JAMHURI YA MUUNGANO WA TANZANIA

BARAZA LA TAIFA LA USALAMA BARABARANI

MPANGO MKAKATI WA TAIFA WA USALAMA BARABARANI 2024/25 - 2026/27

BARAZA LA TAIFA LA USALAMA BARABARANI

(National Road Safety Council)

MPANGO WA TAIFA WA USALAMA BARABARANI

2024/25 - 2026/27

Ufafanuzi na Uelekeo wa utekelezaji wa dhamira ya Nchi katika kufikia malengo ya Kitaifa na Kimataifa ya kuimarisha Usalama Barabarani

YALIYOMO

Maelezo	Ukurasa
Plain So far	i
Yaliyomo	ii
Majedwali na Vifupisho	iii
SURA YA KWANZA - Utangulizi	
Kutoka kwa Mezani kwa Mwenyekiti	1
Kutoka kwa Dawati la Katibu Mtendaji	2
Kuhusu Baraza la Taifa la Usalama Barabarani	3
Kuhusu Mpango wa Taifa wa Usalama Barabarani	5
SURA YA 2 - CHIMBUKO NA MALENGO YA MPANGO	
2.1: Usuli	9
2.2. Malengo ya Mpango wa Tano wa Kitaifa Kuimarisha Usalama Barabarani	10
2.3: Malengo mahsusi ya Mpango ni	10
2.4: Maeneo ya kipaumbele katika utekelezaji wa mpango	10
2.5. Mchakato wa maandalizi na maendeleo ya mpango	11
2.6. Mpangilio wa Kitabu cha Mpango	11
SEHEMU YA TATU - MAPITIO YA HALI YA SASA	
3.1 Utangulizi	13
3.2: Muhtasari	13
3.3 Mapitio ya Dira, Dhamira na Maadili ya Msingi	14
3.4 Mapitio ya mipango ya awali, miongozo, mikataba na mipango mingine	14
3.5 Mipango ya Mabaraza katika Nchi Nyingine	17
3.6 Tathmini ya Utendaji wa Baraza	17
3.7 Hali ya matibabu kwa waathirika wa ajali nchini	17
3.8 Hali ya fidia kwa waathirika wa ajali nchini	17
3.9 Uchambuzi wa changamoto za usalama barabarani kulingana na mpango wa UN	18
3.10: Takwimu mbalimbali za ajali za barabarani	22
SEHEMU YA NNE - MPANGO WA TAIFA WA USALAMA BARABARANI 2024/25 - 2026/27	
4.1 Utangulizi	25
4.2 Dira, Dhamira na Maadili ya Kimsingi	25
4.3 Malengo ya Mpango	25
SEHEMU YA TANO - MATOKEO YA UTEKELEZAJI NA UPIMAJI WAKE	
5.1: Utangulizi	31
5.2: Mbinu ya Mfumo Salama	31
5.3: Mpango wa Utekelezaji	31
5.4: Maeneo ya Utendaji	31
5.5 Ufadhili wa programu za Usalama Barabarani	33
5.6 Mipango ya Kitaasisi	34
5.7: Ufuatiliaji, Mapitio na Mpango wa Tathmini	34
SEHEMU YA SITA - MAWASILIANO	
6.1 Utangulizi	39
6.2 Malengo ya Mawasiliano juu ya mpango wa kuimarisha usalama barabarani	39
6.3 Lengo la Maoni katika utekelezaji wa mpango	39
6.4 Mbinu za Mawasiliano	39
6.5 Taratibu za Maoni	39
6.6: Hitimisho	39

Majedwali

Jedwali	Ukurasa
Uchambuzi wa hali ya usalama barabarani	19
Idadi ya ajali za barabarani kulingana na vyanzo	22
Athari za ajali za barabarani Tanzania kwa miaka mitano 2018 - 2023	22
Malengo ya mpango kulingana na dhana ya mfumo salama	27
Mpangilio wa ufuatiliaji matokeo ya utekelezaji wa mpango	36
Baadhi ya wadau katika utekelezaji wa mpango	37

Vifupisho & Tafsiri ya Meneno

Kifupisho/Neno	Maana
WHO	Shirika la Afya Duniani
WB	Benki ya Dunia
Baraza/NRSC	Baraza la Taifa la Usalama Barabarani
UN	Umoja wa Mataifa
KUB	Kamati ya/za Usalama Barabarani
RSA Tanzania	Mabalozi wa Usalama Barabarani
TARURA	Wakala ya Barabara za Vijijini na Mijini
TANROADS	Wakala ya Barabara Tanzania
LATRA	Mamlaka ya Udhibiti Usafiri Ardhini
NGOs	Mashirika yasiyo ya Kiserikali
RTO	Mkuu wa Kikosi cha Usalama Barabarani Mkoa
DTO	Mkuu wa Kikosi cha Usalama Barabarani Wilaya
TRA	Mamlaka ya Mapato Tanzania
TAWLA	Chama cha Wanasheria Wanawake Tanzania
iRAP	Programu ya Kimataifa ya Tathmini za Ubora na Usalama wa Barabara
Trafiki	Askari wa Usalama Barabarani
NRSP	Mpango wa Taifa wa Usalama Barabarani
SADC	Jumuiya ya Maendeleo ya Kusini mwa Afrika
SDGs	Shabaha za Mpango wa Maendeleo Endelevu
TanRAP	Programu ya Kitaifa ya Tathmini za Ubora na Usalama wa Barabara
RFB	Bodi ya Mfuko wa Barabara Nchini
TIRA	Mamlaka ya Udhibiti Bima Nchini
TBS	Shirika la Viwango Tanzania
UNECE	Tume ya Umoja wa Mataifa ya Kiuchumi ya Ulaya
UNECA	Tume ya Umoja wa Mataifa ya Kiuchumi ya Afrika
GRSF	Kituo cha Usalama Barabarani Duniani
GRSP	Ushirikiano wa Kimataifa wa Usalama Barabarani
GHAI	Mpango wa Utetezi wa Afya Ulimwenguni
WRI	Taasisi ya Rasilimali Duniani
AfDB	Benki ya Maendeleo ya Afrika

SEHEMU YA KWANZA
UTANGULIZI

Kutoka Mezani kwa Mwenyekiti wa Baraza

Ni faraja kwangu kushuhudia uzinduzi wa Mpango huu wa Kitaifa wa Usalama Barabarani, ulioandaliwa na Baraza la Taifa la Usalama Barabarani, ukiwa ni mpango wa kwanza wa muda mrefu na ulio jumuishi.

Ajali za barabarani ni janga linaloigharimu nchi. Takwimu za Kikosi cha Usalama Barabarani nchini zinaonyesha, kati ya 2019 - 2023 watu 7,146 walipoteza maisha na 11,950 wakijeruhiwa baadhi yao wakipata ulemavu kutokana na ajali hizo. Zaidi ya nusu ya waathirika ni watembea kwa miguu na waendesha pikipiki, hii ikitupa picha ya ukubwa wa janga hili kwa jamii yetu kwa ujumla. Serikali imekuwa ikitekeleza programu mbalimbali za kuimarisha usalama barabarani na Mpango huu utakuwa nyenzo muhimu kuyafikia malengo ya Taifa, Kanda na ya Umoja wa Mataifa (UN), ya kupunguza madhara ya ajali za barabarani kwa asilimia 50, ifikapo mwaka 2030.

Mpango huu umejengwa katika msingi wa Azimio namba A/RES/74/299 la tarehe 31 Agosti 2020, la Baraza Kuu la UN, lililotangaza kipindi cha 2021 hadi 2030 kuwa Muongo wa pili wa Kuchukua Hatua kwa Usalama Barabarani (Global Decade of Action), lililoweka shabaha hiyo. Sote tunatambua kwamba sababu za kibinadamu huchangia zaidi ya asilimia 80 ya ajali za barabarani na mpango huu umegusia kwa marefu na mapana juhudi ambazo tunapaswa kuzitekeleza kwa pamoja ikatika kushughulikia changamoto hiyo ya makosa ya kibinadamu, ili kupunguza ajali za barabarani na madhara yake. Aidha, umeainisha maeneo matano ya kipaumbele katika utekelezaji wa programu za kuimarisha usalama barabarani, ambayo ni Uratibu wa usalama barabarani, Miundombinu salama, magari salama, watumiaji barabara walio salama na uboreshwaji wa huduma za dharura.

Tanzania imejizatiti katika utekelezaji wa hatua zinazohitajika kufikia lengo hilo na tunaahidi utayari wetu wa kufanya kazi na wadau wote Serikalini, Sekta Binafsi na Mashirika yaliyo na yasiyo ya kiserikali ili kuifanya Tanzania kuwa nchi yenye barabara salama kwa kila mtumiaji wake. Napenda kutoa shukrani zkwa wadau wote waliochangia uandaaji wa Mpango huu. Usalama barabarani ni jukumu letu sote na ili kutekeleza kwa mafanikio, yatupasa tuendelee kushirikiana.

Ninayo furaha kuidhinisha na kupitisha mpango huu wa usalama barabarani wa miaka mitatu 2024 2027 huku nikisisitiza na kuhimiza wadau wetu na Watanzania kwa ujumla wetu kushikamana badala ya kunyoosheana vidole kwakuwa ajali za barabarani zinatuumiza sote. Mafanikio ya Mpango huu yatatokana na ushirikiano wetu sote huku tukitambua ya kwamba usalama barabarani ni jukumu letu sote

Mhe: Daniel Baran Sillo (Mb)
Naibu Waziri Mambo ya Ndani ya Nchi
Mwenyekiti - Baraza la Taifa la Usalama BarabaraniTanzania,

Kutoka Dawati la Katibu Mtendaji wa Baraza

Nina bahati ya kuongoza mchakato uliofanikisha maandalizi na hatimaye uzinduzi wa Mpango huu wa Kitaifa wa Usalama Barabarani wenye malengo ambayo yameainishwa hapo awali na Mwenyekiti wa Baraza. Huu ni waraka wa kimkakati na nyenzo elekezi kuelekea kufikia malengo ya UN ya kuzuia na kupunguza kwa anagalau asilimia 50 ya vifo na majeruhi wa ajali za barabarani ifikapo mwaka 2030. Mpango unaeleza kimkakati matarajio ya taifa katika kuimarisha usalama wa barabara na namna tunaweza kuyafikia kwa haraka zaidi.

Rasilimali zinazohitajika kutekeleza Mpango huu zitatoka kwa Serikali ya Tanzania, pamoja na rasilimali kutoka kwa Washirika wa Maendeleo, Sekta Binafsi na Asasi za Kiraia za ndani na za Kimataifa, kupitia mipango mbalimbali ya ushirikiano.

Ninashukuru na kutambua mchango mkubwa wa wadau wote waliohusika katika kuandaa Mpango huu hasa, Wizara ya Mambo ya Ndani ya Nchi, Wizara ya Afya, Jeshi la Polisi la Tanzania, Wakala wa Barabara Nchini (TANROADS), Wakala wa Barabara Vijijini (TARURA), Mamlaka ya Udhibiti Usafiri Ardhini (LATRA), Halmashauri za Miji na Majiji nchini, na Mashirika ya Kiraia kama vile Road Safety Ambassadors (RSA) Tanzania, Helmet Vaccine Initiative, pamoja na shirika la kimataifa la Global Alliance of NGOs for Road Safety kupitia mradi wake wa Incubator I.

Wadau hao pamoja na Watanzania walioshiriki kwa kujibu dodoso llililokusanya maoni yao juu ya uboreshaji wa usalama barabarani nchini, wanathaminiwa kwa usaidizi ambao wametoa katika kufanikisha zoezi hili. Napenda pia kuwashukuru Askari wa Kikosi cha Usalama Barabarani, Makao makuu pamoja na jopo lote lililounda Kamati Maalum ya kuratibu mchakato wa uundaji wa mpango huu. Vile vile ninaishukuru Timu ya Menejimenti ya Wizara kwa miongozo na uongozi wao tangu hatua za awali za maandalizi ya mpango huu hadi kukamilika kwake.

Hivyo basi, ninatambua na kuunga mkono Mpango wa Kitaifa wa Usalama Barabarani kwa kipindi cha 2024/25 - 2026/27 kama andiko kazi la mwongozo wa utekelezaji wa programu zote za usalama barabarani kwa muda wa kati. Nawaomba Watanzania wote kwa ujumla tutumie mpango huu kama chombo rasmi cha kutupeleka kuelekea Tanzania isiyo na ajali.

DCP Ramadhani Ng'anzi
Kamanda wa Kikosi cha Usalama Barabarani
Katibu Mtendaji, Baraza la Taifa la Usalama Barabarani

Kwa Ufupi Kuhusu Baraza la Taifa la Usalama Barabarani

Baraza la Taifa la Usalama Barabarani (NRSC/Baraza), ni chombo cha kimamlaka chenye dhamana ya kusimamia na knganisha wadau wa usalama barabarani katika masuala yote yahusuyo usalama barabarani nchini Tanzania. Wajibu huo unatekelezwa kwa kushirikiana na Sekretarieti ya Baraza ambayo kikanuni ni Kikosi cha Usalama Barabarani. Baraza pia linasimamia Sera ya Taifa ya Usalama Barabarani ya mwaka 2009 ambayo inatoa miongozo ya usimamizi wa Sheria za Usalama Barabara nchini. Baraza hili lilianzishwa kwa mujibu wa kifungu cha 96 cha Sheria ya Usalama Barabarani, sura ya 168 iliyorejewa mwaka 2002.

Baraza hili linaundwa na Mwenyekiti, Makamu Mwenyekiti, na wajumbe wasiopungua 10 wanaoteuliwa na Waziri wa Mambo ya Ndani ya Nchi, kuingia kwenye baraza. Kikanuni Naibu Waziri wa Mambo ya Ndani ya Nchi ndiye Mwenyekiti wa Baraza, Naibu Waziri wa Uchukuzi ndiyo Makamu Mwenyekiti wa Baraza na Katibu Mtendaji wa Baraza ni Kamanda wa Polisi, Kikosi cha Usalama Barabarani Tanzania na Sekretarieti ya Baraza ni Ofisi ya Kamanda wa Kikosi. Vivyo hivyo muundo huo ndiyo ulivyo katika ngazi ya Mikoa na Wilaya.

Majukumu ya Baraza la Taifa la Usalama Barabarani:-
Kwa mujibu wa kifungu cha 97 cha sheria ya usalama barabarani yenye kuunda baraza hili, kazi kuu za chombo hiki ni:-

i. Kuwa chombo kikuu cha kusimamia shughuli zote za usalama barabarani nchini,
ii. Kutumia maarifa na uzoefu uliopo kuhusu usalama barabarani ili kuimarisha eneo hilo,
iii. Kuhamasisha tafiti kuhusu vyanzo vya ajali za barabarani,
iv. Kuhamasisha tafiti za kitakwimu kuhusu idadi, aina, na gharama za ajali za barabarani,
v. Kwa kutumia takwimu za kitafiti zilizopo kubaini vyanzo vya ajali na kutoa mapendekezo ya jinsi ya kukabiliana na tatizo la ajali,
vi. Kutambua viashiria vya ajali, kubuni na kupendekeza hatua za kuchukuliwa na kushauri mamlaka husika kuchukua hatua,
vii. Kutoa mapendekezo ya kurekebisha sheria ya usalama barabarani kwa lengo la kupunguza ajali za barabarani,
viii. Kutoa hamasa na mafunzo na elimu kwa watumiaji wa barabara,
ix. Kukuza uelewa wa watumiaji wa barabara kuhusu vihatarishi vya usalama barabarani, namna vinavyotokea na namna ya kukabiliana navyo,
x. Kujenga fikra chanya kwa usalama barabarani kupitia mihadhara, vielelezo; kampeni, au kitu kingine chochote ili kuihamasisha kushiriki kikamilifu kuimarisha usalama barabarani,
xi. Kukusanya, kuandaa, na kusambaza machapisho mbalimbali ya elimu kuhusu usalama barabarani,
xii. Kuandaa na kusambaza programu za taarifa kwa umma na kuzitangaza kwa njia ya vyombo vya habari,
xiii. Kushauri serikali kjuu ya masuala yanayohusu uundaji wa magari, matela, vifaa na matengenezo yahusuyo vyombo vya usafiri na usafirishaji.

Muda wa viongozi na wajumbe wa Baraza kukaa madarakani:-
Wajumbe wa Baraza hudumu katika nafasi zao kwa muda wa miaka mitatu na wanaweza kuteuliwa tena endapo mamlaka ya uteuzi itakuwa imeridhishwa na utendaji wao kama timu au mjumbe mmoja mmoja. Sheria ya

Usalama Barabarani hata hivyo haitoi sifa na vigezo anavyopaswa kuwa navyo mtu ili aweze kuteuliwa kuwa mjumbe wa Baraza.

Hata hivyo, kifungu cha 99 cha sheria kinampa Waziri wa Mambo ya Ndani ya Nchi, uwezo wa kutunga kanuni kwaajili ya uteuzi na masurufu ya watu wanaotumikia Baraza. Waziri pia amepewa mamlaka ya kutunga kanuni kuanzisha kamati za usalama barabarani katika ngazi za mikoa, na wilaya, muda wa kutumikia kamati hizo, taratibu za vikao, kazi na wajibu wa kamati hizo.

Kwa hali ilivyo sasa, kila mkoa una Kamati ya Usalama Barabarani (KUB), ambayo ina Mwenyekiti ambaye huteuliwa na Waziri baada ya kupendekezwa kutoka miongoni mwa wananchi katika mkoa husika, na pia Mkuu wa Trafiki Mkoa husika (RTO) huwa Katibu wa kamati katika mkoa husika. Vile vile Katika ngazi ya wilaya, Mwenyekiti anatoka miongoni wa wananchi wa eneo husika, wakati Mkuu wa Trafiki wa Wilaya (DTO) anakuwa katibu kwa kufuata mfumo huo.

Miongoni mwa majukumu ya Baraza ni pamoja na kuandaa na kuratibu maadhimisho ya Wiki ya Nenda kwa Usalama Barabarani, shughuli ambayo hulileta karibu Baraza na wananchi ili kuibua, kujadili na kushirikishana mbinu mbalimbali zinazoweza kufanya kazi kwa ufanisi ili kuimarisha usalama barabarani kwa manufaa ya watumia barabara wa makundi yote.

Wadau wa Usalama Barabarani Tanzania wakiwa katika picha ya pamoja muda mfupi baada ya kukabidhi Mpango wa Umoja wa kuimarisha usalama barabarani, kwa Raisi wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, Mhe. Samia Suluhu Hassan, wakati wa uzinduzi wa maadhimisho ya Wiki ya Nenda kwa Usalama Barabarani, Jijini Arusha Novemba 2021. Kutoka kushoto ni Wakili Onesmo Mpinzile (Mjumbe wa Bodi ya RSA Tanzania), Augustus Fungo (Mtendaji Mkuu RSA Tanzania), , SSP Deus Sokoni (Trafiki makao Makuu), Marry Kessy (Muwakilishi wa WHO Tanzania) na Alpherio Nchimbi (Mtendaji Mkuu Helmet Vaccine Initiatives)

Kwa Ufupi Kuhusu Mpango wa Taifa wa Usalama Barabarani 2024/25 - 2026/27

Mpango wa Taifa wa Usalama Barabarani unalenga kutoa maendeleo, utekelezaji, ufuatiliaji na tathmini ya hatua zinazolenga kuboresha usalama barabarani nchini Tanzania.

Usalama barabarani unahusisha mambo mtambuka yanayohusiana na watumiaji wa barabara, magari na mazingira. Maeneo ya mijini yana changamoto kubwa ya usalama barabarani kutokana na wingi na aina ya shughuli za usafiri kama vile uwepo wa makazi ya watu kando ya barabara pamoja na wingi wa watu na matumizi ya barabara kwa ujumla, mchanganyiko usiodhibitiwa wa watumiaji wa magari na wasio na magari, na barabara za mwendo kasi.

