

# ٹریفک کے نئے قوانین اور عملدرآمد کا طریقہ کار

مقررین: سید پیر محمد شاہ - عارف حسن



UC

اربن ریسورس سینٹر

ٹرانسکرپشن:

کشف ناصر

ادارت:

بلقیس ، سیمالیقت

عکاسی:

شکیل گل

ٹریفک کے نئے قوانین اور عملدرآمد کا طریقہ کار  
کے عنوان سے یہ فورم 07 اکتوبر 2025ء کو یو آر سی میں منعقد ہوا۔

یو آر سی رابطے کے لئے:

فون نمبر: 021-34387692

“

ای میل: urckhi@yahoo.com”

ویب سائٹ: www.urckarachi.org

# ٹریفک کے نئے قوانین اور عملدرآمد کا طریقہ کار

مقررین:

سید پیر محمد شاہ۔ ڈی آئی جی ٹریفک کراچی  
عارف حسن۔ چیئرمین اربن ریسورس سینٹر

تاریخ: 107 اکتوبر 2025ء

اربن ریسورس سینٹر

زاهد فاروق: آج کے اس فورم میں آپ تمام ساتھیوں کو خوش آمدید کہتے ہیں۔ آج کا فورم شہر میں ٹریفک کے نظام میں ہونے والی تبدیلیوں اور ای چالان کے حوالے سے ہے۔ ایک طرف ٹریفک انتظامات اور جرمانوں کی بات ہے جبکہ دوسری طرف شہری ٹریفک پولیس سے نالاں ہیں۔ سوال یہ ہے کہ کیا شہر کی سڑکیں اس قابل ہیں کہ یہاں ٹرانسپورٹ کا نظام بہتر طور پر چل سکے؟ شاہراہ فیصل، شاہراہ قائدین اور کچھ حد تک ایم اے جناح روڈ کی سڑکیں بہتر ہیں لیکن باقی شہر کی سڑکوں کی صورتحال سے سب واقف ہیں۔ اس ساری صورتحال میں موجودہ ٹریفک پولیس نے جرمانے بڑھائے ہیں۔ اس حوالے سے گفتگو بھی آج کے موضوع کا حصہ ہوگی۔ ہمارے ساتھ آج ڈی آئی جی ٹریفک پولیس موجود ہیں ان سے رائے لیں گے کہ وہ شہر کو بہتر کرنے کیلئے کیا انتظامات کرنا چاہتے ہیں کیونکہ یہ ہم سب کی خواہش ہے کہ شہر میں ٹریفک کے حوالے سے بہتری آئے۔ یوں تو شہر کے ٹریفک کا نظام دیکھ کر شہر کی ترقی کا اندازہ لگایا جاتا ہے لیکن ہمارا میٹرو پولیٹن شہر جو دنیا کے پانچ بڑے شہروں میں شمار ہوتا ہے ٹریفک کے مسائل کا شکار ہے۔ ہم سب ٹریفک پولیس کی کارکردگی سے شاک رہتے ہیں۔ آج موقع ہے کہ شہر کے ذمہ داران سے گفتگو کریں اور ان کو سنیں کہ وہ اس ساری صورتحال کو کس طرح دیکھتے ہیں، ان کو کیا مسائل پیش آتے ہیں اور شہر میں کس طرح بہتری آسکتی ہے۔ ہم بھی چاہتے ہیں شہر میں ترقی ہو، لوگوں کے مسائل حل ہوں، ٹریفک کا نظام بہتر ہو۔ آج ہمارے اسپیکر ڈی آئی جی ٹریفک پولیس سید پیر محمد شاہ صاحب ہیں۔ انہوں نے جب سے یہ عہدہ سنبھالا ہے ان کی کوشش ہے کہ ٹریفک کے نظام میں بہتری آئے۔ ہمارے دوسرے اسپیکر جناب عارف حمن صاحب ہیں جو ابن ریسورس سینٹر کے چیئرمین ہیں۔ میں ڈی آئی جی ٹریفک پولیس پیر محمد صاحب سے درخواست کرتا ہوں کہ وہ اپنی پریزنٹیشن کے بعد گفتگو کریں تاکہ ہم شہر میں ٹریفک کے نظام کے

حوالے سے ان کی رائے بھی جان سکیں۔

پیر محمد شاہ (ڈی آئی جی ٹریفک): میں ار بن ریسورس سینٹر، خصوصاً چیئرمین یو آر سی عارف حسن صاحب اور آپ تمام دوستوں کا شکریہ ادا کرتا ہوں کہ آپ نے مجھے آج بات کرنے کا موقع دیا۔ کسی بھی شہر کا ٹریفک وہاں کے رویوں اور کردار کی عکاسی کرتا ہے۔ اگر ہم ٹریفک کے نظام کی بہتری کی بات کریں تو ہم بنیادی طور پر اپنے سماج کے کردار کی بات کر رہے ہوتے ہیں۔ اگر ہم چاہتے ہیں کہ ٹریفک کے نظام میں بہتری آئے تو ہمیں مل کر

نظم و ضبط  
پیر محمد شاہ سندھ پولیس کے ایک اعلیٰ  
تعلیم یافتہ اور اصلاحات پسند ڈی آئی جی (DIG)  
کے ساتھ اپنا  
ہیں، جو کراچی کے ٹریفک نظام کو جدید ٹیکنالوجی اور ای چالان  
کرنا ہوگا۔  
ہوں کہ یہ  
کے ذریعے خود کار بنانے کے لیے معروف ہیں۔ وہ اپنی پیشہ  
نہیں ہے،  
ورانہ مہارت اور ڈرائیونگ لائسنس کے شعبے میں شفافیت  
وقت زیادہ  
لانے والے ایک دورانہ پیش افسر کے طور پر  
ہے جب کافی  
پہچانے جاتے ہیں۔  
نے نظام کو بہتر کرنے  
کوشش ہی نہ کی ہو، تو پھر حالات  
ہیں۔ آج میں آپ لوگوں کو تفصیلی طور پر پس منظر (Background) سے آگاہ کروں گا کہ ہم کیا  
کرنا چاہتے ہیں۔

بنیادی طور پر نومبر کے بعد حکومت کو جو پیریشانی پیش آئی وہ یہ تھی کہ اچانک سے ٹریفک حادثات میں غیر معمولی حد تک اضافہ ہو گیا اور یہ تعداد اتنی زیادہ بڑھ گئی کہ ہمیں تشویش ہونے لگی۔ اس

تمام صورتحال کو دیکھتے ہوئے حکومت نے فیصلہ کیا کہ جب تک آپ ان حادثات کی بنیادی وجوہات (Root Causes) کو ختم نہیں کریں گے تب تک حادثات معمول کا حصہ رہیں گے۔ جب ٹریفک پولیس میں پہلی بار میری پوسٹنگ (Posting) ہوئی تو لوگوں کی طرف سے شکایتیں موصول ہوتی تھیں کہ دیکھیں ٹریفک پولیس کیا کر رہی ہے، پولیس خرچہ پانی لے رہی ہے۔ میں جب میٹنگز (Meetings) کرتا تھا تو میرے افسران کے پاس مختلف جوابات ہوتے تھے، وہ کہتے تھے کہ ”سر! اس کے بغیر کوئی چارہ نہیں“۔ اس کے علاوہ رویوں کے مسائل بھی تھے یعنی اگر کوئی ایماندار افسر ہے اور اس نے بحث کے دوران کچھ کہہ دیا تو وہ بھی لوگ ریکارڈ کر لیتے تھے۔ ایسا نہیں ہے کہ ٹریفک پولیس میں سارے ہی کرپٹ (Corrupt) لوگ ہیں، یہاں اچھے لوگ بھی ہیں لیکن جس طرح ان کی سخت ڈیوٹی ہے بنی دھوپ میں، دھول میں، گرمی میں، ٹھنڈ میں، رات میں، دن میں بی تو وہ بھی بعض اوقات غصے میں آجاتے ہیں۔

اس لیے یہ ضروری تھا کہ ٹریفک پولیس افسران اور اہلکاروں کے رویوں میں بہتری لائی جائے۔ کراچی کی آبادی تقریباً ڈھائی کروڑ یا اس سے زیادہ ہے، شہر میں چلنے والی گاڑیوں کی تعداد تقریباً سات ملین یعنی ستر لاکھ ہے، جبکہ ٹریفک پولیس اہلکاروں کی تعداد پانچ ہزار کے قریب ہے۔ میرے ماتحت افسران نے کہا کہ ”سر! جب تک نفری میں اضافہ نہیں ہوگا تو یہ مسئلے اسی طرح چلتے رہیں گے۔ آپ آئی جی صاحب سے بات کریں اور ان سے کم از کم بھی دس ہزار اہلکاروں کی تعیناتی کی درخواست کریں“۔ جس پر میں نے کہا کہ پانچ ہزار نفری پر اتنی باتیں سننے کو مل رہی ہیں، جب یہ نفری دس ہزار ہو جائے گی تو مزید لوگ پریشان ہوں گے اور زیادہ شکایتیں کریں گے۔ تو میں نے کہا اس مسئلے کا یہ حل نہیں ہے۔ ہم نے طے کیا کہ لوگوں کا چالان کے حوالے سے ٹریفک پولیس کے ساتھ کم سے کم واسطہ ہو۔ جس کے لیے ہم نے شہر میں فیس لیس نظام (Faceless System)

متعارف کرانے کا کہا۔

اگر دنیا بھر کی مثال لیں تو ہم دیکھتے ہیں کہ وہاں بھی فیس لیس نظام ہے۔ جس طرح کوئی صفائی کرنے والا شہر کی صفائی کرتا ہے اور گندگی اٹھاتا ہے اور آپ کا اس سے آمناسا منا نہیں ہوتا، اسی طرح ٹریفک کنٹرول میں بھی انسانی مداخلت کم ہونی چاہیے۔ دنیا بھر میں ٹریفک چالان کے لیے فیس لیس نظام (Faceless System) رائج ہے۔ ہم نے اپنے شہروں کا بھی مشاہدہ کیا اور یہ نظام یہاں لے کر آئے؛ اس سے ہمیں یہ فائدہ ہوا کہ پولیس اور عوام کا براہ راست رابطہ ختم ہو گیا۔ اس نظام کے تحت کوئی بھی پولیس افسر کسی بھی چوک کے اوپر کسی بھی گاڑی کو، جیلے وہ قانون توڑ رہی ہو، روک نہیں سکتا۔ اس سے آپ کا وقت بچ رہا ہے، کیونکہ آپ کراچی جیسے شہر میں سڑک پر کسی گاڑی کو روک کر چالان کریں تو کم از کم تین سے چار منٹ لگتے ہیں، اور اگر اس دوران بحث ہو جائے تو پانچ سے دس منٹ ضائع ہو جاتے ہیں اور پچھلے سڑک پر ٹریفک جام ہو جاتا ہے۔ اس کے علاوہ بات چیت کے دوران رویوں کی وجہ سے پولیس کے کھاتے میں جو برائی آتی تھی، وہ بھی ختم ہو جائے گی۔ اس سوچ کو پروان چڑھنے میں کچھ وقت ضرور لگے گا، لیکن ہم نے پہلا قدم اٹھایا ہے۔

اس کے علاوہ حکومت کا بنیادی مقصد یہ تھا کہ حادثات کی شرح میں کمی ممکن بنائی جائے، کیونکہ شہر میں روزانہ کی بنیاد پر ٹریفک حادثات میں کم از کم تین اموات ہو رہی تھیں۔ نومبر تا دسمبر 2024 میں تقریباً نوے افراد ان جان لیوا ٹریفک حادثات میں لقمہ اجل بنے۔ اس صورتحال سے نمٹنے کے لیے یہ سمجھنا ضروری تھا کہ کراچی میں حادثات کی بنیادی وجہ (Root Cause) کیا ہے؟ اس امر کے لیے ہمارے پاس کوئی تجزیاتی ونگ (Analytical Wing) نہیں تھا، اس لیے ہم نے ایک اسپیشل ٹیم کے ریٹ (Karachi Road Accident - K-RAAT) تشکیل دی۔ اس ٹیم کو ہم نے این ای ڈی (NED) یونیورسٹی اور

