

# የአዲሱ አመራር ሴራ በትግራይ የመሰረተ ልማት ዝርጋታ ፣

Eng.Hailu Kebede. 5-30-19

የመሰረተ ልማት ተብለው የሚጠሩት በዋናነት የመጓጓዣ መንገዶች የሆኑት (መንገድ ፣ ባቡር ሃዲድ ፣ አየር ማረፊያ) ፣ የቴሌኮም መስመር ፣ የኤሌክትሪክ ምንጭና መስመር እንዲሁም ወደብ (ደረቅ አሊያም የባህር ዳር ወደብ) በዋናነት ያካተተ ነው። እነዚህ መሰረተ ልማት (Infrastructure) ተብለው የሚጠሩት ከአማርኛው እንደምንረዳው የአንድን አካባቢ ፣ ማህበረሰብ አሊያም ሃገር ልማት መሰረት ሆነው ስለሚያገለግሉ ነው። ጥቅማቸው በብዙ መልኩ ሰፊ ነው ። ዋና ዋናዎቹ ግን ፣

1. በግንባታ ሂደት የሥራ ዕድል ስለሚፈጥሩ
2. የሰውና ዕቃ እንቅስቃሴ በማቀላጠፍ ልማትን ስለሚያፋጥኑ
3. እምቅ የተፈጥሮ ሃፍት ወዳላቸው አካባቢዎች እንደ መዳረሻ ስለሚያገለግሉ
4. የፀጥታ መዋቅር ተደራሽነት ስለሚያሳድጉ ሲሆን በአጠቃላይ ፖለቲካዊ ፣ ማህበራዊና ኢኮኖሚያዊ ጠቀሜታቸው ከፍተኛ ነው።

በሀገራችን የነዚህ መሰረተ ልማቶች ዝርጋታ የተጀመረው ቀደም ባለው ጊዜ ቢሆንም በከፍተኛ ደረጃ የተስፋፋት ግን በጣሊያን ወረራ ዘመንና በኢህአዴግ ዘመን መንግስት ነው። እንግዲህ በነዚህ ዘመናት መሰረተ ልማቶቹ ቢስፋፉም ዋናው የትኩረቴ ርዕስ ወደሆነው የኢህአዴግ ዘመን የመንገድና ባቡር መሰረተ ልማት ዝርጋታ ልምጣ ፤ በኢህአዴግ ያለፉት 28 ዓመታት ዘመን መንግስትነት በመንገድ ዘርፉ በአምስት እያንዳንዳቸው 5 ዓመት የሚፈጁ መርሐግብሮች የተካሄዱ ናቸው፤ RSDP (Road Sector Development Program) ይባላሉ። በእነዚህ

ፕሮግራሞች የተካሄዱት የመንገድ ማስፋፋት ስራዎች የተካሄዱት በሁለት መልኩ ነው፡፡

1. የነበረውን መንገድ ማሳደግ(Upgrading)

2. አዲስ የመንገድ ግንባታ(New)

የማሳደጉ ስራ የተሰራባቸው በዋናነት በጣሊያን ጊዜና በትንሹም ቢሆን ቀጥሎ ባለ ጊዜ የተሰሩትና በክልል ዓቅም ተሰርተው ደረጃቸው ከፍ እንዲል የተደረጉ ላይ ሲሆን አዲስ የሚባሉት ደግሞ ከታች ባሉት መስፈርቶች የሚመረጡ መስመሮችን ለማገናኘት የሚገነቡ አዳዲስ መንገዶችን ያካትታል፡፡ በኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን (ኢመባ) መስፈርት መሰረት(ዌብሳይቱ ላይ ማግኘት ይቻላል) ፤

\*አንድ ደረጃው ማሳደግ የሚፈለግበት መንገድ ቀጥሎ ባሉት መስፈርቶች መሰረት ይመረጣል ፤

- 1. የትራፊክ ብዛት(Traffic count). ነጥብ: 30%
- 2. የመንገድ ሁኔታ ፣ ነጥብ : 20%
- 3. ነባር አገናኝ መንገድ ፣ ነጥብ: 20%
- 4. የወጪና የገቢ የንግድ መስመርና ከጎረቤት ሃገራት የሚያገናኙ መንገዶች ፣ ነጥብ: 20%
- 5. የኢንቨስትመንት ዕድል ፣ ነጥብ: 10%

