National ROAD SAFETY Journal

Vol: 1 Helpline: 130 www.nhmp.gov.pk

National ROAD SAFETY Journal

YOUR SAFETY IS OUR GOAL

Road Safety Seminar

"Our Goal is to Transform the whole Society into a Nation of Law Abiders"

NATIONAL HIGHWAYS & MOTORWAY POLICE

Editorial

Road Safety is still considered as an alien concept in Pakistan. There is a general state of apathy at all levels towards road safety related issues despite of this acceptance that these issues affect every one of us. We as a nation have decided to live in a state of denial and are yet not ready to accept Road Safety as a Social Problem or a Public Health Concern. It is an established fact that, in Pakistan, more than 13000 innocent road users are getting killed every year and more than 50000 are severely injured and become disabled. An estimated cost of all this unnecessary loss and burden on the national exchequer is more than US$ 5.00 Billion every year. It is interesting to note that our Legislature's response and stance towards traffic related problems is quite forward looking but still a lot is required to be accomplished. The laws however fail to bring changes on ground if they are not implemented efficiently and equitably by the institutions made responsible for that.

There is need for a well-coordinated and comprehensive approach to address the gigantic task of saving precious lives of our innocent road users. The present approach towards Road Safety requires a complete overhaul with strong commitment at all levels to bring discipline back to our roads. In this prevailing scenario, the key role being played by the National Highways & Motorways Police is nothing less than a ray of hope and the situation on our highways and motorways has improved due to its efforts to enforce the laws fairly but with courtesy.

This effort to print a National road Safety Journal is another effort to highlight the issues which can help us inculcate a better road sense in our drivers and bringing discipline back to our roads. It is an open secret that the weakest link in this whole effort of saving lives of our road users is the driver himself/herself. Speed is one of biggest killers on our roads but still our drivers tend to over speed and don't bother to wear seat belts. The majority of victims of traffic accidents in Pakistan are motorcyclists but they do not have this realization that wearing a safety helmet improves their chances of survival in case of an accident by 90 percent. The awareness level about such issues can only be raised by efforts like publication of Road Safety Journal.

The current copy of National Road Safety Journal has focused on various road safety related issues ranging from road engineering to enforcement including education and awareness of our road users. The topics included in the present issue of the journal clearly depict the areas which require immediate attention of the concerned departments. With serious efforts and strong commitment the current situation can be improved and we can save precious lives of our innocent road users.

Editor

CONTENTS

NEW Initiatives and Measures to Transform NH&MP into a Model Organization	04
A Remarkable Change in Lane Discipline on N-5	06
Yes We Can Reduce Traffic Accidents and Save Human Lives	07
Road Safety a Public Health Concern	09
Use of Seat Belt a Sure Recipe to Save Life	11
Speed Thrills but Kills	13
Accidents In Salt Range	15
Technology LED Policing	17
Overloading a Menace for the Road	19
IG NH&MP Addressed to Police Darbar at Khairabad	20
Road Safety Walks on World Road Safety Day	22
Welfare Activities Improvement of Basic Amenities in Sectors and Beats	24
Activities of Mobile Education Unit	25
Road Safety Seminar Pearl Continental Hotel Peshawar	27
Road Safety Seminar Chenab Club Faisalabad	28
Road Safety Seminar PNCA Auditorium, Islamabad	30
It was Surprising Indeed	31
Kid Corner	32
Activities & Initiatives	33

NEW Initiatives & Measures to Transform NH&MP into a Model Organization

By: **Munir Masood Marath SSP North-III**

The year 1997 witnessed the emergence of Motorway Police with such an organizational character that astonished everyone across the country. It proved to be a clean island in the middle of an ocean of corruption. It was acknowledged as professional police organization free of corruption even by the international watchdogs like Transparency International. Asian Development Bank affirmed its status as Role Model Organization for Asia. Unfortunately, this organization could not retain such a high image for more than a decade. The concerns started echoing from within the organization and without to cleanse it of the malpractices. Sense of pride for the Motorway Police was now replaced by nostalgia of the days of yore.

The incumbent leadership of the Motorway Police resolved to bring back the lost public legitimacy to this organization. With untiring efforts, commitment to the cause, and devotion to the professional ethics, the decadent image of this organization has been rejuvenated. In the following lines while delineating upon the basic paradigms of organizational legitimacy as emphasized by the incumbent leadership of the Motorway Police during the initial operational conferences across the country, an attempt has been made to analyze the steps taken by the incumbent leadership of the Motorway police that has successfully revived its image as Role Model Organization.

One, equal application of law is a pre-requisite to earn any organization public approval in discharge of their professional work. In theoretical terms it implies that law should treat all citizens on equal footings and the right to fair procedure should be extended to all without discrimination. In its bid to win back the lost public trust the Motorway Police has put in practice the policy of equal application of law in their areas of operation. In this context, professional ethics which aim at extending equitable service delivery to all road users have been rejuvenated instead of extending protocol duties to those who matter.

Two, internal accountability mechanism has been revived. It has been realized that the corrupt practices in the Motorway Police may be encountered through the application of 'a few bad apple theory' which means that there are few bad apples in an otherwise clean barrel, if these bad apples are removed the system will start working successfully otherwise they have the potential to make the barrel itself bad. In this view, the police officers having bad repute and dirty service record has been taken to the task. This has indeed sent a loud message to those on the brink as well either to mend their ways or leave the organization.

Three, a realization has rightly been developed in the top-brass leadership of Motorway Police as reflected in the Inspector General's addresses to the lower formations of the Motorway Police that police officers' attitude towards people in individual encounters has strong bearing upon the public perception of police. Refresher courses under the direct supervision of the Inspector General has been arranged to sensitize the operational staff regarding the importance of their attitude towards the public. These police-public encounters reflect an asymmetrical relationship in the

sense that at times a good job done by the police may not be acknowledged whereas one bad job may be enough to undermine the organizational legitimacy. Gifts have been distributed among the commuters on the eve of Eid and 14th August just as a good will gesture to the public.

Four, since the primary duty of the Motorway police is to ensure road discipline and naturally if it fails to discharge this duty effectively, it matters little what else they do. Therefore, special measures have been taken to implement road discipline on Motorway and National Highways. On the toll plazas, special

briefing sessions have been arranged to sensitize the heavy as well light traffic regarding the road discipline issues like lane violations, over-speeding, seat belt use, overloading, etc. This briefing task has been pursued so vigorously that in a brief period of less than seven months, more than seven million vehicles of different categories have been briefed across the country. To secure optimum professional output special patrolling has been made permanent feature of the operational duties of the organization. To emphasize upon the significance attached with special patrolling, the Inspector General himself spearheads this special patrolling on regular basis.

Five, following the democratic model of police governance, special emphasis is being laid to make Motorway Police a 'service' rather than a 'force'. As a by-product of their real work that requires 24 hours availability on the roads, the Motorway Police has started doing some informal functions like handing over the lost children to their parents if found and also by providing helps to the commuters which otherwise fall beyond the purview of the formal functions of this organization. The aim is to win public approval for the organization.

Six, in order to make the organization professionally robust, healthy activities like sports competitions and mess nights have been arranged at all levels within the organization. Besides this, to internalize the core values like integrity, courtesy and rule of law in the officers, speech contests and essay writing competitions have been arranged amongst the field staff.

Seven, previously, the Motorway police has been largely focused upon traffic regulations but given the volatile security environment, the incumbent leadership of the Motorway Police has the realization that in the immediate context of any occurrence of crime on national highways, the commuters look towards Motorway police for its response. Hence, the field staff has been recently equipped with sophisticated weaponry to respond to any occurrence of crime effectively.

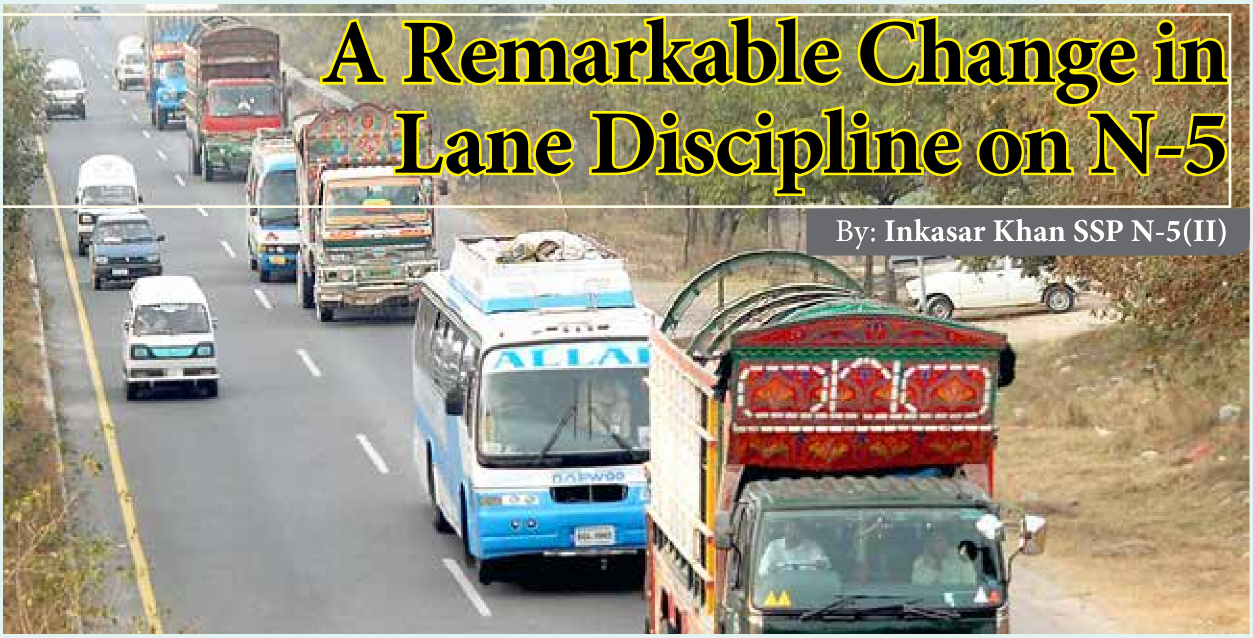
Eight, there is no denying the fact that no organization can excel if its training is not synchronized with its job requirements. Currently, special attention has been paid to the revision of training curriculum to bring it in line with the job description of the organization. It has also been ensured that special focus is given to inculcate core values of Motorway police in the minds of the trainees so that they may live up to the public expectations when they are posted in the field. Being convinced of the high levels of training, other organizations like KP Police, AJK Police and FIA are also utilizing the training services of National Highways and Motorway Police to achieve the similar standards of professional excellence.

Nine, in a bid to create traffic sense and discipline, an extensive public awareness campaign has been launched. In a brief span, the Inspector General visited different big city centres across the country and addressed road safety seminars which were attended by people belonging to the cross-sections of the society. In these seminars, he highlighted the globally acknowledged fundamentals of road safety and encouraged the participants to follow them. Moreover, LED screens have been installed at the Motorway toll plazas to sensitize the public about road safety techniques on the one hand and to imbibe the notion of a law abiding nation into their minds on the other.

Last but not the least, special attentions has been paid to the welfare aspect of the employees because it is the job-satisfaction which go a long way in increasing the out-put of the organization. Following steps deserve attention in this regard: the issue of ' risk allowance' is being raised at the highest forum of the government; for those who make supreme sacrifice in the line of duty, package on the pattern of Punjab Police is underway; living conditions of the field staff have been improved by renovating the washrooms and mess facilities so that a sense of ownership may be fostered within the ranks and above all, policy of merit-based transfers and postings of the field staff is being followed in letter and spirit to inculcate job satisfaction in the field formations.

It is quite encouraging to note that all these initiatives are yielding positive results in recovering the lost public image of the Motorway Police. Traffic discipline which was a far cry just six months ago can be observed on the highways and this organization has again joined the list of those international organizations which are noted for their professional excellence.

A Remarkable Change in Lane Discipline on N-5



By: **Inkasar Khan SSP N-5(II)**

Since June-2013 under the present command of NH&MP a number of remarkable changes have been observed regarding briefing, quality of helps and road discipline that have resulted in conspicuous decline in road accidents. Special briefing squads comprising of smart and efficient officers have been constituted to impart effective road safety briefings to commuters. Briefings were imparted especially to pedestrians for the use of overhead bridges and underpasses in all three sectors of N-5 North. Different road safety awareness campaigns were also launched with the involvement of local community. Briefing material containing road safety tips was distributed among the masses. Boards, banners and steamers were displayed at all Toll Plazas from Peshawar to Lahore. Mobile Education Unit arranged various programs for people from different walks of life. Beside other activities, enforcement with zero tolerance was also carried out which played an important role in maintaining road discipline. Different enforcement campaigns especially focusing against lane violation, illegal parking , overloading of goods and passengers and over speeding were carried out. Speed checking squads, in addition to routine duty, were deputed in built-up areas. This resulted in improvement in traffic discipline in the city areas. Extra patrolling vehicles were deputed during night shift which produced good results in improving security and traffic discipline. Zero tolerance against traffic violations was ensured as enforcement on parity basis creates a sense of security in the minds of law abiding commuters. Violations committed by HTVs/PSVs were specially focused to maintain discipline and safety of passengers on roads. To encourage quality of help to commuters, help data is being scrutinized and verified. A remarkable decrease in violations, improvement in lane discipline and decrease in accidents has been observed.

Yes We Can Reduce Traffic Accidents and Save Human Lives

By: **Dr. Waliullah PSP DIG NH&MP South and West Zones**

Modernization, the movement of world population has multiplied. As more and more people use roads, road accidents are increasing day by day. Nearly 1.3 million people die in road crashes each year, worldwide. On an average, 3,287 people die in road accidents daily. Over 90% of all road fatalities occur in low and middle-income countries, which have less than half of the world's vehicles. Road accidents cost low and middle-income countries US $65 billion annually, exceeding the total amount received in developmental assistance. Unless effective measures are taken, road traffic injuries are predicted to become the fifth leading cause of death by 2030. However, we can reduce these accidents and save human lives if proper strategies are worked out and implemented. We can do this if we start working on the basics of 3 Es.

ENGINEERING:

This covers many aspects of construction on the roads and the vehicles that travel on them. On both roads and vehicles the built-in safety features can

reduce accidents to a great extent.

i)Roads: Building road networks has always been expensive and complicated task which involves many aspects of road safety, such as Crash Barriers, Road Markings, Road Signs, Junction Layouts, Traffic Lights and Pedestrian Crossings.

In most of the developed countries an enormous amount of money is spent on building speed humps on residential streets to slow down drivers who just won't drive sensibly.

Road layouts in terms of lane markings and signage are used to help and inform road users about problems that regularly occur. The drivers who regularly use a route might know about dangerous situation that may develop every time at the same place. An efficient road furniture can provide a lot of help to road users to minimize accidents.

ii)Vehicles: The manufacturing of vehicles has tremendously changed over the years. Back in the 1960s, cars which just had some relatively minor damage on the outside but was not designed to protects passengers from serious injuries. These days

one can see pictures of vehicles which are so badly damaged that it doesn't seem possible that anyone could have survived in those vehicles and yet people can sometimes walk away with just a few cuts and bruises. This is due to passive safety features like Seat Belts, Airbags, SIPS and Crumple Zones. All these safety features may be very good for car drivers but they do absolutely nothing for the Pedestrians, Cyclists or Motorbike Riders who remain extremely vulnerable to road side hazards arising due to lapse of concentration of road users.

The one downside to this is the fact that... the safer a driver feels... the more blasé they become about having an accident. Following things may lead to distraction of drivers: music, use of mobile phones, eating, drinking and talking to other passengers. Overall accident rate may decrease if drivers refrain

from these things.

Some other aspects of vehicle manufacturing are also aimed at reduction in accidents. For instance, Modern Tyres, Traction Control, and Anti-lock Braking Systems (A.B.S.) all help a driver to maintain control over a vehicle in difficult or emergency situations.

EDUCATION:

Training standards and methods do vary a great deal from one country to the other but whatever good it entail there is a limit to what can be achieved through the trainings. However, the fact remains that higher standards of training always produce positive results. It goes without saying that well trained drivers will have reduced chances of being involved in accidents prone activities.

ENFORCEMENT

Introduction of new legislations to deal with traffic challenges can save lives but in our view the major problem is flouting of laws by the drivers that can be addressed through effective enforcement. What is the 'measure of success' through enforcement of law? Every enforcement of law has the potential to reduce the number of violations and help in educating a better traffic sense amongst the road users. It is an established practice that strict and efficient enforcement of traffic laws, Rules and Regulations can bring discipline on roads and only fear of heavy fines can force habitual rules violations to refrain from such activities.

The primary purpose of the enforcement is to make everyone comply with the laws. There is a limit to what you can achieve by simply passing more and more laws. Driving while using a mobile phone must be banned and this may be followed by bans on smoking in vehicles, food, drink, changing CD's. Basically doing anything that could cause a distraction needs to be banned in letter and spirit.

Moreover, enforcement on highways is by far the most contentious issue as far as Road Safety is concerned. If every minor infraction of the law is religiously enforced by the State then everyone starts to feel being tyrannized and in converse terms if these laws are not strictly enforced it will result in deterioration of road culture leading to increase in

road accidents. What is required is a mechanism whereby a large number of ordinary citizen are assigned the task to make this society into a law-abiding society.

NH&MP is recognized everywhere and by all road users for its honesty, courtesy and help at the time of need. National Highways and Motorways Police in Pakistan is at the forefront of enforcement on highways and motorways. It has achieved tremendous success under its present leadership, in reduction of accidents, thereby saving many precious lives.

In brief, it is argued that if these strategies as mentioned above are undertaken in letter and spirit we can reduce road accidents and save human lives.

ROAD SAFETY
A PUBLIC HEALTH CONCERN

By
Ashfaq Ahmad Khan
AIG (Establishment)

Road safety has been usually taken as a law enforcement and police concern worldwide ever since the invention of motor vehicles as a means of transportation. The motor vehicles, two-wheelers and four-wheelers, brought many economic benefits to individuals and societies as a whole. Simultaneously, as the traffic volume grew on the roads, number of accidents and resulting injuries, deaths and disabilities to the people increased over time. It has been presumed for decades that the

police are responsible to educate the commuters and enforce traffic related laws on the roads. However, the ever increasing volume of vehicular traffic and simultaneous increase in the number of accidents, deaths, injuries and disabilities convince the policy makers to take it as a public health concern, requiring an integrated effort from all stakeholders to prevent these accidents, deaths and injuries. The police, being the law enforcer on the roads, take lead role in spearheading the road safety interventions as part of the public health concern.

The efforts of the World Health Organization (WHO) and launch of World Report on Road Traffic Injury Prevention 2004, and subsequent Global Status Report 2013, and Decade of Action 2011-2020 have been instrumental in the paradigm shift – from law enforcement concern to a public health

National Highways and Motorways Police has taken the lead in modern traffic management on national highways and motorways in Pakistan.

concern. It has also been realized that road accidents lead to heavy burden on health services, thus leaving less space for people with other diseases to utilize the available supply of health services. On this premise, it has been now acknowledged worldwide that road safety is not only a police concern; rather it is a public health concern and needs a multi-sector approach to solve the problem.

Given the enormity of the problem, the tools of any

one sector alone cannot solve the problem. Statistics show that over 1.23 million people are killed and around 50 million people get injured yearly worldwide due to road accidents and crashes. The statistics also show that majority of those dying on the world's roads are young drivers, and "vulnerable road users": pedestrians, cyclists and motorcyclists. Most of these deaths, injuries and disabilities are occurring in developing and under-developed countries due to poor road infrastructure, low traffic education and weak enforcement, although these countries have far less motorized vehicles. The evidence from many countries shows that these road accidents and the resulting deaths, injuries and disabilities are preventable through specific strategies and road safety interventions. There is a

need of more action and more inventions worldwide to save lives and injuries and resulting disabilities.

The situation in Pakistan is even worst as compared to the global road safety challenges. According to the WHO, more than 5,500 people died in road accidents in Pakistan in 2007. The current figures of road related deaths are estimated at around 12000 deaths and more than 30,000 injuries per year. The number of road deaths per 10,000 vehicles in Pakistan is one of the highest in the world. The situation further aggravates due to non- availability of trauma centers and poor supply of health services as compared to rising population trends in Pakistan. The economic

cost of these road accidents and resulting injuries, deaths, disabilities on the governments, families and friends is enormous in Pakistan. There is a need of devising a comprehensive national safety policy and plan of action which is commensurate with global efforts of the WHO and United Nations - Decade of Action for Road Safety 2011–2020.

The traffic police departments at the national and provincial/ regional levels would have to take the lead role in reducing the number of accidents, deaths, injuries and disabilities through systematic interventions but with active assistance and support from the stakeholders. National Highways and Motorways Police (NH&MP) has already taken the lead in modern traffic management on national highways and motorways in Pakistan. NH&MP is taking new initiatives, under the leadership of Mr. Zulfiqar Ahmed Cheema, Inspector General of Police, for introducing many new interventions in traffic education and enforcement, including establishment of road safety institutions, modern driver's licensing system. Road safety seminars are being organized in all major cities of Pakistan in which stakeholders are invited, including road safety and public health experts, academia and notables. The NH&MP is making all out efforts to reduce accidents and save lives of the road users as an active partner with United Nations and WHO in their efforts as enshrined in the "Decade of Action for Road Safety 2011–2020".

USE OF SEAT BELT

A Sure Recipe to Save Life

By: **Mirza Shakeel Ahmed**
DIG Central Zone

It' is a proven fact that seat belt can save human lives in case of accidents. Seat belt is a safety device in a vehicle designed to secure the passengers in case of a serious accident. A seat belt functions to reduce the likelihood of death or serious injury in a traffic collision by reducing the force of secondary impacts with interior strike hazards, by keeping passengers positioned correctly for maximum effectiveness of the airbag (if equipped) and by preventing occupants being ejected from the vehicle in a crash or if the vehicle rolls over. Seat belts reduce the risk of crash injuries by 50 percent. It is, therefore, important to ensure buckled up every time in the vehicle. Despite its acknowledged utility seat belt is one of the most overlooked safety items on automobiles. The road users must develop an understanding that the use of seat belt is important for their safety as well as the safety of their families because seat belts are still the effective means of reducing fatalities and serious injuries in a traffic crash. In Pakistan, credit goes to Motorway Police for improving the trend to use the seat belts which has resultantly been instrumental in saving the precious lives.

In case of a sudden crash the unbelted passengers slam into the steering wheel or windshield which may cause fatal injuries. Seat belts reduce the risk of serious injury to the head, chest and other bodily injuries by 50%-83%. Even with more sophisticated safety features embedded in vehicles, seatbelts are still considered the most important ones. Seatbelt reduces the movement of occupants inside the vehicle during a crash. Body's contact with other objects in the vehicle (steering wheel, dashboard) is minimized. It

also holds the passengers from becoming projectiles in a crash and potentially killing other occupants. Safety belt prevents occupants from being thrown out of the vehicle. 3/4 of occupants ejected from a vehicle will die in a crash that occurs at 30 mph, a vehicle hitting another moving object will crumple

in about 2 ft. Once the vehicle hits the other object, the occupant continues to move inside of the vehicle. The laws of inertia apply here (an object in motion will remain in motion until acted upon by an outside force.) The unbelted occupant will continue to move forward at 30 mph until it hits some part of the vehicle (steering wheel, dashboard, windshield, or another passenger) Once the body comes to a stop, the internal organs continue to move forward. The organs slam into one another and the rib cage until they come to rest. The same case has been observed in the recent accident of NH&MP young officer namely Khalid who died on November 9, 2013. Seat belts are your best protection in a crash. They are so designed that the forces in a crash are absorbed by the strongest area of your body , the bones of your hips, shoulders and chest. They keep you in place so that your head, face and chest are less likely to strike the windshield, dashboard, other vehicle interiors or other passengers. They also keep you from being thrown out of a vehicle.

Some people believe that do not need a safety belt because they are safe drivers. Even the impact of a smallest collision can seriously injure or kill you when you are not protected by a safety belt. Jumping off a three story building is similar to the force of a crash at 30 mph. Crashing at speeds as low as 12 mph can kill an unbuckled occupant.

In an observation with random sampling, interesting figures have been collected on national highways. The seatbelt wearing rate for bus drivers is currently 02% and for their passengers is only 01%. Only in van, the ratio is quite high as 20 % in which most of the passengers just give a false impression of wearing seat belt while front passengers have 30% ratio. While in car, with continued campaign and efforts of NH&MP, the ratio is much better and almost touches to 80%. The one sad fact in Pakistan is that most of the people presume that driver is only person who is required to fasten the seat belt.

