



የነባራዊ ሁኔታ የማጠቃለያ መግለጫ 2016/2017: የመንገድ ደህንነት የስጋት ምክንያቶች

በብሉምበርግ ፍላንትሮፒስ የዓለም አቀፍ የመንገድ ደህንነት ኢንሹቴት



አዲስ አበባ፣
ኢትዮጵያ



JOHNS HOPKINS
BLOOMBERG SCHOOL
of PUBLIC HEALTH

International
Injury Research Unit

ከ2007/8 ዓ.ም ጀምሮ የጅን ሆፕኪንሰን ዓለም አቀፍ የጉዳት ምርምር ክፍል እና የአዲስ አበባ ዩኒቨርሲቲ የህብረተሰብ ጤና ትምህርት ቤት በብሉምበርግ ፍላንትሮፒስ የዓለም አቀፍ የመንገድ ደህንነት ኢኒቬቲቭ አማካኝነት በአዲስ አበባ የመንገድ አደጋ እና ሞትን ለመቀነስ የዳሰሳ ምልክታ ሲደረግ ቆይቷል።

የሚከተለው ሪፖርት ፍጥነትን እንደ አንድ የአደጋ ምክንያት አድርጎ በመመልከት በመካሄድ ላይ ያለውን ጥናት ውጤት ያሳያል።* እነዚህ ውጤቶች በታህሳስ 2013 ዓ.ም እና በመስከረም 2017 ዓ.ም መካከል ባሉት ጊዜያት በተሰበሰቡ መረጃዎች ላይ የተመሰረቱ ናቸው።

** ጥናቱ በሄልሜት/ የራስ ቅል መከላከያ ኮሬያ/፣ በተሸከርካሪ መቀመጫ ቀበቶ እናበልጆች የመቀመጫ ማሰሪያ ቀበቶ አጠቃቀም ዙሪያ የምልክታ ዳሰሳ አድርጎ የነበረሁን ውጤቱንም በ2014 ዓ.ም የነባራዊ ሁኔታ መግለጫ ማጠቃለያ ላይገልጿል። ማስታወሻ፡ ጥቅምት 2010 ዓ.ም በራት በህግ የተቀመጠው የፍጥነት ገደብ ተወሰኖ የነበረው በመንገድ አይነት ሁኔታ ላይ በመመስረት ነበር። በ2010 ዓ.ም የመንገድ ፍጥነት ወሰን ማሻሻያ ከተደረገበት ጊዜ ጀምሮ በህግ የተቀመጠው የፍጥነት ገደብ ከ30 ኪሜ/በሰዓት እስከ 70 ኪሜ / በሰዓት ባለው መካከል ሲሆን እንደ መንገዱ አይነት እና የተሸከርካሪ አይነት የተቀመጠው የፍጥነት ወሰን/ገደብ የተለያየ ነው። በተለያዩም በህግ የተቀመጠው የፍጥነት ገደብ በዋና ማሳለጫ መንገዶች ላይ ለከባድ ተሸከርካሪዎች እና ሶስት እግር ተሸከርካሪዎች ገደብ የሰጠውን ገደብ ያስቀምጣል። ምንም እንኳን የህግ ለውጥ የተደረገ ቢሆን ህጋዊ የፍጥነት ገደቦች በአዲስ አበባ ተግባራዊ አይደሉም። ተግባራዊ የተደረገው የፍጥነት ገደብ እንደ መንገዱ አይነት ብቻ የሚለያየውን የፍጥነት ገደብ የቀድሞውን አሰራር በድጋሚ ተግባራዊ አይደረግ ነው።

