

peak). Ila kipindi ambacho mafuriko yalitokea mabasi yalikuwa yanaegeshwa maeneo tofauti hasa katika vituo vikubwa. Pia madereva huwa wanaegesha mabasi kwa kuzingatia ratiba maalum ya mabasi ambayo imeandaliwa na wataalam kwa kuzingatia mahitaji ya usafiri katika njia husika. Hivyo, sio sahihi kuwa Mabasi yanaegeshwa tu bila utaratibu rasmi.

Swali: Kwa nini msiruhusu daladala katika Mfumo wa DART kama mabasi ya DART hayawezi kutosheleza mahitaji ya watumiaji katika mfumo?

Kwanza, hii ni huduma ya mpito ambapo ilikuwa itekelezwe kwa muda wa miaka miwili; katika kipindi hicho mtoa huduma alipewa nafasi ya kuingiza mabasi 140. Mabasi hayo yamegawanywa katika njia saba kwenye njia kuu na njia mbili kwenye njia za mlিশo. Ili kutoa huduma kamili mpango ulikuwa mabasi yaletwe 305 kwa ajili ya kutoa huduma katika njia saba za njia kuu na njia mbili. Kufikia lengo hilo, Wakala upo katika mchakato wa kumpata mtoa huduma atakaye toa huduma kamili.

Lengo kubwa la kuanzisha mfumo wa mabasi Yaendayo Haraka - BRT, ni kuwashawishi watu kutumia Mabasi makubwa yenye kuchukuwa abiria wengi kwa wakati mmoja ili kupunguza kishawishi cha watu kutumia magari yao binafsi na hivyo kuepuka mfumo wa zamani wa usafiri wa umma ambao unatumia mabasi yenye ujazo mdogo unaowafanya watu wengi kushindwa kufika mapema wanakokwenda na hivyo kusababisha watu wengi wapende kuendesha magari binafsi na kuongeza msongamano wa magari barabarani. Hivyo, isingekuwa jambo la busara kuruhusu tena mfumo wa zamani

ushamiri. Ili kuondoa changamoto katika kutoa huduma ya mabasi katika mfumo wa DART ni kwa Wakala kuharakisha taratibu za manunuzi za kumpata mtoa huduma kamili ambaye pia ataongeza idadi ya mabasi katika mfumo kutoka 140 hadi kifikia 305 katika awamu ya kwanza.

Swali: Kwa nini msiruhusu daladala katika Mfumo wa DART kama mabasi ya DART hayawezi kutosheleza mahitaji ya watumiaji katika mfumo?

Endapo kuna uhaba wa mabasi au mahitaji makubwa ya idadi ya mabasi, DART inashirikiana na LATRA kuruhusu daladala zitowe huduma kwa muda mfupi tunaokubaliana kwa ajili ya dharura husika.

Ubungo Maji, Barabara ya Morogoro,
S. L. P 724, Dar es Salaam, Tanzania
Nukushi: +255 22 298635,
Simu: +255 22 292 8632-4,
Barua pepe: info@dart.go.tz | Tovuti: www.dart.go.tz

Mitandao ya Kijamii

 Wakala wa Mabasi Yaendayo Haraka

 DARTMwendokasi

 [dartmwendokasi](https://www.instagram.com/dartmwendokasi)

 [DARTTV](https://www.youtube.com/DARTTV)



DART
DAR RAPID TRANSIT

Maswali | Yanayoulizwa
Mara Nyingi Kuhusu
DART



Maswali Yanayoulizwa Mara Nyingi Kuhusu DART

Swali: Kwa nini DART waliamua kujenga karakana Jangwani wakati sehemu hiyo inakumbwa na mafuriko wakati wa mvua?

Maamuzi ya kujenga karakana Jangwani yalifanyika baada ya kufanya tathmini ya athari za mazingira (Environmental Impact Assessment) na kubaini kuwa eneo hilo lingefaa. Hata hivyo, kwa siku za karibuni kumekuwa na uharibifu mkubwa wa mazingira kutokana na shughuli mbalimbali za kibinadamu katika maeneo ya juu ya bonde la mto Msimbazi ikiwa ni pamoja na watu kujenga na kutupa takataka ndani ya bonde la mto huo, vitu ambavyo vinabadili mwendo wa maji wakati wa mvua nyingi.

