



በአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር  
የትራንስፖርት ቢሮ  
ADDIS ABABA CITY ADMINISTRATION  
TRANSPORT BUREAU



# የአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ስትራቴጂ

2013- 2022

የመጀመሪያ ዕትም 2013 ዓ.ም



በአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር  
የትራንስፖርት ቢሮ

ADDIS ABABA CITY ADMINISTRATION  
TRANSPORT BUREAU



WORLD  
RESOURCES  
INSTITUTE



**Bloomberg  
Philanthropies**

**INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY**

የአዲስ አበባ ከተማ  
ትራንስፖርት ስትራቴጂ

**2013 -2022**



# ማውጫ

መልዕክት ..... ፫

አጭር መግለጫ ..... ፮

መግቢያ ..... 1

## የከተማዋ ነባራዊ የትራንስፖርት ሁኔታ ..... 3

በከተማዋ የመሬት አጠቃቀም እና በትራንስፖርት ፕላንን መካከል ያለው ቅንጅት ..... 3

የመንገድ አውታር ሸፋን ..... 3

የግል መኪና ባለቤትነት መጨመር ..... 5

የትራፊክ አስተዳደር ..... 7

የህዝብ ትራንስፖርት ..... 8

የአግር ጉዞ እና ብስክሌት ..... 11

የመኪና ማቆሚያ ..... 12

የጭነት ትራንስፖርት ..... 13

የትራፊክ ደህንነት ..... 13

የትራንስፖርት የበካይ ጋዝ ልቀት ..... 15

## ስትራቴጂውን በማዘጋጀት ሂደት የባለድርሻ አካላት ተሳትፎ ..... 16

## የአዲስ አበባ ከተማ የትራንስፖርት ራዕይ እና ተልዕኮ ..... 18

## ስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎች ..... 20

## ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 1: የትራንስፖርት ፕላንን ልማት እና የመሬት አጠቃቀም ቅንጅት ..... 23

### ታሳቢ እርምጃዎች

1. የትራንስፖርት ዕቅድን ከከተማዋ መዋቅራዊ ዕቅድ ጋር ማቀናጀት ..... 25
2. ትራንዚት ተኮር ልማት በከተማ-አቀፍ ልማት ዕቅድ ውስጥ ማዕከላዊ ስፍራ እንዲኖረው ማድረግ.. 26
3. ተዋረዳዊ የመንገድ አውታር ዲዛይንን ተግባራዊ ማድረግ ..... 27
4. የሜትሮፖሊታን ከተማ ስልትን ለከተማ ትራንስፖርት ፕላንን ማዋል ..... 29
5. የአየር እና የድምፅ ብክለትን ለመቀነስ የመሬት አጠቃቀም ስልቶችን መተግበር ..... 30

## ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 2: የመንገድ መሰረተ-ልማት ማስፋፋት ..... 32

### ታሳቢ እርምጃዎች

1. የመንገድ አውታር ትስስር ..... 33
2. የአግረኛ መንገድ መሰረተ-ልማት ..... 34
3. የትራንዚት አውታረ-መረብ ትስስር ..... 35
4. የአውቶብስ ዴፖ እና ተርሚናል ..... 36
5. የብስክሌት አውታረ-መረብ ትስስር ..... 37
6. መጋጠሚያዎች ..... 37
7. የከተማ ጭነት ማጓጓዣ መሰረተ-ልማት ..... 38
8. መኪና ማቆሚያ ..... 39
9. ድልድዮች ..... 40
10. የመንገድ መሰረተ ልማት ሀብት አስተዳደር ..... 41

ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 3: የመንገድ ትራፊክ አስተዳደር እና ደህንነት .....	42
ታሳቢ እርምጃዎች	
1. የትራንስፖርት ስርዓት አስተዳደር .....	43
2. የጉዞ ፍላጎት አስተዳደር.....	44
3. የመንገድ ትራፊክ ደህንነት ማሻሻል.....	45
4. የከተማ ጭነት ትራንስፖርት አስተዳደር.....	47
5. የመንገድ ትራፊክ ተፅእኖ ዳሰሳ መመሪያ እና ህጋዊ ማዕቀፍ .....	48
ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 4: የትራንስፖርት አገልግሎት ማሻሻል .....	49
ታሳቢ እርምጃዎች	
1. የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ኦፕሬሽንና ጥራት ማሻሻል.....	50
2. የህዝብ ትራንስፖርት ስምሪት አስተዳደር ስርዓት.....	51
3. የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ቁጥጥር ማዕቀፍ.....	52
4. የከተማ ጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት ማሻሻል.....	52
5. የአሽከርካሪ ስልጠና እና ፈቃድ እንዲሁም የተሸከርካሪ ፈቃድ እና ተያያዥ አገልግሎት አሰጣጥ.....	53
6. የተሸከርካሪ ጥገና አገልግሎት ሰጪ ተቋማት የአገልግሎት አሰጣጥ ደረጃ ማሻሻል: .....	54
ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 5: ተቋማዊ አቅም ግንባታ .....	55
ታሳቢ እርምጃዎች	
1. ሙያዊ የሰው ሀብት ልማት.....	57
2. ፖሊሲ እና ህጋዊ ማዕቀፍ.....	58
3. የፋይናንስ አቅም ማጎልበት .....	60
4. የክትትል እና ግምገማ ስርዓት መዘርጋት .....	62
ተጠባቂ ውጤቶች .....	62
የስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎች ማጠቃለያ .....	63
ሰንጠረዥ 5 .....	64

# መልዕክት



ክብርት ወ/ሮ አዳነች አቤቤ የአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር ምክትል ከንቲባ መልዕክት፤ አዲስ አበባ የኢትዮጵያ ዋና ከተማ፣ የኢኮኖሚ እና የፖለቲካ ማዕከል፤ የአፍሪካ ህብረት መቀመጫ እና ከዓለም ሶስተኛዋ የዲፕሎማሲ ከተማ ናት።

አዲስ አበባ ከተማ በ2017 ዓ.ም ተወዳዳሪ እና ለነዋሪዎቿ የመልካም አስተዳደር ተምሳሌት ሆና ማየትን ራዕይ ሰንቃ በትጋት እየሰራች ትገኛለች። ተልዕኮዋም የህብረተሰቡን ተጠቃሚነት ለማረጋገጥ የሃገር ውስጥና የውጭ ግንኙነትን በማጠናከር የከተማዋን ገፅታ

ግንባታ ስራ ማሳደግ፣ ወቅታዊና ታዳሚነት ያለው መረጃን ማድረስ፣ ውጤትን መሰረት ያደረጉ የተቋማት አፈፃፀም ክትትል፣ ግምገማና ግብረ-መልስ በመስጠት፣ አግልግሎት አሰጣጡ ፍትሃዊ፣ ግልፅነትና ተጠያቂነት የሰፈነበት እንዲሆን ማድረግ ነው። ግልፅኝነትና ተጠያቂነት፣ የላቀ አገልግሎት፣ ለለውጥ ዝግጁነት፣ የላቀ የህዝብ ጥቅም እና በእውቀትና በእምነት መምራት ደግሞ የከተማዋ ዕሴቶች ናቸው። በከተማችን ያሉ መልካም አጋጣሚዎች ለሁሉም ሰው እና ተቋማት ማስፋት፣ ወቅቱ የሚጠይቀውን የአኗኗር ሁኔታ ያሟላ ጥራት ያለው ኑሮ እንዲኖር ማድረግ፤ ከተማዋ የሚያጋጥሟትን የክፍለ ዘመኑ መሰናክሎች እና ችግሮች የምትፈታበት አሰራር በመዘርጋት መምራት ዋና የቤት ስራችን ነው። የትራንስፖርት አገልግሎት፣- ዘመናዊ፣ የተሳለጠ፣ ተደራሽና ለተገልጋይ ምቹ የሆነባት አዲስ አበባን የመመስረት ራዕዮችን ለማሳካት የደም ስር ነው። ዘርፉ በከተማዋ ከቦታ ቦታ በመንቀሳቀስ የዕለት ተዕለት ኑሯችንን ለመምራት ማስቻል ብቻ ሳይሆን ለከተማዋ ነዋሪዎች አዳዲስ ዕድሎችን መፍጠርና አጠቃላይ የከተማዋ ሁኔታ ቅርፅ በማስያዝ በኩል ትልቅ ሚና ይጫወታል።

እንደ ከተማ አቅምን ያገናዘበ፣ አስተማማኝ ደህንነቱ የተጠበቀ፣ የህዝቡን ኑሮ ቀለል ማድረግ የሚችል የትራንስፖርት ስርዓት እንዲኖር መስራት ግዴታ ነው። በከተማዋ አብዛኛው ማህበረ-ሰብ ከቦታ ቦታ ለመንቀሳቀስ የሚጠቀመው የትራንስፖርት ምርጫ አሁን ባለው ሁኔታ ችግር እየፈጠረ ሲሆን ያሉትን አማራጮች በመሰረታዊነት የመቀየር ስራ ማከናወን ይጠበቃል። ከዚህ በፊት በሁሉም የከተማችን አካባቢዎች የነበሩ የመሰረት ልማት ንድፎች እና ዕቅዶች ተሽከርካሪን መሰረት ያደረጉ እና ተገቢ አማራጭ የማይቀርቡ ነበሩ፤ አብዛኛዎቹ ጎዳናዎች የተጨናነቁ፣ ለብክለት የተጋለጡ እንዲሁም አደጋ የሚበዛባቸውና የእግር ጉዞና ብስክሌትን ለመጠቀም የማይጋብዙ ናቸው። በከተማዋ ያለው የትራንስፖርት አገልግሎት የተጨናነቀ፣ ምቹ ያልሆኑ እና እንደአመራጭ ቀርበው ቀጥተኛ የሆነ አገልግሎት የማይሰጡ ተጠቃሚውን መሳብ የማይችሉ ናቸው።

እነዚህን ችግሮች ለመቅረፍ ከተማዋ ለእግር ጉዞና ብስክሌት ምቹ፣ ከባቢ ተሰማሚነቱ የተጠበቀ እንዲሁም ብዙኃኑን የሚያገለግሉ የጉዞ አማራጮች እንዲኖሩ መስራት ለነገ የማይባል ጉዳይ ነው። ተመራጭ እና ዘላቂ የትራንስፖርት አማራጮች እንዲኖሩ ማድረግ የከተማዋ ነዋሪ ደህንነት ከመጠበቅም ባለፈ በአጠቃላይ በከተማ ደረጃ የትራንስፖርት አደጋዎችን በመቀነስ ሳቢ እና የተሳለጠ ኢኮኖሚያዊ እንቅስቃሴ ያላት ከተማ እንድትሆን ማድረግ ጭምር ነው።

የአዲስ አበባ ከተማን የትራንስፖርት ፖሊሲ መሰረት በማድረግ የተዘጋጀው ይህ የስትራቴጂ ሰነድ በከተማው ያለውን ነባራዊ የትራንስፖርት ሁኔታ ለመለወጥ እንዴት አልመን መስራት እንዳለብን፣ ምቹና ተመራጭ የሆኑ የትራንስፖርት አማራጮችን በማቅረብ አሁን ያለውን የግል መኪና ጥገኝነት እንዴት መቀነስ እንዳለብን ወዘተ.. ላይ በማተኮር ዘላቂ የሆነ የትራንስፖርት ስርዓት እንዲኖር መስራት እንዳለበት ያሳያል። የዚህ ስትራቴጂ ግብ ግልፅና ሰፊ ዕይታ ያለው ሆኖ ለትራንስፖርት ዘርፉ፣ ለክፍት የህዝብ ቦታዎች እና ለከተማዋ የወደፊት ዕድገት አስፈላጊ እንድንቃ ያለው ቅንጅትን እንደ አንድ መሰረታዊ ጉዳይ የዳሰሰ ሰነድ ነው። ይህንን ስትራቴጂ በአግባቡ መተግበር ከተማዋ የብዙዎች መኖሪያ እንድትሆን ማድረግ ብቻ ሳይሆን ለኑሮ ምቹ፣ የነዋሪዎችን አቅም ያገናዘበ፣ አስተማማኝ፣ ተደራሽ፣ የላቀና ምቹ የትራንስፖርት አማራጭ ማቅረብ የምትችል ከተማ እንድትሆን መስራት ጭምር ነው።

እንደ አዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር ሚናችን ሰፊ ራዕይ እና ስትራቴጂ እንዲኖር ማቀድ ነው። ሆኖም ይህንን ራዕይ እውን ለማድረግ በጋራና በቅንጅት መስራት፣ የሁሉም ባለድርሻ አካላት ተሳትፎ ወሳኝ ነው። ስለሆነም ውጤታማ የሆነ የከተማ ትራንስፖርት በማቅረብ ከተማችንን ለኑሮ፣ ለስራ፣ ለትምህርት እንዲሁም ለቱሪዝም ምቹ እንድትሆን ለማድረግ በምናደርገው ጥረት ሁሉም ባለድርሻ አካላት ተሳታፊ እንደምትሆኑ እተማመናለሁ። በመጨረሻም ይህን የስትራቴጂ ሰነድ ላዘጋጃችሁ አካላት በሙሉ ምስጋናዬ የላቀ ነው!! አመሰግናለሁ

**አዳኝ አቤቤ**

**የአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር ምክትል ከንቲባ**

# መልዕክት



አዲስ አበባ ከተማ ከትራንስፖርት ጋር በተያያዘ እያጋጠሟት ላለው ሁለንተናዊ ተግዳሮቶች በተደራጀ እና የወደፊት እድገትን በሚመራ መልኩ ምላሽ የሚሰጥ ስትራቴጂ ባለመኖሩ ችግሩን ከመሰረቱ ለመፍታት አዳጋች አድርጎታል።

ይህንን የከተማዋን የረዥም ጊዜ ጥያቄ መፍታት የሚያስችል በመዲናዋ ታሪክ የመጀመሪያ የሆነውን ስትራቴጂ ይፋ መደረጉ ወደር የሌለው ደስታ ተሰምቶኛል። ስትራቴጂው የከተማዋን ሁሉአቀፍ የትራንስፖርት እንቅስቃሴን በማሳለጥ ከተማዋ አሁንና ወደፊት የሚኖራትን የከተማ ትራንስፖርት ፍላጎት ማረጋገጥ የሚያስችል ነው። በመሆኑም በከተማዋ አሁን ላይ ለተከሰቱ ፍላጎትና ተግዳሮቶች ምላሽ ለመስጠት መልካም አጋጣሚ

ይሆናል። በከተማዋ ያሉ መንገዶች ጥራትና የትራንስፖርት ትስስር መሳሰሉ ለከተማዋ እድገት ወሳኝ ከመሆኑ ባሻገር በዓለም አቀፍ ደረጃ ካሉ ቀዳሚ የንግድ፣ ቱሪዝም፣ እና ፖለቲካ ማዕከላት አንዷ ለማድረግ የማይተካ ሚና አለው።

ከተማዋ ስትቆረቆር የነበረውን የመንገዶች ዲዛይን መኪናን ብቻ ታሳቢ ያደረገ በመሆኑ ሌሎች አማራጮች አይስተዋሉም ነበር። ይህ ዓይነቱ መኪና ላይ የተመሰረተ እንቅስቃሴ በከተማችን ደካማ ለሆነ የማህበረሰብ ጤና መበርከት አስተዋፅዖ አድርጓል። የመንገዶች መበላሸት፣ መዘጋጋት እና አደገኛ መሆን ለእግርና ለብስክሌት ጉዞ እንዳይጋበዙ አድርጓቸዋል። የብዙሃንና ሞተር-ኦቲቶ ትራንስፖርት አገልግሎቶች የተጨናነቁ፣ የማያስተማምኑና ቀና አይደሉም። ይህም በከተማዋ መኪና ለመጠቀም ሳቢ ካለመሆኑ በተጨማሪ የከተማ ጭነት አገልግሎትም የሚፈለገውን ትኩረት ሳያገኝ ቆይቷል።

ይህን ስትራቴጂ የተሟላና ሁሉን አቀፍ ሰነድ እንዲሆን በዝግጅት ሂደቱ ባለድርሻ አካላት፣ ምሁራን፣ መንግስታዊና መንግስታዊ ያልሆኑ ድርጅቶች ከፍተኛ ኃላፊዎችና ኤክስፐርቶች አሳትፈናል። በተሳተፏቸውም የከተማዋን የትራንስፖርት አሰራር ለመለወጥ እንዴት መሰራት እንዳለበት ከአዳዲስ አስተሳሰቦች ጋር በማዋሃድ ትኩረት ሰጥተዋ ሙያዊ ክህሎታቸውን አበርክተውበታል።

ስለሆነም ስትራቴጂው በሚፈለገው ደረጃ ስራ ላይ ሲውልም የከተማዋን የትራንስፖርት ዕቅድና ልማት ከመሬት አጠቃቀም ጋር ያቀናጀ፣ የመንገድ መሰረተ-ልማት ዕድገት ላይ ያተኮረ፣ የትራፊክ አስተዳደርና መንገድ ደህንነት እንዲሁም የተሻሻለ የትራንስፖርት አገልግሎት እና ተቋማዊ የአቅም ግንባታና ስትራቴጂያዊ መርህ ያደረገ ስርዓት ይፈጥራል።

ስትራቴጂው የረዥም ጊዜ ስትራቴጂ ቢሆንም የመዲናዋን የትራንስፖርት ተግዳሮች በመፍታት ጤናማና ሁሉን አቀፍ ትራንስፖርት ለነዋሪዎቿ ተደራሽ ለማድረግ በፍጥነት ስራ ላይ ማዋል ለነገ የሚባል አይደለም። ይህንን ለማድረግ ከተማዋ ከአጎራባች ክልሎች፣ ባለድርሻ አካላት፣ የትምህርት ተቋማት እና ሰፊ ሀገር አቀፍና ዓለም አቀፍ ተቋማት እንዲሁም የከተማዋ ነዋሪዎችና ፖሊሲ አውጪዎች ጋር በትብብር መሰራት ያስፈልገናል። በመጨረሻም የከተማችን የረዥም ጊዜ የትራንስፖርት ስትራቴጂ በሚገባ መተግበር እገዛ የሚያደርጉ የሚሰነዘሩ አስተያየቶችንና ምላሾችን ለመቀበል ዝግጁ መሆኔን ከታላቅ አክብሮት ጋር ነው፤ አመሰግናለሁ።

**ስጦታው አካለ (ኢንጂ.)**  
**በአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር የትራንስፖርት ቢሮ ኃላፊ**

# አጭር መግለጫ

ይህ ስትራቴጂ የአዲስ አበባ ከተማን ሁሉን አቀፍ የትራንስፖርት እንቅስቃሴ ለመምራት እና የትራንስፖርት ልማት ለማሳለጥ የሚያገለግል ፍኖተ-ካርታ ነው።

ይህ ስትራቴጂ የአዲስ አበባ ከተማን ሁሉን አቀፍ የትራንስፖርት እንቅስቃሴ ለመምራት እና የትራንስፖርት ልማት ለማሳለጥ የሚያገለግል ፍኖተ-ካርታ ነው። የስትራቴጂው ዋነኛ ዓላማ በከተማዋ ቀልጣፋ፣ ለሁሉም ተደራሽ፣ ደህንነቱ የተረጋገጠ እና ዘላቂ የትራንስፖርት ስርዓት እንዲኖር ማስቻል ነው። አዲስ አበባ በፍጥነት እያደገች ያለች ከተማ ስትሆን የህዝብ ቁጥር መጨመር የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ላይ ጫና እየፈጠረ ነው። የከተማዋ የኢኮኖሚ እድገት በሞተር የሚንቀሳቀሱ መጓዣዎች እንዲጨምር ሲያደርግ የትራፊክ መጨናነቅ፣ የአየር ብክለት እና የትራፊክ አደጋ እንዲከሰት ምክንያት ሆኗል። ስለዚህም አዲስ አበባ ከተማ ከትራንስፖርት ጋር የተያያዙ ማህበራዊ፣ ኢኮኖሚያዊ እና ከባቢያዊ ተግዳሮቶች እያጋጠሟት በመሆኑ በተደራጀ እና የወደፊት እድገትን በሚመራ ስትራቴጂ ምላሽ ሊያገኙ ይገባል። ስትራቴጂው ትራንስፖርቱን ከከተማዋ የመሬት አጠቃቀም ፕላን ጋር ለማቀናጀት የሚያስችል እና በጉዞ ፍላጎት እና በትራንስፖርት መሰረተ-ልማት አቅርቦት መካከል ያለውን ክፍተት ለማጥበብ የሚረዳ ይሆናል።

የአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ስትራቴጂ፡ በዘርፉ የሚደረገው ኢንቨስትመንት የብዙሀን ትራንስፖርትን እና ሞተር-አልባ ትራንስፖርትን በማበረታት ዘላቂ የትራንስፖርት ስርዓት መፍጠር ላይ ያተኮራል። የተቀናጀ፣ ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ቀልጣፋ እና አቅምን ያገናዘበ የትራንስፖርት ዓይነት ማስፋፋት የስትራቴጂው ዋና ግብ ነው። በተጨማሪ፣ ስትራቴጂው የመንገድ መሰረተ-ልማት እድገትን እና የግል አውቶሞቢሎች የጉዞ ፍላጎት

አጠቃቀምን ለመምራት ታስቦ የተዘጋጀ ነው። ስትራቴጂው በአዲስ አበባ ከተማ የትራንስፖርት ፖሊሲ ሰነድ ላይ የተቀመጡት አስራ አንዱ የፖሊሲ ጉዳዮች ላይ ተመርኩዞ ተሰናድቷል። ፖሊሲው መሰረታዊ መመሪያን ይሰጣል፤ ነገር ግን እያደገ ባለ እና እጅግ በጣም የተወሳሰበ የመሬት አጠቃቀም እና የትራንስፖርት ጉዳዮች ባሉበት ከተማ፣ በየጊዜው የሚነሱ ችግሮችን የሚፈታ ስትራቴጂ አጅግ አስፈላጊ ነው። የትራንስፖርት ፖሊሲ ጉዳዮችን እንደ መነሻ በመጠቀም፣ የአዲስ አበባ ከተማ የትራንስፖርት ስትራቴጂ አምስት የስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎችን አስቀምጧል። እነርሱም የተቀናጀ የመሬት አጠቃቀም እና ትራንስፖርት ፕላንንግ እና ልማት፣ የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ልማት፣ የትራፊክ ደህንነት እና አስተዳደር፣ የትራንስፖርት አገልግሎት ማሻሻል እንዲሁም ተቋማዊ አቅም ግንባታ ናቸው።

ለእያንዳንዱ ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ ታሳቢ እርምጃዎች ቀርበዋል፤ በእነዚህ እርምጃዎች ስር ወደ ተግባር ተተርጉመው የሚከናወኑ ስራዎች ተግባራት በሚል ተቀምጠዋል። በስትራቴጂ ስነዳ ማጠቃለያ ላይ በታሳቢ መፍትሄዎቹ ላይ ያሉት ማህበራዊ፣ ኢኮኖሚያዊ እና ከባቢያዊ ተፅዕኖዎች፣ ከዘላቂ የልማት ግብ ጋር ያላቸው ግንኙነት እንዲሁም ታሳቢ አስፈጻሚ ተቋማት ተዘርዝረዋል። በመሆኑም ይህንን የትራንስፖርት ስትራቴጂ እውን ለማድረግ የሚያስችሉ የተለያዩ የትግበራ ስልቶች ስነዳ ክፍት ስልት እንዲጠቀም ታስቦ ተካትቷል። በዚህም መሰረት ስትራቴጂውን በሚፈለገው አግባብ ወደ መሬት ለማውረድ ሁሉም ስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎች በ5ኛው ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ ማለትም ተቋማዊ አቅም ግንባታ መሰረታቸው እንዲሆን ተደርጎ ተዘጋጅቷል።

# መግቢያ

ስለሆነም፡ የአዲስ አበባ የትራንስፖርት ስትራቴጂ ዘላቂ የትራንስፖርት ስርዓት በመፍጠር ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ተደራሽ፣ የተቀናጀ፣ ቀልጣፋ እና የመክፈል አቅምን ያገናዘበ የህዝብ ትራንስፖርት፣ የሞተር አልባ (የእግረኛ እና የብስክሌት) ትራንስፖርትን ማሻሻል እና ማስፋፋትን ዓላማ አድርጎ የተዘጋጀ ነው።

የማዕከላዊ ስታትስቲክስ ኤጀንሲ ያወጣው መረጃ የአዲስ አበባ ከተማ ህዝብ ቁጥር በ2009 ዓ.ም 3,435,028 እንደሆነ ያሳያል። የህዝብ ቁጥሩ በ2020 ዓ.ም 4,281,394 እንዲሁም በ2030<sup>1</sup>፤ ዓ.ም 5,131,892 እንደሚሆን ይገመታል፤ በዚህ አያያዝ ዋና ከተማዋ ፈጣን የከተማ እና የህዝብ ቁጥር እድገት ስለምታስተናግድ የትራንስፖርት ተግዳሮቶችን ጨምሮ በዛ ያሉ ችግሮች ይጋጥሟታል። በኢትዮጵያ ከተመዘገቡት ተሽከርካሪዎች 60% የሚሆኑት በአዲስ አበባ ከተማ የሚገኙ ሲሆን ወደፊትም የመኪና ባለቤትነት እየጨመረ እንደሚሄድ ይጠበቃል<sup>2</sup>። በፍጥነት እየጨመረ የመጣው የተሽከርካሪዎች ቁጥር ለከተማዋ የጎላ ችግር በማስከተሉ የትራፊክ መጨናነቅ፣ አደጋ እና የከባቢ ብክለት ዋነኛ ተግዳሮቶች ሆነዋል። በመሬት አጠቃቀም እና ትራንስፖርት ዕቅድ መካከል ቅንጅት አለመኖሩ በጉዞ ፍላጎት እና በትራንስፖርት መሰረተ-ልማት አቅርቦት መካከል ያለው ክፍተት ይበልጥ እንዲሰፋ አድርጎታል። በከተማዋ በሁሉም አቅጣጫ አዳዲስ ልማቶች መኖራቸው የመሬት አጠቃቀምም በፍጥነት እንዲለወጥ አድርጎታል፤ የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት እና የጉዞ ተደራሽነት በትኩረት መስተናገድ የሚገባቸው የከተማዋ ቁልፍ ጉዳዮች ሆነዋል።

ስለሆነም፡ የአዲስ አበባ የትራንስፖርት ስትራቴጂ ዘላቂ የትራንስፖርት ስርዓት በመፍጠር ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ተደራሽ፣ የተቀናጀ፣ ቀልጣፋ እና የመክፈል

አቅምን ያገናዘበ የህዝብ ትራንስፖርት፣ የእግረኛ እና የብስክሌት ትራንስፖርትን ማሻሻል እና ማስፋፋትን ዓላማ አድርጎ የተዘጋጀ ነው። በተጨማሪም ስትራቴጂው የመንገድ መሰረተ-ልማት እድገትን እና የግል አውቶሞቢሎች የጉዞ ፍላጎት አጠቃቀምን ለመምራት ታስቦ የተዘጋጀ ነው። የመሬት አጠቃቀምን ከትራንስፖርት ልማት ጋር በማቀናጀት ስትራቴጂው ሁሉም የመኖሪያ አካባቢዎች ተደራሽ እንዲሆኑ ለማድረግ ያግዛል።

በ2003 ዓ.ም ነሀሴ የአዲስ አበባ ከተማ የ10 ዓመት የትራንስፖርት ፖሊሲ ሰነድ አዘጋጅቷል፤ ራዕዩም ለከተማዋ ኢኮኖሚያዊ እድገት አስተዋፅኦ የሚያደርግ ተደራሽ እና ፍትህዊ የትራንስፖርት አገልግሎት ማቅረብ ነው<sup>3</sup>። ከዛ በፊት፣ የከተማዋ የትራንስፖርት ሴክተር ይመራ የነበረው የተወሰኑ ችግሮችን ለመቅረፍ ሲባል በፌዴራል መንግስት እና በከተማ አስተዳደሩ በወጡ አዎጆች፣ ደንቦች እና ህግጋቶች ነበር። በተለያዩ ባለድርሻ አካላት እና በትራንስፖርት ተቋማት በተከናወኑ ወጥ ያልሆኑ እንቅስቃሴዎች ሳቢያ የአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ዘርፍ የተቀናጀ እና ውጤታማ ስትራቴጂ መቅረብ ሂደት ተገዳሮቶች አጋጥመውታል። በትራንስፖርት ፍላጎት እና አቅርቦት መካከል ያለው ክፍተት እንዲሰፋ ምክንያት የሆኑትን ፈጣን የከተማ እድገት(መስፋፋትና መለጠጥ) እና የህዝብ ቁጥርን ከግምት በማስገባት፣ የ2003 ዓ.ም የትራንስፖርት ፖሊሲ ሰነድ ከተማዋ ምላሽ

1 ዕክላዊ ስታትስቲክስ ኤጀንሲ, “የኢትዮጵያ ህዝብ ቁጥር ትንበያ 2000-2030 ዓ.ም”፣ ኦዲስ አበባ፣ ሐምሌ 2006 ዓ.ም  
2 ኦዲስ አበባ ትራንስፖርት ባለስልጣን  
3 የኢ.ፌ.ዴ.ሪ ትራንስፖርት ሚኒስቴር፣ የአዲስ አበባ ትራንስፖርት ፖሊሲ፣ ነሐሴ 2003 ዓ.ም፣ ኦዲስ አበባ

ልትሰጥባቸው የሚገቡ ስለ የፖሊሲ ጉዳዮችን ለይቶ አውጥቷል። የትራንስፖርት ፖሊሲው የእያንዳንዱን የፖሊሲ ትኩረት መስክ ዓላማ እና የፖሊሲው ዓላማ ማስፈጸሚያ የስራ አቅጣጫዎች በግልፅ አስቀምጧል። አስራ አንዱ የፖሊሲ ጉዳዮች በከተማዋ ላሉ ቁልፍ ባለድርሻ አካላት እና ትራንስፖርት ኤጀንሲዎች የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት፣ የህዝብ ትራንስፖርት አግለግሎት እና ትራፊክ ደህንነትን የሚመሩበትን እና የሚቆጣጠሩበትን መሰረታዊ መመሪያዎች ያቀርባሉ። ውጤታማ የትራንስፖርት ልማት፣ አመራር እና አገልግሎትን ለማሻሻል፣ ለማቀናጀት፣ ለማዘጋጀት እና ለማጣጣም ሲባል ፖሊሲው የተወሰነ ሀላፊነት እና የህግ ማዕቀፍ ያላቸው ተቋማት እንዲፈጠሩ መንገድ አመቻችቷል።

ይሁን እንጂ እያደገ ባለ እና የተወሳሰበ የመሬት አጠቃቀም እና እየጨመረ የመጣ የትራንስፖርት ፍላጎት ላሉባት ከተማ ፖሊሲው መሰረታዊ መርሆዎችን አስቀምጧል። በመሆኑም በከተማዋ የሚስተዋሉ የትራንስፖርት ችግሮችን የሚቀርፍ ስትራቴጂ ማዘጋጀት አስፈላጊ ነው። የትራንስፖርት ፖሊሲውን የትኩረት አቅጣጫ እንደ መሰረት በመጠቀም (ምስል 1)፣ የአዲስ አበባ ትራንስፖርት ስትራቴጂ ቁልፍ የስትራቴጂ አቅጣጫዎችን በመንደፍ ተዘጋጅቷል። ከአስራ አንዱ የፖሊሲ ጉዳዮች ተጨምሮ የተነደፉ አምስት ስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎች ስንጠረዥ 4 ላይ ቀርቦዋል።