በጥናቱ ከታዩት ተሸከርካሪዎች ከፍጥነት ወሰን በላይ የተመዘገቡት እጅግ ከፍተኛ ነበር



የምተርሳይክሎች ፍጥነት ከፍተኛ ነበር



በፍጥነት ሲሸከረከሩ የነበሩ ተሸከርካሪዎች አማካኝ ፍጥነት ከፍተኛ ነበር

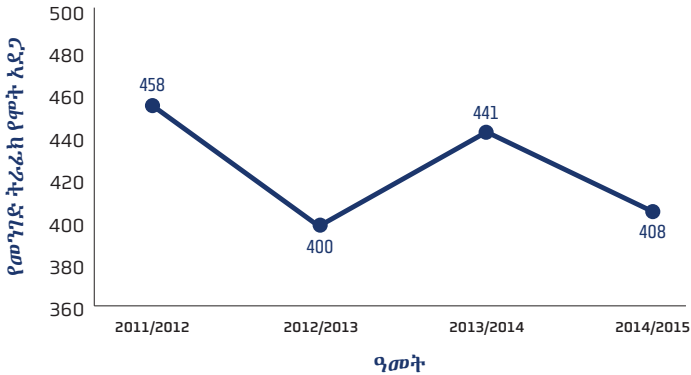


የምተርሳይክሎች ፍጥነት በብዛት የሚስተዋለው በእረፍት/በሰንበት ቀናት ነበር

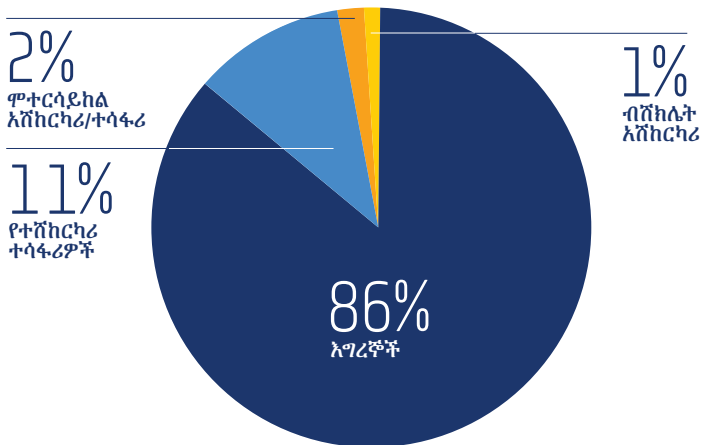


በአዲስ አበባ የመንገድ ትራፊክ የሞት አደጋ

ከ2014/2015 ዓም ጀምሮ የመንገድ ትራፊክ የሞት አደጋ ቀንሷል።



ሞት በመንገድ ተጠቃሚዎች አይነት፣ 2014/2015



ተጋላጭ የመንገድ ተጠቃሚዎች (የሞተር አሽከርካሪዎች/ተሳፋሪዎች፣ እግረኞች እና የብስክሌት አሽከርካሪዎች) በ2014/2015/2016 ዓ.ም 89% የሚሆነውን ተደጋጋሚ የመንገድ ትራፊክ ሞት ተከስቶባቸዋል



ምክረ ሀሳቦች

የአዲስ አበባ ከተማ ፖሊስ ኮሚሽን

- የትራፊክ ህግ የማስከበር ትግብራን ማጠናከር፡
 - በከተማ ውስጥ በሙሉ፣ በመንገድ አይነት እና በተሸከርካሪ አይነት ላይ በመመስረት የፍጥነት ገደብ ህግን ማስከበር
- የፍጥነት ገደብ ህግ ትግብራ አሰራር መደበኛ፣ በግልጽ የሚታይ እና በስፋት ተፈጻሚ እንዲሆን ማድረግ

የአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ቢሮ እና የአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር የትራፊክ ቁጥጥር ባለስልጣን (ቴኬሞኔ)

- ተሽከርካሪዎች ከእግረኞች እና ከብስክሌቶች ጋር በጋራ በሚጠቀሙባቸው መንገዶች ላይ ከፍተኛው 30 ኪሜ/በሰዓት የሆነ የፍጥነት ገደብ ተግባራዊ ማድረግ፡፡
- አንድ መንገድ መሀል ጉብታ (ባምፕ)፣ ሽምልምል ቀለም የተቀባ የመንገድ ጉብታ (ራምብል ስትራይፕስ)፣ ደህንነቱ የተጠበቀ ፍጥነት ምልክት (ሳይኒጅ) እና ተጋላጭ የመንገድ ተጠቃሚዎችን ለመጠበቅ በዝቅተኛ ፍጥነት የሚሸከረከርባቸው ቦታዎች የሚል ስያሜ በመስጠት የፍጥነት መገደብያ መፍትሄዎችን ተግባራዊ ማድረግ

የኢትዮጵያ ብሮድካስቲንግ ኮርፖሬሽን (ኢቢሲ)፣ ፋና ብሮድካስቲንግ ኮርፖሬሽን (ኤፍቢሲ) እና የግል ሚዲያ ተቋማት

- የትራፊክ ህግ ትግብራ ጥረቶችን የሚደግፉ የብዙሃን መገናኛ ሚዲያዎችን ማቀናጀት፣ ትኩረቱንም እንደሚከተለው ማድረግ፡-
 - በህዳር 2014 እና በጥር 2015 ዓ.ም አየር ላይ ከዋለው የማስሚዲያ ዘመቻ መልዕክት ጋር በሚጣጣም መልኩ ፍጥነት መቀነስን እና ፍጥነት በሚያስከትለው መዝዘን ላይ ያተኮረ ማድረግ

ግንባታው ለሞት እና ለክፍት ሞት አመልካች ከነበረው የመሪዎች ምክርቤት የተገኘ ማሳሰቢያ ላይ ውስጥ። የፖሊስ ምዕት ላይ ስርዓት እየተከናወነ በመመዘኛ ዝንባላ ይታያል።

ፍጥነት በአዲስ አበባ

ከፍተኛ ፍጥነት ለግጭት በከፍተኛ ሁኔታ ተጋላጭ ያደርጋል እንዲሁም ለከፍተኛ ጉዳት ተጋላጭ የመሆናችንን እድል ያሰፋል። በአማካይ የተሸከርካሪ ፍጥነት ላይ 1 ኪሜ/ በሰዓት መጨመር ጉዳትን የሚያስከትል ግጭት ክስተት በ3% ይጨምራል እንዲሁም ሞት የሚያስከትል ግጭት ከ4%-5% ይጨምራል።*

ምንጭ፡ ሴቭ ላይቭስ የመንገድ ደህንነት ቴክኒካል ፓኪኛ/ ጥቅል፣ ጄኔቫ፣ የአለም የጤና ድርጅት፣ 2010/11 ዓ.ም



በጥናቱ ከተካተቱት 44% የሚሆኑት የተቀመጠውን የፍጥነት ገደብ በሚበልጥ ፍጥነት አሸከርክረዋል



የተቀመጠውን የፍጥነት ገደብ መጣስ/ማለፍ/ በብዛት የታየው በፒክ አፕ/ ቀላል ተሸከርካሪዎች (49%)፣ የስፖርት መኪናዎች (47%)፣ እና ሞተርሳይክል (46%) ላይ ነው



