

KIKAO>> Kutambulisha utekelezaji wa awamu ya pili ya ukarabati wa Reli ya Kati

Rais Dk. Samia azidi kuifufua Reli ya Kati

>>Bilioni 500/- kugharimia ukarabati wa reli kutoka Dar es Salaam hadi Isaka

Na IGAMBA LIBONGE, Morogoro

SERIKALI ya Awamu ya Sita inayoongozwa na Rais Dk. Samia Suluhu Hassan, imetenga zaidi ya sh. bilioni 500 kugharimia ukarabati wa Reli ya Kati kutoka Dar es Salaam hadi Isaka kuelekea Zambia.

Mkuu wa Mkoa wa Morogoro, Adam Malima, alitoa taarifa hiyo jana katika kikao maalumu cha kutambulisha utekelezaji wa awamu ya pili ya ukarabati wa reli hiyo kwa viongozi wa mkoa na wawakilishi wa Shirika la Reli Tanzania (TRC).

"Ukarabati huu unahusisha madaraja, vituo vya reli, vivuko vya magari na uboreshaji wa nyenzo za reli na serikali imedhamiria kufufua reli hii

kwa kiwango cha kisasa kuchochea maendeleo ya kijamii na kiuchumi," alisema.

Malima alisisitiza ofisi yake ipo tayari kushirikiana na TRC na mamlaka zote zinazohusika kuhakikisha ukarabati huo unatekelezwa kwa ubora, kukamilika kwa wakati na kuharakisha maendeleo ya Mkoa wa Morogoro na taifa kwa ujumla.

Kwa upande wake, Mkurugenzi wa Uhandisi wa TRC, Mhandisi Joseph Kilasara, alisema utekelezaji wa mradi huo, utaenda sanjari na teknolojia mpya itakayowezesha magari ya reli kusafiri kwa kasi zaidi na kwa usalama mkubwa.

"Marekebisha haya yatapunguza muda wa safari, kati ya Dar es Salaam na mikoa ya kati, jambo ambalo litavutia

wawekezaji wengi zaidi katika ukanda huu," alisema Mhandisi Kilasara.

Baadhi ya wananchi wa mkoa huo, walisema reli hiyo ni kiungo muhimu kwa biashara na shughuli za kila siku.

"Kwa muda mrefu tumesafiri kwa tabu na mizigo yetu kuchelewa kufika sokoni. Tunaishukuru serikali kwa kuamua kuifufua reli hii, maana italeta afueni kubwa kwa wakulima na wafanyabiashara kama sisi," alisema Zena Ally ambaye ni mfanyabiashara kutoka Ifakara.

Naye, mkazi wa Kisaki, Juma Mwana alisema: "Kupitia mradi huu, hata vijana wetu watapata ajira wakati wa utekelezaji na baada ya kukamilika na tuna matumaini makubwa na uwekezaji huu."

Sheria kali mwarobaini wa ajali za barabarani

Na JOE NAKAJUMO

HALI ya usalama katika baadhi ya barabara hapa nchini siyo nzuri. Hii inatokana na ajali zinazoelekea kutokea maeneo mbalimbali.

Ajali nyingi zinahusisha mabasi ya abiria na malori ya mizigo na mafuta. Kwa mujibu wa Jeshi la Polisi ajali nyingi zinasababishwa na uzembe, uchovu na hata ulevi kwa baadhi ya madereva wa magari.

Takwimu kwa Jeshi la Polisi zinaonyesha ongezeko kwa vifo vya ajali barabarani. Hali ilizidi kuwa mbaya katika miaka miwili iliyopita. Mwaka 2023, watu 1,647 walikufa na mwaka jana 2024 kulikuwa na ongezeko la vifo vya ajali barabarani kufikia 1,715.

POLISI NA LATRA

Jeshi la Polisi kwa kushirikiana na Mamlaka ya Udhidi Usafiri Ardhi (LATRA) wanajitahidi sana kutoa elimu ya usalama barabarani kwa madereva, ndani ya mabasi, wanafunzi shuleni na jamii kwa ujumla.

