

Na Rashid Mtagaluka

Usafiri Dar unahitaji mapinduzi ya kimfumo

WIKI iliyopita, nilisoma kwenye gazeti moja la kila siku kwamba, Mtendaji Mkuu wa Wakala wa Mabasi Yaendayo Haraka Dar es Salaam (DART), Dk Athuman Kihamia ametoa taarifa kuhusu mabasi 99 kati ya 200 kutoka China yanatarajiwa kuwasili Agosti 15, 2025.

Kwa mujibu wa Dk Kihamia, mabasi hayo yamekusudiwa kuhudumu kwenye barabara ya Mbagala-Gerezani yenye urefu wa kilometa 20.3, iliyokamilishwa tangu Agosti 2023 kwa usimamizi wa kampuni ya Sinohydro ya China.

Lengo la mradi huu ni kupunguza kero za usafiri jijini Dar es Salaam, hususan muda mrefu wa kungoja daladala, msongamano wa magari, na ongezeko la gharama za usafiri kwa wananchi.

Kwangu, haya ni matarajio halali. Lakini je, wingi wa mabasi pekee unaweza kuondoa mzizi wa usumbufu sugu uliopo? Kiini cha tatizo ni mfumo, si idadi ya magari.

Kwa mujibu wa takwimu za DART, Jiji la Dar es Salaam linakadiriwa kuwa na zaidi ya watu milioni 6. Kati ya hao, zaidi ya asilimia 70 wanategemea usafiri wa umma kila siku.

Ripoti ya Mwaka 2022 ya Shirika la Maendeleo la Umoja wa Mataifa (UNDP), ilionesha kuwa Dar es Salaam inahitaji takribani mabasi 1,500 yaendayo haraka ili kutoa huduma bora na ya uhakika kwa abiria wake.

Kwa sasa, DART ina mabasi yasiyozidi 100 ya mwendokasi yanayofanya kazi katika barabara ya Kimara-Kivukoni, Morocco na Gerezani. Mabasi 99 yanayotarajiwa hayatalizwa pengo hilo, yatapunguza presha kwa kiasi kidogo, lakini hayajibu hoja ya

msingi.

Siyo lazima ukubaliane nami, lakini mfumo mzima wa usafiri wa umma Dar es Salaam umechoka, umevurugika, na hauko rafiki kwa mwananchi wa kawaida. Kwamba leo ni jambo la kawaida kutumia muda mfupi ukisafiri kutoka Morogoro kwenda Dar es Salaam kuliko kutoka Mbagala kwenda Kawel

Tangu kuanza kwa awamu ya kwanza ya DART mwaka 2016, mradi huu ulikuwa na matumaini makubwa. Lakini kadiri muda unavyosonga, changamoto zinazidi kutawala kuliko kuondoka.

Foleni kwenye vituo vya mwendokasi zimekuwa jambo la kawaida. Watu kusimama kwa saa moja kusubiri basi asubuhi au jioni imekuwa sehemu ya maisha ya wakazi wa Dar es Salaam.

Kuna mifano ya miji duniani ambayo Tanzania inaweza kujifunza kutoka kwayo. Bogota, Colombia ni mji uliofanikiwa kuondoa msongamano kwa kutumia mfumo wa "TransMilenio", mabasi yaendayo haraka yaliyounganishwa na mfumo mzima wa usafiri.

Mijini humo, abiria wanafika kituoni, wanajua saa kamili basi litafika, wanakata tiketi kwa njia ya kidijitali,



Mkurugenzi Mkuu wa Wakala wa Mabasi Yaendayo Haraka Dar es Salaam (DART), Dk Athuman Kihamia.

na wanaweza kuunganisha safari kwa urahisi kupitia njia mbalimbali.

Dar es Salaam haina utaratibu huo. Hakuna taarifa za muda wa kufika kwa mabasi, hakuna tiketi za kidigitali zinazotumika kwa kiwango kikubwa, hakuna ufanisi wa safari wa kueleweka, na hakuna mpangilio unaohirikisha usafiri wa daladala, bodaboda, bajaji au hata wa baiskeli kwenye mfumo wa pamoja wa usafiri.

Kama kungekuwa na sera madhubuti ya usafiri wa umma, daladala na bodaboda zingekuwa sehemu rasmi ya mfumo wa DART

kwa utaratibu maalumu. Kwa sasa, wanashindana barabarani badala ya kushirikiana.