Mchanga mwingi na takataka ni matokeo yanayosababisha maji ya mvua kushindwa kutiririka vizuri kuelekea baharini.

Swali: Kuna mipango gani ambayo DART imetayarisha ili kuondokana na karakana ya Jangwani kupatwa na mafuriko?

Kwa kushirikiana na Wakala wa Ujenzi wa Barabara Tanzania TANROADS, Wakala wa DART umekuwa ukiondoa uchafu na mchanga katika mto Msimbazi na eneo la Jangwani kama mkakati wa muda mfupi ili kurahisisha upitaji wa maji. Zaidi ya hiyo, kuna mpango wa muda mrefu unaofanywa na Mradi wa DMDP (Dar es Salaam Metropolitan Development Programme) chini ya TAMISEMI na Halmashauri za jiji la Dar es Salaam. Mradi huu uko chini ya ufadhili wa Benki ya Dunia na kuwa una gharimiwa na Benki hiyo ya kimataifa ili kutafuta ufumbuzi wa

matatizo yanayolikumba bonde la Msimbazi hususan mafuriko. Mpaka sasa mradi huo umeshashirikisha mtaalamu ambaye anafanya usanifu wa kuonesha kinachotakiwa kufanyika ili Jangwani na bonde zima la Msimbazi lisikumbwe na majanga ya mafuriko.

Swali: Mwanzoni mwa utoaji wa huduma ya mabasi hapakuwa na tatizo la kuchelewa kwa mabasi vituoni lakini sasa watu wanasubiri mabasi hayo kwa muda mrefu kabla ya kufika katika vituo; kuna tatizo gani?

Changamoto ya kuchelewa kwa mabasi inatokana na kutokukamilika kwa mfumo wa kufuatilia mwenendo wa magari katika mfumo (Intelligent Transportation System - ITS). Mfumo wa ITS unaowezesha maafisa walioko kwenye kituo cha usimamizi wa mwenendo wa mabasi (Control Centre) kujua ni sehemu zipi katika mfumo zinahitaji idadi kubwa au ndogo ya mabasi kwa muda husika. Mfumo wa ITS ukikamilika kusimikwa katika mfumo wa DART tatizo la kuchelewa kwa mabasi kufika vituoni litapungua kwa kiasi kikubwa. Kwenye kipindi cha mpito, kuna jumla ya Mabasi 140 badala ya kuwa na mabasi 305 kama mtoa huduma kamili ya mabasi angekuwa amepatikana. Upungufu wa mabasi kwa baadhi ya siku unaotokana na matengenezo ya kawaida unaosababisha wakati mwingine kuwa na uhaba wa mabasi na hivyo kuwa na msongamano kwenye vituo. Wakala uko katika hatua za manunuzi ya kimataifa za kumpata mtoa huduma kamili kwenye mfumo ambaye pia ataongeza idadi ya mabasi kwa kufuata sheria na taratibu za manunuzi za Serikali. Hata hivyo, Wakala wa DART unashirikiana kwa karibu na mtoa huduma ya mpito ili kuhakikisha huduma ya mabasi inaboreshwa licha ya changamoto iliyopo.



Swali: Ni hasara ya namna gani imepatikana kwa mradi wa DART kutokana na mafuriko ya Jangwani?

DART imepata hasara mbalimbali ikiwemo abiria wake kukosa huduma kwa wakati kutokana na ubovu wa baadhi ya mabasi uliotokana na mafuriko ya Jangwani; pia Hasara ya kugharamia urekebishaji wa mabasi yaliyoharibika, kusafisha karakana, mitaro na barabara wakati wa mafuriko. Hasara nyingine ni kushuka kwa mapato ya kila siku kutokana na uchache wa mabasi.

Swali: Kwa nini mabasi mengi huegeshwa tu vituoni wakati abiria wengi wamesubiri vituoni bila basi la kuwachukua?

Kwa kawaida, mtoa huduma huweka mabasi barabarani asilimia 100 ya idadi ya mabasi wakati abiria wakiwa wengi (peak hour) na mabasi asilimia 75 wakati abiria wakiwa wachache (off peak). Hapo awali, kabla ya karakana ya Jangwani kukumbwa na mafuriko mabasi yalikuwa yanaenda kuegeshwa kwenye karakana ya Jangwani wakati abiria wakiwa wengi (peak hour) na baadhi ya mabasi kuegeshwa wakati abiria wakiwa wachache (off