SHEHRI

اس میں کوئی شک نہیں کہ شہریوں کا ایک چھوٹا سا گروہ جو شعور رکھتا ہو' وہ یقیناً دنیا کو بدل سکتا ہے...مارگریٹ میڈ

شہری

برائے بہتر ماحول

اپریل تا جون 1997ء

اندر کے صفحات میں

- کے ایم سی کے لئے اصلاحات
- توانائی کی پالیسی پر نظرثانی
- اندرون ملک جہازرانی
- لنکا میں امن کی باتیں

کوئٹہ کے زلزلے اور تعمیراتی مقاصد

حکام نے تعمیراتی قواعد کو نافذ کرنے کے بجائے روایتی منافع میں اپنا حصہ لے کر کروڑوں روپے کمائے

شہری منصوبہ بندی کی ترجیحات کی فہرست میں کبھی بھی قدرتی آفات کے بعد پیدا ہونے والے بحرانوں سے بچنے کے لئے کوئی ٹھوس لائحہ عمل اختیار کرنے کو اہمیت نہیں دی گئی' قاضی فائز عیسیٰ نے کوئٹہ کے زلزلے' اس کے بعد کی صورت حال اور بعض دردمند شہریوں کی جانب سے اس بحران سے نمٹنے کے لئے کئے جانے والے اقدامات کا تجزیہ کیا ہے:

سانحہ کوئٹہ

> **قواعد کے تحت سڑک کے کنارے ایسی کوئی عمارت تعمیر نہیں کی جاسکتی جس کی بلندی سڑک کی چوڑائی کے نصف سے زیادہ ہو**

شہری کوئٹہ تعمیراتی قواعد کی جانب توجہ مبذول کرانے کی مہم میں پیش پیش رہا ہے۔ 1935ء کے مشہور زلزلے کے بعد جس میں 60 ہزار افراد ہلاک ہوئے تھے اور کوئٹہ شہر زمین بوس ہوگیا تھا' یہ کوئٹہ تعمیراتی قواعد مرتب کیا گیا تھا۔ بدقسمتی سے حالیہ برسوں کے دوران حکومت بلوچستان اور کوئٹہ میونسپل کارپوریشن نے ان قواعد کو صرف پامال ہی کیا ہے۔ مجوزہ بلندی کی حد سے بڑھ کر اور لازمی طور پر چھوڑی جانے والی کھلی جگہ کی خلاف ورزی کرتے ہوئے تعمیرات کرنے کی اجازت دے کر کروڑوں روپے کمائے گئے۔ حکام جن کا کام تعمیراتی قواعد کو نافذ کرنا اور عوام کے مفادات کا تحفظ کرنا تھا اس روایتی منافع میں اپنا حصہ لے کر بددیانت بلڈرز کے آلہ کار بن گئے۔

تقریباً" دس سال پہلے میں نے ایک مضمون "کوئٹہ کا زلزلہ۔ 31 مئی 1935ء' کیا دوبارہ ایسا ہو سکتا ہے؟" لکھا تھا جو 10 جون 1988 کو ڈان میں شائع ہوا تھا۔ اس مضمون کے چند اقتباسات درج ذیل ہیں۔

"اس وقت کوئٹہ میں دہشت انگیز رفتار اور شرح سے ایسی عمارتیں تعمیر ہورہی ہیں جن میں شاید ہی زلزلے کے پہلو کا کوئی خیال رکھا جاتا ہو۔ ایسا لگتا ہے کہ ان عمارتوں کی نہ تو کوئی نگرانی ہورہی ہے اور نہ کوئی منصوبہ بندی۔ زلزلے والے علاقوں میں یہ لازمی ہے کہ شہر کے گنجان آباد علاقوں میں کھلی جگہیں' پارک وغیرہ چھوڑے جائیں تاکہ زلزلے کی صورت میں جب عمارتیں زمین بوس ہونے لگیں تو شہری وہاں پناہ لے سکیں۔ کوئٹہ شہر کی ایک خصوصیت یہ بھی ہے کہ یہاں صرف اکلوتا پارک "لیاقت پارک" ہے اور وہ بھی گنجان آباد شہری علاقے سے دور ہے۔

شہر کے قلب میں پارک بنانے کے لئے حکام کے پاس اس وقت ایک سنہری موقع تھا جب یہ فیصلہ کیا گیا تھا کہ قندھاری بازار میں واقع سبزیوں اور پھلوں کی منڈی کو کہیں اور منتقل کیا جائے گا۔ کوئٹہ کے شہریوں نے میٹنگ کرکے یہ مطالبہ کیا تھا کہ سبزی اور فروٹ مارکیٹ گرا کر اس کی جگہ پارک تعمیر کیا جائے لیکن میونسپلٹی اور دیگر حکام نے سفارش کی کہ اس کی جگہ ایک کثیرالمنزلہ شاپنگ کمپلیکس تعمیر کیا جائے۔ عوام کے اعتماد سے غداری کا محرک وہ دولت تھی جو دکانوں کی الاٹمنٹ اور فروخت کے ذریعے حاصل ہونی تھی۔ زلزلے کے بعد پورا کوئٹہ شہر ان قواعد کے مطابق دوبارہ تعمیر کیا گیا جو سکھر بیراج کے معمار ہیری اودین ٹیلر (او-ٹی) نے مرتب کئے تھے۔ ان قواعد سے تعمیرات سے متعلق تمام تفصیلات حتیٰ کہ استعمال کئے جانے والے سیمنٹ کی مقدار تک بتائی گئی تھی۔ ہر عمارت کی تعمیر کی نگرانی کی گئی اور ہر مرحلے پر اس کی مانیٹرنگ کی گئی۔ چیکنگ کا ایک ایسا نظام متعارف کرایا گیا جس کے تحت تعمیرات کے سات مرحلوں کے دوران مختلف رنگوں کے کارڈز ہر مرحلے پر بلڈرز کو پیش کرنا پڑتے تھے۔ جو لوگ ان قواعد کی پابندی نہیں کرتے تھے ان کی

شہری

ڈی 206 بلاک 2-پی ای سی ایچ ایس
کراچی-پاکستان
ٹیلی فون/فیکس 92-21-453-0646
e-mail/address: shehri @ shehri.a.khi.brain.net.pk

ایڈیٹر : انیس ہارون
انتظامی کمیٹی
چیئرپرسن : قاضی فائز عیسیٰ
وائس چیئرپرسن : وکٹوریہ ڈی سوزا
جنرل سیکریٹری : امبر علی بھائی
خزانچی : [illegible]
ایگزیکٹو اراکین : [illegible]
شہری اسٹاف
ایڈمنسٹریٹر : [illegible]

ایڈیٹر/ادارہ کا خبرنامہ میں شائع ہونے والے مضامین سے متفق ہونا ضروری نہیں۔

لے آؤٹ اور ڈیزائن : [illegible]
پروڈکشن : [illegible]

مالی تعاون : فریڈرک نومان فاؤنڈیشن

IUCN
دی ورلڈ کنزرویشن یونین

عمارتیں گرادی جاتی تھیں۔

ان لوگوں کے خلوص نیت کا ثبوت یہ تھا کہ چھ سال بعد کوئٹہ میں جب نئی شدت کا زلزلہ آیا جیسا 1935ء میں آیا تھا تو ایک بھی عمارت نہیں گری۔

قواعد کے تحت سڑک کے کنارے کوئی بھی ایسی عمارت تعمیر نہیں کی جاسکتی تھی جس کی بلندی سڑک کی چوڑائی کے نصف سے زیادہ ہو۔ اس احتیاطی اقدام کا جو اب ترک کردیا گیا ہے' مقصد یہ تھا کہ عمارت گرنے کی صورت میں بھی جتنی زیادہ ممکن ہو جانیں بچائی جاسکیں۔

بدقسمتی سے کوئٹہ شہر بھی اسی لاپرواہی اور بے اعتنائی کے رویئے کا شکار ہوگیا جس میں ملک کا بیشتر حصہ مبتلا ہے۔

فطرت نے ایک بار پھر خود کو دہرایا۔ 28 فروری 1997ء کو کوئٹہ شہر میں زلزلہ آیا جس کی شدت ریکٹر اسکیل پر 7.2 تھی۔ اگرچہ یہ زلزلہ اتنی شدت کا نہیں تھا جتنا کہ 1935ء کا' جس کی شدت 7.5 تھی۔ ریکٹر اسکیل پر ایک پوائنٹ زلزلے کی شدت سے دس گنا زیادہ ہوتا ہے۔ اس زلزلے کا مرکز بھی کوئٹہ سے دور کوہ سلیمان میں تھا۔ اس کے باوجود اس زلزلے میں بھی سو سے زائد قیمتی جانوں کا نقصان ہوا اور املاک کو خاصا نقصان پہنچا۔ کوئٹہ میں کثیرالمنزلہ عمارتوں میں شگاف پڑگئے جن کی وجہ سے یہ عمارتیں رہائش کے لئے خطرناک ہوگئیں۔

کوئٹہ چونکہ ایسے علاقے میں واقع ہے جہاں زلزلے آنے کا امکان زیادہ ہے اسی لئے پہلے وہاں کثیرالمنزلہ عمارتیں تعمیر کرنے کی اجازت نہیں تھی۔ تاہم اسے بدعنوانی کہئے یا بلڈنگ کنٹرول حکام کی بے حسی یا پھر کوئٹہ میونسپلٹی کی مثال (بلدیہ شاپنگ کمپلیکس) کی تقلید کہ اب کوئٹہ میں بڑی تیزی سے کثیرالمنزلہ عمارتیں تعمیر ہو رہی ہیں۔

بدقسمتی سے بدعنوان سیاست دانوں' سرکاری افسران اور بلڈرز کی ناراضگی مول لینے کے باوجود کوئٹہ بلڈنگ کوڈ کی خلاف ورزیاں روکنے کی مہم ناکام رہی۔ حکومت نے اپنے کان بند کرلئے تھے۔ اس مایوس کن صورت حال کے پیش نظر اگلا قدم یہ اٹھایا گیا کہ بلوچستان ہائی کورٹ میں ایک آئینی پٹیشن دائر کی گئی (سی پی۔125 آف 1995ء) اس درخواست کی پہلی سماعت 31 مئی 1935ء کے زلزلے کی ساٹھویں یادگار کے دن شروع ہوئی۔ اسی دن کوئٹہ میں ایک اور زلزلہ بھی آیا حالانکہ اس کی شدت کم تھی جو کہ ریکٹر اسکیم پر 5.2 تھی۔

قانونی جنگ شروع ہوچکی تھی اور کوئٹہ ریجن میں زلزلوں کی تاریخ کے بارے میں تفصیلی ریسرچ کی گئی اور اس کے نتائج بلوچستان ہائی کورٹ کے سامنے پیش کئے گئے۔ کوئٹہ ماسٹر پلان کی سفارشات بھی عدالت میں پیش کی گئیں جن میں کوئٹہ میں کثیرالمنزلہ عمارتوں کی تعمیر کی مخالفت کی گئی ہے۔

کوئٹہ میں دہشت انگیز رفتار اور شرح سے ایسی عمارتیں تعمیر ہو رہی ہیں جن میں شاید ہی زلزلے کے پہلو کو مدنظر رکھا گیا ہے

کوئٹہ زلزلوں کے اعتبار سے زیر زمین سرگرم علاقے میں واقع ہے جہاں گزشتہ 60 برسوں کے دوران متعدد تباہ کن زلزلے آچکے ہیں' سب سے زیادہ تباہ کن 1935ء کا زلزلہ تھا جس کے نتیجے میں کوئٹہ شہر تقریباً" مکمل طور پر تباہ ہوگیا تھا۔ 1935ء کے بعد اس بات کو محسوس کیا گیا کہ آئندہ شہر کی تعمیرات اس انداز کی ہونی چاہئیں کہ وہ زلزلے کے جھٹکوں کو برداشت کرسکیں۔

سنڈیمن ہال' جو ۱۹۳۵ء کے زلزلے میں مسمار ہوگیا تھا

زلزلے سے متعلق علوم کے اس ماہر نے اپنے مضمون میں یہ خوف ناک پیش گوئی کی تھی کہ سیمالوجی کی حالیہ ترقی کی وجہ سے اب یہ محسوس کیا گیا ہے کہ سرگرم فالٹ کے گردونواح کے علاقوں میں زلزلوں کی شدت اس پیمانے سے بھی زیادہ ہوسکتی ہے جس کا اندازہ کوئٹہ کے سیسمک کوڈ میں کیا گیا ہے۔

بلوچستان ہائی کورٹ کے ڈویژن بینچ نے فیصلہ کیا کہ کوئٹہ شہر میں کثیرالمنزلہ عمارتوں کی تعمیر کی وجہ سے جن میں بلڈنگ کوڈ کا کوئی خیال نہیں رکھا گیا ہے ایک خطرناک صورت حال پیدا ہوگئی ہے اور اس طرح مکینوں اور راہ چلتے لوگوں کی زندگیاں خطرے میں ڈال دی گئی ہیں۔ ان چند بلڈرز کے مفاد کی خاطر جو کوئٹہ بلڈنگ کوڈ 1937ء کی خلاف ورزی کرتے ہوئے کثیرالمنزلہ عمارتیں اور پلازے تعمیر کررہے ہیں کوئٹہ کی پوری آبادی کو معرض خطر میں نہیں ڈالا جاسکتا۔ اگر اس طرح کی عمارتوں کی تعمیر کی اجازت دی گئی

باقی صفحہ ۲۲ پر ملاحظہ فرمائیں

کے ایم سی کے لئے اصلاحات کی تجویز

کراچی میٹروپولیٹن کارپوریشن کو ماحولیاتی' تیکنکی اور انتظامی بدنظمی وبدعنوانی اور بڑھتے ہوئے سیاسی گٹھ جوڑ کے باعث شدید مشکلات کا سامنا ہے

محمد نعمان کراچی کے اس سب سے اہم ادارے کی حالت کو سدھارنے کے لئے ایک جامع اصلاحات کے پیکج پر اظہار خیال کرتے ہیں :

کراچی میٹروپولیٹن کارپوریشن برصغیر کے قدیم ترین میونسپل اداروں میں سے ایک ہے جسے شہری خدمات کی فراہمی کی ذمہ داری سونپی گئی ہے۔ سندھ لوکل گورنمنٹ (ترمیمی) ایکٹ ۱۹۹۶ء کے تحت اسے کراچی میٹروپولیٹن کارپوریشن اور پانچ ڈسٹرکٹ میونسپل کارپوریشنوں میں تقسیم کردیا گیا ہے۔ کے ایم سی اور ضلعی میونسپل کارپوریشنوں میں فرائض کی تقسیم بھی از سرنو کی گئی ہے۔ ان کی بڑے بڑے فرائض سڑکوں' پلوں' اسٹریٹ لائٹس' برساتی نالوں وغیرہ کی منصوبہ بندی' تعمیر اور دیکھ بھال' خصوصی ترقیاتی عنصر ہے' صحت عامہ بشمول صفائی' ٹھوس فضلے کا انتظام' طبی خدمات' آگ بجھانے کی خدمات' زمین کا انتظام' تجاوزات کا خاتمہ اور سماجی بہبود کی خدمات بشمول لائبریریاں' میوزیم اور آرٹ گیلریوں کے قیام شامل ہیں۔

بڑی خامیاں

کے ایم سی اور ڈی ایم سی اپنے فرائض انجام دینے میں ناکام رہی ہیں اور ان اداروں میں خامی قلت' تاخیر اور خدمات کی تقسیم میں عدم توازن کی شکایات عام ہیں۔

سڑکوں' اسٹریٹ لائٹس اور عوامی عمارتوں کی دیکھ بھال مناسب طور پر نہیں کی جاتی۔ کچرہ اٹھانے اور اسے ٹھکانے لگانے کی خدمات سب سے زیادہ غیر تسلی بخش ہیں۔ منصوبہ بندی غلط انداز میں کی جاتی ہے۔ منصوبوں کی تکمیل تاخیر سے ہوتی ہے اور تعمیرات غیرمعیاری ہوتی ہیں۔ دوسری خدمات کا انتظام بھی بہت خراب ہوتا ہے۔

کے ایم سی کی داخلی تنظیم بہت کمزور ہے' ادارے میں بڑی تعداد میں غیرہنرمند افراد سیاسی بنیادوں پر بھرتی کرلئے گئے ہیں

ہمارے شہر کا ایک عام منظر

مسائل

انتظامی' قانونی اور مالی امور کا نظم و ضبط حکومت کے ہاتھ میں ہے۔ سیاسی اور انتظامی قیادت کی تقسیم کے باعث سرکاری نوکرشاہی' پریشر گروپس اور سیاست دان بیرونی طور پر مداخلت کرتے رہتے ہیں۔ شہر کی کوئی شہری منصوبہ بندی اور ترقیاتی پالیسی نہیں ہے اور نہ ہی سرمایہ کاری کی کوئی مربوط پالیسی' بدعنوانی اور رشوت ستانی کا ایک منظم نظام ہے جس میں صوبائی بیوروکریسی' سول انتظامیہ' حکمراں سیاسی جماعت' کے ایم سی کے افسران اور ٹھیکیدار سبھی ہاتھ رنگتے ہیں۔ فیصلہ سازی کے عمل میں رابطے کا فقدان ہے۔ کے ایم سی کی داخلی تنظیم بھی بہت کمزور ہے۔ بڑی تعداد میں غیرہنرمند افراد سیاسی بنیاد پر بھرتی کرلئے گئے ہیں۔

بڑی اصلاحات کی ضرورت

مذکورہ بالا مجبوریوں کی وجہ سے سسٹم میں کوئی بہتری نہیں آسکتی۔ علاوہ ازیں کے ایم سی اور ڈی ایم سی میں کام کی پلاننگ' ٹینڈر دستاویزات کی تیاری' کام کی نگرانی اور تصدیق کا موجودہ طریق کار کرپشن اور نااہلی کا سب سے بڑا سبب ہے۔ ان تمام کاموں کو بڑے پیمانے پر اصلاحات کے ذریعے الگ الگ کرنا ہوگا۔ اصلاحات کا مقصد یہ ہونا چاہئے کہ کے ایم سی خودمختار ہوجائے' اس کے براہ راست افعال میں کمی ہوجائے اور ایک نگراں ادارے کے طور پر وہ شہری امور کی رہنمائی اور نگرانی کے فرائض انجام دے۔

اصلاحات کا موضوع

سرکاری شعبے کے عدم کارکردگی اور نااہلی' کمزور تنظیم اور خراب انتظام کاری کے ساتھ ساتھ ست رفتار طریق کار کا تقاضا ہے کہ طریق عمل اور محافظت کی خدمات جو صنعتی اور اقتصادی نوعیت کی ہوں یا تو نجی شعبے یا مقامی لوگوں میں سے جس کی بھی تنظیم مضبوط ہو' سپرد کردی جائیں۔

کے ایم سی کی منتخب کونسل مختلف خدمات کے لئے تنظیمی ادارے مقرر کرے جو ان خدمات کی کوالٹی' قیمت اور ان کے قابل اعتماد ہونے کا تعین کرے۔

کسی ٹھیکے کے خصوصی پہلوؤں' قیمت اور ان کے قابل اعتماد ہونے کا تعین کرے۔ کسی ٹھیکے کے خصوصی پہلوؤں مثلاً سروس کی شرائط' سرمایہ کاری کے پروگرام' اثاثوں کی دیکھ بھال وغیرہ کو طے کرنا بھی انہی تنظیمی اداروں کے فرائض میں شامل ہونا چاہئے۔ یہ ادارے پیشہ ور افراد پر مشتمل ہونے چاہئیں ان میں این جی اوز کے نامزد کردہ ماہرین بھی شامل ہوں۔