Tafiti mbalimbali zimeweza kubainisha kuhusu mbinu na hatua zilizothibitishwa ambazo zikifanyiwa kazi zinaweza kuboresha usalama barabarani. Hata hivyo, kiwango cha hatua za sasa za usalama barabarani katika nchi za kipato cha chini na cha kati, Tanzania tukiwa miongoni mwa nchi hizo, bado hazilingani na ukubwa wa tatizo lenyewe lilivyo katika mataifa husika (kwa mujibu wa *Guide for Road Safety Intervention: Evidence of what works and what does not work by World Bank)*.

Mpango huu wa Kitaifa wa Usalama Barabarani, kwa hiyo, umeandaliwa na unaainisha hatua shirikishi za usalama barabarani kwa miaka mitatu ijayo pamoja na wadau wote wanaohusika na utekelezaji wake, huku pia ukiainisha wajibu na majukumu ya kila mdau wa usalama barabarani katika kuimarisha eneo hilo.

Aidha, umeandaliwa kuendana na sera za kitaifa zilizopo, mikakati mbalimbali ya kitaifa ambayo ipo, mipango ya kitaasisi kwa taasisi zinazohusiana na usalama barabarani nchini pamoja na mfumo wa kisheria wa sasa wa nchi na umezingatia malengo na shabaha za mifumo ya kikanda na kimataifa pamoja na mikataba mbalimbali ya Kimataifa kuhusu usalama barabarani.

Uchambuzi wa hali ya sasa ya usalama barabarani nchini, umebainisha yafuatayo kama maeneo yenye chan-

gamoto kubwa zaidi na hivyo kuyafanya yawe yenye kupaswa kupewa kipaumbele kuelekea kuimarisha hali ya usalama barabarani nchini Tanzania:

i. Utekelezaji na usimamizi hafifu wa sheria na kanuni za usalama barabarani nchini, jambo ambalo limeathiri uzingatiaji wa sheria ya usalama barabarani. Utekelezaji na usimamizi madhubiti wa sheria zote zinazohusiana na usalama barabarani nchini, ni moja ya malengo ya kimkakati ya kuboresha usalama barabarani
ii. Miundombinu ya barabara ya Tanzania kwa ujumla si salama. Barabara nyingi ni za gari moja zisizo na upana wa kutosheleza, nyingi zikiwa hazina au zikiwa na mabega yenye mwinuko na fursa chache za kupita kwa usalama, na kusababisha ajali nyingi za uso kwa uso. Na barabara nyingi hazina maeneo mahususi kwa watumiaji wasio na magari. Kando na hilo, kuna upangaji duni wa matumizi ya ardhi, jambo linalopelekea ujenzi holela kandokando ya barabara kuu.
iii. Viwango vya udereva nchini Tanzania havikidhi viwango vinavyokubalika kimataifa kutokana na kutokuwepo kwa mfumo mzuri wa upatikanaji wa madereva kuanzia ngazi za vyuo vinavyozalisha madereva hao, mfumo wa utoaji wa leseni na hata ukosefu wa mafunzo ya mara kwa mara ya madereva walio kazini, kwa lengo la kuwakumbusha kuhusu mambo ya kuzingatia kuhusu taaluma yao na upimaji wa afya.
iv. Magari yanakosa ukaguzi wa lazima wa mara kwa mara wa kuthibitisha ikiwa yana sifa za kiusalama za kuwa barabarani kutoa huduma na hii iko kwenye magari ya aina zote, ya binafsi na hata yale ya kibiashara.
v. Ukosefu wa mifumo mizuri ya kutekeleza ukaguzi huo wa magari ikiwa ni pamoja na ukosefu wa wataalamu wa kutosha, maeneo yenye kukidhi vigezo vya kutekeleza zoezi hilo, vifaa pamoja na teknolojia ya kisasa ya ukaguzi magari kulingana na viwango vya kimataifa vya usalama wa magari
vi. Waendesha pikipiki wanaojulikana kama boda-boda huonyesha tabia hatarishi barabarani ikiwa ni pamoja na kuendesha vyombo vyao wakiwa hawana leseni wala bima, kuendesha wakiwa wamelewa, kuendesha kwa njia iliyo hatarishi (kutozingatia kanuni za usalama barabarani kama vile kupita katikati ya magari, kuovateki upande wa kushoto, kuendesha kwenye njia za watembea kwa miguu, kubeba abiria wengi tofauti na uwezo wa chombo husika na matendo mengine hatarishi kama hayo)
vii. Ukosefu wa huduma za uhakika na za haraka za dharura endapo ajali inatokea, wakati mwingine hata maeneo ambayo ni ya karibu kabisa na mijini au mijini kabisa.

Madhumuni ya jumla ya Mpango ni kuandaa, kutekeleza na kutathmini hatua ambazo zitaboresha kwa usalama wa barabara nchini katika kipindi cha miaka mitatu ijayo. Utekelezaji wa Mpango utasisitiza ushirikiano wa sekta mbalimbali na wadau wote walio na wasiohusika katika zoezi la uandaaji wake. Mpango unatambua kikamilifu juhudi za Sekta Binafsi na unathamini mchango wao katika usalama barabarani.

Mpango bora wa usalama barabarani ni muhimu lakini hautatoa matokeo yanayotarajiwa iwapo hautatekelezwa, na utekelezaji wake hauwezi kufanikiwa ikiwa kila mdau, taasisi au mtumia barabara atataka autekeleze kivyake. Licha ya kuwa nia yake itakuwa nzuri, lakini itakuwa vigumu kupata mafanikio kwani mpango huu umelenga kuleta matokeo makubwa kwa kuwaleta wadau, mashirika, taasisi na hata mtu mmoja mmoja kwa pamoja, katika kuutekeleza, kwakuwa usalama barabarani ni jukumu letu sote.

Eneo la rasilimali za kifedha na watu ni lenye kuhitaji kufanyiwa mapitio ya mara kwa mara sanjari na kupatiwa mgao stahiki mara kwa mara, ili kuhakikisha kama Taifa tunatekeleza kwa ufanisi mpango wa usalama barabarani na hivyo kupunguza ajali na madhara yake. Pamoja na ufadhili na ugawaji wa rasilimali, taasisi ya jumla ya uratibu inahitaji kuhakikisha wakala katika ngazi ya kitaifa na serikali za mitaa ambazo zinawajibika kutekeleza vipengele tofauti vya mpango zinafanya kazi yao.

Mpango huu unaainisha maeneo muhimu ya utekelezaji kulingana na Mpango wa Kimataifa wa Muongo wa Utekelezaji, ambao unatoa kipaumbele katika Usimamizi wa Usalama Barabarani, Miundombinu salama ya Barabara, Usalama wa Magari, Matumizi Salama ya Barabara na Mwitikio wa haraka au upatikanaji wa haraka wa huduma za dharura na maokozi Baada ya Ajali.

Mawasiliano kuhusu masuala mbalimbali yanayogusa usalama barabarani ni sehemu muhimu ya mkakati wa kina unaohusisha sekta nyingi za serikali, zisizo za serikali na asasi za kiraia na mpango huu umezingatia hilo pia kwa kuainisha njia na mbinu za mawasiliano baina ya wadau mbalimbali wanaohusika na usalama barabarani, kama walivyoainishwa katika mpango huu.

Utaratibu wa ufuatiliaji na tathmini ya mpango kwa kutumia viashiria vya utendaji, vyanzo vya takwimu, mbinu za kukusanya na kuchambua takwimu na njia za kusambaza na kutumia matokeo ya tathmini umejumuishwa kwenye mpango.

MPANGO WA KIMATAIFA

MUONGO WA KUCHUKUA HATUA ZA KUIMARISHA USALAMA BARABARANI

2021–2030

Azimio 74/299 la Baraza Kuu la Umoja wa Mataifa lilitangaza **MUONGO WA KUCHUKUA HATUA ZA KUIMARISHA USALAMA BARABARANI 2021 - 2030,** wenye lengo la kupunguza vifo na majeruhi barabarani

ANGALAU KWA ... 50% Katika kipindi hicho

Mpango wa Kimataifa (wa usalama barabarani) unaeleza kile kinachohitajika ili kufikia lengo hilo, na kutoa wito kwa serikali na washirika kutekeleza mbinu jumuishi ya

MFUMO SALAMA

NINI KIFANYIKE?

- Kuwekeza katika usafiri mbadala na mipango mizuri ya matumizi ya ardhi
- uwa na miundombinu salama ya barabara
- Kuwa na magari salama
- Kuwa na watumia barabara walio salama
- Kuboresha upatikanaji wa huduma za dharura

NAMNA GANI KIFANYIKE?

- Kuongeza uwekezaji katika Usalama Barabarani
- Kuboresha mifumo ya sheria
- Kuongeza udhibiti wa mwendo
- Kuimarisha uwezo wa kiutendaji
- Kuhamasisha ushiriki wa jinsia zote
- Kuwekeza kwenye teknolojia
- Kuweka mkazo kwenye nchi za uchumi wa chini na wa kati

NANI ANAWAJIBIKA?

- Serikali
- Asasi za Kiraia (academia, NGOs, youth)
- Sekta binafsi
- Wafadhili
- Mashirika ya Umoja wa Mataifa

SEHEMU YA PILI
CHIMBUKO & MALENGO YA MPANGO

Mpango wa Kitaifa wa Usalama Barabarani unalenga kutoa maendeleo, utekelezaji, ufuatiliaji na tathmini ya hatua za kuimarisha hali ya usalama barabarani nchini Tanzania na hivyo kuchangia katika utekelezaji wa malengo ya Umoja wa Mataifa (UN) kuhusu usalama barabarani. Kupitia mpango wa Muongo wa Kuchukua Hatua za Kuimarisha Usalama Barabarani (*Global Decade od Action for Road Safety 2021-2030)*, UN, kupitia Shirika la Afya Duniani (WHO), umeweka malengo ya kupunguza madhara ya ajali za barabarani (vifo na majeruhi) kwa angalau asilimia hamsini (50%) ifikapo mwaka 2030.

2.1: Usuli

Vifo, ulemavu na majeruhi kutokana na ajali za barabarani, ni moja ya mambo yanayotajwa kuwa mzigo mkubwa kote duniani kiuchumi na kijamii. Changamoto hii ni kubwa zaidi kwa nchi zinazoendelea, Tanzania ikiwa miongoni mwa nchi hizo na ni kutokana na hali hiyo, UN umetoa wito kwa mataifa wanachama wake, kila mmoja katika eneo lake kuchukua hatua ili kukabiliana na changamoto hii na kupunguza kiwango cha madhara yatokanayo na ajali za barabarani kwa kiwango kilichotajwa hapo awali.

Ripoti kuhusu usalama barabarani ya 2023 inaonyesha kuwa idadi ya vifo kutokana na ajali za vya barabarani kila mwaka imepungua kidogo hadi milioni 1.19 kutoka vifo milioni 1.35 mwaka 2018. Ripoti hiyo inaonyesha kuwa juhudi ambazo zimekuwa zikifanywa za kuboresha usalama barabarani zinaleta matokeo chanya taratibu na kwamba kupunguza kwa kiasi kikubwa vifo hivyo inawezekana ikiwa hatua zilizothibitishwa kufanya kazi zitatumika. Licha ya hili, gharama zinazotumika kushughulikia athari za ajali za barabarani bado ni kubwa sana.

Ripoti hiyo inafafanua zaidi kuwa bado ajali za barabarani zimeendelea kuwa chanzo namba moja cha vifo kwa watoto na vijana wenye umri wa miaka 5-29 na kwamba zaidi ya nusu ya vifo hutokea miongoni mwa watembea kwa miguu, waendesha baiskeli na waendesha pikipiki, hasa wale wanaoishi katika nchi za kipato cha chini na cha kati. Hatua za haraka zinahitajika ikiwa lengo la kimataifa la angalau kupunguza nusu ya vifo vya barabarani na majeruhi ifikapo mwaka 2030 zimelengwa kufikiwa.

WHO linakadiria kwamba takribani watu 16,000 hupoteza maisha nchini Tanzania (zaidi ya mara mbili ya takwimu zinazotolewa na Kikosi cha Usalama Barabarani nchini) na hii ni kutokana na changamoto ya ukusanyaji wa takwimu za ajali nchini.

Takwimu kutoka Jeshi la Polisi Kikosi cha Usalama Barabarani zinaonyesha kuwa katika kipindi cha miaka mitano (2019 – 2023) iliyopita , jumla ya watu 7,146 walipoteza maisha kutokana na ajali za barabarani zipatazo 11, 568, huku zaidi ya watu wengine wapatao 11,950 wakijeruhiwa. Haya yote yanatuonyesha ni kwa kiasi gani changamoto hii ni kubwa nchini kwetu na hivyo yatupasa kuchukua hatua za dhati kuhakikisha tunaikabili.

Wakati hali ikiwa hivyo, barabara zinatajwa kuchangia zaidi ya asilimia tisini (90%) ya uchumi wa nchi kwani ni barabara hizo ndizo zinazotumika kusafirisha watu na vitu vyote vyenye kuhusiana na shughuli za kimaendeleo za kitaifa. Takwimu za Wakala wa Barabara Nchini (TANROADS), Mamlaka ya Mapato Nchini (TRA) pamoja na zile za Sensa ya Watu na Makazi, zinaonyesha, kumekuwa na ongezeko kubwa la mtandao wa barabara nchini, idadi ya vyombo vya moto vinavyoingizwa nchini pamoja na ongezeko kubwa la idadi ya watu kwa kadiri siku zinazidi kusonga mbele.

Upande mzuri wa ongezeko hili la watu na vyombo vya moto barabarani, ni kwamba ni kiashiria cha uchumi wa mtu mmoja mmoja na taifa kwa ujumla kuendelea kuimarika, lakini upande mbaya wa hili ni kwamba unamaanisha ongezeko la ajali za barabarani na madhara yake, haliendani na kasi ya ongezeko la uwekezaji katika kuimarisha usalama barabarani. Usalama barabarani ni changamano na unahusisha masuala mtambuka yanayohusiana na watumiaji wa barabara, magari, mazingira pamoja na huduma za dharura wakati wa matukio ya ajali..

Maeneo ya mijini yana changamoto kubwa zaidi kutokana na wingi na aina ya shughuli zinazohusisha matumizi ya barabara, uwepo wa makazi ya watu kando ya barabara pamoja na wingi wa magari, mchanganyiko usiodhibitiwa wa watumiaji wa magari na wasio na magari, madereva wasiozingatia sheria na mazingira ya barabara zinazoshawishi mwendo kasi na uhaba wa rasilimali zinazopaswa kutumika katika kusimamia na kuimarisha usalama barabarani kwa ujumla.

Kutokana na hayo, Agosti 31, 2021, Baraza Kuu la UN kwa Azimio Nambari A/RES/74/299 lilitangaza kipindi cha 2021–2030 kuwa Muongo wa Utekelezaji wa Hatua za Kuimarisha Usalama Barabarani (***The Global Decade of Action for Road Safety***) kwa lengo la kupunguza vifo na majeruhi wa ajali za barabarani kwa angalau (50%).

Azimio hilo linahimiza limetaka nchi wanachama kujiwekea dhamira za dhati na kuzifanyia kazi kwa kiwango cha juu iwezekanavyo dhamira hizo za kuimarisha usalama barabarani katika maeneo yao. Kufuatia Azimio la Umoja wa Mataifa, tarehe 28 October 2021 WHO na washirika wake, lilizindua Mpango mahususi wa kutekeleza azimio hilo.

Hapa nchini mpango huo ulizinduliwa Novemba 23, 2021 wakati wa Maadhimisho ya Kitaifa ya Wiki ya Nenda kwa Usalama Barabarani mwaka huo, kwa Rais wa Jamhuri wa Muungano wa Tanzania, Mhe. Samia Suluhu Hassan, kukabidhiwa mpango huo na Muwakilishi wa shirika la WHO kwa kushirikiana mashirika ya TAWLA, RSA Tanzania, na Helmet Vaccine Initiatives.

Pamoja na mambo mengine mpango wa WHO unataka nchi wanachama wa UN kuandaa na/au kutekeleza mipango ya usalama barabarani kwenye nchi zao kwa kushirikisha wadau mbalimbali wa ndani na nje ya nchi kwakuwa usalama barabarani ni suala lenye kugusa watu wote kwakuwa hutumia barabara.

Mhe. Rais aliukabidhi Mpango huo kwa Baraza kwa utekelezaji, ambalo liliazimia kuanza mchakato wa kutengeneza mpango wake wa Kitaifa wa Usalama Barabarani wenye kuzingatia ule wa UN, lakini kwa kuzingatia mazingira ya Tanzania. Hivyo basi, mpango huu wa umeandaliwa kwa kuzingatia, pamoja na mambo mengine, muongozo unaotolewa kupitia mpango wa UN, ikiwemo mfumo shirikishi katika kuchukua za hatua kuimarisha usalama barabarani kati ya mwaka 2024/25 - 2026/27.

2.2. Malengo ya Mpango wa Tano wa Kitaifa Kuimarisha Usalama Barabarani

Lengo kuu la mpango huu ni kuimarisha usalama barabarani na hivyo kuchangia katika kufikia malengo ya Dira ya Taifa ya Maendeleo 2025 na malengo ya UN, WB na WHO ya kupunguza vifo na majeruhi wa ajali za barabarani kwa asilimia hamsini (50%) kufikia mwaka 2030.

Malengo ya Dira ya Taifa ya Maendeleo ni pamoja na Tanzania kuwa nchi yenye hadhi ya uchumi wa kipato cha kati na kuendeleza mageuzi ya kuwa nchi ya viwanda yenye kiwango cha juu cha maendeleo ya watu au kiwango cha juu cha maisha. Lengo hili kwa kiasi kikubwa linaweza kukwama endapo hali ya usalama wa barabarani haitaimarika na hivyo kupelekea changamoto kama malighafi kutofika viwandani kwa sababu ya ajali, bidhaa kutofika sokoni kwa sababu ya ajali, na watu kushindwa kufurahia matunda ya ukuaji wa uchumi na uboreshaji wa huduma za jamii kwa sababu ya ajali za barabarani.

Hivyo mpango unaendeleza misingi ya mipango iliyopita kwa kutilia mkazo maeneo makubwa matano yaliyothibitishwa kuwa yenye kuleta matokeo chanya katika kuimarisha usalama barabarani kama yalivyoainishwa kupitia Njia ya Mfumo Salama (S*afe System Approach*) wa usalama baraarani ambayo ni usimamizi thabiti wa usalama barabarani; watu salama; barabara salama; magari salama; na huduma baada ya ajali. Tanzania inaweza kupunguza ajali iwapo itakuwa na mipango inayotekelezeka yenye kushirikisha wadau wa sekta ya umma na binafsi na iwapo suala la usalama barabarani litatiliwa mkazo zaidi.

Aidha, Mpango unahimiza kuongeza uwekezaji katika usalama barabarani kwa kutumia teknolojia na kuwezesha kifedha vyombo vya usimamizi wa sheria, kutumia mbinu zilizothibitika kisayansi kupunguza ajali na madhara ya ajali barabarani, kuchochea ushirikiano wa wadau wote, na kuoanisha mipango ya usalama barabarani na ile ya kikanda na kidunia.

Mpango pia unalenga kutumia rasilimali kimkakati ili kufikia malengo yake na unatambua na kuzingatia mipango na mikakati ya kisekta na kitaasisi, ya usalama barabarani, Mpango wa Tatu wa wa Maendeleo wa Taifa wa Miaka Mitano, Ilani ya Chama cha Mapinduzi, Dira ya Taifa ya Maendeleo 2025, na mipango mikakati ya kikanda na kimataifa ikiwemo utekelezaji wa Malengo ya Maendeleo Endelevu - SDGs ili kupunguza ajali za barabarani, vifo na majeruhi.