1122 سمیت مختلف اداروں سے تربیت دلوائی۔ اس ٹیم نے ہر ٹریفک حادثے کی رپورٹ تیار کی۔ ان رپورٹس کی روشنی میں ہمارے پاس حادثات کی چند وجوہات سامنے آئیں، جن میں پہلی اہم وجہ تیز رفتاری (Over speeding) تھی۔ کراچی میں ٹریفک حادثات، جن میں لوگ اپنی جانیں گنواتے ہیں، اس کی سب سے بڑی وجہ بڑی گاڑیوں کی تیز رفتاری ہے؛ اس کے علاوہ اوور لوڈنگ (Overloading) بھی حادثات کا باعث بنتی ہے۔ مزید برآں، ٹریفک حادثات میں اموات کی ایک بہت بڑی وجہ موٹر سائیکل سواروں کا ہیلمٹ نہ پہننا تھا۔ جب ہمیں وجوہات معلوم ہو گئیں تو ہمیں اس مسئلے کا حل تلاش کرنا تھا۔

ہمارے پاس اعلیٰ کوالٹی (High Quality) کے ریڈارز موجود نہیں ہیں جو شہر بھر میں گاڑیوں کی رفتار کو مانیتزر کر سکیں، تو ہم نے سوچا کہ بڑی گاڑیوں کے انڈر ٹریکرز (Trackers) لگائے جائیں اور گاڑی کی رفتار کی حد مقرر کر دیں کہ وہ تیس کلومیٹر فی گھنٹہ سے زیادہ نہ ہو؛ اور اگر ڈیٹا اور خلاف ورزی کرے گا تو ریڈار خود ہمیں اطلاع دے گا جس پر ان کا چالان کیا جائے گا۔ اس فیصلے پر ڈیپورٹرز میں کھلی مچ گئی اور انہوں نے ٹریکر لگانے سے انکار کر دیا۔ ابتدا میں صرف دو سے تین فیصد گاڑیوں پر ٹریکرز لگوائے گئے۔ لیکن ہم نے قانون میں بسوں، ٹرکوں اور دیگر بڑی گاڑیوں کو پابند کر دیا کہ وہ اپنی گاڑیوں میں ٹریکر ڈیوائس لگوائیں اور ٹریفک پولیس کو اس تک رسائی (Access) دیں، اور اگر وہ ایسا نہ کریں تو ایک لاکھ روپے جرمانہ عائد کیا جائے گا۔ ایک ٹریکر پر سالانہ 12 ہزار روپے کا خرچہ آتا ہے۔ اس کے مقابلے میں ہم نے ایک لاکھ روپے جرمانہ اسی لیے رکھنا کہ جب وہ چالان اور ٹریکر کی رقم کا موازنہ (Comparison) کریں تو فوری طور پر ٹریکر لگوا لیں۔ شہر کراچی میں بڑی گاڑیوں کے لیے تیس کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار مقرر ہے۔ ہمارے پاس بائیس ہزار کے قریب بڑی گاڑیاں ہیں جو شہر کراچی میں حادثات کا باعث بنتی ہیں، جن میں سے اب

تک بارہ ہزار گاڑیوں پر ڈریکٹنگ چکے ہیں۔ جب میں نے کنٹرول روم سے تفصیلات معلوم کیں تو پتہ چلا کہ ایک ہی دن میں سات ہزار گاڑیوں نے اور اسپیدنگ (Over-speeding) یعنی تیز رفتاری کی۔ یہ بتانے کا مقصد یہ ہے کہ یہاں ہر دوسری گاڑی تیز رفتاری سے چلائی جاتی ہے۔ اس قانون کے تحت ہم نے بڑی گاڑیوں کی تیز رفتاری پر بیس ہزار روپے جرمانہ رکھا، جس سے اب کسی حد تک تیز رفتاری میں کمی آئی ہے۔ ہیلمٹ نہ پہننے کی وجہ سے بھی شہر میں ٹریفک حادثات میں بہت سی اموات ہوتی ہیں۔ اس حوالے سے میں خود ملز، فیکٹریوں اور سائٹ (SITE) ایریا پر گیا ہوں؛ وہاں ہزاروں کی تعداد میں موٹر سائیکلیں کھڑی ہوتی ہیں، لیکن اگر وہاں ہم پیغام دینا چاہیں تو لوگ مزاحمت کرتے ہیں۔ ایسوی ایشنز کہتی ہیں کہ ”آپ ہمارے مزدوروں کو ہراساں کر رہے ہیں“۔ ہم ان سے کہتے ہیں کہ ایک ہیلمٹ بارہ سو روپے کا آتا ہے جبکہ اس پر چالان پانچ ہزار روپے کا ہے؛ آپ انہیں ترغیب دیں کہ وہ ہیلمٹ پہن لیں۔ ایک موٹر سائیکل کی بنیادی چیز بی بی جس میں ہیڈ اور ٹیل لائٹ، ریئر ویو مرر (Rear-view mirror)، ہیلمٹ اور چین کو شامل ہیں بی بی ان کا مکمل خرچہ تیس سو روپے بنتا ہے۔ اب ان کوششوں سے بہتری دیکھنے میں آرہی ہے۔

اب میں آپ کے سامنے کچھ حقائق رکھتا ہوں کہ ہمیں کن کن مسائل کا سامنا ہے۔ نومبر تا مارچ ہمارے لیے بہت مشکل وقت تھا؛ ٹریفک پولیس اور حکومت کی طرف کافی انگلیاں اٹھ رہی تھیں۔ ایک ماہ میں اکیانوے بڑے ٹریفک حادثات بھی ہوئے ہیں، اور کبھی یہ تعداد بیاسی، اٹھاسی اور چھتیر بھی رہی ہے۔ یہ صرف حادثات کے اعداد و شمار ہیں؛ ان حادثات میں اموات کی تعداد ایک ماہ میں 94 بھی ہوئی ہے، جس کا مطلب ہے کہ اوسطاً ایک دن میں تین لوگ حادثات کا شکار ہو کر جان کی بازی ہار گئے۔ ایک دن میں 2 اموات کا ہونا بھی بہت زیادہ ہے International Standard یعنی بین الاقوامی معیار کے مطابق اگر اموات کے اعداد و شمار ایک دن میں دو

سے کم ہوں تو آپ قدرے محفوظ ہیں، اور اگر یہ نمبر ایک کے قریب آجائے جو کہ ہمارا خواب ہے تو اس کا مطلب ہے کہ ٹریفک کا نظام بہت اچھا ہے۔ ٹریفک قوانین میں حالیہ تبدیلیوں کی بدولت یہ اوسط اب روزانہ دو اموات تک آگئی ہے، لیکن ہمیں ابھی بہت محنت کرنی ہے۔ مجموعی طور پر ہم سب کو اپنی ذمہ داری کو سمجھنا پڑے گا، تب ہی یہ شماری ماہ تیس سے پینتیس تک جائے گا۔ حالانکہ ہم یہ نہیں کہہ سکتے کہ یہ ایک اچھا نمبر ہے، کیونکہ مرنے والی ہر جان قیمتی ہے اور حادثات تو ہوتے ہی ہیں، لیکن فی الوقت حادثات کے جو اعداد و شمار ہیں وہ تسلی بخش نہیں ہیں۔

اس کے علاوہ ہم اس میں یہ بھی دیکھتے ہیں کہ متاثرین کون ہیں۔ اگر ہم چارٹ (Chart) دیکھیں تو اس میں 53 فیصد موٹر سائیکل سوار ہیں، یعنی روڈ حادثوں میں ہر دوسرا بندہ جو زندگی کی بازی ہار رہا ہے وہ موٹر سائیکلسٹ ہے۔ اس کے علاوہ سڑک پار کرتے ہوئے راہگیر (Pedestrians) بھی ان حادثوں کا شکار ہوتے ہیں۔ یہ حادثات سب سے زیادہ ماڑی پور روڈ، جب روڈ، ناردرن ہائی پاس، شاہراہ پاکستان، مہران ہائی وے اور نیشنل ہائی وے پر رونما ہوتے ہیں۔ وہ خواتین اور لوگ جو گھروں یا ملوں میں کام کرتے ہیں، وہ عموماً قسریب ہونے کے باوجود پیڈسٹرین برج (Pedestrian Bridge) یعنی پیدل پار کرنے والے پل کا استعمال نہیں کرتے۔ لیکن اگر یہ پل موجود ہی نہیں ہیں تو پھر لوگ مجبوری میں مین روڈ کو رات کے اندھیرے میں کراس (Cross) کرتے ہیں، جو سب سے زیادہ ٹریفک حادثات کا سبب بنتے ہیں۔ ہمیں اس مسئلے پر کام کرنے کی بہت زیادہ ضرورت ہے۔

تیسری قسم میں باقی تمام افراد آجاتے ہیں جو مختلف طریقوں سے ٹریفک حادثات کا شکار ہوتے ہیں اور یہ متاثرین 15 کا فیصد بنتے ہیں؛ اس لیے ہمیں سب سے زیادہ اصلاحات ان دو سطحوں پر کرنی ہیں۔ راہگیروں کو بچانے کے لیے ہمیں کوئی طریقہ نکالنا ہوگا۔ مثال کے طور پر سڑکوں کے بیچ میں جو

دیوار ہے اسے اونچا کر دیا جائے تاکہ لوگ اسے پار نہ کر سکیں، کیونکہ اگر آپ درمیانی دیوار کو چھوٹا رکھیں گے اور اس میں گزرنے کا راستہ موجود ہوگا تو یہ حادثات کا باعث بنے گا۔

ایک سب سے برا عمل ہٹ اینڈ رن (Hit and Run) کا ہے؛ یعنی لوگ اتنے بے حس ہیں کہ جب ان سے کوئی حادثہ ہو جاتا ہے تو انہیں معلوم ہوتا ہے کہ خدا نخواستہ کوئی موت ہوگئی ہوگی، لیکن وہ نہیں رکنے اور بھاگ جاتے ہیں۔ پھر ہم اس کے خلاف مقدمہ درج کرتے ہیں اور تفتیش ہوتی ہے۔ ان میں سب سے زیادہ تعداد موٹر سائیکل والوں کی ہے، یعنی مارنے والے بھی موٹر سائیکل والے زیادہ ہیں اور مرنے والے بھی۔ ہمیں اپنے موٹر سائیکل رائیڈرز پر بہت محنت کرنی پڑے گی کہ وہ احتیاطی تدابیر اپنائیں۔ دوسرے نمبر پر کاریں آتی ہیں، تیسرے نمبر پر ٹرک اور اس کے بعد مختلف ٹریلرز، ڈمپرز اور ٹینکرز آتے ہیں؛ یہ تمام مل کر 40 فیصد بنتے ہیں۔

حادثے کی وجہ بننے والی گاڑیوں میں بھی موٹر سائیکل کی تعداد زیادہ ہے، کیونکہ اکثر کوئی موٹر سائیکل چلانے والا پیچھے سے آکر ٹرک یا ڈمپر کے ٹائر میں گھس جاتا ہے۔ اگر کہیں کوئی سڑک خستہ حال ہے تو لوگوں کو پتہ بھی نہیں ہوتا کہ اگر میں بڑی گاڑی کے برابر میں چل رہا ہوں تو میں بلیک اسپاٹ (Black Spot) یعنی اندھے موڑ یا اوجھل جگہ پر ہوں، جہاں ڈرائیور کو پتہ بھی نہیں چلے گا۔ اب ہم دیکھیں گے کہ کن لوگوں کی اموات زیادہ ہو رہی ہیں۔ ظاہر ہے گاڑیاں مرد زیادہ چلاتے ہیں تو اموات بھی ان کی زیادہ ہو رہی ہیں جس کی شرح 71 فیصد ہے، جبکہ راہگیروں میں خواتین کی اموات کی شرح زیادہ ہے اور پھر بچے آتے ہیں۔ اب لائسنس کی بات کریں تو اگر متاثرین کا ڈیٹا دیکھا جائے تو مرنے والے 88 فیصد افراد کے پاس لائسنس ہی موجود نہیں تھا، صرف 12 فیصد کے پاس لائسنس موجود تھا۔ یہ قانون نافذ کرنے والے اداروں کی کارکردگی اور بطور شہری ہماری ذمہ داری پر ایک بہت بڑا سوالیہ نشان ہے۔ اگر حادثے کا باعث بننے والی گاڑیوں کے اعداد و شمار دیکھیں تو

