



የትራንስፖርት እና ሎጂስቲክስ ሚኒስቴር  
MINISTRY OF TRANSPORT AND LOGISTICS

**የኢትዮጵያ ፌዴራላዊ  
ዲሞክራሲያዊ ሪፐብሊክ**

# ብሄራዊ የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ

**ሁለተኛው የድርጊት አስር አመት**

2014  
አዲስ አበባ



WORLD  
RESOURCES  
INSTITUTE

WRI helped to prepare this strategy as part of the Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety

# ማዕገብ

<b>1. መግቢያ</b>	<b>2</b>
<b>2. የመንገድ ደህንነት አወደ ትንታኔ</b>	<b>4</b>
<b>2.1. አለም አቀፍ አወደ እና ተሞክሮ</b>	<b>5</b>
2.1.1. የህግ ማዕቀፎች	5
2.1.2. የመንገድ ደህንነት እውነታዎች፣ አዝማሚያዎች እና ተግዳሮቶች	7
2.1.3. የአስርት ዓመታት የተግባር ተሞክሮዎች (2011-2020)	9
2.1.4. ስርዓት ላይ የተመሰረተ አስተማማኝ የመንገድ ደህንነት ማሻሻያ (Safe System Approach)	11
2.1.5. የፍጥነት አስተዳደር	14
2.1.6. ደህንነቱ የተጠበቀ መንገድ መሠረተ ልማት	16
2.1.7. የተሽከርካሪ ደህንነት	19
2.1.8. ቁልፍ የደህንነት ህጎች ማስከበር እና ግንዛቤ መፍጠር	20
2.1.9. የድህረ አደጋ እንክብካቤ አገልግሎትን ማሻሻል	21
<b>2.2. ሃገራዊ የመንገድ ደህንነት ሁኔታዎች</b>	<b>22</b>
2.2.1. የትራፊክ አደጋ	22
2.2.2. ተቋማዊ አቅም እና የመንገድ ደህንነት አስተዳደር	24
2.2.3. የፍጥነት አስተዳደር	26
2.2.4. ደህንነቱ የተጠበቀ መንገድ መሠረተ ልማት	27
2.2.5. ደህንነቱ የተጠበቀ ተሽከርካሪ	31
2.2.6. ደህንነቱ የተጠበቀ የመንገድ ተጠቃሚ	32
2.2.7. ድህረ አደጋ ህክምና	37
<b>3. ሃገራዊ የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ</b>	<b>42</b>
<b>3.1. ተልዕኮ</b>	<b>43</b>
<b>3.2. ራዕይ</b>	<b>43</b>
<b>3.3. ግብ</b>	<b>43</b>
<b>3.4. ሞሰሶዎች</b>	<b>43</b>
<b>3.5. መሰረታዊ የሞራል መርሆዎች</b>	<b>44</b>
<b>4. አስተራጅክ ዓላማዎች እና የድርጊት መሰኮች</b>	<b>46</b>
<b>4.1. የመንገድ ደህንነት አስተዳደር ሥርዓት/የመንገድ ደህንነት ማኔጅመንት ሥርዓት</b>	<b>47</b>
4.1.1. ተቋማዊ አቅም ግንባታ	48
4.1.2. ሕግ ማውጣት	49
4.1.3. የመንገድ ደህንነት መራጃ አያያዝን ማጠናከር	50
<b>4.2. ደህንነቱ የተጠበቀ ፍጥነት</b>	<b>52</b>

<b>4.3. ደኅንነቱ የተጠበቀ የመንገድ መሠረተ ልማት</b>	<b>54</b>
<b>4.4. ደህንነቱ የተጠበቀ ተሽከርካሪ</b>	<b>57</b>
<b>4.5. ደህንነቱ የተጠበቀ መንገድ ተጠቃሚ አገር አቀፍ ዓላማ እና የድርጊት መስክ</b>	<b>59</b>
4.5.1. የመንገድ ደህንነት ኮሙኒኬሽን እና ትምህርት	60
4.5.2. ደንብ ማስከበር	61
<b>4.6. ድህረ አደጋ ሞላሽ</b>	<b>64</b>
<b>5. ክትትል እና ግምገማ</b>	<b>66</b>
<b>የሃደት ክትትል እና ግምገማ ዘዴዎች</b>	<b>67</b>
<b>የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ አስተዳደር ስርዓት</b>	<b>69</b>





# መቅደም

የመንገድ ደህንነት ጉዳይ ለአደጋ ተጋላጭ የሆኑ እግረኞችን እና ብስክሌተኞችን እንዲሁም አሽከርካሪዎችን እና ሌሎች የመንገድ ተጠቃሚዎችን ሁሉ የሚመለከት ሀገራዊ አጀንዳ ነው። የትራፊክ አደጋ የሚያስከትለው ሞት እና የአካል ጉዳት ለተጎጂዎች መራር ሀዘንን የሚፈጠር ሲሆን እንደሀገርም አምራች የሆነውን የሰው ኃይል እና ኢኮኖሚ የሚጎዳ ችግር ነው። ባለፉት ቅርብ ዓመታት እያየናቸው ያሉ መሻሻሎች መልካም ቢሆኑም በፍጹም ሊያዘናጉን የሚገቡ አይደሉም። በመንገዶቻችን ላይ በትራፊክ አደጋ አንድም የሰው ህይወት ማለፍ እስኪቆም ሰራችን ተጠናክሮ ሊቀጥል ይገባል።



መንግስት ለመንገድ ደህንነት ቅድሚያ ሰጥቶ ለመስራት ቁርጠኛ ነው። በትራንስፖርት እና ሎጀስቲክስ ሚኒስቴር የዚህ የረጅም ጊዜ ስትራቴጂ አለምዓቀፍ መስፈርቶችን እና ምርጫ ተሞክሮዎችን ተከትሎ መዘጋጀቱ አንዱ ቁልፍ እርምጃ ሲሆን ለክልሎች እና ከተማ አስተዳደሮች፣ ለመንገድ ደህንነት ባለሙያዎች እና ባለድርሻ አካላት የመንገድ ደህንነትን ለማሻሻል የበኩላቸውን ሚና እንዲጫወቱ ግልጽ የሆነ ስትራቴጂክ አቅጣጫን የሚያስቀምጥ ነው። የስትራቴጂው ዋና ምሰሶ ከዓለም አቀፍ እስታንዳርዶች እና ከገባናቸው ስምምነቶች ጋር እንዲናበብ ተደርጎ በመንገድ ደህንነት አስተዳደር፣ ደህንነት በተጠበቀ መንገድ፣ ደህንነት በተጠበቀ ተሸከርካሪ እና ድህረ አደጋ ምላሽ በመከፋፈል በሁለተኛው የድርጊት አስር ዓመት ውጤት በሚያስገኝ መልኩ ተቀርጿል።

የስትራቴጂው መሰረት በተለመደው መንገድ ተጠቃሚን ጥፋተኛ ከማድረግ በመውጣት ደህንነቱ የተጠበቀ የመንገድ ደህንነት ስርዓት (Safe system approach) በመከተል ስትራቴጂክ ለውጥ መነደፍ ነው። የፌዴራል መንግሥት ያለውን ቁልፍ ሚና በመጠቀም በሚኒስቴር መ/ቤቱ እና በባለድርሻ አካላት ዘንድ ያለውን አቅም በመገንባት የአስራ ስርዓቶች እንዲዘምኑ በማድረግ በሁሉም የድርጊት ምሰሶዎች ላይ ሰፊ የትግበራ ስራ እንዲከናወን ይደረጋል።

በመጨረሻም በልዩ ትኩረት የማስተላለፊው መልዕክት የመንገድ ስርዓታችን ከዲዛይን ጀምሮ ስህተት ልንሰራ እንደምንችል ታስቦ እኛን በሚጠብቅ መልኩ እስካልተሰራ ድረስ ሁላችንም ከትራፊክ አደጋ ችግር ሩቅ አለመሆናችንን እና ዛሬ በሌላ ሰው ያለው ችግር በእኛ ወይም በምንወዳቸው ላይ ሊከሰት የሚችል መሆኑን ነው። ሰዎች ለማህበራዊ ወይም ለኢኮኖሚያዊ ጉዳዮቻቸው ሲንቀሳቀሱ የትራፊክ አደጋን በመስጠት ያልሆነባት ኢትዮጵያን ልንገነባ ይገባል። በመሆኑም ጉዳዩ የሚመለከታችሁ የመንገድ አካላት እና የልማት አጋሮቻችን የዚህን ስትራቴጂ ግቦች ለማሳካት እንድትተጉ ጥሪዬን እያቀረብኩ በጋራ በመስራት የመንገድ ደህንነት ቃላችንን እንደምናሳካ እንዲሁም ከዓስር አመት በኋላ ስራችንን ስንገመገም በጋራ በመስራታችን ምክንያት በሺዎች የሚቆጠር ክቡር የሰው ህይወት አድንን ከግባችን በላይ እንደምናሳካ በማመን ነው።

## ዳግማዊት ጥገሳ

**የኢትዮጵያ ፌዴራላዊ ዲሞክራሲያዊ ሪፐብሊክ የትራንስፖርትና ሎጀስቲክስ ሚኒስትር**





# 1.0 መግቢያ



ኢትዮጵያ ከ118 ሚሊዮን በላይ ህዝቦችን በመያዝ ከናይጄሪያ በመቀጠል በህዝብ ብዛት ከአፍሪካ ሁለተኛው ሃገር ናት። ኢትዮጵያ በፍጥነት በማደግ ላይ ከሚገኙ ሃገሮችም አንዷ ናት። የኢትዮጵያ ኢኮኖሚ ጠንካራ እና ሰፊ መሰረት ያለው የ 9.4% እድገት እ.ኤ.አ ከ 2010/11 እስከ 2019/20 አስመዝግቧል። ኢትዮጵያ የባህር በር የሌላት ሃገር እንደመሆኗ ለሎጂስቲክስ አገልግሎት የመንገድ ትራንስፖርትን በዋናነት ትጠቀማለች። ምንም እንኳን በ 2018 ስራ የጀመረው የአዲስ-ጅቡቲ የባቡር መስመር የእቃ ማጓጓዣ ላይ ከፍተኛ ጥቅም መስጠት የጀመረ ቢሆንም ለሰውም ሆነ ለእቃዎች የሃገሪቱ የትራንስፖርት ፍላጎት የመንገድ ትራንስፖርት ቀዳሚው የትራንስፖርት አማራጭ ነው።

በሁለተኛው የእድገት እና ትራንስፎርሜሽን ዕቅድ ማጠናቀቂያ ላይ የኢትዮጵያ የመንገድ ርዝመት ሽፋን በ 32% ጨምሯል። የሃገሪቱ የመንገድ ሽፋን አሁንም ዝቅተኛ በሚባል ደረጃ 132ኪ.ሜ በ 1000 ኪ.ሜ 2 በመሆኑ ይህ የመንገድ ሽፋን እድገት በተመሳሳይ መልኩ ይጨምራል ተብሎ ይጠበቃል። በመንግስት በኩል በቀጣዮቹ 10አመታት አሁን ያለውን 137,777 ኪ/ሜ የመንገድ ርዝመት ወደ 225,237ኪ/ሜ ወይም በ 63% ለማሳደግ ታቅዷል።

ኢትዮጵያ ዝቅተኛ የተሽከርካሪ ቁጥር ካላቸው ሃገሮች ውስጥ አንዷ ብትሆንም በትራፊክ አደጋ ብዙ ሞትን ታስተናግዳለች። በአሁኑ ጊዜ በኢትዮጵያ ውስጥ 1.3 ሚሊዮን በላይ የተመዘገቡ ተሽከርካሪዎች አሉ። ከፊደራል ትራንስፖርት ባለስልጣን በተገኘ መረጃ መሰረት ባለፉት አስራ ሰባት አመታት የተሽከሪዎች ምጣኔ ባማካይ የ 14 % እየጨመረ መሆኑ ይታያል።

በኢኮኖሚው ሴክተር እየተመዘገቡ ያሉ ድሎች አስፈላጊ እና የዜጎችን የኑሮ ደረጃ በማሻሻል መቀጠል ያለባቸው ቢሆንም እድገቱ ቀጣይነት ያለው እንዲሆን እንደ ትራፊክ አደጋ ፣ የመንገድ መዘጋጋት እና የአካባቢ ብክለት ያሉ አሉታዊ ተጽእኖዎችም እኩል ትኩረት ሊሰጣቸው ይገባል። በአጠቃላይ የጤና እና ማህበራዊ ሕይወት ላይ ከፍተኛ የሆነ ጫና ያሳድራል።

በአሁኑ ጊዜ የትራፊክ አደጋ በተለይም ሞት እና ከባድ የአካል ጉዳት የሚያስከትሉ አደጋዎች ተገማች እና መከላከል የሚቻሉ እንደሆኑ ጠንካራ የሆነ መረጃ አለ። ወ.ጤታማ የሆኑ አገሮች ልምድ እንደሚያሳዩው በስትራቴጂ የተመራ ጠንካራ ጥረት ማድረግ ከተቻለ በትራፊክ አደጋ የሚደርሰውን ሞት እና የከባድ አካል ጉዳት ትርጉም ባለው መልኩ መቀነስ ይቻላል።

እንደ ስርዓት ላይ የተመሰረተ አስተማማኝ የመንገድ ደህንነት ማሻሻያ (Safe System) ያሉ አለም አቀፍ ምርጫ ተሞክሮዎች ወ.ጤታማነታቸው የተረጋገጡ እንዲሁም በተባባሩት መንግስታት ጭምር ተቀባይነት ያገኙ አሰራሮች ናቸው።

የኢ.ፌ.ዴ.ሪ ትራንስፖርት እና ሎጂስቲክስ ሚኒስቴር ከባለድርሻ አካላት እና የልማት አጋሮች ጋር በመቀናጀት ይህን ስትራቴጂ አለምአቀፍ ተሞክሮን እና አካባቢያዊ እወነታዎችን መሰረት በማድረግ አዘጋጅቷል። ስትራቴጂው በቀጣይ አስር አመታት (2021-2030) የመንገድ ትራፊክ አደጋ የሚደርሰውን ሞት በ 50 % ለመቀነስ ኢሳማ አድርጓል።

በአለምአቀፍ ደረጃ በስቶኮልም የተደረገውን የሚኒስቴሮች ስብሰባ መሰረት በማድረግ የተቀመጡት 12 ግቦች ፤ የአፍሪካ ህብረት የመንገድ ደህንነት ቻርተር በስትራቴጂው ውስጥ እንዲካተቱ ተደርጓል። በተጨማሪም ሃገሪቱ የተባበሩት መንግስታት የተቀመጡ ግቦችን ለማሳካት የገባቸውን ቃል በተመሳሳይ ጊዜ ለማሳካት በሚያስችል ሁኔታ ተቀርጿል።

<sup>1</sup><https://worldpopulationreview.com/countries/ethiopia-population>  
<sup>2</sup><https://www.worldbank.org/en/country/ethiopia/overview>  
<sup>3</sup> MoT 10 years master plan document

2.0

# የመንገድ ደህንነት አውድ ትንተና



# 2.1. አለም አቀፍ አውድ እና ተሞክሮ

## 2.1.1. የህግ ማዕቀፎች

በ2030 የዘላቂ ልማት ግብ (SDG) ውስጥ የመንገድ ደህንነት እንደ አስፈላጊ ዓለም አቀፍ የዘላቂ ልማት ጉዳይ ተካቷል። በSDG ኢላማ 3.6 በጤና ግብ በተለይም በ2020 በመንገድ ትራፊክ አደጋ የሚሞቱትን እና የአካል ጉዳቶችን ቁጥር በግማሽ እንዲቀንሱ ግብ አስቀምጧል። የስቶክሆልም መግለጫ በመፅደቁም ይህ ኢላማ እስከ ድረስ 2030 ተራዝሟል። በSDG ኢላማ 11.2 በከተሞች እና የአኗኗር ሰፊ ግብ ፣ በተለይ የህዝብ ትራንስፖርትን በማስፋፋት የመንገድ ደህንነትን ማሻሻል እንደሚገባ ይገልጻል። እነዚህ ሁለት ኢላማዎች በመካተታቸው የመንገድ ደህንነት የበለጠ ዓለም አቀፍ እና አገራዊ ትኩረት አግኝቷል። ሀገራችንም እነዚህን ግቦች ለማሳካት እንዴት እየሰሩ እንዳሉ ሪፖርት ማድረግ ይጠበቅባቸዋል።

የዓለም ጤና ድርጅት “Save LIVES” የሚባል የመንገድ ደህንነት ቴክኒካል ማዕቀፍ አዘጋጅቷል። ቴክኒካል ማዕቀፍ በመረጃ ላይ የተመሰረተ እና ቅድሚያ ሊሰጣቸው የሚገባ የማሻሻያ እርምጃዎችን ያቀርባል። የዓለም ጤና ድርጅት ቴክኒካል ማዕቀፍ ሃገራት ሁኔታቸውን እንዲገመገሙ እና ከዚያም ከፍተኛውን ህይወት የሚታደጉትን ተገቢውን እርምጃዎችን እንዲተገብሩ ይመክራል። ማዕቀፉ የሰዎችን ህይወት ለመታደግ 22 የመንገድ ደህንነት እርምጃዎችን አቅርቧል። እርምጃዎቹ በስድስት የተለያዩ ክፍሎች ተጠቃሷል፡ S = የፍጥነት አስተዳደር ፣ L = አመራር ፣ I = መሠረተ ልማት ፣ V = የተሽከርካሪ ደህንነት ፣ E = ህግን ማስከበር እና S = ከአደጋ በኋላ ህይወትን ማትረፍ።

የተባበሩት መንግስታት ስምምነቶች የመንገድ ደህንነትን ለማሻሻል ጠቃሚ የህግ ማዕቀፎች ናቸው። ዓለም አቀፍ የመንገድ ትራፊክ ደህንነትን ለማሻሻል ዓለማዊ ያላቸው ዋና ዋና ዓለም አቀፍ ስምምነቶች እና ሌሎች ከመንገድ ደህንነት ጋር የተያያዙ በመንግስታት የፀደቁ ማዕቀፎች የሚከተሉትን ያካትታሉ።

ተመሳሳይ መንገድ ትራፊክ ሕጎችን ፣ የመንገድ ምልክቶችን እና የትራፊክ መቆጣጠሪያዎችን መጠቀም ፤ የግንባታ ደረጃዎችን እና የተሽከርካሪዎች ቴክኒካዊ ቁጥጥር ማጣጣም ፤ የአደገኛ እና ጎጂ እቃዎች ትራንስፖርት ፤ ለሙያዊ አሽከርካሪዎች የመንዳት ጊዜ እና የእረፍት ጊዜ መለየት እና የመንገድ መሠረተ ልማት ማሻሻል። ከእነዚህ ውስጥ ብዙዎቹ ዓለም አቀፍ የህግ ማዕቀፍ ለመውረስ እና ለመተግበር ክፍት ናቸው። ከመንገድ ደህንነት ጋር የተያያዙ ዋና ዋና አለምአቀፍ የህግ ሰነዶች ለአለም አቀፍ አባልነት ክፍት ናቸው።

1. የመንገድ ትራፊክ ኮንቬንሽን ፣ በሴፕቴምበር 19 ቀን 1949
2. የመንገድ ትራፊክ ኮንቬንሽን ፣ በህዳር 8 ቀን 1968 እ.ኤ.አ
3. በመንገድ ምልክቶች እና ምልክቶች ላይ ፕሮቶኮል ፣ በሴፕቴምበር 19 ቀን 1949
4. የመንገድ ምልክቶች እና ምልክቶች ስምምነት፣ በኖቬምበር 8 ቀን 1968
5. የተባበሩት መንግስታት ፣ በተሽከርካሪዎች ጥቅም ላይ ሊውሉ የሚችሉ የተደራጁ የቴክኒካል ደንቦችን ፤ አራት እግር ተሽከርካሪዎች ፣ መሳሪያዎች እና መለዋወጫዎችን መቀበልን በሚመለከት ስምምነት በ1958 ዓ.ም. ተደርጓል።
6. በህዳር 13 ቀን 1997 የተሽከርካሪዎች ቴክኒካል ፍተሻ ወጥ የሆነ ሁኔታዎችን መቀበልን የሚመለከት ስምምነት እና የእንደዚህ አይነት ፍተሻዎች እውቅናን ይገልጻል



- 7. ለተሽከርካሪዎች ዓለም አቀፍ የቴክኒክ ደንቦችን ማቋቋምን በሚመለከት ስምምነት፣
- 8. በ1998 የአውሮፓ ስምምነት በተሽከርካሪዎች መንገድ ላይ አደገኛ ዕቃዎችን ማጓጓዝን ይመለከታል።

የቪዩና የመንገድ ትራፊክ ኮንቬንሽን የተዘጋጀው አለም አቀፍ የመንገድ ትራፊክን ለማሳለፍ እና የመንገድ ደህንነትን ለመጨመር በተዋዋይ ወገኖች መካከል ደረጃውን የጠበቀ የትራፊክ ህግን ለማውጣት እንዲቻል ነው። የቪዩና ኮንቬንሽን ኖቬምበር 8, 1968 በ83 ተዋዋይ አገሮች ፀድቋል።

ኢትዮጵያ የቪዩና ኮንቬንሽን እና የአፍሪካ የመንገድ ደህንነት ቻርተርን አጽድቃለች። የአፍሪካ የመንገድ ደህንነት ቻርተር ዋና ዓላማ በአፍሪካ የመንገድ ደህንነት የፖሊሲ ማዕቀፍ ሆኖ ማገልገል ነው። ለአህጉሪቱ የመንገድ ደህንነት ማሻሻያ መንገድን ለመመስረት የሚያስችል የህግ ማዕቀፍ ለመፍጠር እና ለማመቻቸት እንደ ማመሳከሪያ ሰነድ ሆኖ በማገልገል የመንገድ የትራፊክ ግጭትን መቀነስ ነው።



ROAD TRAFFIC (1968)



ROAD SIGNS AND SIGNALS (1968)



VEHICLE REGULATIONS (1958 and 1998)



VEHICLE INSPECTIONS (1997)



DANGEROUS GOODS (1957)



DRIVING AND REST (1970)

## 2.1.2. የመንገድ ደህንነት እውነተኛ፣ አዘማመያዎች እና ተግዳሮቶች

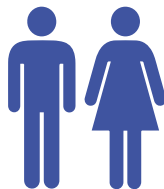
በዓለም የጤና ድርጅት የ2017 ሪፖርት ፣ በመንገድ ትራፊክ ጉዳት ላይ አንዳንድ አዳዲስ ቁልፍ እውነታዎች እንደሚከተለው ቀርበዋል።



በየአመቱ

**~1.35**

ሚሊዮን ሰዎች በመንገድ ትራፊክ ግጭት ይሞታሉ።



ከልጅነታቸው ጀምሮ ወንዶች ከሴቶች ይልቅ በመንገድ ትራፊክ አደጋ የመጋለጥ እድላቸው ሰፊ ነው።

ከጠቅላላው የመንገድ ትራፊክ ሞት ውስጥ **~3/4 (73%)**

የሚከሰቱት ዕድሜያቸው ከ25 ዓመት በታች በሆኑ ወጣት ወንዶች ላይ ነው። ወንዶች ከሴቶች አንጻር በመንገድ ትራፊክ አደጋ የመሞት እድላቸው በ3 እጥፍ ይበልጣል።



**20 - 50**

ሚሊዮን ተጨማሪ ሰዎች ለሞት የማይዳርግ ጉዳት ይደርሱባቸዋል ፤ በርካቶች በደረሰባቸው ጉዳት ምክንያት **አካል ጉዳተኞች** ናቸው።

**90 %**

የዓለም የመንገድ ላይ ሞት የሚደርሰው አነስተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው አገሮች ነው።

**~54 %**

የሚሆኑት የዓለም ተሽከርካሪዎች ይገኛቸዋል።



ከ **15 - 29** ዓመት ባለው የዕድሜ ክልል ውስጥ ላሉ ሰዎች የመንገድ ትራፊክ ጉዳት ዋነኛው የሞት መንስኤ ነው።



ከ **15 - 44**

አመት እድሜ ያላቸው ሰዎች

**48 %**

የሚሆነውን የአለም የመንገድ ትራፊክ ሞት ይሸፍናሉ።





በአፍሪካ

ከ **100,000** ሰዎች መካከል **26.6** በትራፊክ ግጭት ይሞታሉ።



በመንገድ ላይ በሞተር ሳይክል ነጂዎች ላይ የሚደርሰው የሞት አደጋ ከመኪና ተሳፋሪዎች በ

**20x**

ከፍ ያለ ሲሆን በመቀጠልም ብስክሌት መንዳት እና መራመድ ከመኪና ጉዞ ከ

**7-9x**

እዋፍ ከፍ ያለ በግጭት ውስጥ ስጋትን ይያዛል። የአውቶቡስ ተሳፋሪዎች ከመኪና ተሳፋሪዎች

በ **10x**

ደህንነታቸው የተጠበቁ ሲሆኑ ፤ ባቡር እና አየር ትራንስፖርት በጣም አስተማማኝ የመጓጓዣ አማራጮች ናቸው።



በአውሮፓ

ከ **100,000** ሰዎች መካከል **9.3** ዝቅተኛው ነው። በአለም መንገዶች ከሚሞቱት መካከል ግማሽ ያህሉ "ለአደጋ ተጋላጭ የመንገድ ተጠቃሚዎች" ናቸው ፤ እነዚህም እግረኞች ፣ ብስክሌተኞች እና ሞተር ሳይክል ነጂዎችን ያጠቃልላል።

በአለም አቀፍ ደረጃ ከ

**40 - 50 %**

የሚሆነው የትራፊክ ሞት በከተማ ውስጥ የሚከሰት ነው።



የመንገድ ትራፊክ ግጭት በአብዛኛቸው ሀገራት ከጠቅላላ የሀገር ውስጥ ምርታቸው (ጂዲፒ)

**3 %**

የሚሆነውን ያወድማል።



- ቀጣይነት ያለው እርምጃ ካልተወሰደ የመንገድ ትራፊክ አደጋዎች በ2030 ሰባተኛው የሞት መንስኤ ይሆናሉ ተብሎ ይጠበቃል።
- አዲስ የጸደቀው የ2030 የዘላቂ ልማት አጀንዳ በ2020 በዓለም አቀፍ ደረጃ በመንገድ ትራፊክ አደጋ የሚደርሰውን ሞት እና የአካል ጉዳት በግማሽ ለመቀነስ ትልቅ ግብ አስቀምጧል።
- በማንኛውም የመጓጓዣ ዘዴዎች የሚደረግ ደህንነቱ ያልተጠበቀ እንቅስቃሴ የጎላ የህዝብ ጤና ጉዳት ፤ ማህበራዊ እና ኢኮኖሚያዊ ኪሳራዎችን ሊያስከትል ይችላል።

አነስተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው አገሮች ፣ በመንገድ ትራፊክ ሞትን የሚደርሰው ኢኮኖሚያዊ ኪሳራ ከጠቅላላ የሀገር ውስጥ ምርት 5 በመቶ እንደሚሆን ይገመታል (WHO, 2015b)። ከፍተኛ ገቢ ያላቸው አገሮች የትራፊክ ግጭት ምክንያት የሚደርስ የሞት መጠን መሻሻል ሲያደርጉ በአነስተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው አገሮች ግን ሁኔታው እያሻሻለባቸው ነው። እንደ አለመታደል ሆኖ እስካሁን የተከናወኑ ተግባራት እና ኢንቨስትመንቶች የመንገድ ትራፊክ ሞት መጨመርን ለማስቆም ሆነ ለመቀልበስ በቂ ባለመሆናቸው በመንገድ ትራፊክ አደጋ የሚደርሰውን ሞት እና ጉዳት በአለም አቀፍ ደረጃ በግማሽ ለመቀነስ የታቀደው እ . ኤ . አ . በ2020 ሊባካ አልቻለም።

### 2.1.3. የአስርት ዓመታት የተግባር ተሞክሮዎች (2011-2020)

የ2011-2020 አስርት አመታት ውጤታማ በሆኑ እና ባልሆኑ አካሄዶች ላይ የሚሰሩ እና የማይሰሩ አማራጮች ላይ ብዙ ማስረጃዎችን አቅርቧል። የአዋኝ ባለሙያዎች ቡድን (AEG) በ3ኛው የመንገድ ደህንነት የሚኒስትሮች ኮንፈረንስ (ሰዊድን ፣ የካቲት 2020) ዝግጅት ላይ ካለፉት አስርት አመታት የተማሩትን ቁልፍ ነጥቦች አቅርበዋል። የእነዚህ ቁልፍ ተሞክሮዎች ከዚህ በታች ተብራርተዋል።

- **ገለትካዊ ቁርጠኝነት:** የመንገድ ደህንነት በመንግሥት እና በሌሎች የህብረተሰብ ክፍሎች ሆኑ ተብሎ በሚደረግ ጥረት የሚመጣ ነው። መንግሥት የመንገድ ደህንነትን እንደ ቀጥተኛ የህዝብ ጥቅም እውቅና ሊሰጠው ይገባል። ጠንካራ የፖለቲካ ቁርጠኝነት ከሌለ የመንገድ ደህንነት እውን አይሆንም።
- **መልካሞ አስተዳደር:** የጋራ ኃላፊነት ስርዓት ላይ የተመሰረተ የመንገድ ደህንነት ማሻሻያ (safe system approach) ዋና ይዘት ሲሆን ሀላፊነቶችን በመጋራት የመልካም አስተዳደር መርሆዎችን እንደ ግልፅነትና ተጠያቂነት መከተልን ይጠይቃል።
- **የመንገድ ደህንነት የጋራ ጥቅሞችን የመጠቀሞ እድሎች:** የመንገድ ደህንነት የብዙ የተለያዩ የፖሊሲ አጀንዳዎች የተቀናጀ አካል ነው። ሌሎች ማህበራዊ ፍላጎቶችን ለማሳካት የመንገድ ደህንነትን እንደመስዋትነት መወሰድ ተገቢ አይደለም።

- **የተባበሩት መንግስታት የመንገድ ደህንነት ስምምነቶችን መቀላቀል እና ውጤታማ አተገባበር:** የተባበሩት መንግስታት የመንገድ ደህንነት ህጋዊ ሰነዶች ሀገራት ለመንገድ ደህንነት አስተዋፅዖ የሚያበረክቱትን የህግ ማዕቀፎችን ለመገንባት ጠንካራ መሰረት ይሰጣሉ።
- **አነስተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው አገሮች የተሻሻለ ድጋፍ አስፈላጊነት:** ከ90% በላይ የመንገድ ትራፊክ ሞት የሚከሰቱት ዝቅተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው አገሮች ውስጥ ነው። እነዚህም ሃገራት ከ60% ያነሰ የዓለም የተመዘገቡ ተሽከርካሪዎች ይገኙባቸዋል። አጠቃላይ የሚችሉ ቁጥር በአንድ ሀገር ውስጥ ካለው የህዝብ ብዛት እና የእንቅስቃሴ ደረጃ ጋር በግልጽ የተዛመደ ቢሆንም ለውጥ የሚያመጡ እርምጃዎችን በመፈፀም የመንገድ ትራፊክ ሞትን በከፍተኛ ሁኔታ መቀነስ ይቻላል። ከደረሰው ግዙፍ የሰው ልጅ ስቃይ እና ጉዳት በተጨማሪ የመንገድ ደህንነት ጉድለት ከኢኮኖሚያዊ ኪሳራ አንጻር በመቶ ሚሊዮኖች የሚቆጠሩ ሰዎችን በድህነት ውስጥ ያቆያል ፣ በምርታማውን የሰው ኃይል ይቀንሳል። የኢኮኖሚ ኪሳራው በግምት ከሁለት በመቶ እስከ አምስት በመቶ የሚደርሰውን የጠቅላላ የሀገር ውስጥ ምርት ይወክላል።

• **የልተማክለ ውሳኔ አሰጣጥ:** የመንገድ ደህንነትን በአስተማማኝ የሥርዓት አካሄድ ማሻሻል በበርካታ ደረጃዎች ያሉ ድርጊቶችን እና ለውጦችን ይመለከታል። በአለም አቀፍ ደረጃ ወጥ የሆነ የትራፊክ ህግጋትን እና ደረጃዎችን በማፅደቅ የመንገድ ደህንነትን ለማሻሻል ወሳኝ ናቸው። በአንድ ሀገር ውስጥ ቅድሚያ የሚሰጣቸውን ነገሮች የመለየት ፣ የትግበራ ስልቶችን የማውጣት ፣ ህግ የማውጣት እና ሃብት የመመደብ ሀላፊነቱ በፌዴራል መንግስት ላይ ቢሆንም ፣ ትግበራው ግን በተለያዩ የመንግስት መዋቅር ላይ የሚመሰረት ነው። ይሁን እንጂ ብሄራዊ ፖሊሲዎች የማህበረሰብ የተለያዩ ፍላጎቶችን ፣ ምርጫዎችን እና ልምዶችን ሁልጊዜ ለማመልከት አይችሉም። በዚህ ምክንያት ከትራንስፖርት እቅድ ጋር የተያያዙ ብዙ ውሳኔዎች ፣ ፖሊሲዎች የከተማ ዲዛይን እና የመሬት አጠቃቀምን ጨምሮ በየክልሉ ባለስልጣናት ይተዳደራሉ። በሃገር እና በክልል መንግስታት እንዲሁም በአለም አቀፍ አካላት ውስጥ ለውሳኔ ሰጪዎች እና ተዋናዮች ተገቢውን ኃላፊነት እና ሀብት መመደብ ውጤታማ ትግበራን ለማረጋገጥ ቁልፍ ነው።

• **በማደግ ላይ የለውን ትራንፖርት እና እንቅስቃሴ ማስተዳደር:** ባለፉት አስር አመታት የተማርነው ቁልፍ ትምህርት የመንገድ ደህንነት መፍትሄዎች የሚሰተዋሉትን ለውጦች ባማከለ መልኩ ተቀርጾ መተግበር እንዳለበት ነው። እነዚህ ለውጦች ካላቸው እድሎች እና ስጋቶች ጋር የመንገድ ደህንነት መፍትሄነታቸው ሲገመገሙ እና ሲነድፉ በአገሮች መካከል የተዋሃዱ መሆን አለባቸው። ትራንስፖርት እየተሻሻለ ሲመጣ ደህንነትን ለማረጋገጥ የሚቀመጡ መፍትሄዎችም እንዲሁ መሻሻል አለባቸው።

## 2.1.4. ስርዓት ላይ የተመሰረተ አስተማማኝ የመንገድ ደህንነት ማሻሻያ (Safe System Approach)

የመንገድ ደህንነት በሰዎች/በአሽከርካሪዎች/ ባህሪ ፣ በተሽከርካሪ ደህንነት ፣ በመሠረተ ልማት ጥራት እና በቁጥጥር ማዕቀፍ ላይ የተመሰረተ ነው። የሰዎችን ስህተት የሚያስተናገድ የመንገድ ደህንነት ሥርዓት አካሄድ በWHO እና ሌሎች በዘርፉ ላይ ንቁ ተሳትፎ ያላቸው አካላት የሚመክሩት ሲሆን ፣ እንደ ዓለም አቀፍ እቅድ አካል ሆኖ የተያዘ ነው። በ1980ዎቹ እና 1990ዎቹ ውስጥ የ"Safe System" ጽንሰ-ሀሳብ ከመንገድ ደህንነት አንጻር የመነጨው በስዊድን እና በኔዘርላንድ ሲሆን በጊዜው የነበሩ ሳይንቲስቶች እና ፖሊሲ አውጪዎች ፤ "መንገድ ደህንነት የአሽከርካሪዎች ሃላፊነት ነው እናም የመንገድ ደህንነት ፖሊሲ ተግባር በዋናነት በመንገድ ተጠቃሚዎች ባህሪ ላይ ተጽእኖ በማሳደር በማንኛውም ጊዜ ደህንነቱ በተጠበቀ ሁኔታ እንዲሰሩ ያደርጋል" የሚለውን አመለካከት መጠራጠር ጀመሩ። ለአስርት አመታት የዘለቀው የትራፊክ አደጋ ሚቶች ቁጥር በተወሰነ ደረጃ እየቀነሰ በመምጣቱ ዋናው ትኩረት በትምህርት ፣ መረጃ እና ደንቦች ላይ ማተኮር ተጀመረ።

