سڑک سے بستر تک

ناصر محمود شیخ

کتاب نگر، خاور سنٹر ملتان کینٹ

ضابطہ

(جملہ حقوق ہر خاص وعام کے لئے)

نام کتاب:	سڑک سے بستر تک
مصنف:	ناصر محمود شیخ
اشاعت اول:	2024ء
سرورق:	عمران قادری
کمپوزنگ:	نوید احمد
پبلشر:	کتاب نگر، خاور سنٹر ملتان کینٹ
برائے رابطہ:	17۔مہربان کالونی نزد ایم ڈی اے چوک ملتان
	0320-8634757, 0344-4444196
قیمت:	

انتساب

فن کی دنیا کے آسمان

سہیل احمد

(عزیزی صاحب)

پرائڈ آف پرفارمنس

کی ٹریفک نظام کی بہتری کی کاوشوں

کے نام

فہرست

1	مردِ قلندر	9
2	سڑک سے بستر تک	11
3	چغل خور شاہراہیں	13
4	ٹریفک قوانین کی پاسداری۔ہم سب کی ذمہ داری	19
5	عرضِ حال	21
6	ریسکیو 1122 پنجاب کے اعدادوشمار	29
7	حادثات کی وجوہات	41
8	روڈ ایکسیڈینٹ	43
9	روڈ کریش	45
10	محفوظ سواری	47
11	سیفٹی کیوں ضروری ہے؟	47
12	موٹر سائیکل سیف رائیڈنگ	51

13	سواری سے قبل معائنہ	52
14	بریک (حادثات سے محفوظ رکھتا ہے)	54
15	ٹائرز	55
16	ہیڈ لائٹس	57
17	بیک لائٹ	59
18	بیٹری	61
19	فیول کاک	62
20	پیٹرول کا معائنہ	63
21	انجن آئل لیول چیک کرنے کا طریقہ	64
22	سائیڈ ویو مررز	68
23	بلائینڈ ایریا	69
24	حفاظتی لباس	73
25	ہیلمٹ	74
26	چشمہ، گاگلز	76
27	بیٹھنے کا صحیح انداز	82
28	سات نکات صحیح طریقہ سواری	89
29	ڈبل سواری	90

30	خواتین کے لئے	92
31	بچوں کے لئے	93
32	موٹر سائیکل ہینڈلنگ	94
33	بریکنگ	104
34	انجن بریک کے فوائد	106
35	بریک کیسے کام کرتی ہے	108
36	بریک لگانے کا صحیح طریقہ	109
37	سیفٹی ٹپس	112
38	دھند میں موٹر سائیکل، گاڑی چلانا	114
39	موٹر سائیکل یا گاڑی کا ٹائر پھٹ جانا	116
40	تیز رفتاری	120
41	جلد بازی	121
42	روڈ مارکنگ	122
43	ٹریفک سائنز	126
44	معلوماتی سائنز	132
45	ٹریفک اشارے	133
46	سیفٹی پارٹس	136

سفر کی دعا

بِسْمِ اللّٰہِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

سُبْحَانَ الَّذِیْ سَخَّرَ لَنَا ھٰذَا وَمَا کُنَّا لَہٗ
مُقْرِنِیْنَ وَاِنَّآ اِلٰی رَبِّنَا لَمُنْقَلِبُوْنَ

اللہ تعالیٰ پاک ہے جس نے اس سواری کو ہمارے قبضہ میں دے دیا اور اس کی قدرت کے بغیر ہم اسے قبضہ میں کرنے والے نہ تھے اور بلاشبہ ہم کو اپنے رب کی طرف جانا ہے۔

سہیل احمد (پرائڈ آف پرفارمنس)

مردِ قلندر

خودفراموشی سے خودشناسی اور پھر خُداشناسی تک کا سفر طے کرنے والے اولیاء کے شہر مُلتان کا باسی شیخ ناصر بھی اپنی دھرتی کے اولیاء کا پیروکار ہے، اس نے بھی ساری زندگی "خدمتِ خلق" میں گزاری ہے۔۔۔۔۔۔۔

جب بھی کبھی اس سے ملاقات کا موقع ملتا ہے یہ انسانیت کی بہبود کا کتابچہ کھول کر بیٹھ جات ہے۔۔۔۔۔۔۔۔۔۔۔

''سُہیل بھائی وطنِ عزیز میں حادثات کی تعداد بڑھتی جا رہی ہے، روزانہ صرف پنجاب میں 1000 فون کالز ریسکیو 1122 کو ٹریفک حادثات بارے موصول ہوتی ہیں۔ روزانہ 600افراد ہاتھ پاوں کی ہڈیاں تڑوا کر بستر سے لگ جاتے ہیں ماؤں بہنوں بیٹیوں کو تیارداری کی اضافی ذمہ داریاں نبھانا پڑ جاتی ہیں، حالانکہ اگر احتیاط کی جائے تو ایسی نوبت ہی کیوں آئے''۔۔۔۔

مُجھے شیخ ناصر کے اندر سے کبھی تو ایک دُکھی ماں جھانکتی ہوئی نظر آتی ہے اور کبھی فکرِ پدری میں تڑپتا ہوا باپ۔۔۔۔

اسی لئے قوم کی مُحبت سے سرشار یہ شخص وطن کے باسیوں کو ٹریفک قوانین کی

آگاہی دینے کیلئے آئے دن کوئی سیمینار منعقد کرواتا ہے کبھی تعلیمی اداروں میں گھس کر بچوں اور نوجوانوں کو محفوظ بننے کیلئے منت سماجت کرتا ہے، کبھی لوگوں میں ہیلمٹ تقسیم کرتا ہے اور کبھی موٹر بائیک کے سائیڈ مرر کی اہمیت کا رونا رو رہا ہوتا ہے۔۔۔

اپنی قوم کی خیر مانگنے والے اس مردِ قلندر کو گلی گلی کوچہ کوچہ دھمالیں ڈالتے ہوئے دیکھ کر ہمارے اندر اتنا احساس تو جاگنا چاہئے کہ سڑک پر نکلتے ہوئے ہم ٹریفک قوانین پر عمل پیرا رہیں تا کہ ہمارا سڑک سے شُروع ہونے والا یہ سفر خدانخواستہ ہمیں بستر تک نہ پہنچا دے۔

ڈاکٹر انوار احمد

سڑک سے بستر تک

جب سے لکھنا شروع ہوا احتساب یا سنسر کا راج دیکھا اس لئے مشکل لکھنا سیکھا کہ خفیہ والوں کو سمجھ میں نہ آ جائے مگر چند عزیز ایسے ہیں کہ سماجی خدمت کے لئے ان کے اضطراب کو دیکھیں تو چار چیزوں کا خیال رکھنا پڑتا ہے

1۔ ہر افسر یا منصب دار سے اچھی توقعات رکھنی چاہیں

2۔ ہر سرمایہ دار سے بھی حسن عمل اور خیر کی توقع رکھنی چاہیئے

3۔ دین دار طبقے سے بھی ہمہ وقت نیکی کی توقع رکھنی چاہیئے

4۔ سادہ لکھتے ہوئے بھی کسی مجلسی آدمی کی طرح کسی لطیفے کو بطور تمثیل پیش کر دینا چاہیئے اشفاق احمد، یوسفی یا امجد اسلام یا عطاالحق قاسمی کی طرح

سو اب میرے لئے مقدم یہی ہے کہ جو بچے گھروں سے بستے لے کر ماں باپ کی امنگوں کے سائے میں سکول جاتے ہیں کوئی ٹریکٹر ٹرالی کوئی ڈمبر یا کسی ڈرائیور کی غفلت ان پھولوں کو مسل کے نہ جائے اور جو سڑکوں پر حادثے کی زد میں آ کر خدا ناخواستہ معذور ہو جائیں ان کے لئے وہیل چیرز یا علاج معالجے میں ہمارے ناصر محمود شیخ کے بحالی پروگرام حتی کہ قیدیوں کے لئے دارالمطالعہ امتحانات