ان میں صرف 2 فیصد لوگوں کے پاس لائسنس ہوتا ہے، 12 فیصد کے پاس نہیں ہوتا، جبکہ باقی 67 فیصد کے بارے میں پتہ ہی نہیں چلتا کیونکہ اکثر ڈرائیور موقع سے گاڑی لے کر بھاگ جاتے ہیں۔ اس کے لیے ہم نے کچھ اصلاحات کی ہیں۔ پہلے ہمیں یہ مسئلہ ہوتا تھا کہ جب ہم گاڑی کو روکتے تھے تو لوگ بحث کرنے پر اتر آتے تھے کہ ٹھیک ہے میں تو غلط ہوں لیکن یہ جو سامنے سے دوسرا بندہ جا رہا ہے اسے تم نہیں روک رہے، وہ دیکھو کالے شیشے والا جا رہا ہے تمہیں صرف میں ہی نظر آیا۔ اس میں بات دوسری طرف چلی جاتی تھی۔ چونکہ اب یہ نظام (System) قانون توڑنے والوں کو خود شناخت کرے گا، تو اگر کوئی بندہ بغیر ٹیکٹ کے ہے، یا ٹریک کے بغیر بڑی گاڑی چلا رہا ہے، یا ٹریفک لین (Traffic Lane) کی خلاف ورزی کر رہا ہے، تو سسٹم اس شخص اور گاڑی کی تصویر لے لے گا۔ اگر دوسری بار وہ غلطی دہرائے گا تو یہ معاملہ ایکسپریڈیٹڈ پیمانٹنٹ کے پاس چلا جائے گا جہاں سے گاڑی کے مالک کا پتہ، شناختی کارڈ نمبر اور فون نمبر لیا جائے گا۔ پھر یہ معاملہ ڈی ایل ایس (Driving License System-DLS) کے پاس جاتے گا جہاں سے اس کے لائسنس کی معلومات حاصل کی جائیں گی۔ اگر لائسنس نہیں ہوگا تو اس پر جرمانہ لگے گا اور اس کا دوسرا چالان ہو جائے گا کہ اس شخص کے پاس ڈرائیونگ لائسنس رجسٹرڈ نہیں ہے۔ اس کا مطلب ہے کہ اسے دو ٹکٹس (Tickets) چلے جائیں گے۔ اس سے یہ ہوگا کہ جب کوئی شخص اسے ادا کرے گا تو یہ معاملہ وہاں ختم نہیں ہوگا، بلکہ جب تک وہ شخص اپنا لائسنس ویب سائٹ پر اپلوڈ نہیں کرتا تب تک اس کا ٹکٹ موجود رہے گا۔ اس طرح ہم لوگوں کو لائسنس بنوانے کی طرف راغب کریں گے۔

اس سسٹم (System) کے حوالے سے لوگوں کے ذہن میں بہت سارے سوالات آتے ہیں، مثلاً یہ کہ گاڑی میرے پاس نہیں ہے بلکہ اسے کوئی اور چلا رہا ہے، یا لوگوں کی نمبر پلیٹ غلط ہوتی ہے۔ اس موضوع کو میں سوال جواب کے سیشن کے لیے چھوڑ دیتا ہوں؛ اس حوالے سے

میرے ذہن میں ایک بہت بڑی لسٹ (List) ہے جس کا جواب میں ہر جگہ دیتا ہوں۔  
 آخر میں، میں بس یہ کہوں گا کہ کراچی جیسے شہر کے لیے اگر نفری پانچ ہزار سے بڑھا کر دس ہزار  
 ابکار بھی کر دی جائے تو بھی یہ کم ہیں؛ اس سے مسائل حل نہیں ہوں گے بلکہ الٹا ان میں اضافہ ہوگا۔  
 1970 اور 80 کی دہائی میں کراچی کے ٹریفک نظام کی مثالیں پورے ملک میں دی جاتی تھیں،  
 جبکہ اب لاہور کی مثالیں دی جاتی ہیں۔ جب ہم تمام لوگ قانون کے تحت چسلیں گے، تب ہی  
 سڑکوں کے اوپر نظم و ضبط (Discipline) نظر آئے گا۔

لہذا ہمیں چاہیے کہ اس سسٹم کو اپنائیں اور اس کی حوصلہ افزائی کریں۔ یقیناً ابتدا میں اس  
 میں کچھ کمی اور خامی ہوگی، لیکن اگر ہم اس کو شروع سے ہی چلنے نہیں دیں گے تو چیزیں بہتر نہیں ہو  
 سکیں گی۔

زاہد فاروق: بہت شکریہ ڈی آئی جی صاحب! آپ نے گفتگو کی۔ اب میں محترم جناب عارف  
 حسن صاحب کو دعوت دیتا ہوں کہ وہ موضوع کے حوالے سے گفتگو کریں۔

عارف حسن: بہت شکریہ شاہ صاحب! آپ نے بہت ساری باتیں، جن کے بارے میں ہم  
 خبروں میں سن کر، اخباروں میں پڑھ کر اور خود گاڑی چلا کر پریشان ہوتے ہیں، ان کی وضاحت کر  
 دی اور مجھے یقین ہے کہ سوال جواب کے دوران اور بہت سی باتیں نکل کر سامنے آئیں گی۔ میں  
 صرف تین باتیں کروں گا۔

سب سے پہلی بات تو یہ ہے کہ آپ کراچی کے لیے جو ثقافتی تبدیلی (Cultural Change)  
 مانگ رہے ہیں وہ آسانی سے نہیں آتی، اس میں وقت لگتا ہے۔ ہم نے یہ دیکھا ہے کہ بہت سے  
 افسران آئے جنہوں نے کوئی منصوبہ شروع کیا؛ ابتدا میں اس پر بہت کامیابی سے کام شروع ہوا  
 لیکن کچھ عرصے بعد جب افسر تبدیل ہوئے اور نئے آنے والے افسران نے کوئی دلچسپی نہیں دکھائی

تو وہ منصوبہ ختم ہو گیا۔ میں ظلیل و احدی سلیم صاحب کی مثال دیتا ہوں جن سے ہمارا بہت واسطہ رہا، وہ بہت ساری تبدیلیاں لائے لیکن ان کے جانے کے بعد کچھ باقی نہ رہا۔ سندھ کچی آبادی اتھارٹی کے بہت سارے منصوبے بنے؛ تسنیم صدیقی صاحب بطور ڈائریکٹر جنرل

تبدیلیاں لائے، تسنیم صاحب چلے گئے تو بس ان کو بلا کر ان یو آر سی کے چیئرمین اور شہر کے معروف سے باتیں کروائی آرمیکٹکٹ ہیں۔ شہری منصوبہ سازی میں عارف حن کا جاتی تھیں اور جب وہ نام خاصا معتبر ہے۔ وہ اپنے علم، مشاہدات اور تجربات کو اس دنیا سے چلے مختلف فورم کے ذریعے منتقل کرتے رہتے ہیں۔ درس و تدریس گئے تو باتوں کا سے وابستہ ہیں۔ عارف حن کبھی مایہ ناز کتب کے مصنف بھی سلسلہ بھی ختم ہو گیا۔ ہیں جس میں

دوسری بات یہ ہے کہ ہمیں منصوبوں میں تسلسل بہت ضرورت ہے۔ میرے خیال میں اگر آپ کو دس سال دے دیے جائیں تو شاید کوئی فرق پڑے گا، لیکن اگر آپ کو دو سال میں چھٹی دے کر کہیں اور بھیج دیا جاتا ہے تو میرے خیال میں یہ بات ختم ہو جائے گی۔

تیسری بات میں یہ کرنا چاہتا ہوں کہ ٹریفک اور انفراسٹرکچر (Infrastructure) کا بہت قریبی رشتہ ہے، اس کو آپ الگ الگ نہیں کر سکتے کیونکہ یہ جو آپ کا شہر ہے، میرے نزدیک اس کی خصوصی طور پر تنظیم نو (Reorganization) کی ضرورت ہے۔ یہاں ایسی سرڈیکیں ہیں جن پر کوئی گاڑی نہیں چلتی اور ایسی سرڈیکیں بھی ہیں جہاں پیدل چلنے کی گنجائش ہی نہیں ہے۔ ہم نے تو

ایسی 13 سڑکوں کی نشاندہی کی تھی جن پر ٹریفک کا زیادہ بہاؤ نہیں ہوتا، ان کو بھی تنظیم نو میں شامل کرنا ضروری ہے۔ یہ کام انجینئرنگ کا ہے؛ اس کے لیے آپ کا اور انجینئرنگ کے شعبے کا رشتہ ہونا ضروری ہے کیونکہ ٹریفک انجینئرنگ (Traffic Engineering) چھوٹے چھوٹے منصوبوں سے بھی کامیابی سے کی جاسکتی ہے۔

آخری بات یہ ہے کہ بہت سارے ممالک ایسے ہیں جہاں جب بچپ چھوٹا ہوتا ہے اور پرائمری اسکول میں پڑھتا ہے تو اسے ٹریفک کے بارے میں بتایا اور سمجھایا جاتا ہے اور اسے تربیت دی جاتی ہے کہ وہ شہر کی ٹریفک سے اپنا رشتہ کس طرح قائم رکھے۔ لیکن ہمارے ہاں ایسا نہیں ہوتا۔ اب دیکھیے، یہاں جو لوگ بیٹھے ہیں ان کے بھی بچے ہوں گے؛ جب سے یہ مہم شروع ہوئی کہ کوڑا نہ پھینکو اور وہ اسکولوں کی کتابوں میں آنا شروع ہو گیا، تو بہت سارے چھوٹے بچے اب سڑکوں پر کوڑا نہیں پھینکتے۔ اس لیے نہیں کہ میں نے انہیں کہا، بلکہ وہ اس لیے نہیں پھینکتے کیونکہ ان کے اسکول نے ایسا کہا ہے۔ اس لیے ٹریفک سے متعلق یہ مواد بھی نصاب میں شامل کرنے کی ضرورت ہے۔

آخر میں یہ کہوں گا کہ شاہ صاحب! آپ نے یہ بہت بڑی ذمہ داری اٹھائی ہے، اور یہ جو خود کار نظام (Automated System) کا طریقہ کار ہے، اس کے لیے ایک اور بات اہم ہے کہ لوگوں کی رائے سنی چاہیے؛ کیونکہ جس چیز سے لوگ مطمئن ہوں اور سکون میں ہوں، وہی کامیاب ہو سکتی ہے۔ آپ نے تو لاکھ لاکھ روپے کے سسٹم لگا دیے ہیں، مگر سوال یہ ہے کہ وہ سسٹم چلے گا یا نہیں؟ جو چیز ممکن نہیں ہوتی یا مشکل ہوتی ہے، وہ وقت کے ساتھ خود بخود ختم ہو جاتی ہے۔

اگر پیدل پار کرنے والے پلوں (Pedestrian Bridges) کی بات کی جائے، تو مجھ سمیت بہت سے ایسے لوگ ہیں جو ان کے ذریعے سڑک پار نہیں کر سکتے۔ اسی طرح بچوں اور

خواتین کے لیے بھی یہ بالائی گزرگاہیں اکثر بے کار ثابت ہوتی ہیں۔ میرا اپنا خیال ہے، اگر آپ اس پر غور کریں تو جو ترجیحی سگنلنگ (Preferential Signaling) ہوتی ہے، اگر آپ اسے اپنا سکیں تو وہ ان پلوں کی نسبت زیادہ کامیاب ہوگی۔ میں آتے جاتے دیکھتا ہوں تو مجھے یہ برج خالی نظر آتے ہیں۔ ترجیحی سگنلنگ کوئی مشکل کام نہیں ہے، لوگ اسے استعمال کرنے پر مجبور ہو جاتے ہیں اور میری نظر میں وہ زیادہ کامیاب رہتی ہے۔

آپ نے تمام پہلوؤں پر غور کیا ہے، مگر ایک اور اہم چیز جو ساری دنیا میں رائج ہے وہ یہ کہ مختلف کرنے اور موڑا لیسے ہوتے ہیں، جہاں سے آنے والے ٹریفک کو آپ دیکھ نہیں سکتے، جنہیں بلائینڈ اسپاٹس (Blind Spots) کہا جاتا ہے۔ ہمیں ان کی نشاندہی کرنے کی بھی اشد ضرورت ہے۔ عموماً اس کے لیے سائن بورڈز لگا دیے جاتے ہیں، لیکن ہمارے ٹرانسپورٹرز، ڈرائیورز اور کنڈکٹرز ٹریفک کی سائن لینگویج (Sign Language) یعنی اشارتی زبان سے واقف ہی نہیں ہیں۔ یہ بہت ضروری ہے کہ وہ ان اشاروں کو سمجھیں۔

بد قسمتی سے جب کوئی لائسنس بنوانے جاتا ہے، تو ان سے یہ ٹیسٹ بھی نہیں لیا جاتا۔ میرا جو پہلا ڈرائیور تھا، اس کے پاس لائسنس نہیں تھا؛ میں نے اسے کہا کہ لائسنس بنواؤ تو وہ اسی دن بنوا کر لے آیا۔ تو میرے خیال میں یہ ایک گہرا انتظامی مسئلہ ہے جسے اتنی آسانی سے حل نہیں کیا جاسکتا۔ اب آپ لوگ اگر ڈی آئی جی صاحب سے کوئی سوال کرنا چاہتے ہیں، تو بے شک کریں۔ شکر یہ!