የ"Safe System" አካሄድ ለሁሉም የመንገድ ተጠቃሚዎች ደህንነቱ የተጠበቀ የትራንስፖርት ሥርዓትን ለማረጋገጥ ያለመ ነው። ይህም አሰራር ለመንገድ ትራፊክ ጉዳት ተጋላጭ የሆኑ ሰዎችን ከግምት ውስጥ ያስገባ እና ስርዓቱ ሰዎች ስህተት የሚሰሩ መሆናቸውን ታሳቢ በማድረግ የተቀረፀ ነው (WHO ፣ 2017a)። የዚህ አካሄድ ዋና ዋና ነገሮች ፣ ገዳይ ግጭቶችን ለማስወገድ እና ከባድ ጉዳቶችን ለመቀነስ ትኩረት ሊሰጥ የሚገባው ደህንነቱ የተጠበቀ መንገዶች እና የመንገድ አካባቢ ፣ ደህንነቱ የተጠበቀ ፍጥነት ፣ ደህንነታቸው የተጠበቀ ተሽከርካሪዎች እና ደህንነታቸው የተጠበቀ የመንገድ ተጠቃሚዎች ናቸው።

ዋናዎቹ የትራፊክ ግጭት መንስኤ ምክንያቶች የሚከተሉትን ያካትታሉ ፤ ከልክ ያለፈ ፍጥነት ፣ በአልኮል እና በሌሎች የሰነ-አእምሮአዊ ንጥረ ነገሮች ተጽእኖ ስር በመሆን መንዳት ፣ የሞተር ሳይክል የደህንነት ቆብ ፣ የመቀመጫ ቀበቶዎችን እና የልጆች የደህንነት መጠበቂያዎችን አለመጠቀም ፣ ትኩረትን በሚከፋፍል ሁኔታ ወስጥ ሆኖ መንዳት ፣ ደህንነቱ ያልተጠበቀ የመንገድ መሠረተ ልማት ፣ ደህንነታቸው ያልተጠበቀ ተሽከርካሪዎች ፣ በቂ ያልሆነ ድህረ አደጋ እንክብካቤ እና በቂ ያልሆነ የትራፊክ ህግ ማስከበር ስራ ናቸው።

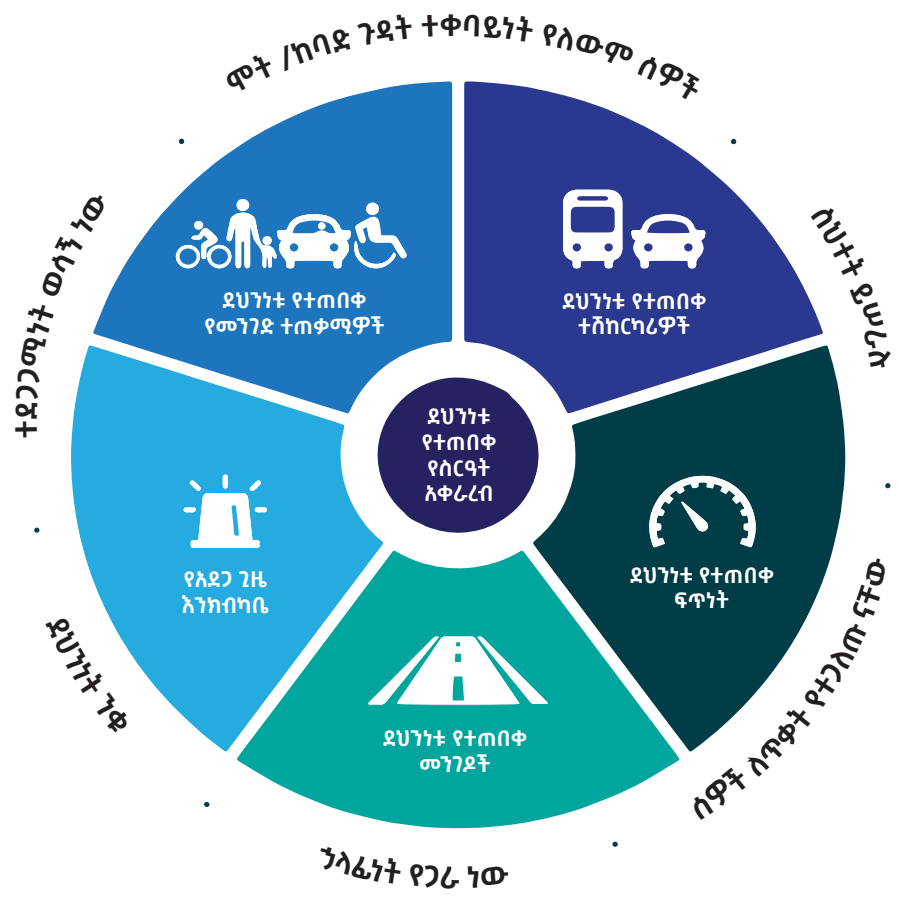
እንደ WHO (2017a) ፣ UNECE (2015b) እና ITF (2017b)፡-

- ተገቢ ያልሆነ ወይም ከልክ ያለፈ ፍጥነት 30 በመቶ ለሚሆኑ ገዳይ የትራፊክ ግጭቶች መንስኤ ነው። በአማካይ የተሽከርካሪዎች ፍጥነት በ 1 ኪሎ ሜትር በሰአት ሲጨምር በአካል ጉዳት ላይ በ3 በመቶ እና ለሞት የሚዳርግ ጉዳት 4-5 በመቶ አደጋዎች መጨመር የሚያስችል ሁኔታ ያስከትላል። አንድ አዋቂ እግረኛ በሰአት በ50 ኪ./ሜ በሚጓዝ መኪና ቢገጭ የመሞት እድሉ ከ80% በላይ ነው። በ'UNECE' ክልል ብዙ ሀገራት አሁን በሰአት ወደ 50 ኪ.ሜ. እና በአንዳንድ የከተማ አካባቢዎች 30 ኪ.ሜ በሰአት የፍጥነት ገደቦችን ይጠቀማሉ።
- ሁሉም አገሮች ማለት በሚቻል ደረጃ ጠጥቶ መንዳት ለሞት ለሚዳርጉ አደጋዎች ዋነኛ አስተዋፅዖ ያለው መሆኑን ይገልጻሉ። በመጠጥ ተፅዕኖ ስር ማሽከርከር የመንገድ ትራፊክ ግጭት የመከሰቱን አጋጣሚ የሚጨምረው በደም አልኮል መጠን-ዝቅተኛ በሆነ የደም ውስጥ አልኮል መጠን (BAC) ነው። የአሽከርካሪው BAC  $\geq 0.04$  g/dl ሲሆን ግጭት የመከሰት ስጋት በከፍተኛ ሁኔታ ይጨምራል። አብዛኛዎቹ የUNECE አገሮች ከፍተኛው BAC 0.05 በመቶ ይተገበራሉ። አደገዛዥ እጽ ተጠቅሞ ማሽከርከር ላይ, የመንገድ ትራፊክ ግጭት የመጋለጥ እድላቸው በተጠቀሙት የመድሃኒት ላይ በመመስረት ወደ በተለያዩ ደረጃዎች ይጨምራል። ለምሳሌ አምፌታሚን (amphetamines) በተጠቀሙ አሽከርካሪዎች መካከል ግጭት የመከሰቱ አጋጣሚ ካልተጠቀሙ ሰዎች አንጻር በ5 እጥፍ ይበልጣል።
- የሞተር ሳይክል የጭንቅላት የደህንነት ቆብ በትክክል መልበስ ለሞት የሚዳርገውን አደጋ በ40 በመቶ የሚቀንስ ሲሆን ለከባድ የአካል ጉዳት የመጋለጥ እድልን ደግሞ ከ70 በመቶ በላይ ይቀንሳል።

- የመቀመጫ ቀበቶ ማድረግ የሞት ጉዳትን የፊት ወንበር ተሳፋሪዎችን ከ40-50% እና የኋላ ወንበር ተሳፋሪዎችን በ25-75% መካከል ይቀንሳል። አብዛኛዎቹ አገሮች ለፊት መቀመጫዎች የግዴታ የደህንነት ቀበቶ ህጎች ያሏቸው ሲሆን ብዙዎቹ ለኋላ መኪና መቀመጫም በተመሳሳይ ህግ አላቸው።
- የሕፃናት የደህንነት መቀመጫዎች በትክክል ጥቅም ላይ ከዋሉ በጨቅላ ሕፃናት ላይ የሚደርሰውን ሞት በ70 በመቶ እንዲሁም ለሕፃናት ከ54 % እስከ 80 % መካከል ያለውን ለሞት አደጋ የመጋለጥ እድል ይቀንሳል።
- በማሽከርከር ጊዜ ትኩረትን ከሚወስዱ ነገሮች መካከል ተንቀሳቃሽ ስልክ መጠቀም ዋና ተጠቃሽ እና አሳሳቢ ነው። ተንቀሳቃሽ ስልኮችን የሚጠቀሙ አሽከርካሪዎች ለግጭት የመጋለጥ እድላቸው ተንቀሳቃሽ ስልክ ካልጠቀሙ አንጻር በግምት 4 እጥፍ የበለጠ ነው። ከእጅ ነጻ የሆኑ ስልኮችም ቢሆን በእጅ ከሚያዙት የስልክ አንጻር ብዙም የተሻሉ አይደሉም። የጽሑፍ መልእክት መላክ የግጭት ስጋትን በእጅጉ ይጨምራል።

ብዙ አገሮች በሚያሸከሩበት ጊዜ በእጅ የሚያዙ የሞባይል ስልኮችን መጠቀምን የሚከለክሉ ህጎች አሏቸው ፤ ሆኖም በእነዚህ አገሮች ውስጥ እስካሁን ድረስ በእጅ የሚያዙ እና ከእጅ ነጻ የሆኑ የሞባይል ስልኮችን የሚጠቀሙ ብዙ አሽከርካሪዎች አሉ።

- የመንገዶች መሠረተ ልማትን በተመለከተ በሐሳብ ደረጃ የመንገዶች ንድፍ የሁሉንም የመንገድ ተጠቃሚዎችን ደህንነት ግምት ውስጥ በማስገባት መሆን አለበት። ይህ ማለት ለእግረኛ ፣ ለብስክሌት ጋላቢዎች እና ለሞተር ሳይክል ነጂዎች በቂ ቦታ መኖሩን ማረጋገጥ ነው። በነዚህ የመንገድ ተጠቃሚዎች ላይ የሚደርሰውን ጉዳት ለመቀነስ እንደ የእግረኛ መንገድ፣ የብስክሌት መንገድ ፣ ደህንነት የተጠበቀ ማቋረጫ እና ሌሎች የትራፊክ ፍጥነትን የሚረጋጋት እርምጃዎች ወሳኝ ሊሆኑ ይችላሉ።





- ደህንነታቸው የተጠበቁ ተሽከርካሪዎች ግጭቶችን በመከላከል እና ከባድ የአካል ጉዳት እድሎችን በመቀነስ ረገድ ወሳኝ ሚና ይጫወታሉ።

- በተሽከርካሪ ደህንነት ላይ የተዘጋጁ በርካታ የተባበሩት መንግስታት ደንቦች አሉ። በአገሮች የተሽከርካሪ ማምረቻ እና የምርት ደረጃዎች ላይ ተግባራዊ ከሆኑ የብዙ ሰዎችን ሕይወት ሊታደጉ ይችላሉ። እነዚህም የተሽከርካሪ አምራቾች ፤ ተሽከርካሪዎች የፊት እና የጎን ግጭት ደንቦችን እንዲያሟሉ ፤ የኤሌክትሮኒክስ የመሪ ቁጥጥርን ፣ የአየር ኮረጢቶች እና የመቀመጫ ቀበቶዎች በሁሉም ተሽከርካሪዎች ውስጥ እንዲገጠሙ ማድረግን ያካትታሉ። እነዚህ መሰረታዊ መመዘኛዎች ከሌሎች የትራፊክ ግጭት ጉዳት ፣ በተሽከርካሪው ውስጥ ላሉትም ሆነ ከተሽከርካሪው ውጭ ላሉ ሰዎች ፣ በክፍተኛ ሁኔታ ይጨምራል።

- ከትራፊክ አደጋ በኋላ ለሚደርስ ጉዳት እንክብካቤ በጣም በፍጥነት መደረግ ይገባዋል። የደቂቃዎች መዘግየት በህይወት እና በሞት መካከል ያለውን ልዩነት ይፈጥራል።

- የትራፊክ ሕጎች በቁጥጥር ካልታገዙ በተሽከርካሪዎች አይተገበሩም። ይህም ባህሪን ለመለወጥ ለሚደረግ ስራ አሉታዊ ተጽዕኖ ያሳድራል።

- ውጤታማ የድንብ ማስከበር አፈፃፀም ከላይ የተጠቀሱትን የአደጋ መንስኤዎችን የሚመለከቱ ደንቦችን በሃገር አቀፍ እና በከተሞች ደረጃ አዘውትሮ ማሻሻልን ማዘመን እና ማስፈጸምን ይጠይቃል። በተጨማሪም ተገቢውን ቅጣቶች ዘርዝረው ያካትታሉ።



ደህንነቱ የተጠበቀ ተሽከርካሪዎች



ደህንነቱ የተጠበቀ ፍጥነት



ደህንነቱ የተጠበቀ መንገዶች



የአደጋ ጊዜ እንክብካቤ



ደህንነቱ የተጠበቀ የመንገድ ተጠቃሚዎች

### 2.1.5. የፍጥነት አስተዳደር

የፍጥነት አስተዳደር ለመንገድ ደህንነት መሻሻል ቁልፍ ነው። የመንገድ ትራፊክ ጉዳት በሚጋጩ አካላት መካከል ያለው የኃይል ልውውጥ ውጤት ነው። በከፍተኛ ፍጥነት የሚጓዙ ተሽከርካሪ በግጭት ውስጥ ከተሳተፈ ለሞት የሚዳርግ እና ከባድ የአካል ጉዳት የሚደረስ እድሉ ከፍተኛ ነው። ጥናቶች እንደሚያሳዩት እግረኞች በሰአት 30 ኪሎ ሜትር በሚጓዙ ተሽከርካሪ ከተመቱ የመዳን እድላቸው 90% ነው። ነገር ግን በሰአት 50 ኪሎ ሜትር በሚጓዙ ተሽከርካሪ ከተመቱ የመዳን እድላቸው 20% ብቻ ነው።

ተሽከርካሪ ለመቆም የሚፈልገው ርቀት ከተሽከርካሪው ፍጥነት ጋር በቀጥተኛ ይዛመዳል። የማቆሚያ ርቀት ለመቆም የመወሰኛ ርቀት እና ፍሬን ከተያዘ በኋላ የሚጓዘው ርቀት ድምር ነው። በሰአት 30 ኪሎ ሜትር የሚጓዙ አሽከርካሪ የማቆሚያ ርቀት 13ሜ ሲሆን በሰአት 50 ኪሎ ሜትር የሚጓዙ አሽከርካሪ 28ሜ ያህል ነው። ይህ የሚያሳየው አንድ ሰው መንገድ ላይ ከመኪና ፊት ለፊት በ13ሜ ርቀት ላይ ቢሮጥ በሰአት 50 ኪሜ በሚጓዙ ሹፊር ይገጫል እናም የመትረፍ እድሉ አነስተኛ ነው። የአሽከርካሪው ፍጥነት መንገድ ተጠቃሚዎች ተሽከርካሪው ስለሚጓዘበት ፍጥነት የሚኖራቸውን ግምት ያዛባል። በተጨማሪም በከፍተኛ ፍጥነት ማሽከርከር ተሽከርካሪን ለመቆጣጠር እና በመንገድ ላይ ያለውን ሁነት ተረድቶ ትክክለኛውን ውሳኔ ለማድረግ በቂ ጊዜ አያገኙም። ፍጥነት በሁሉም ግጭቶች ላይ ጉዳትን የሚያባብስ ዋነኛ ምክንያት ነው።

ስለዚህ, ከልክ በላይ በፍጥነት ማሽከርከር በሁለቱም ለግጭት ተሳትፎ እና የሚከሰተው ጉዳት ላይ ቀጥተኛ ተጽዕኖ ያሳድራል። ጥናቶች እንደሚያሳዩት በአማካኝ ፍጥነት 5% መጨመር የሞት ጉዳት የሚያደርሱ ግጭቶችን በ20% እና ጉዳትን የሚያስከስቱ ግጭቶችን በ10% ያስከትላል ።

የፍጥነት ገደብ መቀመጥ ያለበት መንገድ ተጠቃሚዎች እንቅስቃሴ ፣ የመንገድ ዓይነቶች እና አካባቢ ላይ መሰረት በማድረግ መሆን አለበት። እንደ እግረኞች ያሉ ለአደጋ የተጋለጡ የመንገድ ተጠቃሚዎች ግጭት መከላከያ ስለሌላቸው እና አነስተኛ ክብደት ስላላቸው ግጭትን የመቋቋም አቅማቸው እጅግ አነስተኛ ነው። ስለዚህ ከፍተኛ የእግረኛ እንቅስቃሴ ባለባቸው ቦታዎች የተሽከርካሪው ፍጥነት መቀነስ አለበት። በሰአት ከ30 ኪሜ ያነሰ ፍጥነት እግረኛን ከግጭት ለማትረፍ ይረዳል።

ጥናቶች እንደሚያሳዩት ተገቢውን የደህንነት ቀበቶ ያደረጉ እና በጥሩ ሁኔታ የተሰሩ መኪኖችን የሚጠቀሙ ተሳፋሪዎች በተሽከርካሪው ጎን በኩል ከ 50 ኪ.ሜ በሰዓት ባነሰ ፍጥነት ከሚከሰት ግጭት የመትረፍ እድል አላቸው። ስለዚህ የተሽከርካሪ ከተሽከርካሪ ግጭት በሚጠበቅባቸው መጋጠሚያዎች እና በዋናነት ተሽከርካሪዎች የሚጠቀሙባቸው መንገዶች የፍትነት ወሰን በሰአት ከ50 ኪሎ ሜትር በላይ መሆን የለበትም። ተሳፋሪዎች በተገቢው መንገድ የመቀመጫ ቀበቶ ለብሰው በተሽከርካሪዎች መካከል ፊት ለፊት ግጭት በሚጠበቅበት መንገድ ላይ ተሳፋሪዎች ጉዳት መቋቋም የሚችሉት የተሽከርካሪው ፍጥነት በሰአት ከ70 ኪ.ሜ ያነሰ ሲሆን ነው። ከላይ በተጠቀሱት ግኝቶች መሰረት በመንገድ ትራፊክ መካከል ለሚጠበቁ የተለያዩ የግጭት አይነቶች የሚከተሉት የፍጥነት አይነቶች ቀርበዋል።

ሰንጠረዥ 1: የፍጥነት ወሰን ውሳኔ መመሪያ

ተ ቀ	የግጭት ሁኔታ (ተሳተፊዎች)	ከፍተኛው አስተማማኝ የፍጥነት ወሰን (ኪሜ/ሰአት)
1.	ተሽከርካሪ ከ እግረኛ	30
2.	ተሽከርካሪ ከ ተሽከርካሪ (በጎን በኩል ግጭት፣ መጋጠሚያዎች ላይ የሚከሰቱ)	50
3.	ተሽከርካሪ ከ ተሽከርካሪ (ፊት ለፊት ግጭት)	70

<sup>4</sup> OECD/ECMT Transport Research Centre: Speed Management report, Paris, 2006  
<sup>5</sup> Evans L. Traffic Safety and the Driver, USA, Van Nostrand Reinhold, 1991  
<sup>6</sup> Speed management: A road safety manual for decision-makers and practitioners, World Health Organization, Geneva, Switzerland, 2008

ከላይ በተቀመጠው መሰረት ተሽከርካሪ ከተሽከርካሪ ጋር የሚከሰት ግጭት አይነቶች በማይጠበቅባቸው መንገዶች ላይ የሚደረገው የፍጥነት ወሰን በመንገዱ ፣ መንገድ ተጠቃሚዎች እና የትራፊክ ሁኔታ ላይ የተመሰረተ ነው። በከተማ አካባቢ ያሉ አብዛኞቹ መንገዶች ከላይ የተጠቀሱትን 2ኛ እና 3ኛ መስፈርቶች አያሟሉም። በከተሞች ውስጥ ባለው ውስን የመንገድ ቦታ ለመጠቀም በእግረኞች እና በሞተር ተሽከርካሪዎች መካከል ከፍተኛ ፍላጎት አለ።

የፍጥነት ቁጥጥር በተለያዩ ዘዴዎች ሊከናወን ይችላል። የፍጥነት ቁጥጥር ከፍተኛ የእግረኛ እንቅስቃሴ ባለባቸው እንደ ገበያ ፣ የመኖሪያ አካባቢዎች ፣ ትምህርት ቤቶች እና የእምነት ተቋማት አካባቢ ፣ የመንደር ውስጥ እና ሰብሳቢ መንገዶች ላይ መሠረተ ልማት ላይ የተመሠረተ እርምጃን በመጨመር እንዲሰራ ይመከራል። አንዳንድ የትራፊክ ማብረጃ መንገዶች አቅጣጫን የሚያስቀይሩ ፣ የትራፊክ ረድፍ ስፋትን የሚቀንሱ ፣ የማዘሪያዎችን ራዲየስ መቀነስ ፣ የመንገድ አካፋይ ደሴት ማዘጋጀት ፣ አደባባዮች መጨመር ፣ መስቀለኛ መንገድ ዶችን ከፍ ማድረግ ፣ የመንገድ መስመር መቀንስ እና የፍጥነት ጉብታ ሊያካትቱ ይችላሉ።

የትራፊክ ፍጥነትን ከማብረድ በተጨማሪ የፍጥነት ገደቦችን የመንገዱን አይነት ፣ የመንገድ ሁኔታን ፣ የመንገድ ተጠቃሚዎችን መጠን እና አይነት እና አካባቢን መሰረት በማድረግ በመንገዶች ላይ መገለፅ አለበት። የፍጥነት ደንብ ለማስከበር የተለያዩ አማራጮች አሉ። የፍጥነት መቆጣጠሪያ መሳሪያዎች በተመረጡት እንደ የንግድ ተሽከርካሪዎች ባሉ የተሽከርካሪ አይነቶች ላይ ሊጫኑ ይችላሉ። የትራፊክ ፖሊስ በተንቀሳቃሽ ፍጥነት መለኪያ ራዲርን በመጠቀም ፍጥነትን መቆጣጠር ይችላል። የትራፊክ ፖሊስ ሳይኖር ከተለጠፈው የፍጥነት ገደብ በላይ የሚያሸከረከሩትን አሽከርካሪዎች ለመቆጣጠር በተመረጡ ጎዳናዎች ላይ ቋሚ የፍጥነት ካሜራዎች ሊጠቀሙ ይችላሉ።



## 2.1.6. ደህንነቱ የተጠበቀ መንገድ መሠረተ ልማት

መንገድ ዋነኛ የምድር ላይ ትራንስፖርት አካል ነው። የተለያዩ ሀገራት የመንገድ ደህንነትን ለማሻሻል እየተገበሩ ያሉትና በተባበሩት መንግስታት የሚደገፈው ስርዓት ላይ የተመሰረተ የመንገድ ደህንነት ማሻሻያ ዘዴ (system's approach to road safety) ፣ የመንገድ ደህንነት ማሻሻያን እንደ አንድ ምሰራ ያስቀምጣል። ይህ አካሄድ ለረዥም ጊዜ የቆየውን በዋናነት በግንዛቤ ማስጨበጫ ዘዴዎች የባህሪ ለውጥ በማምጣት የመንገድ ደህንነትን ለማሻሻል የነበረውን አካሄድ ወደ ሁሉን አቀፍ ጥረትና ተሳትፎ ቀይሯል። የባህሪ ለውጥ ማምጣት ጠቃሚ ቢሆንም፣ ሁሉም የትራንስፖርት ስርዓት አካላት ላይ በመስራት ሁሉን አቀፍ ለውጥ ማምጣት ተገቢ ነው። ስርዓት ላይ የተመሰረተ የመንገድ ደህንነት ማሻሻያ ሁሉን አቀፍ ትግበራና የሁሉም የሚመለከታቸው አካት ተሳትፎና ሀላፊነት ይጠይቃል። በመሰረታዊነት ሰዎች ሊሳተፉ እንደሚችሉና በትምህርት ፣ በስልጠና ወይም በህግ ማስከበር ሊቀረፉ የማይችሉ ድክመቶች እንዳላቸው እውቅና ይሰጣል። ስለሆነም አንዱ የስርዓቱ የደህንነት እርምጃ ሳይሰራ ቢቀር ሌላው አካል በሰዎች ላይ ሊደርስ የሚችለውን ጉዳት የሚያደርስ የግጭት ህይወት ማስቀረት ይኖርበታል።

ለዚህም የመንገድ መሰረተ ልማት ትልቅ ሚና አለው። የሁሉንም የመንገድ ተጠቃሚ ባህሪ፣ ፍላጎት እና ገደብ ከግምት ውስጥ በማስገባት የታቀዱ ፣ የተነደፉ እና የሚገነቡ መንገዶች ህይወትን ማዳን ይችላሉ። መንገድ የመንገድ ተጠቃሚውን የሚመራና የሚነበብ እንዲሁም ስህተቶች ሲፈጠሩ ግጭት እንዳይከሰት የሚያገዝ መሆን አለበት (3)። ይህ እንዲሆን መንገዶች ተገቢ የትራፊክ ምልክቶችና ማመልከቻዎች ሊኖራቸው ይገባል። እንዲሁም አካባቢያቸውን ታሳቢ አድርገው መነደፍ ፣ መገንባትና መተዳደር አለባቸው። በከተሞችና ብዙ ሰው በሚኖሩባቸው አካባቢዎች በተለይም የሰውና የተሽከርካሪ ግጭት የሚጠበቅባቸው ቦታዎች ፣ የፍጥነት ቁጥጥር ፣ ለተለያዩ የመንገድ ተጠቃሚዎችን በመሰረተ ልማት መለየትና የመጋጨት እድላቸውን ማስወገድ ወይም መቆጣጠር ያስፈልጋል።

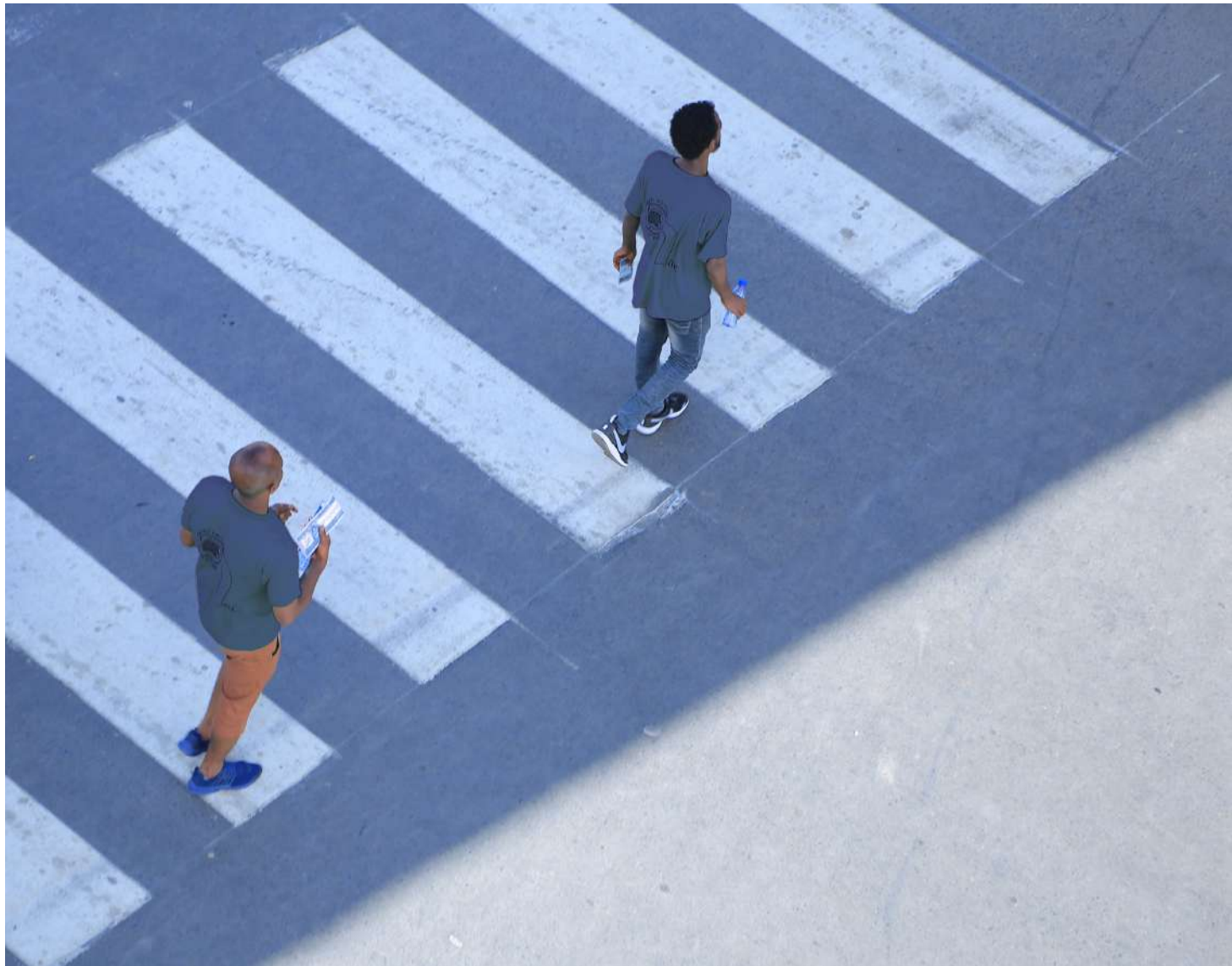
ለዚህ እንደ የትራፊክና መብራትና ድልድዮችን መጠቀም ይቻላል። መንገዶች ጭነትና ሰው ከማንቀሳቀስ ሌላ ሰፊ ጥቅም እንዳላቸው መረዳት ያስፈልጋል። መንገድ ፣ ሰው የሚገናኝበት ፣ የሚራመድበት ፣ ሳይክል የሚጋልብበትና የተለያዩ ማህበራዊና ኢኮኖሚያዊ ጉዳዮች የሚከናወኑበት ቦታ ነው። መንገዶች ሲታቀዱ ዋና የመንገዱ ተግባር ግንዛቤ ውስጥ መግባት አለበት። ተመራጭ ከተሞች ለመራመድና ለሰው እንቅስቃሴ የሚመቹ ናቸው።

ዋና መንገዶች ፣ ለአብነትም ሀገር አቋራጭ መንገዶች ፣ ማሳለጫ መንገዶችና ዋና የከተማ መንገዶች ፣ ከከፍተኛ ፍጥነትና የተሽከርካሪ ብዛት ጋር ተያይዞ የሚኖሩ የግጭት ስጋቶች በመንገዱ ንድፍና ግንባታ ጊዜ መወገድ አለባቸው። በአለም አቀፍ ልምዶችና እውቀቶች ላይ በመመስረት የመንገድ ንድፍ (design) ደረጃዎችን የተለያዩ የመንገድ ተጠቃሚዎችን ታሳቢ በማድረግ ማዘጋጀት ያስፈልጋል። አካፋይ የሌላቸው ሁለት ረድፍ ያላቸው በሁለቱም አቃጣጫ ከፍተኛ የተሽከርካሪ ብዛት የሚያስተናግዱ መንገዶች የፊት ለፊት ግጭትና ከመንገድ ውጪ የመውጣት ግጭት በብዛት ይከሰቱባቸዋል። የክብደት ፣ የፍጥነት እና የአቅጣጫ ልዩነቶች ለግጭት መከሰት ምክንያት ስለሆኑ በመንገድ ንድፍ መቀረፍ አለባቸው።



በመንገድ ንድፍ ዝግጅት ጊዜ የተለያዩ ተሽከርካሪዎች ሁኔታ ታሳቢ መደረግ አለበት። ከባድ ተሽከርካሪዎች ከቀላል ተሽከርካሪዎች የተለየ ባህሪ አላቸው። የተሽከርካሪዎቹን ፍጥነት የመጨመር ወይም የመቀነስ ፣ የመታጠፍና እይታ አቅማቸው መንገድ ሲነደፍና ሲተዳደር ታሳቢ መደረግ አለበት። ለከባድ ተሽከርካሪዎች ልዩ የዳገት መውጫ ረድፍ (climbing lane) መንገዶች ፣ ከተማ መተላለፍያ መንገዶች ፣ መታጠፊያ ቦታዎች ላይ መንገድ ማስፋትና ማረፊያ ቦታዎች ለመንገድ ደህንነት አስፈላጊ ነው።

የመንገድ ፍጥነትና ተደራሽነትን ሚዛን መጠበቅ የመንገድ ደህንነትን ለማረጋገጥ ወሳኝ መርህ ነው። እነዚህ ሁለት ነገሮች ላይ ፍላጎቶችን በሁለት መልኩ ማስተናገድ ይቻላል። ፍጥነት ከተፈለገ የመንገዱን ተደራሽነት መቀነስ ያስፈልጋል። ተደራሽነት ከተፈለገ ደግሞ ፍጥነትን መቀነስ።



<sup>7</sup> <https://irap.org/2018/05/new-vaccines-for-roads-big-data-tool-set-to-save-lives/>

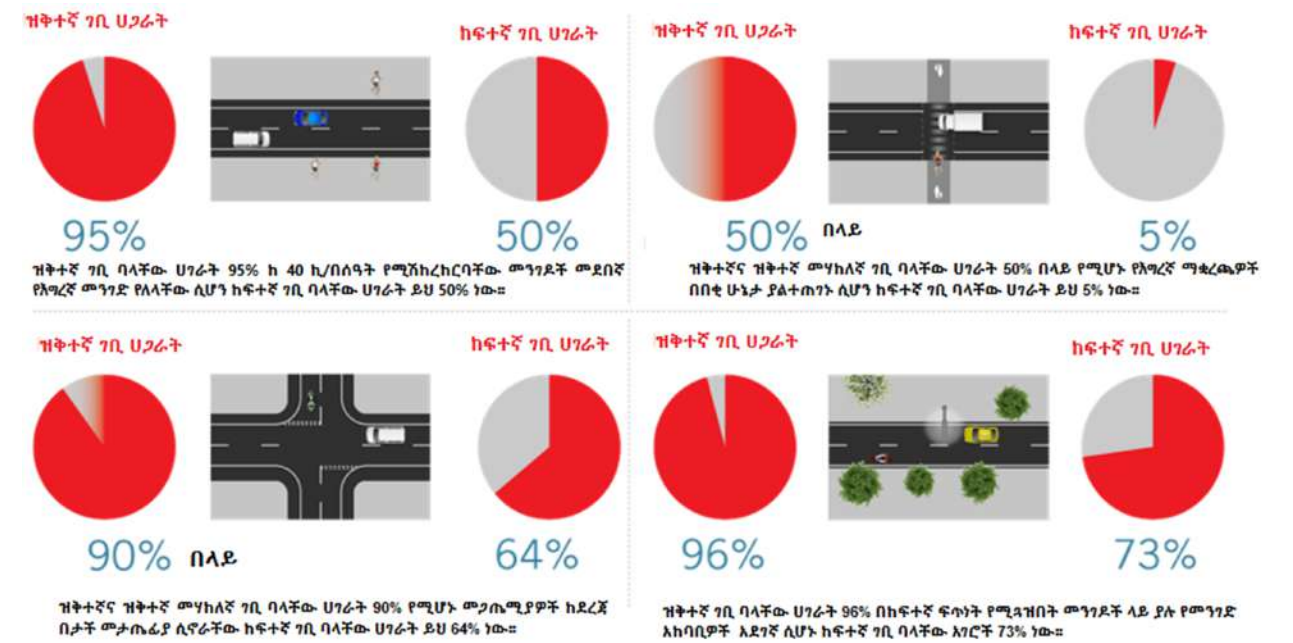


በተለይ በአከባቢ መንገዶችና ከፍተኛ የእግረኛ እንቅስቃሴ ባለበት አከባቢ ፍጥነት መቀነስ ተገቢ ይሆናል። ለዚህ ተግባር ድልድዮችን መገንባት፣ ደህንነቱ የተጠበቀ የመንገድ አከባቢ መፍጠር ፣ የመንገድ አካፋዮችን መተግበር፣ አደገኛ መንገዶች ላይ የደህንነት መፍትሄዎችን መተግበር፣ ግጭት መከላከያዎችን መተግበር ፣ በቂ እይታ ማረጋገጥ፣ መታጠቢያዎች ላይ የደህንነት ማረጋገጫዎችን መተግበር ያስፈልጋል። በከተሞችና ሰውና እንስሳ በሚበዙባቸው መንገዶች ውስጥ ፍጥነትን ከ 30 ኪ/ሜ በሰዓት በታች መቀነስ ያስፈልጋል። ካልተቻለ መንገዶቹ በነዚህ አከባቢ እንዳያልፉ ማድረግ ያስፈልጋል።