2.3: Malengo mahsusi ya Mpango ni:

i. Kuimarisha utekelezaji wa programu, miradi na mikakati ya usalama barabarani nchini kwa kuainisha vipaumbele, mpangilio, kufungamanisha na kuoanisha hatua za utekelezaji;
ii. Kuimarisha usimamizi na uratibu wa usalama barabarani kwa kushirikisha wadau wote ili kupunguza ajali za barabarani na madhara yake;
iii. Kuimarisha ushirikiano wa kitaasisi na kisekta katika kuzifanya barabara kuwa salama kwa watumiaji wake;
iv. Kutanua wigo wa uelimishaji kuhusu usalama barabarani ili kuimarisha usalama wa watumiaji wa barabara;
v. Kuongeza usalama wa magari kwa kubainisha na kuchukua hatua zitakazosaidia kuondoa magari chakavu na yasiyo na sifa za kuwa barabarani;
vi. Kuimarisha na kujenga uwezo wa mwitikio na utoaji wa huduma baada ya ajali kwa kushirikiana na taasisi nyingine zenye wajibu katika eneo hili na wananchi kwa ujumla

2.4: Maeneo ya kipaumbele katika utekelezaji wa mpango:

Katika kutekeleza malengo ya mpango, mkazo utakuwa katika maeneo yafuatayo ya kisera:

» Kuimarisha usimamizi wa sheria, kanuni na miongozo ya usalama barabarani
» Kuhakikisha barabara ni salama
» Kuhakikisha magari ni salama
» Kuhakikisha watu ni salama na
» Kuimarisha mwitikio baada ya ajali

5.5. Mchakato wa maandalizi na maendeleo ya mpango

Mpango huu umeandaliwa kwa kuzingatia mbinu na njia za kitaalamu zinazofahamika za uandaaji wa nyaraka za aina hii.

Uandaaji wake umezingatia matamko na maazimio ya Kitaifa, Kikanda na Kimataifa kuhusu usalama barabarani, mamlaka za kisera na kisheria na uchambuzi wa hali ya usalama barabarani nchini kwetu kama uliowasilishwa katika sura zinazofuata za mpango huu. Kupitia mbinu shirikishi kwa kufanya mashauriano na wadau wa usalama barabarani, kamati iliundwa kufanya utayarishaji wa rasimu ya mpango ambayo baadaye ilijadiliwa na kuthibitishwa kupitia mashirikiano ya wadau wote.

Mpango huu unatokana na juhudi na programu za awali za muda mfupi mfupi za kuboresha usalama barabarani, ambazo zimekuwa zikitekelezwa na Baraza pamoja na Kikosi cha Usalama Barabarani kwa kushirikiana na wadau wake. Kama ilivyodokezwa katika kurasa za awali, uandaaji wa mpango huu ulifanywa kwa njia ya ushirikishwaji wa wadau mbalimbali wanaohusika na usalama barabarani, hivyo ili utekelezaji wake uwe wenye tija, ni lazima uhusishe wadau wote wa usalama barabarani nchini.

Maandalizi ya Mpango huu yamefuata hatua kuu zifuatazo:

i. Mapitio na tathimini ya mipango iliyopita
ii. Mapitio ya mipango ya kitaifa na kimataifa kuhusu usalama barabarani
iii. Mapitio ya nyaraka na miongozo mingine muhimu ya kitaifa na kimataifa pamoja na
iv. Ushirikishaji wa wadau

2.6. Mpangilio wa Kitabu cha Mpango

Mpangilio wa Kitabu cha Mpango Tano wa Taifa wa Usalama Barabarani umepangwa katika sura Kuu Saba.

i. Sura ya Kwanza ni Utangulizi wa Mpango huu
ii. Sura ya Pili inahusu Mapitio ya Hali ya Usalama Barabarani Ilivyo Hivi sasa Nchini
iii. Sura ya Tatu imejikita katika Mwelekeo wa Kimkakati wa Usalama Barabarani
iv. Sura ya Nne ina Utekelezaji wa Hatua Madhubuti za Kuimarisha Usalama Barabarani.
v. Sura ya Tano inaainisha Mkakati wa Mawasiliano na Maoni.
vi. Sura ya Sita inahusu Ufuatiliaji na Tathmini ya Utekelezaji wa Mpango .
vii. Sura ya Saba ni hitimisho Kuimarisha mwitikio baada ya ajali (Post Crash Response)

Kupitia mradi wa majaribio wa Ten Step Plan, Tanzania ilipata bahati ya wataalamu wake wa ndani kujengewa uwezo juu ya ukaguzi wa usalama wa barabara. Hali hii ya kuwa na wataalamu wengi wa ndani ni faida kubwa kwa Taifa kwani tutaondokana na kuleta wataalamu wa nje kwa gharama kubwa na Baraza limedhamiria kuhakikisha ujuzi wa wataalamu kama hawa unatumika kwa manufaa ya watumia barabara na Taifa kwa ujumla

SEHEMU YA TATU
MAPITIO YA HALI ILIVYYO SASA

3.1 Utangulizi

Katika kufanikisha uandaaji wa mpango huu, Baraza lilifanya mapitio ya hali ya usalama barabarani katika kipindi kilichopita na kilichopo, ili kuweza kupata picha pana ya suala hilo hivi sasa nchini. Hatua hii ilikuwa muhimu na ililenga zaidi katika kubaini na kuainisha changamoto na madhaifu yaliyopo yanayopelekea tatizo la ajali za barabarani kuendelea kusababisha hasara kwa jamii na taifa kwa ujumla. Mapitio hayo yalilenga mipango ya inayohusiana na usalama barabarani iliyopita na iliyopita bila kujali ni ya nani, utekelezaji wake na mambo mengine ya msingi ambayo kwa namna iliyo na isiyo ya moja kwa moja, yanagusa na kuathiri usalama barabarani kwa namna moja ama nyingine. Na huo ukawa ndio yaliyokuwa msingi wa mpango huu.

Sura hii inawasilisha uchanganuzi wa hali ya usalama barabarani ilivyo hivi sasa nchini Tanzania kwa kuchambua dhamira, dira, maadili ya msingi, na mapitio ya utendaji juu ya malengo na shabaha za awali, kuangalia uimara udhaifu fursa na changamoto zilizopo kuhusiana na usalama barabarani nchini, mipango na sera nyingine za kitaifa na kimataifa kuhusiana na usalama barabarani na mengine ya namna hii ambayo yanatoa picha ya wapi tulipotoka, tulipo na kusaidia kuweka msingi wa wapi tunapaswa kuelekea katika kuimarisha usalama barabarani.

3.2: Muhtasari

Usalama barabarani nchini Tanzania ni eneo ambalo limejaa changamoto nyingi sana licha ya jitihada ambazo zimekuwa na zinazoendelea kufanywa ili kuliimarisha eneo hili. Bado utamaduni na uelewa wa usalama barabarani umeendelea kuwa chini miongoni mwa jamii ya watumia barabara, huku asilimia kubwa ya wachache wenye uelewa nao wakiwa si watiifu wa sheria, kanuni na miongozo ya matumizi sahihi na salama ya barabara.

Pamoja na mambo mengine, hali hii inatokana uhaba wa rasilimali kwa ajili ya utekelezaji wa programu za elimu ya usalama barabarani, kutotekelezwa ipasavyo kwa sheria na kanuni za usalama barabarani, na kutoshirikishwa kwa wadau au kutokuwepo kwa mpango unaokutanisha wadau wote wa usalama barabarani ili kushirikishana kile ambacho kila mmoja anafanya.

Takwimu za usalama barabarani zinaonyesha maeneo ya mijini yana changamoto kubwa zaidi kutokana na wingi na aina ya shughuli za usafiri. Katika kipindi cha miaka mitano iliyopita, takwimu za ajali na madhara yake, zimeonyesha viashiria vya kupungua, ingawa bado takwimu hizi zinaonyesha kuwa kuna kazi ya kufanya kwakuwa kila uhai una thamani, hii ikimaanisha kuwa hata vifo vichache bado vinaonyesha tuna kazi ya kufanya ili kuviondoa kabisa ikiwezekana.

Kwa mujibu wa WHO, watumiaji wa barabara wamegawanyika katika makundi manne:

i. Kundi la watumiaji wa vyombo vya moto linalojumuisha dereva na abiria katika chombo cha moto
ii. Kundi la watumia pikipiki linalojumuisha dereva na abiria pikipiki ya magurudumu mawili au matatu
iii. Kundi la watembea kwa linalojumuisha pia waswaga mifugo na wasukuma mikokoteni
iv. Kundi la waendesha baiskeli ambalo hujumuisha mwendeshaji mwenyewe na abiria wake

Uchambuzi wa taarifa iliyotolewa Jeshi la Polisi Kikosi cha Usalama Barabarani Nchini, kwa kuzingatia makundi hayo manne unaonyesha kuwa watumiaji wa pikipiki (waendesha na abiria wa bodaboda) wamehusika mara nyingi zaidi katika matukio ya ajali za barabarani kwa miaka mitano iliyopita. Idadi ya vifo vya ajali za barabarani ni mojawapo ya viashirio vingi vinavyotumika kutathmini hali ya usalama barabarani nchini hivyo ukubwa wa namba huashiria ukubwa wa tatizo. Ili kusaidia katika kutambua sababu kubwa ya ajali hizi, uchambuzi wa visababishi vyake ni jambo la lazima.

Sababu za Kibinadamu kama uendeshaji usiofaa wa vyombo vya moto, mwendo kasi kupita kiasi na matumizi ya vilevi kwa waendesha vyombo vya moto, ni miongoni mwa mambo mengine ya kibinadamu ambayo yakiepukwa yanaweza kuchangia kwa kiasi kikubwa kupunguza ajali na vifo. Sababu hizo pamoja na fikra na mtazamo duni, ukosefu wa uwajibikaji na uzingatiaji hafifu wa sheria na kanuni za matumizi ya barabara, huchangia 75.5% ya ajali zote.

Sababu za ajali za barabarani zinaweza kuwekwa katika makundi matatu ambayo ni:-

- Barabara na Mazingira;
- Mifumo ya vyombo vya moto (magari); na
- Sababu za kibinadamu.

Tafiti zinaonyesha kuwa sababu za kibinadamu ndizo chanzo kikuu cha ajali za barabarani duniani kote. Kwa hivyo, juhudi kubwa za kuzipunguza ajali za barabarani ni lazima zielekezwe katika kuelewa kichocheo cha sababu sababu hizi. Usalama duni wa magari (sababu za magari) pia unamchango mkubwa sana katika kuzorotesha au kuimarisha usalama barabarani. Magari mengi yanayoingizwa nchini ni yaliyotumika na hayakutunzwa vizuri pamoja na kutokuwepo kwa ukaguzi wa mara kwa mara wa magari. Uduni wa miundombinu (barabara na mazingira) kama alama zilizowekwa sehemu zisizo sahihi au ukosefu wa alama hizo, uoni hafifu unaochangiwa

unaochangiwa na mazingira ya kando kando mwa barabara kutokuwa masafi (yenye nyasi/miti mingi) pamoja na mchanganyiko wa watumia barabara unaosababisha vikwazo kwenye barabara, pia huchangia ajali za barabarani

Kwa upande wa fedha, kulingana na WHO, vifo vya ajali za barabarani na majeruhi katika nchi za kipato cha chini na cha kati (Tanzania ikijumuisha) vinakadiriwa kusababisha hasara za kiuchumi za hadi asilimia tano (5%) ya Pato la Taifa. Athari hizi hupatikana kutokana na:

- Kupoteza maisha mapema (kifo);
- Kupunguza ubora wa maisha kwa wale waliojeruhiwa na kupata ulemavu wa muda au wa kudumu
- Kupoteza mapato aidha kwa kifo, ulemavu wa kudumu au wa muda kutibia majeraha;
- Matumizi ya huduma za matibabu kwa waathiriwa;
- Kupoteza riziki na wategemezi;
- Gharama zisizo za moja kwa moja lakini zinazohusiana na mazishi;
- Mkazo wa kisaikolojia na/au wa kihisia wa wanafamilia (maumivu, huzuni na mateso ya wategemezi waliosalia) gharama za damu joto; na

Utafiti unaonyesha kwamba hali ya maisha ya familia nyingi zilizoathiriwa na ajali za barabarani (yatima, wajane na wategemezi) inazorota kwa kiasi kikubwa, huku baadhi zikididimia katika umaskini uliokithiri, kuacha shule za upili na ajira za utotoni.

3.3 Mapitio ya Dira, Dhamira na Maadili ya Msingi

3.3.1 **Dira**	Kuwa na kiwango cha juu cha usalama barabarani kwa kuzingatia hali yetu ya kiuchumi na kiwango cha maendeleo ya kiuchumi, na kujitahidi kuwa katika uelekeo wa usalama endelevu wa barabara na watumiaji wake.

Dira imetokana na mapendekezo ya wadau ambao walipendekeza dira kadhaa, kisha kamati kukaa na kuchakata dira hizo kila moja kulingana na umuhimu, maelezo na namna inahusisha dhana ya ushirikishaji na ushirikiano katika kuimarisha usalama barabarani na mwisho Kamati ya maandalizi ya Mpango ikapitisha hii na kurejesha kwa wadau ambao waliithibitisha kuwa inaeleza kwa ufasaha uelekeo wa Baraza na Taifa kwa ujumla kuhusu usalama barabarani

3.3.2 **Dhamira**	Dhamira yetu ni kutambulisha mikakati na sera za usalama barabarani zilizothibitishwa, zinazoendana na uhalisia na hatua za kuzuia ajali ambazo zimefanikiwa katika nchi nyingine, ili kufikia matokeo ya muda mfupi na ya kudumu ya kupunguza ajali, majeraha na vifo katika kiwango cha chini, kati na cha juu

Dhamira hii pia imetokana na maoni ya wadau mbalimbali walioshirikishwa wakati wa uandaaji wa mpango, ambapo dhamira kadhaa ziliwasilishwa na Kamati kufanya mapitio na kuibuka na dhamira hii ambayo ilionekana kujumuisha mawazo ya watoa maoni wote, ambao waliposhirikishwa waliiafiki kuwa inatoa picha ya nini Baraza linataka.

3.3.3 Misingi ya Kimaadili

Uadilifu	Baraza linaamini kuwa mafanikio makubwa katika kuimarisha usalama barabarani yatafikiwa kwa taasisi zinazohusika na usimamizi wa masuala ya usalama barabarani zitatekeleza majukumu yake kwa kuzingatia na kudumisha viwango vya juu vya tabia ya maadili na utawala wa sheria.
Uwazi	Baraza linatekeleza majukumu yake kwa uwazo mkubwa na linawajibika kwa wadau wake wote
Ushirikiano	Baraza linaamini katika kufanya kazi kwa pamoja (kwa kushirikiana) kama nguzo na msingi wa mafanikio
Umahiri	Baraza linatekeleza majukumu yake kwa kutegemea ujuzi, na uzoefu katika nyanja zote za shughuli zinazohusiana na usalama barabarani.
Ubunifu	Baraza linaamini katika ubunifu, teknolojia na mbinu za kisasa za kuimarisha usalama barabarani kwa namna zilizo na ufanisi.
Weledi	Baraza linatekeleza majukumu yake kwa kuzingatia ujuzi wa kitaaluma, maadili, viwango na miongozo

Misingi ya kimaadili ya Baraza, imejumuishwa katika Mpango ili kuakisi sifa za Kitaasisi zinazopaswa kuzingatiwa katika utekelezaji wa majukumu yake kuelekea Dira yake.

3.4 Mapitio ya mipango ya awali, miongozo, mikataba na mipango mingine

Mpango huu umeandaliwa kwa kuzingatia tafiti na mapitio ya nyaraka mbalimbali zikiwemo za kitaifa, ambazo ni pamoja na sera, sheria, kanuni na mipango mbalimbali ya kitaifa au ya kitaasisi, kwa taasisi zinazohusika na

usalama barabarani. Aidha, mpango pia umeandaliwa kwa kuzingatia mapitio ya nyaraka nyingine za Kikanda na Kimataifa, ikiwa ni pamoja na mikataba mbalimbali ambayo kama Taifa tumeisaini kuitekeleza kwa kushirikiana na Mataifa mengine.

3.4.1: Dira ya Maendeleo ya Tanzania ya 2025

Dira hii inalenga kuifanya Tanzania kuwa jamii ya uchumi wa kati ifikapo mwaka 2025. Dira inainaipa kipaumbele cha juu sekta ya uchukuzi inayochochea kufikiwa kwa dhamira ya dira hii. Hii ikimaanisha matumizi makubwa ya barabara zetu, ambayo yatapelekea ongezeko la miundombinu, vyombo vya usafiri, idadi ya watumia barabara na madhara makubwa zaidi endapo hatua hazijachukuliwa kuimarisha usalama barabarani

3.4.2: Malengo ya Umoja wa Mataifa ya Maendeleo Endelevu

Lengo namba 17 la Umoja wa Mataifa katika Mpango wa Maendeleo Endelevu (SDGs) linatoa mpango wa kimataifa wa mustakabali endelevu, wa kiuchumi, kimazingira na kijamii. Uwekezaji katika miundombinu na uvumbuzi umeelezwa kama vichocheo muhimu vya ukuaji wa uchumi na maendeleo. Vyote hivi kwa pamoja, vinatarajiwa kuchangia ongezeko la matumizi ya barabara na makundi ya watumia barabara, hivyo upo umuhimu wa sisi kama Taifa kuwa na mipango ya kuhakikisha ongezeko hilo halipelekei kuwa na ongezeko la ajali za barabarani na madhara yake

3.4.3: Mpango wa Maendeleo wa Miaka Mitano 2020/21 2025/26 (FYDP III)

Malengo ya jumla ya FYDP III yanawiana na matarajio ya Dira ya 2025. Inalenga zaidi katika kuchochea ukuaji wa viwanda na ongezeko la ukuaji wa mauzo ya nje na biashara huku ikiimarisha ushindani katika soko la ndani, kikanda, bara na kimataifa.

Malengo mahususi ya Mpango yanayohusiana na sekta ndogo ya barabara ni pamoja na yafuatayo:

i. Kuigeuza Tanzania kuwa kitovu cha viwanda cha Afrika Mashariki, Kati na Kusini, na kuongeza kwa kiasi kikubwa sehemu ya Tanzania katika biashara ya kimataifa;
ii. Kurahisisha ukuaji wa viwanda kama msingi wa ukuaji unaozingatia mauzo ya nje, ikiwa ni pamoja na kuzingatia bidhaa mpya na masoko; na
iii. Kuboresha ushindani na tija katika sekta zote, hasa zile za uzalishaji, viwanda na utoaji huduma

Ubora wa miundombinu na usalama barabarani kwa ujumla, vinanatajwa kama moja ya sababu zitakazo chagiza kufikiwa kwa malengo haya hii ikimaanisha ipo haja ya kuwa na mikakati mizuri ya kuimarisha usalama barabarani ili kuwakinga watumia barabara ambao ndio chachu ya kuweza kufikiwa kwa ndoto hizo za kitaifa, kikanda na kimataifa.

3.4.4: Mpango wa Uwekezaji wa Sekta ya Uchukuzi Awamu ya Tatu (TSIP III)

Lengo kuu la TSIP III ni kushughulikia mapungufu ya TSIP II pamoja na shabaha zilizoainishwa katika Mpango wa Pili wa FYDP (FY 2016/17 - 2020/21) ili kufikia malengo ya sera ya uchukuzi. Malengo ambayo hayakufikiwa katika TSIP 2 ni pamoja na kupunguza pengo la ufadhili wa matengenezo ya barabara. Pengo limeongezeka hadi 58% mwaka 2020/2021. TSIP III hutoa vyanzo vya jumla vya ufadhili kama vile mapato ya serikali na yasiyo ya kodi, msaada kutoka kwa washirika wa maendeleo, fedha za wakala na ubia kati ya sekta ya umma na sekta binafsi. Tafsiri ya taarifa hii ni kwamba changamoto za usalama barabarani kutokana na miundombinu isiyo salama, zimeongezeka pia.

