ፅዱ አዲስ ትራንስፖርት

በትራንስፖርት ዘርፍ አመስጋኝ ማህበረሰብ እንፈጥራለን!

በትራንስፖርት ዘርፍ አመስጋኝ ማህበረሰብ

እንፈጥራለን!

“ፅዱ አዲስ ትራንስፖርት”

ህዳር 2018 ዓ/ም

አዲስ አበባ ኢትዮጵያ

በትራንስፖርት ዘርፍ አመስጋኝ ማህበረሰብ በመፍጠር የዘርፉን ተቀባይነትና የመፈፀም አቅም ማሳደግ ግባችን ነው!

ይህ ሞጁል በአዲስ አበባ ትራንስፖርት ቢሮ በንፋስ ስልክ ላፍት ትራንስፖርት ቅርንጫፍ ፅ/ቤት የተዘጋጀ ነው፡፡

ማውጫ

ምዕራፍ አንድ 6

1.1 ትራንስፖርትና አዲስ አበባ 6

1.2 በአዲስ አበባ ያለው የትራንስፖርት ችግርና መንስኤዎቹ...................................7

ምዕራፍ ሁለት 10

2.1 የፅዱ አዲስ ትራንስፖርት እሳቤና መነሻ 11

2.2 ፅዱ አዲስ ትራንስፖርት...11

2.3.1 ከባለታክሲ ባለንብረቶም ምን ይጠበቃል 14

2.3.2 ከመንግስት ተሽከርካሪዎች ምን ይጠበቃል 15

2.3.3 ከትራንስፖርት ህግ አስከባሪ አካላት ምን ይጠበቃል 16

ምዕራፍ ሶስት 18

3.1 የኮሪደር ልማትና የአዲስ አበባ ትራንስፖርት 18

ምዕራፍ አራት 20

4.1 የፅዱ አዲስ ትራንስፖርት ራዕይ፤ ተልዕኮና ግብ..20

ምዕራፍ አምስት..211

5.1 የሌሎች ሀገራት ልምድ 21

ማጠቃለያ 23

ምንጭ..24

መግቢያ

ትራንስፖርት የነገሮች ሁሉ ማቀላጠፊያና መገልገያ ዘርፍ ነው። የኢትዮጵያ የትራንስፖርት ታሪክ የሚጀምረው በ18ኛው ክፍለ ዘመን ቢሆንም፤ በየዘመናትና በየመንግስታቱ ለውጦችን እያሳየ ለዛሬ በቅቷል። ከጋማ ከብት እስከ ጋሪ፤ ከጋሪ እስከ ሳይክል፤ ከሳይክል እስከ የነዳጅ መኪና ተሽከርካሪ፤ ከዛም እስከ ባቡር፤ አውሮፕላንና የኤሌክትሪክ ተሽከርካሪ ደረጃ በኢትዮጵያ አገልግሎት እየሰጡ ይገኛሉ። አዲስ አበባ ደግሞ የሁሉም ማዕከል ሆና እነዚህን ሁሉ ታስተናግዳለች።

ይሁን እንጅ በየዘመናቱ ዘርፉ የተለያዩ ቅሬታዎች ሲንፀባረቁበት ይስተዋላሉ። በዚህም በዘርፉ አመስጋኝ ማህበረሰብ ለመፍጠር በሚደረግ ሂደት ፅዱ የትራንስፖርት አገልግሎት ማቅረብ አንዱ መንገድ ሆኖ ተገኝቷል።

በዚህም ይህ ሞጁል ይህ ሞጁል በአዲስ አበባ ትራንስፖርት ቢሮ በንፋስ ስልክ ላፍት ትራንስፖርት ቅርንጫፍ ፅ/ቤት የተዘጋጀ ቢሆንም በአዲስ አበባ በሁሉም ቅ/ፅ/ቤቶች ሲተገበር በዘርፉ አመስጋኝ ማህበረሰብ ለመፍጠር ይረዳል ብለን እናምናለን።

ምዕራፍ አንድ

1.1 ትራንስፖርትና አዲስ አበባ

አዲስ አበባ 17 በመቶ ለሚሆነው የኢትዮጵያ ከተማ ሕዝብ መኖሪያ ስትሆን በዘመናዊው ታሪክ ውስጥ እጅግ ወሳኝ በሆነ ስፍራ ላይ ትገኛለች፡፡ የትራንስፖርት አገልግሎት በአዲስ አበባ በስፋት መሰጠት የጀመረው አዲስ አበባ ከተቆረቀረችበት ጊዜ አንስቶ እንደሆነ የታሪክ ድርሳናት ይጠቅሳሉ፡፡ በተለይም ደግሞ ባህላዊ የሚባሉ የትራንስፖርት መገልገያዎች እስከ 1900 መጀመሪያዎቹ ድረስ በስፋት ጥቅም ላይ ይውሉ ነበር፡፡ የጋማ ከብቶችን ለትራንስፖርት አገልግሎት ከመጠቀም ባለፈ ጋሪ የመጠቀም እድሉ እየሰፋ መጣ፡፡

በሃላ ላይ ግን ዘመናዊ የነዳጅ ተሽከርካሪዎችን መጠቀም ተጀመረ፡፡ በተለይም ደግሞ ቀላል ከሚባሉ የቤት መኪኖች ባሻገር ሀገር አቋራጭ አውቶቢሶች፤ የጭነት መኪናዎችና ተሽከርካሪዎች ከአዲስ አበባ አልፈው ወደ ክፍለ ሀገር መስፋፋት ቻሉ፡፡ በጊዜ ሂደትም መንግስታት እየተቀያየሩ ከተለያዩ ሀገራት በሚወስዷቸው ልምድና ወደ ኢትዮጵያ በሚያመጧቸው ልምዶች አለፍ ሲልም ደግሞ እንደ ሀገር በሚሰሩ የፈጠራ ስራዎች የአዲስ አበባ እና የኢትዮጵያ የትራንስፖርት ዘርፍ ፀጋዎቹም ፈተናዎቹም እየጨመሩ መጡ፡፡

