

USALAMA

Aurea Simtowe, Mwananchi
asimtowe@mwanchi.co.tz

Dar es Salaam. Ni jioni yenye msongamano Jijini Dar es Salaam, wakati ambao kila mtu akihangai-ka kurudi nyumbani kwa kutumia usafiri wa umma, na hapo pikipiki 'bodaboda' inaonekana kama njia ya haraka.

Bodaboda zinaonekana suluhisho kutokana na kuweza kupenya maeneo mbalimbali, hivyo kutokaa foleni kama ilivyo kwa vyombo vingine kama magari na bajaji.

Hata hivyo, madereva wengi sasa wameanza kubeba abiria wawili kwa wakati mmoja, wakivunja sheria za usalama barabarani huku bila kofia ngumu inayowalinda endapo kutatokea ajali.

Japokuwa ni njia ya kuongeza kipato katika nyakati ngumu za kuchumi, lakini kwa upande mwingine ni hatari inayotishia maisha ya abiria na watumiaji wengine wa barabara.

Hali hii imekuwa ikionekana zaidi katika maeneo mbalimbali ya jiji, mathalani Mbagala, Kimara, Kariakoo na Tabata, ambako abiria wamekuwa wakitozwa kati ya Sh1,000 hadi Sh3,000 kulingana na umbali wa safari husika.

Mfano maeneo kama Mbagala Rangi Tatu wakati wa jioni, bodaboda wanasimama eneo maalumu kuita wateja, na hapo mtu huchagua anataka kwenda Ubungo, Mwenge, Kariakoo, Posta na wengine Mbezi.

Aina hiyo ya usafiri ni sawia na ukienda Mwanza, Arusha, Moshi mkoani Kilimanjaro au Dodoma, ambako kubebwa "mshikaji" imekuwa jambo la kawaida.

"Kaa dada, tusubiri mwingine tuondoke, chombo haina foleni, hii tunafika haraka unakokwen- da. Wapi unaenda, Ubungo au Mwenge?" anasikika bodaboda mmoja akizungumza na abiria.

Kwa mujibu wake, njia hiyo imekuwa rahisi kwake kupata kipato cha uhakika badala ya kusubiri abiria vijiwani, na wakati mwingine ni ngumu kupata kiwango cha fedha kinachoweza kutosheleza mahitaji ya kila siku.

"Ukika kijiweni hadi ufikishe Sh20,000 si rahisi, kwani abiria ni wa kubahatisha, na huwezi kupakia mara zote peke yako, inabidi mpakie kwa foleni ili kila mtu apate. Lakini huku nina uhakika, kwa sababu nikibeba abiria kwenda Ubungo mmoja Sh3,000, na wana-kuwa wawili.

"Hao si wote wanaofika Ubungo, kuna wakati wanaishia Tabata, wanakupata Sh2,000 kila mmoja. Unaita tena pale kwenda Mwenge kwa Sh2,000 kila mmoja. Hivyo hadi nirudi huku Mbagala nakuwa nimepata hadi Sh20,000. Nikienda mara tatu, narudi kulala nikiwa na uhakika wa maisha," anasema dereva huyo.

**RIPOTI
MAALUMU**

Ka u-
li yake
inaungwa
mkono na
Meshack
Mashaka
anayese-
ma safari



Madereva wa Bodaboda wakiwa wamepakia abiria kwa mtindo wa mishikaki, huku kila mmoja akilipa nauli ya Sh3,000 kutoka Bunguruni hadi Mwenge. Picha na Said Khamis

Bodaboda zageuka zoazoa vituoni Dar

moja ya kwenda Mwenge kutokea Mbagala hadi anarudi, ana uhakika wa kupata kuanzia Sh15,000.

"Japokuwa si rahisi, huko barabarani unakutana na vikwazo vingi, ikiwemo kutokuheshimiwa na madereva wa magari wanaotuna wasumbufu, wengine wana-kuwa kukutishia kukugonga kwa makusudi," anasema.