**ድምር: 100%**

\*አዳዲስ አገናኝ መንገዶችና ዋና መዳረሻ መንገድ ፕሮጀክቶች መስፈርቶች ደግሞ

- 1. ተነጥሎ የሚኖር ከፍተኛ ቁጥር ያለው ህዝብ ፣ ነጥብ: 30%
- 2. የጎደለ አገናኝ መንገድ ፣ ነጥብ: 20%
- 3. ትርፍ የምግብ ሰብልና ለገበያ የሚቀርቡ ሰብሎች(Cash crop) ፣ ነጥብ: 20%
- 4. እምቅ የተፈጥሮ ሃብት ፣ ነጥብ: 20%
- 5. ልዩ ድጋፍ የሚሹ ክልሎች ፣ ነጥብ: 10%

**ድምር: 100%**

(ስዕል 1 ተመልከት)

እንግዲህ በእነዚህ ግልፅ መስፈርቶች መሰረት ባለፉት ዓመታት በኢ/ያ ብዙ ሺሕ ኪ/ሜ መንገዶች ተገንብተዋል ፣ በአስፋልትም(Asphalt Concrete or Surface treatment) በጠጠርም ደረጃ፡፡

አሁን የአዲሶቹ አመራሮች ሴራ ያንዣቸውን ትግራይም በነዚህ መስፈርት መሰረት እ.ኤ.አ እስከ 2016 ድረስ በፌደራል ከተገነቡ 28,032 ኪ/ሜ(14,632 ኪ/ሜ አስፋልትና 13,400 ኪ/ሜ ጠጠር) 2,098 ኪ/ሜ አስፋልትና 449 ኪ/ሜ ጠጠር ተገንብተዋል፡፡ (ስዕል 2 ተመልከት)

እንግዲህ እነዚህ በትግራይ ተገነቡ የተባሉት መንገዶች በዋናነት በጣሊያን ጊዜ የተገነቡና ዋናውን የኤርትራ መስመርና ከአሁኑ አማራ ክልል በወቅቱ ከመኸል ኢ/ያ የሚያገናኙ መንገዶች ቢደመሩ ከግማሽ በላይ የሚሸፍኑትን ነው ወደ አስፋልት ደረጃ ያደጉት(ለምሳሌ ከቆቦ ተነስቶ እስከ ሐመራና ዳንሻ የሚሄደው አንድ መንገድ ብቻ 865ኪ/ሜ ይሸፍናል ፣ (ስዕል 3 ተመልከት) ፣ ከሽረ እስከ ዓዲ አርቃይ ያለውም 183 ኪ/ሜ ይሸፍናል፡፡ የመቐለ-ዓብዱዓዲ-ዓድዋ መስመር 196ኪ/ሜ ይሸፍናል፡፡

በአጠቃላይ በትግራይ እስከ ተጠቀሰው ጊዜ(2016)አስፋልት የለበሱት መንገዶች በዋናነት በጣሊያን ጊዜ የተገነቡ ናቸው፡፡ በኢህአዴግ ዘመን በትግራይ የተከፈቱት አዳዲስ መንገዶች ተነጥለው የሚኖሩ ከፍተኛ የህዝብ ቁጥር ያላቸውና ሰፊ የእርሻ ኢንቨስትመንት ያላቸው የሽረ-ዓዲረመፀ-ዳንሻ(ሽረ ፣ ማይሓንሰ ድረስ በክልሉ መንግስት የተገነባ ነበር) ፣ የማይፀብራ-ተከዘ-ዓብዱ ዓዲ-ሓውዜን(ከማይፀብራ ዲማ(76ኪ/ሜ) ያለው በክልሉ መንግስት ተገንብቶ የነበረ ነው) እና የአላማጣ-ሞኾኒ ሒዋነ ብቻ ናቸው፡፡ የፌደራል መንግስቱ በጠጠር እንደአዲስ የከፈታቸው መንገዶች የሉም ማለት ይቻላል(ከቀርሰበር-ደብረዳሞ-ብዙት ውጪ)፡፡