በተለይም እንደ አዲስ አበባ ሁኔታ የነዋሪዎቿ ቁጥር መጨመርና ትራንስፖርት የዘርፎች ጉሮሮ ሆኖ በመገኘቱ ከመንገድ ማነስ፤ ከተሽከርካሪ እጥረትና ጥራት እንዲሁም በአሰራር ክፍተት በዘርፉ የሚነሱ ቅሬታዎች ከጊዜ ወደ ጊዜ እየጨመሩ መጡ፡፡ በዚህም አማካኝነት የትራንስፖርት ዘርፍን በማቀላጠፍ አመስጋኝ ማህበረሰብ መፍጠር የግዴታ ሆነ፡፡ በተለይም ተሽከርካሪዎችን ፅዱና ከተማዋን የሚመጥኑ በማድረግ “ፅዱ አዲስ ትራንስፖርትን” መተግበር ትርፉ ከፍ ያለ ይሆናል፡፡

1.2 በአዲስ አበባ ያለው የትራንስፖርት ችግርና መንስኤዎቹ

የከተሞች የህዝብ ቁጥር ድርሻ በ1959 ከነበረበት 8.5 በመቶ በ2004 ዓ.ም ወደ 17.4 በመቶ አድጓል፤ ይህም ኢትዮጵያን ከሰሃራ በታች ካሉ የአፍሪካ ሀገራት ውስጥ በፍጥነት ከሚያድጉ ከተሞች መካከል አንዷ ያደርጋታል። እንደ ብዙ አዳጊ ኢኮኖሚ እንዳላቸው ሀገራት የአዲስ እድሎች ተስፋ እና በትላልቅ ከተሞች የሚኖር የተሻለ ሕይወት ጥራት ከገጠር ወደ ከተማ የሚደረጉ ስደቶችን ብዛት ጨምሯል። ከ2009 ጀምሮ አዲስ አበባ ለ3.2 ሚሊዮን ነዋሪዎች መኖሪያ ስትሆን ይህም በ2022 ይህ ቁጥር በእጥፍ ሊጨምር እንደሚችል *World Bank. (2015). Addis Ababa, Ethiopia: Enhancing Urban Resilience* ጥናት ያመላክታል።

አዲስ አበባ ብሔራዊ አጠቃላይ የሐገር ውስጥ ምርት በአመታዊ የእድገት ተመን 15 በመቶ በሚጠጋ መልኩ አስተዋፅኦ ታበረክታለች። ይህ ያልተጠበቀ የእድገት መጠን ፈጣን የሆነ የከተማዋን ስፋት መጨመርን ያስከተለ ሲሆን በሌላ በኩል በርካታ የትራንስፖርት፣ የቤት እና የመሰረተ ልማት ችግሮችን በማስከተል ላይ ይገኛል ይላል *Transport Research Laboratory. (2013). Provision for Non-Motorised Transport in Addis Ababa and recommendations for improvements* ጥናት።

ከዚህ አለፍ ሲል ደግሞ የትራንስፖርት አሰጣጡ ምቹ አለመሆን አካባቢን በአስደንጋጭ ሁኔታ መጉዳት ይጀምራል። መደበኛው ኢኮኖሚ አሁን ያለውን እድገት ማስተናገድ ሳይችል ሲቀር መደበኛ ያልሆነው ኢኮኖሚ እንቅስቃሴ ውስብስብ የኢኮኖሚ መዋቅር ሊፈጥርም ይችላል። ይህ ያልታቀደ መስፋፋት የከተማዋን ስፋት በከፍተኛ ሁኔታ ይጨምራል። ከ1978 ጀምሮ የአዲስ አበባ ስፋት በ4 እጥፍ ያደገ ሲሆን ይህም ከተማዋን ያማከለ ትራንስፖርት

ለማብቃቃት አዳጋች ሆኖ የትራንስፖርት እጥረትን ሲፈጥር ቆይቷል እንደ *Ministry of Transport. (2011)* ጥናት።

በአዲስ አበባ አብዛኛው የትራንስፖርት እንቅስቃሴ አይነት የእግር ጉዞ እና የሕዝብ ትራንስፖርት በመጠቀም የሚደረግ ሲሆን ይህም 85 በመቶ የሚሆነውን የጉዞ ሽፋን ያካትታል። በእግር የሚደረጉ ጉዞዎች በከተማዋ የተለያዩ ቦታዎች ውስጥ በስፋት ይለያያሉ። *Addis Ababa City Administration. (2017). Addis Ababa Road Safety Strategy Implementation Plan: Executive Summary* ጥናት መሰረት ደግሞ በእግር የሚደረጉ ጉዞዎች 40 በመቶ ብቻ ናቸው ሲል ይጠቅሳል። በመሆኑም የከተማዋ አማካኝ የጉዞ ርዝመት 3.3 ኪ.ሜ ሲሆን በእግር የሚደረጉ ጉዞዎች አማካይ ርዝመት 1.5 ኪ.ሜ ናቸው ማለት ነው። ይህ የኮሪደር ልማት የፈጠረው እድል ደግሞ የአዲስ አበባን የትራንስፖርት ሽፋን የጨመረ መሆኑ ግልፅ ነው።

የሳይክል ተጠቃሚዎች የአጭር ርቀት ጉዞዎችን የሚሸፍኑ ሲሆን ይህ የሆነውም በተለምዶ ሳይክል ዝቅተኛ ገቢ ያላቸው ዜጎችና የህፃናት መገልገያ ተደርጎ ስለሚወሰድ ነው። ይሁን እንጅ አሁን ላይ የሳይክል ተጠቃሚዎች የመንገድ መሰረተ ልማት በኮሪደር ልማቱ አማካኝነት እየተመቻቸ በመምጣቱ የሳይክል ተጠቃሚዎች ቁጥር እየጨመረ መጥቷል።

