کراچی شہر میں حادثات

وجوہات اور اثرات پر ایک تحقیقی جائزہ

ڈاکٹر رشید جمعہ
اسد جہانگیر
پروفیسر ڈاکٹر میر شبر علی

یو آر سی فورم سیریز

F-144-25

جون 2014ء

مرتب وارادت: رضوان الحق، زاہد فاروق، محمد یونس

ٹرانسکرائب: سیما لیاقت ٹائپنگ: مختار یوسف

''کراچی شہر میں حادثات، وجوہات اور اثرات پر ایک تحقیقی جائزہ'' کے عنوان سے یہ فورم 24 مارچ 2014ء کو یو آر سی میں منعقد ہوا

یو آر سی رابطہ کیلئے:

فون نمبر: 021-34559317

ای میل: urc@cyber.net.pk

ویب سائٹ www.urckarachi.org

فیس بک: www.facebook.com/urckhi

اربن ریسورس سینٹر، کراچی

اربن ریسورس سینٹر (یو آر سی) کراچی کی سطح پر پر کام کرنے والی ایک غیر سرکاری تنظیم ہے، جس کی بنیاد اساتذہ کرام، ماہرین سماجیات، طالب علموں، سماجی کارکنان اور کم آمدنی والے علاقوں کیلئے کام کرنے والی تنظیموں نے رکھی تھی۔ اس کی تشکیل ردِعمل تھا اس احساس کے پختہ ہوجانے کا کراچی کے ترقیاتی عمل میں غیر اور متوسط آمدنی والے طبقے کی ضروریات کو مدِ نظر نہیں رکھا جاتا ہے۔ مزید یہ کہ یہ عمل منفی ماحولیاتی اور سماجی و معاشی اثرات مرتب کر رہا ہے۔ اربن ریسورس سینٹر اس صورتحال کو تبدیل کرنے کیلئے کراچی کے ترقیاتی منصوبوں کے بارے میں معلومات فراہم کرنے والا ایک مرکز بن گیا۔ اس فکر نے ماہرین اور سماجی کارکنوں کا ایک نیٹ ورک تخلیق کیا ہے جن کا تعلق سول سوسائٹی اور حکومتی اداروں سے ہے جو کہ منصوبہ بندی کے مسائل کو متاثرین کی نظر سے بھی دیکھتے ہیں۔ اس نیٹ ورک نے کامیابی کے ساتھ بہت سے حکومتی اداروں کے ترقیاتی منصوبوں پر اعتراضات اٹھائے جو کہ غیر مؤثر، بے حد مہنگے اور غریب مخالف تھے اور ساتھ ہی ان منصوبوں کا متبادل پیش کرنا یہ ظاہر کرتا ہے کہ کس طرح معلومات کے ہوتے ہوئے متعلقہ افراد کی بڑی تعداد کی تنظیمیں، این جی اوز، تعلیمی ادارے، سیاسی پارٹیاں اور میڈیا حکومت کو ان کی بات سننے پر مجبور کرسکتا ہے کہ وہ اپنی تجاویز، منصوبوں اور سرمایہ کاری کے طریقہ کار میں مزید بہتری پیدا کرے۔ اس طرح تحقیق، ترقیاتی منصوبوں کی جانچ پڑتال اور ان کے شہریوں پر معاشی، سماجی اور ماحولیاتی اثرات کا جائزہ لینے کا کام شروع کیا گیا۔ اس کے ساتھ ان منصوبوں کے متعلق لوگوں کو معلومات کی فراہمی اور سرکاری اداروں کے ساتھ بات چیت کا عمل بھی شروع کیا گیا۔

یو آر سی فورم

یو آر سی مقامی ملکی اور بین الاقوامی ترقیاتی منصوبوں کے مسائل پر کام کرنے والے ممتاز ماہرین کے لیکچرز کا اہتمام کرتا ہے جن کے بنیادی سطح پر مسائل کے حل پر کام کرنے والے کارکنان، این جی اوز کے نمائندے، سرکاری اداروں سے وابستہ اہلکار، میڈیا اور تعلیمی اداروں سے وابستہ افراد اور متعلقہ لوگ شرکت کرتے ہیں۔ یہ فورم تنظیمی اور انفرادی سطح پر کام کرنے والوں کو موقع فراہم کرتا ہے کہ وہ اپنے کام کا وسیع قومی اور بین الاقوامی معاملات سے موازنہ کر سکتے ہیں۔ یہ لیکچر ان تحریکوں کیلئے کام کرنے والوں کو معلومات فراہم کرتے ہیں جو پاکستان اور خصوصی طور پر کراچی میں منصفانہ اور ایسی حکمت عملیوں کے وضع کرنے کیلئے چلائی جارہی ہیں جن کا مقصد صرف عوامی ترقی ہو۔

''کراچی شہر میں حادثات، وجوہات اور اثرات پر ایک تحقیقی جائزہ'' کے موضوع پر یہ لیکچر 24 مارچ 2014ء کو یو آر سی آفس میں منعقد ہوا جس میں ڈاکٹر رشید جمعہ صاحب سابق ڈائریکٹر جنرل جناح ہسپتال، جناب اسد جہانگیر صاحب سابق انسپکٹر جنرل سندھ پولیس اور پروفیسر ڈاکٹر میر شبر علی، چیرمین اربن اینڈ انفرااسٹرکچر ڈیپارٹمنٹ، این ای ڈی یونیورسٹی نے ''کراچی شہر میں حادثات، وجوہات اور اثرات پر ایک تحقیقی جائزہ'' کے حوالے سے تفصیلی گفتگو کی۔

زاہد فاروق: اربن ریسورس سینٹر میں آپ تمام ساتھیوں کو خوش آمدید کہتے ہیں۔ آج کے اس فورم میں ہم روڈ ایکسیڈنٹ کے حوالے سے بات کریں گے کہ سڑکوں پر ٹریفک حادثات کیوں ہوتے ہیں، وجوہات کیا ہیں۔ سڑکوں پر ہونے والے حادثات کو ماہرین کی ٹیم روزمرہ کی بنیاد پر کیسے دیکھتی ہے اور کیسے اس کا جائزہ لیتی ہے۔ ڈاکٹر رشید جمعہ صاحب جو کہ جناح ہسپتال کے سابق ڈائریکٹر ہیں، انکی سربراہی میں روڈ ٹریفک انجیری ریسرچ اینڈ پریونشن سینٹر نامی ادارہ کام کرتا ہے۔ اسد جہانگیر صاحب بھی ہمارے ساتھ شامل گفتگو ہونگے جو کہ انسپکٹر جنرل پولیس سندھ رہے ہیں انکے ساتھ ہی پروفیسر ڈاکٹر میر شبر علی بھی ہیں جو کہ چیرمین اربن اینڈ انفرااسٹرکچر ڈیپارٹمنٹ، این ای ڈی یونیورسٹی ہیں۔ اربن ریسورس سینٹر کا آپکی ٹیم کے ساتھ یہ دوسرا فورم ہے اس سے پہلے بھی ہم ڈاکٹر صاحب کے ساتھ ایک فورم کر چکے ہیں۔ اسمیں ہم نے جائزہ لیا تھا کہ حادثات کی کیا وجوہات ہیں ان حادثات میں کونسی گاڑیوں کا تناسب زیادہ ہے اور حادثات میں نہ صرف سڑکوں کی حالت کا کیا عمل دخل ہے بلکہ لوگوں کا، تیز رفتاری سے گاڑی چلانے کا بھی کیا عمل دخل ہے۔

