaire a fheabhsú. Cuirfear scéimeanna agus uasghráduithe bóithre eile i bhfeidhm freisin, ag teacht leis na prionsabail d'fhorbairt bóithre a leagtar amach i gCaibidil 5.

### 4.2.3 Conair C – Maigh Nuad – Léim an Bhradáin – Leamhcán – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

Tá dhá cheann den dá cheantar forbartha cónaithí agus tráchtála is tábhachtaí a bheidh ann amach anseo i gConair an N4; is iad sin Cluain Buirfosa agus Baile Adaim. Tá an dá cheantar lonnaithe ar líne iarnróid Chill Dara. Tá mórfhostóirí lonnaithe sa chonair seo freisin i Léim an Bhradáin agus i gCill Droichid.

Scrúdaíodh roinnt roghanna chun aghaidh a thabhairt ar an éileamh ar thaisteal anseo. Beidh tionchar ag síneadh an ghréasáin DART go Maigh Nuad ar an gcuid thuaidh den chonair ina bhfuil Maigh Nuad féin, chomh maith le Léim an Bhradáin. Rud a bhaineann leis sin, leathnófar an DART chomh fada le Collchoil ar líne Chill Dara, ag freastal ar Leamhcán theas agus ar na ceantair fhorbartha nua thuasluaite. Éileofar rianta nua idir Heuston agus Gort na Silíní mar gheall air sin, agus beidh sin mar chuid den infheistíocht sa Chlár Leathnaithe DART.

I dtéarmaí bonneagair nua, mar thoradh ar an ngá atá le freastal ar Leamhcán thuaidh agus láir, chomh maith le ceantair mar Bhaile Formaid, rinneadh moladh maidir le líne Luas nua ag nascadh le Lár Bhaile Átha Cliath. Bhí an t-éileamh ar feadh na líne sin ró-ard le freastal air ag réiteach Mhearbhealach Bus agus, mar sin, caithfear iarnród éadrom a fhorbairt.



Cuirfear 2 chonair bus lárnacha leis na 3 chonair iarnróid sin. Freastalóidh an chéad cheann, ar feadh bhealach an N4, ar an éileamh gar do Shráidbhaile Leamhcáin agus ó Bhaile Phámar. Tá an dara ceann, laistigh de Bhaile Formaid, beartaithe chun freastal ar aon éileamh sonrach nach ndéanfaidh an líne Luas nua freastal air, agus beidh mar aidhm leis nasc a chruthú idir pointí imeachta agus cinn scríbe nach ndéanann an líne iarnróid seasta freastal orthu.

Tá sé beartaithe cur le gluaiseacht ar an gcuarbhóthar tríd an gconair seo, lasmuigh den M50, agus nasc a dhéanamh leis an ngréasán bóithre i gConairí B agus D, rud a chuirfidh feabhas freisin le naisc le bealaí náisiúnta an N7, an N4 agus an N3. Cuirfear scéimeanna agus uasghráduithe bóithre eile i bhfeidhm freisin, ag teacht leis na prionsabail d'fhorbairt bóithre a leagtar amach i gCaibidil 5.

#### 4.2.4 Conair D – An Droichead Nua – An Nás – Cluain Dolcáin – Tamhlacht Thuaidh – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

Tá an chonair seo bunaithe timpeall ar bhóthar náisiúnta an N/M7. Is é seo an bealach gathach is gnóthaí isteach go Baile Átha Cliath agus amach as agus nascann sé an phríomhchathair le cathracha réigiúnacha Luimnigh, Chorcaí agus Phort Láirge. Tá sé mar chuid den dromlach eacnamaíochta a ritheann ó Bhéal Feirste go Corcaigh, via Baile Átha Cliath, agus déanann sé nasc idir na lonnaíochtaí is mó ar an oileán.

Bainfaidh an chonair seo tairbhe as na feabhsúcháin ar líne iarnród Chill Dara a leagtar amach thuas, cé go bhfuil an líne í féin lasmuigh den chonair. Níor measadh indéanta iad na roghanna chun líne Luas nó Mearbhealach Bus a shíneadh isteach go Cluain Dolcáin theas chun cur leis an DART agus leis an Luas atá ann cheana féin. Seachas sin, chun freastal ar an gcuid is mó den fhás ar thurais ghathacha laistigh den Cheantar Cathrach, soláthrófar dhá chonair bus ghathacha lárnacha ar feadh an N7/ Cluain Dolcáin agus ar feadh Bhóthar na nGlaschnoc agus Bhóthar Chromghlinne. Cuirfidh sin feabhas ar thoilleadh, luas agus iontaofacht na mbusanna a úsáideann an chonair seo.

Cuirfear leis na bealaí sin trí toilleadh/toilleadh Líne Dhearg Luas a fheabhsú trí rothstoc breise a sholáthar, agus tá Mearbhealach Bus le cur ar fáil do lár bhaile Tamhlachta cé gur i gConair E is mó a bheidh tairbhe an bhealaigh sin le brath.

Ina theannta sin, tá sé beartaithe an M7 a leathnú go trí lán i ngach treo idir An Nás (Acomhal 9) agus an crosbhealach leis an M9 ag Acomhal 11, chomh maith le leasuithe ar Acomhal 10 (An Nás Theas / Newhall) agus acomhal nua a shuiteáil ag Baile Osbeirn ag nascadh le seachbhóthar Na Sollán. Tá sé beartaithe freisin an N7 a athchumrú ón M50 go dtí An Nás. Cuirfear scéimeanna agus uasghráduithe bóithre eile i bhfeidhm freisin, ag teacht leis na prionsabail d'fhorbairt bóithre a leagtar amach i gCaibidil 5.

#### 4.2.5 Conair E: Socruithe N81 – Tamhlacht Theas – Ráth Fearnáin – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

Tá Conair E comhdhéanta d'fhorbairt chónaithe bhruachbhailte go príomha agus ní dhéantar é a shainmhíniú ar bhonn príomhbhealach iompair, bóthar ná seirbhís iompair phoiblí. Cruthaíonn sé dúshlán i ndáil leis sin mar go bhfuil sé níos deacra freastal air le hiompar poiblí ard-toillidha, ná mar atá ar chonairí eile, a dhéantar a shainmhíniú le bóithre il-lána agus/nó débhealaí, agus a bhfuil línte iarnróid iontu nó beartaithe a chur iontu.

Toisc go bhfuiltear ag súil le fás teoranta i dturais ghathacha ar feadh Chonair E lasmuigh den Cheantar Cathrach, níl sé beartaithe feabhsúcháin bonneagair shuntasacha a chur i bhfeidhm maidir le hiompar poiblí. Méadófar an toilleadh bus le freastal ar an éileamh ar an N81.

Maidir leis na codanna Cathrach den chonair seo, tá feidhmíocht lag ag Mórlána Bus Ráth Fearnáin i gcomparáid le cinn eile agus ní mór é a fheabhsú. Mar sin, scrúdaíodh roinnt roghanna, iarnród Éadrom ina measc. Mar gheall ar na srianta ar úsáid talún sa chonair, áfach, agus mar gheall ar an mbrú ar an ngréasán bóithre reatha, níor measadh líne Luas a bheith indéanta. Ina áit sin, is éard atá sa réiteach atá ag teacht chun cinn ná Mearbhealach Bus go Tamhlacht via Ráth Fearnáin agus Tír an Iúir. Beidh mar thoradh air sin méadú suntasach ar thoilleadh agus iontaofacht i gcomparáid le seirbhísí iompar poiblí reatha agus bainfidh sé cothromaíocht amach idir riachtanais iompar poiblí agus riachtanais an chairr phríobháidigh. Cuirfear leis an Mearbhealach Bus ag conair bus gathach lárnach idir Ráth Fearnáin, Ráth Maonais agus Lár na Cathrach.

Tógfar dhá bhóthar nua laistigh den chonair seo, nascbhóthar Thamhlacht Theas ó Bhóthar na Seanchúirte go Bóthar Choill Tobair, agus droichead iompar poiblí thar an Dothra soir ó Thamhlacht ó Bhóthar Theach na Giúise go dtí an N81. Cuirfear scéimeanna agus uasghráduithe bóithre eile i bhfeidhm freisin, ag teacht leis na prionsabail d'fhorbairt bóithre a leagtar amach i gCaibidil 5.

#### 4.2.6 Conair F: An tInbhear Mór – Cill Mhantáin – Na Clocha Liatha – Bré – Coill na Silíní – Dun droma – Dún Laghaoire – go Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

Téann Conair F ó na ceantair ghnó thoir theas go Cill Mhantáin, bunaithe timpeall ar bhealach an N/M11 agus ag cuimsiú an DART agus Líne Ghlas an Luas. Tá Crios Forbartha Straitéisí Choill na Silíní sa chonair seo freisin.

Le linn ullmhúchán na Straitéise, d'ullmhaigh an tÚdarás tuairisc ar an gconair Thoir Theas. An phríomh-aidhm a bhí leis an staidéar seo ná roghanna iompar poiblí a aithint a d'fhéadfadh an fás ar an éileamh ar iompar go dtí 2035 a chomhlíonadh, idir an Ceantar Staidéar Thoir Theas agus Lár Chathair Bhaile Átha Cliath. Scrúdaíodh roinnt roghanna le freastal ar fhás iompair. Áiríodh air sin an líne Ghlas a uasghrádú go dtí caighdeán Meitreo an bealach ar fad go dtí pointe i mBré. I measc na roghanna eile, dírfodh ar an DART agus ar mheascán de Mhearbhealach Bus agus tosaíocht bus chun freastal ar fhás, lena n-áirítear gréasán Mhearbhealaí Bus ag nascadh leis an Meitreo uasghrádaithe ag Gleann Bhríde nó Áth an Ghainimh.

Mar gheall gur gá freastal ar an bhfás ionchais ar an éileamh idir codanna ar feadh Conair F, agus ó na codanna sin go dtí lár na cathrach, moltar roinnt scéimeanna. Cuirfear leis an toilleadh ar an líne iarnróid Thoir Theas<sup>3</sup> trí fheabhsúcháin ar an líne iarnróid reatha, ag corprú chomharthaíocht lár cathrach agus rothstoc breise. Cumasóidh DART Faoi Thalamh méaduithe ar an toilleadh ar feadh na conaire seo freisin. Éascófar seirbhísí idirchathrach, réigiúnacha agus DART níos tapúla agus níos minice a sholáthar ar an líne seo.

Cé go ndíreoidh na scéimeanna sin ar na ceantair chósta, beidh iompar poiblí ardtoillidh de dhíth ar na codanna thiar den chonair, lena n-áirítear Coill na Silíní agus ceantair fhorbartha féideartha eile. Tá sé beartaithe, mar sin, Líne Ghlas an Luas a uasghrádú go dtí caighdeán Meitreo ó lár na cathrach, áit a nascaídh sí leis an Meitreo thuaidh nua, chomh fada leis an gceann scríbe ag Gleann Bhríde. Tá sé beartaithe líne Luas nua a thógáil ón bpointe seo go Bré. Soláthróidh sin ais iarnróid intíre thuaidh-theas nua ó Shord go Bré. Cuirfear leis na seirbhísí sin tríd an Mearbhealach Bus beartaithe ar an N11 ó COBÁC go Baile Bhlainséir, chomh maith leis na conairí bus gathacha lárnacha ar an N11, ar an taobh ó dheas de COBÁC, agus ar Bhóthar na Carraige.

Chun soláthar a dhéanamh d'fhás ar an éileamh ar thuais i bhfeithiclí agus chun sábháilteacht ar bhóithre a fheabhsú, déanfar uasghrádú ar an N11 agus ar an M50 idir Baile an Chinnéidigh agus Áth an Ghainimh

3 Faoi réir comhlíonadh le Treoracha an AE maidir le Gnáthóga agus Éin.

(lena n-áirítear acomhal an M11/M50). Chomh maith leis sin, feabhsófar timpeallán Bhaile Uí Lachnáin agus forbrófar gréasán bóthair dáileacháin chun freastal a dhéanamh ar thailte forbartha ag Cill Tiarnáin / Gleann na Muc. Cuirfear scéimeanna agus uasghráduithe bóithre eile i bhfeidhm freisin, ag teacht leis na prionsabail d'fhorbairt bóithre a leagtar amach i gCaibidil 5

## 4.3 Breithmheas ar Roghanna de réir Gluaiseachta Áitiúla

Mar a leagtar amach i gCaibidil 3, bhris an tÚdarás MBÁC síos i dtuilleadh codanna agus lonnaíochtaí. Tá an chatagóir dheiridh sin an-áisiúil chun breithmheas a dhéanamh ar roghanna maidir le gluaiseacht áitiúil. Baineann lonnaíochtaí le bailte agus bruachbhailte – ceantair a dhíríonn ar sheirbhísí áitiúla agus ionaid tráchtála. Is riachtanas lárnach den Straitéis a chinntiú go mbeidh creat ar bun chun an rochtain ar sheirbhísí mar sin ag an leibhéal áitiúil a uasmhéadú.

Áirítear ar na roghanna chun gluaiseacht a éascú ag an leibhéal seo feabhsúcháin ar thuilleadh na mbóithre áitiúla; tuilleadh leibhéal páirceála ag áiteanna mar shiopaí agus scoileanna; soláthar níos fearr don rothaíocht; feabhsúcháin ar chosáin agus trasnuithe coisithe; agus iompar poiblí áitiúil.

D'fhonn an rochtain ag an méid is mó daoine is féidir a uasmhéadú ag an leibhéal áitiúil, beartaítear faoin Straitéis feabhsúcháin suntasacha ar an ngréasán siúil agus rothaíochta laistigh de lonnaíochtaí. Mar chuid d'obair leanúnach an Údaráis le húdaráis áitiúla sa réigiún, aithneofar príomh-naisc agus tabharfar tosaíocht do cheangal a dhéanamh idir pobail chónaithe agus a gcuid seirbhísí áitiúla agus iompar poiblí straitéiseach, de réir mar is gá. Áireofar air sin Plean Ghréasán Rothaíochta MBÁCliath a chur i bhfeidhm, feabhsúcháin ar thrasnuithe coisithe agus cosáin agus páirceáil rothar ag cinn scríbe a sholáthar. In 2015, d'fhoilsigh an tÚdarás treoir deachleachtais do thréscailteacht a sholáthar i limistéir uirbeacha atá ann cheana, leis an aidhm dúnadh nascanna rothaíochta agus coisithe a chosc agus cruthú nascanna nua, mar mheán chun scaoilteadh a sháru agus na modhanna seo a chur chun cinn do thurais áitiúla, agus rochtain ar sheirbhísí iompair poiblí a fheabhsú.

Tá roghanna iompar poiblí áitiúil de dhíth freisin chun lonnaíochtaí a nascadh leis an ngréasán iompair chomhtháite atá beartaithe. Cinnteoidh an córas iompar poiblí comhtháite nua seo go mbeidh rochtain ag na lonnaíochtaí ar gach cuid eile den réigiún, trí sheirbhísí díreacha nó trí athrú. I gCathair Bhaile Átha Cliath, déanfar sin tríd an ngréasán iompair ginearálta atá beartaithe, ach sa chúlchríoch, tabharfar an fhéidearthacht do sheirbhísí baile áitiúla chun cinn mar chuid de chur i bhfeidhm na Straitéise seo.

Cuid lárnach d'fheabhas a chur ar inrochtaineacht idir lonnaíochtaí é an gréasán feithiclí a bhainistiú agus a úsáid. Is fadhb mhór i MBÁC anois é plódú tráchtála áitiúil, go háirithe maidir le taisteal scoile, comaitéireacht ghinearálta, agus thart ar ionaid mhiondíola áitiúla. Beidh an carr ina mhodh taistil tábhachtach i gcónaí, go háirithe do thurais nach n-oireann do mhodhanna eile, mar shampla siopadóireacht théagartha agus taisteal taobh amuigh de na 'gnáthuaireanta'. D'fhonn na turais sin a éascú, tá sé riachtanach plódú áitiúil a laghdú trí mhodhanna eile taistil a mholadh le haghaidh turais roghnacha a dhéanamh. Mar sin, tá sé beartaithe díriú ar an mbonneagar riachtanach agus seirbhísí riachtanacha a sholáthar chun tuilleadh gluaiseachta áitiúla ag modhanna taistil inbhuanaithe a éascú.

## 4.4 Measúnú Roghanna Malartacha MST

Rinneadh Measúnacht Straitéiseach Timpeallachta (MST) ar an straitéis agus tá Tuarascáil Timpeallachta ag gabháil leis. Ag teacht leis an reachtaíocht a rialaíonn MST, tá roinnt straitéisí eile ceaptha agus measúnú déanta orthu, agus aird ar chuspóirí agus scóp geografach na straitéise. Mar gheall ar an dlúthbhaint idir iompar agus úsáid talún, measadh gur ghá machnamh a dhéanamh ar an mbaint atá eatarthu agus roghanna eile á gceapadh. Mar sin, cé go mbreithnítear na tionchair éagsúla ar na patrúin úsáide talún a eascraíonn as an éagsúlacht sa bhonneagar iompair bheartaithe, léiríonn gach rogha eile prionsabail iomlána na dTreoirínte Pleanála Réigiúnacha. Mar seo a leanas na roghanna eile sin, a ndéantar scrúdú níos mionsonraithe orthu sa Tuarascáil Timpeallachta:

### 4.4.1 Rogha eile 1 – Soláthar Ordúil Iompair

Faoin rogha eile seo, cuirtear gach gné den straitéis iompair i bhfeidhm ag teacht le forbairt ar úsáid talún de réir an bheartais reatha agus na bpleananna reatha atá ar bun ar fud an réigiúin. Bíonn feidhm leis na prionsabail úsáide talún agus comhtháthú iompair agus déantar na scéimeanna a thacaíonn le forbairt inbhuanaithe a chur ar bun agus a chur i bhfeidhm go tráthúil.

### 4.4.2 Rogha eile 2 – Soláthar Neamhchothrom Iompair

Cuirtear an chuid is mó de mhórghnéithe agus mórchuspóirí na Straitéise Iompair i bhfeidhm le roinnt moilleanna nó easnaimh shuntasacha rud a dhíríonn an fhorbairt is mó sa chúlchríoch in aice an M50 agus sa stráice cósta chun buntáiste a bhaint as na sócmhainní iompair atá ann cheana féin, lena n-áirítear an gréasán bóithre náisiúnta. Samhlaítear leis seo go mbeadh plódú suntasach agus moilleanna ag pointí tábhachtacha laistigh den M50 – ag príomh-acomhail, go háirithe ar feadh an M50, chomh maith le róphlódú ar phríomh-bhealaí iompar poiblí.

D'fhéadfadh sé go n-éileodh sin modh eile chun éileamh a bhainistiú le gnéithe den Straitéis a chur siar, a cheangal le gnéithe eile, nó a chur i bhfeidhm ar shlí eile. D'fhéadfadh an cás eile seo athrú a chur ar thosaíochtaí, seicheamh nó comhdhéanamh na Straitéise.

### 4.4.3 Rogha eile 3 – Soláthar Iompair Bunaithe ar Fhorbairt

Mar gheall ar an moill nó ar an teip maidir le córas d'ardtoillidh, amhail Meitreo agus DART, a chur i bhfeidhm, is lú an comhdhlúthú forbartha atá ann ná mar a bhí i Rogha 1 nó Rogha 2. Tabharfar tús áite, mar sin de, do na ceantair fhorbartha bruachbhailte amuigh, agus dá bhrí sin is sa mhór-chúlchríoch a tharlódh cuid mhór den fhorbairt.

Mar sin, is in oirthear Laighean taobh amuigh de Bhaile Átha Cliath is mó a bhfuil leibhéil forbartha eacnamaíochta agus déimeagrafacha lonnaithe i gcásanna nuair a rinneadh moill nó a briseadh isteach ar ghnéithe criticiúla iompair bhonneagair ardtoillidh. Tá ardleibhéil choimhlinte ann idir pleanáil úsáide talún agus na hearnála forbarthe réadmhaoine athéiríoch.

Sa rogha beartais seo d'fhéadfadh 'aisiméadrachtaí' a fheiceáil lena n-áirítear tionscadail agus seirbhísí a 'chnuasach' i gceantair bunaithe ar fhorbairt, nuair a bhíonn easpa tionscadal i gceantair eile ina bhfuil riachtanais ar cóimhéid iontu, ach nach bhfuil an leibhéal céanna tionchair acu.



# 05

## An Gréasán Iompair 2035



## 5. An Gréasán Iompair 2035

### 5.1 Réamhrá

Sa chaibidil seo tá breac-chuntas ar an mbonneagar straitéiseach iompair atá á bheartú le linn don Straitéis a bheith beo. Is de thoradh na hanailíse a rinneadh i gCaibidil 3 ar na saincheistanna, ar na patrúin agus ar na treochoaí, agus de thoradh na staidéar éagsúil tacaíochta agus measúnaithe dá dtagraítear i gCaibidil 4, a leagtar na moltaí amach sa chaibidil seo.

Cuirtear tograí bonneagair na Straitéise i láthair trí mhodhanna iompair mar seo a leanas::

- › Bonneagar Iarnróid Throim;
- › Bonneagar Iarnróid Éadroim;
- › Bonneagar Bus;
- › Bonneagar rothaíochta;
- › Siúl; agus
- › Gréasán bóithre;

Téann míreanna breise i ngleic le gluaiseacht lasta, spásanna páirceála a sholáthar, áiseanna páirceála agus taistil a sholáthar agus éilimh ar iompar a bhainistiú.

### 5.2 Infrastruchtúir Iarnróid Troim

Mar chuid den Straitéis seo, tá sé beartaithe:

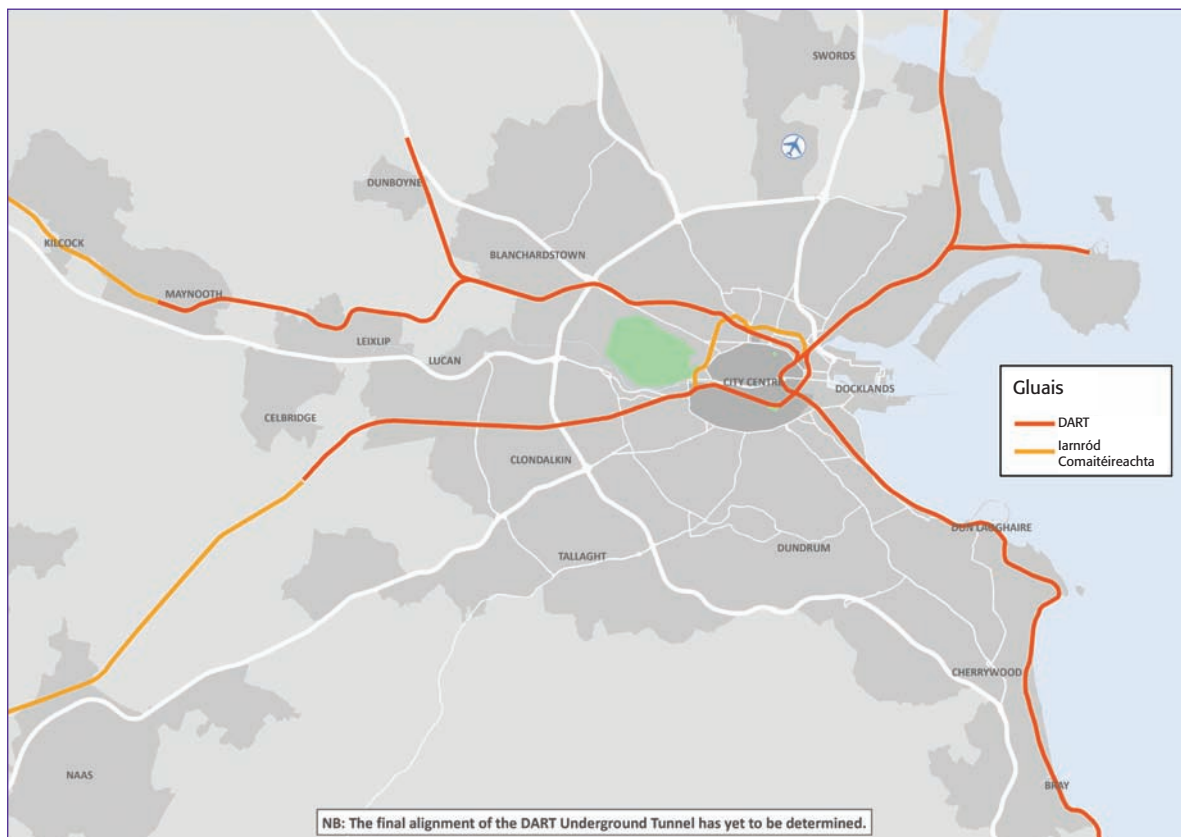
- › Tollán Pháirc an Fhionnuisce, a nascfaidh Líne Chill Dara/Chorcaí le lár na cathrach, a athoscailt do sheirbhísí paisinéirí;
- › Clár Athchomharthaíochta Lár Cathrach, a sholáthróidh conairí breise traenach tríd an roinn lár cathrach den ghréasán iarnróid, a thabhairt chun críche;
- › An clár um Leathnú DART, a sholáthróidh seirbhísí DART chomh fada ó thuaidh le Droichead Átha a chur i bhfeidhm; go Collchoill ar Líne Chill Dara (ina n-áirítear nasc tolláin ó Líne Chill Dara le nascadh leis an Líne Thuaidh/Oirdheiscirt); go Maigh Nuad san Iarthar agus go dtí Ollpháirc M3;
- › Ionad Rialaithe Traenach úr a fhorbairt le hoibriú an ghréasáin iarnróid a bhainistiú;
- › Stáisiúin bhreise traenach a thógáil i limistéir i mbéal forbartha ina bhfuil éileamh leordhóthanach;
- › Clár chun stáisiúin a uasghrádú agus a fheabhsú a chur i bhfeidhm; agus

- Leibhéal iomchuí fhlít traenach a chinntiú, de chaighdeán iomchuí, leis an ngréasán iarnróid a oibriú.