Ni kazi nzuri inayoendelea kufanywa na taasisi hizo katika jitihada za kupunguza ajali barabarani. Lakini bado zinahitajika jitihada zaidi katika ufuatiliaji wa vyombo vya

moto vikiwa barabarani kwa sababu baadhi ya madereva sio wasikivu au wana tabia ya uzembe sugu.

Kuanzia mwishoni mwa mwezi uliopita wa Juni hadi wiki hii ya tatu ya Julai, zimetokea ajali kadhaa barabarani na kusababisha vifo vya makumi ya watu. Juni 28, ilitokea ajali eneo la Sabasaba, Same mjini, mkoani Kilimanjaro. Watu 42 walikufa.

Ajali ilitokea kwa mabasi mawili kugongana uso kwa uso na kuwaka moto yakiwa na abiria ndani. Serikali iliharamia mazishi ya wote waliokufa katika ajali hiyo. Jumapili ya Julai 20 ilitokea ajali katika eneo la Bwawani Katoro, mkoani Geita ambapo watu wawili walikufa.

UZEMBE NA UCHOVU

Chanzo cha ajali ya Geita inadaiwa na Kamanda wa Polisi Mkoa wa Geita, Safia Jonge, kwamba uchunguzi wa awali ulionyesha dereva aliyekuwa anaendesha gari alipatwa na uchovu uliomasababisha ashindwe kumudu gari na kuhama barabarani.

Julai 18, watu watatu walikufa na wengine sita kujeruhiwa katika ajali ya gari iliyotokea kijiji cha Imalutwa, kata ya Lugalo, wilaya ya Kilolo, mkoani Iringa.

Kamanda wa Polisi Mkoa wa Iringa, Allan Bukumbi,



Kuna haki nyingi za mtumiaji wa vyombo vya usafiri anazotakiwa kuzifahamu, kwa lengo la kuondoa changamoto anapokuwa katika vyombo hivyo.

Fatma Kulita, Mkuu wa Idara ya Fedha na Utawala katika Baraza la Ushauri la Watumiaji wa Huduma za Usafiri (LATRA CCC).

alidai chanzo cha ajali ni uzembe wa dereva wa basi kushindwa kulimudu na kulligonga kwa nyuma lori. Ajali hizi ni zile zilivyoriptiwa na vyombo vya habari. Huenda kuna nyingine zimetokea.

Sio Tanzania Bara tu, kunakotokea ajali za barabarani, kwani Zanzibar kumetokea ajali 24 Juni mwaka huu. Ofisa Mtakwimu Mkuu wa Serikali ya Mapinduzi Zanzibar, Asha Mussa Mahfoudh, amesema idadi ya ajali kwa mwaka imeongezeka kufikia 24 kutoka 23 Juni mwaka jana 2024.

Watu 17 walikufa na majeruhi wiliwa 21. Sababu kubwa za ajali barabarani zinatokana na uzembe, uchovu na ulevi.

Dar es Salaam ambalo ni jiji la kibashara, kuna vyombo mbalimbali vya usafiri. Kuna mabasi ya abiria, maarufu kama daladala, magari madogo binafsi, bajaji na pikipiki (bodaboda). Kwa hiyo za msongamano na foleni imekuwa ni jambo la kawaida.

BODABODA WAONGOZA

Uwezekano wa kutokea ajali za barabarani katika jiji la Dar es Salaam ni mkubwa kwa sababu baadhi ya madereva ni wazembe, wanapuuza sheria za barabarani. Wanaongoza kupuuza na kukiuka sheria za barabarani ni madereva wa bodaboda.

Madereva wa bodaboda au kama wanavyoitwa kwa mkato 'boda' wengi wao wana vurugu barabarani. Hukiuka sheria kwa kupita barabara ambazo hawatakiwi kupita na kelele za honi wakati wote.

Kwa mfano 'boda' wanatumia barabara za mabasi ya mwendokasi kinyume na sheria katika barabara

ya Morogoro, Kawawa hadi Morocco, barabara ya Kilwa hadi Mbagala na Kamata hadi Gongu la Mboto jijini Dar es Salaam.

Katika barabara hizo wanahatarisha maisha ya watumiaji wengine wa barabara na watu wanaovuka katika vivuko vya pundamilia (zebra crossing points). Hawasimami katika vivuko hivi vya pundamilia.