3.4.5: Sera ya Sekta ya Ujenzi 2003

Sera inalenga kujenga na kuwezesha mazingira kwa ajili ya maendeleo ya sekta ya ndani yenye nguvu, ufanisi na endelevu kwa malengo endelevu ya kiuchumi na kijamii. Madhumuni ya Sera ni kuendeleza sekta ya ushindani wa kimataifa ambayo itaweza kufanya miradi mingi ya ujenzi nchini Tanzania na kuuza nje huduma na bidhaa zake, na kuhakikisha thamani ya fedha kwa wateja wa viwanda pamoja na uwajibikaji wa mazingira katika utekelezaji wa Ujenzi. miradi. Inalenga kuweka mazingira wezeshi kwa ajili ya maendeleo ya tasnia ya ndani iliyochangamka, yenye ufanisi na endelevu kwa malengo ya maana ya maendeleo ya kiuchumi na kijamii. Vyote hivi vinamaanisha matumizi zaidi ya barabara na hivyo ulazima wa eneo hilo kuwekewa mkazo

3.4.6: Sera ya Taifa ya Usafirishaji 2003

Sera ya Taifa ya Usafirishaji ya mwaka 2003 inalenga kuwa na huduma bora na za gharama nafuu za usafiri wa ndani na nje ya nchi kwa makundi yote ya watu na sekta za uchumi wa taifa zenye usalama wa hali ya juu na uharibifu mdogo wa mazingira. Madhumuni ya muda wa kati na mrefu ya Sera ni kuweka lami barabara kuu zote huku ikihakikisha kuwa barabara zote za mikoa pamoja na barabara za wilaya, zinakarabatiwa na kutunzwa vya kutosha. Kwa hiyo, Sera inaonyesha pia kuwa ipo haja ya juhudi za kuhakikisha miundombinu hii pamoja na watumiaji wake wanakuwa salama

3.4.7: Sera ya Usalama Barabarani ya 2009

Sera ya Taifa ya Usalama Barabarani ni mpango muhimu katika jitihada za kuinua masuala ya usalama barabarani katika ajenda ya kitaifa. Inatoa msingi wa kufanya kazi ili kufikia maono ya mazingira salama ya matumizi ya barabara. Sera hii inaonyesha kuwa Serikali inatarajia kuanzisha Mfuko maalum wa Usalama Barabarani utakaosimamiwa na Bodi ya Mfuko wa Barabara ili kugharamia shughuli za usalama barabarani.

3.4.8: Sheria ya Usalama Barabarani ya 1973
Sheria inatoa maelekezo kwa mamlaka mbalimbali zinazohusika na masuala yanayohusu barabara na nani anatakiwa kutekeleza masharti yaliyomo.

a. Kifungu cha 2(1) cha Sheria hiyo kinatoa mamlaka kwa Waziri kuwa ni waziri wa muda anayehusika na Usafiri wa Barabarani na kinampa Waziri mamlaka ya kutunga kanuni zinazopaswa kuwasilishwa kwa mtumiaji wa barabara kwa njia ya alama za barabarani.
b. Kifungu cha 96 cha Sheria hiyo kinatoa mamlaka kwa Waziri Mkuu kuanzisha baraza la Taifa la Usalama Barabarani na Kifungu cha 97 (a) na (f) kinatoa mamlaka kwa Baraza hilo kubainisha shughuli za usalama barabarani na kutoa mapendekezo ya marekebisho ya usalama barabarani na sheria na kanuni za usalama barabarani.

3.4.9: Sheria ya Ushuru wa Barabara na Mafuta Sura ya 220
Sheria hii ndio iliyoanzisha Mfuko wa Barabara na Bodi yake ambapo madhumuni ya Mfuko ni kukusanya fedha za matengenezo ya barabara, Bodi inasimamia Mfuko kwa kutekeleza majukumu yaliyoainishwa katika Kifungu cha 5(4) cha Sheria hiyo.

3.4.10: Sheria ya Barabara namba 13 ya mwaka 2007
Kifungu cha 4 cha Sheria ya Barabara kinaangazia majukumu ya Wizara yenye dhamana ya barabara kuhusu maendeleo na matengenezo ya mtandao wa barabara. Sheria inatoa uhamasishaji na uimarishaji wa kujenga uwezo, katika sekta ya barabara, kukuza ushiriki wa sekta binafsi katika maendeleo, matengenezo na usimamizi wa barabara; na kusimamia na kufuatilia masuala ya usalama barabarani na mazingira.

3.4.11: Ilani ya Uchaguzi ya Chama Tawala 2020 2025
Ilani ya zamani ya Chama Tawala (2015) chini ya Ibara ya 39 iliainisha kuimarisha Mfuko wa Barabara, ufuatiliaji wa fedha zilizotolewa na kuanzishwa kwa Wakala mpya wa Barabara ambao utashughulikia matengenezo ya barabara za wilaya. Mafanikio yaliyoainishwa chini ya Ibara ya 51(a) ya Ilani ya Uchaguzi ya CCM ya 2020 ni:

i. Kuanzisha vyanzo viwili vipya vya mapato ya Mfuko wa Barabara ambavyo ni ada za maegesho na tozo za watumiaji wa hifadhi ya barabara;
ii. Kuboresha ufuatiliaji na tathmini ya kazi za barabara ambapo Halmashauri zilipatiwa vifaa vya kupima kokoto
iii. TARURA ilianzishwa kwa ajili ya usimamizi wa barabara za wilaya pekee.

3.4.12: Itifaki ya SADC ya Uchukuzi, Mawasiliano na Hali ya Hewa
Ibara ya 46 ya Itifaki ya SADC ya Uchukuzi, Mawasiliano na Hali ya Hewa, inaeleza pamoja na mambo mengine:

i. Kuhifadhi miundombinu ya barabara;
ii. Kuandaa mikakati shirikishi ya kupunguza gharama za ujenzi na matengenezo yake ikiwa ni pamoja na kuzingatia uwezekano wa kupunguza mahitaji ya ufadhili wa barabara (sera);
iii. Kuhakikisha kwamba mapato yanayopatikana kutoka kwa watumiaji wa barabara chini ya malipo ya watumiaji wa barabara yanajikita katika utoaji, matengenezo na uendeshaji wa barabara (vyanzo vya ufadhili);
iv. Kuhakikisha kuwa watumiaji wa barabara wanachangia gharama kamili za kutoa na kutunza barabara (vyanzo vya ufadhili);
v. Kuandaa utafiti wa pamoja wa kutathmini utoshelevu wa fedha za barabara (Initiative); na
vi. Kuanzisha Mfuko wa Mkoa wa Matengenezo ya Barabara (Initiative).

Utekelezaji wa Itifaki katika ngazi ya nchi umekuwa mdogo na hivyo Nchi Wanachama wa SADC, ikiwa ni pamoja na Tanzania bado zinakabiliwa na changamoto zinazohusiana na matengenezo ya barabara na hivyo usalama wa barabarani kwa ujumla

3.4.13: Mpango wa Maendeleo ya Miundombinu barani Afrika
Mfumo wa Miundombinu wa Umoja wa Afrika - Programu ya Maendeleo ya Miundombinu Barani Afrika (PIDA) inakusudia kufadhili baadhi ya miradi ya barabara nchini Tanzania kama vile Ukanda wa Kati ambao utarahisisha usafiri wa watu na bidhaa kuvuka mipaka kati ya Tanzania, Uganda, Rwanda, Burundi na DRC. Chini ya Mpango huo, miradi 29 ya miundombinu imepangwa kufadhiliwa nchini Tanzania - ikijumuisha miradi 18 ya barabara2. Barabara zitakazojengwa hatimaye zitahitaji fedha kwa ajili ya matengenezo baada ya kukamilika.

3.4.14: Sera ya Taifa ya Mazingira ya mwaka 1997
Lengo la jumla la Sera ni kuhakikisha matumizi endelevu na sawa ya rasilimali bila kuharibu mazingira au kuhatarisha afya au usalama: pia kuzuia na kudhibiti uharibifu wa ardhi, maji, mimea na hewa. Kwa kuwa huduma za usafiri na usafirishaji ni mtambuka, kuna haja ya kuzijumuisha katika sera na mikakati mbalimbali inayohusiana na mazingira.

3.4.15: Sheria ya Jumuiya ya Afrika Mashariki ya Kudhibiti Mizigo ya Magari ya mwaka 2016
Sheria inatoa mfumo wa kisheria wa kuoanisha shughuli za usafirishaji katika EAC. Inahitaji Nchi Wanachama wa EAC kuanzisha na kusimamia mifumo ya ICT kwa madaraja ya mizani na vituo vya kupimia mizani

ili kuwezesha upashanaji wa taarifa ndani ya mtandao wa kikanda na Kipimo cha uzito kiwe kulingana na ekseli moja kwa uharibifu unaodhibitiwa wa barabara. Utekelezaji wa Sheria hiyo unakabiliwa na baadhi ya changamoto ikiwa ni pamoja na kuchelewa kuidhinishwa kwa kanuni za usimamizi wa mfumo wa TEHAMA wa Mikoa na Baraza la Mawaziri la EAC. Sheria hiyo imechapishwa lakini Kanuni tatu zilizotungwa na kuidhinishwa na Baraza la EAC kutekeleza Sheria hiyo hazijachapishwa. Kwa upande mwingine, kuna matumizi ya aina tofauti za axles ambazo haziwezi kugunduliwa na mfumo huo.

3.4.16: Sheria ya Mamlaka ya Udhibiti Usafiri Ardhini (LATRA), 2019
Eneo muhimu katika mpango mkakati wa LATRA ni kukuza uwezo wa usimamizi wa usalama wa usafiri ardhini, ambapo mikakati ya LATRA ni pamoja na kuimairisha uratibu wa shughuli za usalama wa usafiri wa barabara, Kuimarisha uwezo wa watoa huduma za usafiri ardhini pamoja na kuongeza nguvu katika kusimamia utekelezaji wa viwango vya kiusalama wa vyombo vya usafiri.

3.4.17: Nyaraka Nyingine zinazohusiana na usalama barabarani
Nyaraka nyingine muhimu kuhusu usalama barabarani ambazo tumezipitia katika kuandaa Mpango huu ni pamoja na Sheria za Serikali za Mitaa (1985), Sheria ya Jeshi la Zimamoto na Uokoaji (2007), Sheria ya Bima za Magari Sura ya 169, Sheria ya Bima (2009), Sheria ya Viwango (2009), Sheria ya Shule za Udereva sura ya 196, Mpango Mkakati wa Wakala wa Barabara Nchini (TANROADS), Nyaraka za Kimataifa kuhusu usafiri usio wa vyombo vya moto (NMT).

3.5 Mipango ya Mabaraza katika Nchi Nyingine
Kamati ya Maandalizi ya Mpango, pia ilipitia mipango kadhaa ya Mabaraza mengine ya usalama barabarani katika bara la Afrika, ukiwemo mpango wa Afrika Kusini, Ghana, jirani zetu Uganda, Kenya, Ghana na mataifa mengine kadhaa, ili kuona ni namna gani mpango wetu pia utakuwa ni wenye kuendana na wenzetu katika mataifa mengine, ambao wana hali sawa na sisi, au wamepiga hatua zaidi yetu katika kutekeleza vipaumbele vyao kuhusiana na usalama barabarani.

3.6 Tathmini ya Utendaji wa Baraza
Hadi kufikia mwaka 2018 Baraza lilikuwa na mipango mikakati ya muda mfupi mine (4), ambayo ilipitiwa kuona nini zilikuwa shabaha za Baraza wakati huo, mafanikio ambayo yalikuwa yamepatikana kupitia mipango hiyo na changamotozilizojitokeza katika utekelezaji wa mipango hiyo ya awali. Aidha, kamati ya kuandaa mpango huu pia ilipitia programu zimetekelezwa hapo awali na Baraza. Pamoja na mambo mengine, lengo la mapitio hayo ilikuwa ni kuweka msingi mzuri wa namna ya kutekeleza mpango huu na kuepuka changamoto zilizowahi kujitokeza awali.

Utendaji wa Baraza kwa vipindi vilivyopita ulipitiwa kwa kutathmini mafanikio ya malengo. Uchambuzi pia umebaini changamoto zilizojitokeza katika baadhi ya maeneo wakati wa utekelezaji wa Mipango na Mikakati iliyopita na njia ya kukabiliana na changamoto hizo.

Mapitio ya utekelezaji wa Mipango iliyopita ya Baraza, yanaonyesha kuwepo kwa mafanikio makubwa na hii inajionyesha kupitia takwimu mbalimbali ambazo ziko katika Mpango huu, zeye kuonyesha namna ajali zinazidi kupungua mwaka hadi mwaka, hii ikimaanisha usalama barabarani unazidi kuimarika kila mwaka, na tunatarajia kupitia Mpango huu, tuweze kupiga hatua kubwa zaidi na ikibidi hata kuvuka malengo ya Umoja wa Mataifa ambayo ni ya kupunguza ajali kwa angalau asilimia 50 tu. Dhamira yetu sisi ni kuvuka hapo.

3.7 Hali ya matibabu kwa waathirika wa ajali nchini
Kwa uchunguzi wa kitaalamu uliofanywa na wataalamu ndani ya Hospitali za Muhimbili na Tumbi kupitia vyumba vya maiti ndani ya hospitali hizo (2014 Agosti) ilibainika kwamba;

i. Majeruhi ni tatizo kubwa la kiafya katika nchi zinazoendelea Tanzania ikiwemo.
ii. Aidha, Utafiti huo uliongezwa pia na tafiti zilizofanywa katika baadhi ya maeneo ya Tanzania na kubaini kuwa majeruhi wa ajali za barabarani wanashika nafasi ya tatu kwa kusababisha vifo vingi miongoni mwa vijana na watu wazima baada ya kifua kikuu na VVU/UKIMWI.
iii. Tanzania haina Taasisi inayofanya ufuatiliaji wa majeruhi na vifo kutokana na ajali za barabarani hivyo takwimu kama vile muundo na mwenendo wa vifo vya waathirika wa ajali kama wale wa papo kwa hapo na wale wa hospitalinihazina uhakika wa asilimia mia moja (100%) na upatikanaji wake Serikalini ni mgumu.
iv. Hata hivyo, majeruhi wengi wanaripotiwa katika hospitali zetu zikiwemo vyumba vya kuhifadhia maiti kwa waliofariki kutokana na ajali za barabarani pamoja na vituo vya Polisi ambavyo vinarekodi nyingi sana kuliko chanzo kingine.
v. Kwa kutambua hili kuna haja sasa ya kuanzisha ufuatiliaji bora wa vifo na majeruhi kwa kutumia kanzi data zilizopo kwa ajili ya kupanga na kutathmini hatua za kuzuia ajali hususani kupitia mpango kazi wa kimkakati wa Kitaifa.

3.8 Hali ya fidia kwa waathirika wa ajali nchini
Ni eneo lenye changamoto kutokana kutokuwepo kwa chombo/taasisi maalumu ya kushughulikia fidia kwa

waathirika wa ajali na suala hili la fidia limeachwa kwa makampuni ambayo hujiendesha kifaida zaidi. Stadi zilizofanyika hivi karibuni, zimeonyesha mafanikio makubwa sana yaliyopatikana katika eneo hili endapo kunakuwa na taasisi/shirika au programu kinara linalozimamia changamoto hii.

Miongoni mwa nchi zilizoonyesha mafanikio katika hili ni baadhi ya jirani zetu ndani ya Jumuiya ya SADC ambao wameanzisha mfumo mzuri wa fidia kwa waathirika (Emergency Medical Funds) ambazo hutozwa kwa kila mwenye chombo cha moto, hivyo ajali inapotokea si jukumu la muatirika kuhangaikia fedha za matibabu bali mfuko huo moja kwa moja humfidia muathirika tokea ajali inapotokea hadi anapopona.

3.9 Uchambuzi wa changamoto za usalama barabarani kulingana na mpango wa UN

Kongamano la kwanza la Mawaziri la Jijini Moscow kuhusu Usalama Barabarani lilikuwa mojawapo ya matukio ya kimataifa ya 2009 kufuatia kikao cha 62 cha Azimio la Umoja wa Mataifa namba 62/244 la Baraza Kuu la Umoja wa Mataifa kuhusu kuboresha Usalama Barabarani Duniani.

Ili kuhakikisha utekelezaji wa Mpango wa kuimarisha Usalama Barabarani 2011-2020 na pia kufuatiwa na maazimio mengine yaliyopelekea kuzinduliwa kwa Muongo wa Pili wa Uboreshaji wa Usalama Barabarani wa 2021-2030 na ambao sasa nchi wanachama wa Umoja wa Mataifa zinatekeleza, UN ilihimiza nchi wanachama kuandaa Mipango ya Kitaifa ya Usalama Barabarani tokea Azimio la kwanza la Moscow na mipango hiyo izingatie nguzo tano (5) za Mfumo Salama (Safer System Approach).

Jedwali namba 3:1, katika ukurasa unaofuata, linaonyesha uchambuzi uliofanywa na Baraza kuhusu hali ya usalama barabarani nchini hivi sasa, kwa kuzingatia nguzo tano za mfumo huo salama

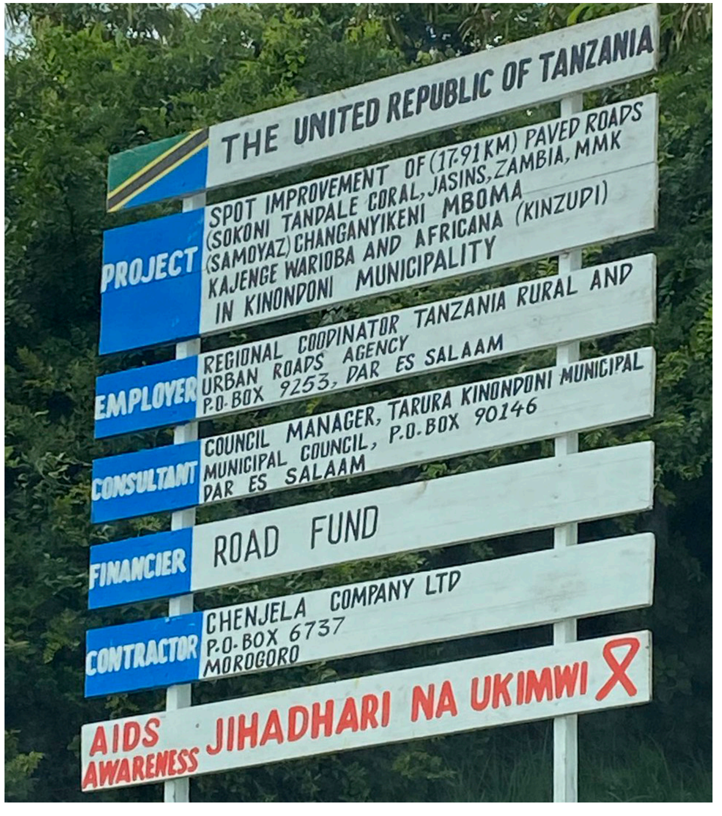
Usafiri na usafirishaji kwa kutumia pikipiki za magurudumu mawili maarufu kama Bodaboda, unatajwa kuchangia zaidi katika matukio ya ajali za barabarani, vifo pamoja na majeruhi watokanao na matukio hayo. Hali hii kwa kiasi kikubwa imekuwa ikitokana na watumiaji wa vyombo hivyo (waendeshaji na abiria), kutokutii sheria na kanu za usalama barabarani ikiwa ni pamoja na kupakia zaidi ya uwezo wa chombo. Ili kukabiliana na hali hii, juhudi kubwa zinapaswa kuelekezwa katika kuelimisha zaidi na kuimarisha uchukuaji hatua

Jedwali 3.1: Uchambuzi wa hali ya usalama barabarani nchini kulingana na dhana ya Mfumo Salama

