# شہر میں پبلک ٹرانسپورٹ کی کمی
# عوام کی سفری مشکلات

مقررین: عمران زیدی۔ سید عدنان شاہ۔ عارف حسن

اربن ریسورس سینٹر

اگست 2026ء

URC

F-144-69

ٹرانسکرپشن:

کشف ناصر

ادارت:

بلقیس، سیما لیاقت

عکاسی:

شکیل یونس

"شہر میں پبلک ٹرانسپورٹ کی کمی: عوام کی سفری مشکلات"
کے عنوان سے یہ فورم 13 اگست 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

# شہر میں پبلک ٹرانسپورٹ کی کمی
# عوام کی سفری مشکلات

مقررین:

عمران زیدی ۔ صدر ۔ آل سندھ رکشہ ایسوسی ایشن

سید عدنان شاہ ۔ جنرل سیکرٹری ۔ آل کراچی سی این جی آٹو کیب رکشہ اونرز ویلفیئر ایسوسی ایشن

عارف حسن ۔ چیئرمین یو آر سی

13 اگست 2025ء

اربن ریسورس سینٹر

A-2 دوسری منزل ویسٹ لینڈ ٹریڈ سینٹر، کمرشل ایریا،
شہید ملت روڈ، کراچی، پاکستان

021-34387692
urckhi@yahoo.com
www.urckarachi.org
fb.com/urckhi
@urckhi

**زاہد فاروق:** کراچی میں ٹرانسپورٹ ہمیشہ سے ایک اہم مسئلہ رہا ہے۔ جیسے جیسے شہر کی وسعت میں اضافہ ہوا اور آبادیاں بڑھتی رہیں، ٹرانسپورٹ کا نظام اتنا ہی پیچیدہ ہوتا گیا۔ کبھی اس شہر میں ٹرام، کے ٹی سی (KTC- کراچی ٹرانسپورٹ کارپوریشن) اور کبھی پبلک پرائیویٹ پارٹنرشپ کے تحت گاڑیاں چلیں، اور اب ریڈ اور گرین بی آر ٹی (BRT) بسیں چل رہی ہیں لیکن پھر بھی آمدورفت کے یہ ذرائع شہریوں کی ضروریات پوری کرنے کے لیے ناکافی ہیں۔ مزدور، طالب علم، خواتین اور بچوں سمیت تمام افراد ٹرانسپورٹ کے حوالے سے پریشان نظر آتے ہیں۔

ہمارا یہ موقف ہے کہ ٹرانسپورٹ کا حق تمام شہریوں کو حاصل ہونا چاہیے۔ جس طرح کسی ذاتی گاڑی رکھنے والے کو یہ حق حاصل ہے کہ وہ با آسانی سفر کر سکے، بالکل اسی طرح کم آمدنی والے طبقات کو بھی یہ حق حاصل ہونا چاہیے۔ آمدورفت کے ذرائع مناسب اور کم کرائے والے ہوں جو عوام کی ضروریات پوری کر سکیں۔ ان ذرائع میں چاہے مزدہ ہو، بس، کوچ یا ٹیکسی ہو، لیکن وہ لوگوں کی پہنچ سے دور نہ ہوں اور ان کے کرائے بہت زیادہ نہ ہوں۔

2010ء میں شہریوں کی سہولت کے لیے شہر میں موٹر سائیکل چنگ چی چلے، جو کئی حادثات کا باعث بنے۔ ان حادثات کے پیشِ نظر ان کی ساخت میں تبدیلی لائی گئی اور چنگ چی رکشے سڑکوں پر نظر آنے لگے۔ اس وقت شہری آمدورفت کا ایک بڑا نظام انہی چنگ چی رکشوں کے ذریعے چل رہا ہے۔ تاہم پچھلے کچھ عرصے سے چنگ چی

رکشوں پر پابندی لگی ہوئی ہے۔ یہ پابندی کیوں لگی؟ اس کی کیا وجوہات ہیں؟ لوگوں کو ان چنگ چی رکشوں سے کیا شکایات ہیں؟ سرکاری اداروں کو ان سے کیا اعتراضات ہیں؟ اور جو عوام چنگ چی رکشوں میں سفر کرتے ہیں، ان کی اپنی کیا شکایات ہیں؟ آج اسی حوالے سے گفتگو ہوگی۔

اب میں آل کراچی سی این جی آٹو کیب و رکشہ مالکان ویلفیئر ایسوسی ایشن کے جنرل سیکرٹری عدنان شاہ صاحب کو دعوت دیتا ہوں کہ وہ گفتگو کا آغاز کریں اور بتائیں کہ وہ شہریوں کی کیا خدمت کر رہے ہیں، اس کے عوض وہ شہریوں سے کیا توقع رکھتے ہیں، سہولیات کی فراہمی کے دوران انہیں کیا مسائل درپیش آتے ہیں، اور اس حوالے سے حکومتی اداروں کا رویہ کیسا ہے۔

**عدنان شاہ:** آج ہم یہاں شہر کے ذرائع آمد و رفت اور اس کے حوالے سے درپیش سنگین مسائل پر گفتگو کریں گے۔

**☆ چنگ چی رکشوں کا قیام، قانونی پیچیدگیاں اور ریاستی اداروں کا کردار:**

2009ء اور 2010ء کے دوران کراچی میں عوامی ٹرانسپورٹ کی شدید کمی کے باعث موٹر سائیکل چنگ چی اور آٹو کیب رکشے سڑکوں پر نظر آنے لگے۔ ایک طرف جہاں دنیا جدید سفری ٹیکنالوجی سے متعارف ہو رہی تھی، وہاں ہمارے پاس وہی دہائیوں پرانی روایتی ٹرانسپورٹ موجود تھی۔ یہی وجہ ہے کہ چنگ چی رکشوں نے عوام میں فوری مقبولیت حاصل کر لی کیونکہ یہ ہر اسٹاپ پر با آسانی دستیاب تھے اور مسافروں کو بیٹھنے کی جگہ مل جاتی تھی جس کے باعث آمد و رفت کا یہ ذریعہ شہر بھر میں بہت تیزی سے پروان چڑھا۔

جب یہ چنگ چی رکشے عوام میں مقبول ہو گئے، تو ہمارے ریاستی اداروں کو اچانک خیال آیا کہ یہ رکشے مسافروں کی جان کے لیے محفوظ نہیں ہیں۔ چنانچہ حکومتی اداروں نے ان کے خلاف سندھ ہائی کورٹ میں اپیل دائر کی۔ سماعت کے دوران کئی ٹرائل ہوئے اور یہ کیس معطل رہا، جس کے بعد معاملہ سپریم کورٹ تک گیا اور ایک قانونی فریم ورک بنا۔

**<u>سید عدنان شاہ</u>: آل کراچی سی این جی آٹو کیب رکشہ اونرز ویلفیئر ایسوسی ایشن کے متحرک جنرل سیکرٹری ہیں۔ طویل عرصے سے شہر کے غریب رکشہ مالکان اور ڈرائیوروں کے معاشی و قانونی حقوق کے لیے ایک مضبوط آواز بن کر ابھرے ہیں۔ وہ کراچی میں پبلک ٹرانسپورٹ کی حکومتی پالیسیوں، روٹ کی پابندیوں اور ڈرائیوروں کو درپیش روزمرہ کے مسائل کے خلاف صفِ اول میں کھڑے نظر آتے ہیں۔ ان کا بنیادی مؤقف ہمیشہ یہی رہا ہے کہ ریاست غریب اور مڈل کلاس طبقے کو روزگار کی فراہمی اور ان کے معاشی تحفظ کو یقینی بنائے تاکہ شہر کا پہیہ اور غریب کا چولہا ساتھ ساتھ چلتا رہے۔**

2015ء میں آٹو کیب رکشہ

(چنگ چی (جنہیں حرفِ عام میں چنگ چی رکشہ مینوفیکچررز کہا جاتا ہے) نے قانون کی

خلاف ورزی کرتے ہوئے 9-سیٹر اور 6-سیٹر رکشے بنانا شروع کر دیے حالانکہ ان کے پاس رجسٹریشن صرف 2+1 (تین افراد) کی تھی۔ اس قانونی خلاف ورزی میں صرف رکشہ مینوفیکچررز شامل نہیں تھے بلکہ سرکاری ادارے بھی برابر کے شریک تھے کیونکہ گاڑی کی اصل منظوری صرف دو مسافروں کے لیے تھی لیکن اداروں کی طرف سے اس وقت کوئی رکاوٹ نہیں ڈالی گئی۔ ہمیشہ کی طرح جب شہر میں 10 سے 12 ہزار گاڑیاں سڑکوں پر آ گئیں، تب جا کر اداروں کو ہوش آیا کہ یہ عمل غیر قانونی ہے۔

لوگوں نے روزگار کے لیے بڑی تعداد میں یہ رکشے خرید کر چلانے شروع کر دیے تھے، جس کے بعد اداروں نے کارروائیاں شروع کر دیں۔ چونکہ میں ہمیشہ سے ٹرانسپورٹ کے شعبے سے وابستہ رہا ہوں، اس لیے میں نے بھی اس وقت ذاتی طور پر 12 گاڑیاں خریدی تھیں۔ گاڑیاں خریدتے وقت جب ہم نے ان کی قانونی حیثیت دیکھی اور اداروں سے رابطہ کیا، تو معلوم ہوا کہ اداروں کی غیر ذمہ داری کے باعث 2012ء سے 2015ء تک تین افراد کی گنجائش والی گاڑیاں نو سیٹر بن کر مارکیٹ میں بکتی رہیں حالانکہ اس وقت بھی اور آج بھی عام شہری نے یہ گاڑی قانونی طریقے سے ہی خریدی تھی۔

ہم نے اس مسئلے پر اداروں کے ساتھ طویل بحث کی اور سندھ ہائی کورٹ میں تین آئینی پٹیشنز دائر کیں۔ ان کیسز کے نتیجے میں تکنیکی خصوصیات (SOPs / Specifications) وضع کی گئیں اور اداروں نے ہمارے حقوق تسلیم کیے۔ 2015ء سے 2018ء کے دوران جب آٹو کیب رکشوں کے لیے قانون سازی ہوئی، تو اس کے اگلے ہی دن ہم نے نشاندہی کی کہ یہ قانون نامکمل ہے۔