በአዲስ አበባ ምንም እንኳን የግል መኪና ተሽከርካሪዎች ቁጥር እየጨመረ ቢመጣም ከ20 እስከ 25 በመቶ ብቻ ነው መሸፈን የቻለው። በአጠቃላይ ግን በሀገሪቱ ውስጥ ከሚገኙት ከጠቅላላ ተሽከርካሪዎች ከ70 እስከ 75 በመቶ የሚሆነውን የተመዘገቡት በአዲስ አበባ ከተማ ውስጥ መሆኑን *Addis Ababa City Administration. (2017). Addis Ababa Road Safety Strategy Implementation Plan: Executive Summary* ጥናት ያስቀምጣል።

በኢትዮጵያ ምንም እንኳን በተሽከርካሪዎች ላይ የተቀመጠው የግብር መጠን ከፍተኛ ቢሆንም የተሽከርካሪዎች ቁጥር ግን በከፍተኛ ሁኔታ እየጨመረ ይገኛል፡ ፡ ከጥቂት ዓመታት በፊት በአብዛኛው ወደ ሀገር ውስጥ የሚገቡ ተሽከርካሪዎች በከፍተኛ ሁኔታ የአየር ብክለትን የሚያስከትሉና ያገለገሉ ተሽከርካሪዎች ነበሩ፡፡ እነዚህን ጊዜያቸው ያለፈባቸው እና ዝቅተኛ የሆነ የጥራት ደረጃ ያላቸውን ተሽከርካሪዎችን መጠቀም የሚያደርሱትን አሉታዊ ተፅዕኖ በቀላሉ ስንመለከት የትራፊክ መጨናነቅ፣ የአየር እና የድምፅ ብክለት ሊታለፍ የማይችሉ የእለተ ተእለት የከተማዋ የሕይወት ክፍል ሆነዋል እንደ *Ministry of Transport. (2011)* ጥናት፡፡

የትራፊክ የግጭት አደጋ እና የሞት አደጋ መጨመርን በተመለከተ የተለያዩ ጉዳቶች የሚስተናገዱ ሲሆን በአጠቃላይ ግን 80 በመቶ የሚሆነው አደጋ በእግረኞች ላይ የሚደርስ ነው፡፡ ከፍተኛ ደረጃ ያላቸው የሞት አደጋዎች ዋና ምክንያት ከከተማዋ ጠቅላላ መንገድ ክፍል ከ20 በመቶ የማይበልጥ የነበረ ሲሆን አሁን ላይ ግን የኮሪደር ልማቱ በፈጠረው እድል በእግረኛ ላይ የሚደርሰው ጉዳት በከፍተኛ ሁኔታ ቀንሷል፡፡

በተጨማሪም ከፍተኛ አደጋ የሚፈጥሩ የሞገደኛ አሽከርካሪ ባህሪ፣ ከፍጥነት በላይ መንዳት እና ጠጥቶ በማሽከርከር የሚከሰቱ ናቸው፡፡ እነዚህ ልምዶች ሰፋ ያለ የውጫዊ ተፅህኖ የሚያስከትሉ ሲሆን፤ እነዚህም ከአካላዊ እና አይምሯዊ ጤና፣ የአካባቢያዊ፣ የማህበረሰባዊ፣ ኢኮኖሚያዊ ልማት እና የተለያዩ ግብአቶች አጠቃቀም ጋር በተያይዘ የሚመጡ አሉታዊ ውጤቶች ናቸው፡፡

ምዕራፍ ሁለት

2.1 የፅዱ አዲስ ትራንስፖርት እሳቤና መነሻ

በትራንስፖርት ዘርፍ አመስጋኝ ማህበረሰብ እንፈጥራለን በሚል መነሻና ገዥ ጥቅል ሀሳብ ውስጥ የተለያዩ የሚነሴና ወደ ተግባር የሚቀየሩ ዝርዝር ሀሳቦች አሉ፡፡ የፅዱ አዲስ ትራንስፖርት እሳቤን በዝርዝር ከመመልከታችን በፊት በዘርፉ አመስጋኝ ማህበረሰብ እንፈጥራለን የሚለውን እሳቤ ዘርዘር አድርገን እንመልከት፡፡

የአዲስ አበባ ነዋሪ የዕለት ከዕለት እንቅስቃሴው በትራንስፖርት ላይ ጥገኛ የሆነ ነው፡፡ ጠዋት ላይ ወደስራ ለመግባትና ምሽት ላይም ወደ ቤት ለመመለስ የግዴታ ትራንስፖርት አስፈላጊ ነው፡፡ ከዛ ባሻገር ደግሞ ቢሮ ከሚውሉ ዜጎች ሌላ በየደቂቃው እንቅስቃሴ የሚያደርጉ የግል አሽከርካሪዎችና የታክሲ እንዲሁም የባስ ተጠቃሚዎች ቁጥር ይህ ነው ተብሎ የሚጠቀስ አይደለም፡፡

የከተማዋ ነዋሪዎች ቁጥርና የከተማዋ የንግድ እንቅስቃሴ በየቀኑ እየጨመረ በመምጣቱ ምክንያት የትራንስፖርት ተጠቃሚዎች ቁጥርም ከእለት እለት እየጨመረ መጥቷል፡፡ በዚህም ምክንያት በሚከሰተው የትራንስፖርት እጥረት ሳቢያ የከተማዋ ነዋሪ የትራንስፖርት ዘርፉ የሚሰጠውን አገልግሎት ያክል ሲያመሰግኑት አይስተዋልም፡፡ እንዲያውም በተቃራኒው የማማረርና ለዘርፉ የሚገባውን ክብር አለመስጠት በስፋት ከነዋሪዎች ይስተዋላል፡፡

ይህንን ችግር ለመቅረፍ ስር ነቀል የሆነ የትራንስፖርት ዘርፍ **<u>የትርክትና የአመለካከት ለውጥ</u>** ማምጣት አስፈላጊ በመሆኑ በትራንስፖርት ዘርፍ አመስጋኝ ማህበረሰብ እንፈጥራለን! የሚል መነሻ ሀሳብ ተፈጥሯል፡፡ ይህንን እሳቤ በመተንተንም ፅዱ አዲስ ትራንስፖርት ወይም ፅዱ የትራንስፖርት አገልግሎት በሚል ሀሳብ ወደ ተግባር ተገብቷል፡፡

