

eDeposit Ireland

Transport Strategy for the Greater Dublin Area 2016 - 2035

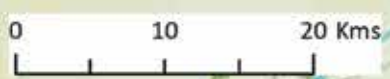
Item Type	report
Citation	Ireland. National Transport Authority, 'Transport Strategy for the Greater Dublin Area 2016 - 2035 = Straitéis Iompair do Mhórchéantar Bhaile Átha Cliath 2016 - 2035', [report], National Transport Authority, 2016
Publisher	National Transport Authority
Rights	Attribution 4.0 International
Download date	2026-04-20 21:53:30
Item License	http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/
Link to Item	https://hdl.handle.net/20.500.14765/117557

Straitéis Iompair do Mhórchéantar Bhaile Átha Cliath 2016 - 2035



Eochair Eolais

 Mórcheantar Bhaile Átha Cliath



Clár na nÁbhar

1.	Réamhrá agus Comhthéacs	5
1.1	Cuspóir agus Réasúnaíocht na Straitéise	5
1.2	Ceanglais Reachtaíochta	11
1.3	Comhairliúchán	13
2.	Forbhreathnú Beartais	16
2.1	Réamhrá	16
2.2	Príomhbheartas	16
2.3	Beartas Iompair agus Pleanála	17
2.4	Earnálacha Eile	19
2.5	Achoimre	20
3.	Iompar i Mórcheantar Bhaile Átha Cliath	22
3.1	Réamhrá	22
3.2	Soláthar Iompair Reatha	22
3.3	Patrúin agus Treochtaí Réigiúnacha	27
3.4	Patrúin agus Treochtaí de réir Ceantair	37
3.5	Easnaimh Iompair	48
3.6	Ábhair ar a ndéantar Breithniú don Straitéis	49
4.	Forbairt na Straitéise	51
4.1	Breithmheas ar Roghanna Coiteanna maidir le gach Conair	51
4.2	Breithmheas ar Roghanna de réir Conaire	53
4.3	Breithmheas ar Roghanna de réir Gluaiseacht Áitiúil	57
4.4	Measúnú Roghanna Malartacha MST	58
5.	Gréasán Iompair 2035	61
5.1	Réamhrá	61
5.2	Bonneagar Iarnróid Throim	61
5.3	Bonneagar Iarnróid Éadroim	66
5.4	Gréasán Foriomlán Iarnróid	69
5.5	Bonneagar Bus	70
5.6	Bonneagar Rothaíochta	77

5.7	Siúl	79
5.8	An Gréasán Bóithre	79
5.9	Bainistiú Éilimh	83
5.10	Páirceáil agus Taisteal	84
5.11	Soláthar Páirceála	86
5.12	Soláthar agus Céimniú	86
6.	Seirbhísí Iompair agus Comhtháthú	89
6.1	Seirbhísí Bus	89
6.2	Stadanna Bus agus Scáthlám Bhus	90
6.3	Seirbhísí Iamróid	90
6.4	Táillí	91
6.5	Córais Faisnéise do Phaisinéirí	91
6.6	Barrfheabhsú Acomhal agus Áiseanna Iompair	91
6.7	Inrochtaineacht	92
6.8	Feithiclí Beaga Seirbhíse Poiblí (Tacsaithe, Hacnaithe agus Limisíní)	92
6.9	Seirbhís Iompair Áitiúla	93
6.10	Forfheidhmiú agus Slándáil	93
6.11	Faisnéis agus Comharthaíocht	94
6.12	Cúrsaí Comhshaoil	94
7.	Comhtháthú Úsáide Talún agus Athrú Iompraíochta	96
7.1	Comhtháthú Úsáide Talún	96
7.2	Cláir um Athrú Iompraíochta	99
8.	Cosaint agus Bainistiú Comhshaoil	101
8.1	Creat Rialála um Chosaint agus Bainistiú Comhshaoil	101
8.2	Cinnteoireacht ar Leibhéal Níos Ísle	101
8.3	Próiseas um Roghnú Conairí agus Bealaí	102
8.4	Tástáil i leith Measúnú Oiriúnachta	102
8.5	Pleananna agus Beartais Chomhshaoil Eile	103
8.6	Moltaí Eile MST	103
9.	Achoimre ar Thorthaí	105
9.1	Réamhrá	105
9.2	Feidhmíocht an Ghréasáin Iompair	107
9.3	Buntáistí na Straitéise Iompair	111

Cuspóir na Straitéise

*Tacú le dul chun cinn
eacnamaíoch, sóisialta agus
cultúrtha Mhórcheantar
Bhaile Átha Cliath trí fhoráil a
dhéanamh do ghluaiseacht
éifeachtach, éifeachtúil agus
inbhuanaithe daoine agus earraí.*

01

Réamhrá agus Comhthéacs



1. Réamhrá agus Comhthéacs

1.1 Cuspóir agus Réasúnaíocht na Straitéise

Cuireann an straitéis iompair seo (An Straitéis) creat ar fáil do phleanáil agus do sholáthar an bhonneagair agus na seirbhísí iompair i Mórcheantar Bhaile Átha Cliath sa fiche bliain atá romhainn. Cuireann sé beartas pleanála iompair ar fáil freisin ar féidir le háisnéachtaí eile a bhfuil baint acu le pleanáil úsáide talún, cosaint an chomhshaoil agus soláthar bonneagair eile mar thithíocht, uisce agus cumhacht, a gcuid tosaíochtaí infheistíochta a ailíniú leis. Dá bhrí sin is gné riachtanach é, mar aon le cláir infheistíochta in earnálacha eile, d'fhorbairt ordúil Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath sna 20 bliain atá romhainn.

Clúdaíonn pleanáil úsáide talún i Mórcheantar Bhaile Átha Cliath na contaetha Bhaile Átha Cliath, An Mhí, Cill Dara agus Cill Mhantáin, agus tá sí á treorú ag na Treoirínte um Pleanáil Réigiúnach do Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath 2010-2022 (Treoirínte Réigiúnacha Pleanála), ar ghlac Údarás Bhaile Átha Cliath agus Údarás Réigiúnach an Lár-Oirthir leo in 2010. De thoradh reachtaíochta a ritheadh le déanaí cuireadh Tionól Réigiúnach an Oirthir agus Lár Tíre (An Tionól) in áit na n-údarás sin, agus é de chúram air Straitéis Spásúlachta agus Eacnamaíochta Réigiúnach a ullmhú do cheantar foriomlán an Tionóil. Go dtí go nglacfaidh an Tionól lena leithéid de Straitéis Spásúlachta agus Eacnamaíochta Réigiúnach beidh feidhm i gcónaí ag na Treoirínte um Pleanáil Réigiúnach thuas mar threoir do phleanáil agus d'fhorbairt fhoriomlán ar fud an réigiúin.

Leagann na Treoirínte Pleanála Réigiúnacha fis chuimsitheach amach d'fhorbairt Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath. Tá an ráiteas físe seo a leanas le fáil iontu:

“Faoi 2022 beidh Mórcheantar Bhaile Átha Cliath ina réigiún bríomhar, gníomhach eacnamaíoch agus ina Thairseach Réigiúnach inbhuanaithe idirnáisiúnta, a mbeidh nascacht láidir aige ar fud an Réigiúin, go náisiúnta agus ar fud an domhain; a bheidh ina réigiún a chothaíonn pobail a bheidh ina gcónaí in áiteanna taitneamhacha, inrochtana agus tacaíocht mhaith acu ó bhonneagar pobail agus iad ag baint taitneamh as áiseanna áineasa ardchaighdeán; agus ina réigiún a chaomhnaíonn agus a chosnaíonn conairí glasa, tailte gníomhacha talmhaíochta agus limistéir chosanta nádúrtha ar fud an Mhórcheantair.”

Leagtar amach na príomhphrionsabail seo a leanas de thoradh na físe straitéisí sin:

- “Ós rud é gurb é Baile Átha Cliath príomhchathair na hÉireann agus ina lárionad tábhachtach Eorpach beidh sé ag fás agus ag dul chun cinn, in iomaíocht le cathracha eile san AE, agus ag freastal ar réimse leathan riachtanas idirnáisiúnta, náisiúnta, réigiúnach agus áitiúil.
- Beidh Réigiún Bhaile Átha Cliath agus an Lár-Oirthir ina n-ionaid tharraingteacha, fhuinniúla le haghaidh tionsclaíocht, gnó, áineas agus turasóireacht agus beidh siad ina mórfhócas d'fhás geilleagraich sa Tír.
- Ós rud é go bhfuil calafort agus aerfort ag Mórcheantar Bhaile Átha Cliath leanfaidh sé ar aghaidh mar an pointe iontrála /imeachta is tábhachtaí don tír ina hiomláine, agus mar Thairseach idir an tAontas Eorpach agus an chuid eile den domhan. Beidh tábhacht náisiúnta ag baint le rochtain ar Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath agus tríd.

- › Beidh gaol díreach ag an bhforbairt a dhéanfar i Mórcheantar Bhaile Átha Cliath leis an infheistíocht a dhéanfar i seirbhísí comhtháite ardchaighdeáin iompair phoiblí a mbeidh sé d’aidhm aici fhoirm dhlúth uirbeach a chruthú.
- › Déanfar forbairt laistigh d’achar uirbeach Limistéar na Cathrach reatha a chomhdhlúthú chun foirm uirbeach níos dlúithe a bhaint amach, sa chaoi go mbeidh daonra níos mó ann ná mar atá faoi láthair agus córas iompair phoiblí ann a bheith feabhsaithe go mór. Nuair a leathnófar na ceantair thógtha cruthófar timpeallachtaí dea-dheartha uirbeacha a bheidh nasctha le gréasáin iompair ardchaighdeáin phoiblí, agus feabhsófar caighdeán na beatha do chónaitheoirí agus d’oibrithe araon.
- › Díreofar an fhorbairt sa Cheantar Cúlchríche ar fhás comhtháite ardchaighdeáin agus déanfar an fhorbairt a chomhdhlúthú i bpríomhbhailte aitheanta, a bheidh scartha óna chéile ag criosanna glasa de cheantair fhairsinge straitéiseacha talún a mbeidh an talmhaíocht agus úsáidí cosúil léi ar siúl iontu. Beidh mórchuid fostaíochta sna bailte sin mar aon le siopaí ardchaighdeáin agus réimse iomlán seirbhísí sóisialta, naisc mhaithe bóthair agus bus chuig bailte eile agus córas iompar poiblí ardchaighdeáin chuig an Chathair. Beidh ról tábhachtach acu ag freastal ar bhaile níos lú agus ar shráidbhailte agus ar na pobail tuaithe máguaird.”

Caithfidh an Straitéis agus na Treoirínte Pleanála Réigiúnacha a éilítear faoin reachtaíocht a bheith comhsheasmhach lena chéile. Dá réir sin, is é an ról atá ag an Straitéis ná an creat a bhunú do sholáthar iompair atá riachtanach chun an fhís talamhúsáide atá leagtha amach sna Treoirínte um Pleanáil Réigiúnach a bhaint amach. Dá bhrí sin, nuair a bhí cuspóir uileghabhálach na Straitéise á shainiú, measadh gur cheart é a bhunú ar an bhfís atá leagtha amach sna Treoirínte Pleanála Réigiúnacha, agus é a ailíniú léi. Mar léiriú ar an bhfís sin, agus ar na prionsabail agus na beartais sna treoirínte, is é cuspóir na Straitéise:

“Tacú le dul chun cinn eacnamaíoch, sóisialta agus cultúrtha Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath trí fhoráil a dhéanamh do ghluaiseacht éifeachtach, éifeachtúil agus inbhuanaithe daoine agus earraí.”

Leagtar amach sa Straitéis seo an soláthar iompair is gá, don tréimhse go dtí 2035, chun an cuspóir thuas don réigiún a bhaint amach, agus chun cuspóirí an bheartais iompair náisiúnta atá ann cheana, atá leagtha amach i gCaibidil 2, a chur ar fáil lena n-áirítear go háirithe an sprioc go mbeadh sciar 45% ar a mhéid den iompar comaitéireachta á dhéanamh i gcarranna faoi mar a leagadh síos i “Taisteal Níos Cliste - Todhchaí an Iompair Inbhuanaithe”. Sa chaoi sin, tacóidh an Straitéis, ó thaobh iompair de, le cur i bhfeidhm na físe do Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath atá leagtha síos sna Treoirínte Pleanála Réigiúnacha.

1.1.1 An Dréacht-Straitéis Iompair a bhí ann Roimhe Seo

In 2011 d’fhoilsigh an tÚdarás Náisiúnta Iompair (an tÚdarás) Dhréachtphlean Straitéise Iompair do Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath 2011-2030 (Dréacht-Straitéis Iompair 2011).

Threisigh agus d’athdhearbhaigh Dréacht-Straitéis Iompair 2011 an gá atá le go leor de na tograí a bhí sa straitéis iompair roimhe sin ‘A Platform for Change’, chomh maith le roinnt bearta breise. Leagadh amach ann sraith idirghabhálacha iompair agus beartais tacaíochta chun go laghdófaí go 45% an sciar de na turais chun oibre a dhéanfar i ngluaisteáin faoin mbliain sprice (2030).

Tar éis don Dréacht-Straitéis Iompair Dréacht a bheidh tugtha in 2011 don Aire Iompair, Turasóireachta

agus Spóirt, aistríodh an fócas gearrthéarmach nuair a glacadh leis an bPlean Forfheidhmithe Comhtháite 2013-2018, i gcomhréir le hAlt 13 den Acht um Údarás Iompair Bhaile Átha Cliath 2008. Leagadh amach clár 6 bliana sa phlean d'infheistíocht iompair i Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath lena n-áirítear Luas Traschathrach, Nasc tríd an Tollán faoi Pháirc an Fhionnuisce agus Bus Gasta.

Rinneadh athbhreithniú agus nuashonrú ar an obair a rinneadh chun Dréacht-Straitéis Iompair na bliana 2011 a fhorbairt. Bíodh is go bhfuil an-athrú tagtha ar an daonra agus ar chúrsaí fostaíochta, agus ar an éileamh ar thaisteal a bhaineann leo ó tosaíodh agus ó forbraíodh an dréacht-straitéis roimhe seo, níl athrú ó bhonn tagtha ar an ionchas fadtéarmach 20 bliana a samhlaíodh in 2011. Dá bhrí sin, cé gur glacadh leis na sonraí réamhaisnéise is déanaí atá ar fáil agus le sonraí bonnlíne chomhshaoil nuair a bhí athbhreithniú á dhéanamh ar an Straitéis, tá go leor de na moltaí iompair cosúil leo siúd a bhí sa Dréacht-Straitéis roimhe seo.

1.1.2 Rudaí a Baineadh amach ó thaobh Cúrsaí Iompair ó bhí an Straitéis Roimhe Seo i bhFeidhm

Cuireadh iad seo a leanas chun cinn i Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath ó 2011 i leith:

- Cuireadh tús le tógáil Luas Traschathrach;
- Cuireadh tús leis an tionscadal chun Tollán Pháirc an Fhionnuisce a athoscailt do sheirbhísí paisinéirí;
- Leathnaíodh scéim Rothar Bhaile Átha Cliath ó 40 stáisiún agus 450 rothar go 101 stáisiún agus 1500 rothar;
- Glacadh le Plean Líonra Rothaíochta Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath, agus tosaíodh á chur i bhfeidhm;
- Tá méaduithe leanúnacha ag teacht ar líon na ndaoine a bhíonn ag rothaíocht;
- Osclaíodh droichead iompair phoiblí Shráid Mhaoilbhríde;
- Infheistíodh breis is €100m i mbearta iompair inbhuanaithe eile ar fud an réigiúin;
- Forbraíodh coincheap Bus Gasta do Bhaile Átha Cliath;
- Tá córas Faisnéise Fíor-Ama do Phaisinéirí á leathnú amach i gcónaí;
- Forbraíodh branda iompair aontaithe náisiúnta - Iompar d'Éirinn;
- Tá an córas ticéadaithe comhtháite Cárta Léime á leathnú amach i gcónaí; agus
- Tá leas níos mó á bhaint as iompar poiblí i Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath.

Rinneadh an dul chun cinn sin nuair a bhí srianta diana ar an maoiniú a bhí ar fáil.

1.1.3 Athruithe ón Straitéis Roimhe Seo

Is í an aidhm atá ag an bpróiseas pleanála straitéisí fadtéarmaí iompair ná na gnéithe éagsúla a bhaineann le saol na ndaoine 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. Má dhéantar sainmhíniú leathan orthu is féidir iad a rangú mar thosca eacnamaíocha, sóisialta agus comhshaoil. Breathnaítear an chuid seo ar chuid de na príomhathruithe a tharla ó bhí an straitéis roimhe seo ann.

Nuair a bhí Dréacht-Straitéis Iompair 2011 do Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath á hullmhú, tharla laghdú suntasach ar ghníomhaíocht eacnamaíoch agus laghdú dá réir ar leibhéal fostaíochta agus moill suntasach ar fhás an daonra. Dá thoradh sin tháinig laghdú suntasach ar an éileamh ar thaisteal. Mar shampla, de réir Suirbhé Ráithiúil Náisiúnta ar Líonta Tí a rinne an Phríomh-Oifig Staidrimh tháinig laghdú ar líon na ndaoine i bhfostaíocht i Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath ó 890,000 in 2008 go 767,000 in 2013, rud ab ionann agus titim 14%. Is é an toradh a bhí air sin ó thaobh cúrsaí iompair de, ná gur laghdaíodh an brú tráchta ar an ngréasán bóithre ar feadh roinnt blianta, agus gur tháinig laghdú mór freisin ar líon na ndaoine a bhí ag taisteal ar sheirbhísí iompair phoiblí. De thoradh na n-athruithe sin, i gcás na ndaoine a raibh rochtain acu ar charranna príobháideacha agus a roghnaíodh taisteal ar bhus nó ar iarnród roimhe sin chun na moilleanna a bhí ann de bharr 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 sin le sonrú le linn chéimeanna luatha an chúlaithe eacnamaíochta agus léiríodh é i sonraí Daonáirimh 2011 maidir le cúrsaí taistil, nuair a tháinig méadú ar sciar na ndaoine a bhí ag taisteal chun oibre i ngluaisteáin sa Mhórcheantar ó 59.5% in 2006 go dtí 60.8% in 2011.

Lena chois sin, de thoradh na srianta airgeadais a bhí ann le linn na tréimhse sin rinneadh laghdú suntasach ar infheistíocht chaipitil, go háirithe i réimse an iompair phoiblí. Dá thoradh sin, níor críochnaíodh aon scéim iompair phoiblí mhór sa Mhórcheantar ó shíníodh an Luas go hIarthar na Cathrach in 2011, agus de réir an sceidil críochnófar Luas Traschathrach faoi dheireadh 2017.

Tá méadú tagtha ar líon na ndaoine atá fostaithe sa Mhórcheantar ó 2013. Dar leis an Suirbhé Ráithiúil ar Líonta Tí, R2 2015, tá 824,500 duine fostaithe sa Mhórcheantar. Tá an treocht le feiceáil sa méadú atá tagtha ar úsáid carranna agus sa chaoi a bhfuil brú tráchta tagtha ar ais arís ag buaicuaireanta tráchta, mar aon le fás ar líon na ndaoine atá ag úsáid iompair phoiblí. Tháinig fás ag an méid tráchta ar an M50, fiú i rith an chúlaithe eacnamaíochta, agus is minic a bhíonn moilleanna ar an gconair sin anois in ainneoin gur bheag nár dúblaíodh a acmhainn iompair le blianta beaga anuas. Fadhb phráinneach í seo ó thaobh geilleagar an Mhórcheantair agus geilleagar an Stáit, toisc go bhféadfadh turais choimiteirí dochar a dhéanamh d'iompar earraí a bhfuil riachtanas geilleagrach ag baint leo agus do thurais eile a bhfuil ardluach geilleagrach ag baint leo agus d'fhéadfadh comaitéirí modhanna iompair eile seachas carranna a úsáid dá mbeadh na roghanna sin indéanta agus níos tarraingtí.

1.1.4 Beartas Cúlra

Maidir leis an gcur chuige a úsáideadh i bhforbairt na Straitéise Iompair do Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath 2016-2035, tá dualgas ar an Údarás a chur san áireamh go hiomlán na beartais atá ann faoi láthair agus pleananna a rinneadh ar leibhéal an rialtais láir maidir le cúrsaí iompair agus pleanála agus in earnálacha eile, chomh maith le pleananna réigiúnacha eile. Nuair a rinneadh athbhreithniú ar na beartais sin - a bhfuil cur síos níos mionsonraithe le fáil orthu i gCaibidil 2 - tháinig na príomhtheachtaireachtaí seo a leanas chun cinn:

- › Ní mór aird a dhíriú ar chóras iompair nuair a bhíonn úsáid talún á pleanáil;
- › Beidh maoiniú le haghaidh thionscadail iompair ar scála mór teoranta sa ghearrthéarma;
- › Caithfear tosaíocht a thabhairt do phlódú uirbeach;
- › Ní mór acmhainn gréasáin na mbóithre straitéiseacha a chosaint;
- › Caithfear sciar na dturas a dhéantar i gcarranna a laghdú go mór, go háirithe turais ghearra agus turais chomaitéireachta;
- › Ní mór siúl, rothaíocht agus úsáid iompair phoiblí 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 rothaíocht 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 deighilt a sháru agus tréscailteacht a mhéadú; agus
- › Ní mór éileamh gach grúpa sa tsochaí ar thaisteal ar feadh an lae go léir a chur san áireamh - ní féidir glacadh le cur chuige buaicuireanta amháin sa straitéis maidir le ceisteanna iompair.

1.1.5 Dúshláin Iompair i Mórcheantar Bhaile Átha Cliath

Caithfear bonneagar agus seirbhísí iompair an Mhórcheantair 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 an Mhórcheantair a chosaint agus a fheabhsú.

Níor cuireadh ach breiseanna teoranta le stoc caipitil iompair an Mhórcheantair agus Cheantar Uirbeach Bhaile Átha Cliath ó shroich an eacnamaíocht a bhuaic in 2007. B'iad na tréithe a bhí le sonrú ag an am sin ná plódú mór ag buaicuireanta; srianta ar mhéadú acmhainne; moilleanna agus amanna méadaithe turais sna córais iompair go léir; agus níos mó struis phearsanta á fhulaingt 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 chlúdódh gach conair sa Limistéar Uirbeach.

I dtaca leis sin, 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 comhlántacha um bainistiú tráchta ar nós srianta páirceála, ilphointí dola agus méadrú ar rampaí ag teastáil le déileáil le leis an éileamh ar chuarthuras. 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 forbairt a gcuirtear fáilte roimpi, i gcúrsaí iompair sa Mhórcheantar agus ba í sin an méadú suntasach 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 lonnaíochtaí eile ar fud an Mhórcheantair anois de bharr na Scéime Spárálach Cánach Rothair chun Oibre, líonraí feabhsaithe a bheith curtha ar fáil do rothaithe, agus cur i bhfeidhm na scéime Rothair ar Cíos i mBaile Átha Cliath. Ós rud é go bhfuil fás leanúnach ag teacht ar líon na rothaithe, ní mór líonra ardchaighdeáin 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.

Is é sin an cúlra inar ullmhaigh an tÚdarás an straitéis iompair seo. Tréimhse shuaiteachta 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 rithábhachtach go bhforbrófar beartas iompair réigiúnaigh a bheidh comhleanúnach, réalaíoch agus cuimsitheach agus go bhforbrófar creat infheistíochta caipitil. Cuirfidh siad sin bunraith ar fáil do gach gníomhaireacht a bhfuil sé de chúram orthu déileáil le planáil úsáide talún, soláthar bonneagair agus oibriú seirbhísí iompair phoiblí, agus plananna a cheapadh agus a chur i bhfeidhm sa toadhcháil.

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 bhliain 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 treoirlínte 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 MCBÁC isteach sa MCBÁC, 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 bliana.

Rinneadh gach ceann de na míreanna thuas (a) go (j) a mheas ina n-iomláine maidir le forbairt na Straitéise seo.

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 (MST) 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 (MST) 'chun foráil a dhéanamh do leibhéal ard cosanta don chomhshaoil 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 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;
- Bíthéagsúlacht, 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 ó na próisis Measúnú Cuí (MC) 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
- D'fhéadfadh 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 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 gcuipóirí caomhantais. Comhtháthaíodh bearta sa Straitéis de bhun mholtaí Measúnachta Cuí d'fhonn a chinntiú go ndéanfar éifeachtaí díobhálacha féideartha a mhaolú. Is é toradh na Measúnachta faoi láthair ná nach dócha go mbeidh drochthoradh suntasach ag an Straitéis ar shláine líonra láithreán Natura 2000.¹

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

1.3 Comhairliúchán

Ceanglaítear ar an Údarás, faoi alt 12 (8) den Acht um Údarás Iompair Bhaile Átha Cliath 2008 comhairle a fháil ó údaráis poiblí agus ó pháirtithe leasmhara eile agus a raon dearthaí a bhreithniú agus aighneachtaí i scríbhinn a lorg agus iad a bhreithniú.

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 suíomhanna aonair laistigh de MCBÁC, m.sh an gá líne iamróid go hAerfort Bhaile Átha Cliath a bheith ann, ach bhí cuid eile acu a bhain le saincheisteanna níos leithne m.sh. moltaí faoi Mhearbhealach Busanna, agus faoin ngá atá le bonneagar rothaíochta níos fearr a bheith ann, agus iarratais ar rochtain a bheith ag gluaisrothair ar láná bus.

¹ Ach amháin mar a fhoráiltear in Alt 6(4) den Treoir maidir le Gnáthóga, is é sin, ní mór:

a) nach bhfuil aon réiteach eile ar fáil;

b) go mbeidh cúiseanna dianriachtanacha sáraitheacha leasa phoiblí ann go gcuirfean an plean ar aghaidh; agus

c) go bhfuil bearta cúitimh leordhóthanacha ann.

Fuarthas aighneachtaí ó ghrúpa leathan, idir dhaoine aonair ar dócha nár ghlac siad páirt i bpróiseas den sórt sin riamh, agus ghrúpaí éagsúla a ghlacann páirt go rialta i bpleanáil iompair i mBaile Átha Cliath.

Athbhreithníodh gach aighneacht agus rinneadh achoimre ar na saincheistanna 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 saincheistanna agus rinneadh iad a mheas mar chuid de phróiseas na Straitéise.

Cuireadh dara babhta comhairliúcháin na Straitéise seo i gcrích, agus cuireadh an dréachtstraitéis iompair ar taispeáint go poiblí don tréimhse ón 15 Deireadh Fómhair go an 13 Mí na Samhna, 2015. I ndiaidh fógra poiblí, cuireadh an dréachtstraitéis iompair ar fáil le híoslódáil ó láithreán gréasáin an Údaráis agus cuireadh cóipeanna san oifig fáilte d'oifigí an Údaráis. Bhí Tuarascáil Timpeallachta, Ráiteas Tionchair Natura, agus líon tuarascálacha cúlra ag gabháil leis an dréachtstraitéis iompair.

Fuarthas 153 aighneacht, ó raon leathan freagróirí ar an dul céanna leis an gcéad ghníomh comhairliúcháin a bhí ann i bhFeabhra 2015. Rangaítear aighneachtaí a fuarthas sa tábla thíos.

Fíor 1.1: Miondealú ar na haighneachtaí de réir catagóire

Catagóir	Líon	Céatadán
Comhlacht Poiblí	9	6%
Gnó Príobháideach	17	11%
Forbróirí Príobháideacha	8	5%
Páirtí Polaitíochta	2	1%
Comhairleoirí agus Teachtaí Dála	17	11%
Ranna Rialtais agus Údaráis Áitiúla	10	7%
Comhlachtaí Proifisiúnta agus Grúpaí Feachtais	15	10%
Grúpaí Aonair agus Grúpaí Cónaitheoirí	66	43%
Oibreoirí Iompair	2	1%
Ollscoileanna agus Coláistí	7	5%
Iomlán	153	100%

Sa bhabhta comhairliúcháin seo, dhírigh freagróirí ar mhionsonraí na dtograí éagsúla go príomha. Bhain roinnt de na saincheistanna a tarraingíodh anuas le hathruithe a d'fheadfadh a bheith ann de bharr an Straitéis a chur i bhfeidhm ar an leibhéal áitiúil, ar nós an tionchair a bheadh ann crosairí comhréidh áirithe a dhúnadh feadh líne iarnróid Mhaigh Nuad, nó saincheistanna aonair bonneagair, ar nós ceangal traenach go Nabhainn a fhágáil ar lár sa phlean. Chlúdaigh na haighneachtaí eile raon ábhar imní, idir thograí do bhonneagar rothaíochta, an gréasán Mearbhealach Busanna a bhí beartaithe, agus faoin mbealach ab fhearr chun an gréasán iarnróid throim a úsáid. Cuireadh roinnt de na haighneachtaí físeanna eile ar fáil chomh maith faoin mbealach ar cheart an Straitéis a fhorbairt, ina raibh rogha leathan tograí éagsúla ann ná na cinn a leagadh amach sa dréachtstraitéis.

Rinneadh gach aighneacht a athbhreithniú go mion agus cuireadh gach ceann san áireamh agus an Straitéis a thabhairt chun críche. De bharr an phróisis seo, sainithníodh go raibh athbhreithnithe éagsúla cuí ann maidir leis an doiciméad a eisíodh i gcomhair comhairliúcháin poiblí, agus cuireadh na leasuithe sin san áireamh sa Straitéis.

02 Forbheathnú 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, agus a mhúnlóidh pleananna agus tionscadail na n-údarás áitiúil agus an Údarás ar an leibhéal áitiúil.



2.2 Príomhbheartas

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

Cé nach bhfuil sraith beartais agus pleananna gníomhaíochta / treochar 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 fusa

chun é sin a chinntiú go héifeachtach 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, RITS 2014

Ag teacht le CSIITT, is é an phríomhthosaíocht maidir le hinfeistíocht amach anseo faoin Straitéis ná cothabháil daingean stáit an bhonneagair iompair talún agus na seirbhísí atá ann cheana i Mórcheantar Bhaile Átha Cliath. Bainfidh sé seo le caiteachas ar chothabháil agus ar athnuachan chun staid sásúil a chóiméad ar an gcóras iompair atá ann, agus le caiteachas oibríochta agus bainistíochta lena chinntiú seirbhísí iompair shásúla a sholáthar go leanúnach.

Is é an chéad tosaíocht eile, ag luí le CSIITT, dul i ngleic leis an mbrú tráchta uirbeach agus éifeachtúlacht agus inbhuaineacht an chórais iompair uirbigh a fheabhsú i Mórcheantar Bhaile Átha Cliath. Díreofar ar thuilleadh iompair phoiblí a fheabhsú agus a leathnú, bonneagar siúil agus rothaíochta a fheabhsú agus a leathnú, úsáid ITS chun éifeachtúlacht agus inbhuaineacht a fheabhsú agus chun cur le tuilleadh agus bearta bainistíochta ar éileamh. Is gnách nach nglactar le príomhbhóithre nua mar chuid den réiteach ar bhrú tráchta, cé go bhféadfadh údar a thabhairt le feabhsúcháin toille ar bhóithre atá ann cheana féin in éineacht le bainistíocht ar éileamh i gcúinsí teoranta.

2.3.2 Taisteal Níos Cliste, An Roinn Iompair 2009

Tá spriocanna soiléire leagtha síos i dTaisteal Níos Cliste agus treoróidh siad ceapadh na Straitéise. Leagadh sprioc cion córach 45% le baint amach i gcás daoine a bhfuil ag taisteal i gcarranna mar gheall ar an obair. D'fhonn an t-athrú seo a éascú, agus chun freastal ar thurais bhreise siúil, rothaíochta agus iompair phoiblí, beidh sé riachtanach a mholadh sa Straitéis go gcruthófar gréasán cuimsitheach iompair agus struchtúr cuimsitheach seirbhíse, chomh maith le ról na rothaíochta agus an tsiúil a dhaingniú mar roghanna sásúla le haghaidh go leor turas.

2.3.3 Lámhleabhar Dearaidh do Bhóithre Uirbeacha agus Sráideanna Uirbeacha, RITS agus RCPRA 2013

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 an chairr phríobháidigh agus cineálacha mótaríompair eile. Éilítear ar an Straitéis Iompair beartais agus spriocanna comhlántacha 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 na Roinne Iompair, Turasoireachta agus Spóirt 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 cur 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 an tslí chéanna leis an Lámhleabhar Dearaidh do Bhóithre Uirbeacha agus Sráideanna caithfidh na treoirlínte seo a bheith ar aon dul le beartais agus cuspóirí na Straitéise Iompair trí bhonneagar iompair, seirbhísí agus beartais atá ag teacht leis agus ag tacú leis a sholáthar.

2.3.6 Ráiteas Beartais Phleanála, RCPRÁ 2015

Tá obair á déanamh ar chreat pleanála 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 léireoidh 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

Is cuid mhór iad turais chuig ionaid mhiondíola den mhéid taistil a dhéantar. Beidh tionchar ag suíomh agus scála na bhforbairtí miondíola ar fhorbairt an líonra iompair amach anseo.