Mbaya zaidi, baadhi ya barabara za mwendokasi zimevamiwa na magari ya kawaida. Hili linaongeza msongamano, linapunguza ufanisi wa mabasi, na kuwakatisha tamaa wananchi walioweza matumaini yao kwa mradi wa DART.

Kwa mujibu wa ripoti ya taasisi ya utafiti wa uchumi na jamii (ESRF), asilimia 65 ya wakazi wa Dar es Salaam hutumia zaidi ya saa 2 kila siku kwenye foleni ya usafiri, idadi hii ni kubwa ukilinganisha na wastani wa dakika 30 kwa miji kama Kigali, Rwanda au Addis Ababa nchini Ethiopia.

Ujio wa mabasi 99 usiishie kwenye picha za matangazo ya televisheni au maneno ya kisiasa. Ni lazima uwe sehemu ya mabadiliko ya kiufundi na kimfumo katika usafiri wa Jiji la Dar es Salaam.

Serikali inapaswa kwanza kuimarisha mfumo wa tiketi za kidigitali ili kuondoa ucheleweshaji kwenye vituo. Pili kuhakikisha ufuatiliaji wa safari kwa muda halisi (real-time tracking) kupitia GPS na programu maalumu.

Jambo la tatu serikali inapaswa kuweka ratiba ya uhakika ya mabasi inayotangazwa hadharani ili abiria wajipange pamoja na kushirikisha sekta binafsi kikamilifu kwa utaratibu wa kisheria na kimikataba, si kwa mazoea ya kivuli.

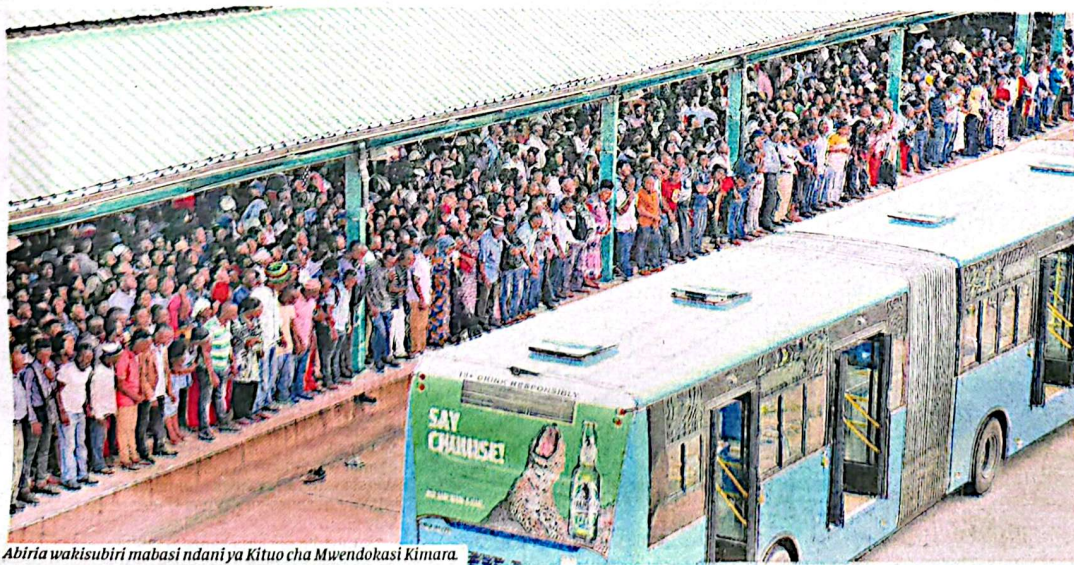
Aidha, serikali iboreshe miundombinu ya barabara zote za BRT na kuhakikisha hazivamiwi na watumiaji wa magari mengine, bodaboda na bajaj kama tunavyoshuhudia sasa.

Jambo jingine serikali haina budi kufanya utafiti wa mara kwa mara kuhusu mwenendo wa abiria, mahitaji na mapendekezo yao.

Nihitimishe kwa kukumbusha kuwa, Dar es Salaam ni moyo wa uchumi wa Tanzania. Hili halina ubishi. Mateso ya usafiri katika jiji hilo ni kikwazo si tu kwa maisha ya mtu mmoja mmoja bali kwa maendeleo ya Taifa zima.