2·2 ፅዱ አዲስ ትራንስፖርት

በአዲስ አበባ የተለያዩ አይነት አገክልግሎት ሰጭ ተሽከርካሪዎች አሉ፡፡ ከእነዚህ ተሽከርካሪዎች መካከል ደግሞ የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት የሚሰጡ ተሽከርክሪዎች ይጠቀሳሉ፡፡ ማለትም ሚኒባሶች፤ ቅጥቅጦች ባሶችና ከ2 በላይ ሰው መጫን የሚችሉ ኮድ 3 የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ሰጭ ተቋማት ይጠቀሳሉ፡፡ በእነዚህ ውስጥ ራይድና መሰል ተሽከርካሪዎችም ይካተታሉ፡፡

በትራንስፖርት ልምዳቸው ከፊት የሚጠቀሱት የበለፀጉ ሀገራት የተሳፋሪዎችን ደህንነትና ምቾት ማስቀደም ቅድሚያ የሚሰጡት ተግባር በመሆኑ ለሀገሬው ዜጋ አልፎ በሌላ ሀገር ዜጎችም ተመራጭ በመሆን የቱሪስት መስህብን እያመጡ ይገኛሉ፡፡

የአዲስ አበባ የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ሰጭ ተሽከርካሪዎች በተለይም ከ11 በላይ ሰው የሚጭኑት የፅዳት ጉዳያቸው በጣም አሳሰቢ የሚባል ደረጃ ላይ የደረሰ ነው፡፡ ይህ ማለትም የተሽከርካሪዎቹ ማርከጀትና ከአገልግሎት ውጭ ለመሆን ቅርብ መሆናቸው እንዳለ ሆኖ ከዛ በተጨማሪ ግን ባሉበት ይዞታ ለተሳፋሪው ምቹ ያልሆኑ እንዲሆኑ ማድረግ ከህግ አግባብም የተፈቀደ አይደለም፡፡

በተለይም አንዳንዶቹ የወንበር ስፖንጅና መቀመጫቸው አልቆ ብረቱ የፈጠጠ መሆን፤ የወንበር ብረቱ ተሰብሮ ተሳፋሪን የሚያጨናንቅ መሆን፤ መስኮታቸው የማይከፈቱና ተሰብረው በላስቲክ የተሸፈኑ መሆን፤ አንዳንዶቹ ንፋስ የሚያስገቡና የተለየ ለጤና ጠንቅ የሆነ ሽታ የሚያመነጩ መሆን፤ ወንበራቸው ቆሸሾ ልብስን የሚያቆሽሽና የሚቀድም መሆን፤ አንዳንዶቹ እግር በአግባቡ የማያዘረጉ መሆንና ሌሎችም መሰል የፅዳት እንዲሁም የደህንነት ችግር በስፋት የሚታይባቸው የሚኒባስና የሀይገር ተሽከርካሪዎች ይጠቀሳሉ፡፡

ሌላው ሚኒባስ፤ ሀይገርና ቅጥቅጥ ተሽከርካሪዎች ላይ የሚስተዋለው ችግር አላስፈላጊ የሆኑ ጥቅሶችን በመለጠፍ ዜጎችን ወዳልተፈለገ መወዛገብና ህግ መጣስ ውስጥ እንዲገቡ የማድረግ ተግባር ይስተዋላል፡፡ በተለይም የአንድን ብሄር የሚያጎላና የአንድን የሚያጣጥል ፁሁፎችን መጠቀም፤ ሀይማኖቶችን ወደ አላስፈላጊ ንትርክና ክርክር ውስጥ የሚከቱ መፈክሮችን እንዲሁም መለያዎችን መጠቀም፤ በሌላ በኩል ደግሞ ተሳፋሪው የራሱን መብት ከማስከበር አልፎ የሌሎችን መብት እንዳያስከብር የሚያደርጉና ከልክ በላይ መጫን እንዲችል የተፈቀደለት እስኪመስል የሚመላክቱ ጥቅሶችን መጠቀም አንድ የትራንስፖርት ዘርፉን ፅዱ የማያደርግና አድልኦ እንዲፈየጠር የሚያበረታታ ይሆናል፡፡

ዓለም አቀፉን የትራንስፖርት ህግ ስንመለከት የትኛውም ህጋዊ የሆነ የህዝብ ትራንስፖርት አገልግሎት ሰጭ የትኛውንም ዜጋና ምንም አይነት አመለካከት፤ እምነት እንዲሁም ማንነት ያለውን ዜጋ በቅንነት የማገልገል ግዴታ አለበት ይላል፡፡ በዚህ አግባብ የሚቀመጡ ፁሁፎችና ምስሎች አላስፈላጊ ነገር እንዳይፈጥሩ መጠንቀቅ ይገባል፡፡

በሌላ በኩል ደግሞ በተወሰኑ ታክሲዎች ላይ የሚከፈተው ሙዚቃ ወይም ደግሞ መዝሙር አልያም መንዙማ ከልክ በላይ የድምፅ ብክለትን የሚያስከትልና ተሳፋሪዎች ስለ ማህበራዊ መስተጋብራቸው እርስ በእርስ እንዳይነጋገሩ አልፎም ስልክ ለማውራትም በሚረብሽ መልኩ ከልክ በላይ ድምፅ ይለቀቃል፡፡

ባሶችን ስንመለከት ደግሞ የተሳፋሪው ቁጥር ከባሱ የመሸከም አቅም ጋር ተዳምሮ ተሳፋሪዎችን አንዱን በአንዱ ላይ ደራርቦ በመጫን በአንድ በኩል አላስፈላጊ ሽታ መፍጠር በሌላ በኩል ደግሞ የተሳፋሪዎችን መብት በሚጋፋ መልኩ ላልተፈለገ አካላዊና አዕምሯዊ ጫናን ማስከተል ችሏል፡፡