ENEO/NGUZO	UIMARA	UDHAIFU	FURSA	KIKWAZO
Uratibu wa Usalama Barabarani	» Uwepo wa viongozi wenye maono na utashi pamoja na mifumo mizuri ya kiutawala » Uwepo wa sheria na kanuni rasmi zinazohusu usalama barabarani » Uwepo wa mamlaka zilizoanzishwa rasmi kisheria zenye kuhusika na usalama barabarani » Uwepo wa wataalamu wenye sifa, weledi na uzoefu juu ya usalama barabarani	» Usimamizi dhaifu wa sheria na kanuni zilizopo za usalama barabarani » Udhaifu wa baadhi ya sheria na kanuni hizo » Uhaba wa rasilimali watu katika taasisi za kimamlaka zinazohusika na usalama barabarani » Uhaba wa fedha za kuwezesha utekelezaji wa programu za kuimarisha usalama barabarani » Ukosefu wa ushirikiano baina ya wadau wanaohusika na usalama barabarani » Ukosefu wa takwimu sahihi za hali ya usalama barabarani nchini » Ukosefu wa vitendea kazi vinavyoendana na mazingira ya sasa. » Kuwepo kwa matukio ya rushwa barabarani	» Uwepo wa wahisani walio tayari kufadhili shughuli za kuimarisha usalama barabarani nchini » uwepo wa wabasiasa ambao wako tayari kushiriki kuhamasisha usalama barabarani » uwepo wa taasisi za kijamii zinazohamasisha usalama barabarani » Ukuaji wa matumizi ya teknolojia nchini	» Baadhi ya wanasiasa kukwamisha juhudi za kuimarisha usalama barabarani » Gharama kubwa zinazohusiana na ununuzi wa vitu vinavyoweza kutumika kuimarisha usalama barabarani
Barabara na Safari salama	» Uwepo wa mtandao wa barabara unaoeleweka kote nchini » Uwepo wa barabara nyingi zilizojengwa kwa kiwango cha lami » Uwepo wa mamlaka zaidi ya moja za barabara » Uwepo wa mamlaka zaidi ya moja zinazosimamia usafiri » Uwepo wa mabalozi wa usalama barabarani » Uwepo wa kanuni za mipango miji	» Barabara nyingi za maeneo ya vijijini kutokuwa salama » Ukosefu wa matengenezo ya mara kwa mara hata katika baadhi ya barabara ambazo ziko maeneo ya mjini na zenye lami » Usimamizi duni wa sheria zilizopo za barabara na kanuni zake » Uwepo wa magari yasiyofaa barabarani » Ukosefu wa barabara zinazosamehe makosa ya watumia barabara » Ukosefu wa uratibu wa pamoja wa mikakati ya kuimarisha usalama barabarani	» Uwepo wa wahisani walio tayari kusaidia juhudi za kuimarisha usalama barabarani nchini » Uwepo wa mbinu za kisasa za usanifu wa miundombinu ya barabara zilizo salama zaidi » Ukuaji wa teknolojia pamoja na uwepo wa wataalamu wenye ujuzi na weledi wa kuzitumia katika kuimarisha usalama wa barabara » Usalama wa wananchi kujumuishwa kwenye vipaumbele vya taifa	» Gharama kubwa ziazohitajika kuwa na miundombinu salama yenye kusamehe makosa ya watumiaji wake » Uhujumu wa miundombinu kama vile kung’oa alama za barabarani » Majanga yaliyo nje ya uwezo wa mwanadamu kama mvua zilizozidi kiwango nk » Kutokusimamiwa vizuri kwa sheria na kanuni za mipangomiji na hivyo barabara nyingi kuvamiwa » Kutokuwa na huduma za kutosha za ukaguzi wa magari yanayokuwa barabarani

ENEO/NGUZO	UIMARA	UDHAIFU	FURSA	KIKWAZO
Watumiaji salama wa barabara	» Uwepo wa sheria na kanuni za kuwalinda watumia barabara » Uwepo wa taasisi za kimamlaka zinazohusika na usimamizi wa barabara » Uwepo wa barabara ambazo zina sifa za kumlinda mtumiaji wake	» Utekelezaji usiokamilika wa malengo ya kuimarisha usalama wa watumia barabara » Uhaba wa nguvukazi kwa taasisi zinazosimamia usalama barabarani » Usanifu wa kizamani wa miundombinu mingi » Kanuni, sheria na sera ambazo zimepitwa na wakati haziendani na hali ya sasa » Utendaji wa kimazoea na kuchelewa kuchukua hatua	» Kuwepo kwa mfumo mzuri wa elimu unaoweza kutumika kuelimisha umma kuhusu usalama barabarani » Kufanya mapitio katika michoro na usanifu wa miundombinu inayotarajia kuanza kujengwa iwe na nyota tatu » Kuhusisha taasisi zisizo za kiserikali katika kuimarisha usalama wa watumia barabara	» Ukaidi wa watumia barabara katika kufuata sheria na kanuni za usalama barabarani » Ukosefu wa elimu ya matumizi sahihi ya barabara hasa barabara kuu » Mgongano wa kimaslahi baina ya watumia barabara na wasimamizi wa sheria na kanuni za barabara » Usimamizi duni wa sheria na kanuni za matumizi sahihi ya ardhi » Ukosefu wa sheria, kanuni na sera inayoeleweka ya usimamizi wa usafiri wa pikipiki nchini
Magari salama	» Uwepo wa sheria na kanuni zinazoongoza sekta ya usafirishaji » Uwepo wa taasisi za kimamlaka zinazosimamia sekta ya usafirishaji » Uwepo wa taasisi zinazoweza kudhibiti ubora wa vyombo vya moto » Uwepo wa wakaguzi wenye sifa na ujuzi wa kutekeleza jukumu hilo	» Kutokuwa na umadhubuti katika udhibiti mwendo kasi » Watumiaji wa vyombo vya moto kutokuwajibika » Ukosefu wa sheria ya vizuizi vya watoto kwenye magari » Uduni wa sheria ya kufunga mikanda kwenye magari » Uduni wa mazingira ya ukaguzi wa vyombo vya moto » » Uhaba wa teknolojia za ukaguzi wa vyombo vya moto	» Elimu kwa watumiaji wa vyombo vya moto hususan abiria » Uwepo wa teknolojia zinazoweza kusaidia ukaguzi pamoja na kudhibiti mwendo » Kutungwa kwa sheria, kanuni na sera zitakazosaidia kudhibiti ubora na matumizi ya vyombo vya moto » Uwepo wa wadau wanaoweza kufadhili programu za usalama wa vyombo vya moto	» Ukosefu wa utashi wa kisiasa » Mwingiliano wa kimaslahi baina ya watunga sera, sheria na kanuni na wasimamizi » Ukosefu wa ushirikiano baina ya taasisi na wadau mbalimbali » Uwekezaji mdogo wa fedha kwa ajili ya kuimarisha ukaguzi na usimamizi wa ubora wa fvyombo vya moto » Rushwa
Huduma za dharura baada ya ajali	» Uwepo wa wataalamu wa afya wa kutosha katika maeneo mbalimbali » Uwepo wa hospitali zilizo na zisizo za kiserikali katika maeneo mengi zinakopita barabara » Uwepo wa mikakati ya kuimarisha utoaji huduma katika sekta ya afya	» Mfumo wa utoaji na upokeaji taarifa kutokuwa wa kisasa » Kukosekana kwa vitendea kazi kama vile magari ya maokozi kwenye ajali » Uhaba wa damu mahospitalini » Kukosekana kwa miongozo madhubuti inayosimamia usafiri wa pikipiki na bajaji	» Uwepo wa wananchi wanaoweza kuelimishwa na kutumika kutoa huduma za awali nyakati za majanga » Mwamko wa wananchi kujitolea kwa masuala mbalimbali yanayogusa jamii » Uwepo wa teknolojia za kisasa zinazoweza kusaidia na kurahisisha utoaji taarifa za ajali	» Kukosekana kwa sheria ya kuwalinda wasamaria wema » Kukosekana kwa vitendea kazi vinavyokidhi mahitaji yaliyopo » Uduni wa miundombinu kwa baadhi ya maeneo » Uhaba wa fedha ili kutekeleza programu za kuimarisha huduma za dharura

ENEO/NGUZO	UIMARA	UDHAIFU	FURSA	KIKWAZO
Uimarishaji wa Kitaasisi na Kujengeana Uwezo	» Uwepo wa viongozi wenye maono na muundo unaoeleweka wa kimamlaka » Uwepo wa watendaji wenye ujuzi na weledi kuhusu usalama barabarani » Uwezekano wa upatikanaji wa fedha » Uungwaji mkono	» Ukosefu wa mipango uhamasishaji upatikanaji wa fedha » Uhaba wa watendaji kwenye taasisi nyingi za kimamlaka » Kutokuwepo kwa utaratibu mzuri wa kuratibu na kupongeza utendaji	» Uwepo wa msukumo wa kisiasa kwa kiwango fulani » Uwepo wa taasisi zinazoweza kutoa mafunzo » Uwepo wa watu wenye ujuzi katika soko la ajira » Uwezekano wa kuwa na ushirikiano madhubuti baina ya wadau	» Masharti ya baadhi ya wahisani » Upatikanaji mdogo wa fedha kulingana na mahitaji halisi » Gharama kubwa za mahitaji mbalimbali yanayotakikana » Uwezo mdogo wa kuendana na kasi ya mabadiliko hasa ya kiteknolojia



Upo ulazima wa kuhakikisha ujumbe wa usalama barabarani unakuwepo kwenye mabango ya aina hii ambayo husimikwa sehemu mbalimbali wakati wa ujenzi wa barabara. Njia hii pia itasaidia kufikisha ujumbe wa usalama barabarani kwa wananchi

Uwepo wa asasi za kiraia za kitaifa na kimataifa zinazofanya kazi zenye lengo la kuimarisha usalama wa barabara pamoja na watumiaji wake, ni moja ya nyenzo muhimu ambazo Baraza linatarajia kuzitumia ili kufikia malengo ya kupunguza madhara ya ajali za barabarani kwa angalau asilimia 50 na kuendana na lengo la Kimataifa. Baraza linaamini kwa ushirikiano na wadau wa aina hii, malengo hasa ya uelimishaji wa umma kuhusu matumizi salama ya barabara na ulazima wa kila mtu kushiriki kuzifanya barabara kuwa salama, yatafikiwa.

3.10: Takwimu mbalimbali za ajali za barabarani:

Ili kufanikisha maandalizi ya mpango, Baraza lilipitia takwimu mbalimbali za hali ya usalama barabarani, zikiwemo takwimu zinazoonekana katika majedwali hapa chini. Takwimu hizi ambazo chanzo chake ni Jeshi la Polisi, Kikosi cha Usaalama Barabarani, ndiozo ambazo zimetumika kama msingi wa kuweka malengo ya uimarishaji wa usalama barabarani, katika eneo la ajali. Hata hivyo, mfumo wetu wa ukusanyaji na uchakataji takwimu za ajali za barabarani unaonyesha mapungufu na ni miongoni mwa maeneo yenye kuhitaji kufanyiwa kazi.

JEDWALI 3:2 - IDADI YA AJALI ZA BARABARANI KULINGANA NA VYANZO VYAKE

CHANZO	2019	2020	2021	2022	2023
Uendeshaji wa hatari	1160	762	766	762	738
Ubovu wa gari	105	83	52	58	62
Uzembe wa mwendesha baiskeli	162	34	54	36	49
Uzembe wa mwendesha pikipiki	72	307	300	259	271
Mwendokasi	288	272	354	382	394
Uzembe wa watembea kwa miguu	379	77	47	32	38
Ulevi	492	15	34	27	38
Sababu nyinginezo	46	164	91	164	145
JUMLA	**2704**	**1714**	**1698**	**1720**	**1735**

JEDWALI 3:3 - ATHARI ZA AJALI ZA BARABARANI TANZANIA KWA MWAKA 2018 - 2023

KUNDI	2019		2020		2021		2022		2023	
	VIFO	MAJERUHI	VIFO	MAJERUHI	VIFO	MAJERUHI	VIFO	MAJERUHI	VIFO	MAJERUHI
Madereva	153	280	151	183	168	175	190	226	211	257
Abiria	469	1608	502	1355	455	1436	625	1581	598	1653
Waendesha pikipiki	309	437	236	288	254	204	307	233	371	311
Waendesha baiskeli	111	55	65	30	59	22	72	30	96	89
Watembea kwa miguu	381	450	311	265	304	182	344	203	367	367
Wasukuma Mikokoteni	17	4	5	5	5	4	7	5	2	12
JUMLA	**1440**	**2834**	**1270**	**2126**	**1126**	**1856**	**1545**	**2278**	**1645**	**2689**

JEDWALI 2:4 - TAKWIMU ZA AJALI ZA BARABARANI ZILIZORIPOTIWA KWA MWAKA 2018 - 2023

Mwaka	2019	2020	2021	2022	2023	JUMLA
Ajali	2704	1714	1864	1720	1735	9737
Vifo	1440	1270	1368	1545	1645	7268
Majeruhi	2839	2120	2431	2278	2689	12,363

SHABAHA 12 ZA UMOJA WA MATAIFA KATIKA KUIMARISHA USALAMA BARABARANI DUNIANI

1 — 2020

Shabaha #1

Kila mwanachama wa UN kuwa na mpango ulio shirikishi wa usalama barabarani, wenye malengo yanayopimika na muda wa kuyatekeleza.

2 — 2030

Shabaha #2:

Kila mwanachama wa UN kuwa imekubali na kuanza kutekeleza angalau moja ya mikataba/matamko ya umoja huo inayohusu usalama barabarani

3 — 2030

Shabaha #3:

Kufikia mwaka 2030, barabara zote zinazojengwa kuwa zenye kuzingatia usalama wa watumia barabara wote, kuwa na hadhi ya nyota tatu au zaidi

4 — 2030 (75%)

Shabaha #4:

Kufikia mwaka 2030, zaidi ya asilimia 75 ya safari ziwe zinafanyika katika barabara zinazozingatia vigezo vyote vya usalama barabarani na hadhi ya nyota tatu au zaidi

5 — 2030 (100%)

Shabaha #5:

Ifikapo mwaka 2030, magari yote mapya (yanayoagizwa, kuuzwa au kutengenezwa), na yale ya mtumba yanakidhi vigezo vyote vya kiusalama kama vilivyoainishwa na UN au viwango vya ubora ambavyo mataifa wanachama yatakuwa yamejiwekea

6 — 2030 (50%)

Shabaha #6:

Kuhakikisha ifikapo 2030 magari yote yanatii ukomo wa mwendo elekezi ilikupunguza kwa asilimia 50, madhara yatokanayo na kutozingatia ukomo wa mwendo

7 — 2030 (100%)

Shabaha #7:

Kuhakikisha kuwa ifikapo mwaka 2030, matumizi ya kofia ngumu kwa watumiaji wa pikipiki za magurudumu mawili inafikia asilimia 100

8 — 2030 (100%)

Shabaha #8:

Kuhakikisha kuwa ifikapo mwaka 2030, idadi ya wasafiri wanaotumia mikanda ya usalama na vizuizi vya watoto kwenye magari, inakaribia asilimia 100

9 — 2030 (50%)

Shabaha #9:

Kupunguza kwa asilimia 50 idadi ya vifo na majeruhi wa ajali za barabarani zitokanazo na matumizi ya vilevi, ifikapo mwaka 2030

10 — 2030

Shabaha #10:

Kila mwanachama wa UN kuwa na sheria na kanuni kukataza matumizi ya simu kwa waendesha vyombo vya moto barabarani ifikapo mwaka 2030

11 — 2030

Shabaha #11:

Kila mwanachama wa UN kuwa na sheria na kanuni zinazoelekeza muda wa kuendesha gari na ule wa kupumzika na kukubali mikataba ya kimataifa kuhusu hili ifikapo mwaka 2030

12 — 2030

Shabaha #12:

Kila nchi kujiwekea na kuzifikia shabaha za kitaifa za kuimarisha upatikanaji wa huduma za awali za dharura kwa kupunguza muda wa upatikanaji wa huduma za kwanza katika matukio ya ajali ifikapo mwaka 2030

- NGUZO #1: Uratibu wa usalama barabarani
- NGUZO #2: Barabara na safari salama
- NGUZO #3: Magari salama
- NGUZO #4: Watumia barabara salama
- NGUZO #5: Huduma za dharura baada ya ajali

Kufuatia wito wa Baraza Kuu la Umoja wa Mataifa la Novemba 22, 2017, nchi wanachama wa umoja huo ziliafikiana juu ya shabaha hizi katika kuimarosha usalama barabarani. Zaidi kuhusu shabaha hizi tembelea kiungo kifuatacho:

https://www.who.int/publications/m/item/global-road-safety-performance-targets

SEHEMU YA NNE

MPANGO WA TAIFA WA USALAMA BARABARANI 2024/25 - 2026/27

4.1 Utangulizi

Sura hii inawasilisha Mpango wa Taifa wa Usalama Barabarani (NRSP) kama ulivyoandaliwa na Baraza la Taifa la Usalama Barabarani (NRSC) kwa kipindi cha kuanzia mwaka 2024 - 2030. Sura hii inawasilisha Dira, Dhamira na maadili ya Msingi; Malengo; Mikakati; malengo na viashiria vya matokeo

4.2 Dira, Dhamira na Maadili ya Kimsingi

Dira	Kuwa na kiwango cha juu cha usalama barabarani kwa kuzingatia hali yetu ya kiuchumi na kiwango cha maendeleo ya kiuchumi, na kujitahidi kuwa katika uelekeo wa usalama endelevu wa barabara na watumiaji wake.
Dhamira	Kutambulisha mikakati na sera za usalama barabarani zilizothibitishwa, zinazoendana na uhalisia na hatua za kuzuia ajali ambazo zimefanikiwa katika nchi nyingine, ili kufikia matokeo ya muda mfupi na ya kudumu ya kupunguza ajali, majeraha na vifo katika kiwango cha chini, kati na cha juu

Maadili ya Kimsingi	Ufafanuzi
Uadilifu	Baraza linaamini kuwa mafanikio makubwa katika kuimarisha usalama barabarani yatafikiwa iwapo taasisi zinazohusika na usimamizi wa masuala ya usalama barabarani zitatekeleza majukumu yake kwa kuzingatia na kudumisha viwango vya juu vya tabia ya maadili na utawala wa sheria.
Uwazi	Baraza linatekeleza majukumu yake kwa uwazo mkubwa na linawajibika kwa wadau wake wote
Ushirikiano	Baraza linaamini katika kufanya kazi kwa pamoja (kwa kushirikiana) kama nguzo na msingi wa mafanikio
Umahiri	Baraza linatekeleza majukumu yake kwa kutegemea ujuzi na uzoefu katika nyanja zote za shughuli zinazohusiana na usalama barabarani.
Ubunifu	Baraza linaamini katika ubunifu, teknolojia na mbinu za kisasa za kuimarisha usalama barabarani
Weledi	Baraza linatekeleza majukumu yake kwa kuzingatia ujuzi wa kitaaluma, maadili, viwango na miongozo iliyopo

4.3 Malengo ya Mpango

Lengo kuu la Mpango wa Taifa ni kuimarisha usalama barabarani, hivyo kuchangia kufikia malengo ya Dira ya Taifa ya Maendeleo 2025 na malengo ya Umoja wa Mataifa ya kupunguza madhara yatokanayo na ajali za barabarani kwa 50% ifikapo mwaka 2030. Malengo ya Dira ya Taifa ya Maendeleo ni pamoja na Tanzania kuwa nchi yenye hadhi ya uchumi wa kipato cha kati na kuendeleza mageuzi ya kuwa nchi ya viwanda yenye kiwango cha juu cha maendeleo ya watu au kiwango cha juu cha maisha.

Uchumi wa viwanda ambao ndio unatajwa kuwa mkombozi wa nchi, unategemea sana uimarishwaji wa hali ya usalama barabarani, ili kuwezesha mzunguko mzuri wa gurudumu la kukuza uchumi kwa kutegemea viwanda. Usalama wa barabara na watumiaji wake utawezesha malighafi kufika viwandani kwa ajili ya uzalishaji wa bidhaa, ufikaji wa bidhaa kwenye masoko na uwepo wa wanunuzi wa bidhaa hizo ambao watachangia kwenye kulipa kodi na kuuchangamsha mzunguko wa ukuaji wa uchumi.

Mpango huu, unaendeleza misingi ya mipango iliyopita kwa kutilia mkazo maeneo makubwa matano ya mfumo salama (*safe system*) wa usalama barabarani ambayo ni usimamizi thabiti wa usalama barabarani, kuwa na watumiaji wa barabara walio salama, kuwa na barabara salama, kuwa na magari salama na uwepo wa huduma za uhakika kwa waathirika wa ajali pale itakapotokea tukio la ajali.