کے ایم سی کا کردار یہ ہے کہ وہ آبادی کے اجتماعی مفادات کا تحفظ اور انتظام کرے۔ شہریوں کو منصوبہ بندی' تنظیم اور تحفظ کی خدمات فراہم کرے۔ مجوزہ تنظیمی ادارے کے ایم سی کی جانب سے یہ خدمات فراہم کریں گے اور خود کے ایم سی ان اداروں کی نگرانی کرے گی۔ اس انتظام کے ذریعے کے ایم سی کی منظور شدہ پالیسیوں اور منصوبوں کو کسی مداخلت کے بغیر موثر طور پر عملی جامہ پہنانا ممکن ہوگا۔

ایک "میٹروپولیٹن پلاننگ باڈی" ہونی چاہئے جو شہر کا ماسٹر پلان تیار کرے اور اس میں ردوبدل کرسکے اور ساتھ ہی مختصر اور درمیانی مدت کے لئے ترقیاتی منصوبے تیار کرسکے۔ یہی انجمن استعمال اراضی میں ردوبدل کی سفارشات بھی کرسکے۔ انجمن کی تمام تجاویز پر کے ایم سی منظوری کے لئے غور کرے۔ یہ انجمن سرکاری شعبے کے ماہرین اور آزاد پیشہ ور ماہرین پر مشتمل ہونی چاہئے۔

کے ایم سی اور ضلعی میونسپل کارپوریشنوں کو یہ فیصلہ کرنا ہوگا کہ کون کون سے کام نجی شعبے کے سپرد کئے جائیں' کون سے کام کمیونٹی کے سپرد کئے جائیں اور کون سے کارپوریشن کے پاس رکھے جائیں۔

قانونی اور انتظامی ڈھانچہ

سندھ لوکل گورنمنٹ آرڈی نینس میں مناسب ترامیم کی ضرورت ہے تاکہ کے ایم سی اور ضلعی میونسپل کارپوریشنوں کو خودمختاری مل سکے اور ان کی ذمہ داریاں اور وسائل تقسیم ہوسکیں۔ کونسلروں کی سطح تک زیادہ آزادی دی جائے' غیر سرکاری تنظیموں' سی بی آر اور این جی اوز کو کے ایم سی کے نظام میں کردار ادا کرنے کا موقع دیا جائے۔

انتظامی اور مالی اختیارات کے ایم سی /ڈی ایم سی کی منتخب شدہ کونسل کو دیئے جائیں تاکہ وہ ریگولیٹرز اور آپریٹرز کو ادائیگیاں کرسکیں۔ اس ضمن میں حکومت کے تمام صوابدیدی اختیارات واپس لے لئے جائیں۔ ترمیم شدہ ایکٹ میں پبلک سماعت' میٹروپولیٹن پلاننگ باڈی اور ریگولیٹری باڈیز کی تشکیل سے متعلق دفعات شامل کی جائیں۔

کے ایم سی/ڈی ایم سی کے امور میں عوام کی سرگرم شرکت کو یقینی بنانے کے لئے انتخابی اصلاحات کی ضرورت ہے تاکہ بلدیاتی انتخابات کے تسلسل کی ضمانت دی جاسکے۔ ان اداروں کی تحلیل کی صورت میں ساٹھ دنوں کے اندر اندر لازمی طور پر دوبارہ انتخابات ہونے چاہئیں۔ بلدیاتی اداروں کی معیاد گھٹا کر تین سال کردی جائے۔ کراچی کے بیشتر انتخابی حلقوں کا سائز دوگنا سے بھی زیادہ بڑھ چکا ہے انہیں قابل انتظام بنانے کے لئے مزید تقسیم کیا جائے۔

کے ایم سی/ڈی ایم سی کو جو نیا کردار سونپا جائے گا اس کا منطقی نتیجہ یہ ہوگا کہ ان کی خدمات میں انتظامی اصلاحات بھی شامل ہوں گی۔ ان اداروں کو اپنے ملازمین کی تعداد کم کرنا ہوگی اور ہنرمند افراد کی تعداد بڑھانی ہوگی۔ سندھ کیڈر یونی فائیڈ گریڈ سے کیڈرز کو علیحدہ کرنا ہوگا۔

کونسلرز کو اندرونی گلیوں کی دیکھ بھال کا ذمہ دار قرار دیا جائے اور انہیں ضروری انتظامی اور حساب کتاب کی سہولتیں فراہم کی جائیں۔ متعلقہ ڈی ایم سی انہیں میں پیشہ ور' فنی اور ٹیکنیکل امداد فراہم کرسکتی ہے۔

عوام کی شرکت

عوام کی شرکت اور عوامی محاسبے کو یقینی بنانے کے لئے منصوبہ بندی' ریگولیٹری معیارات' ٹھیکوں کی شرائط اور کوالٹی سے متعلق تمام امور پر قطعی فیصلے سے پہلے عوامی مباحثے اور پبلک سماعت ہو۔ این جی اوز کے نمائندوں کو کام کی رفتار اور معیار کی نگرانی کرنے کی اجازت ہو۔

شہریوں کا کردار

اس شہر کو قابل رہائش بنانے اور شہری انتظام کے عمل میں کراچی کے شہریوں کو ایک بڑا اور سرگرم کردار ادا کرنا ہوگا۔ بلدیاتی اداروں سے متعلق مسائل پر عوامی مباحثے ہونے چاہئیں' حکومت پر زبردست دباؤ ڈالے بغیر نہ تو ان اداروں میں احتساب اور شفاف پن آئے گا اور نہ ہی ان معاملات پر عوامی سماعتیں ہوسکیں گی۔

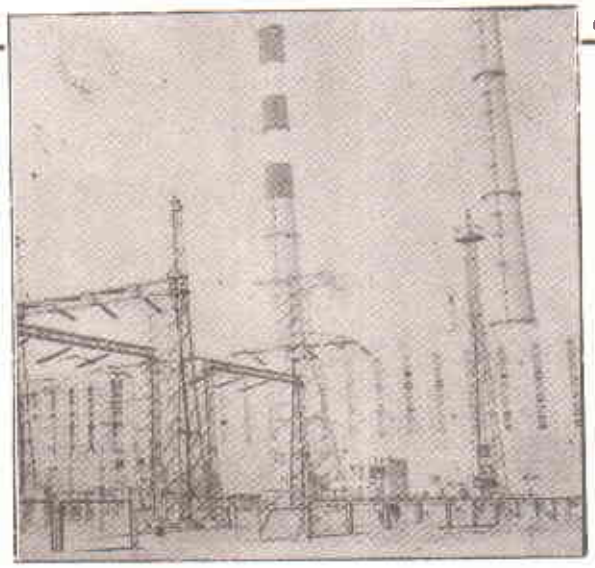
(محمد نعمان' این ای ڈی انجینئرنگ یونیورسٹی کراچی میں الیکٹریکل انجینئرنگ کے ایسوسی ایٹ پروفیسر اور ایڈمنسٹریٹر کے ایم سی/کے ڈبلیو ایس بی کے سابق فنی مشیر ہیں)

سڑکوں کے کنارے ریڑھی خوانچہ لگانے والوں کی تجاوزات کو ہٹانے کا عمل ماضی میں بھی بارہا کیا جاتا رہا۔ لیکن چند روز کے بعد وہ منظر پھر سے لوٹ کر آتا رہا۔ اس کی ایک بڑی وجہ پولیس والوں کا بھتہ ہے جب تک معاشرے سے رشوت ستانی کے زہر کو صاف نہیں کیا جاتا صفائی یا تجاوزات کی مہمیں ناکام ہوتی رہیں گی۔

کونسلروں کو اندرونی گلیوں کی دیکھ بھال کا ذمہ دار قرار دیا جائے اور انہیں ضروری انتظامی اور حساب کتاب کی سہولتیں فراہم کی جائیں

انجینئر عین العابدین

توانائی کی پالیسی پر نظرثانی کی ضرورت ہے



۱۹۹۴ء کی توانائی پالیسی مرتب کرنے والوں نے "خوش قسمت" اسپانسرز کے لئے اندھا دھند منافع کو یقینی بنادیا ہے (اسی لئے وہ ذمہ دار افراد کے دروازوں پر قطار لگائے کھڑے رہتے تھے) چنانچہ اس کا نتیجہ یہ ہے کہ اب ہم انتہائی مہنگی بجلی حاصل کریں گے اور ہمارے بجلی گھر دنیا بھر میں سب سے زیادہ آلودگی پھیلانے والے بجلی گھر ہوں گے۔

ان "سیاسی" بجلی گھروں سے ۶۰۵ امریکی سینٹ فی یونٹ کی شرح سے بجلی خریدنے کی کہانی عرصہ ہوا ختم ہوچکی ہے اور اب یہ اندازہ لگایا گیا ہے کہ یہ بجلی ۸ سینٹ فی یونٹ سے کم نہیں ہوگی۔ دنیا بھر میں کہیں بھی نجی پاور پلانٹس کو اس شرح پر بجلی فروخت کرنے کی اجازت نہیں ہے۔

بھارت میں حکومت کی تبدیلی کے بعد ڈھابول پراجیکٹ کے بارے میں مذاکرات دوبارہ شروع کئے گئے اور قطعی فیصلہ ۵ امریکی سینٹ فی یونٹ کی شرح پر ہوا۔ ہم انہی لوگوں کو مزید ۶۰ فیصد زائد شرح دینے کو تیار ہیں۔ اقتصادی طور پر پہلے ہی بھاری بوجھ تلے دبے ہوئے عوام کے لئے بجلی کی یہ بھاری قیمت یقیناً اونٹ کی پشت پر آخری تنکا ثابت ہوگی۔

"انرجی پالیسی" کے تحت اس بھاری قیمت کی اجازت دینے کی اصل وجہ سرمایہ کاری کی لاگت ہے۔ ہر ھوواٹ بجلی کی استعداد پر ۱۹ امریکی ڈالر ماہانہ یا ۲۲۸ ڈالر سالانہ لاگت آرہی ہے۔

کشتی (BARGE) پر نصب کئے ہوئے بجلی گھر اس کا متبادل ہوسکتے ہیں۔ ۸۰ میگاواٹ کا ایک بارج یونٹ بڑی آسانی کے ساتھ پورٹ قاسم پر لگایا جاسکتا ہے جسے لنگرانداز کرکے سسٹم سے منسلک کیا جاسکتا ہے اس پر زیادہ سے زیادہ ۵۰۰ ڈالر فی کلو واٹ لاگت آئے گی لیکن چونکہ ہم نے رشوت اور بدعنوانی میں ساری دنیا کو مات دے رکھی ہے لہٰذا ہمارے ہاں یہ پلانٹ ایک ہزار ڈالر فی کلوواٹ سے کم لاگت پر نہیں لگے گا۔ ایسے تمام منصوبوں کے بارے میں ازسرنو بات چیت ہونی چاہئے تاکہ بجلی کی قیمت فروخت پانچ امریکی سینٹ فی یونٹ سے زائد نہ ہو۔ ایسے متعدد عالمی شہرت یافتہ ادارے ہیں جو یہ کام کرسکتے ہیں بشرطیکہ انہیں دیانت داری اور فنی مہارت کے ماحول کی یقین دہانی کرائی جاسکے۔

نیز یہ کہ ان بجلی گھروں سے سلفرڈائی آکسائڈ اور تیل ملے ہوئے پانی کے اخراج سے پیدا ہونے والے آلودگی کے سنگین خطرات کو قطعاً" نظرانداز کیا جارہا ہے۔ گزشتہ تین چار برسوں کے دوران اخباری مضامین' ایڈیٹرز کے نام خطوط اور مختلف سیمینارز میں ان مسائل کی سنگینی کی نشان دہی کی جاچکی ہے' جس کا بنیادی سبب یہ ہے کہ پی ایس او کے بدترین کوالٹی کے فرنس آئل کی آمیزش کی جارہی ہے اور بیشتر بجلی گھروں میں غلط ٹیکنالوجی استعمال کی جارہی ہے۔

نہ تو ہمارے اپنے قومی ماحولیاتی کوالٹی معیارات (NEQS) کی پابندی کی جارہی ہے اور نہ ہی عالمی بینک کی تازہ ترین ہدایات کی۔ بعض بجلی گھروں میں تو اونچی چمنی بھی نہیں ہے اور وہ فضا اور پانی دونوں کو آلودہ کررہے ہیں۔ مہنگے اور آلودگی پھیلانے والے بجلی گھر ہمیں دودھاری تلوار کی طرح نقصان پہنچا رہے ہیں۔

ہمیں ضرورت ہے باکفایت' موثر اور صاف ستھری بجلی پیدا کرنے کی' اس کے فوری حصول کا ایک طریقہ یہ بھی ہے کہ کم بی ٹی یو والی گیس استعمال کی جائے۔ ایک اور سب سے موثر اور کارآمد طریقہ یہ ہے کہ ان ہزاروں صنعتوں کو بروئے کار لایا جائے جو بھاپ یا گرم پانی کے لئے قدرتی گیس استعمال کرتی ہیں۔ ان کے ایک مشترکہ ہیٹ اینڈ پاور سسٹم سے ہزاروں میگاواٹ بجلی پیدا کی جاسکتی ہے۔ سوئی گیس کی فراہمی کے موجودہ وسائل کو استعمال میں لاکر بڑی مقدار میں زرمبادلہ بچایا جاسکتا ہے جو ایندھن کی درآمد پر خرچ ہورہا ہے اور اس طرح آلودگی کی سطح میں بھی خاطرخواہ کمی لائی جاسکتی ہے۔

❁❁❁

بارج یونٹ بڑی آسانی کے ساتھ پورٹ قاسم پر لگایا جاسکتا ہے جسے لنگرانداز کرکے سسٹم کے ساتھ منسلک کیا جاسکتا ہے

شش فرخ

اختلاف سے اتفاق تک کا فاصلہ

خانہ جنگی میں گھرے "لنکا" میں امن کی باتیں

ہندوستان کے جنوب میں واقع، شوریدہ سر بحرِ ہند سے گھرا ہوا جزیرہ سری لنکا۔ ایک چھوٹا سا ملک اور بڑے بڑے مسائل۔ پرانے قضیئے اور دن بدن پیچیدہ ہونے والے الجھاؤ۔ تامل اور سنہالی۔ سری لنکا کے دو بڑے لسانی طبقے۔ ایک دوسرے سے لڑتے جھگڑتے ہوئے۔ ایک دوسرے پر برتری ظاہر کرنے کی دھن میں... تشدد آمیزی پر اتر آنے والے۔ اپنا حق جتانے کے لئے طاقت کا مظاہرہ۔

ایئرپورٹ سے، کولمبو سے ۳۵ کلومیٹر پر واقع مضافاتی بستی ودھوا کی جانب جاتے ہوئے شہر کی بڑی سڑک پر سے گزرتے ہوئے گاڑی کے ڈرائیور نے بائیں جانب اشارہ کیا۔ یہی وہ جگہ ہے۔ جہاں پر تامل گوریلوں نے بم پھینکا تھا۔ اس وقت صبح کے چھ بجے تھے۔ سڑک خالی خالی تھی۔ لیکن یہ جگہ دن کے وقت بہت مصروف ہوتی ہے۔ شہری انتظامیہ نے اس تباہ کاری کے نشانات کو مٹنے نہیں دیا۔ بلکہ وہاں بم کی شکل کی ایک یادگار تعمیر کردی کہ اس کے قریب سے گزرنے والا ہر شخص اپنے ذہن میں اس المیہ کو تازہ کرلے۔

جو ہم کہہ رہے تھے کہ سری لنکا میں "امن" مقبول لفظ نہیں ہے۔ گزشتہ برس جب ان کی تنظیم نیشنل پیس کونسل (این پی سی) کی جانب سے ایک کانفرنس کے لئے اجازت لینے کی کوشش کی گئی تو انتظامیہ نے انکار کردیا تھا۔ اب کے اس کی اجازت تو مل گئی لیکن یہ مشورہ دیا گیا کہ امن کی بات کرنی ہے تو کولمبو سے باہر کسی الگ تھلگ جگہ پر کرو۔

جافنا کے بے گھر افراد پلاسٹک کی چادریں اٹھائے پھرتے ہیں، پانیوں میں مچھلیاں بوڑھی ہو گئی ہیں

۱۹۹۵ء میں سٹراس برگ (جرمنی) میں یورپی انسانی حقوق کمیشن اور یورپی کونسل کے زیر اہتمام "انسانی حقوق برادری اور جنوبی ایشیا کے تنازعات" پر ایک سیمینار منعقد کیا گیا تھا۔ جس میں جنوبی ایشیا کے مختلف ممالک کے نمائندوں نے شرکت کی۔ اس سیمینار کے بعد ایشیائی وفود نے یہ فیصلہ کیا کہ ہم اپنے ممالک کے مسائل کے بارے میں یورپ جاکر تبادلہ خیال کرنے کے بجائے اپنے ہی خطے میں بیٹھ کر اس بارے میں بات چیت کیوں نہ کریں۔ اس پر جنوبی ایشیا فورم برائے انسانی حقوق (SAFHR) وجود میں آیا۔ اس فورم کا مرکزی دفتر کھٹمنڈو (نیپال) میں ہے۔

اس ادارے کے قیام کا بنیادی مقصد سرگرم عمل افراد، محققوں اور دانشوروں کے تبادلہ خیال سے جنوبی ایشیا کی صورت حال معلوم کرنا اور جنوبی ایشیا کے باشندوں کو تحفظ کی فراہمی کے مقصد سے انسانی حقوق کے ضمن میں مطالعہ و تحقیق کرنے والوں کے درمیان رابطہ قائم کرنا اور مختلف فعال گروپس کی تشکیل کرنا

ہے تاکہ وہ اپنے خطے کی حکومتوں پر تنازعات کے پرامن حل کی خاطر موثر اقدامات کرنے کے لئے دباؤ ڈال سکیں۔

اس سلسلے کا پہلا اجلاس گزشتہ برس ستمبر میں ڈھاکہ میں منعقد ہوا تھا جس میں چٹاگانگ ہل ٹریکس میں چکمہ قبیلے کے مسائل زیر بحث لائے گئے۔ اب کے کولمبو میں منعقد ہونے والے تین روزہ مذاکرے میں سرفہرست سری لنکا کے مسائل تھے۔ اس کا اہتمام سفیر اور این پی سی کے باہمی تعاون سے کیا گیا تھا۔

پاکستانی وفد کے سربراہ جناب آئی اے رحمان نے ایک اجلاس کے صدارتی خطبے میں کہا کہ ہم جنوب ایشیائی ممالک میں رہنے والے ایک دوسرے کے مسائل کو زیادہ بہتر طور پر سمجھ سکتے ہیں اور باہمی تعاون سے ان کے ممکنہ حل کے لئے پیش قدمی کر سکتے ہیں۔ لیکن اس تین روزہ مذاکرے میں سب کچھ شیر و شکر بھی نہ تھا۔ جب سری لنکا کے شمال مشرقی علاقے جافنا میں تامل تنظیم (LTTE) کی پر تشدد سرگرمیوں کا ذکر آیا' یا بنگلہ دیش میں محصور پاکستانیوں کی واپسی یا آبادکاری کی بات کی گئی' یا مسئلہ کشمیر کا موضوع چھڑا تو ایک دوسرے کے پڑوسی ملکوں پر الزامات لگنے لگے۔ ہندوستان کو سری لنکا میں رہنے والے تامل لوگوں سے ہمدردی ہے۔ پاکستان کو کشمیریوں سے ہمدردی ہے۔ لیکن متعلقہ حکومتیں اور ممالک اسے دخل در معقولات قرار دیتے ہیں۔