میں مدد (شاید اس، سے نقل کی سہولت مراد نہیں ہوگی) تا کہ سزا، میں تخفیف ہو اور وہ مفید شہری بن سکیں۔ سب سے بڑھ کر یہ کہ وہ ٹریفک کے قواعد کا خیال رکھیں چاہے وہاں ٹریفک وارڈن نہ ہو (ناممکنات تقریبا) ہیلمٹ کا استعمال کریں اپنے موٹر سائیکل اور گاڑی کے چیک اپ کو اپنے بچوں کی صحت کی طرح اہمیت دیں میں اسی لئے ایسی محفلوں میں اکثر اوسا کا یونیورسٹی کے رفیق کار پروفیسر یامانے کی والدہ کا ذکر کرتا ہوں جو ہمارے پاس، ملتان میں دو تین دن کے لئے مہمان رہیں پھر الوداعی خطاب میں کہا پاکستان کے لوگ دل کے اچھے ہیں مسکراتے بھی بہت ہیں مگر میں جب ان کے نوجوانوں کو موٹر سائیکل چلاتے دیکھتی ہوں تو لگتا ہے کہ ان سے کوئی محبت نہیں کرتا یا یہ خود کسی سے پیار نہیں کرتے اسی لئے میں نے فیس، بک پر لکھا کہ میں اپنے طالب علموں کو شجر محبت کے نیچے بیٹھنے کی تلقین کرتا تھا اس پر ایک قبائلی مصنف نے کہا تف ہے تم ایسے۔ استادوں پر

چوہدری محمد شریف ظفر بابائے ٹریفک

چغل خور شاہراہیں

منظم ٹریفک کسی ذمہ دار، باشعور اور متحرک معاشرے کی عکاس ہوتی ہے۔ دانا لوگ سڑکوں پہ رواں ٹریفک کو معاشرے کا ایک ایسا معاشرتی، اخلاقی اور روایتی ایکسرے کہتے ہیں جس کی مدد سے اس معاشرے کا اجتماعی شعور، رائج الوقت قانون کا احترام، باہمی بھائی چارہ، برداشت، اخوت، سماجی قدروں سے محبت، اجتماعی ڈسپلن اور احساس ذمہ داری کا تعین کیا جا سکتا ہے۔ رواں ٹریفک کے اسی ایکسرے سے اس معاشرے کی تعلیمی، اخلاقی، مذہبی اور روایتی اقدار کی جڑوں کی گہرائی اور گورننس کی صورتحال کو بھی جانچا جا سکتا ہے۔ یعنی صرف ٹریفک کی روانی کسی معاشرے کی مکمل نفسیات، حکومتی ترجیحات، اساتذہ، علماء، کی کمٹمنٹ اور ذہنی معیار، انداز معاشرت، متعلقہ اداروں کی effectiveness اور کارکردگی کو واضح کر دیتی ہے۔ بدقسمتی سے اس ایکسرے میں ابھرنے والی ہماری معاشرتی تصویر کسی بھی زاویے سے قابل رشک اور قابل فخر نہیں ہے بلکہ بہت حد تک بدنما، مسخ شدہ اور ڈراونی ہے۔

کہا جاتا ہے کہ سڑکیں تو کسی قوم کی شریانیں ہوتی ہیں۔ ان میں دوڑنے والے خون کی طرح سڑکوں پر چلنے والی ٹریفک کی روانی اس معاشرے کے وجود کی

صحت کے معیار کی نشاندہی کرتی ہیں۔ یہ پیمانہ بھی ہماری معاشرتی صحت کا کوئی حوصلہ افزا پیغام نہیں دیتا۔

ستم کی بات یہ ہے کہ جب ہم سڑکوں پہ آتے ہیں تو ہمارے مضطرب اور بوجھل ذہنوں اور قانون اور جذبات کا گلہ گھونٹتے رویوں کے سامنے ہماری تعلیم و تربیت، شعور اور آگہی سب بے بس، لاچار ہو جاتے ہیں۔ جس کی وجہ سے ہمارا ہر سفر غیر محفوظ ہو جاتا ہے۔ چاہے وہ سفر دل کا ہو، چاہے روح کا ہو، چاہے گاڑی کا۔

ان حالات میں ہر سال ہزاروں لوگ حادثات میں بے وقت اور بے وقعت موت مارے جاتے ہیں۔ انکی فیملیز معاشی اور سماجی طور پر متاثر ہوتی ہیں۔ معاشرے کے بہت سے تعلیم یافتہ، کارآمد اور قابل لوگ زخمی ہو کر معذور اور اپاہج ہو جاتے ہیں اور اپنی ذات، فیملی اور معاشرے پر بوجھ بنتے ہیں۔ یہ متاثرہ لوگ سوسائٹی کے ہر طبقے سے متعلقہ ہیں۔ ان میں حاضر سروس جرنیل، ڈی پی او رحیم یار خان، ڈاکٹرز، پروفیسرز، قومی کھلاڑی، صوبائی وزیر شامل ہیں۔ غرض شاید ہی کو طبقہ ایسا ہو جو ان حادثات کی زد میں نہ آیا ہو۔

جب بھی معاشرے میں ٹریفک کی بے ترتیبی اور حادثات کی وجوہات کا ذکر ہوتا ہے تو ہر ایک کی سوچ میں صرف ٹریفک پولیس کو ہی اس کا ذمہ دار گردانا جاتا ہے۔ میرے خیال میں ہماری ٹریفک اگر بے ہنگم، بے ترتیب اور افراتفری کا شکار ہے تو اسکی وجہ ٹریفک پولیس کی نالائقی نہیں بلکہ ہماری اکثریت کا نفسیاتی الجھنوں، ذہنی افراتفری، پریشانیوں، نفرتوں اور جہالت سمیت سڑکوں پر آنا ہے۔ یہی اجتماعی ذہنی کیفیت، نفسیاتی ہیجان اور فکری انتشار سڑکوں پر امن اور ڈسپلن قائم کرنے میں

رکاوٹ ہے۔اس کا علاج ٹریفک پولیس کی طرف سے چالانوں کی بھر مار، ہیلمٹ، موٹر سائیکل کی ڈبل سواری، گاڑیوں کے کالے شیشوں کے خلاف چلائی جانے والی مہم میں کبھی نہیں ملے گا۔

یہ ایک اجتماعی، معاشرتی اور قومی ذمہ داری تھی جسے سب نے یکسر نظر انداز کیا۔معاشرے کی ان شریانوں کو صحت مند رکھنے کی تعلیم اور ترغیب دینا اور دلانا سب سے پہلے والدین کی ذمہ داری تھی۔انہوں نے بچوں کو انگلی پکڑ کر چلنا تو سکھا دیا مگر سڑکوں پر چلنے کا ہنر نہیں سکھا سکے۔انہیں حصول تعلیم کے لئے ایک سے بڑھ کر ایک مہنگے ادارے میں ہمہ قسم آسائشوں سے مزین کر کے بھجوایا۔ڈاکٹر، انجینئر اور افسر بنانے کے خواب دیکھے مگر ان کی اپنی سلامتی کے اس علم کو یکسر نظر انداز کیا جس کی موجودگی میں انہوں نے ڈاکٹر، انجینئر یا افسر بننا ہوتا ہے۔کیونکہ بہترین علم تو وہی ہے جو انسان کی اپنی حفاظت کرے۔ڈاکٹر، انجینئر، سائینسدان، پروفیسر اور سینئر افسران کو اگر کشتی میں سوار کر کے دریا میں چھوڑ دیا جائے۔خدانخواستہ کسی حادثے کی صورت میں ان کا علم اور سماجی مرتبہ بیکار رہوں گے۔وہی بچے گا جسے تیرنے کا ہنر آتا ہوگا۔

والدین اپنے بچوں کے روشن مستقبل کی امید میں جن تعلیمی اداروں کے سپرد کرتے ہیں ان کا نظام اس قدر بانجھ ہے کہ پرائمری سے لے کر یونیورسٹی تک ٹریفک قواعد اور سڑکوں پہ چلنے کا شعور دینے میں لاتعلق، بےحس اور ناکام ہے۔وقت کا تقاضا تو یہ تھا ٹریفک کو بطور مضمون ہر سطح پر پڑھایا جاتا۔تعلیمی اداروں میں عملی تربیت کے لئے اہتمام ہوتا۔مگر حالت یہ رہی کہ اسے ایک سماج دشمن علم سمجھ کر نظر انداز کیا گیا۔

