

RIPOTI MAALUMU

Nauli zapanda mara tatu

Na Mary Mosha, MOSHI

ALFAJIRI ya saa kumi na moja na nusu, ukimya wa Mtaa wa Pasua katika Manispaa ya Moshi unavunjwa na hatua za haraka za mjane anayebema mzigu mztito kuliko hata kikapu alichokishika mkononi.

Mabegani amembeba mtoto mdogo, huku mkono mwingine ukimshika mtoto wa pili, na mbele yao anatembea mtoto mkuubwa akiwa na begi la shule mgongoni.

Haya si matembezi ya kawaida, ni safari ya lazima ya kila siku ya kupambana na gharama mpya za maisha zilizochochewa na kupanda kwa bei ya mafuta.

Kwa mama huyo, ambaye mumewe alifariki dunia mwishoni mwa mwaka jana, usafiri wa kulipia si chaguo tena. Kila siku anapaswa kuhakikisha watoto wake wanafika shuleni, huku yeye mwenyewe akiwahi sokoni kutafuta riziki.

Lakini kwa nauli zilizopaa mara tatu au zaidi ya iliyokuwa awali, familia yake imelezimika kuigeuza miguu kuwa chombo kikuu cha usafiri, hata kama umbali ni mrefu na mwili umechoka.

Simulizi yake ni kioo cha uhalisia unaowakumba namia ya wakazi wa Moshi leo. Kupanda kwa bei ya mafuta kumeibua mnyororo wa athari unaotikisa maisha ya kila siku, kuanzia kwa wanafunzi wanaochelewa au kukosa vipindi darasani, wafanyabiashara wanaopunguza safari za sokoni, hadi wakulima wanaohindwa kumudu gharama za kufika mashambani.

Gharama za usafiri zimepanda kwa kasi isiyu ya kawaida, zikibadili kabisa mwenendo wa maisha ya wananchi na kuweka shinikizo kubwa kwa kipato kidogo walichonacho.

Ni katika muktadha huo ndipo uchunguzi huu wa Nipashe unachambua kwa kina namna kupanda kwa bei ya mafuta kunavyoathiri sekta mbalimbali za kijamii na kiuchumi, na jinsi wananchi wanavyojaribu kuhimili hali hiyo kwa mbinu mbadala, huku wito ukizidi kuongezeka kwa mamlaka husika kuchukua hatua za haraka na endelevu.

Uchunguzi wa kina uliofanyika kwa siku 16 mfululizo ukuhisisha zaidi ya watu 165, wakivama madereva wa bajaji, wafanyabiashara, wakulima na wanafunzi, unaonesha kuwa hali imebadilika, baada ya nauli kupanda kwa viwango viraavyofika asilimia 100 hadi 300, huku daladala zikibaki kufanya kazi katika ruti moja tu ya Mjini Kiboriloni.



Mkuu wa Mkoa Kilimanjaro, Nurdin Babu

Katika maeneo mbalimbali ya Moshi kama Kahe, Bonite, Msaranga, Soweto, Kibosho na Pasua, nauli zimepanda maradufu hadi mara tatu ya bei za awali.

Kwa mfano, katika njia ya Kahe, nauli ya bajaji mchana imepanda kutoka Sh. 1,000 hadi Sh. 5,000 kwa mtu mmoja, huku usiku ikifikia Sh. 7,000 kutoka Sh. 1,500 au Sh. 2,000.

Hali hii imewalazimu wananchi wengi kuachana na usafiri wa kulipia na badala yake kutegemea kutembea kwa miguu.

Mitaa ya Majengo, Rau, Pasua na KCMC sasa imejaa makundi ya watu wanaotembea kwa haraka alfajiri na jioni, wengi wao wakikuwa watoto, wakisaka namna ya kufika kazini au shuleni.

Kwa wanafunzi, athari zimekuwa za moja kwa moja na zenyema maumivu makubwa.

