

حفیظہ ارائیں

ترقیاتی فورم

پنجاب اربن ریسورس سنٹر، لاہور



حفیظہ ارائس ترقیاتی فورم

ترتیب و تدوین

عامر بیٹ

پنجاب اربن ریسورس سنٹر

پنجاب ارہن ریورس سنٹر شہری مسائل کے لیے کام کرنے والا ایک ادارہ ہے۔ جو ایسی شہری ترقی کی وکالت کرتا ہے جس کا مطمح نظر عام لوگ ہوں۔ اکتوبر 2001ء میں ارہن ریورس سنٹر، (URC) کراچی کے کام سے سیکھتے ہوئے پنجاب ارہن ریورس سنٹر کی تشکیل کی گئی۔ پنجاب میں جس تیزی سے شہر سازی ہو رہی ہے، اسی تیزی سے شہری مسائل میں بھی اضافہ ہو رہا ہے۔ ان ایشوز کی پیچیدگیوں اور مشکلات کو مد نظر رکھتے ہوئے پنجاب ارہن ریورس سنٹر نے گذشتہ دو سال سے اپنی توجہ لاہور کے شہری اور ترقی سے متعلقہ مسائل اور ترقیاتی منصوبوں کے شہری زندگی پر پڑنے والے اثرات کو سمجھنے پر مبذول کی ہے۔ ہم سمجھتے ہیں کہ چونکہ شہری مسائل کا زیادہ بوجھ کم آمدنی والے لوگوں کو برداشت کرنا پڑتا ہے، اس لیے ضروری ہے کہ شہری مسائل حل کرنے کی منصوبہ بندی کرتے وقت کم آمدنی والے شہریوں کی ضروریات اور ترجیحات کا خاص خیال رکھا جائے۔

پنجاب ارہن ریورس سنٹر ہر سال مختلف شہری مسائل پر حفیظ ارائیں ڈیولپمنٹ فورم کا بھی انعقاد کرتا ہے۔ جو پاکستان کے مایہ ناز سماجی کارکن حفیظ ارائیں مرحوم کی برسی کے موقع پر منعقد کیا جاتا ہے۔

پنجاب ارہن ریورس سنٹر کا مقصد تحقیق کی بنیاد پر عام شہریوں کی آواز حکومتی اور شہری اداروں تک پہنچانا ہے اور ترقی کے ایسے نقطہ نظر کو فروغ دینا ہے جس کی منصوبہ بندی میں حکومتی اداروں اور پلانرز (Planners) کے ساتھ تمام شہریوں کی برابری کی بنیاد پر شرکت ہو۔ ہمارے کام میں انفارمیشن اکٹھی کرنا اس کی تحقیق اور اسے تقسیم کرنا شامل ہے۔

یہ ایک چھوٹی سی کاوش ہے ان شہری تبدیلیوں اور منصوبوں کو سمجھنے کی جو بڑے پیمانے پر شہریوں کو متاثر کر رہی ہیں۔

حفظ ارائیں ترقیاتی فورم

بمقام: ہمدرد ہال، لٹن روڈ لاہور، 28 ستمبر 2004ء

حفظ ارائیں ترقیاتی فورم II

موضوع: شرکاتی ترقی

Participatory Development

بمقام: ہمدرد ہال، لٹن روڈ لاہور، 15 اکتوبر 2005ء

فورم کا آغاز حنیف ارائیں کی صدارت میں تلاوت کلام پاک سے ہوا۔ تلاوت کی سعادت حافظ راشد محمود نے حاصل کی۔ مس ملیک کاظمی نے سٹیج میکر ٹری کے فرائض انجام دیے۔ اور فورم کی غرض و غایت اور پروگرام کی تفصیل بتائی۔ پہلے سیشن کا موضوع تھا: ”حفظ ارائیں۔ ذاتی اور پیشہ ور زندگی“

نجیب اسلم۔ لودھراں پائلٹ پراجیکٹ

حفظ ارائیں آج بھی ہمارے درمیان اپنے کام اور فلاسفی کے حوالے سے موجود ہیں۔ حفظ ارائیں جیسے لوگوں نے اپنے خون سے اس ملک کی آبیاری کی ہے۔ جب تک پاکستان میں سماجی کام کرنے والے لوگ رہیں گے اس ملک میں حفظ ارائیں کا نام زندہ رہے گا۔ جس طرح انہوں نے لوگوں سے محبت کی ہمیں بھی لوگوں سے تعلق قائم کرنا چاہیے۔ میرا ان سے چار سال تعلق رہا اور مجھے انہیں بہت قریب سے دیکھنے کا موقع ملا۔ حفظ صاحب جب کیونٹی میں جاتے تھے تو اس کیونٹی کا حصہ لگتے تھے۔ ان کی شخصیت میں ایسا جاودہ تھا کہ لوگ ان کی بات مانتے تھے۔ مرحوم سوشل موبلائزیشن کی تعریف یوں کرتے تھے کہ ”میں ہار گیا اور آپ جیت گئے۔“

آپ اپنے ساتھیوں سے بے پناہ محبت کرتے تھے۔ ایک مرتبہ عید کے موقع پر تنخواہوں کے چیک لیٹ تھے تو حفظ ارائیں مرحوم نے اپنی تنخواہ سٹاف میں بانٹ دی اور عید پر کراچی نہیں گئے۔

نجیب صاحب نے اپنا مشاہدہ بیان کرتے ہوئے کہا کہ سرکاری اداروں میں جو

جناب حفظ ارائیں مرحوم کی پہلی برسی پر ان کی یاد میں پنجاب اربن ریورس سنٹر کے زیر اہتمام پہلا فورم منعقد ہوا۔ فورم کا مقصد حفظ ارائیں مرحوم کی یادوں کو تازہ کرتے ہوئے ان کی شخصیت اور کام کے تناظر میں اہلیان پنجاب کو عصری شرکات (Component Sharing) کے ماڈل سے روشناس کروانا تھا۔

فورم میں تقریباً ساٹھ مندوبین شریک ہوئے جن میں سماجی اور سیاسی کارکنوں کے علاوہ سرکاری نمائندے، این جی اوز اور طلباء بھی شامل تھے۔

اس موقع پر ذوالقرنین بخاری، خالد وڑائچ، نذیر احمد ڈو، مس شازیہ خان، جاوید اقبال اعوان اور خرم شہزاد نے حفظ ارائیں کی شخصیت اور کام پر روشنی ڈالی۔ مقررین اور حاضرین نے مرحوم کی شخصیت کو ایک رول ماڈل کے طور پر آج کے دور کی ایک غیر معمولی مثال قرار دیا۔ اس موقع پر حاضرین نے عصری شرکات کے ماڈل کی تفصیلات کی تفہیم کے حوالے سے سوالات کئے۔

حفظ ارائیں کے ساتھیوں اور دوستوں نے مرحوم کے ساتھ اپنے قلبی تعلق کو تازہ کرتے ہوئے ذاتی جذبات و احساسات کا بھی بھرپور اظہار کیا۔

فورم کی اختتامی گفتگو میں غیر سرکاری تنظیم ”اخوت“ کے ڈاکٹر امجد ثاقب نے کہا کہ اگر ہم پاکستان کے غریب شہریوں کی خدمت کرنا چاہتے ہیں تو ہمیں این جی اوز کے مخصوص شاہانہ طرز عمل اور کثیر اخراجات کی بجائے اپنی مدد آپ کے طریقہ کار کے تحت سادہ اور کم خرچ راستے اختیار کرنے ہوں گے۔ اس کے لیے ہمیں

حفظ صاحب جیسے رول ماڈل کی کامیابیوں اور ان کے عملی ماڈل کا توجہ سے مطالعہ کرنا ہوگا۔ ڈاکٹر صاحب نے تجویز دی کہ حفظ ارائیں کی یاد میں ہر سال فورم منعقد کیا جانا چاہیے۔ پنجاب اربن ریورس سنٹر نے اس تجویز کو خوش آمدید کہتے ہوئے حفظ ارائیں ڈیولپمنٹ فورم کے عنوان کے تحت اپنے آئندہ سالانہ فورم منعقد کرنے کا فیصلہ کیا۔

قربان رضا۔ OPD، گوجرانوالہ

OPD ایک چھوٹی سی تنظیم ہے جو کہ 1993ء سے کام کر رہی ہے۔ ہم ایجوکیشن اور ہیلتھ میں کام کر رہے ہیں۔ ہم چھوٹی سطح پر کام کے قائل ہیں۔ ہم بڑے دعووں کی بجائے یہی کافی سمجھتے ہیں کہ سو پچاس لوگوں کے لئے بہتر مستقبل کی کوئی صورت بنا سکیں۔

قربان رضانا حفیظ صاحب کے بارے میں بات کرتے ہوئے کہا کہ کوئی پی ایچ ڈی جس میدان کا ہیرو نہ بنا، حفیظ ارائیس بنا۔ ادارے لوگوں سے بنتے ہیں۔ دیواروں، کرسیوں اور عمارتوں کا نام ادارہ نہیں۔ حفیظ ارائیس ایک چلتا پھرتا ادارہ تھے۔ ان کے راستے پر دو تین آدمی بھی چل پڑیں تو بہت ہے۔ غریب لوگ بہت پیار کرتے ہیں لیکن اس سے جسے وہ اپنا کہتے ہیں۔ حفیظ صاحب ان کے اپنے تھے اس لئے انہیں بہت پیار ملا۔ ان کے بعد بہت اداسی کا احساس ہوتا ہے۔

سواہ درد میں تنہا کھڑا ہوں
پلٹ جاؤں مگر موسم نہیں ہے

انور راشد۔ اورنگی پائلٹ پراجیکٹ، کراچی

لوگوں نے کہا کہ تعجب کی بات ہے حفیظ صاحب پڑھے لکھے نہیں تھے اور اتنے سارے کام کر گئے۔ میں کہتا ہوں کہ تعجب کی بات یہ ہوتی کہ وہ پڑھے لکھے ہوتے اور یہ کام کر جاتے۔

انور راشد نے کہا کہ آج کا بنیادی موضوع شراکتی ترقی ہے لہذا میں چاہوں گا کہ اس پر بات کی جائے۔ اس کو سمجھنے کی ضرورت ہے۔ اس کا نام تو استعمال کیا جا رہا ہے لیکن یہ ہے کیا؟

ایک کلاس میں ٹیچر نے کہا کہ لوگوں کے کام آنا بڑی اچھی بات ہے۔ دوسرے دن ایک شاگرد ایک گھنٹہ لیٹ آیا۔ استاد نے پوچھا تم ایک گھنٹہ لیٹ کیوں آئے تو اس نے کہا کہ کل آپ ہی نے تو کہا تھا کہ لوگوں کی مدد کرنا اچھی بات ہے تو میں ایک اندھے کو سڑک پار کروا رہا تھا جس کی وجہ سے دیر ہو گئی۔ استاد نے کہا کہ سڑک پار کروانے میں تو پانچ منٹ لگتے ہیں۔ اس نے کہا کہ وہ سڑک پار کرنا نہیں چاہ رہا

کام تین سو بندے کرتے ہیں ڈیولپمنٹ سیکٹر کے اداروں میں وہی کام دس بندے کرتے ہیں۔

عاطف حسن۔ معاون، لاہور

حفیظ ارائیس جیسی شخصیت پر بات کرنے کے لئے چندہ، بیس منٹ کا وقت بہت ہی کم ہے ان پر گفتگو کرنے کے لئے کافی زیادہ وقت درکار ہے اس کے باوجود ان کی شخصیت کو موضوع گفتگو بنانا خاصا مشکل کام ہے تاہم حفیظ ارائیس کی شخصیت کا یہ پہلو بہت متاثر کن اور نتیجہ خیز تھا کہ مرحوم بہت جلد لوگوں سے گھل مل جاتے تھے۔

راشد محمود۔ لوکل گورنمنٹ، لاہور

راشد محمود نے حفیظ ارائیس کو ایک ”رول ماڈل“ قرار دیتے ہوئے کہا کہ انہوں نے نہ جانے کتنے لوگوں کو اپنے راستے پر چلنا سکھایا۔ راشد صاحب نے بتایا کہ لوکل گورنمنٹ میں PLUS پروگرام شروع ہوا تو حفیظ ارائیس سے تعارف حاصل ہوا اور پہلی ملاقات اودھراں میں ہوئی۔ ڈاکٹر اختر حمید خان نے جس مقصد کے لیے انہیں اودھراں بھیجا وہ اس میں کامیاب رہے اور ڈاکٹر صاحب کے فلسفے کو لوگوں تک پہنچایا۔ انہوں نے زیادہ رسی تعلیم نہ ہونے کے باوجود کئی لوگوں کو Phd کے تھیسس کروائے۔ حفیظ ارائیس مرحوم کی لاہور پر خاص توجہ رہی۔ مرحوم کہا کرتے تھے کہ ”ایک سماجی کارکن کا ناک ہونا چاہیے اور نہ پختہ“۔ وہ ان لوگوں میں سے تھے جن کے قول و فعل میں تضاد نہ تھا۔ این جی اوز میں کام کرنے والے لوگ افسر بنا چاہتے ہیں۔ جو لوگ CSS نہیں کر سکتے انہوں نے سوچا این جی او کھول لیتے ہیں۔ آج ہم میں امید حفیظ ارائیس جیسے لوگوں کی وجہ سے زندہ ہے۔ یہ لوگ انبیاء کے وارث ہیں۔ اللہ تعالیٰ ہم سب کو ایسے روشن مثال لوگوں کی پیروی کرنے کی توفیق عطا فرمائے۔

اور ان کے کام کو آگے بڑھانے کے لیے البتہ ہمارے تعاون کی ضرورت ہے۔ گویا جو کام ہو رہا ہے اس کو تعاون کی ضرورت ہے، دوسری جگہ سے۔ تو اصل میں جو کام ہو رہا ہے اس میں شراکت کی ضرورت ہے، حکومت کی، پروفیشنلز کی اور تعلیمی اداروں کی شراکت کی ضرورت ہے۔ تو ہم شراکت کو غلط معنوں میں لیتے ہیں۔ اور یہ سمجھتے ہیں کہ کیونٹی شرکت کرے گی۔ حالانکہ جہاں پر کام ہو رہا ہے وہاں حکومت کو شامل ہونا چاہیے، پروفیشنلز اور تعلیمی اداروں کو شرکت کرنی چاہیے۔ اگر یہ نہیں ہوگا تو ہم ترقی کے حقیقی معنوں کو نہیں سمجھ سکیں گے۔ ترقی کا ماڈل دراصل وہیں سے، کیونٹی سے شروع ہوتا ہے۔

دوسری چیز، ابھی تک جو ہوا سوسائٹیز، آنے والے دنوں میں کیا ہوگا؟ یہ بنیادی سوال ہے۔ یہ ایجوکیشن، ہیلتھ، واٹر سٹرائی، سٹی ٹیشن، روزگار ترقی کے بنیادی عناصر ہیں۔ اب ہو کیا رہا ہے۔ یہ سب کچھ صارفیت (Consumerism) میں تبدیل ہو گیا ہے۔ اگر آپ کے پاس پیسے ہیں تو آپ کا بچہ تعلیم یافتہ ہوگا ورنہ نہیں ہوگا۔ سیدھی سی بات ہے۔ اس کو آپ نجکاری کا نام دے لیں یا جو بھی کہہ لیں۔ اس کا مطلب ہے کہ ریاست کی کوئی ذمہ داری نہیں رہی۔ جس کے پاس قوت خرید ہے وہی بنیادی سہولتیں حاصل کر سکتا ہے۔ اس کا مطلب یہ ہوا کہ بنیادی سہولتیں اب انسانی حقوق کا حصہ نہیں رہیں۔

تیسری چیز یہ کہ ہم بہت توقعات رکھتے ہیں، اداروں سے، حکومتوں سے۔ یہ تو خود لاچار اور بے بس ہیں۔ تمام تر پالیسی آج کل عالمی سطح پر ہوتی ہے۔ اور وہاں پر بنیادی اصول یہ ہے کہ اقوام متحدہ، ورلڈ بینک وغیرہ میں ایک ڈالر ایک ووٹ ہے۔ جو زیادہ ڈالر دے گا اس کے ووٹ زیادہ ہوں گے۔

ایک صاحب نے پوچھا کہ کارپوریٹ فارمنگ کا کیا عمل ہے؟ سیدھا سادہ حل ہے، کہنے کو آسان ہے، لیکن بہر حال کارپوریٹ فارمنگ کے اندر تمام لوگوں کو اکٹھا ہو کر تمام Input کا ادراک کر کے، اتفاق رائے کے بعد، شریک ہونے کی ضرورت ہے۔ اس لیے کہ سرمائے کو آپ سرمائے سے ٹکٹ دے سکتے ہیں۔ سرمائے کو آج بغیر سرمائے کے ٹکٹ نہیں دی جاسکتی۔ یہ ہمیں سمجھنے کی ضرورت ہے کیونکہ آنے والے دنوں میں ایجوکیشن، ہیلتھ وغیرہ تمام چیزیں جس کے پاس

تھا اور میں پار کروانا چاہتا تھا اس لیے ایک گھنٹہ لگ گیا۔ گویا یہ علم ہی نہیں کہ کون کیا چاہ رہا ہے اور کس چیز کا کیا مطلب ہے۔