ምስል 1: በ2003ቱ የትራንስፖርት ፖሊሲ ሰነድ ላይ የቀረቡት 11 የትራንስፖርት ፖሊሲው ጉዳዮች

# የከተማ ነባራዊ የትራንስፖርት ሁኔታ

ታሳቢ መፍትሄዎችን እና ተግባራትን ያካተቱት ስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎች በዝርዝር ከማስቀመጣችን በፊት በአዲስ አበባ ከተማ ያለውን ነባራዊ የትራንስፖርት ሁኔታ እና የትራንስፖርት ዘርፉ ተግዳሮቶች በዚህ ክፍል እንደሚከተለው ተዳሰዋል።

## በከተማ የመሬት አጠቃቀም እና በትራንስፖርት ፕላንን መካከል ያለው ቅንጅት

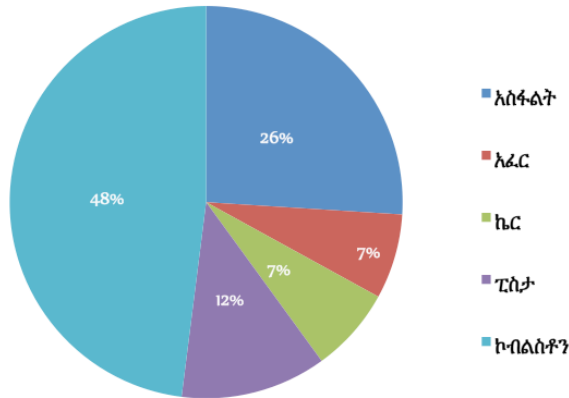
የአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ትልቁ ችግር በከተማ የመሬት አጠቃቀም እና የትራንስፖርት ፕላንን መካከል ቅንጅት አለመኖር ነው። በዚህም ሳቢያ አላስፈላጊ ጉዞዎች፣ የትራፊክ መጨናነቅ፣ የመንገድ ትራፊክ ደህንነት አስተማማኝ አለመሆን፣ ከፍተኛ የነዳጅ ፍጆታ፣ የከባቢ አየር ብክለት እና የሰራተኞች ምርታማነት መቀነስ ከጊዜ ወደ ጊዜ እየተባባሰ ይገኛል። እንቅስቃሴ ከሚበዛባቸው ማዕከላት፣ የገበያ እና የስራ ቦታዎች ከመኖርያ ቦታዎች ጋር የተራራቁ እንዲሁም በህዝብ ትራንስፖርት እና በጎለበተ የመንገድ መሰረተ-ልማት በሚፈለገው ደረጃ የተሳሰሩ አይደሉም። ይህም ዋና ዋና የከተማ የመንገድ ኮሪዶሮች በግል እና ንግድ ተሽከርካሪዎች የተጨናነቁ እንዲሆኑ ምክንያት ሆኗል።

## የመንገድ አውታር ሽፋን

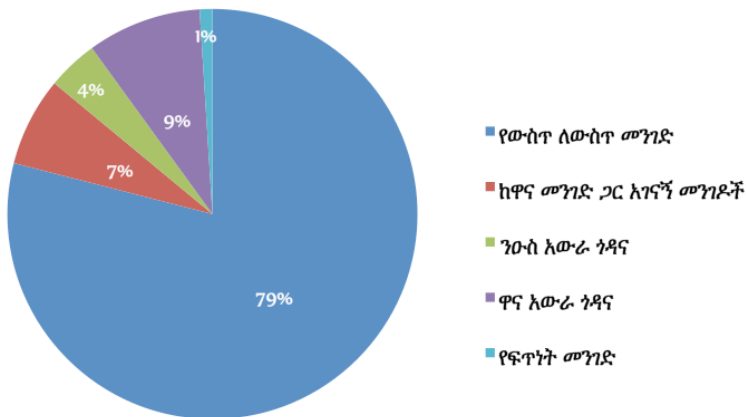
በአዲስ አበባ ከተማ ያለው የመንገድ አውታር ሽፋን ውስን በመሆኑ ምክንያት በትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ፍላጎት እና አቅርቦት አለመመጣጠን እንዲኖር አድርጓል። በቂ የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት አለመኖሩ (በሚፈለገው ደረጃ የተሳሰሩ መንገዶች፣ የመኪና ማቆሚያ ስፍራዎች፣ የመጫኛ እና ማውረጃ ቦታዎች፣ የእግር መንገዶች፣ የብስክሌት ማሸከርከሪያ መንገዶች፣ ወ.ዘ.ተ) እና የትራፊክ አስተዳደርና ደካማ መሆኑ በዋና ዋና የንግድ ቦታዎች ላይ የትራፊክ መጨናነቅ እንዲከሰት ምክንያት ሆኗል፤ ይህም በመንገድ አውታሮች ላይ ከፍተኛ ተፅዕኖ አሳድሯል። በመንገድ ትስስር ዙርያ ከሚሰተዋሉ ተግዳሮቶች መካከል መንገዶች የሚገነቡት የመንገደኞች ቁጥር እና የተሽከርካሪዎችን ብዛት ትንበያን እንዲሁም የመሬት አጠቃቀምን ከግምት ሳይስጡ ነው። ብዙዎቹ መንገዶች መሰረታዊውን የመንገድ ወሰን ስፋት ደረጃን ያሟሉ አይደሉም። በመንገድ አውታር ውስጥ ያሉ ትስስሮች ተዋረዳዊ የመንገድ ትስስር (Hierarchical Road Connectivity) መርህን የተከተሉ አይደሉም። የመንገዶች የላይኛው ገፅ ጥሩ አለመሆን እና የተደራጀ የጥገና አሰራር አለመኖር ከዋና ዋና ችግሮች መካከል የሚጠቀሱት ናቸው።

ከ1983 ዓ.ም በፊት በከተማ የነበረው የመንገድ አጠቃላይ ርዝመት 1,503 ኪ.ሜ ሲሆን የአስፋልት መንገድ ሽፋን ከ 20% በታች ነበር። በ1998 ዓ.ም የአዲስ አበባ ከተማ መንገዶች ባለስልጣን መቋቋም እና መጠነ ሰፊ የመንገድ ግንባታ መካሄድን ተከትሎ በከተማ ያለው አጠቃላይ የመንገድ ሽፋን በአጥፍ አድጎ (ወደ 3731 ኪ.ሜ በ 1992 እና 2005 ዓ.ም መካከል) እንዲሁም በከተማ ያለው የመንገድ ርዝመት ከሚሸፍነው የከተማ መሬት አንጻር ያለው ጥግግቶሽ (Road Density) 12.9% ደርሷል። በከተማው ያለው አጠቃላይ የቦታ ስፋት 54,000 ሄክታር ሆኖ፣ ጥቅል የመንገድ ርዝመት ከመሬት ሽፋን አንጻር ያለው መጠን (gross road density) ከ 10% ያነሰ ሲሆን የመንገድ ሽፋኑ ያገኘው ቦታ 5199 ሄክታር ብቻ እንደሆነ ያመለክታል። በምስል 2 እንደተመለከተው 79% የሚሆነው መንገድ የውስጥ ለውስጥ (local streets) መንገድ ነው። 26% የሚሆነው የመንገዱ ክፍል አስፋልት ሲሆን፣ 48% ከብልሱቶን እንዲሁም ቀሪው 26% ፒስታ፣ ኬር ወይንም የአፈር መንገድ ነው። ይህ የመንገድ መሰረተ-ልማቱ ምቹ የተሽከርካሪ እንቅስቃሴ እንዲኖር ለማስቻል በቂ አለመሆኑን ያሳያል።

**የአዲስ አበባ የመንገድ አይነቶች በ%**



**የአዲስ አበባ ከተማ የመንገድ ትስስር ሽፋን ምድብ በ%**



ምስል 2፡ የመንገድ ዓይነት እና ምድብ በ% (ምንጭ፡ የአዲስ አበባ መንገዶች ባለስልጣን)

ሰንጠረዥ 1፡ የመንገድ ትስስር ሽፋን እና የመንገድ ገፅታ ዓይነት

የመንገድ ገፅታ ዓይነት	ርዝመት (ሜ)	ስፋት (ካሬ ሜ)	ተመጣጣኝ ርዝመት (ሜ)
አስፋልት	954,323.93	17,776,534.47	2,539,504.92
ኩብል	1,786,294.56	14,606,836.31	2,086,690.90
ፕስታ/ጠጠር	421,568.68	4,278,444.74	611,206.39
በኬር (Cooperative for Assistance and Relief Everywhere) የተሰራ	273,452.90	1,550,887.33	221,555.33
አፈር	262,558.69	2,269,798.55	324,256.94
አጠቃላይ ድምር	3,698,198.76	40,482,501.39	5,783,214.48
አጠቃላይ ድምር (ኪ.ሜ)	3,698.20	40.48	5,783.21

ምንጭ፡ የአዲስ አበባ ከተማ መንገዶች ባለስልጣን

## የግል መኪና ባለቤትነት መጨመር

በፍጥነት እያደገ የመጣው የተሽከርካሪዎች ቁጥር እና የግል መኪና ባለቤትነት ከተማዋ እየገጠሟት ካሉት ተግዳሮቶች መካከል አንዱ ነው። በአዲስ አበባ ከተማ አብዛኛው የትራንስፖርት አማራጭ የህዝብ ትራንስፖርት እና የእግር ጉዞ ሲሆን ከትራንስፖርት አማራጮች 15% የሚሆነውን የሚሸፍኑት የግል ተሽከርካሪዎች ናቸው። ይህም የሚያሳየው ካለው የመሰረተ-ልማት እድገት አቅርቦት አንጻር የግል ተሽከርካሪ ቁጥር ያለገደብ እየጨመረ መሆኑ ነው። 60% ለሚሆነው የመንገድ ትራፊክ መጨናነቅ እና ብክለት የግል ተሽከርካሪዎች አስተዋፅኦ አላቸው። እስከ 2011 ዓ.ም መንፈቀ-ዓመት ድረስ በአዲስ አበባ ከተማ በአጠቃላይ የተመዘገቡት ተሽከርካሪዎች ቁጥር 553938 ሲሆን በኢትዮጵያ ካለው አጠቃላይ ተሽከርካሪዎች ቁጥር አንጻር 59% የሚሆነውን ይሸፍናል። በአጠቃላይ፣ የግል መኪናች 33% የሚሆነውን፣ የጭነት ማመላለሻ ተሽከርካሪዎች 32% እንዲሁም የህዝብ ትራንስፖርት 8%<sup>4</sup> ብቻ ይሸፍናሉ። በተጨማሪም 113598 የሚሆኑ ተሽከርካሪዎች በአንድ ቀን ውስጥ ወደ አዲስ አበባ ከተማ ይገባሉ እንዲሁም ይወጣሉ፤ ወደ ከተማዋ የሚገባው ተሽከርካሪ አቅጣጫዊ የትራፊክ ፍሰቱ (Directional Split) 49% ሲሆን ከከተማዋ የሚወጣው ደግሞ 51%<sup>5</sup>።

<sup>4</sup> አዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ባለስልጣን

<sup>5</sup> የጭነት ትራንስፖርት ጥናት ሪፖርት



አጠቃላይ የህዝብ ቁጥር

3,516,415

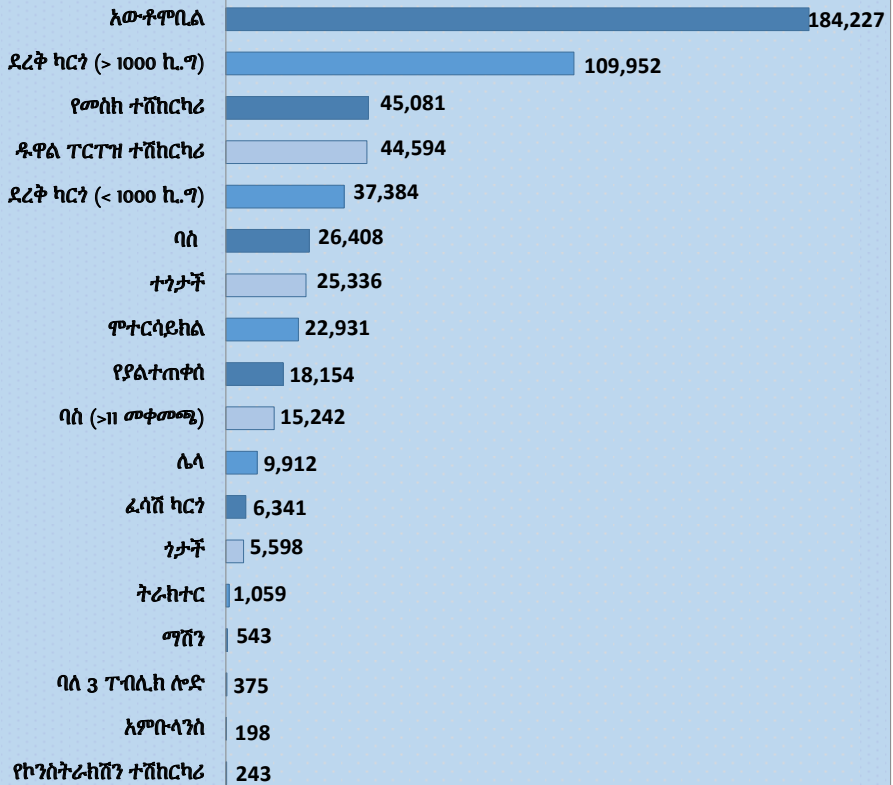
(ምንጭ፣ ኢ.ኖ.ተ.ኤ.)



አጠቃላይ የተመዘገቡ ተሽከርካሪዎች ቁጥር

553,938

(ምንጭ፣ ኢ.ኖ.ተ.ኤ.)



ምስል 3፡ እስከ 2011 ዓ.ም መንፈቀ-ዓመት በአዲስ አበባ ከተማ የተመዘገቡ ተሽከርካሪዎች (ምንጭ፡ የ2011 ዓ.ም የመንገድ ደህንነት ዓመታዊ ሪፖርት)

## የትራፊክ አስተዳደር

በመጋጠሚያ መንገዶች የትራፊክ እንቅስቃሴን ለመቆጣጠር አደባባዮች፣ የትራፊክ ምልክቶች እና የትራፊክ መብራቶች ስራ ላይ የሞሉ ቢሆንም፤ እንደትራፊኩ ፍሰት ሁኔታ ተለዋዋጭ ያልሆኑና ያልተቀናጁ ናቸው። ስለሆነም የትራፊክ ፍሰት እና ደህንነትን ለማሳለጥ የሚረዳ የዘመነ የትራፊክ አስተዳደር እንዲኖር ማድረግ አስፈላጊ ሆኗል። በ2007 ዓ.ም የአዲስ አበባ ከተማ የመንገድ ትራፊክ ማኔጅመንት ኤጀንሲ አዋጅ ቁጥር 35/2004፣ ህዳር 14, 2007 ተቋቋሟል፤ ተልዕኮውም የትራፊክ ፍሰት እና ደህንነትን ማሻሻል ነው። ኤጀንሲው ከተቋቋመ ወዲህ ብዙ ተግባራትን አከናውኗል ከእነዚህ መካከል የመጋጠሚያ መንገዶች ዲዛይን እና የትራፊክ መቆጣጠሪያ መሳሪያዎች፣ የመንገድ አመልካቾች ምልክቶች እና የመንገድ ላይ ቅቦችን እንዲኖሩ ማድረግ ያካትታል። ከዚህ በተጨማሪም፣ ኤጀንሲው በተለያዩ አካላት የመንገድ ደህንነትን ለማሻሻል የሚያከናውኑት የተለያዩ ተግባራትን በበላይነት ያስተባብራል ይመራል። ኤጀንሲውን ለማገዝም የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ እና የትግብራ ዕቅድ ተዘጋጅቷል። ዕቅዱ ከሚያተኩርባቸው ተግባራት መካከል የመንገድ ዲዛይን እና መጋጠሚያዎችን ማሻሻል፣ የእግረኛ መሰረተ-ልማቱን ማሻሻልና ማስፋፋት፣ ፍጥነት መቀነሻ ዘዴዎችን መተግበር እና በሚድያ የታገዙ የትራፊክ ደህንነት የግንዛቤ ማስጨበጫ ስራዎች እና ህጎችን ማስፈፀም ይገኙበታል። ይህን እንጂ፣ የከተማዋን የትራፊክ እንቅስቃሴ እና ደህንነት በተደራጀ መልኩ ለማሻሻል ጠንካራ ስትራቴጂያዊ አካሄድ ያስፈልጋል። ከመንገድ ፈርኒቸር ጋር የተያያዙ ችግሮች፣ የዜብራ ማቋረጫ መንገዶች ወጥ አለመሆን፣ በቂ የትራፊክ ምልክቶች እና የመንገድ ቅብ አለመኖር፣ በተመሳሳይ መንገድ ላይ በዛ ያሉ ማዞሪያዎች(U-turns) መኖራቸው ለትራፊክ አስተዳደር ተግዳሮቶች ሆነዋል። በከተማዋ ካሉት መጋጠሚያ መንገዶች 73% (intersections) የሚሆኑት የመንገድ ትራፊክ ምልክት የላቸውም።

ከትራፊክ አስተዳደር ጋር የተያያዙ ችግሮች የሚያካትቱት፣ በጥሩ ሁኔታ ዲዛይን የተደረጉ መንገዶች፣ አሁን ያለውን የትራፊክ መጠን ማስተናገድ የሚችሉ መጋጠሚያ መንገዶች እና ዘመናዊ የመንገድ ትራፊክ አስተዳደር ማዕከላት አለመኖር ወዘተ. ያካትታሉ ናቸው። በተጨማሪም ለመቆጣጠር የሚያዳግቱ የመንገድ ዳር ነጋዴዎች የእግረኛ መንገድ እና ለተሽከርካሪ እንቅስቃሴ የሚውሉ መመላለሻ መንገዶችን ስለሚይዙ እንዲሁም የትራፊክ መብራት ያላቸው በየደረጃው ያሉ የእግረኛ መሻገሪያዎች (at-grade pedestrian crossing) አለመኖራቸው የትራፊክ መጨናነቅ እንዲበራከት ምክንያት ሆነዋል።



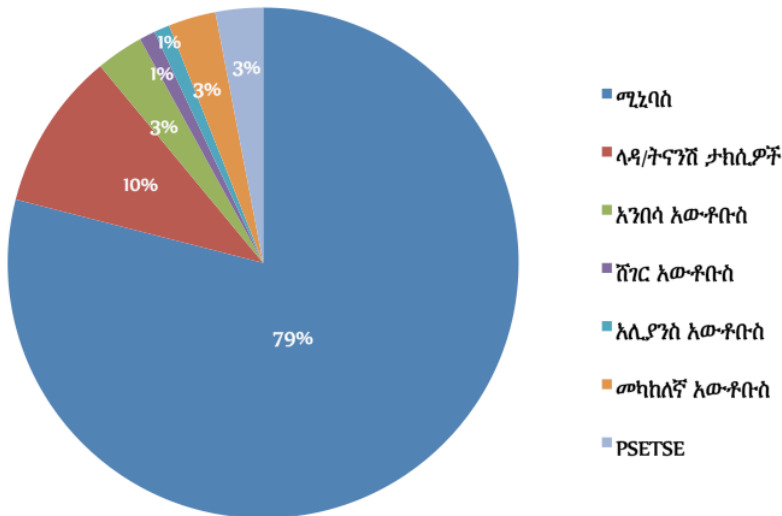


## የህዝብ ትራንስፖርት

የህዝብ ትራንስፖርት ከሚጠቀመው የህብረተሰብ ክፍል ውስጥ 31% የሚሆነው ሚኒባስ ታክሲ፣ ሚዲባስ ታክሲ፣ ሸገር ባስ፣ አንበሳ ባስ እና የቀላል ባቡር ትራንስፖርት አማራጮችን የሚጠቀም ነው (ምስል 6)። ከሌሎች የአፍሪካ ከተሞች አንጻር፣ አዲስ አበባ ከተማ የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮች ያሏት ቢሆንም በፍላጎት እና አቅርቦት መካከል ከፍተኛ አለ። በስራ መግቢያ እና መውጫ ሰዓት የትራንስፖርት አገልግሎት ፈልጎ የሚሰለፈው ሰው ቁጥር የዚህ ማሳያ ነው።

በአዲስ አበባ ያለው አጠቃላይ የህዝብ ትራንስፖርት ስርዓት እየጨመረ ያለውን የጉዞ ፍላጎት ሊያሟላ አልቻለም (ምስል 4 እና ሰንጠረዥ 2 ይመልከቱ)። የህዝብ ትራንስፖርት ዋጋ በየጊዜው እየጨመረ መጥቷል። ኑሮ ውድነት ምክንያት ጫና እንዳለሆኖ ብዙሃኑ የከተማዋ ነዋሪ በተለይ አነስተኛ ገቢ ያላቸው ከገቢያቸው አንጻር ከፍ ያለውን ለህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ማዋል የሚገደዱበት ሁኔታ ተፈጥሯል። የግል ገቢ ባለበት እንዳለ/ባልጨመረበት ሁኔታ የአንድ ግለሰብ የትራንስፖርት ወጪ እየጨመረ ነው። የከተማዋ የህዝብ ትራንስፖርት ውጤታማ ባለመሆኑ ምክንያት የጉዞ መዘግየት፣ ምርታማነት መቀነስ እና ግለሰቡ ከኪሱ የሚያወጣውን ወጪ እንዲጨምር ያደርጋሉ።





ምዕል 4፡ የህዝብ ትራንስፖርት አማራጮች እርስበርስ ያላቸው ድርሻ በ%

ንጠረዥ 2 . ወቅታዊ የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ኦቅራቢዎች በአዲስ አበባ

የተሸከርካሪው ዓይነት/ ምድብ	2007	2008	2009	2010
አንበሳ አውቶቡስ (ስራ ላይ ያለ)	723	696	475	419
ሸገር አውቶቡስ (ስራ ላይ ያለ)	-	146	146	146
የህዝብ አገልግሎት ሰራተኞች ትራንስፖርት አገልግሎት ኢንተርፕራይዝ (ፕብሊክ ስርቪስ አውቶቡስ)	410	410	410	410
ሀይገር ሚዲ አውቶቡስ	466	420	393	393
ሚኒ ባስ	-	-	-	11,576
ቢጫ ታክሲዎች	453	453	1,473	1,473
ባጃጅ				

ምንጭ፡ የተቀናጀ የትራንስፖርት የከፍተኛ አሰባሰብ ስርዓት ሪፖርት፣ የትራንስፖርት ፕሮግራሞች ማስተባበሪያ ጽ/ቤት፣ አዲስ አበባ፣ 2010 ዓ.ም እና ተዛማጅ ባለድርሻ ተቋማት

መስከረም 2008 ዓ.ም፡ ቀላል የባቡር ትራንስፖርት ያለውን የትራንስፖርት ስርዓት ለማጠናከር እና ዘላቂ የትራንስፖርት አማራጭ ለመስጠት ሲባል በአዲስ አበባ ከተማ ተዘርግቶ ስራ ጀምሯል። ቀላል የባቡር ትራንስፖርት በሰዓት 80,000 መንገደኞችን የማጓጓዝ አቅም አለው። ቀላል የባቡር ትራንስፖርት አገልግሎት በጥር ወር 2008 ዓ.ም በአማካይ 113,500 መንገደኞችን በየቀኑ አጓጉዟል፤ በአንድ ቀን የተመዘገበው ከፍተኛ የመንገደኞች ቁጥር 153,000 ነው። ቀላል የባቡር ትራንስፖርት ለመንገደኞች ፈጣን፣ አስተማማኝ እና በተመጣጣኝ ዋጋ አገልግሎት በማቅረብ በአዲስ አበባ ከተማ የህዝብ ትራንስፖርት ላይ ጉልህ ለውጥ አምጥቷል። የሀይል መቆራረጥ/አጥረት፣ ለትራንስፖርት አገልግሎት የሚሰማራው ቀላል ባቡር ቁጥር አነስተኛ መሆን፣ የተበላሹትን ተላላ ጠግኖ ወደ ስራ አለመግባት፣ ደህንነታቸው ያልተጠበቀ የመንገድ መገናኛዎች፣ የተሸከርካሪ ማዘሪያዎች እና የአገረኛ ማቋረጫዎች በመኖራቸው እና ተፅዕኖ በማሰደራቸው ምክንያት የእንቅስቃሴ መቀነስ ቀላል የባቡር ትራንስፖርቱ ካጋጠሙት ተግዳሮቶች መካከል ይጠቀሳሉ።



ምስል 5፡ የአዲስ አበባ ከተማ ቀላል ባቡር ትራንስፖርት

ከህዝብ ትራንስፖርት መሰረተ-ልማት መካከል የአውቶቡስ ዴፖ፣ የአውቶቡስ መጫኛ እና ማውረጃ እንዲሁም የታክሲ መጫኛ እና ማውረጃ ስፍራዎች ይገኙበታል። የአንበሳ እና የሸገር አውቶቡሶች የሚስተናገዱባቸው አራት ዴፖዎች ያሉ ሲሆን፤ እነሱም በገርጂ(አምቼ)፣ ለቡ/ጀሞ፣ አቃቂ ቱሉ ዲምቱ እና ሸንሌ ናቸው። በእነዚህ ዴፖዎች ለአውቶቡሶቹ ማደሪያ፣ የጥገና ወርክሾፖች፣ የዕጥበት አገልግሎት እና ነዳጅ ማደያ አገልግሎት የሚሰጥባቸው ናቸው። በከተማዋ ውስጥ እንደተርሚናል የሚያገለግሉ በቁጥር 36 የሚሆኑ የአውቶቡስ እና ታክሲ መነሻ እና መዳረሻዎች አሉ። በከተማዋ መዋቅራዊ ዕቅድ ላይ የተቀመጡት 15 ተርሚናሎች/ጣቢያዎች ሲሆኑ በዕቅዱ መሰረት ስራ ላይ የዋሉት 5 ናቸው (መገናኛ፣ ሳርቤት፣ አየርጤና፣ ዊንጌት እና ቦሌ ተርሚናል)። ቀሪዎቹ የሲኤምሲ፣ የቦሌ፣ የለሚ፣ የኮተቤ፣ የቤላ/ፈረንሳይ፣ የአቅም ግንባታ/ከስድስት ኪሎ በስተሰሜን፣ የፒያሳ፣ የቃሊቲ እና የቆጣሪ ተርሚናሎች ስራ ላይ አልዋሉም። በሌላ መልኩ በከተማዋ መዋቅራዊ ዕቅድ ላይ ያልተካተቱ ነገር ግን ለታክሲ እና አውቶቡስ ተርሚናልነት እያገለገሉ ያሉ እንደነ ሽሮሜዳ፣ አስኮ፣ ኮልፌ፣ ሜክሲኮ፣ አዲሱ ገበያ፣ ለገሀር፣ ሳሪስ፣ ቄራ እና ጦርሀይሎች ተርሚናሎች ይገኛሉ። እንደ ጦርሀይሎች እና አለርት ያሉ የታክሲ ጣቢያዎችም አሉ።

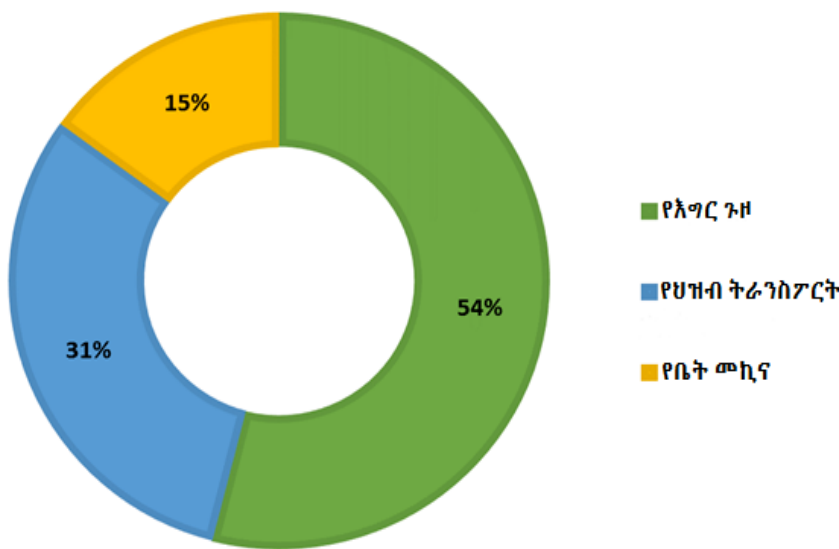
አስራ አንዱ እንደመደበኛ ተርሚናል የመቆጠሩ ቢሆንም አስፈላጊ የሆኑ አገልግሎቶች እንደ መጠለያ፣ የአግረኛ መተላለፊያ መንገዶች፣ ለአውቶቡስ እና ለታክሲ የተለዩ ማቆሚያዎች እና ሰፊ መግቢያ እና መውጫ የመሳሰሉ መሰረተ-ልማቶች ያልተሟላላቸው ናቸው።



imagoimages  
www.imago-images.de/id/010734323

## የእግር ጉዞ እና ብስክሌት (ሞተር አልባ)

ልክ እንደ የህዝብ ትራንስፖርት ሁሉ የብስክሌት ትራንስፖርት እና የእግር ጉዞ በአዲስ አበባ ከተማ ከቦታ ወደ ቦታ ለመጓጓዣ ሰፊ ድርሻ አላቸው። 54% የሚሆነው የአዲስ አበባ ከተማ ነዋሪ የእግር ጉዞን እንደሚጠቀሙ የትራንስፖርት አማራጭ ይጠቀማል። ይህም ከፍተኛውን የትራንስፖርት አማራጭ ድርሻ እንዲይዝ ያደርገዋል። በማዕከላዊ ስታትስቲክስ ኤጀንሲ በተደረገ ዳሰሳ መሰረት አማካኝ የሚደረግ የእግር ጉዞ 1.49 ኪ.ሜ ነው (ማዕከላዊ ስታትስቲክስ ኤጀንሲ, 1998 ዓ.ም)። በ2010/2011 ዓ.ም በወጣው የሞተር-አልባ ትራንስፖርት ስትራቴጂ ላይ እንደግብአት የተወሰዱ ጥናቶች እና ሪፖርቶች ተመሳሳይ መረጃ ያሳያሉ። ይሁን እንጂ ከተማዋ አሁን ያሏት የእግረኛ መንገዶች አብዛኞቹ ደረጃቸውን የጠበቁ እና ለእግረኞች ምቹ የሆኑ አይደሉም። በከተማዋ መዋቅራዊ ዕቅድ ጥቅል ሪፖርት መሰረት፡ ባለፉት 10 ዓመታት (እስከ 2009 ዓ.ም) በከተማው የተገነባው የእግረኛ መንገድ 440 ኪ.ሜ ሲሆን ከጠቅላላው የመንገድ ርዝመት 12% ይሸፍናል። 53% የሚሆኑት የከተማው ዋና ዋና መንገዶች በቂ የእግረኛ መንገድ የላቸውም። አሁን በሰራ ላይ ያሉት የእግረኛ መንገዶች በመንገድ ላይ በሚቆሙ ተሽከርካሪዎች፣ በሰው እና በእሳ መጫን እንዲሁም ማውረድ እንዲሁም ኢመደበኛ/መደበኛ በሆኑ የንግድ እንቅስቃሴዎች የተጨናነቁ ናቸው።



ምሳሌ 6፡ በአዲስ አበባ ከተማ የትራንስፖርት አማራጭ የሚሸፍነው ድርሻ

የብስክሌት ትራንስፖርት ያለው ድርሻ እዚህ ግባ የሚባል አይደለም። የብስክሌት ትራንስፖርት አነስተኛ ድርሻ እንዲኖረው ካደረጉት ምክንያቶች መካከል የከተማ የመልከዓምድር አቀማመጥ እና የብስክሌት መጋለቢያ መንገዶች አለመኖራቸው ነው። አሁን ላይ በከተማ በሶስት ቦታዎች ላይ የብስክሌት መንገዶች መኖራቸው የሚመለከታቸው አካላት ለዚህ የትራንስፖርት አማራጭ የሰጡት ትኩረት እየተቀየረ መምጣቱን የሚያመለክት ሲሆን አዲስ የወጣው የሞተር-አልባ ትራንስፖርት ስትራቴጂ ለብዙ ተግዳሮቶች ምላሽ የሚሰጥ እና የተለያዩ እርምጃዎችንም ከግምት ውስጥ ያስገባ ነው።