تھوڑا سا تعارف یو آر سی کے بارے میں بھی بتاتا چلوں کہ یہ ادارہ 1988ء میں قائم ہوا۔ اس وقت داؤد انجینئرنگ کالج، این ای ڈی یونیورسٹی اور کراچی یونیورسٹی کے اساتذہ اور طلباء نے مل کے یہ سوچا کہ شہر سے متعلق معلومات اکٹھا کرنے کا کوئی ایسا ادارہ بنایا جائے کہ جہاں طالب علموں، صحافی حضرات اور سول سوسائٹی کے اداروں کو جامع معلومات ایک جگہ سے میسر ہوسکیں۔ اسمیں کوثر بشیر صاحب، عارف حسن، پروین رحمٰن صاحبہ اور پروفیسر ڈاکٹر نعمان احمد اور دیگر صاحب علم لوگوں کی کاوشوں سے یہ ادارہ قائم ہوا، یو آر سی کی ہمیشہ یہ کوشش رہی ہے کہ شہری سطح پر ہونے والی منصوبہ بندی کو عام آدمی تک پہنچائے۔ اس پر بات کی جائے تاکہ عوام کی بھی اس میں شمولیت ہوسکے۔ ہمارا اس بات پر پختہ یقین ہے کہ جن منصوبوں میں عوام کی شمولیت ہوتی ہے وہ منصوبے پختہ، دیرپا اور کم قیمت کے حامل ہوتے ہیں کیونکہ اسمیں لوگوں کی رائے شامل ہوتی ہے اور وہ ان منصوبوں کی اچھی طرح جانچ کرتے ہیں۔ عوامی منصوبہ سازی بہ نسبت سرکاری منصوبے کے جلد قبول کرلی جاتی ہے کیونکہ اسمیں کسی قسم کا ابہام نہیں ہوتا۔ آج کے اس پروگرام میں 2 طرح کی presentation ہیں ایک جناب میر شبر علی دینگے جبکہ دوسری presentation اسد جہانگیر صاحب دیں گے۔ انوسٹی گیشن کے حوالہ سے میر شبر صاحب بات کریں گے جسمیں وہ ہمیں بتائیں گے کہ روڈ پر جو حادثات ہوتے ہیں اسکی انویسٹی گیشن کا کیا طریقہ ہوتا ہے۔ اسے کس طرح سے جانچتے ہیں۔ میں دعوت دیتا ہوں میر شبر علی صاحب کو کہ وہ آئیں اور اپنی Presentation ہمارے ساتھ share کریں۔

میر شبر علی: اربن ریسورس سینٹر کا میں بہت مشکور ہوں کہ انہوں نے مجھے یہ موقع دیا۔ اس ادارے سے میں بھی فیض حاصل کرتا رہا ہوں کتابوں، لیکچرز کے ذریعہ اور ویب سائیٹس کے ذریعہ۔ پہلے بھی روڈ ایکسیڈنٹ کے ہی حوالہ سے آپ لوگوں کے ساتھ ریسرچ شیئر کی تھی۔ آج میں انویسٹی گیشن کے حوالہ سے بات کروں گا اور اسد جہانگیر صاحب data پر بات کریں گے۔ ہم انوسٹی گیشن کی اہمیت پہ بات کریں گے۔ کراچی کے

حوالہ سے کچھ حقائق پیش کئے جائیں گے۔ ساتھ ہی یہ بھی کہ ہمارا یہ سسٹم کس طرح کام کرتا ہے۔ ہم اب نئی جدت استعمال کرنے لگے ہیں پہلے روڈ ایکسیڈنٹ کہتے تھے لیکن اب روڈ crash کہا جاتا ہے، یہ نئی ٹیکنالوجی کی وجہ سے ہے۔ جب آپ کسی چیز کو ایکسیڈنٹ کہتے ہیں تو اسے حادثہ قرار دیکر بھول جاتے ہیں کہ یہ تو مقدر میں ایسا لکھا تھا اسی لئے یہ حادثہ ہوا ہے۔ لیکن انجینئرنگ میں ہم کہتے ہیں کہ اسے ایسا ہی ہونا تھا کیونکہ روڈ ہی اسطرح ڈیزائن کیا ہوا ہے اور اسکی ذمہ داری کسی کو قبول کرنا بہت ضروری ہے۔ لہٰذا روڈ ایکسیڈنٹ محض ایکسیڈنٹ نہیں ہے یہ روڈ crash ہے جو کہ کسی خرابی کی وجہ سے ہے۔ جو بھی اعداد و شمار ہمیں حاصل ہوتے ہیں ہم انکی تحقیقات کرتے ہیں۔ ہمارا انویسٹی گیشن کا طریقہ بہت منظم ہے اور میں بھی بہت خوش نصیب ہوں کہ ہمارے ساتھ پولیس کے محکمہ کے اہلکار بھی شامل ہیں جو کہ عمدہ طریقے سے انویسٹی گیشن کرتے ہیں، ہمیں انویسٹی گیشن میں یہ بھی دیکھنا ہوتا ہے کہ سسٹم کی ڈیمانڈ کیا تھی اور user نے کسطرح پرفارم کیا۔ ایکسیڈنٹ اسی وقت ہوتا ہے جب سسٹم کی ڈیمانڈ زیادہ ہوجاتی ہے اور پرفارمنس اس سے کم ہوجائے۔ ہمیشہ user performance زیادہ ہونی چاہئے اور سسٹم ڈیمانڈ اس سے کم ہونی چاہئے۔ سسٹم ڈیمانڈ میں روڈ شامل ہے، اسکا ڈیزائن شامل ہے، روڈ فرنیچر یعنی ٹریفک سائن وغیرہ شامل ہیں۔ اسکی maintainance کی بات ہے جیسا کہ ابھی آتے ہوئے میرے مشاہدہ میں آیا کہ سڑک پہ ڈبل لین ہے ٹریفک آ بھی رہی ہے اور جا بھی رہی ہے لیکن روڈ کے ایک ٹکڑے پر محض پانی پڑے ہونے کی وجہ سے یکطرفہ حصہ کو ہی استعمال کیا جارہا ہے۔ اگر پانی پڑا ہوا ہے اور گڑھے بھی ہیں تو یہ maintainance کا مسئلہ ہے یہ road user کی غلطی نہیں ہے۔ دوسرے پرفارمنس کے اندر جو معاملات آتے ہیں وہ ڈرائیور اور گاڑی کا مسئلہ ہوتا ہے۔ ڈرائیور جو کہ فرد ہوتا ہے اسکی اپنی تربیت بھی بہت ضروری ہوتی ہے، اسکا لائسنس ضروری ہے، اسکا مجموعی رویہ دیکھا جاتا ہے۔ اسے بار بار یاد دلانا پڑتا ہے کہ تمہیں جلدی نہیں کرنی چاہئے تمہاری ذرا سی بھی غفلت حادثہ کا سبب بن سکتی ہے۔ یہ سب بہت ضروری ہے اور اسی وجہ سے بار بار یاد دلانا پڑتا ہے اسی طرح سے وہیکل یعنی آپکی جو گاڑی ہے اسمیں بریک فعال ہونے چاہئیں، سڑک کی maintainance ہونی چاہئے، اسکی رفتار پر گرفت ہونی چاہئے یہ سب road user کے زمرے میں آتا ہے۔ سسٹم اتنا اچھا ڈیزائن ہو کہ حادثے کا امکان کم سے کم ہوجائے۔ اور اسمیں اس بات کو بھی شامل رکھا جائے کہ انسان کہاں کہاں غلطی کرسکتا ہے۔ ہم نے High System Design Location پر کچھ بات کی ہے یعنی سسٹم کی ڈیمانڈ زیادہ ہے اور اگر انسان غلطی کریگا تو یقیناً حادثہ کا سبب بن جائے گا۔ کچھ جگہوں کی نشان دہی کی جاتی ہے کہ یہاں ایکسیڈنٹ ہوتے ہیں جبکہ میں کہتا ہوں کہ حادثات نہ ہونے کی وجہ بھی ایک حادثہ ہے۔ حادثہ نہ ہونا ایک بہت بڑی خوش قسمتی ہے کچھ اربن ایریا کے حقائق و اعداد ہیں جسکے مطابق ڈرائیور صرف 50 فٹ تک دیکھ سکتا ہے۔ اگر 60 فٹ پر کوئی گاڑی پنکچر کھڑی ہے تو ظاہر ہے کہ آپ نہیں دیکھ سکتے اور ایکسیڈنٹ ضرور ہوگا۔ 3 چیزیں سسٹم میں بہت اہمیت رکھتی ہیں روڈ، وہیکل اور ٹریفک مینجمنٹ۔ تحقیق میں اب جدت آتی جارہی ہے لوگ اب نئی نئی باتیں نکال کے سامنے لاتے ہیں۔ لیکن ہم نے کوئی 7 سال پہلے یہ بات سوچی تھی کہ اسکا اصل مسئلہ کیا ہے اور اس کیلئے کیا حل ہونا چاہئے۔ اربن ریسورس سینٹر ایک بہت اچھا فورم ہے جو ان تمام چیزوں پر بات کرتا آیا ہے اور مختلف اداروں کو سامنے لایا ہے جیسا کہ یہ روڈ بنانے والے ادارے ہیں، روڈ کی مرمت کاری کے علیحدہ ادارے ہیں اس میں روڈ کے باڈی کلچر کو دیکھا جاتا ہے، اسی طرح وہیکل کے ادارے الگ ہیں جو انہیں regulate کرتے ہیں اسی طرح ٹریفک مینجمنٹ کا ادارہ الگ ہے