አይ.ፕ (iRAP) የሚባለው ተቋም በ 54 ሀገራት 700 ቢሊዬን ተሽከርካሪ ኪሎሜትሮች በአመት የሚያልፋቸው 358,000 ኪ/ሜ መንገድ ርዝመት ላይ የተደረገ ጥናት ፣ ለተለያዩ የመንገድ ተጠቃሚዎች ዝቅተኛና ከፍተኛ ገቢ ባላቸው ሀገራት መሃከል ሰፊ የመንገድ መሰረተ ልማት ደህንነት ልዩነት እንዳለ ያመለክታል (11)። ዝቅተኛ ገቢ ባላቸው ሀገሮች እግረኞች እና ብስክሌቲኞች በ 94% እና 92% በቅደም ተከተል ባለ 1 እና ባለ 2 ኮከብ መንገዶች ላይ ይገኛሉ። ይህ አሃዝ ከፍተኛ ገቢ ባላቸው ሀገራት በቅደም ተከተል 55% እና 58% ነው። ጥናቱ እንደሚያሳየው 95% የሚሆኑ ዝቅተኛ ገቢ ባላቸው ሀገራት ያሉ መንገዶች መደበኛ የእግረኛ መንገድ የላቸውም።

ለንጽጽር ከፍተኛ ገቢ ባላቸው 50% የሚሆኑ መንገዶች መደበኛ የእግረኛ መንገዶች ያላቸው። ዝቅተኛ እና ዝቅተኛ መሃከለኛ ገቢ ባላቸው ሀገራት 90% የሚሆኑ መጋጠሚያዎች ከደረጃ በታች መታጠቢያ ሲኖራቸው ከፍተኛ ገቢ ባላቸው ሀገራት ይህ 64% መሆኑን ጥናቱ ያሳያል። በተጨማሪም ዝቅተኛ ገቢ ባላቸው አገሮች 96% የሚሆኑ የመንገድ አከባቢዎች አደገኛ ሲሆኑ ከፍተኛ ገቢ ባላቸው ሀገራት ይህ 73% ነው።

ጂ.አር.ኤስ.ኤፍ (GRSF) የሀገራት መረጃ እንደሚያሳየው በመንገድ መሰረተ ልማትና የፍጥነት ቁጥጥር ላይ 1.44 ቢሊዬን የአሜሪካ ዶላር ወጪ ቢደረግ የ10,524 የሰዎችን ሞትና ከባድ የአካል ጉዳት መቀነስ ይቻላል። በዚህ መሰረት በ 20 አመት 2,320,000 የሰዎችን ሞትና አካል ጉዳት መቀነስ የሚቻል ሲሆን ይህም የ32.5 ቢሊዬን ኢኮኖሚያዊ ትርፍ ያስገኛል።



<sup>7</sup> <https://irap.org/2018/05/new-vaccines-for-roads-big-data-tool-set-to-save-lives/>

### 2.1.7. የተሽከርካሪ ደህንነት

አብዛኛው የትራፊክ ሞት አደጋዎች የሚከሰቱት ዝቅተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው ሀገራት ሲሆን ደህንነቱ ያልተጠበቀ መኪና በትራፊክ አደጋ ለሚከሰት ሞት እና የአካል ጉዳት ቁልፍ መንስኤ ነው። በተመሳሳይ ጊዜ ፣ የተሽከርካሪዎች ብዛት በፍጥነት እየጨመረ ሲሆን ፤ ከዓለም አቀፍ አዲስ የመኪና ምርት እና ሽያጭ ግጥሥ ያህሉን ዝቅተኛ እና መካከለኛ ገቢ ያላቸው ሀገራት ይሸፍናሉ። አዲስ ተሽከርካሪ ዕድሜው 20 ዓመት ገደማ ነው ፤ ይህ በአንዳንድ ቦታዎች ውስጥ ረዘም ያለ ሊሆን ይችላል። በዚህም መሰረት ደህንነቱ ያልተጠበቀ እና ለገበያ የዋለ ተሽከርካሪ ሁሉ የመንገድ ደህንነት ለማሻሻል የነበረው እድል የጠፋበት ነው።

የተሽከርካሪ ደህንነትን በሁለት ዘዴዎች ማሳካት ይቻላል እነሱም ደንቦችን በመተግበር እና በፍላጎትን መሳብ ናቸው። ደንቦችን መተግበር ማለት ሁሉም ተሽከርካሪዎች የደህንነት መስፈርቶችን እንዲያሟሉ የሚደነግጉ የመንግስት መመሪያዎች ተፈጻሚ ማድረግ ነው። በተመሳሳይ በፍላጎት መሳብ ሸማቹ ለደህንነታቸው የተጠበቀ መኪናዎች የሚመርጡበትን ሁኔታ በመፍጠር ነው።

ለተሽከርካሪ ደህንነት አስተዋጽኦ የሚያደርጉ ሁለት ዋና የመክላከያ መንገዶች አሉ። የመጀመሪያው በግጭት ጊዜ የተሳፋሪን ከጉዳት መጠበቅ ሲሆን ሁለተኛው ተሽከርካሪን ከመጋጨት የሚከላከሉ እና/ወይም የግጭቱን ውጤት የሚቀንሱ ቴክኖሎጂዎችን መጠቀም ናቸው። በግጭት ጊዜ የተሳፋሪን ከጉዳት የመጠበቅ ዋና ምሳሌዎች በግጭት ጊዜ የሚጨራመተው የተሽከርካሪው ቦታ ከተሳፋሪ መራቁ ፣ የፊት እና የጎን ግጭት መቋቋም ፣ መገልበጥ መቋቋም ፣ ኤርባግስ (የፊት ፣ የጎን ፣ የጭንቅላት) እና ወገብ እና ደረትን የሚይዝ የደህንነት ቀበቶ ናቸው።

በተመሳሳይ ግጭትን ሳይደርስ የመክላከል ምሳሌዎች ኤሌክትሮኒካዊ እንቅስቃሴ መቆጣጠሪያ (Electronic Stability Control) ፣ ራስ ገዝ የድንገተኛ ፍሬን (Autonomous Emergency Braking) ፣ የሞተር ሳይክል እና የመኪና ፍሬን (Antilock Brake System) ፣ መስመርን ይዞ ለመንዳት እና ለማቆየት የሚረዳ አጋዥ መሳሪያ እና በአሽከርካሪ የማይታዩትን ቦታዎች እንዲታዩ የሚረዱትን ያካትታሉ።

የተባበሩት መንግስታት ድርጅት ለተሽከርካሪ ደህንነት ቅደሚያ ሊሰጣቸው የሚገቡ ስምንት ቁልፍ ደረጃዎችን አስቅምዋል። በተጨማሪም የተሽከርካሪዎችን የደህንነት ደረጃ የሚያወጣው (NCAP) ደህንነታቸው የተሻሉ ተሽከርካሪዎች ፍላጎት እንዲጨምር ጠቃሚ ሚና ይጫወታል። በአንዳንድ አነስተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው አገሮች ፣ አብዛኛዎቹ ተሽከርካሪዎች ከውጭ የሚገቡ ስለሆኑ ቁልፍ የደህንነት ደረጃዎችን የሚያሟሉ ተሽከርካሪዎችን ብቻ ለማስገባት/ማምረት የሚያስችል ስርዓት ይፈልጋሉ።



## 2.1.8. ቁልፍ የደህንነት ህጎች ማስከበር እና ግንዛቤ መፍጠር

ጠዋቶ ማሽከርከር ፣ ከፍተኛ ወሰን በላይ ማሽከርከር ፣ ሄልሜት አለማድረግ እና የደህንነት ቀበቶ ወይም የህጻናት ግጭት መከላከያ ማቀፊያ አለመጠቀም ቁልፍ የመንገድ ትራፊክ መንስኤዎች ናቸው። ከፍተኛ ወሰን በላይ ማሽከርከር እና ጠዋቶ ማሽከርከር በአደጋ ወሰን የመሳተፍ እድልን በከፍተኛ ሁኔታ እንዲጨምር የሚያደርግ ሲሆን እንደ የደህንነት ቀበቶ ፣ ሄልሜት እና የህጻናት ግጭት መከላከያ ማቀፊያ የመሳሰሉ የመከላከያ መሳሪያዎችን አለመጠቀም ደግሞ አደጋው የሚያስከትለው መዘዝ ላይ ትልቅ ተፅእኖ አለቸው። እነዚህን የአደጋ መንስኤዎች ለመቅረፍ ህጎችን ማወጣት እና ማስከበር በመንገድ ትራፊክ አደጋ የሚደርስ ሞትን እና ተያያዥ ጉዳዮችን በወጤታማ መልኩ ይቀንሳሉ። (Elvik R et al and Bingley, 2008)

ምንም እንኳን ብዙ አገሮች የጠዋቶ ማሽከርከር ፣ ከፍተኛ ወሰን በላይ ማሽከርከር ፣ ሄልሜት አለማድረግ ፣ የደህንነት ቀበቶ ወይም የህጻናት ግጭት መከላከያ ማቀፊያ እና የሞባይል ስልክ አጠቃቀምን የሚመለከቱ ህጎች ቢኖራቸውም እነዚህ ህጎች የምርጫ ተሞክሮ መስፈርቶችን የማያሟሉ እና በቋሚነት ተፈጻሚ የማይደረጉ ናቸው። ከግማሽ በላይ የሚሆኑ አገሮች የደህንነት ቀበቶ አጠቃቀም የሚመለከቱ

አጥጋቢ ህጎች ቢኖራቸውም ሩብ ያህሉ ብቻ የህጻናት ግጭት መከላከያ ማቀፊያ ፣ በከተማ አካባቢ በፍጥነት ማሽከርከር እና ደረጃውን የጠበቀ የሞተር ሳይክል ሄልሜት ማድረግ አጠቃቀምን የሚመለከቱ አጥጋቢ ህጎች አሏቸው። እንዲሁም ከአገሮቹ አንድ አምስተኛ ብቻ አጥጋቢ የጠዋቶ ማሽከርከር ህግ አሏቸው። ሌላኛው የተለዩ ችግሮች እንደ ፖለቲካዊ ፍላጎት ማጣት ፣ የገንዘብና የሰው ህይወት ወሰንነት ፣ በአገር አቀፍ ቅድሚያ ሊሰጣቸው የሚገቡ ተፎካካሪ ጉዳዮች እና መሰና በመሳሰሉት ምክንያቶች ትራፊክ ህጎች በቂ አለመሆን ወይም አለመተግበሩም ሌላው ችግር ነው። (WHO report, 2015, Anbarci N, Escaleras M, 2006 and Hua LT, Noland RB, Evans AW, Accident Analysis & Prevention, 2010)

የትራፊክ ህጎች ማወጣት ወሳኝ እርምጃ ነው። ነገር ግን የሚጠበቀውን የመንገድ ትራፊክ አደጋ ሞት ለመቀነስ ህጎች ብቻ በቂ አይደሉም። አሽከርካሪዎች እና ሌሎች የመንገድ ተጠቃሚዎች የመንገድ ትራፊክ የህግ ጥሰት እንዳይፈጽሙ ወይም መሰል ወንጀሎችን ከመድገም ለመከላከል ህጎቹ እንዲከበሩ እና ተገቢውን ቅጣት እንዲሰጡ እንዲሁም የህጎች ህይወት የመታደግ አቅም እንዲጨምር ያስፈልጋል። (Peden Metal., eds. World report on road traffic injury prevention. Geneva, World Health Organization, 2004).



<sup>8</sup> Elvik R et al and Bingley  
<sup>9</sup> WHO report, 2015, Anbarci N, Escaleras M, 2006 and Hua LT, Noland RB, Evans AW, Accident Analysis & prevention, 2010  
<sup>10</sup> Peden Metal., eds. World report on road traffic injury prevention. Geneva, World Health Organization, 2004



## 2.1.9. የድህረ አደጋ እንክብካቤ አገልግሎትን ማሻሻል

በአለም የጤና ድርጅት ድህረ-አደጋ ምላሽ ፅሁፍ ላይ እንደተገለፀው የድህረ-አደጋ እንክብካቤ ቁልፍ አካላት የአደጋ ጊዜ እንክብካቤ እና ለጉዳት ማገገሚያ ፣ የአእምሮ ጤና እንክብካቤ ፣ የህግ ድጋፍ እና መረጃ መሰብሰብ እና አጠቃቀምን ያጠቃልላሉ።

የአደጋ ጉዳት እንክብካቤ አፋጣኝ ምላሽ የሚጠይቅ ሰራ ነው። የደቂቃዎች መዘግየት በህይወት እና በሞት መካከል ያለውን ልዩነት ሊፈጥር ይችላል። ዝቅተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው አገሮች ውስጥ የመንገድ ላይ ትራፊክ አደጋ የሞት መጠን ከፍተኛ ገቢ ባላቸውና ጥሩ የአደጋ ህክምና እንክብካቤ ሥርዓት ባላቸው አገሮች ይልቅ እጅግ የላቀ ነው። አሁን ያሉት መረጃዎች እንደሚያሳዩት የተደራጁ እና የተቀናጁ የቅድመ ሆስፒታል እና የሆስፒታል የድንገተኛ አደጋ እንክብካቤ ሥርዓቶችን ማዘጋጀት ፣ ሁሉም ግንባር ቀደም የአደጋ እንክብካቤ ሰጪ አካላት በመሠረታዊ የድንገተኛ አደጋ እንክብካቤ ላይ ማሰልጠን እና የመጀመሪያ ምላሽ ሰጭ ስልጠናዎችን ማሳደግ የታካሚዎችን እንክብካቤ ሊያሻሽል ይችላል።

አደጋ በሚፈጠርባቸው ቦታዎች ላይ ወቅታዊ እና ተገቢ እንክብካቤ መስጠት ህይወትን ማዳን እና የአካል ጉዳትን ሊከላከል ይችላል። ይህንን ለማረጋገጥ ግንባር ቀደም ለሆኑ የአደጋ እንክብካቤ ሰጪ አካላት የመጀመሪያ እርዳታ ስልጠና መስጠት አስፈላጊ ነው። የአውሮፓ ሀገራት ከግማሽ በላይ የሚሆኑት ለአሽከርካሪዎች የመጀመሪያ እርዳታ ስልጠና እንዲያገኙ የሚጠይቁ ሲሆን ብዙ ሀገራት አሽከርካሪዎች የመጀመሪያ እርዳታ ቁሳቁሶችን በተሽከርካሪዎቻቸው እንዲይዙ ይጠይቃሉ። በአለም የጤና ድርጅት ፅሁፍ ላይ ሁሉን አቀፍ የአደጋ ጊዜ እንክብካቤ አገልግሎት ቁጥር የአደጋ ህክምና እንክብካቤን ለማመቻቸት አስፈላጊ እንደሆነ ተገልጿል። በአሁኑ ወቅት ግን የአደጋ ጊዜ እንክብካቤ የጥሪ አገልግሎት ቁጥር ያላቸው ከ50-60% የሚደርሱ አገሮች ብቻ ናቸው።

የትኛው የድንገተኛ አደጋ ህክምና እንክብካቤ ለእንደዚህ ዓይነት የውጤት ልዩነት የበለጠ አስተዋፅዖ እንደሚያበረክቱ የሚገልጹ ጽሑፎች ውስን ቢሆኑም ፣ የሞዴሊንግ ጥናቶች እንደሚያመለክቱት ዝቅተኛ እና መካከለኛ ገቢ ያላቸው አገሮች ውስጥ ያለው የድንገተኛ አደጋ ህክምና እንደ ከፍተኛ ገቢ ያላቸው አገሮች ቢሆን በአለም ላይ ያለውን ከአንድ ሦስተኛ በላይ የሚሆነውን በአደጋ ምክንያት ሞትን መከላከል እንደሚቻል ነው።

ዝቅተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው አገሮች ውስጥ ሆስፒታል ከመድረሳቸው በፊት የሚሞቱ ታካሚዎች ቁጥር ከፍተኛ ገቢ ባላቸው አገሮች በአጥፍ ይበልጣል። በዝቅተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው ሀገራት ከፍተኛ የጉዳት ሞት መጠን ተመሳሳይ ቢሆን ፍሮ በየአመቱ እስከ 500,000 የመንገድ ትራፊክ ሞትን መከላከል ይቻል ነበር።

በስድስት ዝቅተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው ሀገራት (አፍጋኒስታን ፣ ብራዚል ፣ ኢራን ፣ ኢራቅ ፣ ሜክሲኮ እና ትሪንዳድ እና ቶቤጎ) የቅድመ ሆስፒታል እንክብካቤ ተፅእኖ ላይ የተደረገ ግምገማ እንደሚያሳየው በቅድመ ሆስፒታል ህክምና ወቅታዊ ክትትል በተገኘ ታካሚ ላይ የሞት አደጋን በ25% እንደሚቀንስ ያሳያል። በአለም ላይ ከ40% በላይ በሚሆኑት ሀገራት ውስጥ ከግማሽ ያነሱ የተገዱ ሰዎች ብቻ በአምቡላንስ ይጓጓዛሉ።

የድንገተኛ ጊዜ እንክብካቤ ለድህረ-አደጋ ምላሽ ዋና ነገር ነው። ወሳኝ የሆነ የአደጋ ጊዜ እንክብካቤ በአፋጣኝ ጊዜ የሚሰሩ እርምጃዎችን ይፈልጋል። ስርዓቱን ከማስተግበር ጀምሮ እና በቦታው ላይ እንክብካቤን ፣ በጉዞ ላይ እና በጤና ተቋም ላይ የተመሠረተ የድንገተኛ ጊዜ እንክብካቤን ያስፈልጋል ። በተጨማሪም የአካል ጉዳትን አካላዊ እና ሰነ ልቦናዊ ተፅእኖን ለመገደብ እና የድንገተኛ እና የቀዶ ጥገና እንክብካቤን ተፅእኖ ለማሳደግ ቀደምት እና የረጅም ጊዜ ተሃድሶ አስፈላጊ ናቸው። የመረጃ አሰባሰብ እና ጥናት ከአደጋ በኋላ እንክብካቤን ለማመቻቸት ሌላው ቁልፍ ነገር ነው። ደረጃቸውን የጠበቁ እንደ የድንገተኛ አደጋ መዝገብ ትግበራ ስርአት በዝቅተኛ እና መካከለኛ ገቢ ባላቸው አገሮች እየተዘጋጁ ናቸው።

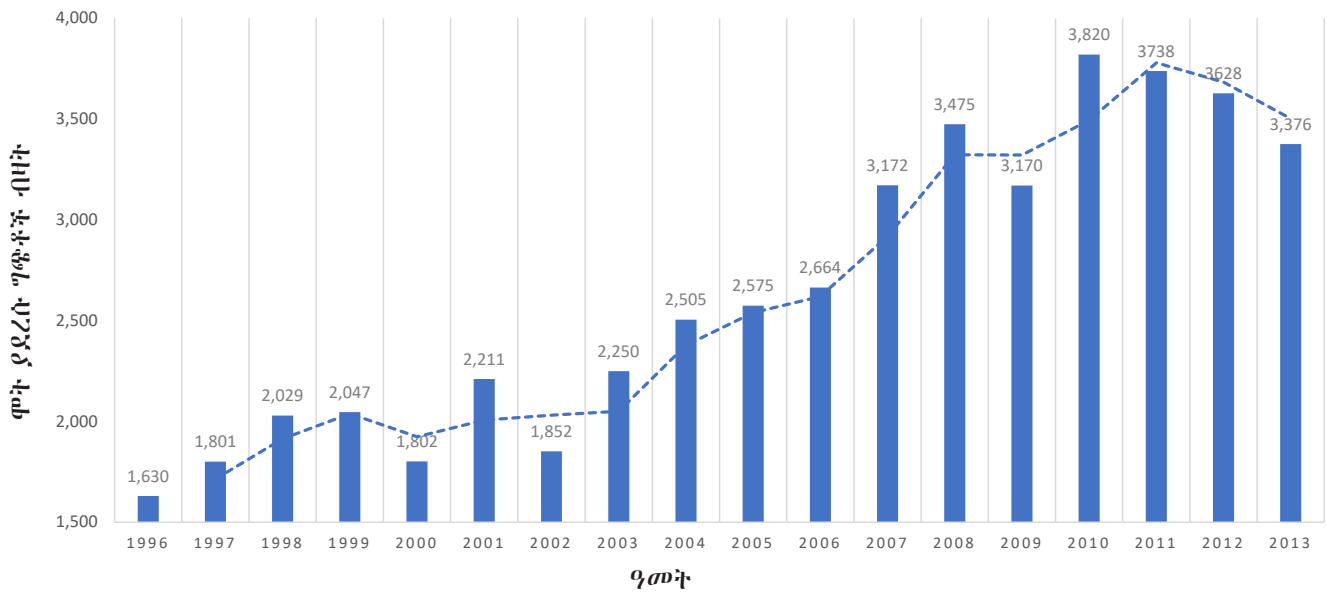


## 2.2. ሃገራዊ የመንገድ ደህንነት ሁኔታዎች

### 2.2.1. የትራፊክ አደጋ

ከፊደራል ፖሊስ ኮሚሽን የተገኙ የትራፊክ አደጋ መረጃዎች ባለፉት ሶስት አመታት የትራፊክ አደጋ መጠነኛ የሆነ ቅናሽ እንዳለው ያሳያሉ። በ2010 ዓ/ም 5,118 ሰዎች በትራፊክ አደጋ ሕይወታቸውን ያጡ ሲሆን በተከታዮቹ ሁለት አመታት ደግሞ 4,597 እና 4,131 ሰዎች የሞት አደጋ አጋጥሟቸዋል። ይህ መሻሻል ሊቀጥል የሚገባው ሲሆን ቢያንስ ከአምስት አመት ላላነሰ ረጅም ጊዜ ላይ ቅናሹን ማስቀጠል ካልተቻለ መሻሻል መኖሩን በእርግጠኝነት ለመወሰድ አስቸጋሪ ይሆናል።

ያለፉትን አስራሰባት አመታት የትራፊክ አደጋ መረጃን ስንመለከት ባማካኝ በየአመቱ የ6% (በቁጥር የ125 ሞት) ጭማሪ እንዳለ ለመታዘብ ይቻላል። ከስር ያለው የትራፊክ አደጋ መረጃ ምስል ይህንኑ ያሳያል።



ምስል 2: የ17 አመት የትራፊክ አደጋ መረጃ

ከ 2010 እስከ 2011 ባለው ጊዜ ወስን ባጠቃላይ 16,622 የሞት እና ከባድ የአካል ጉዳት አደጋዎች ደርሰዋል። ከዚህ ወስን 73% አደጋዎች የደረሱት በንግድ (ፒክአፕ ፣ ሚኒባስ ፣ ባስ ፣ የጭነት መኪኖች ፣ ማሽኖች እና ታክሲዎች) ነው።

28% የሚሆኑትን የሞት አደጋዎች በህዝብ ማመለሻ ተሽከርካሪዎች ያደረሱ ሲሆን ከዚህ ወስን 14% አደጋዎችን በማድረስ ሚኒባስ (አነስተኛ የህዝብ ማመለሻ) ቀዳሚ ድርሻውን ይይዛል። ፒክአፕን ጨምሮ የጭነት ተሽከርካሪዎች 32% በሚሆነው አደጋ ላይ ተሳታፊ ናቸው። አብዛኛውን ጊዜ ለንግድ እንቅስቃሴ የሚውሉት ፒክአፕ 9% አደጋ በማድረስ በ አራተኛ ደረጃ ይቀመጣሉ። በሌላ በኩል የቤት መኪኖች እና ሞተር ብስክሌቶች ከደረሱ አደጋዎች ወስን እያንዳንዳቸው 8% ድርሻን ይወስዳሉ።



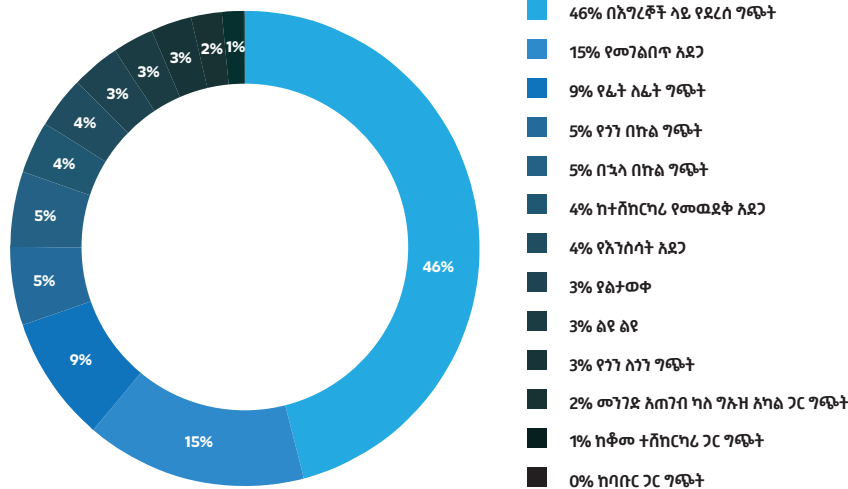
የመንገድ ደህንነትን ከማሻሻል አንጻር መንገዶች ያላቸውን ሚና መጫወት ይችሉ ዘንድ ለአደጋ አጋላጭ የሆኑ የመንገድ ችግሮችን በተለያዩ የተሽከርካሪ አይነቶች ላይ ያላቸውን ተጽዕኖ መመልከቱ ተገቢ ነው።

መረጃዎች እንደሚያሳዩት 48% የሚሆኑት አደጋዎች የሚከሰቱት በከተሞች አካባቢ ነው። ቀሪው 52% ክልል ክልል፣ ዞን ከ ዞን እና ወረዳን ከ ወረዳ በሚያገናኙ ከከተማ ወ.ጪ ባሉ መንገዶች ላይ ይደርሳል። ከዚህ ወስጥም 21% ክልልን ከክልል በሚያገናኙ መንገዶች ላይ የደረሰ አደጋ ነው። እነዚህ መረጃዎች የሚያሳዩት በሃገር አቀፍ ደረጃ የመንገድ ደህንነትን ለማሻሻል በከተሞች ፣ በዋና መንገዶች እና ገጠር መንገዶች ላይ መስራት ተገቢ መሆኑን ነው።

የኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን በ 2018 ባወጣው የመንገድ መረብ መረጃ መሰረት በ 1,000ኪ./ሜ አስፋልት መንገድ የሚደርሰው የሞት እና ከባድ አካላ ጉዳት አደጋ ንጹህ 767 ነው። ባንጻሩ አስፋልት ባልሆኑ መንገዶች ላይ በ 1000ኪ./ሜ የሚደርሰው አደጋ 29 ነው። አስፋልት የለበሱ መንገዶች ከጠቃላይ የመንገድ ርዝመታችን አንጻር 13.8% ብቻ ሲሆን በአስፋልት መንገዶች ላይ የሞት እና ከባድ አካላ ጉዳት አደጋ የመድረስ ስጋቱ በ 27 እጥፍ ከፍ ያለ መሆኑን ያሳያል። መረጃው ሌሎች ሁኔታዎችን ተመሳሳይ እደሆኑ ቢቆጠር እንኳን የፍጥነት ፣ መሬት አጠቃቀም እና የመንገድ ተጠቃሚ ተሽከርካሪ ብዛት ልዩነት ለሚታየው የጎላ የአደጋ ምጣኔ ልዩነት እንደምክንያት ሊወሰዱ ይችላሉ። ይህም ትኩረታችንን የት ላይ አድርገን ብንሰራ የተሻለ ወ.ጪት ማምጣት እንደሚቻል አመለካከት ነው።

ምስል 4 የሞት እና የአካላ ጉዳት ምክንያት የሆኑ የአደጋ አይነቶች ምጣኔን ያሳያል። በምስሉ ላይ እንደሚታየው የእግረኞች ሞት እና የአካላ ጉዳትን ያስከተሉ አደጋዎች 46 % በመያዝ ግንባር ቀደም ሲሆኑ የተሽከርካሪ መገልበጥ እና ፊት ለፊት ግጭት በጋራ 24% በመያዝ በተከታይነት ተቀምጠዋል። እነዚህ የአደጋ አይነቶች በዋናነት ካለን የመንገድ አይነት ጋር የሚያያዙ ናቸው። አብዛኞቹ መንገዶች የመንገድ አካፋይ የሌላቸው እና ከመኪና መንገዱ ወ.ጪ በቂ የመንገድ ትኩሻ የሌላቸው መሆኑ ለተጠቀሱት አደጋዎች የራሱን አሉታዊ አስተዋጽኦ ያበረክታል። የማሽከርከሪያ መስመርን የመልቀቅ ስህተት እና በቂ እና ምቹ ሁኔታ ሳይኖር ለመቅደም የሚደረግ ጥረት ሌላ ተሽከርካሪን ጨምሮ ወይም ሳይጨምር አደጋ እንዲፈጠር ያደርጋል። ከፍተኛ የሆነ ፍጥነት ፣ በቂ የዕቅድ ርቀት አለመኖር ፣ በመንገድ ዳር አደገኛ ቁሶች መኖር ፣ ተገቢ የመንገድ መከላከያ አዋር አለመኖር ፣ ምልክት እና አመለካከት እንዲሁም የመንገድ መስመር አለመኖር ዋና ዋና የአደጋ መንስኤዎች ናቸው።

የጎን ግጭት እና በቂ እርቀት ባለመጠበቅ የሚፈጠሩ ግጭቶች ብዙውን ጊዜ በከተሞች አካባቢ እና ብዙ ነዋሪ ባለባቸው አካባቢዎች ፣ የመንገድ ጥግግቱም በአንጻራዊነት ከፍተኛ በሆነባቸው አካባቢዎች የሚያጋጥሙ የአደጋ አይነቶች ናቸው። ደህንነታቸው ያልተጠበቁ ወይም መቆጣጠሪያ በሌላቸው የመንገድ መጋጠሚያዎች እና ደካማ የትራፊክ አስተዳደር ስርአት ለእነዚህ አደጋዎች ዋና መንስኤ ነው። ለመቆጣጠር አዳጋች በሆነ ፍጥነት ማሽከርከር እንዲሁም ትኩረት ሳያደርጉ ማሽከርከር ፤ ለማቆም በመቸገር ወይም በድንገት በማቆም ከላይ ለተጠቀሱት አደጋዎች ምክንያት ይሆናሉ። በሌላ በኩል የመኪና መንገዶች ላይ የሚኖሩ ጊዜያዊ የመኪና ማቆሚያዎች ፣ የአውቶብስ ፊርማታዎች እንዲሁም የሰዎች እና የእንስሳት እንቅስቃሴ የተለየ የራሱ የሆነ ቦታ ባልተዘጋጀባቸው መንገዶች ላይ በመንገድ ተጠቃሚዎች መካከል ግጭት እንዲፈጠር በማድረግ ለአደጋዎች መፈጠር ምክንያት ይሆናል።



ምስል 4 : ከ 2010 እስከ 2011 ባለፈ ጊዜ ኢትዮጵያ ወሰጥ የደረሱ አደጋዎች አይነት እና ምጣኔ

## 2.2.2. ተቋማዊ አቅም እና የመንገድ ደህንነት አስተዳደር

የመንገድ ትራፊክ አደጋ አንዱ እና ዋናው የማህበረሰብ የጤና ችግር ነው። ይህንንም ከግምት በማስገባት ለመንገድ ትራፊክ አደጋ የሚሰጠው ፖለቲካዊ ትኩረት ከጊዜ ወደጊዜ እየተሻሻለ መጥቷል።

የመንገድ ደህንነትን የማሻሻል ስራ የተለያዩ ባለድርሻ አካላትን ያልተቆጠበ ጥረት የሚፈልግ ሲሆን ፤ በከፍተኛ ቅንጅት ካልተሰራ አመርቂ ወጤት ማስመዝገብ አይቻልም።

የመንገድ ደህንነት ስራዎችን የሚመራ ፣ የተለያዩ ሴክተሮችን የማስተባበር ፣ የማቀናጀት እና የመምራት እዲሁም የመንገድ ደህንነት ትግበራ ስራዎችን የማከናወን ህጋዊ ስልጣን ያለው መሪ ተቋም መኖር በጣም ወሳኝ ነው። ከዚህም አንጻር የመንገድ ደህንነት ካወንሰል ጽ/ቤት እንደ መሪ ተቋም ሆኖ የማስተባበር ስራዎችን በማከናወን ላይ የሚገኝ ሲሆን የመንገድ ደህንነት ፕሮጀክት ጽ/ቤት መቋቋም የካወንሰሉን አቅም ለማግለበጥ የራሱን ሚና ተጫውቷል። በመቋቋም ላይ የሚገኘው የመንገድ ደህንነት እና የመድሀን ፈንድ ሰርቪስ ደግሞ የሚፈለገውን ተቋማዊ ጥንካሬ ያመጣል።

በክልሎች በኩል በመንገድ ደህንነት ላይ ብቻ አተኩሮ የሚሰራ ቡድን የመመስረት ጥረቶች የተጀመሩ ሲሆን ከካወንሰሉ ጋር ተቀራርቦ በጋራ መስራት ላይ ከጊዜ ወደ ጊዜ መሻሻሎች እየታዩ ይገኛል። እነዚህ ጥረቶች እና መሻሻሎች እንዳሉ ሆኖ አሁንም በሃገር አቀፍም ሆነ በክልሎች ያለው የተቋማት

አደረጃጀት ወጥነት የሌለው መሆኑ እና አሁን የሚፈለገውን የስራ ጫና ሊሸከም በሚችል ደረጃ አለመገኘቱ አንዱ ተግዳሮት ነው። ለአብነት ያህል በክልሎች የመንገድ ደህንነት ስራ በትራንስፖርት ቢሮ ወሰጥ ከሌሎች የትራንስፖርት አገልግሎቶች ወይም ከመንገድ ስራ ጋር ተቀላቅሎ የሚሰራ ሲሆን ይህም የመንገድ ደህንነት ተቋማዊ አሰራሩ ማሻሻያ ልዩ ትኩረት እንደሚፈልግ አንዱ ማሳያ ነው።

አለም አቀፍ ምርጫ ተሞክሮዎች እና ተተግብረው ወጤታማነታቸው የተረጋገጡ የመንገድ ደህንነት መፍትሄዎች ላይ ልምድ እና እውቀት ያለው በቂ የሰው ሃይል አለመኖር ለስኬታማ የመንገድ ደህንነት ትግበራ ሌላኛው ተግዳሮት ነው። በሌላ በኩል የመንገድ ደህንነት ላይ ከሚሰሩ የልማት አጋሮች ጋር በህብረት የመስራት ሁኔታ በእጅጉ የተሸሻለ ሲሆን ይህም የቴክኒክ እና የገንዘብ ድጋፎች እንዲገኙ አስችሏል።

ምንም እንኳን የመንገድ ፈንድ ኤጀንሲ የተወሰነ በጀት ለመንገድ ደህንነት ማሻሻያ ስራዎች የሚመድብ ቢሆንም የሚመደበው በጀት ከአጠቃላይ አመታዊ በጀቱ ከ 1% ያነሰ በመሆኑ ለመንገድ ደህንነት ማሻሻያ ትግበራ ከሚያስፈልገው አቅም አንጻር በቂ አይደለም።

በሌላ በኩል የጉዳት መረጃ አያያዝ ፣ ትንተና እና ፍቺ ለመንገድ ደህንነት ማሻሻያ ወሳኝ ነው። ታማኝነት ያለው የአደጋ መረጃ ፤ በቂ የመንገድ ደህንነት ግንዛቤ ለማስያዝ ፣ በመረጃ ላይ የተመሰረተ የመንገድ ደህንነት ትግበራ ስራ ለማከናወን እና በሁሉም ደረጃ የሚገኙ የፖለቲካ አመራሮች የጉዳቱን ደረጃ እንዲረዱ እና እንዲደግፉ ያስችላል።

በኢትዮጵያ ወ.ሰ.ጥ የተለያዩ የመንገድ ደህንነት መረጃዎች አስተዳደርን ለማሻሻል በሃገር አቀፍ እና በከተሞች ደረጃ የተጀመሩ ጥረቶች አሉ። ከነዚህም ወ.ሰ.ጥ፡-

