

USALAMA

Mwandishi Wetu, Mwananchi
mwananchipapers@mwananchi.
co.tz

Dar es Salaam/mikoani. Ndani ya takribani mwezi mmoja, vimetokea vifo vya watu wawili waliogonga treni katika matukio tofauti, ambavyo vimeibua maswali lukuki kuhusu uzingatiji wa sheria za reli, tahadhari zinazotolewa katika vivuko na nidhamu ya watumiaji wa barabara.

Tukio la karibuni lilitokea Februari 23, 2026 katika eneo la Tabata Relini (Mwananchi) jijini Dar es Salaam ambapo Salehe Jinga (40-50), maarufu kwa jina la Karosi, alifariki dunia baada ya kuigonga treni iliyokuwa ikitoka Ubungo kwenda Stesheni.

Kabla ya tukio hilo, Januari 20, 2026, Tatu Mgeta (23) alifariki dunia katika eneo la Isevy mkoani Tabora baada ya bodaboda aliyokuwa amepanda kugonga treni ya abiria iliyokuwa ikitoka Tabora kwenda Mpanda. Ajali hiyo ilitokea asubuhi wakati wakivuka reli.

Si hayo tu, zipo pia ajali zilizohusisha magari, pikipiki na vyombo vingine, kama vile la watu 15 waliogeruhiwa baada ya daladala waliyopanda kutoka Machinga Complex kwenda Kigamboni kugonga treni eneo la Kamata jijini Dar es Salaam Mei 28, 2023.

Kama haitoshi, watu wengine 14 walijeruhiwa baada ya basi la Classic linalofanya safari zake kati ya Kigoma na Dodoma kugonga treni ya mizigo Novemba 9, 2024.

Vilevile, watu 28 walijeruhiwa baada ya basi la abiria, mali ya kampuni ya BM lilikokuwa likitokea Arusha kwenda Morogoro liligonga kichwa cha treni katika eneo la Segera Machi 5, 2019.

Matukio hayo na mengine mengi yamechochea mjadala na sintofaumu: Je, tatizo ni uzembe wa watumiaji wa barabara, ni udhaifu wa miundombinu au ukiukaji wa sheria?

Mbali na ajali, uchunguzi wa Mwananchi umebaini uwepo wa biashara ndani au pembezo mwa hifadhi ya reli katika maeneo ya Dar es Salaam, ikiwamo Tabata Relini na Tabata Mataa.

Hali hii inaonyesha udhaifu katika usimamizi wa hifadhi ya reli na inaweka maisha ya wafanya-biashara na wateja wao hatarini, hasa treni inapopita kwa kasi.

Changamoto ilipo

Akizungumza na Mwananchi, Mkuu wa Kitengo cha Uhusiano na Habari wa Shirika la Reli Tanzania (TRC), Fredy Mwanjala, alisema shirika hilo linasikitishwa na ajali zinazotokea.

"Kupoteza maisha si jambo la kushangilia. Sisi kama shirika tunasikitika sana pale maisha yanapotea, hatuwezi kufurahia ajali ya aina yoyote ile," alisema.

Alisema changamoto kubwa ni baadhi ya wananchi kuvuka reli sehemu zisizo rasmi, licha ya kuwepo kwa vivuko vilivyowekwa.

"Kila sehemu kuna 'level crossing', kuna vivuko rasmi vya watembea kwa miguu, magari na hata wanyama. Lakini bado watu wanavuka sehemu zisizoruhusiwa. Hii ndiyo changamoto kubwa," alisisitiza.



Treni ya mizigo ikikatiza Barabara ya Mandela eneo la Tabata Relini jijini Dar es Salam jana. Picha ndogo madereva wa bodaboda wakiwa wamesimama kupisha treni ipite. Picha zote na Said Khamis

Sintofahamu ya sheria ya raia kugonga treni



**RIPOTI
MAALUMU**

Alifananiwa hali hiyo na watumiaji wa barabara wanaovuka nje ya alama ya pundamilia au kupuza taa za usalama.

"Reli ni njia maalumu, haiingiliani na magari wala bodaboda, na treni haiwezi kusimama ghafla kama gari," alisema Mwanjala.

Kwa sasa, TRC inaendelea na maboresho ya reli ya kawaida (MGR) na pia mradi wa Standard Gauge Railway (SGR), huku ikitoa elimu kwa umma kuhusu namna salama ya kuvuka reli.