کوئی لیکچر، سیمینار، تھیسز یا اس علم سے متعلق کوئی اور ایکٹیویٹی کسی ادارے میں کبھی نہیں دیکھی گئی۔

ٹریفک کی روانی کو بہتر بنانے میں سب سی زیادہ کردار تعلیمی اداروں کا ہے۔ کیا ہی اچھا ہوتا اگر وہ ڈگری کے ساتھ ساتھ معاشرے کے ذمہ دار، مفید اور ٹریفک شعور سے مالا مال نوجوانوں کو میدان عمل کے لئے روانہ کرتے مگر بدقسمتی سے ان اداروں نے توانا اور لہلہاتی فصلوں اور نسلوں کو پژمردگی اور عدم تحفظ سے دو چار کر کے میدان عمل میں جھونکا۔ہمارا یہ بانجھ تعلیمی نظام، ترجیحات کا ناقص تعین، بیکار اور غیر موثر گورننس، بے سمت اور خود غرض سیاست، ناقص اور سفارشی پلاننگ، کمزور انفورسمنٹ، معاشرتی شریانوں میں clots کا درجہ رکھتی ہیں۔ان clots کے خاتمے کے لئے ٹریفک پولیس نہیں بلکہ تعلیم، پلاننگ اور انجینئرنگ، قانون سازی اور معاشی بہتری کے ذمہ دار ادارے، انتظامی اور سیاسی ادارے بہتر کردار ادا کر سکتے ہیں۔

دوسری جانب مہنگائی، بے روزگاری، سماجی فکری تنگ نظری، غیر یقینی سیاسی حالات، رشتوں اور سماجی فیبرک کی شکست و ریخت نے نفسیاتی اور ذہنی ہیجان برپا کر رکھا ہے۔ہیجان، بےچینی اور نفسیاتی شکست و ریخت کی اس فضا میں ہر انسان کے اندر ہی اندر جوزلزلے آنے کا سلسلہ ہر وقت شروع رہتا ہے، کدورتوں اور نفرتوں کے طوفان اس کی روح میں ہلچل مچاتے رہتے ہیں۔

لوگوں کے اندر کی ہلچل اور ہیجان کا مظاہرہ ہم سڑکوں پر ہر روز دیکھ سکتے ہیں۔جس میں ہر سلجھا ہوا انسان بھی کہیں نہ کہیں الجھا ہوا ہوتا ہے۔

جہاں تک سڑکوں پر احتیاط اور یکسوئی سے گاڑی چلانے کا تعلق ہے۔اس کی

بس خواہش کی جاسکتی ہے۔ ہمارے ہاں تو لوگ سجدوں میں بھی اپنا کاروباری حساب اور لوگوں کا برا سوچ رہے ہوتے ہیں۔ دوران ڈرائیونگ یکسوئی کہاں سے آئیگی۔

قانون کے جانبدار اور کمزور نفاذ نے ہماری سوسائٹی کو مختلف طبقوں میں تقسیم کر دیا ہے۔ ایک وہ طبقہ جو قانون کی گرفت سے آزاد ہے۔ کبھی قانون اس سے الجھنے کی حماقت کر بیٹھے تو وہ اسے گھسیٹتے اور روندتے ہوئے گزر جاتا ہے۔ یہ طبقہ دولت اور طاقت کی فراوانی کی دائمی بیماری کی وجہ سے قانون کی گرفت میں نہیں آتا۔ ان کا خیال ہے کہ بیمار کو استثناء حاصل ہے۔ دوسرا وہ طبقہ ہے جو غربت کے وقتی عیب اور کمزور ہونے کے باعث کیڑوں مکوڑوں کی طرح قانون کے جالے میں پھنس کر بے توقیر اور خوار ہوتا رہتا ہے۔

ہٹ دھرمی اور غیر ذمہ داری کی ایسی فضا میں ہر شخص اپنی حد سے تجاوز کرنا اپنا فرض سمجھتا ہے مثلاً قومی اور صوبائی اسمبلیوں میں قانون سازی کرنے والے اسے لاگو نہیں کرنے دیتے بلکہ رکاوٹ بنتے ہیں، پولیس نے یہ قانون لاگو کرنا ہوتا ہے تو وہ اپنے آپ پر اسے لاگو نہیں کرتی، جس عوام پر قانون لاگو کیا جاتا ہے انہیں قانون کی سمجھ ہی نہیں اور جنہیں قانون کی سمجھ ہے وہ قانون کو مانتے ہی نہیں۔

ایسے میں ٹریفک پولیس اپنا کردار کہاں تک اور کیسے ادا کرسکتی ہے۔ ٹریفک پولیس کو اس ساری صورتحال کا مسیحا سمجھ بیٹھنا خود کو دھوکا دینے کے مترادف ہوگا۔

بات کو مختصر کریں تو یوں کہا جاسکتا ہے کہ ماں، ٹیچرز، علماء کرام، میڈیا اور ذمہ دار شہری اپنے مدار سے ہٹ چکے ہیں۔ اپنے بچوں اور سوسائٹی میں ٹریفک شعور بیداری کی اہمیت اور احساس ذمہ داری کو لوریاں دے دے کر سلا چکے ہیں۔

جس مقصد یا مشن کو اہمیت کی غذا نہ دی جائے وہ بھوک سے ہی مر جایا کرتے ہیں۔ لہذا ایک دوسرے پر الزام تراشی کی بجائے ذمہ دار شہری، والدین، ٹیچرز، علماء کرام، میڈیا اور ادارے اپنے مدار سے دوری ختم کر کے اپنی نسلوں کے تحفظ اور سلامتی کے نام پر اپنے حصے کی شمع سے ان کے روشن اور محفوظ مستقبل کو یقینی بنائیں۔

ناصر محمود شیخ نے کتے، بلیوں اور کوؤں کے ساتھ ساتھ ٹریفک شعور اور آگاہی عام کرنے کا ناقابل علاج روگ پال رکھا ہے۔ وہ بلاناغہ صوبے میں ہونے والے حادثات، زخمیوں، مرنیوالوں کے اعداد و شمار اور لواحقین کی بے بسی سے معاشرے کو ڈراتا اور تنبیہ کرتا رہتا ہے۔ میں اسے اکثر کہتا ہوں کہ ناصر؛ سینکڑوں سال سے علماء کرام قبر کے عذاب، حشر کے عذاب اور دوزخ کے عذاب سے ڈرا کر تبلیغ کر رہے ہیں۔ اگر اس میں اتنا اثر ہوتا تو اب تک ہم سب واقعی مسلمان ہو چکے ہوتے۔ مگر اس تبلیغ سے بمشکل مسلمانوں کی یہ موجودہ شکل نکلی ہے۔ لہذا تو بھی کوئی ڈھنگ کا روگ پال لے۔ چاہے شادی ہی کر لے۔

ظفر اقبال (جنرل منیجر آفٹر سیل۔اٹلس ہنڈا لمیٹڈ)

ٹریفک قوانین کی پاسداری۔ہم سب کی ذمہ داری

پاکستان میں بڑھتا ہوا ٹریفک کا دباؤ، سیکھنے سکھانے کا فقدان اور ٹریفک کے قوانین کی پاسداری کا ہمارے عمومی مزاج پر گراں گزرنا وہ بنیادی عوامل ہیں جو سڑک پر حادثات میں بڑھوتری کا موجب بن رہے ہیں جس کے نتیجے میں بحیثیت قوم ہم مالی نقصان کے ساتھ ساتھ قیمتی جانی ضیاع کو بھی برداشت کر رہے ہیں۔شاید ہی کوئی ایسا خاندان کو جس نے ٹریفک حادثات کی مد میں آج کی تاریخ تک کسی قیمتی نقصان کا سامنا نہ کیا ہو ورنہ اب یہ گھر گھر کی کہانی بن چکا ہے۔