Hata hivyo, hali hiyo ni hatari kwa afya, kwani wengi wao huendesha pikipiki hizo bila kuwa kofia ngumu, jambo linalowaweka hatarini kuumia zaidi inapotokea ajali.

Kitendo hiki ni kinyume na Sheria ya Usalama Barabarani, Sura ya 168 ya mwaka 2019; kifungu cha 70 kinakataza kupakia abiria zaidi ya mmoja kwenye pikipiki, na kifungu cha 45(12) kinataka dereva kuwa kofia ngumu.

Hali hiyo imekuwa ikileta usumbufu kwa wamiliki wa vyombo vya moto, ambao wanadai kulazimika kuongeza umakini barabarani kutokana na bodaboda kutofuata sheria.

"Ukiwa barabarani unajifunza kutoangalia alama pekee, bali na bodaboda, kwani wakati mwingine unaweza kuwa umeruhusiwa na taa uende, bodaboda anakukatisha ghafla mbele yako. Kama hujamuona, unasababisha ajali," anasema Mesiah Masha, dereva wa daladala.

Anasema kutozingatia sheria za usalama barabarani kunakofanywa na bodaboda kumekuwa chanzo cha ajali nyingi, jambo alilotaka liangaliwe zaidi ili kuhibiti hali hiyo na kunusuru vijana wengi.

"Sheria iangaliwe wapi kuna shida, udhibiti uongezeke, hasa katika matumizi ya kofia za kujikinga," anasema.

TAKWIMU ZA AJALI

Takwimu za hali ya uhalifu na matukio ya usalama barabarani 2023 zinaonesha katika kipindi cha Januari hadi Desemba Jumla ya matukio 435 ya ajali za pikipiki yaliripotiwa, ikilinganishwa na matukio 448 katika kipindi kama hicho mwaka 2022.

Idadi hiyo ni pungufu ya matukio 13, sawa na asilimia 2.9. Hata hivyo, katika kipindi hicho, idadi ya vifo vya ajali za barabarani iliongezeka kwa vifo 44 kutoka vifo 332 vilivyoripotiwa mwaka 2022 hadi vifo 376 mwaka 2023, sawa na ongezeko la asilimia 13.3.

Kwa mujibu wa Jeshi la Polisi, ajali hizo husababishwa na ukosefu wa elimu ya usalama barabarani kwa baadhi ya watumiaji wa vyombo vya moto na kutofuata sheria za usalama barabarani.

Walichokisema abiria

Abiria wanaonesha kupata ahueni ya usafiri, kwani zimekuwa zikiwarahisishia safari zao.

"Badala ya kutumia saa mbili kutoka Mbagala Rangi Tatu hadi Ubungo, dakika 30 zinatosha, kwani hukai foleni wala kuhangai-ka na joto kwa kubanana," anasema Mariam Mshana, mkazi wa Mbagala.

Lawrence Lewis anasema uwe- po wa bodaboda umeleta ahue- ni kwao kuwahi kazini na kurudi nyumbani, kwani hawalazimiki kusubiri daladala kwa muda mrefu.

"Sisi ambao tunapandia njia mara nyingi, magari yanakuja yamejaa. Ukiendelea kusubiri, unaweza kuchelewa, lakini kwa pikipiki au bajaji ni rahisi kufika kazini na kurudi nyumbani kwa

wakati," anasema.

Joseph John, mkazi wa Tegeta, anasema usafiri wa bodaboda ni hatari, hasa mkibebwa zaidi ya mtu mmoja, lakini kwa hali ya usafiri na foleni inawalazimisha kupanda 'mshikaki' ili kuwahi wanapokwenda.

Hali ya usajili

Wakati Masha akieleza hayo, takwimu za Mamlaka ya Udhibi- ti Usafiri Ardhi (Latra) mwaka 2023/2024 zinaonesha kuwapo kwa ongezeko la leseni za bodaboda zilizotolewa kwa asilimia 44.5 mwaka wa fedha 2023/2024 ikilinganishwa na mwaka uliotan- gulia.