ከቅያስ መንገዶች እና አገናኝ መንገዶች ጋር ሲነጻጸር በዋና መንገዶች ላይ ፍጥነት የመታየት እድሉ በ2.5 እጅ ይበልጣል



ከመደበኛ የሳምንት ቀናት ጋር ሲነጻጸር በረፍት/ በሰንበት ቀናት ላይ ፍጥነት 30% በይበልጥ ይታያል



እግረኞች ያለ ገደብ ከሚጠቀሙበት መንገድ (45%) ጋር ሲነጻጸር በከፊል ለእግረኞች በሚፈቀዱ መንገዶች ላይ ፍጥነት ይጨምራል (60%)**

**እግረኞች በተወሰነ ገደብ የሚጠቀሙበት መንገድ ማለት ለእግረኞች የተወሰነ አገልግሎት የሚሰጥ መንገድ ማለት ነው። ለምሳሌ ዋና መንገድ ሆኖ ከነኑ ሌላ መንገድ ሲኖር እና ውስን ቀጥተኛ የሆነ የመጠቀሚያ መንገድ ያላቸው ሲሆን።

የመንገዶች ምደባ በተግባራቸው

ዋና መንገድ፡ እነዚህ ከፍተኛ የትራፊክ እንቅስቃሴ ያለባቸው መንገዶች ሲሆኑ ከፍተኛ በሆነ ደረጃ እንቅስቃሴ እንዲሳለጥ ያደርጋሉ እንዲሁም የረጅም ርቀት ጉዞዎች በከፍተኛ ደረጃ የሚከናወኑባቸው መንገዶች ናቸው። እነዚህ መንገዶች ወደ ተለያዩ ማዕከላት የሚደረጉ የመግቢያ እና የመውጫ ጉዞዎችን ከፍተኛ መጠን ያሳልጣሉ እንዲሁም ወይ በቀጥታ በከተማ/አካባቢ ውስጥ የሚያልፉ ወይም ዙሪያ ላይ የሚሄዱ ከፍተኛ እንቅስቃሴዎች የሚደረጉባቸው ናቸው።

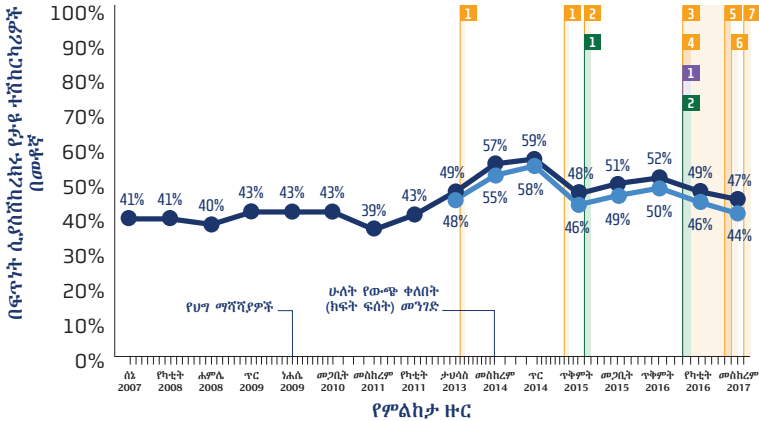
ቅያስ መንገድ፡ እነዚህ መንገዶች ውስን እንቅስቃሴን የሚፈቅዱ ሲሆን በዋነኛነት ወደ መኖሪያ ቤት፣ ንግድ ተቋማት፣ አርሻ ቦታ ወይም ሌሎች ቅያስ ያለባቸው ቦታዎች ለመግባት በዋነኛነት የተዘጋጁ መንገዶች ናቸው።

መጋቢ መንገዶች ከዋና መንገዶች አንፃር በዝቅተኛ ፍጥነት አነስተኛ የትራፊክ ፍሰት የሚያስተናግዱና ለአጭር ርቀቶች የሚያገለግሉ ናቸው።

አገናኝ መንገድ፡ እነዚህ መንገዶች ከቅያስ መንገድ እንቅስቃሴዎችን ከዋና መንገድ ጋር የሚያገናኙ መንገዶች ናቸው። ሰፊ እና ቅያሶች ውስጥ ዘልቀው በመግባት እንቅስቃሴዎችን በአራባች እና ዋና መንገድ መካከል የሚያገኛኑ እና የሚያሰራጩ ናቸው። አገናኝ መንገዶች ከዋና መንገዶች ያጠፋ ሲሆኑ ነገር ግን ከቅያስ መንገዶች ይረዝማሉ። እነዚህ መንገዶች በዝቅተኛ ፍጥነት አጭር አርቀት ከዋና መንገድ ያነሰ እንቅስቃሴ ያሳልጣሉ።

የአዲስ አበባ የፍጥነት ቁልፍ ግኝቶች

የመቀነስ አዝማሚያ ቢታይበትም በአዲስ አበባ ውስጥ ፍጥነት ከፍተኛ ሆኖ ቀጥሏል። ይህም የማስፈጸሚያ ጥረቶች አስፈላጊነትን የሚያመለክት ነው።