"Mtu akitaka kuvuka reli aangalie kushoto na kulia, asitumie simu wala 'earphones'. Uhai ni muhimu kuliko haraka," aliongeza.

Latra yataja uzembe, ukaidi Kwa upande wake, Mkguzi Mwandamizi wa Reli katika Mam-

laka ya Udhumbi wa Usafiri Ardhi (Latra), Lameck Kamando, alisema licha ya elimu inayoendelea, ajali nyingi bado zinachangiwa na uzembe na ukaidi wa baadhi ya madereva, hasa wa daladala na pikipiki.

"Wanafahamu kabisa kuwa treni inapokaribia hupika mita 20 hadi 30 kabla ya kituo na za masafa marefu huanza kupunguza mwendo hadi mita 800, hivyo dereva anapaswa kusimama, kusikiliza na kuangalia kabla ya kuvuka."

Alieleza kuwa treni za mjini huanza kufunga breki mita 20 hadi 30 kabla ya kituo na za masafa marefu huanza kupunguza mwendo hadi mita 800, hivyo dereva anapaswa kusimama, kusikiliza na kuangalia kabla ya kuvuka.

Kamando alisema Latra kwa sasa imejikita zaidi katika utoa-

ji wa elimu badala ya kukamata magari, ikifanya mikutano kwenye vituo vya daladala na kushirikiana na serikali za mitaa kuondoa wafanyabiashara katika maeneo hatarishi karibu na reli.

"Usalama wa reli ni jukumu la kila mwananchi. Treni haiwezi kusimama ghafla kama gari. Maisha ni muhimu kuliko kuwahi dakika chache," alisema.

Elimu badala ya kuzuia

Kamando, alisema mamla- ka hiyo kwa sasa imejikita zaidi katika utoaji wa elimu kuliko kutumia nguvu kukamata magari yanayokiuka taratibu kwenye makutano ya reli na barabara.

"Tunaenda kwenye vituo vya

daladala na kufanya mikutano. Mara nyingi madereva wanaanza kulaumiana wao kwa wao kuhusu nani anasababisha ajali. Hii inaonyesha wanaelewa tatizo, lakini utekelezaji wake unakuwa changamoto," alisema.

Mkguzi huyo alisema hivi karibuni wamefanya ziara katika mikoa mbalimbali ikiwemo Arusha, Tanga, Mwanza, Kigoma na Katavi kwa lengo la kutoa elimu na kukagua hali ya usalama katika maeneo ya reli.

Alisema Mkoa wa Arusha ume-



**Usalama
wa reli ni
jukumu la kila
mwananchi.
Treni haiwezi
kusimama
ghafila kama
gari. Maisha
ni muhimu
kuliko kuwahi
dakika
chache."**

Lameck
Kamando

**Warekebishe
tu kwa
kweli, kwa
sababu muda
mwingine
mtu anapata
madhara
makubwa
na hapati
msaada
wowote
kwa kuwa
kwa mujibu
wa sheria
anaonekana
ana makosa."**

Saidi Kapalila

MTANDAO WA RELI

Tanzania ina zaidi ya kilomita 3,000 za reli zinazounganisha mikoa mikuu ya kiuchumi. Miundombinu hiyo inasimamiwa na TRC na Mamlaka ya Reli ya Tanzania na Zambila (Tazara).

TRC inasimamia reli ya kipimo cha mita inayounganisha Dar es Salaam, Morogoro, Dodoma, Tabora, Kigoma, Mwanza, Shinyanga, Singida pamoja na matawi ya Tanga, Kilimanjaro na Arusha.

Tazara ina reli ya takribani kilomita 1,860 kutoka Dar es Salaam hadi Kapiri Mposhi, Zambia.

Aldha, reli ya kisasa ya SGR kati ya Dar es Salaam na Dodoma tayari imeanza kazi, ikiwa na viziuzi madhubuti, madaraja na njia za chini zinazopunguza uwezekano wa watu kuvuka hovyoy.

Kadiri mtandao wa reli unavyopanuka, ndivyo uwajibikaji wa usalama unavyopaswa kulimarika.

onyesha mafanikio makubwa katika uelewa wa usalama wa reli.

"Arusha wameelimika sana, hata biashara zilizokuwa zinafanyika karibu na reli zimepungua. Zamani kulikuwa na watu wanaoghesha magari au kuweka vibanda karibu na reli, hali iliyozuia mwonekano wa dereva na kuongeza hatari," alisema.