Cruthóidh na feabhsuithe seo gréasán Limistéir Chathrach iomlán DART do Bhaile Átha Cliath ina bhfuil na línte uile nasctha agus ceangailte. Cuirfidh an gréasán comhtháite traenacha seo croí-chóras ardluais idirthurais ar fáil don réigiún, agus soláthróidh sé méadú fíorshuntasach don líon buaicuaire ar gach líne ó Dhroichead Átha, Maigh Nuad, Collchoill agus Na Clocha Liatha.

Tá an Gréasán Iarnróid Throim 2035 ar taispeáint ar na léarscáileanna thíos, agus déanann an chéad cheann fócas ar an Limistéar Cathrach, agus an dara ceann ar an réigiún ina iomláine:

### Fíor 5.1 – Gréasán Iarnróid Throim an Limistéir Chathrach 2035





## Fíor 5.2 – Gréasán Iarnróid Throim Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath 2035





Leagtar amach mionsonraí faoi na tograí aonair sna rannáin seo a leanas.

### 5.2.1 Nasc Thollán Pháirc an Fhionnuisce

Is togra é Nasc Thollán Pháirc an Fhionnuisce an ceangal iarnróid, atá ann cheana, agus a nascann Stáisiún Heuston agus Uí Chonghaile, a thabhairt ar ais chun úsáid paisinéirí. Ritheann an nascóir seo ó ghabhal Dhroichead na hInse, atá díreach siar ó Stáisiún Heuston, go stáisiún Uí Chonghaile agus an Port Thuaidh, trí Thollán Pháirc an Fhionnuisce, tollán atá 692 méadair ar fad agus a tógadh sa bhliain 1877, agus nascann sé le Líne Mhaigh Nuad ag gabhal Ghlas Naíon.

Cuirfidh críochnú an tionscadal Athchomharthaíochta Lár Chathrach, conairí traenach breise trí Stáisiún Uí Chonghaile. Le linn na tréimhse roimh thógáil Tionscadal DART Faoi Thalamh, tá sé beartaithe roinnt de na conairí traenach breise seo a úsáid chun úsáid Thollán Pháirc an Fhionnuisce a éascú le haghaidh seirbhísí a réachtáil trí Líne Chill Dara go Stáisiún Uí Chonghaile, agus ar aghaidh tríd chuig Duga na Canálach Móire.

### 5.2.2 Clár Leathnaithe DART

Déanfaidh an Clár Leathnaithe DART, atá ina thionscadal bunúsach na Straitéise, an córas DART a leathnú, agus mear-sheirbhísí leictirthe ardmhinicíochta a sholáthar go Droichead Átha ar an Líne Thuaidh, go Collchoill ar Líne Chill Dara, go Maigh Nuad ar Líne Mhaigh Nuad/Shligigh, agus leanfar le soláthar sheirbhísí DART ar an Líne Oirdheiscirt chomh fada í dheas leis na Clocha Liatha.

Sa Chlár Leathnaithe DART, freisin, corpraítear Tionscadal DART faoi Thalamh, ar nasc iarnróid faoi thalamh é a thugann gur féidir le seirbhísí DART oibriú tríd an Tollán ar Líne Chill Dara, agus a chuireann ar chumas paisinéirí seirbhísí DART a aimsiú ar na trí líne eile.

### 5.2.3 Athchomharthaíocht Lár Chathrach

Is é ceann de na srianta sonracha atá ann cheana féin ar an ngréasán iarnróid, an teorannú ar chonairí iarnróid tríd an roinn Lár Chathrach, idir stáisiún Uí Chonghaile agus Duga na Canálach Móire. Déanfaidh an tionscadal Athchomharthaíochta Lár Chathrach feabhsú suntasach toillidh tríd an roinn seo a sholáthar, trí uasghrádú áiseanna comharthaíochta agus cas-ar-gcúl chun freastal ar thart ar 50% níos mó conairí iarnróid in aghaidh na huaire, i gceachtar treo, sa limistéar ríthábhachtach lár cathrach. Is eochair-thionscadal é atá dírithe ar an tranglam mór atá ann i lár na cathrach a dhíghlasáil, a fhágfaidh gur féidir minicíocht níos airde maidir le seirbhísí iarnróid a sholáthar, lena n-áirítear seirbhísí a éascú chun taisteal go lár na cathrach trí Nasc Thollán Pháirc an Fhionnuisce.

### 5.2.4 Ionad Rialaithe Traenach

Déantar cuid mhór den ghréasán iarnróid in Éirinn a rialú agus a bhainistiú ó ionad ‘Lár-rialú Tráchtá’ atá lonnaithe ag Stáisiún Uí Chonghaile i mBaile Átha Cliath.

Tá an t-ionad Lár-rialú Tráchtá atá ann cheana féin ag druidim ar theorainn a chumais agus córais agus trealamh ag druidim ar dheireadh a ré úsáide. Mar gheall ar an tábhacht a bhaineann le sábháilteacht an ghréasáin iarnróid, tá sé i gceist lárionad rialaithe athsholáthair a fhorbairt chun freastal ar riachtanais rialaithe iarnróid láithreach agus an ghréasán iarnróid sa todhchaí. Tá sé beartaithe uasghrádú a dhéanamh ar an áis atá ann cheana féin, nó saoráid úr a sholáthar i suíomh eile.

Mar aon le hionad rialaithe a fhorbairt, déanfar machnamh ar chur ar chumas na hionaid eile rialaithe a bhaineann le hiompar a chomhshuíomh san fhoirgneamh céanna, agus é mar chuspóir comhordú níos fearr a bhaint amach idir na modhanna iompair éagsúla.

### 5.2.5 Stáisiúin Bhreise Traenach

Thar thréimhse na Straitéise, cuirfear roinnt stáisiún breise leis an ngréasán in áiteanna atá i mbéal forbartha agus ina bhfuil leibhéal leordhóthanach tacaíochta stáisiún traenach á sholáthar. Socrófar suíomhanna beachta nuair is iomchuí, ach ar na suíomhanna ar dócha iad a bheith i gceist tá Baile Pheiléid ar Líne Mhaigh Nuad agus Sruthán na Coille ar an Líne Thoir Theas.

### 5.2.6 Stáisiúin a Uasghrádú agus a Fheabhsú

Bíonn tionchar ag cuma, cáilíocht, inrochtaineacht agus slándáil na stáisiún iarnróid go léir ar úsáid an ghréasáin iarnróid agus téann siad i bhfeidhm go suntasach ar shástacht paisinéirí le hiompar ar iarnród. Cé go ndearnadh cuid mhór le blianta beaga anuas chun stáisiúin úra a fhorbairt agus roinnt stáisiún atá ann cheana féin a athchóiriú, is gá níos mó fós a dhéanamh sa réimse seo.

Thar thréimhse na Straitéise, cuirfear clár leanúnach i bhfeidhm chun feabhsuithe iomchuí stáisiúin a dhéanamh, a d'fhéadfadh tacú chomh mór sin le cuma fhoriomlán agus tarraingteacht na seirbhíse iarnróid a fheabhsú. Mar chuid de na hoibreacha athchóirithe agus athnuachana leanúnacha seo, déanfar soláthar faisnéise do phaisinéirí a fheabhsú agus saoráidí paisinéirí-dírithe eile a fheabhsaíonn tarraingteacht agus áisiúlacht an chórais iarnróid san áireamh.

### 5.2.7 Flít Traenach

Le fás líon na bpaisinéirí iarnróid a bhfuiltear ag súil leo, agus córas iarnróid leictrithe méadaithe, beidh infheistíocht shuntasach de dhíth san fhlít traenach. Ina theannta sin, is ann do chuid mhór d'fhlít reatha DARTó na 1980í. Le linn thréimhse na Straitéise tá sé i gceist an chuid is mó den fhlít DART atá ann cheana féin a mhalartú agus/nó a athchóiriú, agus cabhlach breise a fháil mar is gá chun na seirbhísí a theastaíonn a chur ar fáil ar an ngréasán leathnaithe.

### 5.2.8 Infheistíochtaí Eile Iarnróids

Cé go leagann na tionscadail thuas amach na gníomhaíochtaí príomha maidir leis an ngréasán iarnróid, tabharfar faoi idirghabhálacha eile níos lú le linn thréimhse na Straitéise. Ina measc tá:

- Athnuachan, malartú, uasghrádú córais ticéadaithe;
- Ardáin i stáisiúin a athrú / a chur leo;
- Obair breise ar rianta le héifeachtúlacht seirbhíse a fheabhsú;
- Córais Sábháilteachta Iarnróid ; agus
- Córais Faisnéise do Phaisinéirí.

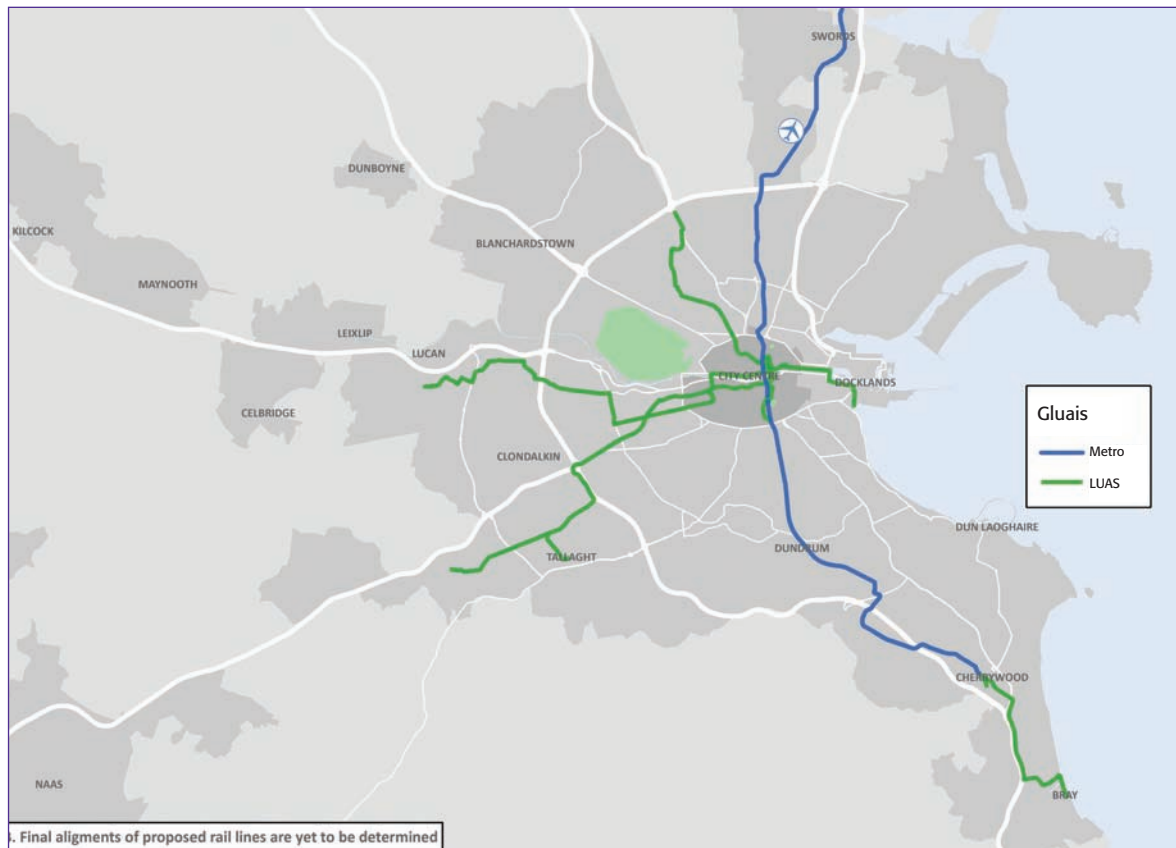
## 5.3 Bonneagar Iarnróid Éadroim

Tá sé beartaithe an gréasán iarnróid éadroim a fhorbairt tuilleadh sa MCBÁC trí na tionscadail seo a leanas a chur i bhfeidhm:

- Meitreo Thuaidh nua – Nasc iarnróid éadrom ó Fhaiche Stiabhna go Sord, a fhreastalaíonn ar Aerfort Bhaile Átha Cliath, ag feidhmiú i dtollán faoi thalamh i Lár Chathair Bhaile Áth Cliath, agus a sholáthraíonn seirbhís ardmhinicíochta, ardluais;
- Méadú Toillidh ar an Líne Ghlas – méaduithe toillidh do Líne Ghlas Luas idir Faiche Stiabhna agus Gleann Bhríde (roimh an Meitreo Theas) chun go bhféadfar tramanna d'fhaid agus de luas níos airde a chur i seirbhís ar an líne seo;
- Meitreo Theas - Uasghrádú Acmhainne ar an Líne Ghlas ó Fhaiche Stiabhna go Gleann Bhríde, chun conair lán iarnróid thuaidh-theas, ardluais, ardmhinicíocht tras-cathrach trí dhromlach lárnach an Limistéir Chathrach a chríochnú;
- Luas Tras-cathrach chun Faiche Stiabhna a cheangal le Droichead Broome a dhéanfaidh an Líne Dhearg a thrasnú ag Sráid na Mainistreach;
- Líne Ghlas Luas a shíneadh go Bré, chun an dara rogha a thabhairt don bhaile mór seo, agus ceangal a dhéanamh le lár na cathrach agus le cinn scríbe mhóra ar fud na conaire ag Coill na Silíní, Áth an Ghainimh agus Dún Droma;
- Síneadh Luas Tras-cathrach go Fionnghlas, ag baint úsáid as an Líne úr Tras-cathrach Luas chun nasc iarnróid éadroma a sholáthar do cheantar Fhionnghlaise;
- Luas go Leamhcán - nasc ardluais a sholáthar go lár limistéir chónaithe móra Leamhcáin taobh ó dheas de bhóthar náisiúnta an N4, a cheanglaíonn le lár na cathrach: agus
- Síneadh na Líne Deirge Luas go dtí an Poll Beag, a cheanglóidh Ceantar na nDugaí ó thuaidh leis an limistéar úr forbartha seo taobh ó dheas den Life.

Léirítear an Gréasán Iarnróid Éadrom 2035 sa léarscáil thíos:

### Fíor 5.3 – An Gréasán Iarnróid Éadrom Uirbeach



Leagtar amach mionsonraí faoi na tograí aonair sna rannáin seo a leanas.

#### 5.3.1 Meitreo Thuaidh nua – Meitreo ó Fhaiche Stiabhna go Sord

Is ionann Meitreo Thuaidh nua agus leagan modhnaithe de bhuntogra Mheitreo Thuaidh a bheartaíonn seirbhís den chineál céanna a sholáthar ag costais atá laghdaithe go suntasach.

Soláthróidh an líne mheitreo úr seo nasc iompar poiblí ar ardluas, ardtoillidh, ardmhnicíocht ó lár na cathrach go hAerfort Bhaile Átha Cliath agus go Sord. Déanfaidh Meitreo Thuaidh nua freastal ar líon mór ceann scríbe suntasach, lena n-áirítear Baile Munna, Ollscoil Chathair Bhaile Átha Cliath agus Ospidéal an Mater, agus déanfaidh sé idirmhalartú le seirbhísí iarnróid agus le busanna eile ag Droim Conrach, Sráid Uí Chonaill agus Faiche Stiabhna.

#### 5.3.2 Méadú Toillidh Líne Ghlas Luais

Chonacthas fás suntasach ar an Líne Luas ó Fhaiche Stiabhna go Gleann Bhríde le blianta beaga anuas. Chun freastal ar leanúint den fhás sin roimh Mheitreo Theas, caithfear toilleadh na Líne Glaise a mhéadú trí aistriú go tramanna dar fad 50 +méadar. Chun freastal ar na tramanna méadaithe seo, caithfear ardáin ó Stigh Lorgan go Faiche Stiabhna a fhadú agus cabhlach tramanna úra a aimsiú, mar aon le huasghrádú chórais cumhachta agus modhnuithe ar shaoráidí iosta.



### 5.3.3 Meitreo Theas – Uasghrádú Toillidh na Líne Glaise

Cé go méadóidh tionscadal Uasghrádaithe Toilleadh na Líne Glaise Luas an líon áiteanna do phaisinéirí, beidh ardú suntasach eile ag teastáil chun freastal ar an úsáid de réir réamh-mheastachán fadtéarmach. Beidh gá an líne a uasghrádú go caighdeán meitreo tríd an Meitreo Thuaidh nua ó dheas a leathnú, trí thollán, le ceangal leis an líne Ghlas i gceantar Raghallaigh. Cuirfidh seo ar chumas thraenacha Meitreo taisteal díreach ó Shord go Gleann Bhríde.

Cinntoidh uasghrádú na Líne Glaise Luas go Meitreo go bhféadfar freastal ar an bhfás ar feadh na conaire seo agus, i gcomhcheangal leis an Meitreo Thuaidh nua go Sord, conair iarnróid ardtoillidh ard-mhinicíochta tras-cathrach a sholáthar go díreach go cinn scríbe criticiúla ag Aerfort Bhaile Átha Cliath, Ollscoil Chathair Bhaile Átha Cliath, Lár na Cathrach agus Áth an Ghainimh

### 5.3.4 Luas Traschathrach

Den chuid is mó, cuimsíonn Luas Traschathrach líne ó thuaidh/theas ó Fhaiche Stiabhna ó dheas a nascann le líne iarnróid Mhaigh Nuad ag Droichead Broome sa Chabhrach ó thuaidh. Solathróidh sé nasc cómhálartaithe idir líne Dhearg agus Ghlas Luas atá ann cheana féin agus déanfaidh sé freastal ar champas úr DIT i nGráinseach Ghormáin. Táthar ag súil go dtiocfaidh an líne i seirbhís sa bhliain 2017 agus go mbeidh feabhsú suntasach ar inrochtaineacht, go dtí agus laistigh, den limistéar ag crollár na cathrach.

### 5.3.5 Luas Fhionnghlaise

Tá sé beartaithe an Luas Traschathrach a leathnú ón a fhoirceann ag Droichead Broome go dtí an taobh ó thuaidh d'Fhionnghlas. Cuirfidh seo seirbhís ghathach ardtoillidh ar fáil ón mbruachbhaile mór seo go lár na cathrach. Tá sé beartaithe freisin saoráidí straitéiseacha páirceála agus taistil a sholátharag foirceann na líne seo ar an mbóthar náisiúnta N2 gar don M50. Déanfaidh na moltaí seo freastal ar na leibhéil suntasacha éilimh ar thaisteal atá tuartha ón gconair seo go lár na cathrach agus go Gráinseach Ghormáin.

### 5.3.6 Síneadh Líne Ghlas Luas go Bré

Tar éis Líne Ghlas Luas á uasghrádú go Meitreo chun an líon áiteanna do phaisinéirí a bhfuil éileamh air a sholáthar, síneofar an líne Luas ó Choill na Silíní go Lár Bhaile Bhré. Cé go bhfuil cinneadh ar an ailíniú deiridh fós le déanamh, is é is dóichí ná go rachaidh sé go stáisiún DART Bhré via Seanchill agus na hiar-thailte club gailf. Cuirfidh sé nasc ardmhinicíochta, ardtoillidh ar fáil idir Bré agus na príomhlimistéir fostaíochta in Áth an Ghainimh, Dún Droma agus Coill na Silíní, chomh maith le nasc a dhéanamh le Lár na Cathrach.

### 5.3.7 Luas Leamhcáin

Tá sé beartaithe líne soir-siar Luas a fhorbairt, ag tosú i limistéir chónaithe Leamhcáin taobh ó dheas de bhóthar náisiúnta N4, agus nascadh le Lár Chathair Bhaile Átha Cliath. Déanfaidh sé seo seirbhís ghathach ardtoillidh a sholáthar ón gceantar seo go lár na cathrach, ar leor í chun freastal ar an éileamh ard ar iompar ar feadh na conaire seo, agus déanfaidh sé freastal ar Leamhcán, Gleann na Life agus Baile Formaid i rith an bhealaigh.



## 5.5 Bonneagar Bus

Mar chuid den phróiseas Straitéise, tugadh faoi roinnt staidéar chun na bealaí sin ina bhfuil leibhéil suntasacha infheistíochta bonneagair de dhíth mar gheall ar an éileamh tráchta, chun moill ar sheirbhísí bus a íoslaghdú.

De thoradh na hanailíse seo, aithníodh “Gréasán Lárnach Bhaile Átha Cliath” don réigiún foriomlán. Is ionannan gréasán lárnach seo agus na bealaí bus is tábhachtaí sa réigiún, a bhfuil ardmhinicíocht de sheirbhísí bus mar shaintréithe ginearálta acu, mar aon le líon ard paisinéirí agus nithe suntasacha suite ar feadh an bhealaigh, ar díol spéise iad do thurasóirí. Cuimsíonn an gréasán lárnach a aithníodh sé chonair déag bus ghathacha, trí chuarconair bus agus sé chonair réigiúnacha bus. Cé go léiríonn an gréasán seo na croíbealaí bus d’ardminicíocht, forlíontar é le seirbhísí eile bus a oibríonn ar bhealaí minicíochta níos ísle agus le busanna áitiúla ar bhealaí eile.

Déanfaidh an Gréasán Lárnach Bus freastal ar phointí imeachta agus ceann scríbe suntasach i Limistéar Cathrach Bhaile Átha Cliatha gus ar fud MCBÁC, go háirithe ar na háiteanna siúd nach ndéantar freastal díreach iarnróid agus iarnróid éadroim orthu. Tabharfaidh sé deis níos fearr, freisin, leas a bhaint as cómhálartuithe iontaofa agus áisiúla leis na seirbhísí seo.

D’fhonn córas bus éifeachtúil, iontaofa agus éifeachtach a chinntiú, tá sé beartaithe, mar chuid den Straitéis, an Gréasán Lárnach Bus a fhorbairt chun tosaíocht leanúnach a chur i gcrích, chomh fada agus is féidir, do ghluaiseacht bus ar nacodanna den Ghréasán Lárnach Bus atá laistigh den Cheantar Cathrach. Ciallóidh sé seo lánaí bus feabhsaithe ar na conairí seo a sholáthar, deireadh a chur le moilleanna reatha ar an ngréasán bus sna suíomhanna bainteacha, agus a chur ar chumas an bus rogha níos tapúla ná trácht gluaisteán a chur ar fáil ar na bealaí seo, a dhéanfaidh rogha iompar bus níos tarraingtí d’úsáideoirí bóthair. Déanfaidh sé freisin an córas foriomlán bus níos éifeachtúla, mar is de thoradh turais bus níos tapúla gur féidir níos mó daoine a bhogadh leis an leibhéal céanna acmhainní feithicle agus tiománaí.