کوئی دو رائے نہیں کہ انسانی جان انتہائی مقدم ہے اور ہمارے مذہب میں ایک شخص کی جان بچانا کل انسانیت کی جان بچانے کے مترادف ہے، اسی لئے ریاستی ادارے اور ملک کے نامی گرامی پرائیوٹ سیکٹرز اپنے تئیں پوری کوشش کر رہے ہیں کہ اس عفریت پر قابو حاصل کیا جائے۔اٹلس ہنڈا بھی ان میں سے ایک ہے۔جس نے پچھلے بیس سال سے روڈ سیفٹی کا ایک مکمل ڈیپارٹمنٹ بنا رکھا ہے جو قانون نافذ کرنے والے اداروں کو جدید علوم سے بہرامند کرنے کے ساتھ ساتھ عوام میں شعور اور آگاہی پھیلانے میں بنیادی کرادر ادا کر رہا ہے۔پورے پاکستان میں پھیلا ہوا اس کا نیٹ

ورک ہر موٹر سائیکل بیچنے والے کو روڈ سیفٹی کی بنیادی معلومات فراہم کرنے کے اپنا اولین فریضہ سمجھتا ہے۔

خوش آئند بات یہ ہے کہ انسانیت کا درد محسوس کرتے ہوئے ہمارے ملک میں ایسے لوگ بھی ہیں جو انفرادی حیثیت میں نہ صرف عوام میں ٹریفک آگاہی اور شعور دلانے میں پیش پیش ہیں بلکہ پبلک اور پرائیویٹ سیکٹر کے درمیان پل کا کردار بھی ادا کر رہے ہیں۔یہی وہ لوگ ہیں جو اس ملک کا سرمایہ اور فخر ہیں۔جب بھی ایسے لوگوں کا ذکر آتا ہے تو سب سے نمایاں نام جو ذہن میں ابھرتا ہے وہ شہر ملتان کا باسی ناصر محمود شیخ ہے۔روڈ سیفٹی پر کام کرنے والا کوئی ہی ادارہ یا فرد ہوگا جو ان کی خدمات سے مستفید نہ ہوا ہو۔شیخ صاحب نہایت ہی درد دل رکھنے والے ایک شفیق انسان ہیں۔ٹریفک حادثات کو قابو کرنے میں ان کی کوشش خواہ سڑک پر آگاہی کیمپ، کسی جیل میں اس کے ملازمین، شہروں کے مشہوروں و معروف بالوں میں عوام الناس کو ٹریفک معلومات سے بہرمند کرنے یا پھر اخباروں میں آرٹیکل اور سوشل میڈیا پر بھرپور کمپین کی صورت میں ہوں ان کو ہمیشہ سنہرے حروف میں یاد کیا جاتا ہے۔

امید ہے کہ شیخ صاحب کی کاوش سے لکھے جانے والا یہ کتابچہ بھی ٹریفک کو رواں دواں رکھنے اور ہمارے پیارے ملک کی شاہراہوں کو حادثات سے بچانے میں اہم کردار ادا کرے گا۔

ناصر محمود شیخ

عرضِ حال

عہد نو کا اس سے بڑھ کر حادثہ کوئی نہیں
سب کی آنکھیں جاگتی ہیں بولتا کوئی نہیں

وطن عزیز میں ٹریفک حادثات کی وجہ سے زخمی ہونے اور اپنے پیاروں سے بچھڑ جانے والوں کی تعداد میں کوئی کمی نہیں دیکھی جارہی ٹریفک حادثات کی خبریں پڑھ کر دیکھ کر سن کر دل بہت رنجیدہ اور غمگین ہوتا ہے

جبکہ روک تھام کی کوششیں آٹے میں نمک برابر ہیں۔

میں رب کا شکر بجالاتا ہوں کہ مجھے میرے دل دماغ سوچ کو روڈ سیفٹی کے پیغام کو پھیلانے اسے تبلیغ سمجھ کر اللہ سبحان تعالیٰ کی مخلوق کی سلامتی اور تحفظ کے لئے چنا گیا۔

اس موضوع سے جڑے عرصہ کو دیکھوں تو استاد محترم بابائے ٹریفک چوہدری شریف ظفر کا ہمیشہ ممنون رہوں گا کہ مجھے اس دشت میں دھکیلنے والی ہستی ہیں خود بھی ٹریفک کے موضوع پر کتابیں لکھ کر دھرتی کا حق ادا کیا ہے۔

انکی صحت سلامتی تندرستی کے لئے ڈھیروں دعائیں۔

ٹریفک حادثات سے کیا ہو گیا کیا ہونے والا ہے طویل کہانی اور قصے ہیں۔

ہم بڑھتے حادثات سے سبق نہیں سیکھ رہے نہ ٹیکنالوجی کا استعمال کر رہے ہیں۔

آپ کسی بھی ایئرپورٹ جائیں پارکنگ ایریا میں ون وے رانگ وے کی روک تھام کے لئے ٹائیر بریسٹر لگا دیئے جاتے ہیں۔ کوئی تصور بھی نہیں کر سکتا کہ رانگ وے سے گاڑی لے جا سکے۔

لیکن شہری حدود میں اسکو کہیں استعمال نہیں کیا جاتا۔ انفراسٹرکچر اور روڈ انجینئرنگ کا بہت فقدان نظر آتا ہے۔ ہم صرف ٹریفک اشاروں کی تنصیب کو لازمی عمل سمجھتے ہیں لیکن افسوس جب تک اشارے پر ٹریفک پولیس والا تعینات نہ ہو تو ٹریفک اشاروں کا احترام اور پابندی بھی نہیں کی جاتی۔

موٹر سائیکل سواروں کی بدنظمی عروج پر

ٹریفک نظام میں بدنظمی اور حادثات میں بہت کردار موٹر سائیکل سواروں اور لوڈر رکشوں کا ہے ریسکیو 1122 کے جاری ٹریفک حادثات سے متعلقہ اعداد و شمار بتاتے ہیں کہ 85 فی صد ٹریفک حادثات میں موٹر سائیکل سوار اور 5 فی صد لوڈر رکشے اور سواری والے رکشے ملوث ہوتے ہیں۔ ملک میں ہر سال بیس لاکھ نئی موٹر سائیکلیں مارکیٹ میں فروخت ہوتی ہیں لیکن پورے ملک میں کوئی ایک انسٹی ٹیوٹ یا موٹر سائیکل ڈرائیونگ کی تربیت دینے والا ادارہ نہیں ہے۔ پاکستان کی سڑکوں پر رواں دواں اڑھائی کروڑ موٹر سائیکل سوار بغیر سیکھے، بغیر ٹریننگ لئے سڑکوں پر آجاتے ہیں، جس کی وجہ سے بدنظمی کا طوفان بڑھتا جارہا ہے۔

سب سے زیادہ کالجز اور سکولوں کے طلبہ موٹر سائیکلیں استعمال کرتے ہیں لیکن افسوس کہ تعلیمی اداروں ٹریفک شعور کے لئے بہت کم کام کیا جاتا ہے۔ حالانکہ

تعلیمی اداروں میں میوزک سوسائیٹی ۔ کلچرل سوسائیٹی ۔ شعروادب کی کمیٹیاں تو بنتی ہیں روڈ سیفٹی کمیٹی کا کہیں کوئی تصور نہیں ہے ۔ یہ سوسائٹی اگر تعلیمی ادارے میں قائم کی جائے تو ٹریفک ضابطوں ٹریفک نظام کی اہمیت کے حوالے سے بہت اہم کردار ادا کر سکتی ہیں ہر بڑے چھوٹے ادارے میں ۔ سالانہ روڈ سیفٹی ڈے منایا جائے تو شعور بڑھے گا ۔

سٹی ٹریفک پولیس ۔موٹروے پولیس ۔ پٹرولنگ ہائی وے پولیس ۔ اپنی کوششیں تو کر رہے ہیں سیمینارز لیکچرز ۔ بہت کچھ کرتے ہیں لیکن

کون سمجھا ہے صرف باتوں سے
سب کو اک حادثہ ضروری ہے

جب تک ہم خود یا ہمارا پیارا کسی ٹریفک حادثہ کا شکار نہ ہو ہم نہ سنبھلنا چاہ رہے ہیں نہ کوئی سبق حاصل کر رہے ہیں ۔