اگر ان تمام اداروں کو ہم جمع کریں اور اس مسئلہ پر بات کریں تو یقیناً کوئی نہ کوئی حل ضرور نکل کر سامنے آئیگا۔ ہم انویسٹی گیشن پہ زیادہ بات کر رہے ہیں کیونکہ میں نے شروع میں ہی کہا تھا کہ ہم data پر زیادہ بات نہیں کریں گے۔ انویسٹی گیشن کی اہمیت پر بات کریں گے کہ تحقیق میں انویسٹی گیشن research اور research capicity کی اہمیت کو ظاہر کرتی ہے۔ جب بھی آپ کام کریں یا جو بھی حقائق جمع کریں اس کیلئے لوگوں کو تیار کریں جیسا کہ ہم نے اس کام کیلئے ٹیم تیار کی ہے جو کہ ابھی بھی اس پہ کام کر رہی ہے۔

ہمیں اپنی ترجیحات کو مقرر کرنے میں آسانی ہوتی ہے کہ کہاں کہاں کونسی location میں براہ راست کام کیا جائے جیسا کہ ہم نے پہلے بھی بات کی تھی کہ ٹریفک مینجمنٹ، وہیکل اور روڈ پہ اسکا انحصار ہوتا ہے۔ اسی طرح انویسٹی گیشن میں ایک ذریعہ پولیس کا بھی ہوتا ہے۔ کہ روڈ ایکسیڈنٹ کی تعداد اور انکی نوعیت کو جاننا ہوتا ہے یہ سارے کام پولیس بھی کرتی ہے اور ہمارا سینٹر بھی یہ کام کر رہا ہوتا ہے۔ اسی طرح انشورنس فرمز ہوتی ہیں انکا بھی interest ہوتا ہے کہ یہ معلوم ہونا چاہئے کہ حادثے کی نوعیت کیا تھی۔ اسی طرح سرکاری ادارے ہوتے ہیں کہ ان کو بھی dominate factor جاننا ہوتا ہے جو کہ population کے حساب سے ہوتا ہے۔ مثال کے طور پہ 10,000 کی آبادی پہ ایکسیڈنٹ کا تناسب معلوم کیا جاتا ہے۔ مختلف شہر ہیں اور اُنکی مختلف آبادی ہوتی ہے اور اگر آپکے لیول پہ بتائیں تو آپکو ایکسیڈنٹ کا تناسب معلوم ہو جائے گا جیسا کہ ہم لوگ بتاتے ہیں کہ کراچی میں ہر سال 35 ہزار افراد حادثات میں زخمی ہوتے ہیں۔ لیکن اگر آبادی کے تناسب سے دیکھا جائے تو معلوم ہوگا کہ یہ بہت بڑی آبادی کا شہر ہے اور اسی کے حساب سے آپکو اپنے data کی وضاحت کرنی ہوگی۔ اسی طرح health indicator میں exposure data ہے۔ زیادہ لوگ سفر کرتے ہیں اور ایک ایک روڈ تقریباً 20 کلومیٹر کی روڈ ہے۔ حیدر آباد اگر آپ جائیں تو 10 کلومیٹر پہ روڈ ختم ہو جاتا ہے، اسکے علاوہ special interest group ہوتے ہیں جیسا کہ بہت ساری NGOs ہیں انکا بھی انویسٹی گیشن میں interest ہوتا ہے۔ ہمارا انوسٹی گیشن تو ہسپتال پہ ہے لیکن اسکے علاوہ اور طریقے بھی ہو سکتے ہیں جیسا کہ ٹریفک پولیس ہے جو کہ موقع پہ موجود ہوتی ہے اور ایکسیڈنٹ کو بہت قریب سے دیکھتی ہے ہم نے یہ تجویز دی تھی کہ ہمیں ٹریفک پولیس آفیسرز کو مزید تربیت دینی چاہئے۔ کیونکہ وہ موقع پہ ہی موجود ہوتے ہیں لہٰذا وہ بہت اچھی معلومات اکھٹی کر سکتے ہیں۔ اسی طرح آخری اور اہم بات یہ ہے کہ ہم جو کچھ بھی جمع کریں اس سے سبق حاصل کریں وہ صرف data جمع کرنے کی حد تک نہ ہو۔ کیونکہ جن اداروں کا آپس میں واسطہ ہوتا ہے انہیں لازمی اسے share کرنا چاہئے۔ بہت سارے سوالات ایسے ہوتے ہیں جنکا جواب آپکو ہماری اکٹھا کی ہوئی معلومات سے مل جاتا ہے۔ اگر انویسٹی گیشن کریں گے تو بہت ساری چیزوں سے معلومات مل سکتی ہے۔ ایک indicator ہے جو کہ daily life کہلاتا ہے ڈاکٹر صاحب اسکی زیادہ بہتر وضاحت کر سکتے ہیں یعنی disablity and discontinuity life year? اگر ایکسیڈنٹ کے نتیجہ میں کوئی معذوری ہو جاتی ہے تو اس فرد کی بقیہ زندگی نہ صرف یہ کہ نہ صرف متاثر ہوتی ہے بلکہ working life بھی کم ہو جاتی ہے۔ ہوسکتا ہے کہ وہ کئی سال زندہ رہے لیکن یہ ضرور ہے کہ اسکی product working بہت کم رہ جاتی ہے تو daily ہم انوسٹی گیشن کے نتیجہ میں نکال سکتے ہیں۔ پھر ایک evidence ہم بنا سکتے ہیں کہ اگر ہم کوئی

پالیسی بنانا چاہیں تو پالیسی کے پس منظر میں ہمارا انویسٹی گیشن ہو سکتا ہے۔ ہم یہ جانتے ہیں کہ روڈ پر جو کچھ بھی ہو رہا ہوتا ہے پالیسی اسکے برخلاف بن رہی ہوتی ہے۔ حالانکہ پالیسی کا انحصار انویسٹی گیشن پہ ہونا چاہئے۔ کراچی میں ہم نے جو انویسٹی گیشن کی ہے اسمیں ایکسیڈنٹ کی جو وجوہات سمجھ میں آتی ہیں اسمیں الیکٹرک پولز ہیں، روڈ کریکس ہیں۔ روڈ کی خراب سطح ہے۔ blind turns ہیں۔ لوگ u-turns کا غلط استعمال کرتے ہیں اور غلط سمت میں مڑ جاتے ہیں، اسی طرح گاڑیوں کی غلط آمد و رفت ہوتی ہے کہ جہاں داخلہ منع ہوتا ہے وہیں سے ڈرائیور گاڑیاں داخل کرتے ہیں۔ کچھ جگہوں پہ ہم نے improvement بھی کی ہے جیسا کہ ہم نے دیکھا کہ کہیں پہ ایکسیڈنٹ زیادہ ہو رہے ہیں تو وہاں پہ ہم کوئی نہ کوئی کام کر لیتے ہیں جس سے ایکسیڈنٹ میں بھی کمی آتی ہے۔ یہ تمام نتائج ہمیں انویسٹی گیشن کے سلسلہ میں ہی حاصل ہوتے ہیں شہید ملت ایکسپریس وے پہ بھی کام کیا ہے۔ اسی طرح غلط سمت سے آنے والی گاڑیوں پہ بھی بات کی اس سلسلہ میں میڈیا سے بھی بات ہوئی یہ پولیس آفیسرز ہی بہتر بتا سکتے ہیں کہ اس پہ کس حد تک کام ہوا ہے۔ یہ چیزیں ہمیں کرتے رہنا چاہئے جسکا رزلٹ بھی ہمیں اچھا ملتا ہے۔ W.H.O نے اپنے ویژن کا اعلان action for road safety کیا ہے جو کہ 2011ء سے 2030ء تک ہے۔ انہوں نے کہا ہے کہ اگر آپ کچھ نہیں کریں گے تو یہ ایکسیڈنٹ اسی طرح بڑھیں گے۔

زاہد فاروق: یہ تھے ڈاکٹر میر شبر علی، چیرمین ڈیپارٹمنٹ آف اربن انفرااسٹرکچر، این۔ای۔ڈی یونیورسٹی سے انکا تعلق ہے انہوں نے بتایا کہ کیا ڈیولپمنٹ ہونی چاہئے۔ اب میں دعوت دیتا ہوں جناب اسد جہانگیر کو کہ وہ data analysis کے حوالہ سے کچھ بات کریں کہ پچھلے سال روڈ ایکسیڈنٹ کا کیا تناسب تھا اور اس سال کیا تناسب رہا۔