## የመኪና ማቆሚያ

አዲስ አበባ ከተማ ውስጥ ትኩረት ሊሰጣቸው ከሚገባቸው ጉዳዮች መካከል አንዱ የመኪና ማቆሚያ ጉዳይ ነው። በከተማ ውስጥ በመንገድ ዳርም ሆነ ከመንገድ ዳር ውጪ የመኪና ማቆሚያዎች ይገኛሉ። ይሁን እንጂ በብዛት የሚዘወተረው መንገድ ዳር መኪና ማቆም ነው። በመንገድ ላይ ተሽከርካሪን ማቆም የመንገድ አውታርን በአግባቡ ለመጠቀም አዳጋች አድርጎታል። የደህንነት ስጋት እንዲጨምር እና የትራፊክ መጨናነቅ በተለይ በመጋጠሚያ መንገዶች እንዲጨምር ምክንያት ሆኗል። ከዋና መንገድ ገባ ያሉ ጥቂት የመሬት ላይ እና የህንጻ መኪና ማቆሚያዎች አሉ። በአሁኑ ሰዓት የመኪና ማቆሚያ ስፍራ ለመገንባት በከተማ መዋቅራዊ ፕላን የተሽከርካሪ ማቆሚያ ስፍራ የግንባታ ቦታዎች ተመላክተዋል። ይህ በእንዲህ እንዳለ በተለያዩ የከተማ ስፍራዎች ላይ የተገነቡ እና እየተገነቡ ያሉ የተሽከርካሪ ማቆሚያ መስረተ ልማቶች አሉ። በአማካይ እስከ 100 መኪና ማስተናገድ የሚችሉ ከዋና መንገድ ራቅ ያሉ የመንገድ ዳር የመኪና ማቆሚያዎች አገልግሎት ላይ ውለዋል። በሾላ ገበያ እና ሜክሲኮ ሸበሌ የሚገኙ የሁለት ትላልቅ የተሽከርካሪ ማቆሚያ ህንፃዎች ግንባታ በ2012 ዓ.ም እንዲጀመር ዕቅድ ተይዞ የሾላ ገበያው ግንባታ የተጀመረ ሲሆን የሜክሲኮ ሸበሌው የድዛይን ስራው ተጠናቋል። በህዝብ ትራንስፖርት ተርሚናሎች አካባቢ ለግልጋሎት ዝግጁ የሆነ የመኪና ማቆሚያ የለም። በተጨማሪ፣ የህንፃ ግንባታ ፈቃድ ለመስጠት ህንፃው በትንሹ ሊያሟላ የሚገባው የሚኪና ማቆሚያ አለ ነገር ግን በቂ ባለመሆኑ እና በአግባቡ መጠቀም ስላልተቻለ የትራፊክ ፍሰቱ ላይ ጫና አስከትሏል። ስለሆነም ዝግጁ የሆነ በቂ የመኪና ማቆሚያ ቦታ አቅርቦት ምላሽ ሊሰጣቸው ከሚገቡ ጉዳዮች አንዱ ነው።



Source: ITDP Africa



### የጭነት ትራንስፖርት

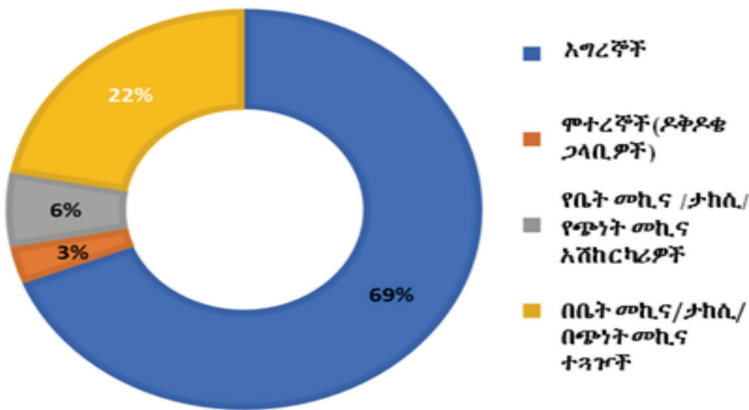
የመንገደኞች ትራንስፖርት ብቻ ሳይሆን የጭነት ትራንስፖርት ተገቢው ትኩረት እና ማቀድን ይሻል። የከተማዋ የልማት እቅድ(2002-2012 ዓ.ም) የመንገድ እና የባቡር የጭነት ትራንስፖርት ማራገፊያ እና መጫኛ ቦታዎች በቃሊቲ እንዲኖሩ ታሳቢ ተደርጓል። በከተማዋ በአሁኑ ወቅት በባቡር ወይንም በመንገድ ጭነት ትራንስፖርት ለሚመጣ ጭነት መደበኛ ተርሚናል የለም። በጉምሩክ ጽ/ቤቶች እና ሌሎች የህዝብ ተቋማት ግቢ ውስጥ ያሉ ክፍት ቦታዎች ለዚህ ስራ እየሞሉ ነው። በገበያ ቦታዎች ጭነት ለሚያጓጉዙ ተሽከርካሪዎች የማቆሚያ ስፍራ አለመኖሩ የትራፊክ መጨናነቅ እና ብክለት(በተለይ በመርካቶ) እንዲኖር አድርጓል፤ ምክንያቱም ተሽከርካሪዎቹ የመንገድ ዳርን ጭነት ለመጫን እና ለማውረድ ይጠቀማሉ። በከተማዋ ዋና ዋና እና መካከለኛ የገበያ አካባቢዎች ጭነት ለሚጭኑ እና ለሚያወርዱ ተሽከርካሪዎች ማቆሚያ የሚሆኑ በአግባቡ ታቀዶ የተዘጋጁ ቦታዎች የሉም። እነዚህ ቦታዎች በቂ የጭነት ተሽከርካሪ ማቆሚያ ስፍራ እና የጭነት መጫኛና ማውረጃ ስፍራ የላቸውም። በአምራቾች እና አከፋፋዮች ቅጥር ግቢ ውስጥ እንኳ በቂ የመጫኛ እና ማውረጃ ቦታዎች የሉም።

### የትራፊክ ደህንነት

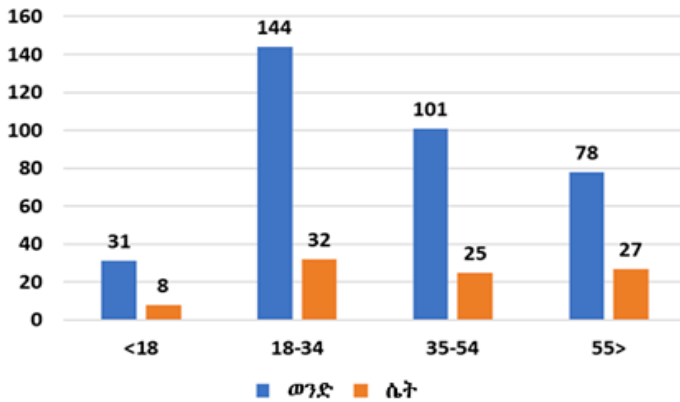
የትራፊክ አደጋ/ጉዳት በትራንስፖርት ሴክተሩ ከጊዜ ወደ ጊዜ እየጨመረ የመጣ ስጋት ነው። በሀገር አቀፍ ደረጃ፣ 55% የሚሆነው የትራፊክ አደጋ/ጉዳት በእግረኞች ላይ የሚደርስ ሲሆን፣ 37% በተሽከርካሪ በሚጓዙ መንገደኞች ላይ እንዲሁም ቀሪው 8% በአሽከርካሪዎች እና ሌሎች የመንገድ ተጠቃሚዎች ላይ ይደርሳል። በአዲስ አበባ ከተማ በእግረኞች ላይ የሚደርሰው የትራፊክ አደጋ መጠን ከፍ ያለ ነው። በተወሰደው የስድስት ዓመታት መረጃ በአማካይ 81% የሚሆነው ሪፖርት የተደረገው የሞት እና ከባድ የአካል ጉዳት የተመዘገበ ሲሆን በአዲስ አበባ ከተማ ከደረሰው አጠቃላይ የሞት አደጋ ውስጥ 88% የሚሆነው በእግረኞች ላይ ይደረስ ነው። በመንገድ መሰረተ ልማት አቅርቦት ያለው ውስንነት፣ የግል ተሽከርካሪ ባለቤነት ቁጥር መጨመር፣ የአሽከርካሪዎች ስነምግባር እና የእግረኞች ባህሪ ከፍተኛ የትራፊክ አደጋ እንዲከሰት አስተዋፅኦ ካደረጉ ጉዳዮች መካከል ይጠቀሳሉ። በ2011 ዓ.ም የወጣው ዓመታዊ የመንገድ ደህንነት ሪፖርት የሞት አደጋ ለመጀመሪያ ጊዜ መቀነሱን ያሳያል። ይሁን እንጂ፣ እስከ 2023 ዓ.ም የሞት አደጋን በግማሽ ለመቀነስ ብዙ ስራ መስራት ይጠበቃል። በ2011ዓ.ም በወጣው የመንገድ ደህንነት ሪፖርት መሰረት፣ በትራፊክ አደጋ/ጉዳት ምክንያት በተከሰተው ሞት 78% የሚሸፍኑት ወንዶች ናቸው። ከዚህም ትልቁን ድርሻ የሚወስዱት እግረኞች (69%) ሲሆኑ በተሽከርካሪ ውስጥ ያሉ ተሳፋሪዎች 28% ናቸው (22% መንገደኞች እና 6% አሽከርካሪዎች)። በቅርብ ጊዜ በተከናወነ የዳሰሳ ጥናት 40% የሚሆኑት ተሽከርካሪዎች ከፍጥነት ገደብ በላይ ሲነዱ እንደነበረ ያሳያል።



የመንገድ ትራፊክ የሞት አደጋ በመንገድ ተጠቃሚዎች ዓይነት

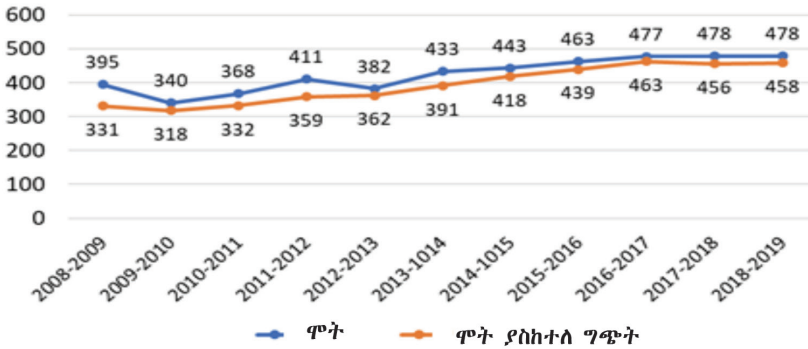


የመንገድ ትራፊክ የሞት አደጋ በደታ

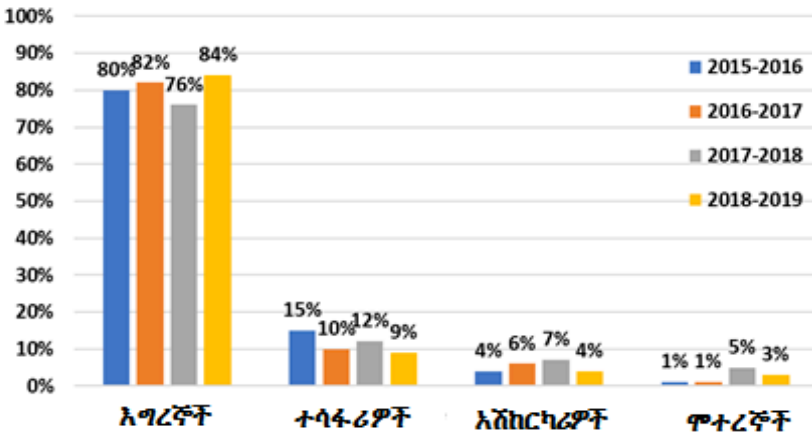


ምስል 7. በአዲስ አበባ በመንገድ ትራፊክ የሞት አደጋ

**የሞት አደጋ ያበሰከተሉ ግጭቶች እና የሞት ቁጥር**



**የመንገድ ትራፊክ የሞት አደጋ በመንገድ ተጠቃሚዎች ዓይነት**

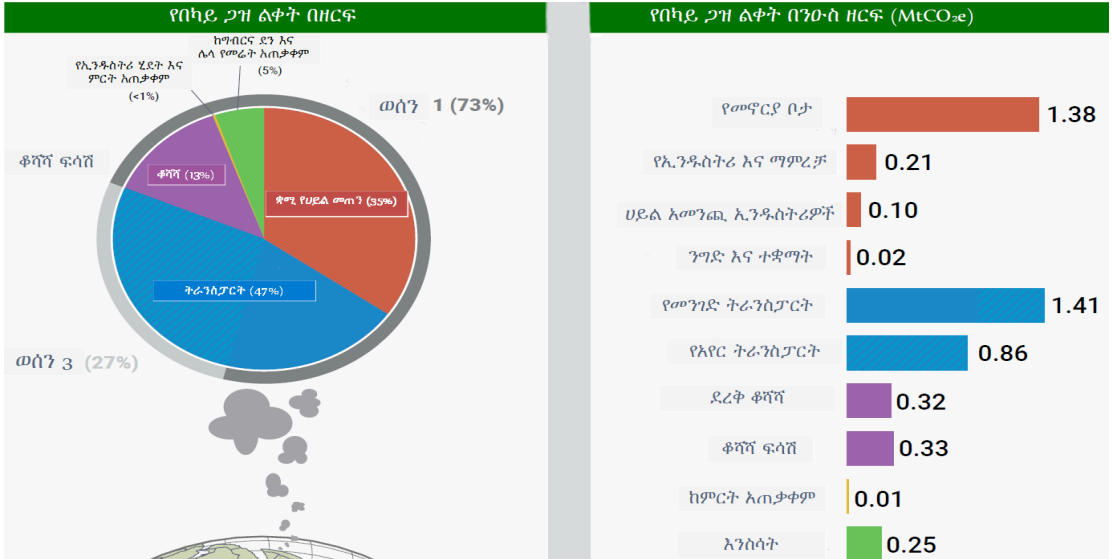


ምስል 8: በአዲስ አበባ ከተማ በትራፊክ ግጭት የደረሰ የሞት አደጋ ቁጥር (ምንጭ: ዓመታዊ የመንገድ ደህንነት ሪፖርት 2011 ዓ.ም)

## የትራንስፖርት የበካይ ጋዝ ልቀት

የአዲስ አበባ ከተማ የ2005 ዓ.ም የምድር ሙቀት አማቂ ጋዝ ልቀት መዝገብ መሰረት ከአጠቃላይ ልቀት 47% የሚሆነውን የሚሸፍነው ከትራንስፖርት የሚወጣ በካይ ጋዝ ነው። የመንገድ ላይ ትራንስፖርት 1.41 ሚሊዮን ሜትሪክ ቶን ካርቦንዳይኦክሳይድ ልቀት የሚያመነጭ ሲሆን (ምስል 9) ከአጠቃላይ ልቀቱ -29% የሚሆን ድርሻ አለው። የበካይ ጋዝ ልቀት መንስኤዎች ከነደጅ ጥራት ጉድለት እና አሮጌ ተሽከርካሪዎች በአንቅስቃሴ ውስጥ መኖር በተጓዳኝ በመንገድ ላይ ያለው የተሽከርካሪ ቁጥር መጨመር ልቀቱ እንዲጨምር ምክንያት ሆኗል።

በአዲስ አበባ ከአጠቃላይ 47% የሚሆነው የበካይ ጋዝ ልቀት ከትራንስፖርት ዘርፍ የሚወጣ ነው።



ምስል 9፡ የባሕይ ጋዝ ልቀቅት ልተት በዘርፍና ጎራስ ዘርፍ (ምንጭ፡ AA Greenhouse Gas Emission Inventory, 2012)

## ስትራቴጂውን በማዘጋጀት ሂደት የባለድርሻ አካላት ተሳትፎ

የ10 ዓመቱ የአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ስትራቴጂ ከተለያዩ መንግስታዊና መንግስታዊ ያልሆኑ ባለድርሻ አካላት ጋር በመወያየት ተዘጋጅቷል። ባለድርሻ አካላቱ በሁሉም የስትራቴጂው ክፍል ላይ ተሳትፎ አድርገዋል። ምንም እንኳን ይህ ስትራቴጂ በአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ቢሮ የተዘጋጀ ቢሆንም ስትራቴጂው የሁሉንም ፍላጎት ማካተት እንዲችል የሁሉም ባለድርሻ አካላት ተሳትፎ እና ባለቤትነት ያስፈልጋል። በመሆኑም ቢሮው የስትራቴጂውን በማዘጋጀት ሂደት ውስጥ የሚመለከታቸው አካላት ተሳትፎን አስፈላጊነት በመረዳት በተለያዩ ደረጃ መድረኮችን በማዘጋጀት አሳትፏል። ይህንን ምክክር በማካሄዱ ሂደት፣ ከተማው በሰንጠረዥ 3 ከተጠቀሱት ከተለያዩ ባለድርሻ አካላት ጋር ወረከሾፖችን/ውይይቶችን አካሂዷል።

የትራንስፖርት ስትራቴጂ ዝግጅት ቡድኑ የስትራቴጂውን ረቂቅ ሰነድ ለባለድርሻ አካላት እና የትራንስፖርት አገልግሎት አቅራቢዎች በተከታታይ ወርከሾፖች አዘጋጅቶ ግብአት ሰብስቧል። ይህንንም መሰረት በማድረግ በተሰጡ ግብረ-መልሶች ከተመረጡ ዋናዎቹ የባለድርሻ አካላት ጋር የአንድ ለአንድ ውይይት ተካሂዷል። በመቀጠል የስትራቴጂው የመጨረሻ ረቂቅ ሰነድ ለውሳኔ ሰጪዎች ቀርቧል። ከውሳኔ ሰጪዎች የተገኘው ግብረ-መልስ ከተካተተ በኋላ፣ የመጨረሻው ሰነድ ከመዘጋጀቱ እና በከተማ አስተዳደሩ ከመፅደቁ በፊት ስትራቴጂው ለሁሉም ባለድርሻ አካላት እና ተወካዮቻቸው ቀርቧል። ባለድርሻ አካላትን በማሳተፍ ሂደት፣ በዋናነት ትኩረት ተሰጥቷቸው ከተነሱ ጉዳዮች መካከል ይህንን ስትራቴጂ በውጤታማነት ለመተግበር በከተማዋ ውስጥ እና በከተማዋ ዙሪያ ከሚገኙ የተለያዩ መንግስታዊ ተቋማት ጋር የጎንዮሽ እና ተዋረዳዊ ትብብር እና ቅንጅት ወሳኝ መሆኑ ይገኝበታል። በተጨማሪ፣ በስትራቴጂው ተለይተው የወጡ ፕሮጀክቶችን ለመቅረፅ እና ለመተግበር የሰው ኃይል አቅም ማገልገልን እንዲሁም ሀብት አስፈላጊነትን በባለድርሻ አካላቱ አፅንኦት ተሰጥቶበታል። በእነዚህ ውይይቶች፣ ስትራቴጂውን በመተግበር ረገድ የመንግስት ቆራጥ አቋም/ትኩረት አስፈላጊ መሆኑ ተጠቁሟል። ይህንን ለመተግበር ከተማዋ በዘርፉ የምትከተለውን የስትራቴጂያዊ አቅጣጫ ህዝብ እንዲቀበለው ማድረግ በውይይቶቹ ከተነሱ ጉዳዮች መካከል አንዱ ነው። በተጨማሪ የግንባታ ግብአቶች በግንባታ ወቅት ጉዞን የሚያስተጓጉሉ እንዳይሆኑ የግንባታ ፈቃድ አሰጣጥ እና የአሰራር ሂደቱን መከለስ አስፈላጊ እንደሆነ ባለድርሻ አካላት የጠቆሙት ሌላኛው ሀሳብ ነው።

ባለድርሻ አካላት	የተሳተፉበት ጊዜ	ተግባራት	በባለድርሻ አካላት ትኩረት የተሰጣቸው ጉዳዮች
1. አዲስ አበባ ከተማ መንገዶች ባለስልጣን	- ሚያዝያ 2011 ዓ.ም	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ለሁሉም ባለድርሻ አካላት ረቂቁን ማጋራት</li> <li>• ለሁሉም ባለድርሻ አካላት ወርክሾፕ ማዘጋጀት</li> <li>• የተሰጡ ሀሳቦችና ግብረመልሶች ማካተት</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• በተቋማት መካከል የሚኖር ቅንጅት/ትብብር</li> <li>• ስትራቴጂውን ለመተግበር አቅም/ሀብት</li> <li>• የመንግስት ትኩረት እና ቁርጠኝነት</li> <li>• በህዝብ ዘንድ ተቀባይነትን ማግኘት</li> </ul>
2. ትራፊክ ማኔጅመንት ኤጀንሲ		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ከባለድርሻ አካላት ጋር የአንድ ለአንድ/ቀጥታ ውይይት</li> <li>• የተሰጡ ሀሳቦችና ግብረመልሶች ማካተት</li> </ul>	
3. ትራንስፖርት ባለስልጣን			
4. አንበሳ የከተማ አውቶብስ አገልግሎት			
5. ሸገር ፈጣን የከተማ አውቶብስ አገልግሎት			
6. አሽከርካሪ ተሸከርካሪ			
7. የመንገድ ደህንነት ካውንስል	- ጥንቦት 2011 ዓ.ም	<ul style="list-style-type: none"> <li>• የመጨረሻውን ረቂቅ ስትራቴጂ ለውሳኔ ሰጪዎች ማቅረብ</li> <li>• የመጨረሻውን ግብረመልስ ማካተት</li> </ul>	
8. የባቡር ትራንስፖርት ባለስልጣን			
9. የፕላን ኮሚሽን			
10. የከተማ ውበት እና መናፈሻ ኤጀንሲ			
11. የቤት ልማት ኤጀንሲ			
12. የኮንስትራክሽን ቢሮ	- ሐምሌ 2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ለሰፊው ባለድርሻ አካላት ማቅረብ</li> <li>• የመጨረሻውን ግብረ-መልስ አካትቶ ስትራቴጂውን ማጠናቀቅ ለሐትመት ማብቃት</li> </ul>	
13. የመሬት አጠቃቀም እና ልማት ኤጀንሲ			
14. የትራንስፖርት ፖሊሲ አውጪዎች			
15. የአካባቢ ጥበቃ ኤጀንሲ			
16. የከንቲባ ጽ/ቤት(የአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር)			
17. የትራንስፖርት ሚኒስቴር	- ነሐሴ 2011 - መስከረም 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ለሰፊው ባለድርሻ አካላት ማቅረብ</li> <li>• የመጨረሻውን ግብረ-መልስ አካትቶ ስትራቴጂውን ማጠናቀቅ ለሐትመት ማብቃት</li> </ul>	
18. የፊደራል ትራንስፖርት ባለስልጣን			
19. የኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን			
20. ከፍተኛ የትምህርት ተቋማት			



# የአዲስ አበባ ከተማ የትራንስፖርት ራዕይ እና ተልዕኮ

## ራዕይ

“በ2022 ዓ.ም አዲስ አበባ ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ተደራሽ፣ አስተማማኝ፣ አካታች፣ ምቹ፣ የተቀናጀ፣ ውጤታማ እና ከባቢያዊ ተስማሚነቱ የተረጋገጠ የትራንስፖርት ስርዓት ያላት ከተማ ሆና ማየት”

## ተልዕኮ

በከተማዋ የሚታየውን የትራንስፖርት መሠረተ-ልማትና አገልግሎት አቅርቦት ችግሮችን በጥናት በመለየትና ተግባራዊ እንዲሆኑ በማድረግ፣ የትራንስፖርት ዘርፉ ዘላቂ የልማት ስትራቴጂዎችን በማዘጋጀትና ተግባራዊ በማድረግ፣ የህዝብና የጭነት ትራንስፖርት ስርዓትን ለማሻሻል የሚረዱ አስራዮችን ተግባራዊ በማድረግ ፣ የመንገድ ደህንነትን ለማሻሻል የሚያግዙ ተግባራትን በማከናወን፣ የአሽከርካሪና ተሽከርካሪ ፈቃድና ቁጥጥር አገልግሎት አሰጣጥን በማሻሻል እና የትራንስፖርት ዘርፉን አቅም በማሳደግ አስተማማኝ፣ ተደራሽ፣ ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ወጪ ቆጣቢና ከባቢያዊ ተስማሚነቱ የተረጋገጠ የከተማ ትራንስፖርት ስርዓትን መዘርጋት።

ስለሆነም፣ አዲስ አበባ በከተማ ትራንስፖርት ዘርፉ የተፈለገውን የወደፊት ራዕይ እና ተልዕኮ ለማሳካት እና በተግባር ለመተርጎም የሚከተሉትን ግቦች አስቀምጧለች፡

<b>ደህንነቱ የተጠበቀ</b>	*ራዕይ ዜሮ ስትራቴጂን ማሳካት ማለትም በትራፊክ አደጋ ምክንያት የሚከሰት ሞትን እና አካል ጉዳትን ማስቀረት እና ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ጤናማና ፍትህዊ እንቅስቃሴ ለሁሉም እንዲኖር ማድረግ
<b>ተደራሽ</b>	*ወደ መዳረሻዎች ለመጓዝ እና ወሳኝ የከተማዋ የስራ እንቅስቃሴዎችን በቀላሉ ማገናኘት የሚያስችል የትራንስፖርት ስርዓት መዘርጋት
<b>አስተማማኝ</b>	*በስዓቱ የሚደርስ፣ ታማኝ እና ሳቢ/አስደሳች የሆነ የትራንስፖርት ስርዓት መዘርጋት
<b>አካታች</b>	*የአቅም እና የአካል ሁኔታ፣ ገቢ፣ የመኖሪያ አካባቢ፣ ዕድሜ፣ ወዘተ. ባካተተ መልኩ ሁሉንም የማህበረ-ሰብ ክፍል ሊያገለግል የሚችል እና የተሟላ መሰረተ-ልማት ያለው የትራንስፖርት ስርዓት መዘርጋት
<b>የተቀናጀ</b>	*የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮችን በማስተሳሰር የተሟላ የጉዞ አገልግሎትን ለማቅረብ የሚያስችል፣ የመሬት አጠቃቀምን እና ትራንስፖርትን ያቀናጀ ስርዓት መዘርጋት
<b>ውጤታማ</b>	*በቁ እና የተሳለጠ የትራፊክ ፍላጎት ያለው የትራንስፖርት ስርዓት መዘርጋት
<b>ዘላቂ</b>	*የአግር ጉዞ፣ ብስክሌት እና የህዝብ ትራንስፖርት ያካተተ ነዳጅ ቆጣቢ ተሽከርካሪዎችን የሚያበረታታ እና የከባቢ አየር ብክለት ተፅዕኖው አነስተኛ የሆነ የትራንስፖርት ስርዓት መዘርጋት
<b>አቅምን ያገናዘበ</b>	*የግለሰቦች እና የቤተሰብ አቅምን ያገናዘበ የትራንስፖርት ስርዓት መዘርጋት

ምስል 10፡ የአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ስትራቴጂ ግቦች

የዚህ ስትራቴጂ አጠቃላይ መርህ፡ በአዲስ አበባ ከተማ ውስጥ የግል የሞተር ተሽከርካሪዎችን ቁጥር በመቀነስ ዘላቂ እና አረንጓዴ የትራንስፖርት ስርዓት መፍጠር ነው። ደህንን ለማሳካትም ኢንቨስትመንቱን ወደ ዘላቂ የትራንስፖርት አማራጭ ማዘር እና ለህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት (የኤሌክትሪክ አውቶ-በስ)፣ ብስክሌት እና የአግር ጉዞ የሚያበረታታ አጠቃላይ የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ማሻሻል እና ማስፋፋት።



ምስል 11፡ የትራንስፖርት ስትራቴጂ በማዘጋጀት ሂደት የአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር የሚከተለው የስትራቴጂው መርህ



ስትራቴጂያዊ  
አቅጣጫዎች

# የስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎች

የስትራቴጂው ራዕይ እና ግብ በአምስት ቁልፍ ስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎች ወደ ተግባር ይቀየራል። አምስቱ ስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎች በአዲስ አበባ ከተማ የትራንስፖርት ፖሊሲ ሰነድ ውስጥ ከተቀመጡት ከ አስራ አንዱ የፖሊሲ ጉዳዮች ጋር በሚገባ የተወሃዱ ናቸው (ምስል 12 እና ሰንጠረዥ 4 ይመልከቱ)። የፖሊሲ ጉዳዮቹ ከስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎቹ ጋር የተጣጣሙ ቢሆንም ፖሊሲው ለህዝብ እና ለሞተር-አልባ ትራንስፖርት ብዙም ትኩረት አይሰጥም። ስለዚህ፣ የስትራቴጂው ዋና አቅጣጫ፣ ለፖሊሲ ጉዳዮች መነሻዎች ከመስጠትም በተጨማሪ፣ በዘላቂ የትራንስፖርት አማራጮች ለምሳሌ የህዝብ ትራንስፖርት፣ የእግር ጉዞ እና ብስክሌት ዙርያ ማሻሻያዎችን ያካትታል እንዲሁም ዘርፉ ከከባቢ ጥበቃ ጋር የተጣጣመ እንዲሆን ተደርጎ ተዘጋጅቷል።

- ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 1: ♦ የትራንስፖርት ፕላንንግና ልማት እና የመሬት አጠቃቀም ቅንጅት
- ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 2: ♦ የመንገድ መሰረተ-ልማት
- ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 3: ♦ የትራፊክ ደህንነት እና አስተዳደር
- ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 4: ♦ የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት
- ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 5: ♦ ተቋማዊ አቅም ግንባታ

ምስል 12፣ የአዲስ አበባ ከተማ የትራንስፖርት ስትራቴጂ ስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎች

	ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 1: የትራንስፖርት ፕላንና ልማት ከመሬት አጠቃቀም ጋር ማቀናጀት	ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 2: የመንገድ መሰረተ-ልማት ማስፋፋት	ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 3: የመንገድ ትራፊክ አስተዳደር እና ደህንነት	ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 4: የትራንስፖርት አገልግሎት ማሻሻል	ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 5: ተቋማዊ አቅም ግንባታ
ፖሊሲ 1: የከተማ መሬት አጠቃቀምና ትራንስፖርት ፕላን ማቀናጀት	X				X
ፖሊሲ 2: የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ማስፋፋት		X			X
ፖሊሲ 3: የትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥን ማሳለፍ		X		X	X
ፖሊሲ 4: የትራፊክ ደህንነት ማረጋገጥ	X	X	X	X	X
ፖሊሲ 5: የተቀናጀ እና ዘመናዊ የትራፊክ አመራር ማስፈን			X		X
ፖሊሲ 6: የአካባቢ ጥበቃ እና ኃይል አጠቃቀምን ማሻሻል	X	X	X	X	X
ፖሊሲ 7: ለማህበራዊ ጉዳዮች ትኩረት መስጠት	X	X	X	X	X
ፖሊሲ 8: የፋይናንስ አቅም ማጎልበት					X
ፖሊሲ 9: የትራንስፖርት አገልግሎት የሚሰጡ ተቋማት አቅም ማሳደግና ማቀናጀት				X	X
ፖሊሲ 10: የሕግ ማዕቀፎችን ማሟላት	X	X	X	X	X
ፖሊሲ 11: አካባቢያዊ፣ ዓለማዊና ትብብር መፍጠር		X		X	X



# ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 1

የትራንስፖርት ፕላንንግና ልማት እና  
የመሬት አጠቃቀም ቅንጅት

# ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 1

## የትራንስፖርት ፕላንንግና ልማት እና የመሬት አጠቃቀም ቅንጅት

በመሬት አጠቃቀም እና በከተማ ትራንስፖርት መካከል ቅንጅት አለመኖር አላስፈላጊ ጉዞዎች እንዲጨምሩ፣ የነዳጅ ፍጆታ እና ብክለት እንዲጨምር እንዲሁም ምርታማነት አንዲቀንስ ምክንያት ሆኗል። በትራንስፖርት እና በመሬት አጠቃቀም መካከል ቅንጅት እንዲኖር ማድረግ አላስፈላጊ የጉዞ ፍላጎትን ይቀንሳል፤ ጉዞዎችም በዘላቂ የትራንስፖርት አማራጮች እንዲደገፉ ያደርጋል። ከቅርብ ዓመታት ወዲህ በከተማ የመንገድ ሽፋን እና ጥራት እንዲሁም የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት አቅርቦት እየጨመረ ቢሆንም፣ በከተማ እና በዙሪያ ያለው የትራንስፖርት ችግር መፍትሄ ሳያገኝ ቆይቷል። በዕቅድ እና በትግበራ ወቅት በመሬት አጠቃቀም እና በትራንስፖርት መካከል ቅንጅት አለመኖር ለዚህ ችግር እንደ አንድ ምክንያት ይጠቀሳል። አዳዲስ በተመሰረቱ የመኖሪያ ሰፈሮች እና በከተማ መሀል ላይ እየለሙ ያሉ አካባቢዎች በሚፈለገው ደረጃ የብዙሀን ትራንስፖርት እና የሞተር-አልባ ትራንስፖርት መሰረተ-ልማቶች ያልተስፋፋቸው መሆኑ ለዚህ ችግር አስተዋፅኦ አድርጓል።

**ግብ:** በትራንስፖርት ዘርፍ እና በመሬት አጠቃቀም መካከል ቅንጅታዊ አሰራር በመፍጠር እና ዘላቂ የትራንስፖርት አማራጮችን በመተግበር የጉዞ ሰዓት እና ርቀትን መቀነስ

እነዚህን እና መሰል ችግሮችን ለመፍታት ከተማ መዋቅራዊ ፕላን (2009 to 2019) ክለሳ በማድረግ፣ የመልሶ-ማልማት ፕሮግራም ግንባታ በተካሄደባቸው ቦታዎች ላይ የመሬት አጠቃቀም እና ትራንስፖርትን ለማቀናጀት ጥረት አድርጓል። በከተማ ክልል ውስጥ ክፍት ቦታዎች እጥረት መኖሩን ከግምት ውስጥ በማስገባት የተከለሰው የመዋቅራዊ ፕላን ከፍተኛ የከተማ መልሶ-ማልማት እና ጥግትግት ያለ የህዝብ አስፋፈርን (densification) እንደ አማራጭ ተወስኗል፤ እያደገ የመጣውን የህዝብ ቁጥር ለመሸከም ሲባል የተሰባጠረ የመሬት አጠቃቀም ላይ ትኩረት ያደርጋል። በአነስተኛ ቦታ ላይ ብዙ ህዝብ መያዝ የሚችሉ ቤቶችን ለመገንባት መልሰው የሚለሙ ቦታዎች የተመረጡ የህዝብ ትራንስፖርት ኮሪዶሮች ከመዘርጋት አንፃር ቅድሚያ የሚሰጣቸው ሲሆን ለሞተር-አልባ እና ለህዝብ ትራንስፖርት ትኩረት የሚሰጡ ተደራሽ የሆኑ ማዕከሎች ልማት ጎን ለጎን እንዲከናወኑ ታሳቢ ያደርጋል።

የመዋቅራዊ ፕላኑ የመሬት አጠቃቀም እና የትራንስፖርት ፕላን ቅንጅት ላይ ትኩረት የሚያደርግ ሲሆን፣ ይህንን ለመተግበር ይህ የስትራቴጂያዊ አቅጣጫ ተጨባጭ እርምጃዎችን ለይቶ አስቀምጧል።

# ታሳቢ እርምጃዎች

## 1. የትራንስፖርት ዕቅድን ከከተማ መዋቅራዊ ዕቅድ ጋር ማቀናጀት

መዋቅራዊ ዕቅዱ ሁሉንም የልማት ማዕከላት ላይ ያተኮረ ሲሆን በሁለተኛ እና በሶስተኛ ማዕከላት የተደገፈ አንድ ጠንካራ ማዕከል መፍጠርን እንደ ሀሳብ ያቀርባል፤ ይህም በቀልጣፋ እና አቅምን ያገናዘበ የህዝብ ትራንስፖርት በማገናኘት የመኖርያ ቤት እና ተዛማጅ አገልግሎቶች ተደራሽነትን ለማሻሻል ይረዳል። ዕቅዱም በጣም ጥግትግት ብሎ በሚኖርባቸው የተቀላቀሉ የመኖርያ ቦታዎች የኑሮ ሁኔታን ለማሻሻል የመኖርያ ቤት ግንባታን በማበረታታት የመሀል ከተማውን መልሶ-ማልማት እንደ ሀሳብ ያቀርባል። መዋቅራዊ ዕቅዱ ያለመው ሁሉን አካታች፣ በአነስተኛ ቦታ ላይ ብዙ ሰዎችን ሊይዝ የሚችል እና አረንጓዴ ከተማ እንዲሆን የመሬት አጠቃቀም እና ማህበራዊ ትስስርን መፍጠር ነው። የአዲስ አበባ ከተማ ዘላቂ እና ሁሉን አቀፍ የትራንስፖርት ልማት ዕቅድ በዝግጅት ላይ ያለ ሌላኛው ዕቅድ ሲሆን የመኖርያ ሰፈሮችን በሚፈለገው አግባብ የሚያገናኝ ደህንነቱ የተጠበቀ፣ አቅምን ያገናዘበ፣ ቀልጣፋ እና አካታች የትራንስፖርት ስርዓት መዘርጋት ላይ ያተኮራል።

- ### ተግባራት:
- ◆ የአዲስ አበባ ከተማ ዘላቂ እና ሁሉን አቀፍ የትራንስፖርት ልማት ዕቅዱ
    - ▶ ለህዝብ ትራንስፖርት ቅድሚያ በመስጠት የህዝብ እና የግል አውቶ-በሶች፣ ቀላል ባቡር፣ ሞተር-አልባን ጨምሮ የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮችን ማቀናጀትን ከግምት ማስገባት
    - ▶ አዲስ አበባ ከተማን በዙፍላዎች ካሉት ከተሞች ጋር ያላትን ግንኙነት የሚያጠናክር ስርዓት መፍጠርን ታሳቢ ማድረግ
  - ◆ የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ዝርጋታ እና ማሻሻያ ስራዎች በከተማ መዋቅራዊ ዕቅድ ላይ በተቀመጠው መሰረት ተግባራዊ መሆኑን ለማረጋገጥ የሚያስችል ወጥ የሆነ የአሰራር ስርዓት በየደረጃው መዘርጋት እና ተግባራዊ ማድረግ
  - ◆ በመሀል ከተማ መልሰው በሚለሙ ቦታዎች ላይ ከፍተኛ የነዋሪ ቁጥርን፣ በውስን ቦታ ሁሉን አቀፍ ግልጋሎት የሚሰጥ እና በአነስተኛ ቦታ ላይ ብዙ ሰዎችን ሊይዝ የሚችል የመሬት አጠቃቀም አሰራርን ከመተግበር ጎን ለጎን የትራንዚት ኢንቨስትመንትን አብሮ ማቀናጀት
  - ◆ ትላልቅ የመንገድ መሰረተ-ልማቶች ሲከናወኑ ትራንዚት-ተኮር ልማት እና ሁሉን አቀፍ የመንገድ ንድፍ መርሆዎች (Complete Street Principles) ጋር ተጣጥመው መከናወናቸውን ማረጋገጥ
  - ◆ በከተማ የሚከናወኑ አዳዲስ ልማቶች በትራንስፖርቱ ላይ የሚያደርሱትን ተፅዕኖ ጥናት ማከናወን
  - ◆ ማንኛውም ልማት ከመካሄዱ በፊት የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት መዘርጋት የሚያስችል ስርዓት መፍጠር



## 2. ትራንዚት-ተኮር ልማት በከተማ አቀፍ ልማት ዕቅድ ውስጥ ማዕከላዊ ስፍራ እንዲኖረው ማድረግ

የትራንዚት መገናኛ ቦታዎች ላይ የከተማ ልማትን ማካሄድ በተለምዶ ትራንዚት-ተኮር ልማት ተብሎ ይጠራል። ትራንዚት-ተኮር ልማት የመሬት አጠቃቀም እና የህዝብ ትራንስፖርት ስትራቴጂን ያቀናጀ ሲሆን ስትራቴጂው ብዙ ህዝብ የሚኖርበትን እና ከትራንዚት ጣቢያዎች ጋር በጥሩ ሁኔታ የተሳሰሩ የእግር ጉዞ ማድረጊያ እና ብስክሌት ማሽከርከሪያ ቦታዎችን ታሳቢ ያደረገ በውስን ቦታ ሁሉን አቀፍ አገልግሎት የሚሰጥበት የከተማ ልማትን የሚያበረታታ ነው። የመዋቅራዊ ዕቅዱ በከተማዋ አካባቢያዊ የልማት ዕቅዶች ከትራንዚት ጋር እንዴት ተጣጥመው መከናወን እንዳለባቸው በግልፅ ያስቀምጣል። ለዚህም በከተማዋ አካባቢያዊ የልማት ዕቅዶች በአግባቡ የተዘረዘሩ እና በውስን ቦታ ላይ ሁሉ-አቀፍ አገልግሎትን መስጠት የሚችሉ ማዕከላትን ያከተቱ እንዲሁም የመኖርያ እና የስራ ቦታ ጥግግት (ዴንሲቲ) መስፈርቶችን በግልፅ ስለሚያስቀምጡ ለመገምገም መሰረቶች ናቸው። እያዳንዱ የአካባቢ ልማት ከህዝብ ትራንስፖርት ያለው ርቀት በተቻለ መጠን በእግር ተጉዞ ሊደረስ በሚችልበት አግባብ መከናወን አለበት። በሌላ አገላለፅ በከተማዋ የሚከናወኑ ሁሉም ልማት ትራንስፖርትን ማቀናጀት አለበት። ወቅታዊው እሳቤ ትራንዚት-ተኮር ልማት ለህዝብ ጥቅም ምላሽ ለመስጠት የሚተጋ መሆኑን ሲያሳይ ይህም ባህላዊ ውርሶችን፣ ታሪካዊ ቅርሶችን፣ የማህበረሰብ መገልገልያ ቦታዎችን፣ ሁሉን-አቀፍ መንገድ ያለው የእግረኛ ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ታሪካዊና ባህላዊው የህዝብ መኖርያ ቤቶች እና ከባቢያዊ ዘላቂነት፣ ትራንስፖርት እና አስፈላጊ ክፍት ቦታዎችን ጠብቆ መያዝ ላይ ያተኮራል።



አቅርቦትን መጨመር እና ከሌላ ማድረግ



ለአካባቢያዊ እና ቀጠናዊ ትራንዚት የሚውል የገንዘብ አቅምን ማሻሻል



ደረጃውን የጠበቀ ክፍት ቦታ ተደራሽነትን ማረጋገጥ



እያንዳንዱ መንገድ ለብስክሌት እና እግር ጉዞ ተስማሚ እና አመቺ እንዲሆን ማድረግ



ለከተማ አቀፍ ሀብት እና እስፋላጊ መንደሮች መልሶ ልማት የገንዘብ ድጋፍ ማድረግ

*ምሳሌ 13፣ ምንጭ WRI*



የትምህርት ቤት፣ ክሊኒክ እና የጥበብ ማዘውተሪያ ቦታ አቅርቦት ማረጋገጥ



በዓለም ዓቀፍ ደረጃ አርአያ መሆን

### ተግባራት:

- ◆ ውጤታማ የትራንዚት-ተኮር ልማት ፕሮጀክቶችን ለማከናወን ኮሪዶሮች እና ማዕከላትን ለይቶ ማውጣት እና በቅደም ተከተል ማስቀመጥ
- ◆ የመሀል ከተማ መኖሪያ ቦታዎች መልሶ-ልማትን የትራንዚት-ተኮር ልማት መርሆዎችን እና ሁሉንአቀፍ መንገድ አውታር፣ ለሞተር-አልባ ትራንስፖርት የሚሆን መሰረተ-ልማት እና በውስን ቦታ ሁሉንአቀፍ አገልግሎት ባካተተ መልኩ እንዲለማ ማድረግ
- ◆ አካባቢያዊ የልማት ስራዎች ወይም ትራንዚት-ተኮር ልማቶች በሚዘጋጁበት እና በሚተገበሩበት ጊዜ ከአዲስ አበባ ከተማ የዕቅድ እና ልማት ኮሚሽን እንዲሁም ከሌሎች ተዛማጅ ተቋማት ጋር በጋራ መስራት
- ◆ መኖሪያ ሰፈሮች ከህዝብ ትራንስፖርት ጋር መተሳሰራቸውን እና የትራንስፖርት ማቆሚያ ጣቢያ በ0.5ኪሜ/5-10 ደቂቃ ክልል ውስጥ ተደራሽ መሆናቸውን የሚያረጋግጡ የአሰራር ስርዓቶችን መዘርጋት እና መተግበር
- ◆ የከተማ ማደስ ፕሮጀክቶች በአግባቡ የተነደፉ ማቆሚያዎች እና ጣቢያዎች፣ የማህበረሰብ አገልግሎቶች፣ ክፍት ቦታዎች፣ ወ.ዘ.ተ እንዲሟሉላቸው በማድረግ ለመኖሪያ ምቹ እና ደህንነታቸው የተጠበቀ እንዲሆኑ ማስቻል

### 3. ተዋረዳዊ የመንገድ አውታር ዲዛይንን ተግባራዊ ማድረግ

የመንገድ አውታር የከተማ ልማት ዕድገትን የሚገልፅ መለያ ሲሆን በመዋቅራዊ ዕቅዱ ውስጥ እንደ ወሳኝ ጉዳይ ተደርጎ ተወስኗል። በትራንስፖርት ስርዓቱ እና በመሬት አጠቃቀም መካከል ግንኙነት በሚፈጠርበት ጊዜ የመኖሪያ ቦታዎች ግልጋሎት እና ጥቅምን ለማወቅ የመንገድ አውታሩ ሁኔታ እገዛ ያደርጋል። የመንገድ አውታር ንድፍ የትራፊክ እንቅስቃሴን ብቻ ሳይሆን የመኖሪያ ቤቶች ትስስርን ማካተት አለበት። በአግባቡ የተዋቀረ (በግልፅ ተዋረድ) የመንገድ ትስስር ውጤታማ፣ ቀልጣፋ፣ ደህንነቱ የተጠበቀ፣ አቅምን ያገናዘበ እንቅስቃሴ በከተማዋ እንዲኖር ለማስቻል መሰረት ይጥላል።

በአሁኑ ሰዓት በከተማዋ ከመሀል ተነስተው(ራዲያል) ወደ አምስት መውጫ የሚበተኑ(አርቢታል) መንገዶች አሏት፤ ነገር ግን በመንገዶቹ መካከል ያለው ትስስር እጅግ ደካማ ነው። ቀለበት መንገድ የከተማዋን ዋና እና መካከለኛ ቦታዎች ከብቦ ሲገኝ የከተማዋን ዳርቻዎች ከመሀል ቦታ ለማገናኘት ታስቦ የተሰራ ቢሆንም በከተማ መስፋፋት ምክንያት መሀል ከተማውን እና የከተማ ዳርቻዎችን በማገናኘት ረገድ ውስንነቶች ያሉበት እና በተገነባባቸው ቦታዎችም አጎራባች መንደሮችን በመክፈል አጠቃላይ ግንኙነታቸው ላይ ተፅዕኖ አሳድሯል።

የአዲስ አበባ ከተማ የልማት ዕቅድ (2002-2012ዓ.ም) የመንገድ ተዋረድን በአምስት ክፍል ይመድባቸዋል። እነዚህም ፈጣን መንገድ፣ ዋና አውራ ጎዳና፣ ንዑስ አውራ ጎዳና፣ ከዋና መንገድ ጋር አገናኝ/መጋቢ/መንገዶች እና የውስጥ ለውስጥ መንገዶች ናቸው። ይሁን እንጂ፣ የመሬት ትስስር ምደባው በመኖር ሰፈሮች ቀልጣፋ የትራፊክ ፍሰት እንዲኖር የሚያስችል የመሬት አጠቃቀምን አያንፀባርቅም። ሌላው የከተማዋ መንገዶች ችግር የሞተር-አልባ ትራንስፖርት አማራጮችን ከግምት ውስጥ ያስገቡ አለመሆን ነው። በአብዛኛው የተገነቡት አውራ ጎዳናዎች እና



**መፍቻ**

የመንገድ ተዋረድ	
ዋና አውራ ጎዳና	
	ጎዳና
	ፈጣን መንገድ
	መለስተኛ ፈጣን መንገድ

	ንዑስ አውራ ጎዳና
	መጋቢ መንገድ
	ልዩ መንገድ (ከአረንጓዴ አካባቢ መለያ ወስን)
	ማዕከላዊ መስመር
	የባቡር መስመር
	ወሰን

ምስል 14፡ የአዲስ አበባ ከተማ የመንገድ ተዋረድ (ምንጭ፡ የአዲስ አበባ ከተማ መዋቅራዊ ዕቅድ፣ የመጨረሻው ረቂቅ ማጠቃለያ ሪፖርት (2010 - 2020 ዓ.ም) )

መጋቢ መንገዶች የእግረኛ መንገድ ስለሌላቸው እንዲሁም የመንገድ ዳር ላይ ንግድ እና ኢመደበኛ እንቅስቃሴዎቻቸው በተለይ በከተማዎች ማእከላዊ ቦታዎች ላይ ስለሚበዙ የእግረኛን እንቅስቃሴ ይገታሉ። በተጨማሪም መጋጠሚያ እና መታጠፊያ መንገዶች በሚፈለገው ደረጃ የተነደፉ አለመሆን እና በተለያዩ የመንገድ ምድቦች መካከል ቅንጅት አለመኖር ይስተዋላል። ነባራዊው የመንገድ ንድፍ እሳቤ ሁሉንም መንገድ ተጠቃሚዎች እና ተደራሽነትን ባካተተ መልኩ በመከለስ የዕይታ ለውጥ ሊደረግበት ይገባል።

### ተግባራት:

- ◆ ዘላቂ እና ሁሉንአቀፍ የትራንስፖርት ልማት ዕቅዱ የመንገድ ጥቅም እና ምድብ የመሬት አጠቃቀምን እንዲያንግብርቅ ሆኖ መቀመጡን ማረጋገጥ እና በመንገድ ትስስር ንድፍ ላይ ላሉ ክፍተቶች ምላሽ መስጠት
- ◆ የትራንስፖርት መሰረተ-ልማቱን በከተማ ትስስር ውስጥ ለማቀናጀት ዘላቂ እና ሁሉንአቀፍ የትራንስፖርት ልማት ዕቅድ 30: 40: 30 (መሰረተ-ልማት፣ የግንባታ ቦታ፣ ተፈጥሮ/አረንጓዴ ቦታ) የመሬት አጠቃቀም ምድብ ሬሽ ታሳቢ ማድረጉን ማረጋገጥ
- ◆ የህዝብ ትራንስፖርት በከተማዎች ያሉ ቦታዎች ጋር ለማገናኘት እና በከተማ ማዕከላት እና መኖሪያ ቦታዎች ሞተርኦቶር የትራንስፖርት አማራጮችን ለመጠቀም በመዋቅራዊ እቅዱ ላይ ያለውን የመንገድ ትስስር ተዋረድ መጠቀም
- ◆ የከተማዎች የመንገድ ምድቦች (Road Classification) የትራንስፖርት ተደራሽነትን እና የከተማ አኗኗርንም በሚያደርግ መልኩ እንደገና መከለስ
- ◆ አሁን ያለውን የመንገድ ተዋረድ ከሚፈጠረው ፍላጎት አንፃር ፈትሾ የማስተካከያ እርምጃ መውሰድ
- ◆ የከተማዎች የመዋቅራዊ ጥላንን መሰረት በማድረግ የመንገድ እና ተዛማጅ የትራፊክ አስተዳደር ስልቶች ንድፍን ቅይጥ ህንፃዎችን እና አደዲስ የሚፈጠሩ የትራፊክ እንቅስቃሴዎችን ባማከለ መልኩ ዳግም መንደፍ
- ◆ በመንገድ እና በባቡር መሰረተ-ልማት ንድፍ እና ትግበራ ወቅት የመንገድ አውታር ትስስርን መሰረት ያደረገ ትንተና ማካሄድ
- ◆ የመንገድ መጋጠሚያዎች እና መገናኛዎችን ዳግም በመንደፍ በዋና ዋና መንገዶች ላይ የትራፊክ ደህንነት ማሻሻል እና መጨናነቅን መቀነስ

## 4. የሜትሮፖሊታን ከተማ ስልትን ለከተማ ትራንስፖርት ጥላኔን ማዋል

የአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ስርዓት በከተማዎች እና በዙርያዎቹ ባሉ ከተሞች የትራንስፖርት አገልግሎት ይሰጣል። በአዲስ አበባ ከተማ ዙርያ ባሉ ከተሞች የሚኖሩ ሰዎች አዲስ አበባ ውስጥ በተመሳሳይ ከአዲስ አበባ ወደ እነዚህ ከተሞች በመሄድ የዕለት ተዕለት ስራቸውን ይከውናሉ። በመሆኑም ለከተማዎች በሜትሮፖሊታን ደረጃ የትራንስፖርት ትስስር ጥላን ማውጣት አስፈላጊ ነው። ይሁን እንጂ፣ ስራ ላይ ያሉት ጥላኞች፣ ህጎች እና አሰራሮች በከተማ ወሰን እና በዙርያዎች በሚፈለገው መጠን ቅንጅት እንዲፈጠር እያደረጉ አይደሉም። ይህም ያለውን የትራንስፖርት ፍላጎት በተገቢው መንገድ ከግምት ውስጥ አያስገባም።

## ተግባራት:

- ◆ ለአዲስ አበባ ከተማ እና በዙርያዋ የሚገኘውን የትራንስፖርት ፍላጎት መሰረት ያደረገ እቅድ የሚነድፍና የሚያስተባብር የሚትሮፖሊታን ተቋም ማቋቋም
- ◆ ከፌዴራል ሚኒስቴር መስሪያቤቶች ጋር በመተባበር (የከተማ ልማት እና ኮንስትራክሽን፣ የትራንስፖርት ሚኒስቴር) እና ክልላዊ ቢሮዎችን ጨምሮ ስራ ላይ ያሉትን የፕላን ህጎች እና አሰራሮች የሚትሮፖሊታን ስኬል (ከተማዋ እና ዙርያዋ) ባካተተ መልኩ መከለስ
- ◆ የመንገድ ንድፍ ስታንዳርድ ከመሬት አጠቃቀም እና ከከተማዋ መውጣትና ወደ ከተማዋ መግባት የትራፊክ ፍሰት ውጤታማ እንዲሆን እንደገና መከለስ
- ◆ የከተማ ወሰን እና ዙርያ ቅንጅት ላይ የሚያተኩረው እቅድ 30:40:30 (ማለትም: መሰረተ ልማት፣ የግንባታ ቦታ፣ ተፈጥሮ/አረንጓዴ ቦታ) የመሬት አጠቃቀም ምድብ ምጥንጥፍ ለማስፈጸም እንዲረዳ ተግባራዊ መመሪያዎችን ማዘጋጀት
- ◆ ከ20 ዓመታት በፊት የተዘጋጀውን የአዲስ አበባ ከተማ መንገዶች ባለስልጣን የመንገድ ግንባታ ዲዛይን ማንዋል አሁን ካለው የAASHTO ስታንዳርድ አንፃር መከለስ

## 5. የአየር እና የድምፅ ብክለትን ለመቀነስ የመሬት አጠቃቀም ስልቶችን መተግበር

በኤፕሪል ዜና<sup>6</sup> መሰረት 60% ለሚሆነው የአዲስ አበባ ከተማ አየር ብክለት አስተዋፅኦ የሚያደርገው የተሽከርካሪ እንቅስቃሴ ነው። የዓለም የጤና ጅርጅት ባስቀመጠው ተቀባይነት ያለው መስፈርት መሰረት በአየር ውስጥ የሚገኙ ጠጣር እና ፈሳሽ ጎጂ ቅንጣቶች (Particulate Matters) 20 ፕሮግራም ሲሆን፤ ይህ መጠን በአንዳንድ የአዲስ አበባ አካባቢዎች እስከ 300 ፕሮግራም እንደሚደርስ ይኸው የመረጃ ምንጭ ያሳያል። በአጠቃላይ በኢትዮጵያ ያለው የአየር ብክለት ደረጃ የዓለም የጤና ድርጅት ያወጣውን ስታንዳርድ አያሟላም። ከትራፊክ/ተሽከርካሪ የሚወጣው የድምፅ ብክለት የከተማዋ ሌላኛው ተግዳሮት ነው። በብዙ ቦታ የሚስተዋለው ሀገሪቱ ገደብ ብላ ካስቀመጠችው የድምፅ መጠን በላይ ብክለት መኖሩን ነው። ለምሳሌ፣ በመኮንን አንዱአለም እና ስዩም ለታ በ2007 ዓ.ም የተከናወነው ጥናት በመርከቅ ገበያ በተመረጡ 20 ቦታዎች የተመዘገበው የድምፅ መጠን 102.6 ዴሲቤል ነው (አማካኝ የድምፅ መጠን ከ 61.7 እስከ 83.9 ዴሲቤል ይደርሳል)። በእነርሱ ትንታኔ መሰረት ከተመረጡት 20 ቦታዎች 19ኙ የሚመከረውን የንግድ ስፍራ የድምፅ ደረጃ ማለትም 65 ዴሲቤል ይተላለፋሉ። ይህ በተለይ ረጅም ጊዜ ለድምፅ ብክለት ተጋላጭ የሆኑት ላይ በግልፅ የሚስተዋል የጤና ችግር ያስከትላል።

<sup>6</sup> ኤፕሪል. “የአየር ብክለት በአዲስ አበባ ከ 800,000 በላይ ሰዎችን ለህመም ዳርጓል” ኤፕሪል ዜና ጥር 17፣ 2011

<sup>7</sup> መኮንን፣ አንዱአለም እና ስዩም ለታ “የድምፅ ብክለት ልዩነት ደረጃ በአዲስ አበባ ዋና ዋና የንግድ ማዕከላት/Spatial Variation of Noise Pollution Level in the Main Commercial Center in Addis Ababa, Ethiopia.” አለም አቀፍ የአካባቢ ጥናት ጽሑፍ 3 (4) (2014) : 175-182.

## ተግባራት:

- ◆ የበካይ ጋዝ ልቀትን እና የድምፅ ብክለትን ለመቀነስ የሚያስችል የመሬት አጠቃቀም መመሪያ ማዘጋጀት እና መተግበር
  - ▶ የትራንስፖርት ፍላጎት አስተዳደርን ከመሬት ልማት ሂደቶች ጋር የሚያቀናጁ ፖሊሲዎች
  - ▶ የአውተሞቢል ጉዞዎችን ለመቀነስ እና ሞተርአልባ የህዝብ ትራንስፖርት አማራጮችን ለማበረታታት እንዲረዳ ከከፍተኛ ጥግግት (Density) እና ተገቢ ንድፍ ጋር ተያያዥ የሆኑ የመሬት አጠቃቀም/ የከተማ እድገት ፖሊሲዎችን መተግበር
- ◆ የመሬት አጠቃቀም እና የአየር ንብረት ለውጥ ደንቦችን፣ ህጎችን እና የተሽከርካሪ የበካይ ጋዝ ልቀት የሚቀንስ፣ መጥጦ የሚያስቀር እንዲሁም ቅድመ መከላከል (reduction, absorption and prevention) እርምጃዎችን ለማስፈፀም፡-
  - ▶ ዓመታዊ የተሽከርካሪ የበካይ ጋዝ ልቀት ቁጥጥርና የተለያዩ እርምጃዎችን በመውሰድ ልቀትን ለመቀነስ የሚያስችል ስርዓት መዘርጋት (ምሳሌ፡ የኢንቩራሽን ፖሊሲዎችን ማሻሻል)
  - ▶ በናፍጣ የሚሰሩ መኪናዎች ላይ ተጨማሪ ግብር መጣል (በብዛት ከውጪ የሚገቡት መኪናዎች በናፍጣ የሚሰሩ ናቸው)
  - ▶ በኤሌክትሪክ የሚሰሩ መኪናዎችን ማስተዋወቅ ወደ ስራ እንዲገቡ ማድረግ
  - ▶ ክፍት የከተማ ቦታዎች ካርቦን የመውሰድ/መምጠጥ አቅማቸውን ማሻሻል
  - ▶ አረንጓዴ ኮሪዶሮች እና ክፍት የህዝብ ቦታዎችን እንዲኖሩ ማድረግ
  - ▶ የበካይ ጋዝ ልቀትን የሚመጥ አረንጓዴ የመንገድ ዳርቻዎችን ማልማት
  - ▶ አሮጌ ተሽከርካሪዎችን ወደ ከተማዋ እንዳይገቡ መከላከል
- ◆ በስራ ላይ ያሉት የድምፅ ቁጥጥር ህጎች እና ደንቦችን ማሻሻል፣ ማጠናከር እና ስራ ላይ ማዋል



## ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 2

የመንገድ መሰረተ-ልማት ማስፋፋት

# ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 2

## የመንገድ መሰረተ-ልማት ማስፋፋት

በአግባቡ የተጠበቀ እና የተሳሰረ የመንገድ አውታር ለነዋሪዎች የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮችን ይሰጣል። ይህ ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ ሁሉን አቀፍ የመንገድ አውታርን ለመዘርጋት ያለመ ሲሆን ይህም የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮችን (ማለትም፡ ብስክሌት፣ የእግር ጉዞ፣ የትራንዚት/የብዙሀን ትራንስፖርት፣ የጭነት ተሽከርካሪ) ያካተተ ነው። በእቃ ዝውውር እና አገልግሎት እንቅስቃሴ ዙሪያ የሚያስፈልጉ ማሻሻያዎች ላይ ያተኩራል። ድልድዮችን እንደ ወሳኝ የመንገድ መሰረተ-ልማት አካል አድርጎ ይመለከታል። የህዝብ ትራንስፖርት ስርዓትን በማሻሻል የትራፊክ መጨናነቅን መቀነስ፤ የመንገድ መሰረተ-ልማትን በአግባቡ እንዴት መጠበቅ እንደሚቻል እንዲሁም የአጎራባች መንደር መንገዶች እና መጋጠሚያዎች በማሻሻል ከብስክሌት እና ከእግር መንገድ ጋር በማያያዝ ውጤታማ የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት መገንባት፤ የመንገድ አውታር ጥግግትን ለማሻሻል አዳዲስ ድልድዮችን መገንባት እና ነባሮቹን መጠገን፣ ቴክኖሎጂ እና ፈጠራን ማካተት፤ በኢንቨስትመንት እና መሰረተ-ልማት አመራር ላይ ተጠያቂነት እና ግልፅኝነት እንዲኖር ማድረግ ይህ ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ ትኩረት ያደረገባቸው ናቸው።

**ግብ:** “የተሳሰረ፣ በአግባቡ የተጠበቀ፣ ዘላቂ እና ለነዋሪዎች የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮችን ለማቅረብ የሚያስችል እንዲሁም ከባቢያዊ ተስማሚነቱን የጠበቀ ውጤታማ የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት አውታር መዘርጋት”