ریسکیو 1122 کی خدمات

جب سرکاری اداروں کا ذکر ہو تو ریسکیو 1122 کی خدمات ناقابل فراموش ہیں ۔ انسانی جانیں بچانے خون آلود لاشیں اٹھانے ہر عمل میں انکی کارکردگی بہت اعلی ہے ۔اب ہر ٹریفک حادثہ یا کسی بھی مصیبت کے وقت اللہ سبحان وتعالیٰ کا نام لے کر ریسکیو 1122 کو ہی یاد کیا جاتا ہے ۔اس ادارے نے کبھی مایوس نہیں کیا ۔ ہونا تو چاہیے کہ جس طرح عوام سے PTV ٹیکس اور دیگر ٹیکس لئے جاتے ہیں بجلی کے بلوں میں 50 روپے ریسکیو فنڈ کے نام پر لئے جائیں تا کہ ریسکیو کے پاس جدید ترین گاڑیاں ، جدید ترین آلات اور ہیلی کاپٹرز آ جائیں اور یہ زیادہ خدمت سرانجام دے سکیں ۔

سڑکیں شاہراہیں منظم قوموں کی آئینہ دار اور مزاج کی عکاسی کرتی ہیں ۔ پاکستان سے باہر کسی بھی ملک میں چلیں جائیں منظم ٹریفک لائین اور لین کے حقیقی مناظر ٹریفک پولیس کا طاقتور کردار اور خوف واضح نظر آتا ہے ۔ قانون کی علمداری صاف شفاف نظر آتی ہے ۔ٹریفک پولیس دنیا بھر میں طاقتور اور بااختیار ادارے کے طور پر کام کرتی ہے ۔ یہ کسی کا لحاظ کئے بغیر اپنی خدمات سرانجام دیتے ہیں ۔

دنیا بھر میں ٹریفک کنٹرول بھاری جرمانے عائد کر کے بھی کیا جاتا ہے ۔گلف کے عربی بولنے والے خطہ میں ٹریفک حادثات کی روک تھام اور روانی برقرار رکھنے کے لئے سخت قوانین کا نفاذ اور عمل درآمد ہے ۔ ہمارے ہاں منظم ٹریفک ایک خواب نظر آتی ہے ۔ہم ٹریفک حادثات میں نوجوانوں کی ہلاکت میں ایشیا میں نمبرون ہیں ۔ زیادہ تر ہلاکتیں ٹریفک حادثات کی وجہ سے ہیں ۔

ہسپتالوں کی صورتحال

ہمارے ملک میں میڈیکل کے شعبہ اور پیرامیڈیکس کے لئے سب سے زیادہ بوجھ اور ذمہ داری ٹریفک حادثات سے متاثرہ افراد کو سنبھالنا ہے ۔اچانک کوئی حادثہ ہوتا ہے اور تیس تیس چالیس چالیس صحت مند بندے مریض بن کر بستر پر آجاتے ہیں ۔ جنہیں طویل عرصہ سنبھالنا پڑتا ہے ۔ ٹریفک حادثات کی روک تھام سے ہسپتالوں پر دباؤ بھی کم ہو سکتا ہے ۔

ہمارے ہاں آرتھو پیڈکس ہڈی جوڑ کے ہسپتال ٹریفک حادثات سے متاثرہ افراد سے بھرے نظر آتے ہیں ۔تکلیف میں کراہتے انسانوں کو دیکھ کر دل رنجیدہ ہوتا ہے جو محسن نقوی کا شعر یاد کر رہے ہوتے ہیں ۔

اک حادثے سے گر گئے

محسن زمین پر

ہم رشک آسمان تھے

ابھی کل کی بات ہے

ہڈی جوڑ والے عطائی ڈاکٹرز خوب دھندہ کر رہے ہیں اور ٹریفک حادثات سے متاثرہ افراد میں معذوری بانٹ رہے ہیں۔ ہڈی جوڑ کے سرکاری ہسپتالوں اور وارڈز میں ایک ہجوم نظر آتا ہے۔ اسی طرح گھروں میں بے شمار زخمی پڑے ہیں جو بستر پر اپنی تکلیف کے ساتھ گھر میں ماؤں، بہنوں کو بھی تکلیف میں ڈال کر ایک لمبی اذیت کا شکار رہتے ہیں حالانکہ اگر وہ دوران ڈرائیونگ تحمل مزاجی کا مظاہرہ کر لیں تو کبھی ایسی ناخوشگوار صورتحال کا سامنا نہ کرنا پڑے۔

ٹریفک حادثات سے متعلق خبر پڑھنے والوں کے لئے صرف ایک خبر ہوتی ہے لیکن حادثات کا شکار افراد کے لئے قیامت نامہ ہوتا ہے ایک حادثہ ایک خاندان کے معاشی۔ سماجی۔ جسمانی نظام پر کاری ضرب لگاتا ہے بعض حادثات کے اثرات طویل مدت رہتے ہیں۔ میرے شہر ملتان میں موٹر سائیکل سوار عقیل اعوان کا 25 جون 1995 کو حادثہ ہوا ہیلمٹ نہیں پہنا ہوا تھا سر اور ریڑھ کی ہڈی کی چوٹ نے عمر بھر کے لئے مفلوج کر کے بستر کا مستقل مکین بنا دیا اس افسوسناک واقعہ نے انکے والدین۔ بہن بھائیوں کو بہت دکھی غمزدہ کیا اسی طرح کی بہت سے ایسی مثالیں ہیں کہ نوجوان بچے تیز رفتاری اور ڈرائیونگ میں بداحتیاطی کی وجہ سے اپنے والدین اپنے پیاروں کو عمر بھر کا روگ دے گئے۔

حادثات میں کمی کیسے لائی جا سکتی ہے

ہمارے معاشرے میں ڈرائیونگ کا شوق سکول کالج کے طلباء یا 15 سے 18 سال کو بہت زیادہ ہوتا ہے والدین کو چاہئے کہ اپنے بچوں کو تلقین کریں کہ پاکستان میں ٹریفک قوانین کے مطابق 18 سال سے کم عمر کو ڈرائیونگ کی اجازت نہیں ہے۔

اگر کوئی 18 سال سے کم عمر بچہ خلاف قانون ڈرائیونگ کرتا ہے تو جلد بازی۔ تیز رفتاری ون وہیلنگ سے باز رکھنا۔ اولین ذمہ داری والدین کی ہے

جلد بازی۔ عجلت۔ تیزی طراری ہمارے قومی مشاغل بن چکے ہیں ہم اپنے بچوں ملازمین ہر کسی کو جب وہ کسی کام سے روانہ ہوتا ہے تو کہتے ہیں جلدی آنا۔ دیر نہ کرنا ہر زبان میں جو بھی جلد بازی کے بارے میں کہ سکتے ہیں کہتے ہیں ہمیں ضرورت ہے کہ کہیں اطمینان سے آنا اپنا اور دوسروں کا خیال رکھنا تیز رفتاری سے پرہیز کرنا

عمومی طور پر ہمارے ہاں کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی نیند آرام بارے کم غور وفکر کیا جاتا ہے۔ نیند کا پورا نہ ہونا نقصان اور حادثات کا سبب بنتا ہے۔

ٹریفک حادثات میں کمی کی خوشخبری

بعض اوقات کوئی ایک واقعہ قوموں کی زندگی میں تبدیلی کا سبب بن جاتا ہے۔ پنجاب میں بھی کچھ ایسا ہوتا نظر آ رہا ہے۔ 18 نومبر 2023ء ڈی ایچ اے لاہور میں ایک ایسا ٹریفک حادثہ ہوا جس میں 14 سال کے کم عمر ڈرائیور افنان شفقت اعوان نے تیز رفتاری کا مظاہرہ کرتے ہوئے ایک ایسی چھوٹی کار کو کچل دیا جس میں آٹھ سواریاں موجود تھیں۔ 6 افراد موقع پر ہی ہلاک ہو گئے۔ یہ تیز رفتاری کا خوفناک نتیجہ تھا۔ پورے لاہور میں غم و غصے کی لہر دوڑ گئی حالانکہ یہ کوئی انوکھا واقعہ نہ تھا۔ ہر روز