پاکستان' ہندوستان' بنگلہ دیش' نیپال اور سری لنکا کے وفود کا "امن منشور" کی خاطر کولمبو میں جمع ہونا ان کی روشن خیالی اور امن پسندی کی دلیل ضرور تھا لیکن بعض مواقع پر صورتحال کشیدہ ہو جاتی۔ جسے کسی صورت خارج الامکان نہیں کیا جا سکتا تھا۔ مثلاً بنگلہ دیش کے مقرر عدیل الرحمٰن جو پیشے کے اعتبار سے وکیل ہیں۔ جب چٹاگانگ کے پہاڑی علاقے کے مسائل پر اپنا مقالہ پڑھ چکے تو شرکاء کی جانب سے پاکستانی محصورین کی واپسی کا سوال اٹھایا گیا۔ اس پر بنگلہ دیش کے وفد کا قطعی جواب یہ تھا کہ "اس سلسلے میں بات چیت ہو رہی ہے اور وہ عنقریب پاکستان چلے جائیں گے"۔

کاش یہ معاملہ اتنا ہی آسان اور اس کا حل سیدھا سادا ہوتا۔

بنگلہ دیش میں محصور پاکستانیوں کا معاملہ اب کی بار ایجنڈے پر نہیں تھا۔ نہ ہی جب گزشتہ ستمبر میں ڈھاکہ میں سفیروں میٹنگ ہوئی تو یہ بات زیر بحث لائی گئی۔ بہرحال جب کولمبو میں اجلاس کے دوران محصور پاکستانیوں کی واپسی میں درپیش مشکلات کی وضاحت کی گئی اور "امن منشور" کے اراکین کو یاد دلایا گیا کہ بنگلہ دیش میں بننے والے کیمپ بھی دراصل جنگ کی پیداوار ہیں۔ جنگ ختم ہو گئی۔ پاکستان اور بنگلہ دیش کے درمیان مصالحت اور مفاہمت پیدا ہو چکی لیکن ۲۵ سال گزر جانے کے باوجود محصور پاکستانیوں کا مسئلہ حل نہ ہو سکا۔ بنگلہ دیش حکومت انہیں اپنا شہری تسلیم کرنے کو تیار نہیں۔ پاکستان کی بہت سی مجبوریاں ہیں۔ لیکن وہ لوگ جو گزشتہ ڈھائی عشروں سے کیمپوں میں بے یقینی کی زندگی بسر کر رہے ہیں۔ وہ جنہوں نے کیمپوں میں پیدا ہوئے ان کا وطن نہ پاکستان ہے اور نہ بنگلہ دیش۔ اس لئے ضروری ہے کہ اس مسئلے کو انسانی حقوق کی سطح پر حل کیا جائے۔ یہ بھی تجویز کیا گیا کہ اس ضمن میں باقاعدہ مطالعہ و تحقیق کی جائے کہ بنگلہ دیش کے کیمپوں میں بسنے والے ڈھائی لاکھ لوگ کہاں رہنا چاہتے ہیں اور انہیں کون تسلیم کرے گا۔

اس موقع پر بنگلہ دیش کے وفد کے ایک رکن کا ردعمل زیادہ خوشگوار نہ تھا۔ لیکن ایک عارضی سی بدمزگی کے بعد معاملہ سنبھل گیا۔ دراصل ایسے مواقع پر شدید قوم پرستی زیادہ اچھا تاثر قائم نہیں کرتی۔ نیز اس نوعیت کے ادارے اسی مقصد کے لئے قائم کئے جاتے ہیں کہ الجھاؤ کو غیر جذباتی انداز سے ختم کیا جائے۔ اپنی رائے اور نقطہ نظر میں کچھ لچک پیدا کی جائے اور اتنی گنجائش چھوڑی جائے کہ اختلاف سے اتفاق تک کا فاصلہ طے کرنے میں مدد مل سکے۔ ہندوستان میں آندھرا پردیش کے طبقاتی مسائل۔ پاکستان کے شانتی نگر میں تباہ ہونے والے گھر' بنگلہ دیش میں سیاسی اجتماع اور فوج کے ہاتھوں پریشان ہو کر برما یا ہندوستان کی سرحد پر کراس کرنے والے مہاجرین۔ نیپال میں لسانی اور طبقاتی مسائل بہتر طور پر سمجھ میں آنے لگتے ہیں۔

سری لنکا میں تامل اور سنہالیوں کے مابین کشیدگی کا آغاز اس وقت ہوا تھا جب برطانوی سامراج سے آزادی کے بعد تامل کاشتکاروں کو شہریت سے محروم کر دیا تھا۔ جب سنہالی کو ملک کی واحد سرکاری زبان بنانے کا فیصلہ ہوا جب یہ حکم جاری کیا گیا کہ ہر گاڑی کی نمبر پلیٹ پر سنہالی کا لفظ "سری" (SRI) لکھا جائے۔

احساس محرومی اور طبقاتی امتیاز نے تامل نوجوانوں کو تشدد پر آمادہ کیا۔ جس کا حاصل کیا تھا...!!

جافنا کے جزیرہ نما میں ہزاروں لوگوں بے گھر ہو گئے۔ لاتعداد لوگ مارے گئے۔ خاندانوں کا شیرازہ بکھر گیا۔ اپنے گھروں کی چھتوں کے نیچے سونے والے اب پلاسٹک کی چادریں اٹھائے پھرتے ہیں۔ جہاں کہیں جگہ ملی انہیں تان کر اندر پناہ لے لی۔

تامل مرد خانہ جنگی میں مشغول ہوئے تو عورت کو تمام تر گھریلو ذمہ داریاں اٹھانی پڑیں۔

شام کو کام سے لوٹنے والوں کے چہروں پر ایک خوف اور حرکت میں جلد بازی ہوتی کہ وہ کسی طور اندھیرا ہونے سے قبل گھر پہنچ جائیں کہ کرفیو لگنے والا ہے۔

جافنا کے پانیوں میں مچھلی بوڑھی ہو گئی کہ خانہ جنگی کی وجہ سے ماہی گیری میں دشواری پیدا ہوئی۔ (بہ شکریہ سنہرا دور) ❋ ❋

جافنا میں اپنے پیاروں کی موت پر نوحہ کناں عورتیں

احساس محرومی اور طبقاتی امتیاز نے تامل نوجوانوں کو تشدد پر آمادہ کیا جس کے نتیجہ میں جافنا کے جزیرہ نما میں ہزاروں لوگ بے گھر ہو گئے' لاتعداد لوگ مارے گئے اور خاندانوں کا شیرازہ بکھر گیا

کے ٹی سی کے فلاحی پلاٹوں کو بچایئے

کراچی ٹرانسپورٹ کارپوریشن ختم کردی گئی ہے۔ کراچی میں گیارہ بڑے فلاحی پلاٹ جو ڈپوؤں اور بس اسٹینڈ کے طور پر استعمال ہوتے تھے انہیں تجارتی پلاٹوں میں تبدیل کرکے فروخت کیا جارہا ہے۔

شہریوں کو پوری طرح علم ہے کہ کراچی میں مناسب بس ٹرمینلز' پارکنگ یارڈز اور مرمت کی ورکشاپس کا فقدان ہے۔ شہروں کے درمیان اور اندرون شہر چلنے والی بسیں اور کوچز چلتی سڑک پر مسافروں کو بٹھانے اور اتارنے کے لئے عین بیچوں بیچ روک دی جاتی ہیں۔ سڑکوں پر ہی بسوں کی مرمت اور دیگر کام کئے جاتے ہیں جس سے ٹریفک میں خلل پڑتا ہے' رش بڑھ جاتا ہے۔ پیدل چلنے والوں کی زندگیوں کو خطرہ بڑھ جاتا ہے اور رہائشی' تجارتی اور کاروباری اور تفریحی علاقوں کا سکون اور عافیت غارت ہو جاتی ہے۔ بس مالکان ایسا کرنے پر مجبور ہیں کیونکہ شہر میں بس ٹرمنس یا ورکشاپس نام کی سہولتوں کا کوئی وجود نہیں ہے حالانکہ انہیں پولیس اور ضلعی انتظامیہ کے حکام کو بھتہ کی بھاری رقوم بھی ادا کرنا پڑتی ہے۔

لہٰذا یہ بات انتہائی افسوسناک اور ناقابل معافی ہے کہ کے ٹی سی کے فلاحی پلاٹوں کو کمرشل بناکر فروخت کیا جارہا ہے۔ حکومت کہتی ہے کہ اسے کارپوریشن کے قرضوں کی ادائیگی کے لئے رقم درکار ہے۔ ہماری تجویز یہ ہے کہ حکومت ان قرضوں کی ادائیگی کا کوئی دوسرا طریقہ ڈھونڈے جس سے کراچی کے شہری ان قیمتی فلاحی پلاٹوں سے محروم نہ ہوں۔

فلاحی پلاٹوں کو بڑے پیمانے پر تجارتی پلاٹوں میں تبدیل کرنے کے رجحان کو روکنے کے لئے سندھ کی مقننہ نے ۱۴ اکتوبر ۱۹۹۴ء کو کے ڈی اے آرڈر ۵۷ اے کلاز (۲) منظور کی جس میں کہا گیا ہے کہ "کسی فلاحی پلاٹ کو کسی بھی دوسرے مقصد کے لئے نہ تو تبدیل کیا جائے گا اور نہ استعمال کیا جائے گا"۔

شہری برائے بہتر ماحول دوسرے فکرمند شہریوں کی طرح ان فلاحی پلاٹوں کو تجارتی پلاٹ بناکر فروخت کرنے کے ناجائز اور غیر قانونی فیصلے کے خلاف اپنا اعتراض ریکارڈ پر لانا اور اس کے خلاف آواز اٹھانا چاہتی ہے۔

* *

قبضہ گروپ کی سرگرمیاں

قبضہ گروپ سے مقامی انتظامیہ کے ساتھ گٹھ جوڑ کرکے نہ صرف زمینوں پر ناجائز طور پر قبضہ کرلیا بلکہ ان قابضین کو چپکے چپکے لیز بھی جاری کردی گئی

گریکس ولیج ماری پور روڈ پر شیرو ولیج' ٹکری ولیج اور مسرور بیس کے قریب واقع ہے۔ یہ بستی تقریباً" پانچ سو مکانات اور چار ہزار افراد کی آبادی پر مشتمل ہے اور تقریباً" سوا ایکڑ رقبے پر پھیلی ہوئی ہے اس گاؤں کا نام ایک انگریز ماری پور گریکس کے نام پر رکھا گیا ہے جس نے یہاں نمک سازی کا کارخانہ قائم کیا تھا۔ مقامی باشندے اسی کارخانے میں کام کرکے اپنی روزی کماتے تھے۔ وفاقی حکومت نے یہ زمین حکومت سندھ کے حوالے کردی تھی جس نے یہ زمین وزیر اعلیٰ کی گوٹھ اسکیم اور پھر محکمہ کچی آبادی کے ایم سی کے سپرد کردی تھی۔ اس علاقے میں تاریخی طور پر وہی مزدور اور دیہاتی لوگ آباد ہیں جو گزشتہ تین سو برسوں سے یہاں رہتے چلے آرہے۔ جب یہ علاقہ کے ایم سی کی تحویل میں آیا تو ان لوگوں کو لیز دینے کا مرحلہ شروع ہونے والا تھا جو اس علاقے میں برسوں سے آباد تھے۔ تقریباً" چالیس ایکڑ اراضی تفریحی اور فلاحی مقاصد کے لئے مختص کی گئی تھی۔ تاہم زمینوں پر ناجائز قبضہ کرنے والے گروپوں کی جانب سے بہت زیادہ دباؤ ڈالا جارہا ہے۔ ان قبضہ گروپوں نے مبینہ طور پر مقامی انتظامیہ کے ساتھ گٹھ جوڑ کرکے ان زمینوں پر ناجائز قبضہ کرلیا اور ان ناجائز قابضین کو چپکے چپکے لیز بھی جاری کردی گئی ہے۔ سابق وزیر اعلیٰ سندھ نے علاقے کے باشندوں کے ساتھ ایک میٹنگ کے بعد کمشنر کراچی کو ہدایت کی کہ وہ اس سلسلے میں سخت اقدامات کریں۔ علاقے کے باشندے اخبارات کے ذریعے اور ضلعی اور حکومتی افسران سے ملاقاتوں کے ذریعے ان قبضہ گروپوں سے نجات حاصل کرنے کی کوشش کررہے ہیں۔ این جی او الائنس نے بھی سابق وزیر اعلیٰ کو یاد دہانی کے مقصد خطوط بھیجے لیکن اب تک کوئی شنوائی نہیں ہوئی۔ ڈسٹرکٹ اینڈ سیشن جج (سینٹرل) نے کہا کہ ان کے دفتر سے غیر محدود "سندیں" سیاسی بلیک میلنگ کے ذریعے اور ریکارڈ کا جائزہ لئے بغیر قوانین کی خلاف ورزی کرتے ہوئے جاری کی گئی ہیں' مقامی سی بی او کے مطابق زمین کوڑیوں کے مول فروخت کی گئی ہے۔ ریکارڈ کے مطابق صرف ۷۰ گھرانے ایسے ہیں جو اس علاقے میں رہتے ہیں۔ یہ تفصیلات مقامی سی بی آر نے یکجا کی ہیں۔

نثار حسین بلوچ'
چیئرمین این جی او الائنس

کراچی کا ٹرانسپورٹ نظام... مسائل اور حکمت عملی....

ڈاکٹر زبیر احمد کراچی کے ٹرانسپورٹ نظام میں پائے جانے والے نقائص کی نشاندہی کرتے ہوئے ان کے خاتمہ کے لئے تجاویز پیش کرتے ہیں اس سلسلے میں وہ ایک ایسی حکمت عملی وضع کرنے کے حق میں ہیں جس میں معاشرے کے ہر طبقے کی رائے کا احترام کیا گیا ہو۔

اگر ٹرانسپورٹ کی منصوبہ بندی کی بڑی بڑی کوششوں کا قریبی جائزہ لیا جائے تو یہ ظاہر ہوگا کہ ان میں سے بیشتر کوششیں ایک دوسرے سے بالکل الگ تھلگ طور پر کی گئی ہیں اور انہیں ایک مربوط نظام کے حصے کے طور پر عملی جامہ نہیں پہنایا گیا۔ کلفٹن فلائی اوور برج، لکی روڈ کا پل اور نیا فلائی اوور اس کی نمایاں مثالیں ہیں۔

ہماری منصوبہ بندی میں ایک بڑی خامی یہ ہے کہ منصوبوں کا جائزہ صرف اور صرف اقتصادی نقطہ نظر سے لیا جاتا ہے۔ منصوبے کی تکمیل سے پہلے اور اس کے بعد کا تجزیہ صرف براہ راست لاگت اور فوائد کی بنیاد پر کیا جاتا ہے جو صرف انجینئرنگ معیشت کے اصولوں پر مبنی ہوتا ہے۔ اس میں عوامی ضروریات اور ماحول کے تقاضوں کا خیال نہیں رکھا جاتا ہے۔ اگر عوام کی شرکت اور پبلک سماعتوں کے ذریعے ان معاملات کی وضاحت ہوجائے تو ان منصوبوں کی تکمیل میں اتنا وقت نہ لگے۔ اس طرح ایک قابل عمل، پسندیدہ اور منصفانہ لائحہ عمل کے بارے میں مقامی لوگوں میں ایک موثر اتفاق رائے پیدا کیا جاسکتا ہے۔

ڈیزائن کی خرابیاں

کراچی کی بیشتر موجودہ سڑکوں کی ڈیزائننگ گزشتہ برسوں کے ٹریفک کے حجم اور دباؤ کی بنیاد پر کی گئی ہے اور وقت گزرنے کے ساتھ ساتھ ان کی حالت دگرگوں ہوتی جارہی ہے۔ چند بڑی شاہراہوں کو چھوڑ کر مثلاً شہید ملت روڈ جس کی دوبارہ ڈیزائننگ موجودہ حجم اور دباؤ کی بنیاد پر کی گئی، شہر کی بیشتر سڑکوں کی ڈیزائننگ ۱۹ویں صدی کے طریقوں سے کسی مناسب تجزیئے کے بغیر کی جارہی ہے جس کا نتیجہ یہ ہے کہ سڑکوں کی حالت تیزی سے خراب ہوجاتی ہے اور آئے دن ان کی مرمت کرنے کی ضرورت پڑتی رہتی ہے۔

شہر میں سڑکوں کی ڈیزائننگ کے موجودہ طریق کار کی ایک نمایاں خصوصیت یہ ہے کہ یہ ڈیزائننگ کسی مخصوص تحریک پر یا مختصر میعاد کی بنیاد پر کی جاتی ہے۔ جس کا نتیجہ یہ ہے کہ ان سڑکوں کے موڑ یا چوک کے مقامات پر ٹریفک کا اژدہام بہت طویل عرصے تک رہتا ہے۔

تعمیراتی نقائص

ہماری سڑکوں کی تعمیر کا معیار کہیں زیادہ پست ہے۔ بدعنوانیوں، فنی معلومات کی کمی، غلط تعمیراتی تیکنک اور کسی کوالٹی کنٹرول پروگرام کی عدم موجودگی کی وجہ سے سڑکیں اپنی مقررہ معیار سے بہت پہلے ہی جواب دے جاتی ہیں۔

سڑکوں کا معائنہ

سڑکوں کے معائنے کے نتائج سے نہ صرف سڑکوں کی بحالی اور مرمت کی موثر حکمت عملی تیار کرنے میں مدد ملتی ہے بلکہ یہ سڑکوں کی منصوبہ بندی اور ڈیزائننگ میں بھی مددگار ثابت ہوتے ہیں۔ قابل اعتماد اعداد و شمار کی عدم موجودگی میں شہری خدمات کے کم سے کم معیار کو برقرار رکھنا بھی مشکل ہوجاتا ہے۔

مرمت اور بہتری کے پروگرام

شہر میں مرمت کی سرگرمیاں محض عارضی اور عبوری بنیادوں پر کی جاتی ہیں۔

سڑکوں پر اژدہام کو کیسے کم کیا جائے

کراچی کی سڑکوں پر ٹریفک کا بڑھتا ہوا اژدہام سب کے لئے ہی تشویش کا باعث ہے۔ ایسے میں اس اژدہام کو کم کرنے کے لئے بعض اقدامات تجویز کئے گئے ہیں۔

○ شٹل اور ڈبل ڈیکر بسیں چلائی جائیں تاکہ نجی گاڑیوں کی شہری علاقوں میں سے گزرنے کی حوصلہ شکنی ہو۔

○ گنجان آباد علاقوں میں طویل مدت کے لئے پارکنگ کی حوصلہ شکنی کی جائے اور تجارتی بنیادوں پر پارکنگ پلازہ تعمیر کئے جائیں۔

○ سڑکوں کی معمول کے مطابق مرمت اور دیکھ بھال کا کام رات کے اوقات میں انجام دیا جائے۔

○ مصروف تجارتی مراکز مثلاً ایمپریس مارکیٹ، صدر کے ارد گرد صرف پیدل چلنے والوں کے لئے علاقے مخصوص کردیئے جائیں۔

○ مصروف شاہراہوں اور چوراہوں پر ٹریفک سگنل کی خدمات کے معیار کو بہتر بنانے کے لئے ایک باقاعدہ مکمل ٹائمنگ پلان بنایا جائے۔

○ وقت بچانے کے لئے ٹرکوں اور پک اپ کے ذریعے ڈیلیوری کا اہتمام کیا جائے۔

○ مناسب ڈیزائن کی وساطت سے سڑکوں کی توسیع کے ذریعے موجودہ سڑکوں کی استعداد میں اضافہ کیا جائے۔

○ عوام کی بڑے پیمانے پر نقل و حرکت کے لئے جدید و تیز رفتار سروسیں بہتر کی جائیں اور نجی گاڑیوں کے بڑے پیمانے پر استعمال کی حوصلہ شکنی کی جائے۔

○ گاڑیوں کی روڈ فٹ نس کی باقاعدہ پڑتال کی جائے اور فضائی آلودگی کی روک تھام کی جائے۔