Polisi wa usalama kitengo cha usalama barabarani, 'trafik' jijini Dar es Salaam mwanzo walijitahidi sana kuwapa elimu na kuwadhibiti 'boda', lakini inaelekea wamechoka. Hawatakiwi kuchoka, inabidi waendelele kuwadhibiti.

'Boda' wengi wanapata ajali, wengi wao wakipoteza maisha na kupata majeraha, lakini bado baadhi yao hawajifunzi. Taasisi ya Tiba na Mifupa, Upasuaji wa Ubongo na Mishipa ya Fahamu (MOI), Agosti mwaka jana, ilitoa taarifa kuhusu majeruhi inawapokea.

TAKWIMU MOI

MOI, ilisema inapokea majeruhi wa ajali za barabarani 700 kwa mwezi. Kati yao asilimia 60 ambayo ni sawa na majeruhi sita kati ya 10 wanatokana na ajali za bodaboda.

Katika hatua za kudhibiti ajali, Kikosi cha Usalama Barabarani, Mkoa wa Pwani, linaendesha oparesheni maalum kuanzia Julai 12 kuwanasa wanavunja sheria za usalama barabarani.

Hadi Julai 16, kikosi cha usalama barabarani, mkoani Pwani, kiliwakamata madereva 89, kwa tuhuma za uvunjifu wa sheria za usalama barabarani.

Ofisa Mnadhimu wa Kikosi cha Usalama Barabarani Tanzania, Kamishna Msaidizi Mwandamizi wa Polisi, Butusiyo Mwambelo, amewaagiza askari wa kikosi hicho, mkoani Pwani, kuchukua hatua dhidi wa madereva wanaokiuka sheria, bila woga.

"Oparesheni katika barabara kuu ya Morogoro, inalenga kubaini makossa ya usalama barabarani. Haya ni pamoja na kupakia abiria wengi zaidi ya idadi inayotakiwa, kutokuwa na vibali vya kufuatilia mwenendo wa magari (VTS), kuyapita magari yaliyo mbele bila kuchukua tahadhari na kubeba abiria katika magari yanayoelekea nje ya nchi (IT)," alisema.

MABASI NA MALORI

Kama ilivyoelezwa hapo mwanzo madereva wengi wanaokiuka sheria za usalama barabarani ni wa mabasi ya abiria na malori.

Mkuu wa kikosi cha usalama barabarani mkoa wa Pwani, Mrakibu Mwandamizi wa Polisi, Edson Mwakihaba, amewaasa madereva wa mabasi na malori kutii sheria bila shuruti.

Julai 18 mwaka huu, Mkuu wa Kikosi cha Usalama Barabarani, Naibu Kamishna wa Polisi (DCP) Fraisser Kashai, alitangaza kufungwa leseni kwa madereva 42, baada ya kubainika kukiuka sheria za usalama barabarani na kusababisha ajali mkoani Mbeya.