Kufanikiwa kwa haya yote kunategemea sana ushirikiano baina ya watumia barabara wa makundi yote, wadau wa barabara na maendeleo nchini, sekta za kiserikali, mamlaka za kiserikali na zile binafsi, na huo ndio msingi unaolengwa kuimarishwa kupitia mpango huu.

Aidha, mpango unahimiza kuongeza uwekezaji katika usalama barabarani kwa kutumia teknolojia na kuviwezesha kifedha vyombo vya usimamizi wa sheria, kutumia mbinu zilizothibitika kisayansi kupunguza ajali na madhara yake, kuchochea ushirikiano wa wadau wote waliotajwa katika aya zilizotangulia na wengine ambao hawakutajwa, pamoja na kuoanisha mipango ya kitaifa ya usalama barabarani na ile ya kikanda na ile ya UN.

Mpango huu unalenga kutumia rasilimali kimkakati ili kufikia malengo yake. Aidha, unatambua mipango na mikakati ya kisekta na kitaasisi inayogusa usalama barabarani, mpango wa tatu wa maendeleo wa Taifa wa miaka mitano, Ilani ya Chama cha Mapinduzi ambacho ndio chama tawala, Dira ya Taifa ya Maendeleo 2025, na mipango mikakati ya kikanda na kimataifa ikiwemo ule wa Malengo ya Maendeleo Endelevu (SDGs) ili kupunguza ajali za barabarani, vifo na majeruhi.

Malengo mahsusi ya mpango huu ni pamoja na:

i. Kuimarisha utekelezaji wa mpango ikijumuisha uwekaji wa vipaumbele, mpangilio, kufungamanisha na kuoanisha hatua za utekelezaji;
ii. Kuimarisha usimamizi na uongozi wa usalama barabarani kwa kushirikisha wadau mbalimbali ili kufikia malengo ya kupunguza ajali kwa 50% ifikapo 2030 kama ilivyo katika azimio la UN;
iii. Kuimarisha ushirikiano wa kitaasisi na kisekta katika kuzifanya barabara kuwa salama kwa watumiaji wake;
iv. Kuongeza wigo wa utoaji elimu na taarifa za usalama barabarani ili kuongeza usalama wa watumiaji wake.
v. Kuongeza usalama wa magari kwa kuchukua hatua madhubuti kuhakikisha yanakuwa si hatarishi muda wote yanapokuwa yanatumika barabarani;
vi. Kuimarisha na kujenga uwezo wa mwitikio na utoaji wa huduma za baada ya ajali kwa kushirikiana na taasisi nyingine zenye wajibu katika eneo hili

Malengo mahususi ya Mpango yamegawanyika katika sehemu tano ambazo ni:

i. Kuimarisha Uratibu wa usalama barabarani (road safety management)
ii. Kuhakikisha barabara ni salama (safe roads)
iii. Kuhakikisha magari ni salama (safe vehicles)
iv. Kuhakikisha watu ni salama (safe people); na
v. Kuimarisha mwitikio baada ya ajali (Post Crash Response)

Kumekuwa na juhudi kubwa zinazofanywa katika kuboresha miundombinu ya barabara nchini, ili kurahisisha mazingira ya safari katika maeneo mbalimbali, ingawa kwa upande mwingine juhudi za kuelimisha na kusisitiza mabadiliko ya kitabia kwa watumia barabara hususan waendesha vyombo vya moto, hazijatiliwa mkazi kwa kiwango kinacholingana na ukubwa wa tatizo lililopo na ndio sababu tunaendelea kushuhudia udereva hatarishi ambao umekuwa ukisababisha ajali za mara kwa mara

JEDWALI 4:1 - MALENGO YA MPANGO KULINGANA NA NGUZO ZA MFUMO SALAMA

NGUZO	Maelezo	Mkakati	Malengo	Viashiria vya Utekelezaji
Uratibu wa Usalama Barabarani	usimamizi wa usalama barabarani unahusisha uundaji wa ushirikiano wa sekta mbalimbali na uteuzi wa Wakala Kiongozi wenye uwezo wa kuandaa na kuongoza utoaji wa mipango na malengo ya kitaifa ya usalama barabarani.	» Kuainisha wadau wote wanaohusika na usimamizi na uratibu wa usalama barabarani kuanzia ngazi ya taifa hadi mikoa » Kuitisha mikutano itakayowakutanisha wadau wote katika ngazi hizo ili kuwa na mikakati ya pamoja » Kufanya mapitio ya programu mbalimbali za kitaasisi zinazohusu usalama barabarani ili kuona kama zina muingiliano wowote wa kimaslahi, kiutendaji na kiutekelezaji. » Kufanya mapitio ya sheria, kanuni, sera na miongozo mbalimbali inayohusiana na usalama barabarani nchini kuona kama inaendana na mazingira tuliyo nayo.	» Kuimarisha ushirikiano kati ya idara za serikali na wadau wote wa usalama barabarani kwa ujumla na kufafanua muingiliano uliopo katika uwajibikaji » Kuhakikisha uwepo wa utekelezaji jumuishi na wa pamoja wa mipango ya usalama barabarani, ili kuwa na mwendelezo unaoeleweka wa kuimarisha usalama barabarani nchini » Kutambua uwezo, uimara, madhaifu na fursa zilizoko kwa kila mdau wa usalama barabarani ili kuwa na matumizi sahihi ya kila mdau » Kuhakikisha kwamba sheria na kanuni zinaunga mkono utekelezaji wa mipango ya kuimarisha usalama barabarani » Kuwa kwenye nafasi nzuri ya utekelezaji wa malengo ya Umoja wa Mataifa ya Usalama Barabarani	» Kuanzishwa kwa chombo kitakachoshirikisha wadau wote wa usalama barabarani kikiratibiwa na NRSC » Kuwa na ratiba ya mwaka ya vikao vya wadau wa usalama barabarani pamoja na matukio yanayohusu usalama barabarani » Kuanzisha mchakato wa kusaini, kuthibitisha na kuanza kutekeleza maazimio ya kikanda na kimataifa ya usalama barabarani » Kukagua na kutathmini sheria zote muhimu kufikia 2026 » Kutayarisha mpango wa kufanikisha mabadiliko ya sheria uliokamilishwa kufikia 2026
Barabara Salama	Miundombinu ya barabara inapaswa kutengenezwa kwa kuzingatia ukweli kuwa binadamu ameumbwa kutenda makosa na hivyo inapaswa kuwa ni yenye kusamehe makosa hayo ya kibinadamu na kuwa sehemu ya ya kupunguza ajali za barabarani pamoja na madhara yake.	» Kutambua na kushughulikia maeneo hatarishi ya barabara » Kuweka mazingira ya barabara yanayojieleza na yenye kusamehe makosa kwa watumiaji wote wa » Kutekeleza mpango wa ukaguzi wa usalama barabara kwenye miradi mipya na kuboresha miundombinu ya barabara zilizopo » Kuhamasisha matumizi ya teknolojia rahisi za kisasa katika kufanya tathmini ya viwango vya ubora wa barabara zikiwemo zile zinazoainishwa na iRAP » Kuhamasisha uanzishwaji wa sheria na kanuni zitakazotambua na kurasimisha maeneo ya ukanda wa spidi 30, ili kupunguza ajali zitokanazo na mwendokasi maeneo yenye mikusanyiko » Kuhamasisha jamii kuwajibika kulinda miundombinu ya barabara pamoja na kutoa taarifa kuhusu changamoto zinapoibuka	» Kupunguza maeneo hatarishi katika barabara » Kuboresha viwango vya usanifu wa barabara ili kuhakikisha kuwa watumiaji wote wa barabara wanakuwa salama » Kuhakikisha usanifu wa barabara unazingatia viwango vya kimataifa vya barabara salama, ikiwa ni pamoja na kuifanya kuwa barabara yenye kusamehe makosa ya watumiaji wake » Kurahisisha tafiti na tathmini za ndani za usalama na viwango vya ubora wa barabara zetu ili kuwezesha mikakati ya kuziboresha kuwa ya kimkakati » Kuhakikisha usalama wa miundombinu ya barabara mpya na zilizoboreshwa. » Kurasimishwa kwa sipidi 30km/saa maeneo yote ya mikusanyiko » Kuwa na jamii yenye kuwajibika katika kulinda ubora wa miundombinu ya barabara	» Kutambuliwa kwa maeneo yote hatarishi kwenye barabara zote kuu » Kuanza kutekelezwa kwa programu ya tathmini ya viwango vya ubora wa barabara nchini (TanRAP) » Kufanya mapitio ya michoro na sanifu za barabara ambazo zilishaandaliwa bila kuhusisha dhana ya barabara salama kama ilivyoelezwa na WHO » Kuboreshwa kwa miongozo ya usanifu wa barabara pamoja na mifumo ya ukaguzi wa barabara kuunganishwa na kupata ithibati za iRAP » Kuanza mchakato wa sheria ya kutambua na kurasimisha maeneo yenye mikusanyiko kuwa Ukanda wa 30km/saa » Kuwepo na ongezeko la taarifa zinazohusu changamoto za barabara na kupungua vitendo vya uhujumu wa miundombinu.

JEDWALI 4:1 - MALENGO YA MPANGO KULINGANA NA NGUZO ZA MFUMO SALAMA				
Magari Salama	Ajali za barabarani pamoja na madhara yake, hutokana na vyombo vya moto vilivyoko barabarani hivyo ni eneo lenye kuhitaji kuwekewa mkakati madhubuti ili kuhakikisha tunakuwa na vyombo salama na hivyo kupunguza ajali zitokanazo na uduni wa vyombo vya moto barabarani	» Kuhakikisha magari yote yaliyoko barabarani yanakidhi viwango vya ubora kulingana ma miongozo ya kitaifa na kimataifa » Kuhamasisha uagizaji na matumizi ya magari yenye kutumia teknolojia za kisasa kupunguza madhara inapotokea ajali	» Kuimarisha ukaguzi wa magari katika kila mkoa » Kutumia teknolojia za kisasa zilizo rahisi za ukaguzi wa magari » Kuwa na magari ambayo ni salama na yenye uwezo wa kupunguza madhara kwa watumiaji wake inapotokea ajali » Kuondoa kabisa magari yasiyo salama kwa matumizi na yanayoweza kuhatarisha usalama wa watumiaji wengine wa barabara	» Kuongezeka kwa wakaguzi wa magari wenye elimu na weledi kwa kazi hiyo » Kuboreshwa kwa mazingira ya ukaguzi wa magari katika maeneo yote ya ukaguzi » Kuanza kutumia njia za kisasa za ukaguzi wa magari » Kupungua kwa ajali zitokanazo na ubovu wa vyombo vya moto barabarani
Watumiaji salama wa barabara	Juhudi zote za kuimarisha usalama barabarani zinalenga kuhakikisha watumia barabara wanakuwa salama. Hata hivyo, juhudi hizi haziwezi kuwa na tija endapo watumiaji wenyewe wa barabara hawatawajibika kwa usalama wao, hivyo mipango yote ya usalama barabarani ni lazima iwahusishe	» Kuhamasisha ushiriki na uwajibikaji wa kila mtumia barabara katika kuimarisha usalama barabarani » Kuhamasisha elimu ya usalama barabarani kuwa jambo la lazima kuanzia ngazi za awali za masomo hadi ngazi za juu » Kuhamasisha maboresho ya sheria na kanuni kuhusu vyuo na elimu ya udereva nchini » Kuhamasisha kupitishwa kwa muswada wa mabadiliko ya sheria ya usalama barabarani » Kuhamasisha matumizi sahihi ya ardhi ili kuondokana na tabia ya uvamizi wa barabara kwa ajili ya shughuli mbalimbali za kibinadamu » Kuhamasisha maboresho katika ufanisi wa utekelezaji wa usimamizi wa sheria na kanuni za barabara » Kuhamasisha tafiti za ndani kuhusiana na ubora wa huduma za usafirishaji kwa vyombo vya umma » Kuhamasisha tafiti za kuhusu tabia za watumia barabara	» Kuwa na kizazi kinachotambua kuwa usalama wa kila mtumia barabara unamuhusu yeye mwenyewe na watumiaji wenzake na vivyo hivyo, uwajibikaji wake na wa wengine pia » Kuimarisha juhudi na mifumo ya utekelezaji wa sheria » Kuboresha ujuzi na uwezo wa madereva » Kushirikisha wananchi katika mijadala kuhusu usalama barabarani, na kuongoza kampeni na programu za usalama barabarani » Kuimarisha juhudi za kukabiliana na tabia mbovu na hatari ya kuendesha gari ikiwemo mwendokasi » Kuimarisha juhudi za pamoja za kuhakikisha usalama wa miundombinu ya barabara na kukabiliana na tabia za uhujumu miundombinu kama vile ung'oaji wa alama. » Kujua kiini cha changamoto za sekta ya usafirishaji kutoka kwa watumiaji wa huduma hizo na kuandaa mikakati ya namna ya kuzishughulikia » Kubaini kwanini watumiaji wa barabara hawapendi kuzingatia sheria na kanuni za usalama barabarani mathalan kutumia vivuko vya watembea kwa miguu, ovateki hatarishi, kutokupenda kufunga mikanda, kuvaa kofia ngumu nk	» Ongezeko la ushiriki wa watumia barabara katika mambo mbalimbali yenye kuhusu usalama barabarani » Maboresho ya sheria na kanuni za vyuo na elimu ya udereva pamoja na taratibu za utoaji na upandishaji madaraja ya leseniza madereva » Kuanzishwa kwa mfumo wa kutambua madereva wenye makosa ya kujirudia rudia » Kupungua kwa idadi ya kesi na faini za madereva ambazo hazijafanyiwa kazi » Kuongezeka kwa taarifa za madereva wakosefu, ubovu wa miundombinu pamoja na kupungua kwa matendo ya wizi wa alama za barabarani » Kupungua kwa ajali zinazohusisha watembea kwa miguu na waendesha baiskeli na pikipiki » Kupungua kwa matukio ya udereva hatarishi, kama mwendokasi na ovateki zisizoruhusiwa kiusalama » Kurasimishwa kwa mpango wa elimu ya usalama barabarani kuanzia elimu ya awali pamoja na elimu kwa umma wa watumia barabara ambao hawako mifumo rasmi ya utoaji elimu (mashuleni na vyuoni)

JEDWALI 4:1 - MALENGO YA MPANGO KULINGANA NA NGUZO ZA MFUMO SALAMA

Huduma za dharura katika matukio ya ajali	Mara nyingi vifo vya ajali za barabarani huongezeka kutokana na uduni wa huduma za awali za dharura baada ya ajali kutokea. Kutokana na ukweli huo, hili ni eneo lenye kuhitaji kufanyiwa kazi pia kupitia mpango huu.	» Kuhamasisha umma kuhusu umuhimu wa kushiriki maokozi pindi inapotokea ajali » Kuhamasisha mamlaka kuanzisha utaratibu wa kuelimisha na kutambua wasamaria wema » Kuhamasisha serikali kuanzisha utaratibu wa kuelimisha wananchi walioko maeneo ya kandokando ya barabara kuhusu huduma ya kwanza » Kuhamasisha serikali kuendelea kutenga fedha za kutosha kuimarisha Jeshi la Zimamoto na Uokoaji » Kuhamasisha matumizi ya teknolojia rahisi za kisasa za upashanaji na uchakataji habari zinazohusiana na matukio ya ajali	» Kuhakikisha kila mwananchi anahusika katika kupunguza madhara ya ajali pindi inapotokea katika eneo alipo » Kuhakikisha tunakuwa na sheria na kanuni za Msamaria Mwema » Kuhakikisha tunakuwa na wataalamu wenye ujuzi wa namna ya kutoa huduma za awali kwa waathirika endapo ajali inatokea katika eneo walipo » Kuhakikisha Jeshi la Zimamoto na Uokoaji linakuwa imara zaidi ili kuweza kutimiza majukumu yake ya maokozi kwenye ajali, kwa ufanisi zaidi pale inapotokea tukio. » Kuhakikisha tunakuwa na mfumo mzuri, rahisi na rafiki wa utoaji taarifa za ajali za barabarani ili kurahisisha zoezi la kuwaokoa waathirika dhidi ya madhara.	» Ushiriki wa wananchi katika matukio ya maokozi inapotokea ajali ya barabarani » Kuanza mchakato wa kuandaa sera, kanuni na sheria ya msamaria mwema » Ongezeko la idadi ya wataalamu wa kutoa huduma za awali za dharura kwenye matukio ya ajali » Kuimarika kwa Jeshi la Zimamoto kwa kuongezewa idadi ya watendaji na vitendea kazi » » Kuimarika kwa mfumo wa upokeaji na uchakataji wa taarifa za ajali za barabarani na kuzifanyia kazi » Kuanza kutumia teknolojia rahisi za kisasa katika kurahisisha maokozi na huduma za dharura kwenye matukio ya ajali
Uimarishaji wa Kitaasisi na Kujenga Uwezo	Katika nchi ambayo usalama barabarani unahusisha zaidi ya taasisi moja, ni muhimu sana kuhakikisha kila mdau anakuwa kwenye nafasi nzuri ya kutekeleza majukumu yake ili juhudi za pamoja ziweze kuzaa matunda. Hivyo eneo hili nalo linahitaji kuwekewa mikakati, malengo na mipango yake mahususi	» Kuhamasisha wataalamu wanaohusika na usalama barabarani wanajiendeleza kielimu na maarifa » Kuhamasisha kukomeshwa kwa matukio ya rushwa na viashiria vyake » Kuhamasisha uwajibikaji wa kila mdau kwa nafasi yake » Kuhamasisha uwepo wa nguvu za pamoja katika kushughulikia usalama barabarani » Kuhamasisha uungwaji mkono wa wanasiasa, watu mashuhuri na wenye ushawishi katika jamii » Kuratibu kwa ukaribu juhudi za wadau wote wa usalama barabarani, ili kuhakikisha kuwa utekelezaji wa vipaumbele vya usalama barabarani unaenda kwa mwendelezo mzuri	» Kuwa na wataalamu wenye ujuzi na mbinu za kisasa kuhusu usalama barabarani » Kupungua au kuondoa kabisa matukio na malalamiko ya rushwa kwa wasimamizi wa sheria na kanuni za usalama barabarani » Kuwa na nguvu ya pamoja na mwendelezo mzuri wa programu za kitaifa za kuimarisha usalama barabarani » Kuwa na uungwaji mkono wa wanasiasa ambao hushiriki kufanya maamuzi yanayohusu mustakabali wa utekelezaji wa programu za usalama barabarani » Kutambua uwezo na ujuzi wa kila mdau wa usalama barabarani ili kuwa na mpango mzuri wa ugawanyaji wa majukumu ya utekelezaji wa programu za usalama barabarani nchini » Kuwa na mifumo inayoweza kusomana ya ufundishaji, kutathmini, kupandisha madaraja ya leseni, na utoaji adhabu za makosa ya usalama barabarani	» Kuanza mchakato wa kuandaa mifumo ya kiteknolojia itakayowaunganisha wadau wote wa usalama barabarani » Kuwa na ongezeko la wataalamu wenye ujuzi wa masuala mbalimbali ya usalama barabarani, » Kupungua kwa mamamiko na kesi za rushwa barabarani » Kuwa na ongezeko la idadi ya wanasiasa na watu wenye ushawishi wanaoongelea usalama barabarani katika dhana zake za kisasa » Ongezeko la ufanisi katika utekelezaji wa programu za kila taasisi kuhusu usalama barabarani » Kupungua kwa vitendo vya udereva hatarishi kutokana na kutiliwa mkazo kwenye usimamizi wa sheria na kanuni za usalama barabarani

SEHEMU YA TANO

MATOKEO YA UTEKELEZAJI NA UPIMAJI WA MATOKEO HAYO

5.1: Utangulizi
Mpango huu wa Kitaifa wa uimarishaji wa usalama barabarani unatokana na mbinu iliyokubaliwa zaidi kimataifa, ambayo ni Mbinu ya Mfumo Salama kama inavyopendekezwa katika waraka wa Muongo wa Pili wa Umoja wa Mataifa kuhusu Usalama Barabarani.