ከዚህ በተጨማሪ የታክሲ ተርሚናሎች ፅዳት ሌላኛው ሊታሰብበት የሚገባ ጉዳይ ነው፡፡ በእርግጥ አሁን ላይ የተሰሩትና እየተሰሩ ያሉት ደረጃቸውን የጠበቁ የታክሲና የባስ ተርሚናሎች ለዚህ ችግር ፈዋሽ ናቸው፡፡ ይሁንና እነዚህን ተርሚናሎች በተገቢው ልክ ማፅዳት ይጠበቃል፡፡ ይህንንም ለማድረግ ሁሉም ባለድርሻ ርብርብ ማድረግ ይገባዋል፡፡

አንደኛ እነዚህን ተርሚናሎች ቋሚ ደሰራተኞች ቀጥሮ ማሰራት መፍትሄ ነው፡፡ ካልሆነ ግን ከሰራተኞች በተጨማሪ የታክሲ ሹፌሮችና ረዳቶች በፈረቃ ከሳምንት 3 ቀን እንዲያፀዱ ሊደረግ ይችላል ይህ የሚሆነው ግን በአዕምሮ ላይ በሚሰራ የግንዛቤ ማስጨበት ተግባር ቢሆን ጉዳዩ ተቀባይነትና ቀጣይነት ያለው መሆን ይችላል፡፡

በመሆኑም እነዚህን ችግሮች ለመፍታት ፅዱ አዲስ ትራንስፖርት ዋነኛ መፍትሄ ይሆናል፡፡ ይህ ሞጁል በሁሉም ክፍለ ከተሞች በ11ዱም ቅርንጫፍ ፅ/ቤቶች ሲተገበር በትራንስፖርት ዘርፍ ማህበረሰቡ ራሱ ባገኘው አጋጣሚ የትራንስፖርት ዘርፉን አመስጋኝ ይሆናል፡፡

2.3 የፅዱ አዲስ ትራንስፖርት አተገባበር

ፅዱ አዲስ ትራንስፖርት አገልግሎት የተለየ ከሌላ ቦታ የሚመጣ ነገር የሚፈልግ ስርዓት አይደለም፡፡ ይልቁንም ያሉትን ተሽከርካሪዎች ፅዳት በማስተካከል የከተማዋን እድገትና ዓለም አቀፍ ተወዳዳሪነት የሚመጥን አድርጎ በማስተካከል ለአገልግሎት ዝግጁ ማድረግ ነው፡፡

ይህንን ስርዓት ወደመሬት ለማውረድና ተግባራዊነቱን ቀጣይነት ያለው አለፍ ሲልም ደግሞ በሁሉም ዘንድ ተቀባይነት እንዲኖረው የሁሉንም ትብብር

ይጠይቃል፡፡ በመሆኑም ከእያንዳንዱ ዜጋና አገልግሎት ሰጭ የሚጠበቁ ተግባራት አሉ፡፡

2.3.1 ከባለታክሲ ባለንብረቶም ምን ይጠበቃል

የአሽከርካሪ ባለንብረቶች ለአግልግሎት የተፈቀደለትን ተሽከርካሪ ደህንነት በሚገባ በማስፈተሽ፤ በማፅዳትና ተሳፋሪውን እንዲሁም ከተማዋን የሚመጥን ተሽከርካሪ ይዞ መቅረብ ይጠበቅበታል፡፡ ይህ ማለት የግዴታ መኪናው አዲስ መሆን አይጠበቅበትም፡፡ ባለበት ይዞታ በማፅዳት ዝግጁ ማድረግ በቂ ነው፡፡

- የታክሲው ወንበሮች ያላረጁ፤ ብረታቸው ያልፈጠጠ፤ ያልቆሸሹና ምቾት የማይነሱ ማድረግ ይጠበቃል፤
- የታክሲው መስኮቶች ተሳፋሪው ሲፈልግ ከፍቶ አየር መቀበል እንዲችል ሊከፈቱና ሊዘጉ የሚችል መሆን አለባቸው፤
- ወንበሮቹ ተሳፋሪን ምቾት በሚነሱና እግርን አጣብቀው መልኩ ተደርገው የተሰሩ መሆን የለባቸውም፤
- የመኪናው ቴፕ ከተፈቀደለትና ከመጠን በላይ በሆነ መልኩ በመክፈት የድምፅ ብክለት ማስከተል የለበትም፤
- ሹፌሩና ረዳቱ ተሳፋሪን ያከበረ አለባበስና የፅጉር ስታይል ቢኖራቸው ይመከራል(በተለይም ለሌላ ሀገሮች የገፅታ ግንባት ወሳኝ ስለሚሆን)
- ሹፌሩና ረዳቱ ከተሳፋሪዎች ጋር በሚኖራቸው ቆይታ ኢትዮጵያዊነትን ያከበረ የኮሚኒኬሽን ልውውጥ ሊኖራቸው ይገባል፤

- ተሳፋሪውም መብትና ግዴታውን የሚለይና ጉዞው ጤናማ እንዲሆን ማድረግ ይጠበቅበታል፤
- እንዳንድ ታክሲዎች ከማርጀታቸው የተነሳ መስኮታቸው በላስቲክ የተሸፈነ እንዲሁም ነፋስ የሚያስገቡ ስለሆኑ ቢስተካከሉ ፅዳታቸውን መጠበቅ ይችላሉ
- የታክሲው ፅዱ መሆን ከተሳፋሪው በላይ ቀኑን ሙሉ ለሚሰሩበት ሹፌርና ረዳት ጥቅሙ የጎላ ስለሚሆን ተግባራዊነቱ ፍጥነትን የሚጠይቅ ነው፤
- ከሁሉ በላይ የታክሲዎች ፅዳት መሰረተ ልማቱን የሚመጥንና ተሳፋሪዎችን ደህንነትና ምቾት የሚጠብቅ መሆን ይገበዋል።