Kwa hiyo kama tunataka jiji linaloendeshwa kwa ufanisi, lenye wakazi waliotulia na wenye uzalishaji wa hali ya juu, lazima tufikirie zaidi ya kuongeza mabasi. Tunahitaji mabadiliko ya kisheria, kisera, kiteknolojia, na kiutendaji, vinginevyo, mabasi 99, 200 au hata 500 hayatatoshwa.

Bila mabadiliko hayo, wananchi wa Dar es Salaam wataendelea kusimama kwa muda mrefu vituoni, huku mabasi yakipita yakichelewa, na matumaini yao yakizidi kuyeyuka na jua la asubuhi.



Abiria wakisubiri mabasi ndani ya Kituo cha Mwendokasi Kimara.

JUKWAA LA UCHUMI 11

Jumatano Agosti 6, 2025

Ujio mabasi mapya mwendokasi unavyochochea ukuaji uchumi

HABARIUK. 12-13



RATA MWEMA 6 AGOSTI 2025

UDART yakumbuka wanafunzi Dar es Salaam

Na Mwandishi Wetu

WAKATI uongozi wa Kampuni ya Mabasi Yaendayo Haraka Dar es Salaam (UDART) ukipambana kuboresha huduma zake, wanafunzi wameambiwa wakae mkao wa kula, kwani yajayo kwao yanafurahisha.

Ahadi hiyo ilitolewa hivi karibuni Dar es Salaam na Mkurugenzi Mkuu wa UDART, Waziri Kindamba, akizungumza na wahariri wa vyombo vya habari nchini, kuhusu uboreshaji huo.

Kindamba alisema licha ya yeye kuteuliwa kuongoza kampuni hiyo mwaka mmoja na miezi mitatu iliyopita, kuna hatua zinachukuliwa kuhakikisha wakazi wa Dar es Salaam wanaondokana na kadhia za kila siku, sambamba na kuanzisha mabasi maalumu kwa wanafunzi.

Alisema maboresho yanayofanyika, ni pamoja na kuongeza idadi ya mabasi hayo, lakini kubwa likiwa ni kukaribisha wawekezaji binafsi, ambapo mpaka sasa kuna wawekezaji wanaojiandaa kuleta mabasi, ili kuongeza idadi ya yaliyopo.

Kindamba alisema hivi sasa kampuni yake ina mabasi 90 mazima barabarani, huku lengo la kuanzishwa kwa huduma hiyo mwaka 2014/15, likiwa ni kuwa na mabasi 305, idadi ambayo mpaka sasa haijafikiwa.

Hata hivyo, aliondoa wasiwasi wananchi, kuwa kampuni yake imeagiza mabasi mapya 100, yatakayokuwa yakitumia gesi badala ya dizeli, lakini pia yakiwa na viyoyozi tofauti na yanayotumika sasa.

"Hivi sasa tuna basi hili lililokuja kwa ajili ya majaribio, na kupata maoni ya wananchi na ndilo hili tunalotumia hapa sasa, kama ukumbi wetu wa mikutano," alisema Kindamba akizungumza na wanahabari hao ndani ya basi hilo Ubungo, Dar es Salaam.

Alitaja wabia wanaotarajia kuleta mabasi 255 wakianzia huduma yao Mbagala Agosti na Septemba mwaka huu, kuwa ni kampuni za Mofat na Emerates, huku pia kampuni ya Trans Dar nayo ikitajwa kukamilisha taratibu za kuingia ubia na Serikali.

Alisema kabla ya ubia huo mpya, Serikali hivi sasa inamiliki asilimia 85 ya hisa, huku zingine 15 zikishikiliwa na kampuni ya Simon Group Limited (SGL), inayomilikiwa na mfanyabiashara Robert Kisena, ambaye hivi sasa anakabiliwa na matatizo ya kisheria.

Kuhusu kumalizika changamoto zinazoikabili UDART, Kindamba alisema matatizo yaliyokuwapo kwa miaka takriban tisa iliyopita, hayawezi kumalizika katika kipindi kifupi, lakini jitihada zinafanyika kuhakikisha zinakoma.

Alitaja matatizo ya awali, kuwa ni pamoja na mazingira mabaya ilikokuwa ofisi ya makao makuu, eneo la Jangwani, yaliyokumbwa na mafuriko nyakati za mvua, ucheleweshaji spea bandarini mpaka kuharibika, lakini pia matumizi ya tiketi za karatasi yaliyovutia ubadhirifu.

