

MIKA 10 YA KUSUBIRI:

Mwekezaji wa Mwendokasi apatikana

Na Sagini Hamis, Dar es

Salaam

BAADA ya kusubiri kwa zaidi ya miaka kumi, hatimaye mwanga wa matumaini umeonekana kwa wakazi wa Dar es Salaam wanaotegemea huduma za mabasi ya Mwendokasi.

Serikali imetangaza kumpata mwekezaji mpya wa mradi wa Kimara, hatua inayotarajiwa kufufua upya huduma hiyo iliyo-dorora kwa muda mrefu.

Kwa mujibu wa Mkuu wa Kitengo cha Mawasiliano na Uhusiano wa Umma wa Kampuni ya Mabasi Yaendayo Kasi (UDART), William Gatambi, serikali imetia saina kandarasi na kampuni ya Trans Dar kutoka Falme za Kiarabu (UAE), ambayo italeta mabasi 177 mapya yanayotumia dizeli.

"Tayari serikali imetia saina kandarasi na Trans Dar. Mabasi hayo yanatengenezwa kiwandani na yanatarajiwa kuanza kuwasili nchini kuanzia Januari 2026," alisema Gatambi alipokuwa akizungumza na Nipashe jijini Dar es Salaam jana.

Gatambi alifafanua kuwa UDART ilikuwa mtoa huduma wa mpito, akisubiriwa

mwekezaji kamili chini ya mfumo wa Ubia kati ya Sekta ya Umma na Binafsi (PPP).

Akizungumzia changamoto za awamu ya kwanza ya mradi (ruti ya Kimara hadi Posta na Kariakoo), Gatambi alisema upungufu wa mabasi ulisababishwa na ucheleweshaji vipuri kutoka nje ya nchi.

"Magari mengi yalihitaji matengenezo inakubwa, na vipuri vilitoka nje. Wakati huo wananchi waliendelea kuhitaji huduma, jambo lililosababisha usumbufu mkubwa," alieleza.

NEEMA MBAGALA

Katika hatua nyingine, Gatambi alibainisha kuwa awamu ya pili ya mradi wa mabasi ya Mwendokasi, inayohusisha ruti ya Kariakoo-Gerezani-Mbagala, imeanza rasmi.

"Mpaka sasa kampuni inayotekeleza mradi huo imeshusha mabasi 151 kati ya 255 yaliyo-pangwa kuhudumia wakazi wa barabara ya Kilwa," alisema.

Alieleza kuwa mtandao wa Mbagala utahusisha njia kuu (trunk route) na njia mlisho (feeder routes), zitakazokusanya abiria kutoka maeneo ya pembezoni na k:wapeleka katika vituo vya Mwendokasi.

Kwa mujibu wa Gatambi, kam-

puni mbili zimepewa kandarasi za kuendesha huduma za njia mlisho zenye jumla ya mabasi zaidi ya 500 – Metro City Link italeta mabasi 344, huku YK Link ikileta mabasi 166.

"Mabasi haya yatabeba abiria kutoka mitaani hadi vituo vikuu vya Mwendokasi. Lengo ni kuongeza ufanisi na kuhakikisha wananchi wengi zaidi wanapata huduma ya haraka," alisema.

HATIMA DALADALA

Gatambi alisisitiza kuwa mfumo wa njia mlisho hautaathiri shughuli za bodaboda, bajaji au teksi.

"Dar es Salaam ni kubwa. Mabasi ya BRT hayawezi kufika kila mahali. Kwa hiyo, huduma za kawaida bado ni muhimu, na mfumo wa njia mlisho utasaidia kuongeza kasi ya usafiri, si kuua ajira za wengine," alisisitiza.

Baadhi ya wakazi wa Mbagala wameeleza furaha yao kwa kuanza kupata huduma ya Mwendokasi, wak-

isema itapunguza adha ya usafiri waliyozoea kwa miaka mingi.

"Tatizo letu kubwa lilikuwa ni foleni na uchelewaji kufika kazini. Sasa ninatoka nyumbani mapema na kufika kwa wakati," alisema Shafii Mbegu, mkazi wa Charambe.

Hata hivyo, abiria wengine walilalamikia mfumo wa ukataji kadi za kielektroniki, wakidai unasababisha foleni kubwa.

"Hapa Rangi Tatu kuna mashine mbili tu za kukata ladi, unakaa hadi saa moja. Hiyo inachelewesha safari," alisema Alex John, mkazi wa Mbagala.

A k i j i b u

malalamiko hayo, Gatambi alisema changamoto hizo ni za muda mfupi na zinaweza kurekebishwa.

"Ni tatizo la kimtandao, kama unavyoweza kutuma pesa ukakosa huduma. Mfumo huu si mpya, ni ule ule wa awamu ya kwanza, na tunaufanyia maboresho kadri inavyohitajika," alisisitiza.