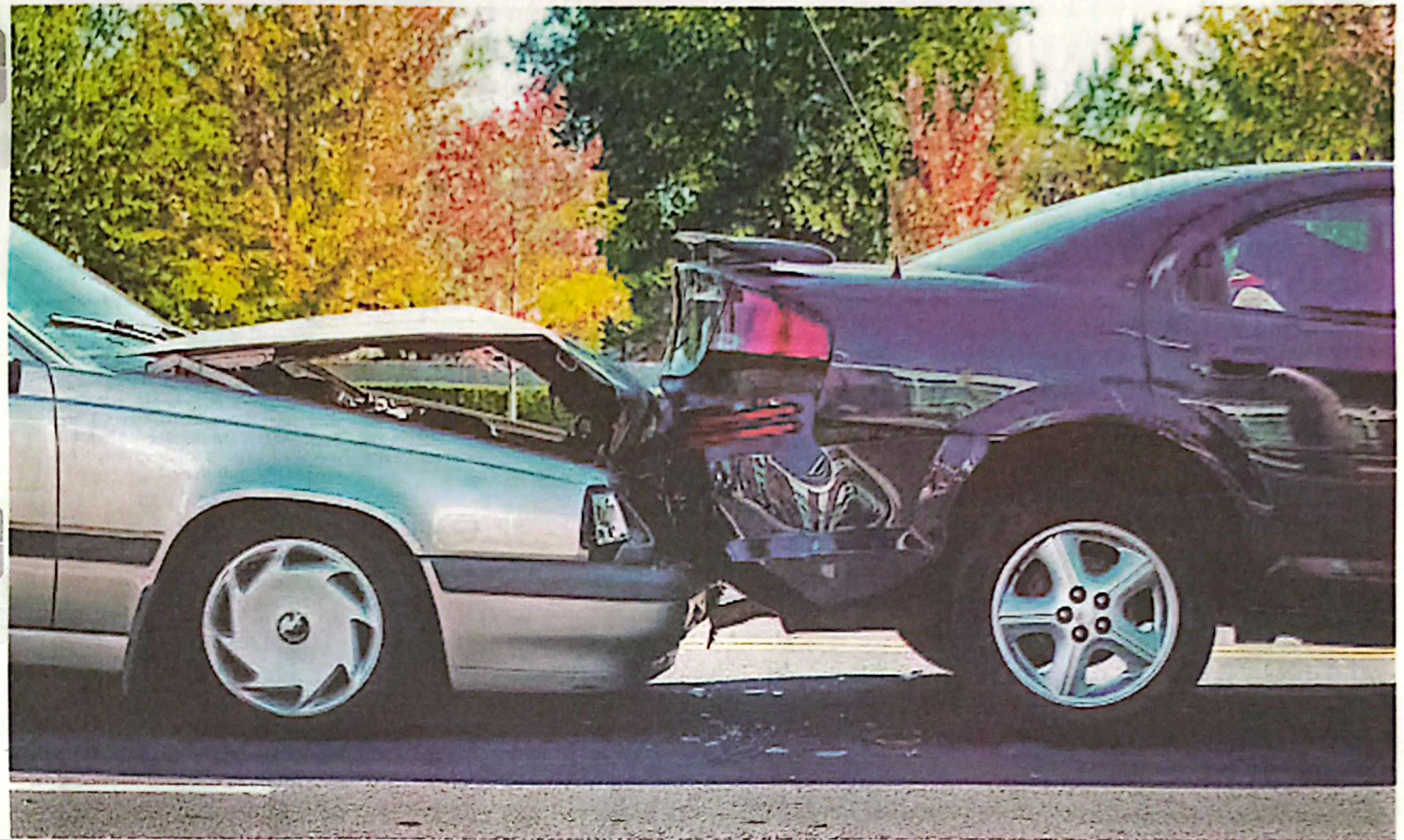
Ukaguzi uliofanywa kabla ya mabasi kuanza safari ulihusisha usalama wa magari yenyewe, leseni za madereva, kupima kilevi na uotoaji elimu ya usalama barabarani kwa abiria.

Huu ulikuwa ni ufuatiliaji wa utekelezaji wa maelekezo yanayotolewa kuzuia na kudhibiti ajali za barabarani.

Wakati wa Maonesho ya 49 ya Kimataifa ya Biashara Dar es Salaam,



Ajali ya lori na gari dogo.



Ajali ya magari madogo

LATRA katika banda lake lilitoa elimu kwa wananchi kuhusu haki zao za msingi wanapokuwa katika vyombo vya usafiri. Mkuu wa Idara ya Fedha na Utawala katika Baraza la Ushauri la Watumiaji wa Huduma za Usafiri (LATRA CCC), Fatma Kulita, alisema walishiriki maonesho ya mwaka huu kwa lengo la kutoa elimu ya msafiri.

HAKI ZA ABIRIA

"Kuna haki nyingi za mtumiaji wa vyombo vya usafiri anazotakiwa kuzifahamu, kwa lengo la kuondoa changamoto anapokuwa katika vyombo hivyo," alisema Fatma.

Alizitaja baadhi ya haki na wajibu kwa abiria kuwa ni kupata tiketi halali, kudai nauli iwapo chombo cha abiria kimeharibika, kulalamika anapona dereva anaendesha chombo kwa mwendo wa kasi na kukiuka sheria za usalama barabarani.

Fatma alisema wananchi wapato 300 walipata elimu kuhusu haki zao kwenye banda la LATRA CCC. Malalamiko mengi yalikuwa ni abiria



Oparesheni katika barabara kuu ya Morogoro, inalenga kubaini makossa ya usalama barabarani.