2.3.9 Creat Náisiúnta Beartais Rothaíochta, RITS 2009

Is é cuspóir Creat Náisiúnta Beartais Rothaíochta ná rothaíocht a chur chun cinn mar ghnáthbhealach chun dul thart, i gcás gearrthuais go háirithe, agus go mbeidh cultúr rothaíochta ann a mhéid is go mbeidh 10% de gach turas ar rothar faoi 2020.

2.3.10 Infheistíocht Bhonneagair agus Infheistíocht Chaipitiúil 2016-2021, an Roinn Caiteachais Phoiblí agus Athchóirithe 2015

An plean náisiúnta caipitiúil 'Ag cur leis an Téarnamh': Leagann Infheistíocht Bhonneagair agus Infheistíocht Chaipitiúil 2016-2021' arna eisiúint ag an Rialtas i Meán Fómhair 2015 creat amach i gcomhair infheistíocht bhonneagair iompair thar thréimhse seacht mbliana. Sainaitnítear ann an gá atá le tuilleadh forbairt a dhéanamh ar ghréasáin bóthair, iamróid, agus iompair phoiblí agus leagtar amach tosaíochtaí cur chun feidhme iompair i gcomhair thréimhse an phlean.

2.3.11 Treoracha Pleanála Spásúla agus Bóithre Náisiúnta i gcomhair Údarais Pleanála, RCPRÁ / RITS 2012

Leagtar amach sna treoracha seo ábhair pleanála beartais a bhaineann le forbairt príomhbhóithre náisiúnta agus (fo)bhóithre, lena n-áirítear mótarbhealaí agus aomhail lena mbaineann, lasmuigh de

limistéir luasteorann 50-60 kph i gcás cathracha, bailte agus sráidbhailte. Cuireann an straitéis iompair, maidir lena prionsabail le haghaidh pleanáil úsáide talún, leis na treoracha sin, trí thuilleadh agus trí shábháilteacht líonra bóithre náisiúnta MBÁC a chosaint.

2.3.12 Treoir ón AE An Gréasán Tras-Eorpach Iompair (TEN-T) Rialachán (AE) Uimh. 1315/2013

Leagtar amach sa Rialachán seo creat chun gréasán iompair thras-Eorpach a fhorbairt. Cuimsíonn an gréasán iompair thras-Eorpach, bonneagar iompair agus feidhmchláir teileamaitice chomh maith le bearta lena gcuirtear bainistíocht agus úsáid éifeachtúil de bhonneagar den sórt sin chun cinn agus lena gceadaítear seirbhísí iompair éifeachtúla agus inbhuanaithe a bhunú agus a fheidhmiú.

Is é sprioc an ghréasáin chun comhtháthú sóisialta, eacnamaíoch agus críochach an Aontais a neartú agus chun cur le cruthú limistéar iompair Eorpach aonair atá éifeachtúil agus inbhuanaithe, agus a mhéadaíonn na buntáistí dá n-úsáideoirí agus a thacaíonn le fás cuimsitheach. Cuimsíonn Calafort Bhaile Átha Cliath; Aerfort Bhaile Átha Cliath; línte iarnróid an tuaiscirt agus Chill Dara; agus M1 agus N/M7 na gnéithe sin de ghréasán TEN-T i MCBÁC. Déanfar iarracht sa Straitéis tuilleadh an ghréasáin seo a chosaint agus a fheabhsú.

2.4 Earnálacha Eile

2.4.1 Na Treoirínte Náisiúnta ar Gníomhaíocht Cholanda d'Éirinn, RSL Leanai/ FSS 2009

D'fhonn comhlánú a dhéanamh ar na treoirínte seo, beidh sé riachtanach creat a leagan amach sa Straitéis chun feabhas a chur na gréasáin 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 gréasáin 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 ghréasáin siúil agus rothaíochta a bheidh slán, áisiúil agus leanúnach sna ceantair uirbeacha de Mhórchéantar Bhaile Átha Cliath, agus beidh sé nasctha go díreach le gníomhaíochtaí an Údaráis maidir le

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 Náisiúnta Turasóireachta éascú a dhéanamh ar nascacht idir modhanna ar mhaithe le cuairteoirí idirnáisiúnta. Chuige sin is cosúil go gcruthófar gréasán feabhsaithe iompair phoiblí a mhéadóidh líon na dturas ar féidir a dhéanamh i ngach modh nó i dteaghlaim de mhodhanna laistigh de Mhórchearntar 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 Feabhsaithe 2013-2025

D'fhonn tacú le spriocanna Éire Shláintiúil, beidh sé riachtanach creat a sholáthar sa Straitéis chun feabhas a chur ar na gréasáin siúil agus rothaíochta, chun an sciar de dhaoine a bhíonn ag siúl agus ag rothaíocht a mhéadú agus, dá bhrí sin, córais iompair níos sláintiúla a chur ar fáil. Leagfar amach sa Straitéis an chaoi chun rochtain ar an gcóras iompair a mhéadú, rud a chuirfidh le soghluaisteacht an daonra agus beidh dea-thionchair aige sin ar chúrsaí meabhairshláinte. Measaimid má spreagaimid daoine chun leas níos lú a bhaint as an gcarr príobháideach, go laghdófar an bhagairt do shláinte an duine ó thruailliú.

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 seo agus threoraigh siad an obair.

03

Iompar i Mórchéantarm Bhaile Átha Cliath



3. Iompar i Mórcheantar 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;
- › An Gréasán Busanna (seirbhísí a fhóirdheonaítear go poiblí agus seirbhísí tráchtála);
- › Gréasán an Iarnróid Throim (DART, Comaitéireacht, Idirchathrach);
- › An Gréasán 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 seo do phaisinéirí go léir 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 níos mine a thabhairt ar na gréasáin iompair sna míreanna thíos, agus ar na patrúin, treochofaí agus saincheisteanna a bhaineann leis an éileamh ar iompar agus an leibhéal seirbhíse a sholáthraítear faoi láthair. Tugtar faoi seo ar an leibhéal réigiúnach agus ar leibhéal níos áitiúla.

3.2 Soláthar Iompair Reatha

3.2.1 Gréasán an Iarnróid Troim

Soláthraíonn iarnród trom (DART agus Iarnród Comaitéireachta) an croíbhonneagar agus na croísheirbhísí ardluais atá lárnach do chóras iompair phoiblí Mhórcheantair Bhaile Átha Cliath.

Faoi láthair tá raon línte iarnróid aonair i gceist sa chóras iarnróid:

- An Líne Thuaidh, a théann ó thuaidh ó Stáisiún Uí Chonghaile, a sholáthraíonn seirbhís leictirithe 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 leictirithe DART chomh fada ó dheas leis na Clocha Liatha agus seirbhísí Idircathracha agus Comaitéireachta 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 idircathracha 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 Idircathracha 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 a fhorbairt. Go sonrach críochnaíonn Líne Chill Dara/Chorcaí ag Heuston ar imeall Lár na Cathrach, agus ní nascann sí le croí na cathrach, ná leis na trí líne eile, le seirbhísí a sholáthar do phaisinéirí.

3.2.2 Gréasán an Iarnróid Éadroim

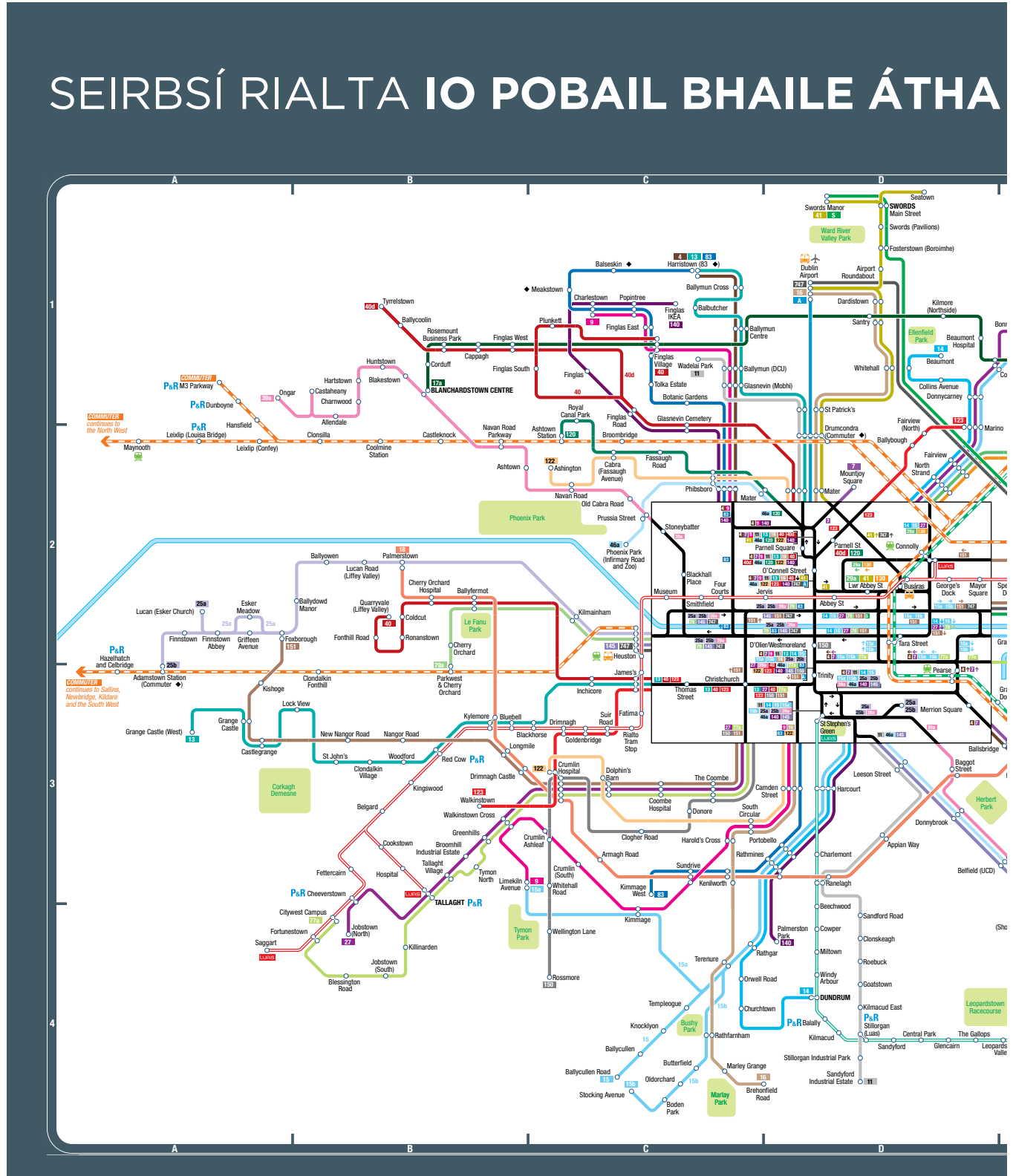
Dhá líne atá sa chóras Iarnróid Éadroim Bhaile Átha Cliath (Luas). Ritheann an Líne Dhearg ó Thamhlacht chuig an bPointe, le spor ó thuaidh ó Thamhlacht go hIarthar na Cathrach ag an gcroíoch thiar, agus ó Bhusáras go Stáisiún Uí Chonghaile i lár na cathrach. Ritheann an Líne Ghlas ó Ghleann Bhríde i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

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

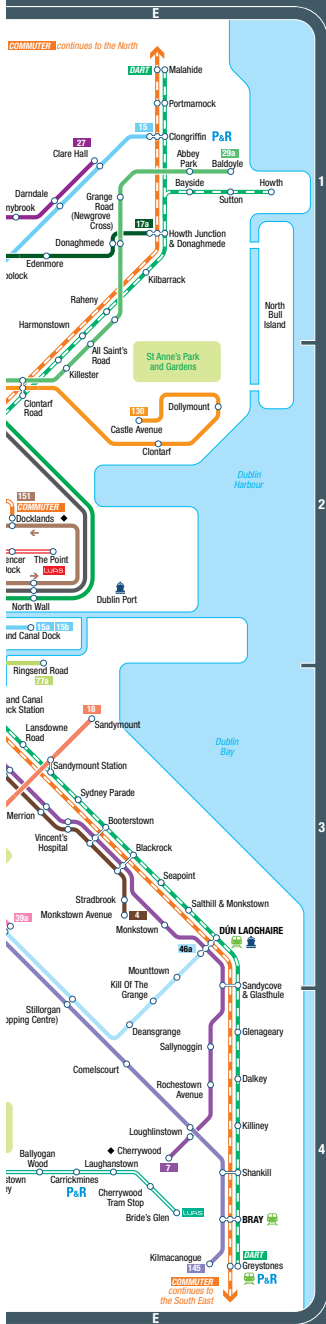
Cé gur forbraíodh an córas seo ina chéimeanna ó chéad oscailt sa bhliain 2004, agus go bhfuil roinnt síntí agus feabhsúcháin toillidh déanta, tá infheistíocht shuntasach ag teastáil d'fhonn an córas seo a fhorbairt chun a bheith ina ghréasán iomlán, leis an toilleadh a bheidh riachtanach sa todhchaí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

Ó thaobh seirbhís a sholáthar, glactar leis an Luas i gcoitinne mar sheirbhís rialta ar féidir brath uirthi. Ba mhínic a chuir rud isteach ar an líne Dhearg áfach, go háirithe i lár na cathrach áit ar thug tiománaithe neamhaird de na soilse dearga go mínic agus bhuaíl siad in aghaidh tramanna. Suiteáladh ceamairí nua – agus córas pionóis lena mbaineann – chun cur i gcoinne an iompair seo.

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



CLIATH



PRÍOMH

Sheirbhís bus

- 4** Baile Anraí - Ascaill Bhaile na Manach
- 7** Cearnóg Mhuinseo - Baile Uí Lachnáin/Coill na Silíne
- 9** Baile Shéarlais - Ascaill na Tinleach
- 11** Páirc Wadellai - Eastát Tionsclaíochta Áth an Ghainimh
- 13** Baile Anraí - Caisteán na Gráinsí
- 14** Beaumont - Stáisiún Luas Dhún Droma
- 15** Cluain Ghhríne - Bóthar Bhaile Uí Chuilinn
- 15a** Duga na Canálach Móire - Ascaill na Tinleach
- 15b** Duga na Canálach Móire - Ascaill Stoicín
- 16** Baile an tSaor (Bóthar Ghort an Bhreithimh) - Aerfort Bhaile Átha
- 17a** Baile Bhlainséir - Acomhal Bhinn Eadair
- 18** Baile Phámar - Dumhach Thrá
- 25a** Leamhcán (Séipéal na hEascrach) - Cearnóg Mhuirfean
- 25b** Stáisiún Bhaile Adaim - Cearnóg Mhuirfean
- 27** Halla an Chláir - Ráth Miontáin
- 29a** Sráid na Mainistreach Iochtarach - Baile Dúill
- 38a** UCD (Belfield) - Ongar
- 40** Sráidbhaile Fhionnghlaise - Gleann na Life (Ionad Siopadóireach
- 40b** Sráid Parnell - Baile an Tirialaigh
- 41** Sráid na Mainistreach Iochtarach - Mainéar Shoirid
- 46a** Páirc an Fhionnuisce (Bóthar na hOtharlainne agus Zú) - Dún Lar
- 77a** Bóthar na Rinne - Campas Iarthar na Cathrach
- 78a** Páirc an Iarthair & Gort na Silíne - an Lár
- 63** Baile Anraí - Camaigh
- 120** Sráid Parnell - Stáisiún Bhaile an Ásaigh
- 122** Ashington - Ospidéal Mhuire na Leanaí Cromghlinn
- 123** Baile Bhalcín - Marino
- 130** Sráid na Mainistreach Iochtarach - Ascaill an Chaisleáin (Cluain
- 140** Fionnghlas IKEA - Páirc Bhaile Phámar
- 145** Stáisiún Heuston - Cill Mocheanóg
- 150** Sráid na Toinne - Ros Mór
- 151** Ceantar na nDugai - Baile an tSionnaigh
- 747** Stáisiún Heuston - Aerfort Bhaile Átha Cliath
- A** Aircóach
- S** Mearsheirbhís Shoirid
- Ilbhealaí bus**

Seirbhísí Iarnróid

- COMMUTER** Bealach Iarnróid
- DART** Bealach Iarnróid

Seirbhísí Tram Luas

- Luis** líne ghlas
- Luis** líne dhearg

- Priomhstop
- Seirbhís ag an stop i gcás turais áirithe amháin

Pointí Aistrithe

Áiteanna inar féidir aistriú chuig córas iompair eile

- Iarnród (DART, COMUTEIREACHT nó Idirchathrach)
- Cóiste bus (réigiúnach nó idirchathrach)
- Páircéil & Taisteal (Carrchlóis níos mó)
- Aerfort
- Calafort Baid Farantóireachta

Pointí ar díol suime iad

- Páirc Phoiblí

3.2.3 An Gréasán Bus

Faoi láthair, tá MCBÁC ag brath go mór ar an ngréasán bus. Gréasán de lánáí bus ar chaighdeáin éagsúla agus leibhéil leanúnachais éagsúla atá sa 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, cuireadh athruithe móra ar bhealaí lánacha bus agus ar an gcomhéadan custaiméara le híomhá an bhus agus le tuairimí i dtaobh an bhus. Ina dhiaidh sin féin, i gcás cuid mhaith daoine, go háirithe úsáideoirí féideartha, tá saincheisteanna maidir le minicíocht agus maidir le hiontaofacht ann, de bharr oidhreacht struchtúr an ghréasáin agus struchtúr na dtáillí a bhí róchasta agus a lean ar aghaidh le cuid mhaith blianta agus a bhí ann fós le tamall de bhlianta.

3.2.4 An Gréasán Rothaíochta

Mar a leagtar amach sna codanna a leanas, tá méadú mór ann 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 saoráidí ardcháilíochta agus / nó leithscartha. Cé go ndearnadh dul chun cinn i roinnt láithreacha, is amhlaidh nár tugadh coincheap gréasáin rothaíochta chuimsithigh do MCBÁC chun críche go fóill.

3.2.5 Soláthair do Choisithe

Cé go bhfuil cosáin le fáil i láthair na huairé i mbeagnach gach aon cheantar ina bhfuil go leor tógála déanta 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 traglaim 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 siúlóirí freisin leis an méid ama a thugtar do choisithe chun gabháil trasna, agus leis an achar ama a chaitheann siad fanacht le trasnú. Cé go mbíonn tionchar ag na saincheisteanna 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 An Gréasán Bóithre

Is cuid lánach den chóras iompair iad na bóithre, ar bunriachtanach iad d'fheidhmiú éifeachtúil gheilleagar Mhórcheantar 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 Mhórcheantar 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 Cúlchríche, chun éirí ró-phlódaíthe.

Ó lár na 1990í i leith is amhlaidh a dírfodh an beartas iompair i MCBÁC ar laghdú an fháis sa taisteal cairr 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 charranna. 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 inmhharthana 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 gluasteáin mar an modh taistil is ceannasaí agus a bheidh an infheistíocht sa ghréasán bóithre mar riachtanas leanúnach.

3.3 Patrúin agus Treochtaí Réigiúnacha

Ós rud é gur rud a bhraitheann ar an éileamh é iompar, tá sé ríthábhachtach, agus straitéiseach fhadtéarmach á cur le chéile, go dtuigeann an lucht pleanála agus an pobal go cruinn an chúis a thaistealaíonn daoine sa mhodh a roghnaíonn siad. Mar sin, iarrtar sa chuid seo an tuiscint seo a chur ar fáil trí na príomhghnéithe a scrúdú a bhfuil tionchar acu ar threochtaí iompair agus ar phríomhthreochtaí atá ag teacht chun cinn i MCBÁC. Agus ag cuimhneach air seo, forbrófar na pointí a leanas sa chuid seo, a bhaineann le patrúin agus le treochtaí iompair ar an leibhéal réigiúnach:

- 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 gluasteán ag dul i méid;
- Is dóchúla go dtiocfaidh méadú breise ar úinéireacht carranna – an príomhrud a chinntíonn úsáid carranna – a fhad le leibhéal 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 carr, 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 fhilleadh ar bhorradh suntasach geilleagrach, is dóchúla go sáróidh na leibhéal fhoriomlána d'éileamh ar thaisteal an t-éileamh ar thaisteal a bhí ann sna blianta 2006 agus 2007 laistigh den dá bhliain amach romhainn.

3.3.1 Fo-Uirbiú agus Leathadh Forbartha

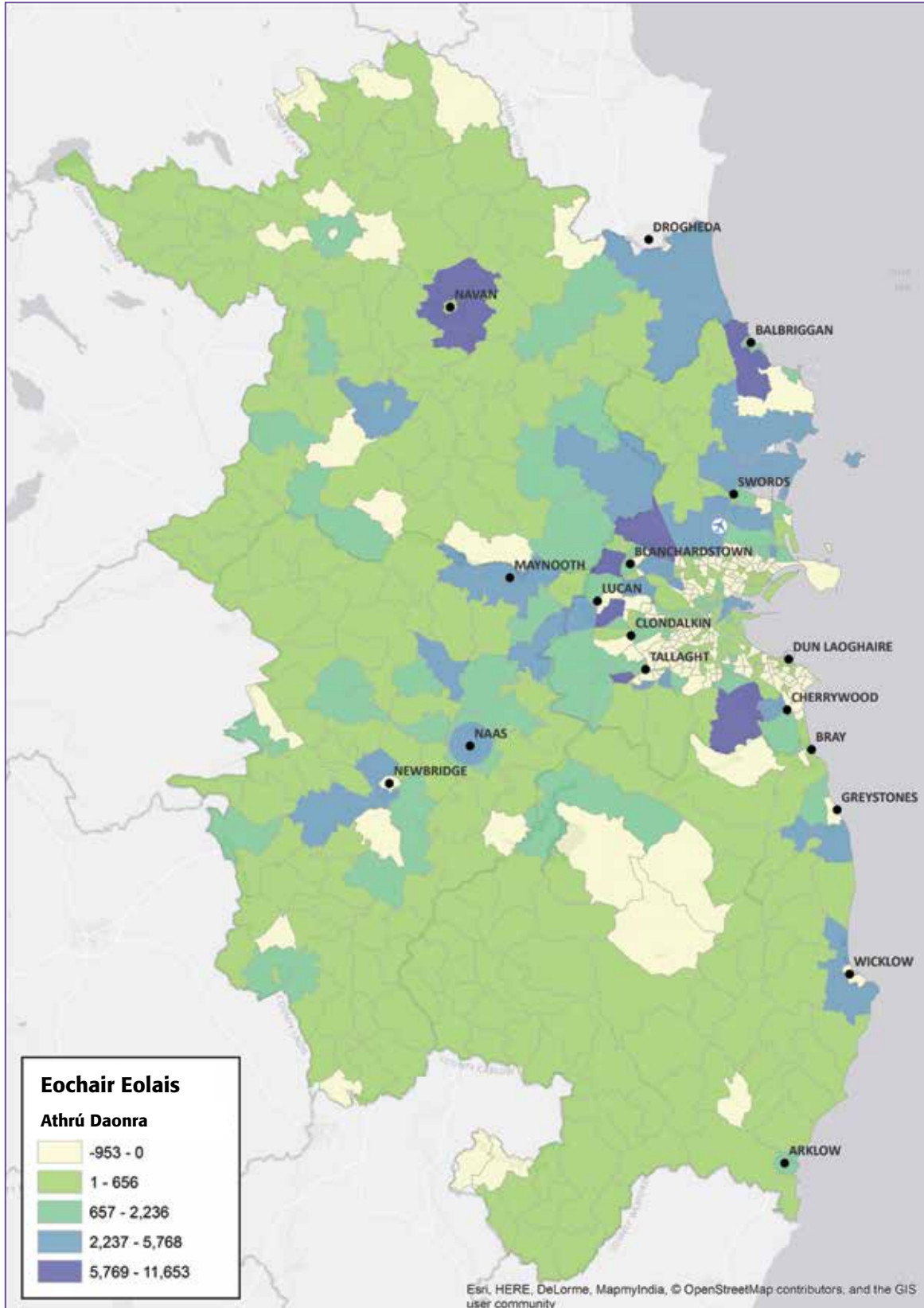
I gcaitheamh na 20 bliain amach romhainn, ní mór do bhonneagar agus seirbhísí iompair dul i ngleic le hoidhreacht stairiúil ina raibh leibhéal shuntasacha de bhorradh agus d'aistriú úsáidí talún chuig láithreacha fo-uirbeacha agus peirea-uirbeacha imeallacha, a bhí ar dhlúsanna ní b'ísle agus gan bheith ceangailte le seirbhísí agus áiseanna reatha agus pleanáilte iompair phoiblí de ghnáth. I go leor cásanna, chuaigh ceantair lárnaigh, i gcomhthráth, i méid ar rátaí i bhfad ní b'ísle nó tugadh crapadh faoi deara iontu, trí mheath daonra agus leibhéal mhéadaitheacha d'fholúntais tráchtála. Ós rud é go bhfuil na háiteanna seo ar imeall na cathrach agus nach bhfuil seirbhís éifeachtach iompair phoiblí ann agus gur áiteanna iad ar a bhfuil leagan amach agus dlús nach bhfuil oiriúnach dá soláthair, ná nach bhfuil oiriúnach do shiúil ná do rotháíocht, tá brath rómhór ar an gcarr próbháideach i gcás gach cúis thurais i ndiaidh teacht chun cinn.

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 láraí 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 carrbhunaithe, níor tugadh forbairt faoi deara sna ceantair siúd i gCeantair Uirbeacha Bhaile Átha Cliath, atá sainithe le haghaidh fáis bunaithe ar an ngréasán iarnróid, nó ní dhearnadh ach forbairt pháirteach orthu, mar shampla, Baile Adaim, Cluain Bhuiríos, Gort na Sílní, Páirc Hans, Cluain Ghrífin agus Baile Pheiléid.

Léiríonn Fíor 3.2 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 éadrom 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 dorcha méaduithe daonra. Faoi mar is léir go soiléir, is dóchúla 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 dorcha – 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 máguairdcúlchríche ar nós Bhaile Brigín agus na hUaimhe.



Fíor 3.2 – Athrú Daonra de réir Toghcheantair 2002-2011



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 M2 agus 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 lárnai 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 chúig a dhéanamh orthu i lár na cathrach, nó i láithreacha fo-uirbeacha ar a bhfreastalaíonn iompar poiblí.

Tá a suíomh coimeáda ag lár na cathrach, áfach, mar an láthair oirirce do lonnú fostaíochta agus ar na leibhéil is airde de dhlús. I bhfrinne, 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 mhórluascahd suas ar an líon daoine atá fostaithe i lár na cathrach. Bunaithe ar na beartais reatha maidir le húsáid talún, is dóchúla 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 threistear a n-úsáidí agus de réir mar a tharlaíonn breis forbartha nua. Is dócha go mbeidh an treocht chéanna le sonrú i lár na cathrach agus go sonrófar gníomhaíocht shuntasach phleanála agus forbartha i gcaitheamh 2014 agus 2015, i gCeantar na nDugaí, go háirithe. D'fhéadfadh go léireodh cuideachtaí teicneolaíochta, ar nós Google agus Facebook, an treocht seo nuair a aistríonn siad chuig cóiríocht ardchaighdeáin oifighbunaithe i láithreacha lárnacha, 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 fho-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 ceann scríbe le gach ceann de na forbairtí seo, a bhfuil go leor di ar fáil saor in aisce.

3.3.2 Ról an Chairr Phríobháidigh

Ag eascairt ó na treochtaí úsáide talún a dtugtar cuntas orthu thuas, tá ról príomha an chairr príobháidigh d'aistire de gach cuspóir coimeáda agus tá méadú tagtha air, go deimhin féin le blianta beaga anuas. Léiríonn anailís ar mhodhanna taistil chun oibre ó shonraí an Daonáirimh a ghabhann siar a fhad leis an mbliain 1996 go bhfuil brath méadaitheach ar an gcarr príobháideach agus gur úsáideadh an modh seo i measc 63.9% de gach aistear chun oibre sa bhliain 2011, ar méadú aníos ó 62.6% 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 ghluasteáin ar leibhéal Toghcheantair. Léiríonn sonraí ó Dhaonáireamh 2011

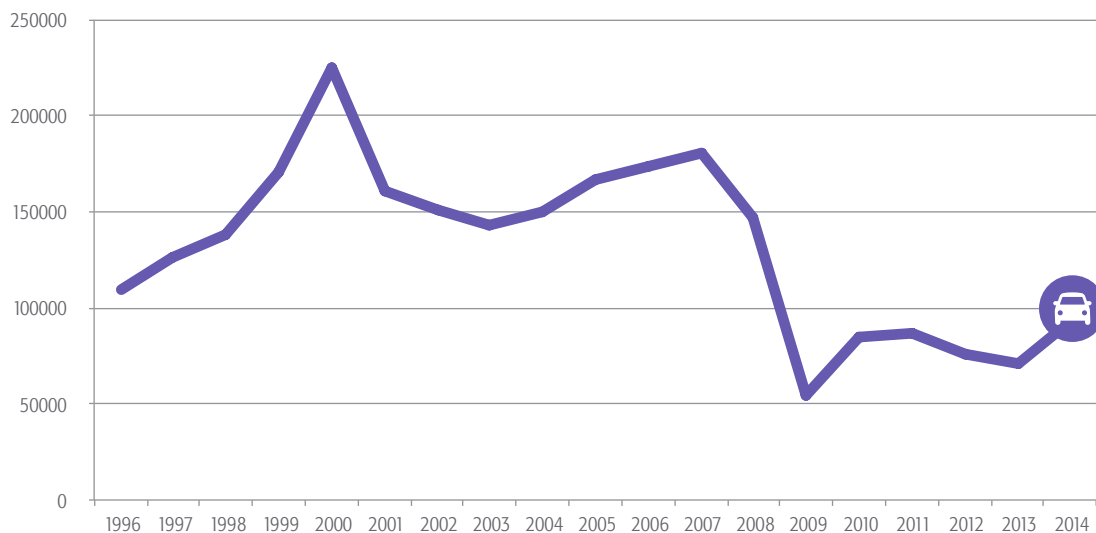
go sonraítear na leibhéil is airde de bhrath ar ghluaisteáin, i MCBÁC, timpeall ar imeall seachtrach an cheantair Uirbigh agus i láithreacha peirea-uirbeacha imill, áit a dtiomáineann breis agus seachtar as gach deichniúir chun oibre. Cuirtear seo i gcomparáid leis an gcás a bhaineann le lár na cathrach, 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 carranna chun aistir chuig an scoil a dhéanamh – sa bhliain 1981, tugadh 20% de leanaí idir 5 agus 12 bhliain d’aois chuig an scoil i gcarr. B’ionann an Fhíor 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 táscair ar na buntreochtaí in úinéireacht carranna, 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 raib 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 carranna 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 carranna agus claonadh i dtreo gluaisteáin a úsáid sa réigiún. Léiríonn an treocht treochtaí níos fairsinge geilleagracha, inar tháinig laghdú suntasach sa bhliain 2009, agus téamamh 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 charranna nua, a bhain na leibhéil b’airde amach, a sonraíodh idir 1999 agus 2007 arís eile. Mar gheall ar bhorradh in-athnuaite geilleagraich agus ioncam indiúscartha méadaithe idir an meántéarma agus an fadtéarma, áfach, 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 – Carranna Nua Príobháideacha a Cláraíodh de réir Bliana (náisiúnta)



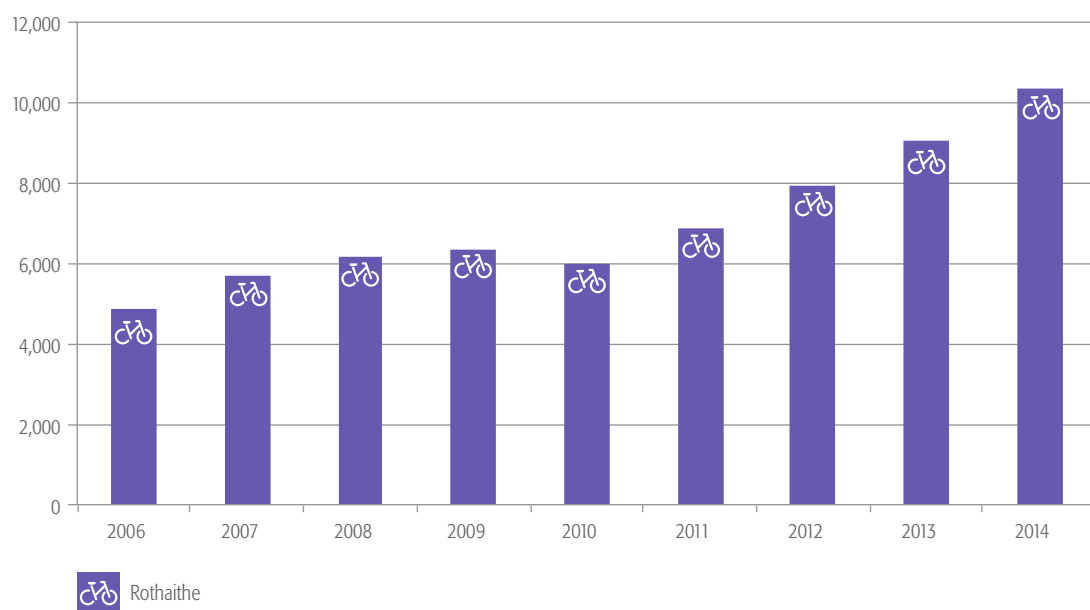
Cé go raibh patrúin úsáide talún mar an cinntitheach criticiúil i leith na treochta i dtreo úsáid níos mó a bhaint as carranna agus brath níos mó ar charranna, áirítear ar na tosca eile a chuireann leis seo dearcadh diúltach i leith iompar poiblí, easpa roghanna eile ar iompar poiblí le haghaidh go leor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

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 turais oibre idir 2006 agus 2011, nuair a rothaigh 28,500 duine in 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 turas 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 thiomhdiú gur thit breis borrrtha amach ó shin i leith agus gur lean an treocht bhorrtha seo. Léirítear seo sa ghraf 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 thaistealaíonn 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 bunskoile 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'eascair laghdú suntasach ar phátrúnacht iompair phoiblí in MCBÁC as an gcúlú eacnamaíochta. Tháinig laghdú ar an líon freagróirí daonáirimh a bhí ag oibriú in MCBÁC, a ghlac an bus chuig an obair, anuas ó 88,500 in 2006 go dtí 74,000 in 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 in 2007 go dtí 192 milliún in 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 athdhírú suntasach, a raibh an chuid is mó de ina athdhírú dearfach, ar nós bealaí iomlána traschathrach a chruthú, a d'éascaigh Geata Bus Fhaiche an Choláiste in 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 in 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 do thurais 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-iseal a thagann an méadú seo, faoi mar a léiríonn na staitisticí náisiúnta a leanas:

- I 1981, tiomáineadh 20% de leanaí idir aois 5 agus 12 bhliain chuig an scoil. Faoi 2011, bhí méadú aníos go dtí 59% tagtha air seo;
- 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, in 2011;
- I 1981, shiúil 47% de leanaí idir aois 5 agus 12 bhliain chuig an scoil; Faoi 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 i 1986 go dtí thart ar 11,000 in 2006. In ainneoin gur tháinig méadú ar líon foriomlán na rothaithe idir 2006 agus 2011, níor rothaigh ach 1.6% de leanaí chuig an scoil in 2011, i gcomparáid le 8.3% i 1986; agus
- Tháinig laghdú ar líon na gcailíní idir 13 agus 18 mbliana d'aois a rothaigh chuig an scoil sa Stát, anuas ó thart ar 19,000 i 1986 go dtí thart ar 500 in 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 300 cailín.