Ongezeko la bodaboda zilizo- pewa leseni ya kufanya shughuli zake nchini kumeibua mitazamo tofauti kutoka kwa wadau na vija- na, huku ukosefu wa ajira ukita- jwa kuwa moja ya sababu.

Ripoti hiyo ya Latra inabaini- sha kuwa ilitoa leseni 46,146 (DI) za pikipiki katika kipindi kilicho- ripotiwa, ikiwa ni ongezeko kuto- ka leseni 31,937 zilizotolewa kip- indi kama hicho mwaka wa fedha 2022/2023.

Leseni zilizotolewa kwa pikip- iki zilichangia takribani asilimia 54.1 ya leseni zote zilizotolewa kwa magari ya kubeba abiria bin- afsi.

Kadhalika, ripoti hiyo inaeleza kuwa idadi kubwa ya leseni za pikipiki zilitolewa eneo la kusini, ambapo kanda hiyo ilibeba asili- mia 39.1, zikifuatiwa na maeneo ya kati na ziwa, ambapo kila moja ilikuwa na asilimia 17.8.

Eneo la mashariki lilichangia asilimia 16.4, wakati eneo la kas- kazini lilikuwa na sehemu ndogo zaidi ya asilimia 8.9.

Wamiliki wa daladala

Akizungumzia suala hili, Kat- ibu Mkuu wa Chama cha Wami- liki wa Daladala Dar es Salaam

(Darcoboa), Shifaya Anaselema, anasema "athari zipo nyingi kwa sababu wenye mamlaka hawafan- nyli kazi hili suala. Si bodaboda tu, hata bajaji, unakuta anapakia Tandika Sh500, na si ya kukodi auu bodaboda anapita mbele ya askari amepakia watu wawili bila kofia, hachukuliwi hatua.

"Imefika wakati wanaopaswa kusimama kanuni wasimamie kama zilivyowekwa kwa mujibu wa sheria ili kuweka uwanja wa biashara sawa."

Maelezo ya Latra

Walipotafutwa Latra kupitia Mkuu wa Kitengo cha Uhusiano na Mawasiliano, Salum Pazy, anasema bodaboda na bajaji wanat- akiwa kutambua leseni zao ni za usafiri wa kukodi, si za kukusanya abiria njiani kama daladala.

Anasema kwa mujibu wa she- ria na kanuni za usafiri wa kukodi pamoja na kanuni za mamlaka, pikipiki na bajaji hupeva leseni kwa ajili ya kutoa huduma ya kuko- dishwa pekee, hivyo hawaruhusi- wi kungibia huduma ya daladala kwa kusimama vituoni au kuku- sana abiria njiani kama vyombo vya usafiri wa njia maalumu.

"Ni kosa kisheria kwa bodabo- da au bajaji kufanya kazi kama daladala. Kitendo hicho si tu kina- vuna sheria, bali pia kinaharibu mpangilio na ufanisi wa utaji wa huduma za usafiri mjini," anasema Pazy.

Anasema daladala zinaruhusiwa kubeba idadi kubwa ya abiria kwa nauli iliyopangwa na Serikali, jambo linalosaidia kupunguza ghara- ma kwa wananchi na kupunguza msongamano wa magari mjini. Ametoa mfano kuwa daladala moja linaweza kubeba zaidi ya abiria 50 kwa nauli ya chini, tofauti na bajaji inayobeba abiria wata- tu kwa gharama kubwa zaidi.

"Abiria anaweza kulipa Sh600 au Sh700 kwa daladala, lakini kwa bajaji akalazimika kulipa Sh1,500 hadi Sh2,000 kwa safari hiyo hiyo. Hii inaongeza gharama kwa mwananchi na pia huathiri mfu- mo mzima wa usafiri wa umma," ameongeza.

Kuhusu hatua zilizochukuliwa, Pazy anasema Latra kupitia wak- aguzi wake inaendelea kufanya ukaguzi wa mara kwa mara, na pale inapobainika chombo kinatoa huduma kinyume na leseni yake, huchukua hatua ambazo ni kutoa elimu kwa wahusika, kutoza faini na kukamata vyombo vinavyotoa huduma bila leseni halali.