اسد جہانگیر: مجھے جس موضوع پہ بات کرنی ہے وہ روڈ ایکسیڈنٹ کے analysis کا ہے جو کہ 2007ء میں شروع ہو کر 2013ء میں مکمل ہوا۔ سارا average حاصل کیا گیا جو کہ 35 ہزار کا ہے۔ پولیس کا ریکارڈ ہم سے کہیں زیادہ ہے کیونکہ انکا ریکارڈ 1,407 اور ہمارا 35,000 ہے۔ پاکستان کا average مجموعی طور ہی 14,000 بنتا ہے جبکہ کراچی کا 35,000 ہے۔ یہ اعداد و شمار ہم 5 ہسپتالوں سے حاصل کرتے ہیں جبکہ پولیس 3 ہسپتالوں سے یہ معلومات حاصل کرتی ہے۔ ہمارا data ہر روز 24 گھنٹے حاصل کیا جاتا ہے جبکہ پولیس کی معلومات کا انحصار MLO کی رپورٹ پہ منحصر ہوتا ہے اگر MLO رپورٹ کریگا تو وہ data جمع کریں گے انکی رپورٹنگ اور case registration میں بہت فرق ہے یہ بھی شکایت کندہ پہ منحصر ہوتا ہے کہ وہ case registerd کرانا چاہتا ہے یا نہیں۔ RTIR&PC باقاعدہ ایک ریسرچ سینٹر ہے جو وزارت صحت، سندھ گورنمنٹ، آغا خان یونیورسٹی، این۔ای۔ڈی یونیورسٹی اور جناح پوسٹ گریجویٹ میڈیکل سینٹر کے تحت چل رہا ہے۔ data حاصل کرنے کا کام یونیورسٹی کے طلباء کرتے ہیں جو کہ انجینئرنگ پڑھ رہے ہوتے ہیں اور وہ بھی 24 گھنٹے ہر روز یہ کام کرتے ہیں۔ پورے سال کی جو سمری تیار کی گئی ہے

اسمیں 3 ہزار 310 حادثات کا ریکارڈ معلوم ہوتا ہے۔ اسمیں سب سے زیادہ متاثر کن موٹر سائیکل حضرات کا گروہ ہے۔ 86% وہ زخمی ہوتے ہیں جو کہ ہیلمٹ استعمال نہیں کرتے۔ vehicle categoury میں موٹر سائیکل حضرات کے ایکسیڈنٹ سب سے زیادہ ہوتے ہیں۔ شاہراہ فیصل اور کورنگی روڈ پہ سب سے زیادہ ٹریفک حادثات ہوتے ہیں نیشنل ہائی وے اور کورنگی انڈسٹریل ایریا میں سب سے زیادہ حادثات راہگیر یا پیدل چلنے والوں کے ہوتے ہیں۔ شاہراہ فیصل پیدل چلنے والوں کیلئے بہت خطرناک شاہراہ ہے۔ 2013ء میں 33 ہزار 310 اور پچھلے سال ایکسیڈنٹ کی تعداد کم رہی۔ گاڑیوں میں 49% حادثات کا سبب موٹر سائیکل والے حضرات ہیں اور 64% پیدل چلنے والوں کی ہے اور 34% حادثات موت کا سبب بنتے ہیں۔ اگر اسکا جائزہ لیا جائے تو سب سے زیادہ پیدل چلنے والوں کے ایکسیڈنٹ ہوتے ہیں اور اگر اسکا موازنہ موٹر سائیکل والوں سے کریں تو 64% سے 49% بنتا ہے۔ جبکہ پیدل چلنے والے 20% اور 34% بنتا ہے۔ ہسپتال میں جو کیس آتے ہیں اسمیں سب سے زیادہ جناح پوسٹ میڈیکل سینٹر میں آتے ہیں اسمیں reference بھی ہوتے ہیں اور JPMC کے ٹراما سینٹر کی وجہ سے بھی لوگ آتے ہیں زخمیوں کو ہسپتال لانا کراچی میں سب سے مشکل اور پیچیدہ کام ہے۔ مریض زیادہ تر پرائیوٹ گاڑیوں میں آتے ہیں اسمیں ایمبولینس کا حصہ کم ہے۔ مرد عورت کا تناسب دیکھا جائے تو پیدل چلنے والوں میں 64% خواتین زخمی ہوتی ہیں۔ 551 اموات موٹر سائیکل حضرات کی ہوتی ہیں۔ اسمیں اکثریت انہی لوگوں کی ہوتی ہے جنہوں نے ہیلمٹ نہیں استعمال کیا ہوتا تو 551 اموات جو تھیٹر میں ہو رہی ہوتی ہیں ان میں سے صرف 71% کیس درج ہوتے ہیں اس کا مطلب ہے کہ اگر باقی لوگوں نے بھی ہیلمٹ پہنا ہوتا تو 386 لوگ بچ جاتے۔ انکے ایکسیڈنٹ کی شرح بھی وقت کے حساب سے بڑھتی ہے جبکہ رش کا وقت ہوتا ہے۔ دوپہر 12 سے 2 بجے تک۔ پھر شام میں 5 بجے سے لیکر 7 بجے تک، یہ انتہائی رش کا وقت ہوتا ہے جسمیں موٹر سائیکل کی تعداد بھی کہیں زیادہ ہوتی ہے۔ اور پھر مڈنائٹ کے قریب یعنی 11، 12 بجے۔ موٹر سائیکل کی involvment ہمیں peak hours میں زیادہ ملتی ہے۔ اسی طرح اگر اسے بلحاظ مہینہ بھی دیکھ لیا جائے تو جولائی اور اکتوبر کے درمیان میں سب سے زیادہ ایکسیڈنٹ نظر آتے ہیں۔ اگر vehicle involvement دیکھیں تو ہمیں موٹر سائیکل کی involvment زیادہ واضح نظر آتی ہے۔ دوسرے درجہ کی involvment ہمیں کار کی نظر آتی ہے جو کہ 10% ہے اسکے بعد رکشہ کا تناسب 8% ہے۔ جن کیٹیگریز کی تعداد زیادہ ہے انکی involvment بھی زیادہ ہے۔ کار 12% ہے، موٹر سائیکل 47% ہے۔ اسمیں جو change آتا ہے وہ vehicle کی سائٹ سے آتا ہے یا ایکسیڈنٹ کی نوعیت سے آتا ہے۔ اگر ہم ان سب متاثرین کو بلحاظ عمر دیکھیں تو 16 سے 36 سال کی ہے جو کہ سب سے زیادہ reproductive group کہلاتا ہے جسے معیشت میں سب سے زیادہ reproduction کرنی ہے۔ اور اگر اسی عمر میں زخمی یا اموات ہو جائے تو اندازہ کیا جائے کہ اسکا اثر ہمارے معاشرہ پہ کس طرح ہوتا ہے۔ یہی لوگ معاشرہ بنانے والے ہیں اور یہی لوگ 16 سے 36 سال کی عمر میں ختم ہو جاتے ہیں اور یہی سب سے زیادہ ایکسیڈنٹ میں ریکارڈ کئے جاتے ہیں اور اگر تھیٹر یا casulaty میں آپ جائیں تو یہی عمر آپکو زیادہ نظر آئے گی۔ اور 15 سال سے کم عمر جو کہ 12% ہیں تو اسطرح ظاہر ہوتا ہے کہ معاشرہ میں سب سے زیادہ نوجوان طبقہ ہی ان ایکسیڈنٹ سے متاثر ہو رہا ہے جسکے نتیجہ میں گھرانہ اور کئی خاندان پیچھے چلے جاتے ہیں۔ اسکا حل یہی ہے کہ ہم کوئی متبادل تلاش