زہد فاروق: بہت شکر یہ عارف صاحب۔ اب میں آپ لوگوں سے گزارش کروں گا کہ آپ لوگوں کی گفتگو اور سوال آج کے موضوع کے حوالے سے ہوں۔ اپنا نام یا اپنی تنظیم کا نام ضرور بتائیے گا۔ بہت شکر یہ۔

مہمان: میں سمجھتا ہوں کہ اس نظام میں آپ کو صرف عوام کی طرف سے ہی نہیں بلکہ اپنی

ٹیم کی طرف سے بھی مزاحمت کا سامنا کرنا پڑے گا۔ آپ نے کہا کہ نفری کم تھی تو آپ خود کار نظام کی طرف گئے جو بہت اچھی بات ہے کہ یہ سب جو پہلے ہونا چاہیے تھا اب ہو رہا ہے۔ عارف صاحب نے سائن لیگویج کے حوالے سے جو بات کی اگر میں تین سے چار بڑی شاہراہوں کی بات کروں تو وہاں بھی سائن بورڈ ڈھیک طریقے سے موجود نہیں ہیں۔ اس کے علاوہ جب خود کار نظام رائج ہوگا تو چالان کی مدد میں جو پانچ ہزار کٹے گا تو یہ المیہ ہے کہ جو اسے ایس آئی سطح کا بندہ جس کی تنخواہ اسی ہزار روپے ہے لیکن اس کے ٹھاٹ اتنے بڑھ گئے ہیں کہ اس کے بچوں کو پک اینڈ ڈراپ کیلئے پولیس موبائل چاہئے تو وہ بندہ اب 80 ہزار میں کس طرح گزارا کرے گا تو یہ تمام چیزیں بھی سامنے آئیں گی تو وہ کس طرح اس نئے نظام پر عمل پیرا ہوں گے؟ دوسرا آپ نے کہا کہ زیادہ تر بائیکس، رکشے اور چنگچی رکشے والے ہیں جن کی وجہ سے حادثات ہوتے ہیں تو سر زیادہ تر زیادتیاں بھی آپ کے لوگ انہی کے ساتھ کرتے ہیں۔ ڈالے، ٹرک، ڈمپروالے کچھ بھی کریں ان کو کوئی کچھ نہیں کہتا۔ میں کسی کی حمایت نہیں کر رہا ہوں لیکن ایک غریب موٹر سائیکل والا جس کی آمدورفت کا ذریعہ ہی موٹر سائیکل ہے اسے ہی ٹارگٹ کیا جاتا ہے تو ان چیزوں کو دیکھتے ہوئے جیسے عارف صاحب نے کہا کہ ان کا ڈرائیور اتنے کم وقت میں لائسنس لے آیا تو اس طرح کی نامیوں کو آپ کس طرح ٹھیک کریں گے؟

ڈاکٹر علی ظہیر (فاؤنڈر ایٹوم سوسائٹی): میں یہ پوچھنا چاہتی ہوں کہ آپ دنیا کے بڑے شہروں لندن، نیویارک یا خود لاہور ہی کو لے لیں بی وہاں خود کار نظام (Automated System) کے ساتھ ساتھ ٹریفک پولیس بھی سڑکوں پر موجود ہوتی ہے۔ دوسری بات یہ ہے کہ ٹریفک پولیس اہلکار ایک دم سڑکوں سے غائب ہو گئے ہیں۔ میں نے ابھی طارق روڈ کے قبرستان سے موٹر گاٹا تو دیکھا کہ وہاں چار ٹریفک پولیس اہلکار کیمین کے اندر موجود تھے، جبکہ باہر ٹریفک جام کی سی صورتحال تھی۔

میں کبھی بار 15 ہیلپ لائن نمبر پر مختلف جگہوں کی صورتحال کے بارے میں کال کر کے آگاہ بھی کرتی ہوں۔ لیکن اگر آپ لوگ اپنا کام ٹھیک سے نہیں کر سکتے، تو پھر ان پانچ ہزار روپے کے چپ لائن کو بالکل ختم کر دیجیے تاکہ میرے ٹیکس کے پیسوں سے کوئی شاید کچھ کم ہو جائے۔ لاہور میں بالکل تصویر کھینچی جاتی ہے، لیکن وہاں ٹریفک کانسٹیبل بھی موقع پر کھڑا ہوتا ہے۔ میرا اپنا چالان سیکنڈ لین سے سیدھے ہاتھ پر موڑ کاٹنے پر ہوا۔ پوری دنیا میں قوانین لاگو کیے جاتے ہیں اور کوئی بھی ایسی قوم نہیں ہے جس پر قانون کا زبردستی اطلاق نہ کروایا گیا ہو، لیکن وہاں کے ادارے بھی پوری تہہ ہی سے کام کرتے ہیں۔

مشورہ (سابقہ ممبر قومی اسمبلی): شاہ صاحب سے میرا سوال یہ ہے کہ کراچی ایک بہت زیادہ گنجان آباد شہر ہے۔ آپ مجھے یہ بتائیے کہ مختلف اداروں کے لوگ، مثلاً ٹریفک انجینئرز، ٹریفک سگنلنگ اور ٹریفک کلینرز کے معاملات میں آپ کا کتنا ساتھ دیتے ہیں؟ کیونکہ ہمارے اداروں میں باہمی ہم آہنگی (Coordination) کی کمی ہے، جس کی تصویر پورے شہر میں نظر آتی ہے۔ اس کے علاوہ، جگہ جگہ چائے خانے اور دیگر تجاوزات کھلی ہوئی ہیں جس سے ٹریفک کی روانی متاثر ہوتی ہے؛ یعنی بیٹھنے والوں کے پاس زیادہ جگہ ہوتی ہے اور گاڑی گزارنے والوں کے لیے رستہ کم ہوتا ہے۔ ہم آپ سے کیا توقعات رکھیں، اس کا دار و مدار اس بات پر ہے کہ آپ کے اختیارات کی حد کہاں تک ہے؟

زاہد فاروق: ہم بھی روزانہ سفر کرتے ہیں۔ جیل چورنگی کے پاس روزانہ آٹھ، دس ٹریفک پولیس والے موجود ہوتے تھے، لیکن پچھلے پانچ چھ دن سے وہ وہاں نظر نہیں آ رہے۔ اسی طرح عبداللہ کالج پر بھی ٹریفک اہلکار روزانہ ڈیوٹی دیتے تھے، وہاں بھی اب وہ نہیں ہوتے۔ اہلکار تعداد میں تو اب بھی موجود ہیں، لیکن سڑکوں پر لوگوں کو جسمانی طور پر (Physically) سہولت فراہم کرتے دکھائی

نہیں دیتے۔ اس جانب خصوصی توجہ دینے کی ضرورت ہے۔

**پیر محمد شاہ:** جو آپ نے بات کی کہ ان اہلکاروں کو تنخواہ سے زیادہ رشوت کے پیسے ملیں گے تو ہی وہ کام کریں گے، تو اس چیز کو ختم ہونا چاہیے۔ اگر کوئی اس تنخواہ میں گزارا نہیں کر سکتا تو اسے نوکری چھوڑ دینی چاہیے۔ وہ چائیں تو ڈسٹرکٹ پولیس میں چلے جائیں، اور اگر وہاں بھی گزارا نہیں ہوتا تو نوکری ہی چھوڑ دیں۔ ٹریفک پولیس ڈیپارٹمنٹ میں اچھے اور ایماندار لوگ بھی ہیں۔ میسرہ خیال ہے کہ ہم انہیں سہولیات دے کر ان کو تباہیوں کا ازالہ کر سکتے ہیں؛ مثلاً بونسز، پک اینڈ ڈراپ، اور ڈیوٹی پوائنٹس پر کھانا پہنچانے کے ذریعے ہم اس فورس کو کراچی کی بہترین فورسز میں سے ایک بنائیں گے۔ انشاء اللہ وہ دن دور نہیں جب ہم یہیں بیٹھیں گے اور واضح فرق دیکھیں گے۔

دوسرا آپ نے کہا کہ سائن بورڈز اور روڈ فرنیچر (Road Furniture) نہیں ہے؛ وہ واقعی نہیں ہے، جس کی وجہ یہ ہے کہ ٹریفک انجینئرنگ بیورو (TEB)، جس کا کام ہی روڈ فرنیچر اور سگنلز لگانا ہے، وہ ایک مراہو گھوڑا بن چکا ہے۔ اس پر تو ہمیں ویسے بھی فاتحہ پڑھ لینا چاہیے اور اس کا متبادل لانا ہے جو کہ نئے قانون کا حصہ ہے۔ ہم نے حکومت کو تجویز دی ہے کہ چالان کی جتنی رقم جمع ہو، وہ ایک انجینئرنگ ادارے کے پاس جائے جو اسے کراچی کی سڑکوں پر مارکنگ، سائن بورڈز اور خود کار سگنلز لگانے پر خرچ کرے۔

اس وقت سینکڑوں سائن بورڈز کی تنصیب کا مرحلہ جاری ہے۔ ان بورڈز کو میں نے این ای ڈی (NED) یونیورسٹی کے ساتھ مل کر سروے کے بعد خود ڈیزائن کروایا ہے کہ کس سڑک پر کس گاڑی کی کتنی رفتار ہونی چاہیے۔ ابھی ہم نے ٹکٹنگ سسٹم (Ticketing System) اسی لیے شروع نہیں کیا کیونکہ جب تک نو پارکنگ، ون وے اور رفتار کی حد کے بورڈز نہیں لگیں گے، ہم قانون لاگو نہیں کریں گے۔ اس سے پہلے تو لوگوں کو پتہ ہی نہیں ہو گا کہ گاڑی کہاں پارک کرنی ہے

اور رفتار کمیا رکھنی ہے۔ اس مقصد کے لیے 'کراچی ٹریفک مینجمنٹ کمپنی کے نام سے ایک ادارہ معرض وجود میں آئے گا اور چالان کے تمام پیسے اسی کمپنی کے ذریعے سڑکوں کی بہتری پر خرچ ہوں گے۔