Participatory Development یعنی شراکتی ترقی کا بھی یہی حال ہے۔ ہر چیز کو شراکتی کہہ دیا جاتا ہے۔ شراکت کا مطلب یہ نہیں کہ آپ کسی پروگرام، کسی ایجنڈہ، کسی پراجیکٹ کی تمام چیزوں کو طے کرنے کے بعد لوگوں سے کہیں وہ اب شرکت کریں۔ یہ شراکت نہیں ہے۔ شراکت کا مطلب یہ ہے کہ ترقیاتی کاموں کی پلاننگ سے ہی لوگوں کو شامل کیا جائے۔ ترقی اور تجارت میں فرق ہے۔ کہیں ایسا تو نہیں کہ وہ چیز جسے ڈیولپمنٹ کہہ رہے ہیں تجارت ہو؟ یہ بات اہم ہے کہ ہم کن حوالوں سے بات کر رہے ہیں۔ قربان رضا اور دیگر کی باتوں سے جو بنیادی بات سامنے آئی ہے، اور عام طور پر ترقیاتی پروگرام میں جو کیونٹی ڈیولپمنٹ کی بات کی جاتی ہے اس میں کیونٹی کی شراکت کا مطلب ہے کہ کام کچھ اور ہو رہا ہے اور کیونٹی اس میں شرکت کرے۔ میں اس مفہوم کو غلط سمجھتا ہوں۔ میں اس پر یقین نہیں رکھتا۔ جب کام ہوگا تو شراکت ہوگی۔ دیکھنے کی بات یہ ہے کہ کام کہاں ہو رہا ہے، کون کر رہا ہے۔

تیسری دنیا میں ہمیں مختلف جگہوں پر جانے کا موقع ملا ہے۔ اور تمام تر نامساعد حالات کے باوجود لوگ جی رہے ہیں۔ اس کو ہم Art of Survival کہتے ہیں۔ اب کیا کر رہے ہیں لوگ۔ لوگوں کے اندر Initiative ہیں۔ ریورسز ہیں، Management Capacity ہے، اور وہ مسئلے سے واقف ہیں اور مسئلوں کو اپنے مطابق حل کرنے کی کوشش کر رہے ہیں۔ یہ آپ کو ہر جگہ نظر آئے گا۔ خواہ وہ ہاؤسنگ ہو یا کچھ اور۔ اب اگر ہم آپ سے پوچھتے ہیں کہ پندرہ کروڑ عوام میں سے کتنے لوگوں کو نیشنل ہاؤسنگ اتھارٹی نے مکانات فراہم کیے، کیا اوسط ہوگی؟ ظاہر ہے، نہ ہونے کے برابر۔ تو ہاؤسنگ کس نے کی ہے؟ لوگوں نے خود کی ہے۔ اگر یہ پانی، تعلیم، صحت وغیرہ خود نہ کرتے اور منتظر رہتے کہ کوئی اور کرے، تو میرا خیال ہے اس وقت صورتحال بہت خطرناک ہوتی، خراب ہوتی۔ تو دیکھیں شراکت کا مطلب بالکل بدل گیا۔ لوگ کر رہے ہیں۔ کام ہو رہا ہے تو کہاں پر؟ لوگوں میں۔ کون کر رہا ہے؟ لوگ خود کر رہے ہیں۔ اب شراکت

قوت خرید ہوگی وہ حاصل کرے گا جس کے پاس قوت خرید نہیں وہ حاصل نہیں کر سکتا ہے۔ یہ بہت واضح بات ہے۔

ایک تو اس ترقی کے اس طریقہ کار کو سمجھنے کی ضرورت ہے۔ آنے والے دنوں میں یہ جو ترقی ہے یہ صرف کسی محلے، کسی شہر، کسی ملک کی سرحدوں کا مسئلہ نہیں ہے بلکہ یہ عالمگیر ہو گیا ہے جس کی وجہ سے سرمایہ کی اب کوئی سرحد نہیں رہی اور آپ اپنی سرحدوں کے اندر مقید ہو گئے ہیں۔ اور اس کا حل صرف اور صرف ایک ہے اور وہ ہے جیسا کہ میں نے پہلے بات کی کہ **Survival Capacity** جو قوموں کے اندر ہے اس کو **Enhance** کریں۔ اس کو بڑھائیں اور اس کو بڑھانے کا طریقہ یہ ہے کہ دیکھیں وہ کیا کر رہے ہیں۔ **See, Observe, Learn** and **Teach**۔ یہ بنیادی فارمولا ہے کہ آپ دیکھیں اور دیکھیں کس طرح **See with respect** دیکھنے کے بھی کئی طریقے ہوتے ہیں۔ دیکھنے کا زاویہ اگر صحیح ہوگا تو سیکھنے کا موقع زیادہ ہوگا۔ دوسری چیز **Observe with knowledge** تیسری چیز **Learn with wisdom and intellect** چوتھی چیز **Teach with intelligence and dedication** عام لوگ ہی استاد ہیں ان سے ہی سیکھا جاتا ہے۔ سیکھنے کے بعد ایک نصاب کی شکل دے کر ان کو سکھایا جاتا ہے۔ جس کو ہم کہتے ہیں **systematic** بنایا جاتا ہے۔ اور یہ ایک آرٹ ہے کیونکہ چیزیں تو وہ ہیں موجود ہیں، ان کو سامنے لانے کی ضرورت ہے۔ مائیکل انجلو سے کسی نے پوچھا کہ آپ اتنے اچھے مجھے کس طرح بناتے ہیں۔ اس نے کہا میں تو نہیں بناتا، پتھر کے اندر مجسمہ ہوتا ہے میں تو اس سے اضافی پتھر ہٹا دیتا ہوں۔ چیزیں تو موجود ہیں، دیکھنے والی نظر چاہیے اور اس نظر کے لیے شعور کی ضرورت ہے۔ دانشور کون ہوتا ہے؟ اس کے دو مکتبہ فکر ہیں۔ پہلا مکتبہ فکر نوم چا سکی، ایڈورڈ سعید اور اقبال احمد کا ہے اور دوسرا وہ جو طاقت کے ساتھ ہے۔ درحقیقت وہ دانشور نہیں ہے جو طاقت کے ساتھ ہے کیونکہ دانشوری کا پہلا تقاضا یہ ہے کہ وہ سوال کرے۔ اور سوال وہ کر ہی نہیں سکتا جو خود طاقت کے ساتھ ہو۔ تو سیدھی سی بات ہے کہ اگر آپ طاقت کے ساتھ ہیں تو دانشور نہیں ہو سکتے، پڑھے لکھے ہو سکتے ہیں۔ اس لیے میں نے حفیظ ارائیں کے حوالے سے کہا تھا کہ خوش

قسمتی ہے کہ وہ نام نہاد نہیں بلکہ حقیقی دانشور تھے ورنہ وہ سوال نہ کرتے۔ اور آپ بخوبی جانتے ہیں کہ اگر سوال نہ کیا جائے تو چیزیں سامنے نہیں آتیں۔

دیکھئے ہم بات کرتے ہیں شراکت کی، عوامی مشاورت کی۔ تو ہم یہ کیوں کرتے ہیں؟ کیا وجہ ہے؟ محض شوق ہے یا اس کی کوئی منطق ہے؟

میری نظر میں اس کے چار منطقی استدلال ہیں۔ پہلا یہ کہ جب ہم ترقی کی بات کرتے ہیں تو ترقی کس کے لیے؟ لوگوں کے لیے۔ جب ترقی لوگوں کے لیے ہوگی تو ترقی کون مقرر کرے گا؟ لوگ کریں گے۔ اور جب ترقی لوگ مقرر کریں گے تو بغیر ان کے مشورے کے ترقی مقرر ہو ہی نہیں سکتیں۔ لہذا عوامی مشاورت اور ترقی کا تقاضا بنیادی طور پر یہ ہے کہ صحیح ترقی کو سامنے لایا جائے۔ یاد رکھیے، ترقی جس کے لیے ہیں وہی بہتر جاتا ہے کہ کیا ہونی چاہئیں، ہم نہیں جانتے۔ یہ بنیادی بات ہے۔ اگر ہم دوسروں کی ترقی متعین کرنے لگیں تو اس کو کچن میں چولہے کی ضرورت ہے اور ہم نے اس کو مائیکرو ویو دے دیا۔ بھی مائیکرو ویو میں کھانا پک چکا ہوگا تو گرم ہوگا نا۔ کھانا پکانا ہی نہیں ہے اور مائیکرو ویو موجود ہے۔ ہمارے ہاں ترقی کا بھی بد قسمتی سے یہی حال ہے۔ لہذا پہلی چیز یہ ہے کہ عوام ترقی متعین کریں۔ یہ لازمی ہے ورنہ حقیقی ترقی ہو ہی نہیں سکتی۔ اور جہاں پر حقیقی ترقی ہوئی ہے وہاں ترقی لوگوں نے مقرر کی ہیں۔ برازیل، سوئٹزر لینڈ، سویڈن کی مثال ہے۔ ترقیاتی منصوبہ بندی کے اوپر ریفرنڈم ہوتا ہے کہ جناب آپ کو چاہیے کیا، ترقی کے لیے ریفرنڈم ہوتا ہے۔ منصوبہ بندی میں لوگ شریک ہوتے ہیں اور پھر وہاں پر عوامی شنوائی ہوتی ہے۔ اس کے بعد تمام مراحل میں لوگوں کو شریک کیا جاتا ہے۔ اس لیے آج اگر وہ لوگوں کو بہتر سہولیات فراہم کر رہے ہیں تو اس کے پیچھے وجہ موجود ہے۔ اور وجہ یہی ہے کہ ترقی عوامی مشاورت کے ذریعے لوگوں نے متعین کی ہیں۔

شراکت اور عوامی مشاورت کے لئے دوسرا استدلال یہ ہے کہ ہمارے ہاں جب ذمہ داریاں شفٹ کی جاتی ہیں مثلاً کسی ایجنسی نے پراجیکٹ بنا دیا، اب کیڈنی اس کو **Take over** کرے گی۔ کوئی پوچھے کہ بھی آپ نے کیونٹی سے پوچھ کر بنایا تھا؟ پہلا سوال تو یہ ہے کہ اگر لوگ ڈیولپمنٹ کے اس سارے پروسس میں

جو یہاں مخدوش ہے۔

اس کے علاوہ وسائل پر بات کرتے چلیں۔ عام طور پر تاثر یہ ہے کہ ہمارے پاس وسائل نہیں اس لیے ہم تباہ ہو رہے ہیں۔ یہ وجہ نہیں ہے۔ دوسری صورت میں یہ کہا جاتا ہے کہ کرپشن بہت ہے اس لیے کچھ نہیں ہوتا۔ میرے خیال میں یہ بھی غلط ہے۔ کرپشن صرف واحد وجہ نہیں ہے۔ اصل وجہ یہ ہے کہ ہماری سمت صحیح نہیں ہے۔ ہماری ترجیحات صحیح نہیں ہیں۔ وسائل دو طرح کے ہوتے ہیں: معاشی وسائل اور انسانی وسائل۔

انسانی وسائل کی بات تو سامنے آگئی کہ کتنی بے پناہ صلاحیتیں موجود ہیں۔ اور آٹھ اکتوبر کے زلزلے نے ثابت کر دیا کہ عوام ایک طرف ہیں اور حکومت ایک طرف۔ لوگوں کے جذبے میں، صلاحیتوں میں، وسائل میں، مینجمنٹ میں کوئی کمی نہیں ہے۔ اور یہ بھی درست نہیں کہ حکومت کے پاس وسائل نہیں ہیں۔ دیکھیے پچھلے سال ایجوکیشن ڈیپارٹمنٹ کے پاس جو تھوڑا بجٹ ہوتا ہے اس میں سے بھی 23 فیصد استعمال نہیں ہوا۔ وہ کہتے ہیں کہ ایجوکیشن ڈیپارٹمنٹ کا بجٹ 10% بڑھا دیں۔ بھی 2% بجٹ تو آپ سے استعمال نہیں ہو رہا۔ اس کا مطلب ہے کہ وسائل موجود ہیں، Manage کرنے کی صلاحیت نہیں ہے۔ تکنیکی وسائل بھی ہمارے حکومتی اداروں کے پاس بہت ہیں، لوگوں کے پاس بہت ہیں۔ مثلاً پاکستان بننے کے بعد Locomotive لاہور میں بناتا تھا اور جاپان جاتا تھا۔ ہمارے انجینئرز نے پورا انہری نظام بنایا ہے؛ لیکن بد قسمتی دیکھئے کہ آج سیوریج کی پائپ لائن ٹھیک کرنے کے لیے انجینئرز ہالینڈ سے آتے ہیں۔ ہمیں تو من جیٹ القوم خود کشی کر لینی چاہیے۔ اس کا مطلب ہے کہ ہمارے پاس جو وسائل ہیں، تکنیکی مہارت ہے، ہم اس کو ختم کر رہے ہیں۔ اس کو Recognize نہیں کر رہے، اس کو قبول نہیں کر رہے ہیں۔ جب آپ چیزوں کو Recognize نہیں کرتے تو وہ ختم ہو جاتی ہیں۔

اگلی چیز یہ کہ جب آپ باہر سے لوگوں کو بلا کر ترقی کرنا چاہیں، حتیٰ کہ پانی کی leakage بھی ان سے ٹھیک کروائیں تو اس کا مطلب یہ ہے کہ حکومت کو خود اپنے اداروں پر اعتماد نہیں ہے۔ دیکھیں یہ بہت بنیادی اخلاقی مسئلہ ہے۔ غور کیجئے

شامل نہیں ہوں گے تو احساس ملکیت کہاں سے آئے گی؟ اور دوسرا سوال یہ کہ احساس ملکیت کے بغیر آدمی ذمہ دار کس طرح ہوگا؟ گویا پہلی چیز ترجیحات اور ضروریات ہیں اور دوسری چیز ہے احساس ملکیت۔ اور اس کو فروغ دینے کا طریقہ یہ ہے کہ آپ لوگوں کو شامل کریں؛ اور شامل اس طرح نہیں کریں کہ وہ اوپر سے کوئی چیز لا کر کہا جائے کہ جناب اب آپ اسے تسلیم کریں۔ یہ شمولیت نہیں ہوتی ہے۔ اسکو مسلط کرنا کہتے ہیں۔ تو چیزیں مسلط نہیں کی جاتیں۔ اگر ہم اور آپ مل کر ایک چیز کو ڈیولپ کریں گے تو اسی صورت میں ہم ذمہ دار ہوں گے ورنہ نہیں ہوں گے۔ ترقی کو بھی یہاں لوگوں پر مسلط کیا جاتا ہے۔ جہاں جہاں لوگوں کو شامل کیا گیا ہے وہاں ترقی بہتر ہوئی ہے۔ دوسرا اس کی مثال سامنے ہے، اورنگی کی مثال سامنے ہے اور دوسری جگہوں کی مثال سامنے ہے۔

اگلی چیز یہ ہے کہ اگر لوگ شامل ہوں گے تو جو بات ہم ہر پراجیکٹ میں سنتے ہیں۔ جوابدہی اور شفافیت (Accountability and Transparency) آئے گی۔ ویسے دلچسپ بات یہ ہے کہ ورلڈ بینک جو اپنے فنڈز پر پریکٹس میں جوابدہی اور شفافیت کی بات کرتا ہے اس سے زیادہ کرپٹ ادارہ دنیا میں کوئی نہیں۔ اور یہ آن ریکارڈ بات ہے۔ پاکستان میں ورلڈ بینک کے 460 ادارے ناکام ہو چکے ہیں۔ اور بہت دور کی بات نہیں اب تو اقوام متحدہ کے اداروں پر بھی انگلیاں اٹھ رہی ہیں۔ جو ہم کو جوابدہی اور شفافیت سکھاتے ہیں۔ کہنے کا مقصد یہ ہے کہ Accountability and Transparency ہونی چاہتی ہے۔ کہنے کا مقصد یہ ہے کہ اس میں شامل نہ ہوں اور اسے own نہ کریں اور اس کے فائدے کو اپنا فائدہ اور اس کے نقصان کو اپنا نقصان نہ سمجھیں۔

وعظ اور نصیحت سے مسئلہ حل نہیں ہوتا، مسئلہ دو اور دو چار کی بنیاد پر حل ہوتا ہے۔ لوگوں کی سمجھ میں آئے گا کہ اس سے فائدہ ہے تو کریں گے ورنہ نہیں کریں گے۔

بہت گرچہ سنی ہے آپ کی تقریر مولانا

نہیں بدلی مگر پھر بھی مری تقدیر مولانا

تقریر سے تقدیر نہیں بدلتی۔ عمل سے بدلتی ہے اور عمل کے لیے ایک سٹم ایک wisdom ایک direction اور ایک vision چاہیے اور اس کا میکانزم چاہیے

ہے کہ ہم پہلے دو گھنٹے دھوپ میں گزار لیں تاکہ بعد میں سائے میں رہ سکیں۔ یہی ہمارے فائدے میں ہے۔ میں انہی الفاظ پر اپنی گفتگو ختم کرتا ہوں۔ آپ سب کی تشریف آوری کا بہت شکریہ۔

تو سمجھ آتا ہے کہ پاکستان کا مسئلہ معاشی نہیں، اخلاقی ہے۔ آپ کے پاس دریا، سمندر اور پہاڑ ہیں؛ بہت زیادہ اور بہت کم درجہ حرارت والے علاقے ہیں، سال میں تین تین فصلیں ملتی ہیں، (جبکہ کینیڈا میں سال میں ایک فصل ہوتی ہے) اور یہ قوم اتنی امیر ہے، کہ ملک اٹھاون سال سے لٹ رہا ہے اور برقرار ہے۔

قدرت نے تحفہ دیا ہے۔ اب اگر ہم نے اس کو اپنے طور پر استعمال نہیں کیا تو یہ ہمارا مسئلہ ہے۔ حکمت عملی کا مسئلہ ہے۔ اور اس میں سوال وہی ہے کہ کس طرح ہو؟ اس طرح ہو کہ اس میں لوگوں کو اپنے اوپر اعتماد ہو۔ اعتماد کس بنیاد پر ہوگا، کام کی بنیاد پر ہوگا۔ اس کام کی بنیاد پر ہوگا جو لوگ کر رہے ہیں۔ جب کام ہوگا تو اس کی حوصلہ افزائی بھی ہوگی۔ پذیرائی بھی ہوگی۔ قبولیت بھی ہوگی اور شمولیت بھی ہوگی۔

ایک سوال اپنے آپ سے بھی کرنا چاہیے کہ کیا ہم اس شرائط ترقی کے لیے جو سٹج لانا چاہتے ہیں کیا ہم خود اس سٹج تک گئے ہیں؟ کیا ہم نے کوئی ماڈل بنایا ہے؟ ہم نے کیا انہیں مجبور کر دیا ہے کہ جناب یہی آخری حل ہے؟ واحد حل یہ ہے کہ لوگوں سے جڑا جائے، رشتہ بنایا جائے اور آپس میں وسائل کو ایک دوسرے کے لیے استعمال کرنے کی صورت بنائی جائے۔

تو جب ہم شرائط ترقی کی بات کرتے ہیں تو ہمیں اپنی خامیوں اور خوبیوں کو بھی دیکھنا چاہیے۔ سسٹم اور میکانزم کو بھی دیکھنا چاہیے۔ اور شرائط ترقی میں جو بنیادی عنصر چاہیے ہمیں اس کی نشاندہی کرنی چاہیے۔ اور یہ ہے شراکت۔ جہاں بھی تھوڑا بہت یہ عنصر آیا ہے وہاں پارٹنرشپ بڑھی ہے۔ لودھراں پائلٹ پراجیکٹ آپ کے سامنے ہے۔ صرف باتیں نہیں، شراکت کر کے دکھائیں۔ کیونکہ

-Actions speak louder than words.