- የፌደራል ትራንስፖርት ባለስልጣን በአለም ባንክ ብድር የትራፊክ አደጋ ፣ የማሽከርከሪያ ፈቃድ ፣ የትራፊክ ቅጣት እና የተሽከርካሪ ምዝገባን የሚያስተዳደር የመረጃ ማዕከል ለመመስረት TRANSIP የተባለ ፕሮጀክት በመተግበር ላይ ይገኛል
- አንዳንድ የክልል እና የከተማ አስተዳደር ትራፊክ ፖሊሶች እና የትራንስፖርት ቢሮዎች የራሳቸው የሆነ የትራፊክ ቅጣት እና አደጋ መመዘገቢያ ሲስተም ያደራጁ ሲሆን ይህም መረጃ ለመተንተን እና ለሪፖርቶች በጥቅም ላይ እየዋለ ይገኛል። (በአዲስ አበባ እና ደቡብ ክልል)
- የፌደራል ፖሊስ ኮሚሽን በሁሉም ክልሎች የሚከሰቱ የትራፊክ አደጋ መረጃዎችን በማሰባሰብ አመታዊ በቁጥር ላይ የተመሰረተ የአደጋ ሪፖርት ያዘጋጃል።
- በአዲስ አበባ በBIGRS አገልግሎት የፖሊስ እና የጤና ተቋማትን መረጃዎችን በማቀናጀት በየሰዓት አመቱ የሞት አደጋን ቁጥር በትክክል ለመገመት የሚያስችል መረጃ ይጠናቀራል።

እነዚህ ጥረቶች እንደተጠበቁ ሆኖ ፤ አሁንም የትራፊክ አደጋ መረጃን ጥራት ማሻሻል እና በትራፊክ አደጋ የሚደርሱ ሞቶችን እና የአካል ጉዳቶችን ለሚያስቀሩ ትግበራ ስራዎች እንደግብአት መጠቀም ላይ ክፍተቶች ይሰተዋሉ። የብዙዎቹ ክልሎች የአደጋ ምዝገባ የሚከናወነው በወረቀት ፣ የተለየ የቦታ መለያ (geo-reference) ባለካተተ እንዲሁም ለሞት ፣ ከባድ እና ቀላል የአካል ጉዳት ግልጽ የሆነ የአደጋ ደረጃ መለያ ባለስቀመጠ መልኩ መሆኑ ከሚታዩ ችግሮች ወ.ሰ.ጥ የተወሰኑት ናቸው።

ከመረጃ ተአማኒነት አንጻር ለምርምር ከሚሰሩ ወ.ሰ.ን ስራዎች ወ.ጪ በተቋማት መካከል ግልጽ የሆነ የመረጃ ልወጣታ መስመር አለመኖር እንዲሁም የመረጃ ማሰባሰብ ፣ ማጠናቀር ፣ ማጋራት እና ለህብረተሰብ የማድረስ ብሎም ባጠቃላይ የትራፊክ አደጋ መረጃን የማስተዳደር ሃላፊነት በግልጽ ተሰጠው ተቋም አለመኖር አንዱ ችግር ነው። በተጨማሪም የባለድርሻ አካላት መረጃ የሚያገኙበት ፣ የሚያጋሩበት እና ሪፖርት የሚያደርጉበት ግልጽ አሰራር እንዲኖር ማስቻል ከዚህ ስትራቴጂ የሚጠበቅ አንድ አቅጣጫ ነው።

ባጠቃላይ እስካሁን ሲደረጉ የነበሩ ጥረቶች ጠንካራ መሪ ተቋም ከመኖር እና ተቋማዊ ግንኙነት በባለድርሻ አካላት መካከል ከመኖር፣ በቂ የሆነ የሰለጠነ የሰው ሃይል ከማፍራት ፣ በበቂ ደረጃ የግሉን ዘርፍ በመንገድ ደህንነት ላይ ሚናወጥ እንዲወጣ ከማድረግ ፣ የተሻለ የክትትል እና ግምገማ ስረዓት ከመመስረት ፣ ተአማኒነት ያለው የትራፊክ አደጋ መረጃ ከመያዝ እንዲሁም ለመንገድ ደህንነት አስፈላጊ የሆነ የገንዘብ እና ግብአቶች ከማግኘት አንጻር ክፍተቶች የተሰተዋሉበት ነበር።





### 2.2.3. የፍጥነት አስተዳደር

በሃገራችን የፍጥነት ቁጥጥር ለመንገድ ደህንነት መሻሻል ያለው ድርሻን የመረዳት ሁኔታዎች የተሻሻሉ ቢሆንም ፤ የፍጥነት ህግ እና የፍጥነት ቁጥጥር ስራዎች ክፍተቶች አሉባቸው። ኢትዮጵያ ወሰን በስራ ላይ ያለው የፍጥነት ህግ በስራ ላይ ከዋለ ሃምሳ አመት ያለፈው ነው። ይህ ህግ የፍጥነት ወሰኑን በተሽከርካሪ አይነት የሚያስቀምጥ ሲሆን በመንገዶች አይነት በመከፋፈል እንዴት ፍትነትን መወሰን እና ማስከበር እንደሚገባ የሚያሳዩ መሪ ሰነዶች ወይም ህጎች የሉንም።

በሌላ በኩል የፍጥነት ገደብን መጣስ የሚያስቀጣጠው ቅጣት 200 ብር መሆኑ ከሌሎች ዝቅተኛ እና መካከለኛ ገቢ ካላቸው ሃገራት ጋር ሲነጻጸር ዝቅተኛ ሆኖ ይገኛል። የቅጣት መጠኑ እንደ ህግ ጥበቁ አስከፊነት አብሮ የማይጨምር መሆኑም ሌላ ተግዳሮት ተደረጎ ሊወሰድ ይችላል። ለአብነት ያህል የተቀመጠውን የፍጥነት ወሰን በ 5ኪ./ሜ በሰአት አሳልፎ ያሽከረከረ አሽከርካሪ እና በ 30ኪ./ሜ በሰአት አሳልፎ ያሽከረከረ አሽከርካሪ እኩል ቅጣትን ያስተናግዳሉ። በተጨማሪም ለፍጥነት ቁጥጥር የተለያዩ ቴክኖሎጂዎችን ለመጠቀም የሚስችል ግልጽ የሆነ የህግ አግባብ አለመኖሩም በአሉታዊ ጎን የሚታይ ነው።

በኢ.ፌ.ዴ.ሪ ትራንስፖርት እና ሎጂስቲክስ ሚኒስቴር በኩል በተለያዩ ጊዜያት የፍጥነት መቆጣጠሪያ ራዲዮችን ገዝቶ በማቅረብ እና ስልጠና በመስጠት የክልሎችን የፍጥነት መቆጣጠር አቅም ለማጎልበት ጥረቶች ተደርገዋል። በተመሳሳይ መልኩ እንደ አዲስ አበባ ያሉ የከተማ መስተዳድሮችም ከ እ.ኤ.አ 2016 ጀምሮ የፍጥነት ቁጥጥር ላይ ጥሩ የሚባል ተምክሮን አዳብረዋል። በአዲስ አበባ ከተማ በብሉምበርግ የአለምአቀፍ መንገድ ደህንነት ኢኒሺቲቭ ድጋፍ የትራፊክ ፖሊሶችን የማሰልጠን እና ልዩ ልዩ መሳሪያዎችን የማሟላት ስራ ተሰርቷል።

እዚህ ጋር አጽንኦት ሊሰጠው የሚገባው ጉዳይ ያሉን ለፍጥነት ቁጥጥር የሚወሉ መሳሪያዎች እና ሌሎች ግብአቶች ወጤታማ ቁጥጥር ለማከናወን ከሚያስፈልገው ጋር ሲነጻጸር እጅጉን ያነሱ መሆናቸው ነው።

በሃገራችን የሚገኙት አብዛኞቹ አስፋልት መንገዶች አካፋይ ሳይኖራቸው በሁለት አቅጣጫ የሚሄዱ ተሽከርካሪዎችን የሚስተናግዱ ናቸው። በነዚህ መንገዶች ላይ ከፍጥነት ወሰን በላይ ማሽከርከር እንደ የፊት ለፊት ግጭት ፣ መንገድ ጥሶ በመወጣት መገልበጥ እና ከግዑዝ ቁስ ጋር መጋጨትን ለመሳሰሉ አደጋዎች ዋና መንስኤ ነው። በከተሞች ፣ መንደሮች እና ብዙ የሰዎች እንቅስቃሴ በሚኖርባቸው አካባቢዎች በትራፊክ አደጋ የሚሞቱ እግረኞች ምጣኔ ከፍተኛ ነው። ለምሳሌ ያህል በአዲስ አበባ በትራፊክ አደጋ የሚሞቱ እግረኞች ምጣኔ ካጠቃላይ የትራፊክ ሞት አደጋ አንጻር 80 በመቶ ድርሻ አለው። ይህ የሚከሰተው እግረኞች ፍጥነታቸው ካልተመጠነ እና እግረኞች እና መኪኖች መንገዶችን የሚጋሩባቸው ስርአቶች በአግባቡ ሳይሟሉ እግረኞች እና መኪኖች በመገናኛታቸው ምክንያት ነው። በነዚህ አካባቢዎች የፍጥነት ወሰኑ በሰአት ከ50ኪ./ሜ በታች ሊሆን ይገባል። የእግረኛ እንቅስቃሴ የሚበዛባቸው ቦታዎች እንደ ትምህርት ቤት ፣ የገበያ ስፍራዎች ፣ የመኖሪያ መንደሮች እና የሃይማኖት ተቋማት አካባቢዎች የፍጥነት ወሰኑ ከ30 ኪ./ሜ በሰአት ሊበልጥ አይገባም። ዝቅተኛ የመንገድ ደረጃ ያላቸው የወሰን ለወሰን መንገድ ፣ መጋቢ መንገድ እና እግረኞች እና ለጉዳት ተጋላጭ መንገድ ተቃዋሚዎች ከተሽከርካሪዎች ጋር መንገድ የሚጋሩባቸው ቦታዎች ላይም የፍጥነት ወሰኑ ከ30 ኪ./ሜ በሰአት ሊበልጥ አይገባም። በአጠቃላይ ወጤታማ የፍጥነት አስተዳደር ፍጥነትን መቀነሻ ዘዴዎችን ተከታታይነት ካለው የፍጥነት ቁጥጥር ጋር አቀናጅቶ ማስራትን ይፈልጋል።



## 2.2.4. ደህንነቱ የተጠበቀ መንገድ መሰረተ ልማት

ትራንስፖርት ለህዝቦች የተሻለ ህይወትና ብልጽግና ትልቅ ሚና አለው። ለሰዎች አስፈላጊ የሆኑ እድሎች ፣ የጤና አገልግሎቶች ፣ ትምህርት እና ገበያ ተደራሽ የሚሆኑት በትራንስፖርት ነው። የመንገድ መሰረተ ልማት ለሀገር እድገት መሰረት ነው። በተለይም የባህር በር ለሌላት ኢትዮጵያ ዋነኛ የትራንስፖርት ዘዴ ነው። የኢትዮጵያ መንግስት ዜጎቹን ከደህንነት በማውጣት በ 2030 ሀገሪቷን መካከለኛ ግብ ካላቸው ሀገራት ተርታ ለማሰለፍ የመንገድ መሰረተ ልማትን ማስፋፋት ላይ ትኩረት ሰጥቶ እየሰራ ይገኛል።

### የኢትዮጵያ የመንገድ መሰረተ ልማትና የትራንስፖርት ሁኔታ

ከ1997 (እ.አ.አ) ጀምሮ በኢትዮጵያ የመንገድ መሰረተ ልማት በአማካይ 7.8% የርዝመት እድገት እያሳየ መጥቷል (5)። የኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን መረጃ እንደሚያሳየው በ 2019 (እ.አ.አ) ሀገሪቷ 17,579 ኪ/ሜ አስፋልት እና 109,194 ኪ/ሜ አስፋልት ያልተነጠፈላቸው መንገዶች አሉት። በልዩ ሁኔታ የተገነቡ የፍጥነት መንገዶች በቅርብ የተከፈተውን የሞጆ - መቂ - ባቱ ጨምሮ 301 ኪ/ሜ ደርሰዋል።

አንዳንድ ከተሞች ውስጥ ከሚገነቡ መንገዶች በስተቀር የኢትዮጵያ መንገዶች አካፋይ የሌላቸው ባለ ሁለት ረድፍ በሁለት አቅጣጫ ትራፊክ የሚያስተናግዱ ናቸው። ከተወሰኑ ከተሞች ውስጥ በስተቀር ፣ የመንገዶቹ ስፋት ተመሳሳይ ነው። ይህም በተለያዩ ቦታዎች የእግረኞች ፣ የብስክሌቶች እና የእንስሳትና በእንስሳት የሚገፉ የመንገድ ተጠቃሚዎችን ፍላጎትና ብዛት ግንዛቤ ውስጥ ያላስገባ ነው። ለደህንነት ወሳኝ የሆኑ እርምጃዎች ደህንነቱ የተጠበቀ የመንገድ አከባቢ ፣ የመንገድ ተጠቃሚዎች እይታ ፣ የኩርባ ደህንነት ፣ የመንገድ ደህንነት መከለያዎች እና የመሳሰሉት በሰፊው ተግባራዊ አልተደረጉም ወይም በአግባቡ አልተጠገኑም። መንገዶቹ ለስህተቶች ይቅርታ የሚሰጡ አይደሉም። ትናንሽ ስህተቶች አደገኛ ለሆኑ መገልበጥ ፣ ከተሽከርካሪ ጋር ወይም ከግድግዳ ጋር ግጭት ሊደርግ ይችላል። በተጨማሪም አብዛኞቹ መንገዶቻችን የመንገድ መብራት የላቸውም።

ምልክትና አመልካቾች የመንገድ ህጎች ሲሆኑ የመንገድ ተጠቃሚዎች እንዴት በሰላም መንገድ መጠቀም እንዳለባቸው የሚመሩ ናቸው። ሆኖም አብዛኛው መንገዶች ተገቢ ምልክትና አመልካቾች የላቸውም። ምልክትና ማመልከቻዎች አለመኖር መንገዱ ተፈላጊውን ዝቅተኛ የደህንነት መስፈርት ያለማሟላቱ ማሳያ ነው። አስገዳጅ ምልክቶች ፣ የሚያስጠነቀቁ ምልክቶችና መረጃ የሚሰጡ ምልክቶች የትራፊክ እንቅስቃሴና ደህንነት መሰረታዊ ናቸው። የፍጥነት ገደብ ምልክቶች አንድ አሽከርካሪ ደህንነቱን ጠብቆ ለአከባቢውና የመንገዱ አይነት ተስማሚ በሆነ ፍጥነት እንዲሻከረከር ያደርጋሉ። ነገር ግን እነዚህ ምልክቶች በመንገዶቻችን ላይ በብዛት አይገኙም። በዚህ ምክንያት ፣ አሽከርካሪዎች ከመጠን በላይ በማፍጠን ለግጭት ስጋት ይዳረጋሉ። ተገቢ የረድፍ መስመር ቀለም ፣ አቅጣጫ የሚያሳዩ ቀለሞችና የእግረኛ መሻገሪያ ቀለም የሌላቸው መንገዶች ለስህተትና ግጭት ይዳርጋሉ። በሌላ ጉዳይ የመታየት ሁኔታቸው ይቀንሳል።

ኢትዮጵያ በአሁኑ ጊዜ 1.3 ሚሊዬን በላይ የተመዘገቡ ተሽከርካሪዎች አሉት። በሀገር አቀፍ ደረጃ ሞተር ሳይክሎች ፣ የደረቅ ጭነት ተሽከርካሪዎች እና የህዝብ ትራንስፖርት ተሽከርካሪዎች ይጠቀሳሉ። በአዲስ አበባ መንገዶች ላይ ሶስት አራተኛ በመያዝ የቤት ተሽከርካሪዎች ይጠቀሳሉ። በሌሎች ከተሞች ባለሶስት ጎማና ሁለት ጎማ ተሽከርካሪዎች ይጠቀሳሉ። በእግር መጓዝ ፣ በሳይክል መጓዝና በእንስሳት መጓዝ አሁንም በስፋት የሚሰተዋል ሲሆን ፤ ነገር ግን በዋና መንገዶቻችን ላይ በእቅድ ፣ ዲዛይን እና ግንባታ ጊዜ በቂ ትኩረት አልተሰጣቸውም።





## የመንገድ ዲዛይን መመሪያ

የኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን በ 2013 (እ.አ.አ) የጸደቀ የመንገድ ዲዛይን ማንዋል አለው። ማንዋሉ በዋናነት የሚያተኩረው የሀገር አቋራጭ መንገድ (highway) ዲዛይን ላይ ነው። የማንዋሉ ይዘት ለአንድ የመንገድ ደረጃ እንዴት የሚፈለገውን ፍጥነት ማሳካት እንደሚቻል ያሳያል። የመንገዶች ደረጃ በአማካይ ዓመታዊ ዕለታዊ ትራፊክ ትራፊክ (AADT) ላይ ተመስርቶ ይወሰናል። እነዚህ መንገዶች የተለያዩ የመሬት አጠቃቀምና አካባቢ (ገጠር እና ከተማ) ውስጥ የሚያልፉ ቢሆንም ማንዋሉ ግን በተሽከርካሪ ደህንነትና ዲዛይን ፍላጎት ላይ ነው የተመሰረተው። እንደ እግረኛ ፣ ሳይክሎችና የእንስሳት የሚመለከቱ ፍላጎቶች በበቂ ሁኔታ አልተሟሉም። እነዚህ የመንገድ ተጠቃሚዎች በመንገድ ዳር በሚገኙ ተጨማሪ ስፋቶች (road shoulders) እንዲጠቀሙ ተደርጓል። ነገር ግን ቦታዎቹ በተለይ ከተሞችና ሰው በሚበዛባቸው መንደሮች ውስጥ በቂ አይደሉም። በተጨማሪም ፣ ማንዋሉ ስራ ላይ ከዋለ በመቆየቱ የግዜው እውቀት ፣ ተሞክሮዎችን ፣ የመንገድ ደህንነት ግኝቶችንና የትራንስፖርት አላማ ግንዛቤ ውስጥ በማስገባት መከለስ አለበት። በዚህ ጊዜ ፣ ትኩረት እየተደረገ ያለው ዘላቂ ትራንስፖርት ላይ ሲሆን ይህም እንደ የአየር ብክለትና የትራፊክ ግጭት ያሉ የትራንስፖርት አላስፈላጊ ውጤቶችን የመቀነስ አላማ አለው።

የአዲስ አበባ መንገዶች ባለስልጣን በ 2004 (እ.አ.አ) የራሱን ማኗል አዘጋጅቶ እየተጠቀመ ይገኛል። ይህኛው ማንዋል ከኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን ማንዋል ጥልቀት ያለውና በተለያዩ ሁኔታዎች የመንገድ ዲዛይን መስፈርት ያካተተ ቢሆንም ፣ በዋናነት የተሽከርካሪ ፍላጎት ላይ ያተኩራል። ባለስልጣኑ መንገዶችን በከተማው መሪ ፕላን ላይ በተቀመጠው መሰረት ይገነባል። የከተማው መሪ ፕላን ለህዝብ ትራንስፖርትና የሞተር አልባ ትራንስፖርት ፍላጎት በጥሩ ሁኔታ አካቷል። የባለስልጣኑ ማንዋል ለተለያዩ የመንገድ ደረጃዎች የፍጥነት ልክ ያስቀምጣል። ስራ ላይ ከዋለ ረጅም አመት ስለሆነ የጊዜውን ፍላጎትና ተሞክሮ ላይ ተመስርቶ ማሻሻል ያስፈልጋል።

ባጠቃላይ፣ ስራ ላይ ያሉ ማንዋሎች በዲዛይን ወቅት የመንገድ ደህንነት ችግሮችን ለመቅረፍ መከለስ አለባቸው። በተጨማሪም በዲዛይን ደረጃ የመንገድ ደህንነት ኦዲት ግዴታ እንዲሆን አሰራር እና ህግ መኖር አለበት።

## ተቋማዊ መዋቅር

በኢትዮጵያ አሁን ባለው ሁኔታ ሀገር የሚያቋርጡ አስፋልት መንገዶችን የመስራት ሀላፊነት ያለው የኢትዮጵያ መንግሥት ባለስልጣን ነው። የከተማ አስተዳደሮችና ክልሎች ዝቅተኛ ደረጃ ያላቸውን መንገዶች መገንባት ይችላሉ። ከአዲስ አበባ ከተማ ውጪ የአስፋልት መንገድ የመገንባት ሀላፊነት ያለው የኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን ነው። የባለስልጣኑ ተጠያቂነት ለቦርድ ሲሆን አራት ዋና ክፍሎች አሉት። እነዚህም የእቅድና አይ.ሲ.ቲ ፣ የምህንድስና ስራዎች ፣ የመንገድ ሀብት አስተዳደር እና የሰው ሀብትና ፋይናንስ ናቸው። ባለስልጣኑ በተለያዩ አካባቢ የሚገኙ መንገዶችን የሚያስተዳድሩ ዲስቲሪክቶችም አሉት። በምህንድስና ስራዎች ስር የደህንነት ጉዳዮችና የመሰረተ ልማት ጥራት የሚመለከተው የመሰረተ ልማት ጥራት ፣ ምርመራና የመንገድ ደህንነት አስተዳደር የሚባል ተቋም ይገኛል።

## የመንገድ ደህንነት ግምገማ

በብሉምበርግ (BIGRS) እርዳታ ዓለም አቀፍ የመንገድ ደህንነት ተቋም (GRSF) ከዓለም አቀፍ የመንገድ ግምገማ ፕሮግራም (iRAP) ጋር በመሆን ከ 2015-2019 በአዲስ አበባ 525 ኪ/ሜ መንገዶች ላይ ግምገማ አድርገዋል። አይራፕ መንገዶችን በደህንነት መስፈርቶች ላይ በመመስረት ከ 1 ኮከብ እስከ 5 ኮከብ ይመድባል። መንገዶች ከ 3 ኮከብ በላይ ከሆኑ የደህንነት መጠናቸው ተቀባይነት አለው። በአዲስ አበባ የተጠኑ መንገዶች ለእግረኛ ፣ ለሞተር አሽከርካሪ ፣ ለሳይክል ተጠቃሚዎችና በተሽከርካሪ ለሚንቀሳቀሱት የመንገዶቹ ደረጃ በቅደምተከተል 86% ፣ 80% ፣ 76% እና 61% የሚሆኑት ከ 3 ኮከብ ደረጃ በታች መሆናቸው ተረጋግጧል። ይህ የሚያሳየው መንገዶቻችን በተለይም ተጋላጭነታቸው ከፍ ላለ የመንገድ ተጠቃሚዎች የግጭት ስጋቱ ከፍ ያለ መሆኑን ነው። በአዲስ አበባ በትራፊክ ግጭት ከሚሞቱት እግረኞች 80% በላይ ይሆናሉ።

በሀገር አቀፍ ደረጃ ፣ 2,000 ኪ/ሜ የሚሆኑ መንገዶች በኢትዮጵያ ትራንስፖርት ሚኒስቴር በተቀጠረ አማካሪ ተጠንቷል። አማካሪው በነዚህ መንገዶች ላይ የተሰተዋሉ የደህንነት ችግር ብቻ ቢለይም የታዩ ችግሮች ያልተጠኑ መንገዶችንም ማሳየት የሚችል ነው።

ዋናቱ እንደሚያሳየው የትራፊክ ግጭት በከተሞችና ሰው በሚበዙባቸው አካባቢዎች እንደሚበዛ ነው። ለዚህ የፍጥነት ቁጥጥር አለመኖር ፣ የመኪና ማቆሚያ እና የህዝብ ትራንስፖርት መቆሚያ እጥረት ፣ የሞተር አልባ ትራንስፖርት መሰረተ ልማት አለመኖር ፣ እና የመንገድ መብራት አለመኖር ምክንያት ይሆናሉ። እነዚህን ችግሮች መቅረፍ የመንገድ ደህንነት ችግሮችን ይቀርፋል።

ሰንጠረዥ 2: የአይራፕ ግኝት

ኮከብ ደረጃ	ተሽከርካሪ ውስጥ ለሚንቀሳቀሱ		በሞተር ለሚንቀሳቀሱ		ለእግረኞች		ለሳይክል ተጠቃሚዎች	
	ርዕመት (ኪ/ሜ)	ፐርሰንት	ርዕመት (ኪ/ሜ)	ፐርሰንት	ርዕመት (ኪ/ሜ)	ፐርሰንት	ርዕመት (ኪ/ሜ)	ፐርሰንት
5 ኮከብ	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%
4 ኮከብ	0.80	1%	0.00	0%	3.79	3%	0.00	0%
3 ኮከብ	43.18	38%	23.10	20%	12.64	11%	27.80	24%
2 ኮከብ	50.92	45%	50.44	44%	41.07	36%	47.12	41%
1 ኮከብ	19.14	17%	40.50	36%	55.88	49%	39.12	34%
ተረጋግጧል የማይሆን	0.00	0%	0.00	0%	0.66	1%	0.00	0%
ጠቅላላ	114.04	100%	114.04	100%	114.04	100%	114.04	100%

አውራ መንገዶች ላይ የተለዩት የደህንነት ችግሮች ደህንነቱ ያልተጠበቀ የድልድይ መከለያዎች ፣ በቂ የእይታ ርቀት አለመኖር ፣ በኩርባዎች የምህንድስና የደህንነት ማሻሻያ አለመኖር እና አቀባቢ ቦታዎች ላይ የከባድ ተሽከርካሪዎች መወጣጫ ረድፍ አለመኖር ተለይተዋል። የመንገድ መጋጠሚያዎችም ላይ ብዙ ግጭት እንደሚደርስ ታውቋል።

ይህም መንገዶች ከመገናኘታቸው በፊት አስፈላጊ ምልክቶችን ባለመኖር፣ በምህንድስና መጋጠያዎችን ባለማስተካከል እና ፍጥነትን ባለመቆጣጠር ሊከሰት ይችላል። በመንገዶች አከባቢ ግዑዝ ነገር መኖርም ለአደጋ ምክንያት እንደሆነ መረጃዎች ያሳያሉ። አብዛኛው መንገዶች ተገቢ ምልክትና ማመላከቻም የላቸውም። በመንገድ ዲዛይን ጊዜ በቂ የመንገድ ደህንነት ጥንቃቄዎች አይደረጉም። ለመንገዶች ተገቢና ወቅታዊ ጥገና አለመደረግም ለግጭት መብዛት ምክንያት እንደሆነ የአማካሪው የጥናት ውጤት ያሳያል።





### 2.2.5. ደህንነቱ የተጠበቀ ተሽከርካሪ

ምንም እንኳን ጥራቱን የጠበቀ እና የተረጋገጠ መረጃ ማግኘት ላይ ወሰንንቶች ቢኖሩም በኢትዮጵያ ወስጥ ከ 1.3 ሚሊየን በላይ የተመዘገቡ ተሽከርካሪዎች እንዳሉ ይታወቃል። ከዚህ ወስጥ ቤት ተሽከርካሪዎች 20.16% ድርሻ በመያዝ ቀዳሚ ሲሆኑ ፤ ሞተሮች እና የደረቅ ጭነት ማመላለሻ ተሽከርካሪዎች 19.25% እና 12.28% በመያዝ ተከታይ ናቸው።

በኢትዮጵያ የሚገኙ አብዛኞቹ ተሽከርካሪዎች አሮጌ እና የደህንነት ስጋት ያለባቸው ናቸው። በቅርቡ አዲስ የኤክሳይስ ቀረጥ ህግ ተግባራዊ የተደረገ ሲሆን ይህም ያገለገሉ መኪኖችን ከወጪ ማስገባትን በከፍተኛ ሁኔታ እንዳይበረታታ የሚደርግ ነው። ተሽከርካሪ ወደ ሃገር ወስጥ ሲገባ የሚፈተሽባቸው የቴክኒክ መስፈርቶች የአለም የጤና ድርጅት በ Save LIVES ያስቀመጣቸውን ዝቅተኛ መስፈርቶች አያሟሉም፤ ፣ በኢትዮጵያ ወስጥ የማናኛውንም ነገር ደረጃ የማወጣት ስልጣን የተሰጠው ለ ደረጃዎች ኤጀንሲ ነው።

የተሽከርካሪ መመርመሪያ እና የአሽከርካሪ ሽልጠና ማዕከላትን ማቋቋም ለግሉ ዘርፍ የተፈቀዱ ሰራዎች ሲሆኑ ፤ የፌደራል እና ክልል ትራንፖርት ቢሮዎች በበላይነት ሰራዎቹን ይቆጣጠራሉ። የተሽከርካሪ መመርመሪያ ማዕከላት አመታዊ የተሽከርካሪ ምርመራን የሚያከናውኑ ሲሆን ፤ የመፈተሽ መሳሪያዎች አለመሟላት እንዲሁም በቴክኖሎጂ የተደገፈ አለመሆን ስራውን ለብልሹ አሰራር የተጋለጠ አድርጎት ተሽከርካሪዎች በትክክል መንገድ ላይ ወጥተው ለመነዳት ብቁ መሆናቸውን ማረጋገጥ እና ዳይፈንድ አድርጓል። ያሉትን ችግሮች በሙሉ ለመፍታት የሚያስችል ባይሆንም ድንገተኛ ፍተሻ በመመርመሪያ ተቋማት እና ገራጆች ላይ በማድረግ ችግሩን ለማቃለል ይሞክራል።

በሃገራችን ያሉ አብዛኞቹ ተሽከርካሪዎች አሮጌ እንደመሆናቸው መጠን ከፍተኛ የሆነ የመለዋወጫ ዕቃ ፍላጎት አለ። የትራንስፖርት ታሪፍ በመንግስት የሚወሰን ሲሆን የመለዋወጫ እና ጥገና ስራ ዋጋ ግን በነጻ ገበያ የሚመራ በመሆኑ ፤ ትክክለኛ መለዋወጫዎችን የመጠቀም እና ወቅቱን የጠበቀ ጥገና የማድረግ ልማድ ዝቅተኛ ሊባል የሚችል ነው። የተለያዩ የመኪና ኤነፎች እና ሞዴሎች መኖራቸው ደግሞ ለያንዳንዱ የተሽከርካሪ አይነት የተለየ መለዋወጫ ፍላጎትን አስገዳጅ አድርጎታል።

በሃገር ወስጥ ለሚገጣጠሙ እና ከወጡ ለሚገቡ ተሽከርካሪዎች ዝቅተኛውን የአለም አቀፍ ደረጃ የሚያሟሉ አስገዳጅ ደረጃ የለንም። ከወጪ የሚገቡ ተሽከርካሪዎች ላይ መሪያቸውን ከ ቀኝ ወደ ግራ የዞሩ ተሽከርካሪዎችን እንኳ የሚከለክል አሰራር የለም። መሪ የዞረ መኪና በማቆሚያ ፣ በመሪ እና በፍጥነት ወቅት ፀንቶ ያለመቆየት እና የመሳሰሉ ችግሮችን ያስከትላል።

ሞተር ብስክሌቶች በተመለከተ በአዲስ አበባ ከተማ መመሪያ በስራ ላይ የዋለ ሲሆን ይህም በሞተር ብስክሌቶች ላይ የተሻለ ቁጥጥር ለማድረግ ምቹ ሁኔታን ፈጥሯል። በሃገር አቀፍ ደረጃም ተመሳሳይ ጠንካራ የሆነ የሞተር ብስክሌቶችን ደህንነት ለማሻሻል እና ለመቆጣጠር የሚረዳ ህግ ያስፈልጋል።

በሌላ በኩል የፍጥነት መቆጣጠሪያ በተሽከርካሪዎች ላይ እንዲገጠም የሚያስገድድ መመሪያ በሃገር አቀፍ ደረጃ የወጣ ሲሆን ፤ አሰራሩ እና የቁጥጥር ስርአቱ ላይ ግን ከፍተኛ ይታያሉ። በመሆኑም አሰራሩን ማሻሻል እና በተለይም አደጋ ከማድረስ ምጣኔያቸው አንጻር ለህዝብ እና ለጭነት ተሽከርካሪዎች ቅድሚያ በመስጠት መተግበር ያስፈልጋል።



## 2.2.6. ደህንነቱ የተጠበቀ የመንገድ ተጠቃሚ

### የአሽከርካሪዎች ስልጠና እና የመንገድ ፈቃድ አሰጣጥ

በኢትዮጵያ ውስጥ ያለው የአሽከርካሪዎች ስልጠና ስርዓት አሽከርካሪዎች መሰረታዊ የመንገድ ደህንነት ጉዳዮችን እንዲያውቁ ከማድረግ አንጻር እንዲሁም የስልጠና ማንዋል እና ስርአተ ትምህርት አጠቃቀም ላይ ውስንነት አለው። አሽከርካሪዎች የደህንነት መሰፈርቶች እና አደጋን ተከላክሎ የማሽከርከር ጥቅሞች ላይ በቂ ግንዛቤ የላቸውም። በመንገድ ደህንነት ላይ ያለቸው ግንዛቤ አነስተኛ መሆኑ ደግሞ አሽከርካሪዎች የትራፊክ ህግን በተደጋጋሚ እንዲጥሱ ፣ ሞገደኛ እና ኃይል የተሞላበት የመንገድ ልምድ እንዲያዳብሩ ምክንያት እንደሆናቸው ይታመናል።

በሌላ በኩል የአሽከርካሪ ማሰልጠኛ ተቋማት በቁና ደረጃቸውን የጠበቁ የስልጠና ተሽከርካሪዎች ፣ መሳሪያዎችና የስልጠና ግቢ ዝግጅት እና አቅርቦት ላይ የአቅም ውስንነት አለባቸው።

አሁን ላይ በተጨማሪ ያለው የመንገድ ፍቃድ ዓይነት (classification) አሰራር አለም አቀፍ ምርጫ ተሞክሮን መሰረት ያደረገ ባለመሆኑ አሽከርካሪዎች መንገድ ፈቃድ የሚወስዱት በተሽከርካሪ አይነት ደረጃ በደረጃ በሂደት አይደለም ፤ ይኸውም በቂ ልምድ እና የማሽከርከር ዕድል እንዳያገኙ ችግር ይፈጥራል። ከዚህ በተጨማሪ ደግሞ በተለይም የተሽከርካሪዎች የተማከለ የመረጃ ሥርዓት አለመኖር የተቆበረበረ የመንገድ ፍቃድ ለመያዝ በርዕድ ይከፍታል።

### የመንገድ ደህንነት ኮሙኒኬሽን

የመንገድ ደህንነት ኮሙኒኬሽን የመንገድ ተጠቃሚዎችን ባህሪ በማሻሻል የመንገድ ትራፊክ ግጭት ተጋላጭነትን ለመቀነስ ከፍተኛ ሚና ይጫወታል። እነዚህ ተግባራት የመንገድ ትራፊክ አደጋን ፣ የአካል ጉዳትን እና ሞትን እንዲከላከሉ ተደርገው ተግባራዊ የሚሆኑ ናቸው። ህብረተሰቡ በመንገድ ደህንነት ላይ ያለው እውቀት እና አመለካከት የትራፊክ አደጋን ለመከላከል ወሳኝ ነው። ይህን ማምጣት የሚቻለው ደግሞ ሁሉን አቀፍ በሆነ መልኩ የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂክ ኮሙኒኬሽንን ተግባራዊ በማድረግ ነው።

ስትራቴጂክ ኮሙኒኬሽን በትራፊክ ግጭት መንስኤዎች ላይ በተለይም በአገር አቀፍ ደረጃ የአደጋ ምክንያት በሆነው በፍጥነት ማሽከርከር ላይ ያተኩራል። በፍጥነት ማሽከርከር ለትራፊክ ግጭት መከሰት ዋና ምክንያት ከመሆኑም ባሻገር አደጋው የሚሰከትለው የጉዳት መጠን የከፋ እንዲሆን ያደርገዋል። የአሽከርካሪዎችን አመለካከት እና ተገቢ ያልሆነ ፍጥነትን ለመቀነስ በተለይም ተጋላጭ ከሆኑ የመንገድ ተጠቃሚዎች አንጻር ብዙ ጊዜ እና ሀብት ይወስዳል።

በመንገድ ደህንነት ኮሙኒኬሽን ሥራዎች ውስጥ የሲቪክ እና የሙያ ማህበራትን የማሳተፍ ውስንነት አለ። ይህ ብቻ ሳይሆን የመንገድ ደህንነት ቁልፍ ባለድርሻ አካላት ቅንጅት ይጎላቸዋል። ይሁን እንጂ የመንገድ ደህንነት ክለሶች ፣ ማሳበራት ፣ ፎረም ፣ ሃይማኖት ተቋማትና ሌሎች የመንገድ ደህንነት ባለድርሻ አካላት በመንገድ ደህንነት ኮሙኒኬሽን ሥራዎች ላይ ተሳታፊ ናቸው። ነገር ግን አሁንም የበለጠ ተጠናክሮ መቀጠል ያለበት ተግባር ነው።