Ernest Kimario (si jina lake halisi), mwanafunzi wa Shule ya Sekondari Reginald Mengi, anasimulia namna maisha yao yaliyobadilika ghafla baada ya kupanda kwa nauli.

"Sasa nalazimika kutoa Sh. 700 kila siku kwa bajaji, tofauti na zamani. Lakini hata hiyo ni ngumu, hivyo mara nyingi tunatembea," anasema.

Anatoka familia yenye watoto watatu, mama akiwa mfanayabiashara hata mdozo na baba alifariki dunia mwaka jana kutokana na ajali ya pikipiki. Hali ya usafiri imewalazimu kutembea umbali mrefu kila siku.

"Nafika shule nikiwa nimechoka sana. Wakati mwingine nalazimika kulala darasani nikisubiri mwalimu au wakati wa mapumziko."

Anaongeza: "Tunahitaji angalau Sh. 5,000 kila siku kwa usafiri. Mama hana uwezo huo. Tunaamka alfajiri, mama anambeba Doto, mimi nambeba Kulwa, tunatembea hadi shuleni. Mimi kwa sababu ni mkubwa narudi mwenyewe jioni kwa miguu, mama anawapitia wadogo zangu nyakati za mjana na kurudi nyumbani kwa Sh. 1,000."

Hali kama hiyo inakumba pia Nicolas Mwakalinga wa Shule ya Sekondari Korongoni, anayesema hana chaguo la kutembea kila siku kwa sababu familia yake haiwezi kumudu gharama za usafiri.

"Asubuhi na jioni natembea. Nauli imekuwa kubwa. Sisi nyumbani tumezaliwa watoto wanne na mama ni fundi cherehani, baba kwa sasa ni mgonjwa amelazwa KCMC (Hospitali) ya Rufani ya Kanda ya Kaskazini. Haiwezekani kwa sasa familia yetu kumudu usafiri wa kila siku," anasema.

BIASHARA ZATIKISWA
Kwa wafanyabiashara wadogo, faida yao imetikishwa. Enesorise Nkya, anayefanya biashara ya mitumba katika Soko la Memorial, anasema sasa anatumia hadi Sh. 20,000 kwa wiki kwa usafiri pekee.

"Hii ni sehemu kubwa ya mtaji wangu. Faida imepungua sana," anasema.

Kwa upande wake, Letisa Mbugo wa Soko la Manyema amelazimika kuacha kutumia usafiri na kutembea ili kuokoa gharama.

"Hii biashara haiwezi kusimama, lakini nauli zimekuwa kubwa mno," anasema.

Gharama hizo pia zimeathiri usambazaji bidhaa. Hamisi Abdulrahman, mfanayabiashara wa mbuga katika Soko la Mbuyuni, anasema gharama za kusafirisha bidhaa zimepanda kutoka Sh. 15,000 hadi Sh. 45,000.

"Hii inalazimisha kupandisha bei kwa wateja, jambo linaloweza kupunguza mauzo," anasema.

Mwanahawa Saidi, anayesambaza vyakula katika Stendi ya Mboya na kuishi Mabogini, anasema: "Nilikuwa nalipa Sh. 500 hadi 700 hapo awali, lakini sasa ni kati ya Sh. 2,000 na 7,000. Siwezi kumudu, hivyo namka mapema sana na kutembea."

Katika sekta ya kilimo, hali imekuwa ngumu zaidi. Saumu Hamis wa Pasua anasema gharama za kwenda shambani zimepanda hadi kufika Sh. 10,000 hadi Sh. 13,000 kwa siku, wakati kipato chake ni Sh. 15,000.

"Nilikuwa nachukua bidhaa Kahe kwa 15,000 kwa kutumia guta. Sasa natumia hadi Sh. 45,000. Hii imepunguza faida na wakati mwingine nalazimika kupandisha bei kwa wateja," anafanua.

Wakulima pia wanakumbwa na changamoto ya kupata vibaru, kwani gharama za usafiri zimeongeza madai ya ujira.

"Hapo awali tulipia Sh. 15,000, sasa wanataka hadi Sh. 30,000. Hii inapunguza uzalishaji," mkulima Kened Shio anasema.