ہم نے حکومتی محکموں کو بتایا کہ جس گاڑی کو آپ سڑک پر لانے کی اجازت دے رہے ہیں، اس میں قانونی طور پر 4+1 (پانچ افراد) کے بیٹھنے کی گنجائش رکھی گئی ہے جو تیکنیکی طور پر نامکمل ہے۔ اس کی مکمل خصوصیات اور فریم ورک واضح کیا جائے۔ ہم نے اس حوالے سے مختلف اداروں سے ملاقاتیں کیں اور ہیومن رائٹس کمیشن میں بھی کیس دائر کیا۔ 2021ء میں جا کر اداروں نے یقین دہانی کرائی کہ اس نظام کو باقاعدہ ہموار کیا جائے گا۔ بالآخر 2021ء سے 2025ء کے طویل عرصے کے بعد آٹو کیب رکشوں کو ریگولائز کر کے باقاعدہ لیٹرز جاری کیے گئے۔

جب ریگولائزیشن کے بعد شہر میں بے تحاشہ گاڑیاں بک گئیں، تو اداروں کو دوبارہ کارروائیوں کا خیال آیا۔ ہمارا موقف بالکل واضح ہے کہ گاڑی خریدنے والا عام شہری ایک قانونی خریدار ہے۔ جب کوئی شہری یہ گاڑی خریدتا ہے تو وہ وفاق کو 70,000 روپے اور صوبے کو 15,000 روپے سیلز ٹیکس ادا کرتا ہے۔ گاڑی کی تکنیکی خامیوں اور قانونی پیچیدگیوں کو دور کرنا ریاست کی ذمہ داری ہے، کسی غریب خریدار کی نہیں۔ ہم نے اداروں سے بارہا کہا کہ سڑکوں کی کثافت (Traffic Density) کے مطابق گاڑیاں بیچنے کی اجازت دی جائے، ان کی مخصوص لین طے کی جائے، کرائے مقرر ہوں اور بیٹھنے کی طرز کا مسئلہ حل کیا جائے مگر اداروں نے کوئی عملی قدم نہیں اٹھایا۔

حالیہ صورتحال یہ ہے کہ چار ماہ قبل کمشنر کراچی نے انتظامی اختیارات کا استعمال کرتے ہوئے دفعہ 144 کے نفاذ کا نوٹیفکیشن جاری کر دیا۔ جبکہ قانونی طور پر موٹر وہیکل ایکٹ ایک خودمختار قانون ہے جس کے اختیارات ضلعی سطح پر سیکرٹریز کے پاس ہوتے ہیں، کمشنر

کراچی کے پاس موٹر وہیکل ایکٹ پر عملدرآمد کے انتظامی اختیارات نہیں ہیں۔ ڈی آئی جی ٹریفک کی سفارشات پر شہر کی 11 اہم شاہراہوں پر چنگ چی رکشوں کے داخلے پر دفعہ 144 نافذ کر دی گئی۔

پھر ہم نے کمشنر کراچی کو خطوط لکھے اور بہت مشکل سے (کیونکہ ان کی نظر میں ہم ایک مسئلہ ہیں حالانکہ یہ مسئلہ ان کا اپنا پیدا کردہ ہے) ان سے وقت لے کر ملاقات کی اور انہیں بتایا کہ سڑکوں کی کثافت اور روٹس کا تعین روڈ بیورو انجینئرز (کے ایم سی) کی سفارشات پر ہونا چاہیے۔ ادارے بتائیں کہ کیا ان کے پاس اس گاڑی کا کوئی قانونی ڈیٹا یا اعداد و شمار موجود بھی ہیں؟ چونکہ جب یہ چنگ چی رکشے فروخت ہو رہے تھے اس وقت ان کو سڑکوں کی کثافت کے اعتبار سے لین طے کرنی چاہیے تھی اور دیکھنا چاہیے تھا کہ یہ گاڑی کہاں چلے گی۔ اس کا مقصد، درجہ بندی کیا ہے، اس شہر کو چنگ چی کی کتنی ضرورت ہے۔ ان سب چیزوں کو جانچنا ریاست کا کام ہے۔ ریاست نے اپنا کام نہیں کیا اور عام آدمی کو گاڑی خریدنے اور بیچنے کی اجازت دے دی۔

ریاست ہم سے آئین کی پاسداری کی توقع کرتی ہے، جبکہ خود ریاستی ادارے آئین کی شدید خلاف ورزی کر رہے ہیں:

☆ آرٹیکل 25: تمام شہریوں کو مساوی حقوق فراہم کرتا ہے۔

☆ آرٹیکل 18 (تجارتی آزادی): ہر شہری کو قانون کے مطابق آزادانہ کاروبار کا حق دیتا ہے۔

☆ آرٹیکل 10A: غیر جانبدارانہ اور منصفانہ کارروائی اور اندراج

مقدمہ کا بنیادی حق فراہم کرتا ہے۔

میں کمشنر کراچی کے ساتھ ہونے والے کئی اجلاس اور ملاقاتوں کا حصہ رہا ہوں اور ہائی کورٹ کی سماعتوں میں بھی حصہ لیتا رہا ہوں۔ ہم نے سیکرٹری ٹرانسپورٹ سندھ، سندھ ماس ٹرانزٹ اتھارٹی (SMTA)، اور وزیرِ ٹرانسپورٹ کو خطوط لکھے اور انہوں نے سب سے زیادہ سی این جی رکشہ اینڈ آٹو رکشہ ویلفیئر ایسوسی ایشن کی درخواستوں اور مسائل کو سنا۔ جب ریاست کے پاس ہمارا دفتری پتہ اور درخواستیں موجود تھیں، تو شہر کی شاہراہوں پر پابندی لگانے سے پہلے تمام ہولڈرز اور شراکت داروں سے مشاورت کیوں نہیں کی گئی؟ چنگ چی رکشوں کے روٹس پر دو بار پابندی لگائی جا چکی ہے لیکن کسی بھی شراکت دار سے رائے نہیں لی گئی جو کہ آرٹیکل 10A کی سیدھی خلاف ورزی ہے۔

آئین کے ان چاروں شقوں کی بنیاد پر میں نے وزیر ٹرانسپورٹ اور سیکرٹری ٹرانسپورٹ کو خط لکھے جس کا نتیجہ صفر نکلا۔ ریاست اپنی ہٹ دھرمی پر قائم ہے۔ دنیا بھر میں ایسا کہیں نہیں ہوتا کہ ایک شہری گاڑی خرید کر ریاست کو 85,000 روپے ٹیکس دے اور بعد میں اسے معلوم ہو کہ اس کا لاکھوں کا سرمایہ صفر ہو چکا ہے اور وہ گاڑی کو گھر میں کھڑا رکھنے پر مجبور ہے۔ جن لوگوں نے 5 لاکھ روپے میں گاڑی خریدی، وہ آج دل برداشتہ ہو کر اسے 2 لاکھ روپے میں بیچنے پر مجبور ہیں کیونکہ ان کے گھروں کا چولہا بند ہو چکا ہے۔ دنیا میں اس کی مثال کہیں نہیں ملے گی لیکن پاکستان، سندھ اور کراچی میں اس کی بے تحاشہ مثالیں ملیں گی۔ ہم ریاست کو ٹیکس بھی ادا کرتے ہیں اور ریاست ہمارے ساتھ سوتیلی ماں سے بھی بدتر سلوک کرتی ہے۔ ریاست اپنی غلطیوں کو نہیں مانتی کہ ہم نے تکنیکی

خصوصیات وضع نہیں کی تھیں۔ ہم نے ان چنگ چی رکشوں کو چلانے کی اجازت تو دی تھی لیکن اس کی کوئی تعداد مقرر نہیں کی۔ ریاست کے اس رویے سے کیا یہ ممکن ہے کہ شہری قانون پر عمل کر سکیں؟ یہ ایک سوالیہ نشان ہے۔

حکومت ہم سے چاہتی ہے کہ ہم اپنے ڈرائیورز کو تربیت دیں تو ہم اپنے ڈرائیوروں کی تربیت کے لیے تیار ہیں اور یہ ضروری بھی ہے۔ ہمارے پڑوسی ملک بھارت میں بھی یہی 4+1 اور 6+1 کے رکشے سرکلر ریلوے اور مقامی آبادیوں کے لیے بنیادی سواری کا ذریعہ ہیں اور وہاں کا نظام بہترین طریقے سے چل رہا ہے۔

المیہ یہ ہے کہ حکومت کے اپنے آمد ورفت کے منصوبے ناکام ہو چکے ہیں۔ گرومندر سے نمائش اور کے ایم سی ورکشاپ کے روٹ پر چلنے والی گرین بس (BRT) کے افتتاح کو 4 سے 5 سال گزرنے کے باوجود وہ آج تک اپنا ہدف پورا نہیں کر سکی اور اس کے آخری 5 اسٹاپس کا روٹ اب تک مکمل نہیں ہو سکا ہے۔ جب ریاست خود متبادل نہیں دے سکتی تو غریب عوام کے روزگار اور ٹرانسپورٹ پر پابندیاں لگانا کہاں کا انصاف ہے؟

اسی طرح پیپلز بس سروس کا عالم یہ ہے کہ اس میں اتنا رش ہوتا ہے کہ آپ چڑھنا تو بھول ہی جائیں۔ بس کے اندر سے سواری کو اترنے کی جگہ نہیں ملتی۔ منی بسوں کی حالت بھی تمام لوگ جانتے ہیں۔ منی یا پبلک ٹرانسپورٹ کے حوالے سے بھی ایک قانون موجود ہے جس میں گاڑی کی عمر (Age limit) کا تعین کیا جاتا ہے۔ اس قانون کے مطابق میٹروپولیٹن شہر میں جو گاڑی چلے گی اس کی عمر نو سال ہونی چاہیے جبکہ

ہمارے یہاں جو منی پبلک ٹرانسپورٹ موجود ہے اس کی عمر تقریباً 50 سال ہے تو سوال یہ ہے کہ کیا وہ عوام کے سفر کے لیے محفوظ ہیں؟