### 5.5.1 Croí-Ghréasán Gathach Bus

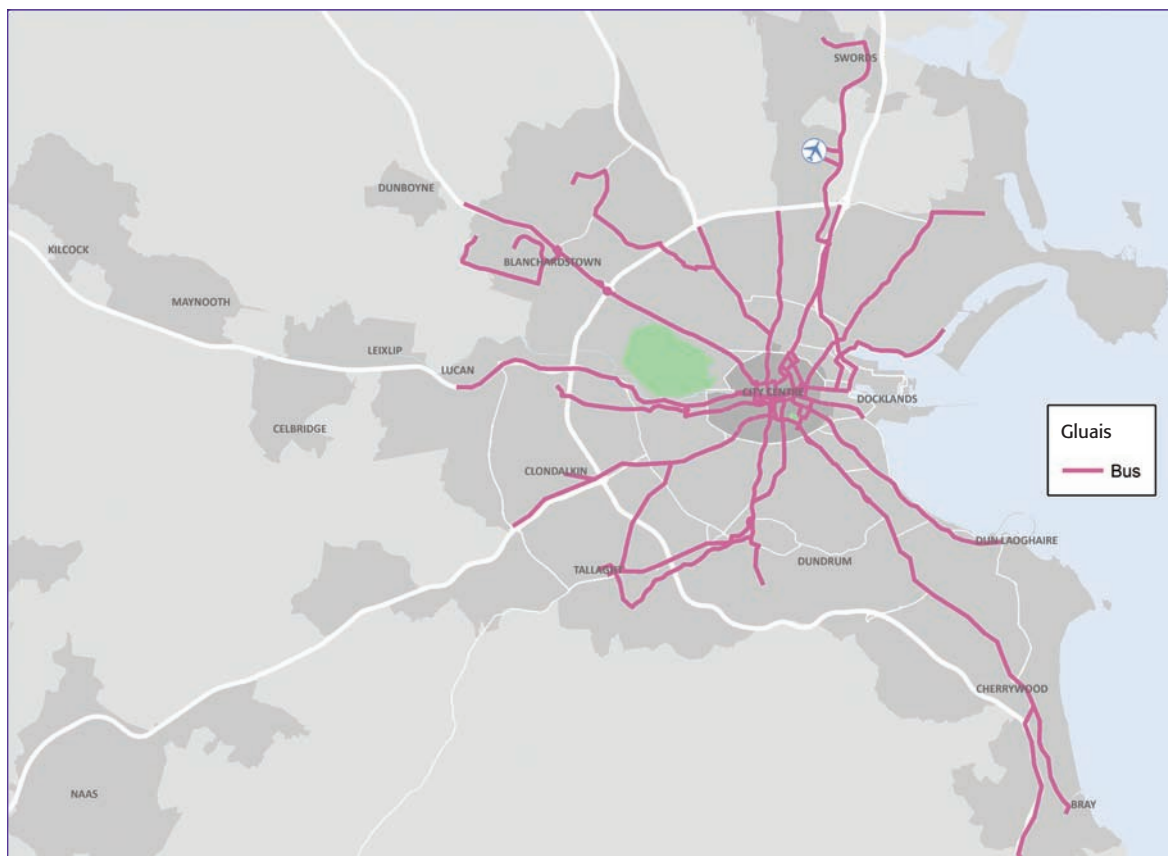
Is iad na bealaí seo a leanas na croí-chonairí gathacha bus ar cuid den Chroí-Ghréasán Bus iad:

- Cluain Tarbh – Balla Thoir;
- M1/ M50 - Tollán Chalafort Bhaile Átha Cliath;
- Cluain Gríffin – Ard Aidhin – Fionnradharc;
- Sord – Aerfort – Droim Conrach;
- Baile Munna – Baile Phib;
- Fionnghlas – Baile Phib;
- Baile Bhlainséir– An Chabrach – Bóthar na gCloch;
- Leamhcán – Baile Phámar– Cill Mhaighneáin;
- Gleann na Life– Baile Formaid;
- N7/Cluain Dolcáin – Cromghlinn;
- Tamhlacht – Baile Bhailcín - Cromghlinn;
- Tamhlacht – Ráth Fearnáin – Tír an Iúir;
- Páirc Mharlaí – Ráth Maonais;
- Bré/N11 – COBÁC – Domhnach Broc;
- Dún Laoghaire – Carraig Dhubh – Droichead na Dothra; agus
- An Rinn – Sráid an Phiarsaigh.



Tá léarscáil de Chonairí Gathacha an Chroí-Ghréasáin Bhus thíos.

### Fíor 5.5 – 2035 Croí-Ghréasán Bus – Conairí Gathacha



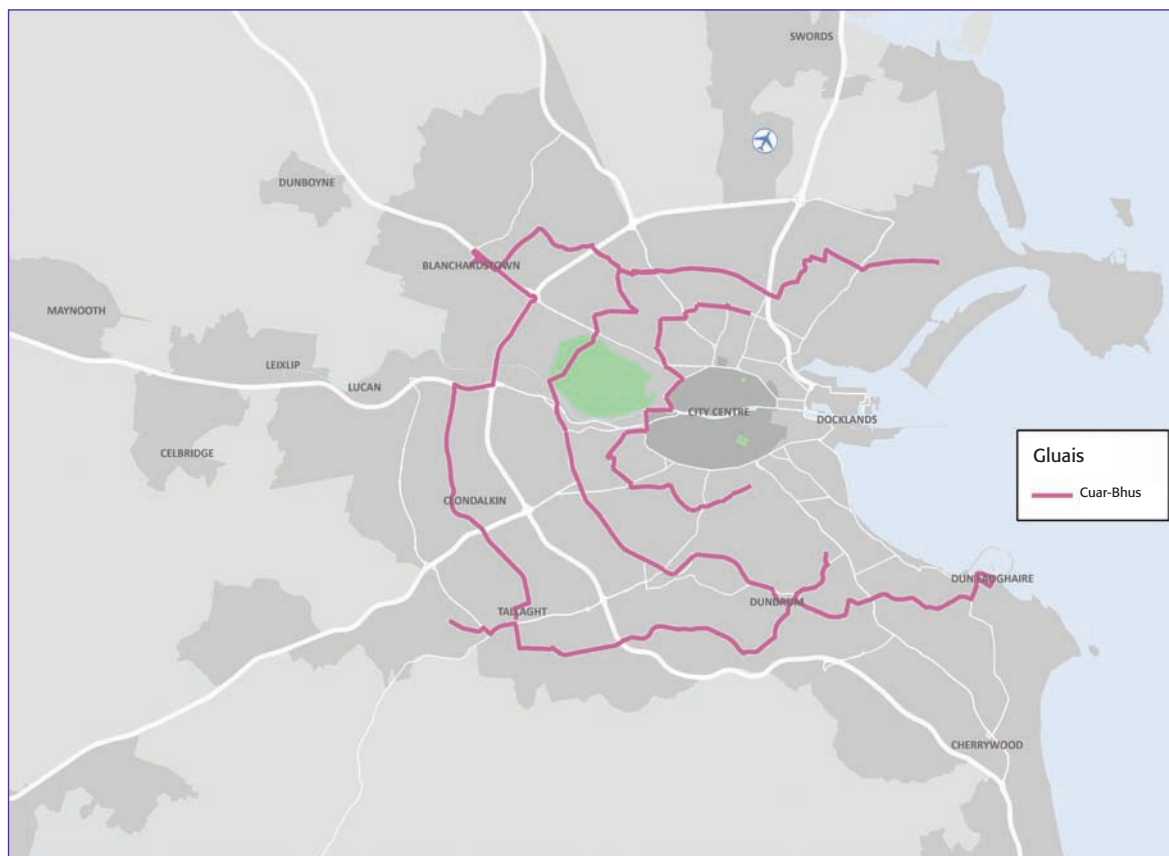
#### 5.5.2 Croí-Ghréasán Cuarach Bus

Beidh roinnt cuarbhealaí ann mar ghné thábhachtach den Chroí-Ghréasán Bus, a chinnteoidh gur féidir níos mó turas a dhéanamh sa Cheantar Cathrach ar an gcóras iompar poiblí ar shlí áisiúil éifeachtach. Moltar na 6 cuarbhealach seo a leanas lena gcuimsiú sa chroíghréasán sin:

- › Dún Laoghaire – Dún Droma;
- › Dún Droma / COBÁC – Tamhlacht;
- › Dún Droma – Fionnghlas;
- › Raghmallach– Droim Conrach;
- › Tamhlacht – Baile Blainséir; agus
- › Baile Blainséir – Cill Barróg.

Tá léarscáil de na Cuar-chonairí den Chroí-Ghréasán Bus thíos.

#### Fíor 5.6 – 2035 Croí-Ghréasán Bus – Cuar-Chonairí



#### 5.5.3 An Croí-Ghréasán Réigiúnach Bus

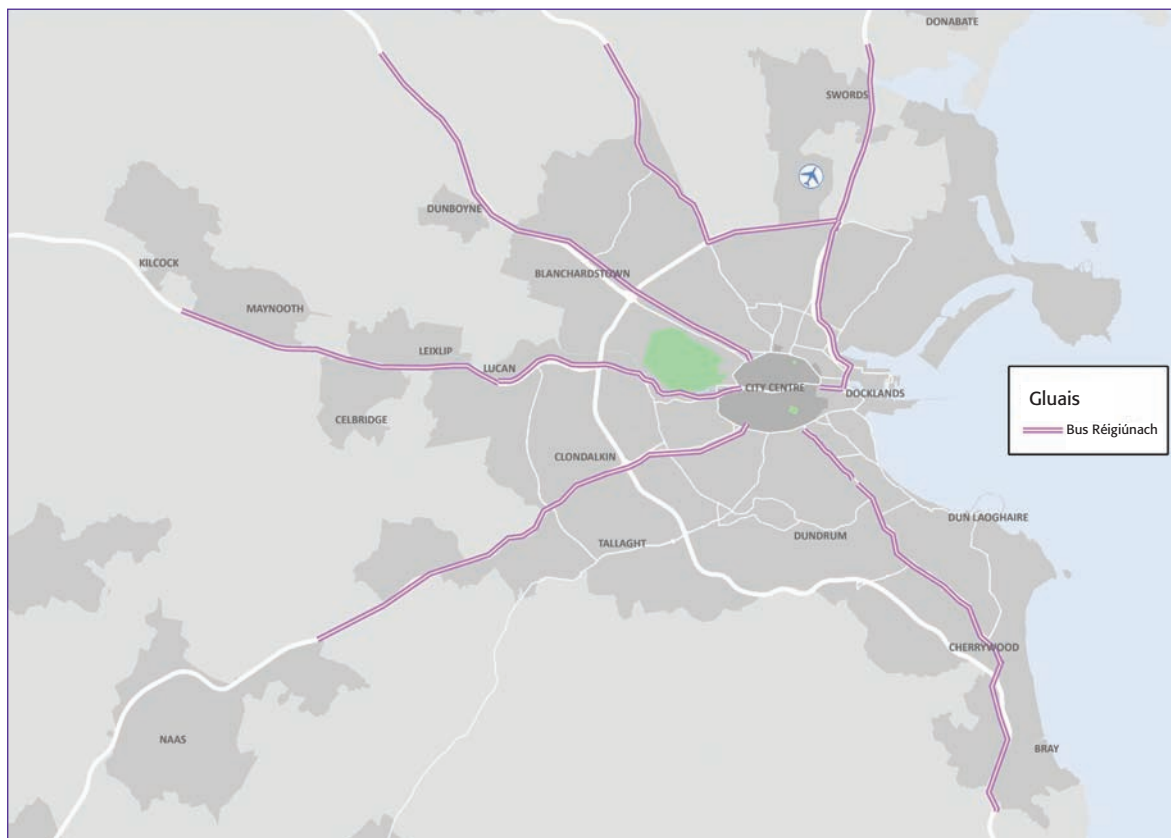
Sainithníodh sé chonair réigiúnacha bus mar chuid den Chroí-Ghréasán Bus. Is iad:

- M1, via Tollán an Chalafoirt Bhaile Átha Cliath
  - Soláthraíonn seirbhís do bhealaí turais fhada ó Bhéal Feirste, Dún Dealgan, Doire, Muineachán agus Droichead Átha; agus
  - Soláthraíonn seirbhís do bhealaí eile bus réigiúnacha ó Bhaile Brigín, na Sceirí agus Oirthear na Mí.
- M4/ N4, via Seachbhóthar Séipéal Iosóid
  - Soláthraíonn seirbhís bus réigiúnach ó Chill Dhéagláin agus Baile Shláine.
- M3/ N2, via Bóthar an Uaimh
  - Soláthraíonn seirbhís bus réigiúnach ón gCabhán, An Uaimh, Baile Átha Troim, Dún Seachlainn, Ceanannas Mór; agus
  - Soláthraíonn seirbhís turas bus níos faide ó Dhún na nGall.
- M4/ N4, via Seachbhóthar Séipéal Iosóid
  - Soláthraíonn seirbhís bus níos faide ó Ghailimh, Maigh Eo, Sligeach agus Lár Tíre; agus

- M7/ N7, via Long Mile Road
  - Soláthraíonn seirbhís bus réigiúnach ar feadh chonair M4.
  - Soláthraíonn seirbhís bus níos faide ó Chorcaigh, Luimneach, Port Láirge; agus Soláthraíonn seirbhís réigiúnach bus ó Chill Dara.
- M11/ N11
  - Soláthraíonn seirbhís bus níos faide ó Loch Garman; agus
  - Soláthraíonn seirbhís réigiúnach bus ón Inbhear Mór, Cill Mhantáin agus conair N11.

Tá na conairí bus réigiúnacha atá mar chuid den Ghréasán Lárnach Bus ar taispeáint i bhFíor 5.7:

### Fíor 5.7 –Croí-Ghréasán Bus – Conairí Réigiúnacha 2035



### 5.5.4 Mearbhealach Busanna

Táthar ag moladh roinnt Croílanaí Bus Gathacha a fhorbairt mar Mhearbhealaí Busanna, mar a bhfuil líon na bpaísinéirí arna réamhaisnéisiú ar bhealaí ag druidim le teorainneacha toillidh an ghnáthbhealaigh bhus.

Is córas iompair bhus-bhunaithe ardchaighdeán é Mearbhealach Busanna (MBB), a sheachadann seirbhís le luasanna agus caighdeán seirbhíse níos airde ná na seirbhísí bus traidisiúnta. Gnóthaítear an méid sin trí bhonneagar bóithre feabhsaithe, soláthar feithiclí iomchuí, oibriúcháin mheara le minicíocht ard, bordáil/tuirlingt mhear agus béim mhór ar an margaíocht móide an tseirbhís do chustaiméirí.

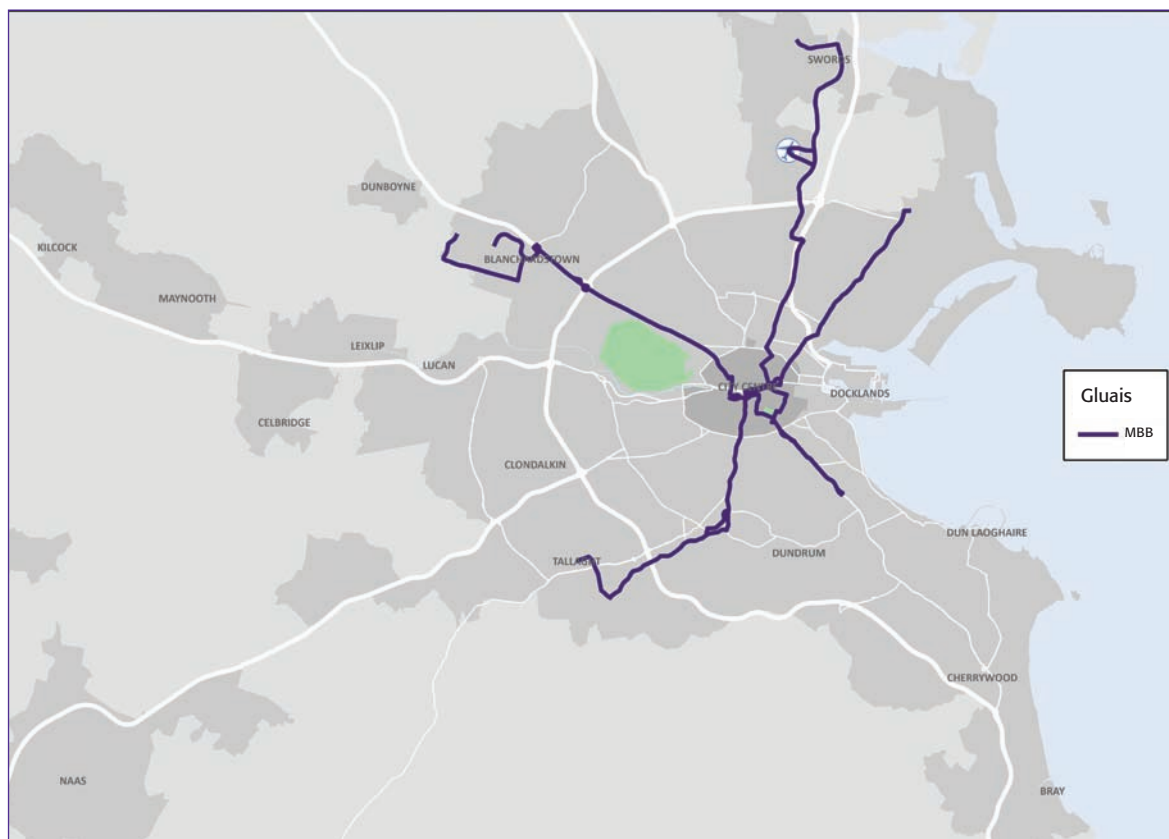
Bheadh an MBB mar iomlaid mhór um sholáthar seirbhísí busanna ar roinnt de na conairí bus níos gnóthaí i MCBÁC. Agus é mar infheistíocht costais i bhfad níos lú ná córais iarnróid éadroim ná iarnróid throim, is féidir leis toilleadh iompair phaisinéirí níos mó a sholáthar ná na gnáthsheirbhísí bus ag costas inacmhainne.

Mar chuid den Straitéis is amhlaidh atáthar ag ceapadh roinnt scéimeanna MBB a fhorbairt ar feadh bealaí a bheidh mar chuid den Chroí-Ghréasán Bus. Beartaítear dhá scéim MBB traschathrach:

- Baile Bhainséir chuig COBÁC; agus
- Cluain Ghrífin chuig Tamhlacht.

Mar aon leis sin, ar an gconaire Soird/Aerfort go Lár na Cathrach, beidh sé riachtanach leibhéal níos airde cumas iompair poiblí ná an soláthar atá ann faoi láthair, roimh an Meitreo Thuaidh nua agus chun frestal ar limistéir ó dheas an M50 i ndiaidh cur i bhfeidhm Meitreo Thuaidh nua araon. Tógfaidh an cumas breise seo foirm seirbhís MBB nó seirbhís de chineál MBB nó uasghrádú conaire bus traidisiúnta thar an bhealaigh seo nó codanna den bhealach seo. Cinneofar na socruithe beachta le cur i bhfeidhm i gconasc leis na socruithe forbartha do Mheitreo Thuaidh nua, agus beidh sé dearth le bheith comhlántach don togra Meitreo Thuaidh nua. Dá réir sin, cuimsítear scéim MBB d'fhorbairt ar an gconaire Soird/Aerfort go Lár na Cathrach, ach d'fhéadfadh a fhad a bheith laghdaithe nó a bheith leasaithe d'uasghrádú conaire bus traidisiúnta, i gconasc le forbairt an tionscadail Meitreo Thuaidh nua.

#### Fíor 5.8 - Gréasán Mearbhealaí Busanna 2035

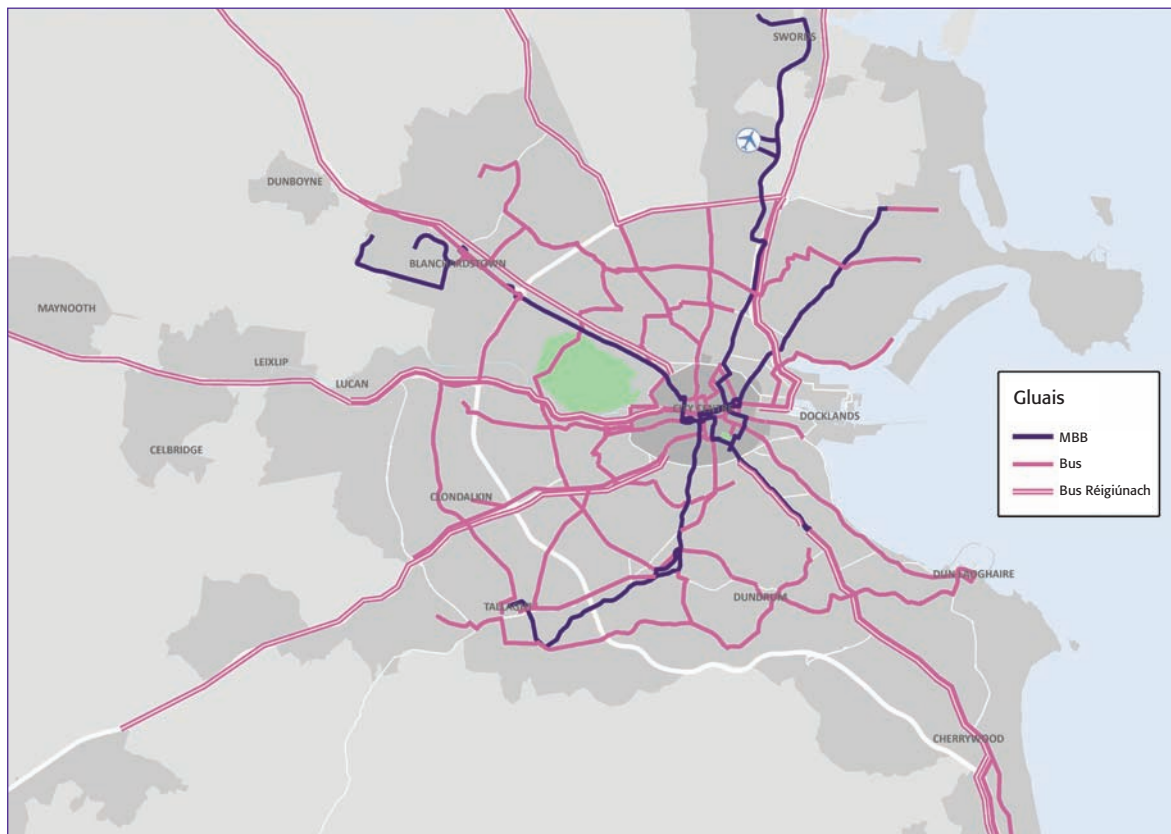




### 5.5.5 Croí-Ghréasán Busanna Traschórais

Taispeántar thíos léarscáil den Chroí-Ghréasán Busanna foriomlán do MCBÁC.

Fíor 5.9 - Croí-Ghréasán Busanna Foriomlán



### 5.5.6 Bearta Eile a Bhaineann le Busanna

Lasmuigh den Chroí-Ghréasán Busanna, táthar ag ceapadh soláthar beart tosaíochta busanna éigeantach a lorg ag na hionaid mar ar dócha go gcuirfí moill le líon mór busanna nó mar ar dócha go dtarlódh moilleanna móra chuig líon busanna ní ba lú.

Ina theannta sin, rachfar i mbun clár fheabhsúcháin do shaoráidí bus agus láithreacha stad, lena mbainfidh:

- Forbairt saoráide páirceála do chóistí i Lár Chathair Bhaile Átha Cliath, chun baint aisiompair chóistí ar an tsráid a éascú;
- Saoráidí stáisiúin bhus nua chun soláthar do bhusanna idirchathrach agus réigiúnacha a fhreastalaíon ar Lár Chathair Bhaile Átha Cliath;
- Athchur agus uasghrádú leanúnach an fhliú busanna le feithiclí a shásaíonn nó a sháraíonn caighdeán astuithe an AE;

- › Cuíchóiriú na gcuaillí stad agus comhroinnt stadanna bus cóngaracha idir oibreoirí;
- › Suiteáil stadanna bus caighdeánaithe feabhsaithe le stíl chuaille, chomhartha (an pláta ar bharr an chuaille bus) agus thimpeallán faisnéise aonchineálach amháin ag na stadanna bus;
- › Soláthar faisnéise taistil fheabhsaithe lena n-áirítear tráthchláir, léarscáileanna bealaigh agus faisnéis teachta bus réadama ar sonrach do stad éigin iad;
- › Suiteáil scáthlán bus, lena n-áirítear suíocháin, sna hionaid ardúsáide, mar a mbíonn an spás ann; agus
- › Cur chun feidhme na saoráidí páirceála do rothair de réir mar is cuí.

## 5.6 Bonneagar Rothaíochta

Mar a leagtar amach i gcuid 4.1, moltar i bPlean Gréasáin Rothaíochta Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath an gréasán rothaíochta uirbeach a fhorfhéadú chuig níos mó ná 1,485 ciliméadar ar fhad, agus soláthrófar os cionn 1,300 ciliméadar de naisc nua idir bailte i gceantair thuaithe MCBÁC. Tá an gréasán ceaptha chun cáilíocht seirbhíse a sholáthar ar leordhóthanach í chun rothaithe nua a mhealladh, chomh maith le freastal ar líon méadaitheach rothaithe reatha.