یہاں طلباء بھی ہیں۔ یہ بہت بڑا کیریئر ہے۔ لیکن ایمانداری سے کام کریں گے تو تکلیف اٹھائیں گے۔ اب آپ کے پاس دو چوائس ہیں۔ ایمانداری سے کام کرنا چھوڑ دیں یا پھر تکلیف اٹھائیں۔ دو کیمپ ہیں، آپ نے کس میں جانا ہے؟ کوئی آپ سے کہے کہ دو گھنٹے سائے میں رہ لو، دس گھنٹے تمہیں دھوپ میں رہنا ہے یا دو گھنٹے دھوپ میں رہ لو، اور دس گھنٹے سائے میں رہنا پڑے گا۔ تو عملندی کا تقاضا یہ

حفظ ارائیں ترقیاتی فورم III

موضوع: ”سڑکیں اور پبلک ٹرانسپورٹ: شہری ترقی کے تناظر میں“

بمقام: نیشنل کالج آف آرٹس لاہور، 18 ستمبر 2006

ڈیولپمنٹ اور سوشل ورکر کی حیثیت سے جیسے کہ وہ اپنے آپ کو کہلوانا پسند کرتے تھے اور اپنے آپ کو سوشل ورکر کہتے تھے۔ ان میں بہت سی خاص باتیں تھیں جو آج کل کی این جی اور ڈیولپمنٹ سین کے حوالے سے ہمارے لیے جاننا بہت ضروری ہے۔

میرا بھی ان سے دو سال سے زیادہ کا قریبی تعلق رہا ان کے ساتھ کام بھی کیا اور ان سے سیکھا بھی بہت۔ ان میں جو پہلی خاص بات تھی جو ہمارے مرادب این جی او کلچر سے بہت مختلف ہے اور بہت سرائے کے لائق ہے یہ کہ وہ عام آدمی تھے۔ بہت کم پڑھے لکھے تھے۔ لیکن اس کے باوجود ان میں اپنے سماج، اپنے لوگوں اور ان کے مسائل کو سمجھنے کی بہت دانش تھی۔ ان کا مختلف خیال لوگوں سے ذاتی سطح پر براہ راست تعلق تھا۔ جن میں مذہبی، سیاسی، این جی او، فنڈنگ ایجنسیوں کے لوگ اور میڈیا سے تعلق رکھنے والے بھی شامل تھے۔ جن کے خیالات آپس میں بہت متضاد ہوتے تھے۔

دوسری خاص بات ان میں یہ تھی کہ وہ لوگوں کے مسائل حل کرنے کے لیے سستے، کم لاگت اور مقامی طور پر قابل استعمال ترقیاتی طریقوں کی تلاش کی جستجو میں لگے رہتے تھے۔

یہ ان کی شخصیت کا مستقل حصہ تھا۔ وہ صرف اس پر دفتر کی حد تک عمل نہیں کرتے تھے۔ بلکہ مستقل طور پر لوگوں کے ساتھ ایسے طریقوں پر گفت و شنید کرتے رہتے تھے جن سے عام لوگوں کے مسائل حل ہو سکیں۔

ان میں جو تیسری بات تھی وہ یہ کہ غربت کو سمجھنے کا ان کا انداز جو انہوں نے ڈاکٹر

حرف استقبالیہ: ساجدہ ونڈل

حرف استقبالیہ ایک رسم ہوتی ہے اور ضروری بھی ہوتا ہے کہ رسم پوری کی جائے۔ لیکن میرا خیال ہے آپ سب لوگ جو اس وقت ہال میں موجود ہیں وہ بہت خوش ہیں کہ یہاں آئے۔ بہت سارے لوگ جو اس وقت ہال میں موجود نہیں ہم ان کو بھی چاہتے ہیں کہ وہ بھی آئندہ پروگرام میں آئیں۔ بہت ساری تنظیمیں بھی موجود ہیں۔ نیشنل کالج آف آرٹس (NCA) کا ہمیشہ سے رویہ رہا ہے کہ مختلف تنظیمیں جو ہمارے نزدیک بہت اچھا کام کر رہی ہیں ان کے ساتھ مل جل کر کام کیا جائے اس طرح ہمارے کالج کا ایڈیٹریک کام کسی نیچ پر پہنچ سکتا ہے۔

حفظ ارائیں صاحب ترقیاتی کاموں کے بہت بڑے ورکر تھے۔ معاشرے میں بعض ایسے غیر معمولی لوگ ہوتے ہیں جن کی بڑی خدمات ہوتی ہیں۔ ڈاکٹر اختر حمید خان بھی بہت سارے لوگوں کے لیے Source of Inspiration تھے۔

وہ پاکستان میں ترقیاتی سیکٹور کی ایک قدر آور شخصیت تھے۔ یہ وہ لوگ ہوتے ہیں جو مختلف مسائل پر سوچتے رہتے ہیں اور ان پر کام بھی کرتے ہیں۔ اس طرح کی محفلیں ایک ایسا موقع ہوتا ہے کہ ہم لوگ اکٹھے بیٹھ کر ان لوگوں کے کام پر بات کر سکیں اور خاص خاص چیزوں پر توجہ دے سکیں۔ میں نیشنل کالج آف آرٹس اور پنجاب اربن ریسورس سنٹر کی طرف سے آپ سب کو خوش آمدید کہتی ہوں۔

امداد حسین (پنجاب اربن ریسورس سنٹر)

حفظ ارائیں صاحب جنہیں اکثر لوگ حفظ بھائی کے نام سے پکارتے تھے

(Sanitation) کی حدود کا بھی ان کو اندازہ تھا۔ وہ یہ نہیں کہتے تھے کہ ہمارے کام سے سارے مسئلے حل ہو جائیں گے اور سارا ملک ترقی کر جائے گا۔ لیکن وہ سمجھتے تھے کہ یہ ایسا کام ہے جس کے ارد گرد ہم لوگوں کو اکٹھا کر سکتے ہیں اور اس مسئلے کو حل کرتے ہوئے لوگوں میں اپنے دوسرے مسائل کو حل کرنے کا حوصلہ ملے گا۔ وہ اپنی بات چیت میں سماجی کارکنوں اور سیاسی لوگوں کے آپسی رابطے پر بھی زور دیتے تھے۔

میرے خیال میں دو وجوہات ہیں جن کی وجہ سے ہمیں ان کی شخصیت کے ان پہلوؤں کو سمجھنے اور آگے پھیلانے کی ضرورت ہے۔ خاص طور پر ان لوگوں کے لیے جو سماجی کارکن یا ترقیاتی کارکن ہیں یا وہ لوگ جو اس ملک میں ترقی ہوتے دیکھنا چاہتے ہیں۔

پہلی وجہ یہ ہے کہ ہمارے ہاں مسائل تیزی سے بڑھ رہے ہیں لیکن اس مناسبت سے ان کو حل کرنے کی فکر پروان نہیں چڑھ رہی۔

دوسری وجہ جس کی حقیقت بھائی خود بھی نشانہ ہی کرتے تھے اور میں اس کو بہت اہم سمجھتا ہوں مثلاً ہمارے ہاں کی حکومتیں لوگوں کے مسائل کو حل کرنے کے حوالے سے اس طرح کامیاب نہیں ہوئیں جس طرح لوگوں کی امیدیں تھیں جس کی وجہ سے لوگوں نے این جی اوز کی طرف دیکھنا شروع کیا کہ شاید وہ ان مسائل کو حل کر سکیں۔ لیکن میں سمجھتا ہوں کہ اس حوالے سے بھی لوگوں کے اندر اطمینان بخش صورتحال نہیں بلکہ خود این جی اوز کے اندر موجود لوگوں میں بھی غیر تسلی بخش صورتحال ہے کہ وہ لوگوں کے مسائل اس طرح حل نہیں کر سکے جس طرح ہونے چاہئیں تھے۔

اس صورتحال میں حقیقت اراکین مرحوم کے فکر اس حوالے سے بہت اہم ہے کہ ہم لوگوں سے ان کے مسائل اور ان کے حل کے حوالے سے سیکھنے کی کوشش کریں۔ کیونکہ وہ سمجھتے تھے کہ اگر ہم اس ملک میں بڑے پیمانے پر ترقیاتی کام کرنا چاہتے ہیں تو ہم کو لوگوں سے ان مسائل پر سیکھنا ہوگا کہ کون سی چیز ہمارے مقامی حالات کے مطابق کس حد تک درست ہے۔

انتر حمید اور عارف حسن سے سیکھا تھا بڑا مختلف تھا۔ وہ سمجھتے تھے کہ غریب بے بس نہیں ہے، غریب کو بے بس کہنا اور مجبور سمجھنا جس طرح کہ ہمارے این جی اویکٹر میں ہے صحیح نہیں۔ وہ جس کیونٹی میں کام کرتے ان لوگوں میں یہ حوصلہ پیدا کرتے کہ آپ یہ کام خود کر سکتے ہیں۔

چوتھی اہم بات ان میں یہ تھی کہ وہ جہاں کام کرتے وہاں لوگوں سے سیکھنے کی کوشش کرتے تھے۔ انہوں نے بات اورنگی پائلٹ پراجیکٹ سے سیکھی تھی اور یہ ان کی زندگی کا حصہ بن گئی تھی۔ وہ ہم میں سے بے شمار لوگوں کے استاد تھے۔ وہ کم لاگت سنی ٹینشن کے طریقوں کو سمجھتے تھے اور انہوں نے خاص طور پر لودھراں میں اس شعبہ میں مسائل حل کرنے میں نمایاں کردار ادا کیا۔ وہ آخری وقت تک اپنے آپ کو سوشل آرگنائزر کہتے تھے۔ ہماری این جی اوز میں لوگ سوشل آرگنائزر سے شروع کرتے ہیں اور بعد میں افرین جاتے ہیں۔ لیکن وہ اپنے آپ کو آخر تک سوشل آرگنائزر کہتے رہے اور اس پر انہیں کوئی شرمندگی نہیں تھی۔

پانچویں بات ان میں یہ تھی کہ وہ بہت مستقل مزاج تھے۔ مسائل کو حل کرنے کے حوالے سے پرامید رہتے تھے اور اپنے ملنے والوں کے ساتھ مایوسی کی باتیں نہیں کرتے تھے۔ وہ سمجھتے تھے کہ اگر لوگ مل جل کر کام کرتے رہیں تو ہم اپنے مسائل کو نہ صرف حل کر سکتے ہیں بلکہ بہتر ترقیاتی نتائج بھی حاصل کر سکتے ہیں۔

وہ اپنے آپ کو آٹھ گھنٹے کام کرنے تک محدود نہیں رکھتے تھے بلکہ بارہ گھنٹے کام کرتے رہتے تھے اور کسی سے کوئی چیز چھپاتے نہیں تھے۔ جس بات کے وہ قائل ہو جاتے تھے اسے دوسرے لوگوں کو بھی بتاتے تھے۔

ایک بہت اہم بات ان میں یہ تھی کہ ان کا نوجوانوں کے ساتھ قریبی تعلق تھا۔ مثلاً ملتان میں وہ بے شمار نوجوانوں کے ساتھ بیٹھے رہتے تھے۔ ان کے مسائل سنتے، ان سے ہنستے، بات چیت کرتے۔ جب وہ نوجوانوں سے گفتگو کرتے تھے تو عمر کا فرق نہیں رہتا تھا۔ وہ اپنی شخصیت کے ارد گرد کوئی مصنوعی خول نہیں چڑھاتے تھے اور نوجوان کھل کر بلا جھجک ان سے بات چیت کرتے تھے۔

ساتویں بات ان میں اہم یہ تھی کہ ان کو اپنے کام (Low Cost)

حفیظ صاحب تھوڑے لوگوں سے زیادہ کام لیتے تھے۔ ان میں انتظامی امور کی صلاحیتیں بڑی زبردست تھیں۔ تھوڑے لوگوں سے بہتر کام لیتے تھے۔ دفتر کے بعد شام لے کر رات گئے تک کیونٹی میں جا کر لوگوں سے ملاقاتیں کرتے تھے۔ ان کے مسائل پر بات چیت کرتے تھے۔ کیونکہ ان کا خیال تھا کہ دن میں لوگ اپنی مصروفیات کے پیش نظر اس توجہ سے آپ کی بات نہیں سنتے جس طرح انہیں سنی چاہیے۔ جب لوگ اپنی روزمرہ کے کاموں اور ڈیوٹی سے فارغ ہو جائیں تو پھر ان سے جا کر بات کرنی چاہیے۔ ان لوگوں کی ذہنی سطح پر آ کر، ان کی زبان میں، ان سے گھل مل کر بات کرنے سے لوگ اپنے مسائل بتاتے ہیں۔ جس طرح کی فلاسفی ڈاکٹر اختر حمید خان کی تھی کہ وہ سول سروس کی نوکری چھوڑ کر عام لوگوں میں گئے کیونکہ وہ سمجھتے تھے کہ لوگوں میں جا کر ہی ان کے مسائل کو سمجھا جاسکتا ہے۔ حفیظ اراٹیس، ڈاکٹر حمید اختر کی فلاسفی کا چلتا پھرتا نمونہ تھے۔

لودھراں پائلٹ پراجیکٹ کا کام سینی ٹیشن کا ہے۔ پاکستان اور پاکستان سے باہر مختلف طریقوں سے سینی ٹیشن کا کام ہو رہا ہے۔

حفیظ صاحب کا خیال تھا کہ لوگوں کی بہ نسبت حکومت کے ساتھ کام کرنا زیادہ مشکل ہے۔ لیکن چونکہ حکومت ایک بہت بڑی تنظیم ہے، اس کے پاس وسائل زیادہ ہیں، وہ بااختیار ہے ان کی آرگنائزیشن بڑی ہے اس لیے ان کے ساتھ مل کر کام کرنا چاہیے۔ وہ کہتے تھے کہ سماجی تنظیموں کا کام ”عمل انگیز“ کا ہے خود عمل کا نہیں ہے۔ ہمارا کام اس عمل کو تھوڑا بہتر کرنا اور کچھ تیز کرنا ہے۔ بنیادی سہولتوں کا مہیا کرنا حکومت کا کام ہے کیونکہ لوگ انہیں ٹیکس ادا کرتے ہیں۔ لیکن اگر اس کے باوجود حکومت کام ٹھیک نہیں کر رہی تو اس کی خامیوں کی نشاندہی کرنا چاہیے۔ اس حوالے سے ان کی کوشش ہوتی تھی کہ حکومت کے ساتھ مل کر کام کیا جائے اور ان کو اپنا ماڈل بتایا جائے۔ حکومت اس ماڈل کو سمجھے اور حکومت کی زبان سے یہ بات نکلی چاہیے کہ ترقیاتی منصوبوں میں عام لوگوں کی شمولیت بہت اہم ہے۔ اس چیز کو عملی جامہ پہنانے کے لیے انہوں نے خصوصی توجہ میرے اوپر رکھی کیونکہ میں اس وقت سرکاری ملازم تھا۔ بنیادی طور پر میں ایک انجینئر تھا اور میرے وہی