### ታሳቢ እርምጃዎች

#### 1. የመንገድ አውታር ትስስር

ስትራቴጂያዊ አቅጣጫው የመንገድ ትስስር አውታርን እና ሽፋኑን የመጨመር ዓላማ አለው። የመንገድ አውታር ትስስር ስርዓት ማስፋፋትን በተመለከተ የሚከተሉት ሀሳቦች ላይ ትኩረት ተሰጥቷል።

- ◆ እንቅስቃሴን ለማሳለጥ አማራጭ ማስተንፈሻ መንገዶችን መክፈት
- ◆ የብዙኃን ትራንስፖርትን ታሳቢ ያደረገ የመንገድ ልማት ማልማት እና ነባር መንገዶችን ዳግም መንደፍ እንዲሁም መጠገን

በአዲስ አበባ ከተማ ያሉ መንገዶች በተፈጥሮ እና በሰው ሰራሽ ተግዳሮቶች ምክንያት በአግባቡ የተሳሰሩ አይደሉም። የውስጥ ለውስጥ መንገዶች ጠባብ እና በሚፈለገው ደረጃ የተሰሩ አይደሉም፤ መዳረሻቸው ወዴትም የማይወስድ ዝግ መንገድ በመሆኑ ምክንያት የተሟላ ጉዞ ለማድረግ አመቺ አይደሉም። ስለዚህም ዋና ዋና ቦታዎችን ከንዑስ ቦታዎች ጋር በመንገድ፣ በሞተር-አልባ እና በህዝብ ትራንስፖርት ማስተሳሰር ጠቃሚ ጉዳይ ነው።

## ተግባራት

- ◆ ስትራቴጂያዊ ከተማ-አቀፍ የትራንስፖርት ልማት ዕቅዱ ቅድሚያ የሚሰጣቸውን ፕሮጀክቶች ለይቶ በማውጣት የመንገድ አውታር ሽፋን መጨመሩን ማረጋገጥ
- ◆ በ 2030 የመንገድ አውታር ሽፋን 25% ላይ ማድረስ የሚለውን አጣጥሞ መተግበር
- ◆ በሞተር-አልባ ስትራቴጂው ላይ የተቀመጠው ከ50-60% የሚደርሰውን የከተማ የመንገድ ክፍል ለሞተር-አልባ ትራንስፖርት ማዋል የሚለውን መተግበር
- ◆ በመዋቅራዊ ፕላን የቀረበውን ፕሮፖዛል ተከትሎ፣ ለህዝብ ትራንስፖርት የሚውሉ መንገዶችን ማልማት ወይም ነባር መንገዶች አመቺ እንዲሆኑ ማድረግ (ዳግም መንደፍ)
- ◆ እንቅስቃሴን ለማሳለጥ አማራጭ ማስተንፈሻ መንገዶችን ማልማት
- ◆ ሁሉም የውስጥለውስጥ መንገዶች እርስበእርስ የተሳሰሩ እና ለሁሉም ዓይነት እንቅስቃሴዎች ተደራሽ መሆናቸውን ማረጋገጥ

## 2. የእግረኛ መንገድ መሰረተ-ልማት

የእግር ጉዞ በአዲስ አበባ ከተማ በሰፊው የሚከናወን የትራንስፖርት አማራጭ ነው፤ ስለዚህም በስፋት ለሚከናወን የትራንስፖርት አማራጭ በቂ ቦታ መመደብ አስፈላጊ ነው። ስለዚህ ምቹ በሆነ የእግር ትራንስፖርት ተደራሽ የሆኑ የተለያዩ መዳረሻዎች (Pedestrian Enhanced Destinations) ቅድሚያ የሚሰጥ የእግረኛ መሰረተ-ልማት ማሻሻያዎች ተግባራዊ ማድረግ ያስፈልጋል። እነዚህ መዳረሻዎች ከትራንዚት/ብዙኃን ትራንስፖርት መገኛ ቦታዎች፣ ከንግድ ቦታዎች፣ ከማህበራዊ አገልግሎት መስጫ ተቋማት ወዘተ. ካላቸው ቅርበት አንፃር እግረኞች በብዛት የሚገኝባቸው ስፍራዎች ናቸው።



### ተግባራት:

- ◆ በአግባቡ የተሰራ፣ ያልተቆራረጠ፣ ጥራት ያለው ግራና ቀኝ የእግረኛ መንገድ እና ከተሸከርካሪ መንገዱ ጋር የተስተካከለ፣ በቂ እና የእግረኛን ደህንነት የጠበቀ የእግረኛ መንገድ እና ማቋረጫ መሰረተ-ልማት መዘርጋት
- ◆ የእግረኛ ደህንነትን ሊያስጠብቁ የሚችሉ የተለያዩ የትራፊክ ደህንነት ማስጠበቂያ ስልቶችን መተግበር
- ◆ ጥላዛ እና ክፍት ቦታዎችን ለእግረኛ ምቹ እና ተደራሽ በሆኑ መዳረሻዎች ማልማት

### 3. የትራንዚት አውታረ-መረብ ትስስር

በከተማዋ የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮችን ለመጠቀም እንዲያስችል ከዋና ዋና የመንገድ ኮሪዶሮች፣ መነሻና መዳረሻ መንገዶች ላይ የትራንዚት አውታሮችን በመገንባት እና እንዲተሳሰሩ በማድረግ አሁን ያለውን እና ወደፊት የሚኖረውን የብዙኃን ትራንስፖርት አገልግሎት የተሳለጠ እንዲሆን ማድረግ ያስፈልጋል።

### ተግባራት:

- ◆ በሁሉም የትራንዚት ፕሮጀክቶች ወሰን ውስጥ የሞተርኦቶ መሰረተ-ልማት እንዲካተት ማድረግ
- ◆ በስራ ላይ ያለውን ቀላል የባቡር መስመርን ለማራዘም ማቀድ
- ◆ የአዲስ አበባ ቀላል ባቡር /LRT/ ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ምቹ እና አካታች የሆነ የእግረኛ ማቋረጫ እንዲሁም አስፈላጊ በሆኑ ቦታዎች በቂ የተሸከርካሪዎች ማዞሪያ (U-Turn) እንዲኖረው ለማድረግ የሚያስችሉ ጥናቶች እንዲከናወኑ በማድረግ ስራ ላይ ማዋል።
- ◆ በከተማዋ የሚታየውን የትራፊክ መጨናነቅን ለመቀነስ በከተማዋ መዋቅራዊ ጥላን ውስጥ የተለዩትን 15 የከተማ ፈጣን የአውቶቡስ መስመሮችን በከፊል መተግበር
- ◆ በትራንዚት አውታር ውስጥ ያለውን መሰረተ-ልማት በማሻሻል የአውቶቡስ አገልግሎትን ማሻሻል
- ◆ በሁሉም የትራንዚት ፕሮጀክቶች ከጉዞ መነሻ እስከ መደበኛ ትራንስፖርት መነሻ እና ከመደበኛ ትራንስፖርት መጨረሻ እስከ ጉዞ መዳረሻ ያለውን ጉዞ ውጤታማ ለማድረግ በሚያስችል የሞተርኦቶ ትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ማስተሳሰር



#### 4. የአውቶብስ ዴፖ እና ተርሚናል

የአውቶብስ ዴፖዎች የጥገና፣ የፅዳት፣ የነዳጅ መሙላት፣ የማቆሚያ እና የስምሪት አገልግሎት የሚሰጥባቸው መሰረተ-ልማቶች ናቸው። የብዙኃን ትራንስፖርት ጥራት በአመዛኙ የሚወሰነው በአውቶብስ አመራር ስርዓት ሲሆን አፕሪኬሽን/አገልግሎቱን ለማሻሻል በቴክኖሎጂ ማገዝ ወሳኝ ሚና አለው። አንበሳ አውቶብስ እና ሸገር ባሰን ብቻ የሚያስተናግዱ አራት የአውቶብስ ዴፖዎች አሉ፤ መገኛ ቦታቸውም ገርጂ፣ ጀሞ-መካኒሳ፣ ቃሊቲ እና ሸገሌ ነው። በተጨማሪም በቱሉ ዲምቱ እና ጭማድ አካባቢ አዳዲስ ዴፖዎችን ለማቋቋም ታስቧል። ከዚህም ባሻገር፣ ከተማዋ የከተማ እና ሀገር አቋራጭ የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎቱን ለማሳለጥ በከተማዋ መዋቅራዊ ዕቅድ መሰረት የተርሚናል መሰረተ-ልማቶችን ማስፋፋት ይጠበቅባታል።

#### ተግባራት:

- ◆ የከተማው መዋቅራዊ ፕላንን መሰረት በማድረግ ተጨማሪ የአውቶብስ ዴፖዎችን መገንባት
- ◆ በከተማዋ መዋቅራዊ ፕላን መሰረት የሚገነቡ የአውቶብስ ዴፖዎች የግል የብዙኃን ትራንስፖርት አገልግሎት ሰጪዎችን ያካተተ እንዲሆን ማድረግ
- ◆ በከተማዋ ውስጥ እና ለሀገር አቋራጭ የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ለሚሰጡ ተሽከርካሪዎች የሚውሉ በቂ እና ሁለ-አቀፍ ተርሚናሎችን መገንባት



## 5. የብስክሌት አውታረ-መረብ ትስስር

የከተማዋን መልክዓ-ምድራዊ አቀማመጥ እና የህዝብ ቦታዎችን የመጠቀም ልምድ ከግምት ውስጥ በማስገባት በከተማዋ የመንገድ ስርዓት ውስጥ የተሳሰረ የብስክሌት መንገድ አውታር መዘርጋት እና ስራ ላይ ማዋል፤ ይህም ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ተስማሚ እና ምቹ የብስክሌት መገልገያ መሰረተ-ልማትን ለማቅረብ ይረዳል።

### ተግባራት:

- ◆ 200 ኪ.ሜ የብስክሌት መንገድ መገንባት
- ◆ የብስክሌት መንገዶች ከመኖርያ ቤት እና እንቅስቃሴ ከሚበዛባቸው ቦታዎች ጋር መተሳሰራቸውን ማረጋገጥ
- ◆ 10,000 ብስክሌቶችን የማጋራት መርሀ-ግብር መተግበር
- ◆ ብስክሌት የመንዳት ባህልን ለማበረታታት በትምህርት ቤቶች እና በከተማ ባሉ የተለያዩ ቦታዎች የስልጠና ቦታዎችን ማዘጋጀት

## 6. መጋጠሚያዎች

በዋና መንገዶች የሚገኙ መጋጠሚያዎች ከፍተኛ የትራፊክ እንቅስቃሴ በሚኖርባቸው ሰዓታት ከማስተናገድ አቅማቸው በላይ ስለሚሆን የጉዞ መዘግየት እና የተሽከርካሪ ሰልፍ ይበዛል። አብዛኛዎቹ መጋጠሚያዎች የትራፊክ መቆጣጠሪያ መሳሪያዎች የሌላቸው እና ጂኦሜትራዊ ችግር ያለባቸው ናቸው።

### ተግባራት:

- ◆ የመጋጠሚያዎችን ነባራዊ ሁኔታ በማጥናት የትራፊክ ደህንነትን፣ ፍሰትን እና የመንገዱን የማስተናገድ አቅምን ለማሳደግ የሚያስችሉ ማሻሻያዎችን ማድረግ



- ◆ የመጋጠሚያዎች ደህንነት ማሻሻያ መርህግብርን ከፍ ባለ ደረጃ መተግበር
- ◆ በመንገድ መጋጠሚያዎች ያለውን የትራፊክ መጨናነቅ ለመቀነስ የአይ.ቲ.ኤስ. (ITS) ስርዓትን ተግባራዊ ማድረግ
- ◆ ሁሉም መጋጠሚያዎች ለእግረኞች እና ብስክሌት ተጠቃሚዎች ቅድሚያ በሚሰጥ መልኩ ተገቢው የትራፊክ መቆጣጠሪያ መሳሪያዎች ያላቸው መሆኑን ማረጋገጥ
- ◆ በመጋጠሚያ መንገዶች ላይ በተለየ መስመር ለሚሄዱ አውቶቡሶች ቅድሚያ መስጠት እና የትራፊክ መቆጣጠሪያዎችን ከህዝብ ትራንስፖርት መሰረተ-ልማቶች ጋር ማቀናጀት
- ◆ በእያንዳንዱ የመንገድ መጋጠሚያ የመንገድ መጠቆሚያዎች (የትራፊክ ምልክት እና የመንገድ ስም) መትከል

## 7. የከተማ ጭነት ማጓጓዣ መሰረተ-ልማት

የዕቃ ዝውውር ለአንድ ከተማ የኢኮኖሚያዊ እንቅስቃሴ ወሳኝ ሚና አለው። ከንግድ ጋር ተያያዥነት ያላቸውን ዕቃዎች ከቦታ-ቦታ በቀላሉ እንዲዘዋወሩ የሚያስችል መሰረተ-ልማት መገንባት የዕቃ ዝውውሩን ምቹ እና አስተማማኝ ለማድረግ የሚረዳ ሲሆን ይህም የንግድ እንቅስቃሴን ማከናወን ቀላል እንዲሆን በማድረግ ንግዱንም በሚፈለገው አግባብ አስጠብቆ ለመቀጠል ያስችላል።

### ተግባራት:

- ◆ የጭነት ትራንስፖርት መስመሮችን ማስፋት፡- የጅምላ እና ችርቻሮ መሸጫ ማዕከላትን በዋና መንገዶች በማስተሳሰር ስርዓት ማስያዝ
- ◆ መሬትን ስልታዊ በሆነ መልኩ ለዕቃ ዝውውር እንዲያመች አድርጎ በመጠቀም ኢንዱስትሪን እና የገበያ ቦታዎች ስትራቴጂያዊ ትስስር እንዲኖራቸው በማድረግ የጭነት ትራፊክ ፍላጎትን ማሳሰጥ
- ◆ የትራፊክ መጨናነቅ ተፅዕኖን ለመቀነስ እና ደህንነቱን ለማሻሻል በጭነት ተሽከርካሪዎች ላይ በጥንቃቄ የተጠና የሰዓት ገደብ እንዲኖር ማድረግ
- ◆ በንግድ ማዕከላት አካባቢ የትራፊክ እንቅስቃሴውን የማያውክ የመንገድ ዳር እና ከመንገድ ዳር ውጪ የዕቃ መጫኛ እና ማውረጃ ቦታዎችን ማቅረብ
- ◆ የጭነት ኮንሰሊዴሽን ማዕከላትን አስፈላጊ በሆኑ ቦታዎች ላይ ማልማት
- ◆ የጭነት ተርሚናል ማዕከላትን አስፈላጊ በሆኑ ቦታዎች ላይ ማልማት
- ◆ ለዕቃ እንቅስቃሴ የሚረዱ ከተማ-አቀፍ የትራንስፖርት ማሻሻያ ፕሮጀክቶችን መተግበር
- ◆ የኢትዮ-ጅቡቲ የባቡር መስመርን ከከተማዋ የቢዝነስ/የጭነት ተርሚናል ማዕከላት ጋር በትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ማስተሳሰር

### 8. መኪና ማቆሚያ

በመንገድ ዳር ተሽከርካሪን ማቆም የመንገድ ትስስር አውታሩን አጠቃቀም ውጤታማ እንዳይሆን ሲያደርገው በተለይ በመጋጠሚያዎች አካባቢ የደህንነት ችግሮች እና የትራፊክ መጨናነቅ እንዲከሰት አስተዋፅኦ ያደርጋል። በተጨማሪ በአዲስ አበባ ከተማ የሚሰሩ ህንፃዎች ሊያሟሉ የሚገባቸው አነስተኛ የተሽከርካሪ ማቆሚያ ስፍራ እንዳለ ቢገልፅም የሚከናወነው እና አገልግሎት እየሰጠ ያለው የሚፈጠረውን የትራፊክ እንቅስቃሴን እና የማቆሚያ ስፍራ ፍላጎትን ከግምት ውስጥ ያስገባ አይደለም። ልቅ የሆነ የተሽከርካሪ ማቆሚያ ስፍራዎች መኖር ችግሩን በመቅረፍ ፋንታ መጨናነቅን እንደሚጨምሩ ጥናቶች ያሳያሉ። ስለዚህም በአግባቡ የተጠና የመኪና ማቆሚያ አስተዳደር ስርዓት እንዲኖር ያስፈልጋል። ከዚህ ጋር በተያያዘ፣ ዋና ዋና ቦታዎች ጭነት ለማራገፍ እና ለመጫን የሚሆን በቂ የማቆሚያ ስፍራ የላቸውም። በአምራቾች እና አከፋፋዮች ወሰን ውስጥም ቢሆን በቂ የመጫኛ እና የማውረጃ ስፍራዎች ማግኘት አዳጋች ነው። ስለዚህም፣ ከባድ የጭነት ተሽከርካሪዎች መንገድ ዳር ሲቆሙ ለትራፊክ መጨናነቅ ጉልህ አስተዋፅኦ ያደርጋሉ።



### ተግባራት:

- ◆ በከተማ ቀላል ባቡር ትራንስፖርት እና ፈጣን የአውቶብስ ትራንስፖርት አገልግሎት ጣቢያዎች ላይ “Park and Ride” ስፍራዎችን ማመቻቸት
- ◆ በቀለበት መንገድ ክልል ውስጥ የመንገድ ዳር ተሽከርካሪ ማቆምን መቀነስ ወይንም መከልከል
- ◆ የተሽከርካሪ ማቆሚያ መሰረተ-ልማትን ለመዘርጋት የህዝብ እና የግል አጋርነት ሞዴልን መጠቀም
- ◆ በመንገድ ዳር የተሽከርካሪ ማቆሚያ ስፍራ ላይ የማቆሚያ ክፍያ መቀበያ ሳጥኖችን ማሳያ ምልክቶች አድርጎ ማኖር
- ◆ በቴክኖሎጂ የተደገፈ ከመንገድ ዳር ውጪ የተሽከርካሪ ማቆሚያ ስፍራ ላይ የተሽከርካሪ ማቆሚያ ህንፃዎች እና ስማርት የተሽከርካሪ ማቆሚያዎችን ማልማት
- ◆ የተሽከርካሪ ማቆሚያ ሰተራቴጂ ማዘጋጀት እና መተግበር

## 9. ድልድዮች

በአዲስ አበባ ከተማ ውስጥ የሚፈሰሱ ብዙ ወንዞች አሉ። በእነዚህ ወንዞች ላይ የተሰሩት ድልድዮች ተገቢውን የንድፍ እና የግንባታ ደረጃዎች ያላሟሉ በመሆናቸው በመንገድ የእርስበርስ ትስስር ላይ ተፅዕኖ አሳድረዋል። በተጨማሪም አሁን ያሉት ድልድዮች ለእግረኛ እና ለብስክሌት ተጠቃሚዎች አመቺ ያልሆኑ፣ ጠባብ፣ የተበላሹ እና በአግባቡ ያልተጠገኑ ሲሆኑ ይህንን ሁኔታ ለማሻሻል የከተማዋን የመንገድ ትስስር፣ የእግረኛ እና የብስክሌት መንገድን ታሳቢ ያደረገ የሁሉም የመንገድ ተጠቃሚ ፍላጎትን ያማከለ የድልድይ መሰረተ-ልማት መገንባት ያስፈልጋል። በአጠቃላይ እንደ አዲስ አበባ ከተማ በርካታ ወንዞች በሚገኙባቸው ከተሞች ድልድዮች የተሻለ የመንገድ ትስስር ለመፍጠር እና አማራጭ መዳረሻዎች እንዲኖሩ በማድረግ ረገድ ከፍተኛ ሚና አላቸው።

### ተግባራት:

- ◆ ነባር ድልድዮችን መጠገን እና ደረጃቸውን ማሻሻል
- ◆ አስፈላጊ በሆኑ ቦታዎች ላይ አዳዲስ ድልድዮች በሚገነቡበት ጊዜ የእግረኛ እና የብስክሌት መንገድ ተሟልቶላቸው እንዲገቡ ማድረግ
- ◆ አዳዲስ ድልድዮችን በመገንባት የውስጥ ለውስጥ መንገዶችን በማስተሳሰር የማስተንፈሻ አማራጮችን መፍጠር

## 10. የመንገድ መሰረተ-ልማት ሀብት አስተዳደር

የመንገድ ትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ሀብት አስተዳደር በፖሊሲ፣ በስትራቴጂ እና በአሰራር ስርዓት የተደገፈ የመንገድ እና የትራንስፖርት ሀብቶች መረጃቸው እንዲያገዝ፣ ደህንነታቸው እንዲጠበቅ፣ ጥገና እንዲደረግላቸው እና የአገልግሎት ዘመናቸው እንዲራዘም ለማድረግ የሚያስችሉ ተግባራትን ባነሰ ወጪ መከወን ነው። የመንገድ ትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ሀብት አስተዳደር፣ በትራንስፖርት ስርዓት የታቀፈው የመሰረተ-ልማት ሀብትን ማስተዳደር፣ ባለበት ማቆየት፣ መጠገን ወይም ማዘመን እና መከታተልን ይመለከታል።

### ተግባራት:

- ◆ ያሉትን የመንገድ ትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ሀብቶች በመለየት፣ ቅደም ተከተል በማስያዝ እና አስፈላጊውን ጥገና በማድረግ ሀብቶች ባሉበት ይዞታ እንዲቆዩ፣ እንዲጠበቁ እና እንዲሻሻሉ ማድረግ
- ◆ በትራንስፖርት ስርዓት ውስጥ ያለውን የመሰረተ-ልማት ሀብት በዘመናዊ የመንገድ ትራንስፖርት ሀብት አስተዳደር ስርዓት ማስተዳደር እና መከታተል
- ◆ የአስፋልት(Pavement) አስተዳደር ስርዓት በመጠቀም (ለምሳሌ፡ ኤች ዲ ኤም4 ሶፍትዌር) ወቅታዊ (Periodic) እና በየጊዜው ተከታትሎ ጥገና ማከናወን
- ◆ የመንገድ ትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ሀብት አስተዳደር ስትራቴጂ አዘጋጅቶ መተግበር



ስትራቴጂያዊ  
አቅጣጫ 3



የመንገድ ትራፊክ አስተዳደር እና ደህንነት

# ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 3

## የመንገድ ትራፊክ አስተዳደር እና ደህንነት

የጉዞ ፍላጎት እየጨመረ እና የሚለሙ አዳዲስ መሰረተ-ልማቶች አቅርቦት ውሱን በመሆናቸው ምክንያት በአዲስ አበባ ከተማ ያለው የትራፊክ መጨናነቅ እጅግ እየጨመረ መጥቷል። የትራፊክ መጨናነቅ ፍሰቱ ላይ ተፅዕኖ ያሳድራል፤ ከስራ መግቢያ እና መውጫ ሰዓት በዘለለ መጨናነቁ በቀን ውስጥ ረዘም ላለ ጊዜ ይቆያል፤ እንዲሁም በአማካይ ለጉዞ የሚወስደውን ሰዓት እንዲጨምር ያደርጋል። በተመሳሳይ የትራፊክ መጨናነቅ በትራፊክ ፍሰት፣ በከባቢ አየር እና የመንገድ ተጠቃሚዎች ኢኮኖሚያዊ ምርታማነት ላይ ተፅዕኖ ያሳድራል። የተለያዩ የልማት ፍላጎቶች መኖራቸው፣ ከባቢያዊ እና ማህበራዊ ተፅዕኖዎች እንዲሁም ፋይናንስ እጥረት ምክንያት የትራንስፖርት መሰረተ-ልማት ማስፋፊያ ፕሮጀክቶችን ለመተግበር ያሉት ዕድሎች ውስን ስለሆኑ ከተማዋ አሁን ያለውን የትራንስፖርት ትስስር አቅም የሚሻሻልበትን ዘዴ መፈለግ ይኖርባታል።

**ግብ:** ለሁሉም የመንገድ ተጠቃሚዎች ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ተደራሽ የሆነ እና የተሳለጠ እንዲሁም ለአግረኞች፣ ለብስክሌቶች እና ለህዝብ ትራንስፖርት ተጠቃሚዎች ቅድሚያ የሚሰጥ የመንገድ ትራፊክ ስርዓት እንዲኖር ማድረግ

### ታሳቢ እርምጃዎች

#### 1. የትራንስፖርት ስርዓት አስተዳደር

ከተማዋ የመንገዶችን ሁኔታ በየወቅቱ መከታተል እና ስራ ላይ ያለውን የትራንስፖርት አገልግሎት አቅም ለማጠናከር የሚያስችሉ የተለያዩ የትራንስፖርት ስርዓት አስተዳደር ስትራቴጂዎችን በተሻለ አስተዳደር እና አፕራክሽን መተግበር ትኩረት ከሚሰጣቸው ስራዎች መካከል ማድረግ አለባት።

- ተግባራት:**
- ◆ የመንገድ አውታር ትስስርን ማሻሻል፡ አስፈላጊውን ጥናት በማካሄድ የመንገዶችን አቅም እና ውጤታማነት ማሻሻል
  - ◆ የመንገድ አጠቃቀም አስተዳደር (Access Management)፡ የዚህ የመንገድ አጠቃቀም አስተዳደር ዓላማ ዋና ዋና መንገዶች ላይ ያሉ ማስተላለፊያ ቦታዎች (Access Points) እንደአስፈላጊነቱ የመቀነስ እና የማጣመር ስራዎች ላይ በማተኮር ሁሉን አቀፍ የትራፊክ እቅስቃሴ ስርዓትን (Complete Circulation) ያበረታታል። በትራፊክ መብራቶች መካከል ያለውን ርቀት ለተጠቃሚዎች በሚያመች መልኩ ማሻሻል፤ የመንገድ አካፋይን በአግባቡ መንደፍ፤ ከሁለት አቅጣጫ የሚመጣ ተሽከርካሪን በሚያስተናግዱ የተመረጡ መንገዶች ግራ ታጣፊዎችን መከልከል እና በእንቅስቃሴው የሚከሰተውን መጠላለፍ በማስወገድ ሊከሰት የሚችለውን የትራፊክ አደጋ፣ የመንገድ መጨናነቅን እና የጉዞ መዘግየትን መቀነስ

- ◆ የትራፊክ መብራትን ማሻሻል፡ የትራፊክ መብራት ማሻሻያዎች የሚከተሉትን ያካትታል፤ የመብራት ሰዓት ምጣኔ(Signal Timing Optimization) ማመቻቸት፤ የትራፊክ መብራትን ማቀናጀት እና እርስበርስ ማስተሳሰር፤ እንዲሁም ራሱን ከነባራዊ የትራፊክ ፍሰት ጋር የሚያስተካክል የትራፊክ መብራት መቆጣሪያ ስርዓት መዘርጋት
- ◆ የመጋጠሚያዎች ንድፍ(Design) ማሻሻል
- ◆ የስራ አካባቢ የትራፊክ አስተዳደር፡ የስራ አካባቢ የትራፊክ ቁጥጥር መመሪያዎችን እና ህጋዊ ማዕቀፍን ማዘጋጀት እና መተግበር
- ◆ ኢንተሊጂንት የትራንስፖርት ስርዓት(ITS) ስራ ላይ ማዋል፡ ከተማዋ የመንገድ ትስስር አስተዳደርን አሻሽሎ የሚፈለገውን አፈፃፀም እና ውጤታማነት ለማግኘት እንዲሁም በከተማዋ ወጥ የሆነ አገልግሎት ለመስጠት የስማርት ቴክኖሎጂ አገልግሎት ዓቅምን በሚገባ ስራ ላይ ማዋል አለበት።

## 2. የጉዞ ፍላጎት አስተዳደር

የጉዞ ፍላጎት አስተዳደር አላስፈላጊ የግል ተሽከርካሪ እንቅስቃሴን ባለማበረታታት እና ቀልጣፋ፣ ጤናማና ከከባቢ ጋር የሚጣጣሙ የህዝብ ትራንስፖርት እና ሞተር-አልባ የትራንስፖርት አማራጮችን በማስተዋወቅ የከተማ ትራንስፖርት ስርዓት መጨመርን ዓላማ ያደርጋል። የትራንስፖርት ስርዓቱን ቅልጥፍና ለማሻሻል የሚወሰዱት መሰረታዊ እርምጃዎች ሁለት ናቸው። “ገሬ እርምጃዎች” የግል ተሽከርካሪ መጠቀምን ሳቢ እንዳይሆን የሚያደርጉ የተለያዩ ስልቶችን ተግባራዊ ማድረግ ላይ የሚያተኩሩ ሲሆኑ “ሳቢ እርምጃዎች” ደግሞ የብዙሀን የትራንስፖርት አማራጮች ማራኪ እንዲሆኑ የተለያዩ ስልቶችን ተግባራዊ ማድረግ ላይ የሚያተኩሩ ናቸው። እነዚህ እርምጃዎች ተደጋጋፊ ስለሆኑ ከፍተኛ ውጤት ሊያመጡ በሚችሉበት አካሄድ ማጣመር አስፈላጊ ነው። የጉዞ ፍላጎት አስተዳደር በተለይ ለአዲስ አበባ ከተማ ጠቃሚ ነው፤ ምክንያቱም አብዛኛው ነዋሪ የሚገለገለው የህዝብ ትራንስፖርት እና የእግር ጉዞ ስለሆነ የእነዚህን የትራንስፖርት አማራጮች ማሻሻል ለተጠቃሚዎች እና ለማህበረሰብ ከፍተኛ ጥቅም ያስገኛል።

### ተግባራት:

- ◆ የቤት መኪና ባለቤትነትን የማያበረታቱ “ሳቢ እርምጃዎች” ላይ የሚያተኩሩ የትራንስፖርት አማራጮችን ማቅረብ
  - ▶ የህዝብ መጓጓዣን ማሻሻል, የእግር እና የብስክሌት ጉዞን ማሻሻል፤ የጉዞ መጋራት፤ የመጫን አቅማቸው ከፍተኛ የሆኑ ተሽከርካሪዎች የሚጓዙበት የተለየ መስመር፤ አማራጭ የስራ መግቢያ መውጫ ሰዓት፤ መኪና የመጋራት አገልግሎት፤ የታክሲ አገልግሎትን ማሻሻል፤ ብስክሌት የማጋራት ፕሮግራም፤ ያለውን የትራንስፖርት አጠቃቀም ባህል ማሻሻል(ተገቢ የሚደድሩ ቅስቀሳዎችን ማድረግ)
- ◆ ዘላቂ ትራንስፖርት ለመጠቀም የሚያበረታቱ የኢኮኖሚ እርምጃዎችን ማስተዋወቅ “ገሬ እርምጃዎች” ላይ የተኩሩ እርምጃዎች

- ▶ የትራፊክ መጨናነቅ ክፍያ፣ የህዝብ ትራንስፖርት ለሚጠቀሙ የገንዘብ ድጎማ ማድረግ፣ የመኪና ማቆሚያ ክፍያ፣ የቤት መኪናዎች ላይ የነጃጅ ግብር መጨመር
- ▶ ከተሸከርካሪ ነፃ ቀን ፕሮግራሞችን ማስፋት
- ◆ ስማርት የዕድገት እና የመሬት አጠቃቀም ፖሊሲዎችን መተግበር
  - ▶ ትራንዚት-ተኮር ልማትን መተግበር
  - ▶ የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮችን (Multi-modal Planning) ማቀድ

### 3. የመንገድ ትራፊክ ደህንነት ማሻሻል

የአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ስርዓት በትራፊክ አደጋ ምክንያት በየጊዜው እየጨመረ በመጣ የሰው ህይወት ማለፍ እየተፈነ ይገኛል። ይህንን ፈተና ስትራቴጂያዊ በሆነ አሰራር ለመቀነስ ይቻል ዘንድ፣ የአደጋ ምክንያት የሆኑትን በሀገር ውስጥ ያለውን መረጃ ውስጥ ከግምት ውስጥ በማስገባት፣ በአለም ዓቀፍ ደረጃ የተፈተሹ ተግባራት ላይ በመመርኮዝ እንዲሁም ደህንነቱ የተጠበቀ ስርዓትን በቃኘ ሁኔታ አሰራርን በማጣጣም የአዲስ አበባ ከተማ የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ 2022 ዓ.ም(የ13 ዓመት ስትራቴጂ) ተዘጋጅቷል።