ስትራቴጂክ የመንገድ ደህንነት ኮሙኒኬሽን ሥራዎች ማስረጃዎች ላይ ተመስርተው ተግባራዊ መሆን እንዳለባቸው ይመከራል። ከደንብ ማስከበር ስራ ጋርም መቀናጀት እና መናበብ አለባቸው። በተለይ ደግሞ ክፍያ የማይጠይቁ ሚዲያዎችን (earned media) እና ማህበራዊ ሚዲያዎችን መጠቀም ብዙ ወጪ ሳይወጣ ክፍተኛ ውጤት ለማምጣት ያስችላል።

ሆኖም ግን አሁን ባለው ተጨባጭ ሁኔታ የመንገድ ደህንነት መልእክቶች የመንገድ ተጠቃሚዎችን ባህሪ ለመለወጥ በሚያስችል መልኩ አለመዘጋጀታቸው በደካማ ጎን የሚነሳ ነው። አንዳንድ የመንገድ ደህንነት ሥራዎች ሁኔታ ላይ ብቻ የሚያተኩሩ ናቸው። ስትራቴጂክ አይደሉም። ለትራፊክ ግጭት ዋና ዋና መንስኤዎች ተገቢውን ቦታ አይሰጡም። ይሁን እንጂ የመንገድ ደህንነት የተለያዩ ሁኔታዎች ከዘመቻዎች ጋር ከተቀናጁ ውጤታማ ሊሆኑ ይችላሉ።

እንደ አጠቃላይ ሲታይ ለመንገድ ደህንነት የመገናኛ ብዙሃን ዘመቻ እና የሚያዘው በጀት እንዲሁም የተሰጠው ትኩረት በጣም አናሳ ነው። በተጨማሪም ለመንገድ ደህንነት ባለሙያዎች ፣ የማህበረሰብ ክፍሎች ፣ ማህበራት ፣ የፎረም እና አሽከርካሪዎች የሚሰጠው የአቅም ግንባታ ስልጠና ኢሉማ ያላደረገ እና በቂ ያልሆነ እንዲሁም ቀጣይነት የጎደለው ነው።

**የመንገድ ደህንነት ትምህርት**

ኢትዮጵያ ከአንደኛ ደረጃ ትምህርት ቤት ጀምሮ እስከ ክፍተኛ ሁለተኛ ደረጃ ትምህርት ቤት ድረስ የመንገድ ደህንነት ትምህርትን ያካተተ አዲስ የትምህርት ሥርዓተ-ትምህርት በቅርቡ ይፋ አድርጋለች። ይህ ሥርዓተ ትምህርት ሙሉ በሙሉ ተግባራዊ መሆን ሲጀምር በአሁኑ ወቅት በትምህርት ላይ ያሉ ከ34 ሚሊዮን በላይ ተማሪዎች መሠረታዊ የመንገድ ደህንነት ዕውቀት እንዲያገኙ ዕድል ይፈጥራል።

ይህንን ትልቅ አጋጣሚ ውጤታማ ለማድረግ ለመምህራን በርካታ ስልጠናዎችን መስጠት እና በትምህርት ቤቶች የትራፊክ ክለሶችን ማጠናከር እና መደገፍ ያስፈልጋል።

**ደንብ ማሰከበር እና ቅጣቶች**

ደንብ ቁጥር 208/2011 ፣ ደንብ ቁጥር 395/2017 እና የህግ ማስታወቂያ ቁጥር 361/1969 በአሁኑ ጊዜ በመንገድ ትራንስፖርት ሥርዓት ወስጥ ያለውን የህግ ማስከበር ተግባራትን የሚያግዙ ህጋዊ መሳሪያዎች ናቸው።

የእነዚህ ደንቦች አተገባበር በሁሉም ክልሎች አንድ ወጥ አይደለም። እንዲሁም ደንቦቹን እንደ ስታንዳርድ ካለመተግበር ጋር ተያይዞ ለው የተጠያቂነት አሰራር በጣም ደካማ ነው። ደንቦችን ከማስከበር አንፃር ዘላቂነት ያለው ትግበራ አለመኖሩ የመንገድ ትራንስፖርት ሥርዓቱን ያጋጠመው ሌላው ወሳኝ ክፍተት ነው።



አሁን ያለው የኢትዮጵያ የመንገድ ደህንነት ህግ ከአለም አቀፍ ምርጫ አሰራር ጋር የማይጣጣም እና ዋና ዋና የአደጋ መንስኤዎችን በሚገባ የሚፈታ አይደለም። ከዚህ በተጨማሪ በጠንካራ እና ቀጣይነት ባለው የህግ ማስከበር እና የህብረተሰብ ግንዛቤ አይደገፍም። ስለዚህም ከፍተኛ የሆነ የባህሪ ለውጥ እየታየ አይደለም። በብዙ አገሮች ውስጥ ያሉ ልምዶች እንደሚያሳዩት የህግ ማስከበር ባህሪያትን ሊለውጥ ይችላል ይህም በተራው ደግሞ በመንገድ ተጠቃሚዎች ላይ ያለውን አመለካከት እና የሞራል ተቀባይነት ደረጃ ይለውጣል።

ኢትዮጵያ በአገር አቀፍ እና በክልል ደረጃ የመንገድ ደህንነት ተቆጣጣሪ ኤጀንሲዎች አላት። አሁን ያሉት የመንገድ ደህንነት ተቆጣጣሪ ኤጀንሲዎች ለመንገድ አደጋዎች ፣ ሞት እና የአካል ጉዳት ዋና መንስኤዎች ዙሪያ እና ጉዳትን ለመቀነስ ተገቢውን የመከላከያ እርምጃዎችን እንዴት መተግበር እንዳለበት ግንዛቤዉ በጣም ውስን ነው። በተጨማሪም አሁን ያሉት የህግ አስከባሪ ኤጀንሲዎች አሰራር ተሽከርካሪዎችን በማስቆም እና ደህንነቱ የተጠበቀ የፍተኛ ኬላዎችን በመስራት ለፖሊስ እና ለሌሎች የመንገድ ተጠቃሚዎች ደህንነት ጥበቃ መርሆዎች ላይ ከፍተኛ ትኩረት በመስጠት ረገድ የቴክኒካል እዋረት አለባቸው።

አለምአቀፍ ልምዶች እንደሚያሳዩት የአደጋ መረጃ እና ሌሎች መረጃዎች ላይ በመመስረት የመንገድ ደህንነት ለውጥ ሊያመጣ ይችላል። ኢትዮጵያ ውስጥ የትራፊክ ፖሊሶችን በማሰማራት ለከፍተኛ አደጋ ተጋላጭ የሆኑ እንደ በፍጥነት ማሽከርከር ፣ ጠጥቶ ማሽከርከር ፣ ትኩረትን የሚከፋፍሉ ሁኔታዎች ውስጥ ሆኖ ማሽከርከር ወዘተ . . . ላይ የተመረጡ ጥቂት ወሳኝ ህጎችን ለማስከበር ውሳኔዎች አሉት።

አሁን ባለው ህግ የተቀመጠው የአልኮሆል ይዘት ገደብ ከአለም አቀፍ ምርጫ ተሞክሮ በላይ ሲሆን የአልኮል መመርመሪያ መሳሪያዎች ውሳኔነት በመኖሩ ምክንያት የጠጥቶ ማሽከርከር ህግ ማስከበር በስፋት አልተሰራም።

በቅርቡ በዋና ዋና ከተሞች ላይ የተደረገ ዋናት እንደሚያሳዩው የደህንነት ቀበቶ አጠቃቀምን ማክበር በአዲስ አበባ እና በደቡብ ብሄር ብሄረሰቦችና ህዝቦች ክልል አሽከርካሪዎች ከ98 በመቶ ወደ 19.2 በመቶ ይለያያል። የተሳፋሪዎች ደህንነት ቀበቶ አጠቃቀም ግምት ውስጥ ሲገባ በአዲስ አበባ እና በኦሮሚያ ከ36.6% እስከ 5.34% ይደርሳል። የአሽከርካሪዎች እና የተሳፋሪዎች የደህንነት ቀበቶ ደንቦች ዝቅተኛ ለህግ ተገዢዎች ቢኖሩም የልጆች ግጭት መከላከያ አሁን ባለው ደንብ አልተጠቀሰም እናም የዚህ መከላከያ የጥራት እና ደረጃ ጉዳይ በአሁኑ ጊዜ አልተሰራበትም።

በተለይ በክልል ከተሞች የሞተር ሳይክሎች መጠን በሚያስደነግጥ ፍጥነት እየጨመረ ነው። ምንም እንኳን ይህ ጭማሪ ቢኖርም የራስ መከላከያ ሄልሜት መጠቀም የተለመደ ተግባር አይደለም። አሁን ያለው ህግ የራስ መከላከያ ሄልሜት መጠቀምን አስገዳጅ ያደርገዋል ነገር ግን ደረጃውን የጠበቀ መሆኑ እና በትክክል ማሰር እንደሚገባ በህጉ አልተካተተም።



በአጠቃላይ አሁን ያለው የህግ ማስከበር እና የቅጣት ስርዓት በህጉ ላይ መሻሻል ያስፈልገዋል። ዋና ዋና የአደጋ መንስኤዎች በህግ ክለሳ በደንብ መፍታት አለባቸው አለም አቀፍ ምርጫ ተሞክሮን ለማሟላት እና በመንገዶቻችን ላይ ጠንካራ አፈፃፀምን ለማረጋገጥ የሰው እና የማስፈጸሚያ መሳሪያዎች አቅም በከፍተኛ ሁኔታ መሻሻል አለበት። ከፍተኛ ወሰን በላይ ማሽከርከር ፣ ጠጥቶ መንዳት እና ትኩረትን በሚከፋፍሉ ሁኔታዎች ውስጥ ሆኖ ማሽከርከር አግባብነት ባላቸው ቴክኖሎጂዎች መደገፉን ለማረጋገጥ ዘመናዊ እና በቴክኖሎጂ የታገዙ የህግ ማስከበር ተግባር መተግበር አለበት።

**የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂክ ኮሙኒኬሽን እና የትራፊክ ህግ ማስከበር ቅንጅት**

የመንገድ ደህንነት ህግ በጠንካራ እና ቀጣይነት ባለው የትራፊክ ህግ ማስከበር እና ግንዛቤ ማስጨበጫ ሥራ ከታገዘ የመንገድ ተጠቃሚው የባህሪ ለውጥ እንዲያመጣ አወንታዊ ሚና ይጫወጣል። የህግ ማስከበር ስራዎችን ውጤታማ በሆነ ስትራቴጂክ ኮሙኒኬሽን በመደገፍ በሁሉም መስክ የሚሰሩ ተግባራትን ውጤት ማግኘት እና ከፍ ማድረግ ይቻላል። በተመሳሳይ በትራፊክ ግጭት የተለያዩ መንስኤዎች ላይ የሚካሄድ የብዙኃን መገናኛ ዘመቻዎች በህግ ማስከበር ስራ መታገዝ አለባቸው። እያንዳንዱ የዘመቻ ስራ በአንድ ዋና የግጭት መንስኤ ላይ አተኩሮ የሚሰሩ ሲሆን የደንብ ማስከበር ሥራውም በተመሳሳይ በዚያው ላይ የሚያተኩር ነው።

በመንገድ ደህንነት የግንዛቤ ማስጨበጫ እና ደንብ ማስከበር ሥራዎች መካከል ጠንካራ ቅንጅት መፍጠር ለመንገድ ደህንነት መሻሻል ትልቅ ፋይዳ ስላለው በቀጣይም ትኩረት ሊሰጠው ይገባል።

**አቅም ግንባታ**

በስትራቴጂክ ኮሙኒኬሽን የአቅም ግንባታ ስራ የትራፊክ ግጭትን ለመቀነስ እና የዜጎችን ህይወት ለመታደግ ፣ የተሟላ እና ውጤታማ መንገድ ደህንነት መልዕክቶችን ለመቅረጽ እና ለማስተላለፍ አንዱ አይነተኛ መንገድ ነው። ስልጠና ፣ የአሽከርካሪዎች ምዘና እና መንጃ ፈቃድ አሰጣጥ ፕሮግራም አካል መሆኑ የባህሪ ለውጥ እንዲያመጡ፣ ክህሎት እንዲያዳብሩ እና የሚሰሯቸውን ሰህተቶች ለመቀነስ ከፍተኛ ሚና ይጫወታል። ስልጠናዎች ቀጣይነት ባለው ሁኔታ መገምገምም አለባቸው።

የአቅም ግንባታ ስልጠና ያዘቶች አደጋን ተከላክሎ ማሽከርከር ፣ የመንገድ ምልክቶች እና ቅጠኞች፣ መመሪያዎች እና ሌሎች የመንገድ ትራፊክ ህጎችን ሊያካትት ይችላል። በተጨማሪም የሚሰጠው ስልጠና በፍጥነት ማሽከርከር ፣ ጠጥቶ ማሽከርከር ፣ በድካም ስሜት መንዳት፣ ሞባይል እያንጋገሩ ማሽከርከር ፣ ሲያሽከረክሩ ትኩረት ማጣት ፣ የአደጋ መከላከያ መሳሪያዎችን አለመጠቀም እና የመሳሰሉ አደገኛ ባህሪዎችን ለመከላከል የሚያስችል እና ማስረጃ ላይ የተመሰረተ መሆን አለበት። በተለይም ከነዚህ የተዘረዘሩ ባህሪዎች ጋር በተያያዘ ተፈጻሚነት ያለው ህግ እና መመሪያ የወጣላቸው ቢሆን ተግባራዊ ለማድረግ ቀላል ነው ተብሎ ይታመናል።

በተመሳሳይ ሁኔታ በድህረ-አደጋ ወቅት የመጀመሪያ ህክምና እርዳታ ሊሰጡ ለሚችሉ የህክምና ሙያ ለሌላቸው (non-medical professionals) ምላሽ ሰጭ አካላት ማለትም ለታክሲ እና የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ለሚሰጡ አሽከርካሪዎች ፣ ለፖሊስ አባላት ፣ ለእሳት እና ድንገተኛ አደጋ መከላከያ ባለሙያዎች እና የመሳሰሉ አካላት መሰረታዊ የመጀመሪያ ህክምና እርዳታ ስልጠና መስጠቱ ወሳኝ ነው። ይኸውም አደጋው ከደረሰበት ቦታ በፍጥነት በመድረስ ህይወትን በቀላሉ ለመታደግ የሚያስችል ነው። በተለይ ደግሞ ቅድመ-ሆስፒታል አገልግሎቶች ውስን በሆኑባቸው ቦታዎች እና/ወይም ምላሽ ለመስጠት ረጅም ጊዜ በሚወስዱ አካባቢዎች ጠቀሜታው የጎላ ነው። የስራ ባህሪዎቻቸው አደጋ ሊደርስ በሚችልበት አካባቢ ለሆኑ እና እርዳታ ሊሰጡ ለሚችሉ አካላት (lay providers) ስልጠናው ልዩ ትኩረት መስጠት አለበት። የመንገድ ደህንነት ባለሙያዎች ፣ ክለሶች ፣ ፎረሞች ፣ ከህብረተሰቡ የተውጣጡ በጎ ፈቃደኞች እና ሌሎች ባለድርሻ አካላትም ስልጠናውን ሊወስዱ ይገባል።



## የማህበረሰብ አቀፍ መፍትሄዎች

በመንገድ ደህንነት ኮሙኒኬሽን እና ትምህርት ስራዎች ውስጥ ሰዎች በግለሰብ ደረጃ ኃላፊነት በመውሰድና በባለቤትነት ስሜት በመሳተፍ ማህበራዊ ኃላፊነታቸውን ሊወጡ ይገባል። ይህ ደግሞ የማህበረሰቡ ድጋፍ እና የአካባቢው ባለድርሻ አካላት ተሳትፎ እንዲገለበጥ ያደርገዋል።

የተለያዩ የማህበረሰብ ክፍሎች ማለትም ባህላዊ አደረጃጀቶች ፤ የመንግስት መዋቅር ፣ የትምህርት ቤት መርሀ-ግብሮች ፣ የወጣት አደረጃጀቶች ፤ ፎረም ፣ ኃይማኖታዊ ተቋማት ፣ ተፅዕኖ ፈጣሪ ግለሰቦች ፣ ኮሚቴዎች እና ሌሎች መዋቀሮች በመንገድ ደህንነት የግንዛቤ ማስጨበጫ ሥራዎች ላይ መሳተፍ አለባቸው። ትምህርት ቤቶችን መሠረት ያደረጉ ልዩ ልዩ የመንገድ ደህንነት የግንዛቤ ማስጨበጫ ፕሮግራሞችን ማዘጋጀትና ተግባራዊ ማድረግ ለአብነት መዋቀስ ይቻላል። በተመሳሳይ መልኩ በተለያዩ የመንገድ ደህንነት ጉዳዮች ላይ ማሳበረሰብ የሚያሳትፉ ስብሰባዎች፣ ወርክሾፖች እና መሰል ዝግጅቶች መካሄድ አለባቸው።

## የመንገድ ደህንነት ትምህርት በመደበኛ ትምህርት ሥርዓተ-ትምህርት

የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂን ተግባራዊ ለማድረግ የመደበኛ ትምህርት ዘርፍ ወሳኝ ሚና አለው። የመንገድ ደህንነት ትምህርት ፕሮግራሞችን በመሠረታዊ ትምህርት ስርአተ-ትምህርት ውስጥ በሚገኙ በሁሉም የክፍል ደረጃዎች እንዲካተት መደረጉ በትምህርት ቤት ውስጥ የሚሟሩ ተማሪዎች የመንገድ ደህንነት ግንዛቤያቸው እንዲያድግ ያግዛል። ይህም የመንገድ ደህንነት ይዘቶችን ከስርአተ-ትምህርት ጋር በማካተት ይዘጋጃል። ይህ አሰራር ደግሞ የመንገድ ተጠቃሚዎች ላይ ቀጣይነት ያለው አወንታዊ ተጽእኖ ማሳደር የሚችል ሲሆን በተለይም የሞት እና ከባድ የአካል ጉዳት-ቶችን ለመቀነስ ወሳኝ አስተዋጽኦ አለው።

በተመሳሳይ አሁን በስራ ላይ ያለው ሥርዓተ-ትምህርት አቀራረብ እና የመማሪያ ቁሳቁስ የመንገድ ደህንነት መልዕክት በዕለት ከዕለት የትምህርት ቤት ህይወት ውስጥ በምን ደረጃ እንደተካተተ መገምገም ላይ ማተኮር ይገባል።

በተጨማሪም የመንገድ ደህንነት ትምህርት ከመደበኛው ትምህርት ባሻገር በተጓዳኝ ትምህርት መመሪያ እና ማጣቀሻ መጻሕፍት ውስጥም እንዲካተት ማድረግ እና ጥቅም ላይ ማዋልን ያጠቃልላል። በእስካሁኑ ተሞክሮ የመንገድ ዳር ምልክቶች ፣ ቅቦች ፣ ሌሎች ትራፊክ ህጎችና ልምዶች በመጀመሪያ ደረጃ ስርዓተ ትምህርት ውስጥ ተካትተዋል። ይህ ብቻ ሳይሆን እነዚህ ምልክትና ማመልከቻዎች ለመንጃ ፈቃድ አስፈላጊ በመሆናቸው የአሽከርካሪ ማሰልጠኛ ትምህርቶች አካል ሆነው ይሰጣሉ። ይህ ሁሉ ሊሆን የቻለው ልጆች ወሳኝ የህብረተሰብ ክፍል እና ዋና ሀብት በመሆናቸው እንዲሁም ለደህንነታቸው ልዩ ትኩረት ሳንሰጥ እና ግምት ውስጥ ሳናስገባ የወደፊቱን የአገር እጣ ፋንታ መመልከት ስለማንችል ነው።

## የመንገድ ደህንነት ባለድርሻ አካላት ቅንጅት

የመንገድ ደህንነት ስራ የጋራ ኃላፊነት ሚፊልግ ስራ ነው። ስለሆነም ውጤታማ የመንገድ ደህንነት እርምጃዎችን እና ማሻሻያዎችን ተግባራዊ ለማድረግ የሁሉንም ባለድርሻ አካላት ትብብር እና ቅንጅት መሰረት መደረግ አለበት። የሚመለከታቸው መንግስታዊም ሆኑ መንግስታዊ ያልሆኑ ድርጅቶች ቅንጅት እና ትብብር የግንዛቤ ማስጨበጫ ሥራውን ውጤታማ እና ተግባራዊ ለማድረግ ትልቅ እድል ይፈጥራል። ሁሉም ባለድርሻ አካላት ፣ አጋር ድርጅቶች ፣ የህገር በቀል ድርጅቶች እና ሁሉም የሚመለከታቸው አካላት የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂዎችን ፣ እቅዶችን እና ፕሮግራሞችን የሰራቸው ስራ አካል ሊያደርጉ ይገባል።

ስትራቴጂውን በተሳካ ሁኔታ ተግባራዊ ለማድረግ የሚመለከታቸው ባለድርሻ አካላት በከፍተኛ ሁኔታ መተባበር አለባቸው ፤ የሚመለከታቸው ተቋማትም ሚናቸውን በውል ሊያውቁ ይገባል ፤ በቅንጅት የሚሰሩ ሥራዎችን የሚያስተብብር ተቋማዊ ማዕቀፍም መኖር አለበት። የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ ለእያንዳንዱ ተግባር መሪ ክፍልን ወይም ኤጀንሲን ያቋቁማል። ስለሆነም ከዋና ዋና ባለድርሻ አካላት ጋር መደበኛ እና መደበኛ ያልሆኑ የምክክር እና ግምገማ ሂደትን ያስቀምጣል። ስለዚህ የመንገድ ደህንነት ትምህርት ላይ የተለያዩ ዘርፎች እና ተዋናዮች ቅንጅት እና ተሳትፎ ትልቅ ሚና አላቸው።

### 2.2.7. ድህረ አደጋ ህክምና

የኢሰዋቲኒ መንግስት የድንገተኛ ጊዜ እንክብካቤ ላይ በድንገተኛ እንክብካቤ ስርዓቶች ላይ መዋዕል ንዋይ ማፍሰስና የድንገተኛ አደጋ እንክብካቤን በሂደት ላይ ያለው ሁሉን አቀፍ የጤና እንክብካቤ የእቅድ ሂደቶች ውስጥ እንዲካተት የውሳኔ ሃሳብ ሲያቀርብ በሚጠይቅበት ወቅት የኢትዮጵያ መንግስት ግንባር ቀደም ተሳታፊ ሆኖ ነበር። እ.ኤ.አ. በግንቦት ወር 2019 በዓለም ጤና ጉባኤ የተላለፈው ውሳኔ ፖሊሲ አውጪዎች ለዘላቂ የገንዘብ ድጋፍ ፣ ውጤታማ አስተዳደር እና ሁለንተናዊ ተደራሽነት ደህንነቱ የተጠበቀ ፣ ክፍተኛ ጥራት ያለው ፣ ፍላጎቶች ላይ የተመሠረተ የአደጋ ጊዜ እንክብካቤን የመንገድ ትራፊክ ጉዳቶች ጨምሮ ስትራቴጂዎችን እንዲፈጥሩ አቅጣጫ ይሰጣል ተብሎ ይታመናል።

ኢትዮጵያ አለም አቀፍ አስገዳጅ መርሆችን በመከተል የአደጋ አስከፊ ጉዳትን ለመፍታት የሚያስችሉ ፖሊሲዎችን እና ህጎችን ተቀብላለች። በ ትርጉሥ ህግ 395/2017 የትራፊክ ደህንነትን ለማሻሻል የሚረዱ የህግ ማስከበር ማዕቀፎችን ይዟል። የትራፊክ አደጋ የሚያደርሰውን ጫና ለመቀነስ በፍጥነት ቁጥጥር ፣ ጠጥቶ ማሸከርከር ፣ የሞተር ብስክሌት ሂልሜት ፣ የደህንነት ቀበቶን እና ሞባይል እተጠቀሙ ማሸከርከር ላይ የሚደረጉ የትራፊክ ህግ ቁጥጥር ስራዎች በተግባር ላይ ወሏል።



የኢ.ፌ.ዴ.ሪ ጤና ሚኒስቴር እንዲሁም ከድንገተኛ ህክምና ጋር በአለም አቀፍ ደረጃ ስምምነት የተደረሰባቸውን ፖሊሲዎች እና መርሆች በስራ ላይ እንዲወሉ ለማስቻል ግንባር ቀደም ሃላፊነቱን በመወጣት ላይ ይገኛል። ምንም እንኳን ከነባራዊ ሁኔታዎች አንጻር የተለያዩ ተግዳሮቶች ቢገጥሙትም የጤና መስኩ በሃገራችን ድንገተኛ አደጋን ለመከላከል እና ፈጣን ምላሽ ለመስጠት ያለውን ፍላጎት ለማሟላት ስራዎች ተከናወኗል።

የሀገራችን የጤና ዘርፍ ለሚቀጥሉት አምስት ዓመታት እየመራ ያለው የትራንስፎርሜሽን እቅድ የሆነው አራት ቅድሚያ የሚሰጣቸውን ስትራቴጂካዊ አላማዎችን አስቀምጧል። እነዚህ ዓላማዎች የሚያተኩሩት ወደ ሁሉን አቀፍ የጤና ሽፋን የሚደረገውን እድገት በማፋጠን ፣ ሰዎችን ከድንገተኛ የጤና እክሎች በመጠበቅ ፣ ህብረተሰቡን ለመለወጥ አስተዋፅኦ በማድረግ እና የጤና ስርዓቶችን ምላሽ ሰጪነት በማሻሻል ላይ ነው።

ሁለተኛው ዓላማ ሰዎችን ከጤና እና ድንገተኛ አደጋ መጠበቅ ፣ የአደጋ ጊዜ እንክብካቤን እንደ ጤና ድንገተኛ አደጋ ቁልፍ አካል አድርጎ ያጠቃልላል።

ቀልጣፋ የድህረ -አደጋ እንክብካቤ ምላሽ አደጋዎች ሞት እና የዕድሜ ልክ የአካል ጉዳት እንዳያስከትሉ ለማረጋገጥ የአስተማማኝ ስርዓቱ አሰፈላጊ አካል ነው። የጉዳት እንክብካቤ አፋጣን ምላሽ ስለሚጠይቅ ፣ የደቂቃዎች መዘገየት በህይወት እና በሞት መካከል ያለውን ልዩነት ሊፈጥር ይችላል። በዚህም ምክንያት አደጋ ከተከሰተ በኋላ በተቀናጀ መልኩ ተገቢውን እንክብካቤ በተቻለ ፍጥነት ሊሰጥ ይገባል።

በኢትዮጵያ ውስጥ በተለያዩ ተቋማት የአደጋ ህክምና አገልግሎት ቢሰጥም የተጎዱ ህመማን የመጀመሪያ ደረጃ አያያዝ ስልታዊ ያልሆነ እና በቡድን የሚሰራበት አገልግሎት ባለመኖሩ የአገልግሎት አሰጣጡን ወቅታዊነት እና ውጤታማነት ላይ እንቅፋት ሆኖታል። ከበርካታ ጥናቶች ማስረጃ እንደተገኘው የአደጋ ህክምና አገልግሎቶችን ለማሻሻል በመደበኛ ቁጥጥር ስርዓት እና በቋሚ ተቋማት ውስጥ የአደጋ እንክብካቤ አገልግሎቶችን የአደረጃጀት ስርዓቶች ማስተግበር በተመሳሳይ ሁኔታ ስርዓቶችን ከማይጠቀሙባቸው የጤና አገልግሎት ጋር ሲነፃፀሩ የአደጋን ሞት መቀነስ ላይ ክፍተኛ ጥቅም ያገኛሉ።



በአደጋ ህክምና እንክብካቤ አገልግሎቶች አደረጃጀት ውስጥ የተደረጉ ማሻሻያዎች በተለይ በሕክምና መከላከል የሚቻል ሞትን በመቀነስ ረገድ ውጤታማ ናቸው። በሀገራችን አወቃቀር ውስጥ የአደጋ ህክምና እንክብካቤ መልሶ ማደራጀት የሚያስገኛቸው ጥቅሞች በአደጋ ምክንያት የሚከሰት አካል ጉዳትን እና ሞትን ለመከላከል እጅግ ወሳኝ ናቸው።

### በኢትዮጵያ ውስጥ የአደጋ ጊዜ እንክብካቤ እና የጤና አገልግሎት ሞላሽ ሁኔታ ትንተና

#### የአደጋ ጊዜ እንክብካቤ ውስጥ አስተዳደር እና አመራር ስርአት

በፌዴራል ጤና ሚኒስቴር ለድህረ አደጋ እንክብካቤ የሚሰጠው ትኩረት በድንገተኛ አደጋና ፅኑ ህክምና አገልግሎት ዳይሬክቶሬት ውስጥ ባለው ተነሳሽነት ብቻ የተወሰነ ነበር። የባለብዙ ዘርፍ የትብብር መድረክ በዋናነት በአደጋ ህክምና መከላከል ላይ ያተኮረ ሲሆን በአገልግሎቱ ዘርፎች መካከል የተጠያቂነት አሰራር ባለመኖሩ የማስተባበር እና የማስተዳደር ስልጣንን የመሰጠት ስርዓታዊ ፈተናዎች ገጥመውታል።

የፌዴራል ጤና ሚኒስቴር በየደረጃው በሚገኙ የአደጋ ጊዜ ጉዳዮች ላይ የሕመማን ቅብብሎሽ አሰራር ስርአትን በቂነት እና ውጤታማነት ለማሻሻል ብዙ ጥረቶችን አድርጓል። በጤና ጣቢያዎች ውስጥ ያለው የአደጋ እንክብካቤ ሞዴል ከመጀመሪያ ደረጃ ሆስፒታሎች ፣ የክልል ሆስፒታሎች እና ከፍተኛ ሆስፒታሎች አገልግሎት የተለየ ነው።

በፌዴራል ጤና ሚኒስቴር ፣ በክልል ጤና ቢሮ ፣ በዞን እና በወረዳ ደረጃ ያለው የቅንጅት አሰራር የድህረ አደጋ ህክምና ዘርፍ ተፈጻሚነትን ለማስቀጠል ሀላፊነት እንዲወጣ ታስቦ የተዘጋጀ ነው። በዞንና በወረዳ ጤና ጽ/ቤት ደረጃ ለድንገተኛ አደጋና ፅኑ ህክምና አገልግሎት ወይም ለአደጋ ኬዝ ቲም ተመሳሳይ መዋቅር እጥረት አለ። በክልል ደረጃ ለአደጋ ጊዜ የሚሰጠው ትኩረት በአብዛኛው ክልሎች በሰው ሃይል እጥረት የተገደበ ነው።

### የጤና ፋይናንስ በድህረ አደጋ እንክብካቤ ስርዓት

በአደጋ ህክምና እንክብካቤ ስርዓቱ ካጋጠሙት ተግዳሮቶች አንዱ የአቅርቦት ውሰንነት ነበር። የጤናው ሴክተር በቅርብ ዓመታት ውስጥ በአገር አቀፍ ደረጃ ያህንን ጉድለት ለመፍታት በቂ ባይሆንም ግብአቶችን በማሰባሰብ የድህረ አደጋ ህክምና አገልግሎቱን ለማከናወን ተንቀሳቅሷል።

በአብዛኛዎቹ በተቋሞች ውስጥ የሚሰጡ የድህረ አደጋ ህክምና እንክብካቤ አገልግሎቶች በመንግስት የገንዘብ ድጋፍ የሚደረግላቸው ናቸው። በሀገሪቱ ውስጥ ያለው የአደጋ እንክብካቤ ስርዓት ፍትሃዊ እና ተመጣጣኝ የአደጋ እንክብካቤን አያረጋግጥም። አገልግሎቱ ከሕዝብ ተቋማት ውጭ ብቻ ከሆነ ከኪስ ወጭ የሚደረጉ ወጪዎች በተለይ ለላቦራቶሪ፣ ለሕክምና እና/ወይም ለቀዶ ሕክምና ሕክምናዎች ውድ ናቸው። የግዴታ የሰጠባቸው ወገን ኢንሹራንስ በአገሪቱ ውስጥ ለሚገኙ ሁሉም ተሽከርካሪዎች ተፈጻሚ ሲሆን በቅርብ ዓመታት ውስጥ የጤና ተቋማት ለድህረ አደጋ ህክምና ለሚያወጡት ወጪ ለማካካስ የኢንሹራንስ እቅድ እና ሽፋን ተዘርግቷል። ነገር ግን የተመላሽ ገንዘብ ፍላጎትን በተመለከተ የማካካሻ ሂደቱ በተለያዩ ውጣ ውረድ የሚያበዛ አሰራሮች የተሞላ ነው።

የግብአት እጥረት እና የገንዘብ ድጋፍ ክፍተቶች በትክክል ስላልተለዩ ከብዙ ዘርፍ አባላት እና ከጤና አጋሮች የሚፈለገው የበጀት ፍላጎት በትክክል አልተጠቀሰም። የድህረ ትራፊክ አደጋ እንክብካቤ ፕሮግራሞችን ዋጋ በትክክል ለመወሰን የመተግበሪያ መሳሪያዎች፣ ስልቶች፣ ንድፍ እና አተገባበር ይጎድላሉ። ኢትዮጵያ በድህረ አደጋ ህክምና እንክብካቤ ማእከላት ውስጥ ያሉ ምደባዎችን እና ወጪዎችን ለመከታተል በደንብ የተደራጀ አሰራር የላትም።

### የድህረ አደጋ ህክምና መሰረተልማት

የኢትዮጵያ መንግሥት የድህረ አደጋ ህክምና መሰጫ የጤና ተቋማትን ችግርን ለመቅረፍ ሰፊ ስራ ለመስራት ሞክሯል። በባለፉት 10 አመታት የድህረ አደጋ ህክምና መሰጫ የጤና ተቋማትን ለማስፋፋት ብዙ ስራ ተሰርቷል። ምንም እንኳን ሃገራችን መካከለኛ ገቢ ካላቸው ሀገራት ለመሰለፍ እየሰራች ቢሆንም ያሏት የጤና ተቋማትና የህዝብ ብዛት ንፅፅር ሲታይ በዝቅተኛ ገቢ ካላቸው ተመሳሳይ ሃገራትም ያነሰ ሆኖ እናገኛለን።

የፌዴራል የጤና ሚኒስቴር ከአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር የጤና ቢሮ ጋር በመተባበር በአዲስ አበባ ከተማ ውስጥ 10 የአምቡላንስ ማቆሚያና ማሰራጨ ጣቢያዎችን ለመገንባት እቅድ የያዘ ሲሆን ሃገር አቀፍ የኖራ ማዕከል ለመክፈትም በሂደት ላይ ይገኛል። ሆኖም ግን እስካሁን ድረስ አንድም የተማከለ የአምቡላንስ ማሰራጨ ጣቢያ አልተቋቋመም።

ከአደጋ ጋር በተያያዘ የፅኑ ህክምና አገልግሎት የሚፈልጉ ታካሚዎች ቁጥር የጨመረ ሲሆን ይህም በሃገሪቱ እየተበራከተ ከመጣው የድንገተኛ አደጋዎች መበራከት ጋር ይያያዛል። ከ2012 በጀት አመት ከድንገተኛና ፅኑ ህመማን ህክምና አገልግሎት ዳይሬክቶሬት በተገኘው መረጃ መሰረት በአጠቃላይ በሃገሪቱ ያሉት የፅኑ ህመማን ህክምና አልጋዎች ብዛት 347 ሲሆን ይህም ከአጠቃላይ የሃገሪቱ የህዝብ ብዛት አንፃር ሲታይ 0.33 አልጋ ለ100 000 ህዝብ ይሆናል ማለት ነው።

### የድህረ አደጋ ህክምና እቅዳዎች እና የመድሃኒት አቅርቦት

የድህረ አደጋ ህክምና አገልግሎት ቀጣይነት እንዲኖረው ፤ ጥራቱን የጠበቀና ተመጣጣኝ ዋጋ ያለው እንዲሁም ያልተቋረጠ የመድሃኒትና የህክምና እቃዎች አቅርቦትን ይፈልጋል። የድህረ አደጋ ህክምና አገልግሎት ሰጭ ባለሙያዎችን ከሚያጋጥሙ መሰናክሎችም አንዱ የተቆራረጠ የመድሃኒትና የህክምና እቃዎች አቅርቦትን ሲሆን ይሄን ለማግኘትም ያለው የሎጀስቲክስ ችግር ቀላል አይደለም።