In Pakistan most of the passengers who die in traffic collisions happen to be without seat belts. Today, the relatively increased ratio of the seat belt use is due to effective enforcement by NH&MP on the national highways. However, there is still a long way to go when the people will start taking these safety measures voluntarily. This is possible only through extensive briefings being done by the Motorway police with religious commitment.

It should be ensured that both straps of the seat belt are properly adjusted snugly. This transfers the impact of the collision to the stronger parts of the body that can endure it – the hipbones and shoulder bones. Make sure the seat belt is in good working order .The seat belt itself is not twisted or cut; the buckle is in good working order – the engaging and releasing mechanism works fine; The retractors should work smoothly when pulling the seat belt and should retract easily when not in use. Children must have the appropriate child safety restraint and shall not be on front seat.

Whether you or the person next to you is involved in a traffic crash, you, your employers and everyone else suffer emotionally and financially. It is the use of seat belt that such traumas can be avoided. For instance, in the past 26 years, safety belts prevented 135,000 fatalities and 3.8 million injuries, saving $585 billon in medical and other costs. If all vehicle occupants had used safety belts during that period, nearly 315,000 deaths and 5.2 million injuries could have been prevented and $913 billion could have been saved in terms of cost analysis.

SPEED THRILLS BUT IT KILLS

By:
Wisal Fakhar Sultan, DIG Motorways

Someone has aptly said that time is money. But the tragedy with our nation is that this dictum is taken care of only on roads and not in our daily life. We keep wasting our time at home or in gossiping with our friends but we realize its worth only when we are on road heading towards some destination. The speedy and crazy driving on our roads suggests that we are taking the pain to save our precious time but it is to the contrary. For some of the drivers, especially those in their teens or early twenties, over speeding is really a thrilling exercise. Races are being arranged by the young ones of the elite class to quench their thirst for over speeding. But this thrilling exercise usually ends up in a killing exercise as well.

The main ill-effect of over speeding is road accident. Road accidents take place in every part of the world and Pakistan is no exception to it. One indicator of prosperity of a country is its safer roads. In the developing world the ratio of lives lost in road accidents is exorbitantly high. One of the main reasons behind it is poor engineering of roads, faulty vehicles and risky trends of the disgruntled individuals. Accidents take place on daily basis with the result of loss of precious lives.

The ratio of accidents in the developing world is comparatively much greater than that in the developed world where the roads are properly engineered and the vehicles are fit to drive. More than 1.2 million lives are lost in road accidents in the world every year which is a big loss. Concerted efforts are required to make the roads secure worldwide and contain the loss of precious lives. The Tsunami in Japan in 2004 claimed a little more than 0.2 million lives and it sent terror across the globe but no serious efforts are being made to prevent the colossal loss of lives in road accidents every year. The sudden loss of healthy individual has a severe repercussion on the society as it mostly deprives the family of its bread winner. Any permanent disability of a person as a result of accident becomes a huge burden on the society. The loss of individuals or their disability as a result of accident has a major socio-economic impact. Therefore, in order to make the society a prosperous one, safer roads need to be the top most priority of the government. Over speeding is almost one third of the main causes of road accidents. It is a sheer irony that in a bid to save a moment of his life an individual loses his whole life by indulging himself in a risky game of over speeding. The probability to meet accident rises with speed. The loss in accident usually depends on the speed of the vehicles involved. There is a greater loss of lives when the speed is greater than the prescribed limit. The driver usually has no chance to cope with the mistakes either done by him or the drivers of other vehicles. The result is a crash. The drivers cannot remain that much vigilant to respond and avoid accident in case of higher speed. In the developing world, the roads are unsafe because of a number of factors. Most of the roads are not of the prescribed standards. The vehicles are also not properly maintained. The tyres burst due to poor quality. The drivers are used to taking risks. Poverty of the drivers in the poor countries encourages them to take risks by using worn out and re-tracked tyres. They don't properly check and maintain their vehicles regularly which is also one of the causes of road accidents. In such circumstances over speeding adds fuel to the fire. The air in the tyres tends to get hot and hence, expand with speed causing tyre bursts. In case the tie rod opens unexpectedly due to lack of maintenance and the

vehicle is moving with a greater speed, the result is that the passenger-laden vehicle either turns turtle on the road or plunges into some ravine on the road side causing numerous fatalities.

We come across accidents on daily basis in which precious lives are lost. Accident by its very definition is something that happens suddenly and without any discernible reason or cause. The so called accidents which happen on our roads cannot be deemed accidents in the proper sense as these happen due to some discernible cause or reason. These accidents take place either due to some shortcoming in road engineering, mechanical fault or any negligence on part of the driver e.g. over speeding, improper lane change or tailgating etc. So these cannot be called accidents as these are the natural outcome of factors leading to accidents and could be avoided if there is the will on the part of all stakeholders especially-------driver, road engineer, vehicle manufacturer and the law enforcement agency. The use of worn out tyres has the greatest potential to cause accidents as these are more prone to burst at any time.

Accidents can be contained to a greater extent if over speeding is eliminated. A driver can cope with others mistakes if his speed is low. A vehicle with low speed has less chances to get out of control. If its tyre bursts, it can play havoc if the speed is high. Similarly, a sudden bump or any other fault in road can be handled successfully if the speed is low. There are certain causes of road accidents which are either technical (pertaining to road and the vehicle) or pertaining to the driver. Those pertaining to the driver are mainly negligence on his part. If the driver does not observe speed limit and follow other traffic rules, he is bound to meet accident.

The panacea of all ills pertaining to safe travel on road is to observe speed limit. Speed never thrills a mature mind but it is an immature driver who is fascinated by over speeding and ultimately meets his doom. The vehicle is a mindless machine controlled through sane use of human mind. The driver of a speedy vehicle has least alternatives to adopt in case he comes across an unusual situation like uneven bumpy road or any sudden fault in his vehicle including tyre burst or opening of tie rod or any irresponsible act of other driver on road. Driving within the prescribed limit is the only solution to ensure safe travel on our roads.

In order to reduce accidents and the loss of lives, the traffic rules and regulations need to be made more and more stringent. In our country the punishment given to those guilty of over speeding is negligible. Just a penalty of few hundred rupees will never make the drivers follow traffic rules. Most of the violators pay the penalty and speed up again. The driver guilty of over speeding not only puts his own life in danger but also those of other commuters on road.

People are usually indifferent towards over speeding. They are aware of the ill-consequences of over speeding but still they risk their lives by taking to this ghastly exercise. Over speeding does not mean to drive at a speed greater than the prescribed limit but it depends on fitness of the vehicle and other road conditions. If it is a foggy weather then even the prescribed limit proves too dangerous. Similarly if the condition of the vehicle is poor, even observing the prescribed speed limit can be become risky.

There is a direct correlation between higher speeds and more crashes on roads. For safer travel on roads the traffic engineers fix the speed limit according to the road design which is enforced by traffic police. There will be more crashes if the speed limit is raised for the tract of road passing through the Salt Range of Kallar Kahar.

Careful driving means the observation of traffic rules like lane discipline, judicious lane changing, keeping safe distance, use of seat belt and many more, but above all, following the prescribed speed limit when the conditions are ideal. A driver can avoid any unexpected mishap if he has control over the wheel. Even a crash is less severe and usually non-fatal if the speed is low.

In order to realize the dream of safe roads, the government should make the traffic laws, especially those pertaining to over speeding, more strict. As the violation of over speeding is the mother of all road accidents, its gravity should be highlighted and its punishment made more severe.

Accidents in Salt Range

By: Nasir Mehmood Satti, SSP M-2(North)

Road accidents are always a human tragedy and pose a huge burden on economy of countries particularly developing countries. Road traffic injuries cause emotional, physical and economic burden. In developing country like Pakistan, the poor are disproportionately affected, with most of the victims being passengers of public transport, pedestrians, cyclists and motorcyclists. The economic cost of road crashes and injuries is estimated to be over 4 billion in Pakistan. However, this loss is more than just figures, as road traffic injuries push many families more deeply into vicious cycle of poverty. This in turn, inflicts a tremendous continuous burden on the disabled victims and their families as well as on health care system.

In Pakistan today, the total Motorway area is 557 kms. All of this area stretches in plains with the exception to the Salt Range. Motorway in the Salt Range passes through hills and mountainous terrain coupled with dangerous turns and crinkled carriageway. The total area of Salt Range is 10 km which is located 9 kilometers away from Kallar Kahar Service Area towards Lahore. Due to dangerous curves, slopes and hilly terrain, there have been many accidents on Salt Range since the inception of motorway in 1997. A total of 180 precious lives have so far been lost in various accidents in Salt Range since 1997.

Apart from hilly landscape, there remain many additional factors causing accidents at salt range. Slopes at some areas are even above 7% which result in further speed increase. A lot of vehicles met accidents on these turns and often went on opposite carriageway due to engineering/design flaws, sharp curves, high gradient and steep downward slope. Apart from mechanical and human faults, these curves and slopes are additional contributory factors causing grim accidents. These curves become even more dangerous during rainy/foggy weather conditions.

Owing to the history and severity of road crashes in

Emergency Climbs are being redesigned through NHA

Salt Range, Mr. Zulfiqar Ahmed Cheema, Inspector General, NH&MP has directed to establish a dedicated beat for salt range with sufficient men and material resources to curb accidents/incidents. On his directions, additional resources are placed at the disposal of NH&MP salt range beat with the objectives to sensitize road users about the uniqueness and hazards in salt range area.

In order to educate/sensitize drivers about road safety hazards and their responsibilities, briefing is imparted to the drivers of PSVs and HTVs before the start of salt range at Kallar Kahar. The main focus of these briefings remains on the use of seat belts and low gears, avoiding frequent gear shifting, checking of leather/brakes, avoiding excessive braking/over steering and observance of salt range speed limit. Drivers of heavy vehicles are also guided not to use mobile phones while driving, keeping safe distance, avoiding overloading of goods/passengers and proper usage of indicators during lane changing. The PSVs and HTVs drivers are also educated and briefed about how best to use emergency climbs in case of a mechanical failure.

Many supplementary measures to curb accidents at salt range have also been introduced recently. These initiatives include round the clock speed checking at various locations and enhanced patrolling at salt range. Speed limits for PSVs and HTVs have recently been further reduced from 70 km/h to 50 km/h and from 50 km/h to 30 km/h, respectively. Effective and efficient rescue and recovery operations always save many precious lives in case of accidents. Fully equipped rescue van, ambulance, recovery van and mobile workshop are stationed near Salt Range for prompt response.

In addition to the education and enforcement measures, National Highways & Motorway Police (NH&MP) has also recommended certain accident preventive measures to National Highway Authority (NHA) to reduce accidents in the Salt Range. These measures include re-alignment of accident prone locations in salt range. Sharp slopes and dangerous curves at certain locations need redesigning as it has been observed that the curves at black spots are designed in a way where centripetal force does not apply properly. In case of brake failure, the drivers attempt over-steering which results in vehicles overturn in the verge. In such accidents, the post-accident impacts cause loss of human lives. NHA is currently undertaking measures such as sand/tyre cushioning of side walls and construction of two additional emergency climbs to reduce post-accidents impact to save lives.

Due to the concerted and explicit efforts of NH&MP, there has been no major accident in salt range for last six months. Establishment of dedicated NH&MP beat for salt range by Inspector General has yielded in positive results. Road safety has always remained a prime concern for Motorway Police. It is also a fact that Road Safety cannot be improved without methodical and sustainable actions utilizing systematic approach. It is very eye opening that so far no sincere efforts have been made for the Road Safety in Pakistan. In this regard, NH&MP is the sole institution conducting road safety surveys and recommends preventive measures on the basis of accident data. Nevertheless, considering the seriousness and quantum of road safety related issues/hazards, the efforts of NH&MP alone cannot bear the desired results. It is high time that all stakeholders' i.e. relevant government organizations, civil society, media, intelligencia and common citizens must synergize their efforts to make our roads safe.

Technology LED Policing

By: Muhammad Tahir, SSP M-I

The dawn of science has revolutionized modern societies. It has enabled mankind to develop and deploy innovation in planning, organization, implementation and problem solving. In this backdrop, the criminals have started using sophisticated techniques. Hence, in order to prevent crime and improve efficiency and service, the contemporary Police outfits need modern methods and equipment.

NH&MP facilitates the road users through provision of safe and secure travel on National Highways and Motorways. It also protects the lives and property of commuters from criminals. The foremost priority of the current NH&MP leadership has been to introduce latest technology to ensure safe and swift travel on national highways and motorways.

The advent of powerful computer machines and social media could revolutionize police functions like crime investigation, information-sharing, intelligence gathering and record management. The senior command of NH&MP are accessed by road users and civil society through the internet and social media while data about accidents, crime etc is recorded, classified and analyzed for management use.

There are numerous legal sanctions encouraging the use of modern technology. Article 14 of Police Order 2002 emphasizes the need for hiring experts. Article 8-2b provides a roadmap for the introduction of technology in policing, while Article 19 provides the inspiration to modernize telecommunications vis-a-viz policing. The NH&MP leadership has established the credibility and public service record that enables it to avail the funding that transpires into introduction of modern technological gadgets. The planning, procurement and use of the latest technologies in NH&MP is vigorously pursued in accordance with international standards of accountability, quality control, transparency and viability.

Moreover although majority of the patrolling officers in NH&MP are well educated, they are ensured to undergo refresher courses to make them well versed in the use of these new technologies and gadgets.

Technologies Introduced:

As an initial endeavor to improve vigilance and scrutiny on the Motorways M1 and M2, Close Circuit Television Cameras (CCTV) have been installed at Lahore (Ravi), Islamabad, Peshawar and Faisalabad toll plazas. The effort will help to monitor the entry and exit of vehicles. These high resolution cameras have night vision capability and could record activities for long durations of time. These cameras will be installed on the smaller toll plazas as well in the near future. The culprits fleeing the motorway after committing crimes can be traced easily with the help of the recording done

by these cameras.

Provision of quick and effective help to distressed road users has been a high priority at NH&MP. This requires quick patrolling and uniform distribution of patrolling vehicles for maximum coverage. What better way could be to achieve this goal than having a pervasive network of tracker devices installed in NH&MP patrolling vehicles that are visible to the control rooms that received calls for help from commuters? The tracker system has already been installed in NH&MP vehicles and control rooms have also been established in each Sector which help in monitoring the locations and distribution of vehicles on road. The recording feature of the system will also improve administration and transparency pertaining to patrolling functions.

Installation of LEDs at Toll Plaza:

Besides, strict enforcement, briefing and education of the commuters has been the hallmark of NH&MP. In order to augment the briefing at toll plazas, LED screens have been installed at the main toll plazas (both at entry and exit lanes) and service areas on the Motorways which display road safety messages, slogans and essential information for the commuters.

Cell phone and SMS services have been activated at all the sector offices. Important road safety messages and information pertaining to driving are being relayed to the road users through their cell phones. NH&MP has acquired specific computer soft-wares for the purpose and special packages offered by the cellular companies are used to minimize the cost of the services.

A state of the art drivers' training school has been built at NH&MP Training College Sheikhupura. An actual tract of the tarmac of Motorway has been constructed for trainees while distinct training is being conducted for the aspirant trainees of light and heavy transport vehicles respectively. The school also uses simulators and miniature models for the trainees.

Technologies in the Pipeline:

Like other Law Enforcement Agencies, the foundation of NH&MP rests on timely and effective communication. The currently used traditional (Analogue) wireless systems at NH&MP have become old, outdated, susceptible to interruption and are even vulnerable to hacking by unauthorized people.

The effort to completely modernize the wireless system at NH&MP is about to conclude. It aims at introducing digital wireless systems based on the latest technology which will ensure that timely and uninterrupted communication is possible at long distances and which is also safe from interruptions and intrusions. This will also integrate Helpline 130 with the overall wireless communication network of NH&MP and include call diverting facilities etc.

Mobile telephones are being provided to all patrolling mobiles on motorways which, at the initial stage, would be linked with the databases of excise and taxation offices throughout the country and subsequently with the records of NADRA. This will result in quick identification of stolen and snatched vehicles, identification of people with criminal records and reduce the dependency of officers on other agencies for getting information.

NH&MP is in the final stages of introducing a state of art Driver's License. The service would commence from a centre being established at Islamabad which will soon spread to the provincial metropolises and other major cities of the country. The license will have advanced identification and security features while the issuance process and the theoretical and practical aspects of the driving test will also utilize modern ergonomic and technological inputs. Apart from that, the driving schools at NH&MP are being vetted for introduction of simulators and other gadgetry which will enhance the learning experience of the students.

Gainsaid of the accomplishments already achieved there is a long way for the police organizations in Pakistan to reach at international levels of technological prowess in law enforcement functions. NH&MP leads the technology race in the motherland but there is long road ahead.

OVERLOADING
A MENACE FOR THE ROAD

BY: **DR.MIAN SAEED AHMAD, SSP North-I**

Overloading by vehicles has long been considered to be a cause of traffic accidents and damage to traffic infrastructure. Overloading may technically be defined as the excess weight than the prescribed load on a single vehicle fixed by the law. In Pakistan, traffic laws on National Highways and Motorway are regulated according to National Highways Safety Ordinance 2000 (NHSO). The NH&MP has strived to tackle the chronic condition by raising public awareness.

Overloading by vehicles is of two types; overloading of goods and passengers. When the vehicles load goods exceeds the prescribed axle weights it becomes an overloaded vehicle. Same is the case of passenger service vehicle where passengers are seated more than the allowed numbers and capacity.

Overloading has disastrous effect on both the road and the road users;

1- It makes the vehicle less stable, difficult to steer and take longer to stop. Vehicles behave differently when the maximum weights which they are designed to carry, are exceeded. The consequences can be fatal.

2- It causes excessive wear and damage to roads, bridges and pavements at the expense of the tax payer.

3- Massive strain is put on vehicle tyres.

4-Overloading causes the tyres to overheat and wear out rapidly increasing the chances of premature, dangerous and expensive failure (such as shown in the blow outs).

5- Insurance cover becomes as void, overloading a vehicle is illegal.

6- Fuel consumption increases when carrying extra load, which increases costs.

• On the part of operators, they should know the weight limits of the vehicles and load.

• If possible, weigh the vehicle to establish individual axle weights.

• Re-Distribute load appropriately after any drop-

off to avoid overloading axles.

Check the Gross Vehicle Weight before setting out, either using your own weigh station, or one nearby. You are allowed to drive to the nearest available weigh station to check the load and then go to a place where excess load can be removed. Do not automatically trust declared weights, invoices or delivery notes given to you by customers. Remember that you hold the responsibility for overloading and not the customer.

Establishment of weigh stations at appropriate

locations (entry/exit points) to check each and every vehicle is one of the most effective ways to reduce this menace. The number of mobile weigh station may be increased for random checking.

The role of NH&MP is vital in controlling overloading. Strict enforcement is carried out and the overloaded vehicles are also off loaded and impounded. NH&MP also initiates awareness

campaign, among different road users from time to time, which plays a pivotal role in changing the mindset of the road users especially the operators, who are often uneducated.

In the past no check and balance was placed on overloading on passengers as well as on goods transport. The road furniture got damaged which was a great loss to the Government Exchequer.

After the establishment of NH&MP, the overloading has been controlled remarkably. The overloaded vehicles are heavily being fined. The highly overloaded vehicles are off loaded at proper places. Due to the active performance of NH&MP officers the road furniture has improved.

The NH&MP officers are fully devoted to meet all the future challenges. Proposals to NHA for constructing new weigh stations have been prepared. Vehicles committing the repeated violation of overloading will be identified and banned from entering highways.

The resistance by good transporter associations was another factor that was a main hurdle. With continuous efforts of NH&MP officers and frequent meetings with different truck owners and associations, the situation has improved and the connivance that existed between the weigh station contractors and goods transporters has been completely eliminated by honest officers of NH&MP.

Similarly, number of officers has been increased on the weigh stations and patrolling vehicles frequently ensure that all the goods transport vehicles are weighed in the stations. Consequently around 90% reduction has been observed during the last six months in the overloaded vehicles.

IG NH&MP Addressed to Police Darbar at Khairabad

By: **Tahir Khan SSP-M-1**

After assuming the charge as Inspector General of National Highways and Motorway Police, Mr. Zulfiqar Ahmed Cheema addressed an Operational Conference of the officers belonging to Peshawar-Islamabad sections of Motorway and National Highway (North-1 and M-1) sectors at the Sector Headquarters N-5 North 1, Khairabad on June 27, 2013. In his maiden speech to the officers of Motorway Police, the IGP said that he aimed at making this department a role model for other departments and of taking its glory to unprecedented heights.

The Inspector General said that honesty and integrity were the hallmark of NH&MP and that there must be no compromise on absolute honesty and transparency in all its affairs and operations. Impartial dispensation of justice and selfless help was the hallmark of motorway police hence preferential treatment on the basis of class, kinship, rank, social status, or wealth was unacceptable. He explained in unequivocal terms that nobody was above the law and that everybody shall be treated equally. The glittering image of NH&MP was because of the courtesy and politeness of its patrolling officers and that this culture must persist. However there must be no compromise on application of law as the officers must be polite but must remain firm in the implementation of law.

The IGP emphasized on the briefing and education of road users. He directed that briefing officers must be sent to the bus terminals to educate the drivers about safe driving. He directed that smart and well educated briefing officers must be carefully selected and properly groomed for briefing the road users in the best possible way in order to inculcate the spirit of responsible driving. For the officers of GT Road, he emphasized on lane violation. The drivers of heavy vehicles must use the extreme left lane so that the second lane remains vacant for over taking. For the officers of motorway police, he was keen on controlling over speeding. The IGP also directed that the patrolling mobiles must remain visible and move at a brisk pace. The officers were directed to make use of the hooters and public address systems installed in their vehicles to brief the road users on road discipline.

The Inspector General assured the officers that their living conditions would be improved, job structure will be formulated and a promotion policy will be devised. He ascertained that their genuine grievances would be addressed but that they must remain honest with their job. The IGP gave a time frame of ten weeks for realization of the operational goals and the officers promised to achieve the target in letter and spirit within this deadline.

The Inspector General vowed to make NH&MP an organization which is internationally recognized for its honesty, courtesy and professionalism. He told the officers that 100% enforcement on their part could transform the society at large and make the masses law abiding citizens. Therefore, they must broaden their image and work with utter devotion to realize this change. The IGP said that the transformed behaviour of citizens on the motorways would dawn a new era of respect for law in all the other spheres of life in their beloved homeland.

Road Safety Walks
on World Road Safety Day

The role of motorway police is not confined to the regulation of traffic alone and issuance of tickets but it has also taken up the responsibility to create traffic sense amongst the road users through traffic education and briefing regarding the rules and regulations.

In this regard, sector M-1 arranged a road safety walk in August this year. All segments of the society participated in this walk that aimed at creating traffic awareness among the public.

Following were the highlights of the event:

1. The Sector Commander M-1 taking advantage of the occasion personally had an interactive session with the students present in the walk and briefed them regarding the aims and working of motorway police. The students showed extraordinary interest in the event.

2. To ensure active participation of the students in the road safety drive, they were tasked to brief the commuters themselves.

3. The students as well as the commuters realized the importance of the occasion and took keen interest in making it a success.

4- The briefing session was followed by the walk in which the students and journalists participated with enthusiasm. They held a large banner bearing road safety slogans. The students also displayed placards with road safety tips written on them.

5. At the end of the walk the Sector Commander

advised the students and other participants that they were the ambassadors of road safety and should communicate the message of motorway police to all and sundry to help in regulation of traffic and that may lead to reduction in loss of precious lives in fatal accidents.

6. After the walk, the participants were introduced to the gadgets including speed checking cameras, hydraulic cutter machine and other which were displayed at stalls. They were also introduced to the patrolling mobiles, ambulance and mobile workshop present on the Spot.

7. While talking to the media the Sector Commander brought this fact into the limelight that 1.2 to 1.3 million people die in road accidents annually across the globe. This huge loss of life could be reduced by following the traffic rules and regulations and adopting road safety measures. The media persons were also briefed that over speeding and the use of worn-out tyres were the major causes of accidents. It was further emphasized that the proper use of seat belts could reduce the harm and injuries in case of accidents.

In order to create awareness in the community regarding the importance of road safety day and further to communicate the message of motorway police on this occasion, the motorway police officers briefed the drivers regarding major violations and inculcated the spirit of safe driving into their minds. They were also apprised of dire consequences of over loading, over speeding, pick and drop on carriageway and use of low quality CNG cylinders.

Welfare Activities

Improvement of Basic Amenities in Sectors and Beats

During the last few months following steps have been taken to improve the logistics of the field formations:

- Renovation and improvement of Mess and washroom facilities at Beat level
- Construction of new barracks at the Beat level
- An officers Cafeteria is being established at NH&MP, Lines Headquarters, Islamabad. 60% construction work of building has been completed.
- The construction of a new barrack that will provide sufficient space to accommodate the Lines Hqrs strength is underway at Islamabad.