አዲስ አበባ ከተማ የትራፊክ አደጋን የሚለይ፣ ምላሽ የሚሰጥ እና የደረሰውን ክስተት በተቻለ ፍጥነት እና ደህንነቱ በተጠበቀ መልኩ ወደ ነበረበት የትራፊክ ፍሰት የሚመልስ በአግባቡ የተቀናጀ የትራፊክ ማኔጅመንት ስርዓት ያስፈልጋታል። በተሸከርካሪ ቴክኒካል ችግር ወይም በተሸከርካሪ ግጭት ምክንያት አደጋ በሚፈጠር ጊዜ፣ አደጋውን ለመለየት፣ ምላሽ ለመስጠት እና ደህንነቱ በተጠበቀ መልኩ መንገድን ወደ ነበረበት የትራፊክ ፍሰት የመመለስ ሂደት ረጅም ጊዜ ሲወስድ፣ የመንገድ መዘጋጋት፣ የትራፊክ መጨናነቅ እና ተጨማሪ የመንገድ ትራፊክ አደጋ ይከሰታል። ከዚህ በተጨማሪ የትራፊክ አደጋ በመንገድ ላይ ሲከሰት፣ የአደጋው ሰለባዎች ህይወታቸውን ሊታደግ የሚችል ፈጣን የሆነ የመጀመሪያ ደረጃ የህክምና እርዳታ አያገኙም። ስለዚህ ፈጣን ምላሽ ለመስጠት እና አደጋዎችን በተቻለ ፍጥነት ወደ ነበሩበት የትራፊክ ፍሰት የሚመልስ በአግባቡ የተቀናጀ የትራፊክ አስተዳደር ስርዓት መዘጋጋት ያስፈልጋል፤ ይህም የትራፊክ ክስተቶችን ለመቀነስ እንዲሁም የመንገድ ተጠቃሚዎቹን፣ አደጋ ሰለባዎች እና የክስተቱ ምላሽ ሰጪዎች ደህንነት በተሻለ መልኩ ያስጠብቃል።

#### ተግባራት:

- ◆ የአዲስ አበባ ከተማ የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ እና ትግበራ ዕቅድን ለማስፈጸም የሚደረጉ ጥረቶችን ማጠናከር እና የአጭር እና የረጅም ጊዜ ግቦችን ማሳካት
  - ▶ የአዲስ አበባ ከተማ የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ (2013-2022 ዓ.ም) የትግበራ እቅድ በየ3 ዓመቱ ማዘጋጀትና መተግበር
  - ▶ የአዲስ አበባ ከተማ የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ የቴክኒክ ኮሚቴን ማቋቋም እና ማጠናከር
  - ▶ የመንገድ ደህንነት ዓመታዊ ዕቅድን ለመተግበር የሚያስችል በቂ በጀት መመደብ እና አስፈላጊ ቁሳቁሶችን ማሟላት
- ◆ ተግባራትን ለማቀድ እና ቅደም ተከተልን ለማስያዝ ከተመሳሳይ የጥናት ተሳታፊዎች ለመንገድ አደጋ



የሚያጋልጡ ከሰው ባህሪ ጋር የተያያዙ ስጋቶች በተለያዩ ጊዜ የሚሰበሰቡ የመንገድ ደህንነት መረጃ (Longitudinal Road Safety Data) ማደራጀት እና መተንተን

- ◆ ለአደጋ ምላሽ ለመስጠት የሚተጉ የተለያዩ ኤጀንሲዎችን የሚያስተባብር የትራፊክ አደጋ አስተዳደር ስርዓትን መዘርጋት እና አሁን ያለውን ማሻሻል
- ◆ ለሞተር ብስክሌት ደህንነት የሚሆን ደንብ እና መመሪያዎች ማዘጋጀት እና መተግበር
- ◆ የዜሮ-ራዕይ ስትራቴጂን መተግበር

## 4. የከተማ ጭነት ትራንስፖርት አስተዳደር

የንግድ ተሽከርካሪዎችን በአግባቡ ማስተዳደር የአዲስ አበባ ከተማ ትራፊክ አስተዳደር ስትራቴጂ አንዱ ተግባር ነው። የአዲስ አበባ ከተማ የሀገሪቱ ኢኮኖሚ ዕድገት ሞተር ናት። ስለዚህ ኢኮኖሚውን ያገናዘበ እና ቀልጣፋ የሆነ የጭነት ትራንስፖርት እና የሎጅስቲክስ ስርዓት መኖር አስፈላጊ መስፈርቶች ናቸው። በተሳሳለጠ እና ደህንነቱ በተጠበቀ ሁኔታ የጭነት ተሽከርካሪዎችን እንቅስቃሴ ለመቆጣጠር፣ ለማስተግበር እንዲሁም ጭነትን ለማራገፍ እና ለመጫን በማስቻል በኩል ከተማዋ ደካማ የአሰራር ስርዓት እና የህግ ማዕቀፍ አላት። ይህ ሁኔታ የጭነት ተሽከርካሪዎች በከተማዋ ውስጥ ለስራ የሚንቀሳቀሱበትን ጊዜ ይጨምራል፤ የተሽከርካሪዎቹን የአገልግሎት ውጤታማነትን ይቀንሳል፤ የትራንስፖርት ወጪን ይጨምራል፤ ስለዚህም የመጨረሻ ተጠቃሚው ላይ ኢኮኖሚያዊ ጫና ይፈጥራል።

### ተግባራት:

- ◆ የጭነት ትራፊክ ቁጥጥር እርምጃዎች: ከትራፊክ ፍሰት፣ ከትራፊክ አደጋ እንዲሁም ከከባቢ አየር ብክለት አንፃር የጭነት ትራፊክ አሉታዊ ተፅዕኖን ለመቀነስ ከተማዋ ተገቢውን የቁጥጥር እርምጃ ስርዓት መተግበር አለባት
  - ▶ በአግባቡ የተጠና በምሽት ጭነት መጫን እና ማራገፍ: በምሽት ጭነት የመጫን እና የማራገፍ ተግባር በቀን ሊከሰት የሚችለውን መጨናነቅ ይቀንሳል፤ የመንገድ መሰረተ-ልማት አቅምን በተሻለ ደረጃ ለመጠቀም ይረዳል
  - ▶ የተሽከርካሪ ክብደት/መጠን ገደብ: በመንገድ እና ሌሎች መሰረተ-ልማቶች እንዲሁም ህንፃዎች ላይ ጉዳት ሊያደርሱ የሚችሉ እንዲሁም በቀላሉ መንቀሳቀስ የማይችሉ የመንገድ መጨናነቅ ሊፈጥሩ የሚችሉ ከተወሰነ መጠን ወይም ክብደት በላይ የሆኑ ተሽከርካሪዎች እንቅስቃሴን መገደብ
- ◆ አውቶማቲክ የተሽከርካሪ መገኛ ቦታ ማሳወቂያ እና የተሽከርካሪ መከታተያ ስርዓት መተግበር፤ እነዚህ ስርዓቶች የጭነት ትራንስፖርት ኩባንያዎች ለአሁናዊ የተሽከርካሪ አስተዳደር እንዲጠቀሙባቸው ያስችላሉ

## 5. የመንገድ ትራፊክ ተፅእኖ ዳሰሳ መመሪያ እና ህጋዊ ማዕቀፍ

በመሬት አጠቃቀም ዙርያ ያሉ ለውጦች እና ልማቶች በትራፊኩ ላይ ተፅዕኖ ያሳድራሉ። ታሳቢ ከሆኑት ልማቶች ጋር ተያይዞ የሚመጣው የትራፊክ ተፅዕኖ ተቀባይነት ያለው ስለመሆኑ ዳሰሳ ሊደረግበት ይገባል። የትራፊክ ተፅዕኖ ዳሰሳ ልማት እና የመልሶ ማልማት ተግባራት በትራንስፖርቱ እና የመንገድ ትስስር ላይ የሚያሳድረውን ተፅዕኖ የሚለይ ሲሆን አሉታዊ ተፅዕኖን ለማስቀረት መወሰድ ያለባቸውን እርምጃዎች ለይቶ ያስቀምጣል።

### ተግባራት:

- ◆ የተለያዩ የመሰረተ-ልማት አልሚዎች ለፍቃድ ማመልከቻ ሲያስገቡ የትራፊክ ተፅዕኖ ዳሰሳ ጥናትን እንደ አንድ አስፈላጊ መስፈርት አድርገው እንዲያስገቡ አስፈላጊውን የህግ ማዕቀፍ መዘርጋት እና መተግበር
- ◆ ወጥ የሆነ እና ተገቢውን የአሰራር ቅደም ተከተል የያዘ የትራፊክ ተፅዕኖ ዳሰሳ ጥናት ማከናወኛ መመሪያ ማዘጋጀት



ስትራቴጂያዊ  
አቅጣጫ 4

የትራንስፖርት አገልግሎት ማሻሻል

# ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 4

## የትራንስፖርት አገልግሎት ማሻሻል

የተሳለጠ የህዝብና የጭነት ትራንስፖርት ትስስር መኖር ለሰዎች፣ ለንግድ እንቅስቃሴ፣ ለከባቢ አየር መጠበቅ እና ለኢኮኖሚ ዕድገት ከፍተኛ አስተዋፅኦ አለው። እየጨመረ የመጣው ትራንስፖርት ተጠቃሚ ፍላጎትን ለማስተናገድ፣ ትራንስፖርት አገልግሎት በመጠንም በጥራትም ማደግ አለበት። ውስን የሆነ የጉዞ መስመር መስረተ-ልማት በመኖሩ ምክንያት የትራንስፖርት አገልግሎት ካለው ፍላጎት ጋር የሚጣጣም አይደለም። ይህ ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ የተለያዩ የማሻሻያ ስልቶችን ታሳቢ በማድረግ ትራንስፖርት አገልግሎት ስርዓቱ ውስጥ ያለውን ክፍተት ለመሙላት ያስችላል። ደረጃውን የጠበቀ የህዝብ እና የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት ስርዓት መገለጫ ፍላጎት ማሟላት ሲችል ነው። ይህ ስርዓት ለተገልጋዮች ተደራሽ፣ ፈጣን፣ አቅምን ያገናዘበ፣ አስማማኝ፣ ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ከባቢያዊ ተስማሚነቱ የተረጋገጠ እና በቂ የመጫን አቅም ያለው መሆን ይኖርበታል።

**ግብ:** ከሌሎች የትራንስፖርት አማራጮች ጋር በአግባቡ የተሳሰረ፣ ለሰዎች እና ዕቃዎች ሁለንተናዊ እንቅስቃሴ ምቹ፣ ቀልጣፋ፣ ዘላቂ፣ ደህንነቱ የተጠበቀ እና ጥራት ያለው የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ማቅረብ

### ታሳቢ እርምጃዎች

#### 1. የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት አፕሬሽንና ጥራት ማሻሻል

ካለው ፍላጎት አንፃር በከተማዋ ያለው የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት በአቅርቦት እና በስርጨት ውስንነት ያለበት ነው። የህዝብ ትራንስፖርት መስረተ-ልማት ጥራት ለምሳሌ፡ ለብዙሀን ትራንስፖርት ብቻ የተለየ መስመር፣ ጥራት ያለው ፊርማ/ማቆሚያ፣ ተርሚናሎች እና ዴጋዎች በበቂ መጠን አለመኖር እና ያሉትም የዕቅድ እና የአተገባበር ክፍተት ያለባቸው ናቸው። የተናበበ ዕቅድ ባለመኖሩ እና አሰራሩ በቴክኖሎጂ የተደገፈ ባለመሆኑ እንደ ቀላል ባቡር፣ አንበሳ እና ሽገር አውቶቡስ እና ሌሎች የታክሲ ማህበራት የመሳሰሉ የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ሰጪዎች መካከል ያለው ቅንጅት ደካማ መሆን ሌላው በዘርፉ የሚስተዋል ችግር ነው።

- ተግባራት:**
- ◆ ስለጉዞ ፍላጎት፣ ሁኔታ እና አገልግሎት እርካታ መረጃ ለመሰብሰብ እና ለመተንተን የትራንስፖርት መረጃ መሰብሰቢያ ማዕከላትን ማቋቋም
  - ◆ ከጉዞ መነሻ እስከ መደበኛ ትራንስፖርት መነሻ እና ከመደበኛ ትራንስፖርት መጨረሻ እስከ ጉዞ መዳረሻ ላይ የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮች ተመጋጋቢ እና የተቀናጁ እንዲሆኑ ማድረግ
  - ◆ የኢንተላጀንት ትራንስፖርት ሲስተም (ITS) ቴክኖሎጂን በመተግበር የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት አፕሬሽንን (የአገልግሎት ድግግሞሽ፣ የስራ ሰዓት፣ የመንገደኛ መረጃ፣ ወዘተ.) ማዘመን።
  - ◆ የተቀናጀ የህዝብ ትራንስፖርት ኤሌክትሮኒክ ክፍያ ስርዓት መተግበር
  - ◆ የመንገደኞች ማሸጋገሪያ ጣቢያዎችን (Transfer Nodes) ማስፋፋት



- ◆ ዘላቂ እና የተቀናጀ የብዙኃን ትራንስፖርት አቅርቦት እንዲኖር ማድረግ እና አገልግሎት አሰጣጡን ማሻሻል
- ◆ ለአውቶብስ ቅድሚያ የሚሰጡ የጉዞ መስመሮችን ማስፋፋት
- ◆ የህዝብ ትራንስፖርት መናኸሪያ፣ ዴፖዎች፣ መጠበቂያዎች፣ ማቆሚያ፣ ተርሚናሎች፣ ወዘተ. ማስፋፋት

## 2. የህዝብ ትራንስፖርት ስምሪት አስተዳደር ስርዓት

የኢንተላጀንት ትራንስፖርት ሲስተም(ITS) ቴክኖሎጂ የህዝብ ትራንስፖርት ስምሪት እና አፕሬሽን አሁን ያለውን መረጃ ለመከታተል ጠቃሚ ነው። ይህ ቴክኖሎጂ የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ሰጪዎች እና መንገደኞች የአንድ አውቶብስ መገኛ ቦታና ስዓት አሁን ያለውን መረጃ ለማወቅ እና አስፈላጊውን ውሳኔ ለመወሰን ይጠቅማል። በተጨማሪም ቴክኖሎጂው በመንገድ ፍሰት ተቆጣጣሪዎች እና በአውቶብስ፣ ሚኒባስ ወይንም የትራንዚት አገልግሎት ተቆጣጣሪ መካከል የእርስበርስ ቅንጅት እና የመረጃ ልውውጥ ስርዓትን ይበልጥ እንዲጎለብት ሰለሚያደርግ ለትራፊክ ፍሰት፣ ለትራፊክ አደጋ እና ለሌሎች ድንገተኛ ክስተቶች ፈጣን ምላሽ ለመስጠት አስፈላጊ ነው።

### ተግባራት:

- ◆ የመንገደኛ መረጃ ስርዓት ተግባራዊ በማድረግ ለተጠቃሚዎች ትክክለኛ እና ጊዜውን የጠበቀ መረጃ መስጠት
  - ▶ በአውቶብስ/ባቡር ውስጥ እና ጣቢያዎች የጉዞ መረጃዎችን በስክሪን ማሳየት የሚያስችል ስርዓት መዘርጋት
  - ▶ በአውቶብስ/ባቡር ውስጥ የጉዞ መረጃዎችን በድምፅ፣ በድምፅ እና በምስል ማቅረብ

- ▶ የአውቶብስ የጉዞ መርሀ-ግብር እና የትራንዚት መድረሻ ሰዓትን የሚያሳውቁ የጉዞ መተግበሪያዎችን ተግባራዊ ማድረግ

- ◆ የተሽከርካሪ መገኛ ቦታን ማሳወቂያ ሲስተም ተግባራዊ ማድረግ

### 3. የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ቁጥጥር ማዕቀፍ

ከህዝብ ትራንስፖርት ጋር የተያያዘ የቁጥጥር ማዕቀፍ ህጋዊ እና ተቋማዊ ዕይታዎች አሉት። ይህ የቁጥጥር ማዕቀፍ የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት እንዴት ዲዛይን እንደሚደረግ፣ እንዴት እንደሚታቀድ እና እንዴት አገልግሎት እንደሚሰጥ ይወስናል። ስለዚህ፣ በተለያዩ አገልግሎት ሰጪዎች ግልፅ ደንቦች እና አሰራሮች ሊኖሩዎቻቸው ይገባል። በተለይ ሀላፊነትን እና ስጋቶችን መጋራት ወሳኝ ጉዳዮች ስለሆኑ በአግባቡ መለየት እና መወሰን አለባቸው።

#### ተግባራት:

- ◆ በተለያዩ የትራንስፖርት አገልግሎት ሰጪዎች መካከል የትብብር ማዕቀፍ ስርዓት መዘርጋት
- ◆ ለሚከተሉት ጉዳዮች የቁጥጥር ማዕቀፍን ስራ ላይ ማዋል
  - ▶ የታክሲዎች እና ሌሎች የፓራትራንዚት ክፍያን ሜትር ሲስተም ማድረግ
  - ▶ የአገልግሎት ስታንዳርድ፣ ጥገና ዕቅድ እና የከባቢ ስታንዳርድ መተግበር
  - ▶ አዳዲስ የእንቅስቃሴ አገልግሎቶች ለምሳሌ ጉዞን እና ወደ አንድ ቦታ የሚሄድ መኪናን መጋራት(Carpooling) መገልገል
  - ▶ አነስተኛ ቁጥር ያለው ተሳፋሪ የሚጭኑ እንደ ባጃጅና ሞተርሳይክል ያሉ የባለሞተር ተሽከርካሪዎች የከተማዋን የትራንስፖርት ስርዓት በሚያውክ ደረጃ እንዳይስፋፉ ለማድረግ የሚያስችሉ የተለያዩ የህግ ማዕቀፎችን መዘርጋትና ተግባራዊ እንዲሆኑ ማድረግ

### 4. የከተማ ጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት

አደስ አበባ ከተማ በተሳለጠ እና ደህንነቱ በተጠበቀ ሁኔታ የጭነት ተሽከርካሪዎችን እንቅስቃሴ ለመቆጣጠር፣ ለማስተግበር እንዲሁም ጭነትን ለማራገፍ እና ለመጫን በማስቻል በኩል ደካማ የአሰራር ስርዓት እና የህግ ማዕቀፍ አላት። የጭነት ተሽከርካሪዎችን በአግባቡ ማስተዳደር፣ ኢኮኖሚውን ያገናዘበ እና ቀልጣፋ የሆነ የጭነት ትራንስፖርት እና የሎጅስቲክስ ስርዓት እንዲኖር ማድረግ የግድ ይላል።

#### ተግባራት:

- ◆ የጭነት እና ሎጅስቲክስ አስተዳደር ስትራቴጂ ማዘጋጀት እና መተግበር
- ◆ የጭነት ስርጭት ካርታ ማዘጋጀት እና ስራ ላይ ማዋል።
- ◆ በአቅርቦት ሰንሰለት አስተዳደር ላይ የአይሲቲ እና የአይ.ቲ.ኤስ. ቴክኖሎጂ አጠቃቀምን ማስፋፋት።
- ◆ የጭነት ስርጭትን ለማቀላጠፍ፣ የአፕሬሽን ቅልጥፍን በተፈለገው ደረጃ ለመጨመር እንዲሁም የአፕሬሽን ወጪን ለመቀነስ እና የክስተት (Incident) ምላሽ አሰጣጥን ለማሻሻል የኢንፎርሜሽን እና ኮሚውንኬሽን ቴክኖሎጂ እንዲሁም ኢንተላጀንት ትራንስፖርት ሲስተም (ITS)ን ስራ ላይ ማዋል።

- ◆ አውቶማቲክ የተሽከርካሪ መገኛ ቦታ እና የተሽከርካሪ መከታተያ ስርዓት መተግበር። ይህም ማለት እነዚህ ስርዓቶች የጭነት ትራንስፖርት ኩባንያዎች ለአሁናዊ የተሽከርካሪ አስተዳደር እንዲጠቀሙባቸው ማስቻል ነው።
- ◆ አቅጣጫ፣ የስምሪት መርሀ-ግብር ለማወቅ እና የአስተዳደር ስራዎችን አውቶሜት ለማድረግ (ትዕዛዝ፣ ስርጭት፣ እና የጉዞ ሰነድ ለማስተናገድ የተቀናጀ አስተዳደር) ሌሎች የአይ.ሲ.ቲ./ኢንተሊጅንት ትራንስፖርት ሲስተም (ITS) መጠቀም።

## 5. የአሽከርካሪ ስልጠና እና ፈቃድ እንዲሁም የተሽከርካሪ ፈቃድ እና ተያያዥ አገልግሎት አሰጣጥ

አዋጆች ደንቦች እና መመሪያዎች ከዘርፉ ነባራዊ ሁኔታ ጋር የተጣጣሙ እንዲሆኑ በማድረግ የአሽከርካሪ እና የተሽከርካሪ አገልግሎት አሰጣጥ ስርዓቱን ከተማዋ በሚያስፈልጋት አግባብ ስርዓት ኖሮት እንደሰራ ማድረግ ያስፈልጋል።



### ተግባራት:

- ◆ የአሽከርካሪ ብቃት ማረጋገጫ አገልግሎቶችን የሚያሻሽሉ አሰራሮችን ተግባራዊ ማድረግ
  - ▶ የአሽከርካሪዎች የስልጠና እና የምዘና ስርዓቱን በዘመናዊ አሰራር እንዲከናወን የሚያስችሉ የተለያዩ ቴክኖሎጂዎችን መተግበር
  - ▶ በከተማዎ በቂ የሆኑ የአሽከርካሪዎች የተግባር ስልጠና መለማመጃ ቦታዎች እንዲኖሩ ማድረግ
  - ▶ ያለውን የአሽከርካሪዎች ብቃት ማረጋገጫና ፈቃድ መስጫ ኮምፕሌክስ ማሻሻል እና ተጨማሪ ኮምፕሌክሶችን ማልማት
  - ▶ የአሽከርካሪ ማሰልጠኛ ተቋማትን አቅም በማሳደግ ተገቢና ጥራቱን የጠበቀ ስልጠና እንዲሰጡ በማስቻል ብቁ አሽከርካሪዎች እንዲፈሩ ማድረግ
  - ▶ የአሽከርካሪዎች የሙያ ብቃት ማሻሻል እና የመረጃ አያያዝ ስርዓትን ማዘመን
  - ▶ የአሽከርካሪ ስልጠና አሰጣጡን እና የብቃት ማረጋገጫ ፈተናዎችን የሚያሻሽሉ አዳዲስ አሰራሮችን ለመተግባር የሚያስችሉ ጥናቶችን ማከናወንና መተግበር
- ◆ የተሽከርካሪ ብቃት ማረጋገጫ እና ምዝገባ አገልግሎቶችን የሚያሻሽሉ አሰራሮችን ተግባራዊ ማድረግ
  - ▶ የተሽከርካሪ ቴክኒክ ምርመራና ፍቃድ አሰጣጥ እና አሰራር ስርዓት ማሻሻል እንዲሁም በዘመናዊ ቴክኖሎጂ እንዲታገዝ ማድረግ
  - ▶ ተሽከርካሪዎች ወቅታዊ የቴክኒክ መስፈርቶችን ያሟሉ እና ብቁ መሆናቸውን ለማረጋገጥ የሚያስችል ስርዓት መዘርጋት
  - ▶ በመረጃ መረብ(Web-based) የታገዘ የተሽከርካሪ ምዝገባና ፈቃድ አሰጣጥ ስርዓትን መተግበር
  - ▶ የተሽከርካሪ መረጃ አያያዝ ስርዓትን ማዘመን
  - ▶ የተሽከርካሪ ምዝገባና ብቃት ማረጋገጫ አገልግሎት የሚያሻሽሉ አሰራሮችን ተግባራዊ ለማድረግ የሚያስችሉ ጥናቶችን ማከናወንና መተግበር

## 6. የተሽከርካሪ ጥገና አገልግሎት ሰጪ ተቋማት የአገልግሎት አሰጣጥ

### ተግባራት:

- ◆ ለጋራዥ እና የጥገና አገልግሎት ሰጪ ተቋማት የመሰሪያ ቦታ እና የመሰረተ-ልማት ስታንዳርድ መተግበር
- ◆ ለጋራዥ እና የጥገና አገልግሎት ሰጪዎች የአገልግሎት ስታንዳርድን እንዲኖር እና እንዲተገበር ማድረግ
- ◆ ለጋራዥ እና የጥገና አገልግሎት ሰጪዎች የቆሻሻ አወጋገድ ስርዓት ስታንዳርድ ስራ ላይ ማዋል

ስትራቴጂያዊ  
አቅጣጫ 5



ተቋማዊ አቅም ግንባታ

# ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 5

## ተቋማዊ አቅም ግንባታ

በዚህ ስትራቴጂ መ-ያዊ አቅም ግንባታ፣ ጥሩ ፖሊሲ እና የህግ ማዕቀፍ፣ የፋይናንስ አቅም ማጎልበት እንዲሁም ዘላቂ የሆነ ትራንስፖርት ላይ የሚያተኩር የክትትል እና ግምገማ ስርዓትን መዘርጋት የተቋማዊ አቅም ግንባታ ዋና ዋና ርዕሰ ጉዳዮች ናቸው። ስለዚህ አዲስ አበባ ከተማ ተቋማዊ የሆነ የትራንስፖርት ዘርፍ የእውቀት እና ቴክኖሎጂ ሽግግር ስርዓት፣ ከቢሮክራሲ ማነቆ ነፃ በሆነ አግባብ ለመስራት የሚያስችል የተጠና ተቋማዊ መዋቅር እንዲሁም አዳዲስ እና ነባር የትራንስፖርት ፕሮጀክቶችን ለመደገፍ የሚያስችል የፋይናንስ ስትራቴጂ ያስፈልጋል። ከተማዋ በዘላቂ የትራንስፖርት ስርዓት ኢንቨስትመንት ላይ ትኩረት በማድረግ የዘርፉ የፋይናንስ አቅምን ለማጎልበት የገቢ ምንጮችን ማስፋት አለባት። የከተማ መለጠጥ እና ወደ ጎን መስፋፋት ልማት ዘላቂ የከተማ ፕላን እንዲኖር አላስቻለም፤ የከተማዋ እና የአካባቢዋ ኗሪዎች ላይም ተፅዕኖ ያሳድራል (ኢኮኖሚያዊ፣ ማህበራዊ እና ከባቢያዊ)፤ ስለዚህም ከተማዋ ለመሬት አጠቃቀም እና ትራንስፖርት ፕሮጀክቶች አካባቢያዊ ፕላንን እና የአገራቸው ንድፍ መርህን የመተግበር አቅም ሊኖራት ይገባል።

**ግብ:** ዘላቂ የከተማ ትራንስፖርት ስርዓትን ለመገንባት ሁሉን አቀፍ ተቋማዊ እና መዋቅራዊ የአቅም ግንባታ ስርዓት መፍጠር

የባለድርሻ አካላት እና አገልግሎት ሰጪዎች ቅንጅት የታቀዱ ፕሮጀክቶች በስኬት እንዲከናወኑ ያደርጋል። የከተማዋን ትራንስፖርት ዘርፍ የትመሬፀም እና የማሰፈፀም አቅም በሚፈለገው አግባብ መገንባት ካልተቻለ ዕቅዶች፣ ፖሊሲዎች እና ስትራቴጂዎች አፈፃፀም ላይ ተግዳሮት እንደሚገጥማቸው እሙን ነው። በተለያዩ ዘርፎች እና ተቋማት የሚከናወኑ ተግባራት መቀናጀታቸው፣ ተቋማዊ የሆነ የአሰራር ስርዓት መዘርጋት እንዲሁም በጥናት እና ምርምር የተደገፈ የውጤታማነት ምዘና ስርዓት እንዲኖር ማድረግ እና መተግበር በረዥም ጊዜ ርቀት በዘርፉ ያለውን የአቅም ክፍተት ለማጥበብ ያግዛል።

በከተማዋ በዘርፉ ጥናት እና የምርምሮችን፣ የፕላን እና ንድፎችን፣ የፖሊሲ እና ስትራቴጂ ዝግጅቶችን፣ የስታንዳርዶች እና ብቃት ማረጋገጫ መመዘኛዎችን፣ የሰው ሀብት ልማት ስራዎችን፣ የማማከር እና የኮንሰልቴንግ አገልግሎቶችን፣ መ-ያዊ የልምድ ልውውጥ መድረኮችን (የከተማ ትራንስፖርት ፎረም፣ አመታዊ ኮንፈረንሶች፣ ወርክሾፖች)፣ እና ሌሎች ለዘርፉ የሚያስፈልጉ ተግባራትን የሚያከናውኑ፣ የሚመራ እና የሚያስተባብር የከተማ ትራንስፖርት የልህቀት ማዕከል ማቋቋም ያስፈልጋታል። በሂደትም፣ ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 5 በስትራቴጂው ከላይ የተጠቀሱትን አራት ስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎችን እና ግቦችን ለማሳካት መሰረት ሆኖ ያገለግላል (ምስል 15ን ይመልከቱ)። የአራቱ ስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎች ከታሳቢ እርምጃዎቻቸው እና ተግባራቶቻቸው ስኬታማ አፈፃፀም ሀላፊነቱ በተሰጠው የትራንስፖርት ዘርፍ ተቋም የማስፈፀም አቅም ይወሰናል። ስለዚህም በስትራቴጂው ተቋማዊ አቅም ግንባታ አራት ዋና ዋና የትኩረት ጉዳዮችን አጠቃልሎ ይይዛል።

1. መ-ያዊ የሰው ሀብት ልማት
2. የፖሊሲ እና ህጋዊ ማዕቀፍ
3. የፋይናንስ አቅም ማጎልበት
4. የክትትል እና ግምገማ ስርዓት መዘርጋት

አራቱ ዋና ዋና ርዕሰ ጉዳዮች እንደታሰቡ እርምጃዎች ተወስደው ከተግባራቶቻቸው ጋር እንደሚከተለው ቀርቧል።

# ታሳቢ እርምጃዎች

## 1. ሙያዊ የሰው ሀብት ልማት

ሙያዊ አቅም ግንባታ በኢንዱስትሪው (በተግባር መሬት ላይ) ያለውን እውነታ በትምህርትና ስልጠና ተቋማት ከሚሰጠው ጋር ማስተሳሰብ ላይ ያተኩራል። ዘርፉ የሚመለከታቸው በሀገር አቀፍ፣ በቀጠና እና ዓለማዊ ደረጃ ካሉ የትምህርት እና ስልጠና ተቋማት እንዲሁም የልህቀት ማዕከላት ጋር በመተባበር መስራት በከተማዎች የትራንስፖርት ዘርፍ ለሚከናወኑ የአቅም ማጎልበት ስራዎች ውጤታማነት ጠቃሚ ነው። ለዚህም በከተማው የትራንስፖርት ዘርፍ እና በከፍተኛ የትምህርት ተቋማት መካከል ትርጉም ያለው ጠንካራ አጋርነት እንዲኖር ማድረግ ወሳኝ ጉዳይ ነው። የትራንስፖርት ዘርፉ ፍላጎትን የሚያሟላ ከጊዜ እንዲሁም ከሁኔታዎች ጋር የሚስማማ ተለዋዋጭ (ዝግ ያልሆነ) የከተማ ትራንስፖርት ስርዓተ-ትምህርት ማዘጋጀት አስፈላጊ ነው። ለዚህም የከተማ ትራንስፖርት የስርዓተ-ትምህርት ማዕቀፍ ማዘጋጀት፣ በወቅቱ ያሉትን ኮርሶች ለመከለስ እንዲሁም አዲስ የከተማ ትራንስፖርት ስርዓተ-ትምህርት ለማዘጋጀት ከዩኒቨርሲቲዎች እና የስልጠና ማዕከላት ጋር በትብብር ለመስራት ያግዛል። የተለያዩ ቴክኖሎጂዎች እና ክህሎቶች ላይ ያተኩሩ ኮርሶች እንዲካተቱ ማድረግ የከተማዎን የትራንስፖርት ፍላጎት ለማሟላት የሚያስችል አቅም ያለው በቂ የሆነ የትራንስፖርት ዘርፍ የሰው ሀይል ለማግኘት ይረዳል። በዘርፉ ላይ ከሚሰሩ የተለያዩ ድርጅቶች ጋር በመተባበር መስራትም የአቅም ግንባታው አንድ አካል ነው። በከተማዎ ካሉ ሀላፊነቱ ከተሰጣቸው ተቋማት ጋር በመቀናጀት የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮችን ለማቅረብ ማቀድ፣ ማስተዳደር እንዲሁም አጥፊ ማድረግ የትራንስፖርት ፕሮጀክቶችን ስኬታማ በሆነ ሁኔታ ለማቀድ እና ለመተባበር ውጤታማ ለመሆን ያስችላል።