ہم رکشے کے اندر موجود کمیوں یا خامیوں کو نظر انداز نہیں کر سکتے لیکن سوال پھر وہی آ جاتا ہے کہ اگر ریاست اپنا کام قواعد وضوابط کی بنیاد پر کرتی تو یہ صورتحال پیدا ہی نہ ہوتی۔ بد قسمتی تو یہ ہے کہ ابھی حال ہی میں، میں نے ایک ویڈیو کلپ دیکھا جس میں علی خورشیدی صاحب ایک نجی چینل کو انٹرویو دے رہے تھے، جس میں انہوں نے بتایا کہ سندھ کے بجٹ میں چالان کی رقم کا ہدف (Target) مقرر کیا گیا ہے۔ جس شہر میں چالان کی رقم کا ہدف مقرر کیا جائے، تو کیا آپ کو لگتا ہے کہ وہاں ٹریفک کے کچھ اصول بن پائیں گے؟ جتنے بھی چالان ہو رہے ہیں، ان میں ٹریفک پولیس اہلکار یہ نہیں دیکھتا کہ اس گاڑی والے کے پاس روٹ پرمٹ، فٹنس سرٹیفکیٹ یا ڈرائیونگ لائسنس ہے یا نہیں۔ ٹریفک اہلکار بس گاڑی روکتا ہے اور اپنے ٹارگٹ کے مطابق چالان کر دیتا ہے۔ اسے اس بات سے کوئی غرض نہیں کہ 18 یا 20 ہزار روپے کا چالان کوئی غریب شخص کہاں سے ادا کرے گا۔

یہ تمام تر صورتحال ہم آپ کے سامنے رکھ رہے ہیں کہ صارفین کے بھی حقوق موجود ہیں، جن کے مطابق کوئی بھی کاریگر بنا کسی مقصد یا درجہ بندی (Classification) کے کوئی گاڑی نہیں بنا سکتا۔ لیکن اگر ایسا ہو رہا ہے تو یہ صارفین کے حقوق کی شدید خلاف ورزی ہے۔ اس کے لیے ان کارخانوں اور مینوفیکچررز کو ذمہ دار ٹھہرایا جائے جہاں یہ گاڑیاں بنتی ہیں کیونکہ اگر ایسا نہیں ہوتا تو صارفین کے حقوق کے قوانین خریداروں کو

تحفظ فراہم کرنے کے بجائے ان کاریگروں اور گاڑی بنانے والوں کو تحفظ فراہم کر رہے ہیں۔ اس پر بھی کام کرنے کی ضرورت ہے۔ شکریہ!

**زاہد فاروق:** آپ کا بہت شکریہ! آپ نے قانون کی خلاف ورزیوں اور حکومت سے اپنی توقعات کے حوالے سے بنیادی اور اہم باتیں بتائیں۔ اب میں دعوت دیتا ہوں محترم جناب عمران زیدی صاحب کو جو آل سندھ رکشہ ایسوسی ایشن کے صدر ہیں۔ وہ بھی اپنے مسائل، اور حکومتی رویوں کے ساتھ ساتھ خود رکشہ ڈرائیورز کے رویوں پر گفتگو کریں۔

**عمران زیدی:** بنیادی طور پر موٹر کیب رکشہ، جنہیں ہم چنگ چی نہیں کہتے کیونکہ دستاویزی طور پر یہ (MCR) یا موٹر کیب رکشہ کہلاتے ہیں۔ ان کی بدنامی کی ایک خاص وجہ یہ بھی ہے کہ انہیں چنگ چی رکشہ کہا جاتا ہے۔

**☆ کراچی کا سستا سفر: موٹر کیب رکشہ انڈسٹری، قانونی تنازعات اور معاشی حقیقت:**

یہ غریب لوگوں کی آمدنی کا ذریعہ ہے اور غریب ہی لوگوں کے سفر کا ذریعہ بھی ہے۔ یہ کراچی والوں کے لیے ایک سستی سفری سہولت ہے جسے بذاتِ خود حکومت کی طرف سے فروغ دیا گیا۔ پوری دنیا میں ہر محکمے کی کوئی پالیسی ہوتی ہے، مگر ہمارے یہاں سرکاری سطح پر یا اداروں کی کوئی پالیسی نہیں ہے؛ یا یوں کہا جائے کہ فری پالیسی ہے۔

جس طرح عدنان صاحب نے بتایا کہ تکنیکی خصوصیات وضع کرنے کے بعد اس کو فٹنس اجازت نامہ دیا جاتا ہے، پھر اندراج کیا جاتا ہے، اور اس کے بعد جا کر روٹ پر چلانے کے لیے اجازت نامہ دیا جاتا ہے۔ عام آدمی تو ان تمام چیزوں اور مکمل دستاویزات کو مدِنظر رکھتے ہوئے اس گاڑی کو روزگار کی نیت سے لے لیتا ہے اور اپنا سرمایہ لگا لیتا ہے

کیونکہ یہ آمدنی کا ایک آسان ذریعہ ہے لیکن یہ حکومت کا کام تھا کہ اپنی گنجائش اور روڈ کی کثافت کو دیکھتے ہوئے ان رکشوں کی رجسٹریشن کرتی۔

اب یہ ایک پوری انڈسٹری بن چکی ہے جس میں رکشہ کے کاریگر، رکشہ ڈرائیورز، اسپئیر پارٹس والے اور پنکچر والے شامل ہیں۔ ان رکشوں پر پابندی نے اس پوری انڈسٹری کو تباہ کر دیا ہے۔ جہاں تک حکومت کا سوال ہے، وہ عوام کو ٹرانسپورٹ کی سہولت دینے میں مکمل ناکام رہی ہے۔

<u>عمران زیدی</u>: آل سندھ رکشہ ایسوسی ایشن کے صدر اور صوبے بھر کے محنت کش رکشہ ڈرائیوروں کے حقوق کے ایک نڈر محافظ ہیں۔ انہوں نے ٹرانسپورٹ سیکٹر سے وابستہ لاکھوں غریب خاندانوں کے مسائل کو ہمیشہ اعلیٰ ایوانوں تک پہنچایا ہے۔ وہ سندھ بھر، بالخصوص کراچی میں رکشہ برادری پر عائد ہونے والے بھاری ٹیکسوں، بے جا چالان اور روٹ پرمٹ کی پیچیدگیوں کے خلاف صفِ اول میں کھڑے ہو کر ایک مؤثر اور توانا آواز بنے ہیں۔ ان کا ہمیشہ سے یہ جاندار مؤقف رہا ہے کہ حکومت رکشہ ڈرائیوروں کو سڑکوں پر بوجھ سمجھنے کے بجائے معیشت کا ایک اہم پہیہ تسلیم کرے اور انہیں تحفظ فراہم کر کے ایک باعزت روزگار کے مواقع یقینی بنائے۔

ہم کئی دنوں سے انہی معاملات میں الجھے رہے اور مشاہدہ کر رہے تھے کہ یہ بندش شاید کسی ٹرانسپورٹر کی شکایت پر ہو رہی ہے۔ اس حوالے سے ہم نے اپنی ایک تحقیقاتی کمیٹی تشکیل دی، اور اس کمیٹی میں دیگر حلقوں سے تعلق رکھنے والے افراد کو بھی شامل کیا گیا۔ تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ سے ہمیں پتہ چلا کہ ان چنگ چی رکشوں سے کسی ٹرانسپورٹر کو کوئی مسئلہ نہیں ہے، کیونکہ یہ رکشے پچھلے 15 سال سے شہر کی سڑکوں پر دوڑ رہے ہیں۔ جب اتنے سالوں سے کسی کو یہ مسئلہ نہیں ہوا، ٹریفک کے مسائل نہیں ہوئے، اور کم عمر بچے نظر نہیں آئے، تو اچانک ایسا کیا ہوا کہ ادارے جاگ گئے؟

یہ کہنا غلط نہ ہوگا کہ یہ سب حکومت اور اداروں کی ملی بھگت سے ہو رہا ہے۔ اس کے پیچھے جو اصل حقائق ہیں، شاید آپ لوگوں کو بھی معلوم ہو کہ حکومت اس وقت نجی تعاون (پبلک پرائیویٹ پارٹنرشپ) سے شہر میں جو بسیں لا رہی ہے، اس کے لیے ایشیائی ترقیاتی بینک (ADB) کے ذریعے پیسہ لیا جا رہا ہے۔ حکومت کو اس چیز کا احساس ضرور ہوتا ہے کہ عوام ٹرانسپورٹ نہ ہونے کی وجہ سے تکلیف میں ہیں۔ اسی بات کا فائدہ اٹھاتے ہوئے پبلک ٹرانسپورٹ کے مسائل کو اجاگر کیا جا رہا ہے۔ ان سب کی بنیادی وجہ یہ ہے کہ ایشیائی ترقیاتی بینک کے ذریعے جاری منصوبوں کو کامیاب بنایا جائے کیونکہ جب ٹرانسپورٹ کی سہولت نہیں ملے گی تو عوام شکایت کرے گی۔ اور ان شکایتوں کو جواز بنا کر ایشیائی ترقیاتی بینک سے قرضہ لیا جائے گا اور جب یہ حکومت چلی جائے گی، تو اس قرضے کے ذمہ دار ہم تمام عوام ہوں گے کیونکہ قرضہ تو حکومت لیتی ہے لیکن اس کی ادائیگی عوام کو کرنی پڑتی ہے۔ اس حوالے سے آپ لوگ بھی تحقیق کر سکتے ہیں۔

ان رکشوں کی بندش سے آبادی کا ایک بہت بڑا حصہ متاثر ہوا ہے۔ان میں وہ لوگ شامل ہیں جو کیب میں سفر نہیں کر سکتے اور جو ایک علاقے سے دوسرے علاقے تک جانے کے لیے آٹو کیب یا موٹر رکشہ کروانے کی استطاعت نہیں رکھتے۔اسکول، کالج اور جامعات کے طلبہ، اور وہ لوگ جو روزمرہ کی بنیاد پر سستی سفری سہولیات کا استعمال کر کے ایک علاقے سے دوسرے علاقے جاتے ہیں۔ان متاثرین میں ایک طبقہ چنگ چی رکشہ کے ڈرائیورز کا بھی ہے۔

آپ کے پلیٹ فارم سے ہمیں بات کرنے کا موقع ملا۔آج ہم نے رکشہ ڈرائیورز اور روٹ آپریٹرز کو بھی یہاں مدعو کیا ہے تاکہ وہ خود بھی اپنے مسائل کو آپ کے سامنے اجاگر کر سکیں۔جہاں تک حکومت کی بات ہے ہم نے اپنے مطالبات پر امن طریقے سے ان کے آگے رکھے جو نہیں سنے گئے جس کے بعد ہم نے کراچی پریس کلب کے سامنے چھ دن تک بھوک ہڑتال بھی کی۔کمشنر کراچی نے تمام محکمہ جات کو بٹھا کر ہم سے ملاقات کی اور 15 جولائی 2025ء کو ایک کمیٹی تشکیل دی گئی تھی۔آج 13 اگست 2025ء ہے، لیکن اس کمیٹی کا آج تک ایک بھی اجلاس نہیں ہوسکا ہے۔