Beidh bealaí príomha sa ghréasán sin, a fhreastalóidh ar an éileamh is airde, le tacaíocht ó bhealaí tánaisteacha agus bealaí friothálacha a réamhaisnéisítear le leibhéil éilimh níos ísle. Moltar roinnt Glasbhealaí sa phlean freisin - bealaí lánscartha lasmuigh de na bóithre ar feadh canálacha, aibhneacha agus iarnród gan úsáid. I gcás an cheantair uirbigh, is amhlaidh a bheidh feidhm rithábachtach comaitéireachta leis na Glasbhealaí úd freisin, agus is iad a bheidh mar chuid mhór den ghréasán príomha freisin.

Chomh maith leis an ngréasán rothaíochta molta a leagan amach san Achar Cathrach, is amhlaidh a bhunaítear leis an bPlean Gréasáin Rothaíochta Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath an gréasán rothaíochta freisin do na príomhbhailte ar fud an réigiúin, chomh maith leis an ngréasán rothaíochta idiruirbeach a leagan amach chun na bailte úd a nascadh le chéile agus leis an Achar Cathrach.

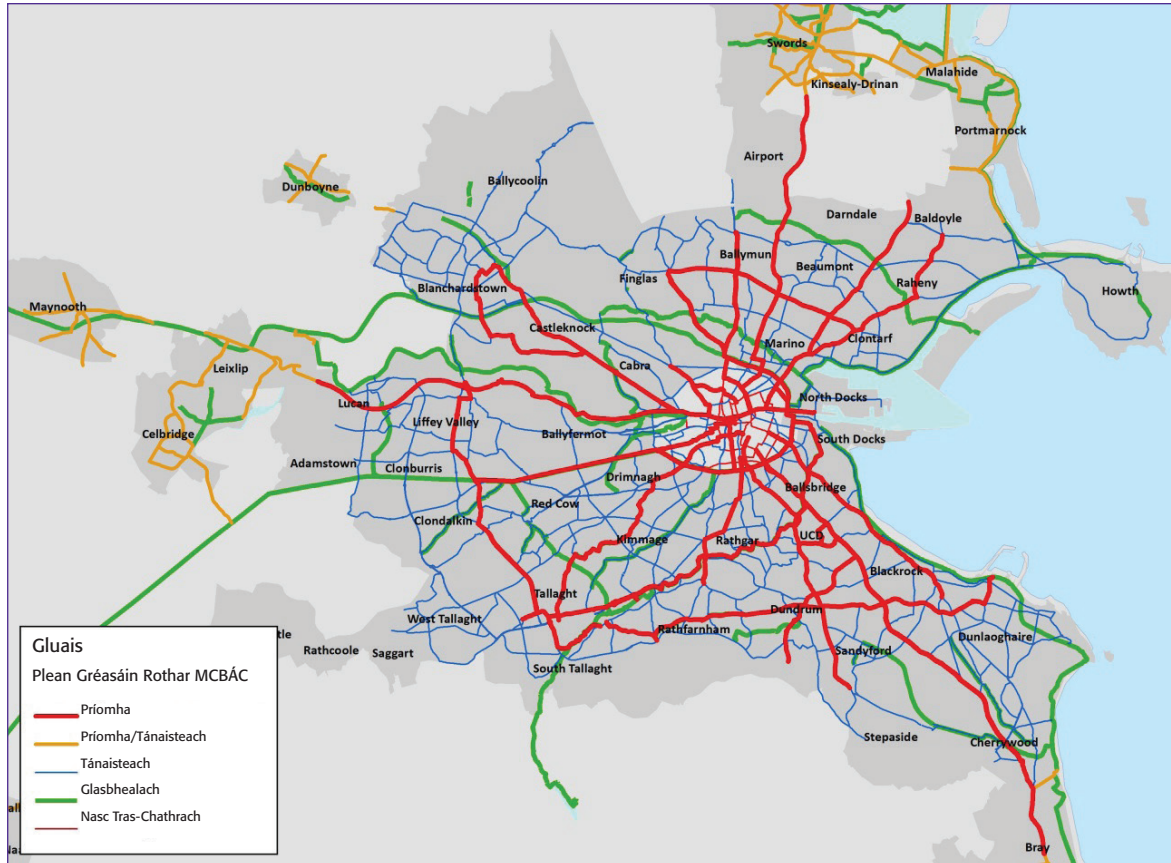
Agus aitheantas á thabhairt don éileamh ar ghréasán rothaíochta sábháilte, tá sé ceaptha go bhforbrófar go leor de na heochairbhealaí rothaíochta mar shaoráidí leithscartha, agus na rothaithe scartha amach ón trácht feithicle trí leas a bhaint as deighilteoirí colbha nó tríd an mbealach rothaíochta bheith ag leibhéal níos airde ná bealach an bhóthair. Mar chomhlánú do na saoráidí úd a bheidh leibhéal tosaíochta comhfhreagrach á thabhairt do ghluaiseachtaí rothar ag na hacomhail bhóithre.

Is i bPlean Gréasáin Rothaíochta Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath a leagtar amach mionsonraí iomlána an ghréasáin rothaíochta atá molta ar fud an réigiúin. Mar chuid den Straitéis tá sé ceaptha an gréasán sin a chur chun feidhme<sup>4</sup> ina iomláine, ag seachadadh saoráidí rothaíochta sábháilte d'ardchaighdeán, a bheidh deartha agus tógtha i gcomhréir leis na prionsabail a leagtar amach sa Lámhleabhar Rothaíochta Náisiúnta.

Is sa léarscáil thíos a thaispeántar gnéithe Príomha, Tánaisteacha agus Glasbhealaí de Phlean Rothaíochta Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath.

4 Faoi réir comhlíonta le Treoracha maidir le Gnáthóga agus le hÉin ón Aontas Eorpach.

Fíor 5.10 - Gréasán Rothaíochta an Mhórcheantair Chathrach



Mar chomhlánú don infheistíocht sa ghréasán rothaíochta, táthar ag ceapadh:

- Foráil do dhóthain páirceála rothar poiblí ar an tsráid ag eochair-spríocanna ar nós na stáisiún bus agus iarnróid, scoileanna, coláistí, ospidéal agus mórionad oibre, go háirithe sna ceantair uirbeacha;
- Foráil don pháirceáil rothar poiblí as an tsráid, lena n-áirítear locair shlána, i roinnt carrchlós i Lár Chathair Bhaile Átha Cliath, agus féidearthacht na saoráidí úd i gceantair uirbeacha eile a fhiosrú;
- Féachaint le formhéadú na scéime comhroinnte rothar i gCathair Bhaile Átha Cliath (dublinbikes) agus tabhairt isteach scéimeanna comhchosúla in ionaid iomchuí eile ar fud MCBÁC;
- Cur chun feidhme cláir chuimsithigh chomharthaíochta do bhealaí rothaíochta i gcomhar le forbairt an ghréasáin rothaíochta;
- Leanúint ar aghaidh leis an oiliúint rothaíochta, agus í a fhorfhéadú mar chuid de na cláir Taisteal níos Cliste d'Ionaid Oibre, Campais agus Scoileanna Glasa;
- Forbairt cláir oideachais/eolais i gcomhar le gníomhaireachtaí eile, chun iompar rothaíochta sábháilte agus géilliúlacht do rialacháin tráchta bóthair a chur chun cinn; agus
- Comhoibriú le gníomhaireachtaí eile um fhorghníomhú dlíthe i ndáil le páirceáil ar lánaí rothaíochta agus ar rianta rothaíochta.

## 5.7 Siúl

Chun dul i ngleic leis na saincheistanna ardaithe in Alt 3.2.5 a bhaineann le soláthar do choisithe, tá sé beartaithe:

- › Timpeallacht siúil níos sábháilte, níos compordaí agus níos áisiúla a sholáthar dóibh siúd le laigeachtaí luaineachta, radhairc agus éisteachta, agus dóibh siúd le bugaithe agus pramanna;
- › Cosáin a fheabhsú trína leathnú de réir mar is cuí, trína n-athdhromchlú de réir mar is gá agus trí chuailli, comharthaí, fógraíocht agus tranglam eile nach iad a bhaint, go háirithe i Lár Chathair Bhaile Átha Cliath agus sna láir chathrach eile, i gcomhar leis na húdaráis áitiúla;
- › Tacaíocht a thabhairt d'údaráis áitiúla le forfheidhmiú na scéimeanna teorannaithe do choisithe, go háirithe sna ceantair lárnacha le líon ard coisithe, ar nós na sráideanna siopadóireachta;
- › Leagan amach acomhal bóithre a leasú, de réir mar is cuí, chun trasnuithe saintiomanta do choisithe a sholáthar, achair thrasnaithe do choisithe a laghdú, bealaí coisithe níos díri a sholáthar, agus luas an tráchta ag casadh a laghdú;
- › Achar feithimh do choisithe ag trasnuithe i Lár Chathair Bhaile Átha Cliath agus in ionaid uirbeacha eile a laghdú;
- › Dul i dteagmháil le húdaráis áitiúla chun eolas a sheachadadh do choisithe agus chun comharthaíocht threorach a chur ar fáil i lár na n-ionad uirbeach ar fud MCBÁC;
- › Measúnú i gcomhar leis na húdaráis áitiúla agus leis An Garda Síochána, agus féachaint de réir mar is cuí do thabhairt isteach teorainneacha luais níos ísle ar shráideanna cónaitheacha; agus
- › Comhoibriú le gníomhaireachtaí eile um fhorghníomhú dlíthe i ndáil le páirceáil ar chosáin.





## 5.8 An Gréasán Bóithre

Leagtar amach sna codanna seo a leanas na tograí i ndáil le bóithre náisiúnta, réigiúnacha agus áitiúla.

### 5.8.1 Bóithre Náisiúnta:

Táthar ag ceapadh i rith tréimhse na Straitéise an gréasán bóithre náisiúnta a fhorbairt agus a fheabhsú a thuilleadh lena n-áirítear seachadadh na dtionscadal seo a leanas:

- Athchumrú an N7 óna acomhal leis an M50 chuig an Nás;
- Uasghráduithe acomhail agus feabhsuithe toillidh eile ar mhótarbhealach an M1;
- Leathnú an M7 idir Acomhal 9 (An Nás Thuaidh) agus Acomhal 11 (M7/M9);
- Leathnú an M50 chuig trí lán sa dá threo idir Acomhal 14 (Áth an Ghainimh) agus Acomhal 17 (M11) móide athruithe acomhail agus eile gaolmhara;
- Athchumrú an N4 óna achomhal leis an M50 go Léim an Bhradáin
- Feabhsú toillidh agus athchumrú an M11/N11 ó Acomhal (M50) go hAcomhal 14 (Áth na Fuinseoige);
- Feabhsuithe do bhealach náisiúnta an N2/M2 lena n-áirítear seach-bhóthar Bhaile Shláine;
- Leathnú an N3 idir Acomhal 1 (M50) agus Acomhal 4 (Cluain Aodha), móide athruithe acomhail agus athruithe riachtanacha don ghréasán bóithre náisiúnta atá ann cheana;
- Forbairt naisc bhóthair idir ceann theas Tolláin Chalafort Bhaile Átha Cliath agus ceantar an Chalafoirt Theas;
- Soláthar limistéar seirbhíse breise ar an ngréasán bóithre náisiúnta i gcomhréir leis an mbeartas náisiúnta;
- Soláthar uasghráduithe éigeantacha don ghréasán bóithre tánaisteacha náisiúnta, lena n-áirítear seach-bhóithre, i gcomhréir leis na "Prionsabail don Fhorbairt Bóithre" arna leagan amach in Alt 5.8.3; agus
- Éagsúlacht comharthaíochta, idirghabhálacha sábháilteachta, feabhsuithe acomhail agus athchumruithe áitiúla ar an ngréasán bóithre náisiúnta.

Togra do chuarbhóthar idir Droichead Átha agus an Nás/Droichead Nua is ea Cuarbhealach Laighean, le naisc idirmheánacha chuig an Uaimh agus bailte eile. Sholáthródh sé naisc idir na bailte úd, a bhfuil easpa nascálacha díreacha eatarthu i láthair na huaire, ag tacú lena bhforbairt eacnamúil agus feabhsuithe sa chuarchógar iompair phoiblí. Cé nach bhfuil an tionscadal sin ceaptha lena fhorfheidhmiú i rith tréimhse na Straitéise, táthar ag moladh chríochnú na conaire bealaigh agus a cosanta ó ionsá forbartha.

Cosúil leis sin, i gcás an tSeach-bhóthair Thoir, cé go n-áirítear an codán den bhealach ó Thollán Chalafort Bhaile Átha Cliath chuig limistéar an Chalafoirt Theas lena sheachadadh sa Straitéis seo, níltear ag moladh fuilleach an bhleatha dá fhorbairt i rith tréimhse na Straitéise. Moltar coinneáil na conaire bealaigh don scéim sin áfach, chun éascú d'úsáid fhéideartha na conaire amach anseo do sholáthar iompair.

## 5.8.2 Bóithre Réigiúnacha agus Áitiúla

Is iad na bóithre réigiúnacha agus áitiúla an mhórchuid den ghréasán bóithre i MCBÁC. Táthar ag ceapadh i ndáil leis an ngréasán sin:

- Gluaiseacht chuarda a fheabhsú, lasmuigh de C-Chuar an M50, idir bóithre náisiúnta an N3, an N4 agus an N7, trí leathnú na mbóithre reatha agus trí fhorbairt nasc nua idir bóithre;
- Cuarbhóithre a fhorbairt timpeall lár bailte i dteannta le hiompar poiblí, saoráidí rothaíochta agus coisithe feabhsaithe a éascú sa lár ábhartha;
- Naisc bhóithre iomchuí a fhorbairt chun ceantair fhorbartha a sheirbhísiú;
- Cur chun feidhme uasghráduithe éigeantacha don ghréasán bóithre réigiúnacha agus áitiúla i gcomhréir leis na “Prionsabail don Fhorbairt Bóithre” arna leagan amach in Alt 5.8.3;
- Sábháilteacht choisithe agus rothaithe a fheabhsú trí acomhail bhóithre níos sábháilte, saoráidí trasnaithe coisithe feabhsaithe a sholáthar, agus trí bhearta rothaíochta iomchuí a áireamh leis lena n-áirítear trasnuithe comharthaíochta de réir mar is gá;
- Aghaigh a thabhairt ar áiteanna ina bhfeictear moilleanna tráchta logánta, lena n-áirítear ar bhealaí gathacha laistigh de C-Chuar an M50, i gcásanna mar arb í an phríomhchúis d’idirghabháil í chun aghaidh a thabhairt ar shaincheisteanna sábháilteachta nó iompair phoiblí ag na hionaid úd; agus
- Feabhsuithe acomhail éagsúla agus athchumruithe áitiúla a chur chun feidhme ar an ngréasán bóithre náisiúnta.

I bhfianaise gur cuibheasach beag agus logánta iad go leor de na scéimeanna bóithre molta, níltear ag ceapadh liosta uileghabhálach de na scéimeanna úd a bhunú d’fhorbairt thar thréimhse na Straitéise. Ina ionad sin, táthar ag ceapadh gach aon scéim bóithre a fhorbairt i gcomhréir leis na prionsabail a leagtar amach sa Straitéis seo, agus go bhfaightear deimhniú i leith comhsheasmhachta leis an Straitéis ón Údarás sula bhféachann údarás bóithre toiliú forbartha a fháil i leith scéime bóithre éigin.

## 5.8.3 Prionsabail Forbartha Bóithre

I bhfianaise go bhféachann an beartas iompair náisiúnta le laghdú a fháil san fhás sa taisteal gluaisteáin agus le méadú a fháil in úsáid an iompair phoiblí, na rothaíochta agus an tsiúil, tá sé tábhachtach go léirítear prionsabail áirithe i bhforbairt na dtionscadal bóithre aonair laistigh de Mhórchéantar Bhaile Átha Cliath. Is amhlaidh dá réir atáthar ag ceapadh go rachfar i mbun forbartha bóithre i MCBÁC i gcomhréir leis na prionsabail seo a leanas:

- Nach mbeidh aon mhéadú suntasach sa toilleadh bóithre d’fheithiclí príobháideacha ar bhóithre gathacha laistigh de mhótarbhealach an M50;
- Go mbeidh gach scéim bóithre a mholtar comhsheasmhach leis an Straitéis seo agus le beartais an Rialtais i ndáil leis an iompar;
- Go mbeidh na riachtanais éilimh nó na héilimh fhorbartha is cúis leis an togra bóithre i gcomhréir le beartais réigiúnacha agus náisiúnta i ndáil le húsáid talún agus le planáil forbartha;

- Nach n-ídfionn forbairt na scéimeanna bóithre ar aon bhealach suntasach na torthaí tairbheacha a bhfuiltear ag dúil leo ón Straitéis;
- Go ndearfar an scéim bóithre, seachas togra mótarbhealagih nó luasbhealaigh, chun socruithe sábháilte agus iomchuí a sholáthar chun éascú don siúl, rothaíocht agus soláthar an iompair phoiblí; agus
- Ní féidir leis na réitigh mhalartacha, ar nós soláthar an iompair phoiblí, an bhainistithe tráchta nó bearta bainistíochta éilimh, aghaidh a thabhairt go héifeachtach agus go sásúil ar na himthosca faoi leith ba chionsiocard leis an togra bóthair nó níl siad infheidhmithe ná iomchuí.

### 5.8.4 Gluaiseacht Lasta

Is bunriachtanas é an t-iompar lasta éifeachtúil don ghníomhaíocht eacnamúil. Teastaíonn naisc iompair iontaofa ó mhonarchana agus aonaid táirgthe do ghluaiseacht soláthairtí agus táirgeachta; teastaíonn córais leithdháilte iontaofa ó shiopaí agus ionaid mhiondíola chun leibhéil stoic a bhainistiú agus chun seachadtaí custaiméirí a sholáthar. Go hachomair, teastaíonn gluaiseacht lasta éifeachtúil ó gach aon ghnólaacht chun oibriú go héifeachtach.

I bhfianaise mhéid na hÉireann ó thaobh na tíreolaíochta de, agus fhoisceacht Chalafort Bhaile Átha Cliath do na lárionaid éagsúla i MCBÁC, is í an ghluaiseacht ar bhóithre an modh aistrithe lasta atá agus a bheidh in uachtar sa réigiún, agus ar fud an Stáit trí chéile. Is amhlaidh dá réir ar rithábhachtach é bainistiú an ghréasáin bhóithre straitéisigh (náisiúnta) laistigh de MCBÁC d'éifeachtúlacht fhoriomlán na gluaiseachta lasta. Cé go gcoinneofar ag tabhairt tacaíochta agus spreagtha do ghluaiseacht lasta ar an iarnród, caitheann an Straitéis aghaidh a thabhairt ar an réalaiocht gur trí bhóthar a dhéanfar an chuid is mó den ghluaiseacht lasta. Táthar ag ceapadh i réimse an lasta chun:

- Bearta bainistithe éilimh a fhorfheidhmiú ar mhótarbhealach an M50 chun a chinntiú go gcoinníonn sé dóthain toillidh chun a chuid feidhmeanna straitéiseacha a chomhlíonadh, lena n-áirítear gluaiseacht lasta;
- Bearta bainistithe éilimh a fhorfheidhmiú, de réir mar is cuí, ar na bealaí náisiúnta gathacha ag druidim le mótarbhealach an M50 (M1, M2/N2, N3/M3, N/M4, N/M7, M11) chun a chinntiú go gcoinníonn na bealaí sin dóthain toillidh chun a gcuid feidhmeanna straitéiseacha a chomhlíonadh, lena n-áirítear gluaiseacht lasta;
- A chinntiú go leanann Tollán Chalafort Bhaile Átha Cliath air ag comhlíonadh a phríomhfheidhme rochtain ar Chalafort Bhaile Átha Cliath a sholáthar don trácht lasta;
- Foráil do leanúint ar aghaidh leis an Straitéis Bainistíochta HGV (feithiclí earraí troma) reatha do Chathair Bhaile Átha Cliath agus dá formhéadú breise chuig cineálacha feithicle eile, leis an bhféidearthacht do limistéar eisiaimh fhorfhéadaithe;
- An fhéidearthacht a mheasúnú do, agus más iomchuí, bearta bainistithe HGV comhchosúla a thabhairt isteach i láir bhailte eile laistigh den MCBÁC;
- Tacaíocht do sholáthar saoráidí páirceála feithiclí earraí ag ionaid seirbhíse mótarbhealaigh ar líne agus ag ionaid iomchuí eile laistigh de MCBÁC;

- Tacaíocht a thabhairt d'aithint shoiléir i bpleananna forbartha de shuíomhanna iomchuí d'fhorbairtí lasta diana, agus forfheidhmiú Pleananna Leithdháilte agus Seirbhísithe a lorg d'fhorbairtí dá leithéid mar chuid den phróiseas pleanála;
- Féachaint le tabhairt isteach socruithe seachadta sonracha sna hionaid uirbeacha móra, lena n-áirítear Lár Chathair Bhaile Átha Cliath, a dhíríonn ar sheachadtaí lasmuigh de na buaicuaireanta comaitéireachta, agus b'fhearrde lasmuigh d'uaireanta gnó an lae; agus
- Tacaíocht a thabhairt do thabhairt isteach scéimeanna seachadta le tionchar íseal i lár Chathair Bhaile Átha Cliath agus i lár bailte eile, trí leas a bhaint as feithiclí níos lú, níos ciúine agus le hastuithe níos ísle.

## 5.9 Bainistíocht Éilimh

Tá sé mar aidhm ag an Straitéis córas iompair éifeachtúil agus éifeachtach a sholáthar thar an réigiúin agus freastal ar fhás iompair sa todhchaí ar shlí bainistithe agus cothromaithe. Soláthróidh soláthar iompar poiblí méadaithe, chomh maith le háiseanna rothaíochta agus siúil sna limistéir uirbeacha, an mheáin chun freastal ar chuid mhór den éileamh iompair méadaithe. Gan bearta bainistíochta éilimh comhlántacha, áfach, ní bhainfear amach buntáistí iomláine na Straitéise.

Dá réir sin, tá sé beartaithe:

- Polasaithe úsáid talún a spreagadh a thacaíonn le soláthar forbairt i suíomhanna agus ag dlúsanna a cheadaíonn do sholáthar éifeachtúil de sheirbhísí iompair poiblí.
- Iarr ar chur i bhfeidhm de huaschaighdeáin pairceála d'fhorbairtí nua ar fad, leis an leibhéal soláthair pairceála feidhmithe a bheith bunaithe ar an leibhéal inrochtaineachta iompair poiblí;
- Iarr ar laghdúithe in infhaighteacht pairceáil áit oibre i lárionaid uirbeacha chun cur i gcoinne comaitéireacht gluaisteáin, nuair atá roghanna iompair eile ar fáil;
- Iarr ar chur i bhfeidhm bearta bainistíochta éilimh ar an mótarbhealach M50 le cinntiú go gcoinníonn sé inniúlacht dóthanach chun a fheidhmeanna straitéiseacha a chomhlíonadh;
- Iarr ar chur i bhfeidhm, ag an am cuí, de bhearta bainistíochta chun dul i ngleic le fadhbanna maidir le brú tráchta ar na bealaí gathacha náisiúnta a dhruideann leis an mótarbhealach M50, le cinntiú go gcoinníonn na bóithre seo inniúlacht dóthanach chun a fheidhmeanna straitéiseacha a chomhlíonadh;
- Tacaigh le tabhairt isteach nó leathnú de rialuithe pairceála sráide, agus struchtúir muirir, a dhéanann iarracht pairceál comaitéara a laghdú agus a chuireann le láimhdeachas pairceála níos mó d'fheidhmeanna neamh-chomaitéara;
- Measúnú a dhéanamh ar an ngá atá ann do tháillí pairceála a thabhairt isteach do lárionaid miondíola as-baile, chun brú tráchta poitéinsiúil a laghdú ag na suíomhanna seo; agus
- Tacaigh le agus éascaigh cur i bhfeidhm agus leathnú:
  - Pleananna Iompair Áit Oibre d'fhostóirí móra ar fad;
  - Soláthar eolas pleanála iompair saincheaptha do limistéir cónaithe;



- Pleananna Iompair do scoileanna, coláistí agus campais oideachais ar fad; agus
- Scéimeanna club ghluasteáin agus roinnt carranna.

## 5.10 Páirceáil agus Taisteal

Baintear leas as Páirceáil agus Taisteal chun an deis d'aistriú córa iompair a sholáthar ón gcarr príobháideach chuig an ngréasán iompair phoiblí, d'aistir mar a dteastaíonn úsáid cairr ón bpointe tosaigh.