በአጠቃላይ ሲታይ ከ28,032 ኪ/ሜ ውስጥ በትግራይ የተገነባው 2,547 ኪ/ሜ ብቻ

ነው፡፡ ለአንዳንድ በህዝብ ቁጥር ለሚያስብ ሰው ይህም የትግራይ ህዝብ በመቶኛ ሲሰላ ይበዘዋል

ሊል ይችላል፡፡ ይሁንና መልሱ ቀላል ነው፡፡

1. መንገዶች የሚገነቡት በአጠቃላይ ከላይ መጀመሪያ ላይ በጠቀስኩት የኢመባ መስፈርት መሰረት ነው፡፡

2. ህዝብ የሚኖርበት የመሬት ስፋት ወሳኝ ቦታ አለው፡፡

3. የከተማነት ጉዳይ አለ፣ ከተሞች ንግድ የሚካሄድባቸውና ብዙ ህዝብ የሚኖርባቸው ናቸው (ትግራይ በመቶኛ ከሁሉም ክልሎች የሚበልጥ የከተማ ኗሪ አላት)

3. ከጎረቤት ሃገራትና ክልሎች የሚያገናኙ መንገዶች አሉ ፤ ለምሳሌ ዓፋር በህዝብ ቁጥር ቢታይ ያለው የመንገዶች የአስፋልት ሽፋን ከሚገባው በጣም ብዙ ነው ፤ የጅቡቲ መዳረሻ ነውና፡፡ ትግራይ የባሕር በር ላላቸው ሱዳንና ኤርትራ በመገናኘት ቀዳሚዋ ክልል ነች፡፡

4. ሰፋፊ የእርሻ ኢንቨስትመንት ፤ የወርቅ ክምችት ያላቸው ቦታዎች ትግራይ ውስጥ በስፋት አሉ፡፡

ይሁንና ግን አሁን ወደ ስልጣን በዓመፀ የመጡት አመራሮች በዓመፁ ወቅት ሲያንበሉብሉት የነበረውና የዓለም ባንክ በክልሉ ህዝብ ጉልበት (አካፋና ዶማ ተጠቅሞ) ፤ በባለሀብቶች ትብብር ፤ በክልሉ መንግስት በጀት የተገነቡ መንገዶችን አካትቶ ያወጣውን ሪፖርት በማስተጋባት ጭምር የትግራይ "እላፊ ተጠቃሚ ነች" ፕሮፓጋንዳቸው አሁን ላይ ወደ ተግባር ለማሸረፍ እንቅስቃሴ መጀመራቸውን ለማወቅ ችለናል፡፡

የዓምናው የታሕሳስ የኢህአዴግ ስብሰባ ሲጠናቀቅ የአራቱ የኢህአዴግ አባል ድርጅቶች ሊቃነ መናብርት መግለጫ ሲሰጡ "የትግራይ የበላይነት" አሊያም "እላፊ ተጠቃሚነት የሚባል የለም ብለን ተግባብተናል" ቢሉንም አሁን ተመልሰው ባለጊዜዎቹ አጀንዳውን ለመተግበር መንቀሳቀስ ጀምረዋል፡፡ በአንድ ድርጅትና ሃገር ያሉ የፖለቲካ ሓይሎች ያደርጉታል ተብሎ የማይታሰበውን

ዓምና በሰብሰባቸው አስፋልት በኪ/ሜና ፎቅ በቁጥር በብሄር የቆጠሩት የአሁኑ ገዢዎች አምነውበት ሳይሆን ህወሓትን በዚህ ጉዳይ በመጥመድ ስልጣን ላይ ለመቆናጠጥ የተጠቀሙበት ዘዴ ነው ብለን አሰብን እንጂ መቼ የምራቸው መሰለን??