ہم سمجھتے ہیں کہ وہ اس معاملے کو حل کرنے کے لیے سنجیدہ نہیں ہیں، کیونکہ وہ عوامی پریشر اور شکایات کا انبار لگا کر عالمی سطح پر اس معاملے کو اٹھا کر اپنا ہدف حاصل کرنا چاہتے ہیں۔عالمی بینک کی رپورٹ کے مطابق کراچی میں اس وقت 19 ہزار بسوں کی ضرورت ہے۔

ہمارا حکومتِ وقت سے یہ مطالبہ ہے کہ جب آپ نے ان چنگ چی رکشوں کو رجسٹرڈ

کیا، ان کی خریداری کی اجازت دی اور فٹنس پرمٹ دیا، تو اس سواری کو شہر میں چلنے کی اجازت بھی دی جائے۔ اس پابندی سے ایک بہت بڑا طبقہ متاثر ہوا ہے۔ حکومت شہر میں بسیں لے آئے جس سے اس شہر میں رہنے والوں کی زندگی آسان ہو جائے تو ہمیں بھی اچھا لگے گا تا کہ ہم بھی ان بسوں میں سفر کر سکیں۔ لیکن جب تک آپ کے پاس متبادل انتظامات موجود نہیں ہیں، کم از کم اس وقت تک آپ ان رکشوں کو چلنے دیں۔ جب آپ ان کا کوئی متبادل دے دیں، تو اس کے بعد آپ بے شک کوئی پالیسی وضع کر دیں۔

زاہد صاحب نے ایک نقطہ پیش کیا، انہوں نے کہا کہ اپنے ڈرائیورز حضرات پر بھی توجہ دیں۔ عام طور پر دیگر ممالک میں شراکت دار ادارے اور تنظیمیں حکومت کے ساتھ رابطے میں رہتی ہیں، لیکن ہمارے ملک میں یہ نظام موجود نہیں ہے۔ ہم نے بہت جدوجہد کے بعد ایک کمیٹی تشکیل دلوائی لیکن اس کا آج تک ایک بھی اجلاس نہ ہو سکا۔ ہم اس مرحلے پر پہنچ ہی نہیں پا رہے جہاں اپنے مسائل پر بات کر سکیں۔

جہاں تک ڈرائیورز کے مسائل ہیں، تو ہم سمجھتے ہیں کہ ساری دنیا میں اس طرح کے محکمے یا ادارے ہوتے ہیں جہاں ڈرائیورز کو تربیت دی جاتی ہے۔ اس کے علاوہ ہر اسٹاپ پر سائن بورڈ اور بس و رکشہ اسٹینڈز موجود ہونے چاہئیں جس سے ڈرائیورز کو یہ معلوم ہو سکے کہ یہاں رکشہ یا بس روکنی ہے اور سواری اٹھانی ہے۔ لیکن ہمیں ایسی کوئی سہولت میسر ہی نہیں ہے۔

ہم نے مطالبہ کیا کہ ہم سے بیٹھ کر بات کی جائے اور محکمہ ٹریفک کے ماتحت ایک مشترکہ کمیٹی بنائی جائے جس میں یونین کے نمائندے بھی شامل ہوں۔ یہ نمائندے

اپنے علاقے کے ڈرائیورز اور ان کی جانب سے کی گئی قانونی خلاف ورزیوں کی بھی ذمہ داری لیں۔ حکومت ہمارے ساتھ مل کر ان ڈرائیورز کی تربیت بھی کرے، ہم اپنی طرف سے کی جانے والی خلاف ورزیوں پر کام کریں گے اور جو کمی یا کوتاہی ہم میں موجود ہے اسے بھی دور کریں گے۔ لیکن جہاں تک ٹریفک ڈیپارٹمنٹ کی بات ہے، اس کا حال سب کو معلوم ہے۔ حالانکہ چند شاہراؤں پر ان رکشوں پر پابندی ہے، لیکن پابندی کے باوجود آپ کو وہاں اکثر چنگ چی رکشے نظر آئیں گے۔ سوال یہ ہے کہ یہ رکشے وہاں کیسے چل رہے ہیں؟ اگر یہ رکشے پابندی کے باوجود چل رہے ہیں تو انہیں کس کی سرپرستی حاصل ہے؟

ہم اس حوالے سے زیادہ بات نہیں کرتے کیونکہ ہم رکشہ ڈرائیورز کی روزی کا خیال کرتے ہیں۔ اس وقت لوگوں کے حالات بہت خراب ہیں اور لوگ فاقہ کشی کا شکار ہیں۔ حالانکہ حکومت کا یہ فرض بنتا ہے کہ لوگوں کو بنیادی سہولیات فراہم کرے لیکن بدقسمتی سے ہمیں حکومت کی طرف سے کسی قسم کی بنیادی سہولت میسر نہیں ہے۔ اگر آپ کو اپنے بچوں کو پڑھانا ہے تو آپ نجی اسکولوں میں پڑھائیں، سرکاری اسکولوں کا حال آپ تمام لوگوں کو معلوم ہے۔ اگر کسی شخص کو پینے کا پانی بھی چاہیے تو وہ خرید کر استعمال کرے۔ یہ تمام مسائل ہم سب کے سامنے ہیں۔ بہت شکریہ!

زاہد فاروق: بہت شکریہ! جناب عمران زیدی نے کافی معلومات فراہم کیں۔ لیکن میں سمجھتا ہوں کہ آپ اس موضوع پر مزید گفتگو کر سکتے تھے کیونکہ اس شہر میں ہم سبھی لوگ سفر کرتے ہیں، اور ہم بھی دیکھتے ہیں کہ شہر کی سڑکوں کی کیا صورتحال ہے، سڑکوں پر کس

طرح کارش ہوتا ہے، اور مسافروں کا اس حوالے سے کیا رویہ ہوتا ہے۔

اب میں حاجی محمد عامر خان صاحب کو اس موضوع پر مزید گفتگو کی دعوت دیتا ہوں، جو چنگ چی رکشوں کے مسائل کے حل اور لوگوں کو آسان سفری سہولیات کی فراہمی کے حوالے سے عملاً سرگرم ہیں۔

**محمد عامر خان:** میں یو آر سی (URC) کا شکریہ ادا کرتا ہوں کہ انہوں نے ہمیں ایک پلیٹ فارم فراہم کیا جہاں ہم ٹرانسپورٹ کے مسائل کے حوالے سے بات کرسکیں۔

☆ **سستی سفری سہولت سے پابندی تک کی جدوجہد:**

یقیناً اس شہر میں ٹرانسپورٹ تو بے انتہا ہے اور مختلف اقسام کی ہے، لیکن ہم جس شعبے سے تعلق رکھتے ہیں آپ اسے موٹر کیب، آٹو کیب رکشہ اور چنگ چی رکشہ کے نام سے جانتے ہیں۔ 2007ء سے جب موٹر سائیکل رکشہ (جسے عموماً چنگ چی کہا جاتا ہے) وجود میں آیا، ہمارا ایک ہی نعرہ تھا: "سستی سفری سہولت"۔ اس کے ذریعے ہم نے عوام کو بہت زیادہ سہولت فراہم کی اور عوام کی جانب سے بھی اس سواری کو بہت زیادہ سراہا گیا۔

2015ء میں جب اس پر پابندی لگی تو ہم ہائی کورٹ اور سپریم کورٹ گئے، جس کے بعد موٹر سائیکل رکشے بحال ہوئے۔ اس کے بعد مختلف تنظیموں نے اپنے اپنے پلیٹ فارم سے آٹو کیب رکشوں کو قانونی طور پر تسلیم کروانے کی جدوجہد کا آغاز کیا۔ بہرحال یہ مراحل گزرتے گئے اور ایک وقت آیا کہ ان رکشوں کو قانونی حیثیت حاصل ہو گئی، اور سپریم کورٹ کے آرڈر کے تحت ان رکشوں کو ون پلس فور (1+4) کے طور پر

شہر میں چلنے کی اجازت دے دی گئی۔ سپریم کورٹ کے آرڈر میں یہ واضح تھا کہ جس گاڑی کے پاس فٹنس پرمٹ (صحت کا اجازت نامہ) اور روڈ پرمٹ (روڈ پر چلنے کا اجازت نامہ) ہے، وہ گاڑی شہر میں چل سکتی ہے۔ چونکہ اس سواری یا گاڑی کو بھی یہ تمام دستاویزات جاری کی گئی تھیں، اس لیے ان رکشوں کو دوبارہ بحال کر دیا گیا۔

لیکن حکومت نے ہمیں ہمیشہ اس معاملے میں الجھا کر رکھا اور ایسی کوئی شفاف پالیسی ہمیں نہیں دی جس کے مطابق ہم اس سواری کو پبلک ٹرانسپورٹ کا باقاعدہ درجہ دے سکیں یا حکومت اسے اس پیمانے پر لا سکے۔ اس گاڑی کے لیے جنرل پرمٹ دیا گیا جس کے مطابق یہ سواری شہرِ کراچی میں کہیں بھی چل سکتی ہے۔ بہر حال ہم اپنا بزنس کر رہے تھے۔ یہ سفری سہولت ہم نے ذاتی سرمایہ لگا کر اپنی مدد آپ کے تحت شہریوں کے لیے متعارف کروائی تھی، جسے شہریوں نے سراہا۔

مگر حکومتی پالیسی ہماری سمجھ سے بالاتر ہے کیونکہ ایک بار پھر کورٹ ایکٹ پر شب خون مارا گیا اور پہلے 11 شاہراہوں پر اور اس کے بعد 9 شاہراہوں کو مزید شامل کر کے 20 شاہراہوں پر دفعہ 144 نافذ کر کے پابندی لگا دی گئی۔ ہم نے اس پابندی کی مخالفت کی اور جتنے بھی ٹریفک یا انتظامیہ کے متعلقہ ادارے تھے، ہم نے سب سے رابطے کیے اور مسائل پر توجہ دلائی۔ ہم نے معلوم کیا کہ اگر چنگ چی رکشوں کی قانونی حیثیت میں مزید کوئی کمی ہے تو اس کو پورا کیا جائے، لیکن ایسا کچھ نہیں ہوا۔ بہر حال مختلف افراد اپنی تنظیموں کی طرف سے درخواست دہندہ کے طور پر ہائی کورٹ گئے۔