- The policy of extending financial assistance and interest free loans has been radically revamped so as to ensure its transparency to the employees and their dependents who are suffering from different diseases.
- Injured due to road accident: - Compensation to the employees who get injured during performance of their duties.

- On Disability: - Compensated with the grant of Rs. 150,000/-to employees who get disabled while performing of duty.
- Natural Calamity: - The employees who had their houses and goods damaged due to floods in year-2010, 2011 & 2012 were granted financial assistance.
- Scholarships:- Outstanding children of NH&MP employees are offered with

Scholarships at different rates of different classes.

- Burial Assistance:- Rs. 10,000/- to the members on the death of their father, mother, wife and children. Only those employees will be entitled for the above mentioned amenities who have clean service record, well reputed and their character shall be above board.

AMENITIES FOR THE FAMILIES OF SHAHEED/DECEASED EMPLOYEES.

- Relief to Shaheed employees: - Rs. 1,000,000/- (rupees one million) as immediate relief shall be paid to the shaheed employee who lost his life in the line of duty as a result of act of terrorism, target killing, encounter with criminals and officials who are killed on traffic duty by vehicle of any kind.
- Relief to officers who die during the performance of duties: - Rs. 300,000/- (rupees three hundred thousand) as immediate relief to the legal heirs of an employee who dies during the performance of his duty.
- Relief on natural death: - On the death of a serving member, his legal heirs would be

entitled to get an immediate relief/grant of Rs. 100,000/-.

- Funeral Charges: - Rs. 50,000/- to the family on the death of shaheed/deceased employees of NH&MP.
- Maintenance Allowance:- Rs.5,000 per month to each widow of shaheed/deceased employees of NH&MP subject to provision of "Not remarried certificate" by the widow. Rs.10,000/- per month to the widows of those young officers/officials who are not getting monthly pension.
- Road Safety Training Institutes (RSTIs) of NH&MP established in the Sectors of NH&MP have been improved. All basic accessories including Simulators, vehicles are being purchased for which special funds have been released.
- Surgeon General, Army Medical Corps has been approached for provision of basic health facilities to NH&MP employees & their families at Combined Military Hospitals on the pattern of Armed Forces.
- All Provincial Health Secretaries have been approached for provision of better health facilities to NH&MP employees & their families in all government hospitals available within their jurisdiction.

Activities of Mobile Education Unit

The concept of Mobile Education Units (MEU) was introduced in NH&MP to create public awareness about traffic rules and regulations through education at their doorsteps.

The MEUs carryout road safety educational activities at the workplaces, bus terminals, public and private organizations, toll plazas, educational institutions, etc. to bring attitudinal changes in the road users so as to make the roads safer.

During 2013, the MEUs of NH&MP from all Zonal and Sector Headquarters have visited various institutions, organizations, truck/ PSVs stands and briefed a good number of participants. Counseling sessions were also held with the students, industrial workers, drivers and transporters to educate them about the safe driving, safe way to cross the road, lane discipline, right of way, hazards of over-speeding and overloading of passengers and goods.

Road Safety Seminar

Pearl Continental Hotel Peshawar

By: **Tahir Khan, SSP (M-1), NH&MP**

Islamabad-Peshawar Sector (M-1) of NH&MP arranged an interactive Road Safety Seminar at Pearl Continental Hotel, Peshawar to spread awareness among the masses regarding traffic discipline and safety. A lively mix of people belonging to various strata of society was addressed by a panel of renowned guest speakers. The IG NH&MP, Mr. Zulfiqar Ahmed Cheema and the honourable guests were received by a group of children displaying coloured placards, bearing various road safety slogans. On this occasion, a road safety stall was also setup displaying various gadgets, road safety pamphlets and booklets, hydraulic cutter machine, speed checking equipments and a patrolling motorbike. The stall remained the center of attraction for the guests before and after the seminar. The guests took keen interest in the gadgets as the NH&MP officers deputed at the stall briefed them about the functions of various equipments.

The seminar started with recitation of the Holy Quran by SI/PO Hafiz Qamar. The Inspector General NH&MP in his welcome address emphasized that the edifice of Motorway Police stands on the strong foundations of courtesy, integrity and professionalism. He said that Motorway Police aims at enforcement without discrimination. He informed the audience that his force did not limit the rule of law to the ordinary citizens only but also extended it to the elite class of society. He expressed his desire to make his force one of the best at least in Asia. The IGP, NH&MP, told the participants that the plan of issuance of driving licenses by the NH&MP is in the pipeline and that an MoU had already been signed to this effect with NADRA. He also told the participants that the driving licenses of those road users involved in multiple violations would be punched and subsequently cancelled. The IGP said that his goal was not only limited to the rule of law on the roads patrolled by his team but to make the society a law abiding at large. He explained that those who follow rules on motorways and highways will go to their societies as the protagonists of the rule of law and contribute in making their societies law abiding. The seminar was then addressed by Mr. Abdullah Jan, the Bureau Chief of Geo News, who focused on the importance of road safety and said that it annually takes almost six times more lives than what the Tsunami did in 2004. He said that the media, especially Geo News, was ready to extend its full

support to NH&MP in spreading awareness among the drivers as well as the pedestrians.

Dr. Khizar Azam said that the driving hours of professional drivers needed to be regulated as is done in western countries. He recommended that the number of service areas be increased on motorways so that maximum opportunities for rest can be provided to the drivers. He also recommended that the maximum age limit for professional drivers be defined. Dr. Khizar reiterated that a national road safety agency through an act of the parliament should be constituted which could formulate policies, standards, guidelines and look after issues relating to road safety.

> Our goal is not only limited to the rule of law on the road but to make the society law abiding at large

Mr. Imtiaz Hussain Gillani, the Vice Chancellor of University of Engineering and Technology, Peshawar said that provision of safe journey was not only the task of Motorway Police but the engineers, media persons, the policy makers and all other stakeholders. He said that the UET Peshawar would continue undertaking research works similar to 'driver fatigue' conducted by Dr. Khizar. He suggested that NH&MP, besides opening and operating Road Safety Institutes, should visit the universities, which were places for learning, and educate the students and teachers regarding road safety. The great academician suggested that there should be a minimum qualification for getting a driving license. He said that currently driving licenses are not issued on merit but on other considerations. He said that NH&MP should start issuing driving licenses so as to make the process fair and just. He said that negligent driving resulting in some one's death is equivalent to a homicide. Therefore, he suggested that the laws and punishments should be made further stringent. He also suggested that renewal of licenses should include retesting of the drivers abilities and knowledge. He said that the job of engineers was to do research and that the motorway would become a laboratory for them. He desired that the NH&MP should join hands with the engineers of his university in making the roads safer for the public.

Mrs. Tasleem, the Principal of Frontier College for Women suggested that traffic awareness be made a part of the curriculum at schools. She wished that motorway police should visit her college and educate students regarding traffic rules and road safety. She complained that the traffic police in Peshawar could not withstand political pressure which adversely affected enforcement. All this coupled with the worsening road condition aggravated the traffic situation in the city.

Mr. Ijaz Raheem said that motorway police had high moral grounds which was mainly because of the sincerity of its leadership. He preferred to call it an institution rather than an organization. The later may or may not achieve its goals but the former did. He recommended that the fitness of the drivers be ensured and those who are unfit must not be allowed to drive. He assented to the recommendations of the previous speakers.

Mr. Abbas Khan recommended that the road safety efforts launched by motorway police should not remain in isolation. He advocated close liaison and coordination between motorway police and the provincial police outfits as in urban areas traffic problems have escalated and those needed to be addressed.

Later on, the Inspector General, NH&MP and the guest speakers awarded five drivers belonging to different professions for their meticulous adherence to traffic rules and discipline. The children displaying placards were also awarded by the IGP. The proceedings concluded with a firm hope by the participants that they would value life and adhere to road safety measures in order to avoid accidents on the National Highways and Motorways.

Road Safety Seminar

Chenab Club Faisalabad

By: Wisal Fakhar Sultan, DIG Motorways

National Highways & Motorway Police arranged a Road Safety Seminar at Chenab Club, Faisalabad on 03-10-2013. This seminar was attended by an august gathering of people belonging to various strata of the society who were addressed by a panel of renowned guest speakers on the subject of road safety.

During his address, the IG NH&MP Mr. Zulfiqar Ahmed Cheema stated that road accidents are a leading cause of deaths and injuries in Pakistan and as per statistics, almost 12000 people die in road accidents every year. Pakistan has poor road infrastructure and people are unaware about the concept of road safety. Highways are being damaged due to overloading. Over-speeding and use of mobile phone while driving have proved fatal. In this regard NH&MP is giving special attention to the road safety issues and enforcing traffic laws without any discrimination. Unfit vehicles are no more permitted to enter the motorway. Motorway Police is imparting training to drivers and will also start issuing driving licenses in near future. Driving license punching system is going to be introduced soon. Vice Chancellor Agricultural University Faisalabad Dr. Iqrar Hussain stated in his address that the performance and efforts of NH&MP towards creating awareness regarding the subject is remarkable.

Regional Police Officer Faisalabad Mian Javed Islam stated that Motorway Police is promoting police friendly culture in Pakistan with their fair but firm attitude. District and Session Judge Ch. Khaliq uz Zaman in his short address appreciated efforts of motorway police as traffic laws are being enforced without discrimination. D.C.O. Faisalabad Najam Ahmed Shah also acknowledged the performance and efforts of NH&MP towards road safety.

President Chamber of Commerce Faisalabad Mr. Sohail Bin Rasheed pointed out that use of mobile phone by the drivers and riding motorcycles without helmets are big safety threats in Pakistan.

President District Bar Associations Faisalabad Mian Javed Iqbal advocate stated that underage drivers are continuous threat to their own lives and the lives of the others. It is the prime responsibility of parents to ensure safety of their own children as well as others.

Psychologist Dr. Nosheen shared her personal experiences and stressed that over-speeding is not only a traffic violation but also a hazard for all. She appreciated the efforts of Motorway police as this force is taking steps of international standards to control over-speeding.

During the seminar, prizes were distributed amongst general road users who strictly follow the traffic rules and have never been penalized. Safety helmets were also distributed among the students by Motorway Police. President Chamber of Commerce announced that, in order to encourage the usage of safety helmets amongst general public, 1000 safety helmets shall be distributed free of cost amongst general public.

The seminar proved a success in terms of sensitizing the participants regarding the importance of road safety.

Road Safety Seminar

PNCA Auditorium, Islamabad

By: Helena Iqbal Saeed, DIG(T&E)

National Highways & Motorway Police (NH&MP) conducted a road safety seminar on 27th November, 2013 at Pakistan National Council of the Arts Auditorium, Islamabad. A large number of people from all walks of life including civil society, technocrats, experts, educationists, journalists, serving and retired senior police officers and students attended the seminar. A panel of renowned guest speakers were invited to share their expert opinions. Sheikh Aftab Ahmed, Minister for State of Parliamentary Affairs was the Chief Guest on the occasion.

The honorable guests were received by a group of school children displaying placards containing different road safety messages. In order to apprize the guests of the basic working of NH&MP, a special road safety stall was also established. The guests visited the stall where they were briefed about the functions of NH&MP and utilization of various displayed equipment and machinery which is used on highways and motorways to ensure road safety, the stall attracted public interest.

The seminar's proceeding commenced with recitation from the Holy Quran. The Inspector General NH&MP Zulfiqar Ahmed Cheema welcomed the honorable Chief Guest, speakers and other distinguished guests. In his welcome address, the Inspector General, NH&MP apprised the audience that the present stature of NH&MP rests on the foundations of courtesy, integrity, and professionalism. He said that he is proud to be the head of this excellent force. He highlighted that equal application of law, enforcement without discrimination and polite yet firm behaviour of NH&MP officers has enhanced our image in the eyes of the general public. He emphasized that in Pakistan nearly 13000 persons die and 50000 get injured annually in road accidents, showing his concern, the IGP added that mostly young commuters under the age of 30 years were the victims of these accidents. He said that our society was unaware of the magnitude of the issue involving the youth of this country. He emphasized that we could control the situation like other countries have, he described the importance of 3Es i.e. engineering, education and enforcement in detail, and said that the most common causes

of road accidents were violations of lane discipline, over speeding, dozing and unfit vehicles. He added that wearing of seat-belt could reduce the chances of death and major injuries upto 70%. Referring to the accident of Lady Diana, he said that only 01 out of 04 passengers in the car survived who was wearing seat-belt. He said that strict enforcement of law on motorways had reduced occurrence of accident up to 70%. The IGP said that NH&MP had launched different campaigns at bus-stands and general public gatherings with a purpose to create awareness and change the society into a safety conscious society to bring attitudinal change. While praising the effective role of media, he requested the media persons to step forward for this noble national cause and help NH&MP to create awareness on road safety so that precious lives could be saved. He also requested teachers, parents, public and private agencies as well as the students to play their role in strengthening road safety.

Renowned Nero-surgeon Dr. Khaliq uz Zaman, analyzing last 05 years data said that nearly 89% of deaths were because of road accidents. He said that a visible improvement was brought about after the inception of NH&MP but still a lot has to be done. Mr. Shaban Khalid, President, Islamabad Chamber of Commerce and Industries said that traffic volume on our roads has increased manifold but no one was gauging this problem. He emphasized for a mechanism to determine number of vehicles that need to be inducted annually keeping in view the requirements and road capacities. He desired that NH&MP model to be replicated in other departments.

Dr. Amir Asrar, Eye Specialist, informed the audience that poor eyesight was a potent threat to road safety. He described different eye diseases and emphasized the drivers to get their eyesight checked regularly. Dr. Maryam Malik, a W.H.O. representative, said that road accident was one of the leading causes of death. She said that use of seat belts and helmet could reduce the death rate up to 70% and 40% respectively. She said that chain of survival started at the scene of accident and pointed out that careful and professional handling of injured was very necessary.

Mr. Maroof Afzal, Chairman NHA said that most of the road accidents were because of negligence and driving under stress or fatigue. He said that NHA was maintaining 12000km roads, which bore 80% burden of traffic load. He added that NHA was making efforts to bring the roads of Pakistan at par with international standards.

Dr. Sania Nishter, President/Founder Heart-File International, stressed upon the importance of wearing seat belt and safety helmets even for pillion riders. She said that many improvements could be brought about in the country without spending a lot. Professor Shahina Masood, Principle OPF Girls College Islamabad, said that everybody should play his part and follow the traffic rules for the safety of road users.

Mr. Haroon ur Rasheed, President Islamabad High Court Bar Association admired the working of NH&MP and stressed on learning road safety matters and abiding by traffic laws. D.G South Asian Strategic Stability Institute, Dr. Maria Sultan sensitized the audience about causalities and fatalities of South Asia. She said that negligible funds were being spent on road safety improvement in Pakistan.

Mr. Arshad Bhatti, Secretary, Communications, said that it was the duty of every citizen, irrespective of status, to abide by the traffic rules and follow the road safety precautionary measures to save not only their own lives but the lives of others as well. He appreciated the command of IGP and assured full support of his Ministry. The Chief Guest, Sheikh Aftab, Minister of State for Parliamentary Affairs said that the aim of the seminar was to save the precious lives of the people. He endorsed the policy of NH&MP for implementation of road safety laws and offered full cooperation from the federal government for holding such seminars at district level.

The IGP NH&MP awarded cash prizes and gifts among the students who answered questions regarding traffic rules. The proceedings of the seminar were concluded on a vote of thanks.

It was Surprising Indeed

By: Mubarik A. Virk
"The News, Islamabad" 12-10-2013

Some body has really put the fear of God in the hearts of these truck and trailer drivers. This discipline I observed while travelling a few days ago to Lahore on the GT (Grand Trunk) Road, and back would have had my eyes to pop out of sockets had I not been very timely nudges by my companion as to what was there to stare at on those trucks?

She must have thought as if I was ogling on those portraits of 'evidently' popular female film stars with unbelievable physical attributes!

"Hey! What happened to you? Look straight on the road you dummy and not those obscene paintings!!" she nudged.

"No! No! I was not looking at the paintings really. I was only observing that these trucks and trailers are moving in a straight line and that too in the extreme left lane, "I responded.

"So? What's so interesting there for you stare like that on the trucks? "

"I am surprised indeed. Because, I had never seen them keeping to their lane in the past."

"Oh! Okay! I never noticed this during travels. "

"You have not been traveling as frequently as I have been! Besides, it s not you but me who has always been driving. You have been sleeping or snoozing most of the time during those travels,"

I taunted. She remained quiet. Another shock of the day for me!!!

Still I was finding it hard to believe as to what I was seeing!

Throughout the almost 300km long journey I might have found, say four or may be five erratic truck drivers who seem to be violating the lane discipline.

Or at least the situation was such till I crossed Gujranwala city and manoeuvred my way through the pits and potholes that the NHA (National Highway Authority) apparently has collected from all over the roads and streets of Gujranwala, put those together all round the 'roundabout' and has given it the name of 'Chan da Qila Chowk.'

"It has to be some absolutely overwhelming happening that these truckers have decided to become so 'Shareef 'on the GT Road, " I told myself quietly, still not accepting this 'gigantic' behavioural change of truck drivers.

But real shock came on my return journey to town (Islamabad)!

Once again I found the trucks and trailers moving in a disciplined manner, keeping to their lane on the left of the GT Road.

"How could this be so? Such a phenomenal behavioural change could not be induced over such a short span of time? There is got to be some plausible reason behind this 'miracle'," I kept pondering.

And the greatest shock came, which almost made be jump out of my shoes, when I saw a truck a head trying to leave its lane and block my way. I honked as normal practice, cursing under my breath knowing that I would hardly make any difference. But the driver of the truck immediately switched off the right indicator to left and sneaked back in the left lane, giving me way to pass. Now that was too much really! It made me think even harder.

And then I noticed something, which, I believe could only be the most logical reason behind this miracle. A little more presence of Motorway Police Officials. Not sitting in their cars or vans. But practically standing by the road side too.

Well, it may sound as some what flattering (makhan laga raha hoon!) but I must concede that one much appreciate if there is something deserving appreciation. And the whole thing seemed so to me.

It was, I can't recall really after how long, that I had smooth drive up and down the GT Road from Islamabad to Lahore and back. And if it was because of some meaningful steps taken by the National Highways and Motorway Police (NH&MP), then it would not fair not to appreciate their efforts!

What I pray for is that this 'change' should last and not burst like a bubble of short-term enthusiasm on part of the NH&MP.

Children Under 10

Road Crossing Six Steps to Follow:

1. Think
- What is a safe place to cross?
- Where can I see all the traffic properly and traffic can see me?
- Make sure you are not hidden behind a parked vehicle or any other object

2. Stop
- At the edge of the road from where you have decided to cross
- Be visible to traffic

3. Look
- Look both ways, many times to see if there is any traffic coming

4. Wait
- For all the traffic to pass, and for the road to be clear and safe to cross

5. Cross
- Walk straight across the road
- Use 'Zebra' crossing, underpass or over-head bridge if available

6. Keep looking & listening
- Keep looking in all directions as you cross the roads, until you get to the other side

ACTIVITIES & INITIATIVES

Video Conferencing

Inter-Zonal Speech Competition

Distribution of Souvenirs on Good Performance

Road Safety Education

Lord Nazir's visit to NH&MP Headquarter

Law Enforcement

Arrest of a Car Snatcher

PRESS GALLERY

THE NEWS INTERNATIONAL
Monday
December 2, 2013
Muharram-ul-Harram 27, 1435 A.H.

24 young NH&MP officers take part in debate contest

Work on Central Office of NH&MP inaugurated

ISLAMABAD: IG Motorway Police Zulfiqar Cheema offering 'dua' after unveiling plaque to start work on Central Police Office. — DNA

The Nation

NHMP IG for enforcing traffic laws

NH&MP IG orders strict enforcement of lane discipline

DAWN

Fog info centres on the cards

First Police Martyr Day observed

By Our Staff Reporter

ISLAMABAD: To acknowledge the sacrifices of police martyrs, the first ever national Police Shuhada Day was observed at Police Line Headquarters Islamabad on Wednesday.

Senior officers from all over the country gathered at the venue to pay their tribute to the 2,000 policemen martyred in line of duty including 583 officers.

On the occasion, it was unanimously decided to award Rs10 million to the families of martyrs in addition to the construction of housing societies for them.

Families of martyrs were also present at the event and were presented gifts and flowers by the organisers. Senior officials took notice of their problems and passed subsequent directions to the departments concerned.

THE NEWS

CORRUPTION in NH&MP will not be tolerated and if any officer from top to bottom is found guilty then he will be expelled from service. No underage and without licence driver will be allowed to travel on motorways and highways.

This was said Zulfiqar Ahmad Cheema, Inspector General NH&MP while addressing a Police Darbar at Lahore Zonal Office. DIG Dr Muhammed Shafiq and SSP Mirza Faran Baig were also present.

IG Zulfiqar Ahmad Cheema said honest, efficient and hard-working officers would be given respect and corrupt officer would be taken to task. He said officers to perform their duty without fear and ensure the implementation of law. He directed patrolling officers to ensure firm enforcement of law on motorways and national highways. The Inspector General also ordered equal application of law irrespective of one's status. He said lane discipline on national highways be ensured by keeping the heavy and slow moving vehicles in discipline. He further said patrolling standards on highways and motorways would be improved as per international standards and no underage and without licence driver would be allowed to travel on motorways and at highways.

IG Zulfiqar Ahmad Cheema said that it was the duty of every official of the NH&MP to protect and fight for its dignity and nobility. He further said providing help and guidance to the commuters besides their counseling was the hallmark of the Motorway Police and it should be continued in all circumstances. He asked the officers of the NH&MP to show patience and work hard, as more vehicles would break down on road in the current hot season. He laid stress on quick and timely response to the Helpline 130 Call. He said that immediate help should be extended to road users in distress, and special care be given to patients, old age persons, ladies and children. He advised them to make the NH&MP as model institution in Asia with their good behavior and courtesy.

He said it was the prime responsibility of the NH&MP to provide safe and secure travel to road users. He said he would himself visit motorways and highways to ensure implementation of law in true spirit to provide safe and secure roads to the people of Pakistan.