Soláthrófar saoráidí páirceála agus taistil chun éascú dóibh siúd a chónaíonn lasmuigh de shiúlcheantar an iarnróid, nó de sheirbhísí malartacha iompair phoiblí féideartha, chun rochtain a fháil ar spriocanna tríd an ngréasán iompair phoiblí.

Réamhriachtanas bunriachtanach de sholáthar páirceála agus taistil is ea go bhfeabhsaíonn na saoráidí sin inrochtaineacht an iompair phoiblí gan an plódú bóithre a dhéanamh níos measa go míchuí, nó go méadaíonn siad an t-achar a thaistilítear trí mheán an chairr. Is amhlaidh sa ghnáthchleachtadh a chiallaíonn sé sin go mba chóir carrchlóis pháirceála agus taistil a lonnú i gceantair mar a mbíonn an toilleadh sa ghréasán bóithre tionchar an tráchtá cairr a mhaolú, agus nár chóir iad a lonnú mar a bhféadfaidís spreagadh a thabhairt do dhaoine tiomáint ní b'fhaide le rochtain a fháil ar shuíomh éigin in áit an t-iompar poiblí áitiúil a thapú, agus ag cur leis an bplódú dá bharr.

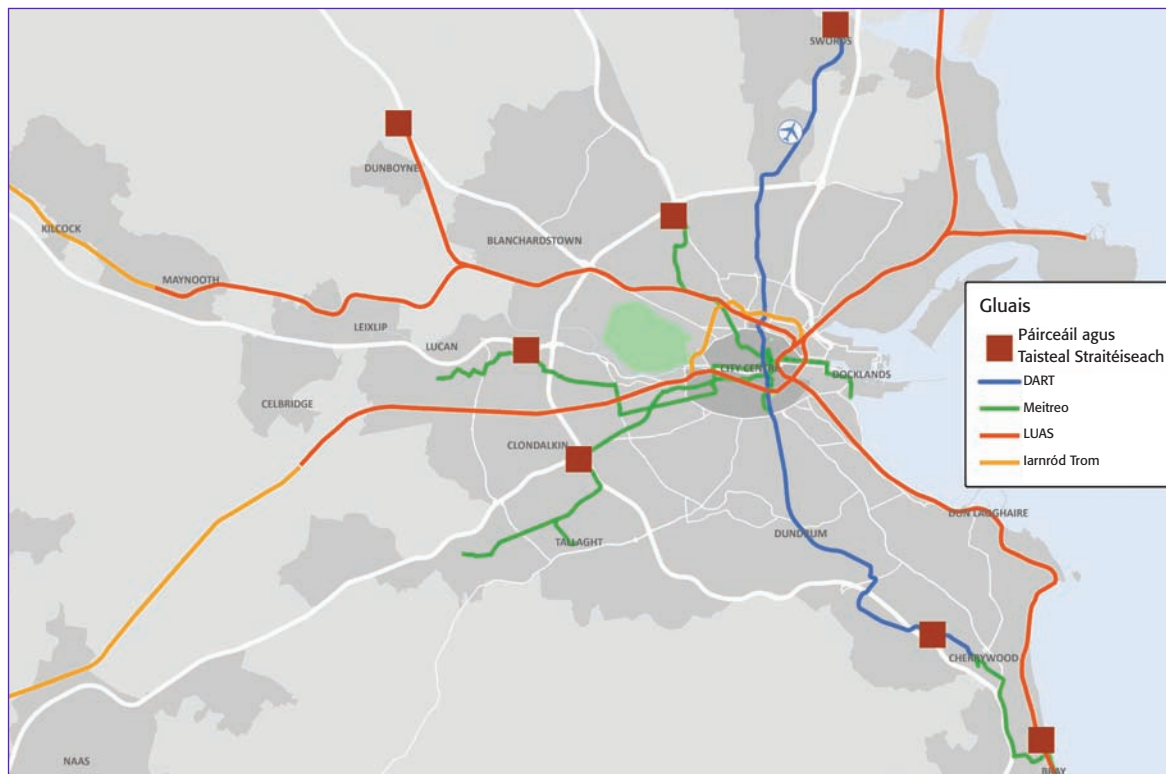
Caithfear freisin aon fheabhsú riachtanach do thoilleadh na seirbhíse iompair phoiblí ar aghaidh a aithint agus a fhorbairt i gcomhar le haon chinneadh chun dul ar aghaidh le saoráid páirceála agus taistil.

D'fhéadfadh rialuithe páirceála comhlántacha, nó muirearú, don pháirceáil sráide ar bhóithre laistigh de shiúlcheantar na gcarrchlós páirceála agus taistil, bheith de dhíth, go háirithe sa chás mar a ngearrtar muirear don charrchlós, nó mar a mbíonn cumas leis bheith ró-phlódaíthe.

Maidir leis na cuspóirí thuas, tá sé beartaithe:

- Gréasán saoráidí straitéiseacha iarnróid-bhunaithe páirceála agus taistil ag ionaid iomchuí mar a dtrasnaíonn seirbhísí iarnróid an gréasán bóithre náisiúnta a chéile, i bhfoiscacht, nó lasmuigh den M50. Tá na saoráidí sin suite, nó bheidís suite ag Sord, Fionnghlas, Dún Búinne, Gleann na Life, Bóthar an Náis, agus Na Clocha Liatha (féach Fíor 5.11);
- Soláthar saoráidí áitiúla páirceála agus taistil a fhorbairt a thuilleadh ag ionaid iomchuí ar an ngréasán iarnróid sna codanna seachtracha den Mhórchearntar Cathrach agus Cúlchríocha, mar a bhfeabhsaíonn siad inrochtaineacht iompair phoiblí gan an plódú bóithre a dhéanamh níos measa, nó an t-achar taistil i gcarr a mhéadú.
- An cumas do pháirceáil agus taisteal bus-bhunaithe a bhreithniú, go sonrach gar do chonairí bóithre ardcháilíochta ag dul i dtreo bailte cúlchríche, le tosaíocht bus mhaith do spriocanna comaitéireachta sa Mhórchearntar Cathrach; agus
- Struchtúir mhuirearaithe oiriúnacha a fhorfheidhmiú do shaoráidí páirceála agus taistil chun is gur dóichí gurb iad siúd is mó a dteastaíonn an tseirbhís uathu a gheobhaidh an pháirceáil (.i. iad siúd lasmuigh d'achar siúil agus sna cásanna nach mbíonn roghanna iompair phoiblí ar fáil).

### Fíor 5.11 - 2035 Saoráidí Straitéiseacha Páirceála agus Taistil



## 5.11 Soláthar Páirceála

Is lámach é soláthar agus bainistiú na páirceála ag spriocanna do bhainistiú an éilimh thaistil. Bíonn tionchar ríthábhachtach aici ar an rogha córa iompair chun gach críoch aistir. Bíonn tionchar ríthábhachtach aici freisin ar an bplódú, ar dheardh forbartha nua, oibríocht modhanna iompair, agus ar leithdháileadh agus deardh an spáis sna ceantair chathrach.

Dá réir sin, tá sé beartaithe:

- Iarr ar chur i bhfeidhm uaschaighdeáin coiteann do réimse cinéalacha úsáid talún sainmhínithe ar bhonn seasmhach laistigh de chéimlathas úsáid talún réigiúnach MCBÁC;
- Iarr ar lagduithe in infhaighteacht páirceáil áit oibre i lárionaid uirbeacha nuair atá roghanna iompair eile ar fáil;
- Teorainn pairceála limistéar-bunaithe a chur chun cinn i suíomhanna ina tharlaíonn agus a chuirtear an déine is airde forbartha chun cinn, ar nós Baile Átha Cliath, lárionaid baile/dúiche agus nodanna iompair poiblí ord níos airde
- Soláthar agus bainistíocht páirceáil ceannphointe i limistéir ard-éilimh turais, faoi réir praghsáil agus critéir suímh cuí; agus
- Socruithe pairceála cuí a sholáthar do riachtanais úsáideora sonraithe lena n-áirítear tiománaithe faoi mhíchumas, gluaisrothair agus scútair i lár Chathair Bhaile Átha Cliath agus lárionaid gníomhaíochta eile, chomh maith leis sin ag nodanna iompair poiblí, de réir éileamh, agus aird á thabhairt do riachtanais mhodhanna eile.



# 06

## Seirbhísí Iompair agus Comhtháthú



## 6. Seirbhísí Iompair agus Comhtháthú

Ní mór gréasán seirbhísí iompair atá éifeachtúil, comhtháite agus iomchuí a bheith ag gabháil le bonneagar iompair nua-aimseartha. Ag díriú go sonrach ar iompar poiblí ní mór don ghréasán sin:

- › Cumhdach iomchuí den réigiún a chur ar fáil;
- › Deiseanna a mhéadú chun aistriú idir modhanna agus seirbhísí;
- › Rochtain thapa agus áisiúil a chur ar fáil chuig cinn scríbe taistil mhóra ar fud an réigiúin;
- › A bheith intuigthe do phaisinéirí na háite agus do phaisinéirí atá ar cuairt sa réigiún;
- › Achair aistir a sheachadadh ar féidir brath orthu agus atá intuartha;
- › Táillí simplí, inacmhainne a ghearradh trínar féidir aistriú a dhéanamh idir seirbhísí gan phionós nach bhfuil gá leis;
- › Córais íocaíochta so-úsáidte gan airgead tirim a sholáthar, nuair is indéanta;
- › Faisnéis chuimsitheach a bheith ag gabháil leis, le linn an aistir agus roimhe; agus
- › Aistir chompondacha agus áisiúla a sholáthar don oiread paisinéirí agus is féidir.

Má táthar chun bonneagar iompair nua a fháil agus má tá gá le toilleadh iompair mhéadaithe i rith tréimhse na Straitéise seo, beidh gá le hathbheithniú agus forbairt leanúnach an ghréasáin fhoriomláin de sheirbhísí iompair phoiblí. Leagtar amach sna rannáin seo a leanas na príomhthograí atá beartaithe a chur i bhfeidhm i ngach réimse.

### 6.1 Seirbhísí Bus

Cuirfear na rudaí seo a leanas i bhfeidhm le haghaidh seirbhísí bus:

- › De réir mar a mhéadóidh éileamh paisinéirí, cuirfear toilleadh breise leis an ngréasán bus san áit ina bhfuil gá leis;
- › Seirbhísí bus líne dírlí lena gcruthaítear an Príomhghréasán Bus Líne Dírlí a oibreofar go minic, gach deich nóiméad de ghnáth i rith buaicuaireanta agus gach cúig déag nó fiche nóiméad i rith fhormhór uaireanta seachbhuaice;
- › Cuarsheirbhísí bus ar bhealaí lena gcruthaítear an Príomhghréasán Cuarsheirbhíse Bus a oibreofar ar mhinicíocht den chineál céanna chuig na príomhsheirbhísí líne dírlí lena chinntiú go mbeidh siad mar rogha tharraingteach ar an gcarr príobháideach agus d'fhonn éascaíocht idirmhalartaithe le seirbhísí díreacha a éascú;



- Soláthrófar mearsheirbhísí ó na bailte móra i gcúlchríocha Mhórchearntar Bhaile Átha Cliath chuig Lár Chathair Bhaile Átha Cliath ar mhinicíocht a fhreastalaíonn ar éileamh, lena n-áirítear bus gach 30 nóiméad le linn buacthréimhsí iompair ó na Bailte Fáis TPR san Uaimh, sa Nás agus i gCill Mhantáin; agus
- Déanfaidh an tÚdarás athbhreithniú rialta ar sheirbhísí bus i gcomhar leis na hoibreoirí bus ábhartha agus leasófar iad mar is gá chun forbairt athraithe agus patrúin taistil a chur san áireamh lena chinntiú go bhfeidhmeoidh seirbhísí chomh maith agus is féidir leo.

## 6.2 Stadanna Bus agus Scáthláin Bhus

Tá sé beartaithe:

- Go mbeidh stíl chuaille chaighdeánach, comhartha (pláta cinn ar bharr cuaille) agus painéal eolais, faoin mbranda Iompar d'Éirinn, in úsáid ag gach stad bus sa réigiún;
- Déanfar cuíchóiriú ar chuailí stadanna bus agus roinnfear stadanna bus atá gar dá chéile idir oibreoirí; agus
- Ag príomhadanna bus, ar stadanna iad a bhíonn gnóthach agus ag príomháiteanna idirmhalartaithe, beidh scáthláin bhus, má tá an spás ann, agus mar chuid de sin beidh painéil eolais chuimsitheacha agus suíocháin oiriúnacha.

Ullmhóidh agus eiseoidh an tÚdarás treoirleite le haghaidh limistéir ina stadann busanna, lena chinntiú go mbeidh caighdeán comhsheasmhach agus cur chuige d'ardchaighdeán ann maidir le soláthar saoráidí ag stadanna bus.

## 6.3 Seirbhísí Iarnróid

Tá sé beartaithe:

- Go ndéanfar athchumrú ar sheirbhísí Luas d'fhonn na deiseanna a sholáthraíonn an Luas ar fud na Cathrach a uasmhéadú, agus áireofar leis tramanna níos faide (le toilleadh níos airde) a thabhairt isteach ar an líne Uaine;
- Tabharfar isteach seirbhísí meitreo de réir mar a mhéadóidh an t-éileamh agus tá an bonneagar agus an stoc rothra coimisiúnaithe;
- Oibreoidh na seirbhísí DART ar ardmhinicíocht le dóthain toillidh chun freastal ar an éileamh ó phaisinéirí. Táthar ag súil go bhfeidhmeoidh seirbhísí DART i gcuid lár na cathrach den ghréasán ar mhinicíocht seirbhíse rialta gach deich nóiméad i rith buaicuaireanta ó 2016 agus go n-athrófar iad chuig minicíocht seirbhíse cúig nóiméad tar éis Clár Leathnaithe DART a chur i gcrích;
- Cuirfear toilleadh paisinéirí méadaithe ar fáil ar Líne Iarnróid an Oirdheiscirt trí sheirbhísí tointeála traenach comaitéireachta a fheidhmiú ó dheas de na Clocha Liatha, a idirmhalartóidh le seirbhísí DART ag na Clocha Liatha; agus
- Feidhmeofar seirbhísí ar an ngréasán Luas / Meitreo ag brath ar éileamh ó phaisinéirí, agus is dóigh go bhfeidhmeofar iad ar mhinicíocht 3 nóiméad i mbuaicuaireanta.

## 6.4 Táillí

Tá sé beartaithe:

- Tabharfar córas táillí simplithe isteach i MCBÁC, ina gcumhdófar seirbhísí bus, iarnróid, Luas agus Meitreo, agus a éascóidh freisin aistir ilchéime agus ilchóracha ar chostas éifeachtach;
- Athróidh gach seirbhís bus chuig córas gan airgead tirim, d'fhonn sábháilteacht tiománaithe agus amanna bordála paisinéirí níos tapúla a éascú; agus
- Déanfar forbairt breise ar an gcóras cárta Leap atá ann faoi láthair le táirgí agus seirbhísí nua agus athrófar é, de réir a chéile, chuig córas bunaithe ar chuntais ag úsáid fóin phóca agus/nó modhanna fócaíochta eile de réir mar a thagann teicneolaíochtaí nua chun cinn.

## 6.5 Córais Faisnéise do Phaisinéirí

Mar chuid den Straitéis seo tá sé beartaithe:

- An fháil atá ar Fhaisnéis Fíor-Ama do Phaisinéirí ar an tsráid ag stadanna bus, BRT agus Luas a mhéadú;
- An fháil agus caighdeán na gcóras faisnéise i bhfeithiclí a fheabhsú, ionas go mbeidh faisnéis chruinn le feiceáil agus le cloisteáil maidir leis na chéad stadanna eile agus faisnéis bealaí;
- Faisnéis chuiditheach do phaisinéirí a sholáthar agus a fhorbairt a thuilleadh, cosúil le pleanálaithe aistir so-úsáidte, faisnéis maidir le táillí, léarscáileanna bealaí ar ardchaighdeán agus tráthchláir chuimsitheacha maidir le bealaí, agus iad a bheith ar fáil go héasca thar chainéil chlóite agus leictreonacha;
- Teicneolaíochtaí nua agus atá ag teacht ar an bhfód a úsáid chun tuilleadh faisnéise taistil a chur ar fáil do phaisinéirí agus do phaisinéirí atá ag dul ag taisteal agus é sin a bheith ar bhealach a bheidh inrochtana go héasca agus tráthúil;
- Forbairt breise ar bhranda 'Iompar d'Éirinn' an Údaráis agus é a úsáid le haghaidh na faisnéise go léir a bhaineann le paisinéirí, lena n-áirítear stadanna bus, mar aon lena úsáid le haghaidh libhré bus agus traenach ar sheirbhísí an Údaráis atá ar chonradh; agus
- Comharthaí treo sráide a sholáthar le haghaidh saoráidí iompair phoiblí.

## 6.6 Barrfheabhsú Acomhal agus Áiseanna Iompair

Tá sé beartaithe:

- Pointí idirmhalartaithe ar ardchaighdeán a sholáthar do phaisinéirí, a éascaíonn aistriú tráthúil idir seirbhísí iompair phoiblí, i lár bailte éagsúla ar fud an réigiúin agus ag príomhionaid iompair i MCBÁC;
- A chinntiú go bhforbraítear idirmhalartuithe iompair den sórt sin ar bhealach ina ndéantar comhordú maith ar sceidil seirbhísí, ina n-íoslaghdaítear an t-achar idir naisc chomh fada agus is féidir, ina

soláthraítear comharthaí maithe treo le haghaidh nasc agus nuair is gá ina ndéantar saoráidí oibriúcháin a sholáthar d'fhonn nascacht a éascú;

- Saoráidí feithimh a sholáthar atá slán agus compordach, le scáthláiin agus suíocháin i dtimpeallacht atá soilsiithe go maith, agus tacú le saoráidí cosúil le leithris agus sólaistí nuair a mheastar go bhfuil gá leis sin;
- Saoráidí seachadta agus stadanna tacsaithe a sholáthar, lasmuigh de Lár Chathair Bhaile Átha Cliath, ag príomhstáisiúin traenach agus ag stadanna Luas;
- A chinntiú go soláthraítear saoráidí páirceála slán do rothaithe ag gach stáisiún traenach, agus go soláthraítear seastáin pháirceála rothar ag gach stad Luas agus BRT lasmuigh de phríomhlimistéar lár na cathrach; agus
- Faoi réir ag éileamh agus ag spás a bheith ar fáil, seastáin pháirceála rothar a sholáthar ag príomhstadanna bus.

## 6.7 Inrochtaineacht

Tá sé beartaithe:

- A chinntiú go mbeidh gach ceann de na busanna a oibríonn faoi chonradh ag an Údarás inrochtana do dhaoine maol-luaineacha, agus spás orthu le haghaidh cathaoir rothaí áitithe amháin ar a laghad i ngach feithicil;
- A chinntiú go mbeidh na tramanna agus na traenacha go léir a oibríonn faoi chonradh ag an Údarás inrochtana go hiomlán d'úsáideoirí cathaoireacha rothaí agus go mbeidh deis ag úsáideoirí cathaoireacha rothaí rochtain a fháil ar na feithiclí ag gach stáisiún traenach agus ag gach stad tram sa réigiún;
- A chinntiú go mbeidh an trealamh go léir ar gach bus, tram agus traein leis na fógraí maidir leis an 'gcéad stad eile' le cloisteáil agus le feiceáil ag daoine le cuidiú leo sin a bhfuil deacrachtaí amhairc nó éisteachta acu;
- An leibhéal feithiclí atá inrochtana do chathaoireacha rothaí a mhéadú i bhflít feithiclí beaga seirbhíse poiblí; agus
- An fhaisnéis taistil scríofa, cloíte, ar líne agus a thugtar ó bhéal agus nuacht eile don phobal a thabhairt ar bhealach soiléir, inléite agus sothuigthe ag úsáid teanga shoiléir.

## 6.8 Feithiclí Beaga Seirbhíse Poiblí (Tacsaithe, Hacnaithe agus Limisíní)

Tá sé beartaithe:

- Sprioc 10% d'fheithiclí beaga seirbhíse poiblí (tacsaithe agus hacnaithe amháin) a bhaint amach le bheith inrochtana ag cathaoireacha rothaí faoin mbliain 2020, agus an flít iomlán tacsaithe agus hacnaithe a bheith inrochtana do chathaoireacha rothaí faoin mbliain 2035;

- Cur i bhfeidhm stadanna tacsáí breise a lorg agus tacú leis ag áiteanna oiriúnacha i Lár Bhaile Átha Cliath agus i lárionaid ghníomhaíochta eile istigh i MCBÁC áit a bhfuil éileamh;
- Comhtháthú na bhfeithiclí beaga seirbhíse poiblí isteach sa ghréasán iompair poiblí foriomlán a fheabhsú trí dheiseanna idirmhalartaithe agus soláthar faisnéise níos fearr;
- Athruithe a chur i bhfeidhm ar ionad na stadanna tacsaithe agus rochtain a fháil ar shocruithe atá riachtanach chun bonneagar agus seirbhísí iompair poiblí breise a éascú; agus
- Soláthar seirbhísí hacnaí don limistéar áitiúil a spreagadh i limistéir nach bhfuil gnáthsheirbhísí hacnaí agus tacsáí ar fáil go hiondúil.

## 6.9 Seirbhísí Iompair Áitiúla

Ní hiondúil go n-oibrítear seirbhísí iompair áitiúla ar bhealaí seasta, ní fhreastalaíonn siad ar stadanna ainmnithe ná ní oibríonn siad de réir tráthchlár foilsithe agus faightear rochtain orthu trí réamháirithint a dhéanamh lá sula dteastaíonn siad. Tá an tseirbhís saincheaptha solúbtha sin ó dhoras go doras curtha i bhfeidhm i limistéir thuaithe taobh istigh de Mhórchearantar Bhaile Átha Cliath agus ar bhonn náisiúnta d'fhonn dul i ngleic le riachtanais iompair nach féidir freastal a dhéanamh orthu le seirbhísí bus traidisiúnta. Tá sé beartaithe:

- Limistéir a aithint ar fud Mhórchearantar Bhaile Átha Cliath ina bhféadfadh iompar poiblí soghluaisteach a fheabhsú don daonra agus an leibhéal seirbhíse a fhaigheann daoine atá ina gcónaí faoin tuath as iompar poiblí foriomlán a fheabhsú, lena n-áirítear pócaí iompair atá in easnamh agus éilimh nideoige laistigh de Mhórchearantar Bhaile Átha Cliath;
- Comhtháthú seirbhísí iompair áitiúla isteach sa ghréasán iompair poiblí foriomlán a fheabhsú trí dheiseanna idirmhalartaithe agus soláthar faisnéise níos fearr;
- Leibhéal comhordaithe níos fearr a chinntiú idir seirbhísí iompair áitiúla agus seirbhísí sceidealaithe bus agus iarnróid ar thuras níos faide; agus
- A chinntiú go mbeidh leibhéal comhordaithe níos mó idir seirbhísí iompair áitiúla agus seirbhísí eile óna dteastaíonn córas iompair cosúil le seirbhísí iompair ospidéal agus míochaine.

## 6.10 Cúrsaí Comhshaoil

Is cuspóir de chuid an Údaráis é:

- Comhoibriú leis na húdaráis áitiúla chun spásanna páirceála sráide atá ann cheana a leithdháileadh in ionaid chathrach agus bailte le bheith in úsáid go heisiach ag feithiclí astaíochtaí ísle agus nialasacha;
- Foráil a lorg chun íoschéatadán de pháirceáil carranna cinn scríbe a leithdháileadh d'fheithiclí astaíochtaí ísle agus nialasacha taobh istigh de na caighdeáin pháirceála atá i bplean forbartha reatha an údaráis áitiúil; agus
- Súil a choinneáil ar astaíochtaí ó iompar, i gcomhar le gníomhaireachtaí iomchuí, agus moltaí a fhorbairt chun dul i ngleic le haon saincheisteanna a d'fhéadfadh teacht chun cinn.



# 07

## Comhtháthú Úsáide Talún agus Athrú Iompraíochta





## 7. Comhtháthú Úsáide Talún agus Athrú Iompraíochta

### 7.1 Comhtháthú Úsáide Talún

Tá úsáid talún agus an bealach ina bhforbraítear ar an bpríomhthoisic a imríonn tionchar ar éileamh taistil. Foráiltear in Acht um Údarás Iompair Bhaile Átha Cliath 2008 agus san Acht um Pleanáil agus Forbairt 2000 do chaidreamh níos dlúithe a bheith idir an bealach a gcruthaítear éileamh iompair agus conas is féidir fónamh don éileamh sin, agus luaitear iontu nach mór do na Straitéisí Spásla Réigiúnacha agus do Straitéisí Eacnamaíocha (Na Treoirlínte um Pleanáil Réigiúnach roimhe seo <sup>5</sup>), do Phleananna Forbartha agus do Phleananna Limistéir Áitiúil i MCBÁC a bheith comhsheasmhach le Straitéis Iompair an Údaráis. Tá na pleananna sin go léir faoi réir Mheasúnacht Straitéiseach Timpeallachta agus Mheasúnacht Iomchuí freisin. Leagtar amach sa rannán seo an próiseas faoina dtarlóidh an comhtháthú dlúth sin, agus na prionsabail a threoróidh an t-idirghníomhú sin.

