

SURA MBILI

Bodaboda fursa ya ajira, tishio uhai kwa abiria

Waandishi Wetu, Mwananchi
mwananchipapers@mwananchi.co.tz

Dar es Salaam. Licha ya usafiri wa bodaboda kuwa sehemu ya maisha ya kila siku ya wananchi vijijini na miji-ni, umeibua mjadala kuhusu usalama barabarani, utekelezaji wa sheria na changamoto za uhalifu.

Sheria ya usalama barabarani, kanuni zinazotungwa na Mamlaka ya Udhambi Usafiri wa Ardhi (Latra) na Jeshi la Polisi Kitengo cha Usalama Barabarani, zinabainisha taratibu za usalama kwa waendeshaji pikipiki.

Kila bodaboda anatakiwa kuwa na leseni halali ya udereva, bima ya pikipiki na kuvaa helmeti yeye pamoja na abiria.

Hata hivyo, ufuatiliaji wa sheria na kanuni bado ni changamoto, wapo wanaopita wakati taa nyekundu ime-waka na hata kubeba mizigo mikubwa kupita uwezo wa pikipiki.

Ukubwa wa blashara

Takwimu za Benki Kuu ya Tanzania (BoT) zinaonyesha kwa mwaka 2024 pekee Tanzania ilitumia Dola milioni 1470 za Marekani (Sh383.2 bilioni) kua-giza bodaboda nje ya nchi.

Ongezeko la bodaboda linaashiria hata madereva wake wanaongezeka jambo linalothibitishwa na ripoti ya Latra ya mwaka 2023/2024 iliyoonyesha kuwapo ongezeko la leseni za bodaboda zilizotolewa kwa asilimia 44.5.

Kwa mujibu wa ripoti ya Latra, leseni 46,146 (DI) za pikipiki zilitolewa katika kipindi kilichoripotiwa, ikiwa ni ongezeko kutoka leseni 31,937 zilizotolewa kipindi kama hicho cha mwaka wa fedha 2022/2023.

Kama inavyojidhihirisha katika ripoti ya Shirika la Fredrick Ebert Stiftung (FES) iliyoangazia uchumi katika sekta ya pikipiki za abiria, asilimia 68 ya waendesha bodaboda hali yao ya kiu-chumi ilibadilika tangu walipoanza kufanya biashara hiyo ya usafirishaji.

Mchambuzi wa uchumi, Gabriel Kizota anasema bodaboda zimetoa ajira kwa vijana wengi ambao wanaweza kuendeha familia zao.

"Imesaidia kupunguza wimbi la viba-ka mtaani, kabla ya ajira hii vijana wengi walikuwa hawana shughuli za kufanya hivyo matukio ya wizi yalikuwa mengi ikilinganishwa na hali ilivyo sasa, wame-pata shughuli ya kufanya," anasema.

Hata hivyo, anasema wengi wanakabiliwa na madeni kutokana na mikata-ba waliyoingia na wenye pikipiki, huku wengine wakikopa vifaa hivyo kwa riba kubwa.

Nilipochukua pikipiki nilikopa kwa riba ya asilimia 25 kwa mwaka. Kila mwezi

nalazimika kulipa zaidi ya laki mbili, bila kujali kama nimepata abiria au la. Inabidi nifanye kazi kuanzia saa 12:00 asubuhi hadi saa 4:00 usiku ili nikidhi malipo. Hii inanichosha na kunikosesha muda wa kupumzika."

John Mkude, dereva wa bodaboda

Ripoti ya FES inaonyesha licha ya madereva wa bodaboda kukiri kuongezeka kwa kipato chao tangu waanze kazi hiyo, lakini wamekuwa wanakabiliwa na changamoto, ikiwamo ya riba zinazotowwa na kampuni zinazotoa mikopo ya pikipiki au bajaji.

"Nilipochukua pikipiki nilikopa kwa riba ya asilimia 25 kwa mwaka. Kila mwezi nalazimika kulipa zaidi ya laki mbili, bila kujali kama nimepata abiria au la. Inabidi nifanye kazi kuanzia saa 12:00 asubuhi hadi saa 4:00 usiku ili nikidhi malipo. Hii inanichosha na kunikosesha muda wa kupumzika," anasema John Mkude, dereva wa bodaboda eneo la Kisemvule.