Kwa mujibu wa maelezo ya ofisa huyo, Januari 2026 itatarajiwa kuwa mwanzo mpya wa usafiri wa Mwendokasi jijini Dar es Salaam, safari inayotarajiwa kurejesha matumaini, kuokoa muda na kupunguza msongamano katika jiji lenye zaidi ya watu milioni sita.



Uturu Athamisi Oktoba 16, 2018

Neema yanukia ujenzi meli, SGR

MWENYEKITI wa Chama Cha Mapinduzi (CCM) Mkoa wa Kagera, Nazir Karamagi, amesema ujenzi wa meli ya kubeba mabehewa, itakuwa kiunganishi kati ya mkoa huo na reli ya kisasa (SGR).

Amesema miundombinu hiyo, itarahisisha shughuli za uchukuzi wa abiria na mizigo, hivyo kuchochea ukuaji uchumi ndani ya mkoa huo na nchi jirani.

Karamagi aliyasema hayo jana, akizungumza katika mkutano wa kampeni za Mgombea Urais kupitia CCM, Dk. Samia Suluhu Hassan, uliofanyika Uwanja wa CCM Zimbilie, wilayani Muleba, Mkoa wa Kagera.

«Wananchi tulikuwa tunalalamika



Wananchi tulikuwa tunalalamika tupo pembezoni, usafiri ni gharama...

Mwenyekiti wa CCM, Kagera, Nazir Karamagi.

tupo pembezoni, usafiri ni gharama, bei za bidhaa ni kubwa.

«Sasa ukarabati wa bandari za Bukoba na Kemondo, utaondoa changamoto hiyo.

«Wananchi wamekuwa wakisikia habari za treni ya mwendokasi. Ukarabati Bandari ya Kemondo, kutakuwa na mabehewa ambayo meli ya kubeba mabehewa itayabeba.

«Hivyo, SGR itakapofika Mwanza, meli itapakia mabehewa hayo hadi Kemondo,» alisisitiza.

Alieleza kuwa, kwa Mkoa wa Kagera, serikali itajenga uwanja wa ndege wenye hadhi ya kimataifa kuondoa changamoto ya usafiri huo.

UCHAMBUZI

Pg 8

ni ni muhimu kuyachukua makosa kama funzo



EPHRAHIM BAHEMU

'Level siti' itaua matumaini mapya ya mwendokasi

Hiwi karibuni nilisoma habari kwenye Mwananchi ikimnukuu dereva wa mabasi ya mwendokasi (BRT) yanayotoa huduma katika njia ya Mbagala, akieleza kuwa kabla ya kuanza safari, huwa anaangalia kwanza kama basi limejaa abiria.

Kauli hiyo, kwa mtazamo wa kwanza, inaweza kuonekana ya kawaida lakini kiuhalisia, ndiyo ishara ya mwanzo wa kuua matumaini mapya ya mradi huu ambao tayari ulianza kurejesha imani kwa wananchi baada ya kukataliwa kwa muda mrefu.

Mradi wa mabasi yaendayo haraka ulianzishwa kwa lengo la kutoa suluhisho la kudumu kwa tatizo la usafiri jijini Dar es Salaam. Awali, changamoto zilikuwa nyingi kuanzia ucheleweshaji wa mabasi, lakini kubwa zaidi ilikuwa ni abiria kusubiri basi kwa muda mrefu jambo lililosababisha mrundikano wa watu vituoni na kwenye mabasi.

Hata hivyo baada ya kelele nyingi hivi karibuni zilionekana dalili njema baada ya mabasi ya Mofat kuanza kutoa huduma, kuna matumaini kuwa huduma inaimarika, hasa baada ya kuanza kwa huduma ya njia mpya ya Mbagala, eneo lenye idadi kubwa ya wakazi na uhitaji mkubwa wa usafiri.

Sasa, endapo tutarudi kwenye mfumo wa "kusubiri ijazwe level siti," basi tutakuwa tumefanya kosa lilelile lililowahi kuua matumaini kwa awamu za mwanzo. Mfumo huu unamaanisha basi halitaondoka hadi liwe limejaa. Hii ni dhana ya zamani, isiyoendana na dhana ya usafiri wa umma wa kisasa.

Tukiangalia mataifa yaliyopiga hatua katika usafiri wa umma magari au treni zinafanya safari kwa muda maalumu, si kwa idadi ya abiria. Kwa mfano, katika metro au subway za mataifa hayo, kuna utaratibu wa muda maalum kila baada ya dakika 10 au chini ya hapo, gari lingine linapita, bila kujali limejaa au halijajaa.

Mfumo huu unasaidia kuhakikisha kuwa abiria wana uhakika wa ratiba. Mtu anapojua kwamba akichelewa basi moja, lingine litafika ndani ya dakika chache, anapanga muda wake vizuri na hana sababu ya kukimbizana.