ان کی ذات میں کوئی تصنع یا بناوٹی پن نہیں تھا جہاں جاتے تھے لوگوں سے گھل مل جاتے تھے۔ سیاست کا ان کو کئی تجربہ تھا اور ایک دوسرے جیل بھی گئے۔

وہ کہتے تھے کہ اگر آپ سوشل ورک کرنا چاہتے ہیں تو اپنا ناک اور پتہ نکال دیں۔ ان کے خیال میں یہ چیزیں سوشل ورک کے لیے زہر قاتل تھیں۔ وہ کہتے تھے لوگوں سے سکھ کر ہی ترقیاتی عمل کو آگے بڑھایا جاسکتا ہے۔

وہ سمجھتے تھے کہ سوشل ورک کا کام موذن کی طرح ہے۔ اس بات کی پرواہ کیے بغیر کہ لوگ اس کی بات سنتے ہیں یا نہیں اس کو اپنا کام جاری رکھنا چاہیے۔

اس کے علاوہ حفیظ اراٹیس کی پنجاب میں آنے کے بعد یہاں پر سب سے بڑی Contribution یہ تھی کہ انہوں نے ترقیاتی سیکٹر کو پیشہ ور ماہرین کے دائرہ کار سے نکال کر عام لوگوں کی روزمرہ زندگی کا حصہ بنایا۔ مثلاً لودھراں اور دوسری جگہوں پر کم لاگتی سینی ٹیشن کام کو عام لوگوں کو سمجھایا کہ یہ آپ کس طرح کر سکتے ہیں۔ عام لوگوں کو ایسا کام سکھانا اور یہ سمجھانا کہ ڈیولپمنٹ کیسے کی جاسکتی ہے بہت بڑا کام ہے۔

وہ کہتے تھے کہ ”گلی گھر کا حصہ ہوتی ہے“ وہ ہمیشہ اس کی بات کرتے رہتے تھے۔ گلی میں کوڑا بھیکنے سے ہمارا گھر صاف نہیں ہوتا بلکہ ہمیں گھر سے نکل کر گلی تک کے مسائل میں عملی طور پر شرکت کرنی چاہیے اور وہ ہمیشہ اس کی تلقین کرتے تھے۔

خالد وڑائچ۔ لودھراں پائلٹ پراجیکٹ

میں شکرگڑا ہوں نیشنل کالج آف آرٹس اور پنجاب اربن ریورس سنٹر اور معاون کا جنہوں نے حفیظ اراٹیس فورم منعقد کروایا۔ عارف حسن جیسے سینئر دوستوں کی موجودگی میں طالب علموں کے لیے ایک اچھا موقع ہے۔ حفیظ اراٹیس جیسے لوگوں کو جاننے کا موقع ملے گا۔

جہاں تک حفیظ صاحب کی شخصیت کی خوبیاں ہیں وہ امداد صاحب نے کافی حد تک بتادی ہیں۔ میں کوشش کروں گا کہ حفیظ اراٹیس مرحوم کے کام کے حوالے سے گفتگو کروں۔ خاص طور پر جو انہوں نے لودھراں میں کیا۔ اور جس طریقے سے وہ کام کرتے تھے۔

جب ہم نے خان پور میں کام شروع کیا تو وہاں سیوریج کی سکیمنیں کافی خراب حالت میں تھیں اور ان پر حکومت اور کیونٹی کا کافی پیسہ خرچ ہو چکا تھا۔ عمومی طور پر یہی ہوتا تھا کہ جو سکیم بند یا خراب ہو جاتی تھی اسے چھوڑ کر نئی سیوریج لائن ڈال دی جاتی تھی۔ ہم نے مل کر دن رات لگا کر اس صورتحال کو سمجھا۔ ایک سیوریج لائن جو سال پہلے دو کروڑ سے ڈالی گئی تھی، صرف چھ ماہ بعد بند ہو گئی تھی۔ حکومت نے اس مسئلہ پر پبلک ہیلتھ انجینئرنگ سے مشاورت کی۔ تو انہوں نے کہا کہ اس کے ساتھ ایک نئی لائن ڈالے گی اور اس پر ڈھائی کروڑ روپے خرچ آئے گا۔ جب ہم نے وہاں پر کام کرنے والے سیوریجنرز سے تفصیلی سروے کیا اور بات چیت کی۔ تو انہیں سیوریجنرز نے ہمیں اس کا حل بھی بتایا۔ ہم نے کسی پیشہ ور ماہر سے بات نہیں کی۔

اس ماڈل میں سارا کام حکومت نے کیا ہم نے صرف ان کو تجاویز دیں۔ ہم حکومت کی جگہ کام نہیں کرتے بلکہ ان کو صرف تکنیکی مدد دیتے ہیں۔ جس کی وجہ سے وہاں کی مقامی حکومتوں کا رویہ بدلا اور اب وہاں پر جب بھی سینی ٹیشن کا کام ہوتا ہے تو لوڈھراں پائلٹ پراجیکٹ سے مشاورت کی جاتی ہے اور لوگ اب تک حفیظ صاحب کے کام کو سراہتے ہیں۔ اور اس کی روشنی میں آگے کام ہوتے ہیں۔

رالبعہ ایز دی (پنجاب اربن ریورس سنٹر)

حفیظ اراٹیس فورم کرنے کا ہمارا مقصد یہ ہے کہ حفیظ اراٹیس اور ڈاکٹر اختر حمید خان کا جو ریٹن تھا اس ریٹن کے ذریعے شہر، ملک کو دیکھتے ہوئے ہم کوئی ایسا موضوع منتخب کرتے ہیں جس پر ہماری نظر میں بات چیت کرنا اور سمجھنا ضروری ہے۔

پنجاب اربن ریورس سنٹر اکتوبر 2001ء میں قائم ہوا۔ شروع میں اس کا فوکس پنجاب میں پالیسی کی سطح پر ایڈوکیسی کرنا تھا۔ لیکن آہستہ آہستہ ہمیں سمجھ آیا کہ لاہور بذات خود اتنا بڑا شہر ہے کہ اگر ہم اس کو سمجھنے اور اس میں کام کریں تو یہ بہت بڑی بات ہے۔ 2004ء سے ہمارا کام تھوڑا زیادہ مستعدی سے ہو رہا ہے۔ ہم کوئی بڑے دعوے نہیں کرتے۔ ہمارا بنیادی کام مختلف شہری مسائل پر معلومات اکٹھی

روئے تھے جو کہ زیادہ تر سرکاری محکموں میں کام کرنے والے انجینئرز کے ہوتے ہیں۔ جب وہ آکر ہمارے پاس بیٹھے اور باتیں کرتے تو ہمیں یہ بڑا عجیب لگتا کہ آکر ہمارے کام میں رکاوٹ ڈالتے ہیں۔ بعد میں آہستہ آہستہ ان کی باتیں سمجھ آنے لگیں اور اگر وہ میری طرف نہ آتے تو میں ان کی طرف چلا جاتا تھا۔ اس کے بعد میں سوشیا لوجی میں ماسٹر کیا اور جب کوئی بندہ آکر مجھ سے کہتا کہ میں سماجی کارکن ہوں تو مجھے خوشی ہوتی تھی۔ اس طرح سے اگر کوئی بندہ حکومت کو گائیڈ لائن دے تو وہاں بھی امکانات موجود ہیں بجائے اس کے کہ صرف تنقید کی جائے۔ کہ سرکاری لوگ نااہل اور کرپٹ ہوتے ہیں۔ وہ جب بھی ہمارے پاس آتے ہمارے کام کی تعریف کرتے اور ساتھ ساتھ تجاویز بھی دیتے۔

دوسرا انہوں نے لوڈھراں میں جس چیز سے شروع کیا وہ تھا پلاننگ۔ اندھا دھند کام کرنے سے چیزیں الجھ جاتی ہیں ان میں کوئی ترتیب اور بہتری نہیں آتی۔ اگر کام کو پلاننگ کر کے کیا جائے تو اس میں نکھار آتا ہے اور اس کے زیادہ فوائد ہوتے ہیں۔ جب وہ لوڈھراں آئے تو شہر کا کوئی نقشہ نہیں تھا۔ جہاں گھر تھے صاحب نے جب ان سے کہا کہ جناب کام کا آغاز کریں تو انہوں نے جواب دیا کہ ابھی کام نہیں ہو سکتا۔ پھر نقشہ بن گیا تو جہاں گھر صاحب نے کہا کہ حفیظ صاحب اب کب گلیاں بننی شروع ہو جائیں گی۔ انہوں نے کہا کہ ابھی کوئی پتہ نہیں۔ جہاں گھر صاحب کو یہ بات بڑی عجیب لگی کہ ہم نے اتنا بڑا آفس قائم کیا ہوا ہے شاف موجود ہے اس کے باوجود یہ کہہ رہے ہیں کہ ابھی کوئی پتہ نہیں کہ کام کب شروع ہوگا۔ لیکن حفیظ صاحب سمجھتے تھے کہ جب لوگوں میں اس کام کے حوالے سے آگہی آئے گی اور وہ اسے اپنا کام سمجھیں گے اس وقت یہ شروع ہونا چاہیے۔ پلاننگ کے کام کے دوران زیادہ تر سرکاری بندے شامل تھے۔ نقشہ کے بعد پھر اعداد و شمار کا دستاویزی کام اچھے طریقے سے کروایا تاکہ مسائل کا اندازہ ہو سکے۔ وہ کہتے تھے کہ جب آپ کام شروع کریں تو پہلے پتہ لگائیں کہ اس علاقے کے مسائل کیا ہیں اور اس حوالے سے ہمارے پاس کیا وسائل موجود ہیں۔ اور ان چیزوں کو مد نظر رکھتے ہوئے اپنے کام کا آغاز کریں اور اپنی ترجیحات طے کریں۔

بہت ضروری ہے۔

سڑکوں اور ٹرانسپورٹ میں مسافروں کے بڑے مسئلے ہیں۔ خاص طور پر ان کے لیے جو ابن ٹرانسپورٹ استعمال کرتے ہیں۔ ہم نے پاکستان اکنامک سروے سے کچھ اعداد و شمار لیے ہیں جس میں سڑکوں پر چلنے والی وہیکلوں کی تفصیل بتائی گئی ہے۔ لیکن اس میں ایک چیز کی کمی ہے جو ہمیں ابھی تک نہیں مل سکی۔ وہ ایک باقاعدہ سٹڈی ہے جو یہ بتائے کہ سائیکل سوار اور پیدل چلنے والوں کی کیا تعداد ہے؟

روڈ زاینڈ ٹرانسپورٹ کی ڈیولپمنٹ کے حوالے سے Stakeholder کون کون سے ہیں؟ لیکن اس سے پہلے یہ سمجھنے کی ضرورت ہے کہ Stakeholder کون ہوتا ہے؟ Stakeholder وہ سب لوگ اور گروہ ہیں جو اس سیکٹر کی ترقی کے ساتھ جڑے ہوئے ہیں یا جن کا کہیں نہ کہیں اس سیکٹر کے ساتھ فائدہ یا نقصان جڑا ہوا ہے۔ سڑکوں اور ٹرانسپورٹ کے Stakeholder میں پیدل چلنے والے، پبلک ٹرانسپورٹ استعمال کرنے والے، گاڑیوں کے مالکان، موٹر سائیکل اور سائیکل چلانے والے، حکومت، پرائیویٹ سیکٹر، ٹھیکے دار اور لینڈ ڈویلپر (Land Developer) سے جڑے ہوئے افراد اور گروہ بھی شامل ہیں۔ لیکن اس میں دیکھنے کی ضرورت ہے کہ ان میں سب سے زیادہ تکلیف کس کو اٹھانی پڑتی ہے۔ اور شاید ان کو ہی دیکھنے کی ضرورت ہوتی ہے۔

آج کل لاہور میں حکومت اس سلسلے میں کچھ پراجیکٹ نظر آ رہے ہیں۔ ان میں وہ بھی ہیں جو ابھی ابتدائی مراحل میں ہیں اور کچھ پر ایک دو سال سے کام ہو رہا ہے۔

1- لاہور رینگ روڈ۔

2- لاہور میں پانچ ماڈل سڑکیں بنائیں گے۔

لاہور کی مرکزی سڑکوں کو ہائی سپیڈ کر دیا جائے گا اور وہ ماڈل سڑکیں کہلائیں گی۔

3- سڑکوں کی تعمیر اور انہیں چوڑا کرنے کے متعدد پراجیکٹ ہیں۔

کرنا، ان کا عوامی مفاد عامہ کی روشنی میں تجزیہ کرنا اور پھر اس تجزیے کو سرکاری تعلیمی اداروں، سول سوسائٹی آرگنائزیشن، پروفیشنل میڈیا اور لوگوں تک پہنچانا ہے۔ ہماری کوشش ہوتی ہے کہ ہماری رائے معلومات پر مبنی ہو۔ اس میں کوئی جذباتی پن نہ ہو۔ بلکہ Investigative Opinion ہو۔ اور اس رائے کو ایڈوکیسی کی شکل میں آگے بڑھائیں۔

سڑکیں اور پبلک ٹرانسپورٹ کا موضوع ہم نے کیوں منتخب کیا اس پر تھوڑی بات چیت کر لیتے ہیں۔ سڑکیں اور پبلک ٹرانسپورٹ، تعلیم، صحت اور ہاؤسنگ کی طرح ایک بنیادی انسانی ضرورت ہے۔ ٹرانسپورٹ کا بڑا گہرا تعلق لوگوں کے روزگار اور آمدنی کے ساتھ ہے۔ اور سڑکیں بھی اس کے اندر آ جاتی ہیں۔ سڑکوں کا شہر کے انفراسٹرکچر کے ساتھ بڑا گہرا تعلق ہے۔ آج کل حکومت سڑکوں اور ٹرانسپورٹ کے شعبے میں بڑے ترقیاتی پراجیکٹ لارہی ہے جن کو سمجھنے کی ضرورت ہے۔ ان کے کیا مقاصد ہیں؟ ان سے کیا نتائج نکلیں گے؟ شہروں میں ٹرانسپورٹ کے مسائل بھی دن بدن بڑھ رہے ہیں۔ یہ دونوں چیزیں ساتھ ساتھ چلتی ہیں۔ حکومت اس پر اقدامات کر رہی ہے۔ لیکن ان اقدامات کو دیکھنے کی ضرورت ہے۔ ٹرانسپورٹ سے متعلقہ مسائل بڑھتے جا رہے ہیں۔ تو سوال پیدا ہوتا ہے کہ کیا مسائل حل ہو گئے ہیں؟ یا حل ہونے کی طرف جا رہے ہیں؟

شہریوں کی زندگی کا ٹرانسپورٹ سے گہرا تعلق ہے۔ شہر کی ترقی کے ساتھ اس کا گہرا تعلق ہے۔ اور ہم یہ بھی چاہتے ہیں کہ اس فورم پر یہ سوال اٹھے اور آپ ہم سب سوچیں اور سمجھیں کہ ”ترقی“ ہوتی کیا ہے؟ ڈیولپمنٹ پر بہت بات ہوتی ہے کہ ترقی کی ضرورت ہے لیکن ترقی کیا ہے؟ اس کی کیا تعریف ہے؟ اس کو ہم کبھی کبھی بہت آسان لے رہے ہوتے ہیں اور سمجھتے ہیں کہ ہم کو ان چیزوں کا پتہ ہے۔ لیکن ہمیں ان باتوں پر نظر ثانی کرتے رہنا چاہیے۔ کیا صرف ماڈرن ازم ترقی ہے؟ کیا شہر کی شکل بدلنے سے ترقی ہو جاتی ہے؟ یا ترقی لوگوں کی زندگیوں سے جڑی ہوتی ہے؟ ان کی ضرورتوں سے جڑی ہوتی ہے؟ اور یہ کہ ترقی کے Stake Holders کون کون سے ہیں؟ ڈیولپمنٹ کرنے سے پہلے یہ چیزیں طے کرنا