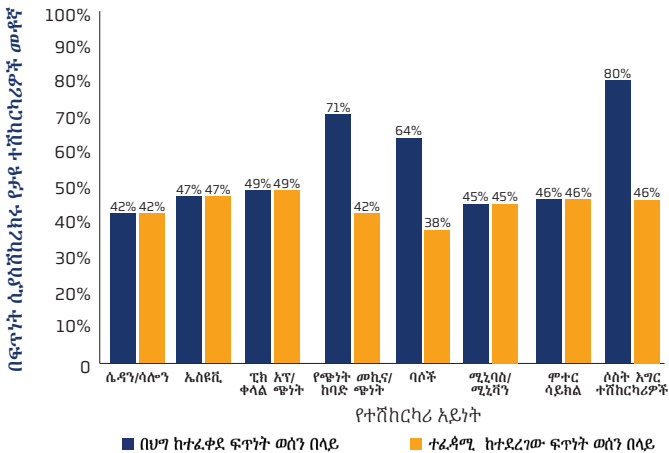


- ህግ ከሚፈቀደው ፍጥነት ገደብ በላይ የሆኑ ተሽከርካሪዎች በመቶ
- ተፈጻሚ ከተደረገው ፍጥነት ገደብ በላይ የሆኑ ተሽከርካሪዎች በመቶ

ተፈጻሚ የተደረገው የፍጥነት ገደብ ከ30 ኪሜ/ሰዓት እስከ 70 ኪሜ /ሰዓት ባለው ክልል ውስጥ ሲሆን እንደሚመጣ አይነት የተለያየ ነው።

- ዋና መንገዶች፡ ከ50 ኪሜ/ ሰዓት እስከ 70 ኪሜ/ሰዓት
 - አገናኝ/አሰራጭ/ ቅያሽ መንገዶች፡ ከ30 ኪሜ/ሰዓት እስከ 40 ኪሜ/ሰዓት
 - ህግ የሚፈቀደው የፍጥነት ገደብ ከ30 ኪሜ/ሰዓት እስከ 70 ኪሜ /ሰዓት ባለው ክልል ውስጥ ሲሆን በ2010/11 ዓም የፍጥነት ገደብ ማሻሻያ ከተደረገበት ጊዜ ጀምሮ እንደሚመጣ አይነት እና ተሽከርካሪ አይነት የተለያየ ነው።
 - ዋና መንገዶች፡ ከ40 ኪሜ/ ሰዓት እስከ 70 ኪሜ/ሰዓት
 - አገናኝ/አሰራጭ/ ቅያሽ መንገዶች፡ ከ30 ኪሜ/ሰዓት እስከ 40 ኪሜ/ሰዓት
- በአዲስ አበባ ውስጥ ስለ ተደረጉ ደጋፊ ትግበራዎች ተጨማሪ መረጃ ለማግኘት ገጽ 11 ይመልከቱ

በህግ በሚፈቀደው የፍጥነት ገደብ መሰረት ተግባራዊ ከተደረገው የፍጥነት ገደብ ጋር ሲነጻጸር የጭነት ተሽከርካሪዎች / ከፍተኛ የጭነት ተሽከርካሪዎች ፣ ባሶች እና ሶስት እግር ተሽከርካሪዎች ከፍተኛ ፍጥነት በመቶ ይወክላሉ



ምክረ ሀሳቦች

የአዲስ አበባ ከተማ ፖሊስ ኮሚሽን

- በሁሉም መንገድ እና ተሽከርካሪ አይነቶች ላይ ተግባራዊ የሚሆነውን ነገራዊውን ህጋዊ የፍጥነት ገደብ አፈጻጸም ማጠናከር በተለይም በሰዓት ቀናት ጊዜ አፈጻጸሙን ማጠናከር እና ልዩ ትኩረት ለሚከተሉት መንገዶች መስጠት።
 - ዋና መንገዶች
 - ለአግረኞች በክፍል የሚፈቀዱ መንገዶች

የአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ቢሮ እና የአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር የትራፊክ ቁጥጥር ባለስልጣን (ቴኬሞኤ)

- ተሽከርካሪዎች (ምተራይዝድ) ከአግረኞች እና ብስክሌተኞች ጋር በጋራ እንቅስቃሴ በሚያደርጉባቸው ቦታዎች ላይ ከፍተኛውን የፍጥነት ገደብ 30 ኪሜ/ሰዓት ማድረግ እና በቀሪ የከተማ አካባቢዎች ላይ 50 ኪሜ/ሰዓት ተግባራዊ ማድረግ።
- እንደ መንገድ መሀል ጉብታ (ባምጥ)፣ ሽምልምል ቀለም የተቀባ የመንገድ ጉብታ (ራምብል ስትራይፕስ)፣ ደህንነቱ የተጠበቀ ፍጥነት ምልክት (ሳይኔቻ) እና ተጋላጭ የመንገድ ተጠቃሚዎችን ለመጠበቅ በዝቅተኛ ፍጥነት የሚሽከረከሩባቸው ቦታዎች የሚል ስያሜ በመስጠት የፍጥነት መገደቢያ መፍትሄዎችን ተግባራዊ ማድረግ