پریس گیلری

DAILY EXPRESS
روزنامہ ایکسپریس
روزنامہ جنگ راولپنڈی
موٹروے پولیس کمانڈوز تعینات کرنیکا فیصلہ
موٹروے پر قوانین کی خلاف ورزی روکنے کیلئے لائسنس چیکنگ سسٹم شروع کرنیکا فیصلہ
روزنامہ دنیا
DAILY KHABRAIN
خبریں
DAILY NAWA-I-WAQT
RAWALPINDI
ISLAMABAD
نوائے وقت

موبائل فون استعمال کرنے والوں کیلئے

ہر کوئی محو خود کلامی ہے
ہاتھ بھی ہر کسی کے جکڑے ہوئے
فون ہے یا کوئی سزا ہے یہ
ایک دنیا ہے کان پکڑے ہوئے

انور مسعود

گاڑی چلاتے ہوئے موبائل فون کا استعمال، بالخصوص ایس ایم ایس اکثر حادثات کا باعث بنتا ہے۔
اس سے اجتناب کریں۔ اپنی اور دوسروں کی زندگی محفوظ بنائیں۔

ہائی وے فرینڈز

نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس

وزارت مواصلات

ترکی میں روڈ سیفٹی کا تصور

ترکی کی جناح اسٹریٹ کا ایک منظر

ترکی میں ٹریفک حادثات میں سالانہ دس ہزار افراد زندگی کی بازی ہار جاتے ہیں۔ ٹریفک حادثات کی شرح اموات ایک لاکھ گاڑیوں میں 13 اموات ہیں۔ مرنے والوں میں زیادہ تعداد (55%) ڈرائیوروں اور سواریوں کی ہے۔ جبکہ ان اموات کا ایک خاصا بڑا حصہ (19%) پیدل چلنے والوں کا ہے۔ WHO کی روڈ سیفٹی پر مبنی حالیہ رپورٹ کے مطابق ملک میں تیز رفتاری، شراب نوشی، سیٹ بیلٹ اور ہیلمٹ وغیرہ سے متعلق قوانین تو موجود ہیں مگر ان کا نفاذ خاطر خواہ نہیں ہے۔ اسکے علاوہ نان موٹرائزڈ گاڑیوں کے چلنے کے لئے بھی کوئی انتظام نہیں ہے۔ ترکی دس ملکی روڈ سیفٹی کے اس پراجیکٹ میں شامل ہے، جسے پانچ ملکی بین الاقوامی کنسورشیم جس میں World Health The International Injury Research Unit at Johns Hopkins University, The Global Road Safety Partnership, Organization, The Association for Safe International Roads Travel and EMBARQ شامل ہیں، اگلے پانچ سال میں مکمل کرے گا۔ یہ بین الاقوامی اتحاد تکنیکی رہنمائی اور سرمایہ کی فراہمی، جبکہ WHO کا ذیلی دفتران پراجیکٹس کی نگرانی کرتا ہے۔

روڈ سیفٹی کے تمام پراجیکٹ کی دیکھ بھال وزارتِ صحت کی ایک کمیٹی کرتی ہے، جس میں صحت، ٹرانسپورٹ، پولیس، تعلیمی، نجی اداروں، NGOs اور ادبی اداروں کی نمائندگی ہوتی ہے۔

قوانین میں نظر ثانی کے بعد ترکی نے روڈ سیفٹی میں انتظامی بہتری لانی شروع کر دی ہے۔ حال ہی میں کیے گئے اقدامات کی بدولت سیٹ بیلٹ کے استعمال کی شرح 8 فیصد سے بڑھ کر 50 فیصد ہوگئی ہے۔ ان بہترین نتائج کو پولیس افسران، صحافیوں، صحت کی اہلکاروں اور کمرشل ڈرائیوروں کی تربیت اور قوانین سے آگاہی کی مہم اور اس کے بلاتفریق نفاذ کے ذریعے برقرار رکھا جائیگا۔

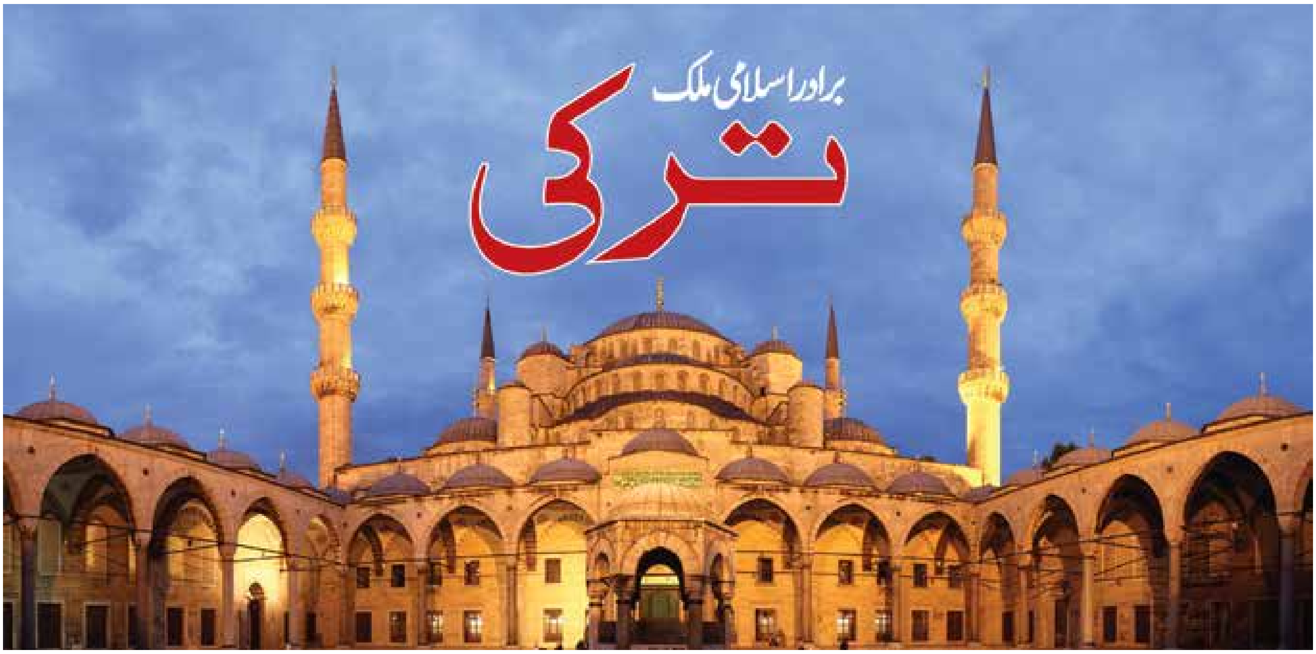
ترکی کے اہم شہر:

استنبول

انقرہ

اِزمر

برصا



برادر اسلامی ملک

ترکی

ترکی پاکستان کا دوست اسلامی ملک ہے۔ یہ مغربی ایشیا اور جنوب مشرقی یورپ میں واقع ہے۔ جارجیا، آرمینیا، ایران، عراق اور شام اسکے ہمسایہ ممالک ہیں۔2011 کی مردم شماری کے مطابق ملک کی کل آبادی تقریباً 75 ملین تھی۔

تقریباً 85 فیصد آبادی کی مادری زبان ترکش ہے۔ جبکہ تقریباً 12 فیصد آبادی کی مادری زبان ''کردش'' ہے۔ملک کی 70 سے 80 فیصد آبادی ترکوں پر مبنی ہے۔مردوں کی اوسط عمر 71 سال جبکہ عورتوں کی 75 سال کے لگ بھگ ہے، جبکہ

2002 سے 2007 کے دوران 6.8 فیصد سالانہ پیداوار نے ترکی کی معیشت کو دنیا کی تیزی سے بڑھتی ہوئی معیشت میں لا کھڑا کیا۔ملک کے تعلیمی نظام کو ریاستی ادارے کی سطح پر کنٹرول کیا جاتا ہے، جسکا قیام کمال اتاترک کی اصلاحات کے ذریعے

بعد از جنگِ عظیم اوّل ترکی 1923ء میں مصطفٰے کمال اور اس کے ساتھیوں کی جانب سے شروع کی گئی جنگِ آزادی کا ثمر ہے۔کمال اتاترک اس کا پہلا صدر تھا۔

ترکی ایک جمہوری، بین المذاہبی، دستوری اکائی ہے، اس کا کلچر اسلامی اور یورپی تہذیب کا امتزاج ہے۔ ملک کی مجموعی اوسط عمر 73 سال ہے۔ملک کی لمبائی 1600 کلومیٹر اور چوڑائی 800 کلومیٹر ہے جو کہ ایک مستطیل کی شکل میں 783562 مربع کلومیٹر پر مشتمل ہے جو کہ تین اطراف سے سمندر میں گھری ہوئی ہے۔رقبہ کے لحاظ سے ترکی دنیا کا آٹھواں بڑا ملک ہے۔

1923 میں کیا گیا۔2011 کے سروے کے مطابق ترکی کی شرح خواندگی 94.1 فیصد تھی۔

محکمے میں بھی جاتے ہیں اس میں بہتری آ جاتی ہے۔ معروف قانون دان ایس ایم ظفر نے سیمینار کے شرکاء سے کہا کہ، این ایچ اینڈ ایم پی نے اپنی خوش اخلاقی اور روڈ سیفٹی کے حوالے سے کی جانے والی کوششوں سے ایک اچھا نام پیدا کیا۔ انہوں نے کہا کہ روڈ سیفٹی ایک سماجی مسئلہ ہے جس میں تمام اداروں اور افراد کو مل کر کام کرنا چاہیئے تا کہ ہم محفوظ سفر کو یقینی بنا سکیں۔ گورنمنٹ کالج یونیورسٹی لاہور کے وائس چانسلر ڈاکٹر خلیق الرحمٰن نے روڈ سیفٹی کی اہمیت کے حوالے سے یونیورسٹیز کے کردار کے متعلق بات کرتے ہوئے کہا کہ ہم عنقریب ٹرانسپورٹ سائیکالوجی کے کورسز شروع کروائیں گے۔

ریسکیو 1122 کے ڈائریکٹر جنرل ڈاکٹر رضوان نصیر نے کہا کہ ہم ہر روز حادثات کو ڈیل کرتے ہیں اور سب سے زیادہ لوگ ٹریفک حادثات میں ہی مرتے ہیں۔ انہوں نے خواہش ظاہر کی کہ کوئی دن ایسا بھی آئے کہ جس دن ہمیں پتا چلے کہ آج کوئی ٹریفک حادثہ نہیں ہوا۔ اس مقصد کے حصول کے لئے ہم سب کو اپنی سوچ بدلنا ہوگی۔ سی سی پی او لاہور رائے طاہر نے کہا کہ روڈ سیفٹی میں ہم جدید ٹیکنالوجی کے استعمال سے بہتری لا سکتے ہیں۔ ڈائریکٹر آٹو موٹر ڈیزائن اینڈ سیفٹی ڈاکٹر عمر نے گاڑیوں میں موجود سیفٹی کے آلات اور ان کے استعمال کے حوالے سے اپنے خیالات کا اظہار کیا۔ پروفیسر ڈاکٹر زہرہ بتول نے بھی روڈ سیفٹی کے حوالے سے بات کی۔ سیمینار میں ایس ایس پی اطہر وحید نے کہا کہ، این ایچ اینڈ ایم پی ٹریننگ کالج 20 ہزار پرائیویٹ ڈرائیوروں کی تربیت کر چکا ہے اور اب ہم HTV ڈرائیورز کی تربیت شروع کر رہے ہیں۔ سیمینار کے آخر میں ڈی آئی جی مرزا شکیل احمد نے تمام شرکاء اور مہمانوں کا شکریہ ادا کیا۔

سکھر میں منعقدہ روڈ سیفٹی سیمینار سے خطاب کرتے ہوئے آئی جی، این ایچ اینڈ ایم پی ذوالفقار احمد چیمہ نے کہا کہ دہشتگردی سے زیادہ ہلاکتیں حادثات میں ہوتی ہیں جب کہ قوانین کی خلاف ورزی ، شاہراؤں کی خستہ حالی، ڈرائیوروں کی لاپرواہی اور احتیاط نہ کرنے پر لوگ موت کے منہ میں چلے جاتے ہیں، انہوں نے کہا کہ ہمیں ٹریفک قواعد پر عمل کرنے کا عہد کرنا ہوگا۔ انہوں نے مزید کہا کی ڈرائیونگ لائسنس کے اجراء کی ذمہ داری جلد، این ایچ اینڈ ایم پی کو دینے کے سلسلے میں، این ایچ اینڈ ایم پی اور نادرا کے مابین ایم او یو پر دستخط ہو چکے ہیں۔ انہوں نے کہا کہ ملک کے ہر ادارے کو گڈ گورنینس کے ذریعے ٹھیک کیا جا سکتا ہے جب کہ معاشرتی برائیوں کے خاتمے اور قانونی ذمے داریوں کا احساس اجاگر کرنے کے لئے ہر شخص کو اپنی انفرادی ذمہ داریاں پوری کرنا ہوں گی اور عہد کرنا ہوگا کہ آج کے بعد ہم ٹریفک قوانین کی خلاف ورزی نہیں کریں گے اور احتیاطی تدابیر اختیار کر کے تمام قواعد وضوابط پر سختی سے عمل کریں گے۔ کمشنر سکھر ڈویژن ڈاکٹر نیاز عباسی نے کہا کہ، این ایچ اینڈ ایم پی کی کامیابی بلا امتیاز جزا اور سزا کی وجہ سے ممکن ہوئی ہے۔ باقی ادارے بھی جزا اور سزا پر عمل کر کے اپنی کارکردگی بہتر بنا سکتے ہیں۔ انہوں نے کہا کہ حقوق کی بات سب کرتے ہیں لیکن احساس ذمہ داری اور قانون پر عمل درآمد کا احساس فراموش کر جاتے ہیں۔ جب ہم سڑک پر نکلتے ہیں تو ہم پر لازم ہوتا ہے کہ ٹریفک قوانین کی سختی سے پابندی کریں۔ ڈی آئی جی سکھر، شرجیل کھرل نے کہا کہ این ایچ اینڈ ایم پی کی وجہ سے سڑکوں پر لوٹ مار کی وارداتیں اور دیگر جرائم کم ہوئے ہیں۔ جنرل مینجر نیشنل ہائی ویز اتھارٹی مکیش کمار نے کہا کہ ہم سب کو چاہیئے کہ مقررہ رفتار اور سیٹ بیلٹ لگانے کی پابندی کریں اور دورانِ ڈرائیونگ موبائل فون کے استعمال سے گریز کریں۔ تقریب سے ڈاکٹر یونس خٹک، اشفاق بھٹو اور پاک ترک اسکول کے پرنسپل یعقوب مراد نے بھی خطاب کیا۔

دہشتگردی سے زیادہ ہلاکتیں ٹریفک حادثات میں ہوتی ہیں

نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس کے زیر اہتمام لاہور اور سکھر میں روڈ سیفٹی سیمینار

پاکستان میں ٹریفک حادثات میں ہونے والی اموات تقریباً 12 ہزار سالانہ ہیں جن میں زیادہ تعداد بچوں اور نوجوانوں کی ہے۔ دنیا بھر میں قتل اور دشمنیوں میں بھی اتنے لوگ نہیں مرتے جتنے ہر سال ٹریفک حادثات کی نظر ہو جاتے ہیں۔ ذوالفقار احمد چیمہ انسپکٹر جنرل، نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس (این ایچ اینڈ ایم پی) نے ان خیالات کا اظہار لاہور اور سکھر میں منعقدہ روڈ سیفٹی سیمینارز میں کیا۔ لاہور کی تقریب میں تجزیہ نگار مجیب الرحمان شامی، معروف قانون دان ایس ایم ظفر، گورنمنٹ کالج یونیورسٹی لاہور کے وائس چانسلر ڈاکٹر خلیق الرحمٰن، ڈی آئی جی، این ایچ اینڈ ایم پی مرزا شکیل احمد، سی سی پی او لاہور رائے طاہر، ڈائریکٹر جنرل ریسکیو 1122 ڈاکٹر رضوان نصیر، شیل پاکستان کی نمائندہ خاتون افشاں خان،، این ایچ اینڈ ایم پی ٹریننگ کالج کے کمانڈنٹ ایس ایس پی اطہر وحید، این ایچ اینڈ ایم پی کے دیگر افسران، سول سوسائٹی اور میڈیا کے بہت سے نمائندوں کے علاوہ مختلف شعبہ ہائے زندگی سے تعلق رکھنے والے لوگوں کی بڑی تعداد نے شرکت کی۔ انسپکٹر جنرل ذوالفقار احمد چیمہ نے کہا کہ بحیثیت قوم ہم لوگ روڈ سیفٹی سے ناآشنا ہونے کی بنا پر اس کو اہمیت نہیں دیتے۔ روڈ سیفٹی سے نئی نسل کو روشناس کروانے کے لئے ضروری ہے کہ ٹریفک ایجوکیشن کو نصاب تعلیم کا حصہ بنایا جائے۔ انھوں نے کہا کہ قانون کا نفاذ، ٹریفک ایجوکیشن اور انجینئرنگ روڈ سیفٹی میں کلیدی کردار ادا کرتے ہیں۔ قوانین کا نافذ نہ ہونا اور ڈرائیوروں کے رویّوں سے ٹریفک حادثات ہوتے ہیں۔ انہوں نے کہا کہ 80% حادثات ڈرائیوروں کی غفلت اور لاپرواہی کی وجہ سے ہوتے ہیں۔ تیز رفتاری، منشیات کا استعمال، لین وائیلیشن کرنا، ٹریفک سگنل توڑنا، مقابلہ بازی میں گاڑی دوڑانا اور سب سے بڑھ کر کم عمری میں ڈرائیونگ کرنا ایسے غیر ذمہ دار رویے ہیں جو حادثات کا سبب بنتے ہیں۔ آئی جی ذوالفقار احمد چیمہ نے کہا کہ این ایچ اینڈ ایم پی نے اپنی ایمانداری اور پیشہ ورانہ صلاحیتوں سے پوری دنیا میں نام کمایا ہے۔ اس کے امتیازی اوصاف رواداری اور مشکل میں مدد فراہم کرنا ہی اس ادارہ کی پہچان ہیں۔ آئی جی نے کہا کہ قومی شاہرات پر قانون کا نفاذ بلاتفریق ہے اور اس میں کسی قسم کی رعایت نہیں کی جائے گی۔ انہوں نے کہا کہ ہم قومی شاہراہوں پر سروس اور قانون کے نفاذ کا معیار یورپ سے بھی بہتر بنائیں گے۔ ایک سے زیادہ بار قانون توڑنے والوں کے لائسنس کینسل کر دیئے جائیں گے۔ آئی جی نے کہا کہ لوگوں کے ذہن میں قانون کا خوف ہونا چاہئیے اور یہی خوف احترام میں بدل جائے گا۔ ہم کوشش کریں گے کہ جیسے ہی لوگ قومی شاہراہوں پر آئیں وہ سیٹ بیلٹ کا استعمال کریں اور ڈرائیونگ کے دوران موبائل فون ہرگز نہ سنیں۔ ذوالفقار احمد چیمہ نے کہا معاشرہ کے تمام افراد کو اپنا اپنا کردار ادا کرنا ہوگا خاص طور پر ہمارے میڈیا کو اس اہم کام میں بڑھ چڑھ کر حصہ لینا چاہئیے۔ معروف کالم نگار مجیب الرحمٰن شامی نے خطاب کرتے ہوئے کہا کہ، این ایچ اینڈ ایم پی نے ایمانداری اور پیشہ وارانہ صلاحیتوں کی وجہ سے وطن عزیز میں نیک نامی حاصل کی ہے۔ انہوں نے آئی جی، موٹروے پولیس کو خراج تحسین پیش کرتے ہوئے کہا کہ ذوالفقار احمد چیمہ ایک مثبت تبدیلی کی علامت ہیں وہ جس

> **80 فیصد حادثات ڈرائیورز کی غفلت اور لاپرواہی کی وجہ سے ہوتے ہیں۔**
>
> ---
>
> **ٹریفک ایجوکیشن کا مضمون نصاب تعلیم میں شامل کیا جانا چاہیے۔**

موٹر وے پولیس کی کارکردگی

موٹرویز اور ہائی ویز پر مشکل وقت میں لوگوں کی مدد کرنا نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹر وے پولیس افسران کی اصل پہچان ہے لوگوں کی مدد کر کے وہ نہ صرف دعائیں حاصل کرتے ہیں بلکہ اس کے ساتھ ساتھ اللہ تعالیٰ کی خوشنودی بھی حاصل کرتے ہیں۔ موٹر وے پولیس اپنی ڈیوٹی عبادت سمجھ کر کرتی ہے کیونکہ ایمانداری، حسن اخلاق اور بہادری ہی موٹر وے پولیس کا طرۂ امتیاز ہے ۔ اس طرح موٹرویز اور ہائی ویز پر موٹر وے پولیس کی چوبیس گھنٹے پیٹرولنگ سے شہری اپنے آپ کو نہ صرف محفوظ تصور کرتے ہیں بلکہ کسی بھی وقت بلاخوف وخطر سفر کر سکتے ہیں ۔

موٹر وے پولیس نے موٹرویز اور ہائی ویز پر اپنے پیشہ ورانہ فرائض کے ساتھ ساتھ مختلف شہروں سے چوری شدہ/ چھینی گئی گاڑیاں برآمد کر کے مالکان کے حوالے کیں جبکہ کار چوروں کے کئی گروہ گرفتار کر کے ان کے قبضے سے غیر قانونی اسلحہ برآمد کر کے لوکل پولیس کے حوالے کیا گیا۔ جبکہ کئی گمشدہ اور بچھڑے ہوئے بچوں کو والدین کے حوالے کیا۔ اسی طرح موٹرویز اور ہائی ویز پر بروقت کارروائی کرتے ہوئے ڈکیتی کی کئی وارداتوں کو ناکام بنا کر مسافروں کو لٹنے سے بچایا اور درجنوں ڈاکوؤں کو جدید اسلحہ سمیت گرفتار کیا۔ جس میں موٹرویز اور ہائی ویز پر مختلف جرائم میں خاطر خواہ کمی رونما ہوئی ہے۔

نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹر وے پولیس افسران SPO فیصل ملک، SPO ریاست الیاس، PO نعمان اور PO محمد رمضان نے SSP محمد طاہر خان کی سربراہی میں ایک نجی بنک کے افسر شیر دل خان کی اسلام آباد سے چوری ہونیوالی سفید رنگ کی جی ایل آئی کرولا کار نمبر WB-945، ماڈل 2012 کو موٹر وے (M-1) برہمہ انٹرچینج کے قریب ڈاکوؤں سے مقابلہ کے بعد برآمد کی، پولیس مقابلہ میں ایک غیر ملکی ڈاکو معصوم خان مارا گیا جبکہ اس کے قبضے سے جدید اسلحہ بھی برآمد کیا گیا۔ SPO سید باقر شاہ اور SPO اشرف خان نے موٹر وے (M-2) پر کارروائی کرتے ہوئے فیصل آباد سے چوری ہونیوالی کرولا کار نمبر MNT-9410، ماڈل 2002 کو روک کر کار چور انور سعید ولد محمد سعید سکنہ لاہور کو گرفتار کیا۔ SPO عاشق حسین اور PO فیض اللہ عباسی نے موٹر وے ٹول پلازہ اسلام آباد پر ایبٹ آباد سے چوری ہونیوالی ٹیوٹا ہائی ایس وین نمبر اپلائیڈ فار، ماڈل 2013 کو روک کر دو کار چوروں محمد ندیم اور محمد شفیق ساکنان فیصل آباد کو گرفتار کیا۔ تھانہ آبپارہ اسلام آباد کی حدود سے چوری کی گئی سیاہ رنگ کی ایکس ایل آئی کار نمبر WK-332، ماڈل 2011 کو موٹر وے (M-2) پر چکری کے علاقے سے PO حبیب الرحمٰن اور PO فاروق خان نے برآمد کی جبکہ موٹر وے (M-1) پر برہان کے علاقے میں موٹر وے پولیس کے افسران DSP یونس انصاری، PO الطاف نیازی اور APO فدا ٔاللہ نے پیٹرولنگ کے دوران تیز رفتار مہران کار نمبر LES-4180 کو رکنے کا اشارہ کیا تو وہ نہ رکی جس پر موٹر وے پولیس کے افسران نے بروقت کارروائی کرتے ہوئے مذکورہ گاڑی کو روکا اور گاڑی میں سوار ملزمان عابد اور فیض ساکنان لاہور کو گرفتار کر لیا۔ تھانہ نیو ٹاؤن، راولپنڈی کی حدود سے چوری کی گئی ہنڈا کار نمبر AFL-290 کو موٹر وے (M-1) پر لکوڑی کے علاقے سے PO ذوالفقار شاہ اور PO واصف ملک نے برآمد کی، IMDC سے گن پوائنٹ پر چھینی گئی سلور رنگ کی 2OD کرولا کار کو DSP حامد علی زیدی اور SPO ارشد علی نے (M-1) پر مذکورہ گاڑی کو روک کر 2 کار چوروں کو گرفتار کر لیا۔ تھانہ کینٹ راولپنڈی کی حدود سے چوری کی گئی سیاہ رنگ کی XLI کرولا کار نمبر RIA-3114، ماڈل 2007 کو موٹر وے (M-1) پر لکوڑی کے علاقے سے SPO محمد خان طورو اور PO رمضان نے برآمد کیا ۔ کراچی سے گن پوائنٹ پر چھینی گئی دو گاڑیوں کو SPO غلام مصطفیٰ بلوچ، SPO اسرار علی اور SPO محمد علی، PO امیر بخش اور PO حاکم علی بروہی نے برآمد کر کے دو ملزمان علی رضا اور منٹھار ساکنان فیروز پور کو اسلحہ سمیت گرفتار کر لیا۔

اس کے علاوہ نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹر وے کے افسران نے موٹرویز اور نیشنل ہائی ویز سے ملنے والے گمشدہ اور بچھڑے ہوئے آٹھ بچوں کو والدین کے حوالے کیا ۔ SPO الفت حسین اور PO غلام حسین کو لاہور کی رہائشی بچی دو سالہ نوراں موٹر وے پر بھیرہ کے علاقے سے ملی یہ بچی دوران سفر اپنے والدین سے بچھڑ گئی تھی ۔ اسی طرح موٹر وے پر سکھیکی کے علاقے سے PO اسلم جاوید اور PO احسن عظیم کو 10 سالہ بچہ علی عدنان روتا ہوا ملا جو کہ اپنے والدین سے دوران سفر بچھڑ گیا تھا۔ جبکہ نیشنل ہائی وے پر مختلف مقامات سے ملنے والے 06 بچوں کو بھی والدین کے حوالے کیا گیا۔