Lakini pia mwaka 2019 Dunia ilipokumbwa na Ugonjwa wa Virusi vya Korona (UVICO-19), ambapo alisema mabasi yalizuiwa msongamano wa abiria, na hivyo basi la abiria 160 kulazimika kubeba abiria 45

tu, hivyo kipato kutokana na nauli kushuka.

Alibainisha changamoto za sasa, kurwa ni uchakavu wa mabasi mengi, hujuma miongoni mwa wafanyakazi na uvujaji wa mapato kupitia ulipaji nauli wa abiria.

Katika kupambana na la nauli, alisema hivi sasa kadi maalumu zitatumika kwa abiria watu wazima, huku wanafunzi wakiendelea kutumia za karatasi mpaka hapo utaratibu wa kidijitali utakapokamilika, ili kuhakikisha hakuna uvujaji wa mapato.

Lakini alitaja udogo wa nauli kurwa nalo ni tatizo kwa shirika, kwani Sh 750 kwa abiria ni kiasi kidogo ikilinganishwa na gharama za uendeshaji, hususan kutokana na matumizi ya dizeli kwenye mabasi ambayo ni aghali, akipendekeza angalau Sh 1,200 kwa safari.

Alisema Tanzania nauli ni ndogo ikilinganishwa na mataifa mengine yenye huduma kama hiyo, akitaja nchi za Nigeria inayotoza Sh 2,231, Afrika Kusini Sh 2,530, ambazo sawa na Tanzania hazipewi ruzuku. Alitaja pia Israel Sh 4,255 na India Sh 713 lakini Serikali zao zinatoa ruzuku.

Kindamba alisema pia kikwazo kikubwa kilichosababisha UDART ikwame, ni tozo ya Sh milioni 24 kwa siku, lakini baada ya malalamiko, Serikali ilisikia na sasa inatozwa kwa asilimia ya mapato na kuleta unafuu.

Alisema kama Serikali isingeingilia kati mwaka 2019/20 kwa kuingia ubia huo, hakika UDART isingekuwa na basi hata moja, na ndio ungekuwa mwisho wake wa kutoa huduma jijini Dar es Salaam.

TRC yaonya wanaotoa tiketi za SGR bila utaratibu

Na Zena Chande

SHIRIKA la Reli Tanzania (TRC) limetoa onyo kwa watu wanaojihusisha na utoaji wa tiketi za huduma ya Reli ya Kisasa (SGR) bila utaratibu.

Taarifa ya TRC jana ilisema atakayekutwa amejipatia tiketi za shirika hilo kwa udanganyifu atakuwa ametenda kosa kwa mujibu wa Sheria ya Reli Namba 10 ya Mwaka 2017, Kifungu cha 87.

Adhabu yake itakuwa kifungo kisichopungua miaka miwili au faini isiyopungua

Sh milioni tano na isiyoziidi Sh milioni 10 au vyote kwa pamoja.

"Hivi karibuni kumekuwa na tabia ya baadhi ya watu kujihusisha na utoaji wa tiketi za treni hiyo na TRC haina wakala yeyote wa tiketi za SGR na wala haijaingia makubaliano na mtu au taasisi yoyote kutoa huduma hiyo kwa niaba yake," ilisomeka taarifa hiyo.

"Shirika linatoa onyo kwa wale wote wanaojaribu ama kutaka kufanya vitendo vya kughushi tiketi za SGR, kuwa ni kinyume cha sheria ya kanuni za adhabu Sura Namba 16 marejeo ya 2002

kifungu 333 mpaka 335 vinavyokataza udanganyifu kupitia nyaraka, ambapo mojawapo ni vitendo vya kughushi," ilisema taarifa hiyo.

TRC ilitoa wito kwa wananchi wote kuhakikisha wanakata tiketi kupitia njia pekee ambazo ni tovuti yake ya sgrticket.trc.co.tz ama kufika moja kwa moja katika stesheni zao zote za SGR na kukata tiketi dirishani.

Usafiri wa treni ya SGR ulianza Julai mwaka jana kwa safari za Dar es Salaam-Morogoro-Dodoma jambo linalotoa nafuu ya kufupisha safari kwa wananchi wanaotumia usafiri huo.