Mmoja wa watumishi katika kampuni inayotoa mikopo ya bodaboda anasema hulazimika kuwanyang'anya vyombo hivyo madereva wasio waaminifu.

"Kwetu kianzio Sh300,000 na masharti machache ambayo ukiyatimiza tunakupatia pikipiki, lakini wapo ambao tunalazimika kuwanyang'anya kwa kushindwa kufuata utaratibu wa marejesho, kona kona zinakuwa nyingi," anasema.

Akizungumza Agosti 13, 2025 Mwenyekiti wa Shirikisho la Vyama vya Waendesha Bodaboda Dar es Salaam (Maupida), Said Kagoma alisema madereva wengi wanaingia kwenye madeni kutokana na gharama za upatikanaji wa pikipiki.

Anasema pikipiki nyingi hutoka kwa watu binafsi wanaoingia nao mkataba wakitakiwa kupeleka Sh12,000 hadi Sh15,000 kwa siku ndani ya miezi 15 hadi 18.

Mwanasaikolojia, Rehema Shelutete anasema kutokana na mkopo au mikataba, baadhi ya madereva hukabiliwa na msongo wa mawazo wa namna gani watarejesha fedha.

Anasema suluhisho ni kuhakikisha mikataba inakuwa na masharti rafiki, kutoa mafunzo ya usimamizi wa fedha na kuwapatia madereva huduma za ushauri wa kisaisikolojia ili kuwasaidia kukabiliana na changamoto za kiakili zinazotokana na mfumo huo wa biashara.

Ajali za bodaboda

Wakati bodaboda zikichangia kuongezeka kipato na kupunguza adha ya usafiri, pia zinatajwa kuwa chanzo cha ajali.

Sababu kuu za ajali zinatajwa kuwa ni mwendokasi, kutofuata alama na sheria za barabarani, kubeba abiria au mizigo kupita kiasi na uendeshaji bila mafunzo ya kutosha. Februari 11, 2025 akiwa kupita kiasi na uendeshaji bila mafunzo ya kutosha. Februari 11, 2025 akiwa kupita kiasi na uendeshaji bila mafunzo ya kutosha. Februari 11, 2025 akiwa kupita kiasi na uendeshaji bila mafunzo ya kutosha.

Alisema kati ya hao, madereva wa pikipiki waliotariki dunia ni 759, abiria walikuwa 283, huku 71 ni watembea kwa miguu kando mwa barabara au njiani na waliokuwa wakivuka barabara.

Mbali na hilo, inaelezwa wagonjwa 3,000 hadi 3,400 hupokewa kwa mwaka katika Taasisi ya Mifupa na Mishipa ya Fahamu Muhimbili (MOI) kutokana na



RIPOTI MAALUMU

ajali za bodaboda.

Kwa mujibu wa taarifa ya MOI iliyotolewa kwa Mwananchi Juni, 2025, idadi hiyo ni kati ya wagonjwa wote 7,500 hadi 8,500 wanaopokewa katika taasisi hiyo kwa mwaka, ikiwa ni takribani asilimia 60.

Mkuu wa Kitengo cha takwimu MOI, Dk Joel Bwemelo anasema majeruhi 22,836 waliofanyiwa upasuaji kitengo cha dharura cha taasisi hiyo, mwaka 2015 hadi 2018, asilimia 70 walitokana na ajali za bodaboda.

"Hawa wagonjwa wanaotokana na

ajali za bodaboda unakuta amevunjika mfupa mrefu wa paja, ugoko, wanaumia migongo, vichwani, wengine wanapata vidonda vikubwa. Wengine mifupa inapasua nyingi inatoka nje, hayo ndiyo maumivu wanayoyapata bodaboda," anasema.

Dk Bwemelo anasema: "Hapa kwetu taiti zinaonyesha karibu asilimia 60 ya ajali zinasababishwa na mwendokasi. Ukiongea na bodaboda au abiria utasikia alikuwa spidi 70 hadi 80. Bodaboda haitakiwi kukimbia zaidi ya spidi 50 mpaka 60 ukimbia zaidi ya hapo uwezekano wa kupata ajali unaongezeka maradufu."

Kwa mujibu wa Jeshi la Polisi, mwaka 2023 kulikuwa na ajali za barabarani 1,733, zilizosababisha vifo vya watu 1,647 na majeruhi 2,716.