Toisc chriticiúil is ea iompar scoile in iompar MCBÁC, go háirithe i mbuaic-uair na maidine. Cuireann

turais chuig an scoil go mór le brú tráchta áitiúil agus imríonn siad tionchar suntasach ar an am taistil a ghlacann sé ar gach modh. Bhí baint mhór ag an Údarás chun athrú iompair a chur chun cinn do thurais chuig 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.

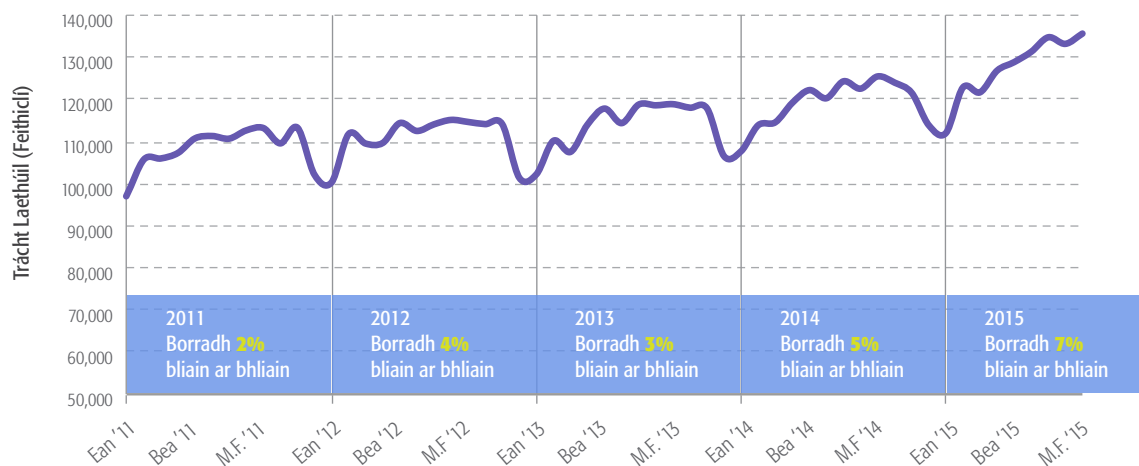
3.3.6 An M50

Cruthaíonn an M50 cuid rithábachtach den líonra bóithre. 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 tacú leis an ngeilleagair náisiúnta le cumas an M50 feidhmiú mar bhealach le haghaidh trácht straitéiseach ar a bhfuil ardluach gheilleagrach.

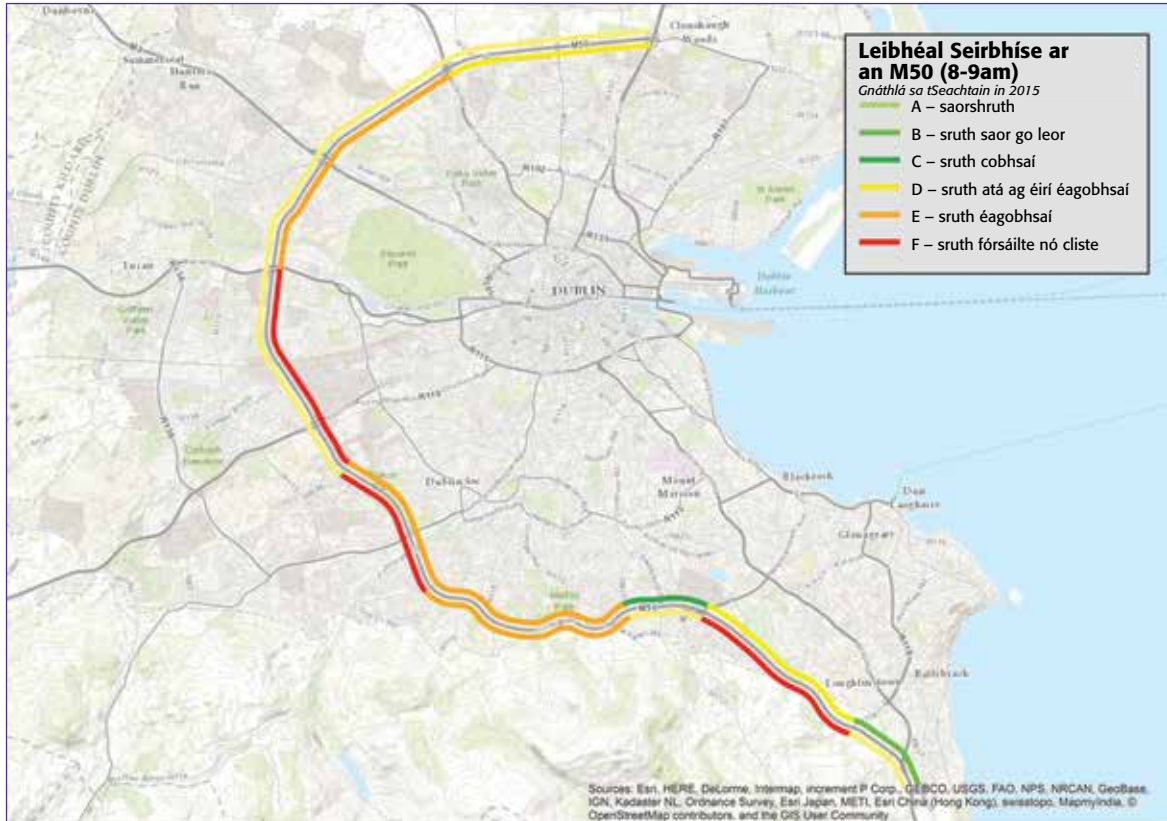
Léiríonn athbhreithniú ar na sonraí taistil ar an M50 a foilsíodh le déanaí an brú a bhíonn ar an bpríomhbhealach seo agus tacaíonn sé leis an ngá atá le bainistiú lena chinntiú go gcoimeádtar a fheidhm straitéiseach thráchta. In 2015, b'ionann an meánsruth seachtainiúil tráchta agus 145,500 feithicil ar an stráice is gnóthaí den M50 idir acomhail 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 (AADT) in 2013 don stráice seo den M50 agus thart ar 118,400 feithicil agus, i gcomparáid leis sin, b'ionann é agus tuairim is 128,500 feithicil i gcaitheamh an chéid leath de 2015, ar méadú 8.5% é seo.

Léirítear i bhFíor 3.5 an méadú a tháinig ar thrácht laethúil ar an M50 ó 2011 i leith, nuair a críochnaíodh Uasghrádú an M50, a fhad le 2015. Tá méadú réidh ag teacht ar an mborradh bliain ar bhliain ar thrácht ó 2012-2013 i leith. Léirítear i bhFíor 3.6 an leibhéal seirbhíse i rith bhuaic-ama na maidine in 2015. Tugann na láithreacha atá faoi dhath dearg na háiteanna le fios ina bhfuil staid srutha chliste ar an trácht ar an mótarbhealach.

Fíor 3.5 - Borradh ar Thrácht an M50 ó 2011 go dtí 2015



Fíor 3.6 – Leibhéal Seirbhíse Bhuai-Am na Maidine AM ar an M50 in 2015



Ar an leibhéal seo tráchta, cruthaítear moilleanna go rialta ar an M50. Imríonn seo tionchar gaolmhar chun cinn i dtaobh iontaofacht am turais agus na costais ghaolmhara geilleagracha agus strus pearsanta. Lena chois sin, is dóchúil go mbeidh teagmhas ar bith ina chúis le moill fhada agus d'fhéadfadh sé bheith ina chúis le hollchliseadh. Má leanann na moilleanna seo ar aghaidh gan srianadh, imreoidh siad tionchar diúltach ar iomíochas geilleagrach laistigh de MCBÁC agus den gheilleagar náisiúnta níos fairsinge.

Níl an treocht i dtaobh trácht méadaitheach ar an gconair náisiúnta seo inbhuanaithe. Teastaíonn cur chuige comhleanúnach i leith an éilimh ar thaisteal ar chonair an M50 agus ar bhóithre náisiúnta a dhéanann nasc leis a bhainistiú, mar aon le modhanna eile iompair a sholáthar, lena chinntiú go ligtear don M50 feidhmiú dá phríomhchuspóirí beartaithe, mar bhóthar náisiúnta a fhreastalaíonn go príomha ar thurais neamháitiúla lena mbaineann ardluach geilleagrach. Cé go dtagann bainistiú an M50 faoi shainchúram Bhonneagar Iompair Éireann (BIÉ), teastaíonn cur chuige idirghníomhaireachta, ina n-áirítear BIÉ, 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 ngníomhaireachtaí ábhartha go léir.

Láimhseáil Calafort Bhaile Átha Cliath 31m tonna in 2014 (arb ionann sin agus an méid ba mhó tonna a

láimhseáil an calafort roimhe seo in 2007). Sáróidh an borradh in 2015 5% agus meastar go leanfaidh an borradh seo ag teacht ar chúrsaí sna blianta amach romhainn. Anuas ar lastas, ghabh 1.8m paisinéir tríd an gcalafort ar bháid farantóireachta agus longa cúrsála. 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 cumas na mbealaí seo le haghaidh turais 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 cumas 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 chalafoirt 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 trídú figiúr 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 chorpraigh 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 bpríomh-mhodh de rochtain thaobh na talún do gach paisinéir agus earra. Úsáideann seirbhísí bus chuig an aerfort, ó gach áit eile d'oiléan 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, cruthaíonn 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 gheilleagrach ar leibhéal réigiúnach agus náisiúnta araon.

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. Taispeántar na conairí i bhFíor 3.7 agus ainmnítear iad agus an litir A go dtí H a úsáid. Úsáidtear na conairí seo go príomha chun cur síos a dhéanamh ar thurais ghathachbhunaithe, arb iad an patrún is mó turais laistigh de Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath.

Chun anailís a dhéanamh ar chuarthuais agus chun tuiscint níos feara 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 dTreoirlínte 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 3.7 – Conairí agus Deighleoga



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

3.4.1 Patrúin agus Treochtaí de réir Conaire

Rinneadh MCBÁC a roinnt sna conairí a leanas, a léirítear ar Fhíor 3.8.

Gathach

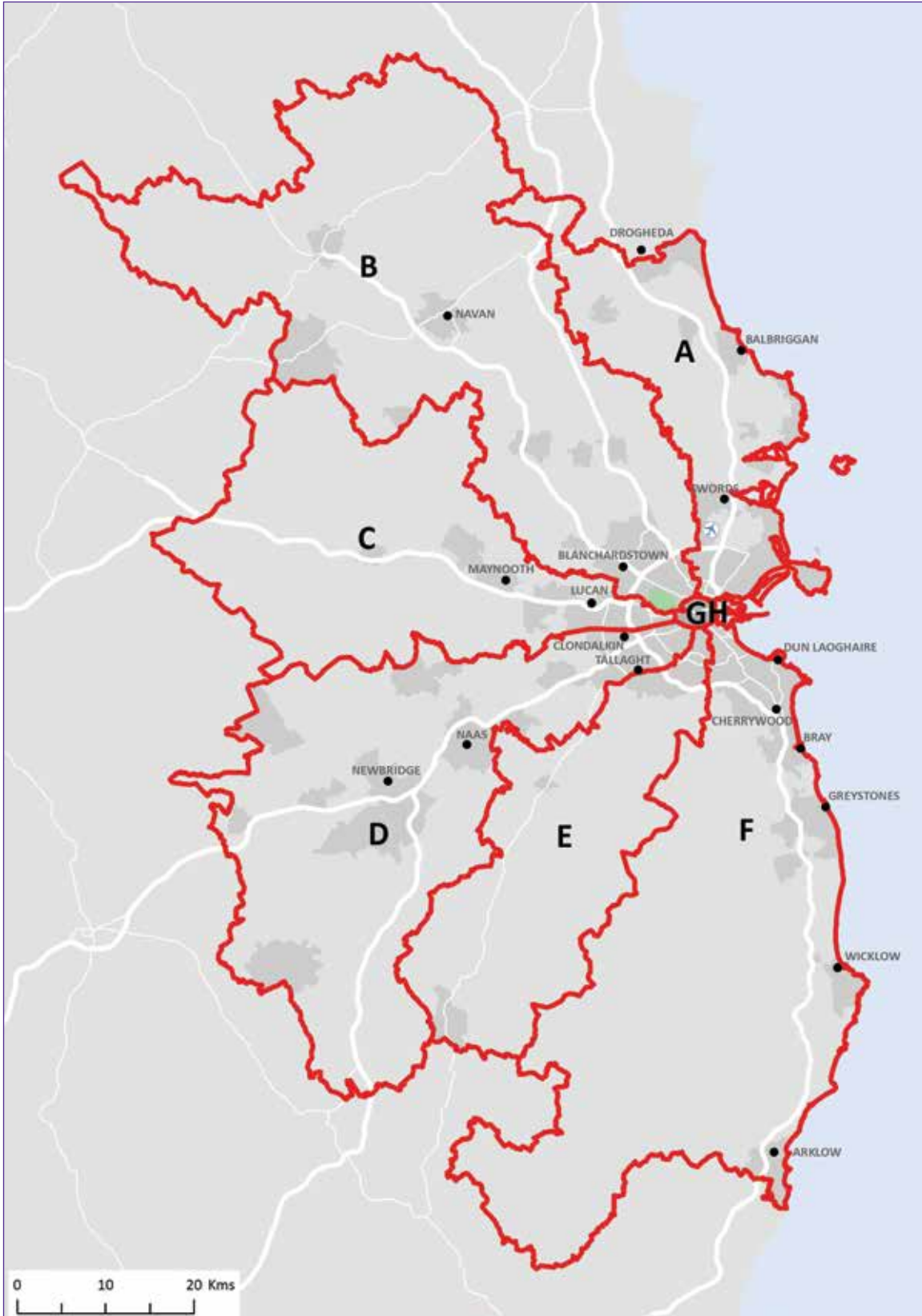
- › Conair A – Droichead Átha – Baile Brigín – Sord – an tAerfort - Lár na Cathrach Thuaidh – go dtí Lár Chathair Bhaile Átha Cliath;
- › Conair B – An Uaimh – Dún Búinne – Baile Bhlainséir – go dtí Lár Chathair Bhaile Átha Cliath;
- › Conair C – Maigh Nuad – Léim an Bhradáin – Leamhcán – go dtí Lár Chathair Bhaile Átha Cliath;
- › Conair D – Droichead Nua – An Nás – Cluain Dolcáin – Tamhlacht Thuaidh – go dtí Lár Chathair Bhaile Átha Cliath;
- › Conair E – Lonnaíochtaí an N81 – Tamhlacht Theas – go dtí 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 dtí Lár Chathair Bhaile Átha Cliath.

Lárnach

- › Conair 6 – Lár Chathair Bhaile Átha Cliath
- › Conair H – Dugthailte Bhaile Átha Cliath

Díríonn an mhír seo ar na saincheistean a bhaineann leis na sé chonair ghathacha, A-F, idir Croílár na Cathrach agus teorainn MCBÁC.

Fíor 3.8 – Conairí MCBÁC



Conair A – Droichead Átha – Baile Brigín – Sord – an tAerfort - Lár na Cathrach Thuaidh – go dtí Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

- Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir turais agus 72%.
- Is ionann sciar an mhodha iompair phoiblí, i dtaobh gach cuspóir turais 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 Ghríffín, Baile Munna, Domhnach Bat agus purláin an Aerfoirt ina measc.
- Saináithnítear i “Staidéar ar Bhainistíocht Tráchtá Bóithre Náisiúnta” an Údaráis um Bóithre Náisiúnta (an ÚBN) go dtuairtear 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 feadh na conaire seo.
- Tháinig srianta cumais chun solais ag acomhal Bhóthar Mhullach Íde leis an R139 ag Halla an Chláir.
- Mar gheall go bhfuil deiseanna teoranta ann do mhéaduithe ar chumas bóithre, beidh sé riachtanach go bhfreastalóidh iompar poiblí, den chuid is mó, ar an mborradh a bhfuil súil leis ar thurais a thrasnaíonn an M50 agus an Chanáil Ríoga.

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

- Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir turais agus 74%.
- Is ionann sciar an mhodha iompair phoiblí, i dtaobh gach cuspóir turais 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 turais gathacha chathrach 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 Limistéar na Cúlchríche níos faide i gcéin.
- Tá limistéir mhóra ann i gceantar Bhaile Bhlainséir nach ndéanann iompar poiblí ardacmhainne 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 thurais gathachbhunaithe 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 dtí Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

- Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir turais agus 72%.
- Is ionann deighilt an mhodha iompair phoiblí, i dtaobh gach cuspóir turais 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 Droichead faoi chuimsiú limistéar freastail stáisiún ar líne Chill Dara, ar a n-oibríonn seirbhísí iarnróid comaitéireachta isteach go Stáisiún Heuston. Déanfaidh seirbhísí iarnróid ar an líne seo freastal, chomh maith, ar an mborradh pianáilte daonra i gceantair Bhaile Adaim, na Ciseoige agus Chluain Buirfosa. Anuas air sin, déanann líon bealaí bus cathrach freastal ar na ceantair seo. Cuirfear feabhas ar inrochtaineacht iompair phoiblí trí Thollán Iarnróid Pháirc an Fhionnuisce, a bheartaítear, a oscailt, trína chur ar chumas seirbhísí iarnróid chomaitéireachta oibriú ó na ceantair seo sna stáisiúin iarnróid atá lonnaithe níos lárnaí laistigh de na ceantair fostaíochta is mó ar an taobh thoir de 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 thuras 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 leibhéal 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 n-aice. D'imir seo tionchar diúltach ar iontaofacht seirbhísí bus i rith na mbuaicthréimhsí.

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

- Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir turais agus 77%.
- Is ionann sciar an mhodha iompair phoiblí, i dtaobh gach cuspóir turais 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 chomaitéireachta 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 dhéanann 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 borrrtha 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 ndéanadh 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 ísealbhorrtha 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 feadh an M/N7 ó áiteanna ó dheas ón Nás i dtreo an M50, a bhaineann go príomha leis an ardmhéid de chomaitéireacht ghluaisteánbhunaithe 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 thurais straitéiseacha lena mbaineann ardluach geilleagrach.

Conair E – Lonnaíochtaí an N81 – Tamhlacht Theas – go dtí Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

- Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir turais agus 73%.
- Is ionann sciar an mhodha iompair phoiblí, i dtaobh gach cuspóir turais agus 9%.
- Tá na príomhlimistéir ina bhfuil éileamh ar iompar i gConair E, lasmuigh den M50, lonnaithe sa taobh ó dheas de Thamhlacht, a bhfuil roinnt lonnaíochtaí de mhéid suntasach agus ina bhfuil dlúis daonra tuaithe atá sách íseal níos faide i gcéin uathu. A fhad le 2035, meastar go bhfuil an borradh 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 Thamhlachta, 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 dtí Lár Chathair Bhaile Átha Cliath.

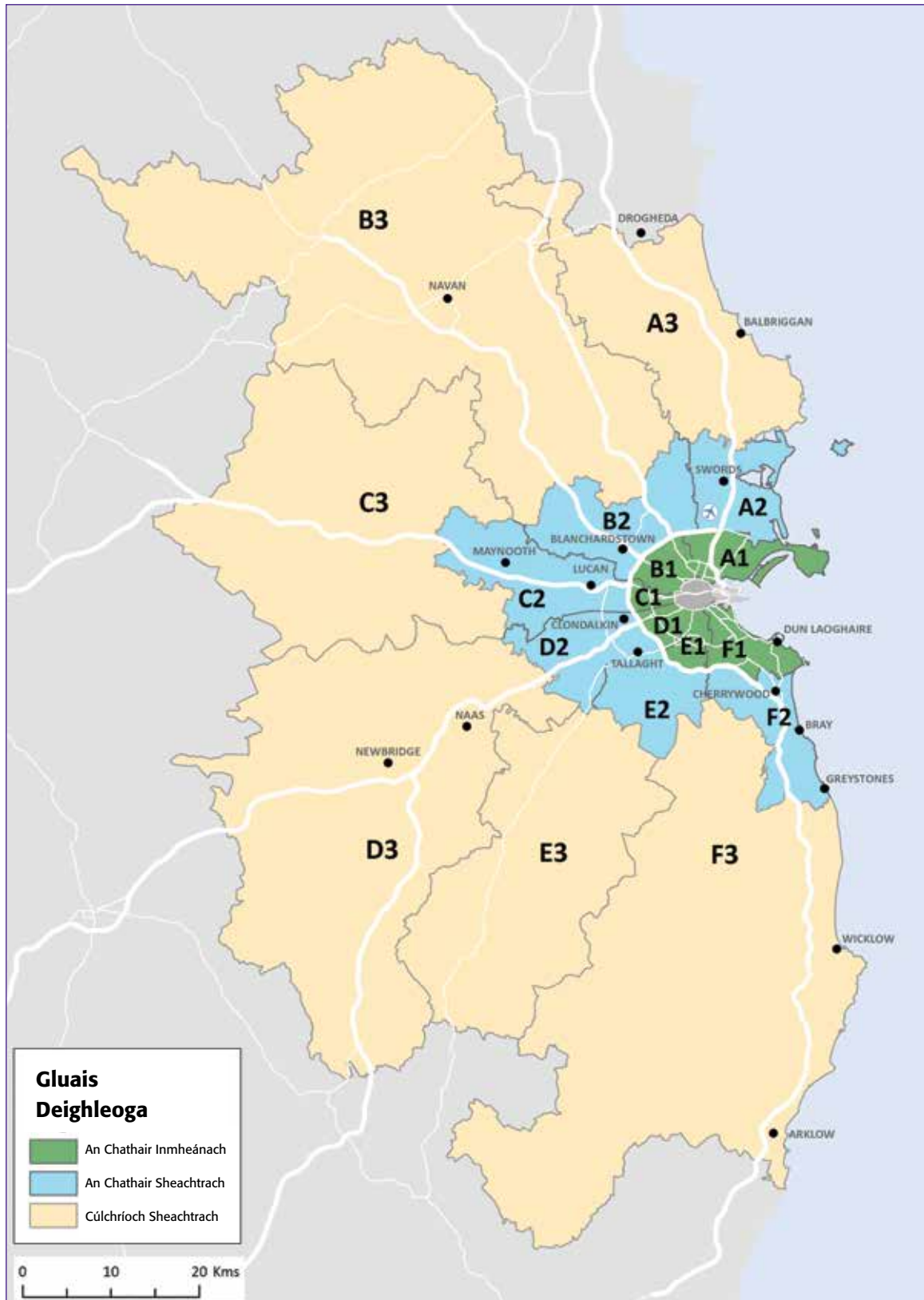
- › Is ionann sciar mhodh an ghluaisteáin, i dtaobh gach cuspóir turais agus 70%.
- › Is ionann sciar an mhodha iompair phoiblí, i dtaobh gach cuspóir turais agus 11%.
- › Lasmuigh den M50, tá srianta suntasacha ar chumas ar sholáthar a dhéanamh do breis borrrtha ar éileamh gathach ar an ngréasán straitéiseach bóithre. Ar an ngréasán iarnróid, oibrítear seirbhís laisteach de Bhré ar líne shingil.
- › Tá brú tráchta ar bhealach an N/M11 ag dul i méid, go háirithe timpeall ar an áit a dtagann an M50/an M11 le chéile, i rith na mbuaicthréimhsí. Beidh gá le cumas ar an mbealach seo a chosaint tríd an mbainistíocht chúil ar éilimh a dhéanamh, chun a fheidhm straitéiseach a chosaint. 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 cumas líne ar an DART a mhéadú. Teastóidh seo, mar aon le roghanna busbhunaithe eile, chun freastal ar fhorhóir 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 chumas líne. Faoi láthair, tá an líne ag oibriú i ngar dá cumas teoiriciúil uasta i rith na mbuaicphointí éilimh.

3.4.2 Patrúin agus Treochtaí de réir Deighleoige

Taispeántar deighilt níos mionsonraithe na gconairí ina ndeighleoga ar Fhóir 3.9.



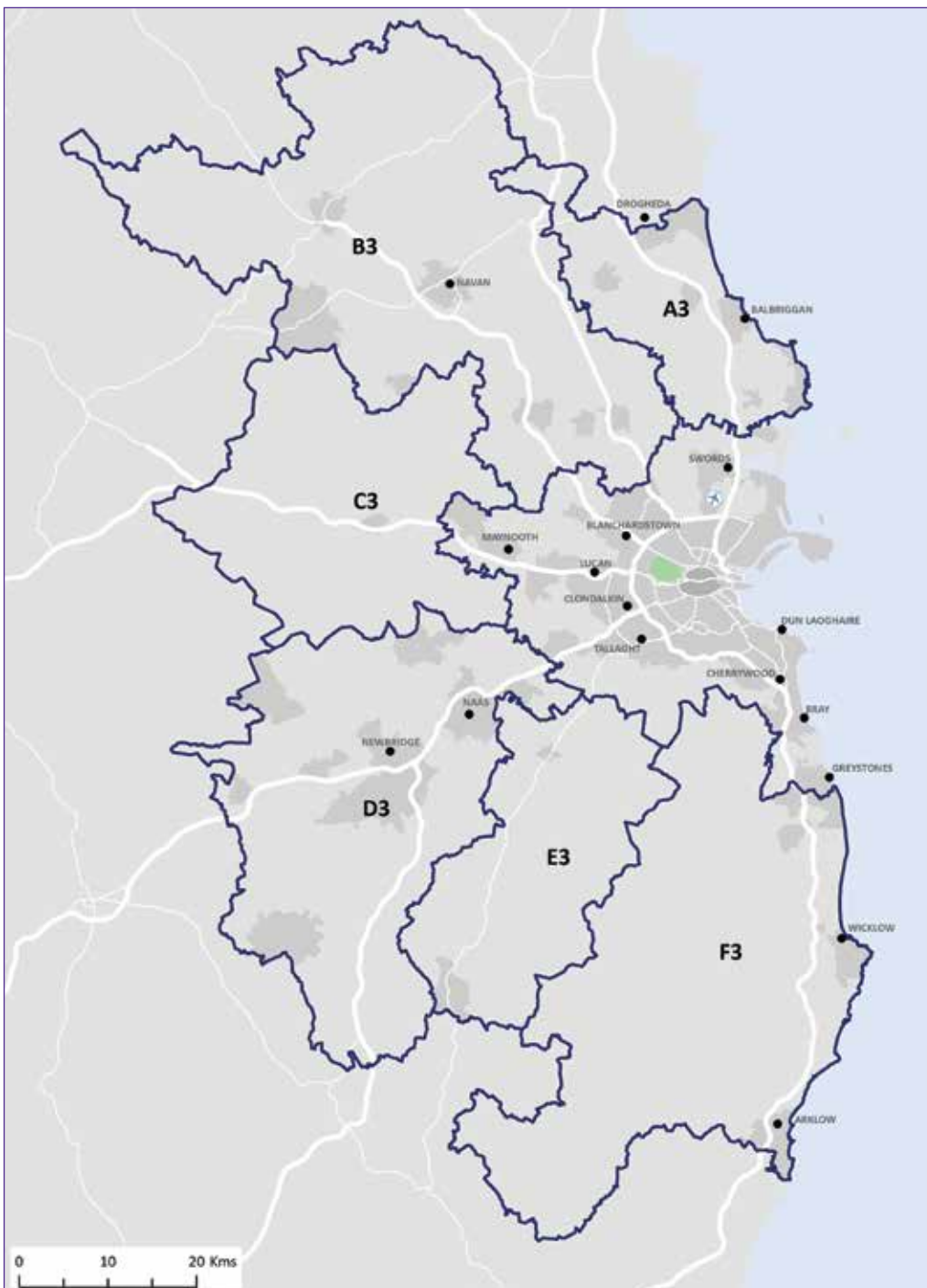
Fíor 3.9 – Deighleoga MCBÁC



Seachas cuntas a thabhairt ar na saincheisteanna maidir le gach deighleog ar bhonn aonair, caitheann an mhír seo le gach saghas deighleoige le chéile, i.e. deighleoga Cúlchríche Seachtraí ó A3 go F3, deighleoga Cathrach Seachtraí ó A2 go F2 agus deighleoga Cathrach Inmheánaí ó A1 go F1.

Deighleoga Cúlchríche Seachtraí – ó A3 go F3

Fíor 3.10 – Deighleoga Cúlchríche Seachtraí



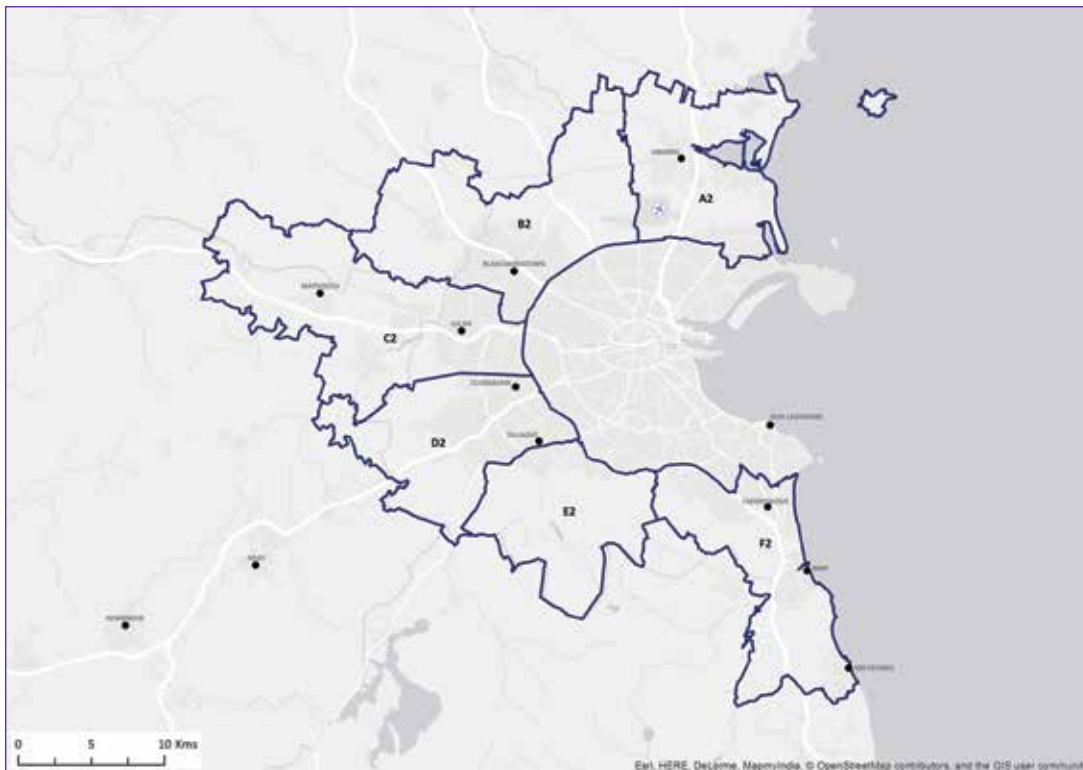
I ndeighleoga limistéar na Cúlchríche i ngach conair (A3-F3), idir 81% agus 87% atá deighilt mhodh an ghluasteáin i dtaobh gach cuspóir turais, agus tá sciar mhodh an ghluasteáin is ísle i ndeighleog B3 (conair an M3 sa Mhí).