የአትዮጵያ ብርድካስቲንግ ኮርፖሬሽን (ኢ.ቢ.ሲ)፣ ፋና ብርድካስቲንግ ኮርፖሬሽን (ኤፍ.ቢ.ሲ) እና የግል ሚዲያ ተቋማት

- የትግበራ ጥረቶችን የሚደግፉ የብዙሃን መገናኛ ሚዲያዎችን ማቀናጀት፤ ትኩረቱንም እንደሚከተለው ማድረግ፡-
 - ከህዳር 2015 እና ጥር 2015 የማስሚዲያ ዘመቻ መልዕክት ጋር በሚጣጣም መልኩ ፍጥነት መቀነስ እና የፍጥነት መዝዝ ላይ ማተካር
 - ቀጣይነት ባለው መልኩ ተግባራዊ እየተደረገ መሆናቸውን ለመፈተሽ የአፈጻጸም ተግባራትን እና ነገራዊ የብዙሃን ሚዲያ ጥረቶችን በሙሉ መገምገም

ፍጥነት በአፍሪካ ከተማዎች (2016/17)

የመመሪያ ነጥቦች:

ድግግሞሽ: በቅርብ ጊዜ ከተደረጉ የፍጥነት ጥናት ዳታዎች የፍጥነት % (መቶኛ)

አማካይ ፍጥነት: በቅርብ ጊዜ ከተደረጉ የፍጥነት ጥናት ዳታዎች አማካይ ፍጥነት እና ስታንዳርድ ዲቪዥን በኪሜ/በሰዓት

መካከለኛ ፍጥነት (ሜ.ዲ.ዩን ስፒድ): በቅርብ ጊዜ ከተደረጉ የፍጥነት ጥናት ዳታዎች መካከለኛ ፍጥነት በኪሜ/በሰዓት

ለውጥ በመቶኛ(%): ባለፉት ሁለት ዙሮች የፍጥነት ድግግሞሽ የመጠን እና የአቅጣጫ ለውጥ

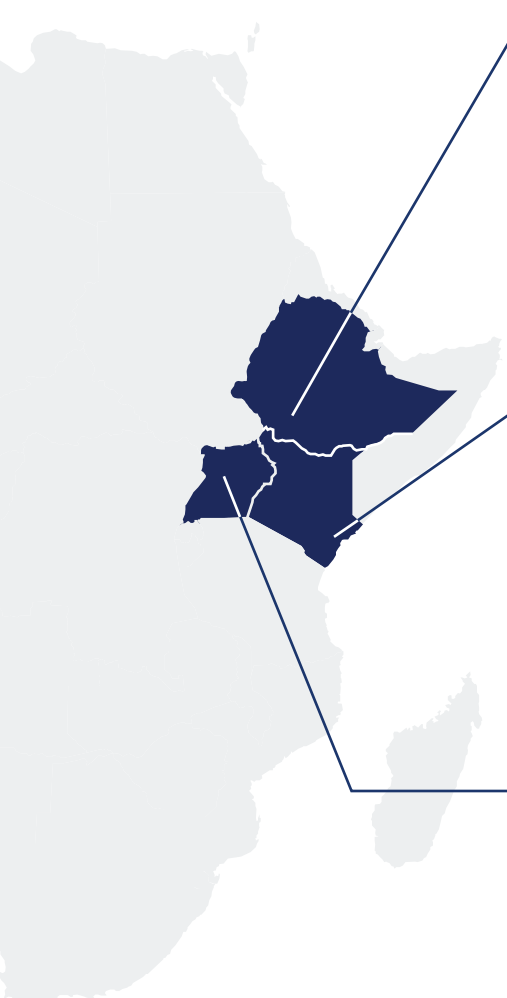
ፍጥነት: ቀስቱ የሚያመለክተው ባለፉት ሁለት የጥናት ምልከታ ዙሮች የታዩ የአቅጣጫ ለውጦችን ነው::

ኩማሲ

ድግግሞሽ: 30%
 አማካይ ፍጥነት: 63 ±11
 መካከለኛ ፍጥነት: 60 ኪሜ/በሰ
 T_{85} : 74 ኪሜ/በሰዓት
 የለውጥ(%): 6% ቀንሷል
 ፍጥነት ↓

አክራ

መስፋፋት: 44%
 አማካይ ፍጥነት: 71 ±15
 መካከለኛ ፍጥነት: 68 ኪሜ/በሰ
 T_{85} : 88 ኪሜ/በሰዓት
 የለውጥ በመቶኛ(%): 10% ቀንሷል
 ፍጥነት ↓