جہاں تک ابکاروں کے غائب ہونے کی بات ہے، تو ایسا نہیں ہے؛ بلکہ ان کی ذمہ داریاں مزید بڑھ جائیں گی۔ کراچی میں سنگلز کام نہیں کر رہے، اس لیے پولیس ابکار کے بغیر ٹریفک کی روانی ممکن نہیں۔ پہلے جو ایک ہزار ابکار صرف چالان (Ticketing) میں لگے رہتے تھے، اب وہ فارغ ہو کر ٹریفک ریگولیشن میں آئیں گے۔ اب انہیں سڑکوں پر زیادہ نظر آنا چاہیے۔ مجھے جو دو تین جگہوں کی شکایت ملی ہے کہ ابکار موجود ہوتے ہیں مگر ڈیوٹی نہیں دیتے، اسے ہم ہسٹری گز برداشت نہیں کریں گے۔ اب تمام پانچ ہزار ابکاروں کا کام ہی یہی ہے کہ وہ فیئلڈ میں رہ کر شہریوں کو سہولت فراہم کریں۔ انجینئرنگ بیورو کے حوالے سے ہماری تجویز یہ ہے کہ روایتی سرکاری طریقے کے بجائے ایک مستعد کمپنی بنائی جائے، جس کا سربراہ کوئی ایسا نوجوان ماہر ہو جس نے ٹرانسپورٹ انجینئرنگ یا ٹریفک مینجمنٹ میں ماسٹرز کر رکھا ہو۔ اس کمپنی کے بورڈ آف ڈائریکٹرز میں میئر کراچی، ڈی آئی جی ٹریفک، کمشنر، سیکرٹری ٹرانسپورٹ سمیت سول سوسائٹی اور کسی یونیورسٹی کے پروفیسر کو شامل کیا جائے گا، تاکہ شفافیت برقرار رہے۔

سڑکوں پر تجاوزات (Encroachments) کے معاملے میں کلیدی کردار ڈپٹی کمشنر (DC) کا ہے، کیونکہ تمام منضعی ادارے ان کے ماتحت ہوتے ہیں۔ ایسٹی انکروچمنٹ ٹیمیں اسٹنٹ کمشنر کی سربراہی میں کارروائی کرتی ہیں جن کے ساتھ پولیس اور کے ایم سی کے نمائندے ہوتے ہیں۔ مسئلہ یہ ہے کہ ایکشن کے کچھ عرصہ بعد لوگ دوبارہ وہیں کاروبار شروع کر دیتے ہیں۔ اس حوالے سے قانون میں ایسی تبدیلی کی ضرورت ہے کہ دوبارہ تجاوزات قائم کرنے سے پہلے کوئی ہزار بار سوچے۔

مہمان: میں چند اہم نکات سامنے رکھنا چاہتا ہوں۔ پہلی بات تو یہ ہے کہ جو گاڑیاں نمبر پلیٹس کے بغیر چل رہی ہیں، ان کا چالان کیسے ممکن ہوگا؟ دوسرا سوال یہ ہے کہ میٹر و لمبوس سمیت دیگر پبلک ٹرانسپورٹ کو اس بات کا پابند کس طرح کیا جائے گا کہ وہ صرف اپنے مقررہ اسٹاپ پر ہی رکیں؟ کیونکہ اکثر بسیں وہیں رک جاتی ہیں، جہاں سواری کھڑی ہو، جس سے ٹریفک کی روانی شدید متاثر ہوتی ہے۔ بی خصوصاً شاہراہ فیصل پر یہ صورتحال روز کا معمول ہے۔ اس کے علاوہ بسوں کی خستہ حالی بھی کئی مسائل پیدا کرتی ہے۔ آپ نے بتایا کہ شہر میں کل ٹریفک سات ملین (ستر لاکھ) کے قریب ہے۔ تو کیا ہم نے اس پہلو پر غور کیا کہ موٹر سائیکلوں کی تعداد میں اس قدر اضافے کی کیا وجہ ہے؟ اور اگر گاڑیوں کی تعداد بڑھ رہی ہے تو ان کے تحفظ اور انتظام کے لیے اقدامات کیوں نہیں کیے جا رہے؟ تیسری چیز یہ ہے کہ کیا صرف پولیس ڈیپارٹمنٹ ہی اس نظام کا ذمہ دار ہے؟ دیگر متعلقہ محکمہ جات اس حوالے سے آپ کے ساتھ تعاون کیوں نہیں کرتے؟ مزید برآں، روڈ سائٹ پر ہونے والی تجاوزات بھی ٹریفک کے بہاؤ میں بڑی رکاوٹ ہیں۔

غفار بلور صاحب: میرا سوال یہ ہے کہ کیا آپ نہیں سمجھتے کہ ڈرائیورز اور عوام کو بنیادی شعور (Awareness) کی ضرورت ہے؟ کیا ایسا ممکن ہے کہ جب کسی کا پہلا چالان ہو، تو آپ اسے ایک موقع دیں اور جرمانے کے بجائے ایک دو دن کی لازمی ٹریننگ (Training) فراہم کر کے اسے ٹریفک قوانین کا پابند بنائیں؟ جب وہ تربیت حاصل کر لے اور اس کے باوجود بہتری نہ آئے، تو دوسری بار اس پر بھاری جرمانہ عائد کیا جائے۔ دوسری بات میں یہ کہوں گا کہ کے ایم سی (KMC) بلڈنگ ہماری تاریخی شناخت ہے۔ کیا یہ ممکن ہے کہ میٹر کراچی اور ٹریفک پولیس مل کر تعاون کریں اور سب سے پہلے گلنزی کی بحالی یا ٹریفک قوانین پر عملدرآمد کا آغاز کے ایم سی بلڈنگ کے سامنے والے چوراہے سے کریں؟ اس سے پورے شہر کے لیے ایک مثال قائم ہوگی۔ اگر

وہاں یہ تجربہ کامیاب رہا، تو پھر ایم اے جناح روڈ (بندر روڈ) کے بعد ہم دیگر علاقوں میں بھی اسے پھیلا سکیں گے۔ میرے خیال میں، جیسا کہ عارف حسن صاحب نے بھی ذکر کیا، اسکولوں، کالجوں اور یونیورسٹیوں میں ٹریفک قوانین کی تعلیم و تربیت کی اشد ضرورت ہے۔

کاشف اتھوئی (کیشن فار جنٹس اینڈ پیس): میرا سوال یہ ہے کہ کیا ایسا ممکن ہے کہ لرننگ اور ڈرائیونگ لائسنس کیلئے ویز بنائی جائیں جو مختلف علاقوں میں جا کر لائسنس کے اجراء کیلئے لوگوں کی مدد کرے اس میں میرا ادارہ آپ کے ساتھ مل کر کام کرنا چاہتا ہے۔ دوسری بات یہ ہے کہ جو وہیکل ٹریننگ سینٹر ہیں اس کی آپ کتنی حوصلہ افزائی کرتے ہیں کیونکہ نوجوانوں کو اس طرح کے اداروں میں ٹریننگ فراہم کی جاتی ہے۔ شکریہ۔

شمینہ حسن (آرٹسٹ و ریسرچر): میں عارف صاحب کے ساتھ ریسرچ اسٹنٹ کے طور پر کام کرتی ہوں۔ میرے دو سوال ہیں۔ ایک تو میرا سوال یہ ہے کہ کراچی میں پبلک ٹرانسپورٹ جس میں منی بسز اور ریڈ بسز بھی شامل ہیں اگر کسی روڈ کی مخصوص رفتار ہے اور اگر اس سڑک پر یہ بسیں جگہ جگہ رہتی ہیں تو آپ اسے کس طرح قانون کا پابند کریں گے اس کے علاوہ اگر یہ پبلک ٹرانسپورٹ صرف اسٹاپ پر رکے گی تو ان مسافروں کی مشکلات کا ازالہ کس طرح ہو سکے گا جو گھر سے سڑک تک آنے کیلئے دس سے پندرہ منٹ پیدل چل کر آتے ہیں اور اگر وہاں اسٹاپ نہ ہو؟ میرا دوسرا سوال یہ ہے کہ ٹریفک کی زیادتی کی وجہ سے آدھے گھنٹے کا سفر تین سے چار گھنٹے میں طے ہوتا ہے تو اس کیلئے آپ کے محکمے کے پاس کیا حکمت عملی ہے؟

پیر محمد شاہ: شکریہ! سب سے پہلے میں نمبر پلیٹ کے حوالے سے جواب دوں گا۔ دیکھیں، غلط نمبر پلیٹ ہونا یا نمبر پلیٹ کا نہ ہونا ایک سنگین جرم ہے۔ ٹریفک پولیس کا کام صرف خلاف ورزی کی نشاندہی کر کے ٹکٹ (Challan) جنریٹ کرنا ہے، لیکن جعلی یا بغیر نمبر پلیٹ والی گاڑیوں کے

لیے اب سیف سٹی اتھارٹی (Safe City Authority) فعال ہو رہی ہے۔ اس کے تحت شہر میں ہر دو سے تین کلو میٹر پر اتھارٹی کی گاڑیاں موجود ہوں گی جو ایسی گاڑیوں کو فوری ضبط کریں گی اور ڈرائیور پر مقدمہ درج ہوگا۔ باقی رہی فینسی نمبر پلیٹس یا کالے شیشوں کی بات، تو ہمارا کیمرا خود کار طریقے سے تصویر کھینچ کر ٹکٹ جاری کر دے گا۔ واضح رہے کہ ونڈا سکرین پر کسی ٹنٹ (Tint) کی اجازت نہیں ہے، جبکہ پچھلے شیشوں پر صرف 50 فیصد تک کی گنجائش ہے، خلاف ورزی پر بھاری جرمانہ بھرنا پڑے گا۔

جہاں تک زیادہ جرمانے کی بات ہے، تو ہمس ایک موبائل ایپ (Mobile App) متعارف کروا رہے ہیں۔ شہری اس میں اپنا شناختی کارڈ رجسٹر کروا کر اپنی تمام گاڑیوں اور چالان کا ریکارڈ دیکھ سکیں گے۔ ہم یکدم سختی نہیں کر رہے؛ شروع کے ایک ماہ تک وارننگ جاری کی جائے گی۔ اگر آپ دن میں دس خلاف ورزیاں کرتے ہیں، تو سسٹم آپ کو صرف ایک ٹکٹ جاری کرے گا، جبکہ باقی نوکے بارے میں ایپ پر اپڈیٹ دی جائے گی تاکہ آپ کو اپنی غلطیوں کا احساس ہو۔

میرا ماننا ہے کہ یہ ملٹ پیہنٹا، موبائل پر بات نہ کرنا یا ون وہیلنگ سے بچنا ایسی باتیں ہیں جن کا شعور سب کو ہے۔ اس پر تربیت دینا وقت ضائع کرنے کے مترادف ہے۔ ہمارا سسٹم تین بنیادوں پر کھڑا ہے: خوف، ذمہ داری اور احتساب۔ کیمرے کا خوف، آپ کی اپنی ذمہ داری اور پھر سسٹم کے ذریعے آپ کا احتساب۔ چالان کی رقم استطاعت دیکھ کر نہیں، بلکہ اتنی بھی جاتی ہے کہ لوگ اسے بھرنے کے بجائے قانون کی پابندی کرنے پر مجبور ہوں۔ اگر چالان سو دو سو روپے ہو تو کوئی کالے شیشے نہیں بنائے گا، لیکن جب 25 ہزار روپے کا جرمانہ ہوگا تو لوگ دوبارہ ٹنٹ لگوانے سے پہلے سو بار سوچیں گے۔ یاد رکھیے، پانچ ہزار روپے کا چالان ایک طرف اور آپ کی زندگی دوسری

طرف؛ فیصلہ آپ کا ہے کہ کیا قیمتی ہے۔

بسوں اور ان کے اسٹاپس کے حوالے سے ہسم زیرو ٹالرنس (Zero Tolerance) پالیسی اپنار ہے ہیں۔ جن بسوں پر ڈریکٹر لگ چکے ہیں، وہ ہمارے جاسوس ہیں۔ اگر کوئی منی بس اوور اسپینڈنگ کرے گی تو 15 ہزار روپے جرمانہ ہوگا، اور اگر یہ عمل جاری رہا تو ہم دوسرے چالان کی مدت ایک ماہ سے کم کر کے پندرہ دن اور پھر ایک ہفتہ کر دیں گے۔ جب مہینے میں چار چالان بھرنے پڑیں گے تو ڈرائیور خود بخود سیدھا ہو جائے گا۔ ہم ان کی منکر نیکیری کی طرح نگرانی کریں گے۔ ہمارا اگلا ہدف بس اسٹاپس پر بورڈ لگانا ہے تاکہ ہر بس اپنے مقررہ مقام پر رکے۔