نہر کو چوڑا کرنے والا پراجیکٹ اس کا حصہ ہے۔

ہے۔ اس پر بھی حکومت کام شروع کرنا چاہ رہی ہے۔

4- ماس ٹرانزٹ ریل پروگرام۔

2 سڑوک رکشا کو ختم کیا جا رہا ہے۔ 4 سڑوک رکشا کو مارکیٹ میں متعارف کروایا

جا رہا ہے۔ کیونکہ 2 سڑوک رکشا شہر میں کافی فضائی آلودگی پیدا کرتا ہے۔ پالیسی

کی سطح پر تو یہ پراجیکٹ بہت اچھا ہے لیکن دیکھنے کی ضرورت ہے کہ اس پر

عملدرآمد کس طرح کیا جا رہا ہے؟ کیا یہ اس طرح ہو سکتا ہے کہ ٹو سڑوک رکشا

ڈرائیورز اور مالکان کو کم سے کم نقصان ہو؟

جو بھی پراجیکٹ حکومت لاتی ہے ان میں ممکنہ مسائل کی نشاندہی بہت ضروری

ہے۔ اور ضرورتوں کی نشاندہی کرنا بہت ضروری ہے۔ کبھی کبھی ہم بغیر ان چیزوں

کو مد نظر رکھتے ہوئے پراجیکٹ شروع کر دیتے ہیں۔

دوسرا یہ کہ ہر پراجیکٹ کے مثبت اور منفی پہلو ہوتے ہیں ان کو سمجھنے کی ضرورت

ہے۔ جس میں معاشی، سماجی اور ماحولیاتی اثرات شامل ہیں۔ اس کے علاوہ کہ

حکومت کا ترقی کا ویژن کیا ہے؟ وہ شہر کو کس طرح دیکھتے ہیں؟ ان کے نزدیک

”ترقی“ کی تعریف کیا ہے؟ ٹارگٹ گروپ کون ہے؟ بد قسمتی سے دیکھنے میں

آتا ہے کہ کچھ لوگوں کو ان پراجیکٹ سے فائدہ ہوتا ہے اور کچھ لوگوں کو اس سے

نقصان ہوتا ہے۔ ان چیزوں کو دیکھنے کی ضرورت ہے۔

اس کا حل کیا ہے؟ ہمارا ادارہ (پنجاب اربن ریسورس سنٹر) یہ سمجھتا ہے کہ ان

پراجیکٹ پر گفت و شنید بہت ضروری ہے۔ ان منصوبوں کے پراسس میں تمام

Stakeholder کی نمائندگی اور ان کی ضرورتوں کی نمائندگی بہت ضروری ہے۔

ان منصوبوں کی تقابلیں تک عوام کی رسائی ہونی چاہیے اور ان منصوبوں سے متعلقہ

معلومات اوپن ہونی چاہیے۔

اس میں یہ سوال آتا ہے کہ ہم کس طرح کے شہر چاہتے ہیں؟ کیا ہم صرف شہر کو

”ناڈرن“ دیکھنا چاہتے ہیں؟ یا اس ترقی سے عوام کو بھی فائدہ ہو؟ ان کے مسائل

حل ہوں۔ کسی بھی شہر کو اپنے تمام رہنے والوں کو Accomodate کرنا ہوتا

ہے۔ اس کے علاوہ ہم کن لوگوں کے لیے پلاننگ کر رہے ہیں؟

کچھ چیزیں ایسی ہوتی ہیں جن کو ہم ماپ تو لیں نہیں سکتے، مثلاً جیسے انفراسٹرکچر،

5- انڈر پاس اور فلٹائی اور بنانے کے پروگرام تو لاہور میں کافی عرصہ سے چل

رہے ہیں۔

6- پنجاب کے مختلف شہروں میں حکومت Integrated Traffic

Management پلان متعارف کروا رہی ہے۔

ہماری معلومات کا بنیادی ماخذ اخبارات ہیں۔ اس طریقے سے ہم لاہور میں

ہونے والی سرگرمیوں سے باخبر رہتے ہیں۔ لاہور رنگ روڈ پچھلے ڈیڑھ دو سال

سے چل رہا ہے۔ اس پر بہت سے لوگوں کے اعتراضات بھی ہیں۔ ان کا کہنا ہے

کہ یہ رنگ روڈ نہیں بلکہ پہلے سے موجود سڑکوں کو چوڑا کیا جا رہا ہے۔ اسے رنگ

روڈ نہیں کہا جا سکتا۔ بہت سارے لوگ اس پراجیکٹ کی وجہ سے متاثر ہو رہے

ہیں۔ ان کے گھر گرائے جا رہے ہیں، جبری بے دخلیاں ہو رہی ہیں۔ لیکن ایسے

لوگ بھی ہیں جو اس پراجیکٹ کو صحیح سمجھتے ہیں۔ اس سارے معاملے کو سمجھنے کی

ضرورت ہے۔

لاہور ماڈل روڈز پراجیکٹ کے حوالے سے دسمبر 2005ء میں خبر آئی تھی اور اس

میں پانچ سڑکیں مال روڈ، جمیل روڈ، ملتان روڈ، جی ٹی روڈ اور فیروز پور روڈ شامل

ہیں۔ ان کو تیز رفتار ٹریفک کے لیے بنا دیا جائے گا۔ یہ دیکھنے کی ضرورت ہے کہ

ان سڑکوں کو ہائی سپیڈ بنانے سے شہر پر اس کے اثرات کیا ہوں گے اور کیا یہ ایک

دائستندانہ فیصلہ ہے؟ کیونکہ اگر کراچی کے حوالے سے دیکھا جائے تو شاہراہ فیصل

کو بھی اس طرح کیا جا رہا ہے جس کی وجہ سے ٹریفک حادثات میں اضافہ ہو رہا

ہے۔ پیدل چلنے والے لوگ سڑک کس طرح پار کریں گے۔ سڑکوں کی تعمیر اور

چوڑا کرنے کے پراجیکٹ آرہے ہیں۔ مثلاً کینال کی سڑک کو چوڑا کیا جا رہا

ہے۔ جس پر شہریوں کی مختلف تنظیموں نے کافی شور مچایا۔ حکومت کا کہنا تھا کہ

سڑک کو چوڑا کرنے سے ٹریفک کے مسائل حل ہو جائیں گے۔

لاہور ماس ٹرانزٹ پراجیکٹ جس کے لیے بہت سی غیر ملکی امداد بھی لی جا رہی

تعداد بہت کم ہے جس کی وجہ سے آٹورکشا اور موٹر سائیکل رکشوں کی تعداد میں کافی اضافہ ہوا ہے۔ کوئی بھی فیملی والا بندہ بس میں سفر کرنے کا نہیں سوچتا، کیونکہ رش کی وجہ سے زیادہ تر کھڑے ہو کر سفر کرنا پڑتا ہے۔ دوسرا ان کے کرایوں کی وجہ سے لوگوں کے بجٹ پر بھی اثر پڑتا ہے۔

پچھلے دنوں اخبارات میں پڑھنے میں آیا تھا کہ حکومت نے ان کو وارننگ دی ہے کہ چودہ دن کے اندر اندر اپنی بسوں کی تعداد پوری کر لیں ورنہ ان کے لائسنس منسوخ کر دیئے جائیں گے۔ لیکن اس سے پہلے بھی حکومت انہیں اس طرح کی وارننگ دے چکی ہے اور شاید آگے بھی دیتی رہے گی لیکن خدا جانے یہ کب اپنی بسوں کی تعداد مکمل کریں گے۔ فرنیچر ڈبیسین بھی اکثر اپنا روٹ پورا نہیں کرتیں۔ اس کے علاوہ 40 منٹ کا سفر اب بسوں پر ایک گھنٹے سے بھی زیادہ میں طے ہوتا ہے۔ اکثر بسوں کے روٹ صحیح طریقے سے ڈیزائن نہیں کیے گئے جس کی وجہ سے ایک جگہ سے دوسری جگہ جانے میں دو گھنٹے لگ جاتے ہیں۔ مثلاً 12 نمبر روٹ کی بس جس نے یوٹنا آباد جانا ہوتا ہے وہ آراے بازار میں سے ہو کر جاتی ہے۔ جو کہ سمجھ سے باہر ہے۔ اس طرح کے روٹ بنانے سے لوگوں کا وقت اور پیسہ تو ضائع ہوتا ہی ہے ساتھ ہی ساتھ ذہنی کوفت بھی ہوتی ہے۔

ان بسوں کے ساتھ سب سے بڑا مسئلہ غیر تربیت یافتہ ڈرائیورز ہیں۔ پتہ نہیں ان لوگوں کو کس طرح ملازمت پر رکھا جاتا ہے۔ ان کو بس دے دی جاتی ہے کہ جائیں اور لوگوں کی جانوں سے کھیلیں۔ صرف ایک کمپنی کی بسوں کے نیچے آکر 536 لوگ مر چکے ہیں۔ پچھلے دنوں پیننگ بازی پر اس لیے پابندی لگ گئی کہ اس سے لوگوں کی جانیں جاتی ہیں لیکن پیننگ بازی سے مرنے والوں کی تعداد صرف ایک کمپنی کی بسوں کے نیچے آکر مرنے والوں کا 10 فیصد بھی نہیں۔ لیکن ان بسوں پر کوئی پابندی نہیں۔ اور یہ انسانی جانوں سے کھیلنے کے لیے شہر کی سڑکوں پر آزاد گھوم رہی ہیں۔ پچھلے دنوں میرا ایک دوست جس کو پیننگ بازی کا بڑا شوق تھا لیکن بسنت پر پابندی کی وجہ سے اڑا نہیں سکا، میں نے اس سے کہا کہ اگر تم اپنی پیننگ کا نام ”نیو خان“ رکھ لیتے تو تمہیں کسی نے نہیں پکڑا تھا۔

سڑکیں ہم دیکھ سکتے ہیں۔ ان کو Measure کر سکتے ہیں۔ لیکن شہری زندگی، انسانی زندگی کو ہم Measure نہیں کر سکتے لیکن اسے محسوس کر سکتے ہیں۔ جیسے طمانیت، بھائی چارہ وغیرہ۔ شہر میں جو بھی ترقی ہو اس کا لوگوں پر بڑا گہرا اثر پڑتا ہے۔ اس کے اثرات مثبت بھی ہو سکتے ہیں اور منفی بھی۔ ضرورت اس امر کی ہے کہ مثبت اثرات زیادہ سے زیادہ ہوں اور منفی کم سے کم۔

قدیر اسلم۔ بھلائی آرگنائزیشن، لاہور

میرا تعلق بھلائی آرگنائزیشن سے ہے۔ ہم ہائیکورڈریٹ اور کم لاگتی ٹکاسی آب کے منصوبوں پر کام کرتے ہیں۔ لاہور میں آج سے 25,20 سال پہلے Volvo بسیں پنجاب روڈ ٹرانسپورٹ کے زیر انتظام چلا کرتی تھیں۔ اس وقت کے حساب سے یہ کافی اچھی، آرام دہ سواری تھی۔ اس کے ڈرائیورز بھی تربیت یافتہ تھے جس کی وجہ سے حادثات کی شرح کافی کم تھی۔ لیکن ان بسوں کے انتظار میں 15 سے 30 منٹ اور بعض دفعہ اس سے بھی زیادہ دیر تک بس سٹاپ پر انتظار کرنا پڑتا تھا۔ اس کے بعد لاہور میں ویگن راج شروع ہو گیا۔ اس وقت سڑکوں پر ویگن والوں کی حکومت تھی۔ اور لوگ ان کے رحم و کرم پر ہوتے تھے۔ جہاں سے چاہتے تھے سواری کو اٹھاتے تھے، جہاں دل کیا کھڑا کر دیا یا بٹھادیا۔ وہ مسافر کے ساتھ جو ان کا دل کرتا تھا کر سکتے تھے۔ اکثر اوقات مرغوں کی طرح کھڑے ہو کر سفر کرنا پڑتا تھا۔ اس کے علاوہ ویگن والے اپنا روٹ بھی پورا نہیں کرتے تھے۔ مثلاً ٹھوکریاں بیگ کے روٹ والی ویگن اکثر یتیم خانے سے آگے نہیں جاتی تھی، مسافر ان سے لاکھ کہتے کہ روٹ ٹھوکریاں بیگ تک کا ہے لیکن وہ بس سے مس نہیں ہوتے تھے۔ ویگن ڈرائیورز مسافروں کو سٹاپ پر سے لینے کے لیے اکثر ریسیں لگاتے تھے جن سے حادثات ہوتے تھے۔ ٹریفک پولیس والوں سے ان کی کافی اچھی ”دوستی“ ہوتی تھی۔ بلکہ ان دنوں زبان زد عام تھا کہ زیادہ تر ویگنیں ٹریفک پولیس والوں کی ہیں۔ جس کی وجہ سے ان کو کوئی پوچھنے والا نہیں۔

آج کل فرنیچر ڈبیسوں کا دور ہے۔ ان کے ساتھ بھی کافی مسائل ہیں۔ ان کی

رڈز ان آفس جانے کے لیے لوکل بسیں استعمال کر رہی ہوں۔ کیونکہ میرا گھرایسی جگہ ہے جہاں رکشا اور ٹیکسی با آسانی نہیں ملتیں اس لیے مجھے لامحالہ بسوں پر سفر کرنا پڑتا ہے۔

آج میں آپ کو نہ صرف اپنے ذاتی تجربات بتاؤں گی بلکہ آج کی بات چیت کے لیے میں نے چھ لڑکیوں اور تین لڑکوں سے بھی بات چیت کی ہے۔ اس لیے کہ جن باتوں کو مسائل سمجھ رہی ہوں وہ دوسرے لوگوں کے لیے بھی مسائل ہیں یا نہیں۔

ٹرانسپورٹ کے ایٹو کو اگر ڈیپارٹمنٹ میں تقسیم کیا جائے تو کچھ اس طرح کی صورت حال سامنے آئی ہے۔

- 1- کل وقتی چمکے۔
- 2- ایسی گورنمنٹ چمکے۔

3- پرائیویٹ

4- فرینچائزڈ

اگر ہم ٹرانسپورٹ کی اقسام کو دیکھیں تو صورت حال کچھ اس طرح ہے۔

1- انٹرنی

2- وٹگن

3- بسیں

4- ٹیکسی

5- رکشا

اب ہم بات کرتے ہیں مسائل کی۔ خاص طور پر ان مسائل کی جن سے خواتین کو ہر روز سامنا کرنا پڑتا ہے۔ خواتین جب سفر کرتی ہیں چاہے وہ شہر کے اندر ہو یا باہر، ان کے لیے کوئی علیحدہ سیٹ سسٹم نہیں ہے۔ جس کے نتیجے میں یا تو ان کو دوسرے مردوں کے ساتھ سیٹوں پر بیٹھنا پڑتا ہے یا پھر ان کو اپنے ساتھ والی سیٹ کا کرایہ ادا کرنا پڑتا ہے۔

دوسرا مسئلہ ان کو ڈرائیورز اور کنڈیکٹروں کی طرف سے ہراساں کرنے کا ہے۔

لاہور کی موجودہ سڑکیں شاید دس، پندرہ سال پہلے تک کی ٹریفک کے لیے تو ٹھیک تھیں لیکن جب سے بنکوں نے گاڑیاں اور موٹر سائیکل فسطوں پر دھڑا دھڑ دینا شروع کر دی ہیں، جس کی وجہ سے اتنی زیادہ تعداد میں موٹر ڈیپلمک سڑکوں پر آگئی ہیں، جن کو کنٹرول کرنا مشکل ہوتا جا رہا ہے۔ اب سننے میں آ رہا ہے کہ سڑکوں کو چوڑا کرنے کے منصوبے آرہے ہیں۔ لیکن ہمیں تو لگ رہا ہے کہ ان سڑکوں کو بسوں کے قابل بنانے کے لیے چوڑا کیا جا رہا ہے، لوگوں کی سہولت کے لیے نہیں۔ پہلے لاہور میں لاکھوں کے کروڑوں کے بجٹ آتے تھے سڑکوں کی بحالی کے لیے لیکن اب تو اربوں روپے کے میگا پراجیکٹ آرہے ہیں۔ خدا جانے حکومت یہ پیسہ کہاں سے لا رہی ہے کیونکہ بجٹ کے موقع پر تو حکومت کہتی ہے کہ اس کے پاس رفاہ عامہ کے ترقیاتی منصوبوں کے لیے بجٹ میں پیسے نہیں بچتے۔ قرضوں کی قسطیں ادا کرنے اور حکومتی اخراجات پورے کرنے کے بعد ان کے پاس پیسے نہیں بچتے۔ لیکن میگا پراجیکٹ کے نام پر اربوں روپے قرضوں کی شکل میں نہ جانے کہاں سے آجاتے ہیں۔ یہ قرضے کن شرائط پر ملتے ہیں اور کہاں خرچ ہوتے ہیں، لوگوں کو اس بارے میں کچھ علم نہیں ہوتا بلکہ میرے خیال میں تو بعض دفعہ اسمبلی میں بیٹھے عوامی نمائندوں کو بھی علم نہیں ہوتا۔ ورلڈ بینک اور ADB سے پہلے قرضوں کی رقم کا پتہ کیا جاتا ہے۔ منصوبے بعد میں بنتے ہیں۔ کچھ ماہرین کا کہنا ہے کہ اگر ان میگا پراجیکٹ کا صرف 20% صحیح طریقے سے خرچ ہو تو لوگوں کے کافی مسائل حل ہو سکتے ہیں۔ لیکن میں اس کے ساتھ ساتھ یہ کہتا ہوں کہ اگر پیشہ ور ماہرین اور دانشورا پنے علم کا صرف 20% ان لوگوں کی بھلائی پر خرچ کریں جو ان میگا پراجیکٹ کا شکار ہیں تو اس سے بھی ان لوگوں کو کافی مدد ملے گی۔

صاعقہ رشید۔ (برگڈ، گوجرانوالہ)

میں فرسٹ وومن بینک میں ملازمت کرتی ہوں اور عرصہ سات، آٹھ سال سے برگڈ کے ساتھ رضا کارانہ کام کر رہی ہوں۔ میں پچھلے پانچ سال سے گوجرانوالہ کے اندر اور باہر پبلک ٹرانسپورٹ پر سفر کر رہی ہوں۔ اور پچھلے ڈیڑھ سال سے