میرا تعلق آل کراچی چنگ چی رکشہ ویلفیئر ایسوسی ایشن اور منی پبلک ٹرانسپورٹ سے

ہے۔ہماری تنظیم 2009-2010ء سے رجسٹرڈ ہے اور اس وقت سے ہم کام کر رہے ہیں جس کے بعد دیگر دوست بھی اس فیلڈ میں آنا شروع ہو گئے۔جب چنگ چی رکشوں پر 20 شاہراہوں پر پابندی لگی تو جو عوام سہولت کے ساتھ سیٹ بائی سیٹ سفر کر رہی تھی۔وہ بسوں اور ویگنوں کی چھتوں اور شدید رش والی بسوں میں سفر کرنے پر مجبور ہو گئی۔

میرے دوست علی جو ایک فعال صحافی (جرنلسٹ) اور آج یہاں موجود ہیں، حکومت کو کافی نزدیک سے جانتے ہیں۔اگر یہ شہر کا جائزہ لیں تو دیکھیں گے کہ ٹرانسپورٹ کے حوالے سے لوگ کتنے پریشان ہیں، جبکہ حکومتی دعوے اپنی جگہ موجود ہیں۔کچھ دن پہلے حکومت کی جانب سے کہا گیا کہ ہم شہر میں مزید 400 بسیں لے کر آئے ہیں۔لیکن یہاں جتنے بھی میرے صحافی دوست موجود ہیں، وہ اس بات کو بخوبی جانتے ہیں کہ ان 400 بسوں میں سے 50 تو کہیں نظر آئی ہوں گی لیکن باقی کی 350 بسیں سڑکوں پر نظر نہیں آئیں۔

شہر میں ٹرانسپورٹ کا بہت بڑا فقدان ہے۔اس صورتحال میں ہم اپنی طرف سے کوشش کر رہے تھے کہ چنگ چی رکشے کے ذریعے ہم عوام کو سہولت فراہم کر سکیں۔ ہم مانتے ہیں کہ غلطیاں اور کوتاہیاں ہوتی ہیں، ایسا نہیں ہے کہ ہم بالکل ہی دودھ کے دھلے ہوئے ہیں۔کہیں نہ کہیں ہم میں بھی کوتاہیاں ہیں، حکومت نے اس کی نشاندہی کی اور ہم نے خود بھی اس کی اصلاح کرنے کی کوشش کی۔اس ضمن میں ہم نے اپنے ڈرائیورز کو ڈرائیونگ لائسنس بنوانے کی ترغیب دی اور بہت بڑی تعداد میں چنگ چی رکشہ ڈرائیورز کے ڈرائیونگ لائسنس بن چکے ہیں۔اس کے علاوہ ہم نے رکشہ مالکان کو ٹیکس ادا کرنے کی بھی ترغیب دی۔ہماری طرف سے جو خامیاں تھیں، ہم ان کو پورا

کرنے کی مسلسل کوشش کر رہے ہیں۔ بہت شکریہ!

**زاہد فاروق:** ابھی ہمارے دوست، جو آٹو کیب رکشہ کے آپریٹرز ہیں، وہ اپنے مسائل کے حوالے سے بات کر رہے تھے۔لیکن میں خود بھی چنگ چی آٹو کیب رکشہ میں بیٹھ کر سفر کر چکا ہوں اور اس حوالے سے بحیثیتِ شہری یا مسافران چنگ چی رکشوں کی وجہ سے ہمیں بھی متعدد مسائل کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔

خصوصی طور پر آٹو کیب رکشہ میں بیٹھتے ہوئے خواتین کو جو مسائل درپیش آتے ہیں، میں ان کی بھی نشاندہی کروں گا۔ان میں چنگ چی رکشوں کی بے ہنگم اور بے قابو تیز رفتاری، مسافروں کے ساتھ ڈرائیوروں کی بدتمیزی، اور تیز آواز میں گانے بجانے جیسی شدید شکایات شامل ہیں۔ چونکہ آپ لوگ تنظیموں کے ذمہ دار ہیں۔اس لیے آپ لوگوں کو مسافروں کی یہ بنیادی باتیں اور تحفظات معلوم ہونے چاہئیں۔اس کے علاوہ، کسی چوک یا اسٹاپ سے سواری اٹھانے کے چکر میں ایک ساتھ بہت سارے چنگ چی رکشے جمع کر دیے جاتے ہیں اور چاہے پیچھے کتنا ہی شدید ٹریفک جام ہو جائے یا دیگر گاڑیوں کو گزرنے میں انتہائی مشکلات کا سامنا ہو مگر چنگ چی رکشہ ڈرائیورز اپنی گاڑی کو وہاں سے ہٹانے کے لیے تیار نہیں ہوتے۔ یہی وہ وجوہات ہیں جن کی وجہ سے عام شہری بھی آپ لوگوں سے شدید ناراض اور نالاں ہیں۔

آج کے اس اہم مسئلے اور موضوع کے حوالے سے یہاں ہال میں موجود شہر جن میں طالب علم، صحافی اور دیگر افراد شامل ہیں جو چنگ چی جیسی سہولت کو روزمرہ بنیادوں پر استعمال کرتے ہیں۔اگر اس حوالے سے ان کا کوئی ذاتی تجربہ ہے یا کوئی

سوال ہے تو وہ بلا جھجک پوچھ سکتے ہیں۔

**مہمان:** میرا سوال یہ ہے کہ جس طرح چنگ چی رکشوں کو بندش کے بعد بحال کر دیا جاتا ہے، تو کیا مستقبل میں عرصہ دراز سے بند کراچی سرکلر ریلوے کی بحالی کا کوئی امکان ہے یا نہیں؟

**مہمان:** آج یہاں رکشے کی تمام ہی برادری اکٹھی ہے، ہمیں خوشی ہے کہ کم از کم یہاں تو ان میں اتفاق ہے۔ بہر حال چلتے ہوئے رکشے شہر کے لیے اتنا مسئلہ نہیں ہیں لیکن جب وہ رکشے سڑک پر کھڑے ہو جاتے ہیں تو زیادہ مسئلہ بن جاتے ہیں۔ اس وقت بھی اگر آپ کراچی کی سڑکوں پر نکل جائیں تو چنگ چی اور آٹو کیب رکشے اسٹاپ بنا کر کھڑے ہو جاتے ہیں، جس کے باعث شدید ٹریفک جام ہو جاتا ہے۔

دوسری جانب اگر ڈرائیور حضرات کی ڈرائیونگ دیکھی جائے تو آپ ہکا بکا رہ جائیں گے۔ جو چنگ چی رکشے حالیہ متعارف کروائے گئے ہیں اور جو شہر کی سڑکوں پر چلتے ہوئے نظر آتے ہیں، ان میں تقریباً 9 افراد کے بیٹھنے کی گنجائش ہوتی ہے۔ اس 9-سیٹر رکشہ میں چنگ چی والے مزید لوگوں کو بٹھا لیتے ہیں اور لوگ ان کے ساتھ لٹکے ہوئے ہوتے ہیں جس کے باعث یہ چنگ چی رکشے بہت سے حادثات کا سبب بنتے ہیں۔ یہ تمام مسائل بھی سامنے رکھنے چاہئیں کیونکہ صرف رکشوں کی بندش شہریوں کے لیے مسئلہ نہیں ہے بلکہ جو رکشہ سڑک پر غلط طریقے سے کھڑا ہے وہ بھی عوام کے لیے ایک بہت بڑا مسئلہ ہے۔

**عمران زیدی:** آپ نے کہا کہ شہر میں چنگ چی رکشے چلنے سے زیادہ کھڑے ہونے

سے مسائل پیدا کرتے ہیں۔ اصل میں اس میں اداروں کا کردار زیادہ ہے کیونکہ ان چیزوں کے لیے قوانین ادارے خود بناتے ہیں۔ اگر آپ ہماری پوری تحریک دیکھیں تو ہم نے ہمیشہ ان سے ایک واضح طریقہ کار مانگا ہے۔ جب ڈی آئی جی ٹریفک سے ملاقات ہوئی تو انہوں نے کہا کہ ہم آپ کو ضابطہ اخلاق (Code of Conduct) بنا کر دیں گے لیکن ایسا کچھ نہیں کیا گیا۔ یہ محکمہ ٹرانسپورٹ کا کام ہے کہ شہر میں جو ٹرانسپورٹ وہ لا رہے ہیں، اس کے لیے کوئی قواعد وضوابط بھی بنائیں۔ جب آپ کوئی رکشہ، ٹیکسی یا بس رجسٹر کر رہے ہیں تو یقیناً وہ سڑکوں پر چلے گی اور پبلک ٹرانسپورٹ ہونے کی وجہ سے یقیناً کہیں سے سواری بھی اٹھائے گی۔

یہاں اصل مسئلہ یہ ہے کہ اسٹیک ہولڈرز سے ادارے کوئی ملاقات یا رابطہ نہیں رکھتے۔ وہ شکایات تو پیش کرتے ہیں، لیکن ٹریفک پولیس اہلکار جن کی یہ بنیادی ذمہ داری ہے کہ وہ ان ڈرائیورز کے خلاف ایکشن لیں، وہ خود ان کے ساتھ ملے ہوئے ہوتے ہیں۔ سوال یہ ہے کہ ان چیزوں کو صحیح کون کرے گا؟ جب ہم خود اپنے آپ کو پیش کر رہے ہیں کہ ہم آگے کھڑے ہونے کو تیار ہیں، یہ ڈرائیورز ہمارے ہیں اور ہم ان چیزوں کو صحیح کریں گے، تو آپ ایک جوائنٹ کمیٹی تشکیل دیں۔ ہر یونین اپنے لوگوں کی ذمہ داری لینے کے لیے تیار ہے تو جو حکومت کے کام ہیں وہ حکومت کرے اور جو ہمارے کام ہیں وہ ہم کریں گے۔

دوسری بات آپ نے حادثات کے حوالے سے کی۔ حادثات کے حوالے سے ایک حادثاتی تجزیاتی کمیٹی (Accident Analysis Committee) بنی

ہوئی ہے۔ میں نے میڈیا کے ذریعے مختلف پروگرامز میں شرکت کر کے اس حوالے سے آواز اٹھانے کی کوشش کی ہے اور میری آپ سے بھی گزارش ہے کہ آپ اس حادثاتی تجزیاتی رپورٹ کا جائزہ لیں تو آپ کو خود علم ہو جائے گا کہ ان چنگ چی رکشوں سے واقعی کتنے حادثات ہوتے ہیں۔ جہاں تک ڈرائیورز کی تربیت کی بات ہے تو میں حکومت سے یہی التجا کر رہا ہوں کہ حکومتی ادارے ہمیں قواعد وضوابط دیں اور ایسے تربیتی ادارے قائم کیے جائیں جہاں ہم اپنے ڈرائیورز کی تربیت کرواسکیں۔ شکریہ!