ڈرائیونگ لائسنس کے حوالے سے میرا موقف بہت سخت ہے؛ لائسنس ملنا آسان نہیں ہونا چاہیے۔ یہ آپ کا حق نہیں بلکہ آپ کی اہلیت کی سند ہے جسے محنت سے حاصل کرنا چاہیے۔ میں وین والے نظام (Mobile Units) کے خلاف ہوں؛ لائسنس کے حصول کے لیے سخت امتحان ہونا چاہیے تاکہ صرف اہل لوگ ہی سڑک پر آئیں، جیسا کہ عارف صاحب نے اپنے ڈرائیور کی مثال دی۔

آخر میں، شہر میں 60 فیصد ٹریفک موٹر سائیکلوں پر مشتمل ہے، جن کی تعداد تقریباً 2.4 ملین ہے۔ ہم پورے نظام کو ایک دن میں نہیں بدل سکتے، یہ ایک ثقافتی تبدیلی (Cultural Change) ہے جس میں وقت لگے گا۔ جب بی آر ٹی (BRT) کے تحت ریڈ اور گرین لائن بسیں مکمل فعال ہوں گی، تو لوگ خود ہی موٹر سائیکل کا استعمال کم کر دیں گے۔ ہم بائیک ریڈرز پر فی الحال زبردستی نہیں کر رہے، بلکہ آگاہی دے رہے ہیں کہ وہ چالان بھرنے کے بجائے اپنی بائیک کی فٹنس پر دو تین ہزار خرچ کریں اور اپنی لین میں چلیں۔ لیکن اگر کوئی جان بوجھ کر اپنی زندگی خطرے میں ڈالے گا تو اسے سزا ضرور ملے گی۔

سٹورز ہرہ (سابقہ ایم این اے): میں ایک ورکنگ وومن ہوں اور سڑکوں سے گزرتی ہوں۔

گھروں سے آفس کیلئے جوان بچیاں نکلتی ہیں بسوں کیلئے تو آپ یقین کریں کہ انٹرا ٹریفک ہوتا ہے اور سڑکوں پر پودوں کی زرخیز بنائی ہوئی ہیں اور بہت دور دور تک گملے رکھے ہوتے ہیں۔ دوسری بات یہ ہے کہ یہاں ایک پارکنگ مافیا ہے جو اپنی روزی روٹی کیلئے سڑکوں آتے ہیں لیکن ہمارا جو آفس ہے جب ہم یہاں پہنچتے ہیں تو ہماری گاڑیوں کیلئے کوئی جگہ نہیں ہوتی۔ یہ لوگ ساری جگہ گھسیں لیتے ہیں تو میری گزارش ہے کہ ان پارکنگ مافیا کو ختم کیا جائے۔

مہمان: سر میرا سوال ٹریفک رولز کے حوالے سے ہے۔ پاکستان میں لوگوں کو نہ سائڈز کا معلوم ہے نہ لین تبدیل کرنے کا پتہ ہے۔ مثال کے طور پر اگر کوئی تیز رفتاری سے جا رہا ہے تو اکثر کوئی گاڑی خود آ کر ٹکراتی ہے تو کیا کریں؟ باہر کے ممالک میں لوگوں کو پہلے گاڑی کے بارے میں بتایا جاتا ہے اس کے بعد قوانین بتائے جاتے ہیں۔ تو اس حوالے سے آپ کی کیا رائے ہے؟

سارہ: میرا سوال یہ ہے کہ پاکستان، خصوصاً کراچی میں ایک ایسی کمیونٹی اور نیا کاروبار ہے جسے ہم بائیکیا (Bykea) کے نام سے جانتے ہیں۔ شاہ صاحب! آپ چار پانچ ہزار روپے کے چالان کی بات کرتے ہیں، یہ اچھی بات ہے کہ لوگوں میں قانون کا خوف پیدا ہو، لیکن ان قوانین کو سیکھنے اور ان کا عادی ہونے میں کراچی کے عوام کو وقت لگے گا۔ اگر کوئی لڑکا اٹھارہ سال کی عمر سے بائیک چلا رہا ہے اور اب اس کی عمر پچیس چھبیس سال ہے، تو اس کی برسوں کی عادات دو چار دن میں نہیں بدل سکیں گی۔ مجھے یہ بتائیں کہ اگر آپ اس شخص کا چالان کریں گے جس کی آمدنی بہت کم ہے، جو روزانہ کی بنیاد پر کم کرکھاتا ہے اور دن بھر کی سخت مشقت کے بعد ہشکل ہزار روپے گھر لے جاتا ہے، تو وہ اتنا بھاری چالان کیسے ادا کرے گا؟ کیا اس قانون میں ایسے محنت کشوں کے لیے کوئی گنجائش ہے کہ چالان کی رقم کم کر دی جائے یا انہیں سدھرنے کا موقع دیا جائے؟

رانا صادق صاحب (کمیونٹی ایکٹیویسٹ): میں بس اسٹاپس کے حوالے سے بات کرنا چاہتا ہوں۔

اکسپریس پل (Flyover) کے اوپر سے گزرتی ہیں، جبکہ نیچے جانے والے مسافروں کو اتارنے یا چڑھانے کے لیے انہیں وہیں رکتنا پڑتا ہے، جس سے نہ صرف مسافروں کو دشواری ہوتی ہے بلکہ ٹریفک کی روانی بھی متاثر ہوتی ہے۔ میرا مشورہ ہے کہ پبلک ٹرانسپورٹ کو، مثال کے طور پر بلوچ کالونی پل کے اوپر سے گزارنے کے بجائے سروس روڈ سے گھوم کر شاہراہ فیصل پر لایا جائے؛ اس سے شہریوں کو آسانی ہوگی اور حادثات کا خطرہ بھی کم ہوگا۔ میری گزارش ہے کہ آپ کا ادارہ اس تکنیکی مسئلے کو دیکھے اور اسے حل کرے۔ ”چوہدری طارق صاحب: ”سر! میں ون وے (One-way) کے نظام کے بارے میں معلوم کرنا چاہتا ہوں کہ اسے کس طرح نافذ کیا جائے گا؟ کراچی جیسے شہر میں اسے سنبھالنا بہت مشکل ہے کیونکہ یہاں ہر دوسرا شخص ون وے کی خلاف ورزی کرتا ہے۔ دوسری طرف، ہم دیکھتے ہیں کہ کراچی میں کئی بڑی شاہراہیں بلاک کر کے وہاں پارک بن دیاے گئے ہیں؛ کے ایم سی ہیڈ آفس، سٹی کورٹ اور اس کا پچھلا روڈ، اردو کالج اور دیگر ایسی جگہیں جہاں پہلے سڑکیں تھیں، اب وہاں رکاوٹیں کھڑی کر دی گئی ہیں۔ اگر اسی طرح راستے بند ہوتے رہے تو ٹریفک کے مسائل تو بڑھیں گے۔ ان انتظامی مسائل کو ہم کس طرح حل کریں گے؟

مہمان: میرا سوال یہ ہے کہ آپ نے فرمایا کہ اب کوئی ٹریفک اہلکار خود چالان نہیں کرے گا لیکن ساتھ ہی آپ نے یہ بھی بتایا کہ کراچی کے لیے 13 ہزار کیمرے درکار ہیں جبکہ فی الوقت صرف ایک ہزار دستیاب ہیں۔ اگر آپ نے ڈیجیٹل نظام متعارف کروادیا ہے اور اہلکاروں سے چالان کا حق واپس لے لیا ہے تو ان شاہراہوں پر چالان کس طرح ہوگا جہاں ابھی کیمرے نصب ہی نہیں ہوئے

مہمان: میرے آپ سے تین سوال ہیں۔ پہلا سوال یہ ہے کہ محکمہ ٹریفک پولیس جو ٹکٹ جاری کرے گا کیا وہ صحیح ایڈریس پر پہنچیں گے؟ کیونکہ یہاں تقریباً 50 فیصد سے زائد آبادی کرایے

کے گھروں میں مقیم ہے جن کی اکثریت سالانہ بنیادوں پر گھر تبدیل کرتی رہتی ہے۔ میں خود بھی انہیں لوگوں میں شامل ہوں۔ شاختی کارڈ پر میرے گھر کا پتہ ناظم آباد کا لکھا ہوا ہے لیکن میں اب کئی سالوں سے ڈیفنس میں رہ رہا ہوں۔ اب اگر چالان اس پتہ پر پہنچے گا تو وہاں کچی آبادی ہے وہاں پر لوگوں کو پلائنگ کا ٹھیک طریقے سے معلوم بھی نہیں ہوتا کہ کونسا پلاٹ نمبر ہے۔ میرا دوسرا سوال یہ ہے کہ فرض کریں کہ میں سڑک پر موٹر سائیکل سے جا رہا ہوں اور میرے پیچھے ڈاکو لگ جائیں اور میں گاڑی بھگا دوں تو اس حالات میں اس کا کیا حل ہوگا؟ میرا آخری سوال یہ ہے کہ میں نے آپ کی سوشل میڈیا اور دیگر آگاہی مہمات دیکھی ہیں لیکن ان میں آپ نے نہیں بھی شکایت سینٹر کا ذکر نہیں کیا کہ اگر شہریوں کو چالان کی وجہ سے کوئی شکایت ہو تو وہ کہاں جائیں؟

مہمان (چوہان): مسئلہ یہ ہے ٹریفک پولیس بیورو کو یہ سسٹم پہلے بھی دیا گیا۔ پورے کراچی میں میں کے ڈی اے نے ٹریفک ایکسٹریکٹ بنائیں۔ یہ ادارہ تو بنا دیا گیا لیکن انجینئرز کو بھرتی نہیں کیا جاتا تھا کوئی بھی ادارہ بنا فنڈز اور سروسز کے بغیر نہیں چل سکتا۔ سڑکوں پر صرف پمپاس سگنلز کام کر رہے ہیں باقی چالیں پر کام چل رہا ہے اس میں ہمارے انجینئرز اور اسٹاف کا کوئی قصور نہیں۔ آپ چاہے کتنی بھی سڑکیں بنالیں لیکن جب تک ٹریفک کے انتظامات ٹھیک نہیں ہوں گے، سائن بورڈ نہیں لگائے جائیں گے تب تک کوئی بھی چیز کامیاب نہیں ہوگی۔

پیر محمد شاہ: آپ نے درست فرمایا، جب سالانہ بجٹ محض تین کروڑ روپے ہوگا تو پورے کراچی کے سگنلز درست کرنا ناممکن ہے۔ جہاں تک اس سوال کا تعلق ہے کہ ای-چالان کا نظام ابھی صرف چند شاہراہوں پر ہے تو باقی لوگ کیا کریں؟ میں تو کہوں گا کہ وہ لوگ عید کریں اور اس مہلت کا فائدہ اٹھاتے ہوئے اپنے رویوں اور ڈرائیونگ کی مہارت کو بہتر بنائیں۔ یہ ایک طرح سے آگاہی اور انتباہ (Warning) ہے کہ جب یہ کیمرے آپ کے علاقوں تک پہنچیں تو آپ کو

مشکل نہ ہو۔ ویسے بھی کراچی کا ہر شہری کبھی نہ کبھی شاہراہ فیصل یا گلشن سے گزرتا ہے، وہاں یہ کیمرے خود ہی ان کی تربیت کر دیں گے۔

ہم نوجوانوں کے لیے ایک مخصوص ایپ (App) بھی متعارف کروا رہے ہیں۔ اس کے ذریعے شہری خود بھی ٹریفک قوانین کی خلاف ورزی (مثلاً بس کی چھت پر سواری، بغیر ہیلمٹ موٹر سائیکل، یار انگ وے) کی تصویر یا ویڈیو بنا کر رپورٹ کر سکیں گے۔ اس پر ہم چالان بھی کریں گے اور رپورٹ کرنے والے کو پوائنٹس دیں گے۔ 500 پوائنٹس حاصل کرنے والے کو فرینڈ آف پولیس (FOP) کا اعزاز دے کر سرکاری تقریبات میں بطور مہمان خصوصی مدعو کیا جائے گا۔ یوں سمجھ لیں کہ اب ہر شہری کا موبائل ایک کیمرا ہے اور یہ نظام پورے شہر میں پھیل گیا ہے۔

