

Ni ushindani tu utafuta aibu ya Mwendokasi

Na Jesse Kwayu

MIONGONI mwa viongozi wakuu waliopata kuliongoza taifa hili na kukumbana na upinzani mkubwa katika kurekebisha mifumo ya uchumi, ni Benjamin Mkapa. Ni upinzani huo, uliomfanya siku moja katika mfululizo wa hotuba zake kwa umma ambazo aghalabu alikuwa akizitoa kila mwezi, kumnukuu kiongozi wa zamani wa China, Deng Xiaoping katika usemi wake maarufu wa mithali ya "Haijalishi kama paka ni mweusi au mweupe, almradi anakamata panya."

Deng aliongoza taifa la China katika mageuzi ya kiuchumi kuanzia mwishoni mwa miaka ya 1970.

Kiongozi wa China alitumia msembo huu, kuonyesha kuwa katika maisha ya mwanadamu kila wakati ni lazima abadili mbinu kama kweli anataka kuleta mabadiliko ya maana ya maendeleo yake na ya kizazi chake.

Wakati Deng akisukuma sera za kiuchumi za soko huria - Mageuzi na Ufunguaji - taifa hilo kwa miongo kadhaa lilikuwa limeboba katika sera na siasa na uchumi wa kijamaa.

Kwa maana hiyo, kwa Deng alichokuwa anawinda kama jambo la msingi katika utawala wake ni ufanisi, si kama sera fulani inafuata itikadi kali ya kikomunisti au kibepari. Kama sera ingesaidia kuendeleza China, ilikubalika hata kama ilikuwa imeigwa kutoka kwa mifumo ya kibepari.

Kila ninapotafakari na kutazama hali ya huduma ya usafiri wa Mabasi ya Mwendokasi katika jiji la Dar es Salaam, ninakumbuka Mkapa kwa kauli yake hii ya "Haijalishi kama paka ni mweusi au mweupe, almradi anakamata panya."

Mkapa alitoa kauli hii akikabiliana na shinikizo kubwa kutoka kwa watu mbalimbali, akiwapo Mwalimu Julius Nyerere, juu ya mageuzi ya kiuchumi aliyokuwa akiyasukuma.

Kubwa ubinafsishaji wa mashirika ya umma, pia kuendeleza sera za uchumi wa soko ambazo tayari mtangulizi wake, Ali Hassan Mwinyi,

alikuwa ameanzisha katika miaka ya mwishoni ya utawala wake.

Kwa nini nimemkumbuka Mkapa hivi na kwa nini nimemkumbuka kauli yake ya kukopa neno la busara kutoka kwa Wachina?

Ni kwa sababu, bila kuongeza chumvi huduma ya usafiri wa umma ya Mwendokasi jijini Dar es Salaam, imekuwa ni janga. Ni janga kwa sababu, imeshindwa kufikia vivango vya huduma ambayo wakazi wake walikuwa wanatamani.

Imeshindwa kusaidia wakazi kuachana na adha ya kuendesha magari yao binafsi kwenda kwenye mihangaiko yao na kutumia usafiri huo wa umma.

Imeshindwa kuwapunguzia gharama za maisha na kuwasaidia kupunguza masongamano wa magari barabarani, kwa kuwa kila mwenye gari lake dogo anaona ni bora tu ang'ane barabarani kuliko kukabiliana na adha na kero ya mabasi ya Mwendokasi.

Adha hizi ni pamoja na kupoteza muda mrefu kituoni bila basi kufika kwa wakati; mabasi mabovu na yaliyochoka kiasi cha kushindwa kumaliza safari; vurugu na msongamano mkubwa wa abiria; lugha zisizo za staha kutoka kwa madereva ambao wameathirika kisaikokojia na mengine mengi.

Mwendokasi imefika je hapa? Ni matokeo ya mfumo wa mashirika ya umma. Mfumo ambao kwa miaka mingi ulishindwa kuzaa matunda. Ndiyo mfumo ambao Mkapa alikumbana nao na akaanza kuabadili kwa ama kuuza/kubinafsisha baadhi ya mashirika au kuyafunga mengine ili kuchechea ufanisi.

Ndiyo maana ya kauli yake ya kumrejea Deng na dhana yake ya "Haijalishi kama paka ni mweusi au mweupe, almradi anakamata panya."

Kilichoshindwa kwa Mwendokasi ni huduma ya mabasi. Yako hoi. Huduma hii ilianza Juni 2016, kwa mataraji ya wengi kwamba sasa Dar es Salaam litakuwa ni miongoni mwa majiji bora kabisa kwa huduma ya usafiri wa umma.

Miundombinu iliyojengwa kwa ajili ya mabasi haya ni ya ubora wa hali ya juu. Gharama

ya kujenga miundombinu hii - barabara, madaraja, vituo vya abiria, karakana - ni kubwa.

Miundombinu hii imejengwa kwa awamu tofauti, gharama kubwa imetumika, na ni hakika imependezesha Dar es Salaam kwa uzuri na ubora wake.

Katikati ya ubora huu wa miundombinu ya kisasa na bora, jiji la Dar es Salaam limezidi kuzama katika huduma duni kabisa ya usafiri wa umma.

Awali mabasi ya daladala yaliondolewa katika barabara ya Morogoro kuanzia Mbezi Mwisho kupitia Kimara mpaka Kivukoni na Kariakoo. Iltarajiwa kwamba huduma bora ya usafiri wa umma ingetolewa na mabasi haya. Hali kwa sasa ni kinyume kabisa. Huduma ni duni mno.