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 na Cúlchríche, arb ionann iad agus 1 agus 2% de gach turas. 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 na Cathrach Seachtraí – ó A2 go F2

Fíor 3.11 – Deighleoga Limistéar Seachtrach na Cathrach



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

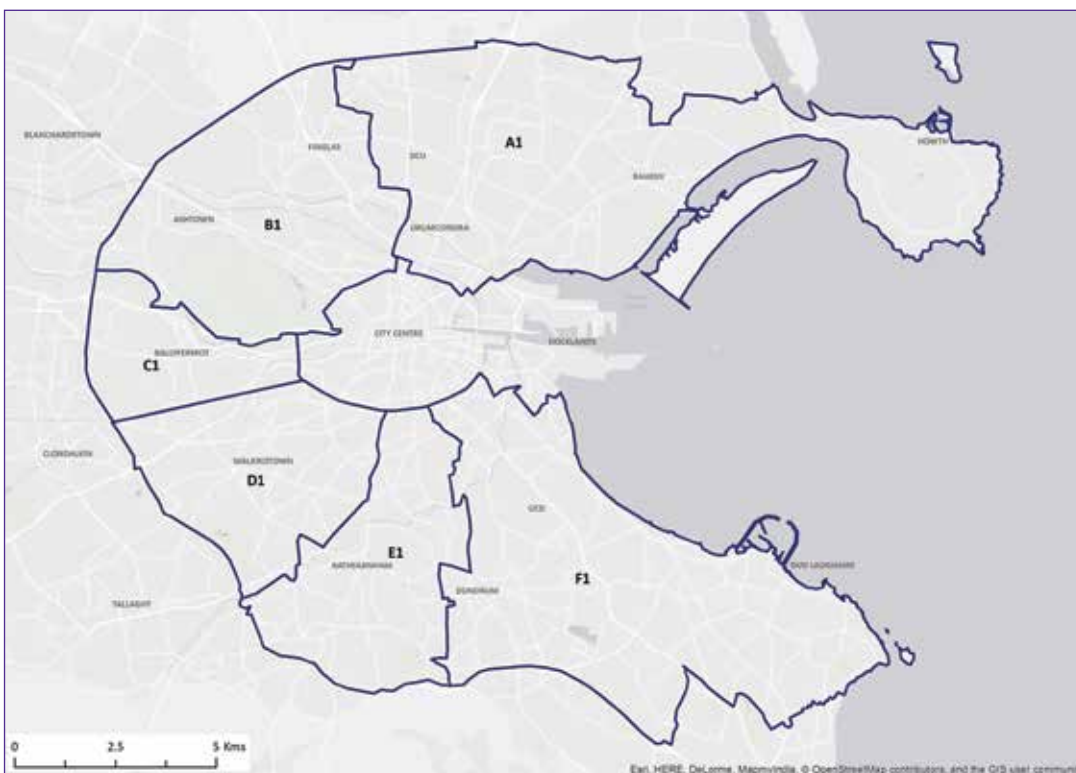
Ar nós dheighleoga limistéar na Cúlchríche, imríonn an fháil a bhíonn ar sheirbhísí iarnróid isteach go lár Bhaile Átha Cliath tionchar díreach ar sciar an mhodha iompair phoiblí. Tá sciar an mhodha iompair phoiblí is airde (12% agus 11%, faoi seach) ag deighleoga A2 agus F2. Déanann an DART freastal 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 na 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 Limistéar Inmheánach na Cathrach – ó A1 go F1

Fíor 3.12 – Deighleoga na Cathrach Inmheánaí



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

Tá sciar an mhodha iompair phoiblí cosúil le sciar dheighleoga na Cathrach Seachtraí, idir 9% agus 13% agus ina sonraítear meánsciar 13%. Arís eile, is léir tionchar na hinrochtaineachta ar sheirbhísí 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 Limistéar Seachtrach na Cathrach, seachas i gcás 15, áit arb ionann an sciar modha agus 19%. Is dóchúil go mbaineann sciar sách ard an mhodha seo le saincheistanna sonracha áitiúla.

Seo an chéad áit a gcomhlíonann rothaíocht ról, ina sonraítear sciar modha 6% in 4 as na 6 dheighleog sa bhanda seo. Tá an figiúr 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 bhaint amach. 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 bhealach a éascóidh borradh geilleagrach agus a bhainfidh amach cuspóirí sóisialta agus timpeallachta, 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, is gá breithniú a dhéanamh orthu seo i gcoinne na dtreochtaí níos fairsinge cúlra. Tá an réigiún fós i dtréimhse dífhostaíochta sách ard, 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 ar an mbealach a d'fhéadfadh éirí leis an ngréasán iompair in MCBÁC 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 ina dhiaidh sin a fhad le 2008. Gan aird ar na tuartha siúd, féadtar an t-achoiriú ginearálta a leanas a dhéanamh ar neamhréir idir éileamh agus soláthar:

- Amanna neamhiomaíochta aistir turais bhus agus iarnróid i gcomparáid leis an ngluaisteán;
- Gréasán busanna atá feabhsaithe ach atá fós ró-chasta;
- Tá an struchtúr táillí iompair phoiblí ró-chasta;
- Dearnadh i leith drochluach ar airgead ar iompar poiblí;
- Cuirtear isteach go minic ar sheirbhísí iarnróid;
- Comhtháthú feabhsaithe ach neamhleor idir modhanna agus soláthraithe seirbhíse;
- Soláthar neamhleor áiseanna paisinéirí, ar nós scáthlán agus limistéir feithimh;
- Leibhéal neamhleor d'fhaisnéis do phaisinéirí;
- Mórmhoilleanna ar bhonneagar nua a sholáthar;
- Brú tráchta ar an ngréasán straitéiseach bóithre;
- Brú mór áitiúil i láithreacha áirithe;
- Timpeallacht fochaighdeáin rothaíochta – agus in áiteanna áirithe – timpeallacht bhaolach; agus
- Soláthar fochaighdeáin 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 heasnaimh ar an soláthar, an breithniú a leanas a thabhairt ar aird chun straitéis iompair a chur i bhfeidhm go rathúil do Mhórchéantar Bhaile Átha Cliath:

- › Is gá tabhairt faoi chriosú agus forbairt talún ar bhealach a chuireann siúl, rothaíocht agus iompar poiblí chun cinn do gach turas 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 poiblí, agus an dearcadh a ina leith, chun breis paisinéirí a mhealladh;
- › Ábhar buartha ríthábhachtach trasearnála 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 bhunfeidhm a thuilleadh;
- › Is ann d'easnaimh shuntasacha iompair poiblí do thurais ghathacha chuig lár chathair Bhaile Átha Cliath feadh líon conairí straitéiseacha; agus
- › Is ann chomh maith d'easnaimh 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 tuas.

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 in 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 maidir le 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 teideal "Mearbhealach Bus – Croí-Ghréasán Bhaile Átha Cliath" ina moltar dhá bhealach traschathrach a bhrú chun cinn agus inar aithníodh féidearthacht an Mhearbhealaigh Bhus (BG) 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 BG do Bhaile Átha Cliath ar ar tugadh 'Swiftway'. Corpraíodh an gréasán seo isteach sa 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 siúd ar a leagfar béim ar sheirbhísí bus ardlín paisinéirí, ard-mhínicíochta agus iontaofa, agus inar cheart tús áite a thabhairt do agus díriú ar infheistíocht i mbonneagar bus.

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 do chuar-ghréasán bus 2035 níos fadtéarmaí. Chuir sin leis an obair a rinne an tÚdarás agus é ag ullmhú na Tuarascála ar an gCroí-Ghréasán Bonneagair Bhus. Tugtar mionsonraí faoin gCroí-Ghréasán 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 ar a dtugtar cuntas sa phlean an gréasán rothaíochta uirbeach a leathnú go dtí os cionn 1,485 ciliméadar ar fad, agus soláthróidh sé os cionn 1,300 ciliméadar de naisc rothaíochta nua idir bailte sna ceantair thuaithe i MCBÁC. Corpraíodh an plean seo isteach sa Straitéis agus déantar cur síos 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 rothaíocht ar 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 míreanna seo a leanas toradh an mheasúnaithe iompair do gach ceann de na sé chonair ghathacha in MCBÁC, chomh maith leis an réasúnaíocht lena mbaineann an réiteach iompair a roghnaíodh chun freastal ar an éileamh i ngach conair.

4.1.1 Fíor 4.1 – Conairí Gathacha MCBÁC



4.2 Breithmheas ar Roghanna de réir Conaire

4.2.1 Conair A – Droichead Átha – Baile Brigín – Sord – an tAerfort - Lár na Cathrach Thuaidh – go dtí 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 go déanach in 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 Shord, scéim a leanann an t-ailíniú céanna leis an scéim Meitreo Thuaidh a moladh roimhe seo, ach a chorpraíonn 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 toilleadh na Líne Iarnróid Thuaidh a mhéadú². 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 leictriú mar chuid den Chlár Leathnaithe DART, agus trí sheirbhísí DART ardmhnicíochta a chur ar fáil ar an líne seo, ag dul chomh fada le Droichead Átha.

Mar sin, cuirfear dhá líne iarnróid ardoillte ar fáil do Chonair A le freastal ar an gcuid is mó dá héileamh gathach. Sula dtógfar an Meitreo nua, beidh gá leibhéal níos airde de thoilleadh iompair phoiblí a sholáthar ná an soláthar reatha, feadh na conaire a dhéanann nasc idir Sord agus an tAerfort agus Baile Átha Cliath. Is éard a bheidh i gceist leis seo ná seirbhís BG nó seirbhís de shaghas BG, nó uasghrádú de chineál gnáth-Mhór-Chonair Bus (CBA) feadh an bhealaigh nó codanna den bhealach. Bheadh an socrú deiridh in ainm is bheith comhlíontach le tionscadal nua an Mheitreo Thuaidh. Cuirfear an dara líne BG ar fáil feadh Bhóthar Mhullach Íde go dtí Cluain Ghrífin, chomh maith, mar mhodh chun an chonair bus atá ann anois a uasghrádú chun freastal a dhéanamh ar an éileamh breise nach ndéanann an DART freastal gan stró air 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. Teastaíonn iad seo chun soláthar a dhéanamh do rochtain forbartha agus chun dul i ngleic le saincheisteanna brú tráchta sna ceantair áitiúla ghinearálta. 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 prionsabail d'fhorbairt bóithre a leagtar amach i gCaibidil 5.

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

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

Áirítear ar an gConair M/N3 lonnaíocht Bhaile Bhlainséir, an bruachbhaile ina bhfuil an daonra is mó i mBaile Átha Cliath agus suíomh na gciosanna fostaíochta straitéiseacha ag Baile Cúlann, Baile Dama agus lár an bhaile. Is í an Uaimh príomhbhaile Chontae na Mí agus cé go soláthraítear seirbhísí tábhachtacha sa bhaile, is ann a chónaíonn go leor comaitéirí a thaistealaíonn go cathair Bhaile Átha Cliath gach lá.

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 reatha agus ar na tuartha 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 ardoillte a fhorbairt ag an tráth seo. D'fhonn freastal ar an gconair seo, moltar seirbhís bus níos fearr a chur ar fáil ar feadh an M/N3 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 Tirialaigh trí Bhaile Cúlann ón N2 ag Fionnghlas.

Beartaítear, mar chuid den chéad athbhreithniú eile a dhéanfar ar an Straitéis, go ndéanfar athmheasúnú ar nasc iarnróid leis an Uaimh a úsáid amach anseo, agus an leibhéal forbartha á chur san áireamh a bheidh tar éis titim amach i gcaitheamh na sé bliana amach romhainn san Uaimh agus i nDún Seachlainn agus a bpurláin. Ar feitheamh an athbhreithnithe sin, ba cheart an chonair a sainathníodh roimhe seo do nasc iarnróid leis an Uaimh a chosaint ó chur isteach ó fhorbairt.

I dtaobh seirbhísí iarnróid chathrach, b'íomaí buntáiste a bhainfeadh le húsáid mhéadaithe a bhaint as sócmhainn reatha Líne Mhaigh Nuad, go háirithe i gcomhthéacs na forbartha ag láithreacha ar nós Pháirc Hans agus Bhaile 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 Traschathrach a shíneadh níos faide ó thuaidh, chun freastal ar cheantar Fhionnghlaise agus suíomh Páirceáil agus Taisteal straitéiseach a chur ag aomhal 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 líne Bus Ghasta a chruthú ar an N3 agus ar 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 aomhail a sholáthar. 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 bóithre 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 dtí Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

Tá dhá cheann den dá cheantar forbartha cónaithe agus tráchtála is tábhachtaí a bheidh ann amach anseo i réigiún Chonair an N4; is iad sin Cluain Buiríosa agus Baile Adaim, agus tá an dá cheantar lonnaithe ar

líne iamróid 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 ó 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, a fhreastalóidh 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 i gClár Leathnaithe an DART.

I dtéarmaí bonneagar nua, mar thoradh ar an ngá atá le freastal ar Leamhcán thuaidh agus láir, chomh maith le ceantair mar Bhaile Formaid, rinneadh togra maidir le líne Luas nua a dhéanann nasc le Lár Chathair Bhaile Átha Cliath. Bhí an t-éileamh ar feadh na líne sin ró-ard le freastal air ag réiteach BG 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 sonracha 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 gcuairbhóthar 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 bóithre 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 – Droichead Nua – An Nás – Cluain Dolcáin – Tamhlacht Thuaidh – go dtí 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, trí Bhaile Átha Cliath, agus déanann sé nasc idir na lonnaíochtaí is mó ar an oileán.

Bainfidh an chonair seo tairbhe as na feabhsúcháin ar líne iamróid Chill Dara a leagtar amach thuas, cé go bhfuil an líne í féin lasmuigh den chonair. Níor measadh gurb indéanta iad na roghanna chun líne Luas nó BG a shíneadh isteach go Cluain Dolcáin theas chun cur leis an DART agus leis an Luas atá ann cheana féin. Ina ionad 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 thuilleadh, luas agus iontaofacht na mbusanna a úsáideann an chonair seo.

Cuirfear leis na bealaí sin trí thuilleadh Líne Dhearg Luas a fheabhsú trí rothstoc breise a sholáthar, agus tá BG le cur ar fáil do lár bhaile Thamhlachta 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 chun na saincheisteanna éagsúla acomhail agus rochtana a bhíonn i gceist feadh na conaire seo a réiteach. Cuirfear scéimeanna bóithre 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 – Lonnaíochtaí an N81 – Tamhlacht Theas – go dtí Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

Tá Conair E comhdhéanta d'fhorbairt cónaithe bruachbhailte go príomha agus ní dhéantar é a shainiú 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-toillte, ná mar atá ar chonairí eile, a dhéantar a shainiú le bóithre il-lána agus/nó débhealaí, agus a bhfuil línte iarróid iontu faoi láthair nó beartaítear amhlaidh a chur iontu.

De bharr go bhfuiltear ag súil le fás teoranta i dtuais ghathacha ar feadh Chonair E lasmuigh den Cheantar Cathrach, níl sé beartaithe feabhsúcháin bhonneagair 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 BG go Tamhlacht trí Ráth Fearnáin agus Tír an Iúir. Beidh mar thoradh air sin méadú suntasach ar thoilleadh agus iontaofacht i gcomparáid le seirbhísí iompair phoiblí reatha agus bainfidh sé cothromaíocht amach idir riachtanais iompair phoiblí agus riachtanais an chairr phríobháidigh. Cuirfear leis an BG ag conair bus gathach Iárnach idir Ráth Fearnáin, Ráth Maonais agus Lár na Cathrach.

Tógfar dhá bhóthar nua laistigh den chonair seo, nascbhóthar Thamhlachta Theas ó Bhóthar na Seanchúirte go Bóthar Choill Tobair, agus droichead iompair phoiblí thar an Dothra soir ó Thamhlacht ó Bhóthar Theach na Giúise go dtí an N81 chun dul i ngleic le saincheisteanna áitiúla rochtana agus brú tráchta. Cuirfear scéimeanna bóithre 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 – Dún Droma – Dún Laoghaire – Lár Chathair Bhaile Átha Cliath

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

I rith ullmhú na Straitéise, d'ullmhaigh an tÚdarás tuarascáil ar an gconair Thoir Theas. Dhírigh an staidéar go príomha ar roghanna iompair phoiblí a aithint a d'fhéadfadh freastal ar an bhfás ar an éileamh ar iompar go dtí 2035, idir an Ceantar Staidéar Thoir Theas agus Lár Chathair Bhaile Átha Cliath. Scrúdaíodh roinnt roghanna le freastal ar an bhfás atá ag teacht ar iompar. 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, díríodh ar an DART agus ar mheascán de Bhus Gasta agus tosaíocht bus chun freastal ar fhás, lena n-áirítear gréasán Bus Gasta ag nascadh leis an Meitreo uasghrádaithe ag Gleann Bhríde nó Áth an Ghainimh.

Mar gheall gur gá freastal ar an bhfás ionchasach a thiofadh ar an éileamh idir codanna ar feadh Chonair F, agus ó na codanna sin go dtí lár na cathrach, moltar roinnt scéimeanna. Cuirfear leis an toilleadh ar an líne iarnróid Thoir Theas³ trí fheabhsúcháin ar an líne iarnróid reatha, a chorpraíonn comharthaíocht lár cathrach agus rothstoc breise. Cumasóidh an DART faoi Thalamh méaduithe ar an toilleadh ar feadh na conaire seo freisin. Éascófar seirbhísí idirchathrach, réigiúnacha agus an 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 ardoillte 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 nascfaidh sí leis an Meitreo thuaidh, chomh fada leis an gceann scríbe reatha 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 BG beartaithe ar an N11 ó UCD go Baile Bhlainséir, chomh maith leis na croíchonairí bus gathacha lárnacha ar an N11, ar an taobh ó dheas de UCD, agus ar Bhóthar na Carraige.

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

4.3 Breithmheas ar Roghanna de réir Gluaiseacht Áitiúil

Mar a leagtar amach i gCaibidil 3, rinne an tÚdarás miondealú breise ar MBÁC de réir codanna agus lonnaíochtaí. Tá an chatagóir dheiridh sin an-áisiúil chun breithmheas a dhéanamh ar roghanna maidir le gluaiseacht áitiúil. Bainneann lonnaíochtaí le bailte agus bruachbhailte – ceantair a dhíríonn ar sheirbhísí áitiúla agus ionaid tráchtála. Is riachtanas lárnach den Straitéis a chinntiú go mbeidh creat i bhfeidhm chun an rochtain ar a leithéid de sheirbhísí a sholáthraítear ar leibhéal áitiúil a uasmhéadú.

Áirítear ar na roghanna chun gluaiseacht a éascú ar an leibhéal seo: feabhsúcháin ar thoilleadh na mbóithre áitiúla; leibhéil mhéadaithe pháirceála ag áiteanna mar shiopaí agus scoileanna; soláthar níos fearr don rothaíocht; feabhsúcháin ar chosáin agus trasrianta coisithe; agus iompar poiblí áitiúil.

D'fhonn an rochtain ag an méid is mó daoine is féidir a uasmhéadú ar 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 príomhnaisc 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 MCBÁC a chur i bhfeidhm, feabhsúcháin ar thrasrianta coisithe agus cosáin agus páirceáil rothar ag cinn scríbe a sholáthar. In 2015, d'fhoilsigh an tÚdarás treoir dhea-chleachtais chun tréscailteacht a sholáthar i gceantair reatha uirbeacha, agus é mar chuspóir cosc a chur ar naisc choisithe agus rothaíochta a dhúnadh agus naisc nua a chruthú, mar bhealach chun scaradh a shárú na modhanna seo a chur chun cinn le haghaidh turais áitiúla, agus feabhas a chur ar rochtain ar sheirbhísí iompair phoiblí.

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

Anuas air sin, teastaíonn roghanna iompair phoiblí chun lonnaíochtaí a nascadh isteach sa ghréasán comhtháite iompair. 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, cuirfear 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 laistigh de lonnaíochtaí é an gréasán feithiclí a bhainistiú agus a úsáid. Is fadhb mhór in MBÁC anois é brú tráchta 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 earraí móra agus taisteal taobh amuigh de na 'gnáthuaireanta'. D'fhonn na turais sin a éascú, tá sé ríthábhachtach brú tráchta 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 gluaiseacht áitiúil i measc modhanna taistil inbhuanaithe a éascú.

4.4 Measúnú Roghanna Malartacha MST

Rinneadh Measúnacht Straitéiseach Timpeallachta (MST) ar an straitéis agus gabhann Tuarascáil Timpeallachta ag gabháil lena foilsíú. Ag teacht leis an reachtaíocht a rialaíonn MST, tá roinnt straitéisí réasúnta eile ceaptha agus measúnú déanta orthu, agus aird ar chuspóirí agus scóip gheografach 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 beartaithe, léiríonn gach rogha eile prionsabail iomlána na dTreoirínte Pleanála Réigiúnaí. 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 ag comhtháthú iompair agus déantar na scéimeanna siúd a thacaíonn le forbairt inbhuanaithe a chur le chéile agus a chur i bhfeidhm go tráthúil.

4.4.2 Rogha Eile 2 – Soláthar Neamhchothrom Iompair

Cuirtear an chuid is mó de mhórgnéithe agus mórchuspóirí na Straitéise Iompair i bhfeidhm le roinnt moilleanna nó easnaimh shuntasacha rud a dhíríonn an fhorbairt is mó sa chúlchríoch díreach in aice an M50 agus i stráice an chósta chun teacht i dtír ar na sócmhainní iompair atá ann cheana féin, lena n-áirítear an gréasán bóithre náisiúnta. Samhlaítear sa chás seo go mbeadh saincheisteanna brú tráchta agus moilleanna suntasach le sonrú pointí tábhachtacha laistigh den M50 – ag príomhacmhail, go háirithe ar feadh an M50, chomh maith le ró-phlódú ar phríomhbhealaí iompair phoiblí.

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 faoi Stiúir Forbartha

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

Mar sin, is in oirthear Laighean taobh amuigh de Bhaile Átha Cliath is mó atá leibhéil forbartha eacnamaíochta agus déimeagrafaí lonnaithe i gcásanna nuair a cuireadh moill nó isteach ar ghnéithe criticiúla iompair bhonneagair ardtoillte. Tá ardleibhéil choimhlinte ann idir pleanáil úsáide talún agus earnáil forbartha maoinne athéiríoch.

Sa chás eile seo, d'fhéadfadh go dtabharfaí 'aisiméadrachtaí' faoi deara ina mbíonn tionscadail agus seirbhísí a 'chnuasach' i gceist leo i gceantair áirithe atá faoi stiúir forbartha agus ina mbíonn moill agus easpa tionscadal i gceantair eile ina bhfuil riachtanais ar cóimhéid iontu, ach nach bhfuil an leibhéal céanna tionchair acu.

05

Gréasán Iompair 2035



5. Gréasán Iompair 2035

5.1 Réamhrá

Sa chaibidil seo, tugtar breac-chuntas ar an mbonneagar straitéiseach iompair a bheartaítear a sholáthar laistigh de shaolré na Straitéise. Is de thoradh na hanailíse a rinneadh i gCaibidil 3 ar na saincheisteanna, ar na patrúin agus ar na treochothaí, agus de thoradh na staidéar éagsúil tacaíochta agus measúnaithe dá dtagraítear i gCaibidil 4, a leagtar na tograí amach sa chaibidil seo.

Cuirtear tograí bonneagair na Straitéise i láthair do mhodhanna iompair de réir modh iompair, mar seo a leanas:

- › Bonneagar Iarnróid Throim;
- › Bonneagar Iarnróid Éadroim;
- › Bonneagar Gnó;
- › Bonneagar Rothaíochta;
- › Siúl; agus
- › Gréasán Bóithre.

Téitear i ngleic i míreanna breise leis na saincheisteanna a bhaineann le gluaiseacht lasta, spásanna páirceála a sholáthar, áiseanna páirceála agus taistil a sholáthar agus éilimh ar iompar a bhainistiú.

Tá an t-ailíniú agus na sonraí faoi thionscadail bheartaithe iompair a leagtar amach sa Chaibidil seo tásach amháin agus tá siad faoi réir forbairt bhreise de réir mar a dhéanann na próisis dearaidh agus phleanála do thionscadail aonair dul chun cinn. Dá réir sin, beidh cuid de na sonraí faoi na tograí aonair faoi réir leasú de réir mar a thugtar faoin obair forbartha dearaidh. Tabharfar faoi dhearadh agus pleanáil tionscadail aonair i gcomhréir leis an reachtaíocht a bhíonn i gceist um an dtaca sin a bhaineann le measúnacht timpeallacht agus sainchomhairliúchán poiblí. Maidir le tionscadail iarnróid throim agus iarnróid éadroim, déanfaidh dearadh na dtionscadal seo a gcumas a ullmhú don tréimhse amach romhainn chun freastal ar riachtanais an réigiúin go fadtéarmach.

I gcás na dtionscadal iarnróid a bheartaítear mar chuid den Straitéis seo, féadtar breithniú agus soláthar a dhéanamh ar sholáthar iompair ar bhus, sa chás gur cuí, sula soláthrófar an tionscadail iarnróid.

5.2 Bonneagar Iarnróid Troim

Mar chuid den Straitéis seo, beartaítear an méid a leanas a dhéanamh:

- › Nasc Thollán Pháirc an Fhionnuisce a athoscailt le haghaidh seirbhísí paisinéara, a dhéanfaidh nasc idir líne Chill Dara/Chorcaí agus lár na cathrach;

- Clár athchomharthaíochta Lár na Cathrach a chríochnú, a sholáthróidh conairí breise traenach trí chonair lár na cathrach den líonra iarnróid a sholáthar;
- Clár Fairsingithe an DART a chur i bhfeidhm, a sholáthróidh seirbhísí DART a fhad ó thuaidh le Droichead Átha; agus le Collchoill ar Líne Chill Dara (lena n-áirítear nasc tolláin idir Líne Chill Dara agus Líne an Tuaiscirt / an Oirdheiscirt); agus le Maigh Nuad laistiar de seo agus le Bealach na Páirce ar M3;
- Lárionad nua rialaithe traenach a fhorbairt chun oibriú an ghréasáin iarnróid a bhainistiú;
- Stáisiúin bhreise traenach a thógáil i gceantair atá i mbun forbartha ina bhfuil dóthain éilimh;
- Clár d'uasghráduithe agus d'fheabhsú stáisiúin a chur i bhfeidhm; agus
- Leibhéal cuí d'fhlít traenach a chinntiú, a bhaineann caighdeán cuí amach, chun oibriú ar an ngréasán iarnróid.

Cruthóidh na feabhsúcháin seo gréasán DART i gceantar iomlán na Cathrach ina mbeidh nasc agus ceangal idir gach ceann de na línte. Soláthróidh an gréasán comhtháite iarnróid seo an córas ardoilte iompair seo don réigiún agus soláthróidh sé méadú an-substainteach ar thoilleadh i rith na mbuaicamanna ar gach líne ó Dhroichead Átha, Maigh Nuad, Corrhoill agus na Clocha Liatha.

Taispeántar Gréasán Iarnróid Throim 2035 sna léarscáileanna thíos, díróinn an chéad cheann ar an gCeantar 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 míreanna a leanas.

5.2.1 Nasc Thollán Pháirc an Fhionnuisce

Is togra é Nasc Thollán Pháirc an Fhionnuisce chun 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 acomhal 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 méadar ar fhad agus a tógadh sa bhliain 1877, agus nascann é le Líne Mhaigh Nuad ag acomhal Ghlas Naíon.

Cuirfidh críochnú thionscadal Athchomharthaíochta Lár na Cathrach conairí traenach breise ar fáil trí Stáisiún Uí Chonghaile. Don tréimhse sular tógadh Tionscadal faoi Thalamh an DART, beartaítear 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 chuig Duga na Canálach Móire

5.2.2 Clár Fairsingithe an DART

Déanfaidh Clár Fairsingithe an DART, ar tionscadal é atá mar bhunchloch na straitéise, fairsingiú ar chóras an DART, a sholáthróidh mearsheirbhísí leictirthe ardmhínicíochta go Droichead Átha ar Líne an Tuaiscirt, go Collchoill ar Líne Chill Dara, go Maigh Nuad Nuad agus Bealach na Páirce an M3 ar Líne Mhaigh Nuad/Shligigh, agus leanfar le seirbhísí an DART a sholáthar ar Líne an Oirdheiscirt chomh fada ó dheas leis na Clocha Liatha.

I gClár Fairsingithe an DART, freisin, corpraítear Tionscadal faoi Thalamh an DART, ar nasc iarnróid faoi thalamh é a ghabhann trí Lár an Cathrach, a éascaíonn seirbhísí an DART oibriú tríd an Tollán ar Líne Chill Dara, agus a chuireann ar chumas paisinéirí nasc a dhéanamh le seirbhísí an DART ar na trí líne eile.

5.2.3 Athchomharthaíocht Lár na Cathrach

Is é ceann de na príomhshrianta atá ann cheana féin ar an ngréasán iarnróid an teorannú ar chonairí iarnróid trí limistéar Lár na Cathrach, idir Stáisiún Uí Chonghaile agus Stáisiún Dhuga na Canálach Móire. Déanfaidh tionscadal Athchomharthaíochta Lár na Cathrach feabhsú suntasach toillte a sholáthar tríd an limistéar seo, trí uasghrádú áiseanna comharthaíochta agus cas ar gcúl chun freastal ar thart ar 50% níos mó conairí iarnróid in aghaidh na huairé, i gceachtar treo, sa limistéar ríthábhachtach lár cathrach. Is príomhthionscadal 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 Lárionad Rialaithe Traenach

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

Tá an lárionad Lár-Rialaithe Tráchta atá ann cheana féin ag druidim le teorainn a chumais agus córais agus trealamh ag druidim le deireadh a ré úsáide. Mar gheall ar an tábhacht a bhaineann le sábháilteacht an ghréasáin iarnróid a chinntiú, tá sé i gceist lárionad rialaithe athsholáthair a fhorbairt chun freastal ar riachtanais rialaithe iarnróid an ghréasáin iarnróid faoi láthair agus amach anseo. Tá sé beartaithe uasghrádú a dhéanamh ar an áis atá ann cheana féin, nó saoráid úr a sholáthar i suíomh eile.

Mar aon le lárionad 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

I gcaitheamh thréimhse na Straitéise, cuirfear roinnt stáisiúin bhreise leis an ngréasán in áiteanna atá i mbéal forbartha agus ina bhfuil leibhéal leordhóthanach éilimh chun tacú le stáisiún traenach a 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 a dhéanamh go fóill sa réimse seo.

I rith 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, áireofar soláthar faisnéise do phaisinéirí agus saoráidí eile atá dírithe ar phaisinéirí a fheabhsú a chuireann feabhas ar tharraingteacht agus áisiúlacht an chórais iarnróid.

5.2.7 Flít Traenach

Mar gheall go bhfuiltear ag súil leis go dtiocfaidh borradh ar líon na bpaisinéirí iarnróid, agus córas méadaitheach iarnróid leictirithe, beidh infheistíocht shuntasach de dhíth san fhflít traenach. Ina theannta sin, is ann do chuid mhór d'fhflít reatha an DARTó na 1980idí i leith. Le linn thréimhse na Straitéise, tá sé i gceist an chuid is mó d'fhflít an DART atá ann cheana féin a mhalmartú agus/nó a athchóiriú, agus flít breise a fháil mar is gá chun na seirbhísí a theastaíonn a chur ar fáil ar an ngréasán leathnaithe.

5.2.8 Infheistíochtaí Eile Iarnróid

Teastóidh infheistíocht chun bail dhaingean a choimeád ar an ngréasán reatha iarnróid agus lena chinntiú go leantar le seirbhísí a sholáthar go héifeachtach. Áireofar leis seo caiteachas chun an bonneagar reatha agus an rothstoc a chothabháil, a athnuachan agus a bhainistiú chun tacú le hoibriú na seirbhísí. Anuas air sin, tabharfar faoi idirghabháil níos lú i rith na tréimhse seo den Straitéis. Ina measc seo, tá:

- Athnuachan, malartú, uasghrádú córais ticéadaithe;
- Ardáin i stáisiúin a athrú / cur leo;
- Oibreacha breise chun éifeachtúlacht oibríochtúil an ghréasáin iarnróid a choimeád agus oibreacha breise chun feabhas a chur ar sholáthar seirbhíse;
- Córais sábháilteachta iarnróid; agus
- Córais faisnéise do phaisinéirí.