کریں ٹرانسپورٹ کا نظام بہتر کیا جائے۔15 سال سے کم موٹر سائیکل چلانے والوں کو دیکھ لیں کہ کتنے ہیں۔ پیدل چلنے والوں کا بھی تناسب دیکھ لیں۔اگر اوقات کار کے حساب سے بھی دیکھ لیں تو کراچی ایسا شہر ہے جہاں عوام دیر سے سوتی اور دیر سے اٹھتی ہے۔نیشنل ہائی وے اور شاہراہ فیصل خطرناک روڈ ہیں جہاں رفتار بھی تیز رکھنی ہوتی ہے۔ایم اے جناح روڈ پہ بہت ٹریفک ہے حالانہ یہاں اموات کم ہیں لیکن حادثات بہت ہیں۔ 29 ایکسیڈنٹ کورنگی روڈ پر ہیں29 ایکسیڈنٹ نیشنل ہائی وے پر ہیں اور شاہراہ فیصل پر22 ہیں، کراچی کورنگی انڈسٹریل ایریا میں20 ایکسیڈنٹ ہیں۔یہ سب سے خطرناک اور بڑے روڈ ہیں جہاں ٹریفک کا ہجوم بھی زیادہ ہوتا ہے۔اگر بلحاظ جسمانی اعضاء دیکھا جائے تو سب سے زیادہ سر، چہرہ اور گردن متاثر ہوتے ہیں۔جسم کا اوپری عضویا ریڑھ کی ہڈی متاثر ہوتی ہے۔اسکی وجہ یہ ہے کہ vehicle کا ڈیزائن ہی اس طرح رکھا گیا ہے خاص کر بس اور ٹرک کا، کہ انکا اگلا حصہ بالکل سڑک پہ لگتا ہے۔آگے اسٹیل کا بمپر نہیں ہوتا۔ایسے میں جب حادثات ہوتے ہیں تو اموات تو اپنی جگہ ہیں لیکن جو زخمی ہوتے ہیں انکا معاملہ تو بہت ہی خراب ہوتا ہے،اسکی تفصیل ڈاکٹر صاحب آپکو بتائیں گے۔کیونکہ اس زخمی ہونے میں معذوری بہت ہے۔contribute factor پہ ڈاکٹر شبر نے بھی بات کی ہے کہ جسطرح road user,road اور vehicle fault شامل ہیں اسمیں اگر دیکھا جائے تو یہ نظر آئیگا کہ یہ جو road enviroment fault ہے وہ صرف 4% ہے اور vehicle fault ہے وہ محض 3% ہے تو road اور vehicle کا fault صرف 7% ہوا۔ fault 97% میں road user آجاتے ہیں کہ گاڑی دیکھ کے نہیں چلائی، پیدل چلنے والے نے عجلت کا مظاہرہ کیا، میں یہی اپنی presentation ختم کرتا ہوں اگر آپ تمام حضرات اس پہ غور کریں تو یہ ایک بڑی خوفناک صورتحال ہے۔موٹر سائیکل والے حضرات اور پیدل چلنے والے راہگیر یہ دونوں ان حادثات میں بہت شمار کئے جاتے ہیں۔انہیں احتیاط کی ضرورت ہے قانون پہ عمل کرنے کی ضرورت ہے، ہم انہیں ہیلمٹ نہیں پہنا سکتے، کیوں نہیں پہنا سکتے یہ بہت عجیب صورتحال ہے۔اس بات کا جواب تو پولیس ہی بہتر دے سکتی ہے کہ آپ لوگ صرف ہیلمٹ نہ پہننے پر سال بھر میں کوئی 6 لاکھ چالان کرتے ہیں لیکن پھر بھی اس پر عمل نہیں کرا سکتے تو ہمارے اداروں کو اس پر سوچنے کی اور بہتری کی ضرورت ہے کیونکہ قانون ''کہتا ہے کہ آپ بغیر ہیلمٹ پہنے موٹر سائیکل چلا ہی نہیں سکتے''۔اگر پولیس نے صرف اسکے اوپر ٹکٹ دینا ہے تو میں سمجھتا ہوں کہ ہمیں اپنے اقدام پر نظر ثانی کرنے کی ضرورت ہے۔جب وہ بغیر ہیلمٹ کے گاڑی چلا ہی نہیں سکتا تو پھر ایک ٹرک کی ضرورت رہ جاتی ہے کہ آپ اسطرح کی تمام موٹر سائیکلوں کو اس ٹرک میں بھرتے جائیں،اس مسئلہ پہ مل بیٹھ کے بات کرنے کی ضرورت ہے جیسا کہ دکانوں کے سامنے گاڑیوں کی ڈبل لین بن جاتی ہے تو پولیس کو چاہئے کہ ان سے باقاعدہ بیٹھ کر انکا مسئلہ سنے ان سے بات کرے۔تو سب سے بڑا مسئلہ ہی یہی ہے کہ بہتری نہیں آرہی۔

زاہد فاروق: بہت شکریہ جناب اسد جہانگیر صاحب، انسپکٹر جنرل سندھ پولیس! بہت اچھی presentation رہی جسمیں آپ نے بہت اچھے اعداد و شمار دئے اب ہمیں فیصلہ کرنا ہے کہ ہم کس طرح سے اسمیں صورتحال میں بہتری کے لیے اپنا حصہ ڈالیں، اگر صرف ہیلمٹ ہی استعمال کرلیا جائے تو اس سے ہم دیکھتے ہیں کہ 386 لوگوں کی اموات کا سالانہ ہمیں نقصان نہیں اٹھانا پڑتا وہ بھی یقیناً ہم ہی میں سے تھے۔روڈ پہ ڈبل پارکنگ یا غلط پارکنگ یہ

سب ایسے مسائل ہیں کہ اس پہ سرکاری ادارے، سول سوسائٹی اور لوگ مل کے بات کریں اور اسکا کوئی نہ کوئی حل تلاش کریں۔ اب میں دعوت دیتا ہوں جناب ڈاکٹر رشید جمعہ صاحب کو جو کہ سابق ڈائریکٹر جنرل ہیلتھ، گورنمنٹ آف پاکستان ہیں اور وہ چیئرمین road traffic enjineir research & provential center,Karachi ہیں اب میں انہیں دعوت دیتا ہوں کہ اس حوالہ سے کچھ بات کریں۔

ڈاکٹر رشید جمعہ: بہت شکریہ جناب! میں زیادہ بات نہیں کرونگا بلکہ جس طرح اسد صاحب نے اپنی presentation دی جو حقائق بتائے میں اسی میں سے ایک 2 چیزوں کی نشان دہی کروں گا کہ جو کہ ہمارے data میں نہیں آرہے۔ ہمارے یہاں پچھلے ایک 2 سالوں میں جو ٹریفک کے نظام میں تبدیلی آئی ہے کہ چھوٹی گاڑیاں، رکشہ اور چنگچی کی طرز کا رکشہ یہ سب بڑھتا جارہا ہے اسکا حادثات میں، اموات میں اور زخمی ہونے میں کیا اثر پڑ رہا ہے، ہمیں اندازہ ہے کہ یہ کافی گھمبیر مسئلہ ہے اور ہمیں اسمیں تھوڑی سی accomodation کر کے اس بات کو آگے پہنچانا ہے۔ انکے ساتھ share کرنا ہے تاکہ انہیں بھی سمجھ آجائے کہ یہ ایک تبدیلی ہے۔ ساتھ ہی ہمیں یہ بھی معلوم کرنا ہے کہ اسکا نقصان ہے یا فائدہ، کیونکہ اگر لوگوں کو سنا جائے تو انہیں سواری کی مد میں فائدہ ہے کہ کرایہ بھی زیادہ نہیں ہے اور اسکی وجہ سے زیادہ پیدل بھی چلنا بھی نہیں پڑتا۔ لیکن مجموعی طور پہ کیا تبدیلی آرہی ہے ہمیں یہ بھی دیکھنا ہوگا۔ یہ ایک گھمبیر مسئلہ ہے اور یہ اس طرف اشارہ کرتا ہے کہ جب تک ہمارا شہر ماس ٹرانزٹ سسٹم لیکر نہیں آتا تو اس قسم کی مشکلات حل نہیں کی جاسکتی اور دوسری بات یہ ہے کہ قانون تو بہت ہیں لیکن کیا اس پہ عمل ہورہا ہے۔ جیسا کہ گاڑی چلاتے وقت موبائل فون استعمال نہیں کرسکتے۔ اگر اسکو اچھی طرح دیکھیں تو جب سے موبائل فون کا استعمال ہوا تو دنیا بھر سے یہ information یا ثبوت آنا شروع ہوا کہ اگر آپ فون استعمال کرتے ہیں تو آپکی توجہ بٹ جاتی ہے اور ایکسیڈنٹ کا خطرہ بھی بڑھ جاتا ہے۔ ہمارے یہاں بڑی خطرناک صورتحال ہے ایک تو یہ ہے کہ پچھلے 10 سال سے کراچی میں موٹر سائیکل کی رجسٹریشن بڑھتی جارہی ہے۔ اسی عرصہ میں ہر بندے کے پاس موبائل فون بھی آیا ہے۔ میرے نزدیک سب سے زیادہ خطرناک صورتحال یہ ہے کہ ایک ہاتھ سے موٹر سائیکل چلائی جارہی ہے اور دوسرے ہاتھ سے موبائل فون استعمال کیا جارہا ہے۔ یہ نہ صرف یہ کہ ایک بہت بڑا جرم ہے بلکہ یہ اپنے آپ سے بھی زیادتی ہے اور دوسروں کے ساتھ بھی سراسر زیادتی ہے۔ اس پہ بھی ہم کچھ چیزیں اکٹھا کرنا چاہ رہے ہیں لیکن اسے لکھنا کچھ مشکل ہے۔ تیسری بات یہ ہے کہ اب میں جس چیز کی طرف اشارہ کرنے جارہا ہوں اسکا ثابت کرنا مشکل ہے۔ وہ یہ کہ ہم اور آپ سب دیکھ رہے ہیں کہ پچھلے 10/12 سالوں سے کراچی کی سڑکوں پر، شاہراہوں پر آپکو کوئی جگہ صاف ستھری نظر نہیں آئے گی یا تو کوئی لان بیچ رہا ہے کوئی بسکٹ فروخت کررہا ہے۔ نہ کوئی سائن ہے نہ کوئی بورڈ ہے، سڑک کی طرف آپ دیکھ نہیں سکتے۔ کیونکہ روڈ پہ اتنی رکاوٹیں ہیں کہ آپکی نظر کا سلسلہ منقطع ہوجاتا ہے یہ جتنی بھی piour agency ہیں جنکی یہ جگہیں ہیں اس میں چاہے سٹی گورنمنٹ ہو، نیشنل ڈیفنس اتھارٹی ہوں، نیوی ہو ایئر فورس والے ہوں جہاں بھی آپ جائیں انہیں جو سرکار نے، لوگوں نے جو جگہیں دی ہوئی ہیں ایک Trust کے طور پہ، وہ جگہ کمرشل کے طور پہ استعمال کی جارہی ہے، میرے خیال کے مطابق اسکی وجہ سے بھی ایکسیڈنٹ ہورہے