Kauli ya Polisi

Mkuu wa Kikosi cha Usalama Barabarani, Kanda Maalumu ya Dar es Salaam, Boniphace Mbao, anasema bodaboda wengi wame- kuwa wakifanya makosa ya kubeba abiria zaidi ya mmoja, huku waki- wa hawajavaa kofia ngumu.

"Tumekuwa tukitoa elimu kwao kuhakikisha chombo kinaku- wa kizima, kuna bima, akiende- sha atumie kofia ngumu. Hayo tumesema maeneo mengi, lakini tatizo hilo limekuwa likiendelea kufanyika, hali inayofanya sasa tumekuwa tukiwakamata, kuwa- piga faini za papo kwa papo na wengine kuwapeleka mahakamani ili kuzuia hali hii," anasema.

46,146

Idadi ya leseni za bodaboda zilizotolewa na Latra kwa mwaka 2023/2024.

TIRA KWA SOKO SALAMA LA BIMA

Na Selemani Nzaro

MAGEUZI ya kidijiti yamekuwa msingi katika kusimamia utekelezaji wa Bima ya Afya kwa Wote (UHI) nchini huku Mamlaka ya Udhubiti wa Bima Tanzania (TIRA) ikiwa na dhima kuu katika kuendelea mabadiliko hayo.

Kwa kutumia teknolojia ya kisasa, TIRA imeongeza ufanisi, uwazi na uwajibikaji katika mfumo ikolojia wa bima ya afya na kuhakikisha usimamizi na udhibiti vinaokisi malengo ya taifa katika kugharamia afya nchini.

Sasa, soko la bima linafanywa kazi kikamilifu kupitia mfumo ya kidijiti hususani Mfumo wa Taarifa za Usimamizi wa Mamlaka ya Udhubiti wa Bima Tanzania (TIRAMIS) na Mfumo wa Usajili wa Mtandao (ORS).

Sambamba na hayo, mfumo hiyo imeunganishwa kikamilifu na majukwaa mengine ya kitaifa yakiwemo ya Jeshi la Polisi, Mfuko wa Taifa wa Bima ya Afya (NHIF), Mamlaka ya Udhubiti wa Usafiri wa Nchi Kavu (LATRA), Mamlaka ya Mapato Tanzania (TRA), Mamlaka ya Vitambulisho vya Taifa (NIDA) na Wakala wa Usajili wa Biashara na Leseni (BRELA).

Ni ukweli kuwa ushirikiano huo huwezesha taratibu za usajili, uthibitishaji na utiifu bila matatizo kuruhusu watumiaji kupata huduma za bima popote walipo nchini.

Kupitia mfumo wa TIRAMIS, sera za bima hutolewa na kuthibitishwa kidijiti na hivyo kuongeza usahihi na urahisi.

Wanachama wanaweza pia kuthibitisha uhalali wa sera za bima ya magari kupitia programu maalumu ya simu inayopakana kwenye Duka la Google Play kwa vifaa vya Android.

Ubunifu huu si tu kuwalinda watumiaji, bali pia huimarisha utekelezaji na kupunguza ulaghai ndani ya sekta ya bima.

Kadhalika, kutungwa kwa Sheria ya Bima ya Afya kwa Wote, Sura ya 161 ya Mwaka 2023, iliyoanza kutumika Agosti 16, 2024 iliweka msingi thabiti wa kisheria wa kuhakikisha kila Mtanzania anapata huduma bora za afya

TIRA; bingwa mapinduzi ya kidijiti Bima ya Afya kwa Wote



Rais wa Zanzibar, Dk Hussein Mwinyi akipokea tuzo kutoka kwa Kamishna wa Bima Tanzania, Dk Baghayo Saqware hivi karibuni.

bila kukabiliwa na matatizo ya kifedha.