Hali kama hiyo, alisema imekuwa ikitokea katika baadhi ya maeneo ambako wafanyabiashara walikuwa wanaweka vibanda karibu kabisa na reli, kiasi cha kuzuia madereva kuona treni inayokuja.

Kamando alisema Latra inashirikiana na serikali za mitaa kuhakikisha wafanyabiashara wa namna hiyo wanaondolewa kwenye maeneo hatarishi karibu na reli na kutafutiwa sehemu mbadala.

"Hatuwezi kuwaondoa kwa sababu hatuna uwezo huo, hivyo hivyo tunashirikiana na mamlaka za mitaa ili wapate sehemu salama za kufanya biashara," alisema.

nyia biashara," alisema.

Alisema usalama wa reli ni jukumu la kila mwananchi treni haiwezi kusimama ghafla kama gari ikishaanza safari, ina mwendo na uzito mkubwa, hivyo watu wasilazimishe kuvuka kwa haraka.

Akizungumza na Mwananchi, Wakili wa Serikali Mwandamizi, Silinde Gumada alisema sheria inaainisha makosa na adhabu kwa yeyote atakayeharibu miundombinu ya reli, kuvamia hifadhi ya reli bila ruhusa au kusababisha hatari kwa uzembe.

Alisema masuala ya reli pia yako chini ya Latra kwa mujibu wa Sheria ya mwaka 2019, ambayo ina jukumu la kusimamia viwango vya usalama, kutoa leseni, kufanya ukaguzi na kuchunguza ajali.

"Uchunguzi wa ajali huangalia iwapo dereva alitii alama, taa na tahadhari zilizokuwepo katika kuvuko husika," alisema Gumada.

Ameeleza kwa kuwa ajali nyingi hutokea kwenye makutano ya reli na barabara, hutumika pia Sheria ya Barabara inayomtaka dereva kusimama au kupunguza mwendo anapokaribia reli, kutii taa na alama za tahadhari na kutoingia kwenye reli endapo treni inakaribia.

"Endapo dereva atapuuzama masharti hayo, kisheria anakuwa amegonga treni kwa kuwa hakuwa na sababu ya kukimbilia kwenye njia hiyo na inahesabika aligonga mwenyewe," alisema, akisisitiza kuwa treni haiwezi kusimama ghafla kutokana na uzito na mwendo wake na kwamba ina haki ya njia.

Hata hivyo, alisema iwapo itabainika ajali ilisababishwa na uzembe wa shirika la reli, kama kutokuwepo kwa alama au taa kutofanya kazi, familia inaweza kufungua kesi ya madai kudai fidia ya kifo, majera-

ha au gharama za mazishi.

Sheria ya kugonga treni

Kwa mujibu wa Sheria ya Reli ya mwaka 2017, ni kosa la jinai kwa mtu yeyote kufanya kitendo chochote kinachohatarisha usalama wa treni au abiria wake.

Sheria hiyo pia inakataza kuvamia hifadhi ya reli bila ruhusa. Reli na maeneo ya pembeni ni mali ya shirika la reli na mtu yeyote anayeingia au kufanya biashara bila kibali anakuwa ametenda kosa.

Kisheria, treni ina haki ya njia. Hii ina maana kuwa gari au mtumiaji mwingine wa barabara ndiye anatakiwa kuisubiri treni, si treni kusubiri gari.

Mtu anayepatikana na hatia chini ya sheria hiyo anaweza kukabiliwa na faini, kifungo au kulipa fidia ya uharibifu wa miundombinu ya reli, ambayo mara nyingi ni mamilioni ya shilingi.

Sheria imepitwa na wakati?

Baadhi ya wananchi wameeleza kuwa sheria inayomtia hatiani mtu anayegongwa na treni imepitwa na wakati na inahitaji kufanyiwa marekebisho ili iendane na hali ya sasa.

Wakizungumza kwa nyakati tofauti, walisema zamani njia za reli zilikuwa mbali na makazi ya watu na maeneo ya shughuli za kijamii na kiuchumi, hivyo ajali nyingi zililusishwa zaidi na uzembe binafsi.

Hata hivyo, kwa sasa miji imepanuka na shughuli za wananchi zimekaribia au kuvuka njia za reli mara kwa mara, hali inayongeza hatari ya ajali.

Mkazi wa Mkuyuni jijini Mwanza, Bashiri Josephat ameomba Bunge liangalie namna ya kubadili sheria hiyo, akisema imepitwa na wakati kwani shughuli nyingi za wananchi zinafanyika kandokando ya reli.