### ተግባራት:

- ◆ ትምህርት እና ስልጠና (የአጭር እና የረጅም ጊዜ)፡ ሴክተሩ በሚፈልገው መስክ እንዲሁም መጠን የአጭር እና የረጅም ጊዜ ትምህርት እና ስልጠና ማዘጋጀት፣ ከትምህርትና ስልጠና ተቋማት ጋር በጥምረት የሚሰሩ ተግባራትን ማዘጋጀት፣ ስታንዳርድ በማበጀት በትምህርት ተቋማት ውስጥ ያለውን ሙያዊ አቅም በአግባቡ መጠቀም እና በከተማ ትራንስፖርት ዙሪያ ትርጉም ያለው የትምህርት እና ስልጠና ፕሮግራም እንዲኖር ማስቻል እንዲሁም ምሁራንን እና ባለሙያዎችን ያሰባሰበ አማካሪ ቦርድ እንዲቋቋም እና ዘርፉን እንዲያግዝ አስፈላጊውን ሁሉ ማድረግ
- ◆ የከተማ ትራንስፖርት ዘርፍ ጥናት እና ስትራቴጂ (የልህቀት ማዕከል)፡ ችግር ፈቺ ጥናቶች መነሻ ሀሳቦችን ማንሳት እና ጥናቶቹን መምራት፣ ለከተማ ትራንስፖርት ፕሮግራሞች እና ፕሮጀክቶች የሀሳብ ምንጭ መሆን እና ለትግበራ ስትራቴጂያዊ ሀሳብ ማቅረብ፤ ፕሮግራሞችን እና ፕሮጀክቶችን ከወቅታዊ የትኩረት አቅጣጫዎች እንዲሁም የወደፊት የልማት ዕቅድ አንጻር ቃኝቶ ማከናወን የሚችል በዘመናዊ ቁሳቁሶች እና በሰው ሀይል የተደራጀ ዘርፉን አሁን ካለበት ወደላቀ ደረጃ ለማሻገር ጉልህ አስተዋፅኦ ሊያበረክት የሚችል የከተማ ትራንስፖርት አቅም መገንቢያ ተቋም (የልህቀት ማዕከል) እንዲኖር ማድረግ
- ◆ የከተማዎ የትራንስፖርት ፕሮጀክቶች በተሻለ ሁኔታ ማቀድ እና መተግበር ይቻል ዘንድ በዘርፉ ከሚሰሩ ሀገር-አቀፍ እና ዓለም-አቀፍ ድርጅቶች፣ የትምህርት ተቋማት፣ የከተማ ትራንስፖርት የልህቀት ማዕከላት፣ ወ.ዘ.ተ ጋር አብሮ ለመስራት የሚያስችል ሁኔታ መፍጠር። በከተማ ትራንስፖርት ዘርፉ የባለድርሻ አካላት እና የህዝብ ተሳትፎ ስትራቴጂ በማዘጋጀት ጥሩ መሰረት ያለው የህዝብ-የግል ዘርፍ ጥምረት እንዲፈጠር ማድረግ።
- ◆ ተቋማዊ አቅም ማጎልበት ፕሮግራሞች፡ በአዲስ አበባ ከተማ የትራንስፖርት ሴክተር ውስጥ የእውቀት እና ቴክኖሎጂ ሽግግር ፕሮግራሞች እንዲሁም የትምህርትና ስልጠና የአተግባር ሂደቶች የከተማ እና ሀገራዊ

እውቀት መሰረት እንዲይዙ ማድረግ ስልጠናዎች እርግጠኛ እንድንሆን ሊያደርጉን የሚችሉ የአቅም ግንባታ ፕሮግራሞችን ተቋማዊ የሆነ ስርዓት እንዲኖራቸው ትክክለኛ የዘርፍ መዋቅር በማዘጋጀት የከተማዋን የትራንስፖርት ዘርፍ ተቋማት ተቋማዊ የሆነ ብቃት እንዲኖራቸው ማድረግ

- ◆ የከተማ ትራንስፖርት አማካሪ ቡድን ማቋቋም: በየትኛውም ዘርፍ የመንግስት ቁርጠኝነት እና በጀት መመደብ ብቻውን የሚጠበቀውን ውጤት ሊያመጣ እንደማይችል እሙን ነው። ዘላቂና ውጤታማ የከተማ ትራንስፖርት እንዲኖር ለማድረግ ውሳኔ ሰጪ አካላት እያጋጠሙ ያሉ ትኩረት የሚሹ ችግሮችን ለመፍታት እርምጃዎችን ለማቀናጀት እና የችግሮቹ ምንጭ ተረድቶ ለከተማዋ የወደፊት እጣፈንታ ለመወሰን ይችላሉ ዘንድ ሁሌም ትኩረት ሰጠው ሙያዊ እውቀት፣ ችሎታ እና ልምድን መጠቀም ይኖርባቸዋል። ስለሆነም ዘርፉ ትኩረት ተሰጥቶት እንደየዘመኑ የሚፈለገውን ስርዓትና አደረጃጀት ተበጅቶለት በራሱ አቅም መቆም እስኪችል ድረስ ለዘርፉ የሚመጥን የተጠና አደረጃጀት፣ በከተማዋ ያለውን የትራንስፖርት ሁኔታ ለማሻሻል የሚያስችል ዕቅድን ለማቀድ፣ አስፈላጊ ስትራቴጂዎችን ለማዘጋጀት፣ በሚመለከታቸው አካላት ማካከል ሁለንተናዊ መግባባትን በመፈጠር ያሉትን መልካም አጋጣሚዎች በአግባቡ በመጠቀም ሊያጋጥሙ የሚችሉ መሰናክሎችና ችግሮችን በቅንጅት በመፍታት ዘርፉ ለከተማዋ ዘላቂ ብልፅግና የሚጠበቅበትን አስተዋፅኦ ማበርከት እንዲችል ለማድረግ እንደመሸጋገሪያ በዘርፉ ለከተማዋ ሙያዊ ድጋፍ የሚያደርግ በከንቲባ ጽ/ቤት የሚመራ የከተማ ትራንስፖርት አማካሪ ቡድን ማቋቋም ያስፈልጋል።

## 2. ፖሊሲ እና ህጋዊ ማዕቀፍ

ብዙውን ጊዜ፣ ደካማ የሆነ አስተዳደር/የአሰራር ስርዓት ውጤታማ የሆነ የዕቅድ አፈፃፀም እንዳይኖር ዋነኛ ምክንያት ነው። ደካማ አስተዳደር እና የአመራር ስርዓት፣ በዕቅድ ወቅት የህዝብ ተሳትፎ ማግኘት፣ ሙስና እና ብልሹ አሰራር፣ በቢሮክራሲ የተጠላለፈ የአሰራር ንቅዘት እና ደካማ ፖሊሲ መመሪያ እንዲሁም ህጋዊ ማዕቀፎች አለመኖር ፕሮጀክቶች በስኬት እንዳይፀሙ ያደርጋሉ። ስለዚህ፣ የትራንስፖርት ዕቅድ እና ትግበራ ሂደቶችን የሚያስተባብር የተስተካከለ የአስተዳደር መዋቅር እና ለአሰራር የሚያመች ፖሊሲ እና ህጋዊ ማዕቀፍ ሊኖር ይገባል። ህጎች እና ደንቦች ሊተገበሩ ይገባል እንዲሁም ዕቅዶች ግልፅነት፣ አካታችነትን እና እኩልነትን የሚያበረታቱ እና የሚያረጋግጡ መሆን ይገባቸዋል። የዚህ ስትራቴጂ ዝግጅት፣ በስራ ላይ ያሉትን ህጎች ትንተና አያካትትም እናም በዘርፉ እየተተገበሩ ያሉት ህጎች አሁን ላላው ፍላጎት እና ለሰው ሰራሽ (የአየር ብክለት) እና ተፈጥሮአዊ ችግሮች ምላሽ እንዲሰጡ ጠለቅ ያለ ዳሰሳ ይደረግባቸው ዘንድ ምክረ-ሀሳብ ያቀርባል።

ስትራቴጂውን ውጤታማ በሆነ መልኩ ለመተግበር በዘርፉ ውስጥ እና ከዘርፉ ውጪ ያሉ ሌሎች ተቋማት የሚጋሩት የጋራ ራዕይ እንዲሁም የተቀናጀ አሰራር እና መዋቅር ሊኖር ይገባል። በዚህም መሰረት ይህ ስትራቴጂ ለተሻለ ትግበራ በሴክተሩ በሚመጥን መዋቅር የተደራጀ ቢሮ ይኑር የሚል ሀሳብ ያቀርባል። (ለዚህም እንደተሞክሮ ለመጠቀም በተለያዩ ሀገራት ያሉ የከተማ ትራንስፖርት መዋቅሮችን ለመዳሰስ ተሞክሯል። ከአፍሪካ ናይጄርያ አቡጃ እና ኬንያ ናይሮቢ፣ ኮላቲን አሜሪካ፣ ሜክሲኮ ሜክሲኮ ስቲ እና ብራዚል ሪዮ ዲጅኔሮ እንዲሁም ዩ.ኤስ.ኤ./USA) ስትራቴጂው፣ በአግባቡ የሚያሰራ ዕቅድ እና ቅንጅት እንዲኖር ለማስቻል በትራንስፖርት ቢሮ ስር ሆነው ዘርፉን የሚመሩ ቁልፍ ተቋማት/አካላትን እና አሁን ከቢሮው ውጪ ያሉ ግን በቢሮው ስር መሆን የነበረባቸው ተቋቃሚዎችን አካትቶ በመዋቅር መልክ እንዲዘጋጅ ሀሳብ አቅርቧል። ፖሊሲ ማርቀቅ የፊደራል መንግስት ሀላፊነት ነው፤ የአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር ሀላፊነት ደግሞ ከከተማው ሁኔታ ጋር አጣጥሞ የራሱን ማዘጋጀት ነው። ለተገልጋዮች እና ለሰራ ትግበራ ቅርብ የሆነው ከታች ያለው የአስተዳደር መዋቅር ለምሳሌ ክፍለ ከተማ እና ወረዳ የመዋቅሩ አካል መሆን ያለባቸው ሲሆን መረጃን ለመሰብሰብ፣ ማህበረሰቡን ለማሳተፍ፣ የዘርፉ ዕቅድን ለማቀድ እና መሰረተ-ልማቶችን ለመጠበቅ እንዲሁም የሚፈለገውን አገልግሎት እንዲሰጡ ለማስቻል ትልቅ ሚና ይጫወታሉ።

የሚዘጋጀው የዘርፉ መዋቅር በከተማዋ ያለውን ውስብስብ የትራንስፖርት ችግር በተቀናጀ አሰራር መፍታት ይቻል ዘንድ የትራንስፖርት አፕራተሮች ውጤታማ ሊያደርግ በሚችል አግባብ መደራጀት እንዳለባቸው ያሳያል። መዋቅሩ የከተማዋ የትራንስፖርት ባለስልጣን ህጎች፣ ደንቦች እና የአሰራር መመሪያዎች ፓራ-ትራንዚትን መሰረት በማድረግ የትራንስፖርት ስርዓት ግንባታ ላይ አተኩሮ ይሰራል፤ አሁን ያለውን የጭነት ትራንስፖርት ስርዓቱን እንደገና ፈትሾ ማደራጀትም የባለስልጣኑ ሀላፊነት ነው። ሌላው በመዋቅሩ ላይ የቀረበው የአደረጃጀት ክፍል የመንገድ ግንባታ እና አስተዳደር ሲሆን የመንገድ መሰረተ-ልማት ግንባታን፣ የትራፊክ አስተዳደር እንዲሁም የአሽከርካሪ እና ተሽከርካሪ ፍቃድ እና ቁጥጥርን ጨምሮ የዘርፉ መሰረታዊ ጉዳዮችን በውስጡ ይይዛል። መዋቅሩ የከተማ ትራንስፖርት የልህቀት ማዕከል እንዲቋቋም የሚል ሀሳብ የተካተተበት ሲሆን ፕሮጀክቶችን ከመከታተል እና ከመገመገምም በላይ ፕሮጀክቶችን ማስተባበር፣ ስትራቴጂዎችን ማዘጋጀት፣ በዘርፉ ጥናት እና ምርምሮችን ማድረግ፣ በአስፈላጊ መረጃ የተደገፈ የዘርፉን አቅም የማጎልበት ስራን እና ሌሎች የዘርፉ ዓቢይ ተግባራትን በማከናወን በከተማችን እና በሀገራችን የዘርፉ የአውቀት እና የክህሎት እንዲሁም የምርምር የልህቀት ማዕከል ሆኖ ያገለግላል።

**ተግባራት**

- ◆ ተጨባጭ አሰራርን ሊያሰፍን የሚችል የትራንስፖርት አስተዳደር መዋቅርን ማዘጋጀት/እንዲዘጋጅ ማድረግ
- ◆ ፕሮጀክቶችን ማስተባበር፣ ስትራቴጂዎችን ማዘጋጀት፣ ጥናት እና ምርምሮችን ማካሄድ፣ በአስፈላጊ መረጃ የተደገፈ የዘርፉን አቅም የማጎልበት ስራን እና ሌሎች የዘርፉ ዓቢይ ተግባራትን በማከናወን በከተማችን እና በሀገራችን የከተማ ትራንስፖርት የአውቀት፣ የክህሎት እንዲሁም የምርምር የልህቀት ማዕከል እንዲኖር ማድረግ
- ◆ በዘርፉ ዘላቂ እና ውጤታማ ቅንጅታዊ የአሰራር ስርዓት እንዲኖር ማድረግ
- ◆ በ1997 ዓ.ም የወጣውን አዋጅ በማጥናት እና ማሻሻያዎችን በማድረግ በከተማ አስተዳደሩ የትራንስፖርት ቢሮ እና በፌዴራል ትራንስፖርት ሚኒስቴር እንደሁም የፌዴራል ትራንስፖርት ባለስልጣን መካከል ያለውን የስራ ድርሻና ሀላፊነት በውል በመለየት እያጋጠሙ ያሉትን ተግዳሮቶች በሚፈታ አግባብ እንዲከለስ እና እንዲተገበር ማድረግ
- ◆ እንደ ፖሊሲ አቅጣጫ፣ የትራንስፖርት ፕሮጀክቶች የተለያዩ የትራንስፖርት እና የመኖርያ ቤት አማራጮችን በማቅረብ የአካባቢ ልማትን የሚያበረታቱ መሆናቸው ማረጋገጥ
- ◆ ዘርፉን ከህግ አስከባሪ እና የትራፊክ ፖሊሲ ተቋማት ጋር ውጤታማ ቅንጅት እንዲኖረው ለማድረግ የሚያስችሉ ጥናቶችን ማከናወን
- ◆ የታቀዱ ስራዎች ውጤት፣ ተፅዕኖ እና አንድምታ ለመከታተል ይቻል ዘንድ እንደየዘርፉ የሚለዩበት እና ለባለድርሻ አካላት እንደየ ድርሻቸው የሚከፋፈሉበት ማዕከል ማቋቋም። (Establish a data clearing house to track record of output, outcome and impact of proposed activities).
- ◆ ስትራቴጂው ሁሉም የከተማው የትራንስፖርት ፕሮጀክቶችን የሚያጠቃልል፣ የሚያቀናጅ እና ቀጣይነት ያለው መሆኑን ማረጋገጥ
- ◆ ውጤታማ የትራንስፖርት አገልግሎት ማቅረብ ይቻል ዘንድ በከተማ አስተዳደሩ፣ ክፍለ-ከተሞች እና ወረዳዎች መካከል ጠንካራ ግንኙነት እንዲኖር የሚያስችል ስርዓት እና ማብቃት መዘርጋት

- ◆ የትራንስፖርት ፕሮጀክቶች የአጎራባች መንደሮች ዲዛይን መርሆዎችን ከግምት ውስጥ ማስገባታቸውን ማለትም የመኖሪያ መንደሮች ትስስር፣ በሞተር-አልባ እና በህዝብ ትራንስፖርት አማራጮች ተደራሽ ያደረገ ለከተማዋ የሚስማማ የትራንስፖርት አገልግሎት ማቅረብ የሚያስችሉ መሆናቸውን ማረጋገጥ

ሳዋን 2 : የመኖሪያ አካባቢዎች ዲዛይን መርሆዎች

የመኖሪያ አካባቢዎች ዲዛይን መርሆዎች

አካባቢ የመኖሪያ ሰፈር :

- ጥቅጥቅ ያለ ሆኖ ተለይቶ የሚታይ ማዕከላዊ ቦታ ነው።
- በሰው/ኗሪው ደረጃ የተገነቡ መኖሪያ ቤቶች ያለበት ሲሆን ህንፃዎች መንገድ ዳር ተጠግተው የተሰሩ እና የተለያዩ የመሰብሰቢያ ቦታዎች ያሉት ነው።
- ሁሉአቀፍ አገልግሎቶችን ለምሳሌ መኖሪያ፣ የንግድ ቦታ፣ ሲቪክ አገልግሎት እንዲሁም የተለያዩ ክፍት ቦታዎች በቅርበት እንዲገኙ ተደርጎ ተዘጋጅቶ የቀረበ ነው (ይህም የትራንስፖርቱን አገልግሎት በቀላሉ ተደራሽ እንዲሆን ያደርጋል) ።
- ሁሉንም የአድሜ፣ የገቢ እና የአኗኗር ዘይቤ ያለው ኗሪ የሚኖርባቸው መኖሪያ ቤቶች የተቀላቀሉ የተለያዩ መጠን ያላቸው የመኖሪያ ቤት ዓይነቶችን ያካተቱ ናቸው።
- የእግረኛ መንገድ፣ አንጻራዊ ስፋት ያለው የብስክሌት መጋለቢያ፣ መጠለያ፣ እርስበእርስ የተሰሩ መንገዶች ያለው እና ለሞተሪኞች፣ ለእግረኞች እና ለብስክሌት ጋለቢዎች ሰፊ አማራጭ የሚሰጥ ትራንዚት ያካተተ የመንገድ ስርዓት እንዲሁም ነገር እና አዳዲስ ወደፊት የሚለሙ ልማቶች ጋር የሚያስተሳስሩ መንገዶች ናቸው።
- በማህበረሰቡ ውስጥ ለእያንዳንዱ የሚሆኑ ታሪካዊ እና የሰነ ህንፃ ውበት ያላቸውን ነገር ህንፃዎች ጠብቆ መያዝ እና ሳቢ የሆኑ አዳዲስ ታሪካዊ ህንፃዎች እንዲኖሩ ማድረግ
- ከባቢን እና ተፈጥሮአዊ ጉዳዮችን በዲዛይኑ ውስጥ ማካተት
- ስመጥር የሆኑ እና ጥሩ እይታ ያላቸውን ቦታዎች ጥሩ ህንፃ ለመስራት ወይም ገፅ ለመገንባት ቦታውን ማስቀመጥ
- ልጆች ከቤታቸው በእግራቸው ተገዘው ሊሄዱ የሚችሉበት አንደኛ ደረጃ ትምህርት ቤት በቅርበት ያለው
- ከመንገድ ፊት ለፊት ርቅ ብሎ የተቀመጡ ጋራጅ እና የመኪና ማቆሚያዎች ያሉት
- ራሱን በራሱ ማስተዳደር እንዲችል ተደርጎ የተዋቀረ
- ከማህበረሰብ ሁሉን - አቀፍ ፕላን ጋር የተጣጣመ (ማስተር/መዋቅራዊ/የልማት ዕቅድ)

ምንጭ: Center for Land Use Education, "Planning Implementation Tools Traditional Neighborhood Design" November 2005

### 3. የፋይናንስ አቅም ማጎልበት

አዲስ አበባ እንደሌሎቹ ታዳሪ ከተማዎች ሁሉ የትራንስፖርት ፕሮጀክቶችን ለመስራት የፋይናንስ ችግሮች አሉባት። ከተለያዩ የገንዘብ ምንጮች ከሚገኝ ገቢ የትራንስፖርት ፕሮጀክቶች ወጪ ይሸፈናል። ከመደበኛው የግብር ገቢ በተጨማሪ የትራንስፖርት ፕሮጀክቶችን በመቅረፅ/በመንደፍ፣ በመገንባት እና አጥፊት በማድረግ ረገድ የግል ዘርፉ ተሳትፎ እና የህዝብ-ግል ዘርፍ አጋርነት(Public Private Partnership) አስፈላጊ ነው።

ፋይናንስ በዋና ዋና መሰረተ-ልማቶች የዘላቂ ትራንስፖርት መርህ እንቅስቃሴ እና ተደራሽነት ላይ ተፅዕኖ ሳያሳድር በመኪና ላይ ጥገኝነትን መቀነስ፣ ዘላቂ የትራንስፖርት ስርዓትን የሚያበረታታ ስትራቴጂያዊ ኢንቨስትመንት መተግበር አስፈላጊ ነው። በቂ አቅም ያለው እና የሚመጥን የአገልግሎት ደረጃ ማቅረብ የሚችል ሰፊውን ተገልጋይ መሳብ የሚችል ሰፊ እና በአግባቡ የተቀናጀ የህዝብ እና የጭነት ትራንዚት ስርዓት መዘርጋትን ያካትታል። ዘላቂ የትራንስፖርት ስርዓትን ለመዘርጋት ኢንቨስትመንቱ ለአግር ጉዞ፣ ለብስክሌት መሰረተ-ልማቶች እንዲሁም ለነዳጅ ቆጣቢ ተሽከርካሪዎች እና ለአረንጓዴ ትራንስፖርት ቅድሚያ የሚሰጥ መሆን አለበት።

## ተግባራት

- ◆ የከተማ የትራንስፖርት የገቢ ምንጭ ውጤታማነትን እና ዘላቂነትን ያረጋገጠ እንዲሆን ማድረግ
- ◆ ከሀገሪቱ የኢኮኖሚ ፖለቲካ ጋር የሚሄድ የህዝብ-የግል ዘርፍ አጋርነት (Public Private Partnership) መደጋገም ማዘጋጀት
- ◆ የአዲስ አበባ ከተማ ለትራንስፖርት ፕሮጀክቶች በቂ ገቢ ለማስገኘት የሚያስችል የግብር አሰባሰብ ስርዓት እንዲኖር በሚያስችል አግባብ መከለስ
- ◆ ከሚመለከታቸው ሴክተሮች ጋር በመተባበር የተለያዩ የገቢ ማስገኛ ስትራቴጂዎችን መንደፍ
  - ▶ **የተገልጋዮች ክፍያ:** የነዳጅ ግብር፣ የአቅርቦት ክፍያ (facility charges)፣ የትራፊክ መጨናነቅ ክፍያ (congestion pricing)፣ የክፍያ መንገዶች ወ.ዘ.ተ)
  - ▶ **መሬት ተኮር ግብር:** የንብረት ግብር
  - ▶ **በአጠቃላይ የገቢ ምንጮች ላይ ልዩ ዳሰሳ ማድረግ** (Special assessment on General Revenue Sources): የገቢ ግብር፣ የሽያጭ ግብር፣ የተሸከርካሪ ማቆሚያ ክፍያ፣ የበካይ ጋዝ ልቀት ክፍያ፣ ወዘተ.
  - ▶ **ሌሎች የገቢ ምንጮች:** ድጋፍ እና እርዳታ፣ የፕብሊክ መሬት ሽያጭ፣ ወዘተ.
- ◆ ለዘላቂ የትራንስፖርት አመራሮች እና ፋሲሊቲዎች ቅድሚያ የሚሰጥ ካፒታል ኢንቨስትመንት ማድረግ። በዚህም ሊኖሩ የሚችሉ የገቢ ምንጮች የሚከተሉትን ያካትታሉ።

ሳጥን 1: የትራንስፖርት ገቢ ምንጮች

ከትራንስፖርት ጋር ተዛማጅ ከሆኑ ተግባራት የሚመነጨ ገቢዎች	ከትራንስፖርት ጋር ተዛማጅ ካልሆኑ ተግባራት የሚመነጨ ገቢዎች
<input type="checkbox"/> ከነዳጅ የሚገኝ ኤክሳይስ ግብር <input type="checkbox"/> የሞተር ተሸከርካሪ የንብረት ግብር <input type="checkbox"/> በትራንስፖርት ድርጅቶች የሚከፈል የኮርፖሬት ግብር ለምሳሌ ገቢ ግብር <input type="checkbox"/> የመንገድ ክፍያ እና የሞተር ተሸከርካሪ ፍቃድ ክፍያ <input type="checkbox"/> የፍጥነት ገደብ በመጣስ እና የተሸከርካሪ ማቆሚያ ቦታዎችን ባለማክበር ከሚጣሉ ቅጣቶች የሚገኝ ገቢ <input type="checkbox"/> የኢንቨስትመንት ገቢ፣ ለምሳሌ ከመንገድ ጋር የተያያዘ ብድር ወለድ (interest income from Highway Trust Fund balance)	<input type="checkbox"/> የንብረት ግብር <input type="checkbox"/> የገቢ ግብር <input type="checkbox"/> የሽያጭ ግብር <input type="checkbox"/> ቦንድ <input type="checkbox"/> ድጋፍ/ግራንት

ምንጭ: US Bureau of Transportation Statistics

[https://www.bts.gov/archive/publications/government\\_transportation\\_financial\\_statistics/measurement\\_of\\_GFTS\\_2012/chapter2](https://www.bts.gov/archive/publications/government_transportation_financial_statistics/measurement_of_GFTS_2012/chapter2)

## 4. የክትትል እና ግምገማ ስርዓት መዘርጋት

ክትትል እና ግምገማ የዕቅድ ሂደት አንድ አካል ሲሆን የትራንስፖርት ፕሮጀክት አጠቃላይ ውጤት እና ተፅዕኖ ግምገማ ላይ ያተኩራል። ክትትል ማለት ስለሚተገበር የትራንስፖርት ፕሮጀክት እና ስላለው ለውጥ መረጃ የማሰባሰብ ሂደት ነው።

በሌላ መልኩ ግምገማ የትራንስፖርት ፕሮጀክቱ የታቀደለትን ግብ መምታት አለመምታቱን እና በዕቅዱ መሰረት ወይም ከተቀመጡ አመልካቾች አንፃር የታሰበውን ማሳካቱን(ተፅዕኖውን) ለማረጋገጥ ይከናወናል። ክትትል እና ግምገማ የከተማ ትራንስፖርት ዘርፍ የተቀመጠለትን ግብ ማሳካት አለማሳካቱን ለማወቅ አስፈላጊ እርምጃ ለመውሰድ ይረዳል።


### ተግባራት

- ◆ ለከተማ ትራንስፖርት ፕሮጀክቶች የሚሆን የክትትል እና ግምገማ ስርዓት መዘርጋት
- ◆ የታቀዱ ስራዎች ውጤት፣ ተፅዕኖ እና አንድምታ ለመከታተል ይቻል ዘንድ እንደየዘርፉ የሚለዩበት እና ለባለድርሻ አካላት እንደየ ድርሻቸው የሚከፋፈሉበት ማዕከል እንዲኖር ማድረግ። (Establish a data clearing house to track record of output, outcome and impact of proposed activities).
- ◆ ስትራቴጂው ሁሉም የከተማው የትራንስፖርት ፕሮጀክቶችን የሚያጠቃልል፣ የሚያቀናጅ እና ቀጣይነት ያለው መሆኑን ማረጋገጥ
- ◆ የከተማ የትራንስፖርት ፕሮጀክቶች የአካባቢ እና የመኖርያ ሰፈር ዲዛይን መርሆዎችን ከግምት ማስገባታቸውን ማረጋገጥ
- ◆ የከተማ የትራንስፖርት የገቢ ምንጭ የፋይናንስ አፈፃፀም ውጤታማነትን እና ዘላቂነትን ማረጋገጥ
- ◆ ለአቅም ግንባታ፣ ትብብር እንዲሁም ጥናት እና ስትራቴጂ ፕሮግራሞች የሚሆኑ የክትትል እና ግምገማ እርምጃዎችን መተግበር

### ተጠባቂ ውጤቶች

1. ሂደታዊ የዕድገት ለውጥ (Develop mental Change): በዘርፉ የክህሎት ወይም የአሰራር ሂደት ላይ የሚታይ መሻሻል ሲኖር
2. ሽግግራዊ ለውጥ(Transitional Change): የከተማ የትራንስፖርት ዘርፍ አሁን ካለበት/መነሻ ወደ ሚፈለገው ደረጃ መሸጋገር ሲጀምር
3. የትራንስፎርሜሽን ለውጥ(Transformational Change): የከተማ የትራንስፖርት ዘርፍ በሚመሩ አካላት ዘንድ የሰራ ባህል/የአመለካከት ለውጥ ማምጣት ሲቻል

# የስትራቴጂያዊ አቅጣጫዎች ማጠቃለያ


 ራዕይ፡ "ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ተደራሽ፣ አስተማማኝ፣ አካታች፣ የተቀናጀ፣ ቀልጣፋ፣ ዘላቂ እና አቅምን ያገናዘበ የትራንስፖርት መሰረተ-ልማትን እና አገልግሎቶችን ማሻሻል እና ለሁሉ ማዳረስ"

**ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 1:** የትራንስፖርት ፕላንግና ልማትን ከመሬት አጠቃቀም ጋር ማቀናጀት

**ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 2:** የመገደብ መሰረተ-ልማት

**ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 3:** የትራንስፖርት ደህንነት እና አስተዳደር

**ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 4:** የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ማሻሻል

 **ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 5:** ተቋማዊ አቅም ግንባታ

- ሙያዊ የሰው ሀብት ልማት
- የፖሊሲ እና ህጋዊ ማዕቀፍ
- የፋይናንስ አቅም ማሳልባት
- የክትትል እና የግምገማ ስርዓት መዘርጋት

**ሰንጠረዥ 5- ፈፃሚ አካላትን፣ ዘላቂ የልማት ግቦችን (SDG) እና ዘላቂነትን ያካተተ የተግባራት ማጠቃለያ**

ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 1: የትራንስፖርት ፕላንንግና ልማት እና የመሬት አጠቃቀም ቅንጅት

**ታሳቢ አርምጃዎች (ቁልፍ ስትራቴጂዎች):**

- የትራንስፖርት ዕቅድን ከከተማዎ መዋቅራዊ ዕቅድ ጋር ማቀናጀት
- ትራንዚት ተኮር ልማት በከተማ-አቀፍ ልማት ዕቅድ ውስጥ ማእከላዊ ስፍራ እንዲኖረው ማድረግ
- ተዋረዳዊ የመንገድ አውታር ዲዛይንን ተግባራዊ ማድረግ
- የጭንቀት ሊቃውንት ከተማ ስልትን ለከተማ ትራንስፖርት ፕላንንግ ማዋል
- የአየር እና የድምፅ ብክለትን ለመቀነስ የመሬት አጠቃቀም ስልቶችን መተግበር