Shainaithin an chonair roimhe seo gur cheart nasc iarnróid leis an Uaimh a chosaint i leith cur isteach ó fhorbairt ar feitheamh réamh-mheasúnú, mar chuid den chéad athbhreithniú Straitéise eile, ar an úsáid dhóchúil a bhainfear as an nasc iarnróid sin, agus aird ar an leibhéal forbartha a bheidh tar éis titim amach i gcaitheamh na sé bliana amach romhainn san Uaimh agus i nDún Seachlainn agus a bpurláin, anuas ar aon fhaisnéis bhreise nó leasaithe maidir le cumas forbartha na gceantar seo amach anseo a bheidh ar fáil um an dtaca sin.

5.3 Bonneagar Iarnróid Éadroim

Beartaítear breis forbartha a dhéanamh ar an mbonneagar iarnróid éadroim i MCBÁC trí na tionscadail a leanas a chur i bhfeidhm:

- › Meitreo Thuaidh Nua – nasc iarnróid éadroim ó lár na cathrach theas go Sord a fhreastalaíonn ar Aerfort Bhaile Átha Cliath, a fheidhmíonn i dtollán faoi thalamh faoi Lár Chathair Bhaile Áth Cliath, agus a sholáthraíonn seirbhís ardmhinicíochta, ardoillte;
- › Méadú Toillte ar an Líne Ghlas – méaduithe toillte ar Líne Ghlas Luas idir Faiche Stiabhna agus Gleann Bhríde (roimh an Meitreo Theas) chun go bhféadfar tramanna d'fhaid agus de thuilleadh níos airde a chur chun feidhme ar an líne seo;
- › Meitreo Theas – Uasghrádú Toillte ar an Líne Ghlas ó dheisceart lár na cathrach go Gleann Bhríde, chun conair lán iarnróid thuaidh-theas, ardoillte, ardmhinicíocht atraschathrach trí dhromlach lánach an Limistéir Chathrach a chríochnú;
- › Luas Traschathrach 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 iarnróid 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 Traschathrach go Fionnghlas, ag baint úsáid as an Líne úr Thraschathrach Luas chun nasc iarnróid éadroim a sholáthar do cheantar Fhionnghlaise;
- › Luas go Leamhcán – nasc ardoillte a sholáthar go lár limistéir chónaithe móra Leamhcáin taobh ó dheas de bhóthar náisiúnta an N4, a cheanglaíonn le lár na cathrach: agus
- › Líne Dhearg Luas a shíneadh go dtí an Poll Beag, a cheanglóidh Ceantar na nDugaí thuaidh leis an limistéar úr forbartha seo taobh ó dheas den Life.

Teastóidh infheistíocht, chomh maith, chun bail chuif agus shábháilte a choimeád ar an ngréasán reatha iarnróid éadroim, agus lena chinntiú go leantar le seirbhísí a sholáthar go héifeachtach. Áireofar leis seo caiteachas chun an bonneagar reatha agus flít na dtamanna a chothabháil, a athnuachan agus a bhainistiú.

Taispeántar Gréasán Iarnróid Éadroim 2035 sa léarscáil thíos

Fíor 5.3 – Gréasán Iarnróid Éadroim Chathrach 2035



Leagtar amach mionsonraí faoi na tograí aonair sna míreanna a leanas.

Cé gur beartaíodh na tionscadail aonair a shainiú sa mhír seo mar thionscadail iarnróid éadroim, beidh gach ceann faoi réir anailís bhreise chomparáideach i gcoinne réitigh fhéideartha bhusbunaithe sula leanfaidh siad ar aghaidh chuig an gCéim Eagraithe Iarnróid.

5.3.1 An Meitreo Thuaidh Nua

Leagan modhnaithe is ea an Meitreo Thuaidh Nua den bhuntogra a bhí ann i dtaobh an Mheitreo Thuaidh a bheartaíonn a mhacasamhail de sheirbhís a sholáthar ar chostais atá laghdaithe go mór.

Soláthróidh an líne nua mheitreo seo nasc ardluais, ardtoillte, ardmhnicíochta iompair phoiblí ó lár na cathrach go hAerfort Átha Cliath agus go Sord. Freastalóidh an Meitreo Thuaidh Nua ar líon mór cinn scríbe thábhachtacha, ina measc Baile Munna, Ollscoil Chathair Bhaile Átha Cliath agus Ospidéal Mater Misericordiae, agus déanfaidh sé idirmhalartú le seirbhísí eile iarnróid agus bus i gcóngarach Dhoim Conrach, Shráid Uí Chonaill agus Fhaiche Stiabhna.

5.3.2 Méadú Toillte Líne Ghlas Luas

Tugadh fás suntasach ar an líon paisinéirí faoi deara ar an Líne Luas ó Fhaiche Stiabhna go Gleann Bhríde le blianta beaga anuas. Chun freastal ar leanúint den fhás sin roimh an Meitreo Theas, caithfear toilleadh na Líne Glaise a mhéadú trí aistriú go tramanna dar fad 50 +méadar. Chun freastal ar na tramanna níos

faide seo, caithfear ardáin ó Stigh Lorgan go Faiche Stiabhna a fhadú agus cabhlach tramanna úra a fháil, mar aon le huasghrádú ar chórais cumhachta agus modhnuithe ar shocruithe iosta.

5.3.3 An Meitreo Theas – Uasghrádú Toillte na Líne Glaise

Cé go méadóidh tionscadal Uasghrádaithe Toillte na Líne Glaise Luas an líon áiteanna do phaisinéirí, beidh ardú suntasach eile ag teastáil chun freastal ar an úsáid de réir réamh-mheastacháin níos fadtéarmaí. Beidh gá an líne a uasghrádú go caighdeán meitreo tríd an Meitreo Thuaidh ó dheas a leathnú, trí thollán, le ceangal leis an líne Ghlas i gceantar Raghallaigh. Cuirfidh seo ar chumas traenacha Meitreo taisteal 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 go Sord, conair iarnróid ardoillte ardmhnicíochta traschathrach a sholáthar go díreach go cinn scríbe chriticiúla ag Aerfort Bhaile Átha Cliath, Ollscoil Chathair Bhaile Átha Cliath, Lár na Cathrach agus Áth an Ghainimh.

Éascóidh an ceangal idir tollán nua sínte an Mheitreo Thuaidh agus Líne Ghlas Luas, seirbhís laisteas den phointe ceangail seo a ghabhann faoin talamh trí Lár na Cathrach agus ar aghaidh faoi dhéin Aerfort Bhaile Átha Cliath agus Shoid, nó a leanann ar aghaidh ar an dromchla agus a dhéanann nasc le Luas Traschathrach.

5.3.4 Luas Traschathrach

Den chuid is mó, cuimsíonn Luas Traschathrach líne ó thuaidh/theas Luas a ghabhann ó Fhaiche Stiabhna ó dheas a nascann le líne iarnróid Mhaigh Nuad ag Droichead Broome sa Chabhrach ó thuaidh. Solathróidh sé nasc idir-mhalartaithe idir líne Dhearg agus Ghlas Luas atá ann cheana féin agus déanfaidh sé freastal ar champas úr Institiúid Teicneolaíochta Bhaile Átha Cliath (DIT) i nGráinseach Ghormáin. Táthar ag súil go mbeidh an líne i mbun seirbhíse sa bhliain 2017 agus go mbeidh feabhsú suntasach ar inrochtaineacht, go dtí agus laistigh, de chroílár na cathrach.

5.3.5 Luas Fhionnghlaise

Tá sé beartaithe an Luas Traschathrach a leathnú óna stáisiún ceann aistir ag Droichead Broome go dtí an taobh ó thuaidh d'Fhionnghlas. Cuirfidh seo seirbhís ghathach ardoillte ar fáil ón mbruachbhaile mór seo go lár na cathrach. Tá sé beartaithe freisin saoráidí straitéiseacha páirceála agus taistil a sholáthar ag stáisiún ceann aistir na líne seo ar an mbóthar náisiúnta N2 gar don M50. Déanfaidh na tograí seo freastal ar na leibhéal 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 trí Sheanchill agus na hiar-thailte club gailf. Cuirfidh sé nasc ardmhnicíochta ardoillte 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.

Tá sé beartaithe go ngabfaidh cuid de na seirbhísí meitreo a imíonn ó Aerfort Bhaile Átha Cliath agus Sord trí Bhré, faoi réir dhearadh deiridh an stráice ó Choill na Silíní go Bré a fhreastalóidh ar fhad na

dtramanna a bheidh i gceist. Anuas air sin, oibreofar seirbhísí Luas idir Bré agus Droichead Broome / Fionnghlas, a éascaíonn idirmhalartú le seirbhísí meitreo go hAerfort Bhaile Átha Cliath agus Sord.

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 ardoillte a sholáthar ón gceantar seo go Lár na Cathrach, atá in ann 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.

5.3.8 Luas an Phoill Bhig

Chun freastal ar limistéar an Phoill Bhig atá le forbairt amach anseo, chomh maith leis an Rinn agus an Baile Gaelach, tá sé i gceist Líne Dhearg Luas a leathnú taobh ó dheas den Life ag a ceann thoir. B'fheidir go mbeifí in ann seo a bhaint amach tríd an Life a thrasnú ar dhroichead nua i gcomharsanacht Dhroichead Nasc Thoir atá ann cheana féin. Dhéanfaí seirbhísí Luas a shíneadh thar an bPointe, go dtí limistéar forbartha an Phoill Bhig. Cuirfidh an nasc sínte seo ceangal tapa agus áisiúil ar fáil ón gceantar seo go Lár na Cathrach agus siar.

5.4 Gréasán Foriomlán Iarnróid

Nuair a chuirtear iarnród éadrom agus an gréasán iarnróid throim san áireamh atá leagtha amach san alt roimhe seo, tosaíonn an coincheap ghréasán iarnróid iomlán Bhaile Átha Cliath ag teacht chun cinn. Tosaíonn idirmhalartú, go háirithe i lár na cathrach, a bheith tarraingteach, rud a chiallaíonn go mbeidh gach cuid den limistéar lárnach - ón gCeantar Dugaí agus an Poll Beag san oirthear, go Heuston san iarthar, agus ó Ghráinseach Ghormáin ó thuaidh, go Faiche Stiabhna ó dheas – an-insroichte do bhunús Limistéir Chathrach Bhaile Átha Cliath, lena n-áirítear Aerfort Bhaile Átha Cliath, le hidirmhalartú amháin. Taispeántar an gréasán foriomlán iarnróid thíos:

Fíor 5.4 – Gréasán Iarnróid Throim agus Éadroim Chathrach 2035



5.5 Bonneagar Bus

Mar chuid de phróiseas na Straitéise, tugadh faoi líon staidéar a shaináithin na bealaí siúd óna dteastaíonn leibhéal shuntasacha d'infheistíocht bhonneagrach ón éileamh ar thaisteal chun moilleanna ar sheirbhísí bus a íoslaghdú.

De thoradh na hanailíse seo, aithníodh “Croí-Ghréasán Bus” don réigiún foriomlán. Is ionann an croíghréasán 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 croíghréasán a aithníodh sé chonair déag bus ghathacha, trí chuarchonair bus agus sé chonair réigiúnacha bus. Cé go léiríonn an gréasán seo na croibhealaí 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 Croí-Ghréasán Bus freastal ar phointí imeachta agus ceann scríbe suntasach i Limistéar Cathrach Bhaile Átha Cliatha agus 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 idirmhálartuithe 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 Croí-Ghréasán Bus a fhorbairt chun tosaíocht leanúnach a thabhairt, chomh fada agus is féidir, do ghluaiseacht bus ar na codanna den Chroí-Ghréasán 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 ábhartha, 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 bhus níos tapúla gur féidir níos mó daoine a iompar leis an leibhéal céanna acmhainní feithiclí agus tiománaithe.

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 don réigiún:

- › Cluain Tarbh – an Port Thoir;
- › M1/ M50 – Tollán Chalafort Bhaile Átha Cliath;
- › Cluain Gríffin – Ard Aidhin – Fionradharc;
- › Sord – an tAerfort – Droim Conrach;
- › Baile Munna – Baile Phib;
- › Fionnghlas – Baile Phib;
- › Baile Bhlainséir – an Chabrach – Bóthar na gCloch;
- › Leamhcán – Baile Phámar – Cill Mhaighneann;

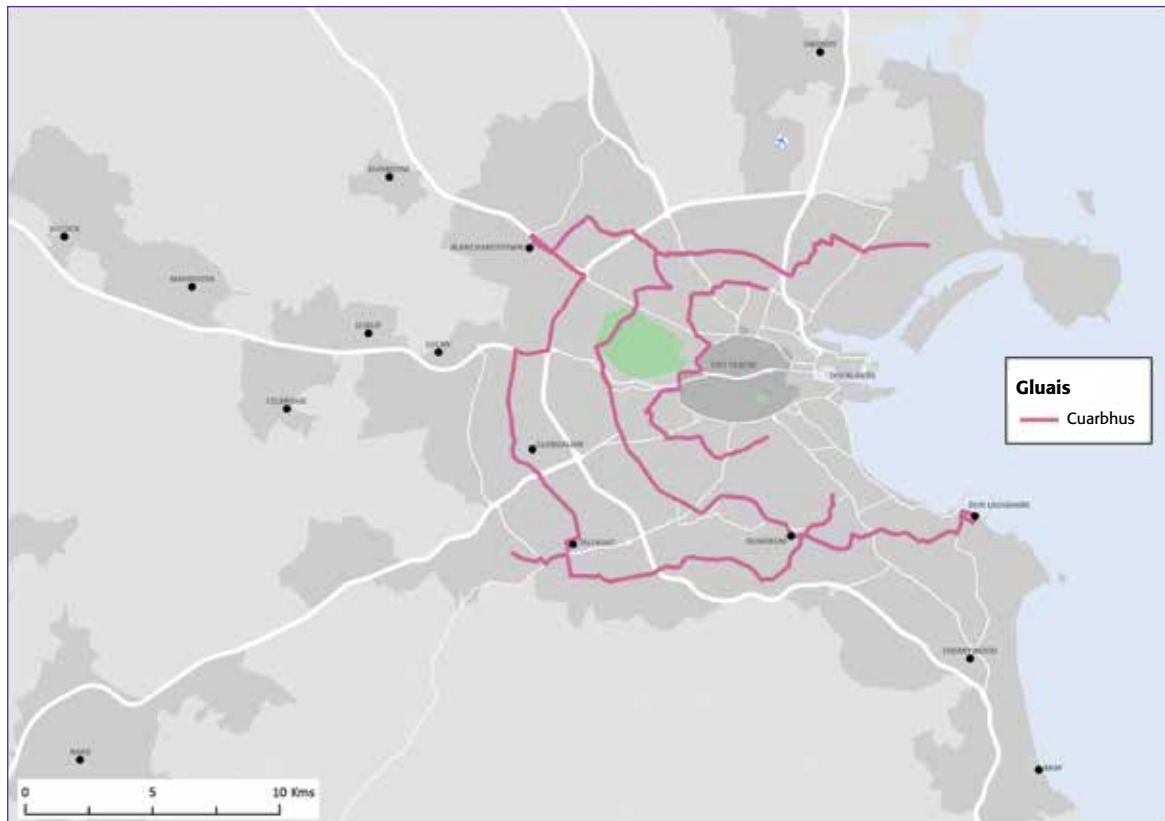
5.5.2 Croí-Ghréasán Gathach Bus

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. Beartaítear 6 chuarbhealach seo a leanas lena gcuimsiú sa chroíghréasán sin, ina measc:

- › Dún Laoghaire – Dún Droma;
- › Dún Droma / UCD – Tamhlacht;
- › Dún Droma – Fionnghlas;
- › Stad Luas Raghannaigh– Droim Conrach;
- › Tamhlacht – Baile Blainséir; agus
- › Baile Blainséir – Cill Barróg.

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

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



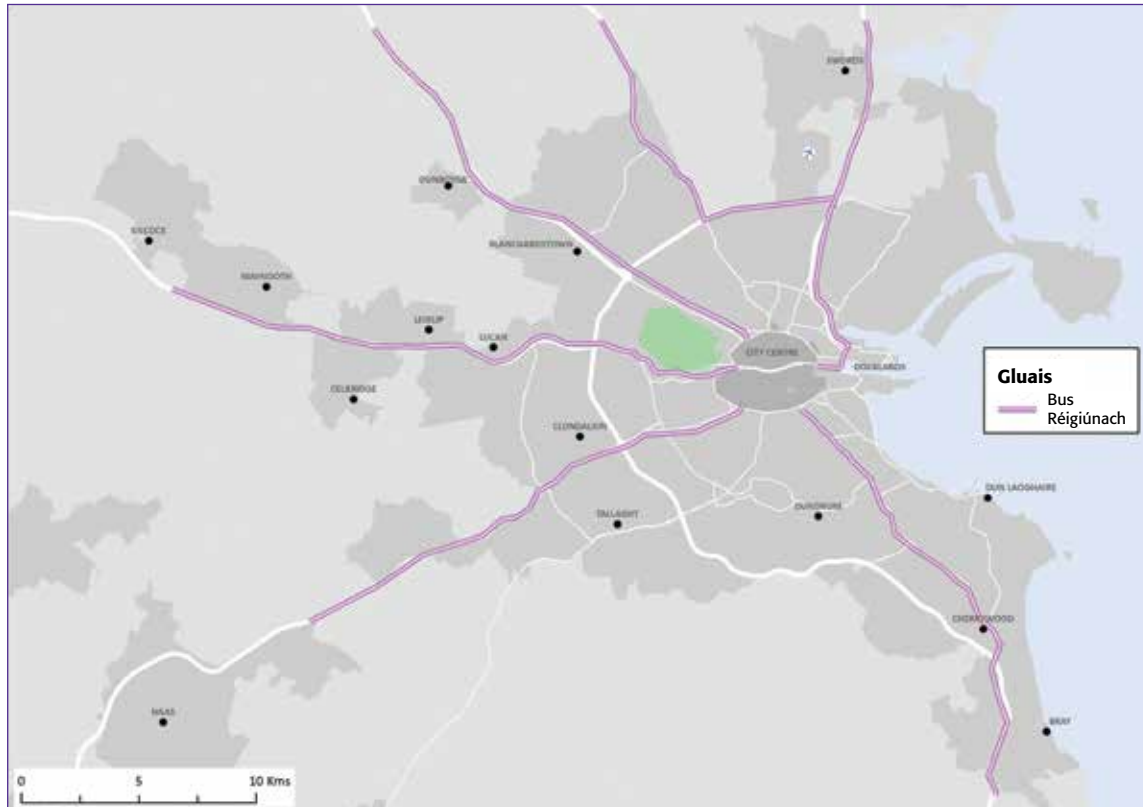
5.5.3 Croí-Ghréasán Réigiúnach Bus

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

- M1, trí Thollán Chalafort 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.
- M2, trí Thollán Chalafort Bhaile Átha Cliath
 - Soláthraíonn seirbhís bus réigiúnach ó Chill Dhéagláin agus Baile Shláine.
- M3/ N2, trí Bhóthar na hUaimhe
 - Soláthraíonn seirbhís bus réigiúnach ón gCabhán, an Uaimh, Baile Átha Troim, Dún Seachlainn, Ceanannas; 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 na Tíre; agus
 - Soláthraíonn seirbhís bus réigiúnach ar feadh chonair M4.
- M7/ N7, trí Bhóthar an Mhíle Fhada
 - Soláthraíonn seirbhís bus níos faide ó Chorcaigh, Luimneach, Port Láirge;
 - agus Soláthraíonn seirbhís réigiúnach bus ó Chill Dara.
- M11/ N11
 - Soláthraíonn seirbhís turas bus níos faide ó Phort Láirge; 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 2035 – Conairí Réigiúnacha



5.5.4 Bus Gasta

Táthar ag moladh roinnt Croilánaí Bus Gathacha a fhorbairt mar bhealaí Bus Ghasta, mar a bhfuil líon na bpaisinéirí arna thuar ar bhealaí ag druidim le teorainneacha toillte an ghnáthbhealaigh bhus.

Is córas iompair bhusbhunaithe ardchaighdeán é Bus Gasta (BG) a sholáthraíonn seirbhís le luasanna agus caighdeán seirbhíse níos airde ná na seirbhísí bus traidisiúnta. Baintear an méid sin amach trí bhonneagar bóithre feabhsaithe, soláthar feithiclí oiriúnacha, oibriúcháin mheara agus rialta, bordáil/tuirlingt mhear agus béim mhór ar an margaíocht móide an tseirbhís do chustaiméirí.

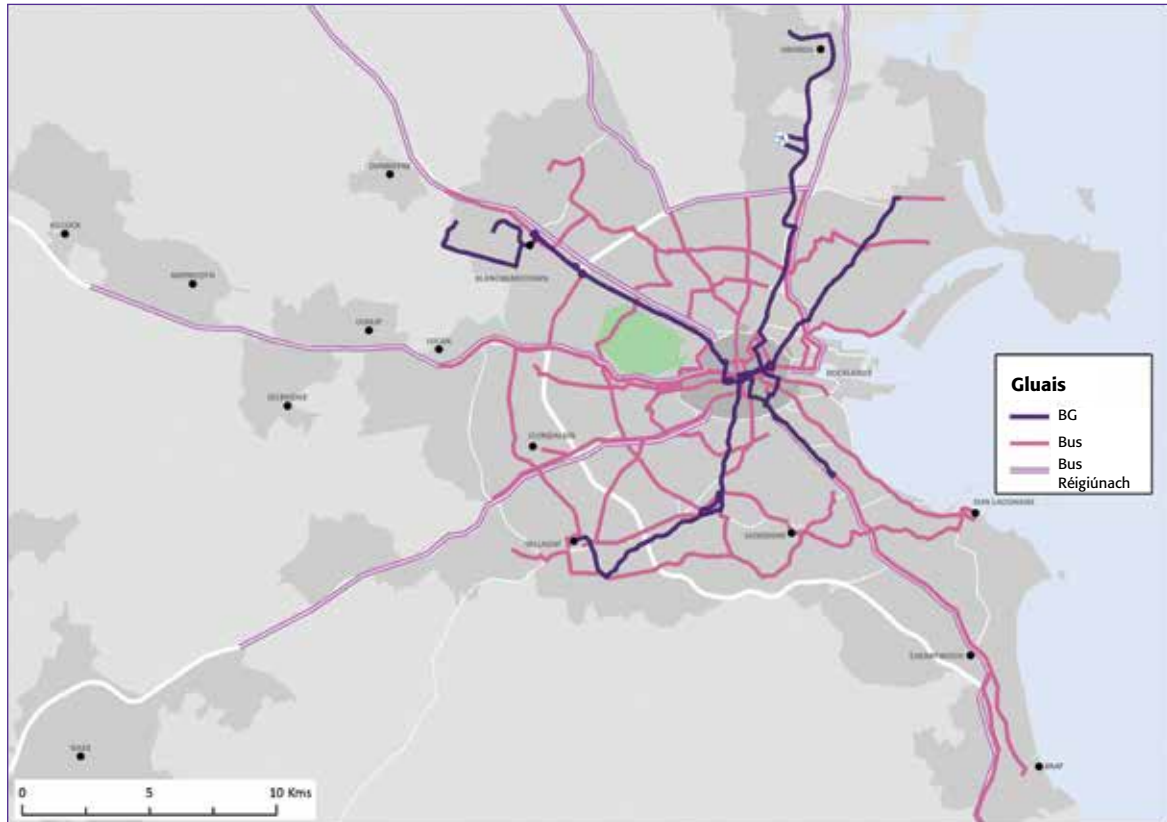
Bheadh an BG mar iomlaid mhór um sholáthar seirbhísí bus ar roinnt de na conairí bus níos gnóthaí in MCBÁC. Agus é mar infheistíocht costais i bhfad níos lú ná córais iarnróid éadroim nó iarnróid throim, is féidir leis toilleadh iompair phaisinéirí níos mó a sholáthar ná na gnáthsheirbhísí bus ar chostas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

Mar chuid den Straitéis, beartaítear líon scéimeanna BG a fhorbairt ar feadh bealaí a bheidh mar chuid den Chroí-Ghréasán Bus. Beartaítear dhá scéim thraschathrach BG:

- Baile Bhlainséir go UCD, agus
- Cluain Ghrífin go Tamhlacht.

Tá bealaí an dá scéime BG seo tascach agus faoi réir forbairt dearaidh. D'fhéadfaí a áireamh leis an bhforbairt dearaidh sin athruithe a dhéanamh ar an ailíniú tascach agus/nó críochphointí na scéimeanna, ina measc síneadh breise a dhéanamh ar na bealaí.

Fíor 5.9 – Croí-Ghréasán Bus Foriomlán



5.5.6 Bearta Eile a Bhaineann le Busanna

Teastóidh infheistíocht chun bail chuí agus shábháilte a choimeád ar an ngréasán reatha bus, agus lena chinntiú go leanantar le seirbhís a sholáthar go héifeachtúil. Áireofar leis seo caiteachas lena chinntiú go leanann an tús áite a thugtar don ghréasán reatha bus a bheidh oiriúnach don chuspóir, cistiú d'ionadú tráthúil an fhliú reatha busanna agus tacaíocht airgeadais d'oibriú seirbhís.

Lasmuigh den Chroí-Ghréasán Bus, beartaítear soláthar bearta tosaíochta busanna riachtanacha a lorg ag na láithreacha inar dhócha go gcuirfí moill ar líon mór busanna nó inar dhócha go mbeidh moilleanna móra ar líon busanna níos lú.

Ina theannta sin, rachfar i mbun cláir feabhsúcháin ar an bhflít busanna, saoráidí bus agus láithreacha stad, lena mbainfidh:

- Forbairt saoráide páirceála do chóistí i Lár Chathair Bhaile Átha Cliath, chun baint aisiompú cóistí ar an tsráid a éascú;
- Saoráidí stáisiún bus nua chun soláthar a dhéanamh do bhusanna idirchathrach agus réigiúnacha a fhreastalaíonn ar Lár Chathair Bhaile Átha Cliath;
- Athchur agus uasghrádú leanúnach an fhliú busanna le feithiclí a shásaíonn nó a sháraíonn caighdeán astuithe an AE agus aistriú go dtí feithiclí ísealastuithe nó astuithe ar bith lena n-úsáid i gceantair uirbeacha;

- › Cuíchóiriú na gcuailí stad agus comhroinnt stadanna bus cóngaracha idir oibreoirí;
- › Suiteáil stadanna bus caighdeánaithe feabhsaithe le stíl de chuaille, comhartha (an pláta ar bharr an chuaille bus) agus timpeallán faisnéise aonchineálach amháin ag na stadanna bus;
- › Soláthar faisnéis fheabhsaithe taistil lena n-áirítear amchláir, léarscáileanna bealaigh agus faisnéis teachta bus fíor-ama ar sonrach do stadanna ar leith iad;
- › Suiteáil scáthláin 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 cúí.

5.6 Bonneagar Rothaíochta

Mar a leagtar amach i gCaibidil 4.1, beartaítear i bPlean Ghréasán Rothaíochta Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath an gréasán rothaíochta uirbeach a shíneadh go dtí os cionn 1,485 ciliméadar ar fad, agus soláthróidh sé os cionn 1,300 ciliméadar de naisc nua idir bailte sna ceantair thuaithe in MCBÁC. Tá an gréasán beartaithe le cáilíocht seirbhíse a sholáthar ar leor í chun rothaithe nua a mhealladh, anuas ar fhreastal ar na líonta méadaitheacha de rothaithe reatha.

Beidh bealaí príomha sa ghréasán sin, a fhreastalóidh ar an éileamh is airde, le tacaíocht ó bhealaí tánaisteacha agus bealaí friothálacha a dtuairt go mbeidh leibhéal éilimh níos ísle acu. Moltar roinnt Glasbhealaí sa phlean freisin – bealaí lánscartha seachbhóthair feadh canálacha, aibhneacha agus iarnród gan úsáid. I gcás an cheantair uirbigh, is amhlaidh a bheidh feidhm ríthábhachtach chomaitéireachta leis na Glasbhealaí úd freisin, agus is iad a bheidh mar chuid mhór den ghréasán príomha freisin.

Chomh maith leis an ngréasán rothaíochta a bheartaítear a leagan amach san Limistéar Cathrach, is amhlaidh a bhunaítear le Plean Ghréasán Rothaíochta Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath an gréasán rothaíochta freisin do na príomhbailte 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 Limistéar Cathrach.

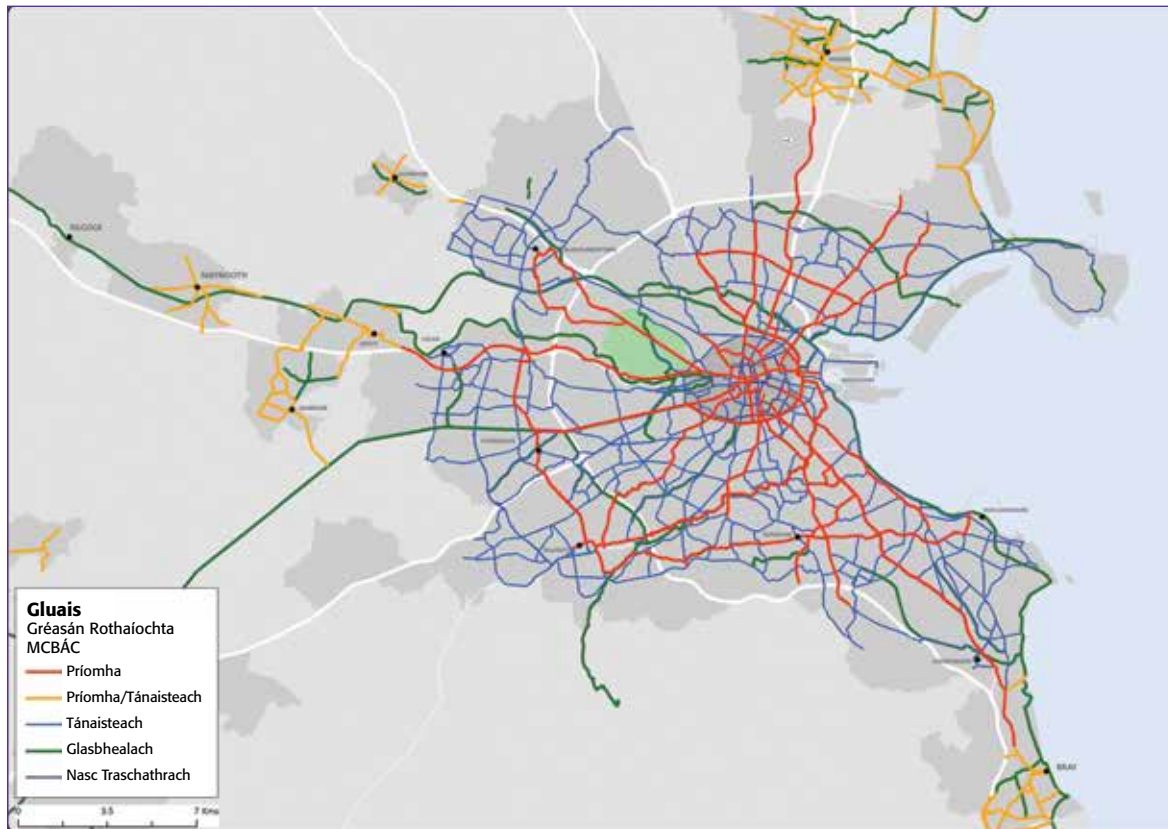
Agus aitheantas á thabhairt don éileamh ar ghréasán rothaíochta sábháilte, tá sé ceaptha go bhforbrófar go leor de na príomhbhealaí rothaíochta mar shaoráidí leithscartha, agus na rothaithe scartha amach ón trácht feithicle trí leas a bhaint as deighilteoirí colbha nó tríd an mbealach rothaíochta bheith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

Is i bPlean Ghréasán Rothaíochta Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath a leagtar amach mionsonraí iomlána an ghréasáin rothaíochta atá molta ar fud an réigiúin. Mar chuid den Straitéis, beartaítear an gréasán sin a chur chun feidhme⁴ ina iomláine, a sholáthraíonn 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 Ghréasán 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 Cathrach



Lena chur leis an infheistíocht sa ghréasán rothaíochta, beartaítear an méid a leanas a dhéanamh:

- Soláthar a dhéanamh do dhóthain páirceála rothar poiblí ar an tsráid ag príomhchinn scríbe, ar nós na stáisiún bus agus iarnróid, scoileanna, coláistí, ospidéal agus mórionaid oibre, go háirithe sna ceantair uirbeacha;
- Soláthar a dhéanamh do pháirceáil rothar poiblí as an tsráid, lena n-áirítear taisceadáin 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 oiriúnacha eile ar fud MCBÁC;
- Cur chun feidhme clár cuimsitheach comharthaíochta 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'Íonaid Oibre, Campais agus Scoileanna Glasa;
- Forbairt clár oideachas/eolais i gcomhar le gníomhaireachtaí eile, chun iompar rothaíochta sábháilte agus géilliúlacht do rialúcháin um thrácht ar bhóithre 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 saincheistean a thugtar chun solais i Mír 2.3.5 a bhaineann le soláthar a dhéanamh do choisithe, tá sé beartaithe an méid a leanas a dhéanamh:

- 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;
- Plean straitéiseach gréasán coisithe a fhorbairt, i gcomhoibriú leis na húdaráis áitiúla, a chuimsíonn na príomh-lárionaid uirbeacha an réigiúin, a shainnithneoidh na príomhnaisc choisithe sna ceantair siúd;
- Gluaiseacht coisithe a fheabhsú feadh na mbealaí straitéiseacha coisithe trí chosáin a leathnú sa chás gur cuí, dromchlú níos fearr a sholáthar agus trí chuailí, comharthaí, caibinéid sráide, fógraíocht agus tranglam eile sráide nach iad a bhaint;
- Tacaíocht a thabhairt d'údaráis áitiúla le forfheidhmiú na scéimeanna do choisithe, go háirithe sna ceantair lárnaacha 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 nGarda Síochána, agus féachaint de réir mar is cuí do thabhairt isteach teorainneacha luais níos ísle ar shráideanna cónaitheacha agus ionaid uirbeacha;
- Comhoibriú le gníomhaireachtaí eile um fhorghníomhú dlíthe i ndáil le páirceáil ar chosáin;
- Tacú le tréscailteacht coisithe a sholáthar i bhforbairtí nua, agus leis na socruithe siúd i bhforbairtí reatha a choimeád, agus a fheabhsú, nuair is cuí; agus
- A chinntiú go gcoimeádtar agus go bhfeabhsaítear tréscailteacht agus inrochtaineacht stadanna agus stáisiúin iompair phoiblí do phobail áitiúla.