Kati ya ajali hizo, za bodaboda zilikuwa 435 zilizosababisha vifo 376 na majeruhi 381. Ajali za bodaboda zili-

7500-8500

Idadi ya wagonjwa wa ajali za pikipiki wanaopokewa kwa mwaka MOI sawa na asilimia 60.



Madereva wa bodaboda wakiwa wamepakiza mizigo iliyozidi pikipiki eneo la Tabata Sogera jijini Dar es Salaam. Picha na Devottha KIWelo



Mwendesha bodaboda akiwa amepakia mzigo wa mabati huku akiwa hajaweka alama ya kuonyesha hatari kutokana na mzigo huo kuzidi katika barabara ya Morogoro eneo la Shekilango Jilini Dar es Salaam. Picha na Paulo Mungo -TASUBA

changia takribani asilimia 22.8 ya vifo vyote vya ajali za barabarani mwaka huo.

Msemaji wa Shirikisho la Vyama vya Madereva Bodaboda Taifa, Tito Lazaro, anasema chanzo cha wingi wa ajali hizo ni madereva wengi kujifunza mitaani kwa kuwa hakuna vyuo vya kuwafunza.

Anasema vilikuwapo viwili lakini sasa havipokei wanafunzi kwa sababu hawapo wa kutosha.

Lazaro anasema abiria nao ni chanzo cha ajali kwani baadhi huwaamuru madereva waendeshe mwendokasi ili wawahi wanakokwenda.

"Madereva wengi wamekuwa wakisikiliza abiria, kwa sababu wao wanataka fedha wanafuata kile ambacho abiria wanawaambia," anasema.

Nini kinafanyika

Mjumbe wa Baraza la Taifa la Usalama Barabarani, Augustus Fungo anasema kwa nafasi yao wanaendelea kutoa elimu ya usalama barabarani kwa waendesha bodaboda nchini. Anasema wanaofikiwa na elimu hubadilika lakini kila siku huibuka madereva wapya ambao hawajapitia katika mfumo rasmi wa mafunzo.

"Hakuna chuo kinachotoa mafunzo ya bodaboda ukilinganisha na madereva wa vyombo vya usafiri vya umma na magari ya mizigo," anasema.

Anasema ongezeko la kasi la madereva wa bodaboda haliendani na kasi ya utoaji elimu, hivyo wengi wako barabarani kiholela.

"Ili kuendelea kupunguza ajali zinazosababisha vifo na majeruhi ni lazima kuwe na usimamizi madhubuti wa sheria na kanuni za usalama barabarani," anasema.

Fungo pia ametaka kuwe na utara-

tibu wa upimaji vilevi mara kwa mara, kwani baadhi yao huvitumia wakiwa wanaendesha vyombo vya moto.

Kuhusu uhalifu

Licha ya ajali, changamoto nyingine katika usafirishaji kwa kutumia pikipiki ni uhalifu, ukiwamo wizi unaotokana na kujitafutia kipato kwa njia haramu, uwepo wa mikataba kandamizi na visasi.

Jeshi la Polisi Kanda Maalumu ya Dar es Salaam hivi karibuni lilitangaza kuvalia njuga wizi wa pikipiki baada ya kuwakamata watuhumiwa wanne wakidaiwa kuhamasisha wizi huo, kununua na kuziua kwa bei ndogo.

Akizungumza na waandishi wa habari Agosti 10, 2025 Kamanda wa kanda hiyo, Jumanne Muliro alisema: "Kumekuwa na kikundi cha watu wanaonunua kwa bei rahisi na wao kuziua kwa bei rahisi, biashara hiyo itawapa matata, hawa waliokamatwa watakuwa mfano katika kuwashughulikia kwa kutumia mifumo ya sheria kuhakikisha biashara hiyo hailipi."

Imebainika baada ya pikipiki kuibwa huishia kwenye masoko ya mitumba (pikipiki zilizotumika) zikibadilishwa namba za usajili au rangi na zingine huvunjwa na kuuza vipuri.

Mwenyekiti Maupida, Kago ma anasema wizi huchochewa na matumizi ya nakala za kadi zinazosaidia kutengeneza nyaraka bandia, mikataba ya unyonyaji inayosababisha migogoro na hata visasi kati ya madereva na wamiliki.