پنجاب میں مختلف مقامات پر 900 سے زیادہ ٹریفک حادثات ہوتے ہیں۔ ہر روز اوسط 14 افراد کی ہلاکت ہوتی ہے جن میں زیادہ تعداد موٹر سائیکل سواروں کی ہوتی ہے۔ یہ بھی ایک عام سا لیکن افسوس ناک ٹریفک حادثہ تھا۔ ہائیکورٹ کے جسٹس علی ضیا باجوہ نے اس واقعہ پر بہت سخت نوٹس لیا۔ فوری طور پر اس نوجوان کے خلاف سخت کارروائی کا حکم دیا اور یہ کہا کہ کم عمر اور بغیر لائسنس ڈرائیونگ کرنے والوں کو فوری طور پر گرفتار کر لیا جائے، یہ چلتے پھرتے قاتل ہیں۔ اس آرڈر پر وزیر اعلیٰ پنجاب محسن نقوی اور آئی جی پنجاب ڈاکٹر عثمان انور نے فوری عمل شروع کر دیا۔ صوبے بھر میں بغیر لائسنس چلانے والے ڈرائیورز کی گرفتاریاں شروع ہو گئیں۔ سوشل میڈیا نے اس کو ایک الگ رنگ دیا اور کم عمر ڈرائیورز کو خوب نمایاں کیا۔ انہیں مظلوم ثابت کرنے کی کوشش کی، ان کے خلاف درج کئے جانے والے مقدمات کو غلط قرار دیا کہ ایک مقدمے کے اندراج سے کسی نوجوان کے کیریئر پر داغ لگ سکتا ہے لیکن جانے وہ کیوں بھول گئے ان نوجوانوں کی لاشوں کو جو اپنی غلط ڈرائیونگ کی وجہ سے اس دنیا سے چلے گئے اور ان کے والدین اب بھی ان کی راہ تک رہے ہیں۔ میں بہت سی ایسی ماؤں کو جانتا ہوں جو ٹریفک حادثات میں بچھڑ جانے والے اپنے بچوں کے غم میں اپنی آنکھوں کی روشنی میں گنوا بیٹھی ہیں۔

صوبہ پنجاب میں 2 کروڑ سے زیادہ گاڑیاں اور موٹر سائیکلیں بغیر ڈرائیونگ لائسنس کے چلائی جاتی ہیں۔ یہ افسوس ناک اعداد و شمار ہیں۔ دنیا بھر کے مہذب ممالک میں کسی ایک ڈرائیور کے بھی بغیر ڈرائیونگ لائسنس کے گاڑی یا موٹر سائیکل سڑک پر لانے کا تصور بھی نہیں ہے۔ اگر ہم نے حادثات میں کمی لانی ہے تو ایسے ہی

فیصلے کرنے ہوں گے جیسا فیصلہ جسٹس علی ضیا باجوہ نے سنایا ہے۔ اور نگران حکومت نے عمل کیا ہے۔ کوئی سیاسی حکومت ایسے سخت اقدامات کا تصور بھی نہیں کر سکتی۔ ہم نے ٹریفک حادثات میں ضائع ہونے والی انسانی جانوں اور زخمی ہونے والوں کو اہمیت نہیں دی۔ کبھی اس کی روک تھام کے لئے کوششیں نہیں کیں۔ یہی وجہ ہے کہ ہمارے ہاں ہر سال 8 ہزار سے زیادہ افراد سڑکوں پر بے موت مارے جاتے ہیں اور سڑک سے بستر تک کا سفر کرنے والوں کی تعداد بھی ہزاروں میں ہے۔

تعلیمی نصاب میں ڈرائیونگ کے اصول ضابطے، قوانین شامل کرنا وقت کی اہم ضرورت ہے۔ والدین اپنی ذمہ داریوں کا احساس کریں۔ موجودہ مشکل معاشی دور میں اپنا پیٹ کاٹ کر بچوں کو پڑھانے والے والدین جانے کیوں اس بات کی پرواہ نہیں کرتے کہ ان کا بچہ کیسی ڈرائیونگ کر رہا ہے، کتنی خوفناک ڈرائیونگ کر رہا ہے۔ اب بہت ضروری ہے کہ والدین اور اساتذہ کرام اپنی ذمہ داریوں کا احساس کریں۔ سب کچھ پولیس پر نہ چھوڑ دیں۔

ٹریفک حادثات کی تباہ کاریوں اور جانی ومالی نقصان کے حوالے سے ریسکیو 1122 پنجاب کے اعدادوشمار

Rescue 1122 - Consolidated Road Traffic Report

Report Date : 01/01/2015 to 31/12/2015

	LHR	RWP	FSD	MUL	GUJ	DGK	BWP	RYK	RJP	KNW	MFG	BWN	LYH	LDN	VHR	Total
Total RTA	46268	9539	22246	13575	14816	5472	7279	8668	2524	6712	3030	3243	2322	2789	3090	227390
Total Victim	49025	10868	27470	15936	15858	6356	8093	11483	3448	8105	4457	3893	2684	3537	3770	274244
Male	39914	9207	22029	12585	12503	5338	6403	9146	2874	6405	3389	3048	2204	2651	2928	217296
Female	9111	1661	5441	3351	3355	1018	1690	2337	574	1700	1068	845	480	886	842	56948
Spinal Injury	383	130	1424	172	22	4	69	5	21	13	52	18	7	13	16	4236
Multiple Fracture	1808	262	3972	79	366	27	279	566	14	304	190	99	39	99	166	12435
Dead	308	128	241	147	218	103	59	137	42	118	83	37	29	63	39	3094
Alive & Stable	14619	3289	9574	6052	6428	6192	2430	3614	3207	2194	3781	1528	2485	1070	1043	111716
Alive & Unstable	34098	7451	17655	9737	9212	61	5604	7732	199	5793	593	2328	170	2404	2688	159434
Over speed	14898	5563	9009	3300	6996	3415	2672	4997	1016	2828	1827	1429	1176	773	919	95505

Rescue 1122 - Consolidated Road Traffic Report

Report Date : 01/01/2014 to 31/12/2014

	LHR	RWP	FSD	MUL	GUJ	DGK	BWP	RYK	RJP	KNW	MFG	BWN	LYH	LDN	VHR	Total
Total RTA	41811	8283	21024	12722	13695	4713	5974	6965	2307	5701	2436	2603	1860	2574	2564	201120
Total Victim	46014	9556	25850	14662	14585	5748	6549	10030	2955	7140	3578	3095	2100	3499	3162	245397
Male	37705	8163	20403	11706	11481	4801	5254	8054	2523	5617	2732	2360	1780	2654	2503	195801
Female	8309	1393	5447	2956	3104	947	1295	1976	432	1523	846	735	320	845	659	49596
Spinal Injury	251	100	1710	65	30	11	74	7	20	7	23	6	7	21	18	4079
Multiple Fracture	1410	278	3960	124	292	74	51	551	8	812	108	97	47	61	127	12455
Dead	209	107	192	117	199	118	60	99	46	98	57	31	19	39	37	2547
Alive & Stable	14016	3058	9169	5644	2176	5500	2019	3003	2748	1920	3148	2465	1999	999	924	103392
Alive & Unstable	31789	6391	16489	8901	12210	130	4470	6928	161	5122	373	599	82	2461	2201	139458
Over speed	18374	3953	7729	2268	6330	2977	1720	4374	872	2257	1552	1036	894	313	815	83544

Rescue 1122 - Consolidated Road Traffic Report

Report Date : 01/01/2017 to 31/12/2017

	LHR	RWP	FSD	MUL	GUJ	DGK	BWP	RYK	RJP	KNW	MFG	BWN	LYH	LDN	VHR	Total
Total RTA	53979	8516	23731	17141	15535	6661	9730	8369	2855	6807	4473	3070	2822	3156	3465	265510
Total Victim	54240	9665	28483	20238	16320	7949	10481	10704	3602	7664	6275	3444	3271	3933	4128	311716
Male	44971	8150	22634	16170	12865	6634	8332	8583	3026	5953	4755	2638	2642	2983	3249	246868
Female	9269	1515	5849	4068	3455	1315	2149	2121	576	1711	1520	806	629	950	879	64848
Spinal Injury	1384	106	1166	537	25	10	52	0	9	9	78	19	23	14	7	6199
Head Injury	5830	973	4361	2844	826	648	1093	183	276	336	932	170	332	427	279	34697
Multiple Fracture	3003	92	5644	51	292	45	284	159	3	58	277	71	98	141	123	17039
Dead	443	161	315	124	243	155	122	130	54	144	113	64	82	64	36	3829
Alive & Unstable	35931	7265	18958	12986	10235	13	7498	7976	142	6201	1555	2482	193	2930	3156	189005
Over speed	15540	5036	15329	4930	7713	4542	5188	4945	1102	3343	2971	1446	1360	1276	604	122447