5.8 An Gréasán Bóithre

Tá gréasán mór de bhóithre náisiúnta, réigiúnacha agus áitiúla i Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath, lena n-áirítear ní hamháin na bóithre le féin, ach droichid agus tollán, cosáin, comharthaíocht agus marcálacha, soilse tráchta agus córais shofaisticiúla bhainistíochta tráchta. Is é an chéad rud a dtabharfar tús áite dó i dtaobh infheistíocht bóithre ná an caiteachas a theastaíonn chun an bonneagar fairsing sin a chothabháil, a bhainistiú agus a oibriú. Anuas air sin, beartaítear chun tabhairt faoi líon teoranta tionscadail nua, a leagtar sonraí fúthu amach sna míreanna a leanas.

5.8.1 Bóithre Náisiúnta

Beartaítear, 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, chun acomhail agus bealaí rochtana a réasúnú d'fhonn leibhéal níos airde seirbhíse a sholáthar do thrácht straitéiseach a thaistealaíonn ar an bpríomhlíne;
- Uasghráduithe acomhail agus feabhsuithe toillte eile ar mhótarbhealach an M1, lena n-áirítear lánaí breise laisteanas de Dhroichead Átha, sa chás go dteastaíonn siad;
- Leathnú an M7 idir Acomhal 9 (an Nás Thuaidh) agus Acomhal 11 (M7/M9) chun lána breise i ngach treo a sholáthar;
- Leathnú an M50 chuig trí lána sa dá threo idir Acomhal 14 (Áth an Ghainimh) agus Acomhal 17 (M11) móide athruithe acomhail agus eile gaolmhara;
- Athchumrú an N4 óna acomhal leis an M50 chuig Léim an Bhradáin, chun bealaí rochtana a réasúnú agus chun toilleadh breise a sholáthar ag acomhal Ghleanntán an Choiréil;
- Feabhsú toillte agus athchumrú an M11/N11 ó Acomhal 4 (M50) agus Acomhal 14 (Áth na Fuinnseoige), ina measc scéimeanna coimhdeacha agus gaolmhara bóithre, chun lánaí agus acomhail bhreise uasghrádaithe a sholáthar, anuas ar bhóithre seirbhísí agus naisc chun freastal ar ghluaiseachtaí tráchta áitiúil;
- Feabhsuithe ar bhealach náisiúnta an N2/M2 lena n-áirítear seach-bhóthar Bhaile Shláine, chun toilleadh breise a sholáthar ar stráicí neamh-mhótarbhealaigh an bhealaigh seo, agus chun dul i ngleic le saincheisteanna sábháilteachta i Sráidbhaile Bhaile Shláine a bhaineann le feithiclí earraí troma, ach go háirithe;
- Leathnú an N3 idir Acomhal 1 (M50) agus Acomhal 4 (Cluain Aodha), móide athruithe gaolmhara acomhail agus eile riachtanacha ar an ngréasán reatha bóithre náisiúnta;
- Forbairt nasc bóthair a nascann ceann theas Thollán Chalafort Bhaile Átha Cliath agus ceantar an Chalafort Theas, a fhreastalóidh ar an gCalafort Theas agus ar cheantair forbartha ina aice;
- Soláthar limistéir breise sheirbhíse ar an ngréasán bóithre náisiúnta i gcomhréir leis an mbeartas náisiúnta;
- Soláthar uasghráduithe riachtanacha don ngréasán bóithre tánaisteacha náisiúnta, lena n-áirítear seachbhóithre, i gcomhréir leis na "Prionsabail na Forbartha Bóithre" arna leagan amach in Alt 5.8.3; agus
- Comharthaíocht éagsúil, 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 naisc dhíreacha eatarthu i láthair na huaire, ag tacú lena bhforbairt eacnamúil agus feabhsuithe sa chuarchóngar 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.

Ar an gcuma chéanna, i gcás an tSeachbhóthair Thoir, cé go n-áirítear an stráice den bhealach ó Thollán Chalafoirt Bhaile Átha Cliath chuig limistéar an Chalafoirt Theas lena sheachadadh sa Straitéis seo, níltear ag moladh fuilleach an bhealaigh dá fhorbairt i rith tréimhse na Straitéise. Moltar coinneáil na conaire bealaigh don scéim seo 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 a chomhdhéanann an mhórchuid den ghréasán bóithre in MCBÁC. Beartaítear an méid a leanas a dhéanamh i ndáil leis an ngréasán sin:

- Gluaiseacht chuarach 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 naisc nua bhóithre;
- Cuarbhóithre a fhorbairt timpeall láir bhailte anuas ar iompar poiblí, saoráidí rothaíochta agus coisithe feabhsaithe sa lár ábhartha a fhorbairt agus a éascú;
- Naisc bhóithre chuí a fhorbairt chun ceantair fhorbartha a sheirbhísiú;
- Cur chun feidhme uasghráduithe riachtanacha don ghréasán bóithre réigiúnacha agus áitiúla i gcomhréir leis na “Prionsabail na Forbartha 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;
- Aghaidh a thabhairt ar áiteanna ina dtugtar moilleanna tráchta logánta faoi deara, 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 réigiúnacha agus 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 le prionsabail na forbartha bóithre a leagtar amach i mír 5.8.3, agus i gcomhréir le cuspóirí ginearálta na Straitéise seo. Moltar go bhfaightear deimhniú comhsheasmhachta leis an Straitéis ón Údarás sula lorgaíonn údarás bóithre toiliú forbartha do scéim bóithre ar leith. Níor cheart deontais an Státchiste a sholáthar do scéimeanna bóithre ach dóibh siúd atá i gcomhréir leis na prionsabail a leagtar amach i mír 5.8.3.

5.8.3 Prionsabail na Forbartha Bóithre

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

- › Nach mbeidh aon mhéadú suntasach ar thuilleadh 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 forbartha is cúis leis an togra bóithre i gcomhréir le beartais réigiúnacha agus náisiúnta i ndáil le húsáid talún agus le pleanáil forbartha;
- › Nach n-ídiann forbairt na scéime bóithre ar aon bhealach suntasach na torthaí tairbheacha a bhfuiltear ag dúil leo ón Straitéis;
- › Go ndearfar an scéim bóithre, seachas togra mótarbhealaigh nó luasbhealaigh, chun socrúithe 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 bóithre nó níl siad infheidhmithe ná iomchuí.
- › Foilseoidh an tÚdarás treoir bhreise lena húsáid ag údaráis áitiúla agus gníomhaireachtaí cistithe ar chur i bhfeidhm na bprionsabal seo nuair a bhíonn measúnú á dhéanamh ar scéimeanna bóithre.

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 ghnólacht chun oibriú go héifeachtach.

I bhfianaise mhéid na hÉireann ó thaobh na tíreolaíochta de, agus fhoisceacht Chalafort Bhaile Átha Cliath do na lárionaid éagsúla in 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 ríthábhachtach 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 iarród, caitheann an Straitéis aghaidh a thabhairt ar an réalaocht gur trí bhóthar a dhéanfar an chuid is mó den ghluaiseacht lasta. Beartaítear an méid a leanas a dhéanamh i limistéar an lasta:

- › Bearta bainistithe éilimh a fhorfheidhmiú ar mhótarbhealach an M50 chun a chinntiú go gcoinníonn sé dóthain toillte 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 toillte chun a gcuid feidhmeanna straitéiseacha a chomhlíonadh, lena n-áirítear gluaiseacht lasta;
- A chinntiú go leanann Tollán Bhaile Átha Cliath air ag comhlíonadh a phríomhfheidhme rochtain ar Chalafort Bhaile Átha Cliath a sholáthar don trácht lasta;
- Soláthar a dhéanamh do leanúint ar aghaidh leis an Straitéis Bainistíochta Feithiclí Earraí Troma (HGV) reatha do Chathair Bhaile Átha Cliath agus dá formhéadú breise chuig cineálacha feithicle eile, leis an bhféidearthacht do limistéar eisiamh formhéadaithe;
- An fhéidearthacht a mheasúnú do, agus más iomchuí, bearta bainistithe HGV comhchosúla a thabhairt isteach i láir bhailte eile laistigh de MCBÁC;
- Saoráidí páirceála feithiclí earraí a sholáthar ag ionaid seirbhíse mótarbhealaigh ar líne agus ag ionaid iomchuí eile laistigh de MCBÁC i gcomhréir leis na treoirínte agus an beartas ábhartha oifigiúil pleanála;
- Sainaitheint shoiléir a cheangal 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 mhóra, lena n-áirítear Lár Chathair Bhaile Átha Cliath, a dhíríonn ar sheachadtaí lasmuigh de na buaicuireanta comaitéireachta, agus b'fhearrde lasmuigh d'uaireanta gnó an lae; agus
- Scéimeanna seachadta a imríonn tionchar íseal a thabhairt isteach i lár Chathair Bhaile Átha Cliath agus i láir bhailte eile, trí leas a bhaint as feithiclí níos lú, níos ciúine agus le hastuithe níos ísle, feithiclí leictreacha ina measc.

Anuas air sin, cuirfidh an tÚdarás aon torthaí agus moltaí ábhartha i gcuntas a thagann chun solais ón mbeartas beartaithe náisiúnta inmharthana agus iomaíoch lastais agus athbhreithniú a dhéanamh ar bheartas ianróid ar gheall an Roinn Iompair, Turasóireachta agus Spóirt tabhairt faoi.

5.9 Bainistiú Éilimh

Is í aidhm na Straitéise córas iompair ar éifeachtúil agus éifeachtach é a sholáthar ar fud an réigiúin agus chun cóireáil d'fhás sa taisteal amach anseo ar bhealach bainistithe cothrom. Soláthar iompair phoiblí mhéadaithe, i dteannta le saoráidí feabhsaithe rothaíochta agus siúil sna ceantair chathrach, is ea a sholáthróidh an meán chun freastal ar an gcuid is mó den éileamh taistil méadaithe. Ní ghnóthófar tairbhí iomlána na Straitéise áfach in éagmais bearta comhlántacha um bainistiú éilimh.

Is amhlaidh dá réir go mbeartaítear an méid a leanas:

- Spreagadh a thabhairt do bheartais úsáide talún a thacaíonn le soláthar na forbartha nua in ionaid agus ag dlúsanna a chumasíonn soláthar éifeachtúil na seirbhísí iompair phoiblí;
- Cur i bhfeidhm na gcaighdeán páirceála uasta do gach forbairt nua a lorg, leis an leibhéal soláthair pháirceála a chuirtear i bhfeidhm bunaithe ar leibhéal inrochtaineachta an iompair phoiblí;

- › Laghdúithe a lorg ar infhaighteacht na páirceála ag láithreacha oibre sna hionaid uirbeacha chun díspregadh a thabhairt don chomaitéireacht cairr, mar a mbíonn roghanna iompair mhalartacha ar fáil;
- › Bearta bainistithe éilimh a fhorfheidhmiú ar mhótarbhealach an M50 chun a chinntiú go gcoinníonn sé dóthain toillte chun a chuid feidhmeanna straitéiseacha a chomhlíonadh;
- › Bearta bainistithe éilimh a fhorfheidhmiú, ag an tráth cuí, chun dul i ngleic le saincheisteanna brú tráchta ar na bealaí náisiúnta gathacha ag druidim le mótarbhealach an M50, chun a chinntiú go gcoinníonn na bealaí sin dóthain toillte chun a gcuid feidhmeanna straitéiseacha a chomhlíonadh;
- › Tacaíocht a thabhairt do thabhairt isteach nó d'fhormhéadú na rialuithe páirceála ar an tsráid, agus na struchtúr muirearaithe, a fhéachann le páirceáil comaitéirí a laghdú agus a rannchuireann le ráta iomlaoide páirceála níos mó chun críocha neamhchomaitéireachta;
- › Muirir pháirceála a thabhairt isteach ag ionaid mhiondíola ar imeall an bhaile, chun an cumas chun brú tráchta ag na suíomhanna sin a laghdú; agus
- › Tacaíocht agus éascú d'fhorfheidhmiú agus d'fhormhéadú:
- › Pleananna Taistil sa Láthair Oibre i leith gach fostóir mór;
- › Soláthar faisnéise pleanála taistil sainoiriúnaithe do cheantair chónaitheacha;
- › Pleananna Taistil do scoileanna, coláistí agus gach campas oideachais; agus
- › Grúpscéimeanna cairr agus comhroinnt cairr.

5.10 Páirceáil agus Taisteal

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

Cuirfear áiseanna Páirceála agus Taistil agus fáil chun freastal ar dhaoine a chónaíonn níos faide amach ná an limistéar láithreach iarnróid, nó lasmuigh de limistéar seirbhís malartacha iompair phoiblí, le go mbeidh rochtain acu ar chinn scríbe 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 ghnáthchleachtas 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 tráchta 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.

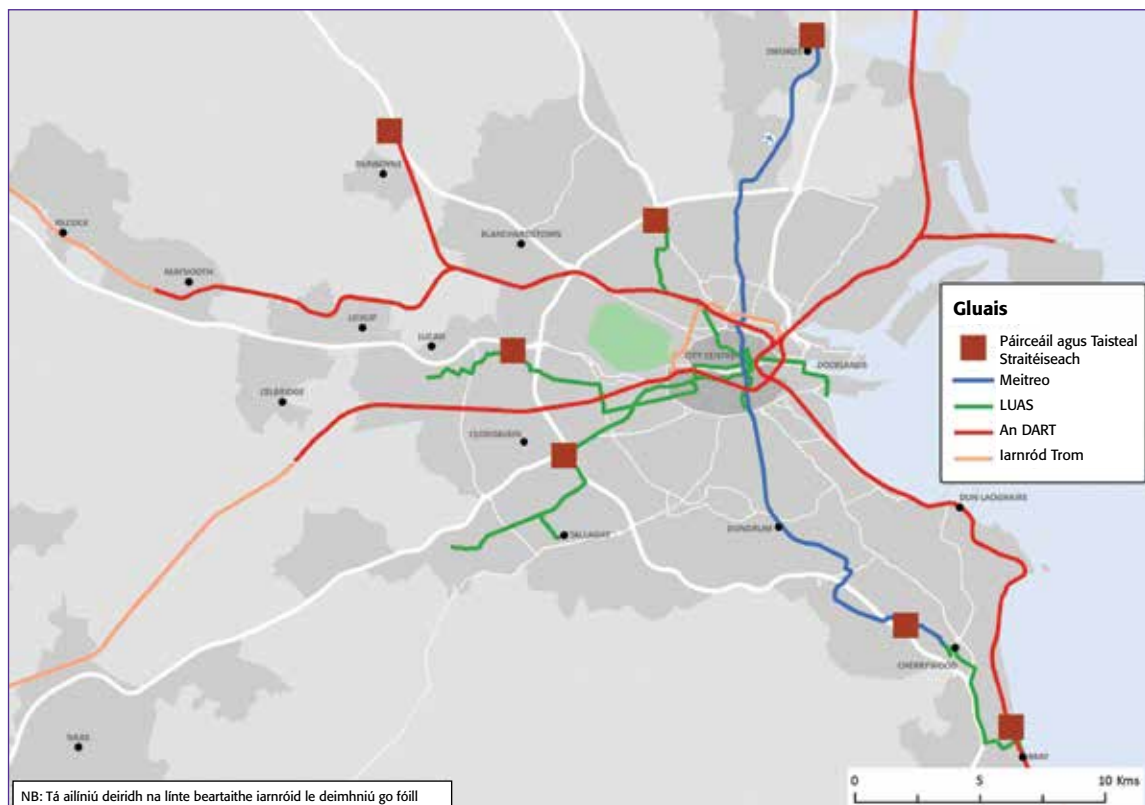
Caithfear freisin aon fheabhsú riachtanach ar thoilleadh na seirbhíse iompair phoiblí ar aghaidh a aithint agus a fhorbairt i gcomhar le haon chinneadh chun dul ar aghaidh le saoráid páirceála agus taistil.

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-phlódaithe.

Maidir leis na cuspóirí thuas, beartaítear an méid a leanas a dhéanamh:

- Gréasán saoráidí straitéiseacha iarnróidbhunaithe páirceála agus taistil a fhorbairt ag ionaid iomchuí mar a dtrasnaíonn seirbhísí iarnróid an gréasán bóithre náisiúnta a chéile, i bhfoisceacht, nó lasmuigh den M50. Tá na saoráidí sin suite, nó bheidís suite ag Sord, Fionnghlas, Dún Búinne, Gleann na Life, Bóthar an Náis, Carraig Mhaighin, Sruthán na Coille 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 Mhórcheantar 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 busbhunaithe a mheasúnú agus a dheimhniú, go sonrach gar do chonairí bóithre ardcháilíochta ag dul i dtreo bailte cúlchríche, le tosaíocht bus mhaith do spriocanna comaitéireachta sa Mhórcheantar 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). Anuas air sin, struchtúir oiriúnach muirearaithe a chur i bhfeidhm, sa chás gur cuí, ar bhóithre áitiúla in aice saoráidí páirceála agus taistil chun comaitéirí a dhíspreagadh ó pháirceáil ar na bóithre siúd.

Fíor 5.11 – Saoráidí Straitéiseacha Páirceála agus Taistil 2035



5.11 Soláthar Páirceála

Is lárnach é soláthar agus bainistiú na páirceála ag an sprioc 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 dhearadh forbartha nua, oibriú gach modh iompair, agus ar leithdháileadh agus dearadh an spáis i gceantair uirbeacha.

Is amhlaidh dá réir go mbeartaítear an méid a leanas:

- Cur chun feidhme na gcaighdeán páirceála uasta d'fhorbairtí nua do réimse saghsanna um úsáid talún a dhéantar a shainiú go comhsheasmhach laistigh d'ordlathas réigiúnach um úsáid talún MCBÁC;
- Teorainn a chur ar an bhfáil atá ar pháirceáil in ionaid uirbeacha chun díspreagadh a thabhairt don chomaitéireacht cairr, mar a mbíonn roghanna iompair malartacha ar fáil;
- Teorainn pháirceála cheantarbhunaithe a chur i bhfeidhm san áit a sonraítear agus a chuirtear an dlús is airde d'fhorbairt chun cinn, ar nós Lár Chathair Bhaile Átha Cliath, ionaid bhaile / cheantair agus nóid iompair phoiblí d'ord níos airde;
- Soláthar agus bainistiú páirceála ceann scríbe a chur chun cinn i limistéir ina bhfuil ardéileamh ar thurais, faoi réir na praghsála agus na gcritéar geografach; agus
- Socruithe cuí páirceála a sholáthar do riachtanais shonracha úsáideora, ina measc tiománaithe faoi mhíchumas, gluaisrothair agus scútair i Lár Chathair Bhaile Átha Cliath agus in ionaid ghníomhaíochta eile, anuas ar nóid iompair phoiblí, ar aon dul leis an éileamh, agus aird ar riachtanais mhodhanna eile.

5.12 Soláthar agus Céimniú

Ceanglaítear in Alt 13 den Acht um Údarás Iompair Bhaile Átha Cliath, 2008 go n-ullmhaítear Plean Comhtháite um Chur i bhFeidhm laistigh de naoi mí tar éis glacadh le straitéis iompair. Tá ar an bPlean Comhtháite um Chur i bhFeidhm sin na tosaíochtaí agus na tograí infheistíochta a leagan amach do na naoi mbliana amach romhainn. Déileálfaidh Pleananna Comhleantacha Comhtháite um Chur i bhFeidhm leis na blianta den Straitéis atá fágtha.

Cé go mbunóidh an Plean Comhtháite um Chur i bhFeidhm tosaíochtaí gearrthéarmacha, atá ailínithe le cistiú atá ar fáil, is cuí seicheamh a leagan amach i dtaobh mhórghnéithe na Straitéise chun forbairt na bPleananna Comhtháite um Chur i bhFeidhm siúd a threorú.

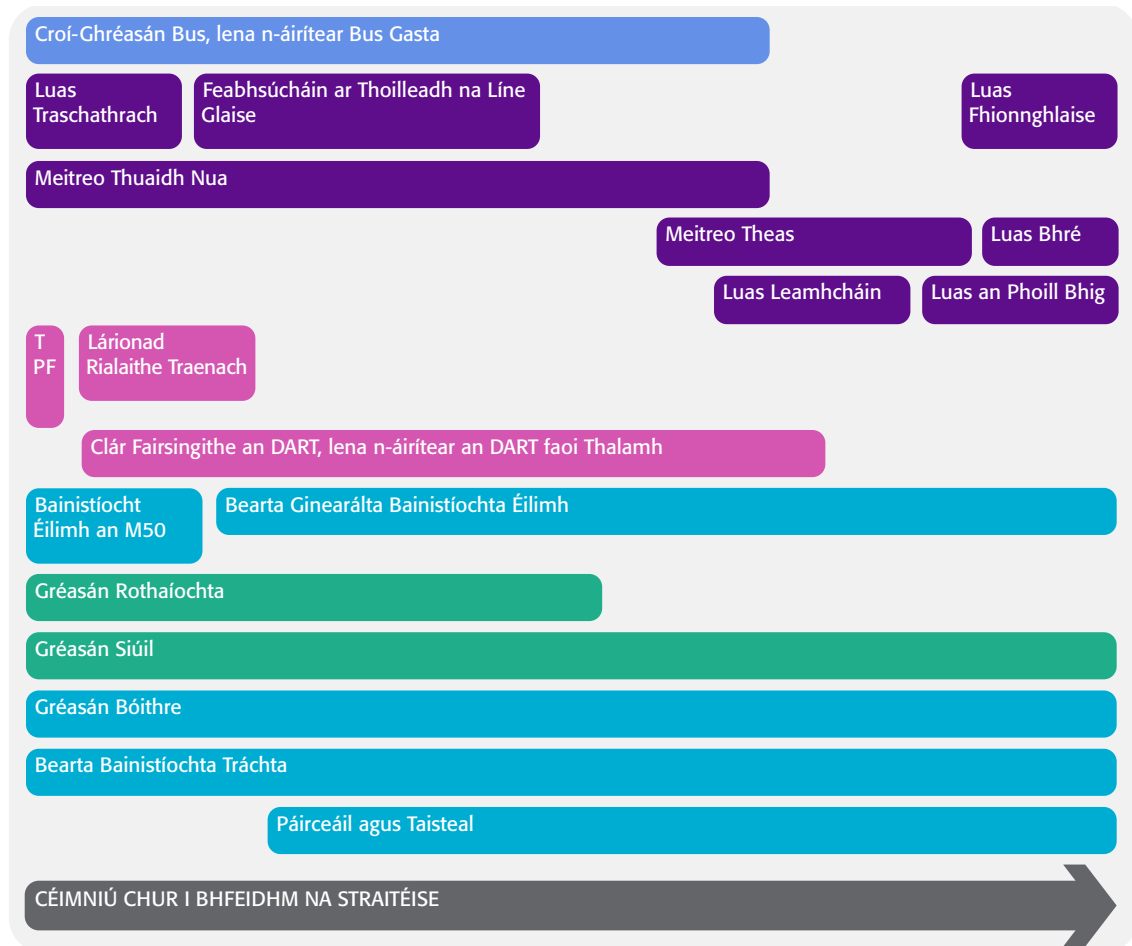
Beidh soláthar na dtograí a chuimsítear sa Straitéis seo faoi réir roinnt tosaíochtaí a imríonn tionchar. Is é a bheidh sa phríomhthoisic ná an fháil ar chistiú chun gnéithe bonneagracha éagsúla na Straitéise a thógáil, anuas ar na tacaíochtaí riachtanacha airgeadais chun seirbhísí breise iompair a sholáthar. Beidh an cistiú sin foinsithe go príomha sa Státchiste ach d'fhéadfaí a áireamh leis cistiú na hearnála príobháidí chun gnéithe áirithe a sholáthar. I measc na dtosca eile tá an gá le bonneagar agus seirbhísí nua a sholáthar a ailíniú le teacht chun cinn an riachtanais iompair don soláthar sin. D'fhéadfadh go mbeadh tionscadail áirithe ina réamhriachtanais do chinn eile. Is gnách gur próiseas fadálach pleanáil agus dearadh mionsonraithe tionscadal mór, ina measc comhairliúcháin fairsing. Anuas air sin, is toisc í próiseas an toilithe pleanála, agus an baol a chruthaíonn dúshlán dhlíthiúla don toiliú sin, chomh maith, a bhaineann le bonneagar a sholáthar, ach go háirithe.

Cé go mbunóidh na Pleananna Comhtháite um Chur i bhFeidhm na sonraí iomlána faoi na tograí a leagtar amach sa Straitéis, Leagtar amach i bhFíor 5.12 seicheamh beartaithe sholáthar ghnéithe bonneagair na Straitéise. Rinne an seicheamh seo breithniú ar an méid a leanas:

- an tábhacht a bhaineann le gach gné den Straitéis chun na riachtanais a chomhlíonadh i dtaobh taistil i Mórchearntar Bhaile Átha Cliath i gcaitheamh thréimhse 20 bliain na Straitéise;
- an cistiú atá ar fáil i ngach bliain de Phlean Infheistíochta Caipitil an Rialtais “Cur le Téarnamh: Infheistíocht Bhonneagair agus Chaipitil 2016-2021”,
- an patrún dóchúil seichimh lena mbaineann forbairt um úsáid talún i gcaitheamh thréimhse na Straitéise;
- an tsaincheist lena mbaineann brú tráchta ar phríomhbhealaí straitéiseacha; agus
- na hamanna riachtanacha pleanála, dearaidh agus soláthair le haghaidh scéimeanna móra bonneagracha.

Tabharfar faoi thionscadail a sholáthar a áirítear sa Straitéis seo i gcomhlíonadh “an Chóid Chaiteachais Phoiblí” a d’fhoilsigh an Roinn Caiteachais Phoiblí agus Athchóirithe (nó aon leasú nó ionadú a dhéantar ar an gcáipéis sin), ina gcorpraítear an leibhéal riachtanach de bhreithmheas agus de mheasúnú scéime i ngach cás.

Fíor 5.12 - Céimniú Chur i bhFeidhm na Straitéise



*TPF – Tollán Pháirc an Fhionnuisce

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 an méid a leanas a dhéanamh:

- › 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 fócaíochta so-úsáidte gan airgead tirim a sholáthar;
- › 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 méadaithe i rith tréimhse na Straitéise seo, beidh gá le hathbhreithniú agus forbairt leanúnach an ghréasáin fhoriomláin de sheirbhísí iompair phoiblí. Leagtar amach sna míreanna seo a leanas na príomhthograí atá beartaithe a chur i bhfeidhm i ngach réimse.

6.1 Seirbhísí Bus

Cuirfear na rudáí 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 gathacha bus ar bhealaí lena gcruthaítear an Croí-Ghréasán Gathach Bus 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 Gróí-Ghréasán Cuarsheirbhíse Bus a oibreofar ar mhínicíocht den chineál céanna chuig na croísheirbhísí gathacha lena chinntiú go mbeidh siad mar rogha tharraingteach ar an gcarr príobháideach agus d'fhonn éascaíocht idir-mhalartaithe le seirbhísí gathacha a éascú;

- › Soláthrófar mearsheirbhísí ó na bailte móra i gcúlchríocha Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath chuig Lár Chathair Bhaile Átha Cliath ar mhinicíocht a fhreastalaíonn ar éileamh, lena n-áirítear bus gach 30 nóiméad le linn na mbuaicuaireanta taistil ó na Bailte Fáis TPR san Uaimh, sa Nás agus i gCill Mhantáin;
- › Déanfaidh an tÚdarás athbhreithniú rialta ar sheirbhísí bus i gcomhar leis na hoibreoírí 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; agus
- › Bearta cuí le sábháilteacht agus slándáil phaisinéirí a chinntiú.

6.2 Stadanna Bus agus Scáthláin Bhus

Beartaítear an méid a leanas:

- › Go mbeidh stíl chuaille chaighdeánach, comhartha (pláta cinn ar bharr cuaille) agus painéal eolais, faoi bhranda 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 oibreoírí; agus
- › Ag príomhstadanna 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 treoirínte le haghaidh limistéar 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

Beartaítear an méid a leanas:

- › Go ndéanfar athchumrú ar sheirbhísí Luas d'fhonn na deiseanna a sholáthraíonn an Luas Traschathrach a uasmhéadú, agus áireofar leis tramanna níos faide (le toilleadh níos airde) a thabhairt isteach ar an líne Ghlas;
- › 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 toillte chun freastal ar an éileamh ó phaisinéirí. Táthar ag súil go bhfeidhmeoidh seirbhísí an 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 an 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 an DART ag na Clocha Liatha;
- › 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.

- Na bearta cuí le sábháilteacht agus slándáil na bpaisinéirí uile ianróid a chinntiú.

6.4 Táillí

Beartaítear an méid a leanas:

- Tabharfar córas táillí simplithe isteach in MCBÁC, ina gcumhdófar seirbhísí bus, ianróid, 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 bhreise 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, beartaítear an méid a leanas a dhéanamh:

- An fháil atá ar Fhaisnéis Fíor-Ama do Phaisinéirí (FFAP) ar an tsráid ag stadanna bus, BRT agus Luas a mhéadú;
- Fáil agus caighdeán na gcóras faisnéise i bhfeithiclí a fheabhsú, chun faisnéis chruinn amhairc agus fuaimne a sholáthar maidir leis na chéad stadanna eile agus faisnéis faoin mbealach;
- 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 i measc na meán clóite agus leictreonach;
- Teicneolaíochtaí nua agus atá ag teacht ar an bhfód a úsáid chun tuilleadh faisnéise taistil a chur ar fáil do phaisinéirí agus do phaisinéirí a bheartaíonn 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

Beartaítear an méid a leanas:

- Pointí idirmhalartaithe ar ardchaighdeán a sholáthar do phaisinéirí, a éascaíonn aistriú áisiúil idir seirbhísí iompair phoiblí, i lár bailte éagsúla ar fud an réigiúin agus ag príomhionaid iompair in MCBÁC, ar nós Fhaiche Stiabhna, Shráid Westmoreland/Shráid D'Olier, Thamhlachta agus Bhaile Bhlainséir;

- 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 a sholáthar do phaisinéirí, le scáthláin agus suíocháin i dtimpeallacht atá soilsithe 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 slána 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 éilimh agus spás a bheith ar fáil, seastáin pháirceála rothar a sholáthar ag príomhstadanna bus.

6.7 Inrochtaineacht

Beartaítear an méid a leanas:

- 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 feithicilí ag gach stáisiún traenach agus ag gach stad tram sa réigiún;
- A chinntiú go mbeidh an trealamh go léir ar gach bus, tram agus traen 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 feithicilí atá inrochtana do chathaoireacha rothaí a mhéadú i bhflít feithicilí 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 sothuigte ag úsáid teanga shoiléir.

6.8 Feithicilí Beaga Seirbhíse Poiblí (Tacsaithe, Hacnaithe agus Limisíní)

Beartaítear an méid a leanas:

- Sprioc 10% d'fheithicilí 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 in 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 Seirbhís 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 níos saincheaptha agus níos solúbtha sin ó dhoras go doras curtha i bhfeidhm i limistéir thuaithe taobh istigh de MCBÁC agus ar bhonn náisiúnta d'fhonn dul i ngleic le riachtanais iompair nach féidir freastal a dhéanamh orthu le seirbhísí bus traidisiúnta. Beartaítear an méid a leanas:

- › Limistéir a aithint ar fud Mhórcheantar 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 Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath;
- › Comhtháthú na bhfeithiclí beaga seirbhíse poiblí 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 ospidéil agus míochaine.