Lakini mfumo wa kusubiri kwanza ijae una matatizo mengi. Kwanza, unaua ufanisi wa huduma kwa sababu mabasi yanachelewa kuondoka, hivyo ratiba inavurugika. Pili, unasababisha msongamano mkubwa vituoni, abiria wanaanza kukasirika na kukosa imani na huduma. Tatu, wale wanaopanda njiani wanakosa kabisa nafasi kwa kuwa mabasi yanakuwa tayari yamejaa, na madereva wengi hawasimami tena vituo vya kati.

Hili linarudisha kabisa hali ileile ya daladala, ambayo mradi wa BRT ulitakiwa kuiondoa. Daladala hazina ratiba; zinangoja kujaza abiria hadi "level

siti," na matokeo yake ni usumbufu, ucheleweshaji, na kukosekana kwa uhakika. Kama mabasi yaendayo haraka yataanza kutumia mfumo huo, tutakuwa tumerudi nyuma badala ya kusonga mbele.

BRT ilitakiwa kuwa mfano wa usafiri wa uhakika na wa kisasa ule unaomfanya mtu mwenye gari lake kufikiria kuliacha nyumbani na kutumia basi, kwa sababu anajua ataondoka na kufika kwa wakati. Hata kama basi litakuwa na abiria wachele katika baadhi ya safari, kinachohesabiwa ni uhakika wa muda, si wingi wa abiria ndani ya gari.

Nafikiri waendesheji wa mradi huu wanapaswa kusimamia misingi ya ratiba za kudumu. Labda kuweka mfumo ya kudhibiti muda kwa mfano, katika saa za kilele (peak hours), basi lipite kila baada ya dakika tano; na katika saa za kawaida, lipite kila baada ya dakika kumi au kumi na tano. Mfumo huu una tija zaidi kichumi na kijamii kuliko kungoza kujaza magari.

Ukweli ni kwamba, abiria wa Dar es Salaam wameanza kuona mwanga mpya kupitia njia ya Mbagala. Wengi waliokuwa wamekata tamaa na mfumo wa awali, walianza kuamini tena kwamba labda

Lakini mfumo wa kusubiri kwanza basi lijae una matatizo mengi. Kwanza, unaua ufanisi wa huduma kwa sababu mabasi yanachelewa kuondoka.

safari hii mambo yatakuwa tofauti.

Lakini kama tutaruhusu mfumo wa "level siti" kutawala, basi tutarudi pale tulipoanzia malalamiko, usumbufu, na mwisho wa siku, uharibifu wa mradi ambao umetumia fedha nyingi za walipa kodi.

Mradi wa BRT unapaswa kuendelea kuboreshwa, si kudorora. Tunahitaji kubadilika kutoka kwenye fikra za zamani za "kujaza" hadi kwenye fikra za "kutimiza muda." Watu wanaoishi katika miji mikubwa duniani hawapandi usafiri wa umma kwa sababu ni wa bei rahisi tu, bali kwa sababu ni wa uhakika.

Kwa hiyo, kama tunataka Dar es Salaam kuwa jiji la kisasa, lenye usafiri unaomaminika, basi ni lazima tusimame imara kupinga tabia hii mpya ya kusubiri "level siti." Tuirudishe BRT kwenye misingi ya ratiba na nidhamu ya muda. Hapo ndipo tutaona tija halisi ya uwekezaji huu mkubwa na matumaini mapya ya abiria wa Mbagala na maeneo mengine hayatazimika kabla hata ya mwanga kuwaka.

Ephrahim Bahemu ni Mhariri wa Uchumi Gazeti la Mwananchi anapatikana kwa barua pepe: ephraimbahemu@gmail.com

Uwezekano wa kulipa nauli kidijitali kwenye daladala

Fikiria unapanda daladala bila kuhangaika kutafuta chenji, bila wasiwasi kama konda amekurudishia pesa yako au la, wala hofu ya kukabidhiwa noti bandia. Hakuna foleni ya kulipa, na safari inaendelea kwa utulivu bila usumbufu. Malipo yanafanyika papo hapo kwa njia ya kidijitali haraka, salama, na kwa uwazi. Ni ndoto lakini inayoweza kufikiwa kama mustakabali katika kuboresha mfumo wa usafiri maeneo ya miji.

Usafiri wa mijini, kama tunavyojua, bado unategemea malipo kwa fedha taslimu. Hali hii huibua changamoto nyingi zinazogusa pande zote abiria, makondakta na wamiliki wa vyombo vya usafiri. Ukoefu wa chenji husababisha usumbufu na malalamiko, huku wengine wakilazimika "kuachiana" chenji ndogo.