Rescue 1122 - Consolidated Road Traffic Report

Report Date : 01/01/2016 to 31/12/2016

	LHR	RWP	FSD	MUL	GUJ	DGK	BWP	RYK	RJP	KNW	MFG	BWN	LYH	LDN	VHR	Total
Total RTA	46060	9439	23400	13906	13710	6032	8227	8711	2736	6608	3215	3251	2134	2725	3495	238785
Total Victim	47234	10734	27977	16438	14433	7131	8993	11290	3490	7553	4421	3819	2430	3403	4036	283089
Male	38870	9005	22284	12842	11505	5955	7218	9059	2929	5907	3410	2946	1985	2553	3204	224412
Female	8364	1729	5693	3596	2928	1176	1775	2231	561	1646	1011	873	445	850	832	58677
Spinal Injury	840	103	944	433	18	5	38	6	22	23	76	5	5	14	11	4237
Head Injury	4487	1016	3437	1779	722	496	1174	176	260	303	592	161	188	337	212	29032
Multiple Fracture	2017	169	5279	52	276	79	254	353	28	255	250	121	33	73	269	14242
Dead	337	162	293	173	204	103	86	181	46	107	93	39	21	67	29	3393
Alive & Unstable	33215	7883	17722	10233	8886	73	6204	7837	241	5708	976	2552	174	2403	2981	169083
Over speed	11775	5549	12933	2719	6334	3732	2489	5183	979	2381	2037	1561	1008	927	931	102029

Rescue 1122 - Consolidated Road Traffic Report

Report Date : 01/01/2019 to 31/12/2019

	LHR	RWP	FSD	MUL	GUJ	DGK	BWP	RYK	RJP	KNW	MFG	BWN	LYH	LDN	VHR	Total
Total RTA	82136	11858	32497	26649	19059	7979	11815	7518	3140	6385	5727	3515	3507	5206	6221	344104
Total Victim	84162	12398	37232	29121	19920	8890	12185	9283	4101	7076	7627	4105	4135	5748	7065	387733
Male	65670	10585	30256	23909	15702	7464	9790	7492	3501	5431	5948	3090	3374	4453	5557	305521
Female	18492	1813	6976	5212	4218	1426	2395	1791	600	1645	1679	1015	761	1295	1508	82212
Spinal Injury	1727	116	522	431	10	4	68	0	15	182	39	24	14	15	13	5644
Head Injury	8230	966	4146	2598	1206	543	1405	215	428	780	879	346	477	641	751	38165
Multiple Fracture	5035	181	5750	2	246	134	208	126	66	602	170	227	239	95	218	18857
Dead	208	179	253	90	198	86	81	146	51	153	86	80	43	85	78	3346
Alive & Unstable	33507	6912	18335	13581	10149	28	7301	7340	1162	6037	1421	3260	475	4424	5990	197065
Over speed	25401	7348	17841	7666	10499	5196	4424	4640	1218	2714	3609	1840	1686	1549	1862	149181

Rescue 1122 - Consolidated Road Traffic Report

Report Date : 01/01/2018 to 31/12/2018

	LHR	RWP	FSD	MUL	GUJ	DGK	BWP	RYK	RJP	KNW	MFG	BWN	LYH	LDN	VHR	Total
Total RTA	80804	9207	32899	25572	19975	8236	11300	7840	2919	6433	5224	3035	3014	4130	4886	332516
Total Victim	82396	10053	38268	29273	20579	9296	11790	9570	3883	7189	7220	3371	3521	4995	5653	379815
Male	67930	8511	30820	24073	15734	7766	9594	7698	3204	5613	5565	2663	2911	3814	4506	301940
Female	14466	1542	7448	5200	4845	1530	2196	1872	679	1576	1655	708	610	1181	1147	77875
Spinal Injury	1674	70	1146	1012	34	32	29	0	45	140	52	21	15	18	15	7128
Head Injury	7661	878	4967	5335	986	731	1209	174	341	541	866	205	323	596	427	40759
Multiple Fracture	4619	117	5774	73	204	164	195	126	32	153	240	100	63	106	89	19190
Dead	350	141	280	111	240	132	102	117	61	144	65	48	54	83	44	3466
Alive & Unstable	34742	6825	19245	13130	10201	38	6772	7471	119	6008	1358	2661	251	3718	4792	193664
Over speed	25677	5715	18302	7225	11220	5322	5265	4801	1072	3382	3403	1341	1471	1246	598	148710

Rescue 1122 - Consolidated Road Traffic Report

Report Date : 01/01/2021 to 31/12/2021

	LHR	RWP	FSD	MUL	GUJ	DGK	BWP	RYK	RJP	KNW	MFG	BWN	LYH	LDN	VHR	Total
Total RTA	89224	13119	28921	28302	20829	8427	13721	7676	3007	6432	6268	4801	3761	5482	6662	364030
Total Victim	89842	12677	31850	30487	21426	9142	13922	9231	3597	6789	7472	5000	4337	5862	7308	393582
Male	75191	10969	26619	24997	16833	7809	11373	7378	3008	5372	5990	3820	3538	4564	5806	318500
Female	14651	1708	5231	5490	4593	1333	2549	1853	589	1417	1482	1180	799	1298	1502	75082
Spinal Injury	2294	117	249	38	7	12	44	3	18	102	33	181	17	11	14	5413
Head Injury	8150	994	2691	1934	1798	543	1553	239	574	555	1033	808	426	407	631	37088
Multiple Fracture	3602	257	4387	38	229	117	116	168	297	400	140	417	200	60	269	15758
Dead	348	176	361	268	297	129	185	152	55	145	159	93	60	73	95	4277
Alive & Unstable	39863	6605	15526	10991	9655	31	7709	6997	2929	5452	686	3947	528	4267	5738	196680
Over speed	24336	7798	13073	15025	14126	5842	4425	4313	1194	2603	4119	2254	1958	1994	1617	159424

Rescue 1122 - Consolidated Road Traffic Report

Report Date : 01/01/2020 to 31/12/2020

	LHR	RWP	FSD	MUL	GUJ	DGK	BWP	RYK	RJP	KNW	MFG	BWN	LYH	LDN	VHR	Total
Total RTA	66319	11256	29068	24884	17399	7369	11992	6669	3013	6381	4837	3862	3274	4721	6307	311444
Total Victim	67143	11382	32597	27658	18328	7961	12404	8008	3601	7048	6439	4222	3653	5143	7204	345422
Male	54315	9773	26722	22850	14432	6849	10064	6581	3102	5512	5145	3178	3029	4021	5760	276969
Female	12828	1609	5875	4808	3896	1112	2340	1427	499	1536	1294	1044	624	1122	1444	68453
Spinal Injury	2213	121	481	59	23	9	42	2	18	158	14	104	14	14	32	5614
Head Injury	6720	898	2958	1388	1180	478	1728	195	428	635	575	506	341	576	786	32574
Multiple Fracture	3323	221	4461	95	263	242	119	68	187	167	55	437	252	66	307	14925
Dead	262	150	301	244	227	106	148	126	50	138	77	74	48	71	102	3707
Alive & Unstable	27733	5985	15275	10107	8305	46	7061	5948	2911	5701	641	3244	484	3752	6000	171430
Over speed	18562	6873	14908	13825	10635	5028	3580	4132	1011	2640	3145	1745	1730	1377	2320	139658