ہیں، تو ہمیں اس طرح کے ثبوت اکٹھے کر کے آگے بات کرنی ہے کہ اسطرح لوگوں کو نقصان پہنچ رہا ہے آپ کمرشل کیلئے سائن لگاتے ہیں اور اگر اس سائن کی وجہ سے میرا ایکسیڈنٹ ہوتا ہے یا مجھے نقصان پہنچتا ہے تو آپ نے مجھ سے میرا حق چھین لیا، تحفظ میرا آئینی حق بھی ہے، تو یہ 3 چیزیں میرے ذہن میں تھیں اس پہ کچھ کام کرنا چاہتے ہیں اور کر بھی رہے ہیں۔ اور جب اگلی باریو۔ آر۔ سی آئیں گے تو اس پہ بھی آپکے ساتھ data شیئر کیا جائیگا۔

زاہد فاروق: بہت شکریہ جناب ڈاکٹر رشید جمعہ صاحب! اگر بحیثیت شہری ہم سب اتنے ذمہ دار ہو جائیں، ادارے بھی کچھ بہتر ہو جائیں تو کم از کم سائن بورڈ والا جو مسئلہ ہے تو اسے حل کیا جا سکے۔ کبھی کبھی گاڑی والے حضرات فون سننے پر موٹر سائیکل والوں کو خوش قسمت سمجھتے ہیں کہ ہمیں تو وہ 500 کے ٹکٹ دیتے ہیں لیکن موٹر سائیکل والوں کو کچھ نہیں کہتے، لیکن انہیں بھی بری طرح کھینچ رہے ہوتے ہیں اور یہ سب ہمارے اطراف میں ہو رہا ہوتا ہے۔ یہ ایک اہم چیز ہے کہ ہمیں اپنی زندگی کی حفاظت خود کرنی ہے۔

اب جو میں بات کرنے جا رہا ہوں وہ شیڈول کا حصہ تو نہیں ہے، لیکن چند لمحوں کیلئے۔ ہمارا ایک دوست منظور بدایونی جو کہ یو۔ آر۔ سی کے ہر فورم میں شریک ہوتا تھا ابھی 2/3 دن پہلے انکا انتقال ہوا، وہ بہت سرگرم سیاسی و سماجی کارکن تھا۔ شہر کیلئے جب کبھی بھی ضرورت پڑی تو وہ ہمارے فورم میں بھرپور شرکت کرتا تھا۔ اور کہیں نہ کہیں وہ حالات میں بہتری کے لئے اپنا حصہ ڈال رہا ہوتا تھا۔ تو ایک منٹ کیلئے ہم اسکی یاد اور احترام میں خاموشی اختیار کرتے ہیں۔

بہت شکریہ جناب، اب میں ظفر اقبال صاحب سے درخواست کروں گا کہ وہ اپنے طے شدہ پروگرام کے مطابق سرٹیفکیٹ تقسیم کریں۔ یہ ڈاکٹر صاحب کی ٹیم کا حصہ ہیں، گو کہ اسطرح کی کوئی سرگرمی ہمارے پروگرام کا حصہ نہیں ہوتی لیکن یہ ڈاکٹر صاحب کا اصرار ہے۔

ظفر اقبال: بہت شکریہ جناب! ہم ان لوگوں کو سرٹیفکیٹ دینا چاہتے ہیں جنہوں نے 2013ء کے فورم میں شرکت کی اور ہمارے پروگرام میں فعال رہے۔

زاہد فاروق: ہم اخلاقی طور پہ ڈاکٹر صاحب اور انکے ادارے کے شکر گزار ہیں کام تو یہ لوگ کرتے ہیں لیکن ساتھیوں کی ستائش اور حوصلہ افزائی بھی ایک خوش آئند قدم ہے۔ یقیناً ہم سب کو یہ اچھا لگا، بہت شکریہ ڈاکٹر صاحب۔ اب موقع ہے کہ اگر آپکے ذہن میں کوئی سوال ہو تو ماہرانہ ٹیم یعنی میر شبر

علی، اسد جہانگیر یا ڈاکٹر رشید جمعہ سے سوال کر سکتے ہیں۔

سوال (شوکت): آپ نے ساری چیزیں بتائی ہیں لیکن کرپشن کے حوالہ سے بات نہیں کی، پیسے دیکر لائسنس کا اجراء ہو جاتا ہے، لوگ اپنے لائسنس بنوا لیتے ہیں اور ٹریفک پولیس بھی بہت سارے معاملات میں پیسے دیکر چھوڑ دیتی ہے۔

ڈاکٹر رشید جمعہ: بات یہ ہے کہ آپکے سامنے جو بھی data پیش کیا گیا وہ تمام تر ایک سسٹم یا ریسرچ کے تحت تھا، جو بات آپ نے کی ہے یہ مشاہدہ ضرور ہے جو کہ کسی حد تک صحیح بھی ہے لیکن ہم جب باقاعدہ اس پہ ریسرچ کریں تو تفصیلی بات ہو سکے گی۔

سوال: مجھے data درکار ہے اور آپ نے ابھی جو ہمارے ساتھ data شیئر کیا ہے تو کتنے سالوں سے آپ لوگ یہ کام کر رہے ہیں۔ اور یہ کہ کیا اگر ہم ماس ٹرانزٹ پہ کام کریں تو کیا اس طرح ہم بہت سارے مسائل پہ قابو نہیں پا سکتے کیونکہ ہمیں اس پہ کنٹرول کی اشد ضرورت ہے۔

اسد جہانگیر: ہم 2006ء سے اس پہ کام کر رہے ہیں اور سٹی گورنمنٹ اور دوسرے اداروں کے ساتھ رابطہ میں رہتے ہیں انکے ساتھ میٹنگ کرتے ہیں۔ ریسرچ کرتے ہیں یہ data ہم نے پچھلے سال مکمل کیا ہے۔ جیسا کہ میر شبر علی صاحب نے بھی بتایا کہ سٹی گورنمنٹ کے ساتھ ملکر ہم نے کیا کام کیا بلکہ سٹی گورنمنٹ سے کام کرایا، اس پہ ضرورت کے تحت مزید بات ہو سکتی ہے۔ آپکو یہ بھی بتا سکتے ہیں کہ ہمارے کچھ کوریڈور جیسا کہ پورٹ ٹرسٹ کے فلائی اوور میں پہلے حادثات کی کیا figure تھیں پھر کام ہوا تو حادثات figure ہوئی۔ اسی طرح کورنگی اور بلوچ کالونی کا معاملہ رہا جہاں کی figures تبدیل ہوئیں یہ ایک اسپیشلیٹی ہے اور ہم اس ٹاسک پہ کام کر رہے ہیں۔ شبر صاحب اس کام کو دیکھتے ہیں جسمیں انجینئرنگ کا کام زیادہ ہوتا ہے data کو analysise کیا جاتا ہے جو کہ شبر صاحب کی طرف جاتا ہے۔ شبر صاحب کی طرف سے روڈ سیفٹی آڈٹ ہوتی ہے۔ ان تمام کاموں کے بعد ہی recommindation تیار کی جاتی ہے لیکن کبھی کبھی ہمیں مشکل بھی ہوتی ہے کہا جاتا ہے کہ پہلے ہی ہمارے پاس اتنا کام ہے آپ اور مزید کام لے آئے لیکن بہرحال کام ہو ہی جاتا ہے۔