موٹر وے (M - 2) پر شیخوپورہ کے علاقے میں SSP موٹر وے (M-2) اطہر وحید کی سربراہی میں PO یحییٰ ابرار، PO طارق محمود اور کمانڈو اسکواڈ پر مشتمل ٹیم نے ایک ہائی ایس وین میں ہونیوالی ڈکیتی کی واردات کو فائرنگ کے تبادلہ کے بعد ناکام بنایا، فائرنگ کے تبادلہ میں ایک ڈاکو مارا گیا جبکہ سات ڈاکوؤں کو جدید اسلحہ سمیت گرفتار کر لیا گیا، موٹر وے (M-3) پر بیراں والا کے علاقے میں SPO شاہ زمان اور PO منصور نے ڈاکوؤں کے ساتھ فائرنگ کے تبادلہ کے بعد ایک مزدہ میں ہونیوالی ڈکیتی کو ناکام بنایا جس میں لاکھوں روپے مالیت کا سامان تھا ان کارروائیوں میں حصہ لینے والے افسران کو انسپکٹر جنرل نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹر وے پولیس ذوالفقار احمد چیمہ نے شاباش دی اور ان کی کارکردگی کو سراہتے ہوئے نقد انعامات اور تعریفی اسناد سے بھی نوازا۔

اقبال فرماتے ہیں کہ:

اک زندہ حقیقت مرے سینے میں ہے مشہود
کیا سمجھے گا وہ جس کی رگوں میں ہو لہو سرد
نَے پردہ ، نہ تعلیم ، نئی ہو کہ پرانی!
نسوانیتِ زن کا نگہباں ہے فقط مرد
جس قوم نے اس زندہ حقیقت کو نہ مانا
اس قوم کا خورشید بہت جلد ہوا زرد

گویا اقبال زن و مرد کے اس جھگڑے کا حل اسلامی تعلیمات میں ڈھونڈتے ہیں۔کلامِ الٰہی نے یہ زریں اصول بنایا ہے (مرد عورتوں پر ایک غالب اور بالا رہنے والی طاقت ہے)۔یہ اصول صرف مسلمانوں ہی کے نہیں بلکہ تمام اقوامِ عالم کے لئے دائمی اور ابدی طور پر مفید اور کار آمد ہے۔زن و مرد تعلقات میں یہی بہترین طریقہ ہے جس سے معاشرتی مساوات برقرار رہتی ہے۔لیکن آج کل حالات اس کے برعکس دکھائی دیتے ہیں۔

یورپ خود تو زن پرستی اور زن مریدی کی وباء میں مبتلا تھا ہی، اس کا منحوس سایہ جہاں پڑا ہے۔وہاں بھی یہ کیفیت ہے کہ آج بیوی اپنے خاوند کی محکوم رہنے کے لئے بالکل تیار نہیں۔بلکہ خاوند ہر جائز و ناجائز بات میں بیوی کا غلام بن گیا ہے اور معاشرتی مساوات کا تصور بھی متوازن نہیں رہا۔کیونکہ توازن کا اصول جو اسلامی طریقہ کار نے بتایا ہے وہ ہم استعمال نہیں کر رہے۔

اقبال نے اپنی دردبھری مثنوی، جو کہ شہرہ آفاق حیثیت رکھتی ہے "رموزِ بےخودی" کے نام سے لکھی۔اس مثنوی کے اختتام پر عورت کی حمایت اور عزت افزائی میں بھی اشعار موجود ہیں۔

اسی طرح مرد ایک ساز ہے جو عورت کے دردبھرے مضراب سے بیدار ہوتا ہے۔عورت کی بارگاہ وہ بارگاہ ہے جہاں مرد اپنی نیازمندی کا ہدیہ پیش کر کے ناز کبریائی کا انتہائی مقام حاصل کر لیتا ہے۔عورت وہ مقدس اور برگزیدہ ہستی ہے جو اپنی پاکیزہ محبت سے عشقِ خداوندی کی طرف رہنمائی کرتی ہے۔ہمارے نبی کریم حضرت محمدؐ نے عورت کو ماں کے اعلیٰ درجے پر فائز بتایا ہے۔

"جنت ماؤں کے قدموں تلے ہے"

گویا جنت جو کہ ایک مومن کا ارمان اور آرزو ہوتی ہے۔وہ ماں کے قدموں تلے ہے۔اقبال نے عورت کے تمام مقامات سے امومت کا مقام پسند فرمایا ہے۔ان کے نزدیک عورت کا سب سے بڑا فرض، فرضِ امومت ہے۔اگر عورت کی اعلیٰ تعلیم کا یہ نتیجہ نکلتا ہے کہ امومت کے فرائض سے کترائے اور انفرادی عیش میں مشغول ہو جائے تو نسلِ انسانی کے لئے اس سے بڑھ کر کوئی خطرہ نہیں ہو سکتا۔اقبال ایک جگہ یورپ سے یوں خطاب کرتے ہیں۔

کوئی پوچھے حکیم یورپ سے
ہند و یوناں ہیں جس کے حلقہ بگوش
کیا یہی ہے معاشرے کا کمال
مرد بے کار زن تہی آغوش

مغرب زدہ انتہا پسند عورت کو ماں بننے سے نفرت ہو گئی اور آزادیِ نسواں کے جوش میں آ کر عورت خود کسبِ معاش میں مشغول ہو گئی۔اسے اس بات کی فرصت ہی نہ تھی کہ وہ اپنے مہربان ہاتھوں سے اولاد کو تربیت دے سکے۔اس سے انسانیت کا سب سے بڑا نقصان یہ ہوا کہ جذبۂ امومت ختم ہو گیا۔ماں کی مامتا کمزور ہو گئی۔اقبال کے خیال میں جس علم سے عورت اپنی بنیادی خصوصیت کو کھو دے، وہ علم نہیں بلکہ موت ہے۔اقبال کے شعری مجموعے "بانگِ درا" میں نظم "ماں کی دعا" اسی جذبے کی عکاسی کرتی ہے۔اقبال معاشرتی زندگی میں ماں کی مرکزی حیثیت اس کے ماں ہونے کو سمجھتے ہیں۔جس کا اظہار "ماں کی دعا" جیسی نظم میں انہوں نے کیا۔ان کے خیال میں خاندانی نظام میں جذبہ امومت بنیادی کی حیثیت رکھتا ہے اور اس کے فیض سے نسلِ انسانی کا باغ لہلہاتا ہے۔جس طرح گھر سے باہر کی زندگی میں مردوں کو فوقیت حاصل ہے۔اسی طرح گھر کے اندر کی سرگرمیوں میں عورت، خصوصاً ماں کی اہمیت ہے۔اس لیے کہ اس کے ذمے نئی نسل کی پرورش اور دیکھ بھال ہوتی ہے۔انسان کی پہلی درسگاہ ماں کی گود ہے۔ماں جس قدر مہذب اور شائستہ ہو گی اتنی ہی اچھی اور قابلِ فخر نسل تربیت پا سکے گی۔اقبال قوموں کی تاریخ اور ان کے ماضی کو ماؤں کا فیض قرار دیتے ہیں۔مائیں ہی قوم کی تقدیر بناتی ہیں اور جو قومیں امومت کے آداب بجا نہیں لاتیں ان کا نظام ناپائیدار ہوتا ہے۔خاندانی امن و سکون درہم برہم ہو جاتا ہے۔افرادِ خاندان کا باہمی اتحاد و اعتماد ختم ہو جاتا ہے۔چھوٹے بڑے کی تمیز ختم ہو جاتی ہے۔تمام اخلاقی قدریں دم توڑ دیتی ہیں۔

اقبال کے خیال میں مغرب کا اخلاقی بحران اس لئے رونما ہوا کہ وہاں ماں کا احترام اور پاکیزگی ختم ہو گئی۔آج عورت آزادی کے لئے جدوجہد کر رہی ہے۔سوشل ہونے کی خواہشمند ہے۔مگر اقبال جلوت کی نسبت خلوت کو اس کے حق میں بہتر سمجھتے ہیں۔ان کا کہنا ہے کہ:

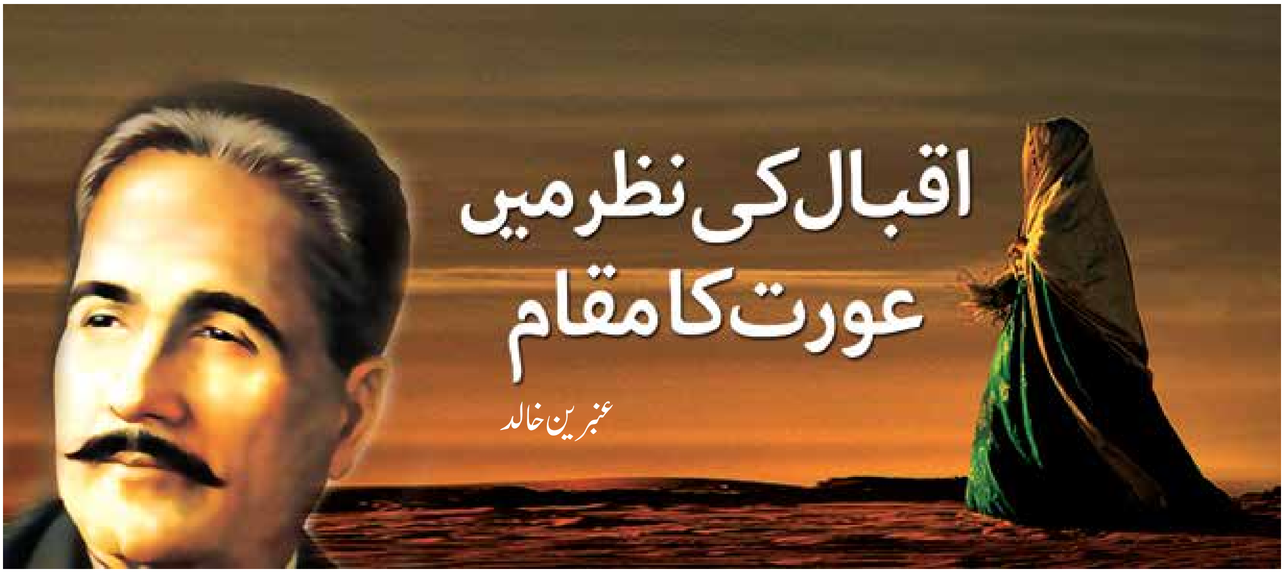
آغوشِ صدف جس کے نصیبوں میں نہیں ہے
وہ قطرۂ نیساں کبھی بنتا نہیں گوہر

یہ تھے ہمارے رہنما

نوابزادہ لیاقت علی خاں متحدہ ہندوستان کی کانگرس لیگ کابینہ میں وزیر مالیات ہوئے تو علیگڑھ یونیورسٹی کے وائس چانسلر ڈاکٹر ضیاء الدین احمد نے انکے اعزاز میں ایک ظہرانہ دیا اور دیگر مسلم لیگی ارکان اسمبلی کو بھی مدعو کیا۔نوابزادہ لیاقت علی خان نے ان ارکان کو اپنے ریلوے سیلون میں شریک سفر ہونے کی دعوت دی، لیکن ساتھ ہی کہا "یہ نہ سمجھیں کہ بغیر ٹکٹ کے مفت میں سفر ہوگا۔آپ کی جیب میں فرسٹ کلاس کا ٹکٹ موجود ہونا چاہئے "۔سردار نشتر ممبر ریلوے بھی شریک سفر تھے۔سیلون میں خاصا ہجوم ہو گیا تھا، دوران سفران ممتاز رہنمایانِ مسلم لیگ سے ملنے کیلئے ہر جنکشن پر ریلوے کے ٹکٹ ایگزامینر اور دیگر افسران ڈبے میں داخل ہو جاتے۔ایک سٹیشن پر اچانک نوابزادہ نے ٹکٹ ایگزامینر کو مخاطب کرتے ہوئے کہا "ملاقات کا وقت ختم ہو گیا۔آپ ڈیوٹی پر ہیں۔اپنے ممبر ریلوے کو سب کے ٹکٹ چیک کر کے اپنی کارگزاری دکھلایئے"۔ٹکٹ ایگزامینر نے بادل نخواستہ ٹکٹ چیک کئے تو تمام مسافروں نے خوشدلی سے ٹکٹ پیش کر دیئے۔نوابزادہ نے یوں اپنی اصول پسندی کا ہی ثبوت نہیں دیا بلکہ اس سے ملازمین اور دیگر لوگوں کو بتا دیا کہ مسلم لیگی ارکان و وزراء بغیر ٹکٹ سفر نہیں کرتے۔

اسی طرح لارڈ ماؤنٹ بیٹن کے منصوبہ تقسیم ہند کے بارے میں فیصلہ کیلئے امپیریل ہوٹل دہلی میں مسلم لیگ کونسل کے ہونے والے اجلاس پر بیلچہ بردار خاکساروں کے حملہ سے ہوٹل کی کرسیوں میزوں اور برتنوں وغیرہ کا جو نقصان ہوا ہوٹل کے مطالبہ سے قبل لیاقت علی خان نے ازخود سید شمس الحسن سے کہا کہ ان نقصانات کے عوض ہوٹل کو چار ہزار روپے ادا کر دیئے جائیں۔

بصد شکریہ "ماہنامہ نظریہ"



اقبال کی نظر میں عورت کا مقام

عنبرین خالد

عورت کی تخلیق نظامِ کائنات کی تخلیق ہے۔ روزِ اول سے زندگی نے مسرت اور اطمینان کے جتنے بھی شعبے قرار دیئے، ان تمام شعبوں کا مرکز عورت کے سوا اور کوئی نہیں تھا۔ ویران جزیروں اور خشک جنگلات میں عورت کے فقط ایک بار مسکرا دینے سے ہر طرف پھول مہکتے ہوئے دکھائی دینے لگے۔ آدمؑ جلاوطن ہوئے اور جنت کی فضاؤں سے جدا ہونے کے بعد روئے زمین کے لق ودق اور خاموش بیابانوں کو دیکھا تو ان کی آنکھوں میں آنسو بھر آئے۔ دل نے اذیت محسوس کی اور ہونٹ ایک نہ دب سکنے والی خواہش کے مطالبہ میں بے اختیار حرکت کرنے لگے۔ بارگاہ ایزدی میں اس دعا کو شرفِ قبولیت بخشا گیا اور حسن وتسکین، نزہت ولطافت کے سب سے پہلے انسانی پیکر یعنی حواؑ نے ظہور پایا۔۔۔ یہ دیکھ کر سنگ ریزے جواہرات بن گئے۔ پرندے اس کی خوشی میں چہچہائے، اداس ٹہنیاں اور مرجھائے ہوئے پتے وفورِ نشاط سے لہلہا اٹھے۔ ہر طرف نغموں اور زمزموں کا ایک بے پناہ طوفان برپا ہوا۔ روح کائنات نے ایک طویل انگڑائی لی اور دنیا کا کونہ کونہ، وجودِ زن کا انعکاس پا کر رشکِ فردوس بن گیا۔

وجودِ زن سے ہے تصویر کائنات میں رنگ
اسی کے ساز سے ہے زندگی کا سوزِ دروں
شرف میں بڑھ کے ثریا سے مشتِ خاک اس کی
کہ ہر شرف ہے اسی دُرج کا دُرِ مکنوں
مکالماتِ فلاطوں نہ لکھ سکی لیکن
اسی کے شعلے سے ٹوٹا شرارِ افلاطوں

کلامِ اقبال میں ہر جگہ صنفِ نازک کے متعلق عزت واحترام کے ایسے ہی پاکیزہ جذبات دیکھنے میں آتے ہیں۔ اقبال نے صنفِ نازک کے بارے میں جن خیالات کا اظہار کیا ہے۔ اس کی بنیاد قرآن وحدیث ہے اور اسلام نے عورت کو ایک خاص مقام دیا ہے۔ اقبال کے دور میں مغربی تہذیب کے اثر سے برصغیر کی عورتوں میں بھی "آزادیٔ نسواں" کی تحریک شروع ہوئی اور عورتوں نے آزادی حاصل کرنے کے لئے واویلہ شروع کر دیا۔ اقبال اس آزادی کے دعویٰ پر تنقید کرتے ہیں ان کے نزدیک عورت اجتماعی خودی کی ضمانت ہے جس کی زندگی کا مقصد نسلِ انسانی کو برقرار رکھنا ہے اور یہ اتنا عظیم الشان مقصد ہے کہ اس کے سامنے دوسرے مقاصد کوئی اہمیت نہیں رکھتے۔ اقبال کے نزدیک عورت کو بھی وہی حقوق حاصل ہیں جو مرد کو ہیں۔ مگر دونوں کا دائرہ عمل الگ الگ ہے۔ دونوں اپنی اپنی استطاعت کے مطابق ایک دوسرے کے ساتھ تعاون کر کے اپنے اپنے حلقہ عمل میں کام کرتے ہیں۔ مرد اور عورت کی مساوات کے بارے میں اقبال نے اپنے ایک لیکچر میں یوں اظہار خیال کیا۔

"میں مرد اور عورت کی مساوات مطلق کا حامی نہیں ہوں۔ قدرت نے ان دونوں کو جدا جدا خدمتیں تفویض کیں اور ان فرائض جداگانہ کی صحیح اور باقاعدہ انجام دہی خانوادۂ انسانی کی صحت اور فلاح کے لئے لازمی ہے"۔

اقبال کے یہ اشعار اقبال کے خیالات کی مکمل تفسیر بیان کرتے ہیں:

ہزار بار حکیموں نے اس کو سلجھایا
مگر یہ مسئلہ زن رہا وہیں کا وہیں
قصور زن کا نہیں ہے کچھ اس خرابی میں
گواہ اس کی شرافت پہ ہیں مہ و پرویں
فساد کا ہے فرنگی معاشرت میں ظہور
کہ مرد ، سادہ ہے بے چارہ زن شناس نہیں

اقبال نے قیامِ یورپ کے زمانے میں مغربی افکار کا بغور مطالعہ کیا اور مغرب کے کھوکھلے پن کا سبب ان کی بے جا آزادی میں پایا۔ جس میں اپنی روایات اور مشرقی ومعاشرتی اقدار کا کوئی پاس لحاظ نہ تھا۔ اقبال کو معلوم تھا کہ یہ قوم اپنے خنجر سے خودکشی کرے گی۔ ان حالات میں وہ مشرق کو بھی اس آگ کی لپیٹ میں آتا دیکھتے ہیں۔ "آزادیٔ نسواں" کی تحریک بھی مغربی تہذیب کے اثرات کا نتیجہ تھی۔ جس کا مقصد یہ تھا کہ عورت کو ہر معاملے میں مرد کے شانہ بشانہ لا کھڑا کیا جائے۔ وہ سیاست اور معیشت کی آلودگیوں میں پھنس گئی تو وہ اپنے نسوانی جوہر سے محروم ہو جائے گی۔ ان کا کہنا یہ ہے کہ عورت کا نصب العین یہ نہیں ہونا چاہیے کہ وہ افلاطون جیسے مقالات لکھے اور اپنے علم وفضل کا سکہ بٹھائے۔ بلکہ یہ کہ وہ ایک ایسے شخص کی ماں بنے جو افلاطون کے سے مقالات لکھے۔ عورت کا سب سے بڑا فرض امومت کے فرائض سرانجام دینا ہے۔

پوری نہ ہوسکی۔ فاروق اعظمؓ نے کہا رسول اللہؐ نے آپ کو سیف اللہ کا لقب عطا کر دیا تھا۔ اللہ کی تلوار کو کون توڑ سکتا تھا؟

مالک کائنات کو شہیدوں سے بہت محبت ہے اللہ نے اپنے اس محبوب گروہ کے لئے خاص اعزاز لکھ دیئے ہیں۔ باقی تمام انسانوں سے علیحدہ انہیں قدرت نے خود اپنے بنائے ہوئے قوانین سے بھی بالا قرار دے دیا ہے۔

زندگی اور موت کے مالک کا اٹل فیصلہ ہے۔ "کل نفسٌ ذائقۃ الموت"۔ سب انسان موت سے ہمکنار ہوں گے مگر شہید نہیں۔ شہیدوں پر یہ فیصلہ لاگو نہیں ہوگا۔ وہ زندہ ہیں اور زندہ رہیں گے۔ روز حساب تمام انسانوں کے ایک ایک فعل کا حساب اتنا کڑا ہوگا کہ پیغمبر بھی تمام عمر گڑگڑا کر مغفرت کی دعائیں مانگتے رہے۔ مگر ایک گروہ کو اس کڑے حساب اور احتساب سے بھی مستثنیٰ قرار دے دیا گیا۔ یہ استثنیٰ ساری عمر عبادت اور ریاضت کرنیوالوں کو نہیں، جان دینے والے شہیدوں کو عطا کی گئی۔

بزرگ کہتے ہیں شہیدوں کا لہو اتنا مقدس اور قیمتی ہے کہ اسے مٹی میں گرنے سے پہلے فرشتے اٹھا لیتے ہیں کہ اسی لہو سے نخل انقلاب کی آبیاری ہوتی ہے۔ شہیدوں کا خون رگوں میں اتر کر مردہ معاشرے کو زندگی سے ہمکنار کرتا ہے اور یہی لہو قوموں کو حیات بخشتا ہے۔

مرنے والوں کی جبیں روشن ہے اس ظلمات میں
جس طرح تارے چمکتے ہیں اندھیری رات میں

اپنی بات پوری کریں تو پولیس کے دامن میں سب سے قیمتی متاع شہیدوں کی قربانیاں ہی تو ہیں۔ فیاض شہید، ہلال شہید اور ان کے سینکڑوں شہید ساتھیوں پر لاکھوں سلام کہ ان جری پاسبانوں کی قربانیوں کے طفیل ہی پولیس افسران فخر سے سر اٹھا کر چلنے کے قابل ہوئے۔ ان شہیدوں کے خون نے پولیس کے دامن پر لگے ہوئے داغ دھو ڈالے ورنہ اس محکمے کے کرپٹ اور حرام خور افسروں نے اس کا دامن داغدار کرنے میں کوئی کسر نہ چھوڑی تھی۔

فیاض شہید کے جنازے میں کسی پولیس افسر نے پوچھا جوان بیٹے (جو ایک بڑا افسر بھی ہو اور خاندان کیلئے قابل فخر بھی ہو) کا لاشہ دیکھ کر ضعیف والدہ کا کیا حال ہوگا؟ کہیں قریب سے آواز آئی جب شہید کیلئے کائنات کے تمام قانون اور ضابطے بدل جاتے ہیں وہ تمام انسانوں سے الگ ہوتے ہیں تو شہیدوں کی ماؤں کو بھی خالق کسی خاص سانچے سے بناتا ہے۔ بلاشبہ خالق کائنات شہیدوں کی مائیں رونے کیلئے نہیں حوصلے بڑھانے کیلئے پیدا کرتا

خالقِ کائنات شہیدوں کی ماؤں کو رونے کیلئے نہیں، حوصلے بڑھانے کے لئے پیدا کرتا ہے

ہے۔ میں نے تائید کرتے ہوئے کہا "میں نے جوان بیٹوں کی لاشوں پر کھڑے ہو کر شہیدوں کی ماؤں کو بین کرتے نہیں دیکھا بلکہ پرجوش انداز میں یہ کہتے سنا ہے کہ "اللہ اور ملک کیلئے اپنے دوسرے جوان بیٹوں کو بھی قربان کر دوں گی"۔ خوشیوں اور غموں کے خالق سے دعا ہے کہ وہ شہیدوں کی ماؤں اور بیواؤں پر اپنی خاص رحمتیں نازل فرمائے اور زندگی کا سفر ان کیلئے پرسکون بنا دے۔ جنازے پر تمام پولیس افسر دکھی تھے مگر ان کے حوصلے بلند تھے یہی کفیت پشاور، کوئٹہ اور لاہور میں شہیدوں کے جنازے اٹھاتے وقت نظر آئی ادھر میتیں اٹھائی گئیں اور دوسرے ساتھیوں نے ان کی جگہ فرائض سنبھال لئے۔ فیاض سنبل شہید اور ہلال خان شہید کے معصوم بچوں کو جو اعزاز ملا ہے اس پر وہ ہمیشہ فخر کریں گے کہ اب وہ شہید کے بیٹے اور شہید کی بیٹیاں کہلائیں گی۔ صرف پولیس نہیں پوری قوم ان کی ممنون احسان رہے گی۔ وہ جدھر سے گزریں گے اس دھرتی کا ذرہ ذرہ انہیں سلام پیش کرے گا کہ وہ اس ملک کے بہادر سپوتوں کی اولاد ہیں جنہوں نے اس کے شہریوں کا تحفظ کرتے ہوئے وہ قربانی دی جس سے بڑھ کر کسی قربانی کا تصور نہیں۔