Haya ni pamoja na kupakia abiria wengi zaidi ya idadi inayotakiwa, kutokuwa na vibali vya kufuatilia mwenendo wa magari (VTS), kuyapita magari yaliyo mbele bila kuchukua tahadhari na kubeba abiria katika magari yanayoelekea nje ya nchi (IT).

Butusiyo Mwambelo, Ofisa Mnadhimu wa Kikosi cha Usalama Barabarani Tanzania, Kamishna Msaidizi Mwandamizi wa Polisi.

kutozwa nauli kubwa kipindi cha usiku na ukatishaji safari 'rut' wakati huo wa usiku.

Wakati elimu kuhusu haki za abiria katika chombo cha usafiri, mkoani Morogoro polisi imetangaza vita dhidi ya mawakala wa mabasi watakaobainika kukatisha tiketi bila kuwepo gari husika.

Kamishna Msaidizi Mwandamizi wa jeshi la polisi, ambaye Ofisa Mnadhimu, anayesimamia nidhamu kikosi cha usalama barabarani nchini, Butusiyo Mwambelo, alisema ipo tabia inayofanywa na baadhi ya mawakala wa mabasi hasa Stendi ya Msamvu, Morogoro kukatisha tiketi abiria bila kuwepo gari husika na kuleta usumbufu wa abiria.

MIKAKATI YA SERIKALI

Juni mwaka jana, serikali ilitangaza Bungeni mikakati ya kukomesha ajali za barabarani kwa kuifanyia

marekebisho sheria ya usalama barabarani, kuboresha miundombinu na kuweka alama za matumizi ya barabara.

Naibu Waziri wa Katiba na Sheria, Jumanne Sagini, aliitaja mikakati mingine ya serikali ni kuendelea kutoa elimu katika shule za msingi, sekondari na vyuo, vituo vya mabasi, vituo vya bodaboda na bajaji, vituo vya ukaguzi wa magari, shule za udereva na kutoa mafunzo kwa madereva wa serikali, taasisi za umma na watu binafsi.

Ni mikakati ambayo huenda ikasaidia kupunguza ajali za barabarani. Lakini mikakati wa msingi zaidi ni marekebisho ya sheria ya usalama barabarani.

Hii ni kwa sababu sheria iliyopo ina mianya mingi inayowafanya baadhi

ya madereva wa vyombo vya usafiri kuwa na dharau. Adhabu kwa mkosaji wa sheria za usalama barabarani ni ndogo.

RAIS SAMIA AONYA

Rais Dk. Samia Suluhu Hassan, kutokana na ajali zinazopoteza maisha ya Watanzania wengi mara kwa mara, amekemea uvunjivu wa sheria barabarani.

Anavitaka vyombo vya usalama barabarani kuendelea kusimamia sheria kwa makini kuzuia ajali zinazoepekika.

Mkuu wa nchi ametaka kuwafutia leseni madereva wenye makosa yanayochukua uhai wa Watanzania.

(Mawasiliano na Mwandishi WhatsApp 0784291434;



Ajali ya basi la Mwendokasi

KIOO CHA JACQUELINE LIANA



HUDUMA>>Usafiri wa umma ni moja ya huduma muhimu katika majiji

Maswali ni mengi mabasi ya mwendokasi kuchungulia kaburi

TAKRIBANI miaka mitano iliyopita, Waziri Mkuu Kassim Majaliwa alifanya ziara ya kushitukiza katika mradi wa Mabasi Yaendayo Haraka Dar es Salaam (UDART).

Ilikuwa ni Aprili 2021, na hii ndiyo ilikuwa kauli yake kwa UDART; "mmeshindwa kusimamia shirika hili, shirika mhaluu."

Majaliwa aliambia menejimenti ya UDART iliyo na wataalamu wasomi anuai kwamba mabasi yanaharibika hawayatengenezwi, mapya hayanunuliwi na 'baba lao' katika kifo hicho ni ufisadi.

Licha ya kukusanya 'mapesa' ya nauli, UDART haikuwahi kununua basi jipya hata moja, hali ambayo ilimpiga bumbua Majaliwa na kuamua kumuondoa kazini Mkurugenzi wa Fedha na Maendeleo ya Biashara, Susan Chaula.