**مہمان:** میرا عامر صاحب سے سوال ہے کہ اس وقت شہر میں چنگ چی ڈرائیورز کو تربیت کی شدید ضرورت ہے۔ لیکن جو 16 اور 17 سال کے کم عمر نوجوان لڑکے ہیں وہ رکشہ یا چنگ چی چلاتے ہوئے سڑک پر ایک دوسرے کی گاڑیوں کو تیز رفتاری سے اوورٹیک کر رہے ہوتے ہیں۔ چونکہ میں خود بھی ان گاڑیوں میں سفر کرتا ہوں تو جب ہم انہیں سمجھاتے ہیں تو وہ الٹا مسافروں سے بدتمیزی پر اتر آتے ہیں۔ یہ 16 اور 17 سال کے لڑکے جو گاڑیاں چلا رہے ہیں وہ آپ کی پوری برادری کے لیے ایک سوالیہ نشان ہیں اور وہی آپ لوگوں کے لیے سب سے زیادہ مسائل پیدا کر رہے ہیں۔

**محمد عامر خان:** جی، آپ کا بہت شکریہ! این ای ڈی (NED) یونیورسٹی میں ہمارا ایک سیشن ہوا تھا، جہاں ہم نے تربیت کے لیے کچھ ڈرائیورز بھیجے تھے۔ ان ڈرائیورز کو این ای ڈی سے باقاعدہ سرٹیفکیٹ ملے جس کے بعد انہوں نے اپنے ڈرائیونگ لائسنس کا کام مکمل کروایا۔ ان چنگ چی ڈرائیورز میں تمام لوگ کم عمر نہیں ہیں لیکن جو چند نوجوان موجود ہیں ان کی یقیناً کچھ وجوہات اور مجبوریاں ہیں۔ لیکن چونکہ یہ ایک کمرشل

ٹرانسپورٹ ہے اس لیے قانوناً اس میں ان چیزوں کی بالکل اجازت نہیں ہے۔

ہم جو سروس مہیا کر رہے ہیں، اسے چلانے کے لیے ہمارا اپنا انتظامی ڈھانچہ موجود ہے۔ ہمارے پاس ایک روٹ آپریٹر، سپروائزرز اور پھر نچلی سطح پر نظام کو چلانے کے لیے منشی موجود ہوتے ہیں۔ ان تمام لوگوں کو ہم تربیت اور آگاہی دیتے ہیں اور یہ افراد نچلی سطح پر ڈرائیورز تک آگاہی پہنچاتے ہیں۔ اگر ہمارے پاس روٹ کمیٹی یا شہریوں کی طرف سے کسی ڈرائیور کی کوئی شکایت آتی ہے تو ہماری پوری کوشش ہوتی ہے کہ انتظامیہ کے ساتھ تعاون کر کے اس مسئلے کو فوری حل کریں۔

**مہمان:** مجبوری ایک الگ چیز ہوتی ہے، لیکن جب آپ سڑکوں پر نکلتے ہیں تو اس وقت کوئی مجبوری نہیں ہوتی۔ آپ کے ارد گرد سڑک پر بہت سے لوگ اور گاڑیاں موجود ہوتی ہیں لیکن جس بے دردی کے ساتھ یہ چنگ چی سڑکوں پر دوڑائے جاتے ہیں، اس حوالے سے آپ کیا کہیں گے؟

**محمد عامر خان:** میں آپ سے صرف اتنی عرض کروں گا کہ حادثات تو ہوائی جہاز کے بھی ہوتے ہیں حالانکہ وہ ایک آزاد فضا میں اڑ رہا ہوتا ہے جبکہ چنگ چی رکشے تو تنگ اور مصروف سڑکوں پر چلتے ہیں۔ ہم خود اس بات کے شدید خلاف ہیں کہ کم عمر لڑکے گاڑی چلائیں۔ ہم اس بات کے بھی خلاف ہیں کہ کوئی بھی شخص بغیر ڈرائیونگ لائسنس کے گاڑی چلائے۔ لیکن ہمارا کام نظم وضبط کی ترغیب دینا اور عمل درآمد کروانا ہے جبکہ عمل کرنا ان ڈرائیورز کا کام ہے۔ جب ہم یا انتظامیہ ایسی چیزوں کو نظر انداز کرتے ہیں تو پھر نظام میں فقدان پیدا ہوتا ہے۔ اسی لیے ہماری پوری کوشش ہوتی ہے کہ ان امور

پر ہماری گرفت مضبوط رہے۔

جہاں تک حادثات کی بات کی جائے تو اگر چنگ چی رکشوں سے ہونے والے حادثات اور بڑی ٹرانسپورٹ (بسوں یا ڈمپروں) سے ہونے والے حادثات کے تناسب کا موازنہ کیا جائے تو یقیناً ہمارے رکشوں کے حادثات کا تناسب ان کے مقابلے میں بہت کم ہو گا۔

**محمد سعد (میڈیا پرسن۔ کراچی میٹرز):** جیسا کہ آپ نے بتایا کہ کراچی کی بیس اہم شاہراؤں پر چنگ چی رکشوں کے چلانے پر پابندی عائد کر دی گئی ہے، لیکن وہاں اب بھی چنگ چی رکشے چل رہے ہیں۔ تو سوال یہ ہے کہ ان کو کون چلا رہا ہے؟ کون شہ دے رہا ہے؟ اور ان کے چالان بھی کیوں نہیں ہو رہے؟ اس حوالے سے آپ کی کیا رائے ہے؟

**عمران زیدی:** میں نے آپ کو حقیقت سے قریب ترین باتیں بتائی ہیں جو میں اخبارات میں بھی پڑھتا ہوں اور میرے اپنے بھی ذرائع ہیں۔ شاہراؤں پر ٹریفک چوکیاں ڈبل ہوگئی ہیں، پہلے جو ادارے یا اہلکار 50 ہزار روپے لے رہے تھے، وہ اب ایک لاکھ روپے لے رہے ہیں اور وہی لوگ انہیں چلوا رہے ہیں۔

ہم اس لیے خاموش رہتے ہیں یا کچھ نہیں کہتے کہ ہماری شکایت سے کسی غریب رکشہ ڈرائیور کے لیے مشکلات اور روزی کا مسئلہ پیدا نہ ہو لیکن ہم تمام لوگ اچھی طرح جانتے ہیں کہ ان کی سرپرستی کون کر رہا ہے۔ ہم اس پابندی کے مکمل خلاف ہیں کیونکہ اس پابندی سے سب سے زیادہ فائدہ وہی لوگ اٹھا رہے ہیں جنہوں نے یہ پابندی عائد کی ہے۔

**زاہد فاروق:** میرا خیال ہے کہ یہاں زیادہ تر بات ڈرائیورز کے رویوں کے حوالے

سے ہوئی ہے۔آپ لوگ مختلف تنظیموں اور اداروں سے وابستہ ہیں اور وسائل بھی رکھتے ہیں تو آپ لوگ ہفتے میں ایک بار خود اپنے ڈرائیورز کی تربیت کیوں نہیں کرواتے؟ آپ لوگوں کو چاہیے کہ ان کی تربیت کریں اور انہیں بتائیں کہ شہر میں گاڑی چلانے کے لیے کن امور کی ضرورت ہے، اور گاڑی کس طرح قانونی و اخلاقی ضوابط کے تحت چلائی جاتی ہے۔

**محمد حسین:** میرا سوال یہ ہے کہ شاہراہ فیصل پر ہم روزانہ شدید ٹریفک دیکھتے ہیں۔ آپ کیا سمجھتے ہیں کہ ابھی ٹریفک کی جو موجودہ صورتحال ہے وہ ٹھیک ہے یا اگر وہاں چنگ چی رکشے چل رہے ہوتے تو زیادہ بہتر ہوتا اور اس سے ٹریفک پر کوئی خاص فرق نہیں پڑتا تھا؟ اس کے علاوہ آپ تمام ایسوسی ایشنز کن شرائط یا معیار کی بنیاد پر چنگ چی رکشوں کے ڈرائیورز کو گاڑی چلانے کی اجازت دیتے ہیں؟

**سید عدنان شاہ:** ان تمام باتوں کا ایک ہی جامع جواب ہے۔اگر سڑکوں کی گنجائش کے اعتبار سے گاڑیوں کی خرید و فروخت اور رجسٹریشن کی اجازت دی جائے، تو نہ ہی شہر میں شدید رش ہوگا اور نہ ہی حادثات نظر آئیں گے۔جس طرح آپ نے شاہراہ فیصل کی مثال دی، اسی طرح شیر شاہ سوری روڈ، راشد منہاس روڈ سمیت دیگر اہم سڑکوں پر بھی ٹریفک کا شدید دباؤ ہوتا ہے۔

حال ہی میں ڈی آئی جی ٹریفک نے ایک پریس کانفرنس کی جس میں انہوں نے بتایا کہ اس وقت کراچی میں تقریباً 70 لاکھ گاڑیاں رجسٹرڈ ہیں جن میں سے 45 لاکھ صرف موٹر سائیکلیں ہیں۔تو یہ بات سمجھنے کی ضرورت ہے کہ سڑکوں پر رش بنیادی طور پر

پبلک ٹرانسپورٹ کی وجہ سے نہیں ہوتا بلکہ موٹر سائیکلوں کی اتنی بڑی تعداد کی وجہ سے ہوتا ہے۔ اس وقت شہرِ کراچی کا سب سے بڑا ٹریفک کا مسئلہ موٹر سائیکلیں ہیں۔