کسی بھی مرمت کے کام کا مقصد یہ ہوتا ہے کہ سب سے پہلے خرابی کے سبب کو دور کیا جائے اور پھر علامات کا علاج کیا جائے لیکن ہماری سڑکوں پر مرمت کا کام صرف یہ ہوتا ہے کہ غیر مناسب طور پر پیچنگ کردی جائے اور خراب سڑکوں پر ایک اور تہہ بچھا دی جائے۔ اس عمل سے ٹھیکیداروں کو تو فائدہ پہنچتا ہے لیکن سڑک استعمال کرنے والے خسارے میں رہتے ہیں۔

حقائق کا شمار

سڑکوں کے نظام کی دیکھ بھال کے سلسلے میں ایک جامع اور منظم مرکز کا قیام بہت ضروری ہے۔ اس سے اطلاعات کی مسلسل منتقلی اور تبادلے کے ذریعے مختلف سرگرمیوں کو مربوط کرنے میں بہت مدد ملتی ہے۔ بدقسمتی سے شہری ایجنسیوں کے بیشتر محکموں کے پاس صرف چند ایک کو چھوڑ کر، ٹرانسپورٹ سے متعلق سرگرمیوں کے بارے میں حقائق کا ریکارڈ نہیں ہے۔

ٹریفک سے متعلق مسائل

ٹریفک انجینئرنگ بیورو کراچی نے ٹریفک کے اژدہام کو کم کرنے اور سڑکوں کو محفوظ بنانے کے سلسلے میں متعدد اقدامات کئے ہیں لیکن اسے محدود کامیابی حاصل ہوئی ہے۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ زمین کے استعمال اور ٹریفک کی سطح میں ایک براہ راست اور بنیادی تعلق ہوتا ہے۔ اگر مناسب اور معقول ٹرانسپورٹیشن کی استعداد پیدا کئے بغیر اراضی کے استعمال کے منصوبوں کی منظوری دے دی جائے تو اس کا نتیجہ ٹریفک کے اژدہام، غیر محفوظ اور ماحول کو نقصان پہنچانے والے ٹریفک کی صورت میں ظاہر ہوگا۔

ٹریفک کی بہتری کے اقدامات کا ایک اہم جزو انسانی رویہ بھی ہے۔ ہماری یہ قومی عادت بن چکی ہے کہ ہم تمام قواعد وضوابط کو تحقیر کی نگاہ سے دیکھتے ہیں اور ٹریفک کے قوانین و ضوابط بھی اس سے مستثنیٰ نہیں ہیں۔ ہماری سڑکوں پر حادثات کی بڑی وجوہات ڈرائیوروں اور پیدل چلنے والوں کی بدنظمی کے رویئے ہیں۔

اصلاحی اقدامات

اداراتی اقدامات

سب سے اہم قدم یہ ہے کہ نقل وحمل، سڑکوں کے تحفظ اور سڑکوں کے ماحول سے متعلق تمام اداروں کو یکجا کردیا جائے۔ یہ مقصد ایک "ٹرانسپورٹیشن کی انتظامی ٹیم" کی تشکیل کے ذریعے حاصل کیا جاسکتا ہے۔ یہ ٹیم کراچی میٹروپولیٹن کارپوریشن کے زیر انتظام قائم کی جاسکتی ہے۔ اس میں ایسے ان تمام افراد کو یکجا کیا جاسکتا ہے جو مختلف ٹرانسپورٹ کے اداروں اور امدادی اداروں، ماہرین، سرکاری افسران اور شہریوں کے گروپ کی نمائندگی کرتے ہوں جو اس منصوبے میں دلچسپی رکھتے ہوں۔

سڑکیں نہ صرف تعمیر کی جائیں بلکہ ان کی مناسب دیکھ بھال اور مرمت بھی کی جائے۔ یہ کام شہری ادارہ ایک "سڑکوں کا انتظامی نظام" بنا کر انجام دے سکتا ہے۔ سڑکوں کے نظام میں فٹ پاتھ، پل اور سڑکوں کے کنارے دوسری سہولتوں کے علاوہ ٹریفک کنٹرول کے آلات بھی شامل ہوتے ہیں۔ سڑکوں کے انتظامی نظام کی کامیابی کا دارومدار مندرجہ ذیل عوامل پر ہوگا۔

☆ سماجی اور اقتصادی خصوصیات کا وقتاً "فوقتاً" جائزہ

☆ مقررہ وقفوں سے بڑی بڑی سڑکوں پر ٹریفک شماری

☆ سالانہ بنیاد پر سڑکوں کی فہرستوں کی تجدید نو کرنا

☆ سڑکوں کی حالت پر باقاعدگی سے نظر رکھنا اور حقائق کی تجدید کرنا

☆ "مرمت اور دیکھ بھال پہلے" کی پالیسی اختیار کرنا

شہریوں کی سرگرم اور مثبت شراکت کے بغیر عملدرآمد کے کوئی اقدامات کامیاب نہیں ہوسکتے۔ لہٰذا یہ ضروری ہے کہ سڑک استعمال کرنے والوں میں نظم وضبط پیدا کرنے کے لئے انہیں تعلیم دی جائے۔

(ڈاکٹر زبیر احمد این ای ڈی انجینئرنگ یونیورسٹی میں پروفیسر ہیں)

❋ ❋

ٹریفک انتظام کا منصوبہ

حکومت سندھ ٹریفک کے انتظام کا ایک منصوبہ شروع کررہی ہے۔ اس منصوبے کا آغاز قائداعظم انٹرنیشنل ایئرپورٹ سے کیا جارہا ہے۔ جہاں ٹریفک کے موجودہ نظام سے مسافروں کو شدید مسائل کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ یہ سندھ پولیس اور سول انتظامیہ کا مشترکہ منصوبہ ہوگا۔

اس منصوبے کا مقصد ایئرپورٹ ٹرمینل کے پارکنگ اور انتظار کی جگہوں اور مسافروں کو بٹھانے اور اتارنے کے لئے مخصوص علاقوں میں ٹریفک کے انتظام کو اس طرح بہتر بنانا ہے کہ ٹریفک کی روانی بھی برقرار رہے اور مسافروں کو بھی سہولت ہو۔ ایئرپورٹ پر آنے والے مسافروں کو ٹیکسی ڈرائیوروں، پورٹرز اور کرنسی تبدیل کرنے والوں کی چھینا جھپٹی، دھکم پیل سے دوچار ہونا پڑتا ہے۔ اس کے علاوہ ایئرپورٹ پر ٹیکسیاں قطاروں میں نہیں کھڑی ہوتیں دوسری گاڑیاں کاروں کا راستہ روک لیتی ہیں، جبکہ سامان لادنے والی ٹرالیاں کار پارکنگ میں داخلے کا راستہ روک لیتی ہیں۔

نئے انتظام کے تحت پہلی منزل پر ٹرمینل بلڈنگ (آمد کے علاقے) کے قریب ترین راہداری کو سواری اٹھانے کے لئے مخصوص کیا جائے گا اور مسافروں کی کاروں کو ایک دو منٹ کے لئے رکنے کی اجازت دی جائے گی تاکہ مسافروں کو بٹھایا جاسکے اور سامان رکھا جاسکے۔ ٹیکسیوں کے لئے علیحدہ پارکنگ کا علاقہ ہوگا اور انہیں قطار توڑنے کی اجازت نہیں ہوگی۔

ٹریفک انتظام منصوبہ ایک ایسا تجربہ ہے جو پولیس اور شہریوں کے تعاون سے کیا جارہا ہے۔ اس منصوبے میں اعلیٰ پولیس افسران (ڈی آئی جی کراچی، اے ڈی آئی جی ٹریفک، ایس ایس پی ساؤتھ، ایس ایس پی ایسٹ، ایس ایس پی ملیر) کے علاوہ انتظامیہ کے بعض اعلیٰ افسران اور بعض شہری ذاتی حیثیت میں شرکت کررہے ہیں جن میں سمیع مصطفیٰ، جمیل حسین اور فرخ شیخ شامل ہیں۔

اس منصوبے کا مقصد ایئرپورٹ کے علاقے میں ٹریفک کو نظم وضبط کا پابند بنانا ہے تاکہ بعد میں اسی ماڈل کو پورے شہر میں نافذ کیا جاسکے۔ اس منصوبے کو اس طرح ترتیب دیا گیا ہے کہ ٹریفک پولیس کی تربیت کی جاسکے اور اس کی کارکردگی کو بہتر بنایا جاسکے۔

ایئرپورٹ پراجیکٹ کے لئے ٹریفک کے شعبے کے پچاس کانسٹیبلوں، آٹھ ہیڈ کانسٹیبلوں اور پانچ ٹریفک سارجنٹس کے علاوہ عام پولیس کے ۳۵ کانسٹیبلوں اور چھ ہیڈ کانسٹیبلوں کی خدمات حاصل کی گئی ہیں۔

❋ ❋

فرحان انور

اندرون ملک جہاز رانی

کے سماجی، اقتصادی اور ماحولیاتی فوائد

اندرون ملک جہاز رانی سے مراد یہ ہے کہ اندرون ملک آبی گزرگاہوں کو تجارت اور دوسری متعلقہ سرگرمیوں کے لئے استعمال کیا جائے۔ بہت سے ممالک نے جنہوں نے دانش مندی سے کام لیا اپنے اندرون ملک دریاؤں اور نہری نظام کو ترقی دے کر اسے اشیاء کی نقل و حمل کے لئے استعمال کر رہے ہیں اور اس سے بے شمار سماجی، اقتصادی اور ماحولیاتی فوائد حاصل کر رہے ہیں۔

امریکہ اور یورپ کے متعدد ممالک خصوصاً" فرانس نے ایک طویل عرصے سے اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ کا ایک موثر نظام قائم کر رکھا ہے۔ تاہم پاکستان جہاں دنیا کا سب سے بڑا دریائی اور نہری نظام ہے اب تک اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ نظام قائم کرنے میں ناکام رہا ہے جو کہ ٹرانسپورٹ کا غالباً" سب سے سستا اور سب سے محفوظ نظام ہے۔

حیرت انگیز بات یہ ہے کہ اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ کے نظام کا تصور دنیا کے اس خطے میں نیا نہیں ہے۔ موہنجوڈرو کے آثار سے (۲۵۰۰ قبل مسیح) اس بات کی شہادت ملتی ہے کہ دریائے سندھ کو جہاز رانی کے لئے اس وقت بھی استعمال کیا جاتا تھا۔ اس کے کافی عرصے بعد ۳۲۰ قبل مسیح میں جب سکندر اعظم نے برصغیر پر حملہ کیا تو اس نے اپنی فوجوں کی نقل و حرکت کے لئے اندرون ملک آبی گزرگاہوں کو استعمال کیا' اس کا بحری بیڑہ تقریباً" دوسو چھوٹی بڑی کشتیوں اور جہازوں پر مشتمل تھا۔

۷۱۲ء میں محمد بن قاسم کے ہاتھوں سندھ کی فتح کے بعد تو جہاز رانی کے نظام میں ایک انقلاب آگیا اور دریائے سندھ نے ایک معروف اور خوشحال تجارتی شاہراہ کی شکل اختیار کرلی۔ بعد میں آنے والے مسلم حکمرانوں کے دور میں بھی دریائے سندھ کے ذریعے تجارتی سرگرمیاں پھلتی پھولتی رہیں۔

برطانیہ نے بھی ایک موثر ذریعہ نقل و حمل کے طور پر دریائے سندھ کی اہمیت اور امکانات کو محسوس کرلیا تھا۔ برصغیر کا نظم وضبط سنبھالنے کے بعد انگریزوں نے جہازوں کا ایک بیڑہ بنایا جو "انڈس فلوٹیلا" کہلاتا تھا۔ یہ بیڑہ دس جہازوں اور ۴۳ باربردار کشتیوں پر مشتمل تھا۔ تاہم بڑے افسوس کی بات ہے کہ اندرون ملک جہاز رانی کا یہ انتہائی مفید نظام ۱۸۷۱ء میں اچانک ختم کردیا گیا کیونکہ برطانوی حکومت نئے قائم کئے گئے ریلوے کے نظام کو تحفظ اور ترقی دینا چاہتی تھی۔ نجی جہازوں نے اپنا وجود برقرار رکھنے کی کوشش کی' لیکن سکھر بیراج کی تعمیر کے بعد انہیں بھی اپنا کاروبار بند کرنے پر مجبور ہونا پڑا۔

اس وقت سے اب تک اس نظام کو دوبارہ بحال کرنے کے سلسلے میں متعدد کوششیں کی گئیں۔ سرکاری' غیر سرکاری' حتیٰ کہ بعض غیر ملکی تنظیموں کی جانب سے بھی اس ضمن میں متعدد مطالعاتی جائزے لئے گئے۔ لیکن کسی قابل عمل حل کی نشاندہی نہیں کی گئی۔ بعض لوگوں کو اندیشہ ہے کہ دریا میں پانی کی گہرائی اتنی نہیں ہے کہ جہاز رانی ہوسکے یا یہ کہ سکھر سے نیچے دریا میں اتنا بہاؤ نہیں ہے کہ جہاز رانی ممکن ہو۔ جبکہ بعض لوگوں کو خدشہ ہے کہ آبی ٹرانسپورٹ کا نظام شروع کرنے سے دریاؤں میں آلودگی اور بڑھ جائے گی۔

تاہم ایک حالیہ جائزہ رپورٹ میں بتایا گیا ہے کہ یہ سب خدشات بے بنیاد ہیں اور ایک منظم اندرون ملک آبی

پاکستان میں دنیا کا سب سے بڑا دریائی اور نہری نظام ہے

مگر اب تک اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ نظام قائم نہیں کیا گیا جو کہ سب سے سستا اور محفوظ نظام ہے

ٹرانسپورٹ کا نظام نہ صرف قابل عمل ہے بلکہ اسے کسی بڑی رکاوٹ یا دشواری کے بغیر آسانی سے عملی جامہ پہنایا جاسکتا ہے۔

یہ مطالعہ نوبل انعام یافتہ سائنس دان ڈاکٹر عبدالسلام مرحوم کی تجویز پر این ای ڈی یونیورسٹی کے سول ڈپارٹمنٹ نے شروع کیا تھا۔ سول ڈپارٹمنٹ کے پروفیسر سعید احمد خان کی نگرانی میں سینئر طلبہ کی ایک ٹیم نے مطالعاتی جائزے کا کام کیا تھا جس نے اس سلسلے میں خاصی کامیابی حاصل کی۔

رپورٹ میں سکھر سے کوٹری بیراج تک اور پھر کوٹری سے پورٹ قاسم تک جہاز رانی کے ایک نئے روٹ کی نشاندہی کی گئی ہے۔ اس رپورٹ نے ان سابقہ اندیشوں کو بے بنیاد ثابت کردیا ہے کہ موسم سرما میں دریائے سندھ میں پانی کا بہاؤ اتنا کافی نہیں ہے کہ اس میں جہاز رانی ہوسکے۔ حال ہی میں جمع کئے جانے والے اعداد و شمار سے یہ ثابت ہوا ہے کہ سال کے آٹھ مہینوں کے دوران دریا میں پانی کا بہاؤ ۱۵۰۰ کیوسکس رہتا ہے جو کہ بارجز باربردار کشتیوں کے ذریعے جہاز رانی شروع کرنے کے لئے کافی ہے (بارجز چپٹے پیندے والی ایسی بڑی کشتیاں ہوتی ہیں جو دریاؤں اور نہروں میں خاص طور پر سامان کی باربرداری کے لئے استعمال کی جاتی ہیں) بشرطیکہ ان کی گہرائی نوفٹ ہو' اگر چھ فٹ یا اس سے کم گہرائی کی بارجز استعمال کی جائیں تو سال کے دس یا گیارہ مہینے بھی جہاز رانی ہوسکتی ہے۔

امریکہ میں جہاں تقریباً" ڈھائی ہزار میل قابل جہاز رانی آبی گزرگاہیں ہیں' ۶۰ فیصد آبی گزرگاہوں میں کم سے کم گہرائی نوفٹ برقرار رکھی جاتی ہے۔ چنانچہ یہ محسوس کیا گیا کہ اگر دریائے سندھ میں نوفٹ کی گہرائی سے جہاز رانی شروع کی جائے تو اس میں کوئی پس و پیش نہیں ہونی چاہئے۔

چونکہ پورے دس مہینے جہاز رانی کے لئے دستیاب ہیں لہٰذا بندش کے بقیہ دو مہینوں کے دوران بارجز اور آبی گزرگاہوں کی مرمت اور دیکھ بھال کی جاسکتی ہے۔ سکھر کو کوٹری سے ملانے والا راستہ سب سے زیادہ قابل عمل ہے کیونکہ اس میں کسی نئی رابطہ نہر کی بڑے پیمانے پر کھدائی کرنے کی ضرورت نہیں ہے' صرف چھوٹا موٹا بحالی کا کام کرنا پڑے گا۔

بڑی مقدار میں اشیاء کی نقل و حمل کے لئے آبی گزرگاہوں کے استعمال سے ہماری معیشت کو بہت فروغ حاصل ہوگا۔ زرعی اشیا کی کھیت سے مارکیٹ تک سستی اور آسان نقل و حمل سے لاگت کم ہوجائے گی اور کاشت کاروں کو زیادہ فائدہ ہوگا' کھاد اور بیج موثر اور باکفایت طور پر کسانوں کی دہلیز تک پہنچائی جاسکے گی۔ مجموعی پیداواری لاگت اور خام اور تیار شدہ مصنوعات کی ٹرانسپورٹ کی لاگت میں کمی کے باعث اور سستی لیبر کی دستیابی کی وجہ سے دیہی علاقوں میں صنعتوں کی ترقی کو فروغ ملے گا۔

سکھر' لاڑکانہ' سہون' کوٹری' کلری جھیل اور پھٹی کریک وغیرہ میں چھوٹی چھوٹی دریائی بندرگاہیں قائم کی جاسکتی ہیں جہاز سامان اتارنے' چڑھانے' ذخیرہ کرنے' ایندھن فراہم کرنے' مرمت اور دیکھ بھال اور زیادہ عرصے تک کشتیوں کے قیام کی سہولتیں فراہم کی جاسکتی ہیں۔ ان بندرگاہ کی سرگرمیوں کی بدولت آبی گزرگاہ کے ساتھ ساتھ پسماندہ علاقے بہت مختصر مدت کے دوران بڑی تیزی سے ترقی کرسکتے ہیں۔ بے روزگاری کی شرح بھی کم ہوجائے گی کیونکہ آپریشن اور مینٹی نینس' کشتی سازی' سامان اتارنے' چڑھانے اور متعلقہ کاموں کے لئے براہ راست روزگار کے مواقع پیدا ہوں گے اور مقامی معیشت کے پھلنے پھولنے کے نتیجے میں بہت سے بالواسطہ روزگار کے ذرائع بھی پیدا ہوں گے۔

روڈ ٹریفک میں اضافے اور اس کے نتیجے میں ہونے والے حادثات کی وجہ سے نہ صرف جانی بلکہ مالی نقصان کا خطرہ ہوتا ہے۔ اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ نظام کی وجہ سے سڑکوں پر ٹریفک کا اژدہام کم ہوجائے گا کیونکہ بھاری مقدار میں سامان کی نقل و حمل اسی کے ذریعے ہوگی اس طرح سڑکیں اور زیادہ محفوظ ہوجائیں گی۔

تجویز کیا گیا ہے کہ اندرون ملک کی آبی گزرگاہوں کو پورٹ قاسم سے ملادیا جائے اس سے کراچی کی بندرگاہ کا بوجھ کم ہوجائے گا

چونکہ یہ تجویز کیا گیا ہے کہ اندرون ملک آبی گزرگاہوں کو پورٹ قاسم سے ملادیا جائے اس لئے پورٹ قاسم پر سرگرمیاں بڑھ جائیں گی اور کراچی کی بندرگاہ پر جو حد سے زیادہ بوجھ ہے وہ بھی کم ہوجائے گا۔