ለዚህም ደግሞ ማስረጃችን በቅርብ ጊዜ "ትግራይ በመንገድ ልማት ዘርፉ እላፊ መጠቀሟን" የሚያሳይ መረጃ እንዲልኩ ለፓርላማው የቀረበ ሲሆን ፓርላማው ደግሞ ሁለት የፌደራል መንግስቱ ተቋማት አጥንተው እንዲያቀርቡ ትዕዛዝ ሰጥቷቸው ግኝታቸውን አሳውቀዋል። በመልሳቸው የመንገድ አዲት(Physical and financial Audit) አድርገው የትግራይ ተጠቃሚነት መኖሩን የሚያሳይ አንድም ማስረጃ አለማግኘታቸውን ለጊዜው መሪዎች አሳውቀዋል። እነዚህ ተቋማት ለሰጡት ሐቀኛ ምስክር ምስጋና ይገባቸዋል። ይሁንና ሁለቱ ተቋማት ተመሳሳይ ፣ ሙያዊና እውነትን መሰረት አድርገው ቢያሳውቁም በማጠቃለያቸው አንዱ ተቋም "ችግሩ ያለው በመንገድ ሽፋን ሳይሆን በኮሙኒኬሽን ስሕተት ምክንያት" መሆኑን ሲገልፅ ሁለተኛው ተቋም ደግሞ "የመንገድ ሽፋኑ እላፊ ተጠቃሚነት ባያሳይም የትግራይ ወረዳዎች የተሻለ የመንገድ ትስስር(Connectivity) እንዳላቸው" በሚል አሳውቀዋል።

በዚህም ሰራውን ያሰሩት የአሁኖቹ የኢ/ያ አመራሮች የአንደኛው ተቋም ማጠቃለያ እንዲወጣ በማድረግ የሁለተኛውን ተቋም መደምደሚያ በመጠቀም "ትግራይ እላፊ ተጠቅማለች" በሚል መሰሪ ሐሳብ ለትግራይ የፌደራል መንገድ ፕሮጀክት እንዳይያዝ እያሰሩ ነው።

እንደሚታወቀው የትግራይ ገጠር ወረዳዎች 33 ናቸው እነዚህ ወረዳዎች ሁሉም ማለት በሚቻል መልኩ ከላይ በተጠቀሰው የቆቦ-መቐለ-ዓዲግራት-ሽረ-ሐመራ-ዳንሻ መስመር ውስጥ ይገኛሉ(ከ21 በላይ የገጠር ወረዳዎች በዚህ አንድ መስመር ብቻ) ይገኛሉ። ሁለት አጫጭር

መስመሮች ሲጨመሩበት ሩቅ ቦታ ላይ ካሉትና ከሌላ ክልል የማይዋሰኑት ኢሮብ ፣ አፅቢ(ከዓፋር ይዋሰናል) ፣ ናዕዴር ዓዴት ፣ ሓውዜንና ወርዲለኸ ውጭ ያሉት ሁሉም ወረዳዎች ይገናኛሉ ማለት ነው። ይህ ደግሞ ሕ/ሰባችን ለከተማ ባለው ባህላዊና ታሪካዊ ቀረቤታ ምክንያት የነበሩትን ከተሞች ለማስተሳሰር ጣሊያን መንገዶች መዘርጋቱና በኃላም እራሱ ጣሊያን በከፈታቸው መስመሮች ቶሎ ከተሞችን በመመስረቱ አሁን ላይ እነዚህ የወረዳ ማዕከላት በመሆናቸው ነው።

ታዲያ በአንድ መስመር እንዲህ የሚተሳሰሩ ወረዳዎችን "በትስስር የተሻሉ ናቸውና ትግራይ እላፊ ተጠቃሚ ነበረች" የሚለው ሚዛን እንዴት ይደፋል?