اب سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ موٹر سائیکل بھی تو ایک شدید ضرورت بن چکی ہے کیونکہ شہر میں پبلک ٹرانسپورٹ کا شدید فقدان ہے اور چونکہ عام آدمی کو ہر صورت سفر کرنا ہے، تو وہ کیسے کرے گا؟ اس ضمن میں موٹر سائیکل سب سے سستی اور آسان سواری ہے جسے لوگ با آسانی خرید بھی لیتے ہیں۔ انہی کی تعداد زیادہ ہونے کی وجہ سے سڑکوں پر روزانہ اتنا زیادہ رش ہوتا ہے۔

میں ٹرانسپورٹ کے شعبے سے ایک عرصے سے وابستہ ہوں۔ اس شہر کا سب سے بڑا بنیادی مسئلہ سڑکوں کی گنجائش ہے۔ اگر سڑکوں کی گنجائش کے اعتبار سے ہی گاڑیوں کی خرید و فروخت کی جائے اور گاڑیاں اس بنیاد پر فراہم یا بیچی جائیں کہ خریدنے والا شخص اس گاڑی کو چلانے کی قانونی و انتظامی صلاحیت رکھتا ہے یا نہیں، تو یہ مسائل پیدا نہ ہوں۔ لیکن بدقسمتی سے سندھ حکومت کے پاس اس حوالے سے کوئی واضح اور پائیدار پالیسی موجود نہیں ہے۔

**ثمینہ حسن (آرٹسٹ و ریسرچر):** ایک خاتون اور شہری ہونے کے ناطے میں چنگ چی رکشوں کو سپورٹ کرتی ہوں کیونکہ جب ہم سفر کرتے ہیں تو ان رکشوں میں آسانی سے بیٹھنے کی جگہ مل جاتی ہے اور ہمارا جو بھی اسٹاپ ہو وہاں یہ آرام سے رک جاتے ہیں۔ جہاں تک رکشہ ڈرائیورز کے رویے کی بات ہے تو یہ حکومت کی بنیادی ذمہ داری ہے کہ وہ اس حوالے سے قواعد و ضوابط اور ضابطہ اخلاق بنائے۔ شہر میں چلنے

والی پرانی بسوں میں خواتین کے لیے سفر کرنا انتہائی مشکل ہوتا ہے۔ ان بسوں میں چڑھنے اور اترنے میں بہت پریشانی کا سامنا کرنا پڑتا ہے اور جب سے چنگ چی رکشے بند ہوئے ہیں اس کے بعد سے ہمیں دوبارہ شدید سفری مشکلات کا سامنا کرنا پڑ رہا ہے۔

**مہمان:** شہر میں نقل و حمل کے لیے میں زیادہ تر پبلک ٹرانسپورٹ کا ہی استعمال کرتی ہوں۔ ایک بنیادی مسئلہ جو مجھے نظر آرہا ہے وہ یہ ہے کہ پیپلز بس سروس صرف چند مخصوص مرکزی شاہراہوں پر چلتی ہے۔ ان مرکزی شاہراہوں تک پہنچنے کے لیے ہمیں الگ سے رکشہ کرنا پڑتا ہے، تو پھر یہ سستی سواری کس طرح ہوسکتی ہے۔ جس کے لیے میں پہلے 150 یا 200 روپے خرچ کر کے رکشہ کروں اور اس کے بعد کہیں جا کر پیپلز بس سروس کے روٹ پر پہنچوں؟۔ ہوسکتا ہے کہ یہ کہا جائے کہ دیگر اندرونی سڑکوں پر پیپلز بس سروس اس لیے نہیں چلتی کیونکہ ان سڑکوں کی چوڑائی اتنی زیادہ نہیں ہے لیکن جب ان سڑکوں پر پانی کے بڑے ٹینکرز اور ٹریلرز آسکتے ہیں تو پھر یہ بسیں کیوں نہیں آسکتیں؟

**نگہت کرامت (طالبہ جامعہ کراچی):** چنگ چی رکشے بند ہونے سے ہمارے روزمرہ کے سفری اخراجات بہت بڑھ گئے ہیں۔ پہلے ہم ایک ہی چنگ چی رکشہ لے کر اپنا پورا سفر با آسانی مکمل کر لیتے تھے لیکن اب ہمیں ایک ہی سفر کے لیے دو دو بسیں بدلنی پڑتی ہیں۔ دوسری طرف بڑا مسئلہ یہ ہے کہ یونیورسٹی روڈ اس وقت پورا کھدا ہوا پڑا ہے، جس کی وجہ سے سڑک پار کرنے اور بسوں تک پہنچنے میں شدید دشواری ہوتی ہے۔

**بتول (طالبہ جامعہ کراچی):** میں بھی یہی چاہتی ہوں کہ چنگ چی رکشے ہرگز بند نہ کیے جائیں، کیونکہ بسوں کے مقابلے میں چنگ چی رکشوں کے ذریعے سفر کرنا ہمارے

لیے بہت آسان ہو گیا تھا۔ جب سے چنگ چی رکشے بند ہوئے ہیں، ہمارے لیے روزانہ یونیورسٹی جانا انتہائی مشکل ہو گیا ہے۔

**زاہد فاروق:** اب میں جناب عارف حسن صاحب کو دعوت دیتا ہوں کہ وہ اس اہم موضوع کے حوالے سے آپ تمام حضرات کے سوالات اور یہاں ہونے والی تمام گفتگو پر اپنا تفصیلی مؤقف اور حاصل کلام پیش کریں۔

**عارف حسن:** میرے خیال سے تمام اہم نکات پر بات مکمل ہو چکی ہے مگر میں یہ ضرور کہوں گا کہ ٹرانسپورٹ کی اگر کوئی بھی پالیسی بنائی جائے، تو وہ ایسی ہونی چاہیے جس سے عوام اور نوجوانوں کو براہِ راست فائدہ پہنچے۔ ایسی کوئی پالیسی ہرگز نہیں ہونی چاہیے جس سے عوام کو نقصان پہنچے۔ میرے خیال میں یہ سب سے اہم بات ہے کہ یونیورسٹی، کالج یا کام پر آنے اور جانے کے سفری اخراجات میں واضح کمی ہونی چاہیے۔

جہاں تک بات چنگ چی ڈرائیورز کی بدتمیزی اور جگہ جگہ چنگ چیوں کے کھڑے ہونے کی ہے، تو اگر حکومت واقعی چاہے تو اسے باآسانی سنبھال سکتی ہے۔ یہ صرف اس وجہ سے نہیں سنبھالی جاتی کیونکہ نظام کو نہ سنبھالنے میں متعلقہ اداروں کو کھانا پینا (رشوت اور بھتہ) ملتا ہے۔

یہاں پر موجود زیادہ عمر کے لوگوں کو اچھی طرح یاد ہو گا کہ کراچی ٹرانسپورٹ کارپوریشن (KTC) ایک باقاعدہ ادارہ تھا جس کا سوک سینٹر میں ایک ڈرائیونگ اسکول ہوتا تھا جہاں ڈرائیورز اور انتظامیہ کو تربیت دی جاتی تھی۔ اگر حکومت چاہے تو یہ طریقہ کار اب بھی اختیار کیا جا سکتا ہے اور اس کی بنیاد پر جن لوگوں کے پاس اس تربیتی ادارے کی سند

ہو گی صرف وہی ان گاڑیوں کو چلانے کے اہل ہوں گے۔ اگر اس پر سختی اور پابندی سے عمل کروایا جائے تو ٹریفک کے ماحول میں ضرور مثبت فرق پڑے گا۔

اس کے علاوہ گفتگو کے دوران موٹر سائیکل کا ذکر ہوا۔ موٹر سائیکل کا استعمال اسی لیے بڑھا اور وجود میں آیا کیونکہ شہریوں کے پاس اور کوئی چارہ موجود نہیں تھا؛ مگر جب یہ چنگ چی رکشہ آیا تو اس نے عوام کو ایک بہترین چارہ یا متبادل فراہم کیا۔ اب اس سستی سہولت کو عوام کی دسترس سے چھین لینا حکومت اور انتظامیہ کی ایک بہت بڑی ناکامی ہے۔

جہاں تک قانون کی بات ہے تو قانون کوئی پتھر کی لکیر نہیں ہے۔ اسے ترمیم کے ذریعے تبدیل کیا جاسکتا ہے۔ قانون صرف ایک بہانہ بنایا جاتا ہے کیونکہ اسے عوامی ضرورت کے تحت با آسانی تبدیل کیا جاسکتا ہے۔ اس لیے میں سمجھتا ہوں کہ عوام کی جو بھی بنیادی ضروریات ہیں، انہیں سب سے پہلی ترجیح دینی چاہیے اور اسی بنیاد پر سہولتیں فراہم کرنی چاہئیں۔

لوگوں نے یہاں پیپلز بس سروس کا ذکر کیا۔ بس اسٹاپس تک پہنچنے کی دشواریاں صرف شہرِ کراچی میں ہی نہیں ہیں بلکہ دنیا کے دیگر تمام بڑے شہروں میں بھی موجود ہیں۔ یہی خامیاں اور مسائل دہلی اور بنکاک جیسے بڑے شہروں میں بھی بیان کیے جاتے ہیں۔ وہاں کی عوام بھی یہی شکایت کرتی ہے کہ ہمیں پہلے رکشہ کرکے مرکزی سڑک تک جانا پڑتا ہے اور پھر بس پکڑنی پڑتی ہے۔ جبکہ چنگ چی رکشوں کی صورت میں ہمارے لوگوں کو یہ دشواریاں اور اضافی اخراجات نہیں تھے اور ہمیں اس حقیقت کو

تسلیم کرنا پڑے گا۔

پہلی بات یہ کہ چنگ چی رکشہ اس وقت ٹرانسپورٹ کا سب سے مناسب اور عوامی نظام ہے۔ضرورت اس بات کی ہے کہ اس نظام کی خامیوں اور انتظامی دشواریوں کا صحیح تعین کر کے انہیں دور کیا جائے نہ کہ اس پر پابندی لگا دی جائے۔بہت شکریہ!