Aidha, sheria hiyo inaweka mfumo mpana na jumuiishi ambapo wananchi wanapata bima ya afya kupitia michango ya mtu binafsi au mipango inayofadhiliwa na serikali kwa makundi maalumu.

Kwa kukabidhiwa jukumu la kusimamia ajenda hii ya mabadiliko, TIRA imepewa jukumu la kudhibiti, kufuatilia na kuimarisha mfumo wa bima ya afya nchini kote.

Kwa kutambua kuwa uamuzi unaotokana na takwimu ni muhimu katika udhibiti wa kisasa, mamlaka inashiriki uundaji wa mfumo shirikishi wa serikali wa teknolojia ya habari na mawasiliano (TEHAMA) kwa utoaji wa huduma za afya chini ya wizara ya afya.

Ushinki wa TIRA unahakikisha mahitaji ya udhibiti, taratibu za kufuata

na miundo ya usimamizi wa kifedha imepachikwa ndani ya miundombinu ya kitaifa ya afya ya kidijiti langu mwanzo.

Katika Ripoti ya Robo ya Pili ya Utekelezaji wa Mwaka wa Fedha wa 2025/26, Kamishna wa Bima nchini, Dk Baghayo Saqware anasisitiza kuwa ushirikiano wa Tehama si uboreshaji wa teknolojia tu, bali pia ni mageuzi ya kimuundo yaliyoungdwa kuleta mabadiliko ya usimamizi.

Anasisitiza kuwa uboreshaji wa kidijiti huwezesha mdhibiti kuhama kutoka usimamizi tendaji hadi usimamizi makini unaozingatia hatari na data ya wakati husika. Kwa mujibu wa Dk Saqware, TIRA inajitahidi kuunganisha majukwaa yake ya kidijiti na yale ya Wizara ya Afya, miradi ya bima ya afya ambayo ni uti wa mgongo wa huduma za afya.

Anasema mfumo

uliunganishwa unawezesha ubadilishanaji wa data kwa wakati halisi, ufuatiliaji wa madai kwa ufanisi, uthibitishaji wa utoaji wa huduma na kuimarishwa kwa ufuatiliaji wa kifedha wa mipango ya bima ya afya.

"Kwa mfumo iliyounganishwa, tunaweza kuona picha kamili kuanzia usajili wa wanachama hadi ulipaji wa madai na utendaji wa kifedha wa skimu. Inaongeza uwazi na inatupa uwezo wa kuingilia kati mapema pale hatari zinapogunduliwa," anasema.

Kwa mujibu wa Dk Saqware, muunganisho wa kidijiti utaiwezesha TIRA kufuatilia kama mfumo inaleta mafao muhimu yanayohitajika kisheria, kutathmini uwiano kati ya michango na huduma zinazotolewa na kufuatilia nafasi za ukwasi kwa usahihi zaidi.

Pia, anasema michakato moja kwa moja ya kuripoti

na ufuatiliaji inapunguza makosa ya mikono, kupunguza hatari za ulaghai na kuboresha kwa kiasi kikubwa wakati wa udhibiti wa majibu.

Chini ya Kifungu cha 7 (2) cha Sheria ya Bima ya Afya kwa Wote, TIRA imekabidhiwa majukumu ikiwa ni pamoja na kusajili mfumo ya bima ya afya, kuhakikisha uzingatiaji wa vifurushi vya faida vilivyowekwa, kutoa miongozo ya malipo kwa watoa huduma, kutunza hifadhidata ya vituo vya afya vilivyoainishwa, kufanya ukaguzi na kuhakikisha kuwa skimu zinahifadhi akiba ya kutosha na ukwasi.

"Mifumo ya kidijiti inaimarisha uwezo wa mamlaka kutekeleza majukumu haya kwa usahihi na uwajibikaji ulioimarishwa," anasema.

Ili kuweka zaidi usimamizi wa kidijiti, TIRA inaandaa Taratibu za Uendeshaji wa Kawaida (SOPs) zinazofanua mtririko na kazi kwa usajili, idhini ya bidhaa, ufuatiliaji nje ya tovuti, ukaguzi wa onsite na tathmini za ukwasi.