میرے خیال میں ان مسائل کے حل کے لیے مہم چلانی چاہیے جس میں نہ صرف ڈرائیور کنڈیکٹر شامل ہوں بلکہ تمام Stakeholders کو اس میں شامل کرنا چاہیے۔ پمفلٹ چھاپ کر تقسیم کرنے چاہئیں۔ سیمینار کرنے چاہیں۔ ڈرائیورز اور کنڈیکٹر کی ٹریننگ ہونی چاہیے۔ ایسی تنظیمیں جو ان مسائل پر کام کر رہی ہیں ان کو چاہیے کہ وہ ان ٹریننگ درکشاپ کا اہتمام کریں۔ لڑکیوں کو چاہیے کہ سفر کرتے ہوئے رجسٹرڈ کمپنیوں کی بس سروس سے سفر کریں۔ کیونکہ ان کا اچھائیٹ ورک اور قواعد و ضوابط ہوتے ہیں اور اگر خواتین کو ان کا علم ہے تو مشکل کی صورت میں وہ ان سے شکایت یا رابطہ کر سکتی ہیں۔

ملک عبدالقیوم اعوان۔ صدر ٹرانسپورٹ یونین

میرے سامنے تین چیزیں ہیں جن پر میں گفتگو کروں گا۔ عوام کو ٹرانسپورٹ سے جو تکلیف ہے۔ پھر ٹرانسپورٹ کی مشکلات اور حکومتی ذمہ داری۔

پہلے میں عرض کروں گا کہ ہماری بد نصیبی ہے کہ جو ہمارے درکرز ہیں وہ ان پڑھ ہیں۔ میں اس بات کی ذمہ داری قبول کرتا ہوں کہ ان کا اخلاق اچھا نہیں ہے اور اس کی سب سے بڑی وجہ تعلیم کی کمی ہے۔ دوسرا آج تک نہ کسی صاحب ثروت، حکومت اور ادارے نے کوشش کی ہے کہ اس ٹریڈ سے تعلق رکھنے والے لوگوں کو کچھ سکھایا جائے۔ بتایا جائے کہ انسان کو انسان کس طرح سمجھا جاتا ہے۔ کچھ آپ کی ذمہ داریاں ہیں، کچھ ہماری ذمہ داریاں بھی ہیں۔ جب تک ہر آدمی اپنی ذمہ داریاں محسوس نہیں کرے گا، اس مسئلے کا کوئی حل نہیں نکل سکتا۔

دوران ڈرائیونگ کار، بس، ٹرک سے سائیکل سوار تک ہر آدمی کے پاس موبائل ہے۔ ڈرائیونگ کے دوران موبائل کے بڑھتے ہوئے استعمال سے حادثات ہو رہے ہیں۔ آج تک ہم یہ طے نہیں کر سکے، ہم نے سڑک پر چلنا کہاں ہے؟ سائیکل والا سڑک کے درمیان جا رہا ہے، کار والا گرین سیلٹ پر جا رہا ہے، ریڑھیاں سائڈ پر لگی ہوئی ہیں۔ کم از کم ہمیں اپنی ذمہ داری کا احساس ہونا چاہیے۔ سٹروٹریٹک، تیز رفتار ٹریفک اور پیدل چلنے والے حضرات کو کہاں

اگر خواتین کو ڈیگن کی پچھلی سیٹوں پر رش کی وجہ سے آگے بیٹھنا پڑے تو اس صورت میں ان کو ڈرائیورز کی طرف سے جنسی ہراس اور فضولیات کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ گاڑی چلاتے ہوئے ڈرائیور کی پوری کوشش ہوتی ہے کہ وہ کسی طریقے سے خاتون کو touch کر لے۔ کنڈیکٹر کی بھی سواری اتارتے اور چڑھاتے ہوئے کوشش ہوتی ہے کہ وہ خاتون کو ہراساں کرے۔ شام اور رات کو دن کی بہ نسبت ان چیزوں کا زیادہ سامنا ہوتا ہے۔

چونکہ میرا تعلق گوجرانوالہ سے ہے تو اس لیے میں گوجرانوالہ کے حوالے سے ہی بات کروں گی۔ گوجرانوالہ میں پہلے بسیں نہیں ہوتی تھیں، جن میں عورتوں اور مردوں کے علیحدہ علیحدہ کمپن ہوتے ہیں۔ لیکن کچھ عرصے سے گوجرانوالہ میں ایسی بسیں لانچ کی گئی ہیں جس سے میری جیسی لڑکیاں، خواتین بہت خوش تھیں کہ چلو سفر کے لیے علیحدہ کمپن میسر آئے گا۔ لیکن اس میں بھی مردوں نے اپنی باتوں کے لیے کچھ راستے تلاش کر لیے۔ ان میں سے ایک تو عورتوں کو اور لوڈنگ کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ خواتین کو کمپن میں جگہ کم ہونے کی وجہ سے اکثر کھڑے ہو کر سفر کرنا پڑتا ہے۔ چلیں یہ تو گوارا کر لیا لیکن اگلا مسئلہ کنڈیکٹر کی طرف سے آتا ہے۔ کنڈیکٹر اس چیز کا انتظار کرتا ہے کہ جب کمپن خواتین سے بھر جائے تو وہ کرایہ لینا شروع کرے۔ اس سے ہوتا یہ ہے کہ وہ ایک ہی وقت میں کئی خواتین کو touch کرتا ہوا گزرتا ہے۔ بہانہ یہ کہ جگہ نہیں ہے۔ اگلا مسئلہ جو خواتین کو درپیش ہے وہ ناٹم کا ہے۔ یعنی اگر خواتین نے سفر کرنا ہے تو دن کے وقت کریں رات کو سفر نہ کریں۔ کیونکہ رات کو سفر کرنے کی صورت میں انہیں اس سے بھی زیادہ بدترین صورتحال کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔

اس تمام بات چیت اور اپنے تجربے کا تجزیہ کرنے کے بعد میں کچھ نتائج پر پہنچی ہوں اور وہ کچھ اس طرح سے ہیں کہ جب میں نے لڑکیوں سے ٹرانسپورٹ سے متعلقہ مسائل پر بات چیت کی تو انہوں نے اپنے مسائل کو جنسی ہراس سے جوڑا۔ جبکہ میری خواہش تھی کہ کچھ تکنیکی مسائل بھی سامنے لے کر آؤں۔ لیکن اعلیٰ کی وجہ سے وہ سامنے نہ آسکے۔

گئیں۔ ہرنس پورہ بسیں جلائی گئیں، چوگی امر سدھو بسیں جلائی گئیں۔ کیونکہ وہاں سڑکیں اس قابل نہیں کہ بسیں چل سکیں۔ بسیں وہاں سے صحیح طرح مڑ نہیں سکتیں، ٹریفک جام ہو جاتا ہے۔

ان تمام باتوں کا جو نچوڑ ہے کہ اپنی عوام کی مجبور یوں کو مد نظر رکھتے ہوئے بسیں چلیں ہمیں کیا اعتراض ہے، ساتھ دیکھیں بھی چلاؤ تاکہ لوگ اپنے نام کے مطابق منزل مقصود پر پہنچ سکیں۔ اب ایک بس بھری ہوئی آتی ہے آگے تمام سٹاپوں پر لوگ کھڑے رہتے ہیں۔ کئی لوگ گھنٹہ گھنٹہ بھرا انتظار کرتے رہتے ہیں۔ جب تک یہ مسئلہ حل نہیں ہوتا ٹرانسپورٹ کا مسئلہ حل نہیں ہو سکتا۔

اب بات کرتے ہیں حکومت کی ذمہ داری، اگر حکومت CNG رکشا دے رہی ہے۔ اس طرح دیگر والوں کو کہہ کہ ہم آپ کو اتنے پیسے دیتے ہیں، اتنے آپ ڈالیں، CNG دیکھیں لائیں۔ بسیں اب دھواں دے رہی ہیں۔ ان کو کوئی نہیں پوچھتا۔ دیکھو ان کو نظر آتا ہے۔ نئی گاڑیاں آئیں گی تو عوام کو سہولت ہوگی۔ لوگ وقت پر اپنی منزل مقصود پر پہنچ سکیں گے۔

فرنیچاڑ بس سسٹم بری طرح ناکام ہوا ہے۔ جو تھوڑی بہت کمپنیاں رہ گئی ہیں کچھ عرصہ بعد یہ بھی بنکوں کو قسطیں نہ دینے پر بند ہو جائیں گی۔ ان بسوں کی حالت دیکھیں، اکثر راستے میں چار چار بسیں خراب ہو کر کھڑی ہوتی ہیں۔ کمپنیاں اب اپنے در کر کر کو تنخواہ دینے سے بیزار ہیں۔

میں اس فورم کی وساطت سے اپیل کروں گا کہ خدا را غریب عوام پر رحم کریں۔ ان کو ٹرانسپورٹ کی سہولت دیں۔ دیکھیں جلائی نئی گاڑیاں ان کو بھی قسطوں پر دیں۔ جس طرح وزیر اعلیٰ کی 4 سڑک سی این جی رکشا سکیم آئی ہے۔ یہ لوگ بھی اس ملک کے شہری ہیں۔ حکومت کو روٹی یو آئے گا۔ عوام کو سہولت ملے گی۔ ان تمام چیزوں کو مد نظر رکھ کر ٹرانسپورٹ پالیسی پر غور کیا جائے۔

صدارتی کلمات۔ ڈاکٹر شکیل قریشی، پیشل کالج آف آرٹس
معزز خواتین و حضرات، غریب اور بے گھر لوگوں کے لیے گھروں کی فراہمی اور

کہاں چلنا چاہیے۔ جن مسائل پر ہم آج بات کرنے آئے ہیں یہ باتیں اس کا حصہ ہیں۔ جو بھی حکومت میں آتا ہے وہ یہ نہیں دیکھتا کہ میرے ملک کی سڑکوں پر کیا ہو رہا ہے؟ کیونکہ اس کا تعلق عوام سے ہے۔ عام آدمی کی بات کوئی نہیں سنتا۔ عام آدمی کے حالات سمجھنے کے لیے کوئی کوشش نہیں کرتا۔

ہمارے کلچر میں عام سی بات ہے کہ جب شادی بیاہ کرتے ہیں۔ بارات کے وقت سو بندے آنے ہوتے ہیں تو ہم ایک سو بیس بندوں کا بندوبست کرتے ہیں کہ ہو سکتا ہے کہ دس، پندرہ بندے زیادہ آجائیں تو ہماری بے عزتی نہ ہو۔ اب تک یہی اندازہ نہیں ہو سکا کہ عوام کتنی ہے؟ اس کے لیے کئی ٹرانسپورٹ چاہیے؟ کون کون سی ٹرانسپورٹ چاہیے؟ جہاں بڑی گاڑیاں چلنی چاہیے وہاں بڑی گاڑیاں چلیں۔ جہاں چھوٹی گاڑیاں چلنی چاہئیں، وہاں چھوٹی گاڑیاں چلیں۔ لیکن ایک چھرا ہاتھ میں پکڑا ہے، مارو گردن اتار دو۔

اب اس وقت لاہور کی جو حالت ہے، ٹرانسپورٹ کے حوالے سے، شرم بھی آتی ہے، رونا بھی آتا ہے۔ صبح جب سڑک پر آتے ہیں تو ماؤں، بہنوں، بچوں، بوڑھوں کو دیکھتے ہیں کہ وہ دھوپ میں کھڑے ہیں، بارش میں کھڑے ہیں کوئی شیلڈز نہیں، ٹرانسپورٹ کوئی نہیں۔ اجارہ داری ہوگی جناب فرنیچاڑ بسیں آگئیں۔ لاہور کے لیے فرنیچاڑ بسوں کی تعداد پانچ ہزار 25 ہو تو پھر لوگ اپنے اپنے مقام پر پہنچتے ہیں۔ لیکن بد قسمتی کی بات ہے کہ گل کمپنیاں جو چل رہی ہیں ان کے پاس بسوں کی تعداد 809 ہے۔ جن میں سے کچھ کھڑی ہو گئی ہیں۔ وہ بنکوں کو قسطیں نہیں ادا کر سکیں۔ اس وقت لاہور میں 587 فرنیچاڑ بسیں چل رہی ہیں۔ ضرورت پانچ ہزار کی ہے چل 587 رہی ہیں تو پھر ٹریفک کا مسئلہ تو بنے گا۔ لوگ کیسے منزل مقصود پر پہنچیں گے۔ اس پر نیا کام یہ کیا کہ دیکھیں بند کریں۔ قانون یہ تھا کہ 65/A ایک آرڈیننس سابقہ حکومت نے پاس کیا تھا کہ فی روٹ 50 بسیں چلیں گی اور وہاں سے دیکھیں ختم کریں گے۔ لیکن اس میں ایک شرط تھی کہ جہاں سڑکیں اس قابل ہوں گی کہ بس چل سکے۔

آپ کے سامنے واقعات ہوئے کہ رنگ محل دو بندے مر گئے، چار بسیں جلائی

میں قدری اسلم، صاعقہ اور ملک عبدالقیوم اعوان صاحب اور سب سے بڑھ کر آپ سب کا جنہوں نے بڑے تحمل سے اس پوری گفتگو کو سنا۔

ملک عظمت، چیف اربن ٹرانسپورٹ پلان پنجاب

پچھلے سیشن میں جن مسائل پر گفتگو ہوئی۔ یہ سب پنجاب حکومت کی نگاہ میں ہیں۔ اور اس حوالے سے پنجاب حکومت کی کارکردگی میں آپ تک پہنچانے کی اجازت چاہوں گا۔

صاف شہری ماحول کے حوالے سے حکومت نے دو تین اقدامات کیے ہیں۔

1- 2 سڑک رکشا کی مینوفیکچرنگ پر ہم نے جنوری 2005ء سے پابندی لگا دی ہے۔ لیکن اس کو ہم دسمبر 2007ء تک بتدریج شہر سے ختم کریں گے۔ اور اس حوالے سے 2 سڑک رکشا جو شہر میں چل رہے ہیں، ہولت دینے کے لیے حکومت نے اپنی طرف سے دو Option کے ساتھ قرضوں کی سکیم دی ہے۔ جس میں ایک Up Front میں ہزار کی سبسڈی ہے۔ رکشا کی قیمت میں سے 25:75 کے تناسب سے جو Borrower کا حصہ بنتا ہے اس میں بیس ہزار نفی کر کے بقایا رقم آپ Down Payment میں دینی ہے۔ بقایا جو رقم ہے وہ ہمارے تین ادارے پنجاب سال انڈسٹری، بنک آف پنجاب، کو اپریٹو بنک یہ تینوں اس کو فنانس کر رہے ہیں۔ بیس ہزار سبسڈی کا براہ راست فائدہ ہم Borrower کو دے رہے ہیں۔ اس کے علاوہ اگر آپ سبسڈی پر نہیں لینا چاہتے تو اس پر جتنا مارک اپ ہے وہ حکومت پنجاب ادا کرے گی۔

اس حوالے سے کچھ خدشات تھے۔ خاص طور پر یہ لوگ کیسے کے حوالے سے جو تلخ تجربات تھے اس پر ہم نے فوکس کیا۔ جو لوگ قسطوں پر گاڑیاں لے رہے ہیں وہ کوئی لکھ بٹی نہیں بلکہ عام آدمی ہیں۔ اور اس طریقے سے بھی پبلک ٹرانسپورٹ پر دباؤ کم ہوتا ہے۔ اس طرح ہم نے ایک سے 16 گریڈ تک کے صوبائی اور فیڈرل گورنمنٹ کے ملازمین کو خاص طور پر ترجیح دی جاتی ہے تاکہ وہ اپنی سفید

کچی آبادیوں کے لیے ماحول کو بہتر بنانا نہایت پیچیدہ مسائل ہیں۔ دنیا بھر میں ان پر بہت سے تجربات کیے گئے ہیں۔ پاکستان میں اورنگی پائلٹ پراجیکٹ ان میں سے ایک ہے۔ اورنگی پائلٹ پراجیکٹ کو اس کے منفرد انداز اور طریقہ کار کی وجہ سے دنیا بھر میں سراہا گیا۔ اس کی کامیابی اگرچہ اس میں ہے کہ اس نے ایک بہت بڑی کچی آبادی کے ماحول اور اس کے مکینوں کی حالت کو تبدیل کیا بلکہ اس کے مکینوں کو اس قابل بنایا کہ وہ خود اپنی حالت اور ماحول کو بہتر بنائیں۔ لیکن میں سمجھتا ہوں کہ اس سے بڑھ کر اورنگی پائلٹ پراجیکٹ کی اصل کامیابی اس کی Raplication ہے۔ یہ بہت خوش آئند بات ہے کہ اورنگی پائلٹ پراجیکٹ کی اپروچ کو ملک کے دوسرے حصوں میں بلکہ ملک سے باہر بھی استعمال کیا گیا۔ اس طرح کے تجربے کی Raplication آسان کام نہیں ہوتا۔ کیونکہ اس میں صرف پہلے سے کئے گئے عمل کو دہرانا مقصود اور مفید نہیں ہوتا ہے بلکہ اس کے جوہر کو سمجھتے ہوئے نئے حل تلاش کرنا اصل کام ہے۔ Raplication کے لیے اس سمجھ بوجھ کے علاوہ جذبے کی ضرورت ہوتی ہے۔ یہ خصوصیات حفیظ ارائیس میں اکٹھی ہو گئی تھیں۔ اس لیے وہ رول ماڈل بنے۔ ہمارے یہاں بے گھروں کے لیے گھروں کی فراہمی اتنا بڑا مسئلہ ہے کہ ہمیں مزید اختر حمید خان، مزید عارف حسن اور بہت سے حفیظ ارائیس درکار ہیں۔ اگر جذبہ موجود ہے تو مجھے یقین ہے کہ یہ گوہر ہمیں آپ ہی میں سے ملیں گے۔ پنجاب اربن ریورس سنٹر کے زیر اہتمام اہم شہری مسائل پر گفتگو اور جائزہ اس بات کی دلیل ہے۔