አዲስ አበባ

ድግግሞሽ: 47%

አማካይ ፍጥነት: 56±14ኪሜ/ሰ

መካከለኛ ፍጥነት: 56 ኪሜ/በሰ

ፒ₈₅: 69 ኪሜ/በሰዓት

ለውጥ በመቶ(%): 4% ቀንሷል
ፍጥነት ↓

ሞምባሳ

ድግግሞሽ: 23%

አማካይ ፍጥነት: 58±7ኪሜ/ሰ

መካከለኛ ፍጥነት: 56ኪሜ/ሰ

ፒ₈₅: 64 ኪሜ/በሰዓት

ለውጥ በመቶ(%): 0% ለውጥ
ፍጥነት =

ካምፓላ

ድግግሞሽ: 7%

አማካይ ፍጥነት: 57 ±6 ኪሜ/ሰ

መካከለኛ ፍጥነት: 55 ኪሜ/ሰ

ፒ₈₅: 62 ኪሜ/በሰዓት

የለውጥ %: 6% ቀንሷል
ፍጥነት ↑

የምተርሳይክሎች ፍጥነት በኢዲስ አበባ

በአለም አቀፍ ደረጃ ሞትን የሚያስከትሉ የመንገድ ላይ ግጭቶች 30% ባለ ሁለት እና ሶስት እግር ተሽከርካሪዎችን ያካትታሉ።¹ ባለ ሁለት እግር ፓወርድተሽከርካሪዎች ወይም ሞተር ሳይክሎች የአፍሪካ ሀገራትን ጨምሮ ዝቅተኛ እናመካከለኛ ገቢ ባላቸው ሀገራት በይበልጥ ጥቅም ላይ የሚውሉ የትራንስፖርት አማራጭ ናቸው።^{1፣2} ይህም አነስተኛ መጠን ስላ ላቸው፣ ነዳጅ ቆጣቢ ስለሆኑ እና የትራፊክ መጨናነቅ በሚኖርበት ጊዜ በቀላሉ መንቀሳቀስ ስለሚያስችሉ ነው።² ነገር ግን በአንዳንድ ከተማዎች የምተርሳይክል አጠቃቀም እና ፍጥነት መረጃዎች ውስን ናቸው።

ምንጭ ¹ የአለም የጤና ድርጅት (30/01/2015)፤ የምተርሳይክል ቅጭት ሞት ለመቀልበስ ኢዲስ አለም አቀፋዊ መመሪያ፤ ከ <https://www.who.int/news/item/10-10-2022-new-global-guidelines-to curb-motorcycle-crash-deaths>. የተገኘ ምንጭ ² Ospina-Mateus, H., Quintana Jiménez, L. A., Lopez-Valdes, F. J., & Salas-Navarro, K. (2019). Bibliometric analysis in motorcycle accident research: A global overview. *Scientometrics*, 121(2), 793–815



በጥንቁ ከተካተቱት ሞተርሳይክሎች መካከል 46% የሚሆኑት ተግባራዊ የተደረገውን የፍጥነት ገደብ ጥሰዋል/አልፏል



በፍጥነት ሲያሸከረክሩ ከነበሩት ሞተረኞች አማካኝ ፍጥነት ከፍተኛ ነበር። 53 ኪሜ/በሰዓት



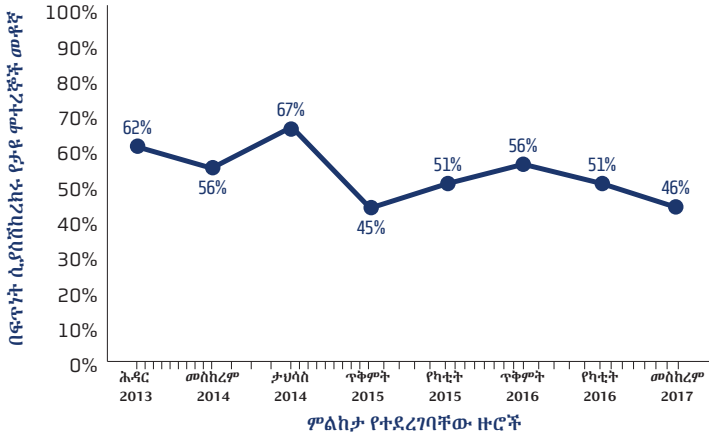
ከመደበኛ የሳምንት ቀናት ጋር ሲነጻጸር (44%) የምተርሳይክሎች ፍጥነት በብዛት የሚስተዋለው በእረፍት/በሰንበት ቀናት ነበር (54%)



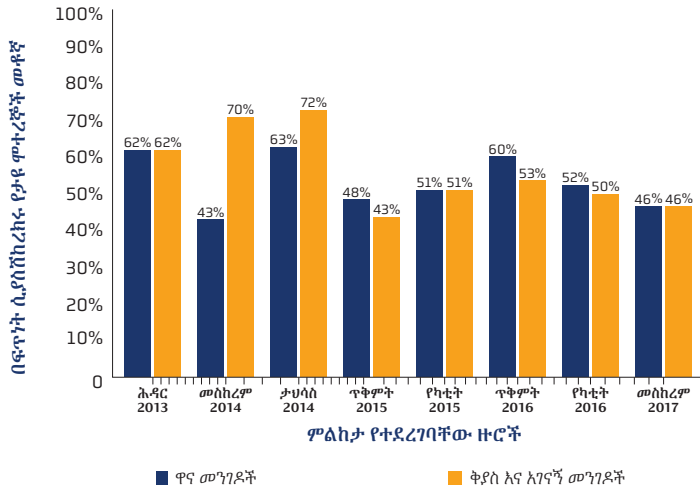
በፍጥነት ሲያሸከረክሩ ከነበሩት ሞተረኞች ከ41% በላይ የሚሆኑት በ10 ኪ/ሜ ከተቀመጠው የፍጥነት ገደብ በላይ ሲያሸከረክሩ ነበር

የምተርሳይክሎች ፍጥነት ቁልፍ ግኝቶች በአዲስ አበባ

ምንም እንኳን መቀነስ ቢታይበትም በአዲስ አበባ ውስጥ የምተረኞች ፍጥነት ከፍተኛ ሆኖ ቀጥሏል።



ከቅያሌ እና አገናኝ መንገድ ጋር ሲነጻጸር ምተረኞች በይበልጥ በዋና መንገዶች ላይ በፍጥነት ይሸከረኩራሉ



**የአራት አግር ተሽከርካሪዎች የትራፊክ ፍጥነት መቀነሻ ዘዴዎች ለምተረኞች አደገኛ ናቸው። በመሆኑም የፍጥነት ቅነሳ ዘዴዎች ሲዘጋጁ ምተረኞች ደህንነት ምንጭ፡ አለም አቀፍ የጤና ድርጅት (2014/15)። ፓወርድ ባለ ሁለት እና ሶስት አግር ተሽከርካሪዎች ደህንነት፣ የመንገድ ደህንነት ማኑዋል ለውሳኔ ሰጪዎች እና ባለሙያዎች (2ኛ እትም)፣ ጄኔቫ