2.3.2 ከመንግስት ተሽከርካሪዎች ምን ይጠበቃል

የመንግስት ተሽከርካሪዎች ማለትም የህዝብ አገልግሎት የሚሰጡ ባሶችና ባቡሮች ልክ እንደ ግል ተሽከርካሪዎች ሁሉ ፅዳታቸውን መጠበቅ ይጠበቅባቸዋል። በእርግጥ በአንፃራዊነት ሲታይ የመንግስት ተሽከርካሪዎች ከአብዛኞቹ የግል የህዝብ ማመላለሻ ተሽከርካሪዎች የተሻለ ፅዳት አላቸው ማለት ይቻላል። ግን ይህም ቢሆን በቂ አይደለም።

የመንግስት የህዝብ ማመላለሻ ተሽከርካሪዎች ከግል የህዝብ ማመላለሻ ተሽከርካሪዎች የሚለይዋቸው ባህሪያቶች አሉ።

- የህዝቡ ቁጥር ብዙ በመሆኑ ከወንበራቸው በላይ ሰው ይጭናሉ፤
- ረዥም ርቀት ብዙ ተሳፋሪዎችን ይዘው ይጓዛሉ፤

- የትራንስፖርት ክፍያቸው ዝቅተኛ በመሆኑ ብዙሀኑ ይመርጣቸዋል፤
- ከታክሲዎች አንፃር ሲታዩ ምቾታቸው የተሻለ ቢሆንም ከልክ በላይ ሰው ስለሚጭኑ መጨናነቅ ይፈጠርባቸዋል፤
- ቁጥራቸው ልክ እንደ ሚኒባስ ታክሲዎች ብዙ ባለመሆኑ በተፈለጉ ሰዓት ላይገኙ ይችላሉ፤
- በአንዴ በርካታ ተሳፋሪዎችን በማጓጓዝ የትራንስፖርት ፍሰቱን ያቃልላሉ፡፡

2.3.3 ከትራንስፖርት ህግ አስከባሪ አካላት ምን ይጠበቃል

በትራንስፖርት ዘርፍ ተመስጋኝና ዘመናዊ አገልግሎት የፈጠሩና ስርዓትን የገነቡ ሀገራት ልምድ እንደሚያሳየው ለትራንስፖርት ዘርፍ መዘመንና ተቀባይነት ያለው ስርዓት ለመገንባት የስራ ሀላፊዎች ብልሀት የተሞላበት፤ ያለውን መሰረተ ልማት መሰረት ያደረገ፤የማህበረሰቡን የኑሮ ሁኔታና ባህል ላይ የተመሰረተ አስተዳደራዊ ስርዓት ወሳኝ ነው፡፡

በአዲስ አበባም የመንግስት የትራንስፖርት ተቆጣጣሪዎች ለፅዱ አዲስ ትራንስፖርት እቅድ ስኬታማነት የአንበሳውን ድርሻ ይወስዳሉ፡፡ እነዚህ የስራ ሀላፊዎች በህግ የተቀመጠላቸው የስራ ሀላፊነት እንዳለ ሆኖ ዘርፉን ለማዘመንና በዘርፉ አመስጋኝ ማህበረሰብን ለመፍጠር በሃላፊነት ስሜት መስራት ይጠበቅባቸዋል፡፡

- ማህበረሰቡ ላይ ተገቢ የሆነ የግንዛቤ ማስጨበጥ ስራ መስራት (በማህበራዊ ሚዲያ፤ በመደበኛ ሚዲያ፤ በበራሪ ወረቀቶች፤ በአካል ወዘተ)፤

- ሃላፊነታቸውን እንደ ግል ስልጣን ሳይቆጥሩ በቅንነትና በስነ-ምግባር ማገልገል፤
- የተቀናጀ አሰራርን በመከተል ሁሉንም ያሳተፍ ተግባር ላይ ትኩረት ማድረግ፤
- የተሽከርካሪዎችን ፅዳት በየጊዜው መመልከትና ተገቢውን ትምህርት መስጠት፤
- ህግና ስርዓትን ተላልፈው በሚገኙት ላይ የሚያስተምር ቅጣት መቅጣት፤
- የአለም አቀፉን ተሞክሮ በየጊዜውና በንቃት በመከታተል ልምድ መውሰድ፤
- ከምንም በላይ ማህበረሰቡ ህግ አስከባሪና መብቱን ጠያቂ እንዲሆን መስራት፤
- ማህበረሰቡ ችግር ሲገጥመው አስፈላጊውን ጥቆማ እንዲሰጥ መንገዶችን ማመቻቸት (በቀጥታ ስልክ፤ በፁሁፍና በዌብሳይ እንዲሁም በአካል ወዘተ)
- በእያንዳንዱ ተሽከርካሪ ጥቅሶችን በማንሳት ጥቆማ መስጫ ስልኮችን እንዲሁም ዌብሳይቶችን ማስቀመጥ፤
- ለተሰጡ ጥቆማዎች ከሚመለከተው አካል ጋር በቅንጅት በመስራት አፋጣኝ ምላሽ መስጠት፤

ለነዚሁ ሁሉ ነገሮች ካሜራዎችን በየቦታው ከመትከል ጀምሮ አስፈላጊውን ቴክኖሎጅ መጠቀም ከመንግስት የስራ ሀላፊዎች ይጠበቃል።

ምዕራፍ ሶስት

3.1 የኮሪደር ልማትና የአዲስ አበባ ትራንስፖርት

በአዲስ አበባ በሁለት ዙር የኮሪደር ልማት የተሰራ ሲሆን ሁለተኛው ዙር እየተጠናቀቀ ይገኛል፡፡ ይህ የኮሪደር ልማት የከተማዋን ገፅታ ከሚጠበቀው በላይ የቀየረ ሲሆን በተለይም ደግሞ ለትራንስፖርት ዘርፉ የተሻሉ እድሎችን ይዞ የመጣ ሆኗል፡፡ ልማቱ የተሽከርካሪ መንገዶችን በማስፋት የእግረኛና የሳይክል መንገዶችን በልዩነትና በጥራት ያካተተ መሆኑ የአዲስ አበባን ትራንስፖርት ፍሰት ከወትሮው በተለየ የተሳለጠ አድርጎታል፡፡