Anasema kwa kuonisha taratibu sanifu na zana za kidijiti, mamlaka inaunda mfumo wa udhibiti wa uwazi unaodendeshwa na utendaji unaosaidia uendeleu wa muda mrefu wa UHI.

Kwa muda uliosalia wa Mwaka wa Fedha wa 2025/2026, Kitengo cha Huduma za Bima ya Afya kinaeleza mpango kazi ulioandaliwa unaoendana na uboreshaji wa kidijiti unaoendelea.

Sambamba na hayo, anasema tathmini ya ukwasi pia imeratihiwa, ikiungwa mkono na mbinu za kidijiti za kuripoti fedha zinazoweza uchanganyuzi wa kina wa akiba, uwiano wa madai na kukabiliwa na hatari.

Kwa mujibu wa Dk

Saqware, usawa wa kifedha ni muhimu katika kulinda wanachama na kudumisha imani ya umma katika mfumo wa bima ya afya ili kuhakikisha skimu zinaendelea kuwa suluhu zinazokidhi wajibu.

Vilevile, TIRA inakamilisha miongozo muhimu ya uendeshaji ikiwa ni pamoja na Mwongozo wa Ufuatiliaji wa Mpango wa Bima ya Afya Nje ya Mahali, Mwongozo wa Ukaguzi wa Onsite na Mwongozo wa Kuidhinisha Bidhaa za Bima ya Afya.

Hati hizi zinakamilisha miundombinu ya kidijiti kwa kuweka viwango vilivyo wazi vya utoaji wa taarifa za kielektroniki, uchanganuzi wa data na ukaguzi unaozingatia hatari.

Kwa upande mwingine, uhamasishaji wa umma ni muhimu kwa mafanikio ya UHI. Meneja Uhusiano na Mawasiliano wa TIRA, Hadija Maulid anasema mabadiliko ya kidijiti yanaboresha mawasiliano na wadau na umma.

Anasema katika udhibiti wa ndani ya mfumo jumuiishi ya Tehama, mamlaka hiyo si tu kuwa inatekeleza uzingatiaji, bali pia inazalisha data ya kuaminika ambayo inaifuata uboreshaji wa sera na kuimarisha imani ya umma.

Kwa mujibu wa Hadija, mfumo wa kidijiti huwezesha wananchi kuthibitisha mipango iliyosajiliwa na vituo vya afya vilivyoidhinishwa, kuelewa vifurushi vya manufaa na kupata marekebisho ya vifurushi kwa wakati.

Anabainisha kuwa, uwazi na upatikanaji wa taarifa ni nguzo muhimu katika kujenga imani kwa Bima ya Afya kwa Wote na kusaidia utunzaji wa kanzidata ya kina na ya kisasa ya vituo vya afya vilivyowekwa na mifuko ya bima.

MAKAO MAKU

TIRA BIMA HOUSE, Njedengwa,
S.L.P 2987, Dodoma, Tanzania
Simu: +255(026) 2321180
Fax: +255 (026) 2321180
Barua pepe: coi@tira.go.tz
Tovuti: www.tira.go.tz
Ofisi ya Zanzibar: TIRA House,
Kilimani Street, S.L.P 133, Zanzibar



Ukiwa na jambo lolote linalohusu bima, tafadhali wasiliana nasi kwa kutumia:-
Barua pepe: maoni@tira.go.tz
AU piga simu namba: 0739 525 444.

Usisite, mrejesho wako pia unatusaidia kuelimisha umma.

www.tira.go.tz



MWENDESHA pikipiki akiwa amepakia abiria watatu ambao hawajavaa kofia ngumu jambo ambalo ni kinyume cha sheria za usalama barabarani katika Barabara ya Nelson Mandela, Dar es Salaam, juzi. (Picha na **Christopher Lissa**).