راجر ایزدی نے پنجاب اربن ریورس سنٹر کا تعارف کروایا۔ لوک سجاگ کی ڈاکومنٹری نے لاہور میں ٹرانسپورٹ سے متعلق مسائل کی نہایت موثر انداز میں عکاسی کی۔ Stakeholders کی شمولیت سے اس تنقیدی جائزے کو وسعت اور گہرائی ملی۔ آخر میں شکر یہ ادا کرنا چاہتا ہوں نیشنل کالج آف آرٹس کی پرنسپل ساجدہ ونڈل کا، خطبہ استقبالیہ کے لیے، امداد حسین اور خالد وڑائچ کا جنہوں نے ہمیں حفیظ ارائیس کا تعارف کروایا۔ راجر ایزدی کا پنجاب اربن ریورس سنٹر کے تعارف کے لیے، لوک سجاگ کا شکر یہ ڈاکومنٹری کے لیے اور Stakeholder

پوشی کا بھرم رکھیں۔

50% کی رجسٹریشن نہیں ہے۔ یہ نہ تو حکومت کو کوئی ٹیکس دیتے ہیں نہ ہی وہ کسی کے کنٹرول میں ہیں۔ اس حوالے سے ہم ایک نیا اسکوڈ تشکیل دے رہے ہیں۔ حکومت پنجاب نے 2005ء میں اس حوالے سے ایک آرڈیننس میں ترمیم کی ہے جس کے تحت ہم اس کو ایک علیحدہ ادارے کی شکل میں قائم کریں گے۔

یہ بات بھی بالکل ٹھیک ہے کہ بسوں اپنے روٹ پورا نہیں کرتیں۔ جب ہم نے فرنیچر بسوں کی سکیم پائس کی تھی تو ہمارا ان سے جو معاہدہ ہوا تھا اس کے مطابق انہوں نے بسوں کی تعداد مکمل نہیں کی۔ لیکن اس وقت بھی لاہور میں 1250 بسیں چل رہی ہیں۔ اس کے ساتھ ساتھ ہم مسلسل ان پر دباؤ ڈال رہے ہیں کہ وہ اپنی بسوں کی تعداد مکمل کریں۔

اسی طرح ہمارا جو اربن ٹرانسپورٹ سسٹم ہے اس کو بہتر کرنے کے لیے ہم نے مختلف اقدامات کئے ہیں۔ مثلاً روٹس کی Bifurcation کی ہے۔ اس کو Classify کیا ہے، High Occupancy اور Low Occupancy کے حوالے سے۔ اور اس کو ہم نے مشروط کیا ہے بسوں کی مطلوبہ تعداد کے ساتھ۔ جو اس کو پورا کرے گا وہی سڑکوں پر بس لاسکے گا۔

اسی طرح بس، ویگن اڈے کا ہمارے ہاں ایک کلچر ہے۔ اس پر بھی حکومت نے توجہ دی ہے۔ اس کے حوالے سے ہم جو ٹریفک اسکوڈ بن رہی ہے اس کو یہ ذمہ داری دے رہے ہیں۔ کہ جو پہلے اڈے پر آئے وہ اپنی گاڑی پہلے لے کر جائے۔ اور ہم اس اڈہ کلچر کو تھوڑا ڈی فیوز کرنے کی کوشش کر رہے ہیں۔

اس وقت جس چیز پر ہم سب سے زیادہ توجہ دے رہے ہیں وہ ٹرانزٹ ریل ہے۔ مجھے 1990ء میں جاپان میں ذاتی طور پر ٹرانزٹ ریل پر سفر کرنے کا موقع ملا ہے۔ تو وہاں کا سب سے سستا ٹرانسپورٹ کا ذریعہ ٹرانزٹ ریل سسٹم ہے۔ 1990ء میں ہم لوگ 60 مین کی ٹکٹ لیتے تھے اور ایک گھنٹہ میں ہم پورا نوکیو شہر گھوم لیتے تھے۔ لاہور میں ہم نے Lahore Rapid Mass Transit System کے نام سے اس کا آغاز کیا ہے۔ یہ ماس ٹرانزٹ شاہدہ سے لے کر حمزہ ٹاؤن جو قینچی سے تھوڑا آگے ہے وہاں تک چلے گی۔ یہ 27 کلومیٹر کا ٹریک

رکشا ڈرائیورز کے بارے ہماری سوسائٹی میں کوئی اچھا بیج نہیں ہے۔ ان کے حوالے سے کہا جاتا ہے کہ یہ جرائم پیشہ ہیں، نشے کے عادی افراد ہیں، اس طرح کی غلط باتیں کی جاتی ہیں۔ اس پر ہم نے تھوڑا سا حکومتی سطح پر اپنی سائیز کو محفوظ کرنے کے لیے کاروباری حضرات کی گارنٹی مانگی ہے۔ پنجاب سال انڈسٹریز کے اعداد و شمار کے مطابق ہم نے پچھلے تین ماہ میں 150 رکشے دیے ہیں اور ان کی قسطوں کی وصولی کے حوالے سے ہمیں کوئی شکایت نہیں ہے۔

دوسرا فضائی آلودگی کے حوالے سے میں بات کروں گا۔ ابھی یہاں پر بات ہوئی کہ ہم ویگنوں کو CNG پر منتقل کرنے کے لیے کیوں دھیان نہیں دے رہے۔ اس سلسلے میں حکومت کی توجہ ہے۔ CNG بسوں اور ویگنوں کے حوالے سے ایک Concept Paper تیار ہوا ہے۔ جس میں ہم اس وقت جو بسیں پبلک ٹرانسپورٹ میں چل رہی ہیں ان کو CNG پر منتقل کرنے کے لیے Subsidize ریٹ پر فنانسنگ کرنے کے لیے سکیم بنا رہے ہیں۔

اس کے ساتھ ساتھ نئی CNG بسوں کے حوالے سے بھی پالیسی بن رہی ہے۔ اس طرح آپ لوگوں کی تجاویز سیمینارز میں جو دوست آتے ہیں ان تک ہی رہ جاتی ہیں۔ میں یہ تجاویز لے کر جاؤں گا لیکن اس میں بھی مسئلہ یہ ہوتا ہے کہ لوگوں نے کیا کہا اور دوسرے بندے نے اس کو کس طرح سمجھا۔ اس حوالے سے آپ کی جو بھی تجاویز ہیں آپ چیف ٹرانسپورٹ پلانر پنجاب کے پتہ پر جب بھی چاہیں آپ ہمیں بھیجیں۔ ہم ان پر سنجیدگی سے غور کریں گے۔

ایک بات جو مجترمہ نے لیڈرز سیٹ کے حوالے سے کہی تھی۔ ابھی حال ہی میں ایک ہم نے ایک Write up بھیجا ہے۔ اس میں ہماری تجاویز ہیں کہ خواتین کے لیے، بزرگ شہریوں کے لیے اور معذور شہریوں کے لیے علیحدہ سے بسیں چلائی جائیں۔ انہوں نے خواتین کے حوالے سے جن مشکلات کا ذکر کیا ہے میں ان سے متفق ہوں۔ ہمیں ان کی تکالیف کا اندازہ ہے۔

اس وقت لاہور میں تقریباً ایک لاکھ 2 سڑک رکشا چل رہا ہے۔ جس میں سے

کو سہولت ہو۔

PRTC ایک بہت بڑا ادارہ تھا۔ بیس ہزار ملازمین کی ہم آج بھی پیشن دے رہے ہیں۔ ہمارے ہاں جو یونین کا کلچر ہے یہ حکومت سے زیادہ طاقتور ہے۔ اس وقت اس میں ایک شعبہ ہوتا تھا سنٹر ٹریننگ کا، میں نے بھی وہاں سے ٹریننگ لی تھی لائسنس جاری کرنے کی۔ جو اچھی چیزیں تھیں وہ بھی ادارے کے ساتھ ختم ہو گئیں۔ اس کو بھی ہم دوبارہ متعارف کروانا چاہتے ہیں۔ اس میں بھی نئی شعبے کی حوصلہ افزائی کر رہے ہیں۔

اسی طرح ہمارے محکمے کے اندر جو سب سے زیادہ نظر انداز ہونے والا شعبہ صوبائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی تھا۔ تمام ہیوی ٹریفک کو لائسنس بھی یہی جاری کرتا ہے۔ اس کو ہم انٹرنیٹ پر لارہے ہیں۔ ہمارے جو آٹھ ڈویژن ہیں پنجاب میں وہ ہمارے کنٹرول میں آجائیں گے۔ حتیٰ کہ ہم کوشش کریں گے لائسنس بھی انٹرنیٹ پر ہی لوگوں کو مل جائیں۔

بڑے شہروں میں سب سے اہم مسئلہ ٹریفک کا رش ہے۔ اس میں سڑکوں کی مینجمنٹ کے حوالے سے یہ شعبہ TEPA کو دیا گیا ہے۔ یہی ادارہ ٹریفک کے بہاؤ کے لیے سڑکیں ڈیزائن کر رہا ہے۔ اس میں ٹیپا نے خاصی مدد کی ہے۔ اس کے علاوہ انڈر پاسسز کا تجربہ بھی کافی اچھا رہا ہے گو اس پر بھی کچھ لوگوں کی تنقید ہے۔ اس کے علاوہ اور ہیڈ برجز کے ذریعے پیدل چلنے والے شہریوں کو سہولت دینے کی کوشش کی ہے۔ لیکن ابھی یہ کلچر رواج نہیں پاسکا کہ لوگ اس کو زیادہ سے زیادہ استعمال کریں۔ آپ جیسے دوستوں کو اس حوالے سے پبلک Awareness کے لیے بھی سینار کرنے چاہئیں۔

عارف حسن۔ چیئر مین، اربن ریسیورس سنٹر، کراچی

حفیظ ارائیں کے بارے میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ حفیظ میرے دوست تھے، ساتھی تھے۔ میرے خیال میں ان کا جو بڑا پن ہے وہ اس چیز سے واضح ہے کہ آج ان کے اتنے دوست اور ساتھی ان کو یاد کر رہے ہیں اور ان کو یاد کرتے رہیں گے۔

بنتا ہے۔ جس میں یہ زیر زمین بھی چلے گی۔ یہ 145 ارب روپے کا منصوبہ ہے۔ جس میں سے 20% حکومت پنجاب زمین وغیرہ کی شکل میں ادا کرے گی اور اس کے علاوہ 29 ارب روپے بھی دے گی۔ اس کے چار لین ہوں گے۔ پہلی گرین لائن جو شاہدرہ سے حمزہ ٹاؤن تک اس کی سٹڈی مکمل ہو گئی ہے۔ دوسری اور نچ لائن، ٹھوکریاں تک سے داروغہ والا تک جائے گی۔ اس کا انٹرجینج قریب چوک، مزنگ ہوگا۔ اس کی منظوری وزیر اعلیٰ نے دے دی ہے۔ گرین لائن، انشا اللہ 2011 تک مکمل ہو جائے گی۔

حکومت کے سامنے پورا پنجاب ہے۔ ہم نے پانچ بڑے شہروں راولپنڈی، فیصل آباد، ملتان، گوجرانوالہ، لاہور پر فوکس کیا ہے۔ ہم چاہتے ہیں کہ جو سہولت لاہور میں موجود ہو، وہ بتدریج ان باقی شہروں میں بھی مہیا کریں۔

حکومت کی مختلف ترجیحات ہوتی ہیں جس میں صحت، ایجوکیشن ہے۔ اسی طرح ٹرانسپورٹ ہے۔ لیکن بجٹ میں کمی کی وجہ سے ہم نے فرنیچر ڈیسوں کو متعارف کروایا۔ اسی طرح ہمیں امید ہے کہ ماس ٹرانزٹ منصوبہ میں ورلڈ بینک ہمیں مالی تعاون فراہم کرے گا۔ اس کے علاوہ نئی سرمایہ کاری کے حوالے سے کھلی دعوت ہے۔ جیسے ہم نے ریڈیو کیب ٹیکسی سکیم کو متعارف کروایا ہے۔ اس میں چار کمپنیاں آئی ہیں۔ جن میں دو لاہور میں کام کر رہی ہیں۔ ان کے پاس بہتر حالت اور ماڈل کی تقریباً 65 کاریں ہیں۔ دو کمپنیاں راولپنڈی میں کام کریں گی اس کا ہمیں بہت بہتر سپانس آیا ہے۔

اس طرح ہم آہستہ آہستہ تمام مسائل کو حل کرنے کی کوشش کر رہے ہیں۔ آپ جب بازار جاتے ہیں کوئی چیز خریدنے تو سب سے پہلے اپنی جیب کو دیکھتے ہیں۔ فنڈز کے حوالے سے اگر ہم بات کریں تو اس وقت ہم کسی آئیڈیل صورتحال تک پہنچنے کی سطح پر نہیں ہیں۔ اسی لیے حکومت نے نئی شعبے کی اس سیکٹر میں حوصلہ افزائی کی ہے۔

حکومت کی تمام معاملات پر نظر ہے۔ ہم نے محکمہ ٹرانسپورٹ میں ون ونڈو سنٹر لائڈ کیپیوٹرسٹم متعارف کروایا ہے۔ سٹاف کی ٹریننگ کروائی ہے۔ تاکہ شہریوں

میں کروں گا۔ مگر ان سب کاوشوں میں یہ جوائنٹ ریل ٹرانزٹ ہے، بنکاک میں یہ 3% ٹریس Served کرتی ہے۔ قاہرہ میں 1.8%، نیپال میں 8%، تہران میں ایک فیصد سے کم، کلکتہ میں ایک فیصد سے کم، باقی جتنی ٹریس ہیں وہ سب انہیں رومی بس سسٹم پر چلتی ہیں۔ جو قیمت ہے ان ٹرانسپورٹ سسٹمز کی، علاوہ کلکتہ کے جہاں بھاری پیمانے پر سوسڈی دی جاتی ہے وہ اتنی زیادہ ہیں کہ غریب آدمی ان پر سفر نہیں کر سکتا۔ علاوہ نیپال کے بنکاک میں اوسطاً ایک ٹرپ میں ہاتھ کی ہے۔ میں ہاتھ آپ سمجھ لیں 30 روپے بنتے ہیں۔ جبکہ وہی ٹرپ بس کے ذریعے دس ہاتھ سے کم ہے۔ نیپال میں اس ٹرانزٹ ٹریس بارہ پیسوں میں جبکہ بس کے ذریعے چار پیسوں سے کم میں ہے۔

تو آپ یہ دیکھیں گے کہ نیپال کے علاوہ جہاں لوگ زیادہ سفر کرتے ہیں اس سسٹم سے، بنکاک جیسے شہر میں، ان کی جوائنٹ گراؤنڈ لائٹ ریل ہے اور۔ کائی ٹرین ہے اس میں آپ کو ایک بالکل مختلف کچھ ملے گا۔ اور جب آپ ایک بس میں جائیں گے تو وہاں آپ کو ایک بالکل مختلف کچھ ملے گا۔ اور اس کی بہت ساری وجوہات ہیں جو میں کراچی کے حوالے سے بیان کروں گا۔ اچھا اب یہ کامیاب کیوں نہیں ہوئیں؟ یہ ساری سیکسیں جن پر اربوں روپے نہیں اربوں ڈالر خرچ ہوئے ہیں۔ اس کی پانچ اہم وجوہات ہیں۔

1- یہ جو سیکسیں تھیں یہ کسی Land use پلان کا حصہ نہیں تھیں۔

شہر کی زمین کے استعمال کے لیے ایک نقشہ ہوتا ہے۔ جہاں پر نشاندہی کی گئی ہوتی ہے کہ یہاں پر لوگ رہیں گے، یہاں پر ڈیولپمنٹ (ترقیاتی کام) ہوگی، اس کے حساب سے ٹریفک کی انجینئرنگ ہوتی ہے۔ ان سب شہروں میں Land use کا مسئلہ اور اس کی Growth کے مسئلے پر نہ کبھی کوئی تحقیقی ہوئی نہ اس کے تحت کوئی پلاننگ ہوئی۔ یہ سب تجلث (Adhoc) میں کئے گئے فیصلے تھے کہ شہر کے موجودہ صورتحال یہ ہے تو اس کے اوپر پلاننگ کر لو۔ پلاننگ کرنے اور اس پر عملدرآمد کرنے میں دس سال گزر گئے اور شہر کی صورتحال بالکل مختلف ہوگئی۔ مجھ سے قاہرہ کے پلانرز نے یہ کہا ہے کہ اس شہر کے مسئلے تب حل ہوں گے جب ہم یہ