#### 7.1.1 An Próiseas maidir le Comhtháthú na Straitéise le Beartas Úsáide Talún

##### Na Treoirlínte um Pleanáil Réigiúnach 2010-2022

Leagtar amach sna Treoirlínte um Pleanáil Réigiúnach le haghaidh Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath na prionsabail maidir le pleanáil straitéiseach agus forbairt gheilleagrach go meántéarmach agus straitéisí lonnaíochta, lena n-áirítear spriocanna daonra, atá ag gach údarás áitiúil. Ghlac Údarás Réigiúnacha Bhaile Átha Cliath agus an Lár-Oirthir na Treoirlínte um Pleanáil Réigiúnach is déanaí le haghaidh Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath sa bhliain 2010 agus tá achoimre iontu ar na beartais a threoróidh forbairt sa réigiún suas go dtí 2022. Fuarthas an dáileadh daonra ar glacadh leis sa samhltú straitéise ó na Treoirlínte um Pleanáil Réigiúnach, i gcomhar le Príomhstraitéisí den Phlean Forbartha agus de Phleananna Limistéir Áitiúil an údaráis áitiúil. Fuair dáileadh fostaíochta agus sprioc-úsáidí talún eile treoir freisin ó na foinsí sin. Dá bhrí sin, toisc go raibh na Treoirlínte um Pleanáil Réigiúnach ann roimh an Straitéis, measadh gur chóir don straitéis a léiriú go raibh sí ag teacht leis na Treoirlínte, a mhéid is féidir. Ghlac an Straitéis san áireamh beartais agus cuspóirí na dTreoirlínte um Pleanáil Réigiúnach agus cinntíodh, mar chuid dá forbairt, go bhfuil sí ag teacht go hiomlán leis na Treoirlínte um Pleanáil Réigiúnach.

##### Straitéisí Réigiúnacha Spásúla agus Eacnamaíocha

Sa bhliain 2014, rinneadh athchóiriú ar struchtúir rialtais áitiúil agus réigiúnacha agus díscáileadh na húdaráis réigiúnacha. Fo-ghlacadh Mórcheantar Bhaile Átha Cliath isteach i dTionól Réigiúnach nua an Oirthir agus Lár Tíre. Cuirfidh an tionól nua Straitéis Réigiúnach Spásúil agus Eacnamaíoch (SRSE) le chéile faoi cheann cúpla bliain. Sa reachtaíocht lena rialaítear an socrú nua sin tá an ceanglas fós ina gcinnteoidh na tionóil réigiúnacha nua go mbeidh an Straitéis SRSE ag teacht le straitéis iompair an Údaráis.

<sup>5</sup> Tá feidhm fós leis na Treoirlínte um Pleanáil Réigiúnach do Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath 2010-2022 (Imleabhar I & II) agus beidh feidhm leo go dtí go dtiocfaidh an Straitéis Spáis & Eacnamaíoch Réigiúnach le haghaidh Thionól Réigiúnach an Oirthir agus Lár Tíre ina n-áit.

Dá réir sin, measann an tÚdarás go mbeidh an t-ordlathas lonnaithe – agus an dáileadh daonra gaolmhar, agus an straitéis eacnamaíoch – lena dáileadh fostaíochta gaolmhar, atá beartaithe sa SRSE suas go dtí 2028 agus ina dhiaidh sin ina léiriú ar chineál, ar scála agus ar ionad na hinfheistíochta iompair mhórsála atá beartaithe sa straitéis.

### Pleananna Forbartha Contae agus Pleananna Limistéir Áitiúil

Má táthar chun comhsheasmhacht a chinntiú ar leibhéal réigiúnach, agus i gcomhar leis an gceanglas ar leithligh go léireoidh na seacht n-údarás áitiúil go bhfuil comhsheasmhacht leis an SRSE, samhlaítear go mbeidh gach plan reachtúil ar leibhéal níos ísle arna ndéanamh ag gach údarás áitiúil ag teacht go hiomlán leis an straitéis seo. Is ceanglas den reachtaíocht é go rachadh na húdaráis áitiúla i ngleic go díreach leis an gceist seo agus go léireoidís go rachfar i ngleic le haon ábhar imní a ardaíonn an tÚdarás ina chuid aighneachtaí maidir leis na dréachtphleananna.

Mar achoimre, sa chomhthéacs reachtúil ina ndéantar an straitéis seo – dá bhforáiltear san Acht um Údarás Iompair Bhaile Átha Cliath 2008 agus sna hAchtanna Pleanála – cuirtear béim mhór, le cumhachtaí gaolmhara, ar phleanáil úsáide talún agus planáil iompair a chomhtháthú i MCBÁC. Ba cheart a thabhairt ar aird freisin go bhfuil raon leathan beartas náisiúnta agus treorach ann anois a thacaíonn leis an aidhm chéanna sin, cé nach bhfuil siad dírithe go sonrach ar chúrsaí iompair, lena n-áirítear doiciméid na Roinne Comhshaoil, Pobail agus Rialtais Áitiúil “Forbairt Chónaitheach Inbhuanaithe i Limistéir Uirbeacha” agus “Lámhleabhar Deartha le haghaidh Bóithre agus Sráideanna Uirbeacha”.

Go dtí seo, agus in ainneoin nach raibh aon straitéis iompair glactha, d’oibrigh an tÚdarás i ndlúthchomhar le gach gníomhaireacht eile a bhfuil cúram orthu as planáil úsáide talún d’fhonn a chinntiú go dtugtar feidhm iomlán d’aidhm na reachtaíochta seo i ngach foilseachán reachtúil. Sa chéad rannán eile leagtar amach na prionsabail a rialaíonn an caidreamh sin.

### 7.1.2 Prionsabail maidir le hÚsáid Talún agus Iompar a Chomhtháthú

Agus an gá le taisteal á chomhlíonadh, d’fhéadfaí achoimre a thabhairt ar na príomhspríocanna atá le comhtháthú úsáide talún agus iompair, in ord, mar seo a leanas:

- An gá atá le taisteal a laghdú;
- An t-achar a thaistealaítear a laghdú;
- An méid ama a thógann sé taisteal a laghdú;
- Siúl agus rothaíocht a chur chun cinn; agus
- Úsáid as iompar poiblí a chur chun cinn.

Ba cheart do na prionsabail seo a leanas maidir le húsáid talún, dá bhrí sin, treoir a thabhairt d’fhorbairt i MCBÁC. Ba cheart d’údaráis áitiúla agus réigiúnacha léiriú a thabhairt ar conas atá na prionsabail sin á gcur i bhfeidhm ina gcuid pleananna d’fhonn a chinntiú go bhfuil siad ag teacht leis an straitéis seo:

#### Prionsabail Phleanála Straitéisí

- Ba cheart tús áite a thabhairt d’fhorbairt chónaitheach atá lonnaithe gar d’iompar poiblí ardtoillidh thar fhorbairt in áiteanna nach bhfuil chomh hinrochtana sin i MCBÁC;

- Chomh fada agus is féidir, ba cheart forbairt chónaitheach a dhéanamh ar bhonn seiceamhach, áit ina dtugtar tús áite do thalamh atá, nó a bheidh, níos inrochtana ar chois, ar rothar agus ar iompar poiblí – lena n-áirítear inlónadh agus láithreáin athfhorbraíochta;
- Ba cheart forbairt ardéilimh, dianturais, cosúil le hoifigí agus forbairtí miondíola, a dhíriú go príomha isteach i Lár Chathair Bhaile Átha Cliath agus ba cheart na lárionaid níos mó ina bhfuil ord níos airde de réir na dTreoirínte um Pleanáil Réigiúnach a lonnú istigh i MCBÁC;
- Seachas in imthosca teoranta, níor cheart go mbeadh forbairt dianturais nó leibhéil mhóra forbartha ag tarlú in áiteanna nach bhfuil freastal maith orthu ag iompar poiblí ardoillidh cheana féin nó atá geallta;
- Ba cheart feidhm iompair straitéisigh na mbóithre náisiúnta, lena n-áirítear mótarbhealaí, a choinneáil trí teorainn a chur leis an méid forbartha a bheadh ina cúis le trácht carranna a chruthú go háitiúil ar an ngréasán bóithre náisiúnta;
- Ba cheart go mbeadh gach forbairt neamhchónaitheach i MCBÁC faoi réir íoschaighdeáin pháirceála agus bunaithe ar inrochtaineacht iompair phoiblí;
- In áiteanna ina dtarlaíonn an dlús forbartha is airde, ba cheart teorainn a chur ar pháirceáil carranna ar bhonn an limistéir iomláin; agus
- I gcás gach mórfhorbairt fostaíochta agus gach scoil, ba cheart coinníollacha a bheith ag gabháil le pleananna taistil mar chuid de cheadanna pleanála agus iad a dhéanamh de réir na teorach atá ag an Údarás Náisiúnta Iompair cheana féin.

### Prionsabail Pleanála Áitiúla

- Ba cheart do phleanáil ar leibhéal áitiúil siúl, rothaíocht agus iompar poiblí a chur chun cinn trí líon na ndaoine atá ina gcónaí i bhfoisceacht siúil agus rothaíochta dá n-ionaid chomharsanachta nó ceantair a uasmhéadú, chomh maith le seirbhísí eile áitiúla mar scoileanna;
- Ba cheart go mbeifí in ann leas a bhaint as limistéir nua forbartha i gcomhair siúlóide agus rothaíochta agus ba cheart cur i bhfeidhm siarghabhálach saoráidí siúil agus rothaíochta a dhéanamh nuair is féidir i gcomharsanachtaí atá ann cheana, d'fhonn buntáiste iomaíoch a thabhairt do na modhanna sin;
- Nuair is féidir é, ba cheart soláthar a bheith i bhforbairt le haghaidh tréscaoilteacht scagtha. Bheadh soláthar anseo le haghaidh siúlóide, rothaíochta, rochtain ó iompar poiblí agus ó fheithiclí príobháideacha ach chuirfí srian leis ag an am céanna nó dhíspreagfaí úsáid an chairr phríobháidigh trí thurais; agus
- A mhéid is féidir, níor cheart moltaí i gcomhair mhúchadh ceart slí a mheas ach amháin nuair nach gcruthaítear timpeall níos mó d'áitritheoirí áitiúla a fhaigheann rochtain ar iompar poiblí, nó ar chinn scríbe áitiúla mar gheall orthu.

Ar an leibhéal is straitéisí, tacaíonn na prionsabail thuas le forbairt limistéar cosúil leis an North Fringe / Cluain Ghrífin, Páirc Hans, Baile Adaim, Cluain Buiríosa, An Chéim, Coill na Silíní agus gach áit laistigh den



M50, le haghaidh forbairt cónaithe ar feadh thréimhse na Straitéise seo. I dtéarmaí fáis fostaíochta, is é lár na cathrach agus Ceantar na nDugthailte an áit is oiriúnaí le haghaidh fostaíochta ar dhlús ard, agus bheadh limistéir timpeall ar idirmhalartuithe iompair freisin sách maith le haghaidh roinnt forbartha ar an scála mór, ar feadh thréimhse na Straitéise. Is iad na prionsabail seo a rialóidh idirghníomhú an Údaráis leis an bpróiseas pleanála réigiúnaigh agus straitéisigh i MCBÁC.

I gcás pleanála áitiúla, oibreoidh an tÚdarás le hÚdaráis Áitiúla i MCBÁC, tríd an ról reachtúil atá aige le Pleananna Forbartha, Pleananna Limistéir Áitiúil agus Scéimeanna Pleanála, d'fhonn a chinntiú go gcuirtear na prionsabail phleanála áitiúla thuas i bhfeidhm. Is trí chur i bhfeidhm na bprionsabal sin ar an leibhéal áitiúil a thabharfar feidhm do na prionsabail straitéiseacha ar an talamh.

## 7.2 Cláir um Athrú Iompraíochta

Is ionann athrú iompraíochta, de réir an cheangail atá aige le hiompar, le daoine a chur ar an eolas faoi na roghanna taistil atá ar fáil le haghaidh na n-aistear éagsúil a dhéanann siad gach lá agus úsáid roghanna taistil níos inbhuanaithe a spreagadh i gcás ina bhfuil siad indéanta. Baineann na bearta sin le cur chun cinn sonrach iompar poiblí, siúl, rothaíocht agus comhroinnt carranna mar roghanna eile ar úsáid an chairr phríobháidigh ag duine amháin. Is féidir iad a chur i bhfeidhm in áiteanna éagsúla agus ar scálaí éagsúla, m.sh. ionaid oibre, scoileanna agus comharsanachtaí. Cuimsítear leo cur chuige an-phearsanta atá dírithe ar ghrúpa daoine a fháil le chéile, iad a chur ag smaoineamh ar a gcuid roghanna taistil, gach eolas a thabhairt dóibh, agus úsáid roghanna malartacha a spreagadh agus dreasacht a thabhairt ina leith.

Le blianta beaga anuas, agus á chothú ag doiciméad beartais Taisteal Níos Cliste an Rialtais agus ag tionscnaimh thacaíochta, agus mar gheall ar an obair a rinne roinnt gníomhaireachtaí, tá béim níos mó á cur ar thuiscint a fháil ar na buntáistí atá le cláir den sórt sin. Chuige sin, tá an tÚdarás freagrach as bainistiú an Chláir um Áiteanna Oibre agus Campais faoi Taisteal Níos Cliste agus riarann sé Modúl Taistil na Scoileanna Glasa thar ceann na Roinne Iompair, Turasóireachta agus Spóirt. Anuas ar an dá phríomhchlár sin, maoiníonn an tÚdarás, ó am go ham, tionscnaimh um athrú iompraíochta tríd an Deontas um Bhearta Iompair Inbhuanaithe i MCBÁC. D'éirigh thar cionn leis na cláir sin úsáid an chairr a laghdú i gcuid mhaith áiteanna ar fud na tíre agus má choinnítear agus má leathnaítear iad, is féidir a rá go mbeidh tionchar acu ar iompar taistil ar leibhéal réigiúnach i MCBÁC. Mar shampla, an t-ardú le déanaí ar rothaíocht chuig an mbunscoil idir 2006 agus 2011 – an chéad ardú dá shórt le glúin iomlán – tharla sé an t-am céanna ar tosaíodh Taisteal na Scoileanna Glasa ar bhonn suntasach.

Measann an tÚdarás go bhfuil cláir den sórt sin ina ngné lárnach den Straitéis seo agus dá bhrí sin, tá sé meáite ar a cur i bhfeidhm leanúnach agus ar thacaíocht a thabhairt do chlár um Áiteanna Oibre agus Campais faoi Taisteal Níos Cliste agus Taisteal Scoileanna suas go dtí 2035.



08

# Cosaint agus Bainistiú Comhshaoil





## 8. Cosaint agus Bainistiú Comhshaoil

Mar atá sonraithe faoi Chuid 1.2 den Straitéis seo, rinneadh Measúnacht Straitéiseach Timpeallachta (MST) agus Measúnacht Iomchuí (MI) ag an am céanna ar ullmhaíodh an Straitéis. Tá na moltaí go léir a tháinig ó phróisis an MST agus an MI comhtháite sa Straitéis seo.

Tá go leor de na moltaí sin leagtha amach sa Tuarascáil Chomhshaoil; mar sin féin tá roinnt de na moltaí is straitéisí sonraithe thíos. Má chomhlíontar na bearta sin ciallóidh sé go mbeidh sé níos éasca cosaint agus bainistíocht a dhéanamh ar an gcomhshaoil.

### 8.1 Creat Rialála um Chosaint agus Bainistiú Comhshaoil

Agus an straitéis seo á cur i bhfeidhm, cuideoidh an tÚdarás go comhiomlán i dtreo – i gcomhar le húsáideoirí agus le comhlachtaí eile – chuspóirí an chreata rialála i gcomhair chosaint agus bhainistiú an chomhshaoil a bhaint amach agus cinnteofar go gcloifidh pleananna, cláir agus tionscadail le Treoracha an AE - lena n-áirítear an Treoir maidir le Gnáthóga (92/43/CEE, arna leasú), an Treoir maidir le hÉin (2009/147/CE), an Treoir um Measúnacht Tionchair Timpeallachta (85/337/CEE, arna leasú) agus an Treoir um Measúnacht Straitéiseach Timpeallachta (2001/42/CE) – agus Rialacháin trasuímh ábhartha.

### 8.2 Cinnteoireacht ar Leibhéal Níos Ísle

Ba cheart do leibhéal chinnteoireachta níos ísle agus measúnacht timpeallachta na híogaireachtaí atá aitheanta i gCaibidil 7 agus in Aguisín B de Thuarascáil Chomhshaoil an MST a chur san áireamh, lena n-áirítear iad seo a leanas:

- Limistéir Chaomhantais Speisialta is Iarrthóirí agus Limistéar faoi Chosaint Speisialta;
- Gnéithe den tírdhreach a thugann naisc/nascacht chuig láithreáin ainmnithe (m.sh. sruthchúrsaí, limistéir ina bhfuil gnáthóg leathnádúrtha amhail coillearnach líneach srl)
- Uiscí Salmainide;
- Uiscí Sliogéisc;
- Dobharcheantair ina bhfuil an Diúilicín péarla fionnuisce;
- Tearmainn Dúlra;
- Limistéar Oidhreachta Nádúrtha agus Limistéar Oidhreachta Nádúrtha beartaithe;
- Limistéir ar dóigh a bhfuil gnáthóg iontu atá liostaithe in iarscríbhinn 1 den Treoir maidir le Gnáthóga;

- › Iontrálacha sa Taifead Séadchomharthaí agus Áiteanna agus Saincheantair ina bhfuil Acmhainn Seandálaíochta;
- › Iontrálacha sa Taifead ar Dhéanmhais Chosanta;
- › Láithreáin nach bhfuil ainmnithe a bhfuil tábhacht leo do speicis éan geimhrithe nó pórúcháin a bhfuil imní faoina gcaomhnú;
- › Limistéir Chaomhantais Ailtireachta; agus
- › Ainmiúcháin tírdhreacha ábhartha.

## 8.3 Próiseas um Roghnú Conairí agus Bealaí

Tabharfar faoin bPróiseas Roghnúcháin Conairí agus Bealaí seo a leanas le haghaidh bonneagar ábhartha nua:

### Céim 1 – Sainaithint, Meastóireacht agus Roghnú na Conaire Bealaí

- › Cuideoidh srianta comhshaoil (lena n-áirítear iad sin a aithníodh i gCaibidil 7 agus in Aguisín B de Thuarascáil Chomhshaoil an MST) agus deiseanna (cosúil le bonneagar líneach reatha) chun na roghanna conaire bealaí féideartha a aithint;
- › Aithneofar conairí ina bhféadfaí bonneagar a lonnú agus déanfar na conairí sin a mheas. Seachnófar srianta le roghnú na rogha conaire bealaigh agus cruthófar an oiread deiseanna agus is féidir, arna moladh ag speisialtóirí ábhartha; agus
- › I dteannta na srianta atá aitheanta thuas, d'fhéadfadh sonraí allamuigh a bhainfeadh go sonrach le láithreán a bheith de dhíth chun na conairí is oiriúnaí a shainaithint.

### Céim 2 – Sainaithint, Meastóireacht agus Roghnú Bealaigh

- › Aithneofar bealaí féideartha laistigh den rogha conaire agus déanfar na bealaí sin a mheas. Seachnófar srianta le roghnú rogha bealaí agus cruthófar an oiread deiseanna agus is féidir, arna moladh ag speisialtóirí ábhartha, ag cur faisnéise ar leibhéal tionscadail san áireamh agus bearta maolaithe féideartha;
- › I dteannta na srianta atá aitheanta thuas, d'fhéadfadh sonraí allamuigh a bhainfeadh go sonrach le láithreán a bheith de dhíth chun na bealaí is oiriúnaí a shainaithint; agus
- › I dteannta comaoineacha comhshaoil, is dóigh go mbeidh tionchar ag nithe eile ar shainaithint conairí bealaí agus ar mhionchoigeartuithe na línte bealaigh.

## 8.4 Measúnú Iomchuí

Déanfar scagadh ar gach tionscadal agus plean a éireoidh ón Straitéis seo go bhfeicfear cén gá a bheidh le Measúnacht Iomchuí a dhéanamh faoi Airteagal 6 den Treoir maidir le Gnáthóga. Ní thabharfar údarú do phlean ná do thionscadal ach amháin nuair atá sé deimhnithe ag an údarás inniúil, bunaithe ar



fhianaise eolaíoch, ar Scagadh le haghaidh Measúnachta Iomchuí, agus ar Measúnacht Iomchuí Chéim 2 nuair is gá, go bhfuil na nithe seo a leanas fíor:

- Ní bheidh aon tionchar tromchúiseach suntasach díreach, indíreach nó tánaisteach ag an bPlean nó ag an tionscadal ar shláine aon láithreán Eorpach (go haonair nó i gcomhar le pleananna nó le tionscadail eile); nó
- Beidh tionchar tromchúiseach suntasach ag an bPlean nó ag an tionscadal ar shláine aon láithreán Eorpach (nach óstach do chineál gnáthóige nádúrtha tosaíochta agus/nó do speiceas tosaíochta é) ach níl aon réitigh mhalartacha agus caithfear in ainneoin sin an plean nó an tionscadal a chur i gcrích ar chúiseanna dianriachtanacha leasa phoiblí sháraithe, lena n-áirítear cúiseanna de chineál sóisialach nó eacnamaíochta. Sa chás sin, beidh gá nósanna imeachta atá leagtha amach sa reachtaíocht a leanúint agus comhaontú a dhéanamh agus tabhairt faoi gach beart cúitimh is gá lena chinntiú go mbeidh cosaint ag comhtháthú foriomlán Natura 2000; nó
- Beidh tionchar tromchúiseach suntasach ag an bPlean nó ag an tionscadal ar shláine aon láithreán Eorpach (atá óstach do chineál gnáthóige nádúrtha agus/nó do speiceas tosaíochta) ach níl aon réitigh mhalartacha agus caithfear in ainneoin sin an plean nó an tionscadal a chur i gcrích ar chúiseanna dianriachtanacha leasa phoiblí sháraithe, srianta do chúiseanna sláinte an duine nó sábháilteacht phoiblí, d'íarmhairtí tairbhíúla a bhfuil tábhacht phríomhúil leo maidir leis an gcomhshaol nó, anuas ar thuairim ón gCoimisiún, do chúiseanna dianriachtanacha leasa phoiblí sháraithe eile. Sa chás sin, beidh gá nósanna imeachta atá leagtha amach sa reachtaíocht a leanúint agus comhaontú a dhéanamh agus tabhairt faoi gach beart cúitimh is gá lena chinntiú go mbeidh cosaint ag comhtháthú foriomlán Natura 2000.

#### 8.4.1 Cosaint do Láithreáin Natura 2000

Ní cheadófar tionscadail a mbeidh tionchar carnach suntasach díreach, indíreach nó tánaisteach acu ar láithreáin Natura 2000 mar gheall ar a méid nó scála, tógáil talún, gaireacht, ceanglais acmhainní, astaíochtaí (diúscairt chuig talamh, uisce nó aer), ceanglais iompair, fad tógála, oibriú, díchoimisiúnú nó ó aon tionchar eile ar bhonn na Straitéise seo (cibé go haonair nó i gcomhar le pleananna nó le tionscadail eile)<sup>6</sup>.

---

6 Ach amháin mar a fhoráiltear in Alt 6(4) den Treoir maidir le Gnáthóga, viz. Ní bheidh:

a) aon réiteach malartach ar fáil,  
b) beidh cúiseanna dianriachtanacha leasa phoiblí sháraithe ag an tionscadal dul ar aghaidh; agus  
c) beidh bearta cúitimh leordhóthanacha ann.