ምክረ ሀሳቦች

የአዲስ አበባ ከተማ ፖሊስ ኮሚሽን

- የሚከተሉት ላይ ባተኮረ መልኩ የምተርሳይክሎች የፍጥነት ወሰን አፈጻጸምን ማጠናከር፡
 - በአረፍት/በሰንበት ቀና
 - ዋና መንገዶች
- እሽከርካሪዎች አይተው ነገር ግን ሳያስተውሉ በመቅረታቸው ምክንያት የሚፈጠረውን ግጭት ማለትም እየተቃረበ ያለ የምተርሳይክል ፍጥነት በተሳሳተ መንገድ የመገንዘብ ዝንባሌን ለማስቀረት የምተርሳይክል አሽከርካሪዎች አንጻባራቂ ልብስ እንዲለብሱ ማድረግ
- አፈጻጸሞችን መደበኛ፣ ለሀሉም በግልጽ የሚታዩ እና በስፋት እንዲተገበሩ ማድረግ

የአዲስ አበባ ከተማ ትራንስፖርት ቢሮ እና የአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር የትራፊክ ቁጥጥር ባለስልጣን (ቴኬምኤ)

- በከተማ አካባቢዎች ለምተርሳይክሎች በዝቅተኛ ፍጥነት የሚሸከረከርባቸውን አካባቢዎች/ዞኖች በመወሰን ተግባራዊ ማድረግ
- ምተርሳይክሎች ለብቻ የሚሸከረከሩበት መንገድ፣ መንሸራተትን የሚከለክል ወይም መንሸራተት እንዳይፈጠር የሚያደርግ አግዳሚ ቅብ፣ መንገዶች ከፊት ለሁለት የሚከፈሉ መሆኑን የሚያመላክት ምልክት፣ መስቀለኛ መንገዶች ላይ ምተርሳይክሎች የሚጠብቁት መስመር በማበጀት የመሰረተ ልማት እና የመንገድ ዲዛይን ማሻሻያ እርምጃ ተግባራዊ በማድረግ ፍጥነት መቀነስ እና የምተርሳይክሎችን አደጋ እና ሞት መከላከል

የኢትዮጵያ ብሮድካስቲንግ ኮርፖሬሽን (ኢቢሲ)፣ ፋና ብሮድካስቲንግ ኮርፖሬሽን (ኤፍቢሲ) እና የግል ሚዲያ ተቋማት

- የፍጥነትን አደገኛነት ላይ ባተኮረ መልኩ ከአፈጻጸም ጥረቶች ጋር የተቀናጀ የማስ ሚዲያ ዘመቻዎችን ማስጀመር/ ተግባራዊ ማድረግ

የሰሜን ኮንዶሚኒየም የ30 ኪ/ሜ
በሰዓት የዘቅተኛ ፍጥነት ቀጠና
ፕሮጀክት



የፍጥነት መከላከል ትግበራዎች

- 1 ጥር 2013፣ ሐምሌ 2014 የመሰረተ ልማት ትግበራዎች በWRI እና TMA**
የትራፊክ ፍጥነት መቀነሻ (የፍጥነት የመንገድ ጉብታ)
- 2 ሀዳር 2015 ዓ.ም የመሰረተ ልማት ትግበራዎች በ WRI, GDCI እና TMA**
የሰሜን ዝቅተኛ ፍጥነት ዞን ለውጥ
- 3 ከጥር-ሀምሌ 2016 የመሰረተ ልማት ትግበራዎች በ WRI እና TMA**
የትራፊክ ፍጥነት መቀነሻ (የመንገድ ፍጥነት ጉብታ በሁለት ቦታ - 6 ኪሎ ሃና ማሪያም)
- 4 ጥር 2016 የመሰረተ ልማት ትግበራዎች በአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር**
በዋና ዋና መንገዶች ላይ ከ 50 ኪሜ በላይ የሆኑ ሰፊ የአግረኛ መንገድ፣ የሳይል መስመር፣ የሀዝብ ጥላዘ፣ ፓርኮች፣ ፓርኪንግ እና ሌሎች የትራንስፖርት መሰረተ ልማቶች ተገንብተዋል

- 5 ከሐምሌ 2016 በጎሳላም የመሰረተ ልማት ትግበራዎች በስፍት ሲቀጥሉ በ አዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር**
ሁለተኛ ዙር የአዲስ አበባ የኮሪደር ልማት (ከ132 ኪሜ በላይ) በመካሄድ ላይ ይገኛል
- 6 ነሐሴ 2016 የመሰረተ ልማት ትግበራዎች በ AACRA እና TMA**
ጀርመን አደባባይን ጨምሮ የአራት አደባባዮች ሲገናል መሰረት
- 7 ጥቅምት 2016 የመሰረተ ልማት ትግበራዎች በ WRI እና TMA**
የትራፊክ ፍጥነት መቀነሻ (በሁለት የሞት ግጭት በሚፈጠርባቸው ቦታዎች በአንፎ)