رہائشی پتے کا مسئلہ حل کرنے کے لیے ہم نے یہ طریقہ اپنایا ہے کہ جن گاڑیوں کے ٹکٹ پتے کی درستی نہ ہونے کی وجہ سے موصول نہیں ہوں گے، ان کا ڈیٹا سیف سٹی اتھارٹی کو دے دیا جائے گا۔ سسٹم میں آتے ہی ایسی گاڑی کی نشاندہی پر اسے ضبط کر لیا جائے گا اور وہ تب تک مالک کو نہیں ملے گی جب تک چالان بھر کر دستاویزات اور پتہ اپڈیٹ نہ کروا لیا جائے۔

ٹریفک پولیس کی موجودگی کو یقینی بنانے کے لیے ہم کیناپیز (Canopies) یعنی اونچے اسٹیڈز کا آرڈر دے چکے ہیں، جو سڑک کے پچوں بیچ رکھے جائیں گے تاکہ اہلکار دور سے نظر آتے۔ انشاء اللہ سال کے آخر تک ہر چوک پر یہ کیناپیز اور اہلکاروں کی نئی وردیاں نظر آئیں گی۔ لین ڈسپلن (Lane Discipline) کے لیے ہم اب انسانی مداخلت کے بجائے کیمروں پر انحصار کر رہے ہیں۔ ہمارے ایک قابل افسر امیر علی شیخ صاحب نے شاہراہ فیصل پر لین سسٹم کے لیے بہت محنت کی تھی، لیکن ایک اہلکار کی شہادت کے بعد وہ تجربہ تلخ ثابت ہوا۔ اب کیمرے خود لین کی خلاف ورزی پر ٹکٹ جاری کریں گے، جس سے ڈرائیور کی خود بخود تربیت ہو جائے گی۔

لچک دار رویے کے طور پر ہم سوشل سروس (Social Service) کے آپشن پر بھی غور کر رہے ہیں۔ خلاف ورزی کرنے والے کو یہ انتخاب دیا جاسکتا ہے کہ وہ یا تو جرمانہ بھرے، یا پھر پانچ دن کسی ہسپتال، لائبریری یا ربن ریورس سینٹر (URC) میں سماجی خدمت انجام دے۔ لائسنس برانچ میں کرپشن کے حوالے سے میں اتفاق نہیں کرتا۔ اس وقت یہ سندھ پولیس کا شفاف ترین محکمہ ہے جہاں اب ٹیسٹ پاس کیے بغیر لائسنس ملنا ناممکن ہے۔ آئی جی صاحب نے یہ سسٹم بہت محنت سے بنایا ہے؛ یہاں تک کہ میری اپنی بیٹی بھی ٹیسٹ میں فیل ہوئی اور اسے دوبارہ ٹیسٹ کے لیے 42 دن انتظار کرنا پڑا۔ اب وہاں آنکھوں کا معائنہ، ریورس پارکنگ اور تحسیری ٹیسٹ مکمل طور پر آٹومیٹڈ ہے۔ پارکنگ مافیا کے حوالے سے صدر (Saddar) کا تجربہ یہ رہا کہ جب پارکنگ ختم کی گئی تو دکانداروں نے خود شکایت کی کہ بے ترتیبی بڑھ گئی ہے۔ ہمیں سنگل لین پارکنگ کی اجازت دینی ہوگی تاکہ نظام بھی چلے اور عوام کو تکلیف بھی نہ ہو۔ سنگلز کے حوالے سے صورتحال یہ ہے کہ کراچی میں 400 سنگلز کی ضرورت ہے لیکن صرف 70 موجود ہیں جن میں سے محض 49 فعال ہیں۔ کراچی ٹریفک مینجمنٹ کمپنی (KTMC) کے قیام کے بعد چالان کی رقم براہ راست انفراسٹرکچر پر خرچ ہوگی اور صرف دو سال میں کراچی کا نقشہ بدل سکتا ہے۔ آخر میں فٹ پاتھوں پر تجبوزات کا مسئلہ ہماری ترجیحات میں شامل ہے۔ ریڑھیوں اور تجبوزات کی وجہ سے پیدل چلنے والوں کو جو مشکلات پیش آتی ہیں، ہم اس معاملے کو متعلقہ حکام تک پہنچائیں گے اور اس پر سخت کارروائی کریں گے۔

**زاہد فاروق:** اب میں عارف صاحب سے درخواست کروں گا کہ وہ آخر میں گفتگو کا اختتام کریں۔  
**عارف حسن:** میرے خیال میں یہ ایک بہت دلچسپ مباحثہ رہا۔ میں ڈی آئی جی ٹریفک صاحب کو مبارکباد دیتا ہوں کہ انہوں نے ان تمام اقدامات کی ابتداء کی ہے، اور میری خواہش ہے کہ یہ منصوبہ

کامیابی سے اپنے انجام تک پہنچنے میں پچھلے چالیس سالوں سے حکومتی پالیسی کمیٹیوں کا حصہ رہا ہوں، اس تجربے کی بنیاد پر میں یہ کہوں گا کہ ہمارے حکمرانوں کو بھی تھوڑی تمیز اور فہم کی ضرورت ہے۔ اکثر کئی میں بیٹھ کر حکمران کسی خاص جگہ پل (Flyover) بنانے کا حکم دیتے ہیں؛ جب ٹریفک انجینئرنگ بیورو کا اہلکار کہتا ہے کہ یہاں اس کی ضرورت نہیں ہے، تو وہ اصرار کرتے ہیں جس پر پیشہ ور اہلکار خاموش ہو جاتا ہے۔

میں ایسی دو مثالیں دیتا ہوں:

☆ ایک شہید مملت روڈ پر جیل چورنگی کے پاس موجود فلائی اوور ہے، پتہ نہیں کس نے اسے وہاں بنایا ہے۔

☆ دوسرا ایئر پورٹ سے آتے ہوئے گلستان جوہر کی طرف مڑنے والا فلائی اوور ہے۔ میرے خیال میں ایسا نقشہ کوئی نا سمجھ آدمی بھی نہیں بناتا، لیکن چونکہ اوپر سے حکم تھا کہ یہ یہیں بنے گا، تو وہ بنا دیا گیا۔

کراچی کی منصوبہ بندی میں ماضی میں اتنی غلطیاں ہو چکی ہیں کہ اب انہیں سدھارنے کے لیے لوگوں کی رائے شامل کرنا ناگزیر ہے۔ میرا مشورہ ہے کہ کسی بھی بڑے منصوبے پر عمل درآمد سے پہلے ایک نمائشی منصوبہ (Pilot Project/Model) عوامی سطح پر پیش کیا جائے تاکہ لوگوں کے مشورے شامل ہو سکیں۔ پیپلز اسکوئر کی مثال لے لیں؛ وہاں ایک بہت بڑا میدان تھا جو اب غائب ہو گیا ہے۔ وہاں بچے کھیلنے تھے اور ضعیف لوگ چہل قدمی کرتے تھے، مگر اب وہاں ایک بد صورت سی عمارت کھڑی کر دی گئی ہے۔

شاہ صاحب! آپ کو بہت سارے محکموں کے ساتھ شراکت داری اور مشاورت کرنی پڑے گی۔ مجھے امید ہے کہ آپ کامیاب رہیں گے، مگر یاد رکھیے کہ جو کام بھی جسبلد بازی میں کیا جاتا ہے وہ

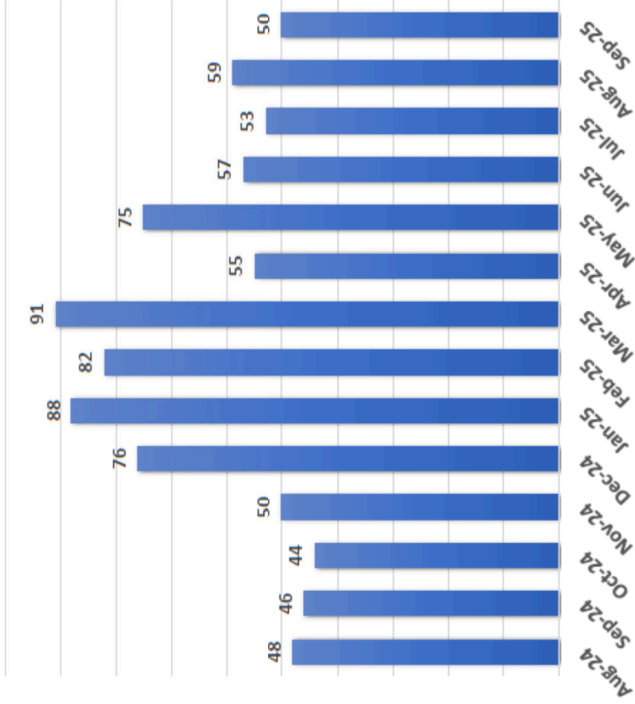
پائیدار نہیں ہوتا۔ اگر اس نظام کو کامیاب بنانا ہے تو تجربات کرنے ہوں گے اور عوام سے بات کرنی ہوگی، کیونکہ آخر کار یہ سب عوام کی سہولت کے لیے ہو رہا ہے؛ اور اگر عوام کو سہولت نہیں مل رہی، تو پھر ایسے منصوبے کا کوئی فائدہ نہیں۔ میں آپ کو ایک بار پھر مبارکباد دیتا ہوں اور تشریف لانے پر آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں۔ بہت شکریہ!

زاہد فاروق: آج کے اس فورم میں شرکت پر آپ تمام ساتھیوں کا بہت شکریہ ادا کرتے ہیں۔ میں ڈی آئی جی ٹریفک پولیس پیر محمد شاہ اور عارف حسن صاحب کا شکریہ ادا کرتا ہوں کہ انہوں نے ہمیں اپنا قیمتی وقت دیا اور اس اہم موضوع پر گفتگو کی۔ شکریہ۔