ከዚህ በፊት የነበረውን የአዲስ አበባ የመንገድ መሰረተ ልማት መለስ ብለን ስንመለከተው የትራፊክ መጨናነቅን በመፍጠር በሰውም ሆነ በንብረት ላይ ከፍተኛ የሆነ አደጋ ሲያደርስ እንደነበር ይስተዋላል፡፡ በተለይም የመንገድ መሰረተ ልማቶች የእግረኛና የተሽከርካሪ እንዲሁም የሳይክል መንገድን በሚገባ ያልለዩ ስለነበሩ ለአደጋ አጋላጭ የነበሩ ናቸው፡፡ ከዛ ባሻገር ሰዎች በእግር ወክ እንዲያደርጉ የማያበረታቱ የነበሩና ማራኪ ገፅታን ያልተላበሱ እንደነበሩ የቅርብ ጊዜ ትውስታ ነው፡፡

አሁን ላይ ግን መንገዶች ተመጋጋቢና የተለያዩ ማሳለጫዎችን አካተው ተገንብተዋል፡፡ በተለይም አጭር ማሳላጨ መንገድ ያልነበራቸውን ረዥም ርቀት ያስኬዱ የነበሩ መንገዶች ዛሬ ላይ ያንን ነገር እያጠፉት ይገኛሉ፡፡ ይህ መሆኑ ደግሞ የአሽከርካሪዎችን ጊዜ በመቆጠብ ለከተማዋ ብሎም ለሀገር ኢኮኖሚያዊ የሚያበረክቱትን አስተዋፅኦ እንዲያሳድጉ ያስችላል፡፡

በአዲስ አበባ ውስጥ ያሉ መንገዶች ለዘመናት ዲዛይን ተሽከርካሪን ማዕከል ያደረጉ እና ከእግረኛ ደህንነት ይልቅ የተሽከርካሪ ፍጥነትን ቀዳሚ አድረገው

የሚሰሩ የነበረ ሲሆን አሁን ላይ ግን ይህ አሰራር በሚያስገርም ፍጥነትና ጥራት ተቀይሯል፡፡ የትራንስፖርት የመንገድ ግንባታዎች ከመኪና ይልቅ ለእግረኛ ቅድሚያ በመስጠት እግረኞች እንደልብ ከአደጋ ስጋት ነፃ ሆነው መንቀሳቀስ እንዲችሉ አስችሏል፡፡

የመንገዶች ምልክት እና በእግረኛ ማቋረጫዎች በቂ ምልክቶች ያለመኖር በብዛት የሚስተዋል ችግር የነበረ ቢሆንም አሁን ላይ ጥሩ የሆነ የእግረኛ ማቋረጫ ዲዛይን አስገራሚ በሆነ መልኩ የመንገድ አደጋን የሚቀንስ ሆኖ ተገንብቷል፡፡

በተመሳሳይ መልኩ የሕዝብ ትራንስፖርትን እና የተሽከርካሪ ፍሰትን በማሻሻል፤ የሲቪል እና የኢኮኖሚ አቅም ይጨምራል፡፡ በአጠቃላይ የተለየ የሕዝብ ትራንስፖርት የመንገድ መስመሮች እና የመጫኛ እና የማውረጃ ስፍራዎች በስፋት መሰራታቸው የሕዝብ ትራንስፖርት ዘዴዎች ደህንነንነታቸው የተጠበቀ በማድረግ ለትራፊክ መጨናነቁ ዋነኛ ምክንያቶች የሆኑ መንስኤዎችን መቀነስ አስችሏል፡፡

ስለሆነም ይህንን መሰረተ ልማት የሚመጥን ፅዱና ምቹ ተሽከርካሪዎችን መፍጠር ኣስፈልጋል፡፡ ይህ ሲሆን አንድም መሰረተ ልማቱ ረዥም ጊዜ እንዲያገለግል ከማድረጉ ባሻገር የተሳፋሪዎችን የአገልግሎት እርካታም ማረጋገጥ ይቻላል፡፡

ምዕራፍ አራት

4.1 የፅዱ አዲስ ትራንስፖርት ራዕይ፤ ተልዕኮና ግብ

ራዕይ

የህዝብ ማመላለሻ በተሽከርካሪዎችን ፅዳት እንዲጠበቁና ለተሳፋሪው ምቹ እንዲሆኑ ማስቻል፤

ተልዕኮ

የህዝብ ማመላለሻ ተሽከርካሪዎች ባሉበት ይዞታ ዘመኑን የሚመጥኑ እንዲሆኑ ማስቻል

ግብ

በትራንስፖርት ዘርፍ **የትርክትና የአመለካከት ለውጥ** ማምጣት

ምዕራፍ አምስት

5.1 የሌሎች ሀገራት ልምድ

አዲስ አበባ በተለያዩ ዘርፎች የሚታይና ፍሬያማ እድገት እያስመዘገበች የምትገኝ ከተማ ናት፡፡ በመሆኑም በትራንስፖርት ዘርፉ ያለውን ለውጥ ፈጣንና ቀልጣፋ ለማድረግ የሌሎችን ሀገራት ልምድ መቅሰም ግዴታ ነው፡፡ በተለይም እነዚህ ያደጉ ሀገራት ያላቸውን ሀብት ምን ያህል ተጠቅመውና በሚገባ አስተዳድረው እዚህ እንደደረሱ መመልከት ይገባል፡፡

ያደጉ ሀገራትን ስንመለከት በቅድሚያ የምናገኘው ጃፓንን ነው፡፡

1. **ጃፓን፦** በቂ የትራንስፖርት ተሽከርካሪ ያለባት ሀገር ነች፡፡ በተለይም የጃፓን ትራንስፖርት ሲስተም ሰዓት አክባሪ ነው፡፡ በተቀመጠለትና በተፈቀደለት የሰዓት ገደብ ይንቀሳቀሳል ተሳፋሪዎችን ከቦታ ቦታ ያለ አንዳች ችግር በሰዓታቸው ያደርሳል፡፡ ከዚህ በተጨማሪ የጃፓን ትራንስፖርት ስርዓት ተቀናጅቶ በመስራት የተዋጣለት ነው፡፡ ሁሉም በሀላፊነት ይሰራል፡፡ ተጠያቂነትም ይሰፍናል፡፡