09

## Achoimre ar Thorthaí



## 9. Achoimre ar Thorthaí

### 9.1 Réamhrá

Luaitear i gCaibidil 1 go gcuirtear ceanglais iompair do Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath i láthair sa Straitéis, bunaithe ar na prionsabail maidir le cónaí uirbeach agus tuaithe atá éifeachtach, éifeachtúil agus inbhuanaithe, sa tréimhse suas go dtí 2035. Tá foramharc sa chaibidil seo ar conas a oibríonn an straitéis i dtaca leis na prionsabail sin, bunaithe ar shraith táscairí iompair. Tá achoimre ann den bhealach a fhreastalóidh an straitéis ar an éileamh ar thaisteal sa bhliain 2035 conas atáthar ag súil go bhfeidhmeoidh na gréasáin athchóirithe; agus na buntáistí a bhainfear as cur i bhfeidhm na Straitéise. Tá anailís mhionsonraithe ar fáil sa nóta teicniúil “Tuarascáil ar Shamhaltú na Straitéise” agus na staidéir chonairí a rinneadh mar chuid den straitéis.

#### 9.1.1 Sásamh an Éilimh ar Thaisteal

Sula leagtar amach torthaí na measúnachta ar an Straitéis, tá foramharc de dhíth maidir leis an éileamh a ndéantar iarracht freastal a dhéanamh air. Meastar go dtiocfaidh méadú 25% ar an éileamh ar thaisteal idir na blianta 2011 agus 2035. Léirítear sa léarscáil seo a leanas an leithdháileadh fáis de réir spáis i MCBÁC, agus gach ponc dearg ag comhfhreagairt do lonnaíocht (mar atá sainithe i gCaibidil 3), agus taispeánann an graf thíos an fás ar aistir in aghaidh gach conair.

Fíor 9.1 – Fás ar an Éileamh ar Thaisteal i Mórcheantar Bhaile Átha Cliath

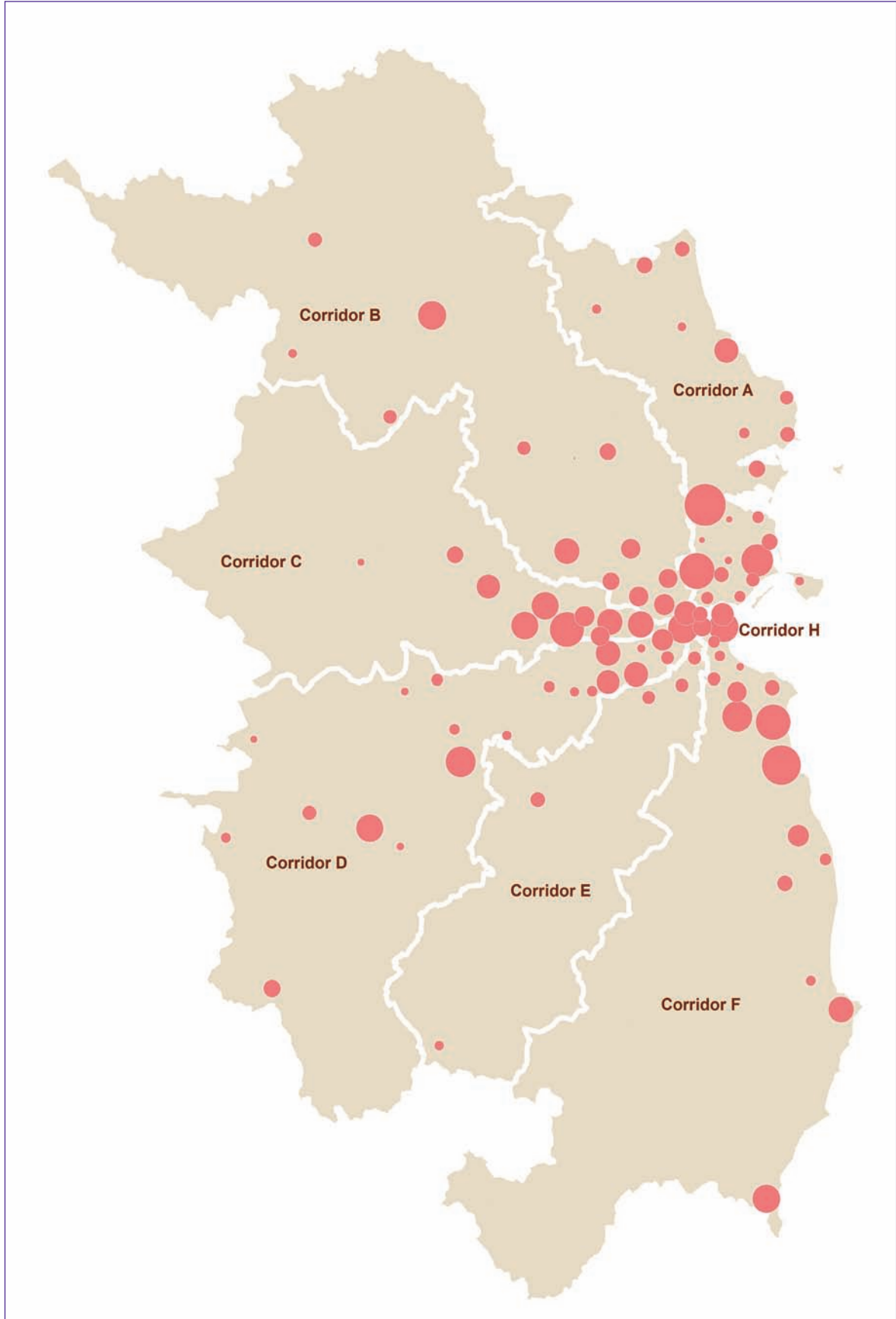
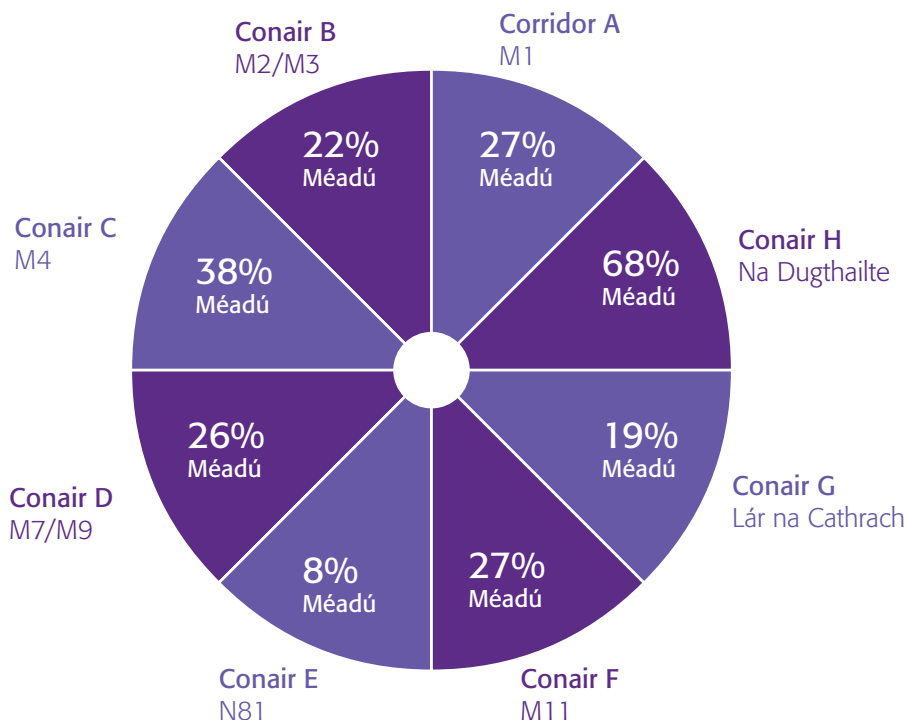




Figure 9.2 – Growth in Travel Demand in the GDA by Corridor



## 9.2 Feidhmíocht an Ghréasáin Iompair

D'fhonn freastal ar an bhfás réamh-mheasta ar éileamh taistil, tá roinnt feabhsúchán molta don ghréasán, go háirithe maidir le hiompar poiblí, ach freisin d'fhonn méadú ar an leibhéal siúil, rothaíochta agus ar úsáid an chairr a éascú. Cé go gcuirtear an bhéim ar iompar poiblí i gcomhar aistearos cionn 3km, tá toilleadh breise bóithre riachtanach chun tacú leis an infheistíocht i mBóithre Náisiúnta straitéiseacha agus d'fhonn luas méadaithe agus an áisiúlacht a bhaineann le hiompar poiblí, siúl agus rothaíocht a éascú. Dá bhrí sin, tá roinnt scéimeanna bóthair mar chuid den Straitéis, mar sin féin, freastalófar ar mhórchuid den mhéadú ar an éileamh ar thaisteal le modhanna nach mbaineann le carranna in aon chor.

### 9.2.1 Feidhmíocht an Ghréasáin Bhóithre

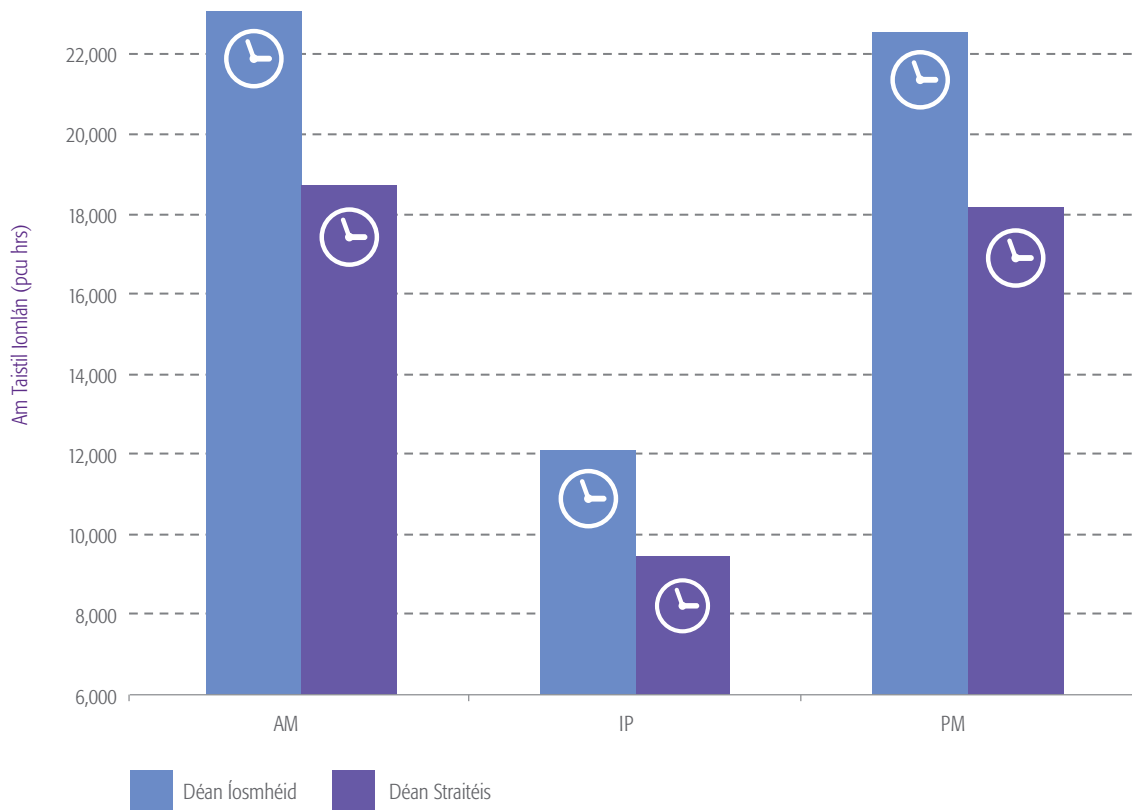
Tá sé mar aidhm ag an Straitéis an fás réamh-mheasta ar éileamh taistil a éascú gan tionchar suntasach a bheith aige sin ar an ngréasán bóithre. Chuige sin, rinneadh measúnú ar an ngréasán bóithre chun imscrúdú a dhéanamh ar chomh héifeachtúil a dhéanfar feidhm agus toilleadh na mbóithre reatha a chothabháil agus a fheabhsú le cur i bhfeidhm na Straitéise.

Taispeántar sna graif seo a leanas an t-athrú ar an leibhéal traglaim agus na feabhsúcháin ar am na n-iompair i gcomparáid leis an Íosmhéid a Dhéanamh (Is ionann an 'Íosmhéid a Dhéanamh' agus an staid is dócha a bheidh ann sa bhliain 2035 in éagmais an bhonneagair nua atá molta sa Straitéis). Tiocfaidh feabhas ar fheidhmíocht an ghréasáin bhóithre i MCBÁC, tríd is tríd. Léirítear comparáid den am iompair ar an ngréasán bóithre straitéiseach agus ar bhóithre lár na cathrach ó thíos. Déantar comparáid i bhFíor 9.3 ar amanna iompair i naisc bhuaicuaire r.n., idirbhuaic (IP) agus i.n. idir na cásanna samhla

den Íosmhéid a Dhéanamh agus Straitéis a Dhéanamh, agus tá comparáid i bhFíor 9.4 den am iompair buaicuaire r.n., idirbhuiaic (IP) agus i.n. do lár na cathrach.

### Fíor 9.3 Am iompair buaicuaire r.n. idir na cásanna samhla den Íosmhéid a Dhéan. agus Straitéis a Dhéanamh

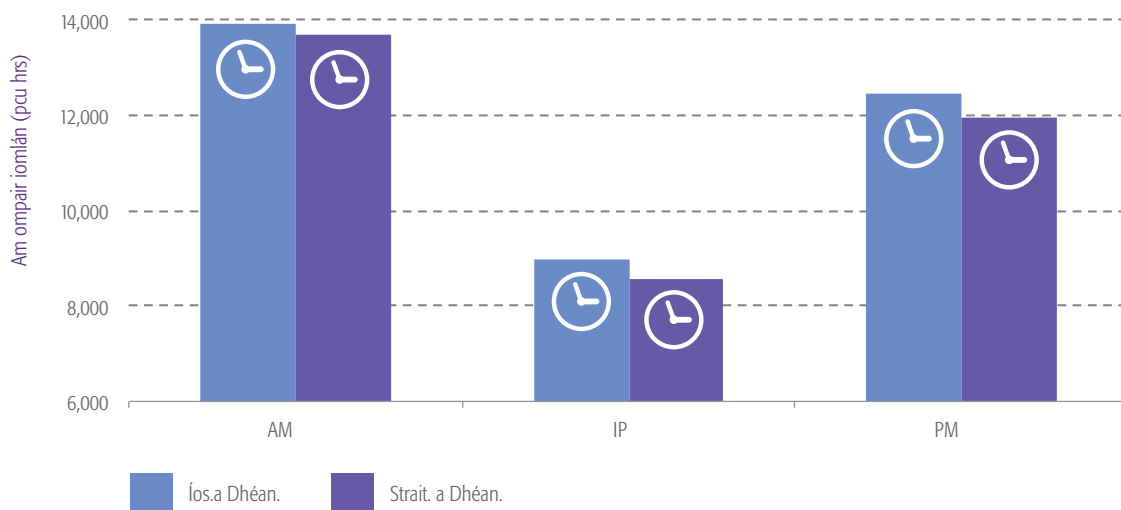
#### Am Taistil Iomlán ar an nGréasán Straitéiseach Bóithre



Léiríonn an anailís, leis an Straitéis i bhfeidhm, laghdaítear am iompair ar an ngréasán bóithre straitéiseach le 18% go neasach sa r.n., 21% san IP agus 19% sa i.n. Is fiú a thabhairt faoi deara freisin faoin gcás Íosmhéid a Dhéanamh go mbainfear an bonn d'éifeachtúlacht oibríochta an ghréasáin mhótarbhealaí in éagmais na Straitéise, agus dá bhrí sin, go dteastaíonn an Straitéis chun a thoilleadh a choimeád.

## Fíor 9.4 Buacam iompair idir na cásanna samhla den Íosmhéid a Dhéan. agus Straitéis a Dhéanamh

### Am Iompair Iomlán ar Bhóithre Lár na Cathrach

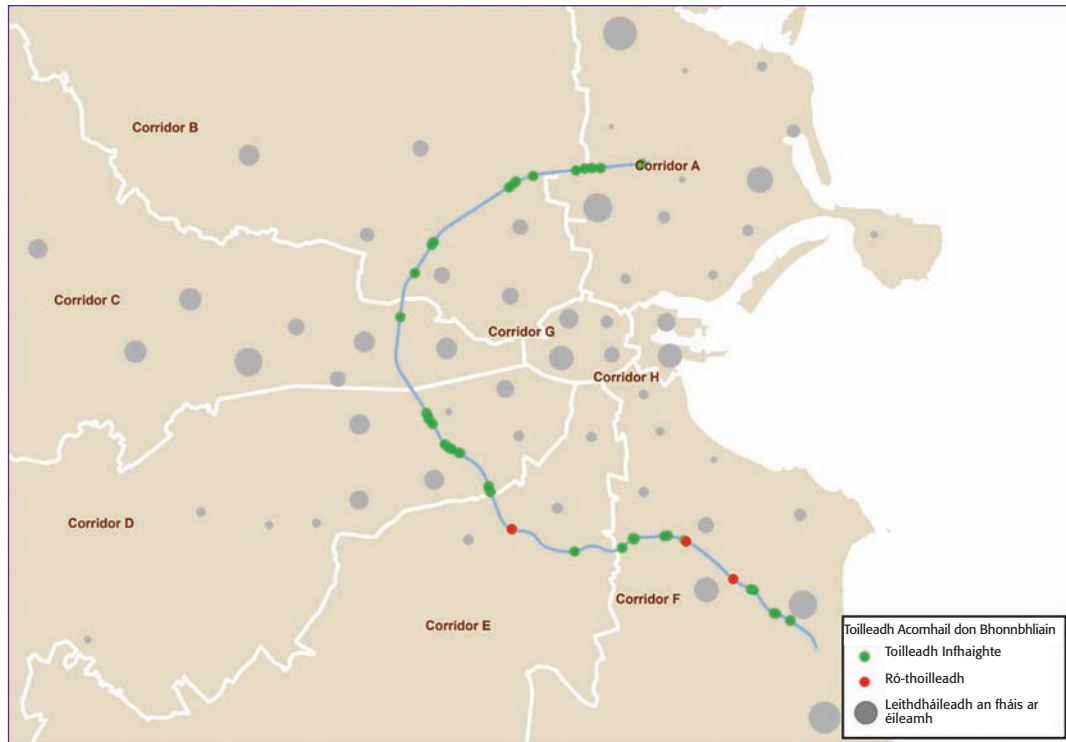


Léiríonn an anailís, leis an Straitéis i bhfeidhm, go laghdaítear am iompair ar an ngréasán bóithre Lár na Cathrach le 2% go neasach sa r.n., 5% san IP, agus 4% sa i.n.

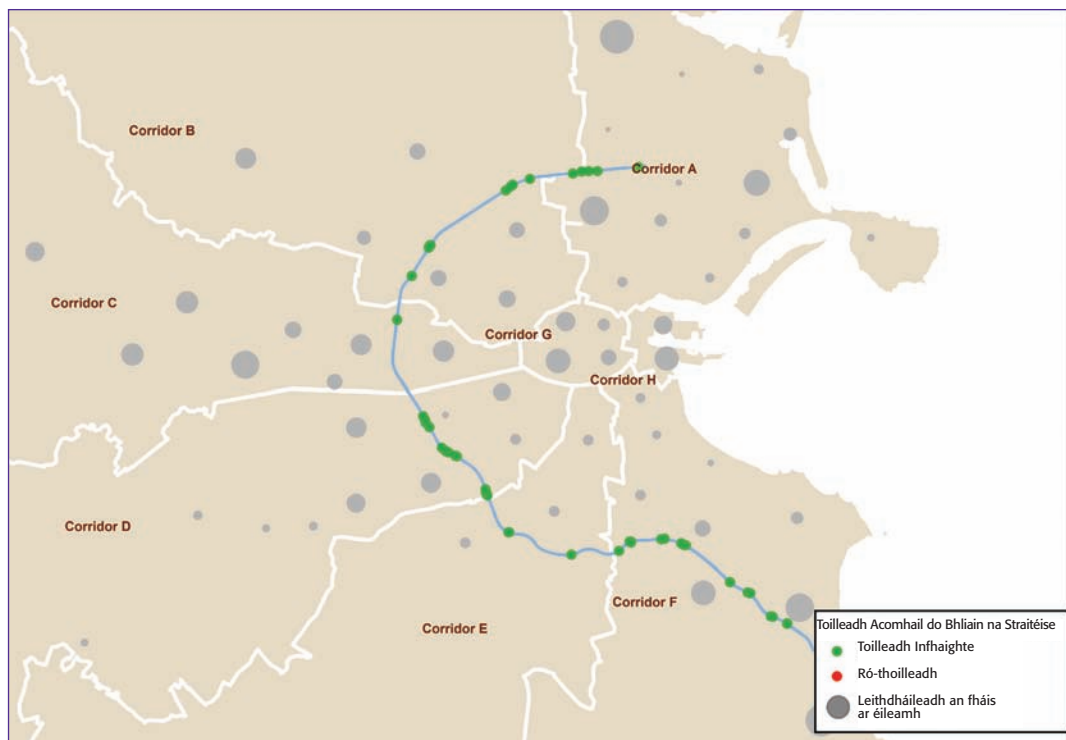
Ag féachaint ar mhótarbhealach an M50, is féidir anailís a dhéanamh ar an tionchar a bheidh ag an Straitéis ar aomhail shonracha bunaithe ar an gCóimheas Toirte / Toillidh. Léirítear i bhFíor 9.5 an t-athrú coibhneasta sa Chóimheas T/T ar Aomhail an M50 idir an bhonnbhliain agus Cásanna sa Straitéis. Go ginearálta níl aon athrú suntasach ann.

Fíor 9.5 – Athruithe in T/T idir Cás Bonnfhliana agus Straitéise le haghaidh Acomhail an M50.