ስታንዳርዱን የጠበቀ የድህረ አደጋ ህክምና መሰጫ መሳሪያ እና ማዘዣ ትልቁ ችግር ሲሆን ሰንሰለቱን የጠበቀ ስርጭትም ሌላኛው ማነቆ ነው። ይህንን ችግር ሊፈታ የሚችል ሃገር አቀፍ እቅድና የግዢ አፈጻጸም መመሪያ አለመኖር የድህረ አደጋ ህክምና አገልግሎቱን ቀልጣፋ እንዳይሆን አድርጎታል።

አብዛኞቹ የህክምና ተቋማት የተሟላ የድህረ አደጋ ህክምና መሰጫ እቃዎችና መድሃኒቶች የሌላቸው ሲሆን ከዚህም ውስጥ ለተጎዱ ታካሚዎች እንደ ፕሮቶኮል የሚያስፈልጉ የቀዶ ህክምና መሰጫ እቃዎችና የድንገተኛ ጊዜ መድሃኒቶች እዋረት ይገኛበታል። በመሆኑም የተሟላ የድህረ አደጋ ህክምና መሰጫ የህክምና እቃዎችና መድሃኒቶች ለአደጋ ህክምና ወሳኝ ናቸው። የተበላሹ የድህረ አደጋ ህክምና መሰጫ የህክምና እቃዎች በጊዜና በአግባቡ አለመጠገንም በአብዛኛው በሃገሪቱ ባሉ የጤና ተቋማት ያለ ችግር ነው።



## የድህረ አደጋ ህክምና የኢንፎርሜሽን ሲስተምና ጥናትና ምርምርን ማጎልበት

ከትራፊክ አደጋ ጋር የተያያዙ መረጃዎች በደንብ ያልተደራጁ ፣ ወጥ ያልሆኑና የተሟላ መረጃን ያልያዙ ናቸው። ስለሆነም ከትራፊክ አደጋ ጋር የተያያዙ መረጃዎች በመጠቀም የትራፊክ አደጋን ለመከላከል እና ፖሊሲዎችን ለማዘጋጀት እንዲሁም ለህክምና ሰጭ ባለሙያዎች ትምህርት ለመስጠት እክል ገጥሞታል። በቅርቡ በጤና ሚኒስቴር የሚመራ የቅድመ ሆስፒታልና የአደጋ ምዝገባ መሞከሪያ ፕሮጀክት በተመረጡ የህክምና ማስተማሪያ ሆስፒታሎች እየተተገበረ ይገኛል። ወጥ የሆነ ሃገር አቀፍ የአደጋ ህክምና የኢንፎርሜሽን ሲስተም ትግበራ ገና በሰራ ላይ ያልዋለ ሲሆን ይህ መሞከሪያ ፕሮጀክት ሲስተሙን ለመዘርጋትና ዲጂታል ኢንፎርሜሽን ሲስተምን ለማስጀመር ያግዛል የሚል ትልቅ ተስፋ አለ።

ተቀባይነት ያለውና ሁሉም መረጃ ሰብሳቢዎች የሚጠቀሙበት የተተረጎመ የመረጃ መሰብሰቢያ ቅፅ እስካሁን የለም። ከአደጋ ህክምና የመረጃ ምንጮች ውስጥ HMIS(Health Management information system) እና EDHS(Ethiopian Demographic and Health Survey) ፣ የኢትዮጵያ ብሄራዊ የጤና ክብካቤ ጥራት ስትራቴጂ ሪፖርት ፣ የአደጋ መመዝገቢያ ቅፅ ፣ የሞት ምስክር ወረቀት ፣ የፖሊስ ሪፖርት ፣ የህክምና ሰጭ ባለሙያዎች ሪፖርት ፣ አመታዊ የሆስፒታሎች ሪፖርት ፣ የትራፊክ ሪፖርት ፣ የሆስፒታል አስተኝቶ ህክምና ሪፖርት ፣ የጤና ተቋማት ወርሃዊ የህመማን ሪፖርት ፣ አገልግሎት አቅርቦት እና ዝግጁነት ሪፖርት ፣ አገልግሎት ስርጭት እና በተመራማሪዎች የታተሙ የጥናት ሪፖርቶች ናቸው።

ወጥ የሆነ እና ከትራፊክ አደጋዎች ጋር ግንኙነት ያላቸውን መረጃዎች የሚያስተሳስር ስርዓት የለም። ጥራቱን የጠበቀ የተሟላ የመረጃ አያያዝ ፕሮጀክት እንዲኖር የኢትዮጵያ ብሄራዊ የጤና ክብካቤ ጥራት ስትራቴጂ የማግባባት ስራ እየሰራ ይገኛል። ከህክምና ወንጀል ህግ ሁናቴና ለታካሚው አገልግሎት ለመስጠት የሚያግዙ ከአደጋ ጋር የተያያዙ የተሟላ መረጃ በበቂ ሁኔታ የሉም።

## የድህረ አደጋ ህክምና የሰው ሃይል

አብዛኛዎቹ የድህረ አደጋ ህክምና መሰጫ የጤና ተቋማት የአደጋ ህክምና የሚሰጡ የተወሰኑ የህክምና ባለሙያዎች አሏቸው። ከዚህ በተጨማሪ አብዛኛዎቹ ቦታዎች ከአደጋ ህግ ጋር የተያያዙ ጉዳዮችን የሚመለከቱ የትራፊክ ፖሊስ፣ ፖሊስና ሌሎች የህግ ባለሙያዎች አሏቸው። ሆኖም ግን አብዛኛዎቹ በበቂ የሰው ሃይል የተደራጁ አይደሉም።

የፌዴራል የጤና ሚኒስቴር ሰፊ ስራዎችን እየሰራ ሲሆን ከነዚህም ውስጥ የ11 ነባርና የ13 አዳዲስ ዩንቨርሲቲዎችንና ህክምና ኮሌጆችን የመቀበል አቅም ማሳደግ አዲሱ እቅድ ነው። በፈረንጆቹ 2020/2021 በአጠቃላይ በ24 ዩንቨርሲቲዎች 11,291 የህክምና ተማሪዎች እየተማሩ ይገኛሉ። መንግስት ብዙ የማሰልጠንና የማሞላላት ስትራቴጂን በመጠቀም በህዝብ መጠቀሚያ የጤና ተቋማት ያለውን ክፍተት ይሞላል ተብሎ ይታሰባል።

## አጋርነት

የተደራጀ የአጋርነት መተግበሪያ ካርታ አለመተግበሩ ከትራፊክ አደጋ ጋር በተገናኘ በአጋርነት ለመስራት የሚሆን አጋር አካላትን ለማግኘት አልተቻለም። የአደጋ ህክምና ግብዓት አተገባበር ካርታ መተግበር ለስራው የሚሆኑ ግባዓቶችን ለማንቀሳቀስ ያግዛል።

የግልና የመንግስት አጋርነት አስተዋፅኦ በቅድመ ሆስፒታል ስራዎችና በግል የጤና ተቋማት የተወሰነ ነው። የአደጋ ህክምናን ለማካተት የተዘረጋ ንድፈሃሳብ አለመኖር አደጋ መከላከልና ማገገሚያ ላይ ያለውን ትብብር እንዳይኖር ወስኖታል። ሀገር በቀል ግብዓቶችን ለማንቀሳቀስ ያለው ስራም በደንብ የተቀናጀ አይደለም።

**በድህረ-ትራፊክ አደጋ ህክምና ላይ የተሰተዋለ ዋናዋና ችግሮችና ክፍተቶች**

አምስት ዋናዋና ችግሮች የተለዩ ሲሆን ፤

1. ምንም እንኳን ህገ-መንግስታዊና ህጋዊ ማዕቀፍ ቢኖርም ህጉን በመተርጎም እና የጤና ክብካቤ ንድፈሃሳብን በመዘርጋትና እየጨመረ የመጣውን የትራፊክ አደጋ ከሚመለከታቸው ውስጣዊና ውጭዊ ባለድርሻ አካላት ጋር እንዲሁም የግልና አለማቀፍ አጋሮች ጋር በመሆን ወጥ ስራዓትን ለመዘርጋት ቅድሚያ አለመስጠት።

2. ስታንዳርዱን የጠበቀ የድህረ አደጋ ህክምና የኢንፎርሜሽን ሲስተምና አስፈላጊው ግንዛቤ አለመኖር ድህረ-ትራፊክ አደጋ ህክምና ላይ የሚያስፈልጉ በቂ የሆነ የጥሪና የአምቡላንስ ማሰራጨ ማዕከል አምቡላንስ ማቆሚያና ማገገሚያ ማዕከልን ለማጎልበት ዕክል ሆኗል።

3. የሰው ሃይልና የቁሳቁስ እጥረት መኖር

4. በጤና ተቋማት ውስጥ ባሉት ተዋረዶች ውስጥ ያለው ቅንጅትና ግብቡነት ደካማ መሆን በሃገራዊ ፣ ክልላዊ ፣ በወረዳ ፣ በተቋምና በማህበረሰብ ደረጃ ያለው ቁርጠኝነት እና ትብብር የድህረ አደጋ ህክምና የኢንፎርሜሽን ሲስተም እውን ከመሆን ወስኖታል።

5. ምንም እንኳን ከትራፊክ አደጋ ጋር ያለው ጫና ቢበዛም የተዋቀረ የትራፊክ አደጋ አገልግሎት አሰጣጥን ለመቆጣጠር የሚያገዝ መረጃ አያያዝ በተገቢው ሁኔታ አላደገም።





3.0

# ሃገራዊ የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ



የዚህ ስትራቴጂ አላማ በኢትዮጵያ በመንገድ ትራፊክ አደጋ የሚደርሱ ሞት እና የአካል ጉዳትን ለመቀነስ የሚደረጉ ሞረቶችን ለመምራት እና አስፈላጊ ግብቶችን ለማንቀሳቀስ ነው። ስትራቴጂው ይህንን ለማሳካት የሚረዱ ህጎችን የመለየት ፣ የማዘጋጀት እና የመተግበር እንዲሁም መመስረት ፣ መዳበር እና መቀናጀት ያለባቸው ተቋማዊ አሰራሮች እና የድርጊት አቅጣጫዎችን ለይቶ ያስቀምጣል።

### 3.1. ተልዕኮ

የመንገድ ደህንነት ፕሮግራሞችን በመተግበር የመንገድ ትራንስፖርት እንቅስቃሴ ደህንነቱ የተጠበቀ እንዲሆን ማድረግ።

### 3.2. ራዕይ

ማንም ሰው በትራፊክ አደጋ ምክንያት ሞት ወይም ከባድ የአካል ጉዳት እንዳያስተናግድ ማስቻል

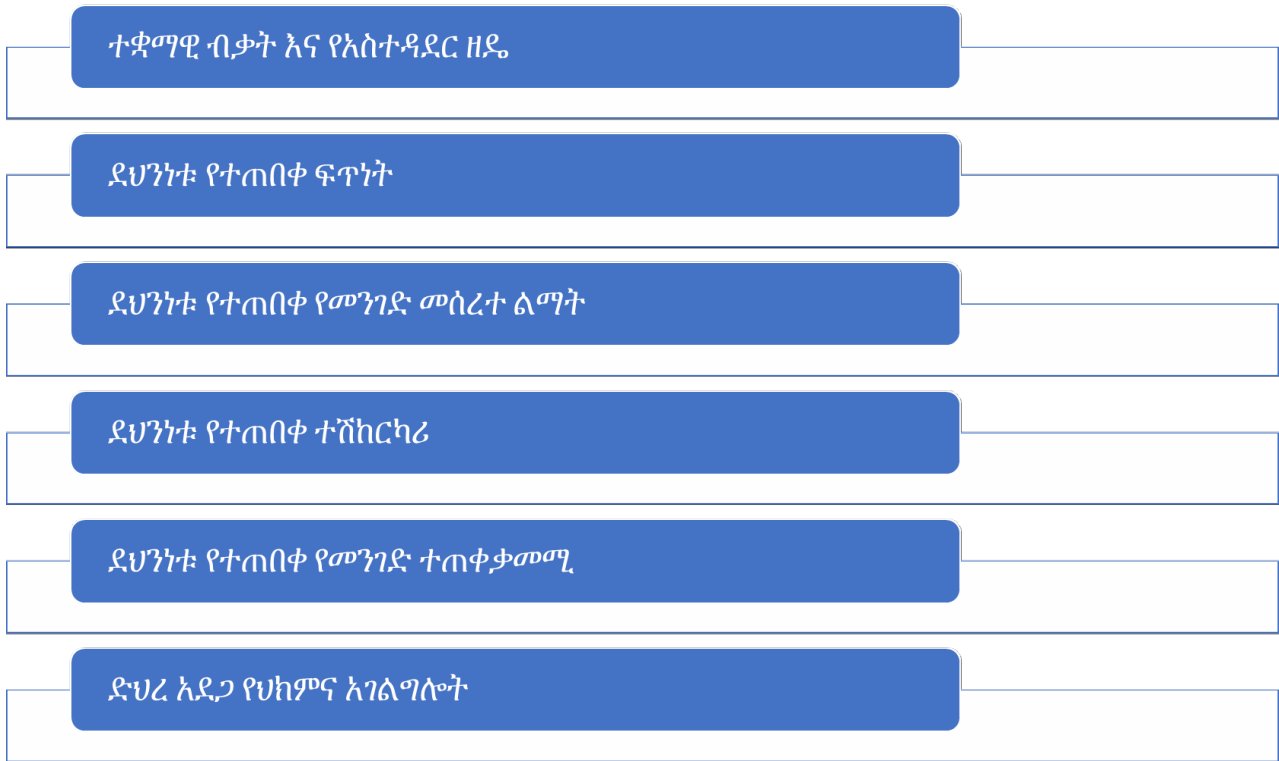
### 3.3. ግብ

በትራፊክ አደጋ የሚደርሰውን ሞት እ.ኤ.አ በ2021 ካለበት ደረጃ 2030 ላይ በ50% መቀነስ

### 3.4. ምስራቆች

ይህ ስትራቴጂ ስድስተኛ የመንገድ ደህንነት ምሶሪን ይጠቀማል።





ይህ አካሄድ በአለም አቀፍ ደረጃ የተቀመጠውን ሁለተኛውን የድርጊት አስር አመት አስፈርን መሰረት ያደረገ ነው። ፍጥነት ለመንገድ ደህንነት ያለውን ቁልፍ ሚና በመረዳት ደህንነቱ የተጠበቀ ፍጥነት አስቀድሞ በነበሩት አምስት ምሰራታዎች ላይ ተጨመሯል። ልክ እንደ መንገድ ደህንነት አስተዳደር ሁሉ ደህንነቱ የተጠበቀ ፍጥነትም በሌሎቹ ምሰራታዎች ላይ የሚያርፍ ተጽኖ ይኖረዋል።

<sup>12</sup> [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.12-oct.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_13&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.12-oct.pdf?sfvrsn=65cf34c8_13&download=true)

<sup>13</sup> <https://trl.co.uk/Uploads/TRL/Brochures/Safe%20System%20Pillars%20V5.pdf>

### 3.5. መሰረተዊ የሞራል መርሆዎች

» ዜጎች የመንቀሳቀስ ፍላጎታቸውን በሚያደርጉት ጥረት ለሞት ወይም ለአካል ጉዳት ለጋለጡ አይገባም።

ማንኛውም ሰው በየቀኑ በሚያደርገው እንቅስቃሴ ምክንያት ለሞት ወይም ለከፋ ያካል ጉዳት መዳረጋቸው በምንም ምክንያት ተቀባይነት የለውም። ዜጎች ለሚያከናውኑት እንቅስቃሴ ገንዘባቸውን እንጂ ሕይወታቸውን ሊከፍሉ አይገባም።

» ሁሉም የዜጎችን ሕይወት ለማዳን እኩል ሃላፊነት አለባቸው

የመንገድ ደህንነት ችግር ሁሉንም እንቅስቃሴ የሚያደርግ የሰው ልጅ የሚመለከት ችግር ነው። በመሆኑም የሁሉም የሰው ልጆች ሃላፊነት ሊሆን ይገባል። አንድ ተለየ አካል ብቻ ሰዎችን ከትራፊክ አደጋ ሞት እና አካል ጉዳት እዲጠብቅ ሃላፊነት መጠበቅ ተገቢ አይደለም። የብዙ ባለድርሻ አካላት ቀጥተኛ እና ቀጥተኛ ያልሆነ ተሳትፎ እና ድርጊቶች የመንገድ ደህንነት ላይ የራሱ የሆነ ድርሻ ይኖረዋል። የመንገድ ትራንስፖርት ሲስተም ዘርጊዎች እና አስተዳዳሪዎች ፣ ሚዲያ እና አስተማሪዎች ፣ የፈጠራ ሰዎች ፣ የጥናት እና ምርምር ባለሙያዎች ፣ መንገድ ተጠቃሚዎች ፣ ፖለቲከኞች እና ሌሎችም ባለድርሻ አካላት ክቡር የሆነውን የሰዎችቸው ልጆች ሕይወት ከትራፊክ አደጋ ለመታደግ የራሳቸውን ሚና ለመወጣት ሃላፊነት አለባቸው።



4.0

# እስትራቴጂካ ዲጎሞዎቻ እና የድርጊት መስኮች



# 4.1. የመንገድ ደህንነት አስተዳደር ሥርዓት/የመንገድ ደንንነት ማኔጅመንት ሥርዓት

## ዓለም አቀፍ ዓላማዎች

የመንገድ ደህንነት አስተዳደር ሥርዓትን ማጠናከር በተለይ በማደግ ላይ ላሉ ሀገሮች ወሳኝ ነው ምክንያቱም በአንዚህ ሀገሮች ውስጥ ያለው የተበታተነ አሠራር የመንገድ ደህንነት አካሄድን ስልታዊ ፣ ቀጣይነት ያለው፣ እንዲሁም ተጠያቂነት ያለው የመንገድ ደህንነት ጣልቃ ገብነቶችን ተግባራዊ ለማድረግ መዋቅራዊ እንቅፋትን ሲፈጥር ነበር።

የብሔራዊ የመንገድ ደህንነት መሪ ኤጀንሲን ከብዙ ዘርፎች ቅንጅት እና የማስተባበር እንዲሁም የመምራት ኃላፊነት ጋር በሕጋዊ መንገድ ማቋቋም ከፍተኛ ጠቀሜታ ያለው ተግባር ነው። በብቁ የመንገድ ደህንነት ባለሙያዎች የተደራጀ ፣ በበቂ የገንዘብ ድጋፍ እና በፖለቲካዊ ቁርጠኝነት የተደገፈ መሪ ኤጀንሲ ከፍተኛ የመንገድ ደንንነት መሻሻልን ለማረጋገጥ ይረዳል።

መሪ ኤጀንሲዎች የመንገድ ደህንነት ተግባራትን ለማስተባበር እና ተግባራዊ ለማድረግ በቂ የሆነ ገንዘብ ሊመደብላቸው ይገባል። የአፍሪካ የመንገድ ደህንነት የድርጊት መርሐ ግብር 10 በመቶውን ዓመታዊ ወጪ ለመንገድ ግንባታ እና 5 በመቶው ወጪ ለመንገድ ደህንነት መመደብ እንዳለበት ይመክራል።

መሪ ኤጀንሲ ከሚያከናውናቸው ዓቢይ ተግባራት መካከል በሌሎች ባለድርሻ አካላት የተከናወኑ ሀገራዊ የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ ትግበራ እና የመንገድ ደንንነት ማሻሻያ ሥራዎችን መከታተልና ግምገማ ማድረግ ነው።

የሀገር ውስጥ ተቋማዊ ጥንካሬዎችን እና ክፍተቶችን በመገምገም ለቀጣዮቹ ዓሥር ዓመታት የተግባር ግቦች እና የተግባር አቅጣጫዎች እንደሚከተሉት ተለይተዋል።

በሌላ በኩል ስቶኮልም በተደረገው የሚኒስትሮች ጉባኤ የሁለተኛው የድርጊት አስር አመታት ላይ ስምምነት ከተደረሰባቸው እና በተባበሩት መንግስታት ድርጅትም ከጸደቁት ኢላማዎች ውስጥ ሁለቱ የመንገድ ደህንነት አስዳደርን የሚመለከቱ ናቸው።

**ኢላማ 1:** በ 2020 ሁሉም ሃገራት ሁሉን አቀፍ የሆነ እና በባለድርሻ አካላት ቅንጅት የሚተገበሩ የጊዜ ገደብ ያላቸው የድርጊት መርሃግብሮች ሊኖሯቸው ይገባል።

**ኢላማ 2:** በ 2030 ሁሉም ሃገራት ቢያንስ ሁለቱን በተባበሩት መንግስታት የተዘጋጁ የመንገድ ደህንነት ማረጋገጫ የህግ ማዕቀፎችን በስራ ላይ ያወላሉ።

## ሀገር አቀፍ ዓላማዎች እና የድርጊት መስኮች

### 4.1.1. ተቋማዊ አቅም ግንባታ

ዓላማ 1: ስትራቴጂካዊ ግቦችን ለማሳካት የተቋቋሙ ተግባራትን የማስፈጸም አቅም ያላቸው ጠንካራ ተቋማትን ማቋቋምና መገንባት

#### የድርጊት መስኮች

- በባለድርሻ አካላት መካከል ያለውን ቅንጅት በማረጋገጥ የስትራቴጂውን ዓላማዎች የሚያሳካ ጠንካራ እና ገለልተኛ መሪ ኤጀንሲን ማቋቋም እና መገንባት።
- የመንገድ ደህንነት ተግባራትን ለማስተባበር እና ተግባራዊ ለማድረግ ግልጽ የሆነ የሕግ ሥልጣን ያለው መሪ ኤጀንሲ ማቋቋም።
- በክልሎችና በከተማ አስተዳደሮች የመንገድ ደህንነት ኃላፊነት የሚኖራቸው አካላትን ማቋቋም እና ከመሪ ኤጀንሲው ጋር ጠንካራ ቅንጅታዊ አሰራርን ማረጋገጥ።
- ክልማት አጋሮች ፣ ሲቪክ ማኅበራት እና የግል ተቋማት ጋር አጋርነትን ማጠናከር።
- በብሔራዊ ፣ ክልላዊ እና አህጉራዊ ደረጃ የትብብር ጥረቶችን በማጠናከር የመንገድ ደህንነት ማሻሻያዎችን ፣ የዕውቀት/ልምድ መጋራትን እንዲሁም የክትትል እና ግምገማ ሥራዎችን ውጤታማነት ማሻሻል።

ዓላማ 2: ለመንገድ ደህንነት በቁ የሆነ ፈንድ ማቅረብ/ማረጋገጥ

#### የድርጊት መስኮች

- የመንገድ ትራፊክ ስጋት የሚያደርሰውን በማኅበራዊ እና ኢኮኖሚያዊ ተጽእኖዎች በመረዳት እና ፖለቲካዊ ቁርጠኝነት እንዲኖር በማድረግ ለመሪ ኤጀንሲው በቁ በጀት ለማቅረብ እና መኖሩን ማረጋገጥ።
- የሀገር ውስጥ የገንዘብ ምንጮችን ማለትም ከትራፊክ ቅጣት የሚሰበሰቡ ገቢዎች ፣ ከተሸከርካሪ ምዝገባና ከመንገድ ፈንድ እንዲሁም ከሦስተኛ ወገን መድን ሽፋን የሚሰበሰቡ መዋጮዎችን ለመንገድ ደህንነት ማሻሻያ ጥረቶች ጥቅም ላይ ማዋል።
- ለግሉ ዘርፍ ፣ ሲቪክ ማኅበራት ፣ መንግሥታዊ ያልሆኑ ድርጅቶች ፣ የትምህርት እና ምርምር ተቋማት በመንገድ ደህንነት ላይ እንዲሳተፉ የሚያስችል ምቹ ሁኔታን መፍጠር።
- የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ ማስፈጸሚያ ዕቅዶች የፈጻሚ ተቋማት ለመንገድ ደህንነት ጥቅም የሚውል ዓመታዊ የመንግሥት በጀት የአፈጻጸም እቅድ አካል መሆናቸውን ማረጋገጥ።

ዓላማ 3: የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂን ተግባራዊ ለማድረግ የፈጻሚ ተቋማትን አቅም ማጎልበት

#### የድርጊት መስኮች

- በመንገድ ደህንነት የማሻሻል ሥራ እና የማሻሻያ ዕቅዶች እና ሥርዓቶችን በማቅረብ/ማመልከት ላይ የሚሳተፉ የባለድርሻ አካላትን የአቅም ክፍተት ማጠናከር።
- የሀገር ውስጥ ወይም የውጭ ድጋፎችን በመጠቀም የሥራ ላይ እና ከሥራ ውጭ ሥልጠናን መስጠት።

- ከሀገር ውስጥ እና ዓለም አቀፍ ዩኒቨርሲቲዎች እና ተቋማት ጋር አጋርነትን በመፍጠር ለሰው ኃይል ልማት የአጭር እና የረዥም ጊዜ ሥልጠናዎችን ማዳበር/ ማዘጋጀት።
- ተቋማዊ አቅምን ለማጠናከር በመንገድ ደግንነት ሕጎች እና ሕግ አስፈጻሚዎች ፣ የተሸከርካሪዎች ደህንነት ፣ የመሠረተ ልማት ማሻሻያ ፣ የሕዝብ ትራንስፖርትና የድጎረ አደጋ እንክብካቤ ፣ የተከፋፈሉ/የተበታተኑ መረጃዎችን ለመሰብሰብ ፣ ለመተንተን እና ለማሠራጨት ውጤታማና በማስረጃ ላይ የተመሠረተ ፖሊሲ ማውጣት እና ማስፈጸም ላይ በቂ ሥልጠናና አቅም ግንባታን ማከናወን።

**ዒላማ 4: ጠንካራ ክትትል እና ሞዘናን ማረጋገጥ**

**የድርጊት መሰከቻ**

- ብሔራዊ የመንገድ ደህንነት የመረጃ አያያዝና ሪፖርት አቀራረብ ዘዴን ማቋቋም። ከአፈጻጸሞች ትምህርትን ለመውሰድ እንዲሁም ከንውኖችን ለመገምገም የምዘና ሂደት መቋቋም አለበት።
- በሁሉም የመንገድ ደህንነት አካላት ላይ የመነሻ መረጃን መሰብሰብ
- የብሔራዊ የመንገድ ደህንነት ዓመታዊ ሪፖርት ማዘጋጀት
- ዓመታዊ የስትራቴጂ ግምገማን መሪ ተቋማትን እና ኤጀንሲዎችን በማሳተፍ ማከናወን። ስትራቴጂውን በመተግበር ላይ ያለው ክንውን ለትራንስፖርት እና ሎጂስቲክስ ሚኒስቴር በዓመታዊ የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ ሪፖርት አውድ መሠረት ሪፖርት ይደረጋል።
- የስትራቴጂው የመክከለኛ ጊዜ ግምገማ እ.ኤ.አ በ2025 ተግባራዊ ይሆናል ይህ ዒላማዎችን ለማስተካከልና ማስተካከያዎችን ተግባራዊ ለማድረግ ዕድል ይሰጣል።
- መሪው ኤጀንሲ የስትራቴጂውን አተገባበር ይቆጣጠራል። በሂደት ላይ ያለ የክትትልና የውጤት መለኪያ በመክከለኛ ጊዜ ግምገማ ያሳድጋል።

**4.1.2. ሕግ ማውጣት**

ዒላማ 1: የብሔራዊ የመንገድ ደህንነት ሕጎችን ከሀገር ውስጥ ልምዶች/ትምህርቶች ላይ በመመሥረት እና ዓለም አቀፍ ሕጎችን በማጣጣም ማዘመን

**የድርጊት መሰከቻ 1: አሁን በአገልግሎት ላይ የሉትን ሕጎችን ወደ ዓለምአቀፍ ደረጃዎች ማዘመን**

**ተግባራት**

- ዓለም አቀፍ ምርጫ ተሞክሮዎችን መነሻ በማድረግ እና አጠቃላይ የመንገድ ትራፊክና የመንገድ ደህንነት ሕግን በማውጣት አሁን ላይ በሞቅም ላይ ያሉትን ደንቦችን (ደንብ ቁጥር 208/2011 እና ደንብ ቁጥር 395/2017) እንዲሁም የሕግ ማሳሰቢያዎች (የሕግ ማስታወቂያ ቁጥር 361/1969) መተካት።
- እንደ ሀገር ሰፊ ውጤቶችን ለማስመዘገብ እየተተገበሩ ያሉ የመንገድ ደህንነት ሕጎችን እና ደረጃዎችን መከለስ። በመንገድ ደህንነት ሕጎች ላይ ያሉትን ክፍተት የመለየት ሥራ ማከናወን እንዲሁም የመንገድ ደህንነት ምርጫ ተሞክሮዎችን የስትራቴጂውን አፈጻጸም ለመደገፍ አሁን ባሉት የሕግ ክፍተቶች ውስጥ ማካተት።
- በመመሪያዎች ዝግጅት ዙሪያ የዘርፉ መሪዎችን እና የሕግ/ደንብ አስከባሪዎችን ግንዛቤ ማስጨበጥ እና የአቅም ግንባታ ሥራዎችን መከናወን።
- የደንቡን ውጤታማነት ለማረጋገጥ የሕብረተሰቡን ግንዛቤ በማስቀደም ለትራፊክ ኦፊሰሮች ሥልጠና መስጠት።



## የድርጊት መስክ 2: የተባበሩት መንግሥታት ድርጅት የመንገድ ትራፊክ ስምምነቶችን እና ፕሮቶኮሎችን ማጽደቅ

### ተግባራት

- ከሰባቱ የተባበሩት መንግሥታት ድርጅት የመንገድ ደህንነት ስምምነቶች ውስጥ ቢያንስ ሁለቱን ተግባራዊ ማድረግ።
- የተባበሩት መንግሥታት ድርጅት የመንገድ ደህንነት ስምምነቶችን እና የአፍሪካ የመንገድ ደህንነት ቻርተርን ተግባራዊ ለማድረግ ከተባበሩት መንግሥታት ድርጅት እና ከአፍሪካ ኅብረት ኮሚሽን ወይም ሌሎች ኤጀንሲዎች የአቅም ግንባታ ድጋፍን ማፈለግ/መጠየቅ።

### 4.1.3. የመንገድ ደህንነት መረጃ አያያዝን ማጠናከር

#### ዓላማ 1: ሀገራዊ የትራፊክ አደጋ መረጃ አያያዝን ወደ ኤሌክትሮኒክስ ስርዓት መቀየር

በኢትዮጵያ ከአዲስ አበባ በስተቀር በአብዛኛው ክልል የመንገድ ደህንነት መረጃ የሚመዘገበው በወረቀት ነው። የተሻሻለ ዘመናዊ የአደጋ መመዘገቢያ ስርዓት መኖር ዋና ዋና የአደጋ ምክንያቶችን ለመለየት እና የመንገድ ደህንነት ችግሮችን በተገቢው ጊዜ መፍትሄ እርምጃ ለመውሰድ ይጠቅማል።

በቀላሉ ለተቋማት ተደራሽነት የሌለው የትራፊክ አደጋ መረጃ ምንም ጥቅም የለውም። በተገቢው ሁኔታ በስታትስቲካል ትንተና ፣ በጋዜጣ ፣ በዌብ ሳይት እና ወርክሾፕ መልክ ለእያንዳንዱ ባለድርሻ አካላት ማሰራጨት አለበት።

### የድርጊት መስኮች

- ሀገር አቀፍ ማዕከላዊ አንድ የትራፊክ አደጋ ፣ የተሸከርካሪ ፣ የትራፊክ የቅጣት ፣ የአሽከርካሪ መንጃ ፈቃድ መመዘገቢያ ስርዓት ማቋቋም።
- የአደጋ መረጃን በተቋማት መካከል ማናበብ ፣ ለመንግስት ተቋማት ተደራሽ በማድረግ እና የአደጋ መረጃ ፕላትፎርምን መጠቀም ለምሳሌ፣ የትራንፖርት ሚኒስትር ፣ የክልሎች ትራንስፖርት ቢሮ ፣ ፌደራል እና ክልሎች ፖሊስ ኮሚሽን)

#### ዓላማ 2: የአደጋ መረጃን ከተለያዩ ምንጮች በማቀናጀት መጠቀም

የትኛውም ተቋም የትራፊክ አደጋ መመዘገቢያ መረጃ ቋት ስለተከሰተው አደጋ ሙሉ መረጃ ሊያሳይ አይችልም። ሙሉ መረጃ ለማግኘት የጤና ተቋማትን ፣ የወሳኝ ኩነትን ፣ የአስክራን መመርመሪያ ተቋማትን ፣ የአንቡለንስ መረጃን ፣ የፖሊስ እና የኢንፎርቴሽን መረጃን አያያዝ ማጠናከር ያስፈልጋል። የመረጃ ማቀናጀት ፕሮቶኮል ለማዘጋጀት መደበኛ የቫርያብል ትርጓሜ እና የተቋማት ስምምነት ያስፈልጋል።

### የድርጊት መስኮች

- የጤና ተቋማትን ፣ የወሳኝ ኩነትን ፣ የአስክራን መመርመሪያ ተቋማትን ፣ የአንቡለንስ መረጃን ፣ የፖሊስ እና የኢንፎርቴሽን መረጃን አያያዝ ማጠናከር።

- በተቋማት መካከል መረጃ ለማጋራትን በህግ እና በህላፊነት ማስተሳሰር።
- መደበኛ የሽርቃብል ትርጓሜ እና መረጃ ለማጋራትን የተቋማት ስምምነት ማድረግ

**ዓለማ 3: የአደጋ መረጃን ሪፖርት የሚያዘጋጅ እና መረጃዎቹን ተደራሽ የሚያደርግ ተቋሞ ማቋቋም**

በሀገራዊ ደረጃ የመንገድ ደህንነት ሪፖርት የሚያዘጋጅ እና ለሚመለከታቸው ባለድርሻ አካላት የማሰራጨት ሀላፊነት የሚሰጠው ኤጀንሲ ማቋቋም የሞት እና የአካል ጉዳት ለመቀነስ የሚሰሩ የመፍትሄ እርምጃዎችን ለመተግበር አስፈላጊ ነው።

**የድርጊት መስኮች**

- የመንገድ ደህንነት ኮሚሽን / የመንገድ ደህንነት ምክር ቤት/ የመንገድ ደህንነት ሪፖርት የሚያዘጋጅ እና የሚያሰራጭ የመንግስት ተቋም መመደብ።

**ዓለማ 4. የመንገድ ትራፊክ ሞት ፣ ከባድ ጉዳት ፣ ቀላል ጉዳት በፖሊስ መጠቀም የሚያሰኙት ትርጓሜ መስጠት**

የትራፊክ አደጋ የጉዳት ደረጃን ትርጓሜ መስጠት በጣም ጠቃሚ ሲሆን ፣ አሁን ባለው የፌደራል ትራፊክ ደንብ ላይ (2) የመንገድ ትራፊክ ሞት እና አካል ጉዳት ደረጃ በግልፅ አልተተረጎመም።

**የድርጊት መስኮች**

- የትራፊክ ህጎች ከአደጋ ጉዳት ደረጃ አንጻር ያሉባቸውን ክፍተቶች መለየት
- የመንገድ ትራፊክ ሞት ፣ ከባድ ጉዳት ፣ ቀላል ጉዳት ግልፅ ትርጓሜ መስጠት



## 4.2. ደህንነቱ የተጠበቀ ፍጥነት

ፍጥነት የመንገድ ደህንነትን ለማሻሻል ቁልፍ ሚና አለው። ለማሽከርከር የሚፈቀደው ፍጥነት በመንገድ አይነት ፣ በመንገድ አካባቢያዊ ሁኔታዎች እና በመንገድ ተጠቃሚዎች አይነት ላይ ሊመሰረት ይገባል።

በከተሞች ፣ መንደሮች እና ህዝብ በሚበዛባቸው አካባቢዎች የተሽከርካሪዎች ፍጥነት ከ 50ኪ/ሜ በስድስት ሊበልጥ አይገባም። በነዚህ አካባቢዎች ውስጥ ሆኖም ከፍተኛ የእግረኛ ወይም የብስክሌት ተጠቃሚዎች እንቅስቃሴ በሚኖርባቸው የገበያ ቦታዎች ፣ ት/ቤቶች እንዲሁም የእምነት ተቋማት አካባቢ ደግሞ ከ 30ኪ.ሜ/ በስድስት በላይ ማሽከርከር ሊፈቀድ አይገባም።