"Shirika hili halina mabasi tena kwa sababu mabasi yanaharibika hamnunui mengine, fedha mnazopata ni kidogo kwa sababu mfumo (wa kukusanya fedha) mmeuacha."

Wauza tiketi wenu kila mmoja anakuja na tiketi zake, kwa sababu mnakuja na maboksi ya tiketi mnambidhi mtu, maboksi mengine mnakuja nayo ni ya kwenu," alifafanua Waziri Mkuu Majaliwa akiwa amekasirika.

Majaliwa aliambia menejimenti ya UDART kwamba, mradi wa mwendokasi ni wa kimkakati unaotakiwa kuendelezwa katika maeneo mengine ya jiji la Dar es Salaam.

"Tunajenga njia ya Mbagala mtapeleka mabasi gani, tunaanza mradi mwingine wa Gongu la Mboto, mtapeleka mabasi gani, Tegeta, tunapeleka mabasi gani?" alihoji Majaliwa na asipate jibu hata la kubabaisha kutoka menejimenti ya UDART.

Majaliwa, kwa uchungu na ukali, aliwaambia UDART kwamba nchi mbalimbali zimetuma wataalamu wao kuja Tanzania kujifunza namna utekelezaji wa mradi huo ulivyofanikiwa, lakini 'wakubwa' katika mwendokasi wameamua ufe.

"Tumekaribisha nchi kujifunza juu ya mradi wetu, leo mnaua, hatuwezi kuwa na utamaduni huu, tumeshatoka huko mnakotupeleka," alionya Majaliwa.

Siyo siri, abiria wa mabasi ya mwendokasi walifurahishwa na hatua ya Waziri Mkuu Majaliwa kutembelea UDART na kujionea namna baadhi ya 'wasomi' wakishindwa hata kuondoa matope ndani ya mabasi.

Watanzania walioshuhudia video iliyokuwa ikizunguka mitandaoni wakati huo ikionyesha basi la mwendokasi lililokuwa limejaa matope, walishikwa na hasira na mmoja wao katika

Kwa sasa ni mabasi machache ambayo sauti hiyo inasikika, abiria wasiojua vituo huwauliza wenzao "Jamani tukifika Faya naomba uniambie," mwingine atasema "naomba tukifika Manzese uniambie", mwingine atauliza hivi "tumekaribia Shekilango?" yaani ni kusaidiana wenyewe kwa wenyewe.

maoni yake alisema bora UDART iongozwe na 'darasa la saba'. Abiriam wa mabasi ya mwendokasi wanastahili kupewa cheti cha kufuzu 'somo la uvumilivu kwa vitendo', kutokana na kuzingatia busara iliyo katika methali isemayo subira yavuta heri.

Mwaka 2016, mradi ulipoanza ulikuwa na mbwembwe za kuvutia katika miezi ya mwanzo na huduma ilikuwa 'tamu', lakini kadri siku zilivyokuwa zikisonga mbele usafiri huo ukageuka 'shubiri'.

Kipindi cha 'utamu' wa huduma ya magari hayo yaendayo haraka kilikuwa kifupi kikilinganishwa na cha 'shubiri' kinachoendelea hadi sasa.

Kwamba usafiri wa mabasi yaendayo haraka, uliotegemewa kuwa mkombozi umegeuka 'shamba la bibi', ni hali ambayo haikutarajiwa kutokea katika miaka ya karibuni tangu kuanza mradi, lakini imetokea.

Viashiria vya kudamadema kwa mradi huo, vilipoanza kudhihiri, ilidhaniwa isingekuwa mwanzo wa kusuasua uendeshaji kwa kiwango cha kuwa furushi linaloelimea UDART.

Mabasi ya mwendokasi yamekuwa shubiri kwa abiria; wakiwemo watoto wadogo, wanafunzi, wajawazito, wagonjwa, wazee, walemavu, wafanyabiashara, wakulima, wavuvi, wafugaji na wafanyakazi wa kaliba zote wanaotumia usafiri huo.

Mabasi ya mwendokasi yamekuwa yakijaza abiria mthili wa viazi mvingi katika lumbesa na adha kubwa huwapata abiria watoto, wanafunzi, watu wafupi na wagonjwa.