   ሌላው የጃፓን ትራንስፖርት ሰጭ ተሽከርካሪዎች ፅዳታቸው የተጠበቀና ለተሳፋሪው ምቹ ተደርገው የተዘጋጁ በመሆናቸው በዓለም ላይ በትራንስፖርት አሰጣጥ ምቹነት ቀዳሚ ሀገር ያደርጋታል፡፡

2. **ጀርመን፦** የተረጋጋ የከተማ እድገት ያላት ሀገር ናት፡፡ በመሆኑም የትራንስፖርት ስርዓቷ ልክ እንደከታዋ የተረጋጋና ዘመኑን የዋጀ ተደርጎ ይተገበራል፡፡ ጀርመን ዜጎች ሳይክሎችን እንዲጠቀሙ የምታበረታታ ሀገር ናት፡፡ ለዚህም በቂና ምቹ የሆነ የሳይክል መንገድና መሰረተ ልማት ዘርግታለች፡፡

ጀርመን ዘመናዊና ፅዱ በሆኑ የኤሌክትሪክ ባሶቿ ትታወቃለች። እነዚህ ባሶች በየባስ ማቆሚያው በየደቂቃው ይገኛሉ። በዚህም የተቀላጠፈ የትራንስፖርት አገልግሎት ማቅረብ ችለዋል። ጀርመኖች ከዓለም ሀገራት ቀዳሚ የሚያደርጋቸው የሚጠቀሙት የትራፊክ ሲስተም ነው። ሲስተም እጅግ ዘመናዊ የሚባል ነው። ዜጎች ላይ የተሰራው የግንዛቤ ማስጨበጥ ስራ ለዘርፉ ክብር እንዲሰጡና መብታቸውን ተጠቅመው ግታቸውን እንዲወጡ ያስቻለ ሆኗል።

3. **ሲንጋፖር፦** ሲንጋፖር በመጠን ከአዲስ አበባም የማትበልጥ ሀገር ናት። ይሁን እንጅ ዓለምን ጉድ ያስባለና በአርቴፊሻል ኢንተለጀንስ የተቀናበረ የሚመስል አስደናቂ የከተማ ልማት ያለባት ሀገር ናት። ይህንን የከተማ ልማቷን የሚመጥን የትራንስፖርት ስርዓትም ዘርግታለች። በተለይም ሲንጋፖር የተዋጣለት የተባለለትን እርስ በእርስ የተሳሰረና የተዋሀደ የትራንስፖርት ስርዓት አላት።

   የባቡር መንገዱ የመኪኖችን አገልግሎት የሚያስተጓጉል ሳይሆን አገልግሎታቸው የተሳለጠ እንዲሆንና ተመጋጋቢ እንዲሆን የሚያስችል ተደርጎ ተሰርቷል። ከዚህ ባሻገርም የከተማ የባህር ትራንስፖርቷ ለነዋሪዎቿና ለጎብኝዎቿ አጀብነትን የፈጠረ ነው።

   ሌሎችም እነ ኔዘርላንድ፤ ህንድ ኮሎምቢያ፤ ቻይና እና ኬኒያም በተሻለ የትራንስፖርት ስርዓታቸው ተጠቃሽ ሀገራት ናቸው።

ማጠቃለያ

አዲስ አበባን አዲስ አበባ የሚያስብላት የቆሙላት ህንፃዎችና የተሰሩላት መሰረተ ልማቶች ብቻ አይደሉም፡፡ ይልቁንም የነቃ ማህበረሰብና ዘመናዊነትን የሚከተሉ እንዲሁም የሚያበረታቱ ዘርፎችን ማብዛትና ማስተሳሰር ሲቻል ነው አዲስ አበባን አዲስ አበባ የሚያስብላት፡፡

በዚህም በትራንስፖርት ዘርፉ አመስጋይ ማህበረሰብ ለመፍጠር በሚደረግ ጥረት ውስጥ የተሽከርካሪዎችን ፅዳት መጠበቅና የአዲስ አበባን እድገት የሚመጥኑ እንዲሆኑ አድርጎ ማዘጋጀት ይጠበቃል፡፡ ይህ ሲሆን በትራንስፖርት ዘርፍ ያለውን የተሳሳተ ትርክት በመቀየር ዘርፉ ለሀገር ማበርከት የሚገባውን ያህል እንዲሰራ ያስችለዋል፡፡ ከዛ አለፍ ሲልም ደግሞ ዜጎች ለዘርፉ ያላቸው አመለካከት የተስተካከለ እንዲሆን ያስችላል፡፡ ከወቃሽነት ወጥተው ለዘርፉ ተከራካሪ እንዲሆኑ ያደርጋቸዋል፡፡

ለዚህ ደግሞ ሁሉም የድርሻውን ሊወጣ ይገባል፡፡

ምንጭ

- World Bank. (2015). Addis Ababa, Ethiopia: Enhancing Urban Resilience. Retrieved from http://documents.worldbank.org/curated/en/559781468196153638/pdf/100980-REVISED-WP-PUBLIC-Box394816B-Addis-Ababa-CityStrength-ESpread-S.pdf

- Transport Research Laboratory. (2013). Provision for Non-Motorised Transport in Addis Ababa and recommendations for im provements.

- Ibid.

- World Bank. (2016).

- Ministry of Transport. (2011).

- Import taxes typically increase the vehicle price by 60 to 100 percent, depending on the engine size, year of manufacture, and vehicle price. See Igunza, Emmanuel. (2017, Jan 16). "Why are cars so expensive in Ethiopia?" BBC News. Retrieved from https://www.bbc.com/news/world-africa-38607986

- Addis Ababa City Administration. (2017). Addis Ababa Road Safety Strategy Implementation Plan: Executive Summary.