የፍጥነት ቁጥጥር በተለያዩ መንገዶች ሊተገበር ይችላል። መሰረተ ልማት ላይ ያተኮረ የፍጥነት አስተዳደር ፤ በተመረጡ አካባቢዎች እና በአንስተኛ መንገዶች ላይ ከመንገድ ደህንነት አንጻር መተግበር ይችላል። እዚህ ላይ በስፋት ከታወቀው የፍጥነት መገደቢያ ጉብታ ሌላም አማራጭ የፍጥነት መቆጣጠሪያ መሰረተ ልማቶች በጥቅም ላይ ሊውሉ ይችላሉ።

በተጨማሪም የፍጥነት መቆጣጠሪያ ቴክኖሎጂዎችን በመኪኖች ላይ በመግጠም ፍጥነትን መቆጣጠርን መተግበር ይቻላል። ተለዋዋጭ የፍጥነት ወሰንን የሚተገብሩ የፍጥነት መቆጣጠሪያ መሳሪያዎች መኪኖች በተለያዩ ቦታዎች በተለያዩ የፍጥነት ወሰን እንዲያሸከረከሩ ያስችላሉ። በዋናነት እነዚህ የፍጥነት መወሰኛ መሳሪያዎች በህዝብ ማመላለሻ እና የጭነት ንግድ ተሽከርካሪዎች ላይ በስራ ላይ ቢውሉ ይበልጥ ውጤታማ ይሆናሉ። ከጂዮግራፊያዊ የቦታ አቀማመጥ ጋር የተናበቡ የፍጥነት መቆጣጠሪያ መሳሪያዎች የተሽከርካሪን እንቅስቃሴን ከርቀት ለመቆጣጠር በማስቻል ተጨማሪ ጥቅምን ለተሽከርካሪ ባለንብረቶች ይሰጣሉ።

የተሽከርካሪ ፍጥነት አስተዳደር ጠንካራ የሆነ የህግ ማዕቀፍን ይፈልጋል። ለተለያዩ መንገዶች ፣ የመንገድ አካባቢዎች እና የትራፊክ ፍሰት ሁኔታዎች የተለያዩ የፍጥነት ወሰኖችን ለመወሰን የሚያስችል ህግ ሊኖር የገባል። ከተቀመጠው የፍጥነት ወሰን በላይ ማሽከርከር ላይ ጠንካራ እና አሽከርካሪዎችን እንዲያከብሩ ለማስገደድ የሚያስችል ቅጣት ሊኖር የገባል። በተጨማሪም ህጉ የፍጥነት ቁጥጥር ስራን የሚያከናውኑ የህግ አስከባሪ አካላት እንደ ፍጥነት ካሜራ ፣ ራዳር እና ወረቀት አልባ (ኤሌክትሮኒክ) የቅጣት አማራጮችን እንዲተገብሩ የሚያስችል መሆን አለበት።

### አለም አቀፍ አላማ

ስቶኩልም በተደረገው የሚኒስትሮች ጉባኤ የሁለተኛው የድርጊት አስር አመታት ላይ ስምምነት ከተደረሰባቸው እና በተባበሩት መንግስታት ድርጅትም ከጸደቁት አላማዎች ውስጥ አንዱ የፍጥነት አስተዳደር አላማ 6 ነው።

አላማ 6፡ በ 2030 ከመንገድ የፍጥነት ወሰን በላይ የሚያሸከረከሩ ተሽከርካሪዎችን ቁጥር በግማሽ መቀነስ እና ከፍጥነት ጋር የተያያዙ ሞት እና የአካል ጉዳቶችን መቀነስ

### ሃገራዊ የፍጥነት አስተዳደር አላማ እና የድርጊት መስኮች

#### አላማ 1፡ የፍጥነት ህግን መከለስ

#### የድርጊት መስኮች፡

- አሁን ባለው የፍጥነት ህግ ላይ ያሉ ክፍተቶችን ከአለምአቀፍ ምርጥ ተሞክሮ አንጻር መለየት
- ረቂቅ ህግ ማዘጋጀት እንዲሁም የፍጥነት ህግ በማወጣት ስራ ላይ ማዋል

**አላማ 2:** በሁሉም አስፋልት መንገድ ላይ የሰትን የፍጥነት ወሰኖች መክለስ እንዲሁም ጠንካራ ቁጥጥር በማድረግ የፍጥነት ወሰን ጥሰቶችን በ 50% መቀነስ

**የድርጊት መስኮች:**

- የዳሰሳ ጥናት በማከናወን በተለያዩ የመንገድ አይነቶች እና የመንገድ ሁኔታዎች የፍጥነት ወሰኖችን መወሰን
- በሁሉም አስፋልት መንገዶች ላይ የፍጥነት ወሰን ምልክቶችን መትከል
- የህግ ተቆጣጣሪዎች ተገቢ የመቆጣጠሪያ ግብአቶች እና ስልጠና እንዲያገኙ በማድረግ ሰፊ እና ተከታታይነት ያለው የቁጥጥር ስራ እንዲሰራ ማሰቻል

**አላማ 3:** በከተሞች መንደሮች እና የህዝብ እንቅስቃሴ በሚበዛባቸው አካባቢዎች የተሽከርካሪዎች ፍጥነት ከ 50ኪ/ሜ በሰአት እንዲደበልጥ ማድረግ

**የድርጊት መስኮች:**

- የፍጥነት ወሰኑን ከ50ኪ/ሜ በሰአት እንዳይበልጥ የሚደነግግ ህግ ማጠባበቅ
- ዝቅተኛ ፍጥነት የሚፈልጉ እንደ የገበያ ቦታዎች፣/ ቤቶች እንዲሁም የእምነት ተቋማት አካባቢ ያሉ ልዩ ቦታዎችን መለየት የተሽከርካሪዎች ፍጥነት ከ30ኪ/ሜ በሰአት እንዳይበልጥ የሚያስችሉ ትግበራዎችን ማከናወን (መሰረተ ልማት ማሻሻያን ጨምሮ)

- ደህንነታቸው የተጠበቁ የመንገድ መጋጠሚያዎች እንዲኖሩ የሚያስችሉ ፕሮግራሞችን መተግበር
- በትምህርት ቤቶች አካባቢ የተሽከርካሪ ፍጥነት አስተዳደርን መተግበር

**አላማ 4:** ተገቢ የሆኑ ቴክኖሎጂዎችን ለፍጥነት ቁጥጥር መጠቀም

**የድርጊት መስኮች:**

- ተንቀሳቃሽ ወይም ቋሚ የፍጥነት መቆጣጠሪያ ካሜራዎችን በተመረጡ እና ተደጋጋሚ አደጋ በሚደርሰባቸው ቦታዎች ላይ በመጠቀም እንዲሁም ከማዕከላዊ የትራፊክ መቆጣጠሪያ ጣቢያዎች ጋር በማገናኘት የፍጥነት ገደቡን የሚጥሱ ተሽከርካሪዎች ላይ ጠንካራ ቁጥጥር ማድረግ
- ቅድሚያ ለህዝብ እና ለጭነት የንግድ ተሽከርካሪዎች በመስጠት የተሽከርካሪ ፍጥነት መገደቢያ መሳሪያዎችን በስራ ላይ ማዋል እንዲሁም በስራ ላይ የሚጠሉ የፍጥነት መገደቢያዎች በጂኦግራፊያዊ መረጃ ላይ በመመስረት በተለያዩ የፍጥነት ወሰን አካባቢዎች የተለያዩ የፍጥነት ወሰኖችን መከተል የሚችሉ እንዲሆኑ ማድረግ





# 4.3. ደገንነቱ የተጠበቀ የመንገድ መሠረተ ልማት

## ዓለም አቀፍ ግቦች

የዜጎችን ሕይወት ከመንገድ ትራፊክ ጉዳት እና ሞት ለመታደግ የተደረገው ጥረት ከዘላቂ ልማት ግቦች 3 እና 11 ግብ ጋር ይጣጣማል። ግብ 3 “ጤናማ ሕይወትን ማረጋገጥ እና በሁሉም እድሜ ላሉ ሁሉ ደገንነትን ማስተዋወቅ” በሚል ተገልጿል። በግቡ መሠረት እ.ኤ.አ. በ2020 በመንገድ ትራፊክ ግጭት የሚመጣ ሞት በግማሽ ያህል እንዲቀንስ የታቀደ ነበር። ምንም እንኳን ግቡ ባይሳካም ሀገራቱ በተባበሩት መንግሥታት ድርጅት ዓለም አቀፍ የመንገድ ደህንነት ዐሥር ዓመታት የወሰደውን የሥርዓት አካሄድ በመከተል የመንገድ ደህንነት ችግርን ለመፍታት እንዲሞሩ አግዟል። የመንገድ ደገንነት የፖሊሲ እና የምርምር አጀንዳ እንዲሆንም ረድቷል። ኢትዮጵያም እነዚህን ግቦች ለማሳካት ቁርጠኛ ነች። በስተቀርም የሚኒስትሮች ጉባኤ ስምምነት ከተደረሰባቸው ዐሥራ ሁለቱ ግቦች መካከል ሁለቱ ከመንገድ መሠረተ ልማት ጋር በቀጥታ የተያያዙ ናቸው።

- **ዓለማዊ 3:** የአገረኞችን ፣ የብስክሌት አሽከርካሪዎችን እና የሞተር ትራንስፖርትን ጨምሮ የተለያዩ የመንገድ ተጠቃሚዎችን ፍላጎቶች እና አጠቃቀሞች ከግምት ውስጥ በማስገባት ሁሉንም አዳዲስ መንገዶችን በከፍተኛ የቴክኒክ ጥራት እና የደህንነት ደረጃዎች መገንባት።
- **ዓለማዊ 4:** ሁሉም የመንገድ ተጠቃሚዎች ከፍተኛ የቴክኒክ ጥራት ያላቸው እና የደገንነት መስፈርቶችን በሚያሟሉ መንገዶች ላይ ቢያንስ 75% የጉዞ ሂደት መከሰቱን ለማረጋገጥ የነባር መንገዶች ጥገናና ማሻሻያ ማከናወን።

የመንገድ መሠረተ ልማት ከፍጥነት ጋር ለተያያዘ ማሻሻያዎችን ለማድረግ አስተዋጽኦ ያደርጋል፡-

- **ዓለማዊ 6:** ከተቀመጠው የፍጥነት ገደብ በላይ የሚሸከረከሩ ተሽከርካሪዎችን ከግማሽ በላይ መቀነስ እንዲሁም ከፍጥነት ጋር የተያያዙ ጉዳቶችን እና ሞትን በመቀነስ ዒላማውን ማሳካት።

ደህንነቱ የተጠበቀ መሠረተ ልማት የዘላቂ ልማት ግቦች ግብ 11ን ለማሳካት ይጠቅማል። ማለትም 'ከተሞችን እና የሰው መኖሪያዎችን ሁሉን አቀፍ ፣ ደገንነታቸው የተጠበቀ ፣ ጠንካራ እና ቀጣይነት ያላቸው እንዲሆኑ ለማድረግ ይረዳል። ዒላማ 11.2 በተለይ ለመንገድ ደህንነት እና ዘላቂ ትራንስፖርት ልዩ ትኩረት ይሰጣል። እ.ኤ.አ. በ2030 የመንገድ ደገንነትን በማሻሻል ፣ በተለይም የሕዝብ ትራንስፖርት አገልግሎትን በማስፋፋት ፣ በተጋላጭ ሁኔታዎች ውስጥ ላሉ ልዩ ትኩረትን በመስጠት ፣ ለሴቶች ፣ ለሕፃናት ፣ ለአካል ጉዳተኞች እንዲሁም ለአዛውንቶች ለሁሉም ደህንነቱ የተጠበቀ ፣ ተመጣጣኝ ፣ ተደራሽ እና ዘላቂ የትራንስፖርት ሥርዓትን ተደራሽ ማድረግ ነው።

ሀገራዊ ዒላማዎች የተዘጋጁት ከሀገር አቀፍ ግምገማ በተጨማሪ ዓለም አቀፍ ዒላማዎችን እና ቁርጠኝነት ከግምት ውስጥ በማስገባት ነው።

## ሀገራዊ የመንገድ መሠረተ ልማት ደህንነት ግቦች እና የተግባር መስኮች

ደህንነቱ የተጠበቀ የመንገድ መሠረተ ልማት ግቦች እና የድርጊት መስኮች የተዘጋጁት ከዓለም አቀፍ ልምዶች በተገኙ እውነታዎች እና እውቀቶች ፣ ከዓለም አቀፍ ዕቅዶች እና የአካባቢያዊ ሁኔታን በመረዳት ነው። የታቀዱት ተግባራት እንዲፈቱ የታሰቡትን ችግሮች መፍታት መቻል አለባቸው። እነሱም ተጨባጭ እንዲሁም በወጪ እና በሀብት አጠቃቀም ስኬታማ መሆን አለባቸው።

መረጃዎች እንደሚያሳዩት የአስፋልት ኮንክሪት መንገዶች ከአጠቃላይ የመንገድ አውታር ርዝመት 13.8 በመቶውን ብቻ የሚሸፍኑ ሲሆን፣ ከባድ የአካል ጉዳት እና ለሞት የሚደርግ የግጭት ዕድላቸው አስፋልት ካልሆኑ መንገዶች በ27 አጥፍ ይበልጣል።

በሌላ አገላለጽ 81% የሚደርሰው የሞት እና ከባድ የአካል ጉዳቶች የተከሰቱት በአስፋልት ኮንክሪት መንገዶች ላይ ነው። ስለዚህ በአስፋልት ኮንክሪት መንገዶች ላይ ትኩረት ማድረግ ከፍተኛ የመንገድ ደህንነት መሻሻልን ያስገኛል። በከተማዎ ሆነ በገጠር ከሞላ ጎደል እኩል የሆነ ሕዝብ ይጎዳል። ስለዚህ ኢትዮጵያ በምታደርገው ጥረት የአውራ ጎዳናዎች እና የከተማ መንገዶች የደገንነት መሻሻል ላይ እኩል ትኩረት መስጠት አለባት። በሌላ በኩል የሀገሪቱ የመንገድ አውታር በ10 ዓመታት ውስጥ በ63% ይጨምራል።

ስለሆነም የቅድመ ዝግጅት መንገድን በመከተል የተለያዩ የመንገድ ተጠቃሚዎችን ፍላጎት እና አዳዲስ ለሚገነቡ መንገዶች የመንገድ ደኅንነት መስፈርቶችን ማሟላት ያስፈልጋል። እንዲህ አይነት አካሄድ የድጋሜ ሥራዎችን እና ተዛማጅ ወጪዎችን ለማስወገድ ይረዳል። ከእነዚህም አንጻር ደኅንነቱ የተጠበቀ የመንገድ መሠረተ ልማትን እውን ለማድረግ ግቦች እና የድርጊት መስኮች እንደሚከተለው ቀርቦዋል፦

**ዒላማ 1: ሁሉም የአስፋልት እና የኮንክሪት መንገዶች ትክክለኛ የትራፊክ ሞልክቶች እና የመንገድ ላይ ቅቦች ይኖራቸዋል።**

**የድርጊት መስኮች**

- የትራፊክ ሞልክቶችን እና የመንገድ ቅቦችን በዘላቂነት ተግባራዊ ለማድረግ እና ለመጠገን ተቋማዊ ክፍተቶችን መለየት።
- በሁሉም የአስፋልት እና የኮንክሪት መንገዶች ላይ የትራፊክ ሞልክቶች እና የመንገድ ላይ ቅቦች የፍላጎት ዳሰሳ ማከናወን።
- በአስፋልት እና ኮንክሪት መንገዶች ላይ አስፈላጊ የሆኑትን የትራፊክ ሞልክቶች እና የመንገድ ላይ ቅቦች በዘላቂነት መተግበር
- ከትራፊክ ሞልክቶች እና የመንገድ ላይ ቅቦች ጋር ተዛማጅነት ያላቸውን የተባበሩት መንግሥታት የመንገድ ደኅንነት ስምምነቶችን በመቀበል ከብሔራዊ ሕጎች እና መመሪያዎች ጋር ማስማማት።

**ዒላማ 2: በሁሉም አዳዲስ የአስፋልት እና የኮንክሪት መንገዶች ለሁሉም የመንገድ ተጠቃሚዎች ዝቅተኛውን የመንገድ ደህንነት መስፈርቶች ማሟላት አለባቸው**

**የድርጊት መስኮች**

- የሁሉንም የመንገድ ተጠቃሚዎች ማለትም የሞተር አልባ ትራንስፖርት ተጠቃሚዎች ፣ የብዙኃን ትራንስፖርት ተጠቃሚዎች እና የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት ሰጪዎችን ፍላጎት ለማስተናገድ የመንገድ ንድፍ/ዲዛይን መመሪያዎችን እና የአሠራር መመሪያዎችን/ማኑዋል/ ማዘመን።
- የመንገድ ደህንነት ምዘና/ኦዲት መመሪያዎችን ማዘጋጀት እና ማውጣት ፣ እንዲሁም ለሁሉም አዳዲስ መንገዶች ከደህንነት አንጻር በዕቅድ ፣ ንድፍ/ዲዛይን እና በቅድመ ትግበራ/መክፈቻ ደረጃዎች ምዘና/ኦዲት መደረጋቸውን ለማረጋገጥ ሂደቱን ተቋማዊ ማድረግ።
- የመንገድ ደህንነት ባለሞያዎች ተሳትፎ በመንገድ ፕሮጀክቶች ዕቅድ ፣ ንድፍ/ዲዛይን እና ግንባታ ወቅት መኖሩን ማረጋገጥ።
- የሥራ አካባቢ የደህንነት መመሪያዎችን ማዘጋጀት እና የመንገድ ግንባታ ሂደት አካል ማድረግ

**ዒላማ 3: በነባር አውራ ጎዳናዎች ላይ ሞት እና ከባድ የአካል ጉዳት ስጋት ተወግደዋል**

**የድርጊት መስኮች**

- ለሁሉም የአስፋልት እና ኮንክሪት መንገዶች የመንገድ ደህንነት ግምገማ ማካሄድ እና ተለይተው ለታወቁ የግጭት ስጋቶች ፣ ለከባድ እና ቀላል የአካል ጉዳቶች የሚዳርጉ ስጋቶችን ማሻሻል ፤ የiRAP የምዘና ዘዴን መጠቀም እና ተቋማዊ ማድረግ ፣ እንዲሁም 75% የአስፋልት እና ኮንክሪት አውራ ጎዳናዎች ከ3 ኮከቦች በላይ የምዘና ወ.ጤት እንዲኖራቸው ማድረግ።



- የትራፊክ ግጭት በተደጋጋሚ በሚደርሰባቸው ቦታዎች ላይ የመንገድ ደህንነት ምዘናን በማክናወን ተገቢውን የማሻሻያ እርምጃዎችን መወሰድ።
- የተሽከርካሪ ግጭቶች ከመሠረተ ልማት ጋር በተያያዙ ችግሮች ምክንያት ስለሚከሰቱ ፈጣን እርምጃዎችን ለመውሰድ የተቋም አቅምን ማዳበር።
- የዕይታ ርቀት ፣ መስመር የሳተ አሽከርካሪ ተመልሶ የሚዘርበት ቦታ/ clear zone, የከባድ ተሽከርካሪ አቀበት መውጫ መስመር/ heavy vehicles climbing lane/ ፣ የድጎንነት መከለያ (ወደ አደገኛ ቦታ የሚደረግ እንቅስቃሴን የሚገታ) ፣ ደረጃውን የጠበቀ የመንገድ ትክሻ/ ጠርዝ/ መጨመር ፣ የትራፊክ ምልክቶች እና የመንገድ ቀለም ቅጠችን ማሟላት ፣ የጉዞ መስመርን ለሞተር አልባ ተሽከርካሪዎች እና ለእንስሳት ማዘጋጀት የመሳሰሉት የተለመዱ ለሁሉም የአስፋልት እና የኮንክሪት መንገዶች የተለመዱ የደጎንነት ችግር የሆኑ ጉዳዮችን ለመፍታት ሁለንተናዊ የአውራ ጎዳና ደንነት መርሐ ግብርን ማስጀመር።
- የመንገድ አካፋይ የሌላቸው ባለ ሁለት የጉዞ መስመር ነጠላ/አንድ/ የተሽከርካሪ የመጓጓዣ መንገድን ደህንነት ማሻሻል (ለምሳሌ ደረጃውን የጠበቀ የመንገድ ትክሻ/ጠርዝ/ ስፋትን መጨመር ፣ መስመሮችን ከሁለት ወደ ሦስት የጉዞ መስመሮች ማሳደግ ፤ የመክከለኛውን መስመር ለመደረብ ወይም ለመዘር እንቅስቃሴ ማድረግ ፣ ወይም በአካፋይ የተከፈለ ወደ ዐራት የጉዞ መስመሮች ማሳደግ) ።
- የከባድ ተሽከርካሪዎችን የደጎንነት ጉዳዮች መፍታት

- ለአስፋልት እና ኮንክሪት መንገዶች ወቅታዊ ጥገናን ማክናወን

**ዒላማ 4: ከፍተኛ የሰዎች እና የእንስሳት እንቅስቃሴ ባለባቸው ከተሞች፣ መለስተኛ ከተሞች እና መንደሮች ውስጥ የአስፋልት እና የኮንክሪት መንገዶች ላይ የለው ወሳኝ የአደጋ ስጋት ይቀረጣል።**

**የደርጊት መስኮች**

- መጋጠሚያዎችን ደህንነታቸው የተጠበቀ መጋጠሚያዎችን በመስሪያ የንድፍ መርህ መሠረት ማሻሻል።
- ለሁሉም የመንገድ ተጠቃሚዎች በቂ መሠረተ ልማት በማዘጋጀት ከፍተኛ የእግረኛ እንቅስቃሴ በሚጠበቅባቸው የትምህርት ቤት አካባቢዎች እና የንግድ አካባቢዎች የመንገድ ደህንነትን ማሻሻል።
- ለእግረኞች ፣ ለብስክሌት አሽከርካሪዎች እና በእንስሳት ለሚጎተቱ ተሽከርካሪዎች ተገቢውን የመንገድ ወሰን ማዘጋጀት።
- ለአካል ጉዳተኛ የመንገድ ተጠቃሚዎች ተገቢውን የደህንነት ፍላጎቶቻቸውን የሚያሟላ ትግበራ ማክናወን።
- የመንገድ ዳር መብራቶችን መትከል።
- የተከለሉ የብዙኃን ትራንስፖርት መስመሮችን ማዘጋጀት ፣ ተገቢ የሆኑ የጭነት ትራንስፖርት መስመሮችን ማዘጋጀት ፣ የብዙኃን ትራንስፖርት እና የጭነት ትራንስፖርት ተርሚናሎችን ማዘጋጀት ፣ ከመጓጓዣ መስመር ውጭ የተሽከርካሪ መቆሚያዎችን/ማረፊያ ቦታዎች/ ማዘጋጀት።





# 4.4. ደህንነቱ የተጠበቀ ተሽከርካሪ

## አለም አቀፍ አላማዎች

የአለም አቀፍ የመንገድ ደህንነት ዕቅድ ዉስጥ ሶስተኛው ምዕሶ ደህንነቱ የተጠበቀ ተሽከርካሪ ነው። ዕቅዱ የተሽከርካሪዎችን ደህንነት በሃገር አቀፍ እና በከተማ ደረጃ የተለያዩ ሊተገበሩ የሚገባቸውን ተግባራት በዝርዝር ይዟል። የተሽከርካሪዎች ደህንነት ጉዳይ በአሰራሩ ሁለቱ በፍቃደኝነት ላይ የተመሰረተ የመንገድ ደህንነት ኢላማዎች ዉስጥም ተካቷል።ኢላማ አምስት ሙሉ ለሙሉ የተሽከርካሪዎችን ደህንነትን የተመለከተ ነው።

በኢላማ 5 መሰረት በ 2030 አዲስ የሚመረቱ፣ የሚሸጡ እና ወደሃገር ዉስጥ የሚገቡ ተሽከርካሪዎች እና ያገለገሉ ተሽከርካሪዎች ከፍተኛ ደረጃ የመንገድ ደህንነት መስፈርቶችን ሊያሟሉ ይገባል። ከእነዚህም ዉስጥ በተባበሩት መንግስታት የሚመከሩ የጥራት ደረጃዎች ፣ አለምአቀፍ ቴክኒካል ህጎች ወይም በእኩል ደረጃ የሚወሰዱ ሃገራዊ መለኪያዎችን ያካትታል።

## ሃገራዊ የተሽከርካሪ ደህንነት አላማ እና የድርጊት መስኮች

አላማ 1 : በ 2030 ሁለም ተሽከርካሪዎች ለመንገድ ብቁ እና ዘቅተኛዉን የመንገድ ደህንነት መስፈርቶች እንዲሆኑ ለማስቻል የህግ ማዕቀፎችን ማሻሻል

### የድርጊት መስክ

- በሃገር ዉስጥ የሚገጣጠሙ ተሽከርካሪዎች ቅድሚያ ሊሰጣቸው የሚገቡ ዘመኑ የደረሰበትን የደህንነት መስፈርቶች ያሟሉ እንዲሆኑ የሚያግዝ ሃገራዊ የተሽከርካሪ ፖሊሲ ማዘጋጀት

- የተባበሩት መንግስታት እና የአፍሪካ ህብረት የመንገድ ደህንነት ሰነዶች W.P. 29 እና አንቀጽ 15 መቀበል እና በሰራ ላይ ማዋል
- መሪያቸው ከቀኝ ወደ ግራ የዞሩ ተሽከርካሪዎችን ወደሃገር ዉስጥ ማስገባትን መከለከል
- ወደሃገር የሚገቡ እና ሃገር ዉስጥ የሚገጣጠሙ ተሽከርካሪዎች ቁልፍ የሆኑ የመንገድ ደህንነት መስፈርቶችን እንዲያሟሉ የሚያስገድድ ዝቅተኛዉን የተሽከርካሪ የደህንነት መስፈርቶች ማዘጋጀት እና በሰራ ላይ ማዋል
- አሮጌ ተሽከርካሪዎችን ለማስወገድ የሚረዳ የህግ ማእቀፍ ማዘጋጀት
- ለሞተር ብስክሌቶች አስገዳጅ የደህንነት መስፈርት ማዘጋጀት (ABS ፣ መብራቶች ፣ የጭንቅላት መከላከያ ቆብ)
- ለተሽከርካሪ የቴክኒክ ብቃት መፈተሻ ማሸናፊ እና ለመንገድ ደህንነት ወሳኝ ድርሻ ላላቸው የተሽከርካሪ መለዋወጫዎች የቀረጥ ማበረታቻ ማድረግ

አላማ 2 : በ 2030 ሁለም ተሽከርካሪዎች ለመንገድ ብቁ እና ዘቅተኛዉን የመንገድ ደህንነት መስፈርቶች እንዲሆኑ ለማስቻል የተሽከርካሪ የቴክኒክ ሞርመራን ማሻሻል

### የድርጊት መስክ

- በህግ የተደገፈ በየጊዜው የሚደረግ ክትትል በቴክኒክ ምርመራ ተቋማት ላይ በማከናወን ፤ የመኪኖች የቴክኒክ ብቃት የሚፈተሽበት እና ማረጋገጫ የሚሰጥበት የአሰራር ስርአታቸው እና ሂደታቸው በአለም አቀፍ ደረጃ በሺያና በ1997 ከተቀመጠው Resolution R.E.6 ጋር የተጣጣመ መሆኑን ማረጋገጥ
- ለአደጋ አጋላጭ የሆኑ ሰአቶች ፣ ቦታዎችን እና የተሽከርካሪ የቴክኒክ ችግሮች መረጃለይ በመመስረት መለየት እና መረጃ ላይ የተመሰረተ የቁጥጥር ስራን ማጠናከር



- የተሽከርካሪዎች የቴክኒክ ቁጥጥር ስራዎችን በፕሮግራም እና ክክልሎች ጋር በተጣመረ አሰራር በመዘርጋት እንዲከበሩ ማድረግ
- በአለም አቀፍ ደረጃ በተቀመጠው Resolution R.E.6 መሰረት የቴክኒክ ምርመራ መሳሪያዎች ዝቅተኛ የጥራት ደረጃን ማረጋገጥ እንዲሁም በየጊዜው የሚደረጉ የመሳሪያዎች የብቃት ማረጋገጫ ስራዎች መስራታቸውን እና አሰፈላጊ ጥገና ማግኛታቸውን በየጊዜው ማረጋገጥ
- በየጊዜው የሚደረጉ የመሳሪያዎች የብቃት ማረጋገጫ ስራዎች እና የብቃት ማረጋገጥ አሰራር ስርአቶች ግልጽ እና ለመንግስት አካላት በማንኛውም ጊዜ ሊፈተሹ የሚችሉበት አሰራር መኖሩን ማረጋገጥ
- የህዝብ ማመላለሻ እና የጭነት ተሽከርካሪዎች የቴክኒክ ብቃት ላይ ልዩ ትኩረት እና ቅድሚያ ሰጥቶ መስራት

**አላማ 3 : በ 2030 ሁለም ተሽከርካሪዎች ለመንገድ ብቁ እና ዝቅተኛውን የመንገድ ደህንነት መስፈርቶች እንዲሆኑ ለማስቻል የግንዛቤ እና የአቅም ግንባታ ስራዎችን ማከናወን**

- ደህንነቱ የተጠበቀ ተሽከርካሪን ጠቀሜታ በሰፊው ለህብረተሰቡ ግንዛቤ በመፍጠር ደህንነቱ ለተጠበቀ ተሽከርካሪ የተሻለ የፍላጎት ስበት እንዲኖር ማስቻል
- የብዙሃን መገናኛ ዘመቻዎችን በመጠቀም ህብረተሰቡ ለተሽከርካሪ የቴክኒክ ምርመራ ድጋፍ እንዲደርግ እና በአሰራሩም ላይ እምነት እንዲኖረው ማድረግ
- የተሽከርካሪ ምርመራ እና ጥገና ለሚያደርጉ ባለሙያዎች ልዩ ልዩ ስልጠናዎችን ማዘጋጀት እና ዳግም ማረጋገጫ እንዲያገኙ ማስቻል
- ቀጣይነት ያለው መሻሻልን ለማረጋገጥ ያሰልጣኞች ስልጠና እንዲኖር ማስቻል
- ድንገተኛ የመንገድ ላይ የተሽከርካሪ ምርመራ የሚስፋፋባትን ግብአቶች ማሟላት



# 4.5. ደህንነቱ የተጠበቀ መንገድ ተጠቃሚ አገር አቀፍ ዒላማ እና የድርጊት መስክ

## ዓለም አቀፍ ዒላማዎች

የመንገድ ተጠቃሚ ባህሪ ላይ መስራት በሥርዓት ላይ የተመሰረተ የመንገድ ደህንነት ዘዴ (safe system approach) ውስጥ ዋና ትኩረት የተሰጠው አካል ነው። በተለይም የመንገድ ዲዛይኖች እና ኦፕሬተሮች የምህንድስና ሥራዎቻቸውን ሲሰሩ የመንገድ ተጠቃሚዎችን ባህሪ ግምት ውስጥ የሚገባት ትልቅ ሃላፊነት አለባቸው። በተጨማሪም የመንገድ ትራንስፖርት ስርዓቱ የሰው ልጅ ስህተት እንደሚሰራ እና ሆነ ተብሎ የሚፈፀሙ የህግ መተላለፍ ባህሪዎች የመንገድ ተጠቃሚውን ለሞት እና አደጋ የማያጋልጡ መሆናቸውን ማረጋገጥ ይገባል።

በሥርዓት ላይ የተመሰረተ የመንገድ ደህንነት ዘዴም እንዲሁ በሰው ልጅ የግድ መከሰታቸው የማይቀሩ ስህተቶችን አስቀድሞ በማሰብ እና መሸፈን እንዲያስችል ተደርጎ ዲዛይን ይደረጋል። በሰዎች ስህተት ምክንያት ያልተፈጠሩ ነገር ግን ሆነ ተብሎ የሚደረጉ ባህሪዎች መካከል በፍጥነት ማሸከርከር ፣ ጠጥቶ ማሸከርከር ፣ መከላከያ መሳሪያዎችን አለመጠቀም ፣ በሚያሸከሩበት ጊዜ ሞባይል መጠቀም ወዘተ የአሰራር በሥርዓት ላይ የተመሰረተ የመንገድ ደህንነት ዘዴ ውጤታማ እንዳይሆን ከሚደረጉም በላይ የአካል ጉዳት እና ሞት አደጋ ተጋላጭነትን ይጨምራል።

ደህንነቱ የተጠበቀ ስርዓት ማለት ዋናውን የኃላፊነት ድርሻ ከመንገድ ተጠቃሚዎች የመንገድ ትራንስፖርት ሥርዓቱን ወደ ነደፋ ሰዎች ማዞር ነው። የሥርዓቱ ዲዛይኖች በዋናነት የመንገድ ሥራ አስኪያጆችን ፣ አውቶሞቲቭ ኢንዱስትሪን ፣ ፖሊስን ፣ ፖሊቲከኞችን እና የሕግ አውጭ አካላትን ያካትታሉ።

የተባበሩት መንግስታት ጠቅላላ ጉባኤ በዓለም ዙሪያ በቀጣይ ሊከሰት የሚችልውን የመንገድ ትራፊክ ሞት ምጣኔ ለመቀነስ መጋቢት 2 ቀን 2010 ግብ 64/255 ውሳኔን በአለም አቀፍ ደረጃ አፅድቋል። የተባበሩት መንግስታት የመንገድ ደህንነት ትብብር ከብዙ ሀገራት እና የመንገድ ደህንነት አጋሮች በተገኘ ግብአት ከ2011 እ3 እስከ 2020 የሚቆይ የመንገድ ደህንነት የአስር አመታት አለም አቀፍ የተግባር እቅድ አዘጋጅቷል።

ይህ ዓለም አቀፍ እቅድ የአስር አመታትን አጠቃላይ ማዕቀፍ ተግባራት ያካትታል። በተጨማሪም የመንገድ ተጠቃሚዎችን ባህሪ ማሻሻልን በተመለከተ ዋና ከፍል 4 ላይ ያስቀመጠ ሲሆን 12 አለምአቀፍ የአፈጻጸም ኢላማዎችን አካቷል። ከእነዚህም ውስጥ ስድስቱ ከመንገድ ተጠቃሚዎች የባህሪ ለውጥ ጋር በቀጥታ የተያያዙ ናቸው። አለም አቀፍ እቅድ ፈቃደኛ በሆኑ አባል ሀገራት እቅድ በአገር አቀፍ እና እስከታች ባሉ መዋቅሮች መተግበር ያለባቸውን ሥራዎች ይዘረዝራል። ከመንገድ ተጠቃሚዎች ጋር የተያያዙ ስድስቱ አለም አቀፍ የመንገድ ተጠቃሚ የ2030 አፈጻጸም ግቦች ከዚህ ቀጥሎ ቀርበዋል።

**ዒላማ 6:** ከፍጥነት ወሰን በላይ የሚጓዙ ተሽከርካሪዎችን በግማሽ መቀነስ እና ከፍጥነት ጋር በተያያዘ የሚደርሱ ጉዳቶችን እና የሞት አደጋ መቀነስ፤

**ዒላማ 7:** በከፍተኛ ሁኔታ ደረጃውን የጠበቀ እና እውቅና ያላቸው የጭንቅላት መከለያ ቆብ በማድረግ እና በአግባቡ አስረው ከመጠቀም አንጻር ወደ 100% የሚጠጉ የሞተር ሳይክል ነጂዎችን ቁጥር ማሳደግ፤

**ዒላማ 8:** በከፍተኛ ሁኔታ ደረጃውን የጠበቁ ፣ እውቅና ያላቸው እና በአግባቡ የታሰሩ የደህንነት ቀበቶ ወይም የህፃናት የደህንነት ቀበቶ ከመጠቀም አንጻር የሞተር ተሽከርካሪ ተሳፋሪዎችን ቁጥር ወደ 100% ማሳደግ፤

**ዒላማ 9:** አልኮል ጠጥተው በሚያሸከሩበት አሽከርካሪዎች ምክንያት የሚደርሱ የመንገድ ትራፊክ ጉዳቶችን እና የሞት አደጋዎችን በግማሽ መቀነስ እንዲሁም ሌሎች አእምሮን ከሚያደንዝዙ ንጥረ ነገሮች ጋር በተያያዘ የሚከሰቱ አደጋዎችን መቀነስ፤

**ዒላማ 10:** ሁሉም ሀገራት በሚያሸከሩበት ወቅት የሞባይል ስልክ መጠቀምን ለመገደብ ወይም ለመከልከል አገር አቀፍ ህግ እንዲኖራቸው ማድረግ፤

**ዒላማ 11:** ሁሉም አገሮች ለፕሮፌሽናል አሽከርካሪዎች የማሸከርከር እና የአረፍት ጊዜ ላይ ደንብ እንዲያወጡ እና/ወይም ከዚህ ጋር በተያያዘ የአለምአቀፍ/አገርአቀፍ ደንብ አካል ስምምነት አድርገው እንዲወስዱት ማድረግ፤