Kwa usafiri huo, baadhi ya abiria wameishiwa nguvu na

kuzimia kwa kukosa hewa wakiwa safarini, wengine wamejeruhika kwa kiwango cha kuvunjika.

Orodha ya mbwembwe zilizokuwepo mwanzoni mwa mradi huo ni ndefu na inashangaza namna zilivyotoweka moja baada ya nyingine na kuwa adimu, machoni, masikioni na mikononi mwa wateja.

KADI ZA NAULI

Kulikuwa kuna kadi maalumu ambazo abiria hulipa nauli kabla kwa kiasi akitakacho kama ni kwa wiki, mwezi au miezi ili kuepuka kukata tiketi kila siku au kila anapotaka kutumia usafiri huo, kwa sasa huduma hiyo haipo na mfumo huo umebomolewa.

Abiria baada ya kuwa na kadi, walikuwa wakijihudumia wenyewe kwa kuzipitisha katika mashine kuthibitisha uhalali, lakini teknolojia hiyo iling'olewa.

Kwa utaratibu wa teknolojia iliyokuwepo, kama tiketi au kadi ina tatizo baada ya 'kusikaniwa', kichuma kinachozuia njia ya abiria kupita hakifunguki, kama ni halali hufunguka.

Mwanzoni mwa huduma ya mabasi hayo, yalifika kituoni kwa wakati kulingana na muda ulioandikwa kwenye tiketi, abiria hawakukaa kituoni kusubiri usafiri kwa zaidi ya dakika tano, kwa sasa

wanasubiri kwa zaidi ya saa mbili na wala siyo 'ishu'.

Awali madereva wa mabasi waliwasilimu abiria kabla ya kuanza safari na kuwataka safari njema, mithili wafanyayo marubani wa ndege, kwa sasa baadhi ya madereva kubishana au kupishana lugha na abiria siyo ajabu.

Mabasi yalikuwa na sauti ya mwanadada iliyorekodiwa ikiwapa taarifa abiria ya vituo, 'kituo kinachofuata...' na kuwa msaada kwa abiria wageni katika jiji la Dar es Salaam, wasipotee.

Kwa sasa ni mabasi machache ambayo sauti hiyo inasikika, abiria wasiojua vituo huwauliza wenzao "Jamani tukifika Faya naomba uniambie," mwingine atasema "naomba tukifika Manzese uniambie", mwingine atauliza hivi "tumekaribia Shekilango?" yaani ni kusaidiana wenyewe kwa wenyewe.

Kwa sababu Watanzania ni watu wenye upendo, wanaelekezana na siku zinasonga mbele, huku wakijiuliza ni 'kirusi' gani kimeukumbuka mradi huo wa mabasi yaendayo haraka?

Mabasi yalikuwa na maandishi yanayopita mbele kwa yale mafupi, na katikati kwa mabasi marefu, yakitambulisha vituo kwa Kiingereza 'next stop...' kwa maana ya kituo kinachofuata, kwa sasa maandishi hayo huenda yamefutwa na mafuriko ya jangwani zilipo ofisi za mabasi hayo.

Hali ilivyo kwa sasa, abiria akipanda basi lenye 'sauti ya kituo kinachofuata...' pamoja na maandishi ya 'next stop...' ni habari kubwa, ni bahati ya mtende kuota jangwani!

Mabasi yalikuwa yakitambulika njia zake kwa maandishi ya kieletroniki, yakipita mbele na kwa namna ya kuvutia, kwa sasa yamebandikwa mabango yanayoonyesha kama ni basi la Kimara-Gerezani, Kimara-Kivukoni, Kimara-Morocco, Muhimbili-Gerezani, Ubungo-Kivukoni na Ubungo-Gerezani.

Mabasi yalikuwa na televisheni, kwa sasa 'skrinii' zipo kama makumbusho vile na zimebaki kuwa simulizi za 'haya mabasi yalikuwaga na TV'.

Awali katika vituo ya mwendokasi milango ya kuingia na kutokea ilikuwa inafunguliwa, kwa sasa baadhi ya vituo milango imefungwa na abiria 'kulazimishwa' kutumia mlango mmoja.

Inaendelea Jumapili ijayo