- 1 ከጥር-ሐምሌ 2016 የተጠናከረ አፈጻጸም በAAAPC እና TMA**
የፍጥነት ቁጥጥር ማስፈጸሚያ በ21 ቦታዎች በመካሄድ ላይ ይገኛሉ
- 1 ሀዳር 2015 የብዙሃን ሚዲያ ዘመቻ በቫይታል ስትራቴጂ አማካኝነት**
- 2 ጥር 2016 ሚዲያ ዘመቻ በቫይታል ስትራቴጂ አማካኝነት**

- በአግረኛ ደህንነት ላይ ያተኮረ የመሰረተ ልማት ትግበራዎች**
- በፍጥነት ቅንሳ ላይ ያተኮረ የአፈጻጸም ማጠናከር ስራ**
- በፍጥነት ቅንሳ ላይ ትኩረት ያደረገ በከተማ መላ ክፍል ላይ የተደረገ የብዙሃን ሚዲያ ዘመቻ**

ዘዴዎች

ከ2007/8 ዓ.ም ጀምሮ ጆን ሆፕኪንስ ዓለም አቀፍ የጉዳት ምርምር ማዕከል የመንገድ ዳር ጥናት/ምልከታ ለማድረግ ከአዲስ አበባ ዩኒቨርሲቲ የህብረተሰብ ጤናትምህርት ቤት ጋር አጋርነት ፈጥሯል። የዚህ ጥናት ግኝት ስነ ዘዴ በጆን ሆፕኪንስ ዓለም አቀፍ የጉዳት ምርምር ማዕከል የዳቦረ ሲሆን ከአዲስ አበባ ዩኒቨርሲቲ የህብረተሰብ ጤና ትምህርት ቤት ጋር በመተባበር ተግባራዊ ተደርጓል። ይህ ሪፖርት በጊዜ ሂደት ውስጥ ያለውን ለውጥ ለማመለከት ፍጥነትን አንድ አንድ አስፋጊ የአደጋ ምክንያት በመቁጥር በመላው ከተማዋ ውስጥ የፍጥነትን መስፋፋት በዓመት ሁለት ጊዜ የሚያጠና ምልከታ ዳሰሳ/ ጥናት ውጤት ያቀርባል። በዚህኛው ምዕራፍ በተደረገው ስምንተኛ ዙር ምልከታ 565,000 የፍጥነት ምልከታ/ ጥናት/ተደርጓል።

በመረጃ ሰብሳቢዎች ደህንነት ላይ በተመሰረተ ሁኔታ በአዲስ አበባ ከተማ አስተዳደር ውስጥ ካሉ አስር ክፍለ ከተማዎች አስር የምልከታ ጣቢያዎች ተመርጠዋል። መስከረም 2014 ላይ ሁለት ተጨማሪ የቀለበት መንገዶች ተጨምረዋል። ስልታዊ በሆነ ሁኔታ ለጥናቱ በሚመች መልኩ ስታንደርዳን የጠበቀጥርቶኮ ጥቅም ላይ ውሏል። ለጥናቱ ምልከታ የተመረጡ ተሽከርካሪዎችን በተመለከተ ፍጥነትን ያሳገናዘበ አካሄድን ተጠቅመናል ምልከታው በሁለቱም በመደበኛ የሳምንት ቀናት እና በሰንበት ቀናት ከጥቁቅ 1:30 ጀምሮ

እስከ ምሽቱ 1:00 ድረስ ተከናውኗል። የጥናቱ ዘዴ በከተማው ውስጥ በአጠቃላይ ያለውን የፍጥነት ድግግሞሽን ለመገመት ታስቦ የተዘጋጀ እንዲሁ ከተማዋ የተወሰኑ ቦታዎች ላይ ተግባራዊ መደረግ ስላለባቸው ተግባራዎች እይታ አንዲያቀርብ አይደለም። የአፍሪካ ቀጠና ቡድን እና የጆን ሆፕኪንስ ዓለም አቀፍ የጉዳት ምርምር ማዕከል በዚህ ሪፖርት ውስጥ ያለውን ትንተና ለማከናወን የዳታ ግምገማ በማከናወን መረጃዎችን አጣርተዋል።

ምስጋና

በአዲስ አበባ ፣ ኢትዮጵያ ባሉ የቢሮ ሀላፊዎች/ባለሙያዎች፣ የዓለም አቀፍ የአጋርነት ትብብር ኮንሰርቲየም፣ በአዲስ አበባ ዩኒቨርሲቲ፣ የህብረተሰብ ጤናትምህርት ቤት በሚገኙ ተባባሪ አካላት አማካኝነት የቴክኒክ ድጋፍ ተደርጓል።

ለግንኙነት: jhsph.iiru@jhu.edu, publichealth@aau.edu.et

ዋቢ:

የነባራዊ ሁኔታ መግለጫ ሪፖርት 2016 የመንገድ ደህንነት የስጋት ምክንያቶች በአዲስ አበባ፣ ኢትዮጵያ 2017 ዓ.ም፤ ባልቲምር፣ ጆን ሆፕኪንስ ዓለም አቀፍ የጉዳት ምርምር ክፍል፣ 2017 ዓ.ም



የተዘጋጀው ዘገባ:-

**Bloomberg
Philanthropies**

**Initiative for Global
Road Safety**

 **JOHNS HOPKINS**
BLOOMBERG SCHOOL
of PUBLIC HEALTH

**International
Injury Research Unit**

 **Vital
Strategies**