"Kwa mfano, hapo Mswahili kuna mwanamke aligongwa na treni akafariki dunia na mwili wake ukaharibika vibaya kiasi cha kutotambuliika. Inasemekana hakusikia honi. Ilikuwa hali ya kusikitisha sana," alisema.

2017

Mwaka ilipotungwa Sheria ya Reli inayosema ni kosa la jinai kwa mtu yeyote kufanya kitendo chochote kinachohatarisha usalama wa treni au abiria wake.

Aliongeza kuwa katika eneo la Mswahili kuna shughuli nyingi za uchuuzi wa mazao ya samaki, ambapo wanawake wengi hukusanyika. Baadhi huvuka reli kwenda kwenye makazi yao, huku wengine wakivuka kwenda kuanika dagaa kwenye miamba.

"Kama sheria haziwezi kubadilishwa, basi maeneo ya reli yapigwe marufuku kwa shughuli za kijamii na kibiashara," aliongeza.

Naye Joanitha Masumbuko, muuzaji wa dagaa katika eneo la Mswahili jijini Mwanza, alisema wamekuwa wakijitahidi kuepuka kupita kwenye njia ya reli, lakini mara nyingi hulazimika kuivuka ili kutekeleza majukumu yao ya kibiashara.

"Reli inapita maeneo mengi hapa Mwanza, lakini eneo la Mswahili ndilo hatari zaidi kwa sababu kuna mkusanyiko mkubwa wa watu na mwingiliano wa shughuli za ujasiriamali. Serikali inapaswa kulitazama upya suala la kumtawala lawama aliyepata ajali pekee," alisema.

Mtazamo huo pia anao mkazi wa Manispaa ya Kigoma Ujiji, Mariam Yohana anayesema si haki kumtawala lawama zote muathirika wa ajali, bila kuangalia mazingira ya eneo husika.

Alieleza kuwa kuna maeneo yenye vivuko visivyo rasmi, alama hafifu za tahadhari na ukosefu wa uzio, hali inayongeza hatari kwa watumiaji wa barabara na wapita njia.

"Mamlaka zinapaswa kuboresha miundombinu na kuweka mifumo madhubuti ya usalama kabla ya kuchukua hatua kali za kisheria," alisema.

Naye Ayubu Zuberi alisema sheria hiyo inapaswa kufanyiwa maboresho ili kuzingatia uwajibikaji wa pande zote kulingana na mazingira ya tukio.

Alifafanua kuwa katika maeneo ambayo reli inapita katikati ya makazi au karibu na masoko na vituo vya usafiri, ni muhimu kuwe na tahadhari za ziada kama viziuzi, taa za kuonya au ulinzi wa mara kwa mara ili kupunguza ajali.

Kwa upande wake Saidi Kapalila, mkaazi wa Tabora alisema Serikali inapaswa kuangalia uwezekano wa kuchepusha baadhi ya njia za treni au kufanya marekebisho ya sheria ili uwajibikaji uwe wa pande zote mbili, badala ya mfumo wa sasa unaomtawala lawama mwananchi pekee.

Alisema katika hali ya sasa, mtu anapogongwa na treni huambiwa kuwa ndiye "amegonga treni" na hivyo kuwajibika peke yake, jambo ambalo anaona si la haki.

"Katika baadhi ya maeneo hakuna alama zinazoonyesha kama treni inakuja. Mwananchi anapopita anagongwa, halafu anaambiwa amegonga treni.

"Warekebishe tu kwa kweli, kwa sababu muda mwingine mtu anapata madhara makubwa na hapati msaada wowote kwa kuwa kwa mujibu wa sheria anaonekana ana makosa," alisema Kapalila.

Hata hivyo, Alexander Barunguza, mwanasheria mkoani Tabora, alisema kuwa kwa mujibu wa Sheria ya Reli sura ya 170 iliyofanyika marekebisho mwaka 2023, hususan kifungu cha 84(1), kukaa au kuonekana katika miundombinu ya reli ni kosa la kisheria.

Alieleza kuwa kwa mtazamo wake, sheria haina tatizo, bali changamoto kubwa ni uelewa mdogo wa wananchi kuhusu matumizi sahihi ya miundombinu ya reli na barabara.

"Ni muhimu watu kupewa elimu juu ya matumizi bora ya barabara na miundombinu ya reli. Wanapoona alama zinazashirika uwepo wa reli au treni inakuja, wanapaswa kutii. Hilo likifanyika ipasavyo, ajali nyingi zinaweza kuepukika," alisema Barunguza