آبی ٹرانسپورٹ کا نظام چونکہ ایسے سامان کی باربرداری کے لئے بہت زیادہ موزوں ہے جس کا حجم زیادہ اور وزن کم ہو' لہٰذا ایسے بیشتر سامان کی نقل و حمل آبی ٹرانسپورٹ کے ذریعے ہوسکتی ہے۔ جبکہ بھاری سامان بدستور ریلوے اور سڑکوں کے ذریعے منتقل کیا جاسکتا ہے۔

شہروں کی بڑھتی ہوئی آبادی کی منتقلی کا مسئلہ بھی جزوی طور پر حل کیا جاسکتا ہے کیونکہ اس آبی ٹرانسپورٹ کے نظام کے اجراء سے دیہی علاقوں سے آبادی کی بڑے شہروں میں منتقلی میں کمی آجائے گی۔

جدید ترقیات کے علوم میں کسی علاقے میں ماحول کے نازک توازن کو برقرار رکھنا ایک اہم عنصر قرار دیا جاتا ہے اندرون ملک ایک موثر جہاز رانی کے نظام کو برقرار رکھنے کے لئے یہ ضروری ہے کہ آبی گزرگاہوں میں پانی کی ایک کم سے کم گہرائی سارا سال برقرار رکھی جائے۔ اس کا ایک مثبت اثر علاقے کی ماحول پر بھی ہوگا۔ قیمتی آبی حیات کی مختلف انواع مثلاً پلہ مچھلی اور بین الاقوامی طور پر مشہور سندھ کی نابینا ڈولفن جن کی تعداد تیزی سے کم ہوتی جارہی ہے زیادہ آبی علاقہ اور گہرا پانی اور نقل و حرکت کی بہتر سہولتیں ملنے کی وجہ سے اور زیادہ تیزی سے پھیلیں پھولیں گی اور ان کی تعداد میں اضافہ ہوگا۔

جنگلات کسی ملک کی معیشت میں ایک اہم کردار ادا کرتے ہیں۔ پاکستان میں جنگلات کا رقبہ مطلوبہ معیار سے بہت کم ہے۔ دریا میں پانی کی گہرائی بڑھنے سے مزید دریائی جنگلات بڑھیں گے اور آبی حیات میں اضافہ ہوگا۔

آبی ٹرانسپورٹ لاگت کے اعتبار سے نقل و حمل کا سب سے سستا ذریعہ ہے کیونکہ دریائی جہاز' ریلوے اور روڈ ٹرانسپورٹ کے مقابلے میں بہت کم توانائی استعمال کرتے ہیں اور ماحول کو نقصان نہیں پہنچاتے۔

اتنے زبردست فوائد کے پیش نظر کوئی وجہ نہیں ہے کہ پاکستان میں ایک مناسب طور پر ڈیزائن کردہ آبی ٹرانسپورٹ کے نظام کو عملی جامہ پہنایا جاسکے۔ ہمیں اپنی اقتصادی ترقی کی رفتار تیز کرنے کے لئے جرات مندانہ اقدامات کی ضرورت ہے۔ اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ کا نظام ایک ایسا ہی قدم ہے جو ہمارے مطلوبہ مقاصد کے حصول میں بہت مددگار ثابت ہوگا۔

(ریحان انور' شہری کی انتظامیہ کمیٹی کے رکن اور شہری کے انگلش نیوز لیٹر کے مدیر ہیں)

(بہ شکریہ ڈان)

ش۔ فرخ

ثقافتی ورثے اور روایتوں کو زندہ رکھا جائے

سیٹلائٹ کمیونیکیشن کے اس دور میں عوام کو اپنی لوک اقدار سے روشناس کروانے کے لئے پہلے سے موجود اداروں کو متحرک کیا جائے

استاد غلام حسین شگن اس وقت کا راگ پیش کریں گے۔

الحمرا لاہور میں ”مسلم دنیا اور ایشیا میں موسیقی کی زندہ روایتیں“ کے موضوع پر سہ روزہ کانفرنس کے پہلے دن کے اجلاس میں اعلان ہوا۔

ذہن میں سوال کوندا۔ اس وقت کا راگ۔؟ دن کے ساڑھے گیارہ بجے تھے۔ سامنے کی قطاریں ریڈیو پاکستان کے پروگرام افسر اور کلاسیکی موسیقار استاد امیر خان میرے تذبذب پر بتانے لگے۔

یہ سروں کی بانٹ ہے۔ یہ راگ دن کے گیارہ بجے سے دو بجے بعد دوپہر تک گایا جاتا ہے۔ اس میں دونوں مدھمیں ملتی ہیں۔ اترتی اور چڑھتی۔ امروہی اور روایسی۔

سارے 'یانانی سا۔

تانی دھایا سارے سا۔

مبہوت حاضرین سے بھرے ہوئے ہال کا ماحول سریلا ہو رہا تھا۔

پاکستان کی پچاسویں سالگرہ کے موقع پر منعقد کی جانے والی تقریبات کے سلسلے میں پاکستان نیشنل کونسل آف آرٹس کی پیشکش۔

شرکت۔ پاکستان کے ممتاز موسیقاروں' گلوکاروں' لوک فنکاروں' سازندوں اور کلاسیکی موسیقی کے استادوں کی ایک طویل فہرست۔ نہیں تھے تو۔ مہدی حسن' مہناز اور فریدہ خانم اور ریشماں۔ سنا کہ فریدہ خانم اور ریشماں دونوں بیمار ہیں۔ مہدی حسن اور مہناز کے نام پروگراموں میں شامل تھے۔ کوئی وجہ ہو گی کہ نہ آسکے۔ اس کے علاوہ انڈونیشیا' شام' جاپان' مصر' اردن' ہندوستان' کوریا' برونائی' ملائشیا کے فنکار بھی شامل ہوئے۔

پی این سی اے کی جانب سے دعوت نامے میں یہ ذکر بطور خاص کیا گیا تھا کہ ”دو سال کی جدوجہد کے بعد بالآخر ہمیں حکومت کی جانب سے موسیقی کانفرنس کی اجازت مل گئی ہے۔“

اس دور کو چھوڑ دو۔ جب ہمارے ہاں ثقافت کے شگوفے نوچے جاتے تھے۔ کچھ یاد آرہا ہے کہ آرٹس کونسل کراچی میں سترھویں برسوں میں موسیقی کی قومی کانفرنس منعقد ہوئی تھی۔ ملک بھر سے ممتاز موسیقاروں نے شرکت کی تھی لیکن اس دوران کسی نے ”موسیقی کی روایتوں“ کی وضاحت نہیں کی تھی کسی نے معاشرے میں فن کار کے مقام کے بارے میں کوئی احتجاج نہیں کیا تھا۔

ہوٹل کے ڈرائنگ روم میں ناشتے کے وقت آواز آئی۔ ہمیں یہ لوگ کنجر میراثی بنا دیتے ہیں لیکن خود جو...... (چھوڑیں غصے میں کبھی ایسی ویسی بات بھی نکل جاتی ہے) ثریا ملتا نیکر معنابی رنگ کا ململ کرتہ پہنے عزیزہ میاں کو کہہ رہی تھیں۔

پھر اس روز وہ اجلاس کے دوران پنڈال سے اٹھ کر اسٹیج کے قریب آئیں اور سارہ زماں کے مضمون کا خلاصہ جو وفود کو دیئے گئے فولڈر میں شامل تھا اس کے ایک پیراگراف پر پرزور احتجاج کیا۔ فضا میں متنازع عناصر گھل گئے تھے۔ ثریا ملتا نیکر کو اعتراض تھا کہ اس تحریر کو نکال دینا چاہئے تھا۔ سارہ زماں کی دلیل تھی کہ انہوں نے اپنے انگریزی مقالے میں اس طرح نہیں لکھا تھا۔ کشور ناہید (ڈائریکٹر جنرل پی این سی اے) کا کہنا تھا کہ سارہ زماں نے جو لکھا ہے حقیقت ہے۔ اس میں دل آزاری کی کوئی بات نہیں۔ لیکن ثریا ملتا نیکر کا غصہ ٹھنڈا نہیں ہو رہا تھا۔ سارہ زماں جذباتی ہو رہی تھیں کہ میں خود آپ کے ساتھ کھڑی ہوں۔ آپ برا کیوں مناتی ہیں۔

سارہ زماں کے انگریزی مقالے کا اردو میں خلاصہ یہ تھا۔

”سب سے پہلے سارہ زمان نے اس مقالہ میں یہ شکوہ کیا ہے کہ موسیقی جیسا اعلیٰ اور مقدس فن گھٹیا لوگوں یعنی میراثیوں' کنجروں' بائیوں اور ڈومنیوں کے قبضہ میں کیسے آگیا۔ ہمارے معاشرے میں فن پارے اور مجرے میں فرق محسوس نہیں کیا گیا۔ اس لئے فن اور فنکاروں سے نفرت کی وجہ سے فن اور فن کار کو گھٹیا ترین درجہ سمجھا جاتا ہے۔“

ایک رات قبل۔ لاہور کے قلعے میں۔ جہاں ملک کے دوسرے شہروں اور بیرون ملک سے آنے والے مہمانوں کے علاوہ لاہور کے ممتاز شہریوں کی بھی ایک بڑی تعداد شامل تھی۔ ان کے سامنے جب موہنجوڈرو کا رقص پیش کیا گیا تو اس وقت بھی کچھ ایسے ہی رد عمل کا اظہار تھا کہ جیسے وہ شاہی قلعے سے کچھ فاصلے پر واقع ”شاہی محلے“ میں بیٹھے ہوں۔

ثریا ملتا نیکر نے جب یہ مطالبہ کیا تھا کہ سارہ زماں کے مضمون کے اردو خلاصے کو فولڈر میں سے نکال دیا جائے تو اس پر ایک تجویز یہ پیش کی گئی تھی کہ بہتر ہے انگریزی کے اصل مقالے کو کانفرنس کے شرکا میں تقسیم کیا جائے تاکہ اس پر بحث مباحثے کے بعد غلط فہمی کا ازالہ ہو سکے۔ لیکن حقیقت یہی ہے کہ ہماری ثقافت کی لڑیاں اپنی تاریخ کے ان پہلوؤں سے جا ملتی ہیں جب برصغیر کے فاتح' مسلمان حکمرانوں نے ”فلاوروں کی داسیوں“ کو اپنی تفریح کی خاطر درباری رقاصائیں بنایا تھا۔ پوجا اور عبادت کے ایک روپ کو عیاشی کا رنگ دیا گیا تھا۔

ہمارا جاپانی مہمان پریشان تھا کہ آخر معاملہ کیا ہے لیکن یونیسکو کی ڈائریکٹر بہت خوش تھیں کہ اسی طرح تو مسائل کا حل تلاش کیا جا سکے گا۔

دراصل لاہور میں منعقد ہونے والی یہ کانفرنس یونیسکو کے اس پروگرام کا حصہ تھی کہ دنیا بھر کے ممالک اپنے ثقافتی ورثے کو محفوظ کریں۔ اس میں موسیقی' رقص' ڈرامہ بھی شامل ہے۔ ان روایتوں کو زندہ رکھا جائے جو ہر ملک کی تاریخ اور ثقافت کا حصہ ہیں لیکن ان امور پر بھرپور توجہ دینے اور عملی اقدامات کے لئے یہ بھی ضروری ہے کہ ملک میں سیاسی استحکام ہو' جمہوری اقدار کے فروغ کے لئے فضا سازگار ہو۔ سیٹلائٹ کمیونی کیشن کے اس دور میں عوام کو اپنی لوک اقدار سے روشناس کروانے کے لئے پہلے سے موجود اداروں کو متحرک کیا جائے اور انہیں موقع اور امداد فراہم کی جائے کہ وہ ان جہتوں کو بروئے کار لا سکیں۔

لاہور بارش میں دھلا ہوا تھا۔ اجلاسوں کے درمیانی وقفوں میں لوک فنکاروں کی ٹولیاں الحمرا کے صحن میں ڈھول کی تھاپ پر اونٹ کا رقص پیش کر رہی تھیں۔ ایک اجنبی خاتون نے متوجہ کیا۔ ”سنیں یہ سب کیا ہے؟“

باقی صفحہ ۲۲ پر ملاحظہ فرمائیں

گردوپیش پر نگاہ

شہری برائے بہتر ماحول شہریوں کے مسائل کے حل کا خواہش مند ہے اس کے لئے آپ کا تعاون لازمی ہے۔ آپ سے گزارش ہے کہ آپ ایسے مسائل کے بارے میں لکھیں جو ماحولیاتی آلودگی کا سبب ہیں۔

کرتا۔

تباہی کا انتظار

میں الفلاح ہاؤسنگ سوسائٹی ملیر کی مکین ہوں۔ ملیر کالونی ریلوے جنکشن پر جو ملیر ہالٹ کے دائیں جانب واقع ہے' ٹرانسپورٹیشن کی نامناسب سہولتوں کی وجہ سے اس سوسائٹی اور ملحقہ علاقوں میں رہنے والے لوگ سنگین خطرات سے دوچار ہیں۔ ریلوے کے تین ٹریک ہیں جو کراچی اور اندرون ملک کے درمیان چلنے والی مسافر اور مال گاڑیاں استعمال کرتی ہیں۔ لوگوں کو بڑی سڑک تک پہنچنے کے لئے ان پٹریوں کو عبور کرنا پڑتا ہے۔ ہر دس منٹ کے بعد ان پٹریوں پر سے اوسطاً" دو یا تین ٹرینیں گزرتی ہیں۔ ان پٹریوں کو عبور کرنے کے لئے پیدل چلنے والوں کے لئے صرف ایک پل ہے جو نہ صرف بہت اونچا ہے بلکہ انتہائی غیر مناسب جگہ پر بنایا گیا ہے جس کا نتیجہ یہ ہے کہ کوئی شخص بھی یہ پل استعمال نہیں ان پٹریوں کو عبور کرتے ہوئے ہماری اور خصوصاً" چھوٹے بچوں کی زندگیاں مستقل خطرے میں رہتی ہیں۔ ریلوے گیٹ کیپر کے مطابق اس جگہ پر تقریباً" ہر پندرہ روز میں ایک نہ ایک حادثہ ضرور ہوتا رہتا ہے اور جب ریلوے ٹریک بند ہوتا ہے تو وقت بھی بہت ضائع ہوتا ہے۔ ان مسائل کی وجہ سے ہماری زمینوں کی قیمتیں بھی بہت گر گئی ہیں۔ مسلسل شور اور دھویں کی وجہ سے ماحولیاتی مسائل پیدا ہوتے ہیں۔

اس بات کی ضرورت شدت سے محسوس ہو رہی ہے کہ فوری طور پر یہاں مناسب مقامات پر زمین دوز یا بالائی پل تعمیر کئے جائیں اور اس بات کا بھی جائزہ لیا جائے کہ ریلوے ٹریک کسی دوسرے متبادل مقام پر منتقل کر دیا جائے۔

تابندہ فردوس
الفلاح ہاؤسنگ سوسائٹی' ملیر' کراچی

گلشن میں سیوریج کے تالاب

میرا محلہ بلاک نمبر ۱۱ گلشن اقبال اس وقت ہر قسم کے صحت کے خطرات سے دوچار ہے۔ نعمان ٹیرس' فیز نمبر ۱ کے عقب میں تقریباً" ایک ایکڑ کے رقبے پر پھیلی ہوئی ایک کھائی ہے۔ قریب سے گزرنے والی سیوریج لائین مسلسل بند رہنے کی وجہ سے پورے بلاک ۱۱ کا سیوریج کا پانی اسی کھائی میں جمع ہوتا رہتا ہے۔ یہاں گھاس اور جھاڑیاں اگ آئی ہیں اور لوگ اس کھائی کو کچرے پھینکنے کے لئے بھی استعمال کرتے ہیں جس کی وجہ

گھروں کے دامن میں خطرہ

سے ماحول انتہائی آلودہ ہو چکا ہے۔ میں علاقے کے مقامی افسروں سے بھی رابطہ کر چکا ہوں لیکن کچھ نہیں ہوا۔ علاقے کے باشندے اب بھی اس مسئلے کے حل کے منتظر ہیں۔

محمد امجد ابڑو
بلاک نمبر ۱۱' گلشن اقبال' کراچی

صحافی سوسائٹی کی زبوں حالی

میں بلاک ۴۔اے صحافی سوسائٹی گلشن اقبال میں رہتا ہوں۔ ہمارے علاقے میں صفائی کا کوئی باقاعدہ انتظام نہیں ہے۔ گلیوں میں کوڑے کرکٹ کے ڈھیر ہیں۔ جنگلی جھاڑیاں اگی ہوئی ہیں۔ گٹروں کا پانی سڑکوں پر پھیل کر بدبو پیدا کرتا ہے۔ علاقے میں گلی کی بتیوں کا مناسب انتظام نہ ہونے کی وجہ سے آئے دن چوری اور ڈکیتی کی وارداتیں ہوتی رہتی ہیں۔ کچھ عرصے پہلے ٹیلی فون کی نئی لائنیں ڈالنے کے لئے جو طویل کھائی کھودی گئی تھی وہ کئی ماہ سے جوں کی توں ہے۔ تعمیراتی ملبے کے ڈھیر جگہ جگہ نظر آتے ہیں۔ ابوالحسن اصفہانی روڈ کی دکانوں کے سامنے کچرا پھیلا رہتا ہے جس سے علاقے میں مچھروں اور مکھیوں کی بھرمار ہے۔ اس ضمن میں ایسوسی ایشن جز نلٹس سوسائٹی کی جانب سے بارہا متعلقہ اداروں سے رابطہ قائم کیا گیا۔ اس پر عارضی طور پر کوئی پیش رفت ہو جاتی ہے لیکن ضرورت اس بات کی ہے کہ شہری خدمات کی فراہمی مستقل اور باقاعدہ طور پر کی جائیں۔

اختر علی

خطرے میں زندگی

میں بلاک نمبر ۱۰ گلشن اقبال میں رہتا ہوں۔ اس علاقے کے لوگوں کی زندگیاں ایک سنگین خطرے سے دوچار ہیں کیونکہ اس علاقے میں انتہائی طاقت ور بجلی کے ٹاورز کئی گھروں سے خطرناک حد تک قریب لگائے گئے ہیں۔ میں سمجھتا ہوں کہ طاقت ور بجلی کی تاروں کے نیچے ہر قسم کی تعمیرات ممنوع ہوتی ہیں تاہم ہمارے علاقے میں ایسا نہیں ہے۔ لہٰذا یا تو بجلی کی تاروں کو کسی اور جگہ نصب کیا جائے یا کے ای ایس سی کسی حادثے کے وقوع پذیر ہونے سے پہلے ہی دوسرے حفاظتی اقدامات کرے۔

طاہر ایوب خان
بلاک ۱۰' گلشن اقبال' کراچی

مضر صحت ماحول

سید غضنفر علی

سبز کھاد کی اہمیت

پیداوار بڑھانے کے لئے لازمی ہے کہ یا تو زیادہ سے زیادہ رقبہ زیر کاشت لایا جائے یا فی ایکڑ پیداوار میں اضافہ کیا جائے۔ کھاد سے مراد ہر ایسی چیز ہے جسے کھیت میں ڈالنے سے ضروری غذائی عناصر پودوں کو مہیا ہوجائیں۔ کھادیں دو قسم کی ہوتی ہیں۔

۱) نامیاتی کھادیں (۲) غیر نامیاتی کھادیں

نامیاتی کھادوں سے مراد جانوروں کا گوبر، مرغیوں کا فضلہ، بھیڑبکریوں کی مینگنیاں اور گلے سڑے پتوں کی کھاد ہے۔ سبز کھاد بھی اسی زمرے میں آتی ہے۔