### Bonnfhliain



### Bliain na Straitéise



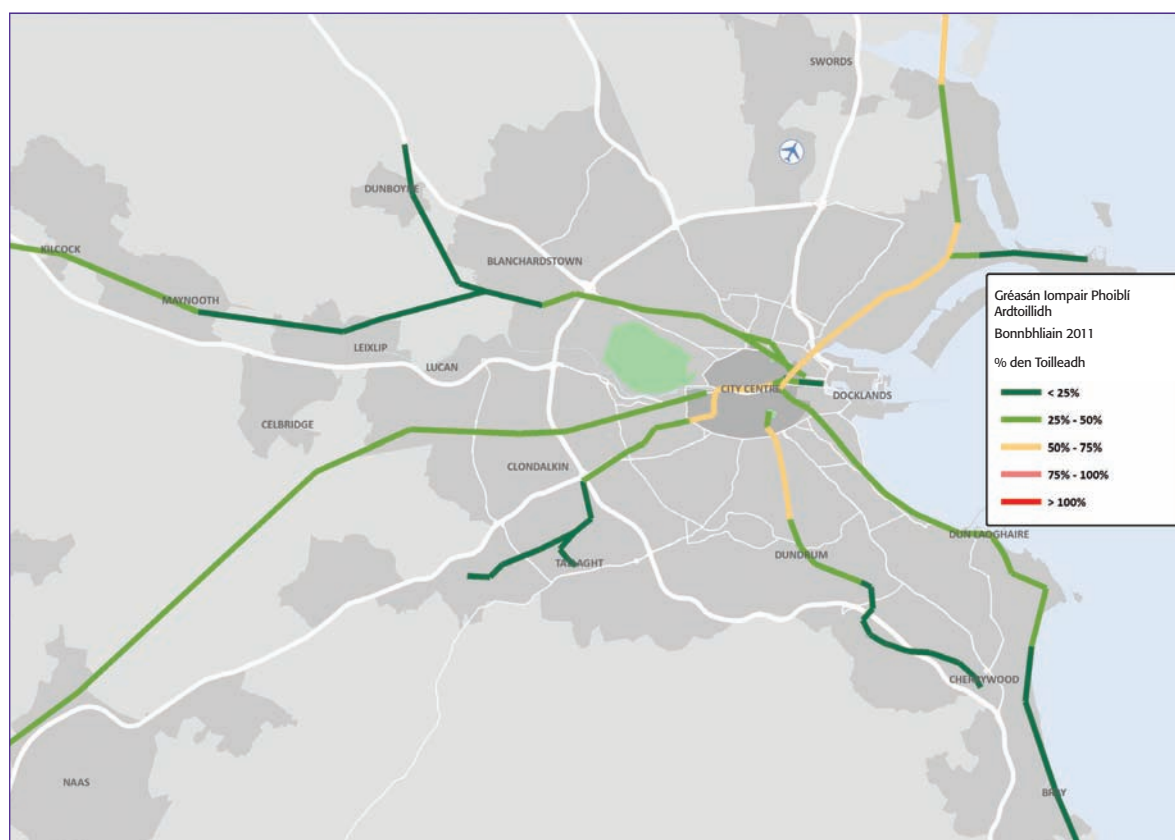


## 9.2.2 Feidhmíocht an Ghréasáin Iompair Phoiblí

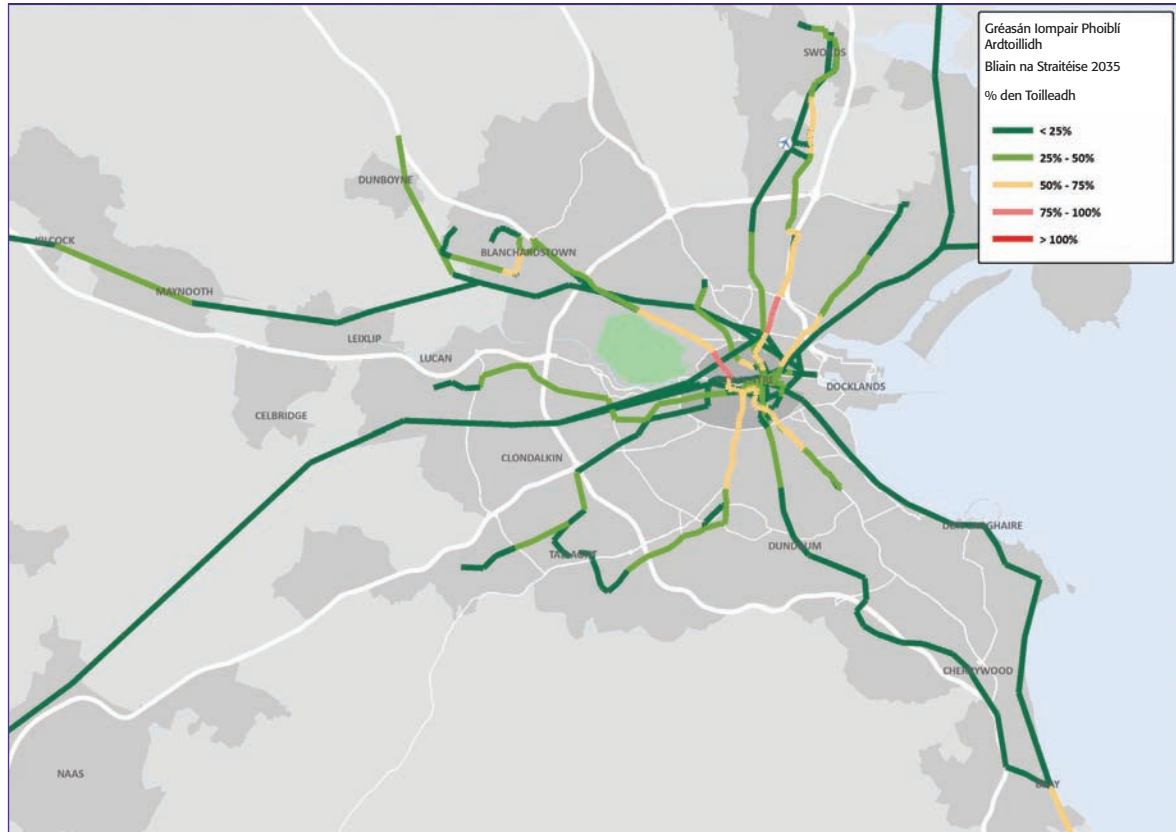
Moltar sa Straitéis go leathnófaí go suntasach gréasán iompair phoiblí Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath. Taispeántar sna léarscáileanna seo a leanas méid an ghréasáin iarnróid agus iarnróid éadroim agus caighdeán na seirbhíse a sholáthraítear, bunaithe ar an gcóimheas paisinéirí leis an toilleadh iomlán. Taispeántar i bhFíor 9.6 an ceangal sin in 2011 agus taispeántar i bhFíor 9.7 an rud céanna le haghaidh 2035, ach tá gréasán i bhfad níos fearr agus níos forleithne i gceist.

Taispeántar i bhFigiúirí 9.6 agus 9.7 an cóimheas ualaigh le toilleadh thar bhuaicuaire iomlán na maidine (8-9 r.n.). Cé go léiríonn na sonraí go bhfuil codanna den ghréasán iompair phoiblí ag a dtoilleadh nó os cionn toillidh ag amanna áirithe sa bhuaicuaire; thar an tréimhse buaicuaire iomlán tá toilleadh ar fáil ar gach cuid den ghréasán

**Fíor 9.6: Toilleadh iompair phoiblí ardtoillidh 2011 (Cóimheas Toirte/Toillidh)**



Fíor 9.7: Toilleadh iompair phoiblí ardoillidh 2035 (Cóimheas Toirte/Toillidh)



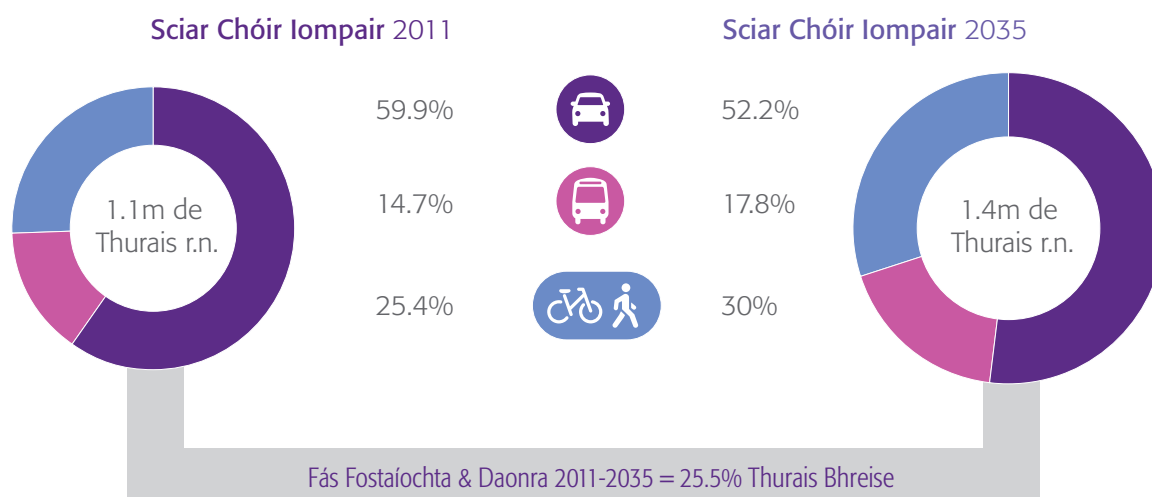
## 9.3 Buntáistí na Straitéise Iompair

### 9.3.1 Sciar Chóir Iompair – Turais ar fad

Beidh tionchar dearfach suntasach ag cur i bhfeidhm na Straitéise ar an gcuspóir maidir le cion na dturas go léir a dhéanann carranna príobháideacha a laghdú ó 59.9% sa bhliain 2011, go dtí 52.2% sa bhliain 2035<sup>7</sup>, agus tionchar dearfach comhfhreagrach aige ar na codanna a úsáideann iompar poiblí, siúl agus an rothar. Taispeántar i bhFíor 9.8 thíos an t-athrú ar an deighilt de réir cóir iompair ón mbonnbhliain tar éis chur i bhfeidhm na Straitéise.

<sup>7</sup> Aschur den tsamhail iompair le haghaidh gach turas, buaic AM (2011 & 2035)

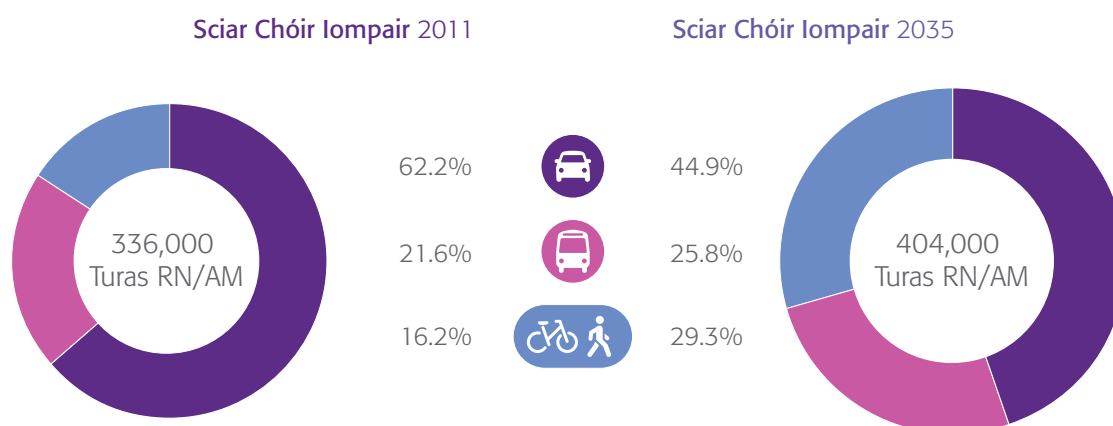
Fíor 9.8 – Sciar Chóir Iompair – Bonnbhliain 2011 agus 2035 leis an Straitéis



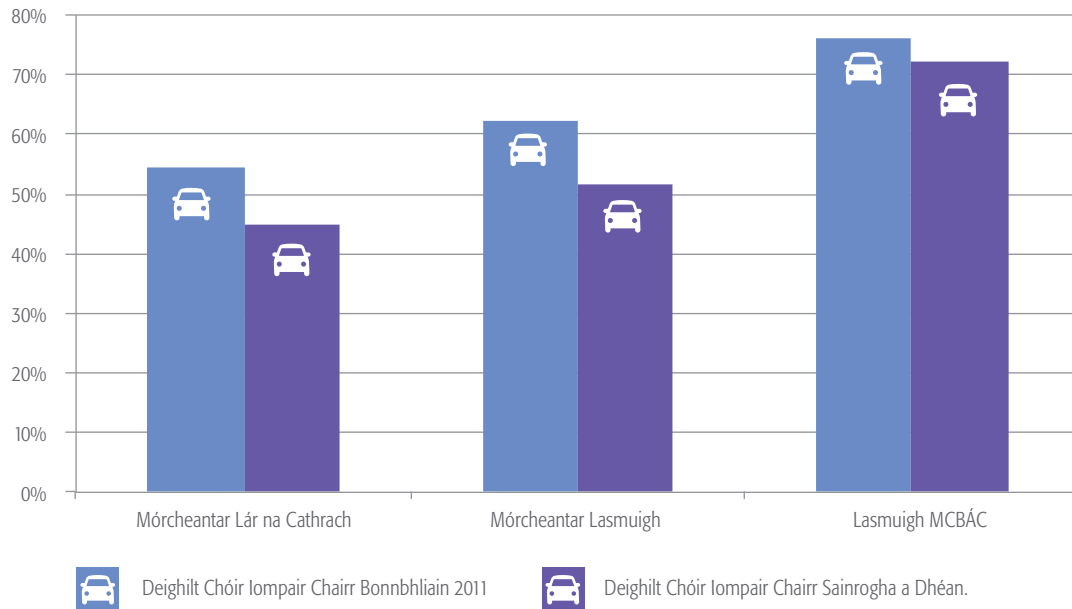
### 9.3.2 Deighilt de réir Cóir Iompair - Turais Chomaitéireachta chun na hOibre

Maidir le turais chomaitéireachta chun na hoibre, leagtar amach i bhFíor 9.9 an t-athrú ar an deighilt de réir cóir iompair sa tráth ardbhrú tráchta idir 7m agus 10am idir an bonnbhliain agus bliain na Straitéise 2035. Titeann comaitéireacht chun na hoibre sa charr go dtí díreach faoi bhun 45%, ó fhigiúir 62.2% a bhí ann sa bhonnbhliain. Taispeántar méadú an-suntasach sa deighilt de réir cóir iompair le haghaidh siúlóide agus rothaíochta, suas ó 16.2% go dtí 29.3%, beagnach dubailt ar an mbonnbhliain. Ar an iomlán, beidh tionchar suntasach dearfach ag cur i bhfeidhm na Straitéise ar an aistriú chuig modhanna iompair inbhuanaithe, agus gluaiseacht foriomlán 17.3% ó thurais chomaitéireachta sa charr chuig modhanna eile.

Fíor 9.9 – Deighilt de réir Cóir Iompair (Comaitéireacht chun na hOibre) – Bonnbhliain 2011 agus 2035 leis an Straitéis



**Fíor 9.10 – Sciar Chóir Iompair de réir Grúpa Deighleoige – Bonn bhliain agus 2011 agus 2035 le Straitéis**

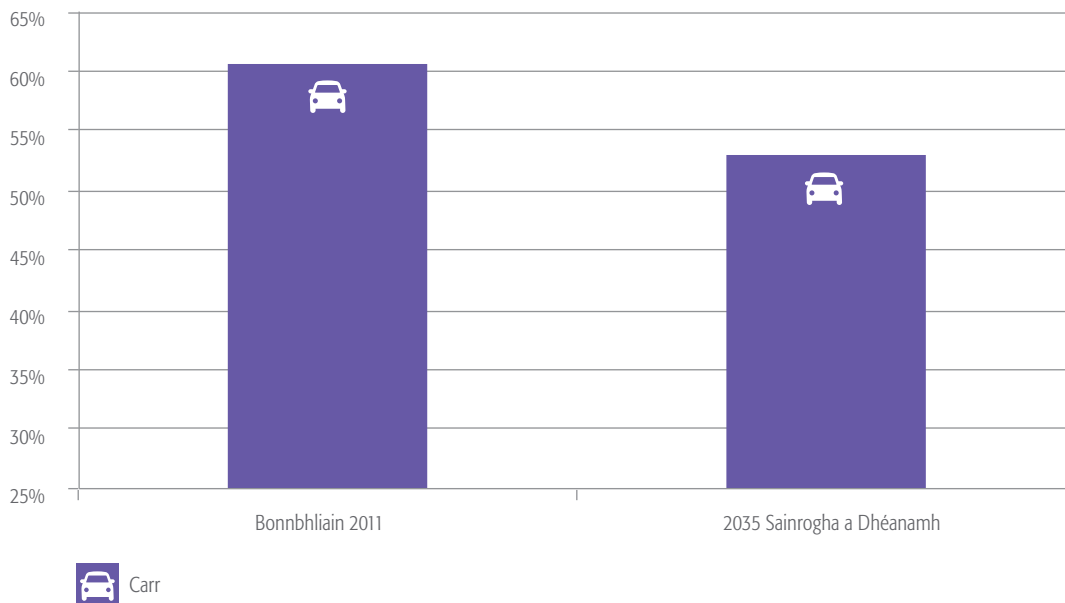


### 9.3.3 Cuar-thurais Chathrach

Beidh sé mar phríomhthoradh ag an Straitéis seo rogha eile indéanta a sholáthar in áit an chairr phríobháidigh le haghaidh cuarthurais laistigh de Chathair Bhaile Átha Cliath, .i. iad sin a bhfuil a mbunús agus a gceann scríbe laistigh den limistéar foirgnithe tadhlaigh, ach lasmuigh de lár na cathrach. Dá réir sin, is táscaire tábhachtach de chuid na Straitéise é an deighilt de réir chóir iompair i gcás na dturas sin. Beidh athrú suntasach i dtreo modhanna nach mbaineann leis an gcarr mar thoradh ar an Straitéis seo mar atá le feiceáil i bhFíor 9.10, ina dtaispeántar an laghdú ar dheighilt de réir chóir iompair do thurais den sórt sin ó 60.5% go dtí 53.0%.



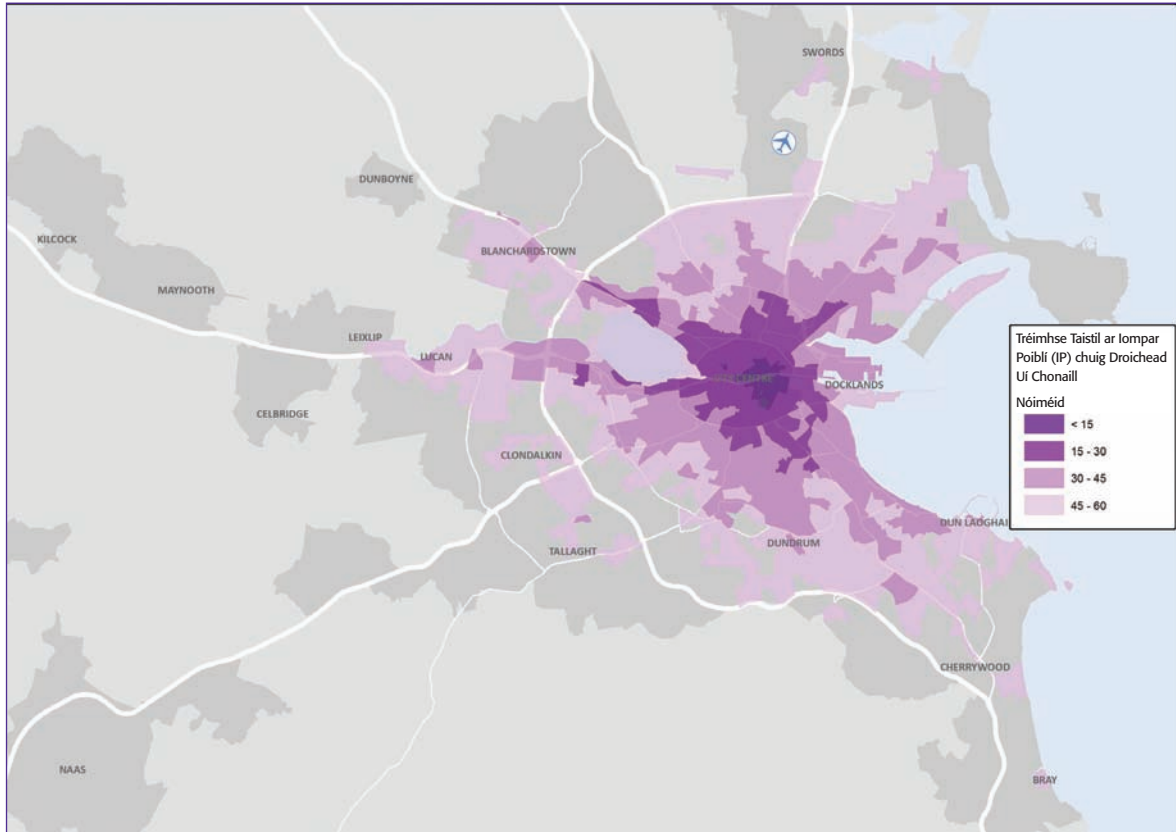
**Fíor 9.10: Sciar Chóir Iompair le haghaidh gach Cuar-Thuras Cathrach**



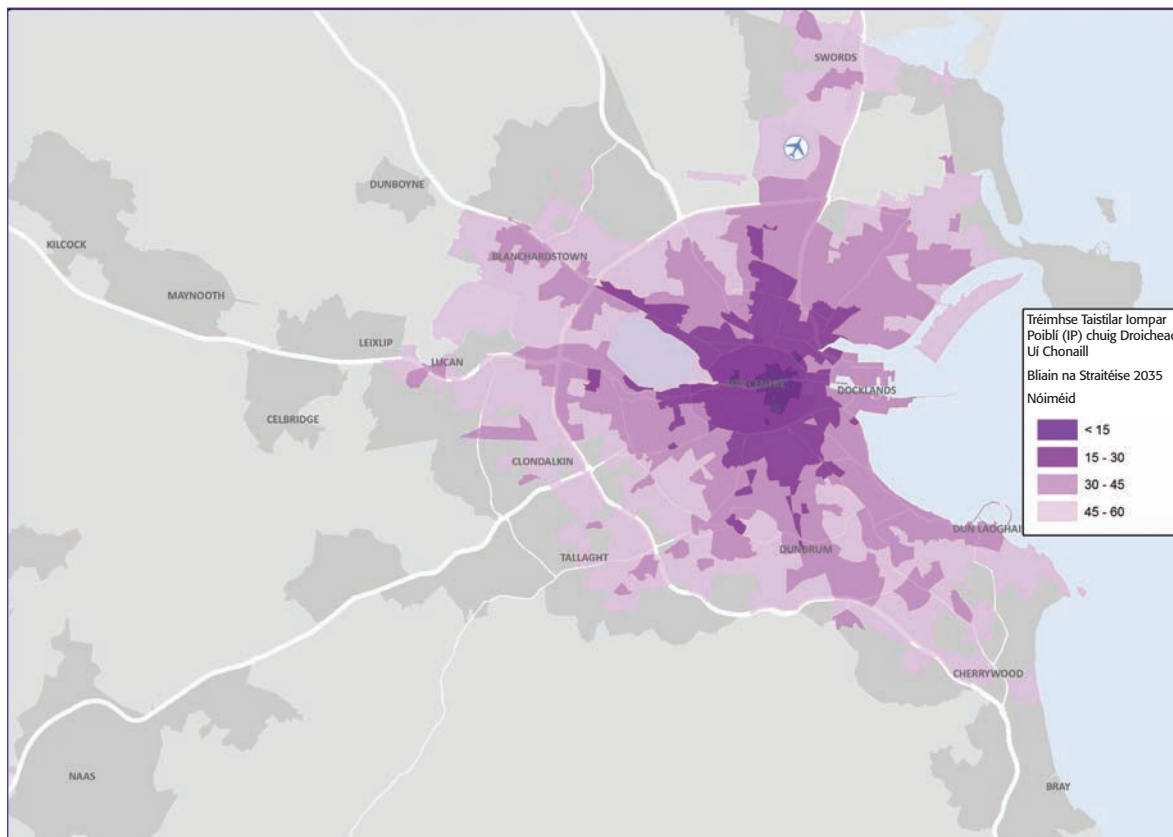
### 9.3.4 Tréimhse Aistir

Taispeánann Fíor 9.11 na bandaí le haghaidh tréimhsí aistir ar iompar poiblí chuig lár na cathrach sa bhliain 2011. Taispeánann Fíor 9.12 an rud céanna le haghaidh 2035. Mar is léir, tá an limistéar i bhfoisceacht tréimhse taistil 1 uair an chloig go lár na cathrach i bhfad níos forleithne sa todhchaí agus dá réir sin, tá na limistéir atá i dtréimhsí aistir níos giorra níos mó go comhréireach. Is díol suntais, tionchar Meitreo Thuaidh nua ar an gconair ó thuaidh, lena n-áirítear Aerfort Bhaile Átha Cliath.

Fíor 9.11: Tréimhse Taistil ar Iompar Poiblí chuig Lár na Cathrach 2011



Fíor 9.12 – Tréimhse Taistil ar Iompar Poiblí chuig Lár na Cathrach in 2035



### 9.3.5 Buntáistí maidir le hÚsáid Talún

Éascóidh cur i bhfeidhm na Straitéise seo úsáid níos éifeachtúla as talamh laistigh de Mhórchéantar Bhaile Átha Cliath agus feabhsóidh sé inrochtaineacht limistéar lárnach, a bhféadfadh sé a bheith de thoradh air go ndéanfar comhdhlúthú níos mó ar fhorbairtí dianthuais cosúil le fostaíocht agus miondíol isteach in áiteanna a bhfuil freastal á dhéanamh ag iompar poiblí orthu. Comhlánóidh agus éascóidh cur i bhfeidhm na Straitéise cur i bhfeidhm na mbeartas agus na moltaí straitéiseacha sna Treoirínte um Pleanáil Réigiúnach do Mhórchéantar Bhaile Átha Cliath agus pheleananna agus cláir na nÚdarás Áitiúil.

### 9.3.6 Buntáistí Eacnamaíocha

Tá measúnacht eacnamaíoch déanta ar an Straitéis agus tá sé leagtha amach sa nóta teicniúil "Breithmheas Eacnamaíoch". Soláthraíonn sé seo ardleibhéal léiriúcháin d'innmharthacht na Straitéise agus leagtar amach é sa nóta teicniúil "Measúnú Buntáiste Úsáideoirí Iompair Imlíne". Tá buntáistí úsáideoira iompair measta tuartha dul thar na costais straitéise imlíne measta le cóimheas buntáiste do chostas de 1:3:1. Déanann an fíor seo cuntas do bhuntáistí iompair dhíreacha amháin, coigiltí ama aistir don chuid is mó, agus ní chuimsíonn sé na buntáistí eacnamaíocha níos leithne a sheachadófar tríd an Straitéis. Léiríonn sé go bhfuil an Straitéis tairbheach go heacnamaíoch ó pheirspictíocht réigiúnach agus náisiúnta, agus soláthraíonn sé deimhniú den fhirinniú eacnamaíoch iomlán dá fhorfheidhmiú.





**National Transport Authority**

Dún Scéine  
Harcourt Lane  
Dublin 2

Údarás Náisúnta Iompair  
Dún Scéine  
Lána Fhearchair  
Baile Átha Cliath 2

Tel: +353 1 879 8300

[www.nationaltransport.ie](http://www.nationaltransport.ie)