**محمد یونس (ڈائریکٹر یوآرسی):** اس موضوع پر کافی تفصیلی گفت گو ہو چکی ہے۔کسی بھی بڑے شہر میں ٹرانسپورٹ کا ایک باقاعدہ اور مربوط نظام ہوتا ہے جس میں ریل گاڑی، بسیں، منی پبلک ٹرانسپورٹ، سائیکل اور اس کے علاوہ شہریوں کے پیدل چلنے کی بنیادی سہولیات شامل ہوتی ہیں۔یہ تمام عناصر مل کر ہی ایک جامع ٹرانسپورٹ سسٹم تشکیل دیتے ہیں۔ہمارے شہر میں فی الوقت ریل گاڑیاں فعال نہیں ہیں جبکہ بسیں اپنی اصل ضرورت کی تعداد سے کئی گنا کم ہیں۔اس شہر کو کم از کم آٹھ ہزار (8,000) بسوں کی اشد ضرورت ہے لیکن سڑکوں پر صرف پانچ سو (500) کے قریب بسیں چل رہی ہیں۔پرائیویٹ سیکٹر جو بسیں چلا رہا ہے ان کی تعداد بھی دن بہ دن بہت کم ہوتی جارہی ہے اور شہر سے منی بسیں بھی آہستہ آہستہ غائب ہوتی جارہی ہیں۔

موجودہ وقت میں شہر میں ٹرانسپورٹ کا پورا نظام رکشوں، چنگ چیوں یا پھر موٹر سائیکلوں کی بدولت چل رہا ہے کیونکہ لوگوں کے پاس آمد و رفت کا اور کوئی ذریعہ باقی نہیں بچا ہے۔اگر شہر میں ضرورت کے مطابق بسیں چل رہی ہوتیں اور ان میں باوقار انداز میں بیٹھنے یا کھڑے ہونے کی مناسب جگہ ہوتی، تو لوگ یقیناً ان بسوں ہی میں سفر کرتے۔

لیکن شہریوں کے پاس جو واحد متبادل آپشن موجود تھا اس کی بندش کے بجائے، اس میں موجود خامیوں کو دور کرنے اور مناسب قانون سازی کی ضرورت تھی۔ مثال کے طور پر ڈرائیورز کے مسائل جیسے کچھ ڈرائیورز لاپرواہی یا غلط طریقے سے گاڑی چلاتے ہیں یا پھر کم عمر ڈرائیورز موجود ہیں۔ ان تمام امور کے لیے مؤثر قانون سازی ہونی چاہیے تھی۔

اس کے علاوہ مختلف قسم کے ذرائع آمد و رفت کو الگ الگ روٹس پر چلانا چاہیے کیونکہ اگر آپ تمام گاڑیوں کو ایک ہی روٹ پر چلائیں گے تو سڑکوں پر رش اور بدنظمی ہی بڑھے گی۔ اگر آپ دیکھیں کہ جہاں گرین لائن بس چل رہی ہے، بالکل اسی روٹ کے ساتھ دیگر بسیں اور رکشے بھی چل رہے ہیں۔ جب ان سب کا ایک ہی روٹ پر مشترکہ مفاد ہوگا، تو ایسی صورتحال میں ان تمام ذرائع کے مفادات میں تصادم ہونا لازمی ہے۔ اور پھر ہمارے ہاں یہی ہوتا ہے کہ جو سب سے زیادہ طاقتور ہوتا ہے، وہ دوسرے کمزور ذرائع پر پابندی عائد کروا دیتا ہے۔

جب تک یہ مفاداتی تصادم ختم نہیں ہوگا مختلف ذرائع آمد و رفت کے لیے مخصوص راستے اور جگہیں متعین نہیں کی جائیں گی۔ اور شہر میں سائیکل سواروں و پیدل چلنے والوں کو ان کا حق اور جگہ نہیں دی جائے گی، تب تک اسی قسم کے سنگین مسائل پیدا ہوتے رہیں گے۔

دنیا کے بہت سے جدید شہروں میں لوگوں کو دو چار کلومیٹر تک پیدل سفر کرنے کے لیے حوصلہ افزائی کی جاتی ہے اور پیدل چلنے کے صحتمند فوائد بتائے جاتے ہیں۔ لیکن شہرِ کراچی میں آپ آسانی سے پیدل بھی نہیں چل سکتے کیونکہ فٹ پاتھ اور دیگر بنیادی

سہولیات سرے سے موجود ہی نہیں ہیں۔ اور نہ ہی آپ با آسانی سڑک پار کر سکتے ہیں کیونکہ ٹریفک کا کوئی مربوط اور محفوظ نظام موجود نہیں ہے۔

ان تمام بنیادی خامیوں کو نظرانداز کر کے صرف چنگ چی رکشوں پر پابندی لگا دی گئی۔ سپریم کورٹ نے رکشوں کی سیفٹی اور خصوصیات خود وضع کیں، لیکن اس کے باوجود چنگ چی رکشوں کو سکون سے چلنے نہیں دیا گیا۔ جب لاکھوں غریبوں اور محنت کشوں نے سرمایہ کاری کر لی اور اپنے روزگار کے لیے لاکھوں روپے کے رکشے خرید لیے، تو تب جا کر انتظامیہ کو خیال آیا کہ ان چنگ چی رکشوں کو بند کر دیا جائے۔

اصول یہ ہونا چاہیے تھا کہ پہلے ان چنگ چی رکشوں کے متبادل کے طور پر بہتر اور باوقار سفری سہولیات لائی جاتیں تاکہ لوگ خودبخود ان بہتر سہولیات کو استعمال کرتے اور چنگ چی رکشوں کی ضرورت نہ رہتی۔ لیکن اس وقت سڑکوں پر کوئی دوسرا آپشن موجود ہی نہیں ہے، اس لیے عام عوام چنگ چی رکشوں اور موٹر سائیکلوں پر خطرناک سفر کرنے پر مجبور ہیں۔

**عارف حسن:** میں آپ لوگوں کی توجہ اس جانب دلواؤں گا کہ ایشیائی ترقیاتی بینک (ADB) سے جو قرضے لیے جا رہے ہیں، ان نئے قرضوں کے ذریعے اصل میں پرانے قرضے لوٹائے جاتے ہیں۔

**ذوالفقار:** میرا سوال سر عارف حسن سے ہے۔ آپ ڈان (DAWN) اخبار میں کالم لکھتے تھے۔ جب چنگ چی رکشوں کے لیے کورٹ سے اسٹے آرڈر لیا گیا تھا تو میرے والد کے ایک دوست جن کی "حسن زئی رکشہ ایسوسی ایشن" تھی وہ میرے والد کے دفتر

آئے اور انہوں نے بتایا تھا کہ کس طرح یہ رکشے کام کرتے ہیں اور ایک عام انسان کی زندگی کو سہل اور آسان بناتے ہیں۔ پھر بعد میں انہوں نے سپریم کورٹ میں جا کر اس موضوع پر تفصیلی بات بھی کی تھی۔ یہ ٹرانسپورٹ کے مسائل اس وقت بھی تھے اور آج بھی ہیں، اب بس ان کی شکلیں بدل گئی ہیں۔

**عارف حسن:** کراچی کے حوالے سے سپریم کورٹ نے ایک حکم دیا تھا کہ جتنی بھی پبلک سیکٹر ٹرانسپورٹ اور عوام کی ذاتی استعمال کی گاڑیاں ہیں، وہ سب گیس (CNG) پر منتقل کر دی جائیں۔ لیکن جب لوگوں نے اپنی گاڑیاں گیس پر منتقل کر لیں تو شہر سے گیس ہی غائب ہوگئی۔ تو ایسی خامیاں اور بدانتظامی مسلسل ہوتی رہی ہے کیونکہ ہماری عدالتوں کے اپنے الگ مسائل تھے۔ دوسری طرف ہمارے حکمرانوں پر عالمی قرضے دینے والی ایجنسیوں (IMF/ADB) کی جانب سے یہ شدید دباؤ تھا کہ گرین لائن اور ریڈ لائن جیسے بڑے اور مہنگے بس منصوبوں کو ہر صورت کامیاب بنایا جائے۔ یہی وہ بڑی وجہ تھی جس کے باعث ان سستے چنگ چی رکشوں پر پابندی لگانا اور انہیں بند کرنا ان کے لیے ناگزیر ہوگیا تھا۔

**زاہد فاروق:** آج کے اس اہم فورم میں ہمارے ساتھ عمران زیدی صاحب، سید عدنان شاہ صاحب اور حاجی محمد عامر خان صاحب موجود تھے جنہوں نے چنگ چی رکشوں کی بندش اور ان کے درپیش مسائل کے حوالے سے تفصیلی بات کی۔ اور آخر میں سر عارف حسن نے اس تمام گفتگو کا جامع خلاصہ پیش کیا۔

آپ تمام طلبہ، صحافی حضرات اور سول سوسائٹی کے نمائندوں کا شکریہ جنہوں نے

آج کے اس فورم میں شرکت کی۔ امید کرتے ہیں کہ آج کے اس فورم کے بعد عام مسافروں کے لیے کچھ آسانیاں پیدا ہوں گی، اور تمام رکشہ ایسوسی ایشنز اپنے ڈرائیورز کی تربیت کا باقاعدہ انتظام کریں گی۔ ہماری بھی یہی کوشش ہوگی کہ سرکار اور انتظامیہ آپ سے مکمل تعاون کرے، اور آپ کے یہ تمام مسائل میڈیا کے ذریعے سرکار تک پہنچیں اور ان کا پائیدار حل نکل سکے۔ آپ سب کا بہت شکریہ!

☆------☆------☆------☆

جون 2026

## عالمی حالات اور بڑھتی ہوئی مہنگائی
## ایک فکری جائزہ

مقررین: حارث گزدر، عارف حسن

URC

اربن ریسورس سینٹر

F-144-67

مئی 2026

## شہری منصوبہ بندی اور حفاظتی اقدامات
## ایک جائزہ

مقررین: نعیم احمد صادق، عارف حسن

URC

اربن ریسورس سینٹر

F-144-66

مئی 2026

## ٹریفک کے نئے قوانین
## اور عملدرآمد کا طریقہ کار

مقررین: سید پیر محمد شاہ، عارف حسن

URC

اربن ریسورس سینٹر

F-144-65

# یو آر سی فورم سیریز

یو آر سی 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 او 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 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۔

"شہر میں پبلک ٹرانسپورٹ کی کمی: عوام کی سفری مشکلات"

کے عنوان سے یہ فورم 13 اگست 2025ء کو یو آر سی میں منعقد ہوا۔