غیر نامیاتی کھادوں سے مراد تمام کیمیائی کھادیں مثلاً یوریا، ڈی اے پی، فاسفورس اور پوٹاشیم کے اجزا پر مشتمل کھادیں ہیں۔

مغربی یورپ کے ممالک کے سائنس دان اس امر پر متفق ہیں کہ فصلوں کی مجموعی زرعی پیداوار کے اضافے میں تقریباً پچاس فیصد اضافہ کھادوں کے موزوں استعمال سے ہے۔ ترقی پذیر ممالک میں زمینیں عرصہ دراز سے زیر کاشت چلی آرہی ہیں اور اس طرح ان کی زرخیزی میں نمایاں کمی واقع ہوئی ہے۔ اس لئے ان حالات میں کھاد کا استعمال اور بھی زیادہ اہم ہوجاتا ہے۔

سبز کھاد کے فوائد

سبز کھاد کے استعمال سے چار بڑے فوائد حاصل ہوتے ہیں۔ جوکہ فصلوں کے ہیر پھیر میں کام آتے ہیں۔

۱) اس سے زمین میں نامیاتی مادہ کی مقدار بڑھ جاتی ہے۔

۲) زمین میں نائٹروجن کا اضافہ ہوجاتا ہے۔

۳) پودوں کے خوراکی اجزا محفوظ ہوجاتے ہیں۔

۴) زمین بارشوں کی بردگی کے عمل سے بچ جاتی ہے۔

سبز کھاد کے ذریعے سے زمین میں کافی مقدار میں نامیاتی مادہ پہنچ جاتا ہے جوکہ دو تین ٹن سے کم نہیں ہوتا۔ سبز کھاد کی باقیات مثلاً نامیاتی مادہ زمین کی ساخت پر موزوں اثر ڈالتا ہے جوکہ پودوں اور فصلوں کی افزائش کے لئے بہت ضروری ہے۔

تجربات سے ثابت ہوا ہے کہ اگر سبز کھاد والی فصل پھل دار خاندان سے تعلق رکھتی ہوتو اس سے زمین میں خاطر خواہ مقدار میں نائٹروجن کی مقدار میں اضافہ کرتی ہیں جو مندرجہ ذیل ہیں۔

۱) الفاالفا ۲۸۰ کلوگرام نائٹروجن فی ہیکٹر

۲) برسیم ۱۹۰ کلوگرام نائٹروجن فی ہیکٹر

۳) سویابین ۱۱۸ کلوگرام نائٹروجن فی ہیکٹر

۴) مٹر ۵۴ کلوگرام نائٹروجن فی ہیکٹر

ان فصلوں کی جڑوں میں ایک قسم کے جراثیم ہوتے ہیں جن کو رائی زوبیا کہتے ہیں۔ جوکہ ہوائی نائٹروجن فصل کو مہیا کرتے ہیں۔ سبز کھاد کے طور پر کاشت سے فصل کے ذریعے زمین موسم سرما اور بہار کی بارشوں کے کٹاؤ سے بچ جاتی ہے کیونکہ زمین فصل سے ڈھکی ہوتی ہے۔

سبز کھاد کے چناؤ میں چند باتوں کا خیال رکھنا ضروری ہے یعنی ایسی فصل کو سبز کھاد کے لئے چنا جائے جس میں کاربن اور نائٹروجن کا تناسب کم ہو۔ نیز یہ کہ سبز کھاد والی فصل کو مناسب مقدار میں سیراب کیا جائے۔ وگرنہ زیر زمین پانی کو خطرہ لاحق ہوسکتا ہے۔

**

لیاری ندی کے علاقے تین شہروں کی سطح زیادہ ہے

لیاری ندی کے گردونواح کے علاقے میں شور کی سطح قابل برداشت سطح سے کہیں زیادہ ہے۔ ایک جائزے کے مطابق ماری پور ٹرک اسٹینڈ پر ریکارڈ کی گئی شور کی سطح ۹۵ سے ۱۰۳ ڈیسی بل، شیر شاہ میں ۹۵ سے ۱۰۵، جہاں بی پر ۹۵ سے ۱۰۰ اور لیاقت آباد میں ۹۰ سے ۱۰۵ ڈیسی بل ہے جو کہ ۵۵ ڈیسی بل کی قابل برداشت سطح سے کہیں زیادہ ہے۔

جائزہ رپورٹ کے مطابق اگر مجوزہ معیاری ایکسپریس وے تعمیر ہوگئی تو شور کی سطح میں مزید ۳۰ سے ۴۰ فیصد اضافہ ہو جائے گا۔ جائزے میں یہ بھی بتایا گیا ہے کہ کراچی کی فضا میں خصوصاً رہائشی علاقوں میں سیسے کی مقدار عالمی طور پر قابل قبول سطح کے مقابلے میں خطرناک حد تک زیادہ ہے۔ رپورٹ میں کہا گیا ہے کہ فضائی آلودگی کے بارے میں ایک عالمی بین الاقوامی سروے کے مطابق اس میں دنیا کے ۲۰ بڑے شہروں کی فضا میں سیسے کی مقدار کی جانچ کی گئی ہے۔ عالمی ادارہ صحت نے ایک مکعب میٹر ہوا میں نصف سے ایک مائیکرو گرام سیسے کی مقدار کو قابل برداشت قرار دیا ہے۔

جائزے کے مطابق شہر کے رہائشی علاقوں میں بھی سیسے کی مقدار تین مائیکرو گرام فی مکعب میٹر سے بھی زیادہ ہے۔

مجوزہ ایکسپریس وے چونکہ شہر کے گنجان آباد رہائشی علاقوں سے گزرے گا جس سے بھاری گاڑیوں کی آمدورفت میں اضافہ ہوگا اور ٹریفک میں سیسے کے زیادہ اخراج کی وجہ سے فضا میں سیسے کی مقدار میں ۵۰ سے ۶۰ فیصد اضافہ ہو جائے گا۔

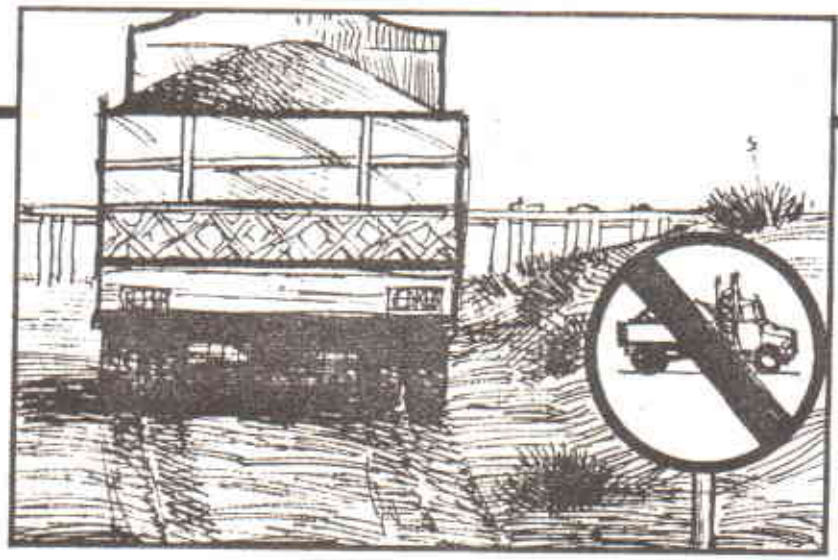
کے ڈی اے کے تخمینے کے مطابق ۲۰۰۰ء تک مختلف اقسام کی ۵۰/۳۲۳۵ گاڑیاں ہر روز ایکسپریس وے استعمال کیا کریں گی (جن میں ۲۰ فیصد بھاری اور ڈیزل کا دھواں دینے والی گاڑیاں ہوں گی۔ ۲۰۱۵ء سے ۲۰۲۵ء تک یہ تعداد بڑھ کر ۸۹۵/ ۳ ہو جائے گی۔

جائزہ رپورٹ میں تجویز کیا گیا ہے کہ ایکسپریس وے کا بہترین متبادل ماس ٹرانزٹ والا منصوبہ ہے کیونکہ اس کے سماجی اور ماحولیاتی اعتبار سے کوئی خطرات نہیں ہوں گے۔ جائزہ رپورٹ اربن ریسورس سینٹر نے کے ڈی اے سمیت مختلف شہری انجمنوں کی درخواست پر تیار کی ہے۔

۱۹ کلومیٹر طویل لیاری ایکسپریس وے لیاری ندی کے دونوں اطراف میں تعمیر کیا جائے گا۔ اس منصوبے کی تخمینی لاگت ۳۲۲۵ ملین روپے ہے جس میں تقریباً ۲۳۰۰۰ رہائشی مکانات کے مکینوں کی دوبارہ آبادکاری کی لاگت شامل نہیں ہے۔ ۱۹۹۵ء سے اب تک حکومت اس منصوبے کے ابتدائی سروے اور جائزوں پر ۱۰۰ ملین روپوں سے زائد خرچ کر چکی ہے۔

کے ایم سی نے اس ایکسپریس وے کے منصوبے کو پایۂ تکمیل تک پہنچانے کی ذمہ داری سونپی گئی تھی حال ہی میں اس منصوبے کی بھاری لاگت کے پیش نظر سے عمل کرنے کی ذمہ داری سے معذرت کر لی ہے۔

***



ملیر ندی کو ریتی مافیا سے بچایا جائے

اس وقت پوری دنیا جن مسائل سے دوچار ہے ان میں ماحول کی آلودگی بھی اہم حیثیت رکھتی ہے۔ پاکستان کا سب سے بڑا شہر، کراچی بھی اسی کی لپیٹ میں ہے۔ کراچی کو روشنیوں اور بلند عمارات کا شہر بنانے میں ملیر ندی کی قربانی بھی شامل ہے، جس کی ریتی ان بلند عمارتوں کی بنیاد کو مضبوط کرتی ہے۔

1,520 مربع کلومیٹر پر مشتمل وادی ملیر 1960ء کے عشرے میں سندھ کا کشمیر کہلاتی تھی۔ لیکن آج یہ موئن جو دڑو کے کھنڈرات میں بدل رہی ہے۔ کیرتھر رینج کے اس کوہستانی علاقے کے چار ہزار چھوٹے بڑے دیہاتوں کی کل آبادی دس لاکھ سے زائد ہے۔ وادیٔ ملیر ریگستانی علاقہ ہونے کے باوجود اپنے باغات، کھیتوں اور ہریالی کی وجہ سے مشہور ہے۔ ملیر کے امرود پوری دنیا میں مشہور ہیں۔ یہاں کی سبزی کراچی کی آدھی آبادی کی ضروریات پوری کرتی ہے۔

لیکن اب وادیٔ ملیر تباہ ہو رہی ہے۔ ملیر ندی کے پیٹ میں سے کونکر، سکمت اور تھدھو کے مقام سے بڑی مقدار میں ریتی اور بجری کا اخراج جاری ہے۔ مختلف تنظیموں کی طرف سے جاری کردہ رپورٹوں کے مطابق وہاں سے نکالی جانے والی ریتی اور بجری کی مقدار اتنی زیادہ ہے کہ ندی ہزاروں نالوں کے بہنے سے بڑی مشکل سے پورا کر سکتی ہے۔ ایک رپورٹ کے مطابق ندی میں موجود ایک سو ڈکوں (جہاں سے ریت نکالی جاتی ہے) سے روزانہ اندازاً ایک ہزار ٹرک، تین لاکھ کیوبک فٹ ریتی لے جاتے ہیں۔ جب کہ ایک دوسری رپورٹ کے مطابق روزانہ ڈھائی سے تین ہزار ٹرک بیس ہزار ٹن ریتی لے جاتے ہیں۔ اس مکروہ کاروبار سے دو ہزار مزدور، ٹرک ڈرائیور اور عمارت سازی والے اپنا روزگار حاصل کرتے ہیں۔

1962ء میں ملیر ندی سے ریتی نکالنے پر پابندی لگائی گئی تھی، جو آج بھی برقرار ہے۔ لیکن گزشتہ تیس برسوں سے اس کی خلاف ورزی ہو رہی ہے۔ جس میں انتظامیہ بھی ملوث ہے۔ اور اب یہ ایک مافیا بن گئی ہے۔ ملیر ندی کے پیٹ میں سے ریتی و بجری کے اخراج سے یہ علاقہ تباہ ہو رہا ہے۔ زرعی زمین غیر آباد ہو رہی ہے۔ بجری مافیا نے ندی میں چالیس چالیس فٹ گہرے کھڈ کھود کر ندی کی اصل شکل ہی بگاڑ دی ہے۔ لاکھوں فٹ ریتی نکلنے سے پانی کی سطح نیچے اتر گئی ہے۔ کچھ عرصے پہلے پانی کی سطح پچاس فٹ تھی لیکن اب وہ تین سو فٹ تک پہنچ گئی ہے۔ اس میں 615 میٹر سالانہ کمی ہو رہی ہے۔

زیر زمین پانی کی سطح کم ہونے سے زرعی زمینیں اور باغات تیزی سے ختم ہو رہے ہیں۔ 1986ء میں یہاں 6,550 ایکڑ اراضی پر کھیتی باڑی کی جاتی تھی لیکن اب یہ مقدار 2,660 ایکڑ تک رہ گئی ہے۔

ندی سے ریتی خارج ہونے کی وجہ سے میٹھے پانی کی قلت ہو رہی ہے۔ اس علاقے میں موجود بارہ کنوؤں میں سے اب صرف ایک کنواں کام کر رہا ہے۔ ایک طرف میٹھا پانی ختم ہو رہا ہے تو دوسری طرف سیم اور کلر کی زیادتی ہو رہی ہے۔

ریتی و بجری مافیا اتنی طاقتور ہے کہ اس نے وہاں پر بھی ڈکے بنائے ہیں، جہاں سے کراچی کو پانی فراہم کرنے والی پائپ لائن سامنے گذرتی ہے۔ یہ لائن کراچی کے پچاس لاکھ سے زائد لوگوں کو پانی مہیا کرتی ہے۔ اس کے قریب سے پچاس اور ستر فٹ کے گہرے کھڈ کھودے گئے ہیں۔ یہاں سے گذرنے والی گیس لائن کو بھی نہیں بخشا گیا۔ جو کسی بھی حادثے کا سبب بن سکتی ہے۔

1962ء میں جو پابندی عائد کی گئی تھی وہ اس وقت کی ملیر زمیندار ایسوسی ایشن کے مطالبے پر لگائی گئی تھی۔ جس نے 1962ء میں ہی ماحول کی تباہ کاری کو سمجھا اور آواز اٹھائی اس لحاظ سے یہ تنظیم پاکستان میں ماحولیات کے لیے پکارنے والی پہلی تنظیم ثابت ہوئی۔

اس وقت بھی مختلف سماجی تنظیمیں وادیٔ ملیر کی خوبصورتی کو برقرار رکھنے کے لیے کام کر رہی ہیں۔ اس علاقے کو ترقی و خوشحالی دلانے کے لیے حکومت [illegible] کرنے کے لیے تیار ہے۔ لیکن ماہرین کا کہنا ہے کہ [illegible] وقت تک کامیاب نہیں ہو گا جب تک ملیر ندی سے ریتی اور بجری کا اخراج بند نہ ہو گا۔

ماحول کو تباہ کرنے میں حکومت کے ساتھ ملیر کی عوام بھی قصوروار ہے۔ اگر یہاں کے لوگ چاہیں تو کوئی بھی ریتی کی ایک مٹھی تک نہیں لے جا سکتا۔ لیکن کیا کریں؟ دو ہزار خاندانوں کے روزگار کا مسئلہ ہے۔ معاشی حالات ماحول کی تباہی کے آڑے آ رہے ہیں۔

لیکن یہ عذر قابل قبول نہیں۔ آج اگر دو ہزار خاندانوں کے روزگار کی قربانی نہیں دی گئی تو کل ملیر کی دس لاکھ سے زیادہ آبادی کے روزگار کا مسئلہ پیدا ہو گا۔ زرعی زمینیں کاشت کے لائق نہ رہیں گی تو کھائیں گے کہاں سے؟ میٹھا پانی نہ رہے گا تو پئیں گے کیا؟

اس لیے ضروری ہے کہ ملیر کے لوگ اور حکومت ریتی بجری مافیا کو ہر صورت میں اس عمل سے باز رکھنے کی کوشش کرے۔

کمال حامد، کراچی

(بہ شکریہ جریدہ)

ہمارے بچے کیا کر رہے ہیں؟

والدین کو اس بات سے باخبر رہنے کی ضرورت ہے کہ ان کے بچے اسکول کے بعد اپنے فارغ اوقات میں کیا کرتے ہیں۔ اکثر اوقات بچے اسکول کے بعد اپنا فارغ وقت ان مشغلوں اور دلچسپیوں میں صرف کرتے ہیں جو ان کی زندگی کی ترجیحات کی نشاندہی کرتے ہیں اور جن سے ان کی ذاتی صلاحیتوں کا بھی اظہار ہوتا ہے۔

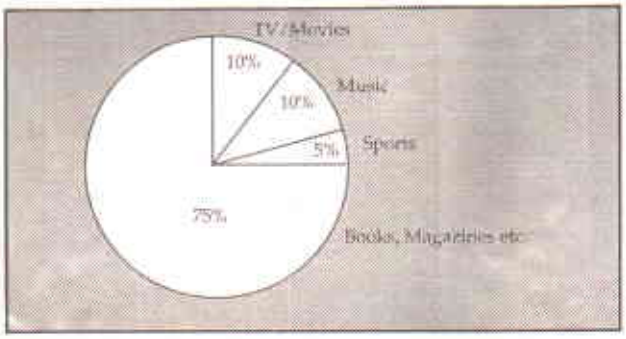
اگر والدین ایسی سرگرمیوں پر گہری نظر رکھیں تو وہ اپنے بچوں کو زیادہ بہتر طور پر سمجھنے لگیں گے۔ انہیں زیادہ بہتر رہنمائی فراہم کر سکیں گے اور ایک ایسا ماحول پیدا کر سکیں گے جس میں ہمارے بچوں اور نوجوانوں کی فطری صلاحیتیں مناسب طور پر نشوونما اور جلا پا سکیں گی۔

"شہری" نے حال ہی میں ایک مقامی اسکول کی طباعت کا سروے کیا تاکہ طالبات کی دلچسپیوں اور مشاغل کے بارے میں معلوم کیا جا سکے۔ یہ طالبات ۱۲ سے ۱۶ سال کی عمروں کی تھیں اور ان کا تعلق متوسط اور زیادہ آمدنی والے گھرانوں سے تھا۔

لڑکیوں سے ان کے سب سے مرغوب مشغلے کے بارے میں پوچھا گیا تھا۔

سروے کے نتائج اس پائی چارٹ کی شکل میں پیش ہیں۔

❁❁



ناجیہ الیاس نینی تال والا

آلودگی کے خطرات

آلودگی کے خطرات بڑے شہروں میں زیادہ سنگین ہیں جہاں فیکٹریاں اور کارخانے چلتے ہیں۔ پاکستان کے بڑے صنعتی شہر کراچی اور فیصل آباد میں جہاں ہر قسم کے کارخانے چل رہے ہیں فیکٹریوں کی چمنیوں سے نکلنے والے دھویں کی وجہ سے فضا آلودہ ہو رہی ہے۔ ہوا کے جھونکوں کے ذریعے یہ دھواں دور دراز فاصلوں تک پہنچتا ہے جس کے نتیجے میں ایک وسیع علاقہ متاثر ہوتا ہے۔ اس کے علاوہ یہ فیکٹریاں جو زہریلی گیسیں بھی خارج کرتی ہیں وہ انسانی زندگی کے لئے خطرہ ہیں۔

ان گیسوں اور دھویں میں جب انسان اور جانور سانس لیتے ہیں تو وہ مختلف بیماریوں اور خصوصاً پھیپھڑوں کے امراض میں مبتلا ہو جاتے ہیں۔ ان کارخانوں کا زہریلا پانی دریا یا سمندر میں بہا دیا جاتا ہے۔ مچھلی اور دوسرے آبی جانور اس زہریلے مواد کا شکار بنتے ہیں جب یہی مچھلی اور سمندری جانور لوگ خوراک کے طور پر استعمال کرتے ہیں تو یہی زہریلا مواد ان کے جسموں میں منتقل ہو کر کئی بیماریوں کا سبب بنتا ہے۔ اس سے بحری حیات کو بھی خطرہ ہے۔

ماحولیاتی ابتری ایک ایسا خطرہ ہے جس سے کوئی ایک ملک نہیں بلکہ پوری دنیا دوچار ہے۔ بڑی طاقتیں مسلسل ایٹمی تجربات کرنے میں مصروف ہیں جن کی وجہ سے زہریلی اور خطرناک شعاعیں اور گیسیں پیدا ہوتی ہیں۔ یہ عالمی آبادی کے لئے ایک مستقل خطرہ ہے۔

آلودگی کی وجہ سے بالائی فضاء میں اوزون کی تہہ بھی پھٹ گئی ہے اور خلاء سے نقصان دہ شعاعیں زمین کی فضاء میں داخل ہو رہی ہیں۔ یہ انسانی زندگی کے لئے ایک نیا خطرہ ہے۔

مذکورہ بالا حقائق کی روشنی میں ہمیں ماحولیاتی آلودگی کی روک تھام کے لئے اقدامات اور ذرائع اختیار کرنے چاہئیں۔ ہمارا فرض ہے کہ اپنے گردونواح کو صاف رکھیں

❁❁

شہری کے لئے رضاکاروں کی ضرورت ہے

شہری کے مختلف منصوبے ذیل میں درج چھ ذیلی کمیٹیوں کی وساطت سے چلائے جاتے ہیں۔

- آلودگی کے خلاف۔
- میڈیا اور بیرونی روابط (نیوز لیٹرز)
- قانونی (غیر قانونی عمارتیں)
- تحفظ اور ورثہ (پرانی عمارتیں)
- پارکس اور تفریح
- مالی حصول

ہر وہ شخص جو شہری کے جاری اور مستقبل کے منصوبوں کے لئے مدد (رقم/فیس) کرنا چاہے اس سے گزارش ہے کہ وہ شہری کے دفتر تشریف لائیں یا فون، فیکس یا ای میل کے ذریعے شہری کے سیکریٹریٹ سے رابطہ کریں

لعل محمد

لسبیلہ میں گیس کی فراہمی سے نباتات محفوظ ہو جائیں گے..