6.10 Forfheidhmiú agus Slándáil

Ní féidir na tairbhí uasta a bhaint as infheistíochtaí iompair ach sa chás go n-oibríonn an bonneagar agus na seirbhísí ábhartha go sábháilte agus i gcomhréir leis an reachtaíocht agus na fodhlithe ábhartha. Ní féidir le lánaí bus oibriú go héifeachtach ach sa chás go gcloítear leis na srianta ar úsáid gluaisteáin phríobháidigh agus go bhforfheidhmítear iad. Níl cosáin sábháilte ach amháin mura gcuireann feithiclí páirceáilte bac orthu nó mura n-imríonn rothaithe a úsáideann iad tionchar orthu. Ar an gcuma chéanna, ní féidir le hacmhail bhóithre oibriú go héifeachtúil ach nuair a chloíonn gach úsáideoir bóithre leis na dlíthe ábhartha tráchta.

Dá réir sin, déanfaidh an tÚdarás comhordú agus comhoibriú leis an nGarda Síochána agus le húdaráis áitiúla i bhforfheidhmiú na reachtaíochta um thrácht ar bhóithre maidir le húsáid a bhaint as na bóithre. Lena chois sin, tabharfaidh an tÚdarás teicneolaíocht bhreise isteach bunaithe ar shocruithe forfheidhmithe teicneolaíocht bhunaithe, a bhraitheann cionta trí cheama a úsáid, faoi réir go bhforáiltear do na cumhachtaí tacaíochta reachtaíochta.

Anuas ar an mbéim a leagfar ar fhorfheidhmiú, beidh béim ar fheachtais oideachais, faoina dtabharfar, nuair is cuí, i gcomhar le gníomhaireachtaí eile, agus é ina chuspóir éiteas níos treise a fhorbairt de dhea-iompar ar bhóithre. I measc na limistéar ar leith ar a leagfar béim, beidh iompar rothaithe ar shráideanna uirbeacha agus sábháilteacht choisithe ag pointe trasnaithe bóithre.

I dtaobh úsáid iompair phoiblí, toisc thábhachtach is ea slándáil phaisinéirí chun leibhéal mhéadaithe d'úsáid a chur chun cinn. Comhoibreoidh an tÚdarás leis an nGarda Síochána, údaráis áitiúla, oibreoirí iompair, grúpaí pobail, agus aon pháirtithe leasmhara ábhartha, lena chinntiú go bhfreastalaíonn seirbhísí slána agus sábháilte iompair ar phaisinéirí iompair phoiblí. I measc na mbreithniúchán ábhartha, tá áiseanna iompair phoiblí a dhearadh agus rialú agus bainistíocht a dhéanamh ar iompar frithshóisialta ar bord feithiclí iompair phoiblí, chun aistear sábháilte a sholáthar ó thosach go ceann scríbe an aistir do phaisinéirí.

6.11 Faisnéis agus Comharthaíocht

Príomh-chomhábhar a mhúnláíonn agus a imríonn tionchar ar úsáid iompair, is ea soláthar faisnéise. Baineann ríthábhacht le faisnéis a bhaineann le cúrsaí taistil i dtaobh fheidhmiú éifeachtúil córas iompair i dtaobh eolas a bheith ar an am a imeoidh an chéad seirbhís bus nó traenach eile nó comharthaíocht threoch a threoraíonn úsáideoir go dtí carrchlos.

Cé gur baineadh go leor amach le blianta beaga anuas, i ndiaidh gur tugadh córais isteach, ar nós faisnéis fíor-ama do phaisinéirí i dtaobh an bhus, na traenach agus Luas, tá go leor eile le déanamh i limistéar na faisnéise agus na comharthaíochta. Is amhlaidh dá réir go mbeartaítear an méid a leanas:

- Feabhas a chur ar chomharthaíocht agus faisnéis atá dírithe ar choisithe;
- I ndiaidh go bhforbrófar gréasán rothaíochta níos cuimsithí, córas caighdeánaithe comharthaíochta rothaíochta a fhorbairt agus a sholáthar do na príomhchonairí rothaíochta;
- Forbairt agus fairsingiú breise a dhéanamh ar chórais fíor-ama faisnéise do phaisinéirí ar mhaithe le húsáid paisinéirí poiblí;
- Córais Iompair Chliste a úsáid chun faisnéis agus seirbhísí a sholáthar do gach úsáideoir bóithre de gach saghas; agus
- Comharthaíocht ghinearálta bhóithre a fheabhsú ar fud an réigiúin, a sholáthraíonn cur chuige comhsheasmhach i leith treoir maidir le bealaí.

6.12 Cúrsaí Comhshaoil

Tá sé de chuspóir an Údaráis an méid a leanas a dhéanamh:

- Comhoibriú leis na húdaráis áitiúla chun spásanna páirceála sráide atá ann cheana a leithdháileadh in ionaid chatrach 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
- Monatóireacht a dhéanamh 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 í ar an bpríomhthoisic a imríonn tionchar ar éileamh taistil. Foráiltear san 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 chruthaítear éileamh iompair agus conas is féidir fónamh don éileamh sin, agus luaitear iontu nach mór do na Straitéisí Spásúlachta Réigiúnacha agus do Straitéisí Eacnamaíochta (na Treoirínte um Pleanáil Réigiúnach roimhe seo⁵), go mbeidh Pleananna Forbartha agus do Phleananna Limistéir Áitiúil in MCBÁC comhsheasmhach le Straitéis Iompair an Údaráis. Tá na pleananna sin go léir faoi réir Measúnacht Straitéiseach Timpeallachta agus Tástáil i leith Measúnú Oiriúnachta freisin. Leagtar amach sa mhír seo an próiseas faoina dtarlóidh an comhtháthú dlúth sin, agus na príonsabail a threoróidh an t-idirghníomhú sin.

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

Na Treoirínte um Pleanáil Réigiúnaí 2010-2022

Leagtar amach sna Treoirínte um Pleanáil Réigiúnach (TPRanna) le haghaidh Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath na príonsabail maidir le pleanáil straitéiseach agus forbairt gheilleagrach go meántéarmach agus straitéisí lonnaithe, lena n-áirítear spriocanna daonra, atá ag gach údarás áitiúil. Ghlac Údarás Réigiúnach Bhaile Átha Cliath agus an Lár-Oirthir na Treoirínte 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. Deimhníodh dáileadh na fostaíochta agus sprioc-úsáidí talún eile a bhuíochas leis na foinsí seo freisin. Dá bhrí sin, toisc go raibh na Treoirínte um Pleanáil Réigiúnach ann roimh an Straitéis, measadh gur chóir don straitéis a léiriú go raibh sí ag teacht leis na Treoirínte, a mhéid is féidir. Ghlac an Straitéis san áireamh beartais agus cuspóirí na dTreoirínte um Pleanáil Réigiúnach agus cinntíodh, mar chuid dá bhforbairt, go bhfuil sí ag teacht go hiomlán leis na Treoirínte um Pleanáil Réigiúnach.

Straitéisí Réigiúnacha Spásúlachta agus Eacnamaíochta

Sa bhliain 2014, rinneadh athchóiriú ar struchtúir rialtais áitiúil agus réigiúnaigh agus díscáileadh na húdarais réigiúnacha. Comhchuimsíodh 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. 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

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

SRSE a fhad le 2028 agus ina dhiaidh sin ina léiriú ar chineál, ar scála agus ar ionad na hinfheistíochta iompair mhórsála atá beartaithe sa straitéis.

Mar ionchur i bhforbairt an SRSE, ullmhóidh an tÚdarás tograí úsáide talún, a ndéanfaidh an Tionól breithniú orthu, a lorgóidh chun comhtháthú idir soláthar iompair agus úsáid talún a fheabhsú, agus chun barr feabhais a bhaint amach ar na tairbhí atá le baint ó na mórinfheistíochtaí iompair a chruthaíonn cuid den Straitéis seo.

Pleananna Forbartha Contae agus Pleananna Ceantair Áitiúil

Trí chomhsheasmhacht a chinntiú ar leibhéal réigiúnach, agus i gcomhar leis an gceanglas ar leithligh go léireoidh na seacht n-údarás áitiúla go bhfuil siad ar aon dul leis an SRSE, samhlaítear go mbeidh gach plean 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 ábhair imní a ardaíonn an tÚdarás ina chuid aighneachtaí maidir leis na dréachtpleananna.

Mar achoimre, leagann an comhthéacs reachtúil ina ndéantar an straitéis seo – dá bhforáiltear san Acht um Údarás Iompair Bhaile Átha Cliath, 2008 agus sna hAchtanna Pleanála – béim mhór, le cumhachtaí gaolmhara, ar phleanáil úsáide talún agus pleanáil iompair a chomhtháthú in MCBÁC. Ba cheart a thabhairt ar aird freisin go bhfuil raon leathan beartais agus treoracha náisiúnta ann anois a thacaíonn leis an aidhm chéanna sin, cé nach bhfuil siad dírithe go sonracha 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 pleanáil úsáide talún d’fhonn a chinntiú go dtugtar feidhm iomlán d’aidhm na reachtaíochta seo i ngach foilseachán reachtúil. Sa chéad mhír eile, leagtar amach na prionsabail a rialaíonn an caidreamh sin.

7.1.2 Prionsabail maidir le hÚsáid Talún agus Iompar a Chomhtháthú

Ag freastal ar an ngá atá le taisteal, is féidir an achoimre a leanas a thabhairt ar na príomhspríocanna atá le comhtháthú úsáide talún agus iompair, in ord:

- 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 iompair phoiblí a chur chun cinn.

Ní mór do na prionsabail seo a leanas maidir le húsáid talún, dá bhrí sin, treoir a thabhairt d’fhorbairt in MCBÁC. Ní mór 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 ardoillte thar fhorbairt in áiteanna nach bhfuil chomh hinrochtana sin in MCBÁC;
- Chomh fada agus is féidir, ba cheart forbairt chónaitheach a dhéanamh ar bhonn seicheamhach, áit ina dtugtar tús áite do thailte atá, nó a bheidh, níos inrochtana ar chois, ar rothar agus ar iompar poiblí – lena n-áirítear inlónadh agus láithreáin athfhorbraíochta;
- Ba cheart forbairtí 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 in MCBÁC;
- Seachas in imthosca teoranta, níor cheart go mbeadh forbairt dianturais nó leibhéal mhóra forbartha ag tarlú in áiteanna nach bhfuil freastal maith orthu ag iompar poiblí ardoillte cheana féin nó atá geallta;
- Ba cheart feidhm iompair straitéisigh na mbóithre náisiúnta, lena n-áirítear mótarbhealaí, a choinneáil trí theorainn 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 togra le haghaidh forbairt neamhchónaitheach in 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 mórffhorbairt fostaíochta agus gach scoile, ba cheart go mbeadh pleananna taistil ina gcoinníoll mar chuid de cheadanna pleanála agus iad a dhéanamh de réir na treorach atá ag an Údarás Náisiúnta Iompair cheana féin.

Prionsabail Phleanála 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 cheantair a uasmhéadú, chomh maith le seirbhísí eile áitiúla mar scoileanna;
- Ba cheart go mbeifí in ann leas iomlán a bhaint as limistéir nua forbartha i gcomhair siúil 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 tréscailteacht scagtha. Dhéanfaidh seo soláthar do shiúl, rothaíocht, rochtain iompair phoiblí agus feithiclí príobháideacha ach ag an am céanna, chuirfeadh sé srian ar nó dhíspreagfadh sé úsáid a bhaint as carr príobháideach trí thurais; agus
- A mhéid is féidir, níor cheart moltaí chun deireadh a chur le ceart slí a mheas ach amháin nuair nach gcruthaítear turais thimpeallacha níos mó d'áititheoirí 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 Imeall Thuaidh / 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. I dtéarmaí fás fostaíochta, is é lár na cathrach agus Ceantar na nDugaí an áit is oiriúnaí le haghaidh fostaíochta ar dhlús ard, agus bheadh limistéir timpeall ar idirmhalartuithe iompair freisin inmhianaithe, chomh maith, le haghaidh roinnt forbartha ar scála mór, ar feadh thréimhse na Straitéise. Is iad na prionsabail seo a rialóidh idirghníomhú an Údaráis leis an bpróiseas pleanála réigiúnaí agus straitéisí in MCBÁC.

I gcás pleanáil áitiúil, oibreoidh an tÚdarás le hÚdaráis Áitiúla in MCBÁC, tríd an ról reachtúil atá aige le Pleananna Forbartha, Pleananna Ceantair 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

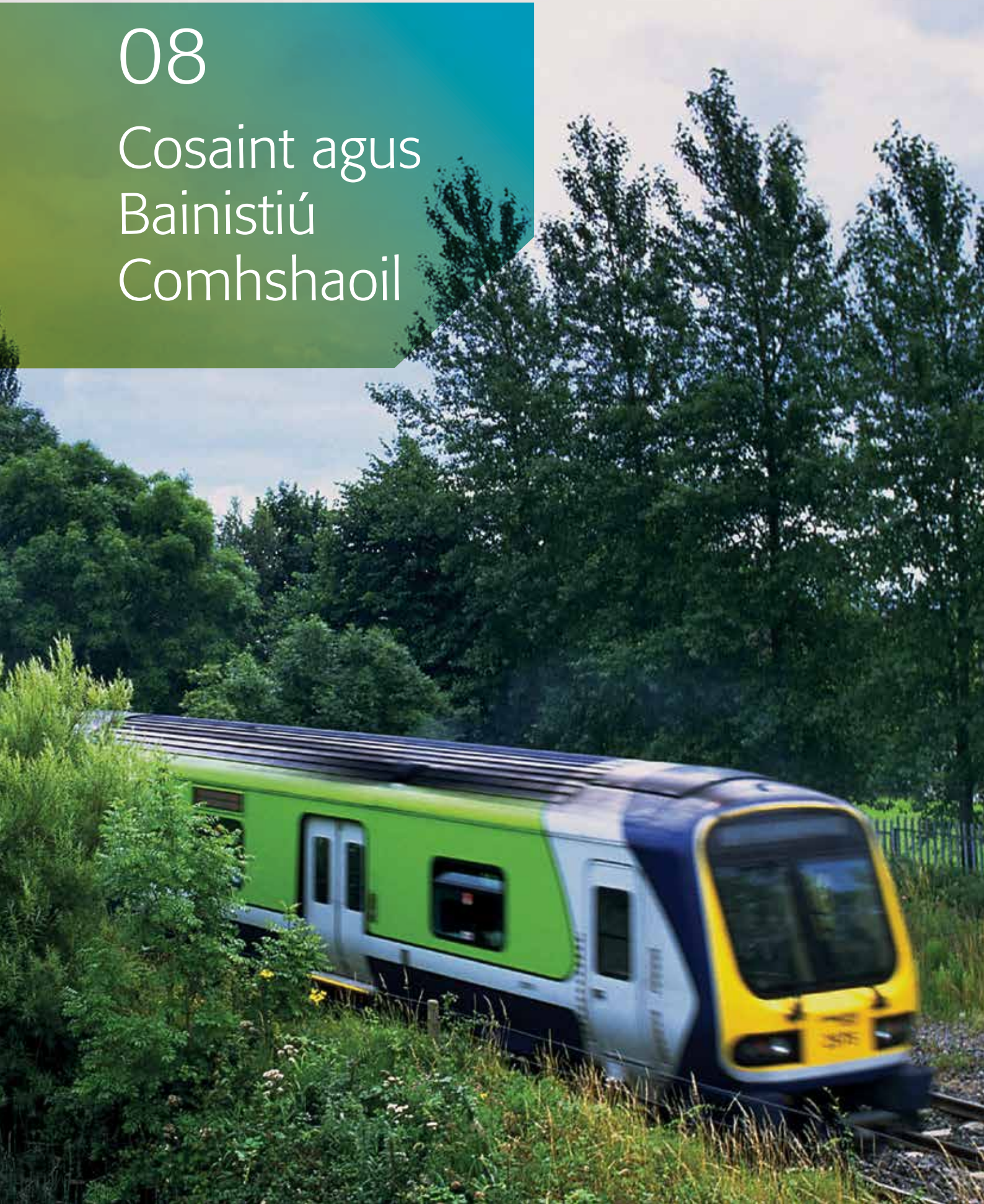
Is ionann athrú iompraíochta, de réir an cheangail atá aige le hiompar, agus daoine a chur ar an eolas faoi na roghanna taistil atá ar fáil le haghaidh na n-aistear éagsúil a dhéanann siad gach lá agus úsáid roghanna taistil níos inbhuanaithe a spreagadh i gcás ina bhfuil siad indéanta. Baineann na bearta sin le cur chun cinn sonrach iompair phoiblí, siúil, rothaíochta 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-phearsantaithe atá dírithe ar ghrúpa daoine a thabhairt 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 é 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 is féidir le cláir den sórt sin a sholáthar. Chuige sin, tá an tÚdarás freagrach as bainistiú an Chláir Ionaid Oibre agus Campais Taistil 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 in 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 in MCBÁC. Mar shampla, tháinig ardú le déanaí ar rothaíocht chuig an mbunscoil idir 2006 agus 2011 – an chéad ardú dá shórt le glúin iomlán – an t-am céanna inar tosaíodh Taisteal na Scoileanna Glasa a thabhairt isteach 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 Ionaid Oibre agus Campais Taistil 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 Tástáil i leith Measúnú Oiriúnachta (TMO) ag an am céanna inar ullmhaíodh an Straitéis. Tá na moltaí go léir a tháinig ó phróisis an MST agus an TMO comhtháite isteach 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 trasúimh ábhartha.

8.2 Cinnteoireacht ar Leibhéal Níos Ísle

Ba cheart do leibhéal chinnteoireachta níos ísle agus measúnacht timpeallachta na hógaitheachtaí atá aitheanta i gCaibidil 7 agus in Agusín 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 um Roghnú Conairí agus Bealaí seo a leanas le haghaidh bonneagar ábhartha nua:

Céim 1 – Sainaitint, Meastóireacht agus Roghnú na Conaire Bealaigh

- › 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 sonrath le láithreán a bheith de dhíth chun na conairí is oiriúnaí a shainaitint.

Céim 2 – Sainaitint, 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 sonrath le láithreán a bheith de dhíth chun na bealaí is oiriúnaí a shainaitint; agus
- › I dteannta comaoineacha comhshaoil, is dóigh go mbeidh tionchar ag nithe eile ar shainaitint conairí bealaí agus ar mhionchoigeartuithe na línte bealaigh.

8.4 Tástáil i leith Measúnú Oiriúnachta

Déanfar scagadh ar gach tionscadal agus plean a éireoidh ón Straitéis seo go bhfeicfead cén gá a bheidh le Tástáil i leith Measúnú Oiriúnachta a dhéanamh faoi Airteagal 6 den Treoir maidir le Gnáthóga. Ní thabharfar údarú do phlean ná do thionscadal ach amháin nuair a dheimhníonn an t-údarás inniúil an méid a leanas, bunaithe ar fhianaise eolaíoch, ar Scagadh le haghaidh Tástáil i leith Measúnú Oiriúnachta, agus ar Measúnacht Iomchuí Chéim 2, nuair is gá:

- › Ní bheidh aon drochthionchar suntasach díreach, indéach nó tánaisteach ag an bPlean nó ag an tionscadal ar shláine aon láithreáin Eorpaigh (go haonair nó i gcomhar le pleananna nó le tionscadail eile); nó

- Beidh drochthionchar suntasach ag an bPlean nó ag an tionscadal ar shláine aon láithreáin Eorpaigh (nach óstach do chineál gnáthóige nádúrtha tosaíochta agus/nó do speiceas tosaíochta é) ach níl aon réitigh mhalartacha agus caithfear, ina ainneoin sin, an plan nó an tionscadal a chur i gcrích ar chúiseanna dianriachtanacha leasa phoiblí sháraithigh, 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 drochthionchar 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 plan nó an tionscadal a chur i gcrích ar chúiseanna dianriachtanacha leasa phoiblí sháraithigh, srianta do chúiseanna shláinte an duine nó sábháilteachta poiblí, d'íarmhairtí tairbhiúla a bhfuil tábhacht phríomhúil leo maidir leis an gcomhshaol nó, anuas ar thuairim ón gCoimisiún, do chúiseanna dianriachtanacha leasa phoiblí sháraithigh 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 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)⁶.

8.5 Pleananna agus Beartais Chomhshaoil Eile

Bhí beartais éagsúla a bhaineann le hathrú aeráide, astaíochtaí carbóin agus pleananna gaolmhara gníomhaíochta á bhforbairt ag an tráth ina raibh an Straitéis seo á hullmhú. Áirítear leis seo reachtaíocht i bhfoirm “an Bille um Gníomhú ar Son na hAeráide agus um Fhorbairt Ísealcharbóin, 2015”. Áireofar leis an mBille sin, ar a achtú, foráil do “plean náisiúnta maolaithe” agus “creat náisiúnta oiriúnaithe” a ullmhú, lena mbunófar spriocanna agus gníomhartha a bhaineann le fuinneamh a ghlacfar i measc na hearnála iompair. Corróidh cur i bhfeidhm na Straitéise na spriocanna agus na gníomhartha ábhartha a eascraíonn ó na beartais seo agus beartais ghaolmhara i limistéar fuinneamh iompair. Corrófar sna Pleananna ábhartha Comhtháite um Chur i bhFeidhm a fhorbrófar, de bhun Alt 13 den Acht um Údarás Iompair Bhaile Átha Cliath, 2008, na forálacha riachtanacha, chomh maith, a eascraíonn as na beartais forbartha seo.

8.6 Moltaí Eile MST

Agus an Straitéis á cur i bhfeidhm, cinnteoidh an tÚdarás go gcloítear leis na bearta a áirítear i dTábla 9.2 den Tuarascáil Chomhshaoil MST.

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

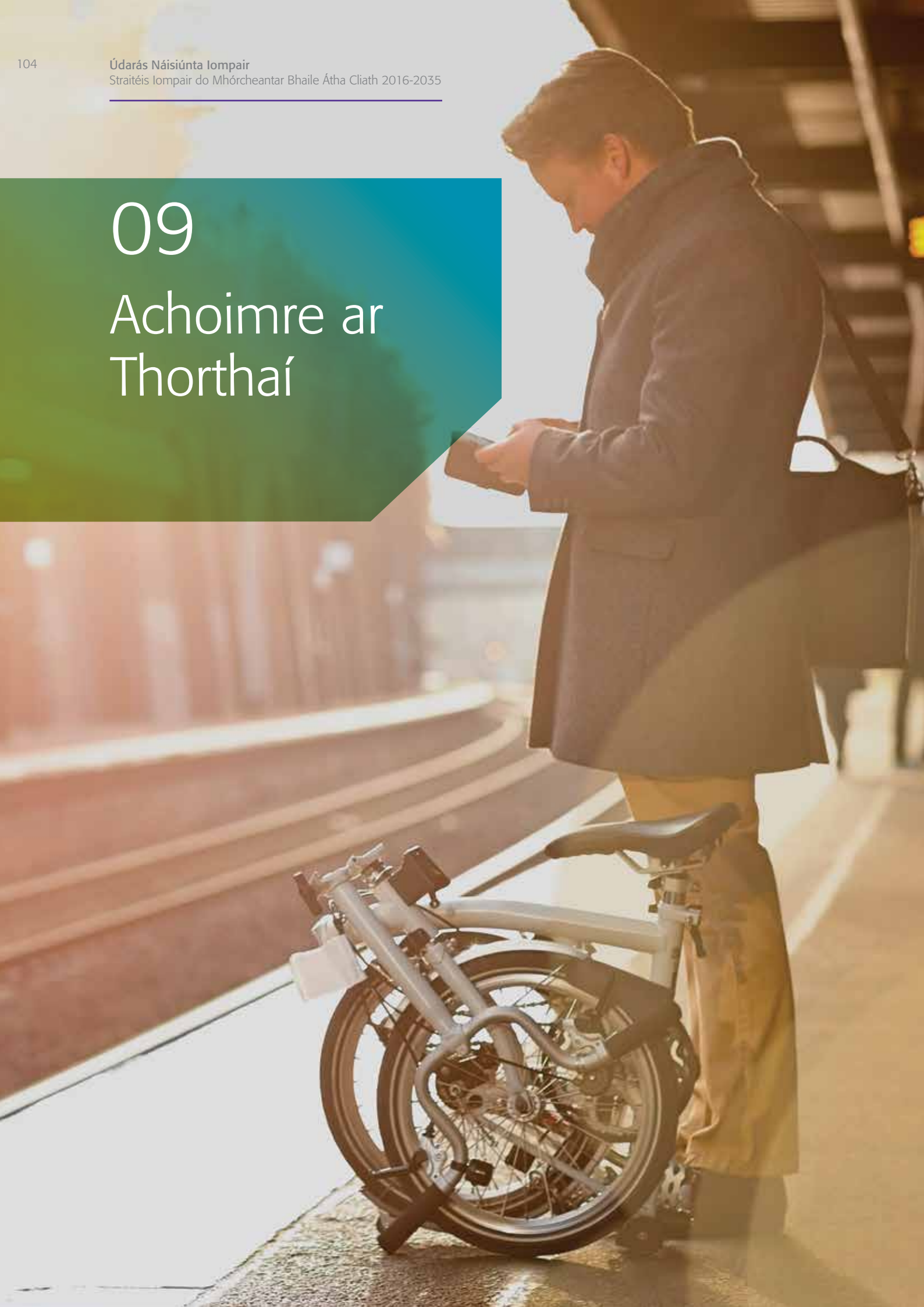
a) aon réiteach malartach ar fáil,

b) beidh cúiseanna dianriachtanacha leasa phoiblí sháraithigh ag an tionscadal dul ar aghaidh; agus

c) beidh bearta cúitimh leordhóthanacha ann.

09

Achoimre ar Thorthaí



9. Achoimre ar Thorthaí

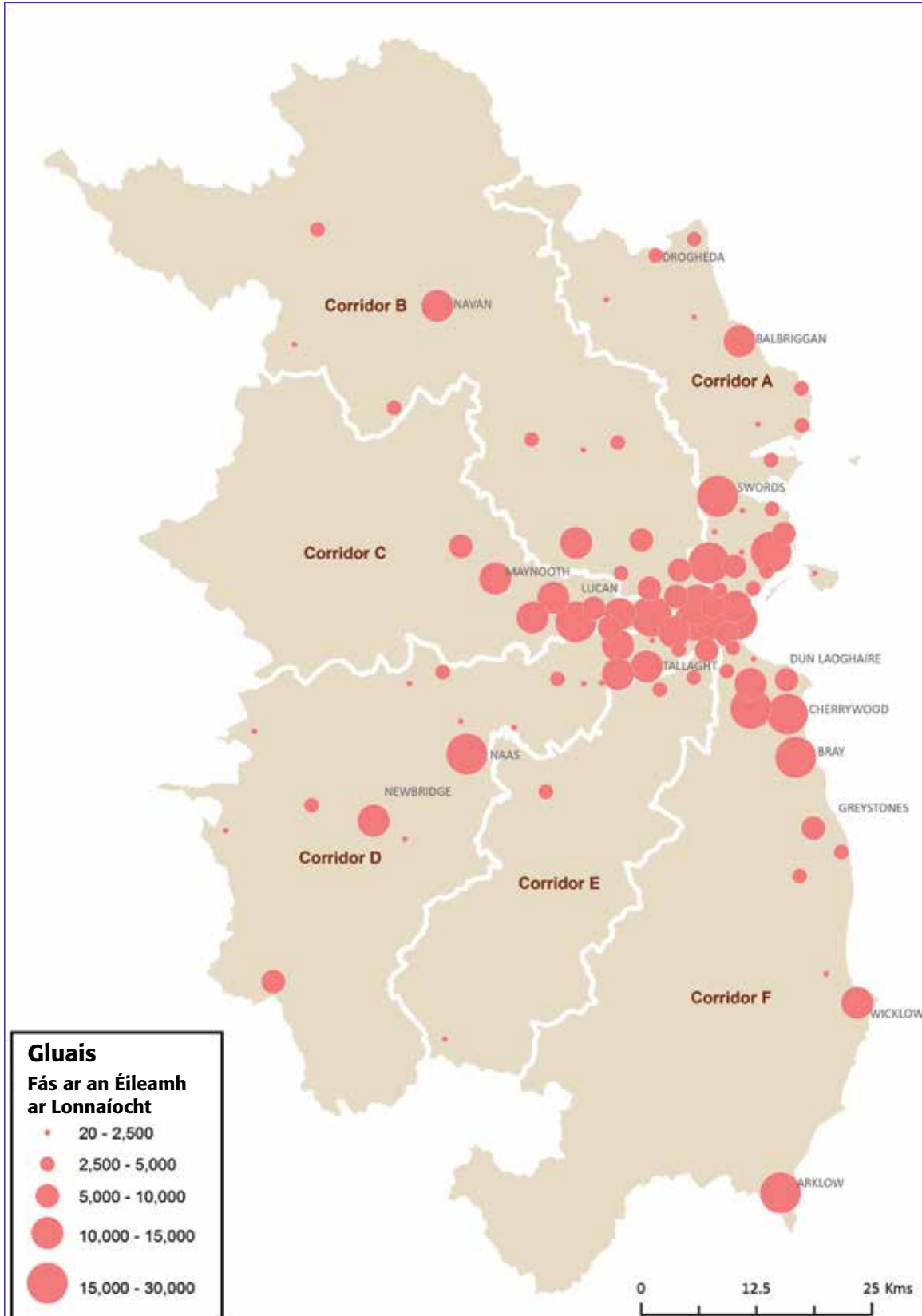
9.1 Réamhrá

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 fhreastalóidh an Straitéis ar an éileamh ar thaisteal sa bhliain 2035; conas atáthar ag súil go bhfeidhmeoidh na gréasáin athchóirithe; agus na buntáistí a bhainfead 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.

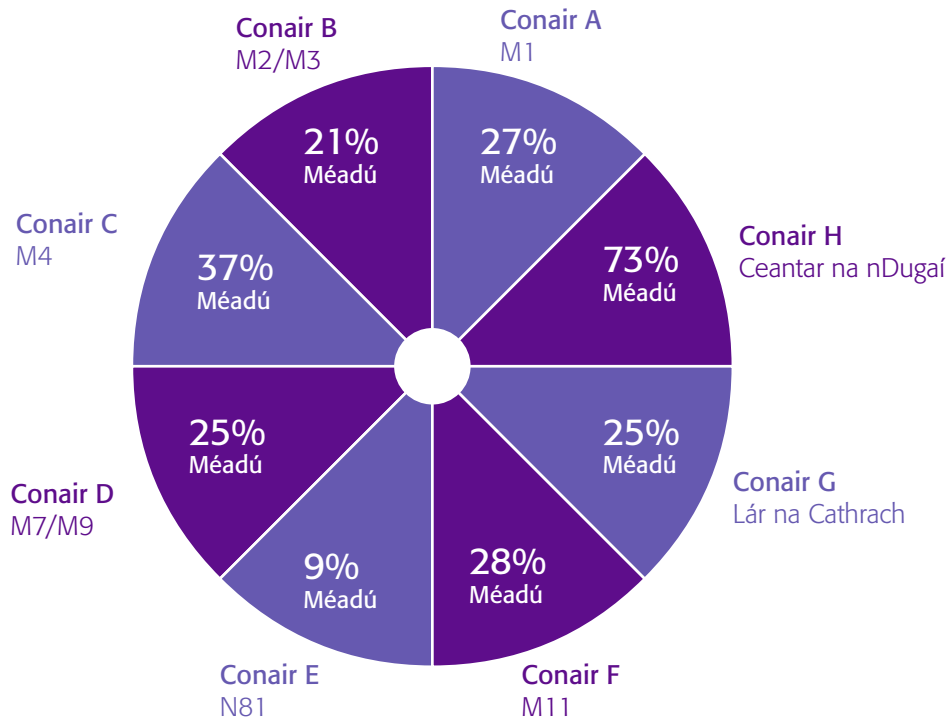
9.1.1 Freastal ar an Éileamh ar Thaisteal

Sula leagtar amach torthaí na measúnachta ar an Straitéis, tá foramharc de dhíth maidir leis an éileamh a ndéantar iarracht freastal a dhéanamh air. Agus an t-éileamh amach anseo ar éileamh á dheimhniú a úsáidfead i múnla na straitéise, díorthaíodh borradh agus dáileadh an daonra, bunaithe ar na Treoirínte um Pleanáil Réigiúnach do Mhórcheantar Bhaile Átha Cliath 2010-2022 i gcomhar le Croí-Straitéisí an Phlean Forbartha agus Pleananna Ceantair Áitiúil Deimhníodh dáileadh na fostaíochta agus sprioc-úsáidí talún eile a bhuíochas leis na foinsí seo freisin. Agus an faisnéis seo á húsáid, meastar go dtiocfaidh méadú 26% ar an éileamh ar thaisteal i rith an lae go léir idir 2011 agus 2035. Léirítear sa léarscáil a leanas dáileadh spásúil an bhorrtha in MCBÁC, agus gach ponc dearg ag comhfhreagairt do lonnáocht (mar atá sainithe i gCaibidil 3), agus taispeánann an graf thíos an fás ar aistir in aghaidh gach conaire.

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



Fíor 9.2 – Fás ar an Éileamh ar Thaisteal in MCBÁC de réir Conaire



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 chair a éascú. Cé go gcuirtear an bhéim ar iompar poiblí i gcomhar aistear os 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.