ሌላው በዚህ በመንገድ ዘርፉ የሚታየው ችግር ሴረኛቹ እንደሚሉት የመንገድ ብዛትና ሽፋን ሳይሆን ለመንገዶቹ ግንባታ የወጣው ወጪ ከግምት ማስገባት አለመፈለጋቸው ነው። እንጂ ማ አንድ መቶ ኪ/ሜ ለማይሞላ የአዲስ-አዳማ ፍጥነት መንገድ የወጣው ወጪ ከላይ የተጠቀሰውን 865 ኪ/ሜ ከእላፊው ያስገነባዋል!! ለሃገር ተብሎና የትግራይ ህዝብ ሽንጡን ገትሮ የሚከራከርለት ብሄራዊ ድርጅት ስላልነበረው እንጂ ከሞጆ -ሐዋሳ እየተገነባ ያለው የፍጥነት መንገድ በትግራይ የተገነቡ መንገዶችን በሙሉ በወጪ ያስከነዳቸዋል!! በ2004 ዓ/ም የተጀመረው የሁሉን አቀፍ የገጠር መንገድ ተደራሽነት ፕሮግራም(URRAP) በ አምስት(5) ዓመታት ሊገነባ ካቀዳቸው 72,000ኪ/ሜ ርዝመት ያላቸው መንገዶች 42,000ኪ/ሜ የሚሆነው አሮሚያ ክልል ባሉት ቀበሌዎች እንዲሆን ነበር የተወጠነው። በኃላ በተቃውሞ 10,000ኪ/ሜ ተቀንሶ ለአማራና ደቡብ ክልል ተጨምሮላቸዋል። ትግራይ 2,500ኪ/ሜ ነበር የደረሰት(<3.5%) ያሞ ሆኖ በአፈፃፀም የትግራይ ይሻል ነበር። ብልጫችን እሱ ነውና!! (ስዕል 4 ተመልከት)

የትግራይ ህዝብ "ሃገር ሲለማ ትለማለህ" በሚል ድፍን ፓርቲ ሲመራ ስለነበር እንጂ ከአዳማ-አዋሽ-ድሬዳዋ የሚገነባው የፍጥነት መንገድ በሁለት ዓስርት ዓመታት በፌደራሉ

መንግስት በትግራይ የተገነቡትን ሁሉም መሰረት ልማቶች ተደምረው ወጪያቸው አይስተካከልም!!

መዲናችን ነች ተብሎ እንጂ በፌደራሉ መንግስት ወጪ ሸገር ቁንጠኛ የባቡር መስመር ሲሰራላት የሃገሪቱ ሁለተኛ ትልቅ ከተማ ፣ መቐለ ህዝቧ በውሃ ጥም ጉሮሮውን እያንቃቃ ነው!! የሸገርን ወንዞች በ29 ቢልዮን ብር አለማለሁ የሚሉ የዘመኑ ሴረኛ መሪዎች ሁለተኛ ከተማቸውን ለ50 ዓመታት የሚያጠጣውን ወንዝ እንዳይገደብ ብድር በመሳቢያቸው የሚቆልፉ ነውረኞች ናቸው!!

ዓፋር-አማራና ትግራይን የሚያገናኘው የባቡር መስመር "ገንዘብ የለንም" በሚል ሰብብ እስከ ትግራይ ያለውን ገንብተው ትግራይ ውስጥ ያለውን የሚያስቆሙ ፌዘኞች ናቸው!!

ድንቁም "የትግራይን ህዝብ በስልጣን ዘመኔ ሳልጠቅመው አልወርድም"ማለት!! ይህ ነው የትግራይ ህዝብ ጥቅሙ? ሸሯግ አለ አማራው!!

የዘመኑ መሪዎች አሁንም ግልፅ እንዲሆንላችሁ የምንፈልገው ከ"እህት" ድርጅታችሁ ያላችሁ ጉዳይ ስትፈልጉ እዛው በጓዳችሁ ካልተዋጣላችሁ ደግሞ በአደባባይ መፈናከት ትችላላችሁ ፤ ይህንን ሰብብ ተጠቅሞ የትግራይ ብሄራዊ ጥቅሞች ላይ የምታደርጉትን ሴራ ግን ሃገሪቱን የሚበትን አደገኛ መንገድ እንደሆነ ነው!!