کیا مالک کائنات اپنے ان پیاروں کا خون رزق خاک ہونے دے گا اور کوئی قدر نہ کرے گا؟ کیا ہزاروں شہیدوں کا خون ضائع جائے گا؟ نہیں ایسا نہیں ہوگا!! یہ خون ضرور رنگ لائے گا۔ تحفظ کی فصل ضرور لہلہائے گی۔ امن کے اجڑے گلستان میں ضرور بہار آئے گی۔ قوم کے محافظ فتح یاب ہونگے اور اس ملک پر سلامتی اور استحکام کا نزول ہو کر رہے گا۔ ضرورت اس بات کی ہے کہ تمام ادارے یکسو ہو کر اپنے محافظوں کے ساتھ کھڑے ہوں۔ حکومت بھی، فوج بھی، عدلیہ بھی، میڈیا بھی اور پوری قوم بھی۔ اور ایسا ہو کر رہے گا بلاشبہ جنگ تباہی اور بربادی ہے مگر جب سر پر آپڑے تو !!۔ جب فساد برپا کرنے والے ریاست کے تاروپود تباہ کرنے پر تل جائیں تو پھر جنگ سے پہلو تہی اٹھارہ کروڑ آبادی کے اٹیمی ملک کو زیبا نہیں۔ جنگ سے کترانے اور منہ موڑنے سے امن نصیب نہیں ہوسکتا۔ جنگ سراپا شر ہوتی تو اللہ کے سچے نبیؐ اور رحمۃ للعالمینؐ نے جنگوں میں حصہ نہ لیا ہوتا۔ جنگ کبھی ناگزیر بھی ہو جاتی ہے اور قوموں کی زندگی میں کبھی ایسا وقت بھی آتا ہے جب پائیدار امن صرف جنگ کی کوکھ سے ہی جنم لیتا ہے۔

اے راہِ حق کے شہیدو!
تمہیں وطن کی ہوائیں سلام کہتی ہیں

تحریر: ذوالفقار احمد چیمہ

فیاض سنبل لگتا ہے سب سے الگ تھا۔ خوش مزاج، خوش اطوار اور خوش گفتار لیکن اس کے مرتبے اس قدر بلند ہونگے کہ وہ کائنات کے خالق و مالک کے پسندیدہ گروپ میں شامل ہو جائیگا اس کا بالکل اندازہ نہیں تھا۔ مقدس اور برحق کتابیں بتاتی ہیں کہ دوسروں کی جانیں بچانے والا اپنی جان نچھاور کر دے تو شہادت کے اعلیٰ مرتبے پر فائز ہوتا ہے۔

اللہ کے سچے نبیؐ نے فرمایا ہے " محافظ کی آنکھ پر دوزخ کی آگ حرام ہے" فیاض سنبل شہید ڈی آئی جی کوئٹہ ہونے کے ناطے پورے کوئٹہ کا محافظ تھا۔ محنتی، فرض شناس، ایماندار اور بہادر۔ ایسا افسر جس پر محکمے ناز کرتے ہیں۔ ایسا انسان جو پورے شہر کی حفاظت کرتا رہا۔ ایک نڈر کمانڈر کی حیثیت سے اس نے فورس کو متحرک کر دیا تھا۔ اور شہریوں میں اعتماد اور یقین پیدا ہو رہا تھا۔ اس نے بلا شبہ اللہ کے دین کو مسخ کرنے والوں اور وطن کے دشمنوں سے لڑتے ہوئے جان دے دی۔ نہ یہ جنگ نئی ہے اور نہ یہ جذبے اور جنون نئے ہیں۔ جہالت اور درندگی کے سوداگر بے گناہ خواتین، مردوں اور معصوم بچوں کے چیتھڑے اڑانے پر تلے ہوئے ہیں اور پولیس کے افسر اور جوان اپنے شہریوں کے لئے ڈھال بن گئے ہیں۔

فیاض اس وقت چلا گیا جب ہلال خان کا زخم ابھی تازہ تھا۔ ایس پی ہلال خان ایک نڈر اور جری افسر تھا۔ کچھ ہی عرصہ پہلے اسے ضلع چلاس کا ڈی پی او تعینات کیا گیا تھا۔ عید سے چندروز پہلے وہ شہادت کے مرتبے پر فائز ہوا۔ اگست 2010 میں گوجرانوالہ کی تحصیل نوشہرہ ورکاں میں ضمنی انتخاب آن پڑا۔ پولیس کے ڈویژنل سربراہ نے میٹنگ میں ہدایات دیتے ہوئے کہا کہ " "اطلاعات ملی ہیں کہ دونوں طرف سے سینکڑوں مسلح افراد فساد اور غارتگری کے لئے تیار کئے گئے ہیں لہٰذا اسلحہ لے کر چلنے پر مکمل پابندی ہوگی۔ کسی قسم کا ہتھیار نہ کسی کے ہاتھ میں ہوگا نہ گاڑی میں نہ ڈگی میں"۔ ٹاسک چونکہ مشکل تھا اس لئے ڈی ایس پی کو ہٹا کر یہ ذمہ داری اے ایس پی ہلال خان کو سونپی گئی۔ ہلال خان نے صرف ایک بات پوچھی "سر کوئی Exception تو نہیں ہے؟" بالکل نہیں " جواب کافی تھا۔ پھر ہلال خان اور اس کی ٹیم نے قانون اس طرح نافذ کر کے دکھایا کہ پوری انتخابی مہم میں کوئی چڑیا پر نہ مار سکی۔ کہیں کوئی چاقو بھی نظر نہ آیا۔ ہلال خان کی خبر سنی تو دل بہت دکھی ہوا۔ ایسے بہادر افسر محکموں کی شان ہوتے ہیں انہیں کبھی بھلایا نہیں جا سکتا۔

عید سے ایک روز پہلے ٹی وی سکرین پر فیاض کا نام چلا تو میں چوکنا ہو گیا پوری خبر پڑھی تو دل ڈوب گیا۔ کچھ دیر بعد اس کیفیت سے نکلا تو جوان سال افسر پر رشک آنے لگا اتنی چھوٹی عمر اور اتنا عظیم رتبہ۔ فیاض پولیس اکیڈمی میں میرا شاگرد بھی رہا تھا۔ میں اس کی شادی میں بھی شامل ہوا مختصر عرصے کے لئے اس نے میرے ساتھ Serve بھی کیا تھا۔ انتہائی مہذب Well mannered ہر وقت ہنستا مسکراتا ہوا چہرہ۔ میں کیا، فیاض کو تو کوئی بھی نہیں بھلا سکتا۔ محکمہ کیسے بھلا سکے گا۔

چند روز پہلے اس کی بیگم اور دو ننھے اور معصوم بچے لاہور سے بابا کے ساتھ عید کی خوشیوں میں شریک ہونے کے لئے کوئٹہ آئے مگر اسے شاید جلدی تھی کہ ایک ہی جست میں ساری بلندیاں طے کر لیں اور شہیدوں کے اس قافلے میں شامل ہو گیا جسمیں شمولیت کی خواہش لئے بڑے بڑے ولی اور قطب دنیا سے چلے گئے۔

فاروق اعظمؓ حمص کے پاس سے گزرتے ہوئے خالدؓ بن ولید سے ملنے گئے جہاں وہ زندگی کے آخری ایام گزار رہے تھے۔ زمانوں کا عظیم سربراہ جرنیل اسلامی سلطنت کے عظیم سربراہ سے گلے مل کر رو پڑا۔ فاروق اعظمؓ نے پوچھا خالد آپ اور آنسو! کہا جسم کے ایک ایک حصے پر زخم ہے مگر دکھ ہے کہ شہادت کی آرزو

> اللہ کے سچے نبیؐ نے فرمایا
> "محافظ کی آنکھ پر دوزخ کی آگ حرام ہے"

نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹر وے پولیس کی عید الفطر اور عید الاضحیٰ کے موقع پر تین روزہ خصوصی پیٹرولنگ

عید کے موقع پر چونکہ شاہرات پر تمام دنوں سے زیادہ رش ہوجاتا ہے اس لئے جرائم پیشہ عناصر بھی اپنی مذموم کارروائیوں کے لئے زیادہ متحرک ہوجاتے ہیں۔اس لئے اس موقع پر قومی شاہرات اور موٹرویز پر سفر کرنے والے لوگوں کے جان و مال کے تحفظ اور سفر کو محفوظ بنانے کے لئے ، این ایچ اینڈ ایم پی نے خصوصی پیٹرولنگ مہم چلائی۔اس کے علاوہ عید کے موقع کی مناسبت سے لوگوں کے دلوں میں ایک مثبت تاثر پیدا کرنے کے لئے افطار پیکٹ اور عید گفٹ پیکٹس بھی تقسیم کئے گئے۔

عید کے دنوں میں سفر کو محفوظ بنانے کے لئے سپیشل انتظامات کئے گئے تھے جس میں اضافی پٹرولنگ گاڑیوں کے ساتھ ساتھ سینئر افسران بذات خود مانیٹرنگ کے لئے موجود تھے۔آئی جی، این ایچ اینڈ ایم پی کی طرف سے تمام افسران کو ہدایت کی گئی کہ وہ روڈ پر کسی کی بھی گاڑی خراب ہونے یا کوئی دیگر مشکل پیش آنے کی صورت میں فوری مدد کو پہنچیں اور پریشانی میں پھنسے روڈ یوزرز کی زیادہ سے زیادہ مدد کر کے حقیقی طور پر عید کی خوشیوں میں شریک ہوں۔انہوں نے مزید ہدایت کی کہ پبلک ٹرانسپورٹ پر سفر کرنے والوں کا بھی خاص خیال رکھا جائے کیونکہ عام طور پر عید کے رش میں نوسربازوں کے گروہ عام مسافروں میں شامل ہوکر ان کے لئے نقصان کا باعث بنتے ہیں۔ پورے پاکستان میں ان عیدین کے موقع پر یہ تین روزہ اسپیشل پٹرولنگ کو عوام کی طرف سے خصوصی پذیرائی ملی۔

ملک کے تمام ٹول پلازوں پر موٹر وے پولیس نے سفر کرنیوالوں میں افطار گفٹس، روڈ سیفٹی ہدایات پر مبنی عید مبارک کے پمفلٹس بھی تقسیم کئے۔

پہنچائیں گے لیکن ایسا نہ ہوا۔ ہر کوئی اپنی اپنی شرائط پر چندہ دینا چاہتا تھا جنہیں انتظامیہ کمیٹی قبول نہ کرتی۔ سامان کا سب سے بڑا عطیہ چونتیس ٹن لوہا تھا جو صرف ایک فلاحی تنظیم کی طرف سے ملا تھا۔ یوں کئی طرح کے مسائل پیش آنے کی وجہ سے مینار کا تعمیراتی کام بار بار تعطل کا شکار ہوتا رہا۔

مینار کے ٹھیکیدار میاں عبدالخالق ایک سیاسی کارکن اور فعال مسلم لیگی تھے۔ وہ چونکہ ایک بھرپور سیاسی کارکن تھے اور انہوں نے صدر ایوب کے خلاف محترمہ فاطمہ جناح کی انتخابی مہم میں حصہ لیا تھا اس بناء پر ان کے تعمیراتی بل روک لئے جاتے یا تاخیری حربے اپنائے جاتے۔ اپنے بلوں کی وصولی کے لئے انہیں عدالت کا سہارا تک لینا پڑا تھا۔ ان ہتھکنڈوں نے بھی مینار کے کام کو متاثر کیا۔ مینار کی تعمیر جو 23 مارچ 1965ء تک مکمل ہونی تھی مسلسل تاخیر کا شکار ہوتی رہی۔ فنڈ کی کمی تعمیراتی کاموں کو متاثر کرتی رہی۔ مغربی پاکستان اسمبلی نے سینما کی ٹکٹوں اور گھڑ دوڑ پر سیس (Cess) لگانے کا مسودۂ قانون منظور کر لیا۔ قبل ازیں وسائل کی فراہمی کے لئے قائم کمیٹی چار سال میں صرف تین لاکھ روپے جمع کر سکی۔ فنڈ کی فراہمی کے لئے حکومت نے تفریحات پر ٹیکس لگانے کے علاوہ منصوبے میں بھی تبدیلی کی اور اس میں شامل لائبریری اور آڈیٹوریم کی تعمیر بھی ملتوی کر دی۔ گورنر مغربی پاکستان امیر محمد خان نے 27 اپریل 1964ء کو یہ خاص ٹیکس یا سیس لگانے کے مسودۂ قانون کی توثیق کر دی۔ 1965ء کی پاک بھارت جنگ کے موقع پر بھی تعمیراتی کام رکا رہا اور مینار پاکستان کے ڈیزائن میں بھی تبدیلیاں لائی جاتی رہیں۔

مینار پاکستان اسی جگہ بنایا گیا ہے جہاں 23 مارچ 1940ء کی قرارداد کے وقت اسٹیج بنایا گیا تھا۔ اس جگہ کی نشاندہی میاں امیر الدین نے کی تھی۔ 196 فٹ 6 انچ اونچا یہ مینار 31 اکتوبر 1968ء/ 8 شعبان 1388ھ کو مکمل ہوا۔ اس پر 75 لاکھ روپے صرف ہوئے۔ مینار کی تعمیر میں استعمال ہونیوالا بیشتر سامان پاکستانی ہے۔ سنگِ سرخ اور سنگِ مرمر ضلع ہزارہ اور سوات سے حاصل کیا گیا ہے۔ مینار 180 فٹ لوہے اور کنکریٹ سے بنا ہے۔ اس کی 5 گیلریاں اور 20 منزلیں ہیں پہلی گیلری تیس فٹ کی اونچائی پر ہے مینار پر جانے کیلئے 334 سیڑھیاں ہیں جبکہ یہاں لفٹ کی سہولت بھی موجود ہے۔ تعمیراتی سامان بھی اس انداز میں استعمال کیا گیا ہے کہ یہ بذات خود جدوجہد آزادی کی داستان بیان کرتا ہے۔ اس کے ابتدائی چبوترے کی تعمیر کھردرے پتھروں سے کی گئی ہے جو اس بات کی غمازی کرتے ہیں کہ پاکستان کس طرح بے سروسامانی کے عالم میں کٹھن مراحل طے کر کے حاصل کیا گیا تھا۔ اس سے اگلے چبوترے کی تعمیر پر قدرے ملائم پتھر استعمال کیا گیا جس سے مسلمانوں کی حالت میں بہتری کی عکاسی ہوتی ہے۔ یوں جوں جوں بلندی کی طرف

جائیں ملائمت میں اضافہ ملے گا جو اس امر کی نشاندہی ہے کہ پاکستان بتدریج ترقی کی طرف رواں دواں ہے جبکہ مینار کے آخری سرے پر چمکنے والا گنبد اس بات کی غمازی کرتا ہے کہ پاکستان عالمِ اسلام میں خوب روشن مقام رکھتا ہے۔

مینار کے پہلے حصے میں سنگ مرمر کی سلوں پر ''خطِ نسخ'' میں اللہ تعالیٰ کے ننانوے اسماء مبارک، قرآن حکیم کی سورۃ آل عمران (رکوع 17, 14, 11) اس کے علاوہ یہاں سورۃ المائدہ (رکوع 10) سورۃ الرعد اور سورۃ بقرہ (رکوع 23) رقم ہیں۔ قرارداد لاہور کا مکمل متن (اردو، انگریزی، بنگالی زبانوں میں)، علامہ اقبال کے اشعار، قرارداد دہلی (9 اپریل 1946ء) اور ارشاداتِ قائداعظم کندہ ہیں۔ ایک سل پر علامہ اقبال کی نظم ''صبح'' اور تخیلِ پاکستان'' کے عنوان سے علامہ کے مشہور اشعار ''خودی کا سرِ نہاں لا الہ اللہ''۔ کندہ کئے گئے ہیں قائداعظم کی تقاریر سے اقتباسات چار سلوں پر کندہ ہیں۔ ایک سل پر قومی ترانہ لکھا ہے۔ ان چھوٹی بڑی تختیوں کی کل تعداد

> مینار کے قریب ہی 12 فٹ بلند ایک چبوترہ ہے جس پر آیت مبارک ''واللہ المشرق والمغرب'' کے الفاظ کندہ ہیں۔

چالیس ہے۔ مینار کے صدر دروازے پر ''مینار پاکستان'' اور ''اللہ اکبر'' کی تختیاں آویزاں ہیں۔

مینار کے قریب ہی 12 فٹ بلند ایک چبوترہ ہے جس پر آیت مبارک ''واللہ المشرق والمغرب'' کے الفاظ کندہ ہیں۔ مینار کی چھت گنبد نما ہے۔

گورنر مغربی پاکستان نے 19 فروری 1966ء کو منٹو پارک کا نام تبدیل کر کے ''اقبال پارک'' رکھ دیا تھا۔ مینارِ پاکستان کی تعمیر کے کام میں تاخیر کے سبب اس کی تعمیر کی لاگت بھی بڑھ گئی۔ نئے تخمینے کی رُو سے لاگت 2442926 لاکھ سے بڑھ کر 5928629 لاکھ روپے کر دی گئی۔ کمیٹی نے ایک لائبریری اور کیفے ٹیریا کی تعمیر کی منظوری بھی دی جن پر لاگت کا تخمینہ 174470 روپے تھا۔ یہاں تحریکِ پاکستان میوزیم بنانے کا بھی منصوبہ تھا مگر اگست 1967ء میں آڈیٹوریم اور اس میں میوزیم کے قیام کا منصوبہ ترک کر دیا گیا۔

خدا خدا کر کے مینار کی تعمیر مکمل ہوئی اور یہ اعلان کیا گیا کہ گورنر مغربی پاکستان محمد موسیٰ خان 21 اپریل 1968ء کو ''یوم اقبال'' کے موقع پر اس کا افتتاح کریں گے، مگر افتتاح سے چند روز قبل ہی اس تقریب کو مؤخر کر دیا گیا کیونکہ 19 اپریل کو روسی وزیراعظم الیکسی کوسِجن پاکستان کے دورے پر آنے والے تھے اور حکمران ان کے استقبال کی تیاریوں میں مصروف تھے۔ افتتاح کی نئی تاریخ 23 مارچ 1969ء مقرر ہوئی۔ مغربی پاکستان کی حکومت نے ڈویژنل اور ڈپٹی کمشنروں کو ہدایت کی کہ وہ اپنے اپنے علاقہ کی ان ممتاز شخصیات کی فہرست تیار کریں جن کا تعلق قرارداد پاکستان کے سلسلہ میں منعقدہ تاریخی اجلاسِ لاہور سے رہا ہو تاکہ مینار کی افتتاحی تقریب میں مدعو کیا جا سکے۔ عوام چاہتے تھے کہ مینار کا افتتاح ملک کے دونوں حصوں کے گورنرز یا صدرِ پاکستان کریں۔ اس لئے فیصلہ ہوا کہ مینار کا افتتاح صدر ایوب خان کریں گے۔ تاہم ملکی سیاسی حالات کی ابتری کی وجہ سے اس کی نوبت بھی نہ آ سکی اور مینار کو بغیر افتتاح 23 مارچ 1969ء کے روز عوام کے لئے کھول دیا گیا۔

برصغیر کے مسلمانوں کی جدوجہد کا نشان، فنِ تعمیر کا نادر نمونہ

مینار پاکستان کیسے تعمیر ہوا؟

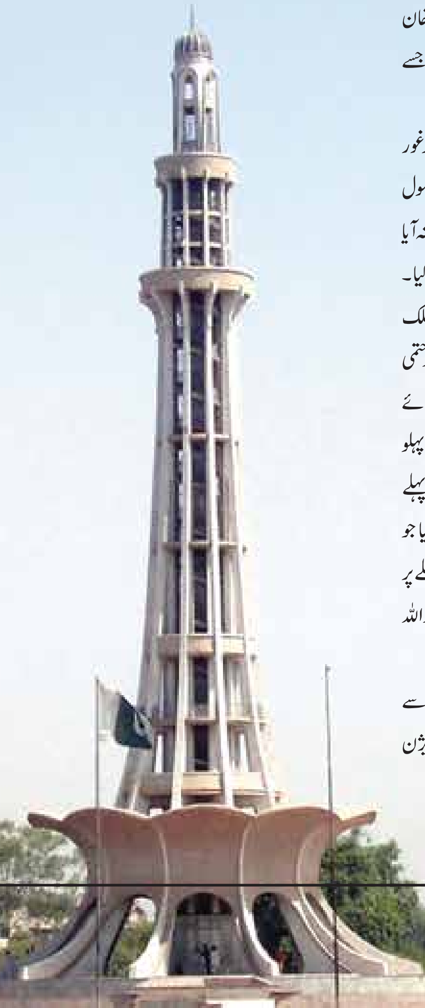
جس جگہ یادگار بنائی گئی ہے 23 مارچ 1940ء کو عین اسی جگہ قائداعظم کی کرسی رکھی گئی تھی (تحقیق و تحریر: محمد نعیم مرتضیٰ)

قیامِ پاکستان کے بعد تحریکِ پاکستان کے مجاہدوں کی قربانیوں کو سلام پیش کرنے اور 23 مارچ 1940ء کی تاریخ ساز قرارداد کو یاد رکھنے کیلئے کوئی ترکیب سوچی جانے لگی۔ چنانچہ منٹو پارک میں جس جگہ یہ جلسہ منعقد ہوا اسے تصورِ پاکستان کے خالق حضرت علامہ اقبالؒ کی نسبت ''اقبال پارک'' کا نام دیا گیا۔ اسکے علاوہ پارک کے قریب چوراہے کو ''آزادی چوک'' اور سڑک کو ''شاہراہ پاکستان'' کے ناموں سے پکارا جانے لگا۔ عوام کی جانب سے بھی منٹو پارک (اقبال پارک) میں قرارداد کی یاد کے طور پر کسی یادگار کی تعمیر کا مطالبہ شدت سے ہونے لگا۔ اس سلسلے میں باقاعدہ ایک قرارداد بھی بلدیہ لاہور کے ایڈمنسٹریٹر ملک عبداللطیف خان نے 23 مارچ 1959ء کو کارپوریشن کے اجلاس میں پیش کی جسے منظور کرلیا گیا۔

صدر ایوب خان کی حکومت میں یادگار کے لئے ڈیزائن پر غور شروع ہوا۔ جون 1959ء میں کارپوریشن کو تین ڈیزائن موصول ہوئے تاہم یادگار کمیٹی کو ان میں سے کوئی بھی ڈیزائن پسند نہ آیا اور ان کو ملا کر ایک نیا ڈیزائن تیار کرنے کا فیصلہ کیا۔ 19 جولائی 1959ء کو لاہور کارپوریشن کے ایڈمنسٹریٹر ملک عبداللطیف خان نے اعلان کیا کہ مجوزہ یادگار کے پروگرام کو حتمی شکل دے دی گئی ہے اور اس پر اب جلد کام شروع ہو جائے گا۔ اس کے لئے جو ڈیزائن پسند کیا گیا اس میں ایک ہشت پہلو ہال اور اسکے ساتھ ایک مینار تھا۔ اس مینار کی اونچائی پہلے 64 فٹ تجویز کی گئی لیکن پھر اسے بڑھا کر 99 فٹ کر دیا گیا جو اسمائے ربانی کی نشاندہی ہے۔ مینار کے ہر ایک فٹ کے فاصلے پر مختلف رنگوں کے شیشے کی مربع پلیٹیں لگائی جانی تھیں۔ ان پر اللہ تعالیٰ کے اسماء مبارک کندہ تھے۔

تعمیر کے سلسلے میں ''پاکستان ڈے میموریل کمیٹی'' کے نام سے 20 ارکان پر مشتمل ایک کمیٹی تشکیل دی گئی۔ کمشنر لاہور ڈویژن اس کمیٹی کے چیئرمین تھے۔

19 مارچ 1960ء/ 25 رمضان المبارک 1379ھ کو یادگار کا سنگ بنیاد گورنر مغربی پاکستان اختر حسین نے رکھا۔ اس موقع پر ''یادگار'' کا ایک 3 فٹ اونچا لکڑی کا ماڈل بھی نمائش کیلئے رکھا گیا۔ اس ماڈل میں یادگار عمارت ایک ہلال نما سبزہ زار کے وسط میں ستارے کی شکل کے چبوترے پر ایستادہ تھی۔ یہ وسیع ہال تھا جہاں جلسے منعقد کرائے جاسکتے تھے۔ اسکے ساتھ ساتھ ایک لائبریری اور پھر اوپر ایک بلند مینار تھا جبکہ عمارت کے سامنے میدان میں مشرقی اور مغربی پاکستان کے نقشے تھے۔ یہ ایک خوبصورت ماڈل تھا لیکن اس پر لاگت زیادہ آتی تھی جسکی وجہ سے