Na isivyo bahati, katika ubora wa miundombinu hii, abiria wengi katika barabara ya Morogoro ambako ndiko Mwendokasi ulikoanzia huduma, wamekimbilia kwenye usafiri wa bajaji na pikipiki. Usafiri wa hatari kabisa.

Idadi ya bajaji na pikipiki katika barabara hii haelezezi, asububi,

2030, yaani miaka mitano tu kutoka sasa, linaweza kuwa na wakazi 13 milioni au 16 milioni kufikia mwaka 2035, jambo linalolifanya kuwa moja ya miji mikubwa barani Afrika.

Kati ya mwaka 2010 na 2025, kiwango cha ukuaji wa idadi ya watu Dar es Salaam kilikuwa wastani wa asilimia 5 hadi 6 kwa mwaka, hiki ni kiwango cha juu sana ikilinganishwa na wastani wa ukuaji wa miji duniani wa takribani 2 asilimia.

Kwa mji wenyewe sura kama hii, inakuwa ni muhali sana kutegemea usafiri wa aina ya bajaji na bodaboda kuwa ndiyo usafiri wa kutegemewa na wakazi wake. Hakuna ubishi kwamba bajaji na bodaboda hizi zimeongeza kero katika barabara kuu za mijini.

Uendeshaji wake ni wa hatari wakati wote. Usalama wa abiria ni wa hatari wakati wote. Vurugu zake hazielezeki kwa maneno matupu. Ni adha ya kweli. Ni vyombo vya moto ambavyo kwa sasa vinachangia kwa kiwango cha juu kabisa kama chanzo cha ajali.

Ni katika kutafakari haya, hatuna budi kujiuliza, ni lini shirika la umma hapa nchini lilipata kuwa na mafaniko ya maana katika kutoa huduma yoyote ikilinganishwa na sekta binafsi?

Ni kwa mantiki hii, Mwendokasi ulipaswa kuanzia siku ya kwanza kabisa uingizwe



mchana na usiku. Yaani katika neema ya ubora wa mtandao wa barabara na miundombinu mingine ya BRT, wakazi wa Dar es Salaam wanakombolewa na bodaboda na bajaji. Kweli?

Jiji la Dar es Salaam linatajwa kuwa ni miongoni mwa majiji 10 yanayokuwa kwa kasi zaidi duniani. Makadirio ya Umoja wa Mataifa (UN), yanaonyesha kuwa Dar es Salaam ifikapo mwaka

katika ushindani. Bila ushindani hata kama yataletwa mabasi mapya 1,000 hakika huduma haitaimarika.

Mkapa alikopa busara China - "Haijalishi kama paka ni mweusi au mweupe, almradi anakamata panya." Tusaidiane kujenga uwajibikaji katika usafiri wa umma. Mwendokasi wametukumusha tena kwamba rangi ya paka siyo hoja.

Mbinu zaendelea kubuniwa kudhibiti ajali barabarani

Na MWANDISHI WETU

WADAU wa usalama barabarani wameendelea kubuni mbinu za kukabiliana na ajali za barabarani ikiwemo kueneza elimu shuleni kupitia Shirika la Amend ambalo limekuwa likiwahoji wanafunzi.

Akizungumzia mahojiano yaliyofanyika Shule ya Msingi Tegeta jijini Dar es Salaam, juzi, Mkurugenzi Mkazi wa Shirika la Amend Tanzania, Simon Kalolo, alisema yaliwakutanisha wanafunzi wa shule za msingi Pius Msekwa, Kunduchi na Tegeta.

Kalolo alisema kupitia majadiliano na wanafunzi hao,

Mradi wa Kuendeleza Jiji la Dar es Salaam Awamu ya Pili (DMDP 2), ulilenga kukusanya maoni na uzoefu kuhusu safari za wanafunzi kwenda na kurudi shuleni.

"Mpango huu unalenga kushughulikia mahitaji ya watumiaji wa barabara walio katika hatari kubwa. Mjadala huu ni sehemu ya mpango mpana zaidi wa kukuza mtazamo wa kuzingatia utu au mtoto katika ujenzi wa barabara," alisema.

Mkurugenzi huyo alisema dhamira ya kuanzisha jukwaa hilo ni kuwezesha watoto kupata fursa ya kubadilishana uzoefu na mitazamo yao

na viongozi na wahandisi wanaohusika katika miradi ya barabara.

Alisema mpango huo unaungwa mkono na serikali ikiwemo Wakala wa Barabara Mijini na Vijijini (TARURA) na Benki ya Dunia, ambao wana nia ya kusimamia uhusiano wa umma kwa ufanisi.

Kwa upande wake, Agatha Tembo kutoka DMDP-KMC, alisema ushirikiano baina ya wadau wa usalama barabarani ni muhimu kusaidia uepushaji wa ajali.

Alisema wajenzi wakiweka vibao vyenye maelekezo wakati wa utekelezwaji miradi, itasaidia watoto au wazazi

kutovichukua kuvigeuza kuni.

Naye, Jacinta Toke kutoka NIMETA CONSULT Environment, alieleza ni vema jamii ielimishwe kuhusu kutunza miundombinu ya barabara.

"Tusichafue mazingira, mitaro ikaziba na maji yakafurika barabarani," alisema.

Kwa upandewake, Mwalimu wa Shule ya Msingi Kunduchi, Prosper Lyimo alisema walimu wawe wanakutana na wanafunzi asubuhi na baada ya masomo wawakumbushe hatari zinazoweza kutokea wakati wa ujenzi.

Uhuru, Alhamisi Septemba 25, 2025 Pg 8