لسبیلہ کے ارتقاء کی تاریخ ہزاروں سالوں پر محیط ہے۔ چونکہ لس کا مطلب ہے ہموار زمین جبکہ بیلا جنگل کو کہا جاتا ہے جس سے ظاہر ہوتا ہے کہ لسبیلہ کے لوگوں نے پہاڑوں میں رہنے کی بجائے میدانوں میں رہنا پسند کیا۔ گلہ بانی کے ساتھ زراعت کو بھی پیشے کے طور پر اختیار کیا۔ بعد میں کلی طور پر زراعت کا پیشہ اختیار کیا۔ لسبیلہ کی معیشت کا ماضی بعید میں دارومدار زراعت پر تھا۔ آج صنعت و زراعت دونوں سے وابستہ ہے۔ لسبیلہ کی سرزمین سیراب کرنے والے دریاؤں میں دریائے پورالی اور دریائے حب شامل ہیں۔ یہ دونوں دریا بنیادی طور پر خشک دریا ہیں برساتی موسم میں پانی لاتے تھے ان دونوں دریاؤں سے معاون ندیاں نکلتی ہیں جو ہزاروں ایکڑ رقبہ زمین کو آباد کرتی ہیں جن میں کلری ندی، کنراج ندی، جالبن ندی، وندر ندی، جنگول ندی، مذبر ندی، سرونہ ندی، آج بھی وسیع آبادی کو یہی ندیاں زندہ رکھے ہوئے ہیں۔

لسبیلہ کا ایک مسئلہ یہاں آباد افغان ہیں۔ یہ لوگ لسبیلہ کے مختلف علاقوں سے پودے نکال کر لے جاتے ہیں البتہ یہ معلوم نہ ہوسکا کہ یہ لوگ ان پودوں کو کہاں لے جاتے ہیں اور کس طرح استعمال میں لاتے ہیں۔ یہ لوگ درختوں کو بھی کثرت سے کاٹتے ہیں اور ان کی لکڑی سے کوئلہ بناتے ہیں۔ اس عمل سے فضائی آلودگی پھیلتی ہے۔ مقامی لوگ بھی گھر کا چولہا جلانے کے لئے درخت کاٹتے ہیں۔

اگر لسبیلہ کے تمام ان علاقوں کو گیس کی سہولت دی جائے تو یہ درخت محفوظ رہ سکتے ہیں۔ علاقہ ویلپٹ باقی علاقوں سے کافی حد تک ہر لحاظ سے پیچھے اور پسماندہ ہے یہاں کے لوگ صاف پانی کی بوند بوند کو ترس رہے ہیں مجبوراً کھلے تالابوں سے گندہ پانی پیتے ہیں۔ یہاں کے نوجوانوں اور معروف شخصیتوں کی کوششوں سے علاقے میں ایک فلاحی انجمن قائم ہوئی جس نے لوگوں کو پینے کے لئے صاف پانی مہیا کرنے کی جدوجہد کی ہے۔ انجمن کے عہدیداران ہر وقت اس کوشش میں لگے رہتے ہیں کہ یہاں بورنگ کی جائے اور انسان جانوروں سے الگ پانی پئیں۔ لیکن تاحال کوئی قابل عمل اقدام نہیں ہوسکا۔ انجمن قائم ہونے سے علاقے میں ناخواندہ لوگ بھی صاف ماحول کی اہمیت سے آگاہ ہو چکے ہیں۔

**

کوہستان میں چھوٹے ڈیم بنائے جائیں

تھر کی طرح کوہستان میں بھی پانی یہاں کا سب سے بڑا مسئلہ ہے۔ برسات کے موسم میں پہاڑی، موسمی ندیوں کے ذریعے پانی وافر مقدار میں مل جاتا ہے، مگر برسات کے پانی کو جمع کرنے کے لئے کوئی منصوبہ بندی نہ ہونے کی وجہ سے اس پانی کا 80 فیصد حصہ ضائع ہوجاتا ہے۔ اگر موسمی/پہاڑی ندیوں، گاج، لویاچ، ڈھانگ، موڑائی اور باران پر چھوٹے ڈیم بنائے جائیں تو نہ صرف کوہستان کی لاکھوں ایکڑ غیر آباد زمین قابل کاشت ہوسکتی ہے، بلکہ پینے کے پانی کا مسئلہ بھی حل ہوسکتا ہے۔

کوہستان میں ماحولیاتی مسائل کا بنیادی سبب بڑھتی ہوئی صنعتیں اور ناقابل تجدید وسائل کا بے دریغ استعمال، درختوں اور جنگلات کی بے دریغ کٹائی جنگلی جانوروں اور پرندوں کا شکار، ریت اور بجری (کنکریٹ) کا کاروبار وغیرہ ہیں۔

نوری آباد مل ایریا (جو دادو ضلع کے محال کوہستان میں واقع ہے) میں بہت ساری ملیں کام کررہی ہیں۔ جو روزانہ سیکڑوں ٹن زہریلا فضلہ خارج کرتی ہیں۔ اور یہ زہریلا مادہ برسات کے موسم میں پہاڑی/موسمی ندیوں کے پانی میں شامل ہوکر ایک طرف پورے ماحول کو بدبودار کررہا ہے تو دوسری جانب پوری جنگلی حیات کو تباہ کررہا ہے۔ سب سے زیادہ تشویشناک بات یہ ہے کہ ایک پہاڑی ندی "کوپاتی" کے ذریعے اس زہریلے پانی کا 80 فیصد کینجھر جھیل میں آکر گرتا ہے۔ جس سے کینجھر کی آبی حیات بے حد متاثر ہوتی ہے۔

ماہرین کے مطابق ان مادوں میں بہت سی زہریلی گیسیں اور مختلف دھاتوں کے ذرات شامل ہوتے ہیں، جو پانی میں بھی شامل ہوجاتے ہیں۔ اور ماہرین کے مطابق ان مادوں کا زہریلا پن فلٹریشن filtration یا ٹریٹمنٹ treatment plants سے کم یا ختم کیا جاسکتا ہے، لیکن اس طرف کسی صنعتکار/ادارے نے کوئی توجہ نہیں دی ہے۔

سندھ کوہستان میں پائی جانے والی جڑی بوٹیاں اپنی افادیت اور اہمیت کی وجہ سے کافی شہرت رکھتی ہیں۔ یہ جڑی بوٹیاں مقامی لوگوں کے علاوہ حکمت اور ہومیوپیتھی طریقہ علاج میں بھی استعمال ہوتی ہیں۔ جنگلات اور درختوں کی کٹائی کے ساتھ ساتھ مذکورہ جڑی بوٹیاں بھی تباہ ہورہی ہیں، جنگلات، درختوں اور جڑی بوٹیوں کی تباہی کا ایک دوسرا اور بڑا سبب یہاں کی قدرتی مٹی، بجری، کنکریٹ اور ریتی کو ٹرکوں میں بھر کر تعمیرات کے لئے استعمال کرنا بھی ہے۔

(بہ شکریہ جریدہ) **

رمضان شورو

محمد رضا تصور

صدپارہ جھیل کو فیاض سیاحوں سے بچاؤ!

بلتستان: دریائے سندھ "شیر دریا" کے دائیں بائیں کنارے پاکستان کے انتہائی شمال میں تقریباً گیارہ ہزار مربع میل پر پھیلا ہوا یہ علاقہ نہایت ہی خوبصورت اور پر کشش ہے۔ یہاں اس علاقے کو heaven on earth کے نام سے یاد کرتے ہیں۔ بلتستان کو قدرت نے بہت سے قدرتی مناظر اور نعمتوں سے نوازا ہے جس میں بلند چوٹیاں، بل کھاتی ندیاں، شور مچاتے آبشار، صاف شفاف چشمے، دیوسائی جیسے سرسبز میدان اور عمیق جھیلیں شامل ہیں۔ یوں تو بلتستان میں جھیلوں کی تعداد بہت زیادہ ہے لیکن سدپارہ جھیل اپنے مخصوص قدرتی حسن اور منفرد خصوصیات کی بنا پر ملکی و غیر ملکی سیاحوں کی توجہ کا مرکز بنی ہوئی ہے۔

سدپارہ جھیل سکردو سے نو کلومیٹر کے فاصلے پر جنوب میں واقع ہے۔ یہ جھیل سکردو کی مقامی آبادی کو پینے کا صاف پانی فراہم کرنے کے علاوہ یہاں کی زرعی اراضی کو سیراب کرنے کا واحد ذریعہ ہے۔ روایت کے مطابق تقریباً تین سو سال قبل سکردو کے مقپون حکمران راجہ علی شیر خان انچن نے اس جھیل پر مشرق کی جانب بند باندھ کر سردیوں میں پانی ذخیرہ کرنے کا انتظام کیا تھا۔ تاکہ گرمیوں میں اہل سکردو اس پانی کو حسب ضرورت زرعی اراضی کو سیراب کرنے کے لیے استعمال کر سکیں۔ اتنے سال گزر جانے کے باوجود یہ بند آج بھی بہت محفوظ حالت میں موجود ہے اور مقپون خاندان کے شاندار دور حکومت کی نشاندہی کرتا ہے۔ سکردو کے عوام اب بھی سابقہ روایت کے مطابق دسمبر سے اپریل تک جھیل کو بند کر کے پانی کو ذخیرہ کرتے ہیں۔

سدپارہ جھیل تقریباً 2 کلومیٹر لمبی اور ڈیڑھ کلومیٹر چوڑی ہے۔ یہ ایک بیضوی شکل کی جھیل ہے جس کے چاروں اطراف مضبوط چٹانیں ہیں اور پس منظر میں بلند بالا پہاڑ۔ جھیل کے اندر بہت سے قدرتی چشمے ہیں جس کی وجہ سے جھیل سارا سال پانی سے بھری رہتی ہے اس کے علاوہ گرمیوں میں کئی قدرتی نالوں کا پانی اس جھیل میں شامل ہو جاتا ہے۔ یہ جھیل ٹراؤٹ مچھلی کے لئے بھی مشہور ہے۔

جھیل کے پر کشش مناظر گرمیوں میں دنیا بھر سے سیاحوں کو یہاں کھینچ لاتے ہیں۔ ساتھ ہی مقامی آبادی خصوصاً نوجوان طبقہ سیر و سیاحت اور پر سکون ماحول کی تلاش میں اس طرف کا رخ کرتا ہے۔ اپنے ملک سے آنے والے سیاح حضرات بہت ہی فیاض واقع ہوئے ہیں جو پلاسٹک کے تھیلے، بسکٹ کے ڈبے، پھلوں کے چھلکے، سگریٹ کے ٹوٹے، کاغذ کے ٹکڑے اور دیگر کوڑا کرکٹ کا تحفہ بھی اپنے ساتھ لے آتے ہیں اور پہلی فرصت میں جھیل میں پھونک دیتے ہیں۔ جبکہ غیر ملکی مہمان یہاں پہنچ کر اپنی پہلی فرصت میں اس کوڑے کرکٹ اور دیگر گندگی پھیلانے والی چیزوں کو جمع کر کے جلا دیتے ہیں اور اپنے ماحول دوست ہونے کا ثبوت دیتے ہیں۔

جیسا کہ درج بالا سطور میں عرض کیا ہے کہ سدپارہ جھیل سکردو کی وسیع زرعی اراضی کو سیراب کرنے کے علاوہ یہاں کی مقامی آبادی کو پینے کا صاف پانی فراہم کرنے کا واحد ذریعہ ہونے کی بنا پر بے حد اہمیت کی حامل ہے۔ مگر اس جھیل کے پانی کو زہر آلود ہونے سے بچانے کے لیے آج تک کوئی انتظام نہیں کیا گیا۔ کوڑا کرکٹ اور گندے پانی کے لیے مناسب سیوریج کا انتظام نہ کیا گیا تو عین ممکن ہے کہ پوری جھیل کا پانی زہر آلود ہو جائے جس سے سکردو کے عوام کی صحت بری طرح متاثر ہونے کے علاوہ نادر آبی حیات کو نقصان پہنچنے کا خطرہ بھی ہے۔

جھیل کے ارد گرد اور پہاڑوں پر کئی قسم کی جنگلی حیات پائی جاتی ہے۔ جس میں مارخور، چیتا، جنگلی چوہے، بھیڑیے، مشک ہرن، خرگوش، لومڑی اور پرندوں میں چکور، رام چکور، فاختہ، شاہین، چیل، بگلا، عقاب، مرغابی، بٹیر، ہزار داستان، ہدہد، اڑیال، گِد، رموق، بری میوں اور غیرہ شامل ہیں۔

ایک عرصے سے اس علاقے میں ان جنگلی پرندوں کی سریلی آواز سننے کا بہت کم اتفاق ہو رہا ہے۔ جس کی بنیادی وجہ نوجوان طبقے کی تفریح پسندی ہے۔ ان سنگدل انسانوں نے جنگلی حیات کا جینا دوبھر کر رکھا ہے۔ اور ان کی تفریح پسندی کی تاب نہ لا کر اکثر پرندے اور دیگر جنگلی جانور علاقے سے ہجرت کر گئے ہیں یا دنیا سے ہی معدوم ہو چکے ہیں۔

جنگلی حیات کو سب سے زیادہ نقصان سردیوں میں پہنچتا ہے کیونکہ جب پہاڑوں پر برف پڑنے کی وجہ سے ان جنگلی جانوروں پر عرصہ حیات تنگ ہو جاتا ہے تو وہ خوراک کی تلاش میں انسانی آبادی کے قریب آ جاتے ہیں۔ تب لوگ اپنے شکار کے شوق کو پورا کرنے کے لیے ان کے تعاقب میں نکلتے ہیں۔ ان بے رحم شکاریوں کے ہاتھوں اب تک بہت سے نادر پرندوں اور جنگلی جانوروں کا صفایا ہو چکا ہے۔ اس طرح اس علاقے میں موجود جنگلی حیات کو مسلسل خطرہ لاحق ہے۔ اور ادھر ان شکاری حضرات کو ان کی قبیح حرکات سے روکنے والے ملازمین بھی ناکافی سہولتوں کے باعث اپنے فرائض پوری تندہی سے انجام نہیں دے سکتے۔

جھیل کے پانی کو آلودگی سے بچانے اور علاقے میں پائی جانے والی جنگلی حیات کی بقاء کے لیے منظم کوشش کی ضرورت ہے۔ اس سلسلہ میں پڑھے لکھے افراد اور ذرائع ابلاغ موثر کردار ادا کر سکتے ہیں۔ وہ عام لوگوں میں احساس ذمہ داری پیدا کر کے ان کو ایسی حرکتوں سے باز رہنے کی ہدایت کر سکتے ہیں جن سے ماحول برباد ہوتا ہے۔

ماحول کو آلودگی سے بچانے اور جنگلی حیات کی بقاء کے حق میں لکھنا بولنا عبادت ہے کیونکہ جنگلی حیات کا دنیا سے اس تیزی سے معدوم ہونا انسانوں کے لیے نیک شگون نہیں۔ اور ساتھ ہی ماحول کی آلودگی اور تباہی کے مسائل عہد حاضر میں پوری دنیا کے لیے بہت بڑا چیلنج ہیں۔ جنگلی پرندوں اور جانوروں کے تحفظ و افزائش کے لیے دوسری تجویز یہ ہے کہ سکردو شہر میں جنگلی حیات کا ایک پارک قائم کیا جائے تاکہ عام آدمی کو جنگلی جانوروں اور پرندوں کو دیکھنے کا موقع ملے۔ اس طرح لوگوں کو جنگلی جانوروں کے ساتھ قدرتی طور پر انس اور تعلق پیدا ہو گا جو ان کی حفاظت کی ترغیب دینے کا مثالی ذریعہ ثابت ہو گا۔

(بہ شکریہ جریدہ)

نئے ممبران ۔ ۱۹۹۷ء

نام	پیشہ		
۱ عذرا عاقل	پرنسپل کراچی کیمبرج	۱۵ نعیم انصاری	بینکار
۲ الطاف حسین	تجارت	۱۶ عامرہ جاوید	صدر، ایکٹو پیرنٹ ایسوسی ایشن
۳ افتخار یعقوب	چیف ایگزیکٹو	۱۷ ساجد محمود	ڈاکٹر
۴ عبدالہادی خان	پلاننگ انجینئر	۱۸ اسداللہ شفیع	میرین انجینئر
۵ سید ایس حیدر	نجی ملازمت	۱۹ عمران جاوید	کاروبار
۶ فرخ کے، کیپٹن	نجی ملازمت	۲۰ تنویر ناصر	کاروبار
۷ محمد سلیم حبیب	مارکیٹنگ	۲۱ غلام رسول پروانہ	جنرل سیکریٹری کیرتھر خضدار ویلفیئر سوسائٹی
۸ عرفان عزیز	پروفیسر	۲۲ مبشر مقبول	اسسٹنٹ ایگزیکٹو انجینئر
۹ ایس ایم لا لگیر مہاراج	شری مہانت	۲۳ معراج احمد خان	الیکٹرونک انجینئر
۱۰ لئیق علی شاہ کاظمی	ایڈووکیٹ	۲۴ امین ہارون	کاروبار
۱۱ فرخ سلیم خان	نجی ملازمت	۲۵ محبوب علی حیدر علی شلوانی	سسٹم مینجر
۱۲ یوسف یوجین	نجی ملازمت	۲۶ راحیلہ مجید	کاروبار
۱۳ سکندر خان	نجی کاروبار	۲۷ ممتاز وسیع	خاتون خانہ
۱۴ محمد بچل	سرکاری ملازمت		

ایک بہتر ماحول کی تخلیق کے لئے

"شہری" میں شمولیت اختیار کیجئے

اگر آپ "شہری" میں شامل ہونا چاہتے ہیں تو براہ کرم یہ کوپن بھر کر اس پتے پر روانہ کردیں۔

شہری برائے بہتر ماحول

206 جی۔ بلاک 2۔ پی ای سی ایچ ایس، کراچی 75400۔ پاکستان

ٹیلی فون / فیکس۔ 92-21-4530646

e-mail/address: Shehri @ - Shehri. a. khi. brain net pk.