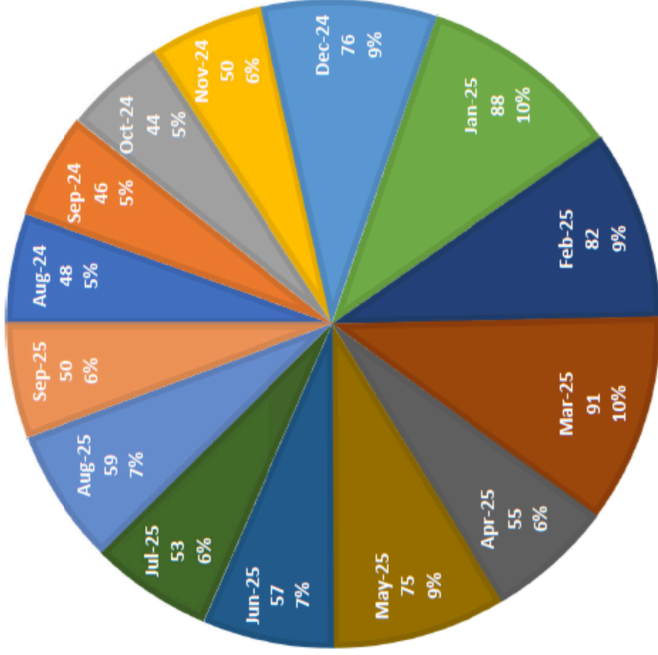
# **ACCIDENT PROFILE OF KARACHI2025**

Update on 29-09-2025

FATAL ACCIDENTS  
TOTAL = 874

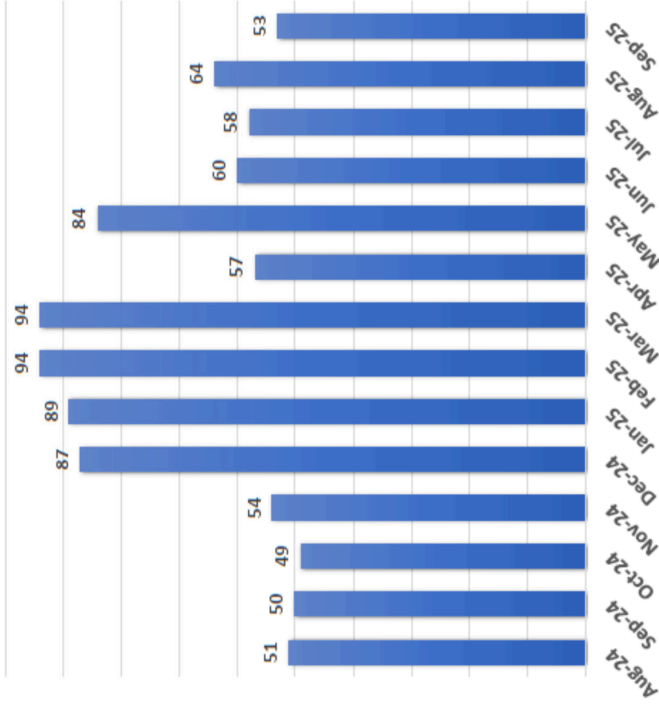


FATAL ACCIDENTS  
TOTAL = 874

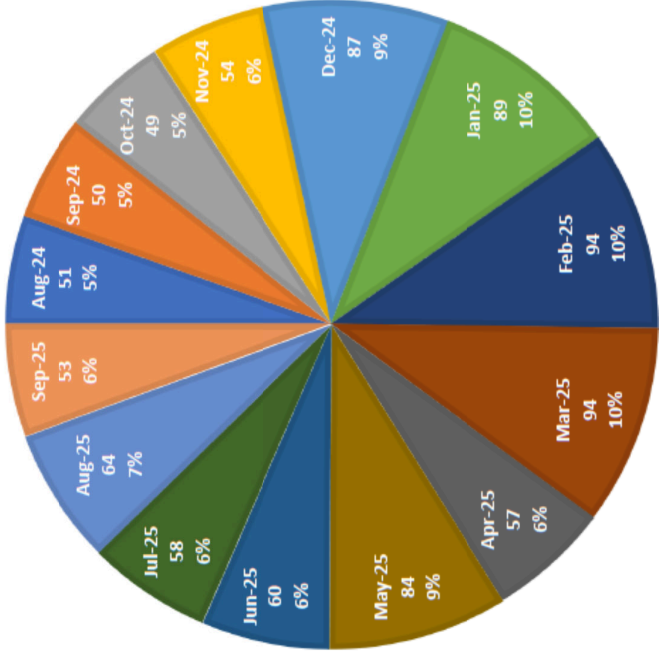


Update on 29-09-2025

**FATALITIES**  
**TOTAL = 944**

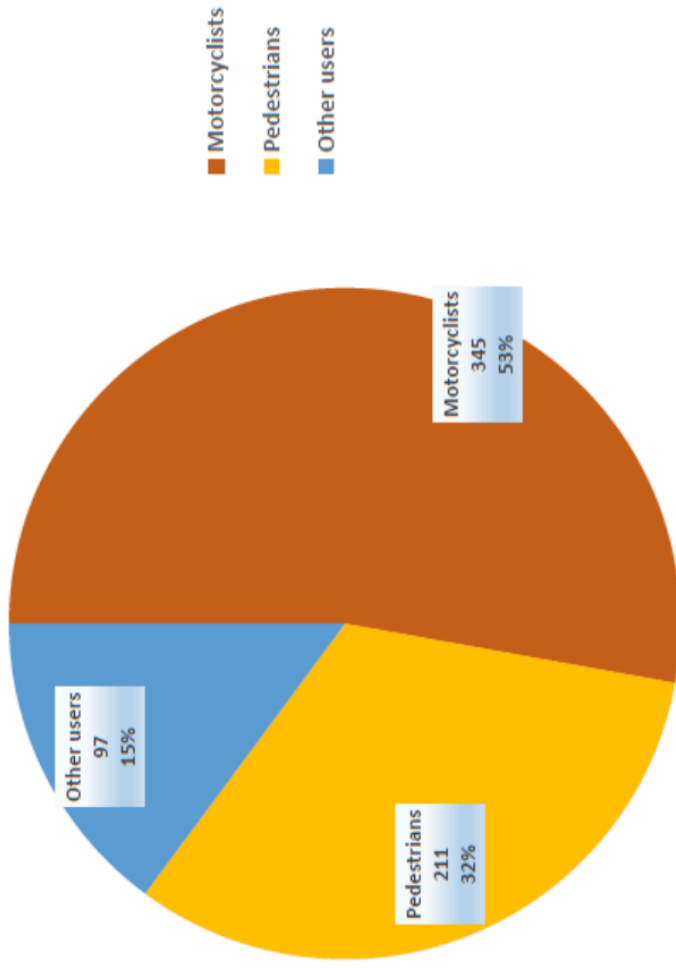


**FATALITIES**  
**TOTAL = 944**



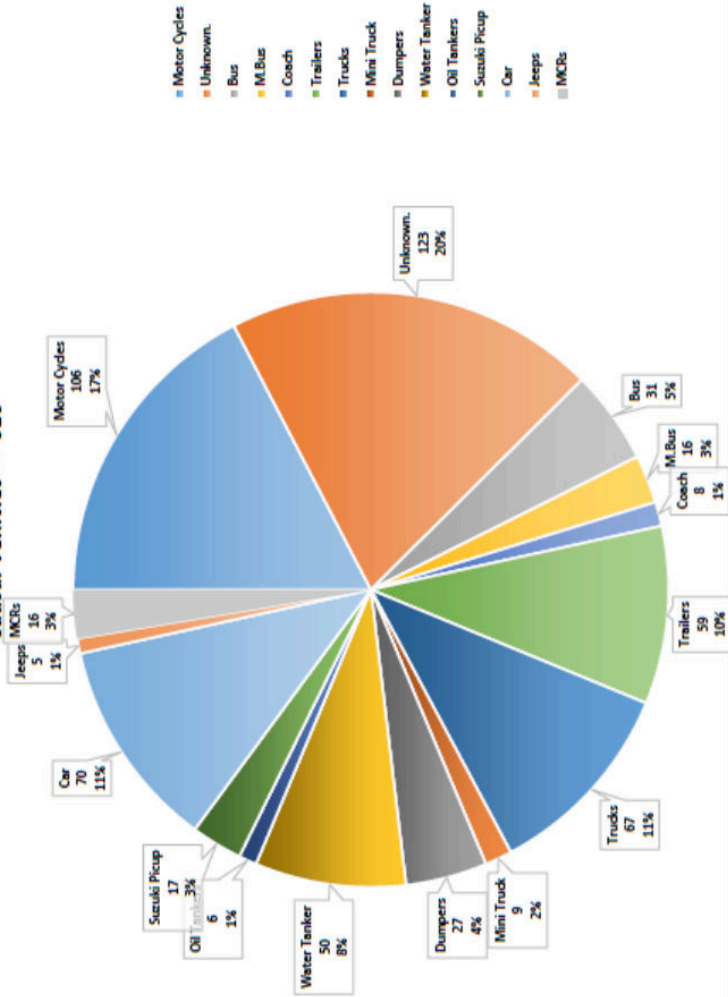
## Accident Report For The Period 01.01.2025 to 29.09.2025

Total Victims = 653



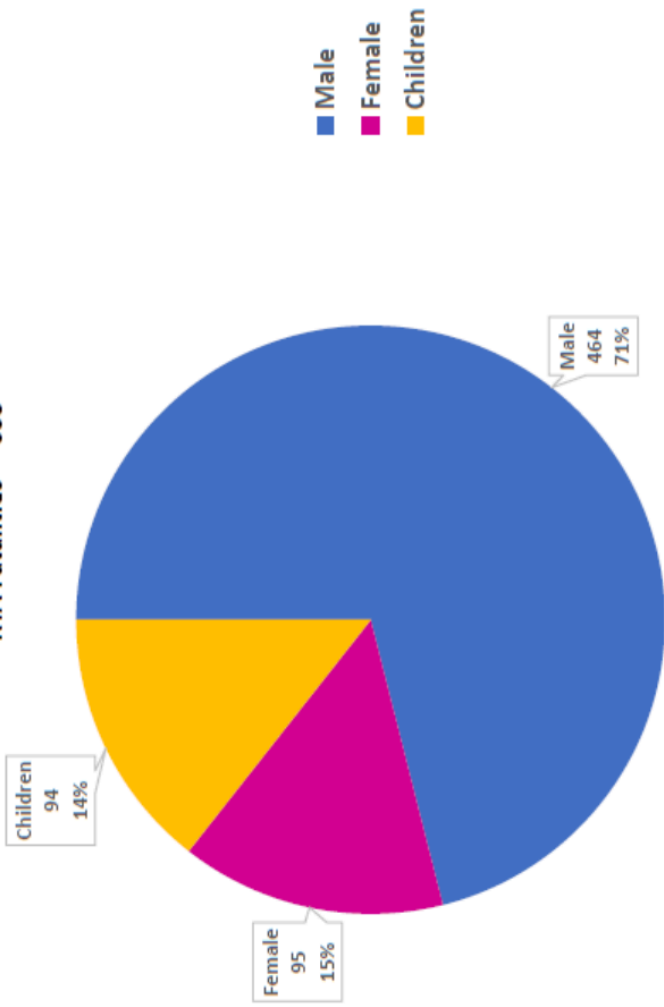
# Accident Report For The Period 01.01.2025 to 29.09.2025

Causal Vehicles = 610



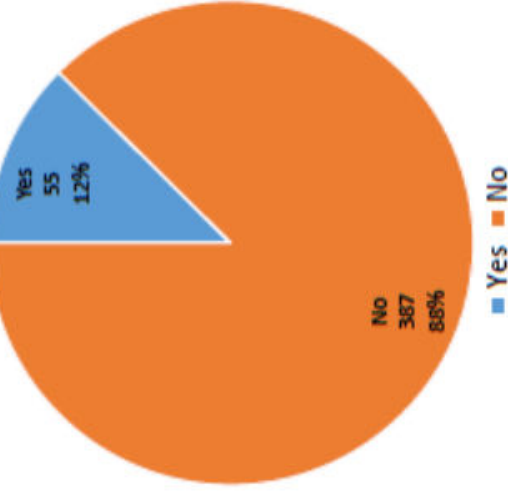
# Accident Report For The Period 01.01.2025 to 29.09.2025

RTA Fatalities = 653



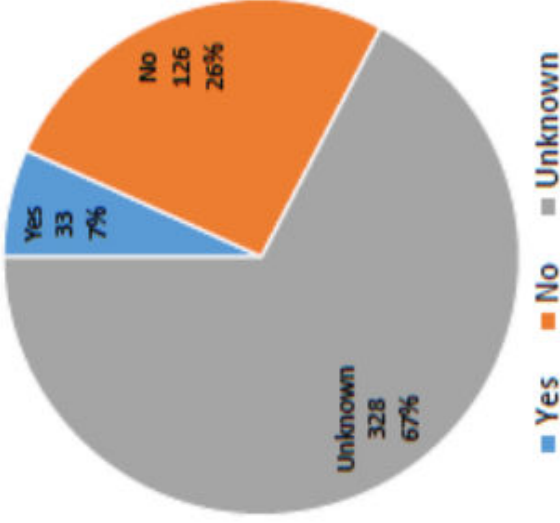
### Driving License Status in Fatalities (Victim)

Total = 442



### Driving License Status in Fatalities (Causal)

Total = 487





## یوآرسی فورم سیریز



یوآرسی 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 و تعلیمی اداروں سے وابستہ افراد اور متعلقہ لوگ شرکت کرتے ہیں۔ یہ فورم رسمی 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 لیکچران تحریکوں کے لئے کام کرنے والوں کو معلومات فراہم کرتے ہیں جو پاکستان اور خصوصی طور پر کراچی میں منصفانہ اور ایسی حکمت عملیوں کے وضع کرنے کے لئے چلائی جا رہی ہیں جن کا مقصد صرف عوامی ترقی ہو۔

”ٹریفک کے نئے قوانین اور عملدرآمد کا طریقہ کار“

کے عنوان سے یہ فورم 107 اکتوبر 2025ء کو یوآرسی میں منعقد ہوا۔