اسے ترک کردیا گیا۔ بعد ازاں مرات خان سے ڈیزائن بنوایا گیا جس کے مطابق مینار کی تعمیر کی گئی۔ حکومت نے یادگار کی تعمیر کے لئے مالیانہ اور آبیانہ کے ساتھ ایک یا دو پیسے فی روپیہ ٹیکس اور سینما ٹکٹوں کے ساتھ ایک آنہ فی ٹکٹ ٹیکس لگانے کا فیصلہ کیا۔ ان اقدامات سے فنڈز کا خاطر خواہ انتظام نہ ہو سکا اس لئے فروری 1962ء میں کام کا سلسلہ غیر معینہ مدت تک ملتوی کر دیا گیا۔ 2 نومبر 1962ء کو موجودہ سادہ ڈیزائن منظور کیا گیا جسے ''مینار پاکستان'' کا نام دیا گیا۔ مینار پاکستان کا نقشہ روس کے ترک نژاد مسلمان ماہر آرکیٹیکٹ نصرالدین مرات خان نے تیار کیا۔ مینار پر تاریخی عبارات، اشعار اور آیاتِ قرآنی کے انتخاب کی ذمہ داری میاں بشیر احمد (مدیر ''ہمایوں'') اور مولانا صلاح الدین احمد (مدیر ''ادبی دنیا'') کو سونپی گئی۔

جنوری 1963ء میں مینار کی تعمیر کے سلسلے میں پیش آنے والی مشکلات کے حل کے لئے ایک اجلاس مرات خان کے گھر منعقد ہوا جس میں یادگار کی تعمیر کے کام کو حتمی صورت دی گئی۔ اس موقع پر نصرالدین مرات خان نے مینار کی تعمیر کے لئے اپنی خدمات بلا معاوضہ پیش کیں۔ انہوں نے مینار کے ڈیزائن اور تعمیراتی امور کی نگرانی کی فیس جو تقریباً دو لاکھ باون ہزار بنتی تھی نہ لی اور اسے مینار کی تعمیر کیلئے بطور عطیہ دے دیا۔

مینار کی تعمیر کے لئے ٹینڈر 14 مئی 1963ء کو منظور ہوا اور تعمیراتی کام کے آغاز کی تاریخ یکم جون طے پائی۔ تعمیراتی کام کا ٹھیکہ تحریکِ پاکستان کے ایک سرگرم رکن میاں عبدالخالق کو دیا گیا۔ مناسب فنڈ اکٹھا نہ ہونے کی وجہ سے طے شدہ پروگرام کے تحت مینار کی تعمیر کا کام یکم جون 1963ء کو شروع نہ ہو سکا لہٰذا مینار کی تعمیر کے لئے مغربی پاکستان کے اداروں اور ملک بھر کے مخیّر حضرات سے ایک بار پھر چندے کی اپیل کی گئی۔

یہ خیال کیا جاتا تھا کہ بڑے بڑے صنعتکار اور مخیّر حضرات دل کھول کر عطیات دیں گے اور ٹرانسپورٹر حضرات یہ سامان مفت

نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹر وے پولیس نے

پشاور سے کراچی اور گوادر تک

یومِ آزادی

قومی جوش و جذبے سے منایا

نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹر وے پولیس نے ملک بھر میں یوم آزادی انتہائی جوش و جذبے سے منایا۔ انسپکٹر جنرل، این ایچ اینڈ ایم پی ذوالفقار احمد چیمہ کی ہدایت پر یوم آزادی کے پر مسرّت موقع پر پورے پاکستان میں موٹر ویز اور ہائی ویز پر پشاور سے کراچی اور گوادر تک، این ایچ اینڈ ایم پی کے افسران نے ملی و قومی جوش و جذبے کا مظاہرہ کرتے ہوئے روڈ یوزرز کے ساتھ اظہار یکجہتی میں فلیگ مارچ کیے۔ تمام زونل ڈی آئی جی اور ایس ایس پی صاحبان کے علاوہ پیٹرولنگ افسران نے قافلوں کی صورت میں قومی شاہراؤں پر تمام پٹرولنگ گاڑیوں پر قومی پرچم لہرا کر فلیگ مارچ کیا جس میں، این ایچ اینڈ ایم پی کے افسران نے یوم آزادی کے موقع پر اپنے پیشہ ورانہ فرائض کی ادائیگی اور ہر لمحہ مدد کے جذبے سے سرشار ہو کر عوام کے ساتھ اظہار یکجہتی کیا۔ روڈ یوزرز میں قومی پرچم، گفٹ پیکس، جھنڈیاں، بیجز، اسٹیکرز اور پھول بھی تقسیم کیے گئے۔ زونل اور سیکٹر ہیڈ کوارٹرز میں قومی پرچم لہرانے کی تقاریب کا انعقاد کیا گیا اور قومی پرچم کو سلامی دی گئی۔

ملک میں موجودہ حالات کے پیشِ نظر جہاں قوم فرقہ واریت اور مختلف لسانی گروہوں میں تقسیم ہے۔ این ایچ اینڈ ایم پی کے اِن اقدامات نے لوگوں کے اندر اتحاد و یگانگت کے جذبات کو جنم دے کر بحیثیت پاکستانی قوم یکجا کر دیا۔

نیشنل ہائی ویز اور موٹروے پولیس ایک ایسا ادارہ ہے

جس پر پوری پاکستانی قوم فخر کرتی ہے

انسپکٹر جنرل نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس ذوالفقار احمد چیمہ نے اپنے عہدے کا چارج سنبھالنے کے بعد کراچی، لاہور خیرآباد، چکری، گوجرانوالہ، حیدرآباد اور سکھر میں افسران سے خطاب کرتے ہوئے کہا کہ، این ایچ اینڈ ایم پی ایک ایسا ادارہ ہے جس پر پوری پاکستانی قوم فخر کرتی ہے۔ انہوں نے کہا کہ ہم سب کا فرض ہے کہ اس ادارے کی عزت اور ساکھ کی ہر قیمت پر حفاظت کریں اور کسی بھی صورت اس پر کوئی داغ نہ لگنے دیں۔ انہوں نے این ایچ اینڈ ایم پی افسران سے خطاب کرتے ہوئے کہا کہ ایمانداری اُن کا حسن اور خوش اخلاقی اُن کی پہچان ہے۔ انہوں نے کہا کہ یہ دونوں اوصاف، این ایچ اینڈ ایم پی کا سب سے قیمتی سرمایہ ہے۔ لہذا ہمیں ہر قیمت پر اس قیمتی سرمائے کی حفاظت کرنی ہے۔ انہوں نے کہا کہ تمام افسران بلا خوف وخطر اور بلاتفریق قانون کی سختی سے پابندی کروائیں۔ جو بھی شخص لین ڈسپلن کی خلاف ورزی کرے یا تیز رفتاری کا مرتکب ہو تو اس کے خلاف فوری کاروائی کی جائے۔ انہوں نے کہا کہ کسی کو بغیر لائسنس ہائی ویز اور موٹرویز پر گاڑی چلانے کی اجازت نہیں دی جائے گی۔ انہوں نے مزید کہا کہ سفارش کلچر نے ہمارے اداروں کو کھوکھلا کر کے رکھ دیا ہے لہذا سفارش کلچر کا خاتمہ ان کی اولین ترجیح ہے۔ انہوں نے کہا کہ، این ایچ اینڈ ایم پی کی کارکردگی کو مزید بہتر بنانے کے لئے ہم سب کو مل کر کام کرنا ہوگا۔ انہوں نے افسران کو ہدایت کی کہ 130 ہیلپ لائن پر مدد کے لئے آنے والی فون کالز پر فوری اور بروقت عمل کو یقینی بنائیں۔ انہوں نے واضح کیا کہ، این ایچ اینڈ ایم پی میں کرپشن کی کوئی گنجائش نہیں جب کہ وہ ایماندار، قابل اور محنتی افسران کو عزت اور انعامات سے نوازیں گے۔ انسپکٹر جنرل، این ایچ اینڈ ایم پی نے افسران کو ہدایت کی کہ کہیں بھی کوئی گاڑی کسی خرابی کی وجہ سے رک جائے تو فوراً مدد کی جائے جب کہ مریضوں، بزرگوں، خواتین اور بچوں کا خصوصی خیال رکھا جائے اور ان کو کسی بھی مشکل کی صورت میں ایک قدم آگے بڑھ کر مدد کی جائے۔ انہوں نے افسران پر زور دیا کہ وہ اپنے کردار اور شہریوں سے ہمدردانہ رویئے کے ساتھ اس ادارے کو پورے ایشیاء کا ماڈل ادارہ بنادیں۔ انہوں نے کہا کہ موٹروے پولیس میں نیچے سے لے کر اوپر تک جو بھی شخص بدعنوانی میں ملوث پایا گیا تو اس کو محکمے سے باہر نکال دیا جائے گا۔ انہوں نے افسران کو ہدایت کی کہ N-5 پر لین ڈسپلن کا سخت فقدان ہے جب کہ بھاری اور آہستہ چلنے والی گاڑیوں کو خصوصی طور پر لین ڈسپلن کا پابند کیا جائے تا کہ حادثات میں کمی لائی جاسکے۔ انہوں نے کہا کہ کم عمر اور بغیر لائسنس ڈرائیوروں کو موٹرویز اور ہائی ویز پر ڈرائیونگ کی ہرگز اجازت نہیں دی جائے گی۔ انہوں نے مزید کہا کہ، این ایچ اینڈ ایم پی کا اولین فرض ہے کہ لوگوں کو حادثات سے پاک اور محفوظ سفر مہیا کیا جائے۔ جبکہ این ایچ اینڈ ایم پی پر قانون کے نفاذ کو یقینی بنانے کے لئے وہ خود بھی موٹرویز اور ہائی ویز پر آ کر نگرانی کریں گے۔ ان آپریشنل میٹنگز میں انسپکٹر جنرل، این ایچ اینڈ ایم پی ذوالفقار احمد چیمہ نے افسران کے مسائل اور تجاویز سنیں اور فوری احکامات بھی جاری کیے۔

موٹروے پولیس کا ہر افسر بلاخوف وخطر اور رورعایت سختی سے قانون کی پابندی کروائے۔ موٹروے پولیس افسران مریضوں، بزرگوں، خواتین اور بچوں کی ایک قدم آگے بڑھ کر مدد کریں۔

نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹر وے پولیس کا

پورے پاکستان میں اسپیشل پٹرولنگ کا آغاز

این ایچ اینڈ ایم پی کے پیشہ ورانہ معیار کو بہتر بنانے کے لئے اسپیشل پیٹرولنگ کو متعارف کروایا گیا ہے جس سے شاہراؤں پر نظم وضبط میں بہتری اور ٹریفک قوانین کی خلاف ورزیوں میں کمی واقع ہوئی ہے۔ اسپیشل پیٹرولنگ میں انسپکٹر جنرل سے لے کر جونیئر پیٹرول افسروں تک تمام افسران بلاتخصیص شرکت کرتے ہیں۔

اسپیشل پٹرولنگ کے دوران انسپکٹر جنرل، این ایچ اینڈ ایم پی نے موٹروے سالٹ رینج کا خصوصی دورہ بھی کیا جہاں ان کی ہدایت پر اب دو مزید ایمرجنسی پوائنٹ بنائے جا رہے ہیں۔ موٹروے کے دورہ کے موقع پر انہوں نے افسران کو ہدایت کی کہ سالٹ رینج میں زیادہ سپیڈ چیکنگ کیمرے نصب کئے جائیں تا کہ حادثات کو روکا جا سکے۔ اس موقع پر انہوں نے سالٹ رینج میں پیٹرولنگ اسٹاف بڑھانے کی بھی ہدایت دی۔ انہوں نے مزید ہدایت کی کہ موٹروے پر سالٹ رینج میں فوری طور پر ہدایات والے بورڈ نصب کریں اور نئی لائٹس بھی لگوائی جائیں۔ انہوں نے کہا کہ موٹروے پر آنے والے ہر شخص کو ذہن نشین کر لینا چاہیے کہ موٹروے پر قوانین پر اسی طرح عمل درآمد ہو گا جس طرح یورپ اور دبئی میں ہوتا ہے۔ انہوں نے کہا کہ یہ بات خوش آئند ہے کہ نیشنل ہائی ویز پر لین ڈسپلن پر 80% عمل ہونے لگا ہے، انشاءاللہ اس پر سو فیصد عمل ہو گا۔

انسپکٹر جنرل نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس خود بھی پیٹرولنگ میں حصہ لیتے ہیں۔

کردیا جائے گا کیونکہ یہ موٹروے پر حادثات کا سبب بنتے ہیں۔ انسپکٹر جنرل نے کہا کہ بسوں، ٹرکوں اور بڑی گاڑیوں کے ڈرائیوروں کو این ایچ اینڈ ایم پی ٹریننگ کالج شیخوپورہ میں ڈرائیونگ کے خصوصی کورسز کروائے جارہے ہیں جو پاکستان میں اپنی نوعیت کے پہلے کورسز ہوں گے۔ انہوں نے ہدایت کی کہ سالٹ رینج میں داخل ہونے سے قبل ڈرائیور، بس اور ٹرک کے بریک سسٹم کو چیک کیا جائے اور سالٹ رینج میں فوری طور پر لائٹس لگوائی جائیں۔ انہوں نے کہا کہ موٹرویز اور ہائی ویز پر چلنے والی ہر گاڑی کو اپنی لین میں رہنا ہو گا اور لین کی خلاف ورزی اور تیز رفتاری کرنے والی گاڑی بند کر دی جائے گی اور ڈرائیور کا لائسنس کینسل کیا جائے گا۔ انہوں نے کہا کہ سڑک پر آنیوالے ہر شخص کو قانون کی پابندی کرنا ہوگی ورنہ قانون کے مطابق سخت کارروائی کی جائے گی۔ آئی جی نے کہا کہ موٹرویز اور نیشنل ہائی ویز پر قانون کی حکمرانی قائم کرنے سے ہر روز لاکھوں شہریوں میں قانون کا احترام پیدا ہوگا جس سے پورے معاشرے میں تبدیلی آئے گی اور یہ قوم قانون کا احترام کرنے والوں کی قوم میں تبدیل ہو گی۔ انہوں نے اس عزم کا اظہار بھی کیا کہ این ایچ اینڈ ایم پی کو ایک ایسے ماڈل کے طور پر قوم کے سامنے پیش کیا جائے گا کہ پوری قوم اس کے اخلاق اور پیشہ ورانہ معیار پر فخر کر سکے۔ انہوں نے مزید کہا کہ این ایچ اینڈ ایم پی میں کسی بری شہرت کے حامل افسر کو ہرگز برداشت نہیں کیا جائے گا۔ یہ بھی فیصلہ کیا گیا کہ موٹروے پر قوانین کی خلاف ورزی روکنے کے لئے لائسنس پنچنگ سسٹم (License Punching System) کا آغاز کیا جارہا ہے۔ ٹریفک قوانین کی مسلسل خلاف ورزی کرنے پر لائسنس کینسل کر دیا جائے گا۔ این ایچ اینڈ ایم پی کے زیر نگرانی چلنے والے ڈرائیونگ سکولز کا معیار بہتر بنایا جائے گا اور ڈرائیونگ کورس کا دورانیہ چار ہفتوں سے بڑھا کر چھ ہفتے کر دیا جائے گا۔ مزید براں صوبائی دارالحکومتوں میں مثالی ڈرائیونگ سکولز بنائے جائیں گے۔ میٹنگ میں یہ بھی فیصلہ کیا گیا کہ لین ڈسپلن، تیز رفتاری، سیٹ بیلٹ اور موبائل فون کے استعمال کے ضمن میں ہونے والی قانونی خلاف ورزیوں کو سختی سے روکا جائے گا اور ان خلاف ورزیوں کے مرتکب افراد کا چالان کیا جائے گا اور بھاری جرمانہ عائد ہوگا۔ انہوں نے کہا کہ PSV گاڑیوں میں اوورلوڈنگ کو بھی روکا جائے گا اور اوورلوڈنگ کرنے والی گاڑیوں کو بند کیا جائے گا۔ انسپکٹر جنرل، این ایچ اینڈ ایم پی ذوالفقار احمد چیمہ نے افسران سے خطاب کرتے ہوئے کہا کہ عنقریب چاروں صوبائی دارالحکومتوں میں روڈ سیفٹی سیمینارز منعقد کئے جائیں گے جن میں روڈ سیفٹی کے متعلقہ امور پر روشنی ڈالی جائے گی۔ انہوں نے کہا کہ سینئر افسران عید کے موقع پر شہداء کے اہل خانہ سے جا کر ملیں اور محکمے کی طرف سے شہداء کے بچوں کو تحائف پیش کئے جائیں اور شہداء کے اہل خانہ کا ہر طرح سے خیال رکھا جائے۔ انہوں نے کہا کہ ڈی آئی جی اور ایس ایس پی صاحبان ہر ماہ بیٹ اور سیکٹر کا تفصیلی دورہ کریں۔ جبکہ ڈی آئی جی نارتھ زبیر ہاشمی کی سربراہی میں ایک کمیٹی تشکیل دی گئی جو افسران کی ترقی اور سالانہ ریوارڈز کے حقداروں کا جائزہ لے کر اپنی سفارشات انسپکٹر جنرل کو پیش کرے گی۔ انہوں نے اس بات کا اعادہ کیا کہ این ایچ اینڈ ایم پی کو ایک رول ماڈل ادارہ بنایا جائے گا۔ اس موقع پر شہید ڈی آئی جی فیاض سنبل، ایس ایس پی ہلال خان اور شہداءِ کوئٹہ کے لئے دعا بھی کی گئی۔

ٹریفک قوانین کی مسلسل خلاف ورزی کرنے والوں کے لائسنس منسوخ کردیے جائیں گے۔

انسپکٹر جنرل نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس کا آپریشنل افسران سے پہلا ویڈیو لنک خطاب

پورے ملک میں موٹرویز اور ہائی ویز پر روڈ سیفٹی اور ٹریفک کے انتظامات کی بروقت نگرانی کیلئے سینئر اور آپریشنل افسران کا آپس میں فوری اور مسلسل رابطہ بہت ضروری ہے۔ مواصلات کے اس جدید دور میں بھی این ایچ اینڈ ایم پی میں اس رابطے کا کچھ فقدان تھا۔ انسپکٹر جنرل ذوالفقار احمد چیمہ کی خصوصی ہدایت پر محکمہ کو دورِ جدید کے تقاضوں پر استوار کرتے ہوئے این ایچ اینڈ ایم پی کے ہیڈ کواٹرز کو پہلی مرتبہ اس کے ذیلی دفاتر سے بذریعہ ویڈیو لنک منسلک کر دیا گیا ہے۔ اس اہم پیشرفت سے افسران کم وقت میں اور دوسرے شہروں کا سفر کیے بغیر تمام انتظامی اور آپریشنل معاملات کا اَحسن طریقے سے جائزہ لے سکتے ہیں ۔ اس سے وقت کی بچت کے ساتھ سفر پر ہونے والے اخراجات میں بھی خاطر خواہ کمی ہوگی۔

انسپکٹر جنرل ذوالفقار احمد چیمہ نے اسلام آباد سے این ایچ اینڈ ایم پی کے آپریشنل افسران سے بذریعہ ویڈیو لنک اپنے پہلے خطاب میں کہا کہ این ایچ اینڈ ایم پی کو ایک ایسے ادارے میں تبدیل کیا جائے گا جو کہ نہ صرف ٹریفک ریگولیشنز بلکہ جدید ٹیکنالوجی کے استعمال کے حوالے سے بھی رول ماڈل ادارہ سمجھا جائے ۔ جو نہ صرف پاکستان بلکہ پورے ایشیا میں بھی ایک قابل تقلید ادارہ ہو۔ انہوں نے تمام افسران پر زور دیا کہ بھاری اور سلو موونگ گاڑیوں کو لین ڈسپلن کا سختی سے پابند بنایا جائے تا کہ لین ڈسپلن پر قابو پا کر حادثات کی شرح میں کمی لائی جا سکے۔ انہوں نے سیٹ بیلٹ کے استعمال اور تیز رفتاری پر قابو پانے کی بھی ہدایت کی۔ انسپکٹر جنرل نے کم عمر ڈرائیوروں کا بھی سختی سے نوٹس لیا اور آپریشنل افسران کو ہدایت کی کہ کسی بھی کم عمر ڈرائیور کو موٹرویز اور ہائی ویز پر ڈرائیونگ کی ہرگز اجازت نہ دی جائے۔ انہوں نے مزید ہدایت کی کہ فوری طور پر عوام کی رہنمائی کے لئے سائن بورڈز لگوائے جائیں۔ انہوں نے 130 ہیلپ لائن کی کارکردگی کو بہتر بنانے کی بھی ہدایت کی تا کہ روڈ یوزرز کو کسی مشکل کی صورت میں فوری امداد فراہم کی جا سکے۔ انہوں نے مزید ہدایت کی کہ 10 سال سے

جدید ٹیکنالوجی کے استعمال سے محکمے کو دنیا کی ترقی یافتہ پولیس فورسز کے ہم پلہ بنا دیں گے۔

پرانی بسوں (PSV) گاڑیوں اور ٹرکوں کا موٹروے پر داخلہ فوری بند کر دیا جائے جب کہ لیدر بریک والی (PSV) پبلک سروس گاڑیوں کا بھی موٹروے پر داخلہ بند کر دیا جائے، بسوں اور ٹرکوں کے مالکان کو ہدایت کی کہ لیدر بریک کی بجائے ہائیڈرالک بریک سسٹم لگوائیں بصورت دیگر موٹروے پر داخلے کی اجازت نہیں دی جائے گی۔ انہوں نے کہا کہ غیر قانونی طور پر بنے ہوئے ٹرکوں اور بسوں کا بھی موٹروے پر داخلہ بند

نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹرویز پر قانون کا نفاذ بلا امتیاز ہو رہا ہے

تحریر: وصال فخر سلطان ڈپٹی انسپکٹر جنرل (موٹروے زون)

وطن عزیز کو اس کی تخلیق کے ساتھ ہی جن گوناگوں مشکلات کا سامنا کرنا پڑا ان میں ذرائع رسل ورسائل کی کمی سرفہرست تھی۔ سڑکوں کی زبوں حالی پاکستان کی ترقی میں نمایاں رکاوٹ تھی لہذا سڑکوں کا جال بچھانا وقت کی اہم ضرورت قرار پایا، مگر باوجود کوشش کے مطلوبہ سڑکیں نہ بن سکیں بہر حال 1997 میں ایک ایسی سڑک تعمیر ہوئی جو کہ پاکستانی معیشت کے لیے سنگ میل ثابت ہوئی۔ جی ہاں موٹروے کے سلسلہ کی پہلی کڑی اسلام آباد سے لاہور سیکشن M-2 کے نام سے پایہ تکمیل کو پہنچی اور اس پر ٹریفک رواں دواں رکھنا، این ایچ اینڈ ایم پی کی ذمہ داری بنی اور اس طرح موٹروے پولیس وجود میں آئی۔

تمام تر مشکلات کے باوجود ایک ایسی فورس کا قیام جو کہ دور جدید کے تمام تقاضوں سے ہم آہنگ ہو، ایک چیلنج سے کم نہ تھا۔ وسائل کی کمی اور مطلوبہ افرادی قوت کا میسر نہ ہونا ایک بڑا مرحلہ تھا جبکہ وقت کی کمی سب سے بڑا مسئلہ تھا، لہذا، این ایچ اینڈ ایم پی کے بانیان نے پیشہ ورانہ مہارت کا ثبوت دیتے ہوئے تمام افسران کو ڈیپوٹیشن پر لیا۔ ان تمام افسران کو موٹروے سے متعلق ضروری تربیت دے کر نہایت مختصر عرصہ میں موٹروے پر تعینات کر دیا گیا۔ ابتدا ہی سے موٹروے پر افسران کو پابند کیا گیا کہ وہ ذاتی محاسبہ کی عادت اپنائیں۔ دوران تربیت افسران کو یہ بات ذہن نشین کرائی گئی کہ موٹروے پر سفر کرنے والا ہر آدمی قابل عزت ہے اور کسی بھی مسافر سے سختی سے پیش نہیں آنا بلکہ حتی الوسع ہر مسافر کی بھرپور مدد کرنی ہے۔ اپنی ذات سے بالاتر ہو کر قوانین کا اطلاق اور مصیبت زدہ مسافروں کی بروقت مدد این ایچ اینڈ ایم پی کا فرض اولین ٹھہرا۔

اس مشن کی تکمیل کے لئے ابتدا سے تا حال موٹروے پولیس جس کا نام ہائی ویز پر تعیناتی کے بعد نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس (این ایچ اینڈ ایم پی) رکھ دیا گیا، کے افسران اپنی شبانہ روز کاوشوں کو بروئے کار لاتے ہوئے تمام مسافروں کو بہترین خدمات پیش کر رہے ہیں، جس کا اعتراف نہ صرف ملکی بلکہ غیر ملکی شخصیات اور اداروں نے بھی کیا۔ موٹروے پر قوانین کا یکساں اطلاق اس بات کا غماز ہے کہ این ایچ اینڈ ایم پی اپنے فرائض پوری تندہی، ایمانداری اور پیشہ ورانہ مہارت سے ادا کر رہی ہے۔