የትግራይ ወረዳዎች ይቅርና በእኩልነትና ፍትሐዊ ተጠቃሚነት መርሕ ፣ በኢኮኖሚያዊ አስተዋፅኦችንና በሚገባን ልክ እስከሆነ ድረስ ቀበሌዎቻችንም በአስፋልት ማሸብረቅ የሚገባቸው ናቸው ፤ እያንዳንዱ የትግራይ ቀበሌ ለሃገሪቱ ልጆቿን ገብራለችና!! ስንፈልግ ደግሞ የመንገድ ሽፋናችን በቂ ሆኖ ባገኘነው ጊዜ ለሌሎች ለመንገድ የሚመደበውን በጀት እኛ ወደ ሌላ የልማት ስራዎች( መስኖ ፣ መጠጥ ውሃ ፣ ኢንዱስትሪ ፓርክና ሌሎችም ልማቶች) መመደብና ማስመደብ

እንችላለን ፤ ምክንያቱም ይህ ፌደሬሽን ነው!! በፌደሬሽን ውስጥ ያለው ውስጣዊ ነፃነታችን ይዘን ፤ የፖሊሲ ነፃነት ኖሮን በፈለግነው መንገድ ለመልማትና በአጠቃላይ ጥቅሞቻችንን ለማስከበር እና በጋራ ሃገራዊ ጉዳዮች ለመተባበር እንጂ "መለኮታዊ" ለሚመስል አንድነትና አንድዓይነትነት አይደለም!! ፌደሬሽን ነውና ድርሻችን ብቻ ከወሰድን ይበቃናል ብለን እንጂ ለፌደራሉ መንግስት በዓይነት ከሚቀርቡ (እንደ WASH ፕሮግራም) የመሳሰሉ የዓለምአቀፍ ተቋማት የበጀቱትን ገንዘብ ላለፉት ሶስት ዓመታት ሌሎች ክልሎች መጠቀም ባለመቻላቸው በፕሮጀክት ትግበራ የተሻለ ለፈጸመው ትግራይ "በጀቱ ከሚባክን እንጨምርለት" ስትባሉ ፈረንጆቹ እስኪገርማቸው ድረስ በቅናት ብቻ "የለም እንዳይሰጥ" የምትሉ "የሃገሪ ሰዎች" እኮ ናችሁ!! በዚህ አካሄዳችሁ የትግራይ ከተሜ እናት ከቦርሳዋ የገጠሯ እናት ዶሮና እንቁላል ሸጣ ከመቀነቷ የቋጠረቻትን ሳንቲም ለቅመን ፤ ባለሃብቱ ፤ ምሁሩና ዳያስፖራው አሰባስቦን በትግራይ ልማት ማህበር የሰራናቸውን ከ700 (ሰባት መቶ) በላይ ት/ቤቶች ቆጥራችሁ "የትግራይ የትምህርት ሽፋን የተሻለ ነው" ብላችሁ ሌላም በጀት ልትቆርጡ ማሰባችሁ አይቀርም:: እልፍ ስትሉ ደግሞ የትግራይ ቤቶች በተዋቡ ድንጋይ ስለተገነቡ ሌላው እስኪገነባ ቆማችሁ ጠብቁ ትሉን ይሆናልኮ? ወዳጄ ይህ ፌደሬሽን ነው ፤ ወድደን የገባንበት ብቻ ሳይሆን በደምና አጥንታችን ያቆምነው ፌደሬሽን!!

Welcome to the reality!!

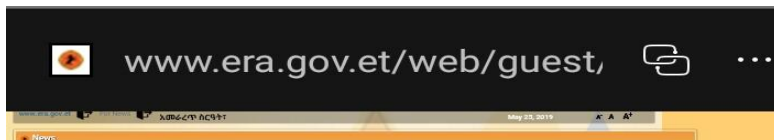
በፌደሬሽን ደግሞ አንድ አይነትነት የለም ፤ እንደየ ዓቅምህና እንደየፀጋህ ነው!! ይህ ሳይሆን ሲቀር ወይም እንዳልገባህ ሆነህ ብትደናበር ፤ እቅጩን ልንገርህ መንገዱ ጨርቅ ነው!!