### 4.5.1. የመንገድ ደህንነት ኮሙኒኬሽን እና ትምህርት

ዒላማ 1: ለዕጩ አሽከርካሪዎች ውጤታማ የመንገድ ፈቃድ አሰጣጥ ስርዓት መፍጠር፤ የማሽከርከር ክህሎታቸውን ማሳደግ እና ደህንነት የተጠበቀ አሽከርካሪ እንዲሆኑ ማድረግ

#### የድርጊት መስኮች

- በመንገድ ፈቃድ ስልጠና ውስጥ የተካተተውን የመንገድ ደህንነት ጸደቅ እና የስልጠና ጊዜ የተሻለ ለማድረግ አሁን በሰራ ላይ ያለውን የአሽከርካሪዎች ስልጠና ስርዓት - ትምህርት ማሻሻል፤
- ለከባድ ጭነት ተሽከርካሪ እና የብዙኃን ትራንስፖርት አሽከርካሪዎች ልዩ የአሽከርካሪዎች የሙያ ፈቃድ ስርዓት መጀመር፤
- በመንገድ ፈቃድ ማሰልጠኛ ተቋማት ውስጥ የመንገድ ደህንነት ደረጃውን በጠበቀ ሁኔታ መሰጠቱን ለማረጋገጥ ስልጠናውን መቆጣጠር እና መከታተል፤
- ለንግድ ተሽከርካሪ አሽከርካሪዎች የቁጥጥር ስርዓት መዘርጋት እና የተለየ ሰርተፊኬት የሚያገኙበትን መንገድ መፍጠር፤
- በቴክኖሎጂ የተደገፈ እና ዘመናዊ የመንገድ ፈቃድ ምዝገባ መኖሩን ለማረጋገጥ የአንድ ቋት መረጃ አስተዳደር ስርዓት መፍጠር፤

ዒላማ 2: የመንገድ ደህንነት ትምህርት በአዲስ መደበኛው ስርዓት-ትምህርት እንዲካተት ማድረግ

#### የድርጊት መስኮች

- የመንገድ ደህንነት ትምህርት በአዲሱ መደበኛ ስርዓት-ትምህርት ውስጥ በሚገባ መካተቱን ማረጋገጥ፤

- የመንገድ ደህንነት ትምህርት ለተማሪዎች በሚገባ መድረስ እንዲችሉ ለመምህራን እና የመንገድ ደህንነት ክብብ አባላት የተለያዩ ስልጠናዎችን መስጠት፤

በየደረጃው ካሉ የትምህርት ተቋማት ጋር ያለውን የትብብር ስራ በማጠናከር የመንገድ ደህንነት ላይ ንቁ ተሳትፎ እንዲኖራቸው ማድረግ፤

ዒላማ 3: በመንገድ ትራፊክ ግጭት የሚደርሰውን የሞት እና ከባድ የአካል ጉዳት ለመቀነስ በዋና ዋና የአደጋ መንስኤዎች ላይ የባህሪ ለውጥ ማምጣት የሚያስችል የብዙኃን መገናኛ ዘመቻ ማካሄድ፤

#### የድርጊት መስኮች

- በፍጥነት ማሽከርከር ላይ የህዝብ አገልግሎት ማስታወቂያዎችን በማዘጋጀት እና አየር ላይ እንዲውሉ በማድረግ ከፍጥነት ማሽከርከር ጋር በተያያዘ የሚከሰቱ የሞት እና ከባድ የአካል ጉዳቶችን መቀነስ፤
- በጠጥቶ ማሽከርከር ላይ የህዝብ አገልግሎት ማስታወቂያዎችን በማዘጋጀት እና አየር ላይ እንዲውሉ በማድረግ ከጠጥቶ ማሽከርከር ጋር በተያያዘ የሚከሰቱ የሞት እና ከባድ የአካል ጉዳቶችን መቀነስ፤
- በጭንቅላት መከለያ ቆብ ማድረግ ላይ የህዝብ አገልግሎት ማስታወቂያዎችን በማዘጋጀት እና አየር ላይ እንዲውሉ በማድረግ ከጭንቅላት መከለያ ቆብ ማድረግ ጋር በተያያዘ የሚከሰቱ የሞት እና ከባድ የአካል ጉዳቶችን መቀነስ፤
- በደህንነት ቀበቶ ማድረግ እና በህፃናት የደህንነት ቀበቶ መጠቀም ላይ የህዝብ አገልግሎት ማስታወቂያዎችን በማዘጋጀት እና አየር ላይ እንዲውሉ በማድረግ ከደህንነት ቀበቶ ማድረግ እና በህፃናት የደህንነት ቀበቶ መጠቀም ጋር በተያያዘ የሚከሰቱ የሞት እና ከባድ የአካል ጉዳቶችን መቀነስ፤

ዒላማ 4: በመንገድ ትራፊክ ግጭት የሚደርሰውን የሞት እና ከባድ የአካል ጉዳት ለመቀነስ የተለያዩ የመልዕክት ማስተላለፊያ ዘዴዎችን በመጠቀም በመንገድ ደህንነት ላይ የመንገድ ተጠቃሚዎችን ግንዛቤ ማሳደግ፤

**የድርጊት መስኮች**

ማህበራዊ ሚዲያዎችን ፣ የውጪ ማስታወቂያዎችን እና ሌሎች ክፍያ የማይጠይቁ ሚዲያዎችን (earned media) በመጠቀም በመንገድ ደህንነት ላይ የመንገድ ተጠቃሚዎችን ግንዛቤ ማሳደግ፤

- ለመንገድ ደህንነት ባለሙያዎች ፣ ለአሽከርካሪዎች ፣ ለባለድርሻ አካላት፣ ለማህበራት ፣ ለፎረም ፣ ለድጋፍ ሰጪ የማህበረሰብ ክፍሎች በመንገድ ደህንነት ላይ የአቅም ግንባታ ስልጠና መስጠት፤
- የመንገድ ደህንነት ትምህርት መርሃ ግብሮችን በሁሉም የክፍል ደረጃዎች በመደበኛ ትምህርት ስርዓተ-ትምህርት ውስጥ ማካተት፤ የተጓዳኝ ትምህርት መመሪያዎችን እና የመንገድ ደህንነት ትምህርታዊ ማጣቀሻ ሰነዶችን ማዘጋጀት እና መጠቀም።
- የመንገድ ደህንነት ኮሙኒኬሽን መመሪያዎችን፣ ማንኛውንም እና የስልጠና ሰነዶችን ማዘጋጀት፤

ዒላማ 5: የመንገድ ደህንነት ባለድርሻ አካላትን እና የማህበረሰብ ተሳትፎን ማሳደግ

**የድርጊት መስኮች**

- ከህበረሰቡ የተውጣጡ የተለያዩ የመንገድ ደህንነት ማህበራትን እና ፎረሞችን ማቋቋም፤ ከሃይማኖት ተቋማት እና ከሲቪክ ማህበራት ጋር በጋራ መስራት፤
- የመንገድ ደህንነት ኮሙኒኬሽን ስራዎች የሚመለከታቸው መንግሥታዊና መንግሥታዊ ያልሆኑ ድርጅቶችን ተግባራት ማቀናጀት፤

- የተለያዩ የመንገድ ደህንነት ሁኔታዎችን እና አውደ ጥናቶችን ማዘጋጀት፤
- የትራፊክ ህግ ማስከበር ስራዎች በስትራቴጂክ ኮሙኒኬሽን ተግባራት እንዲደገፉ እና እንዲቀናጁ ማድረግ፤

ዒላማ 6: የመንገድ ደህንነት የግንዛቤ ማስጨበጫ ስራዎችን ውጤታማነት ማረጋገጥ፤

**የድርጊት መስኮች**

የመንገድ ደህንነት ኮሙኒኬሽን ስራዎችን መነሻ የዳሰሳ ጥናት (baseline survey) እና ድህረ-ግምገማ (post evaluation) ማካሄድ፤

- የመንገድ ደህንነት የሚዲያ ሽፋንን መከታተል (Monitoring) እና አጠቃላይ መረጃውን መመዝገብ፤
- የመንገድ ደህንነት ትምህርት ምርጫ ተሞክሮዎችን እና ልምዶችን ማካፈል፤

**4.5.2. ደንብ ማስከበር**

ዒላማ 1: ደረጃውን የጠበቀ የራስ መከላከያ ሄልሜት የሚያደረጉ የሞተር ሳይክል ነጃዎችን መጠን ወደ 100% ከፍ ማድረግ

**የድርጊት መስኮች**

- ዝቅተኛውን የሄልሜት ደረጃ ማዘጋጀት
- ደረጃውን የጠበቀ ሄልሜት በትክክል ማድረግ በህግ ክለሳ ላይ በጥሩ ሁኔታ መቀመጡን ማረጋገጥ
- ሄልሜት ማድረግ ለሞተር ሳይክል ነጃዎች ስላለው ጥቅም ግንዛቤን ማሳደግ
- የሄልሜት የህግ ማስከበር ላይ የፖሊስ አቅምን ማሳደግ



ዒላማ 2: የደህንነት ቀበቶ እና ደረጃውን የጠበቀ የህፃናት ግጭት መከላከያ የሚጠቀሙ አሽከርካሪዎችን እና ከጎላ የመቀመጥ ተሳፋሪዎችን መጠን ወደ 100% ከፍ ማድረግ

**የድርጊት መሰክ**

- ዝቅተኛውን የደህንነት ቀበቶ እና የህፃናት ግጭት መከላከያ ደረጃ ማዘጋጀት
- ደረጃውን የጠበቀ የደህንነት ቀበቶ እና የህፃናት ግጭት መከላከያ አጠቃቀምን በህግ ክለሳ ላይ በጥሩ ሁኔታ መቀመጡን ማረጋገጥ
- የደህንነት ቀበቶ እና የህፃናት ግጭት መከላከያ ማድረግ ስላለው ጥቅም ግንዛቤን ማሳደግ
- የደህንነት ቀበቶ እና የህፃናት ግጭት መከላከያ የህግ ማስከበር ላይ የፖሊስ አቅምን ማሳደግ

ዒላማ 3: አልኮል ከጠጡ አሽከርካሪዎች ጋር የተያያዙ የመንገድ ትራፊክ ጉዳዮችን እና የሞት አደጋዎችን በግማሽ መቀነስ: እና/ወይም ከሌሎች የሰነ-አእምሮ አክቲቭ ንጥረ ነገሮች ጋር የተያያዙትን መቀነስ።

**የድርጊት መሰክ**

- በህግ ክለሳ ወቅት የተቀመጠው የአልኮላል ህይወት በአለም አቀፍ ምርጥ ተሞክሮ መሰረት መሆኑን ማረጋገጥ
- ከጠጥቶ ማሽከርከር ጋር በተያያዙ አደጋዎች ላይ ግንዛቤን ማሳደግ
- ለዋና ዋና ከተሞች ቅድሚያ በመስጠት አስፈላጊውን የአልኮል መለኪያ መሳሪያዎች አቅርቦት በማሻሻል የጠጥቶ ማሽከርከር ህግ ማስከበር የፖሊስ አቅምን ማሳደግ

ዒላማ 4: ህጎችን በማስከበር በሚያሸከረክሩበት ጊዜ የሞገደል ሰልኮችን መጠቀምን መገደብ ወይም መከላከል

**የድርጊት መሰክ**

- በሕግ ክለሳ ወቅት ትኩረትን የሚከፋፍል ማሽከርከር በትክክል መፍትሄ መስጠቱን ማረጋገጥ
- ትኩረትን የሚከፋፍል ማሽከርከር ጋር በተያያዙ አደጋዎች ላይ ግንዛቤን ማሳደግ
- ትኩረትን የሚከፋፍል የማሽከርከር ህግ ማስከበር ላይ የፖሊስን አቅም ማሳደግ



**ዒላማ 5: ከአደጋ መንስኤዎች ጋር በተገናኘ ህግገን ለማሰከበር የህግ አስከባሪ አመራርን እና የተግባር ህግ አስከባሪዎችን አቅም ማጠናከር እና የህግ ማሰከበር ስራዎችን ዘላቂነት መገንባት**

**የድርጊት መስክ**

- የተገለጹ የመንገድ ደህንነት ማስፈጸሚያ ስልቶች፣ የታለመ የክዋኔ እቅድ እና ታክቲካል እቅድ በመረጃ የተደገፈ እና ዋቂነት በጣም ወሳኝ የመንገድ ደህንነት ህገ-ወጥ ባህሪያት ላይ ትኩረት ያደረገ በአገር አቀፍ እና በክልል ደረጃ መተግበር
- የመንገድ ደህንነት ስራን በአስተማማኝ መንገድ ለማስኬድ እና የመንገድ ደህንነት ደንቡን የሚጥሱ አሽከርካሪዎችን ለመከላከል በቂ፣የሰለጠነ እና ሙያዊ መሠረት ያደረገ ህግ አስከባሪ እና በቂ የመሳሪያ ግብአት መመደብ
- በፌዴራል ትራፊክ ፖሊስ ፣ በክልል ትራፊክ ፖሊስ እና በሌሎች የመንገድ ደህንነት ባለድርሻ መካከል ያለውን ጠንካራ አጋርነት ዋና የትኩረት አቅጣጫ ማድረግ

የእያንዳንዱን ክልላዊ መንግስት ወሳኝ የደህንነት ችግሮችን የሚፈታው የተመረጠ የትራፊክ ማስፈጸሚያ ፕሮግራም (STEP) በአገሪቱ ውስጥ ተግባራዊ ማድረግ

- ውሱን የህግ ማስከበር አገልግሎትን ወደ ውጤታማ ስራ ለማግኘት የቡድን ህግ ማስከበር አካሄድ በፌዴራልም ሆነ በክልል ደረጃ መተግበር
- ከፍጥነት በላይ የሆኑ ባህሪያት፣ የድህነት ነጥብ እቅባዎች ወይም የፈቃድ እገዳዎች ደረጃ የተሰጣቸው ቅጣቶች በፌዴራል እና በክልል ደረጃ ተፈጻሚ ማድረግ።
- በትራፊክ አደጋ መንስኤዎች እና አለም አቀፍ ምርጥ ተሞክሮዎች ላይ የተግባር ትራፊክ ህግ አስከባሪ ኦሪጅናሎችን ፣ የህብረተሰቡ በጎ ፈቃደኞችን እና የትራፊክ ፖሊስ አመራሮችን በማሰልጠን ቀጣይነት እንዲኖረው ማድረግ

- የህግ ማስከበር ስራ በማንኛውም ቦታ ፣ በማንኛውም ጊዜ እና በማንኛውም መንገድ ተጠቃሚዎች ላይ እደሚከናወን ለማሳየት የሚሰጡ በከፍተኛ ደረጃ የሚታዩ የህግ ማስከበር ስራዎችን መተግበር

**ዒላማ 6: ህገወጥ የመንገድ ዳር ንግድ እና ማህበራዊ እንቅስቃሴዎች መከላከል አጠቃላይ የእግረኛ ደህንነትን ለመጨመር እና የእግረኞችን የአደጋ ስጋት መቀነስ**

**የድርጊት መስክ**

- ነፃ ፍሰት ለመፍጠር እና ደህንነቱ የተጠበቀ ትራፊክ በእግረኛ መንገዱ እና በሌሎች የመንገድ ኮሪዶሮች ላይ የሚደረጉ ህገወጥ የንግድ እና ማህበራዊ እንቅስቃሴዎችን መከላከል ወይም ጥብቅ ቁጥጥር ማድረግ።

**ዒላማ 7: ጥሰቶችን በ50% ለመቀነስ የመንገድ ደህንነት ህጎችን ማሰከበር**

**የድርጊት መስክ**

- በአለም አቀፍ ምርጥ ተሞክሮ ላይ የተመሰረተ ዝቅተኛ የትራፊክ ደንቦች ወጥነት ያለው ትግበራ በሁሉም የአገሪቱ ክፍሎች አስገዳጅ እንዲሆን ማድረግ
- በመጀመሪያዎቹ ሁለት ዓመታት ውስጥ የትራፊክ ህግ ማስከበር ወሰንን ቢያንስ በ20% ማሳደግ ፣ ከዚያም ከዓመት ወደ አመት ያለማቋረጥ የህግ ማስከበሩን መጠን ከፍ ማድረግ ፣ በዚህም በ2030 ከ2020 ጋር ሲነጻጸር በ50% እንዲጨምር ማድረግ።
- በሁሉም የኢትዮጵያ ክፍሎች የደንቦችን አፈፃፀም መከታተል እና መገምገም።

## 4.6. ድህረ አደጋ ሞላሽ

### ዓለም አቀፍ አላማዎች

የ2030 የዘላቂ ልማት ግብ (SDGs) አጀንዳ የመንገድ ትራፊክ ጉዳት ከአለም አቀፍ የጤና ጉዳዮች አንዱ መሆኑን አሳውቋል። በዋናነት በግብ 3 ስር ግብ 3.8 ሁሉን አቀፍ የጤና ሽፋንን ለማሳካት የፋይናንስ ስጋትን መከላከል ፣ ጥራት ያለው አስፈላጊ የጤና አገልግሎት ማግኘትን ጨምሮ ተቀምጧል።

በስቶክሆልም የሚኒስትሮች ጉባኤ ለሚቀጥሉት አስርት አመታት ካስቀመጡት አለም አቀፍ የመንገድ ደህንነት ኢላማዎች መካከል ኢላማ 12 ከድንገተኛ አደጋ በኋላ የጤና ምላሽን ከማሻሻል ጋር በቀጥታ የተያያዘ ነው። በመንገድ ትራፊክ አደጋ እና የመጀመሪያ ሙያዊ የድንገተኛ ህክምና አቅርቦት መካከል ያለውን የጊዜ ልዩነት ለመቀነስ ሁሉም ሀገራት ሀገራዊ ግቦችን እንዲያወጡ እና እንዲያሳኩ ተገልጧል።

### የድህረ-አደጋ እንክብካቤ ስርዓቶች አላማዎች እና ተግባሮች

የድህረ አደጋ የእንክብካቤ ስርዓት በተለመደው ህክምና ልምድ መንገዶች እና በጤና ፕሮግራም የመተግበሪያ አካሎች መካከል የተደራጀ ነው።

ይህ (የተለመደው) የታካሚ ልምድ መንገድ እንደሚከተለው ሊመደብ ይችላል፡-

- አደጋ ከተከሰተበት ቦታ እስከ ሆስፒታል (ቅድመ ሆስፒታል)
- በሆስፒታል ደረጃ ያለ እንክብካቤ

- ከአደጋ በኋላ ያለው የተሃድሶ እንክብካቤ

የጤና ፕሮግራም እይታ የአደጋ ህክምና እንክብካቤ ስርዓትን ከስድስቱ የጤና ፕሮግራሞች የመተግበሪያ አካሎች ይመሰርታል። ይህ ሰነድ በአለም ጤና ድርጅት የሚቀርበውን የጤና አገልግሎት ጥራት በአንድ የጤና መሳሪያ ከሌሎች አለም አቀፍ የጤና ኤጀንሲዎች ጋር ያቀላቅላል። እንደሚከተለው ይከፋፍላል፡-

- መሠረተ ልማት
- የሕክምና ቁሳቁሶች ፣ መሳሪያዎች እና ጥገናዎች
- ፋይናንስ
- አስተዳደር እና አመራር
- የመረጃ ስርዓት ፣ ዲጂታል ስርአት እና ምርምር
- የሰው ሃብት ለጤና እና ሎጅስቲክስ

በጥናቶች እና ሀገራዊና አለምአቀፍ ምርጫ ተሞክሮዎች ላይ በመመርኮዝ በሚቀጥሉት 10 ዓመታት ውስጥ የታቀዱ ግቦች እና የድርጊት መስኮች እንደሚከተለው ተሰጥተዋል ።

### ዒላማ 1: የትራፊክ አደጋ በደረሰ በ30 ደቂቃ ውስጥ የቅድመ ሆስፒታል እንክብካቤን መስጠት

አፋጣኝ የድንገተኛ ህክምና አቅርቦት እና ተገጂዎችን ጉዳት ከደረሰበት ቦታ ወደ ጤና ተቋም በፍጥነት ማንቀሳቀስ ህይወትን ማዳን፣ የአጭር ጊዜ የአካል ጉዳተኝነትን ክስተት በመቀነስ የረጅም ጊዜ ውጤቶችን በእጅጉ ያሻሽላል።

### የድርጊት መስክ

- ለአሸከርካሪዎች ፣ ለፖሊስ እና ለበጎ ፈቃደኞች የመጀመሪያ ደረጃ የህክምና እርዳታ ስልጠና መስጠት
- ቢያንስ 1 የፖራሜዲክ ቡድን ለ 50,000 ሰዎች በደንብ በሰለጠኑ እና አስፈላጊ የሆኑ የመጀመሪያ ዕርዳታ መሳሪያዎችን እና አምቡላንስ ያሟሉ መሆናቸውን ማረጋገጥ

- የመጀመሪያ ደረጃ የህክምና ዕርዳታ መርጃዎችን ወጤታማ በሆነ መንገድ ለመጠቀም አስፈላጊ የግንኙነት እና የአስተዳደር ስርዓት መዘርጋት

**ዓላማ 2: የአደጋ ጊዜ እንክብካቤ ማእከልን ተደራሽነት ማሻሻል**

የድህረ-አደጋ እንክብካቤ በቋሚ ተቋማት (ጤና ጣቢያ ፣ ክሊኒኮች እና ሆስፒታሎች) የሚሰጥ ሲሆን አደረጃጀቱ አስፈላጊ የአደጋ ጊዜ አገልግሎቶችን ለማቅረብ እንደ አንዱ መሰረታዊ የአቀራረብ መንገዶች ያገለግላል።

**የድርጊት መሰክ**

- የድህረ አደጋ ህክምና በመስጠት ላይ ያሉ ሂደቶች ላይ ክፍተቶችን ማጥናት
- የድህረ አደጋ ህክምና ማዕከሎችን ማስፋፋት
- በድህረ አደጋ ህክምና እንክብካቤ ላይ ያሉትን የጤና ባለሙያዎችን ማሰልጠን
- የድህረ አደጋ ህክምና ማዕከሎችን አስፈላጊ በሆኑ መሳሪያዎች ማሟላት

**ዓላማ 3: ከአደጋ በኋላ የእንክብካቤ እና ማገገሚያ ሥርዓትን ማሻሻል**

ተገቢ የሆነ ከአደጋ በኋላ ያለ የማገገሚያ ስርዓት ለትራፊክ አደጋ ተገኝቶች አስፈላጊ ነው። ይህ የማገገሚያ ስርዓት የሰነ-ልዩና ድጋፍን ከክሊኒካል ሳይኮሎጂስት ወይም ከሳይካትሪስቶች ጋር ፣ የአካል ብቃት እንቅስቃሴን ከሰለጠኑ ቴራፒስቶች ጋር እና ከአመጋገብ ባለሙያዎች ጋር የአመጋገብ ድጋፍን ይጨምራል።

**የድርጊት መሰክ**

- በአካል ጉዳት ማገገሚያ አገልግሎት ላይ ያሉትን ክፍተቶች ማጥናት እና መለየት
- የመልሶ ማገገሚያ ማዕከላትን ማስፋፋት
- የመልሶ ማገገሚያ ማዕከላትን ማጠናከር





# 5.0 ክትትል እና ግምገማ



# የሂደት ክትትል እና ግምገማ ዘዴዎች

ክትትልና ግምገማ በዋናነት የመሪ ኤጀንሲ ኃላፊነት ነው። መሪው ኤጀንሲ የአጭር ጊዜ ፣ የመካከለኛ ጊዜ እና የረዥም ጊዜ ዕቅዶች በየጊዜው መዘጋጀታቸውን የማረጋገጥ ሀላፊነት አለበት። ተቋማት ከተቋማዊ ሀላፊነታቸው ጋር የሚሄድ ተግባር መተግበራቸውን ያረጋግጣል። የአመቱ እቅድ መተግበሩን ለማረጋገጥ በየሩብ አመቱ ሪፖርቶችን ከሚመለከታቸው ተቋማት በመሰብሰብ ጥቅል ሪፖርት ያዘጋጃል።

የእቅድ አፈጻጸም በአመት ሁለት ጊዜ የመንገድ ደህንነት ምክር ቤት አባላት ፣ ባለድርሻ አካላት ፣ የምክርቤቱ ሰብሳቢና ጸሃፊ ባሉበት ይገመገማል። የመንገድ ደህንነት መሪው ተቋም የምክርቤቱ ጸሃፊ ሆኖ ያገለግላል። በየበጀት አመቱ መጀመሪያ ያለፈው 6 ወርና የአመቱ አፈጻጸም ይገመገማል። የአመቱ እቅድ ይቀርብና ይጸድቃል። በበጀት አመቱ ግማሽ ላይም አፈጻጸሙ ይገመገማል። በተጨማሪም የውጤት አመልካቾች ግምገማና የትራፊክ ግጭት መረጃ ይቀርባል።

የስትራቴጂው አፈጻጸም የተፈለገውን ውጤት ማምጣቱን ለማረጋገጥ የተመረጡ የውጤት አመልካቾች በገለልተኛ አካል በመሪው ኤጀንሲ ድጋፍ መለካት አለበት። ለምሳሌ፦ የመንገድ ተጠቃሚዎች የባህሪ ለውጥ ፣ የተሻሻሉ በተደጋጋሚ ግጭት የሚደርሰባቸው ቦታዎች (blackspots) ፣ የተሻሻለ የድህረ ግጭት ህክምና አገልግሎት ፣ የተፈጠረ ተቋማዊና የህግ እቅም እና ሌሎች ተጨባጭ ውጤት አመልካቾችን በመምረጥ መገምገም አለበት።

በየአመቱ የመንገድ ደህንነት ሪፖርት ተዘጋጅቶ በመታተም ለባለድርሻ አካላትን እና ለህብረተሰቡ መድረስ አለበት።

የስትራቴጂው ትግበራ እቅድ በየአምስት አመቱ መዘጋጀት አለበት። በአምስት አመቱ እቅድ ላይ ተመስርቶ ሁሉም ፈጻሚ ተቋማት በመሪ ኤጀንሲው ድጋፍ አመታዊ እቅድ መዘጋጀት አለባቸው። በመጀመሪያው አምስት አመት ምዕራፍ አፈጻጸም በጥልቀት መገምገም አለበት። የታዩ ጥንካሬዎችና ክፍተቶች ተለይቶ ትምህርቶች ይወሰዳሉ። ሰንጠረዥ 3 ለክትትልና ለግምገማ ወሳኝ ምዕራፎችን ያሰጣል።

ወጤት	አመት 2	አመት 4	አመት 6	አመት 8	አመት 10	መሪ ተቋም
<b>አጠቃላይ ወጤት</b>						
የቀነሰ የሞት መጠን	5%	15%	30%	40%	50%	መ/ደ/ኢ/ፈ/ሰ
<b>ተቋማዊ እና አስተዳደር አቅም</b>						
መሪ ተቋም ማቋቋም						
<b>የመንገድ ደህንነት ህጎች</b>						
የትራፊክ ህግ ማሻሻል						የት/ሎ/ሚ
ጠቃሚ የአለም አቀፍ የመንገድ ደህንነት ህጎችን በማየት የህጎቻችን አካል ማድረግ						የት/ሎ/ሚ
<b>መረጃ አስተዳደር</b>						
ጠንካራ እና የተቀናጀ የትራፊክ ግጭት መረጃ አይያዝ ስርዓት መፍጠር						መ/ደ/ኢ/ፈ/ሰ
ጠንካራ እና የተቀናጀ የተሽከርካሪ መረጃ አይያዝ ስርዓት መፍጠር						መ/ደ/ኢ/ፈ/ሰ
<b>ደህንነቱ የተጠበቀ መንገድ ተጠቃሚ</b>						
ከከተማ ከተማ የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት የሚሰጡ ተሽከርካሪዎች ላይ የመቀመጫ ቀበቶ አስገዳጅ ማድረግ						መ/ደ/ኢ/ፈ/ሰ
የፍጥነት ልክ ሞሰትን በ 50% መቀነስ	10%	20%	35%	40%	50%	ፌ/ፖ፣ ከ/ፖ፣ ከ/ፖ
የመቀመጫ ቀበቶ ሞሰትን በ 100% መቀነስ	50%	100%				ፌ/ፖ፣ ከ/ፖ፣ ከ/ፖ
የደህንነት ኮፍያ አጠቃቀም ሞሰትን በ 100% መቀነስ	50%	100%				ፌ/ፖ፣ ከ/ፖ፣ ከ/ፖ
የጠዋቶ ማሽከርከር ሞሰትን በ 70% መቀነስ	20%	40%	50%	70%		ፌ/ፖ፣ ከ/ፖ፣ ከ/ፖ
አይሽከርከሩ ትኩረት የሚሰጡ ተግባራትን ማከናወን ጋር ተያይዞ የሚሰተዋሉ ሞሰትን በ 30% መቀነስ	10%	30%				ፌ/ፖ፣ ከ/ፖ፣ ከ/ፖ
<b>ደህንነቱ የተጠበቀ ተሽከርካሪና ቴክኖሎጂ ትግበራ</b>						
ወላጅ የተሽከርካሪ ስታንዳርዶችን ማዘጋጀት እና መተግበር						መ/ደ/ኢ/ፈ/ሰ
የፍጥነት መገደቢያ መሳሪያዎችን የህዝብና የጭነት ትራንስፖርት ላይ መግባባት						መ/ደ/ኢ/ፈ/ሰ
<b>ደህንነቱ የተጠበቀ መንገድ መሰረተ ልማት</b>						
የመንገድ ደህንነት ጉዳት መመሪያ ማዘጋጀትና ተቋማዊ ማድረግ						ኢ/መ/አ
የመንገድ ዲዛይን ማንቀሳቀስ ማሻሻል						ኢ/መ/አ
የግንባታ አከባቢ ደህንነት መመሪያ ማዘጋጀትና ተቋማዊ ማድረግ						ኢ/መ/አ
ሁሉንም አስፋልት መንገዶችን በመገምገም በማሻሻል ተገቢ የደህንነት ደረጃ እንዲኖራቸው ማድረግ (ለምሳሌ በአይፊፕ (iRAP) መሰረት 3 ከከፊ እንዲሆኑ ማድረግ)	20%	40%	60%	80%	100%	ኢ/መ/አ
የሁሉንም አስፋልት መንገድ የፍጥነት ልክ በመከለስ ተግባራዊ ማድረግ (የጠቅላላ ርዝመቱ ፐርሰንት)	50%	100%				ኢ/መ/አ፣ ከ/መ/ባ
<b>ደህንነቱ የተጠበቀ የህዝባዊ አገልግሎት</b>						
ለሁሉም የትራፊክ ፖሊሶችና አሽከርካሪዎች የመጀመሪያ ህዝባዊ አሰጣጥ ትምህርት	25%	50%	75%	100%		ጤ/ሚ
የድህረ አደጋ ድንገተኛ ህዝባዊ ተቋማትን በአለም ጤና ድርጅት ዝቅተኛ ገቢ ላላቸው ሀገራት ባስተሳሰቡ ደረጃ መሰረት ማስፋፋት ማጠናከር	20%	40%	60%	80%	100%	ጤ/ሚ
በአለም ጤና ድርጅት ዝቅተኛ ገቢ ላላቸው ሀገራት ባስተሳሰቡ ደረጃ መሰረት የአምቡላንስ አገልግሎት ማሻሻል						ጤ/ሚ
ሀገር አቀፍ አጭር የአደጋ ጊዜ ጥራ ጭጥር ማዘጋጀትና መተግበር						ጤ/ሚ
አደጋ ማገገም የቦታዎችን ማስፋፋት ማጠናከር						ጤ/ሚ

# የመንገድ ደህንነት ስትራቴጂ አስተዳደር ስርዓት

የሰራቴጂው ትግበራ በአጠቃላይ በሀገራዊ መንገድ ደህንነት ምክር ቤት የሚመራ ቢሆንም ለተሻለ አመራር ንዑስ ኮሚቴዎችን ማቋቋም ያስፈልጋል። የሚከተሉት ንዑስ ኮሚቴዎች ይመሰረታሉ፦

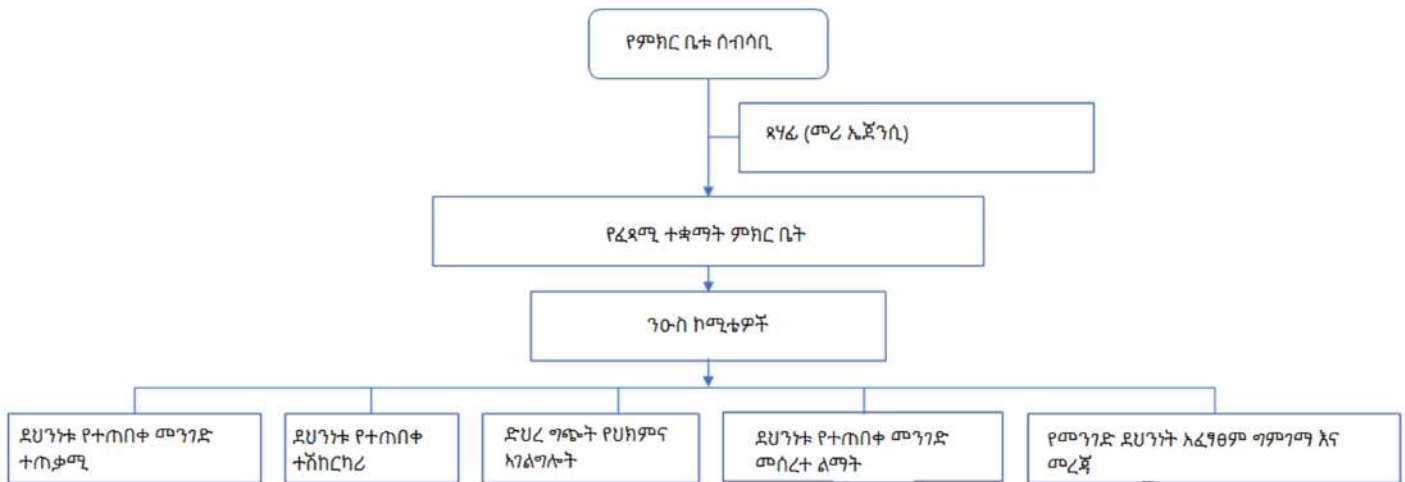
- ደህንነቱ የተጠበቀ መንገድ ተጠቃሚ፡ - በዚህ ንዑስ ኮሚቴ ውስጥ የሚካተቱ የከተማ ፖሊስ ፣ የከተማ ትራንስፖርት ቢሮዎች፣ የከተማ ፖሊስ ኮሚሽኖችና የመንገድ ደህንነት እና ኢንፎርሬሽን ፈንድ ሰርቪስ ይሆናሉ

- ደህንነቱ የተጠበቀ ተሽከርካሪ፡ - የፌደራል ፖሊስ ኮሚሽን ፣ የከተማ ፖሊስ ኮሚሽን ፣ የከተማ ትራንስፖርት ቢሮዎችና የመንገድ ደህንነት እና ኢንፎርሬሽን ፈንድ ሰርቪስ አባል ይሆናሉ

- ድህረ ግጭት የህክምና አገልግሎት፡ - የጤና ሚኒስቴር ፣ የከተማ ጤና ቢሮዎች አባል ይሆናሉ

- የመንገድ ደህንነት አፈፃፀም ግምገማ እና መረጃ፡ - በዚህ ውስጥ መሪ ተቋም የሆነው የመንገድ ደህንነት እና ኢንፎርሬሽን ፈንድ ሰርቪስ ፣ የከተማ ትራንስፖርት ቢሮዎች ፣ የክልል የትራንስፖርት ቢሮዎች ፣ የከተማ ፖሊስ ኮሚሽን እና የትራንስፖርትና ሎጂስቲክስ ሚኒስቴር እና ጤና ሚኒስቴር አባል ይሆናሉ

ንዑስ ኮሚቴዎች በየራሱ አመት ተገናኝቶ የእቅዳቸውን አፈፃፀም ይገመግማሉ። ሁሉም ንዑስ ኮሚቴዎች የራሳቸው ሰብሳቢ ሊኖራቸው የሚገባ ሲሆን ሰብሳቢዎች ከተቋማት ሀላፊዎች መመሪያ አለበት። የአስተዳደራዊ ስርዓቱ የሚከተለውን ይመስላል።



ምሳሌ 5: የመንገድ ደህንነት አስተዳደራዊ ስርዓት