Hotbari Leo Jumanne Machi 3, 2016 pg 16

Mabalozi usalama barabarani wataka sheria zizingatiwe kuepusha ajali

Na Alexander Sanga,
Mwanza

MABALOZI wa usalama barabarani kutoka Jiji la Mwanza wametoa rai kwa abiria, madereva na mawakala wa mabasi kuzingatia sheria na taratibu za usalama barabarani ili kupunguza ajali na kulinda maisha ya

wananchi.

Akizungumza jana wakati wa kufanya usafi pamoja na utoaji elimu ya usalama barabarani iliyofanyika stendi ya mabasi Nyegezi, mdau wa usalama barabarani Subira Sabi amesisitiza umuhimu wa abiria kufunga mikanda wanapokuwa ndani ya vyombo vya usafiri na kuhakikisha wanakaa kwenye siti zilizo kuwa na mikanda.

Sabi aliwahimiza abiria kuuliza kondakta au dereva endapo siti hazina mikanda au kama kuna changamoto yoyote ya kiusalama.

Aliwahimiza matumizi sahihi ya tiketi za mtandao ili kuongeza uwazi na usalama kwa wasafiri.

"Bado baadhi ya abiria hawana uelewa wa kutosha kuhusu mfumo wa tiketi mtandao, huku baadhi ya

mawakala wakishutumiwa kutoa tiketi zisizo rasmi badala ya kutumia mfumo wa kielektroniki kama inavyotakiwa," alisema.

Aliwakumbusha umuhimu wa kufuata sheria za usalama barabarani pamoja na kuzingatia utaratibu kuanzia hatua za kupandagari hadi kushuka.

Kwa upande wake, Balozi wa usalama barabarani,

Mkoa wa Mwanza, Nyamzala Nduttu aliwataka madereva kuzingatia mwendo salama na kuepuka uendeshaji wa kasi unaoweza kusababisha ajali.

Alitoa wito pia kwa wamiliki wa mabasi kuhakikisha magari yao yana mikanda ya usalama inayofanya kazi na kuwaelimisha abiria kuhusu umuhimu wa kuitumia.

Naye Mwenyekiti wa

mabalozi wa usalama barabarani, Mkoa wa Mwanza, Flora Kibage alisema utoaji elimu wa usalama barabarani na ufanyaji usafi wa mazingira ni endelevu na watakuwa wakifanya hivyo mara kwa mara.

Alisema elimu ya usalama barabarani ni jukumu la kila mmoja abiria, madereva, mawakala na mamlaka husika ili kuhakikisha safari



MAKAO MAKUU DODOMA

Ajali bodaboda zatajwa kuongeza wagonjwa MOI

Dodoma kuwa jiji la kisasa, kukuza uchumi

Na Magnus Mahenge

HALMASHAURI ya Jiji la Dodoma inalenga kulifanya jiji hilo kuwa la kisasa na linalokidhi mahitaji ya wakazi wake kupitia vipaumbele vya kimkakati katika Bajeti ya Mwaka 2026/2027.

Hatua hiyo ni kielelezo cha kukuza uchumi na dhamira ya serikali kuboresha miundombinu na huduma za jamii.

Hayo yalisemwa na Mchumi wa Jiji la Dodoma, Francis Kaunda alipokuwa akiwasilisha Mapendekezo ya Mpango na

Na Anastazia Anyimike

MKURUGENZI Mtendaji wa Taasisi ya Tiba ya Mifupa na Ubongo Muhimbili (MOI), Balozi Dk Mpoki Ulisubisya amesema ajali za vyombo vya moto hususani bodaboda zimeendelea kuongeza mzigo wa wagonjwa katika taasisi hiyo.

Akizungumza jijini Dodoma wakati wa kujibu maswali, Dk Ulisubisya alisema kushindwa kufuata sheria za barabarani kwa waendesha vyombo vya moto wakiwemo bodaboda na kukosa umakini kwa watumiaji wengine wa barabara kumekuwa ku-

nachangia mzigo wa idadi ya wagonjwa wanaokwenda kutibiwa mifupa, ubongo na mishipa ya fahamu.