میر شبر علی: یہاں پر میں نشان دہی کروں گا جیسا کہ ہم نے road user کی پروفائل دیکھی جیسا کہ ہم نے بتایا کہ موٹر سائیکل کی تعداد

بہت زیادہ ہے۔ اگر موٹر سائیکل 20% ہے تو کار 10% بنتی ہے۔

نسیم آراء: میرا تعلق ڈرائیونگ لائسنس کراچی سے ہے، مجھے یاد ہے کہ ایک دن صبح ہی صبح مجھے عرفان سلیم بھٹی نے خبر دی کی ملیر میں دو، تین بسیں آپس میں ٹکرا گئی ہیں اور 200 سے زیادہ بندے زخمی ہو گئے ہیں اور بہت تباہی ہو گئی ہے لہٰذا میں موقع پہ پہنچی تو معلوم ہوا کہ 8 بندے زخمی ہوئے ہیں کہنے والی بات یہ ہے کہ میں نے اور میرے ڈیپارٹمنٹ والوں نے کس طرح صورتحال کا مقابلہ کیا۔ گورنر ہاؤس سے لیکر کہاں کہاں یہ خبر چلی گئی۔ براہ مہربانی اچھی خبر اور مثبت سوچ رکھیں کسی کیلئے غلط نہ سوچیں، یہ ٹیم جس دن سے کام کر رہی ہے جب بھی میرے نمائندہ نے مجھے بلایا میں وہاں ضرور پہنچی ہوں ویسے تو یہ انجینئرنگ ڈیپارٹمنٹ کا مسئلہ تھا لیکن ہم لوگوں نے مل کر اسے حل کیا تو میں سمجھتی ہوں کہ ہمارا تعاون، آپکا تعاون، عوام کا، سرکاری و غیر سرکاری ادارے کا، میڈیا کا تعاون ہونا بھی بہت ضروری ہے تب ہی کہیں جا کر ہم صورتحال پہ قابو پالیں گے۔

سوال: جیسا کہ ابھی آپ نے کہا کہ چنگچی حادثات کا سبب بن رہا ہے لیکن آج ہی یہ خبر سننے میں آئی ہے کہ انہیں باقاعدہ ریگولائز کیا جا رہا ہے جہاں انہیں قانونی اور کاغذی شکل دی جائے گی، میرے مشاہدہ میں آیا ہے کہ گلستان جوہر اور گلشن اقبال میں بہت زیادہ چنگچی ہیں لیکن 90% انہیں طلباء یا کم عمر نوجوان چلا رہے ہوتے ہیں تو کیا انکے لئے کوئی لائحہ عمل نہیں ہے۔

اسد جہانگیر: یہ ایک نیا phenomenia ہے، ہمیں اس بات پہ توجہ دینی چاہئے ایسا اصول نکالیں کہ ایک رکشہ میں کتنے مسافر حضرات بیٹھیں گے اور یہ کام گورنمنٹ ہی کر سکتی ہے۔ اگر ہم کسی بھی مشین یا انجن کو adopt کر کے اسمیں تبدیلی لائیں تو مشکل تو ہو گی جیسا کہ موٹر سائیکل جو کہ دو بندوں کیلئے ہے لیکن اس پہ ہم نے اتنا وزن ڈال دیا اسکو ہم اضافی کام کیلئے استعمال کر رہے ہیں تو ایکسڈنٹ تو ہو گا۔ جس چیز کی ضرورت ہو وہ پورا ہونا چاہئے ایسا نہیں کہ جتنے چاہے بندے آپ بٹھا دیں ایک بار میں نے ایک موٹر سائیکل رکوائی تھی جس پہ بہت زیادہ بچے بٹھائے گئے تھے بلکہ ٹھونسے گئے تھے بمشکل جب انہیں اتارا گیا تو وہ 7 بچے تھے جسمیں سب سے بڑا بچہ 12 سال کا تھا۔ تو موٹر سائیکل اتنے زیادہ وزن کیلئے نہیں ہے آپ انہیں convert کر کے غلط کام کا حصہ بن رہے ہیں۔ تو جو پالیسی کے matters ہیں ان پہ بات کرنے کی ضرورت ہے۔ ہم ریسرچ کے بعد آپکو data دکھا سکتے ہیں جیسا کہ رکشہ کا ایکسیڈنٹ کوئی 5 ہزار اور چنگچی کا تناسب 260 یا 280 آیا ہے۔ تو ایک نئی گاڑی کا سڑک پہ آجانا تو اسے مجموعی طور پہ سمجھنے کی ضرورت ہے۔ ہم نے پہلے بھی کہا کہ جن گاڑیوں کی تعداد زیادہ ہو گی وہ ایکسیڈنٹ کا باعث بھی بنیں گی۔

میر شیر علی: میں اسمیں تھوڑا اضافہ کروں کہ ہم نے پنکی لیلئے سٹی گورنمنٹ سے بات کی ہوئی ہے فی الوقت انٹیس چلانے کی اجازت دی گئی ہے تا کہ اسی عرصہ کے دوران انکی حفاظت اور انکے معاشی پہلو پہ بھی غور کیا جاسکے اور دوسری بات جو کہ ٹریفک پولیس کی ذمہ داری کے حوالہ سے کی گئی ہے اگر ہم سب خود ذمہ دار ہو جائیں تو ہمیں کسی ٹریفک پولیس کی ضرورت نہیں wrong way سے آنے کی کیا ضرورت ہے جبکہ وہ خطرناک موڑ ہے۔اور 40% حادثات بھی اسی wrong way کی وجہ سے ہوتے ہیں۔

سوال: ایکسیڈنٹ روکنے میں ٹریفک پولیس کا کردار بہت اہم ہے۔لیکن ہم سب کا مشاہدہ ہے کہ جہاں ایکسیڈنٹ ہوتے ہیں یا کوئی مسئلہ ہوتا ہے وہاں ٹریفک پولیس نہیں ہوتی اور اگر آج ہے تو دوسرے دن نہیں ہوگی۔یا تو انکی تعداد کم ہے یا پھر انکی دلچسپی نہیں ہے لہذا یہ میری رائے ہے جو کہ تحقیق کی بناء پہ ہے کیونکہ میں تحقیق کے بنا بات نہیں کرتی۔ٹریفک پولیس میں نوجوانوں کی بھرتی کیا جائے یا پھر ان لوگوں کو جن کی دلچسپی ہو کیونکہ زبردستی یہ کام کرانا بیکار ہے،دوسری بات یہ کہ میں حکومت سے پرزور کہتی ہوں کہ اگر وہ یہ کام کر سکے تو ضرور کرے کہ ایمبولینس کیلئے علیحدہ سے راستہ نکالا جائے کیونکہ ایمبولینس ٹریفک جام میں پھنس جاتی ہے اور ہسپتال پہنچنے سے پہلے مریض ختم ہو جاتا ہے اسطرح کا افسوسناک واقعہ ہمارے گھرانے میں ہو چکا ہے۔

میر شبر: ہم جب پولیس کیلئے recommidation کرتے ہیں تو اسمیں درج کرتے ہیں کہ ہماری پولیس کا لیول موٹروے پولیس تک لایا جائے،جب تک موٹروے پولیس کا ماڈل نہیں اپنایا جائے گا تب تک ہم ٹریفک کے نظام کو بہتر نہیں کر سکتے۔موٹروے پولیس ایک successful story ہے۔جن لوگوں کے پاس موٹروے پر سفر کا تجربہ ہے تو اگر آپ ان سے پوچھیں تو آپکو اسکا تاثر بھی معلوم ہو جائیگا۔دوسری اہم بات یہ کہ ہمارے یہاں جب موٹروے شروع ہوئی تھی تو اس وقت ایکسیڈنٹ کی تعداد 500 تھی اور موٹروے پولیس آنے کے بعد یہ تعداد کم سے کم ہو کر کوئی 120 رہ گئی ہے۔وہاں 24 گھنٹے 7 دن ہر وقت آفیسر کی rotation ہوتی رہتی ہے۔ہمارے یہاں تو صرف 2 شفٹ ہوتی ہیں اور وہ بھی اتنی لمبی ہوتی ہیں کہ کوئی بھی اسمیں کام نہیں کر سکتا۔میں دعوی کی بات نہیں کر رہا انکے پاس جو لوازمات ہیں جدید طرز کے کیمرہ اور وائرلیس ہیں۔کسی کی گاڑی بریک فیل ہو جائے یا ایکسیڈنٹ ہو جائے تو وہ خود فعال ہو جاتے ہیں۔انکی تعداد کم ہے لیکن خصوصیات ہیں تو ہمیں بھی محض تعداد بڑھانے سے کچھ حاصل نہیں ہوگا بلکہ ان کی capicity بڑھانے کی ضرورت ہے۔