**የተለዩ ተግባራት:**

- ዘላቂ እና ሁሉን አቀፍ የትራንስፖርት ልማት ዕቅድ የተለያዩ የትራንስፖርት ዓይነቶችን ማቀናጀትን እና የህዝብ ትራንስፖርትን ታሳቢ ያደረገ መሆኑን እና አዲስ አበባን ከአጎራባች መኖርያዎች ጋር የሚያስተሳስብ ስርዓት መዘርጋቱን ማረጋገጥ
- በከተማ እና በከፍለ ከተማ ደረጃ የቀረበውን የመሬት አጠቃቀም እና አወቃቀር እቅድ መከተል
- የትራንዚት ኢንቨስትመንትን ከመሬት አጠቃቀም ልማት ጋር ማስተሳሰብ
- ትራንዚት ተኮር ልማት እና ሁሉን አቀፍ የመንገድ መርሆዎች በአዳዲስ ልማቶች መተግበራቸውን ማረጋገጥ
- ለአዳዲስ ልማቶች የትራንስፖርት ተኮር ልማት ለጎዳና የከተማ ኮሪዶሮችን ነጥሎ ማውጣት እና ቅድሚያ መስጠት
- ውጤታማ የትራንዚት ተኮር ልማት እንዲኖር የከተማ ኮሪዶሮችን ነጥሎ ማውጣት እና ቅድሚያ መስጠት
- ከኢዲስ አበባ የፕላን እና ልማት ኮሚሽን ጋር በመተባበር
- ትራንዚት ተኮር ልማት እና ሁሉን አቀፍ የመንገድ መርሆ ላይ በመመርኮዝ መሀል ከተማ ውስጥ ያሉ መኖርያዎችን ዳግም ማልማት
- መኖርያ ሰፈሮች ከህዝብ ትራንስፖርት ጋር መተሳሰራቸውን ማረጋገጥ
- ዘላቂ እና ሁሉን አቀፍ የትራንስፖርት ልማት ዕቅድ በአወቃቀር ዕቅዱ የሰፈረውን የ30:40:30 መንገድ ምድብ ፊሽ ማንፀባረቅን ማረጋገጥ
- የመንገድ ተዋረድን መንገዱ ካለው ፍላጎት እንዲመፈተሽ እና መምራት
- የመንገድ እና የትራንስፖርት መሰረተ ልማት ዲዛይን እና ትግብራ በሚካናውን ጊዜ የትስስር ደረጃ ትንታኔ (network level analysis) እንዲከናወን ማድረግ
- የመንገድ መታጠፊያዎች እና መገናኛዎች ዳግም ዲዛይን እንዲደረጉ ማድረግ እና ይህንን መምራት
- በስራ ላይ ያሉትን የፕላን ህጎች እና አስራሮች መከለስ
- የመንገድ ዲዛይን ስታንዳርዶች እና አጠራሮች/ተርጉሚዎች ማቅረብ
- 30:40:30 ለመተግበር ተጨባጭ እና ሊተባበር የሚችል መመሪያ መቅረብ
- መንገዶችን እና ተዛማጅ የትራፊክ ማጅመን ለሰፈራዊ ዳግም ዲዛይን ማድረግ
- የአካላዊ ስራ ላይ ያለውን ዝርዝር የመንገድ ግንባታ ዲዛይን መከለስ
- የትራፊክ ልቀት ለመቀነስ እና ለመከላከል የሚረዱ ህግ እና ደንቦችን ተፈፃሚ ማድረግ
- በስራ ላይ ያለውን የድምፅ ቁጥጥር ህግ እና ደንብ ማጠናከር እና ተፈፃሚ ማድረግ

<p><b>ተግዳሮቶች:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• በተቋማት መካከል ትብብር አለመኖር</li> <li>• ከተማው ወደ ጎን ከመለጠቱ የተነሳ አሁን ያለው ልማት የተበታተነ መሆኑ</li> <li>• አሁን በግንባታ ስራ ላይ ያሉ ቦታዎች</li> </ul>	<p><b>ምቹ ሁኔታዎች:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ትራንዚት-ተኮር ልማት እና ፈጣን የሰው-ቶብስ መስመር</li> <li>- በሎው ቦታዎች ላይ የተቀላቀለ/ሚከሰድ/ ልማት መኖር</li> </ul>	<p><b>ፈፃሚ ተቋም:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• የኢ.አ. ከተማ አስተዳደር</li> <li>• ኢ.አ.ከ. ትራንስፖርት ቢሮ</li> <li>• ኢ.አ.ከ. መንገዶች ባለስልጣን</li> <li>• ኢ.አ.ከ. ፕሮጀክቶች ቅንጅት</li> <li>• ኢ.አ.ከ. መሬት ባንክና የመሬት አስተዳደር ኤጀንሲ</li> <li>• ኢ.አ.ከ. የፕላን ኮሚሽን</li> <li>• ኢ.አ.ከ. አካባቢ ጥበቃ ባለስልጣንና ሌሎች</li> </ul>	<p><b>ጠቀሜታ:</b> አካባቢያዊ፣ ማህበራዊ እና ኢኮኖሚያዊ</p>
<p><b>ከዘላቂ የልማት ግቦች (ዘልግ)ጋር እንዴት ይጣጣማል:</b></p> <p>ዘልግ 11.2: በ 2030 ለሁሉም ሰው ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ተዳራሽ፣ አቅም የማይጎዳ እና ዘላቂ የትራንስፖርት ስርዓትን ዘርጋት፣ የኬቶች፣ ሀዘኖች እና አካል ጉዳተኞችን ፍላጎት ከግምት በማስገባት የህዝብ ትራንስፖርትን በማስፋፋት የመንገድ ደህንነትን ማሻሻል</p> <p>ዘልግ 11.6: ለአየር ጥሬት እንዲሁም ከማዘጋጃ እና ሌሎች ቦታዎች ለሚወጣ ቆሻሻ የተለየ ትኩረት በመስጠት በ 2030 በከተማዎች ላይ በአካባቢ ተፅዕኖ ምክንያት የሚኖርበትን የኑብስ ወከፍ አሉታዊ ጉዳት መቀነስ</p> <p>ዘልግ 11.ላ: ብሄራዊ እና ቀጠናዊ የልማት ዕቅዶችን በመደገፍ በከተማ፣ ከተማ ቀመስ እና ገጠር አካባቢዎች አዎንታዊ የኢኮኖሚ፣ ማህበራዊ እና አካባቢዊ ትስስርን ማባረታታት</p>	<p><b>የጊዜ ገደብ</b> 10 ዓመት</p>	<p><b>የጊዜ ገደብ</b> 10 ዓመት</p>	

**ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 2: የመንገድ መሰረተ-ልማት**

**ታላቢ እርምጃዎች (ቁልፍ ጉዳዮች):**

- የአግረኛ መንገድ
- የትራንዚት ትስስር
- የአውቶብስ ማረፊያ
- የብስክሌት አውታረ-መረብ ትስስር
- የመንገድ ትስስር
- መገናኛ መንገድ
- የጭነት ትራንስፖርት መሰረተ ልማት
- የመኪና ማቆሚያ
- ድልድይ
- የመንገድ መሰረተ ልማት ማኔጅመንት

**የተለዩ ተግባራት:**

- የብስክሌት መንገዶች ከመኖርያ ቦታዎች እና እንቅስቃሴ ከሚበዛቸው ቦታዎች ጋር መተባበራቸውን ማረጋገጥ
- የመንገድ ትስስር ሽፋንን በ2029 25% ማሳደግ
- የሚሆነውን የመንገድ ክፍል ለምተርእልብ ትራንስፖርት አማራጭ ማዋል
- መንገዶች ለህዝብ ትራንስፖርት እንዲያመቹ ዲዛይን እድርጎ ማዘጋጀት
- እንቅስቃሴን ለማሳለጥ ማስተገፈሻ መንገዶችን ማዘጋጀት
- የውስጥ ለውስጥ መንገዶች የተሳሳቱ እና በተሸከርካሪ ተደራሽ መሆናቸውን ማረጋገጥ
- የጎን መረማመጃ መንገዶች እንዲተሳሰሩ ማድረግ
- ደህንነቱ የተጠበቀ የአግረኛ መንገድ (የተረጋጋ ትራፊክ፣ የዜብራ ማቆራጫ፣ ቁጥጥር የሚረጋገጥው መገናኛ መንገዶች፣ ወ.ዘ.ተ)
- ለአግረኛ ትኩረት የሚሰጡ የተለያዩ መዳረሻዎችን ማዘጋጀት
- በሁሉም ፕሮጀክቶች ቅድሚያ በሚያሰጡ መንገዶች ውስጥ የብስክሌት መንገዶችን ማካተት
- ቀላል የባቡር ትራንስፖርት ሽፋኑን ማረዘም
- 15 የፈጣን አውቶብስ ትራንስፖርት መስመር ትግበራ
- ብሄራዊ የጭነት እና የመንገደኞች አገልግሎት እየሰጠ ያለውን የኢትዮ-ጅቡቲ የባቡር መስመር ከቀላል ባቡር መስመር እና አውቶብስ መስመር ጋር ማገናኘት
- ከመሰረተ ልማት ማሻሻል ጎን ለጎን በትራንዚት ትስስር ውስጥ ያለውን የአውቶብስ አገልግሎት ማሻሻል
- የመጨረሻ እና የመጨረሻ ማይል ማንነትን (በምተር ከማይንቀሳቀሱ የትራንስፖርት አይነቶች ጋር) በሁሉም የትራንዚት ፕሮጀክቶች ማካተት
- ማቆሚያ/ማረፊያ ስፍራ በቱሎ ዲምቱ እና ጭማፍ እንዲሁም በከተማው ማስተር ፕላን በቀረበው መሰረት መገንባት
- ለብስክሌት ማሸከርከሪያ የሚሆን 200 ኪሎ ሜትር መንገድ በምተር መገናኛ ትራንስፖርት ስትራቴጂ በቀረበው እና በታቀደው መሰረት መገንባት
- ብስክሌት የመጋራት ፕሮግራምን ማስተዋወቅ
- የትራፊክ ዳይሬክቶሬት ማካሄድ እና ደህንነትን፣ የትራፊክ ፍላጎት እና የአቅም ማሻሻል በትን ለማሻሻል መገናኛ መንገዶችን ማሻሻል
- በስራ ራይ ያለውን ደህንነቱ የተጠበቀ የማቆራጫ ፕሮግራምን ደረጃውን ከፍ ማድረግ
- ንቁ/ኢንተላጀንት/ የትራንስፖርት ስርዓትን መተግበር
- ሁሉም መገናኛ መንገዶች ተገቢው የመቆጣጠሪያ አይነት እንዳላቸው ማረጋገጥ
- በመገናኛ መንገዶች ቅደሚያ ለአውቶብስ መስጠት
- መንገድ ማገኛ ምልክቶችን መትከል (የትራፊክ ምልክት እና የመንገድ ስም)
- የጭነት ትራንስፖርት መስመሮችን ማስፋት
- የኢንዱስትሪ እና የገበያ ቦታዎችን በትራቴጂያዊ መልኩ ለመምረጥ የመሬት አጠቃቀምን ማስቀጠል
- በጎንደር ማስከላከል የመንገድ ዳር እና ከመንገድ ዳር ራቅ ያለ የጫኛ እና የማውረጃ ቦታዎችን ማዘጋጀት
- የጭነት ማቀናኝ ማስከላከትን ማዘጋጀት
- የጭነት ማቆሚያ/ማረፊያ ቦታ ማዘጋጀት
- ለኢቃ እንቅስቃሴ የሚሆን ከተማ አቀፍ የትራንስፖርት ማሻሻያ የሚያስፈልጉት ፕሮጀክቶችን መተግበር
- “ማቆም እና መንደት” የሚሉ ቦታዎችን ለቀላል ባቡር እና ፈጣን የአውቶብስ ፈርማታዎች ማዘጋጀት
- በቀላሉት መንገድ ውስጥ መንገድ ላይ አቅም መሄድን መከላከል
- የመኪና ማቆሚያ ስራ ተልማት ለማቆራረብ የህዝብ-የግል ዘርፍ አጋርነት ሞዴልን መተግበር

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• በመንገድ ላይ መኪና ማቆም- የመኪና ማቆሚያ ይፋይ መሰብሰቢያ ሳጥን ማዘጋጀት</li> <li>• ከመንገድ ራቅ ያለ የመኪና ማቆሚያ- ለመኪና ማቆሚያ የሚሆን ህንፃ ማዘጋጀት እና የመኪና ማቆሚያ ቴክኖሎጂ ማስተዋወቅ</li> <li>• ጥሩ ጥራት የለላቸው ድልድዮችን መጠገን</li> <li>• አዲስ ድልድዮች ሲገነቡ እና በሚገጠሙ ጊዜ የአግረኛ መንገድ እና ለብስክሌት ማሽከርከሪያ የሚሆን መሰረተልማትን መዘርጋት</li> <li>• አዲስ ድልድዮችን በመንገዱ ማስተኔሻ መንገድ የሚሆኑ የውስጥ ለውስጥ መንገድ መገንባት</li> <li>• የከተሞችን የመንገድ አውታር ጠብቆ መያዝ እና ማሻሻል</li> <li>• የመሰረተልማት ሀብትን መምራት እና መከታተል</li> <li>• የአግረኛ መንገድ/pavement/ አስተዳደር ስርዓትን ማካተት</li> </ul>		
<p><b>ተግዳሮቶች:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ለዋና ዋና መሰረተልማት ልማት የሚሆን የገንዘብ አጥረት</li> <li>• ቤትን ማፍረስ፣ ረዥም የካሳ ሂደት እና ወደ ሌላ ቤታ መነሳት (ማህበራዊ ተግዳሮቶች)</li> <li>• ከመሀል ከተማ የራቁ የመኖርያ ስፈሮች</li> </ul>	<p><b>ምቹ አጋጣሚ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• አሁን ያለው መሰረተ ልማት</li> </ul>	<p><b>ፈጻሚ ተቋም:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• የኢ.አ. ከተማ አስተዳደር</li> <li>• ኢ.አ.ኪ. ትራንስፖርት ቢሮ</li> <li>• ኢ.አ.ኪ. ትራፊክ ማኔጅመንት ኤጀንሲ</li> <li>• ኢ.አ.ኪ. ትራንስፖርት ባለስልጣን</li> <li>• ኢ.አ.ኪ. መንገዶች ባለስልጣን</li> <li>• ኢ.አ.ኪ. ፕሮጀክቶች ቅንጅት</li> <li>• ኢ.አ.ኪ. መሬት ባንክና የመሬት አስተዳደር ኤጀንሲ</li> <li>• ኢ.አ.ኪ. የጥላን ኮሚሽን</li> <li>• ኢ.አ.ኪ. አካባቢ ጥበቃ ባለስልጣን</li> <li>• ኢ.አ.ኪ. ወንዞች ዳርቻ፣ ውበትና መናፈሻ፣ ፅዳት አስተዳደር ኤጀንሲዎች</li> <li>• ትራንስፖርት ሚኒስቴር</li> <li>• የኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን</li> <li>• የኢትዮጵያ ምድር ባቡር ኮርፖሬሽን</li> <li>• መብራት ኃይል፣ ተላኮሙኒኬሽን፣ ውሃና ፍላሽ ወዘተ. ተቋማት</li> </ul>	<p><b>ጠቀሜታ :</b> አካባቢያዊ፣ ማህበራዊ እና ኢኮኖሚያዊ</p>
<p><b>ከዘላቂ የልማት ግቦች (ዘልግ) ጋር እንዴት ይጠጣጣል:</b> ዘልግ 11.3: በ 2030፣ አካታች እና ዘላቂ የከተማ እድገትን ማጠናከር እና ለአሳታፊ፣ የተቀናጀ እና ዘላቂ የሰዎች ሰፈራ ዕቅድ እና ማኔጅመንት የሚሆን አቅም በሁሉም አገሮች መፍጠር</p>	<p><b>የጊዜ ገደብ</b> 10 ዓመት</p>		

**ስትራቴጂ አቅጣጫ 3: የትራፊክ ደህንነት እና አስተዳደር**

**የተለዩ ተግባራት:**

- የትራፊክ ትሰብርን ማሻሻል
- የተደራሽነት አስተዳደር
- የትራፊክ ምልክትን ማሻሻል
- የስራ ዞን ትራፊክ አስተዳደር
- ንቁ/ኢንተላጀንት/ ትራንስፖርት ስርዓትን መፈጸም
- የትራንስፖርት አማራጮችን ማሻሻል- “የሚሰቡ” ምክንያቶች
- የኢኮኖሚ እርምጃዎችን ማስተዋወቅ- “ገፊ” ምክንያቶች
- ቀልጣፋ/ሰማርት/ የእድገት እና የመሬት አጠቃቀም ፖሊሲን መከተል (ትራንስፖርት-ተኮር ልማት፣ ብዙ የትራንስፖርት አይነቶችን ከግምት ያስገባ ዕቅድ ወ.ዘ.ተ)
- የአዲስ አበባ የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ እና ትግብራ ዕቅድን ለመፈጸም ስራ ላይ ያሉ ጥረቶችን መደገፍ
- በተለያዩ ጊዜ በተከታታይ የሚሰበሰቡ/ሎጎጣቴዩድናል/የመንገድ ደህንነት ዳታ መሰብሰብ እና መተንተን
- የክስተት ማኔጅመንት ስርዓትን ማሻሻል
- የጭነት እና ሎጅስቲክስ ማኔጅመንት ስትራቴጂን ማዘጋጀት
- የጭነት ስርጭት ካርታ ማዘጋጀት
- የጭነት ትራፊክ የቁጥጥር እርምጃዎች
- መጫኛ እና ማውረጃ ቦታዎችን ማዘጋጀት
- አይሲቲ እና ኢንተላጀንት ትራንስፖርት ስራዎችን ማበረታታት
- የትራፊክ ተፅዕኖ ዳሰሳ በአልሚው መከናወኑን ለማረጋገጥ አስፈላጊውን የህግ ማቆቀፍ መዘርጋት እና ዳሰሳው የልማት ፍቃድን ለማግኘት የሚገባው ማመልከቻ አንድ አካል መሆን አለበት።
- ለጥናቱ ስታንዳርድ አካሄድ እና ማተሚያዎችን ማዘጋጀት

**ታኅባቦ እርምጃዎች (ቁልፍ ስትራቴጂዎች):**

- የትራንስፖርት ስርዓት/ የአቅርቦት ማኔጅመንት
- የጉዞ ፍላጎት ማኔጅመንት
- የመንገድ ደህንነትን ማሻሻል
- የጭነት ትራፊክ ማኔጅመንት
- የትራፊክ ተፅዕኖ ዳሰሳ መመሪያ እና የህግ ማቆቀፍ

<p><b>ተማሳሮቶች :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• በትራፊክ ማኔጅመንት እና ፍላጎት ትግበያ ዙርያ የሰው ሀይል አቅም</li> </ul>	<p><b>መልካም አጋጣሚ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• አሁን ላይ ያሉት ልማቶች በዙሰው የተሸከሙ እና ለተቀላቀለ አገልግሎት የሚውሉ መሆናቸው</li> <li>• አሁን ላይ ያሉት በዝግቦች ለትራንዚት ኮሪደር ቅርብ መሆናቸው</li> </ul>	<p><b>ፈፃሚ ተቋም:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• የኢ.አ. ከተማ አስተዳደር</li> <li>• ኢ.አ.ከ. ትራንስፖርት ቢሮ</li> <li>• ትራፊክ ማኔጅመንት ኤጀንሲ</li> <li>• ኢ.አ.ከ. ትራንስፖርት ባለስልጣን</li> <li>• ኢ.አ.ከ. አሽከርካሪና ተሽከርካሪ ፈቃድና ቁጥጥር ባለስልጣን</li> <li>• ኢ.አ.ከ. ፕላን ኮሚሽን</li> <li>• ኢ.አ.ከ. ፖሊስ ኮሙሽን</li> <li>• ኢ.አ.ከ. የመንገድ ደህንነት ካውንስል</li> <li>• ኢ.አ.ከ. መንገዶች ባለስልጣን</li> <li>• ኢ.አ.ከ. ግንድ ቢሮ</li> <li>• ትራንስፖርት ሚኒስቴር</li> <li>• የፌደራል ትራንስፖርት ባለስልጣን</li> </ul>	<p><b>ጠቀሜታ:</b></p> <p>አካባቢያዊ፣ ማህበራዊ እና ኢኮኖሚያዊ</p>
<p><b>ከዘላቂ የልማት ግቦች (ዘልማ) ጋር እንዴት ይጣጣማል:</b></p> <p>ዘልማ 11.4: ሀገራዊ እና ቀጠናዊ የልማት ዕቅድን በማጠናከር አዎንታዊ ኢኮኖሚያዊ፣ ማህበራዊ እና አካባቢያዊ ትስስር በከተማ፣ ከተማ ቀመስ እና በገጠር መሀከል መፍጠር</p> <p>ዘልማ 11.5: በ 2030 ለአደጋ ተጋላጭ የሆኑ ሰዎችን ፍላጎት ከማሟላት በሕይወት በአደጋ፣ ከውሀ ጋር የተያያዘ አደጋን ጨምሮ የሚከሰት ሞትን እና በአደጋው ተፅዕኖ የሚደርስባቸው ሰዎች ቁጥር እንዲሁም ቀጥተኛ የኢኮኖሚ ኪሳራ ከግብም አቀፍ ሀገራዊ ምርት አንፃር መቀነስ</p>	<p><b>የጊዜ ገደብ</b></p> <p>10 ዓመት</p>		

**ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 4: የህዝብ ትራንስፖርት ለገልግሎት**

**ታላቢ እርምጃዎች (ቁልፍ ስትራቴጂዎች):**

- አጠቃላይ የህዝብ ትራንስፖርት አማራጮችን እና እንቅስቃሴዎችን ጥራት ማሻሻል
- የስራ እንቅስቃሴ እና ስምሪት አመራር ስርዓት
- የህዝብ ትራንስፖርት ቁጥጥር ማዕቀፍ መዘርጋት

**የተለዩ ተግባራት:**

- የትራንስፖርት ዳታ መሰብሰቢያ ማስከተትን ማቆየት
- በመጀመሪያ እና መጨረሻ ማይል ትስስር ላይ የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮች መቀናጃታቸውን ማረጋገጥ
- የህዝብ ትራንስፖርት እንቅስቃሴዎችን ማዘመን
- የተቀናጀ የኮፍ አሰባሰብ ስርዓትን መተግበር
- የመንገደኛ ኢንፎርሜሽን ስርዓት- ተጨባጭ የሆነ መረጃ ለተጠቃሚዎች መስጠት
- አውቶሜትድ የተሸከርካሪ መገኛ ቦታ ማወቁያ ሊስተም
- የቁጥጥር ማዕቀፍን መዘርጋት እና ተፈጻሚ ማድረግ
- ለተሸከርካሪዎች እና አሽከርካሪዎች የፈቃድ ማስተናገጃ ስርዓት መዘርጋት
- ለመኪና ጥገና አቅራቢዎች የአገልግሎት ስታንዳርድን ማሻሻል
- መንገደኛን ማሸጋገሪያ ጣቢያዎችን ማስፋት
- የአውቶብስ አቅርቦትን መጨመር (ከሁለት ሰው በላይ የሚይዙ አውቶብሶች እና ድርብርድብ አውቶብሶች )
- ለአውቶብስ ቅድሚያ የሚሰጡ የመንገድ መስመሮችን ተግባራዊ ማድረግ

<p><b>ተግዳሮት:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ከመሀል ከተማ የራቀ የቤት ልማት</li> <li>• ውጤት ዋና አውራ ጎዳናዎች</li> </ul> <p><b>ከዘላቂ የልማት ግቦች (ዘልግ) ጋር እንዴት ይጣጣማል:</b></p> <p>ዘልግ 11.2: በ 2030 ለሁሉም ሰው ደህንነቱ የተጠበቀ፣ ተዳራሽ፣ አቅም የማይገዳ እና ዘላቂ የትራንስፖርት ስርዓትን ዘርጋት፣ የሴቶች፣ ህፃናት እና አካል ጉዳተኞችን ፍላጎት ከግምት በማስገባት የህዝብ ትራንስፖርትን በማስፋፋት የመንገድ ደህንነትን ማሻሻል</p>	<p><b>መልካም አጋጣሚ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• በደንብ የዳበረ የህዝብ ትራንስፖርትን የመጠቀም ባህል</li> <li>• ለህዝብ ትራንስፖርት ከፍተኛ ፍላጎት መኖር</li> </ul>	<p><b>ፈፃሚ ተቋም:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• የአ.አ. ከተማ አስተዳደር</li> <li>• አ.አ.ከ. ትራንስፖርት ቢሮ</li> <li>• አ.አ.ከ. አሽከርካሪና ተሽከርካሪ ፈቃድና ቁጥጥር ባለስልጣን</li> <li>• አ.አ.ከ. ትራንስፖርት ባለስልጣን</li> <li>• አ.አ.ከ. ትራንስፖርት አጀንሳ</li> <li>• አ.አ.ከ. ፕሊስ ኮሙሽን</li> <li>• አ.አ.ከ. መንገዶች ባለስልጣን</li> <li>• አ.አ.ከ. ንግድ ቢሮ</li> <li>• ትራንስፖርት ሚኒስቴር</li> <li>• የፌዴራል ትራንስፖርት ባለስልጣን</li> <li>• የኢትዮጵያ ምድር ባቡር ኮርፖሬሽን</li> <li>• መብራት ኃይል፣ ተሌኮሙኒኬሽን፣ ውሃና ፍላሽ ወዘተ. ባለድርሻ ተቋማት</li> </ul>	<p><b>ጠቀሜታ:</b></p> <p>አካባቢያዊ ማህራዊ እና ኢኮኖሚያዊ</p>
		<p><b>የጊዜ ገደብ</b></p> <p>10 ዓመት</p>	

**ስትራቴጂያዊ አቅጣጫ 5: ተቋማዊ የአቅም ግንባታ**

**ታሳቢ አርምጃዎች (ቁልፍ ስትራቴጂዎች):**

- ሞያዊ አቅም ግንባታ ( የሰው ሀይል ካፒታል)
- የፖሊሲ እና ህጋዊ ማዕቀፍ (መልካም አሰተዳደር)
- ፋይናንስ (ጠንካራ መሰረት ያለው ገቢ)
- የክትትል እና ግምገማ ስርዓት መዘርጋት

**የተለዩ ተግባራት:**

- ለሌክተሩ በሚያስፈልገው መሰከ የአጭር እና ረጅም ጊዜ ጉምህርት እና ስልጠና መስጠት፣ ከአካዳሚክ ተቋማት ጋር በጥምረት የሚሰሩ ተግባራትን ማዘጋጀት፣ ስታንዳርድ በማበጀት ከተቋማቱ ልምድ መቅሰም እና በከተማ ትራንስፖርት ዙርያ ጠቃሚ የትምህርት እና ስልጠና ፕሮግራም ማካሄድ።
- የከተማ ትራንስፖርት ዘርፍ ጥናት እና ስትራቴጂ (የልህቀት ማዕከል)፡ ቸግር ፈቺ ጥናቶችን ማስጀመር እና መምራት፣ ስለ ከተማ ትራንስፖርት ፕሮግራሞች እና ፕሮጀክቶች፣ የትግበራ ስትራቴጂ ሀሳብ መስጠት፣ በደንብ የተዋቀረ የከተማ ትራንስፖርት አቅም ግንባታ ተቋም ለመፍጠር ፕሮጀክቶቹን እና ፕሮግራሞቹን ከወቅታዊ የትኩረት አቅጣጫዎች እና የወደፊት ልማት ሁኔታ አንፃር ቃኝቶ ማከናወን።
- የከተማ ትራንስፖርት ፕሮጀክት ዕቅድን እና ትግበራን ለማጠናከር ሲባል ከሀገራዊ እና ዓለም አቀፋዊ ደርጅቶች፣ የአካዳሚክ ተቋማት፣ የከተማ ትራንስፖርት ልህቀት ማእከላት ዘ.ተ ጋር በትብብር መስራት። በትራንስፖርት ዘርፉ የባለድርሻ አካላት እና የህዝብ ተሳትፎ ስትራቴጂ በማዘጋጀት ጥሩ መሰረት ያለው የህዝብ-የግል ዘርፍ ጥምረት መፍጠር።
- በከተማ ትራንስፖርት ሲክተር ውስጥ የአውቀት እና ቴክኖሎጂ ሽግግር ፕሮግራሞች እና ሀገራዊ አውቀት ጥሩ መሰረት እንዲይዝ የአቅም ግንባታ ልማት ፕሮግራሞችን ተቋማዊ ማድረግ እና የአዲስ አበባ ትራንስፖርት ዘርፍ ተቋማት ተቋማዊ ብቃትን ማሻሻል
- ተጨባጭ አሰራርን ሊያሰፍን የሚችል የትራንስፖርት አስተዳደር መዋቅር ማዘጋጀት እና ውጤታማ የአሰራር ስርዓት እንዲኖር ማድረግ
- የከተማዋ የትራንስፖርት የገቢ ምንጭ ውጤታማነት እና ዘላቂነት ሊያጋጥም የሚችል የአሰራር ስርዓት እንዲኖር ማድረግ
- ለከተማዋ ትራንስፖርት የሚመጥን የክትትል እና ግምገማ ስርዓት መዘርጋት

<p><b>ተግዳሮቶች :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ትግበራ-መያዪ የአቅም ክፍተት</li> <li>• የቁልፍ ባለድርሻ አካላት ትብብር</li> <li>• ፋይናንስ</li> </ul>	<p><b>አመቺ ሁኔታ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• የከተማ አቅድ እና ትራንስፖርት ላይ እያደገ የመጡ የዩንቨርሲቲ ፕሮግራሞች</li> <li>• ትራንስፖርትን ለማሻሻል ከሌሎች ኤጀንሲዎች እየጨመረ የመጣ ትኩረት</li> </ul>	<p><b>ፈጻሚ ተቋም:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• የአ.አ. ከተማ አስተዳደር</li> <li>• አ.አ.ከ. ትራንስፖርት ቢሮ</li> <li>• አ.አ.ከ. አሽከርካሪና ተሽከርካሪ ፈቃድና ቁጥጥር ባለስልጣን</li> <li>• አ.አ.ከ. ትራንስፖርት ባለስልጣን</li> <li>• አ.አ.ከ. ትራፊክ ማኔጅመንት ኤጀንሲ</li> <li>• አ.አ.ከ. መንገዶች ባለስልጣን</li> <li>• አ.አ.ከ. የመንገድ ደህንነት ካውንስል</li> <li>• አ.አ.ከ. ትምህርት ቢሮ</li> <li>• ትራንስፖርት ሚኒስቴር</li> <li>• የፌዴራል ትራንስፖርት ባለስልጣን</li> <li>• ትምህርት ሚኒስቴር</li> <li>• አ.አ.ከ. ቴክኒክና ሙያ ኤጀንሲ</li> <li>• ፌዴራል ቴክኒክና ሙያ ኤጀንሲ</li> <li>• ሳይንስና ከፍተኛ ትምህርት ሚኒስቴር</li> <li>• ከፈተኛ የትምህርት እና ስልጠና ተቋማት</li> </ul>	<p><b>ጠቀሜታ:</b> ከባቢያዊ፣ ማህበራዊ ወይንም ኢኮኖሚያዊ</p>
<p><b>ከዘላቂ የልማት ግቦች (ዘልማ) ጋር እንዴት ይጣጣማል:</b> ዘልማ 11.3፣ በ 2030፣ አካታች እና ዘላቂ የከተማ እድገትን ማጠናከር እና አሳታፊ፣ የተቀናጀ እና ዘላቂ የሰዎች ስፈራ ዕቅድ እና ማኔጅመንት የሚሆን አቅም በሁሉም አገሮች መፍጠር</p>		<p><b>የጊዜ ገደብ</b> 10 ዓመት (2013-2022 ዓ.ም)</p>	