چونکہ موٹروے پر گاڑیوں کی رفتار عام شاہراؤں کی نسبت تیز ہوتی ہے اس لئے چھوٹی سی غلطی بھی بڑے حادثے کو جنم دے سکتی ہے لہذا ضرورت اس امر کی ہے کہ تمام روڈ یوزرز کو ٹریفک قوانین کی پاسداری کا پابند بنایا جائے۔

ٹریفک قوانین کے مساویانہ اطلاق کے لئے سفارش کلچر کو ختم کر کے فیلڈ افسران کو زیادہ با اختیار بنایا گیا۔ چونکہ پٹرولنگ سٹاف چیک اینڈ بیلنس کے اصول پر سختی سے کار بند ہے۔ پھر جدید مشینوں جیسے سپیڈ چیکنگ سسٹم کے ذریعہ اس بات کو یقینی بنایا گیا کہ غلط چالان جاری نہ ہو سکے نیز روڈ یوزرز کو اختیار دیا گیا کہ این ایچ اینڈ ایم پی کے افسران سے اختلاف کی صورت میں عدلیہ سے رجوع کر سکتے ہیں دوسری طرف این ایچ اینڈ ایم پی کے افسران تمام قسم کی گاڑیوں کا چالان بلا تفریق کرنے کی پالیسی پر گامزن رہے۔ ٹریفک کا بہتر انتظام، قوانین کا بے لاگ اور بلا امتیاز نفاذ اور عوام سے خوش اخلاقی سے پیش آنا موٹروے پولیس کا طرۂ امتیاز بنا اور اس طرح ایک طویل سفر کے بعد این ایچ اینڈ ایم پی Icon of Excellence اور کرپشن سے پاک محکمہ بن کر ابھری۔

ایک اہم معاشرتی پہلو یہ ہے کہ سڑک کا استعمال زیادہ تر بااختیار لوگ کرتے ہیں جب کہ متوسط اور غریب طبقہ پبلک سروس گاڑیوں کے رحم و کرم پر ہوتا ہے۔ لہذا ضروری ہے کہ ایسا ضابطہ اخلاق موجود ہو جو تمام لوگوں کے حقوق کا یکساں محافظ ہو۔ اسی خواہش کو مدنظر رکھتے ہوئے این ایچ اینڈ ایم پی نے آگاہی مہم شروع کی جس میں این ایچ اینڈ ایم پی کے بریفنگ آفیسرز اور پٹرولنگ اسٹاف ہر قسم کی ٹریفک کو سڑک پر چلنے کے طریقے سکھاتے ہیں۔ این ایچ اینڈ ایم پی ٹریفک قوانین کی خلاف ورزی کی صورت میں قانون کی عملداری یقینی بناتی ہے اور تمام اشخاص چاہے وہ بااختیار ہوں یا متوسط طبقے سے تعلق رکھتے ہوں این ایچ اینڈ ایم پی کی نظر میں سب برابر ہیں جس کی زندہ مثال حال ہی میں چالان کیے گئے وفاقی وزراء، آرمی افسران، سیکرٹری اور عدلیہ سے تعلق رکھنے والے سینئر افسران شامل ہیں۔ بدقسمتی سے پاکستان ان ممالک میں سرفہرست ہے جہاں لوگ حادثات کی وجہ سے زندگی سے ہاتھ دھو بیٹھتے ہیں لہذا ٹریفک قوانین کا سختی سے اطلاق موجودہ وقت کی اہم ضرورت ہے اور این ایچ اینڈ ایم پی اس ضرورت کو نہایت ایمانداری سے پورا کر رہی ہے۔

جی ٹی روڈ (N-5) پر قانون کی حکمرانی

بڑی، بھاری اور آہستہ چلنے والی گاڑیاں بائیں لین میں چلنا شروع ہوگئیں

شہریوں کے لیے خوشگوار حیرت

محمد زبیر ہاشمی ڈی آئی جی این فائیو نارتھ زون

کسی نے کیا خوب کہا ہے کہ اگر کسی قوم کا مہذب پن دیکھنا ہو تو اس ملک کی سڑکوں پر چلتی ہوئی ٹریفک کو دیکھ لیں۔ آج سے تقریباً سولہ سال قبل جب این ایچ اینڈ ایم پی کا قیام عمل میں لایا گیا تو پاکستان کی سڑکوں پر ٹریفک کی حالت کچھ زیادہ قابل ستائش نہ تھی۔ لین ڈسپلن کا کوئی تصور نہ تھا۔ چھوٹی گاڑیوں اور کاروں کو بڑی گاڑیوں سے راستہ لینے کے لئے انتہائی دشواری کا سامنا کرنا پڑتا تھا۔

2001 میں این ایچ اینڈ ایم پی نے جی ٹی روڈ پر پشاور سے کراچی تک کا کنٹرول سنبھالا تو بڑی گاڑیوں خصوصاً ٹرک اور ٹریلر والوں کو لین ڈسپلن کے تصور سے روشناس کروایا۔ این ایچ اینڈ ایم پی افسران کی انتھک محنت اور جذبہ خدمتِ خلق کی وجہ سے یہ فورس نہ صرف پاکستان بلکہ پوری دنیا میں ایک ایماندار، دیانتدار اور عوام دوست کے طور پر مشہور ہوگئی جس کا ثبوت مختلف سروے رپورٹس ہیں جو وقتاً فوقتاً جاری ہوتی رہیں۔ وقت گزرنے کے ساتھ ساتھ، این ایچ اینڈ ایم پی کے افسران کی ترجیحات تبدیل ہوگئیں اور وہ اپنے بڑے مقصد، جو کہ روڈ پر ٹریفک کا آزادانہ بہاؤ تھا، سے دور ہوتے گئے۔ این ایچ اینڈ ایم پی کی موجودگی میں بھی ایک ایسا دور آیا کہ سڑک پر چلنے والی گاڑیوں خصوصاً HTVs اور PSVs لین ڈسپلن بھول گئیں۔ جب کوئی ٹرک یا ٹریلر اوورٹیک کرنے کے لئے ہائی سپیڈ لین میں جاتا تو پھر یہ بھول جاتا کہ اسے اپنی بائیں طرف والی لین میں واپس بھی آنا ہے۔

لین ڈسپلن پر عمل نہ کرنا صرف ٹریفک قوانین کی خلاف ورزی ہی نہیں بلکہ اس کے کچھ مضر اثرات بھی ہیں جیسا کہ:

- جب کاروں اور دوسری تیز چلنے والی گاڑیوں کو راستہ نہیں ملتا تو وہ مجبوراً بائیں طرف سے اوورٹیک کرنے کی کوشش میں حادثہ کا شکار ہوجاتی ہیں جس سے قیمتی جانوں کا ضیاع ہوتا ہے۔
- ایمبولینس اور ایمرجنسی گاڑیاں راستہ نہ ملنے کی وجہ سے مریضوں کو بروقت ہسپتال منتقل نہیں کرسکتیں جس سے مریض بروقت طبی امداد نہ ملنے کی وجہ سے انتقال کر جاتے ہیں۔
- جب لوگوں کو کہیں پہنچنے کی جلدی ہو اور ٹریفک پرابلم کی وجہ سے انہیں دیر ہورہی ہو تو ان کی ذہنی ونفسیاتی حالت پر اس کے گہرے اثرات مرتب ہوتے ہیں۔ وہ چڑچڑے پن کا شکار ہوجاتے ہیں اور معمولی باتوں پر ہاتھا پائی پر اتر آتے ہیں۔

این ایچ اینڈ ایم پی کی موجودگی میں یہ سب کچھ وقوع پذیر ہونا باعثِ تشویش تھا۔ ایک ایسے وقت میں جب، این ایچ اینڈ ایم پی کی شہرت اور نیک نامی کا تصور دھندلا سا گیا تھا تو اس کی قیادت جناب انسپکٹر جنرل پولیس ذوالفقار احمد چیمہ نے سنبھالی۔ آتے ہی انہوں نے اس عزم کا اظہار کیا کہ وہ نہ صرف، این ایچ اینڈ ایم پی کو اس کا کھویا ہوا مقام واپس دلائیں گے بلکہ اس کی شہرت اور نیک نامی کو آسمان کی بلندیوں تک پہنچائیں گے۔ اس مقصد کے حصول کے لئے انہوں نے ملک کے طول وعرض کا دورہ کیا اور افسران کو اس بات پر مائل کیا کہ وہ سب مل کر پوری ایمانداری سے عوام کی خدمت کریں گے۔

ہائی ویز پر جب لین ڈسپلن کے حوالے سے سروے کیا گیا تو یہ بات عیاں ہوئی کہ لین ڈسپلن کی سب سے زیادہ خلاف ورزی ٹرک، ٹریلر اور دوسری بڑی گاڑیاں کرتی ہیں، لہٰذا اس میں بہتری لانے کے لئے مرحلہ وار طریقہ کار وضع کیا گیا۔ پہلا مرحلہ بریفنگ کا تھا جس میں تمام بڑی گاڑیوں خصوصاً ٹرک اور ٹریلر والوں کو بریف کیا گیا کہ وہ سیکنڈ لین کا استعمال نہ کریں ورنہ ان کے خلاف سخت قانونی کارروائی کی جائے گی۔ اس مقصد کے لئے ٹال پلازوں کے ہر بوتھ پر بریفنگ آفیسر لگائے گئے۔ پیغام والے بینرز آویزاں کیے گئے اور پمفلٹس تقسیم کیے گئے۔ اس کے علاوہ ضروری سائن بورڈ زلگوائے گئے اور NHA سے رابطہ کرکے سڑک کی ضروری مرمت کروائی گئی۔ مزید برآں بریفنگ کے لئے پرنٹ اور الیکٹرانک میڈیا کا سہارا بھی لیا گیا۔

دوسرا مرحلہ لین کی خلاف ورزی کرنے والوں کے خلاف قانونی کارروائی کا تھا جس کا آغاز یکم جولائی 2013 سے کیا گیا جس میں، این ایچ اینڈ ایم پی کے ہر افسر نے بڑھ چڑھ کر حصہ لیا۔ لین ڈسپلن کی خلاف ورزی کرنے والوں کو متواتر کئی دنوں تک بند رکھا گیا اور بار بار خلاف ورزی کرنے والوں کے لائسنس منسوخ کروائے گئے اور ان کی گاڑیوں کی دوبارہ ہائی ویز پر سفر کرنے پر پابندی بھی عائد کردی گئی۔ اس عرق ریزی کا نتیجہ یہ نکلا کہ محض ایک سے دو ماہ میں ہائی ویز پر گاڑیوں کی لین کی خلاف ورزی میں 70 سے 80 فیصد کمی واقع ہوئی ہے اور قومی شاہراؤں پر اب زیادہ تر ٹرک، ٹریلر، HTVs، PSVs اپنی بائیں لین میں چلتے ہوئے نظر آتے ہیں جس سے کاریں اور دوسری تیز چلنے والی گاڑیاں بغیر کسی رکاوٹ کے سفر کرسکتی ہیں۔ مسافروں والی گاڑیوں کو ان کے اڈوں پر سپیشل بریفنگ دینے کے لئے Bus Bays پر بریفنگ پوائنٹس بنائے گئے ہیں جن کی وجہ سے اب ان گاڑیوں کی طرف سے ٹریفک قوانین کی خلاف ورزیوں میں کافی حد تک کمی ہوئی ہے۔ اب یہ گاڑیاں اپنی لین میں مقرر کردہ حدِ رفتار کے اندر بغیر اوورلوڈنگ کئے ہوئے سفر کرتی ہیں جس سے حادثات پر بہت حد تک قابو پالیا گیا ہے۔

جناب انسپکٹر جنرل صاحب کی ہدایت پر اب بغیر ہیلمٹ موٹر سائیکل سواروں اور آہستہ چلنے والی گاڑیوں کے خلاف خصوصی مہم کا آغاز کردیا گیا ہے۔ انشاء اللہ، این ایچ اینڈ ایم پی کے افسران اس مہم کو کامیابی سے ہمکنار کرنے میں کوئی کسر اٹھا نہ رکھیں گے۔

عنوانات

جی ٹی روڈ (N-5) پر قانون کی حکمرانی	5
نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹرویز پر قانون کا نفاذ	6
نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس کے دفاتر ویڈیو لنک سے منسلک	7
نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس کا پورے پاکستان میں اسپیشل پیٹرولنگ کا آغاز	9
نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس ایک ادارہ	10
نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس نے پشاور سے کراچی اور گوادر تک یوم آزادی منایا	11
مینار پاکستان کیسے تعمیر ہوا	12
عیدالفطر اور عیدالاضحیٰ کے موقع پر خصوصی پیٹرولنگ	14
تمہیں وطن کی ہوائیں سلام کہتی ہیں	15
اقبال کی نظر میں عورت کا مقام	17
موٹروے پولیس کی کارکردگی	19
دہشتگردی سے زیادہ ہلاکتیں حادثات میں ہوتی ہیں	20
برادر اسلامی ملک ترکی	22
پریس کارنر	24

نیشنل **روڈ سیفٹی** جرنل

اداریہ

نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس نے اپنے قیام سے لیکراب تک سولہ سال کا طویل سفر طے کیا ہے۔ یہ عرصہ اپنے دامن میں بہت سی تلخ وشیریں یادیں سمیٹے ہوئے ہے۔ کامیابیوں کی ایک طویل فہرست کے ساتھ ساتھ کچھ عرصہ قبل اس ادارے کے بارے میں رائے عامہ کے اندر منفی تاثر کا ابھرنا بھی ایک تلخ حقیقت تھی۔ مگر جلد ہی موٹروے پولیس کا چھنتا وقار اور اعتبار پھر سے بحال ہوگیا۔ اس ادارے کو نئے سرے سے نیک نامی، ایمانداری، خوش اخلاقی، مدد کی بروقت فراہمی، انصاف، میرٹ اور سب کے ساتھ یکساں برتاؤ کرنے سے ملی۔ موجودہ قیادت نے اپنی پیشہ ورانہ صلاحیتوں کو بروئے کار لاتے ہوئے اس ادارے کے وقار اور میعار کو بحال کرنے کا بیڑا اٹھایا۔ اس فورس کے بنیادی اوصاف ایمانداری، انصاف، میرٹ اور مشکل میں مدد فراہم کرنے کے جذبہ کو دوبارہ فورس کے اندر زندہ کیا اور اب چھ ماہ کے قلیل عرصہ میں ہی ان اوصاف کی جھلک اس ادارے میں دیکھی جانے لگی ہے۔ ادارے کی تعمیر نو کے آغاز کا پروگرام عوامی مسائل کو مدِ نظر رکھتے ہوئے مرتب کیا گیا۔ اس پروگرام کے تحت نیشنل ہائی ویز اور موٹرویز کی انجینئرنگ کی خامیوں اور روڈ فرنیچر کی کمی کو دور کرنے کیلئے اور اس کے ساتھ ساتھ روڈ یوزرز کی رہنمائی کیلئے آگاہی مہم کا بھی زور و شور سے آغاز کردیا گیا ہے۔ مزید برآں بلا تخصیص اور بلا تفریق ٹریفک قوانین کے مساوی اور بے لاگ نفاذ سے قانون کی حکمرانی قائم ہوئی ہے۔ ان اقدامات کو نا صرف روڈ یوزرز نے سراہا ہے بلکہ عوامی سطح پر بھی انھیں پذیرائی ملی ہے۔ روڈ یوزرز کو موٹروے پولیس دوبارہ پوری تندہی سے روڈ پر اپنے فرائض سرانجام دیتی نظر آنے لگی ہے، جس کی وجہ سے چھ ماہ کے مختصر عرصہ میں ٹریفک حادثات میں نمایاں کمی واقع ہوئی ہے۔

ٹریفک مسائل کے حل کے ساتھ ساتھ فورس کی فلاح و بہبود کے کاموں پر بھی توجہ دی گئی ہے اور زونل ہیڈ کوارٹرز سے لیکر بیٹ لیول تک تمام ملازمین کی رہائشی بیرکوں، باتھ رومز اور میسز کا معیار بہتر بنایا گیا ہے۔ ٹریننگ کالج شیخوپورہ کے معیار کو بہتر بنانے کیلئے اس پر خصوصی توجہ دی گئی ہے اور اب وہاں مختلف تعمیراتی اور تعلیمی پراجیکٹس پر کام جاری ہے۔ نااہل اور کرپٹ ملازمین کے خلاف محکمانہ کارروائی کا آغاز ہو چکا ہے، جبکہ محنتی، ایماندار اور قابل ملازمین کی حوصلہ افزائی کی جا رہی ہے۔

مجھے یہ کہنے میں کوئی تامل نہیں کہ نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس ایک انتہائی معیاری ادارہ ہے اور عصرِ حاضر میں یہ ادارہ نہ صرف اندرون ملک عوام کی خدمت کر رہا ہے، بلکہ پوری دنیا میں پاکستان کی پہچان بھی بن چکا ہے، جس کا ثبوت
مختلف انٹرنیشنل آرگنائزیشنز کی جانب سے اس ادارے کو کرپشن فری قرار دینا ہے۔ بلاشبہ پوری پاکستانی قوم کو اپنے اس ادارے پر فخر ہے۔

آخر میں نہ صرف اپنی اس پولیس فورس بلکہ تمام سرکاری ملازمین کو قائداعظم محمد علی جناح کا یہ پیغام دینا چاہتا ہوں جو ہماری سرکاری ملازمت میں ہمارے لیئے مشعل راہ کی حیثیت رکھتا ہے۔ آپ نے 14 فروری 1948 کو سرکاری ملازمین سے خطاب کرتے ہوئے فرمایا تھا "دیانت داری اور خلوص دل سے کام کیجئے، پاکستان کے ساتھ سچے اور وفادار رہیے۔ میں آپ کو یقین دلاتا ہوں کہ اس دنیا میں آپ کے اپنے ضمیر سے بڑھ کر کچھ نہیں اور جب آپ اللہ تعالیٰ کے حضور پیش ہونگے تو آپ کہہ سکیں کہ آپ نے اپنے فرائض انتہائی ایمانداری، دیانت داری، وفاداری، اور فرض شناسی کے ساتھ سرانجام دیئے"۔

میری دعا ہے کہ نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس کے ساتھ ساتھ ملک کا ہر ادارہ قائد کے بتائے ہوئے ان رہنما اصولوں پر گامزن رہتے ہوئے ملک و قوم کا نام روشن کرتا رہے۔ آمین

ایڈیٹر

حمد

اے خدائے بحر و بر ہم کو تُو سیدھی راہ دکھا
کھو گئے ہیں دنیا میں ہم اور بے پناہ ہیں اپنے گناہ
بن فضل کے تیرے تو ہم ناچیز ہیں، حقیر ہیں
ہم پہ رکھ سایہ ، رحمت اور ہماری تُو بگڑی بنا
چار سو ہے نور تیرا، ہے ہر طرف تیرا ظہور
لالۂ ،گُل کی رعنائی ہو یا چمکتی ہوئی کہکشاں
تیری عظمت کا بیاں نہ کر سکے کوئی بشر
تجھ کو خبر ہے یا خدا یا کیا ہے تیری ابتداء
قوم مسلم سو چکی ہے دشمنوں کے درمیاں
کر کرم اِس پہ خدایا اور خواب غفلت سے جگا
دیدہ نم ہو، دل نرم ہو، روح ہو میری باحیاءَ
فضل سے اپنے عطا کر عبد کو تُو صدق و صفا

عبدالرزاق IP/SPO ،ہیکٹر این فائیو نارتھ تھری گوجرانوالہ

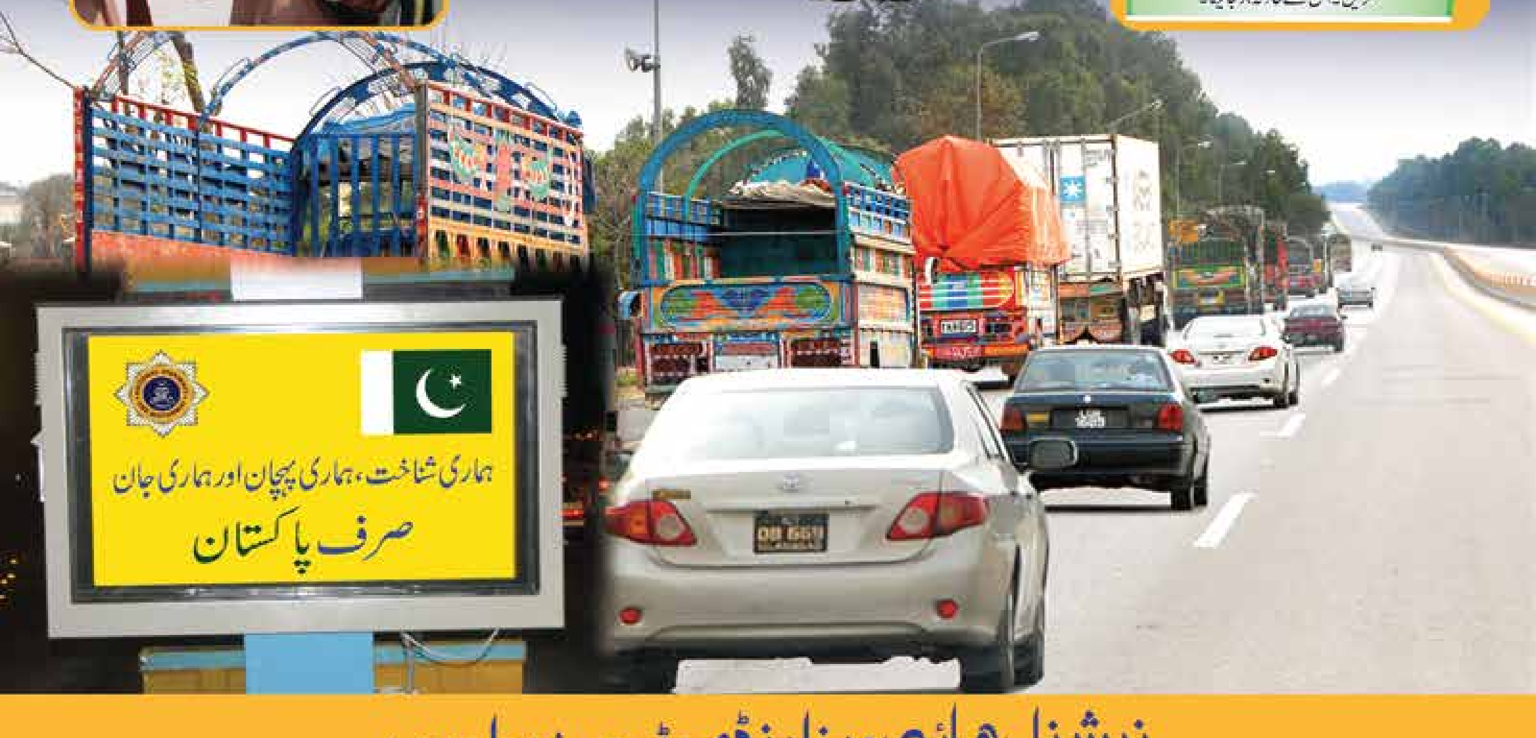
نعت

تیری یاد نے آقا ﷺ ستایا بہت ہے
مدینے سے دُوری نے تڑپایا بہت ہے
نہ تڑپ مدینے سے آئے گا بلاوا
دل مضطر کو میں نے سمجھایا بہت ہے
بناہوں میں شاید ان ﷺ کے لیے ہی
ورنہ خود کو میں نے آزمایا بہت ہے
اُن ﷺ کی محبت میں رتبہ میں پاؤں
اس لئے خود کو جھکایا بہت ہے
رہے تیرا ﷺ نام میرا ورد زباں ہی
تیرے نام ﷺ نے غم زدوں کو ہنسایا بہت ہے
ہے آمد آج ان کی عرش بریں پر
خدا نے تو آج عرش سجایا بہت ہے
بلا لو مدینے آقا ﷺ بنا لو مجھے اپنا
عرض کو میں نے اپنی سنایا بہت ہے
ڈوبتی کشتی میری جس نے بچالی
صدقے میں جاؤں جن کی کملی ہے کالی
عبد کو وہ یاد آج آیا بہت ہے

والیم۔1

نیشنل روڈ سیفٹی جرنل

ہماری ترجیحات
ایمانداری، خوش اخلاقی
اور بروقت مدد



نیشنل ہائی ویز اینڈ موٹروے پولیس