سوال: کیا ہمارے پاس ایسی کوئی recommindation ہے کہ ہم ٹریفک قوانین کو اپنے نصاب کا حصہ بنائیں تا کہ بحیثیت شہری ہمارے بچے بھی اسے پڑھ اور سمجھ کر سامنے آئیں۔

اسد جہانگیر: ضرور ایسا ہونا چاہئے جیسا کہ شبر صاحب نے بھی ذکر کیا 2030ء تک ہمیں اس ہدف پہ کام کرنا ہے۔ ہم اس پہ کام بھی کر رہے ہیں آپ بالکل صحیح کہہ رہے ہیں کہ اس پہ کام کرنے کی ضرورت ہے اسے سکھانے کی اور عام فہم بنانے کی ضرورت ہے۔

سوال: ٹریفک پولیس کی زیادہ توجہ مال بردار لوڈر گاڑیوں پہ ہوتی ہے کہ کہیں سے وہ گاڑیاں نظر آئیں اور انہیں اپنا حساب کرنے کا موقع ملے۔ موٹر سائیکل حضرات کو تو وہ کسی کھاتہ میں ڈالتے ہی نہیں ہیں 200 کا ٹکٹ کاٹ دیا 500 کا ٹکٹ کاٹ دیا۔ موٹر سائیکل والے بھی یہی کہتے ہیں کہ جرمانہ دیکر جان چھڑاؤ۔ یہی حالت بس اور منی بسوں کی ہے چھت پہ مسافر چڑھائے ہوتے ہیں اور وہ بھی اسی طرح اپنی جان چھڑا لیتے ہیں۔

معصومہ چنگیزی: آپکے ساتھ جب کوئی ایسا مسئلہ ہوا تو آپنے کسی افسر تک پہنچنے کی کوشش کی یا آپنے اپنی وہ شکایت مخصوص دفاتر میں درج کرائی۔ آپ لوگوں کو چاہئے کہ اپنا کام کریں، صحیح فیصلہ کریں ہم آپکے ساتھ کھڑے ہیں، ہم یہاں قانون کی بات کر رہے ہیں اور یہاں سے اٹھ کر ہم کیا کریں گے۔ گاڑی تیز چلانا، سگنل توڑنا۔ موٹر سائیکل کا پہیہ بمشکل ڈھائی انچ کا ہے بچے اسے سرکس کی طرح مختلف چیزوں سے گزار رہے ہوتے ہیں۔ خود میں نے کئی بار بچوں کو ٹوکا ہے کہ تمھارے والدین گھر پہ انتظار کر رہے ہیں۔ اسلئے باہر یہ خطرناک کھیل نہ کھیلو۔ ہم ملک سے باہر نکلتے ہی ہر قانون پہ عمل کرتے ہیں لیکن اپنے ملک میں رہتے ہوئے بھی ہم اپنے ملک کو عزت نہیں دیتے۔ میرا سوال یہ ہے کہ ہم کیا کر رہے ہیں کیا ہم صرف تنقید کرنے کیلئے رہ گئے ہیں۔

جواب: ہمارے معاشرہ میں یہ مشترکہ رجحان پایا جاتا ہے کہ ہر چیز کا الزام ٹریفک پولیس پہ لگا دو، چنگچی بھی انہی کی مرضی سے چل رہے ہیں۔ بسوں کے اوپر چھت پر مسافر بھی انہی کی اجازت سے چڑھائے جاتے ہیں۔ گویا ہر کام ٹریفک پولیس کا ہے۔ ایسا نہیں ہے بہت ساری چیزوں میں ہماری گورنمنٹ کا بھی قصور ہے۔ گورنمنٹ کیوں اچھی ٹرانسپورٹ نہیں دیتی۔ بڑی بسیں یا میٹرو بسیں چلائی جائیں۔ اگر ٹرانسپورٹ ہو تو پھر کیا ضرورت ہے کہ لوگ چنگچی اور بسوں کی چھت پہ بیٹھ کر سفر کریں۔ جیسا کہ میڈم نے بھی کہا کہ یہ ہماری ذمہ داری ہے اور جان بھی ہماری اپنی ہے۔ اگر ہم اپنے گھر سے ابتداء کریں تو ہمارے بچے بھی اس پہ عمل کریں گے۔ ہم یہ سوچ کر سڑک پہ چلیں کہ روڈ صرف ہمارا نہیں ہم سب کا ہے۔ اس میں ہم سب کو مل کر کام کرنا ہے اور اگر میڈیا والے بھی اگر ٹریفک اصول کے مطابق کوئی سلائیڈ چلا دیں تو ہمیں گھر بیٹھے ٹریفک سے متعلق خاصی رہنمائی مل جائے گی۔ صرف الزام لگانا ہی درست نہیں ہے۔

زاہد فاروق: ہم بہت شکر گزار ہیں کہ آپ سب لوگوں نے بڑے صبر و تحمل سے آج کی گفتگو سنی اور اسمیں حصہ لیا۔ ساتھ ہی خصوصی طور پہ ڈاکٹر رشید

جمعہ، اسد جہانگیر صاحب اور پروفیسر ڈاکٹر میر شبر علی صاحب اسکے علاوہ آج کے پروگرام میں ٹریفک پولیس کے اہلکار بھی موجود ہیں ہم ان سب کے مشکور ہیں۔ گورنمنٹ کے ادارے ایک اثاثہ کی حیثیت رکھتے ہیں جو یقیناً بہت قابل قدر ہوتے ہیں۔ مسائل تو بہت ہیں ٹریفک اک ہجوم بڑھتا جا رہا ہے شاہراہ فیصل کو ہی دیکھ لیجئے کہ مصروف شاہراہ ہے یہاں ہر وقت ٹریفک رہتا ہے اسی لئے یہاں 3 کوریڈور بنائے گئے ہیں لیکن جتنی تیزی کے ساتھ کوریڈور بنے ہیں اتنی ہی تیزی کے ساتھ پیدل چلنے والوں کیلئے اور ہیڈ برج بنانے کی بھی ضرورت تھی۔ بہرحال ایک بار آپ تمام دوستوں کا شکریہ۔

کراچی شہر میں حادثات

وجوہات اور اثرات پر ایک تحقیقی جائزہ

یو آر سی مقامی ملکی اور بین الاقوامی ترقیاتی منصوبوں کے مسائل پر کام کرنے والے ممتاز ماہرین کے لیکچرز کا اہتمام کرتا ہے جن کے بنیادی سطح پر مسائل کے حل پر کام کرنے والے کارکنان، این جی اوز کے نمائندے، سرکاری اداروں سے وابستہ اہلکار، میڈیا اور تعلیمی اداروں سے وابستہ افراد اور متعلقہ لوگ شرکت کرتے ہیں۔ یہ فورم تنظیمی اور انفرادی سطح پر کام کرنے والوں کو موقع فراہم کرتا ہے کہ وہ اپنے کام کا وسیع قومی اور بین الاقوامی معاملات سے موازنہ کر سکتے ہیں۔ یہ لیکچر ان تحریکوں کیلئے کام کرنے والوں کو معلومات فراہم کرتے ہیں جو پاکستان اور خصوصی طور پر کراچی میں منصفانہ اور ایسی حکمت عملیوں کے وضع کرنے کیلئے چلائی جارہی ہیں جن کا مقصد صرف عوامی ترقی ہو۔

''کراچی شہر میں حادثات، وجوہات اور اثرات پر ایک تحقیقی جائزہ'' کے موضوع پر یہ لیکچر 24 مارچ 2014ء کو یو آر سی آفس میں منعقد ہوا

اربن ریسورس سینٹر

A-2، دوسری منزل ویسٹ اینڈ ٹریڈ سینٹر، کمرشل ایریا،

کراچی یونین کوآپریٹو ہاؤسنگ سوسائٹی، بلاک 8 & 7

شہید ملت روڈ، کراچی، پاکستان

فون: 021-34559317 فیکس: 021-34387692

ای میل: urc@cyber.net.pk ویب سائٹ: www.urckarachi.org

فیس بک: www.facebook.com/urckhi

قیمت 50 روپے