نام _____ ٹیلی فون (گھر) _____

ایڈریس _____

پیشہ _____ ٹیلی فون (دفتر) _____

شہری کی رکنیت

1997ء کے لئے شہری کی رکنیت کی تجدید کروانا نہ بھولیں۔ شہری میں شرکت کریں اور بطور شہری اس شہر کو صاف کرنے، صحت بخش اور ماحول دوست مقام بنانے کے لئے مدد دیں۔

موسم کی ناخوشگوار تبدیلی... لمحہ فکریہ

زمین کا درجہ حرارت بڑھ رہا ہے۔ اس صدی کے دوران اوسط درجہ حرارت میں 0.3 سے 0.6 ڈگری سینٹی گریڈ کا اضافہ ہوا، جس سے سطح سمندر 6 سینٹی میٹر بلند ہوئی ہے۔ زمین کی معلوم تاریخ میں 10 گرم ترین سال 1980 کی دہائی کے بعد گزرے ہیں جن میں 1995 گرم ترین تھا۔

ماہرین موسمیات کے مطابق اس تبدیلی کے بڑے بھیانک اثرات مرتب ہوں گے۔ انٹر گورنمنٹل پینل آن کلائمیٹ چینج IPCC کے مطابق آئندہ صدی میں درجہ حرارت میں 3.5 C تک کا اضافہ ہوسکتا ہے۔ اس طرح زمین کی سطح پر گرمی بہت زیادہ ہوجائے گی، جس سے زمین کے مختلف حصوں میں پائی جانے والی برف پگھل کر سمندر کی سطح میں ایک میٹر تک بلندی کا سبب بنے گی۔ اس سے تمام جزیرے اور ساحلی علاقے ڈوب جائیں گے، اس طرح آج سے سو سال بعد کی دنیا کا جغرافیائی نقشہ آج سے بہت مختلف ہوگا۔

زمین کے درجہ حرارت میں اضافے یا گرین ہاؤس ایفکٹ green house effect کا سبب کیا ہے۔ اس کا سبب وہ گیسیں ہیں جو مختلف انسانی سرگرمیوں کے نتیجے میں پیدا ہو کر فضا میں شامل ہوجاتی ہیں۔ یہ گیسیں فضا میں ایک خاص لمبائی پر جا کر زمین کے گرد ایک نظر نہ آنے والے غلاف کی شکل اختیار کرلیتی ہیں۔ یہ غلاف سورج کی گرمی کو تو زمین کی طرف آنے دیتا ہے لیکن زمین کی گرمی کو فضا سے باہر جانے سے روکتا ہے، جس کی وجہ سے رفتہ رفتہ فضا میں حرارت جمع ہو کر مجموعی درجہ حرارت میں اضافہ کرتی ہے۔

ان گیسوں میں کاربن ڈائی آکسائیڈ، کاربن مونو آکسائیڈ، میتھین اور نائٹریس آکسائیڈ شامل ہیں۔ یہ گیسیں مختلف چیزوں کے جلنے اور کیمیائی عمل سے پیدا ہوتی ہیں۔ اس سلسلے میں دنیا کے تمام ممالک کو مل کر سرکاری سطح پر کام کرنے کی ضرورت ہے۔ تیل، گیس اور کوئلے کے استعمال کو کم کرکے شمسی، ہوائی اور پانی کی توانائی پر انحصار بڑھایا جائے۔ توانائی کا مناسب استعمال کیا جائے۔ جنگلات کی حفاظت کی جائے تاکہ یہ کاربن ڈائی آکسائیڈ کو جذب کرکے اسے فضا میں شامل ہونے سے روکیں۔

❁❁

ارتھ سمٹ II

ماحول اور ترقی کے موضوع سے دلچسپی رکھنے والوں کو یاد ہوگا کہ 1992ء میں برازیل کے شہر ریوڈی جنیرو میں دنیا بھر کے سربراہان مملکت اور حکومت کا بہت بڑا اجتماع ہوا تھا جس میں پائیدار ماحول اور پائیدار ترقی کے لئے بہت سے عہد و پیماں کئے گئے تھے۔ اسے ارتھ سمٹ کا نام دیا گیا۔ مگر آج پانچ سال بعد جب ہم پلٹ کر دیکھتے ہیں تو عالمی ماحول کی صورت مزید ابتر نظر آتی ہے۔ اور ایسا لگتا ہے کہ 1992ء کا یہ اجتماع ارتھ سمٹ نہیں بلکہ "عالمی ماحول کی ارتھی سمیٹ" تھا۔ موسم میں تبدیلی کے عالمی معاہدے پر دستخط کرنے والوں نے یہ عہد کیا تھا کہ وہ فضا میں گرمی کا باعث بننے والی گیسوں کی پیداوار کو سنہ 2000ء تک 1990ء کی سطح پر لے آئیں گے۔ لیکن تازہ ترین اعداد و شمار کے مطابق صورت حال مزید خراب ہوئی ہے۔ حیاتی تنوع کے عالمی معاہدے پر دستخط کرنے والے ملکوں نے یہ وعدہ کیا تھا کہ وہ یہ پتہ چلائینگے کہ کون سی نسلیں معدومیت کے خطرے سے دوچار ہیں اور ساتھ ہی ان کی بقاء کے لئے کوشش کریں گے۔ اس بارے میں آکسفورڈ یونیورسٹی کے ای او ولسن کا، جو حیاتی تنوع کے موضوع پر مکمل عبور رکھتے ہیں، کہنا ہے کہ ہر 20 منٹ میں زندگی کی ایک قسم زمین سے ختم ہو رہی ہے۔ اسی طرح ایجنڈا 21 میں یہ عہد کیا گیا تھا کہ غربت کے خاتمے، کفایت شعارانہ طرز زندگی اپنانے، صاف پانی کی فراہمی، صحت کے لئے سہولتوں کی دستیابی اور ماحول کی بقاء کے لئے کوششیں کی جائیں گی۔ اس عہد کا بھی کوئی پاس نہیں رکھا گیا اور آج لوگ پہلے سے زیادہ غریب ہیں اور انتہائی ابتر حالات میں زندگی بسر کر رہے ہیں۔

اس طرز عمل میں عالمگیر تبدیلی کی ضرورت ہے۔ اور یہ تبدیلی اسی صورت میں وقوع پذیر ہوگی کہ تمام ملکوں کے شہری، ان کے نمائندے، صحافی اور دوسرے شعبوں کے احباب اختیار اپنی قیادت کو عمل کے لئے آمادہ کرلیں۔

اقوام متحدہ کی جنرل اسمبلی کے تحت عالمی رہنماؤں کا ایک خصوصی اجلاس اس سال 23 سے 27 جون تک امریکہ کے شہر نیویارک میں منعقد ہوا..... جسے ارتھ سمٹ II کا نام دیا گیا ہے۔

❁❁❁

توانائی پالیسی کو بہتر بنانے کی تجاویز

○ مہنگے اور آلودگی پھیلانے والے نجی بجلی گھروں کو منسوخ کر دیا جائے یا ان سے از سر نو بات چیت کی جائے۔

○ ہمیں اپنے سوئی گیس کے وسائل کی بچت کرنی چاہئے اور "کوجنریشن" بجلی گھر لگا کر گیس کے موثر اور بافقایت استعمال کو یقینی بنانا چاہئے۔ (بعض صنعتوں اور تجارتی اداروں کو ایسے گیس سے چلنے والے بجلی گھر لگانے کی اجازت دے دی گئی ہے جو صرف ایک تہائی توانائی استعمال کرتے ہیں اور بقیہ دو تہائی ضائع کر دیتے ہیں۔ اس کی ہرگز اجازت نہ دی جائے۔

○ پالیسی کے طور پر "کوجنریشن" کی حوصلہ افزائی کی جائے اس سے نہ صرف توانائی کی بچت ہوگی بلکہ بجلی کی قلت بھی دور ہوگی۔

○ "گیس کنڈا سسٹم" کو فوری طور پر روکا جائے جو گزشتہ دو تین برسوں میں شروع ہوا ہے جس کے تحت جہاں بھی ضرورت ہو زیادہ گیس پریشر کی اجازت دے دی جاتی ہے چونکہ کنڈا سسٹم سے سب ہی کو بڑی کمائی ہوتی ہے لہٰذا بہتر یہ ہوگا کہ کنڈے کے بجائے سرکاری طور پر زیادہ پریشر سے گیس کی فراہمی کی اجازت دے دی جائے اور سرکاری طور پر اس کی قیمت وصول کی جائے۔

کوئٹہ 'ایک بار پھر زلزلے کی زد میں

بقیہ: کوئٹہ کے زلزلے

تو کوئٹہ کی پوری آبادی' اگر خدانخواستہ شہر میں زیادہ شدت کا زلزلہ آگیا' تباہی اور بربادی کے کنارے کھڑی ہوگی۔ اس عدالتی فیصلے کے آٹھ ماہ بعد پھر شہر میں زلزلہ آیا۔ 28 فروری 1997ء کے زلزلے کے بعد اب تک زلزلے کے سینکڑوں جھٹکے ریکارڈ کئے جا چکے ہیں جن میں سے کچھ بہت کم شدت کے تھے اور کچھ ایسے شدید کہ ان سے خوف و ہراس پھیل گیا۔ زلزلوں پر زلزلے آتے جا رہے ہیں اور کوئی یہ نہیں کہہ سکتا کہ ان کا سلسلہ کم ہو رہا ہے یا کوئی اور طاقت ور زلزلہ آنے والا ہے۔ اگر زیر تعمیر کثیر المنزلہ عمارتوں کو کوئٹہ بلڈنگ کوڈ میں دی گئی زیادہ سے زیادہ بلندی سے تجاوز کرنے دیا گیا تو یقیناً بہت سی مزید زندگیاں خطرے سے دوچار ہو جائیں گی۔

(قاضی فائز عیسیٰ' بیرسٹر اور شہری سی پی ای کے چیئرمین ہیں)

بقیہ: ثقافتی ورثہ

یہ...... ہاں۔ یہ پاکستان کی پچاسویں سالگرہ کے سلسلے میں موسیقی کی کانفرنس ہو رہی ہے۔ وہ کچھ نہیں سمجھیں۔

"ہم لندن سے آئے ہیں۔ یہاں سے گزر رہے تھے۔ میں نے اپنے بیٹے کو کہا۔ وہ دیکھو۔ پاکستان میں یہ کیا ہو رہا ہے۔"

اوہ! جی... آپ نے جو یہ دیکھا۔ یہ تو اچھا ہو رہا ہے۔ آپ نے دیکھا ہی نہیں کہ یہاں پر تو کچھ بھی نہیں ہوتا۔ یا پھر اچھا نہیں ہوتا۔"

شاہی قلعے کی پاگل رات...... لندن سے آنے والی ہماری مہمان کے پلے کچھ نہ پڑتا۔ ضیا محی الدین کی سمجھ میں بھی نہیں آ رہا تھا کہ یہ سب کیا ہوا۔ وہ ڈھلتی ہوئی رات کے آخری پروگرام۔ ناہید صدیقی کے رقص کے بارے میں تعارفی کلمات جوڑ رہے تھے کہ اس وقت دم بخود ہو گئے جب مادام نور جہاں نے یکدم اسٹیج پر آنے کا فیصلہ کر لیا۔ وہ نصرت فتح علی خان کا ہاتھ تھامے اچانک اسٹیج پر نمودار ہوئیں۔ حاضرین اپنے کان ہلانے لگے کہ وہ کچھ اور سن رہے تھے اور دیکھ کچھ اور رہے ہیں اور دیوان عام کی بالکونی میں ضیا محی الدین اندر ہی اندر سلگنے لگے۔

یہی وہ رات تھی۔ جب ناتواں (جسمانی طور پر) مادام نور جہاں۔ زور آور نصرت فتح علی خان اور مستانی عابدہ پروین نے حاضرین پر اپنے فن کا جادو کر دیا تھا۔ حالانکہ ایک رائے یہ بھی تھی کہ اچھا ہوا جو ان دیو ہیکل گلوکاروں (مادام نور جہاں نے گایا نہیں ان کی موجودگی ہی بھاری تھی) کی ادائیگی کے درمیان کچھ دھیمے سروں والے آ جاتے تھے۔ مثلاً نیرہ نور' غلام علی' استاد سلامت علی یا پھر شیما کرمانی کا رقص۔ لیکن کچھ کا خیال تھا کہ عابدہ پروین اور نصرت فتح علی خان ہوں تو باقی فنکاروں کو کسی اور پروگرام میں رکھنا بہتر تھا۔

(بہ شکریہ آئی پی سی فیچر سروس)

اوجھڑی کی کہانی

ابھی حال ہی میں ہم نے قربانی کا اسلامی تیوہار "عیدالاضحیٰ" منایا ہے۔ اس موقع پر عام طور پر گائے، بکروں اور اونٹوں کی قربانی کی جاتی ہے اور اس کا گوشت خاندان اور دوستوں میں تقسیم کیا جاتا ہے، جو اسے آنے والے مہینوں کے لئے اپنے ریفریجریٹرز میں محفوظ کر لیتے ہیں۔

تاہم بہت سے لوگوں کو یہ معلوم نہیں کہ قربانی کے جانور کا گوشت بنانے کے بعد جو اوجھڑی اور آنتیں فالتو سمجھ کر پھینک دی جاتی ہیں وہ بھی ایک اور طرح کی خوراک ہوتی ہیں۔

یہ اوجھڑیاں مقامی ٹھیکیدار خرید لیتے ہیں، جو ان کی پروسیسنگ کر کے انہیں زیادہ تر مرغیوں کی خوراک کے طور پر استعمال کرتے ہیں۔ انہیں صابن سازی کے لئے بھی استعمال کیا جاتا ہے۔ جانوروں کی آنتوں سے ایک خاص قسم کا دھاگہ بھی تیار کیا جاتا ہے جو سرجری میں استعمال ہوتا ہے، اس کے علاوہ اس سے وائلن اور ریکٹ کی ڈوریاں بھی بنتی ہیں۔ گوبر کو اچھی قسم کی کھاد کے طور پر استعمال کیا جاسکتا ہے۔ حتیٰ کہ جانوروں کا خون بھی مرغیوں کی غذا بنانے کے لئے استعمال ہوتا ہے۔

مرغیوں کی غذا تیار ہے

اوجھڑیاں، قربانی کے بعد

اوجھڑیوں کی نقل و حمل

گوشت اور فضلے کو علیحدہ کیا جارہا ہے

ابالنے اور صفائی کا عمل

زری مبارک
کی شاندار عمارت
بے توجہی کا شکار ہو رہی ہے

"زری مبارک" کی درگاہ انیسویں صدی کے آخری برسوں میں خیرپور میں ریاست خیرپور کے والی سیرازہانس تالپور کے دور حکومت میں تعمیر کی گئی تھی۔ تالپوروں کا تعلق شیعہ فرقے سے ہے انہوں نے اپنے دور حکومت میں کئی مذہبی عمارتیں تعمیر کیں جن میں سے ایک زری مبارک بھی ہے جس کی منفرد مذہبی اہمیت ہے۔

زری مبارک کا تعمیراتی نقشہ عراق اور حضرت علی کرم اللہ وجہہ' کے مزار سے ملتا ہے' اس کا اندرونی مزار جو سونے سے بنایا گیا ہے عراق میں حضرت امام حسینؓ کے مزار کی طرز پر بنایا گیا ہے۔ اس کی ایک اور مذہبی اہمیت یہ ہے کہ اس عمارت کی دیواروں پر پورے قرآن پاک کی آیات کندہ کی گئی ہیں۔

یہ شاندار عمارت اب بے توجہی کا شکار ہو رہی ہے۔ پہلے پہل زری مبارک خیرپور شہر کے مضافات میں تھی لیکن اب یہ شہر کے سب سے گنجان آباد علاقے کے مرکز میں ہے۔ صفائی کے مسائل مثلاً گھریلو کچرہ نہ اٹھایا جانا' سیوریج کے ابلتے ہوئے پانی اور نکاسی نالوں کی نامناسب سہولتوں کی وجہ سے اس خوبصورت اور شاندار عمارت کو شدید نقصان پہنچ رہا ہے۔

محرم کے مہینے میں دور و نزدیک سے ہزاروں افراد زری مبارک میں جمع ہوتے ہیں جبکہ یہاں ہفتہ وار مجالس بھی منعقد ہوتی ہیں۔ بدقسمتی یہ ہے کہ زائرین کی لاپرواہی کی وجہ سے ایسے مواقع پر درگاہ کا حسن متاثر ہوتا ہے۔

سندھ کے دوسرے علاقوں کی طرح خیرپور شہر کو بھی سیم و تھور سے بری طرح نقصان پہنچ رہا ہے چنانچہ اس کے برے اثرات تاریخی عمارتوں پر بھی نمایاں ہو رہے ہیں۔ سیم و تھور سے بوسیدگی کے اثرات زری مبارک کی دیواروں اور ستونوں سے صاف عیاں ہیں۔

چونکہ نکاسی نالوں کی مناسب سہولتوں کا فقدان ہے' بارش کا پانی اکثر عمارت میں جمع ہو جاتا ہے اور زیر زمین آبی سطح بلند ہونے سے عمارت کو مزید نقصان پہنچتا ہے۔ زری مبارک کے حسن کو بحال کرنے کی فوری ضرورت ہے۔ بڑھتے ہوئے ناجائز تجاوزات کی وجہ سے گرد و نواح کا ماحول بھی آلودہ ہو رہا ہے۔ آس پاس کے علاقوں میں صفائی کے انتظامات بہتر بنانے کی ضرورت ہے۔

جیسا کہ پہلے ذکر کیا جا چکا ہے کہ زری مبارک کی دیواروں پر قرآنی آیات کندہ ہیں۔ اب ان دیواروں میں کئی جگہوں پر شگاف پڑ گئے ہیں۔ ٹائلیں ٹوٹ رہی ہیں۔ ان شگافوں کو درست کرنے کے لئے ہنرمند کاری گروں کی خدمات حاصل کی جائیں۔ صحن میں اور چھت پر پانی کی نکاسی کا مناسب انتظام کیا جائے۔ سائن بورڈز کے ذریعے زائرین کو ہدایت کی جائے کہ وہ مزار کے تحفظ اور اس کی خوبصورتی برقرار رکھنے کا خیال رکھیں۔ سیم اور تھور کے مسائل پر ٹیوب ویل اور سکشن پمپ لگا کر قابو پایا جا سکتا ہے۔

یہ توقع کی جاتی ہے کہ اس سلسلے میں جلد اقدامات کئے جائیں گے تاکہ اس منفرد اور حسین یادگار "زری مبارک" کو آنے والی نسلوں کے لئے محفوظ کیا جا سکے۔

(الطاف احمد ایک سول انجینئر ہیں)

سندھ کے دیگر علاقوں کی طرح خیرپور کو بھی سیم و تھور سے شدید نقصان پہنچ رہا ہے چنانچہ اس کے مضر اثرات تاریخی عمارتوں پر بھی نمایاں ہو رہے ہیں

مقبرے کا اندرونی منظر