5.2: Mbinu ya Mfumo Salama
Kanuni za Mfumo Salama zinakubali kwamba binadamu hufanya makosa na kwamba kuna ukomo wa uwezo wa mwili wa binadamu kuhimili kishindo kabla ya madhara kutokea. Mfumo Salama unahitaji kuelewa na kudhibiti changamoto za kiusalama barabarani ikiwa ni pamoja na changamoto za mwendokasi, ubora wa magari, usalama wa miundombinu ya barabara na tabia ya watumiaji wa barabara.

Ili kufanikisha utekelezaji wa Mfumo Salama, yafuatayo ni lazima yafanyike:
i. Utekelezaji wa hatua zilizothibitishwa kuleta matokeo chanya;
ii. Utoshelevu wa mfumo wa usimamizi wa usalama barabarani uliopo;
iii. Malengo thabiti yenye mkakati na muda maalum wa kuyatekeleza;
iv. Utoshelevu wa ufadhili na fursa; na
v. Kuwekeza katika tafiti kuhusu usalama barabarani na kuhamasisha matumizi salama ya barabara

Utekelezaji wa mfumo salama ni muhimu ili kufikia lengo la kimataifa la kupunguza nusu ya vifo na majeruhi wa ajali za barabarani ifikapo 2030. Utekelezaji huu ili uwe wenye ufanisi ni lazima uwe endelevu, shirikishi na wenye kufanyiwa tathmini za mara kwa mara na kuboreshwa kwa kadiri mahitaji yanavyobadilika, mfano ukuaji wa teknolojia, mabadiliko ya tabia za watumia barabara nk.

Aidha, ni vizuri pia ukawa ni shirikishi kwa maana ni wenye kugawanya uwajibikaji kwa mashirika mbalimbali ya serikali na yasiyo ya kiserikali, wadau wengine, wakiwemo umma, sekta binafsi na mashirika ya kiraia katika kuboresha usalama barabarani nchini.

5.3: Mpango wa Utekelezaji
Utekelezaji wa Mpango unasisitiza kuwa na mtazamo wa kisekta unaohusisha wadau walioainishwa katika zoezi la uandaaji wa mkakati huu. Licha ya wengi wao kuwa tayari kutekeleza yanayowahusu ili kuimarisha usalama barabarani, rasilimali za kifedha na watu zinahitaji kutiliwa mkazo zaidi ili kuweza kufikia malengo.

Pamoja na ufadhili na ugawaji wa rasilimali, taasisi ya jumla inayoratibu inahitaji kuhakikisha kuwa wakala katika ngazi ya kitaifa na serikali za mitaa ambazo zinawajibika kutekeleza vipengele mbalimbali vya mpango zinafanya kazi yao. Utekelezaji mzuri wa mpango huu pia unahitaji kuwa na mwelekeo wazi na mfuatano mzuri wa hatua zinazochukuliwa.

5.4: Maeneo ya Utendaji
Mpango huu unaainisha maeneo muhimu ya utekelezaji kulingana na Mpango wa Kimataifa wa Muongo wa Utendaji 2021-2030. Mtazamo wa sasa wa kimataifa unatambua usimamizi madhubuti wa masuala yahusuyo usalama barabarani kama suala mtambuka. Hata hivyo, kutokana na hali ya sasa nchini na mfumo wetu wa usalama barabarani, kuna mikakati inayohitaji kupewa kipaumbele zaidi kwakuwa ni yenye kujumuisha taasisi zaidi ya moja katika kuitekeleza, ushirikiano baina ya wanaohusika na mikakati hiyo ni jambo la lazima.

Maeneo kama matumizi ya ardhi, utunzaji wa alama za barabarani, utunzaji wa miundombinu ya barabara, ni miongoni mwa maeneo hayo yenye kuhusisha zaidi ya taasisi moja na yenye kuhitaji ushirikiano baina ya taasisi hizi ili kuhakikisha lengo la kuimarisha usalama barabarani linafikiwa bila kuathiri maeneo mengine.

5.4.1 Usimamizi wa Usalama Barabarani
Kuna haja kubwa ya kuimarisha uwezo wa Baraza, ambalo ni taasisi kiongozi katika kuimarisha usalama barabarani, na kuweka mazingira wezeshi kwa utekelezaji wa Mpango huu. hatua zinazotakiwa kupewa kipaumbele na Baraza ni pamoja na:-
i. Uratibu wa wadau wote wa usalama barabarani na programu za usalama barabarani;
ii. Uratibu wa programu za usalama barabarani;
iii. Mapitio ya kanuni, sera na viwango vya Usalama Barabarani vya Taifa;
iv. Usimamizi wa kanzidata ya ajali za barabarani;
v. Uchunguzi wa kina wa ajali pamoja na usambazaji wa matokeo na mapendekezo;
vi. Ugatuaji wa usalama barabarani;
vii. Uratibu wa fedha za usalama barabarani;
viii. Ufuatiliaji na tathmini kupitia mapitio ya mara kwa mara ya utendaji wa usalama barabarani;

ix. Utayarishaji wa taarifa za utendaji wa usalama barabarani za kila mwaka
x. Kujenga Uwezo wa Usalama Barabarani; na
xi. Kuratibu uanzishwaji wa mifumo ya teknolojia katika utekelezaji wa usalama barabarani.

5.4.2 Miundombinu Salama ya Barabara

Upangaji, usanifu, utekelezaji na matengenezo ya miundombinu ya barabara ni muhimu katika kuzuia vifo na majeruhi wa ajali. Barabara na mazingira yake huchangia moja kwa moja katika hatari ya kifo na majeraha na vilevile huathiri jinsi watumiaji wa barabara wanavyoona hatari ya tabia zao barabarani.

Kama kipengele muhimu cha mbinu ya mfumo salama, miundombinu ya barabara lazima ipangwe, kubuniwa na kujengwa ili kuwezesha usalama kwa watumiaji wote wa barabara wakiwemo watembea kwa miguu, waendesha baiskeli, waendesha magari watumiaji wa usafiri wa umma, watu wenye ulemavu, watoto, wanyama pamoja na madereva wa magari yaendayo kasi. Hatua zitakazochukuliwa ni:

i. Kutunga sheria ya kudhibiti shughuli za kibinadamu kandokando ya barabara kuu
ii. Kuhamasisha matumizi ya njia mbadala za usafiri zitakazopunguza msongamano wa magari
iii. Kufanya mapitio ya miongozo ya ukaguzi wa usalama wa barabara iliyopo ili kuainisha madhaifu yaliyo ndani yake kulingana na miongozo ya kimataifa
iv. Kufanya mapitio ya miongozo ya usanifu wa miundombinu ya barabara iliyopo ili kuona kama inaendana na teknolojia na miongozo ya UN ya usalama barabarani
v. Kuweka mkakati wa kutekelezwa kwa ukaguzi wa lazima wa miundombinu ya barabara tangu hatua za awali za usanifu hadi kukamilika ujenzi wake na kuzipa vyeti
vi. Kufanya ukaguzi wa mara kwa mara wa usalama barabarani kwenye barabara zote zilizopo ili kubaini hatari za usalama na kuweka kiwango cha chini cha utendaji wa usalama kwa barabara zilizopo.
vii. Kuanzisha mpango wa usimamizi ambao unahusisha utambuzi, uchanganuzi, utatuzi na tathmini ya hatua za kuchukua katika maeneo hatarishi kwenye mtandao wa barabara.
viii. Kutekeleza mpango wa usimamizi wa “ukanda salama” katika maeneo ya shule, ili kuimarisha usalama barabarani katika shule zilizo kandokando ya barabara.
ix. Kuhamasisha matumizi ya teknolojia mpya, mbinu na mipango ya kisasa katika kuhakikisha barabara salama
x. Ushirikiano katika mafunzo ya Stadi za Usalama Barabarani kati ya wabunifu wa barabara, watoa huduma na wakaguzi

5.4.3 Usalama wa Gari

Magari yaliyopo, yanahitaji ukaguzi na matengenezo ya mara kwa mara ya lazima, ili kuhakikisha usalama wake kwa matumizi ya barabara. Aidha, yale ambayo yanaingizwa nchini (mapya au yawe ya mtumba), ni lazima kukaguliwa na kuhakikiwa kuwa yanakidhi viwango vya kimataifa vya usalama barabarani kama vilivyoainishwa kwenye miongozo mbalimbali ya kitaifa na kimataifa.

Ni muhimu kuhakikisha magari yote yana uwezo wa ama kuzuia ajali isitokee kwa kuwa yenye kuwasiliana na dereva, na kupunguza madhara ya ajali endapo itatokea. Vifaa vya kumfanya aliyeko ndani ya chombo anakuwa salama, kama vile mikanda ya usalama, mifumo ya kuzuia watoto na kofia za pikipiki ni lazima zihakikishwe kuwa ni zenye kukidhi kanuni na viwango vya usalama vilivyooanishwa vya kimataifa, kikanda na kitaifa.

Kwa hiyo, kuhakikisha kiwango kinachofaa cha usalama wa magari na vifaa ni kipengele muhimu cha mfumo salama unaokamilisha vipengele vingine kama vile miundombinu ya barabara salama na matumizi salama ya barabara. Miongoni mwa hatua zitakazochukuliwa katika eneo hili ni pamoja na:-

i. Kuanzisha mpango wa lazima wa ukaguzi wa magari kwa ustahilifu wa barabara
ii. Kupitia na kufanya maboresho katika kanuni za ukaguzi wa magari
iii. Kuanzisha vituo vikuu vya ukaguzi wa magari
iv. Kufanya kaguzi za mara kwa mara za kushtukiza barabarani hasa kwa gari za mizigo na abiria
v. Kuwajengea uwezo wakaguzi wa magari kutoka taasisi zote zinazohusika na ukaguzi wa magari
vi. Uhamasishaji umma juu ya umuhimu na ulazima wa ukaguzi wa vyombo vya moto
vii. Kuhakiki ubora wa magari kabla ya kuingizwa nchini
viii. Kupitia na kufanya maboresho kanuni/miongozo ya ubora wa vyombo vya moto nchini
ix. Kudhibiti uendeshaji wa karakana na kufanya kaguzi za mara kwa mara na kutoa leseni
x. Kuwapa usaidizi wa kimuongozo watengenezaji wa magari wa ndani

5.4.4 Matumizi Salama ya Barabara

Kushughulikia tabia ya watumiaji wa barabara ni kipengele cha msingi cha mbinu ya mfumo salama. Mifumo ya usimamizi na uendeshaji wa usalama barabarani ni lazima izingatie utofauti wa tabia ya watumiaji wa barabara ili kuhakikisha kuwa makosa ya kibinadamu na ukiukwaji wa makusudi hausababishi kifo na majeraha.

Ingawa muundo wa mfumo salama unatarajia na kufidia makosa ya kibinadamu yanayoweza kuepukika, kuna baadhi ya tabia za kimakusudi ambazo si matokeo ya makosa ya kibinadamu kama vile mwendo kasi, matumizi ya vilevi kwa maderena, kutotumia vifaa vya kujikinga na matumizi ya simu ya mkononi unapoendesha gari. Tabia hizo hudhoofisha ufanisi wa mfumo, na kuchangia kuongezeka kwa hatari ya ajali, majeraha na kifo.

Tabia kama hiyo itashughulikiwa kupitia hatua za ziada kama vile sheria za trafiki barabarani na teknolojia za ndani ya gari.

Miongoni mwa hatua zitakazochukuliwa katika eneo hili ni pamoja na hizi zifuatazo:-

i. Kufanya mapitio ya sheria na kanuni za usalama barabarani kubainisha mapungufu yaliyopo na kuyafanyia marekebisho ili ziwe zinagusa watumia barabara wa makundi yote kikamilifu
ii. Kufanya mapitio ya sheria na kanuni za barabara kubainisha mapungufu yanayoweka watumiaji hatarini
iii. Kutafsiri sheria na kanuni za barabara na za usalama barabarani kuwa katika kiswahili ili iwe rahisi kwa kila Mtanzania kuzisoma na kuzielewa
iv. Usambazaji wa kanuni na sheria zinazohusu usalama barabarani kwa watumia barabara mbalimbali
v. Kuimarisha na kutilia mkazo juhudi za kudhibiti uendeshaji wa mwendokasi na kuweka ukomo wa mwendo ulio sahihi kulingana na mazingira
vi. Kubuni, kuanzisha na kukuza programu za elimu na uhamasishaji kuhusu usalama barabarani
vii. Uhamasishaji wa Usalama Barabarani kwa waendesha pikipiki kama moja ya vikundi vilivyo hatarini kwa ajali za barabarani

5.4.5 Huduma za dharura baada ya ajali kutokea

Huduma ya baada ya ajali, kama inavyotarajiwa katika Mfumo wa Huduma ya Dharura wa WHO, ni jambo muhimu sana ambalo linapaswa kupewa kipaumbele. Kupitia mpango huu, Baraza linatarajiwa kufanya mambo kadhaa kuhusu kipengele hiki, ikiwa ni pamoja na kufanya utafiti kuona namna gani bora ambayo itawezesha ushirikishwaji wa wadau mbalimbali wakiwemo wale wa sekta binafsi, za kiserikali na wadau wengine.

Aidha Baraza lielekeze nguvu katika kuhakikisha upatikanaji wa elimu kwa umma kuhusu uzuiaji, utambuzi wa majeraha/dharura za ajali barabarani ndani ya eneo lao la mamlaka, na utoaji wa Huduma ya Kwanza, Huduma za gari za kubebea wagonjwa na huduma ya dharura ya kituo. Miongoni mwa hatua zitakazochukuliwa katika eneo hili ni pamoja na:-

i. Ununuzi wa magari ya wagonjwa ili kurahisisha ufikshaji wa majeruhi hospitali ajali inapotokea
ii. Kuimarisha uwezo wa huduma ya kwanza katika ngazi ya Kaya na jamii.
iii. Kuimarisha uwezo wa watoa huduma ya kwanza walio kazini
iv. Kuelimisha umma kuhusu elimu ya majeraha na kinga yake
v. Kuandaa na kuijumuisha kwenye mfumo rasmi wa elimu, mitaala ya elimu ya huduma ya kwanza
vi. Kuandaa na kutoa mafunzo kwa polisi na watoa huduma za jamii ili kudhibiti maeneo ya ajali ili kuepusha ajali za pili (zinazoweza kutokea kutokana na ajali ya awali)
vii. Uanzishwaji na uthibitishwaji wa watoa huduma za awali katika ngazi mbalimbali
viii. Kuandaa/Kubuni, kutunga na kuanza kutumia Sheria ya Msamaria Mwema ili kuhakikisha ulinzi na usalama wao wanaposhiriki maokozi katika ajali
ix. Kubuni na kuanzisha mkakati utakaohamasisha wanafunzi kusomea na kubobea katika Huduma ya Dharura.
x. Kutunga sheria/kanuni inayoelekeza wagonjwa wa ajali kupokelewa na kupata matibabu wakati wowote bila kujali uwezo wao wa kulipia gharama za matibabu yao
xi. Kuhimiza uanzishwaji wa mifumo ifaayo ya bima ya watumiaji wa barabara ili kufadhili huduma za matibabu kwa wahanga wa ajali
xii. Kuboresha huduma za haraka za upasuaji na matibabu ya juu ili kukinga waathirika dhidi ya ulemavu
xiii.
xiv. Kuhamasisha wataalamu na watafiti kufanya tafiti kuhusu huduma za dharura wakati wa ajali
xv. Kuweka utaratibu wa uratibu wa uchunguzi wa baada ya ajali na namna ya kushirikishana data za uchunguzi huo

5.5 Ufadhili wa programu za Usalama Barabarani

Shughuli za usalama barabarani zitakuwa zikishindanishwa shughuli nyingine za sekta ndogo ya barabara kama vile ujenzi wa barabara na matengenezo ya barabara katika mgawanyo wa fedha. Kijadi, usalama barabarani haupewi kipaumbele linapokuja suala la mgao wa fedha. Kufikia malengo ya mpango huu kutategemea mkakati wa upatikanaji wa rasilimali fedha.

Ili malengo ya usalama barabarani yatimie, ni lazima mifumo endelevu ya ufadhili iandaliwe. Baraza litakuwa na wajibu wa kuhakikisha hili linatimia, ikiwa ni pamoja na kuibua vyanzo vingine vya upatikanaji wa rasilimali fedha ili kufanikisha miradi ya usalama barabarani iliyokwama na itakayobuniwa. Baadhi ya hatua ambazo Baraza linaweza kuchukua katika kufanikisha hili ni pamoja na:-

i. Kuunda programu za uhamasishaji wa usalama barabarani kama sehemu ya shughuli za awali za miradi mikubwa ya miundombinu kama ilivyo kwa na uhamasishaji wa majanga mathalani lile la kuenea kwa VVU na UKIMWI
ii. Kuunganisha programu kuu za usalama barabarani pamoja na miradi mikubwa ya miundombinu kwa ajili ya kufadhili pande zote.
iii. Kuongeza ushirikishwaji wa uelewa wa umma na wa kibinafsi ili kusaidia katika hatua za serikali;
iv. Utetezi na kushawishi Serikali kupanua wigo wa utendaji wa Baraza, na kujumuisha usimamizi wa michakato ya utoaji leseni na adhabu mbalimbali nk
v. Shughuli za usalama barabarani - na hivyo fedha za usalama barabarani - ziingizwe kwenye mashirika na taratibu za ufadhili zinazohusika. Hili bado halijafanyika na hivyo basi, vyanzo mahususi vya fedha kwa ajili ya usalama barabarani lazima vitambuliwe.

5.6 Mipango ya Kitaasisi

4.6.1 Uratibu

Wizara ya Ujenzi na Uchukuzi ndicho chombo cha jumla kinachohusika na utungaji wa sera, sheria, mipango mkakati, kuweka viwango, udhibiti, usimamizi, uratibu wa wadau, utafiti na maendeleo, utekelezaji, ufuatiliaji na tathmini ya masuala ya usalama barabarani nchini.

Wizara hii pamoja na nyingine zinazohusika na usalama barabarani, zinapaswa kukaa pamoja na kuandaa utaratibu ambao utaliwezesha Baraza kuwa wakala kiongozi kwa utekelezaji wa masuala yote yanayohusiana na usalama barabarani.

Hii itasaidia mipango na mikakati yote ya usalama barabarani kuwa chini ya mwavuli mmoja na hivyo kurahisisha uratibu na tathmini yake jambo ambalo pia litarahisisha uandaaji wa mipango na mikakati ya kitaifa ya kuimarisha usalama barabarani na hivyo kuwa kwenye njia sahihi ya kuelekea utekelezaji wa malengo ya Umoja wa Mataifa ya kupunguza ajali na madhara yake.

5.6.2 Utekelezaji wa wadau

Baraza litafanya kazi kwa karibu na wadau mbalimbali wa ndani na nje ya nchi katika kuibua na kutekeleza miradi mipya yenye lengo la kuimarisha usalama barabarani, pamoja na kuratibu upatikanaji wa ufadhili katika kufanikisha miradi hiyo.

Baadhi ya miradi inayoweza kutekelezwa na kuleta tija katika kuimarisha usalama barabarani ni pamoja na ufungaji wa kamera za barabarani, ununuzi wa vipimia mwendo, ununuzi wa vipima ulevi na uanzishwaji wa mifumo ya usambazaji wa elimu ya usalama barabarani kwa njia za kisasa za kiteknolojia nk.

Baadhi ya wadau katika utekelezaji wa miradi hii ni pamoja na Jeshi la Polisi Kikosi cha Usalama Barabarani, makampuni binafsi yanayofanya biashara za matangazo, mashirika binafsi ya ndani ya nchi na wadau wengineo. Kwa upande wa wadau ambao Baraza litatakiwa kujenga ushirikiano nao ili kuhakikisha upatikanaji wa ufadhili wa miradi hii ni pamoja na washirika wa maendeleo, Sekta binafsi, Asasi za Kiraia na za kitaaluma.