آج کا جو مضمون ہے سڑکوں اور ٹرانسپورٹ کا، اس کے حوالے سے میں نے مختلف جگہ پر کام کر کے سیکھا ہے۔ حالانکہ میں ٹرانسپورٹ پلانر نہیں ہوں۔ ٹرانسپورٹ انجینئر نہیں ہوں۔ ملک عظمت صاحب نے جو باتیں کی ہیں وہ بہت اہم ہیں لیکن میں اسے ایک اور زاویے سے دیکھنا چاہتا ہوں۔

تین بڑے مسئلے ہیں۔ خاص طور پر آج کل کے ایشیا اور لاطینی امریکہ کے شہروں میں ٹرانسپورٹ کے حوالے سے۔ ایک تو ٹریفک کا رش ہے۔ دوسرا غریب آدمی کے لیے جو وقت لگتا ہے گھر سے کام پر جانے اور کام سے گھر پر آنے میں اس کی وجہ سے اس کے خاندان پر کافی سنگین اثرات مرتبے ہوتے ہیں۔ اور اس پر جو کافی تحقیقی ہوئی ہے اس سے یہ اثرات واضح ہوئے ہیں۔ تیسرا مسئلہ جن حالات میں وہ سفر کرتا ہے۔ جس سے نہ صرف جسمانی تکلیف بلکہ ذہنی تکلیف بھی ہوتی ہے۔

اس حوالے سے ایشیا اور تیسری دنیا کے مختلف شہروں میں مختلف اقدامات کئے گئے ہیں۔ جو اقدامات کئے گئے ہیں اور جن شہروں میں کئے گئے ہیں جو اہم شہر ہیں اور جہاں بہت بڑے پیمانے پر سڑکیں چوڑی کی گئیں ہیں، فلائی اورز بنائے گئے ہیں، انڈر پاسز بنے ہیں، ایکسپریس وے کئی سو کلو میٹر بنے ہیں۔ وہ ہیں قاہرہ، تہران، بنکاک، نیپال اور اب بمبئی بھی وہی کرنے جا رہا ہے۔ جتنی بھی انوشمنٹ ہوئی ہے ان شہروں میں انہوں نے انوشمنٹ میں ان تین مسائل کو حل نہیں کیا۔ میرے خیال میں یہ ایک سبق ہمیں پاکستان اور برصغیر میں سیکھنا پڑے گا۔ نہ یہ فلائی اورز سے حل ہوا، نہ انڈر پاسز سے حل ہوا۔ نہ ایکسپریس وے سے حل ہوا۔ بنکاک، نیپال، تہران اور قاہرہ کی جو ٹریفک ہے وہ لاہور اور کراچی سے کہیں زیادہ بدتر ہے۔ آپ ایکسپریس وے پر چل رہے ہیں تو ٹھیک ہے، جو نبی آپ ایکسپریس وے سے اترتے ہیں اور شہر میں داخل ہوتے ہیں تو گھنٹوں رش آدر میں پھنسے رہتے ہیں۔ اسی طرح جب آپ نکل رہے ہوں گے ایکسپریس وے پر چڑھنے کے لیے آپ کو گھنٹوں انتظار کرنا پڑے گا۔

ان سب شہروں نے لائٹ ریل ماس ٹرانزٹ بنائی ہے۔ اس کا مزید ذکر میں بعد

ہے۔ شہر سے باہر نکلنے کے نتیجے میں ان کی مالی حالت بدتر ہوتی جا رہی ہے۔
 2- دوسری بات یہ ہے کہ حکومت نے طے کیا ہے کہ سگنل فری روڈ بنائے گی تو 9 سگنل فری روڈ کی نشاندہی کر دی گئی ہے۔ ہم نے ان میں سے دو سگنل فری روڈ کو مانیر کیا۔ تو یہ صحیح ہے کہ ان کے بننے سے آپ بڑی تیزی سے پوائنٹ A سے پوائنٹ B تک جا سکتے ہیں۔ Rush hours میں آپ کو اتنی ہی دیر لگتی ہے کیونکہ آپ نے کئی پوائنٹ سے ٹریفک کو الگ کر کے ایک پوائنٹ پر جمع کر دیا ہے۔

چار سگنل پار کر کے گاڑیاں ایک سگنل پر جمع ہو جاتی ہیں۔ بالکل اتنا وقت لگتا ہے جتنا پہلے لگتا تھا۔ Rush hours میں کوئی فرق نہیں پڑا۔ پیدل چلنے والے لوگوں کو اس سے بے شمار دشواریاں ہو گئیں کیونکہ وہ سڑک کراس نہیں کر سکتے۔ اور اس کا بالکل خیال نہیں رکھا گیا۔ پیدل چلنے والوں کے لیے جو کراسنگ بنائی گئی ہیں وہ اتنے فاصلے پر ہیں کہ بچوں، عورتوں اور ضعیف لوگوں کے لیے سڑک پار کرنا اور اور ہیڈ برج سے ٹیس فٹ اوپر چڑھ کر نیچے اترنا بھی بہت بڑا مسئلہ ہے۔

3- تیسرا جو مسئلہ ہے وہ یہ ہے کہ پچھلے مالی سال میں ہم نے 502 ڈیجیٹل روزانہ رجسٹر کئے کراچی میں، تو آپ اندازہ لگائیں کہ کتنی زیادہ ٹریفک بڑھی ہے۔ پچھلے دنوں اخبارات کے مطابق 63% گاڑیوں کو قرضہ لیزنگ کمپنیوں سے یا بینک سے ملا ہے۔ اس حساب سے تقریباً 1.1 بلین ڈالر ان گاڑیوں پر خرچ ہوا ہے۔ اس پیسے سے آپ کراچی کے ٹرانسپورٹ سسٹم کو نئے سرے سے تشکیل دے سکتے تھے۔ حالانکہ یہ اتنا آسان کام نہیں ہے۔ اس میں اور بہت سے مسائل بھی ہیں۔ لیکن بہر حال اتنا سرمایہ آپ کے پاس موجود تھا۔
 4- چوتھا جو مسئلہ ہے وہ یہ ہے کہ پرانے شہر میں جو مارکیٹیں ہیں ان کو گوداموں کی ضرورت ہے۔ سنورج کی ضرورت ہے۔ کارگو سٹور کی ضرورت ہے۔ پرانے شہر پر آہستہ آہستہ ان کا قبضہ ہو گیا ہے۔ اور شہر جو وہ گھٹ کر ختم ہو گیا ہے۔ مزید گوداموں اور کارگو سٹور کی گنجائش نہیں رہی چنانچہ یہ اب کچی آبادیوں میں بننے لگے ہیں جس کی وجہ سے اب یہی ٹریفک بہت سی

فلانی اور زاور یہ ایکسپریس وے بنی ہیں گرا کر نئے سرے سے پلاننگ کریں۔
 2- دوسرا مسئلہ یہ ہے کہ یہ جو پلاننگ ہوئی تھی یہ کسی ٹرانسپورٹ اور ٹریفک پلان کے نتیجے میں نہیں ہوئی تھی۔ یہ دو چیزیں بہت مشترک ہیں۔ ان کا آپس میں قریبی رشتہ ہے۔
 3- تیسرا مسئلہ یہ ہے کہ یہ پلاننگ تو ہو گئی۔ ماس ٹرانزٹ کی، سڑکوں کی، مگر جو Over all مینجمنٹ پلان تھا وہ اب بنکاک میں گیا رہ سال بعد بن رہا ہے۔ کوئی بیس سال پہلے ایکسپریس وے شروع ہوئے تھے۔ گیارہ سال پہلے تقریباً 80% مکمل ہو گئے تھے اور اب مینجمنٹ کی نوبت آئی ہے۔
 4- چوتھی وجہ یہ ہے کہ ان سب ممالک میں حکومت نے گاڑیاں حاصل کرنا آسان کر دیا تھا۔ لوگ گاڑیاں خریدتے رہے۔ رش بڑھتا رہا۔
 5- اور آخر میں گاڑیاں خریدنے کی سب سے بڑی وجہ یہ تھی کہ پبلک ٹرانسپورٹ جو 80% بسوں پر انحصار کرتا ہے اس کو مناسب طریقے سے تشکیل نہیں دیا گیا۔

یہ پانچ بہت اہم باتیں ہیں جن کو آج ہمیں اپنے ملکی تناظر میں مد نظر رکھنے کی ضرورت ہے۔
 کیونکہ میں لاہور کے حوالے سے اتنی واقفیت نہیں رکھتا اس لیے اس بارے میں کچھ بات نہیں کر سکتا اس لیے کراچی کے حوالے سے بات کروں گا۔
 کراچی کے سات اہم مسئلے ہیں۔

1- کوئی Coordinated منصوبہ نہیں ہے Land use اور ٹریفک مینجمنٹ کے حوالے سے۔ جس میں یہ ساری چیزیں Cordinated طریقے سے پلان ہوں۔ یہ ساری الگ الگ چیزیں ہیں۔ جن کا آپس میں کوئی تعلق نہیں ہے۔ اور وقتاً فوقتاً یہ بدلتی رہتی ہیں۔ Land use پلان کے حساب سے جو سب سے اہم مسئلہ ہے وہ یہ ہے کہ ہم غریب آبادیوں کو شہر سے باہر نکال رہے ہیں۔ اور جیسے ہم انہیں شہر سے باہر نکالتے جا رہے ہیں ان کی ٹرانسپورٹ کی ضروریات بڑھتی جا رہی ہیں۔ سفر کرنے کا وقت بڑھتا جا رہا

لگا ہے، وہ تقریباً 2 ملین ڈالر فی کلومیٹر ہے اور بس وے کو آسانی سے بڑھایا بھی جاسکتا ہے۔ لاطینی امریکہ کے دو شہروں گوانا اور کورہیما نے ثابت کر دیا ہے کہ بس وے نہ صرف سستی ہے، اسکا آپریشن سستا ہے، بلکہ اس کی رسائی بھی زیادہ ہو سکتی ہے۔

چوتھی بات زمین کے استعمال (Land Use) سے متعلق ہے۔ اگر آپ لینڈ ویلیو کی بجائے ماحولیاتی اور سماجی پہلوؤں کو مد نظر رکھتے ہوئے زمین کو استعمال کرتے ہیں، تو آپ بہت حد تک ٹریفک رش (Congestion) کے مسائل پر قابو پاسکتے ہیں۔ یہ سبق بھی ہم نے گوانا اور کورہیما سے سیکھا ہے۔

پانچویں بات، پیدل چلنے والوں کو ترجیح دی جائے۔ ان کی حوصلہ افزائی کی جائے۔ ان کی ضروریات کو پورا کیا جائے تو پھر آپکا نظام بہتر ہو سکتا ہے۔ اس کے لیے ہمیں اپنے بانی لاز کو تبدیل کرنے کی ضرورت پڑے گی۔ کیونکہ ہمارے جو بانی لاز ہیں، وہ پیدل چلنے والوں کے خلاف ہیں۔ ان کی ضروریات کو مد نظر نہیں رکھتے۔ ہمارے جو بانی لاز ہیں وہ Anti Street ہیں۔ Anti Mix Land Use ہیں۔ اس کی وجہ سے سفر کرنے اور پیدل چلنے والوں کو بہت دشواری ہوتی ہے۔

اور آخری بات جو کہ شاید عبدالقیوم اعوان صاحب نے بھی کہی تھی کہ تیز اور سست رفتار ٹریفک، مقامی اور وہاں سے گذرنے والی ٹریفک کو الگ کرنا بہت ضروری ہے۔ یہ چند اہم باتیں تھیں جو میں آپ کے سامنے رکھنا چاہتا تھا۔

سڑکوں پر سے گزر کر کچی آبادیوں میں جاتی ہے۔

5- پانچواں البٹو ہے آئل ٹرمینل کا۔ تیل آتا ہے۔ سیماڑی کے آئل ٹرمینل پر اترا ہے وہاں سے وہ پمپ ہوتا ہے۔ نیشنل ہائی وے کی طرف ریفائنری کو ریفائنری سے وہ واپس پمپ ہوتا ہے آئل ٹرمینل جہاں سے 25 ہزار ٹینکر اس کو لے کر شہر میں سے گذر کے وہ جاتے ہیں، نیشنل ہائی وے اور سپر ہائی وے کی طرف۔

6- اور آخر میں کنٹینر ٹریفک کا مسئلہ ہے۔ 1962ء میں کراچی کی 82% پورٹ سے متعلق نقل و حمل ریل سے تھی۔ آج 5% بھی ریل سے نہیں ہے۔ اب یہ ساری کی ساری سڑکوں سے جاتی ہے اور اس کے لیے بانی پاسوں کی ضرورت ہے۔

تو یہ موٹی موٹی چیزیں تھیں جو میں آپ کے سامنے رکھنا چاہتا تھا۔ یہ ایک بہت اہم حصہ ہے ٹرانسپورٹ مینجمنٹ اور پلاننگ کا۔ اب حل کیا ہے؟ سب سے پہلے جو آپ کی 70% آبادی ہے، کم آمدنی اور متوسط طبقہ پر مشتمل اس کی ضروریات کو سمجھنے کی اور ان کو پورا کرنے کی ضرورت ہے۔ یہ تب ہی ہوگا جب آپ سڑکوں پر پرائیویٹ گاڑیوں کی پرنسبٹ پبلک ٹرانسپورٹ کو اولیت دیں گے۔

دوسری چیز یہ ہے کہ رش کو کم کرنے کے لیے آپ کو شہر کے فنکشن کو De-Centerized کرنا پڑے گا۔ مثلاً کورٹس، ہنگام اور پاسپورٹ آفس۔

1989ء میں کی گئی ایک سٹڈی کے مطابق شہر میں کورٹس، ہنگام اور پاسپورٹ کے لیے 80 ہزار ٹریس لگتے تھے۔ اگر آپ ان کو Dencenterized کرتے ہیں تو 80 ہزار ٹریس بچ جاتے ہیں۔

تیسری چیز کہ ہم کراچی میں اس نتیجے پر پہنچے ہیں کہ یہ جو بس سسٹم BRT کہلاتی ہے۔ جس کے ذریعے سے تیز رفتار بسیں سڑکوں پر آتی ہیں۔ یہ لائن ریل سے کہیں زیادہ بہتر ہے۔ اس کی تکمیل جلد ہوتی ہے اور یہ سستی ہوتی ہے۔

ہمارے یہاں کراچی میں لائن ریل ٹرانزٹ کے کارڈورن، جو Elevated تھا۔ اس کا تخمینہ 28 ملین ڈالر فی کلومیٹر لگا تھا۔ لیکن ابھی جو بس وے کا تخمینہ



پنجاب اربن ریورس سنٹر شہری مسائل کے لیے کام کرنے والا ایک ادارہ ہے۔ جو ایسی شہری ترقی کی وکالت کرتا ہے جس کا مطمح نظر عام لوگ ہوں۔ اکتوبر 2001ء میں اربن ریورس سنٹر (URC) کراچی کے کام سے سیکھے ہوئے پنجاب اربن ریورس سنٹر کی تشکیل کی گئی۔ پنجاب میں جس تیزی سے شہر سازی ہو رہی ہے، اسی تیزی سے شہری مسائل میں بھی اضافہ ہو رہا ہے۔ ان ایشوز کی پیچیدگیوں اور مشکلات کو مد نظر رکھتے ہوئے پنجاب اربن ریورس سنٹر نے گذشتہ دو سال سے اپنی توجہ لاہور کے شہری اور ترقی سے متعلقہ مسائل اور ترقیاتی منصوبوں کے شہری زندگی پر پڑنے والے اثرات کو سمجھنے پر مبذول کی ہے۔ ہم سمجھتے ہیں کہ چونکہ شہری مسائل کا زیادہ بوجھ کم آمدنی والے لوگوں کو برداشت کرنا پڑتا ہے، اس لیے ضروری ہے کہ شہری مسائل حل کرنے کی منصوبہ بندی کرتے وقت کم آمدنی والے شہریوں کی ضروریات اور ترجیحات کا خاص خیال رکھا جائے۔

پنجاب اربن ریورس سنٹر ہر سال مختلف شہری مسائل پر حفیظہ ارائیں ڈیولپمنٹ فورم کا بھی انعقاد کرتا ہے۔ جو پاکستان کے مایہ ناز سماجی کارکن حفیظہ ارائیں مرحوم کی برسی کے موقع پر منعقد کیا جاتا ہے۔

پنجاب اربن ریورس سنٹر کا مقصد تحقیق کی بنیاد پر عام شہریوں کی آواز حکومتی اداروں اور شہری اداروں تک پہنچانا ہے اور ترقی کے ایسے نقطہ نظر کو فروغ دینا ہے جس کی منصوبہ بندی میں حکومتی اداروں اور پلانرز (Planners) کے ساتھ تمام شہریوں کی برابری کی بنیاد پر شرکت ہو۔ ہمارے کام میں انفارمیشن اکٹھی کرنا اس کی تحقیق اور اسے تقسیم کرنا شامل ہے۔

یہ ایک چھوٹی سی کاوش ہے ان شہری تبدیلیوں اور منصوبوں کو سمجھنے کی جو بڑے پیمانے پر شہریوں کو متاثر کر رہی ہیں۔

Published 2007

From:

Punjab Urban Resource Centre

88-E, Sardar Street, Allama Iqbal Road, Garhi Shahu, Lahore, Pakistan.
Tel: 042 8405528 Email: purclahore@yahoo.co.uk