MADEREVA WAJITEEA
Madereva wa bajaji wanajitetea kuwa hawana namna nyingine zaidi ya kupandisha nauli kutokana na kupanda kwa gharama za mafuta.

Erick Mushi anasema: "Gharama zimepanda, lazima tuandane nazo ili kuendelea kuishi."

Hata hivyo, baadhi yao wanakiri kuwa hali imeathiri pia kipato chao kutokana na kupungua kwa abiria.

Restituta Revocatus anasema: "Wateja wamepungua kwa zaidi ya asilimia 70. Hali ni ngumu kwa kila mtu."

"Awali nilikuwa napata hadi Sh. 40,000 kwa siku baada ya kutoa gharama zote. Sasa napata kiasi hicho hicho kabla ya kutoa mafuta na fungu la bosi," anasema.

Anaongeza: "Unaweza kuzunguka mara mbili bila kupata abiria wa kutosha. Serikali inapaswa kuangalia namna ya kusaidia, hasa kwenye bei ya mafuta."

Dereva Simon Mrutu anayefanya kazi katika njia ya Rau hadi Mbuyuni, anaeleza namna wanavyopunguza leseni na kupunguwa njia (ruti) ya kufanya kazi.

Anasema kuwa kwa sasa wao wanafanya kazi kama chombo cha kukodi.

Anafanua kuwa unapokwenda kusajili bajaji, kwa sasa njia ya KC-MC Geti ionga imeelezwa imejaa na hivyo kutakiwa kuchagua njia ya Rau-Mbuyuni, Majengo-Mbuyuni, Soweto na Masaranga.

'TATIZO MAFUTA'
Wakati wananchi wa Moshi wakiendelea kubeba mzigu wa kupanda kwa gharama za usafiri, viwango wa sekta ya usafirishaji wanajitokeza kueleza upande wao, wakisisitiza kuwa hali hiyo si matokeo ya ubinafsi, bali ni mnyororo wa athari unaotokana na kupanda kwa bei ya mafuta.

Mwenyekiti wa Chama cha Bodaboda na Bajaji Wilaya ya Moshi, Hamad Bendera, anasema usafiri huo umekuwa tegemeo kubwa la ajira kwa vijana, lakini pia umeingia katika shinikizo kubwa la kiuchumi kutokana na gharama za uendeshaji kupanda.

"Eneo hilo limekua kwa kasi na wakisisitiza kuwa wengi. Tuna zaidi ya bajaji 7,000 na pikipiki zaidi ya 3,000. Lakini ukweli ni kwamba, kupanda kwa mafuta kumeathiri moja kwa moja shughuli zetu," anasema.

Anasisitiza kuwa madereva hawana nia ya kuwatumiza wananchi, bali wanajaribu kusawazisha mapato na gharama zinazoongezeka kwa siku.

Bendera anaelezea mjadala kwenye msingi wa kisheria wa uendeshaaji bajaji, akibaisha kuwa hazitambulwi kama vyombo vya usafiri wa umma bali vya kukodi.

"Sheria hairuhusu sisi kupanga nauli moja kwa moja. Nauli ni makubaliano kati ya dereva na abiria. Ndiyo maana unaweza kujadiliana na dereva na kupata mafuta," anasema.

Hata hivyo, anakiri wazi kuwa ndani ya eneo hilo zipo changamoto za baadhi ya madereva wanaopandisha nauli kupita kiasi, jambo linalozidisha malalamiko ya wananchi.

"Nauli ya Sh. 3,000 hadi 5,000 kwa baadhi ya maeneo ipo, na tumeanza kuifuatilia. Hatupendi hali hiyo kwa sababu inatupunguza wateja na inamuimiza mwananchi. Tunashirikiana na mamlaka husika kuona namna ya kudhibiti," anaongeza.