Miongoni mwa Washirika wa Maendeleo ambao wamekuwa wakisaidia miradi ya uimarishaji usalama barabarani nchini, ambao watapaswa kutembelewa na kuimarisha mahusiano baina yao na Baraza ni pamoja na UNECE, UNECA, GRSF, GRSP, Bloomberg Philanthropies, GHAI, WRI, Benki ya Dunia, AfDB, IRF na wadau wengine.

5.7: Ufuatiliaji, Mapitio na Mpango wa Tathmini

Kwa madhumuni ya kuhakikisha tija na matokeo chanya kama yanavyolengwa na mpango huu, ufuatiliaji wa utekelezaji wake utafanywa kila mwaka au vipindi vifupi zaidi ya hapo endapo itaonekana kuna ulazima huo, na utafanywa kwa kutumia viashirio vya mafanikio vilivyoainishwa ndani ya mpango huu

5.7.1: Mpango Ufuatiliaji:

Baraza litaandaa mpango wa ufuatiliaji utakaoainisha viashiria vya utekelezaji wa mpango pamoja na mafanikio kwa kila shughuli iliyopangwa kufanyika. Mpango huo utasambazwa kwa wadau watakaokuwa wakihusika na utekelezaji wa mpango, ili nao waweze kuandaa vitu muhimu vitakavyokuwa vikihitajika kufanikisha ufuatiliaji huo, ikiwa ni pamoja na takwimu na shughuli ambazo zinatekelezwa. Taarifa itakayoandaliwa na Baraza, itaiwezesha kuandaa mpango wa tathmini ya utekelezaji wa mpango kwa ujumla

5.7.2: Mpango wa Tathmini

Baraza litandaa mpango wa kufanya tathmini ya utekelezaji wa shughuli mbalimbali zilizoainishwa katika mpango huu, ambazo zitaongozwa na ripoti ya ufuatiliaji iliyoandaliwa baada ya hatua ya ufuatiliaji kukamilika. Tathmini hii pamoja na mambo mengine, inatarajiwa kuainisha mwenendo mzima wa utekelezaji wa mpango, kuainisha vikwazo vinavyoweza kuwa vinajitokeza na kukwamisha utekelezaji wa mpango, na kutoa mapendekezo ya namna gani utekelezaji unaweza kuendelea ama kwa kuepuka vikwazo hivyo au kwa kuvifanyia kazi vikwazo husika.

5.7.3: Mpango wa mapitio

Baraza kupitia ripoti ya tathmini itakayokuwa imeandaliwa, linaweza kufanya mapitio ya mpango kwa kufanya mabadiliko yatakayowezesha utekelezaji wa lengo kuu la mpango haukwami. Mapitio yanaweza kufanywa kutokana na uwepo wa mabadiliko ya sheria, kanuni na hata mfumo wa utawala. Aidha, masuala ya kifedha pia yanaweza kulilazimisha Baraza kufanya mapitio ya mpango na kufanya mabadiliko endapo itabidi.

Katika mazingira ya kawaida, Baraza litafanya mapitio haya kwa awamu mbili. ya kwanza ikiwa ni katikati ya utekelezaji wa mpango na ya pili ni baada ya kukamilika kipindi cha mpango, kwa maana mwaka 2027. Hata hivyo, Baraza linaweza kufanya mapitio ndani ya muda mfupi zaidi ya huo, na mara nyingi zaidi ya zilizotajwa awali, endapo kutaibuka ulazima wa kufanya hivyo.

Jedwali namba 5:1 katika ukurasa unaofuatia, linaelezea kuhusu mpangilio wa ufuatiliaji wa matokeo ambao Baraza litakuwa likiutumia.

Miongoni mwa matokeo yanayotarajiwa mwishoni mwa utekelezaji wa mkakati huu, ni kuona Tanzania imekuwa na watumia barabara wanaoheshimiana ambapo kila mmoja anatoa na kujali haki ya mtumia barabara mwenzake, ikiwa ni pamoja na waendeshaji wa vyombo vya moto kujali zaidi watembea kwa miguu na kuwalinda wakati wanapokuwa wakitumia barabara hususan maeneo ya vivuko kwa wao kusimamisha vyombo vyao.

Aidha, Baraza kupitia utekelezaji wa mpango huu, limedhamiria kuweka misingi imara, madhubuti na endelevu ya kuhakikisha elimu ya usalama barabarani linakuwa jambo la lazima kwa watumia barabara kujifunza tangu hatua za awali, ili tuwe na jamii inayokua ikiwa inatambua kuwa usalama barabarani ni jukumu la lazima la kila mtumia barabara

JEDWALI 5:1 -MPANGILIO WA UFUATILIAJI MATOKEO				
Lengo la Mpango	**Kodi**	**Lengo la Muda wa Kati**	**Matokeo ya Kati**	**Kiashiria cha Matokeo**
Kupunguza ajali za barabarani na madhara yatokanayo na matukio hayo	A	Kuongeza usimamizi wa sheria za usalama barabarani	Kupungua kwa matukio ya ajali yanayoweza kuepukika kutokana na kuimarisha usimamizi, utekelezaji na uratibu wa sheria na kanuni za usalama barabarani	» Ajali zitokanazo na uzembe wa madereva kupungua kwa angalau asilimia 50 kutoka ajali 624 » Ajali zitokanazo na uzembe wa waendesha pikipiki kupungua kwa angalau asilimia 50 kutoka ajali 259 » Ajali zitokanazo na mwendo kasi kupungua kwa angalau asilimia 50 kutoka ajali 382 » Ajali zitokanazo na ovateki hatarishi kupungua kwa angalau asilimia 50 kutoka ajali 117 » Ajali zitokanazo na ulevi wa waendesha vyombo vya moto kupungua kwa angalau asilimia 50 kutoka matukio 27
	B	Kuongeza nguvu katika eneo la uelimishaji kuhusu matumizi sahihi na salama ya barabara	Kupungua kwa matokeo ya ajali zinazoweza kuepukika kutokana na mabadiliko ya kitabia	Kupungua kwa angalau asilimia 50, matukio ya ajali zitokanazo na: » Uzembe wa madereva (kutoka matukio 624) » Uzembe wa waendesha baiskeli (kutoka matukio 36) » Uzembe wa waendesha pikipiki (kutoka matukio 259) » Mikokoteni ya mifugo (kutoka matukio 3) » Uzembe wa watembea kwa miguu (kutoka matukio 29) na » Uzembe wa abiria (kutoka matukio 3)
	C	Kuongeza juhudi katika usimamizi na uratibu wa miundombinu ya barabara	Kupungua kwa matukio ya ajali zinazoweza kuepukika kutokana na ukaguzi na ukarabati wa mara kwa mara wa miundombinu	» Kupungua kwa angalau asilimia 50 kwa matukio ya ajali zitokanazo na ubovu wa miundombinu
	D	Kuboresha mazingira pamoja na kuimarisha ukaguzi wa vyombo vya moto vinavyokuwa barabarani	Kupungua kwa matukio ya ajali zinazotokana na ubovu wa vyombo vya moto vilivyoko barabarani	» Kupungua kwa angalau asilimia 50, kwa matukio ya ajali zinazotokana na ubovu wa vyombo vya moto vinavyokuwa barabarani
	E	Kuimarisha Ushirikiano baina ya wadau wa usalama barabarani	Kuwa na juhudi za pamoja za kuimarisha usalama barabarani nchini	» Kuwepo kwa vikao vinavyohusisha wadau wote wa usalama barabarani » Kuwepo kwa mikataba ya makubaliano ya ushirikiano baina ya wadau wa usalama barabarani » Kuanza mchakato wa mapitio ya sheria, kanuni na sera zinazogusa usalama barabarani kuona kama zina mwingiliano wa kiutendaji

Takwimu za muongozo (baseline data) zilizotumika kwenye jedwali hili, ni za mwaka 2023 (ambazo zinasomeka katika sura zilizotangulia) kama zilivyoandaliwa na kukusanywa na Jeshi la Polisi Kikosi cha Usalama Barabarani

JEDWALI 5:2 - BAADHI YA WADAU WANAOHUSIKA NA MAJUKUMU YAO KATIKA KUFANIKISHA MPANGO HUU	
Wizara ya Ujenzi na Uchukuzi	Kuhakikisha miundombinu ya barabara inakuwa salama na inaweza kutumika bila kusababisha madhara kwa watumiaji wake Kuhakikisha mtandao wa barabara za lami zilizopo na zinazoendelea kujengwa zinakuwa na viwango vya usalama unaopendekezwa kimataifa wa angalau nyota tatu
Wizara ya Fedha na Mipango	Kutenga bajeti ya kutosha kwa programu zinazohusu usalama barabarani
Wizara ya Elimu	Kuhakikisha tunakuwa na mtaala wa usalama barabarani unaofanana nchi nzima Kuhakikisha somo la usalama barabarani linafundishwa mashuleni kuanzia ngazi za awali hadi vyuo Kuandaa mpango wa kuongeza idadi ya walimu wenye ujuzi wa kufundisha elimu ya usalama barabarani tangu wanapokuwa vyuoni
Wizara ya Afya	Kuviwezesha vituo vilivyoko kandikando ya barabara kuu kuwa na uwezo wa kuhudumia waathirika wa ajali pindi zinapotokea Kuandaa mipango itakayowezesha upatikanaji wa wata-alamu wengi wanaoweza kutoa huduma za awali za dharura kwenye vijiji vya kandokando ya barabara kuu
Wizara ya Katiba na Sheria	Kuharakisha mapitio ya mapendekezo ya marekebisho ya sheria au utungaji wa sheria na kanuni mpya zinazio-husu usalama barabarani
TAMISEMI	Kuwezesha Wakala wa Barabara za vijijini na wadau wengine wa usalama barabarani walio chini ya wizara hii, kutekeleza majukumu yao kikamilifu
Jeshi la Polisi Kikosi cha Usalama Barabarani	Kuongeza ufanisi katika usimamizi wa sheria na kanuni zote za usalama barabarani bila kuzibagua sheria hizo na bila kufanya upendeleo kwa wakosaji
Bodi ya Mfuko wa Barabara (RFB)	Kuhakikisha upatikanaji wa fedha za kutosha kwa ajili ya uendeshaji wa programu za usalama barabarani nchini
Mamlaka za usimamizi wa bima (TIRA)	Kuhakikisha waathirika wa ajali za barabarani wanapata stahiki zao za kifidia kwa wakati kwa kupunguza mlolon-go wa urasimu
Mashirika yasiyo ya Kiserikali	Kushirikiana na mamlaka katika kuongeza kasi ya uelim-ishaji kuhusu usalama barabarani Kusaidia ushawishi juu ya mabadiliko ya sheria na ka-nuni za usalama barabarani
Taasisi binafsi	Kusaidia kampeni mbalimbali zenye lengo la kuimarisha usalama barabarani hususan zile za elimu kwa umma
Mashirika wahisani	Kusaidia utekelezaji wa mpango kwa kuliwezesha kifed-ha Baraza na wadau wengine wanaotekeleza programu za kuimarisha usalama barabarani.
Mamlaka za usimamizi wa barabara	Kupanga, kujenga, kutengeneza na kusimamia usalama wa mtandao wa barabara
Shirika la Viwango (TBS)	Kuongeza ufanisi katika udhibiti wa viwango vya ubora wa vyombo vya moto
Mamlaka ya Mapato (TRA)	Kuangalia uwezekano wa kupunguza kodi ili watu wengi waweze kuagiza magari mapya
Wamiliki wa vyombo vya usafiri	Kushirikiana na mamlaka katika kuhakikisha kuwa us-alama barabarani unaimarika kwa wao kuwa wa kwanza kuwajibika na kuwajibisha watendaji wao

SEHEMU YA SITA

MAONI NA MAWASILIANO KUHUSIANA NA MPANGO

6.1 Utangulizi
Mawasiliano kwenye sekta ya usalama barabarani ni sehemu muhimu ya mpango wa kina wa usalama barabarani unaohusisha sekta nyingi, za serikali, zisizo za serikali na asasi za kiraia na inapaswa kuhusisha usalama wa magari, tabia ya watumiaji barabarani, kimazingira ya barabarani, mipango inayozingatia ushahidi na utekelezaji bora wa sheria za usalama barabarani. WHO inaangazia uhamasishaji kama mojawapo ya mikakati ya gharama nafuu ambayo, ikiungwa mkono na sheria na utekelezaji kamili, ingepunguza vifo kutokana na ajali za barabarani kutokana na uwezo wa vyombo vya habari kuleta mabadiliko chanya ya tabia ya watumiaji wa barabara.

Mpango huu, kwa hivyo, unalenga kujenga mazingira ya kuunga mkono mipango ya serikali na wadau wote ya usalama barabarani na kuchochea sera na sheria zinazohusiana, kubadilisha tabia hatari za watumiaji wa barabara na kuboresha usalama barabarani nchini. Kwa hivyo, mpango wa mawasiliano utatoa ufahamu wa mpango, mikakati na miradi ya usalama barabarani kama ilivyoainishwa katika mpango na kuongeza uelewa juu ya dhana nzima ya usalama barabarani.

6.2 Malengo ya Mawasiliano juu ya mpango wa kuimarisha usalama barabarani
Malengo ya Mpango wa Mawasiliano ni:
i. Kusambaza Mpango Kazi na hatua za kina zilizomo;
ii. Kuongeza uonekanaji wa juhudi za usalama barabarani zinazofanywa nchini;
iii. Kuongeza uelewa kwa wadau na wananchi kuhusu mipango ya usalama barabarani na
iv. Kuchagiza mabadiliko ya kimtazamo na kitabia ya watumiaji wa barabara.

6.3 Lengo la Maoni katika utekelezaji wa mpango
Malengo ya maoni ni:
i. Kuimarisha ushiriki wa wananchi katika usalama barabarani; na
ii. Kuwa na chombo au nyenzo mahususi ya ufuatiliaji na ufanyaji tathmini.

6.4 Mbinu za Mawasiliano
Mpango huu unaungwa mkono na nadharia ya Kutengeneza Ajenda, na hivyo unalenga kutaka kutumia vyombo vya habari kutengeneza ajenda ya usalama barabarani kuwa kipaumbele cha umma na kujenga uelewa wa hatua, mikakati, miradi na programu mbalimbali za kuimarisha usalama barabarani. Mpango huu unategemea matumizi ya vyombo vya habari vya kulipia, visivyo vya kulipia na vingine vya kisasa kama mitandao ya kijamii ili kufikia watu wengi, kuwezesha ushiriki wao katika kuleta mabadiliko kwenye tabia za watumiaji wa barabara.

6.5 Taratibu za Maoni
Mpango wa maoni utahusisha utaratibu wa kukusanya maoni ya wadau na watumiaji barabara na utatekelezwa kupitia:
i. Simu za bila malipo zitakazosajiliwa na Baraza
ii. Kurasa za kwenye mitandao ya kijamii zitakazosajiliwa na Baraza
iii. Sanduku la Posta litakalomilikiwa na Baraza
iv. Madawati maalum yatakayoanzishwa na Baraza katika maeneo mbalimbali
v. Namba ya Whatsapp itakayoendeshwa na Baraza

6.6: Hitimisho
Kwa kumalizia, mpango umefanya juhudi kubwa kutilia maanani wigo mpana wa usalama barabarani katika kazi zote, wadau na watumiaji. Kuelewa sekta na kuhoji asili na utata wa changamoto zinazohusiana na usalama barabarani ni kiini cha mbinu, ili kuandaa mkakati kamili ambao ni muhimu, sikivu na thabiti kwa muda mrefu wa utekelezaji.

Msukumo wa mpango huu ni kupunguza idadi ya ajali mbaya na vifo vinavyotokea katika barabara za Tanzania kwa angalau asilimia 50% kutoka msingi wa 2021 ifikapo 2030. Lengo hili linaweza kufikiwa ikiwa dhana ya usalama barabarani ni jukumu letu sote itapitishwa. na kuchukua hatua. Hata hivyo, wajibu huu lazima ubainishwe ili kutoa uwajibikaji na kuhakikisha kunakuwa na msukumo wa serikali kuleta mabadiliko katika mazingira ya sasa ya usalama barabarani.

Kwa maana hii, kuhojiwa kwa changamoto hizo kulizaa mada za kimkakati, ambazo zilihitaji kufunuliwa na kuendelezwa kuwa malengo, maeneo muhimu ya utendaji na shabaha. Kwa mujibu wa kanuni bora za kimataifa na miongozo ya kimataifa, vipengele hivi vya mkakati viliandaliwa kulingana na Nguzo Tano za usalama barabarani, kama ilivyoenezwa na Muongo wa Utekelezaji wa Umoja wa Mataifa kwa Usalama Barabarani.

Zaidi ya hayo, mfumo huo unatoa mtazamo wa namna mbili kwa mkakati unaozingatia mahitaji ya kimkakati na mpango wa utekelezaji. Pia inashughulikia mahitaji ya utawala na kitaasisi yanahitajika ili kuhakikisha na kuwezesha mkakati huu kutekelezwa. Kanuni katika mpango mzima ni kwamba utekelezaji lazima ufanyike kwa njia thabiti na iliyounganishwa, pamoja na muda uliopangwa ili kuleta mabadiliko yanayotarajiwa katika mazingira ya usalama barabarani, kutatua changamoto zilizoainishwa na kuanzisha uelekeo mpya unaoendana na dira ya mkakati wa barabara salama na salama.

Mtazamo unaozingatia mtumiaji wa mkakati unalenga kuweka watu na uhifadhi wa maisha katikati ya mkakati. Katika kutimiza wajibu wake kwa raia wake kuleta mazingira salama ya barabarani, serikali itafikia malengo yake yenyewe lakini lazima pia ifikie wajibu wake wa kimataifa kama mshiriki katika mpango wa UN wa kupunguza idadi ya ajali mbaya na vifo duniani.

Kulingana na uchambuzi uliokamilika kuna maeneo manne muhimu ya kuingilia kati ambayo yanakuja mbele. Maeneo haya yamebainika kuwa moja kwa moja au kwa pamoja ndio chanzo cha changamoto ndani ya mazingira ya usalama barabarani na vile vile ni chanzo cha masuluhisho yanayoweza kupunguza au kutatua changamoto hizo. Kwa hivyo ni muhimu kuweka kipaumbele kwa programu ambazo zitaleta mabadiliko katika:

- Tabia ya mtumiaji wa barabara, ambayo inaonekana ndani na nje ya nchi kama sababu kuu inayochangia ajali za barabarani. Kubadilisha tabia kunaweza tu kuathiriwa kwa kuhakikisha watumiaji wameelimishwa na kufahamu usalama barabarani, wamefunzwa kuwa na tabia ipasavyo na ipasavyo kukatishwa tamaa na kukiuka sheria kupitia utekelezaji. Hii ni pamoja na haja ya kuondoa rushwa.
- Huku idadi kubwa ya vifo barabarani vikihusiana na watembea kwa miguu, mkazo unahitajika kuwekwa katika kuendeleza na kuboresha muundo wa miundombinu unaolenga kulinda watumia barabara walio hatarini zaidi.
- Mkakati mzima unategemea uongozi na utawala bora ili kusimamia utekelezaji kukamilika na mahitaji ya kiutendaji yanashughulikiwa ipasavyo.
- Usimamizi wa data na maarifa ni kipengele cha kuwezesha na upungufu mkubwa katika mazingira ya Tanzania. Kushughulikia mapungufu katika nafasi hii kutaruhusu ufanisi zaidi katika utumiaji wa rasilimali na ufuatiliaji bora wa maendeleo

Kila kipengele au kipengele cha usalama barabarani ni changamani kimaumbile na kinaweza kuwa mada ya utafiti wa muda mrefu na uundaji wa mikakati inayolengwa na mahususi mtawalia. Katika mchakato wa utekelezaji, maendeleo zaidi ya mbinu ya kimkakati kwa maeneo maalum yanaweza kutambuliwa na kufuatwa.

Mpango wa Taifa wa Usalama Barabarani
2024/25 - 2026/27 umeandaliwa na:-

BARAZA LA TAIFA
LA USALAMA BARABARANI