በዚህ መሰረት የትግራይ የፓርላማ ተወካዮችና የትግራይ መንግስትም እነዚህ ሴራዎች የደረሱበት ለህዝብ ይፋ እያደረጉ እንዲንቀሳቀሱና "የመንገድ ትስስር" በሚል ሴራ ትግራይ ከመሰረተ ልማት ግንባታ ዕቅድ ውጭ እንዳትሆን በጥብቅ እንዲከታተል ፤ ሴራውንም እንዲፋለም ይህ ካልሆነ ግን



በቀጣይ እርምጃዎች ዙሪያ ከትግራይ ህዝብ ፣ ከትግራይ የፖለቲካ ድርጅቶችና ከትግራይ ምሁራን

እንዲመክሩ ጥሪየን አስተላልፋለሁኝ!!



UNIVERSAL+RURAL+RO... 33/38 11:27|26%

No	Region
1	Afar
2	Amhara
3	Benishangul-Gumuz
4	Dire Dawa
5	Gambella
6	Oromia
7	Somali
8	Southern Nations, Nationalities and Peoples
9	Tigray
10	Harar
Total (km)	

31

**V. DELIVERABLES, TARGETS AND TIMETABLES**

The program log frame is set out at in Annex to this document.

**5.1 Extent and Reach**

A total of 71,523 km of all-weather and year round roads will be constructed by the Wereda in the five year period of the RSDP-IV at an estimated cost of ETB 26,431.8 million, equivalent to around ETB 370,000 per kilometre. The program will be financed by the Government of Ethiopia.

Some 9,568 km of construction and upgrading of roads will be carried out during the first year of implementation with further boosts in the productivity and participation of local contractors as the training and other preparatory programs mature.

Specifically and disaggregated by region the provisional delivery targets for the Kebele and community roads to be constructed in the five years of the URRAP and under the RSDP-IV are shown in Table 54.

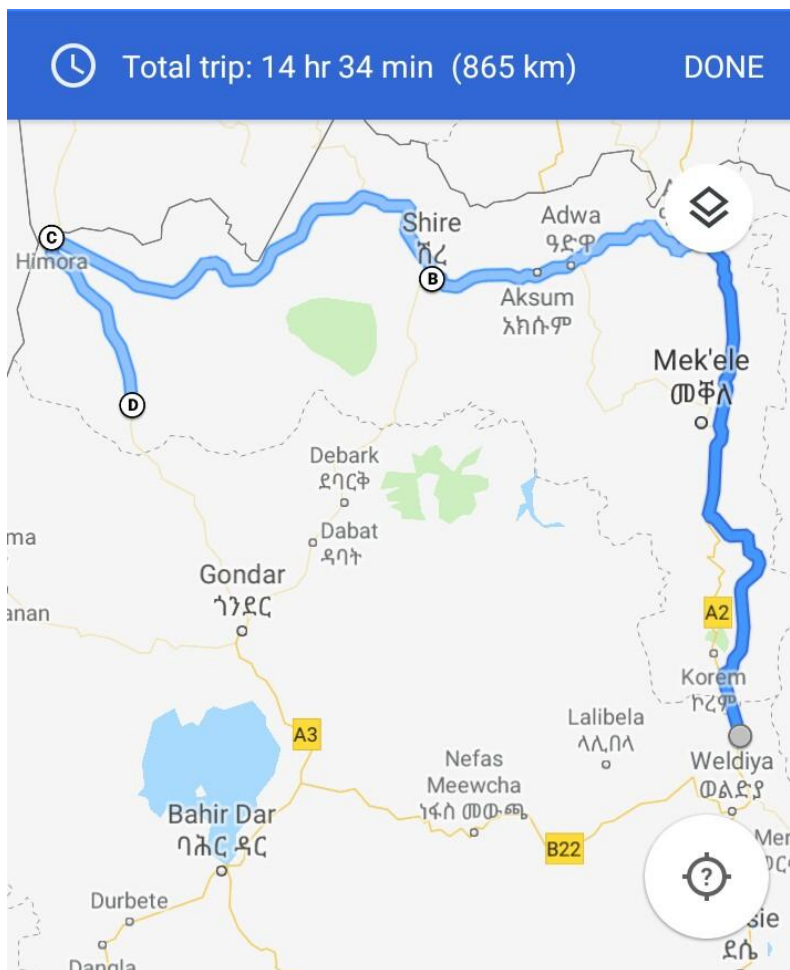
Table 9: Size of Network to be Upgraded/Constructed