Anasema baadhi ya pikipiki husafirishwa mikoani au nje ya nchi kupitia njia zisizo rasmi, ikiwa ni pamoja na kuchanganywa na mizigo mingine.

"Mara kadhaa nimeacha kupakia pikipiki baada ya kuona nyaraka hazilingani na namba za usajili. Wengine

wanataka tuwapakie bila kutoa maelezo, wakihihi kulipa zaidi," anasema Emmanuel Mrope, mfanyakazi wa kampuni ya usafirishaji eneo la Jangwani.

Salim Ally, dereva wa gari la mizigo linalofanya safari Morogoro anasema walipakia pikipiki tatu kutoka Dar es Salaam, lakini polisi walizikamata baada ya kugundua zilikuwa zimeibwa.

"Tangu hapo tunashirikiana na polisi, kabla ya kupakia tunauliza leseni, kadi ya pikipiki na kitambulisho cha mununuzi," anasema.

Kuhusu mikataba Kago ma anasema: "Kuna wamiliki wanakandamiza madereva, baada ya dereva kumaliza mikataba, bado anakwamishwa kupewa hati yake. Wengine wanauza pikipiki kwa gharama kubwa maana amefanya kazi kwa kulipa Sh12,000 hadi Sh15,000 kwa siku kwa muda wa miezi 15 hadi 17. Hii inaleta mzigo mkubwa kwa madereva."

Musa Salum, muuzaji wa pikipiki eneo la Ubungu, anasema ni ngumu kujua iwapo pikipiki inayopelekwa kwao ni ya wizi kwa sababu huwa na nyaraka muhimu ikiwa ni pamoja na kadi.

"Pikipiki ikiletwa kwangu jambo la kwanza naulizia kadi nikionyesha siwezi kuuliza zaidi kwa sababu si sehemu ya majukumu yangu kwani wanaoniletea wanasema wamemaliza mikataba wanataka kununua nyingine," anasema.

Anasema pikipiki inayopelekwa kwao huanunua kwa kati ya Sh500,000 na Sh2 milioni kutokana na muonekano na injini.

Anasema kuna wakati hununua pikipiki kwa ajili ya kupata vipuri vya kuweka kwenye nyingine.

Haji Haji, muuzaji wa pikipiki Ilala, anasema wana utaratibu wa kutoa fedha nusu kwa muuzaji ili kujiridhisha na umiliki, kwani walishakamatwa na kuonekana wezi.

"Tumejifunza kutokana na makosa ya nyuma tuliletwa polisi baada ya kumuuzia mteja pikipiki kumbe ilikuwa ya wizi, hadi kupatikana ukweli na wale waliotuzia tulipoteza muda," amesema.

Anasema changamoto ni ukosefu wa mfumo wa haraka wa kuthibitisha umiliki wa pikipiki kabla ya kuuziwa.

"Tunaomba Serikali ituwekee njia ya mtandaoni ya kuchunguza umiliki ili wauzaji wa mitumba tusije tukaingia matatani bila kujua," anasema.

Fundi wa pikipiki eneo la Tabata, Njeru Mtani anasema: "Tatizo la vijana wakishafanya matukio wanapeleka popote hawaangalii, siku wakikamatwa na kubanwa zaidi wanaleta askari hadi ofisini, mwisho wa siku tunaonekana wote wezi na kuharibiana kazi."

Hamad Shaka, muuza vipuri Kariakoo Mnadani anasema kila mfanyakazi biashara anajua bidhaa zake anazitoa wapi, hivyo ni ngumu kujua kama anashirikiana na wezi.

"Tunaishi na watu tofauti na kila mmoja anatoka eneo lake, kama pikipiki zinaibwa na kutolewa vifaa kwetu ni ngumu kujua. Mwingine anakuita anasema nina gari au pikipiki njoo uchukue vifaa vitakavyokusaidia, jukumu letu ni kuhakiki kama vinafanyakazi na si kukagua kama vimeibwa," anasema.

Imeandikwa na Elizabeth Edward, Herieth Makweta, Juma Issihaka na Devatha Kihwelo



Magari yakiwa yamegongana na kusababisha foleni katika barabara ya Mandela eneo la Tabata Dampo, Dar es Salaam.
Picha na Paulo Mungo-TASUBA

Muarach'i Tumamali Agosti 30, 2025
Pg 9