Upande wa wamiliki, changamoto kubwa ni kutokujua kwa uhakika mapato halisi yanayokusanywa kila siku. Wengi huishia kuweka utaratibu wa makisio, kwa mfano kumtaka dereva au konda kupeleka "elfu hamsini kwa siku," hata kujua kama kiasi hicho kinaakisi uhalisia wa idadi ya safari na abiria waliopandishwa.

Wakati mwingine kiasi hicho kinaweza kuwa kidogo kuliko mapato halisi, au kika kwa kikubwa kupita uwezo wa chombo kutokana na idadi halisi ya safari, hivyo kuleta upotevu au migogoro isiyo ya lazima, na mengine.

Kubadili mfumo wa malipo kuwa wa kidijitali kupitia kadi maalumu, huduma za simu za mkononi, au namba za QR, kunaweza kuleta manufaa mengi kuondoa changamoto hizo.

Fikiria mfumo ambao abiria wanalipia kwa simu zao. Kwa sekunde chache tu, muamala wa kidijitali unakamilika, nauli imelipwa, safari inaendelea. Hakuna tena mazungumzo ya "chenji sina," wala konda kushika noti kuzikagua kwa wasiwasi wa kupokea "famba", yaani noti feki.

Kwa upande wa mmiliki wa gari, taarifa za mapato zinapatikana moja kwa moja kupitia mfumo wa kidijitali; anajua kwa uhakika gari lake kutwa nzima limeingiza shilingi ngapi kiasi gani kwa siku, hana mashaka.

Mbali na simu, mfumo wa malipo unaweza pia kwa kadi, mtu ambaye anajua daladala ni usafiri wake wa kila siku, anakata kadi maalum ya kumwezesha kusafiri, anaweka fedha taslimu, ya siku, wiki, mwezi, kulingana na ana-



TUJADILIANE
Rashid Aziz

vyoweza, atapangusa tu kadi yake katika mfumo maalum wa kielektroniki ndani ya gari, tayari amelipia na safari imeanza. Jambo hili si nadharia lipo sehemu nyengine duniani.

Mfumo wa mabasi ya mijini katika mkoa wa Antalya, nchini Uturuki, unaendeshwa kwa mfumo wa kisasa unaoitwa Antalya Kart. Kila msafiri hununua kadi maalumu ya usafiri katika kituo, kisha huongeza salio kulingana na mahitaji yake. Basi linapowasili kituoni, abiria anapoingia ndani hupitisha kadi yake kwenye mashine ya kusomea papo hapo, nauli hukatwa na muamala hukamilika.

Mfumo huo umerahisisha utambuzi, kila daladala ina namba maalum, vivyo hivyo kila kituo. Hivyo, ukiwa unajua namba ya daladala, kwa mfano DC 15, unajua moja kwa moja kuwa inakufikisha hadi anapokwenda Mbagala Kizui-ani bila usumbufu wa kuuliza au kuchanganyikiwa.

Aidha abiria kupitia aplikesheni maalum anaweza pia kujua sasa daladala anayosubiria iko wapi njiani na muda gani itafika kituo alichopo.

Ni mfumo wenye nidhamu, urahisi, na uwazi unaorahisisha maisha ya wasafiri na watoa huduma kila uchwao mjini.

Hata hivyo, utekelezaji wa mfumo huu unahitaji ushirikiano wa wadau wote. Kwanza, mamlaka za usafiri kuweka miongozo ya pamoja kuhusu viwango na teknolojia zita-kazotumika, ili kuhakikisha kuwa mfumo ya malipo na ile ya waendeshaji mabasi na inaoana na inaweza kufanya kazi kwa ufanisi.

Pili, ni muhimu kurasimisha mfumo mzima wa usafiri wa mijini. Mfano, utambuzi wa kila basi kwa namba au mfumo maalum, pamoja na utambuzi wa vituo vya kupandia na kushukia kwa mpangilio wa kimfumo. Hatua hii itamwezesha abiria kujua kwa urahisi anakopanda na kushukia kidijitali.

Tatu, upatikanaji wa huduma za mtandaoni kama intaneti ni sharti uwe wa uhakika. Mfumo wa kidijitali hauwezi kufanya kazi endapo mtandao unakatika mara mara. Ili isitokee nauli imelipwa lakini unasikia "muamala haujafika".

Nne, elimu kwa umma. Jamii inapaswa kuzoea kwenenda sambamba na mabadiliko ya kisasa kwa kutambua kuwa matumizi ya huduma za fedha kidijitali si jambo la muda mfupi yamekuja kubaki nasi. Ni lazima tutilie mkazo ustara. Ukweli kwamba malipo ya kwa mfumo huu wakati fulani inategemea hiari ya abiria, ufatiliaji ni mdogo, bila kusimamiwa, ambayo kama abiria hana utayari anaweza asilipie.