RC AINGILIA KATI
Kutokana na malalamiko yanayozidi kuongezeka, serikali nayo imeanza kuonesha dalili za kuchukua hatua. Mkuu wa Mkoa wa Kilimanjaro, Nurdin Babu, anasema tayari wamepokea kilo cha wananchi na wanaandaa mkakati wa haraka wa kutafuta suluhisho la kudumu.

"Tutakutana na wadau wote wa usafirishaji kuhakikisha tunapata suluhisho la kudumu. Hatutovumilia wananchi kuendelea

kuathirika. Hii ni serikali ya wananchi na lazima tusikilize na kuchukua hatua," anasisitiza.

Ameagiza pia wakuu wa wilaya ufuatilia hali halisi katika maeneo yao na kuwasilisha taarifa. Latua inayolenga kupata picha pana ya changamoto hiyo katika ngazi ya mkoa mzima.

KAULI YA LATRA
Kwa upande wake LATRA, inasisitiza kuwa mfumo wa uendeshaaji bajaji uko wazi kisheria, tati-zo likiwa ni urekelezaji wake.

Ofisa Mfawidhi wa LATRA Mkoa wa Kilimanjaro, Paul Nyello, anasema bajaji ni vyombo vya kukodi, na haviruhuswi kufanya kazi kama daladala.

"Bajaji ni chombo cha kukodi. Nauli yake ni makubaliano kati ya dereva na abiria. Hairuhuswi kupakia abiria njiani kama usafiri wa umma," anafanua.

Kwa mujibu wa Kanuni za Usafiri wa Barabara za mwaka 2020, gari la kukodi linapaswa kutoa huduma kwa mteja mmoja au kundi maalum kwa safari maalumu, na si kubeba abiria kwa mfumo wa kupakia njiani.

Vilevile, Sheria ya Usalama Barabara, Sura ya 168, inaweka wazi kuwa dereva anapaswa kufuata masharti ya leseni yake na hatuhuswiwa kutumia chombo chake kinyume cha matumizi yaliyoainishwa.

Hata hivyo, licha ya msimamo huo wa kisheria, uhalisia wa Moshi unaonesha taswira tofauti kabisa.

Katika mitaa ya Moshi, bajaji zimechukua nafasi ya usafiri wa umma kwa vitendo. Zinapakia abiria zaidi ya mmoja, zina ruti zisizo rasmi na zinafanya kazi kama daladala, kinyume kabisa cha makatwa ya sheria.

Ofisa Mfawidhi Nyello anakiri kuwapo changamoto hivyo, akisema LATRA inapanga kututana na wadau wa usafirishaji ili kutafuta suluhisho, ikiwamo kuhamasisha urejeshaji daladala katika maeneo hayo.

"Tunahitaji mfumo thabiti wa usafiri wa umma. Tutakutana na wadau kuona namna ya kushawishi magari ya daladala kurejeka katika maeneo yenye upungufu," anasema.

Hali ya Moshi inaikisi changamoto pana zaidi ya kitaifa kuhusu mvutano kati ya sheria, uhalisia wa soko na mahitaji ya wananchi.

Kwa mujibu wa Dira ya Taifa ya Maendeleo 2025, Tanzania inalenga kuwa na mfumo wa usafiri nafuu, salama na unaopatikana kwa urahisi ili kuchochea ukwaji wa uchumi.

Vilevile, Iiani ya CCM ya 2025-2030 inaahidi kuimarisha usimamizi wa sekta ya usafiri ili kuhimili ongezeko holela la gharama na kuhakikisha huduma zinakuwa nafuu kwa wananchi wote.

Lakini katika mazingira ya sasa, ambapo Manispaa ya Moshi yeye wakazi zaidi ya 221,000 inategemea zaidi vyombo vya kukodi visivyodhibitiwa kikamilifu, pengo kati ya sera na uhalisia linaonekana wazi.

Kwa mujibu wa Kanuni za Usafiri wa Barabara za mwaka 2020, gari la kukodi linapaswa kutoa huduma kwa mteja mmoja au kundi maalum kwa safari maalumu, na si kubeba abiria kwa mfumo wa kupakia njiani.