"Vijana wa bodaboda kushindwa kuvaa kofia ngumu kunachangia vijana wengi kupata matatizo ya ubongo na vifo. Hivyo mkakati unaotakiwa kutekelezwa ni kwa sisi wote kuungana kuweka afua za kuzuia zaidi kuliko tiba," alisema.

Aidha, Dk Ulisubisya alikiri MOI kupokea malalamiko ya wananchi ya kuchelewa kufanyiwa upasuaji wagonjwa ambako alisisitiza kunatokana na uchache wa vyumba vya upasuaji kuliko mahitaji.

Alisema pia kunachangiwa ongezeko kubwa la wagonjwa wanaohitaji afua za upasuaji katika mifupa, ubongo na mishipa ya fahamu ambalo limekuwa mkubwa na hali ya mgonjwa anaefika katika taasisi hiyo kama anastahimili kuingia kwenye upasuaji.

Dk Ulisubisya alisema katika kukabiliana na changamoto hiyo, MOI imekuwa ikichukua hatua ya kuzungumza na mgonjwa na wanafamilia kwa kuwaeleza sababu za kuchelewa.

Alisema pia katika maboresho yanayofanywa na taasisi katika jengo la Upanga, Dar es Salaam, imetengwa sakafu moja ya juu ambayo itakuwa na vyumba 10 kwa

ajili ya upasuaji wa mifupa.

"Vyumba hivi vikikamilika na kuwa na vifaa vyote ndani yake hakika malalamiko yatakuwa machache sana," alisema.

Kuhusu maslahi ya watumishi katika kipindi cha mwaka wa fedha 2025/2026, Dk Ulisubisya alisema Taasisi ya MOI imefani-kiwa kupandisha cheo watumishi 71, imeajiri watumishi 26 na kusomesha madaktari bingwa tisa na wataalamu wengine 17.

"Ni wahakikishie wananchi wote kwamba tutaendelea kutoa huduma bora kwa viwango vinavyokubalika na kuwaondolea adha ya kufuata huduma nje ya Afrika.



JICHO LA MSOMAJI

'Walinzi Reli ya SGR wanateseka'

Ndugu Mhariri, mimi ni mteja wa usafiri huu mzuri ambao Shirika la Tanzania (TRC), limezindua.

Tunaishukuru sana serikali yetu kwa juhudi kubwa za kuboresha usafiri wa umma, kwa watu wake mikoani.

Katika juhudi hizi za kuwa na mbinu za usafiri wa kisasa na wenye tija kwa wananchi, kitengo cha ulinzi kimebuni vibanda vya fito, nyasi na makaratasi!

Sambamba na reli hii mpya kuwa nzuri, kisasa ya kupendeza na inayovutia wananchi na hata watalii wetu wa ndani na nje.

Lengo la kuwa na miundombinu hiyo ni nzuri. Lakini hatuwezi kuboresha vibanda hivyo kuwa mahema ya maturubai au vibanda vya mabati na kadhalika?

Matumizi ya vibanda hivyo kwa watumishi wa ulinzi ni udhalilishaji wa wafanyakazi, wanaumwa mbu na wadudu mbalimbali, jua na mvua lao.

Pale hawana vyoo na huduma stahiki. Hii ni kuliangusha shirika letu kwa kuchukulia mambo kimazoea.

Nendeni mkajifunze Mamlaka ya Reli Tanzania na Zambia (TAZARA). Vilijengwa vibanda kamili vya ulinzi.

Nguzo za madaraja zikawa na vyumba vya walinzi nk.

Naomba tuondoe vibanda vya kukaa ndege na mpunga. Tunajidhalilisha wenyewe.

Kama kuna chenji iliyobaki katika ujenzi wa reli hii, basi itumike fedha kununua mahema ili yatumike kwa kusudi hilo. Reli yetu fahari yetu.

Ni mimi msomaji wako



Tuandikie barua au maoni yako nasi tutachapisha kwenye ukurasa huu.



0715 086 344