Region	Annual Work Plan					Total
	2011	2012	2013	2014	2015	
Tigray	335	515	550	550	550	2,500
Afar	241	371	396	396	396	1,800
Amhara	2,408	3,708	3,963	3,964	3,960	18,003
Oromiya	4,014	6,180	6,606	6,607	6,600	30,007
SNNP	1,873	2,884	3,083	3,083	3,080	14,003
Gambella	27	41	44	44	44	200
Benshangul-Gumuz	241	371	396	396	396	1,800
Somali	401	618	661	661	660	3,001
Dire Dawa	21	33	35	35	35	159
Harar	7	10	11	11	11	50
<b>Total</b>	<b>9,568</b>	<b>14,731</b>	<b>15,745</b>	<b>15,747</b>	<b>15,732</b>	<b>71,523</b>

For prioritization, master plans are developed through a consultative process involving communities and Kebele development committees and these are brought to the Wereda administration. The regional road agencies assist the Wereda identify and prioritize low volume and community road projects from their individual master plans.

32

	dawa	Jimma	Sodo	Total (km)
	366			1,538
	-			364
	366			1,902
				3,314
				3,039
				6,353
				243
				464
				707
	27			27
	18			18
	45			45
	170			170
	351			351
	521			521
	267	700	334	4,334
	323	385	552	4,697
	590	1,084	886	9,031
	798			798
	1,247			1,754
	1,045			2,552
		235	1,004	2,074
		948	906	2,254
		1,183	1,910	4,328
				2,098
				449
				2,547
	37			37
	10			10
	47			47
	495	1,104	1,338	14,632
	598	1,684	1,458	13,400
	1,093	2,788	2,796	28,032



**V. DELIVERABLES, TARGETS AND TIMETABLES**

The program log frame is set out at in Annex to this document.

**5.1 Extent and Reach**

A total of 71,523 km of all-weather and year round roads will be constructed by the Wereda in the five year period of the RSDP-IV at an estimated cost of ETB 26,431.8 million, equivalent to around ETB 370,000 per kilometre. The program will be financed by the Government of Ethiopia.

Some 9,568 km of construction and upgrading of roads will be carried out during the first year of implementation with further boosts in the productivity and participation of local contractors as the training and other preparatory programs mature.

Specifically and disaggregated by region the provisional delivery targets for the Kebele and community roads to be constructed in the five years of the URRAP and under the RSDP-IV are shown in Table 54.

**Table 9: Size of Network to be Upgraded/Constructed**

Region	Annual Work Plan					Total
	2011	2012	2013	2014	2015	
Tigray	335	515	550	550	550	2,500
Afar	241	371	396	396	396	1,800
Amhara	2,408	3,708	3,963	3,964	3,960	18,003
Oromiya	4,014	6,180	6,606	6,607	6,600	30,007
SNNP	1,873	2,884	3,083	3,083	3,080	14,003
Gambella	27	41	44	44	44	200
Benshangul-Gumuz	241	371	396	396	396	1,800
Somali	401	618	661	661	660	3,001
Dire Dawa	21	33	35	35	35	159
Harar	7	10	11	11	11	50
<b>Total</b>	<b>9,568</b>	<b>14,731</b>	<b>15,745</b>	<b>15,747</b>	<b>15,732</b>	<b>71,523</b>

For prioritization, master plans are developed through a consultative process involving communities and Kebele development committees and these are brought to the Wereda administration. The regional road agencies assist the Wereda identify and prioritize low volume and community road projects from their individual master plans.