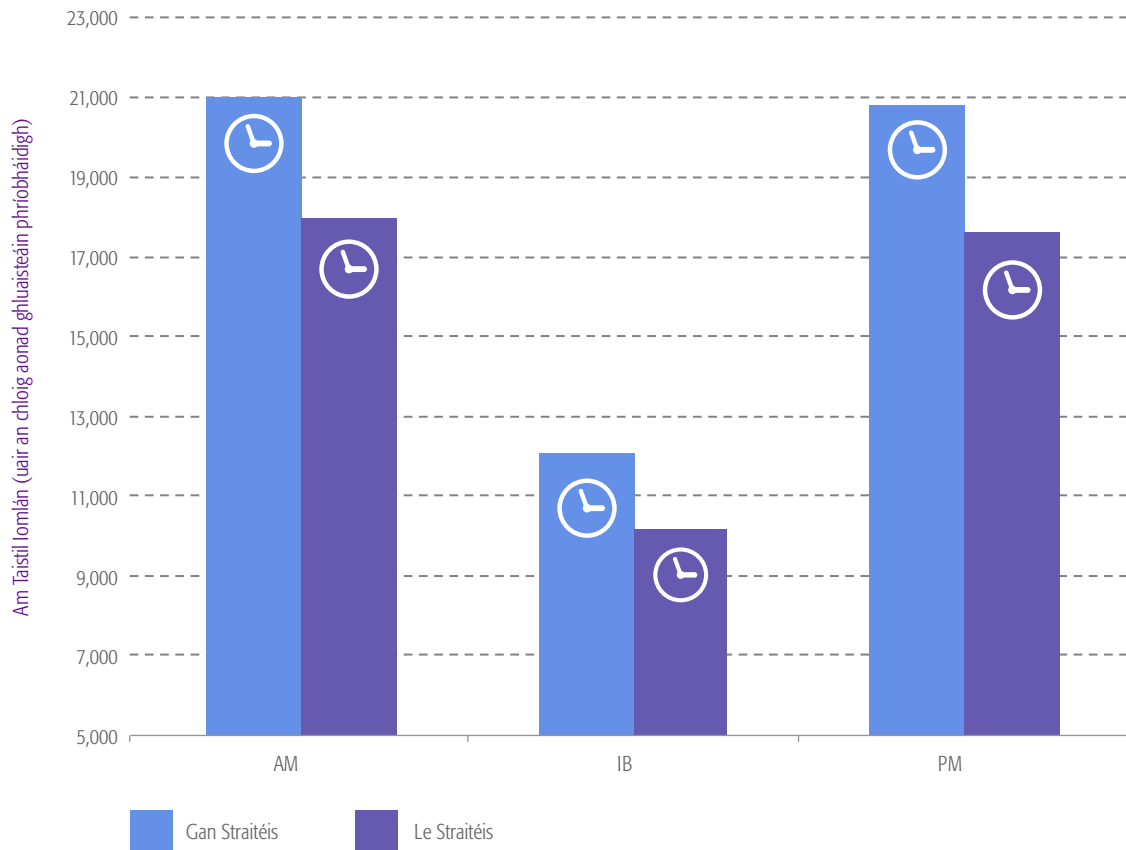
9.2.1 Feidhmíocht an Ghréasáin Bhóithre

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 trangleim agus na feabhsúcháin ar am na n-aistear i gcomparáid leis an mBonnbhliain agus Íosmhéid a Dhéanamh (Is ionann an ‘Bhonnbhliain’ agus an staid faoi mar atá sé faoi láthair; 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). Tíocfaidh feabhas ar fheidhmíocht an ghréasáin bhóithre in MCBÁC, tríd is tríd. Tá comparáid de na príomhacmhail agus

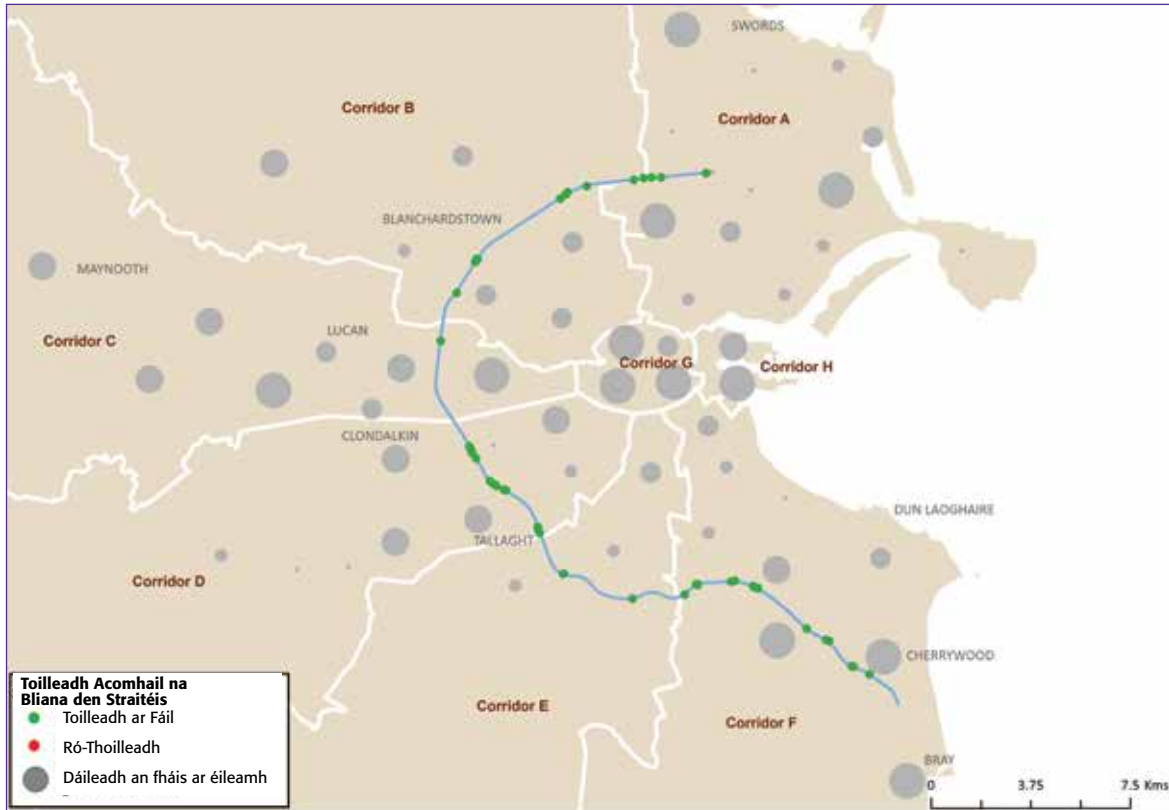
naisc ó shamhail iompair Mhórchearntar Bhaile Átha Cliath thíos. Déantar comparáid i bhFíor 9.3 ar an am taistil i mBuaicam na Maidine, san Idirbhuaic (IB) agus i rith Bhuaicam an Tráthnóna idir na cásanna samhla 'gan Straitéis' agus 'le Straitéis' don ghréasán straitéiseach bóithre.

Fíor 9.3 – Comparáid a dhéanamh i dtaobh Am Taistil i rith an Bhuaicam idir cásanna samhla 'gan Straitéis' agus 'le Straitéis' – an Gréasán Straitéiseach Bóithre



Léiríonn an anailís, nuair a chuirtear an Straitéis i bhfeidhm, go dtagann laghdú thart ar 15% i rith bhuaicam na maidine, 16% i rith na hidirbhuaice agus 15% ar bhuaic an tráthnóna ar an am taistil ar an ngréasán straitéiseach bóithre. Is fiú a thabhairt faoi deara freisin faoin gcás 'Gan Straitéis', go mbainfeadh an bonn d'éifeachtúlacht oibríochtúil an ghréasáin mhótarbhealaí in éagmais na Straitéise, agus dá bhrí sin, go dteastaíonn an Straitéis chun a thoilleadh a choimeád.

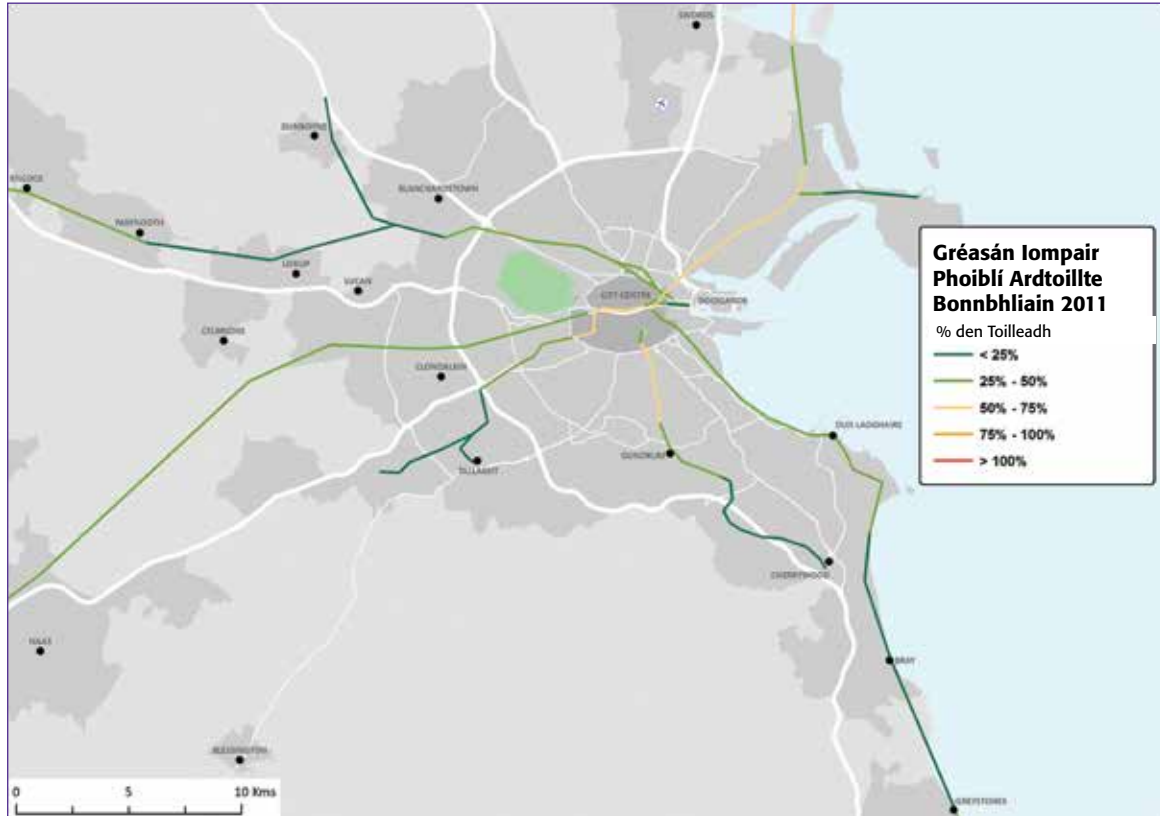
Figure 9.4 – An Cás ‘Le Straitéis’ d’Acomhail an M50



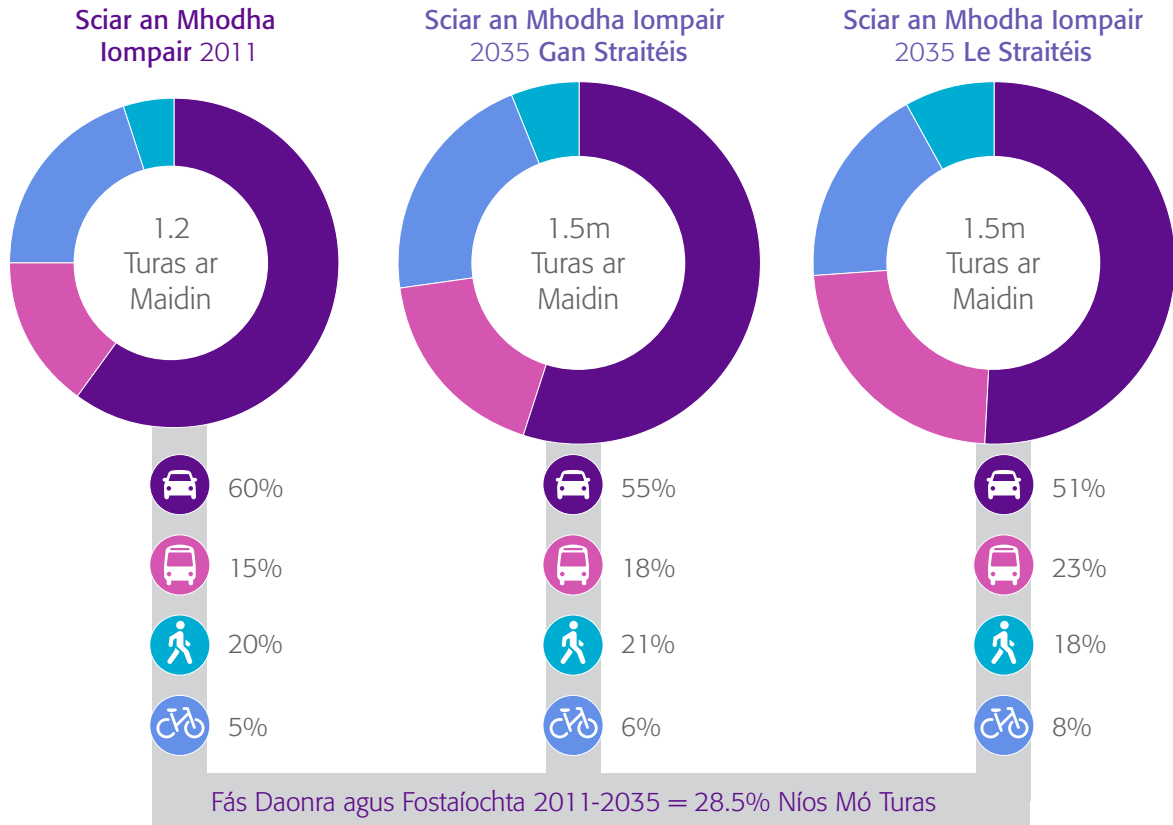
9.2.2 Feidhmíocht an Ghréasáin Iompair Phoiblí

Beartaítear sa Straitéis go leathnófaí go suntasach gréasán iompair phoiblí MCBÁC. 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 9.5 an ceangal sin in “Bonnbliaín 2011” agus taispeántar i bhFíor 9.6 an rud céanna i dtaobh an cháis ‘Le Straitéis’, ach tá gréasán i bhfad níos fearr agus níos forleithne i gceist.

Fíor 9.5 – Ardtoilleadh iompair phoiblí 2011 (Cóimheas Méide/Toillte)



Fíor 9.7 – Sciar an Mhodha Iompair do Gach Turas

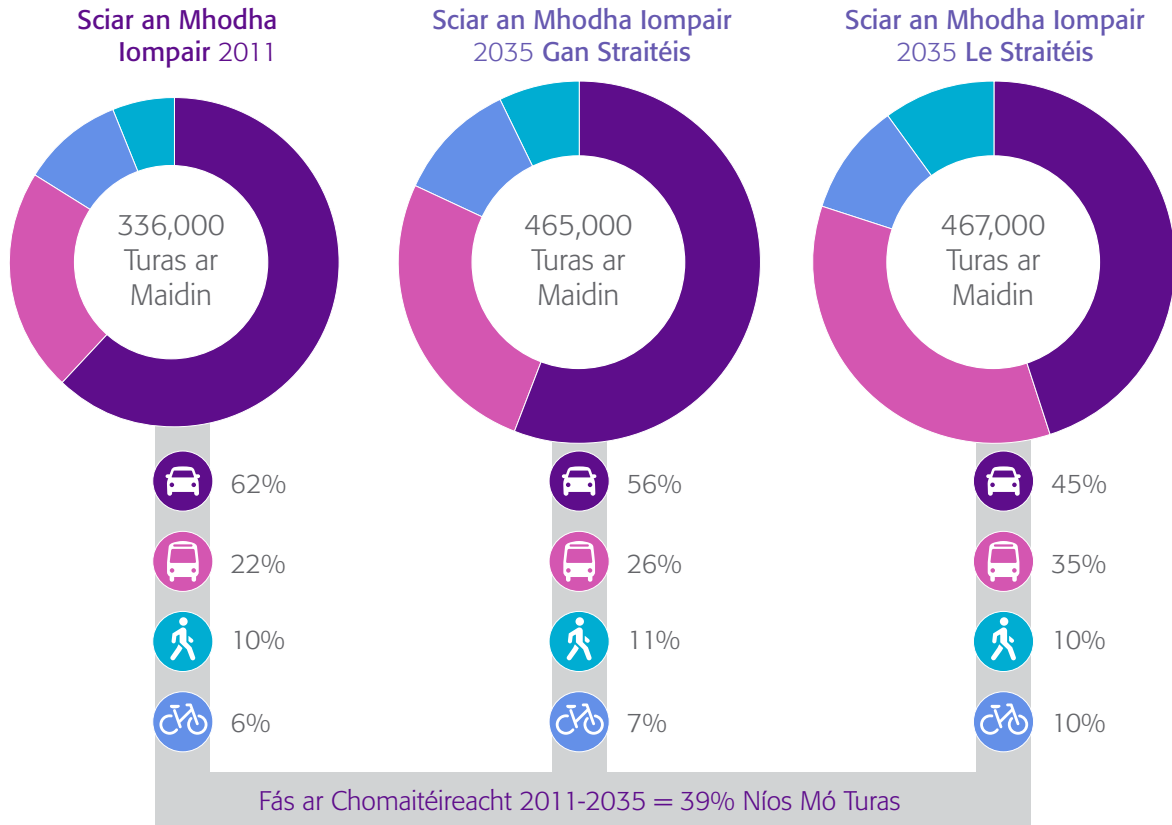


9.3.2 Sciar an Mhodha Iompair - Turais Chomaitéireachta Oibre

Bunaithe ar an obair samhaltaithe faoinar tugadh don Straitéis, laghdófar comaitéireacht go dtí an obair anuas go dtí 45%, anuas ó bhonnbhliain 62%. Meastar go dtiocfaidh borradh ar sciar an mhodha i dtaobh siúil agus rothaíochta aníos ó 16% go dtí 20%, agus go rachaidh na líonta daoine a rothaíonn i méid aníos ó 18,700 in 2011 go dtí 44,340 in 2035. Anuas air sin, tuartar méadú suntasach ar sciar an mhodha iompair phoiblí aníos ó 22% go dtí 35% chomh maith, a chomhfhreagraíonn do bhorradh ar phaisinéirí aníos ó 73,400 go dtí 166,100. Mar dhea, bainfidh an Straitéis an phríomhaidhm amach lena mbaineann Taisteal Níos Cliste – chun comaitéireacht i ngluaisteáin a laghdú anuas go dtí 45%

Taispeántar i bhFíor 9.8 na hathruithe a tháinig ar sciar an mhodha iompair i dturais chomaitéireachta i rith na buaicthréimhse ó 7am go dtí 10am ó Bhonnbhliain 2011 go dtí 2035 i dtaobh na gcásanna ‘Gan Straitéis’ agus ‘Le Straitéis’.

Fíor 9.8 – Sciar an Mhodha Iompair do Thurais Chomaitéireachta

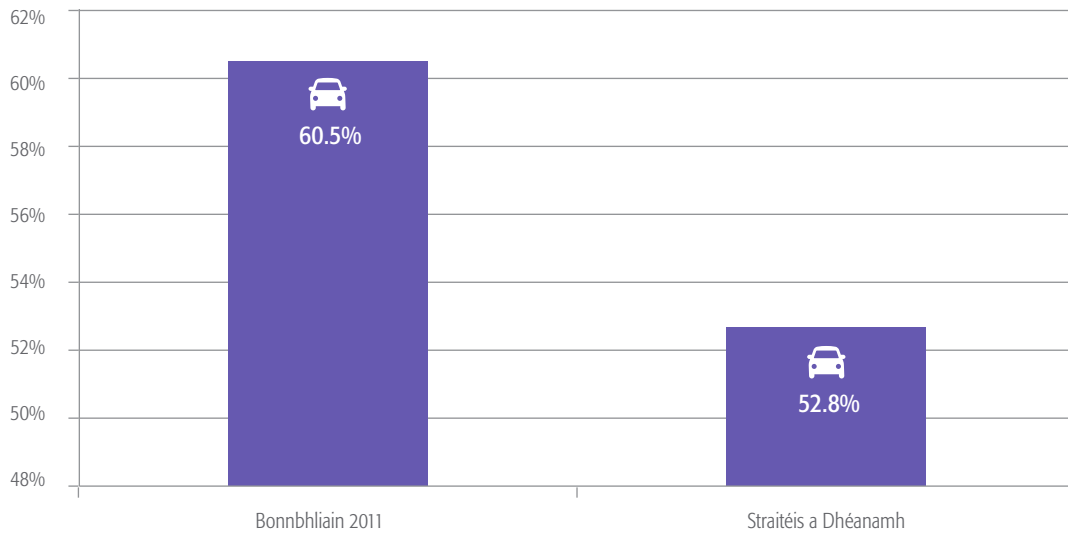


9.3.3 Cuar-Thurais Chathrach

Baineann príomhthoradh don Straitéis le rogha indéanta a sholáthar ar an ngluaisteán príobháideach le haghaidh cuarthuras laistigh de Chathair Bhaile Átha Cliath, i.e. na turais siúd a bhfuil a dtosach agus a gceann scríbe laistigh den limistéar tadhlaigh tógtha, ach lasmuigh de lár na cathrach. Dá réir sin, is táscaire tábhachtach de chuid na Straitéise é an deighilt de réir an mhodha 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 9.9, ina dtaispeántar an laghdú ar sciar an mhodha iompair do thurais den sórt sin ó 60.5% go dtí 52.8%.

Fíor 9.9 – Sciar an Mhodha Iompair do Gach Turas Cathrach

Sciar Mhodh an Ghluaisteáin Chuarraigh Chathrach



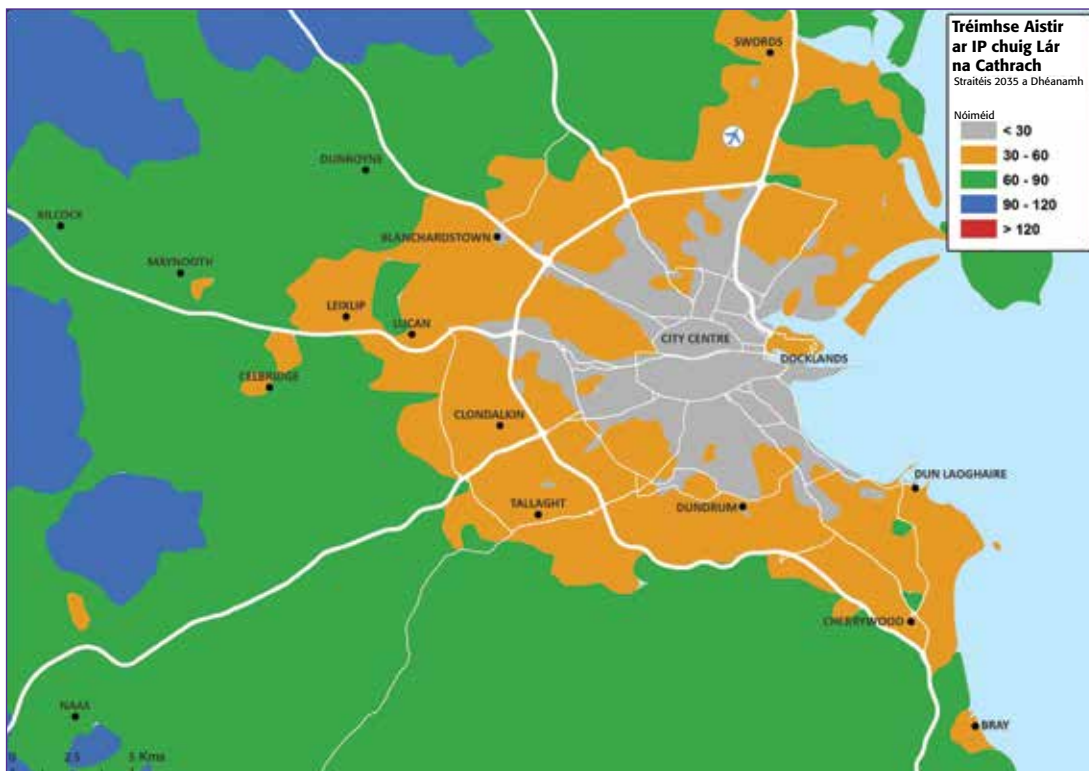
9.3.4 Tréimhse Aistir

Taispeánann Fíor 9.10 na bandaí le haghaidh tréimhsí aistir ar iompar poiblí chuig lár na cathrach i dtaobh an cháis 'Gan Straitéis'. Taispeánann Fíor 9.11 an rud céanna le haghaidh an cháis 'Le Straitéis'. Mar is léir, tá an limistéar i bhfoisceacht tréimhse taistil 1 uair an chloig go lár na cathrach i bhfad níos forleithne agus an Straitéis i bhfeidhm, agus tá na limistéir laistigh de thréimhsí aistir níos giorra níos mó, i gcomhréir leis sin. Is díol ar leith suntais é tionchar an Mheitreo Thuaidh nua ar an gconair thuaidh, lena n-áirítear Aerfort Bhaile Átha Cliath.

Fíor 9.10 – Tréimhse Taistil ar Iompar Poiblí chuig Lár na Cathrach i dtaobh an cháis ‘Gan Straitéis’



Fíor 9.11 – Tréimhse Taistil ar Iompar Poiblí chuig Lár na Cathrach i dtaobh an cháis ‘Le Straitéis’



9.3.5 Buntáistí maidir le hÚsáid Talún

Éascóidh cur i bhfeidhm na Straitéise seo úsáid níos éifeachtúla a bhaint as talamh laistigh de MCBÁC. Trí dhírú ar infheistíocht in iompar poiblí, agus infheistíocht sa ghréasán rothaíochta agus coisithe, isteach i lár na cathrach, lárionaid mhóra fho-uirbeacha agus bailte fáis cúlchríche, cuirfidh an Straitéis le beartas pleanála náisiúnta, réigiúnach agus áitiúil trí chomhdhlúthú na forbartha isteach i lárionaid d'ord níos airde a chur chun cinn agus a chumasú. Baineann tábhacht nach beag leis seo maidir le forbairt dianturais, ar nós fostaíocht agus miondíol mórsála. I dtaobh tithíocht a sholáthar, cumasóidh an Straitéis forbairt inbhuanaithe láithreáin chónaithe lena mbaineann tábhacht straitéiseach, go háirithe i gCathair Bhaile Átha Cliath, áit a bhfuil an t-éileamh is airde.

D'fhonn teacht i dtír go hiomlán ar thairbhí na Straitéise, lorgóidh an tÚdarás chun comhtháthú breise a dhéanamh ar bheartas úsáide talún i Mórcheantar Bhaile Átha Cliath le tosaíochtaí infheistíochta iompair. Chuige sin, déanfaidh an tÚdarás idirchaidreamh dlúth leis an Tionól Réigiúnach chun Straitéis Réigiúnach Spásúlachta agus Eacnamaíochta a chur i dtoll a chéile do Réigiún an Oirthir agus Lár na Tíre, ina gcuimseofar Mórcheantar Bhaile Átha Cliath, agus le gach údarás áitiúil chun Pleananna Forbartha, Pleananna Ceantair Áitiúil agus scéimeanna pleanála eile a dhéanamh, anuas ar mheasúnú a dhéanamh ar iarratais phleanála mhórsála. Ar an mbealach seo, tríd an nasc reachtúil a dheimhniú go foirmiúil atá úsáid talún agus pleanáil iompair in MCBÁC, tá coinne leis go mbeidh tairbhí fadtéarmacha úsáide talún na Straitéise suntasach agus buan.

9.3.6 Costais agus Cistiú

Is ionann an costas foriomlán caipitil a bheidh ar an Straitéis a chur i bhfeidhm agus thart ar €10.3 billiún (praghsanna 2015, gan CBL a áireamh). Cé go léiríonn seo na costais infheistíochta atá ar thionscadail nua, tá costais bhreise i gceist a bhaineann leis na sócmhainní reatha iompair a choimeád, ar nós costais chothabhála/athnuachana bóithre, cothabháil ar rianta iarnróid, ionadú flít na mbusanna anuas ar athchóiriú agus ionadú tram/carráistí iarnróid sa mhullach ar earraí eile. Tugtar le fios faoi láthair go soláthrófar €2.2 billiún (i dtaobh na bpraghsanna reatha) don Údarás faoi phlean infheistíochta caipitil an Rialtais i gcaitheamh na chéad seacht mbliana den Straitéis agus úsáidfear seo chun infheistíocht in iompar poiblí, rothaíocht agus áiseanna do choisithe agus bainistíocht tráchta a chistiú.

Soláthraítear meastachán foriomlán €1.3 billiún sa bhliain sa cháipéis "Creat Infheistíochta Straitéisí d'Iompar ar Thalamh" ("Strategic Investment Framework for Land Transport") a d'fhoilsigh an Roinn Iompair, Turasóireachta agus Spóirt in 2015, mar an cistiú ón Státchiste a theastaíonn chun bail leormhaith a choimeád ar chóras reatha iompair ar thalamh an Stáit - "cistiú seasta an stáit". As seo, is ionann thart ar €250 milliún (praghsanna 2015) agus an riachtanas bliantúil cistiú seasta stáit a theastaíonn do MCBÁC.

Anuas ar chaiteachas caipitil, teastaíonn cistiú bliantúil ó sheirbhísí fóirdheonaithe iompair chun oibriú na seirbhísí siúd a choimeád. Braithfidh an leibhéal de chistiú ón Státchiste a theastóidh gach bliain ar úsáid paisinéirí agus ar ioncam ó tháillí, agus go n-oibrítear an gréasán féin i gcaitheamh na bliana ábhartha. In 2016, is ionann a bheidh tacaíocht an Státchiste do na seirbhísí fóirdheonaithe seo in MCBÁC agus thart ar 112 milliún. Ag brath ar ioncaim ó phaisinéirí amach anseo, tiocfaidh méadú air seo aníos go dtí thart ar €200 milliún sa bhliain (i dtaobh phraghsanna 2015) de réir mar a thagann borradh ar an ngréasán foriomlán iompair phoiblí.

9.3.7 Tairbhí Eacnamaíocha

Tá measúnacht déanta ar thairbhí na Straitéise d'úsáideoirí iompair. Soláthraíonn sin tásc ardleibhéal i leith inmharthanacht eacnamaíoch na Straitéise agus tá sé leagtha amach sa nóta teicniúil "Measúnacht Achoimreach ar an Tairbhe d'Úsáideoirí Iompair". Tuartar go sáróidh tairbhí measta na Straitéise d'úsáideoirí iompair costais mheasta achoimreacha na straitéise agus tuartar go mbainfear cóimheas tairbhe is costas 1.5:1 amach. Tugann sin le fios go bhfuil an Straitéis tairbhiúil i dtaobh cúrsaí eacnamaíochta i dtaobh peirspictíocht réigiúnach agus náisiúnta, agus soláthraíonn sé deimhniú i leith an údair fhoriomláin eacnamaíoch atá lena cur i bhfeidhm.

Gluais Téarmaí

TMO	Tástáil i leith Measúnú Oiriúnachta
MTBL	Meántrácht Bliantúil Laethúil
BG	Bus Gasta
POS	An Phríomh-Oifig Staidrimh
DART	Mearlín Átha Cliath
RCPRÁ	An Roinn Comhshaoil, Pobail agus Rialtais Áitiúil
DIT	Institiúid Teicneolaíochta Bhaile Átha Cliath
DMURS	Lámhleabhar Dearaidh do Bhóithre agus Sráideanna Uirbeacha
ROS	An Roinn Oideachais agus Scileanna
RS	An Roinn Sláinte
RSL	An Roinn Sláinte agus Leanaí
RT	An Roinn Iompair
RCPA	An Roinn Caiteachais Phoiblí agus Athchóirithe
ÚRBÁC	Údarás Réigiúnach Bhaile Átha Cliath Ich16
RITS	An Roinn Iompair, Turasóireachta agus Spóirt
TC	Toghcheantar
AE	An tAontas Eorpach
MCBÁC	Mórchearntar Bhaile Átha Cliath
HGV	Feithicil Earraí Troma
FSS	Feidhmeannacht na Seirbhíse Sláinte
ÚRLO	Údarás Réigiúnach an Lár-Oirthir Ich16
ÚBN	An tÚdarás um Bóithre Náisiúnta
ÚNI	An tÚdarás Náisiúnta Iompair
MLB	Mórlána Bus
SNRT	An Suirbhé Náisiúnta Ráithiúil ar Theaghlaigh
TPR	Treoirlínte um Pleanáil Réigiúnach
SRSE	Straitéis Réigiúnach Spásúlachta agus Eacnamaíochta
FFAP	Faisnéis Fíor-Ama do Phaisinéirí
MST	Measúnacht Straitéiseach Timpeallachta
CSIITT	Creatlach Straitéiseach um Infheistíocht in Iompar Thaobh na Talún
BIÉ	Bonneagar Iompair Éireann
UCD	Ollscoil na hÉireann, Baile Átha Cliath

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