Rescue 1122 - Consolidated Road Traffic Report

Report Date : 01/08/2023 to 31/08/2023

	LHR	RWP	FSD	MUL	GUJ	DGK	BWP	RYK	RJP	KNW	MFG	BWN	LYH	LDN	VHR	Total
Total RTA	8773	1477	2451	2588	2090	873	1169	763	334	643	696	677	415	499	684	36867
Total Victim	9081	1443	2470	2630	2046	905	1174	815	390	688	767	734	451	525	748	38796
Male	7468	1234	2045	2204	1653	762	960	651	329	546	620	585	371	428	578	31554
Female	1613	209	425	426	393	143	214	164	61	142	147	149	80	97	170	7242
Spinal Injury	29	7	0	14	5	2	2	1	1	3	0	14	0	0	1	121
Head Injury	459	92	142	186	61	29	66	12	11	59	52	36	24	20	25	1869
Multiple Fracture	110	15	295	24	15	10	14	7	9	8	9	19	1	8	5	771
Dead	35	14	30	11	17	8	10	8	1	8	9	5	10	4	3	296
Alive & Unstable	3636	687	1217	914	827	332	626	513	236	447	417	414	341	267	489	19573
Over speed	220	706	1369	100	83	62	178	145	37	52	225	44	35	201	43	4988

Rescue 1122 - Consolidated Road Traffic Report

Report Date : 01/01/2022 to 31/12/2022

	LHR	RWP	FSD	MUL	GUJ	DGK	BWP	RYK	RJP	KNW	MFG	BWN	LYH	LDN	VHR	Total
Total RTA	92781	13097	28383	27410	22275	8779	12438	8435	3119	6319	6547	5044	3755	5158	6340	369564
Total Victim	96871	13007	30565	28657	21932	9513	12886	9127	3742	6940	7395	5528	4286	5450	6962	396578
Male	81076	11274	25415	23809	17688	8066	10475	7173	3098	5471	5960	4350	3466	4222	5555	322377
Female	15795	1733	5150	4848	4244	1447	2411	1954	644	1469	1435	1178	820	1228	1407	74201
Spinal Injury	472	86	54	117	37	28	34	11	8	40	11	17	6	8	21	1898
Head Injury	6103	986	2248	2085	897	557	828	205	240	575	823	461	204	96	297	28354
Multiple Fracture	1456	207	4136	379	259	223	177	154	72	127	149	136	96	17	78	11451
Dead	484	165	336	220	244	93	129	137	39	105	144	104	63	57	100	3929
Alive & Unstable	41088	6628	16007	10121	9441	4258	7234	6750	2942	5252	1712	4384	3326	3817	5069	214797
Over speed	4407	6956	10911	2355	2166	2137	911	3114	538	790	3346	843	669	1125	502	69498

Safe Motorcycle Riding

Everyone Can Play A Part

حادثات کی وجوہات

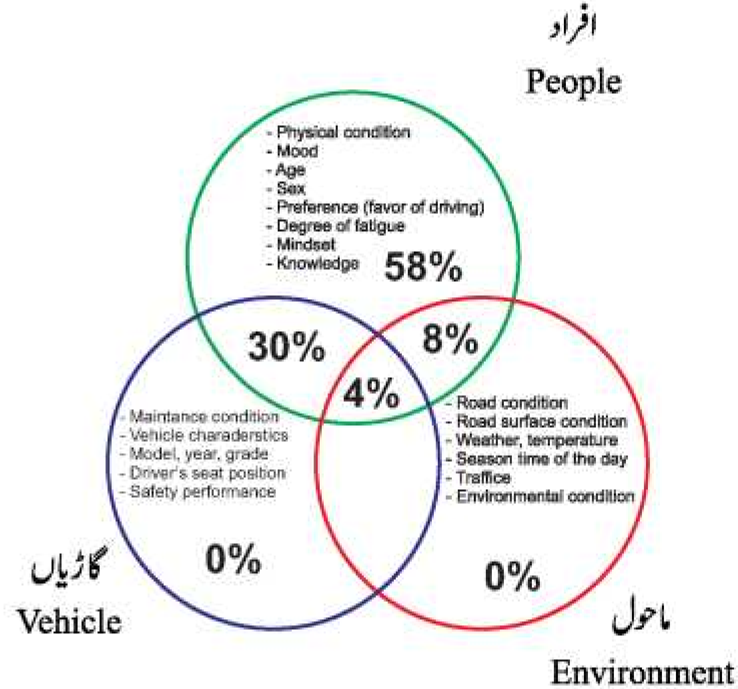
Four Causes of Accidents

1۔افراد

2۔گاڑیاں

3۔سڑک(Road Inforstructure)

4۔موسم(Season)



یہ جاپان میں 157 حادثات پر انتہائی باریک بینی سے کی جانے والی تحقیق کے نتائج ہیں جس کے مطابق 80 فیصد حادثات انسانی غلطی کی وجہ سے ہوتے ہیں۔ جبکہ صرف اور صرف ماحول اور گاڑیوں کی وجہ سے ایک بھی حادثہ نہیں ہوا۔ بلکہ ماحول اور گاڑیوں کی وجہ سے بھی جو حادثے ہوئے ہیں ان میں بھی کہیں نہ کہیں انسانی غلطی شامل ہے۔

Road Accident

سڑک پر پیش آنے والا ایسا واقعہ جو غیر ارادی طور پر بغیر کسی چاہت اور بغیر کسی عزائم کے رونما ہو جس کے نتیجہ میں مالی یا جانی یا دونوں نقصان ہوں اسے روڈ ایکسیڈنٹ کہتے ہیں۔ مثلاً

☆ پہاڑی علاقے سے گزرتے ہوئے کسی پتھر کا گاڑی پر گر جانا

☆ سڑک پر نہ دکھائی دینے والا تیز آلہ جس سے ٹائر گزرے اور پھٹ جائے۔

☆ اچانک کسی جانور کا سڑک پر آ جانا۔

☆ سڑک پر موجود دوسروں کا ایسا عمل جو گاڑی چلانے والے کو سنبھلنے کا موقع نہ دے۔

☆ دوران سفر غیر متوقع موسمی حالات وغیرہ وغیرہ۔

Road Crash

سڑک پر پیش آنے والا ایسا واقعہ جو اس عمل سے ہو جس کے خطرناک نتائج کا علم پہلے سے انسان کو ہو مثلاً

☆انسانی غلطی کی وجہ سے ہوتے ہیں

☆ڈرائیور کے Action کی وجہ سے ہوتا ہے

☆تیز رفتاری

☆دوران ڈرائیونگ موبائل فون کا استعمال

☆خراب گاڑی بالخصوص خستہ ٹائروں کے ساتھ چلانا

☆Tailgating (گاڑیوں کا درمیانی فاصلہ انتہائی کم)

☆Being Distracted (توجہ ہٹانا)

☆سرخ اشاروں کو جمپ کرنا (اشارہ کو توڑ دیا)

☆برے موسم میں سفر پر روانہ ہونا

☆سڑک پر غیر ضروری رسک لینا

☆گاڑی چلانے کی مکمل مہارت کا نہ ہونا

☆کم عمری میں گاڑی چلانا (وغیرہ وغیرہ)

محفوظ سواری
Safety Riding

سیفٹی سے کیا مراد ہے؟ (Think Before)

کسی بھی کام کو شروع کرنے سے پہلے اس میں حادثاتی عنصر کو بھانپتے ہوئے اس کے نقصانات سے بچنے کے لیے احتیاطی تدابیر اختیار کرنے کے عمل کو سیفٹی کہتے ہیں۔

سیفٹی کیوں ضروری ہے ؟

1۔ اپنے آپکو اور دوسروں کو حادثات سے محفوظ رکھنے کے لیے
2۔ ٹریفک قوانین پر عمل کرنے کے لیے
3۔ شاہراوں کو محفوظ بنانے کے لیے
4۔ ٹریفک کو بغیر رکاوٹ کے رواں دواں رکھنے کے لیے
5۔ مالی نقصانات سے بچنے کے لیے جانی نقصان سے بچنے کے لیے
6۔ خطرے کے مطابق بروقت عمل کرنے کے لیے
7۔ وقت کے ضیاع سے بچنے کے لیے

8۔ سڑک پر ذہنی دباؤ اور بے چینی سے خود کو اور دوسروں کو بچانے کے لیے

9۔ مکمل اعتماد کے ساتھ سفر کرنے کے لیے

10۔ اردگرد کے ماحول سے باخبر رہنے کے لیے

موٹر سائیکل سواری میں سیفٹی کی اہمیت بہت زیادہ ہوتی ہے

1)Balancing

2)Operate

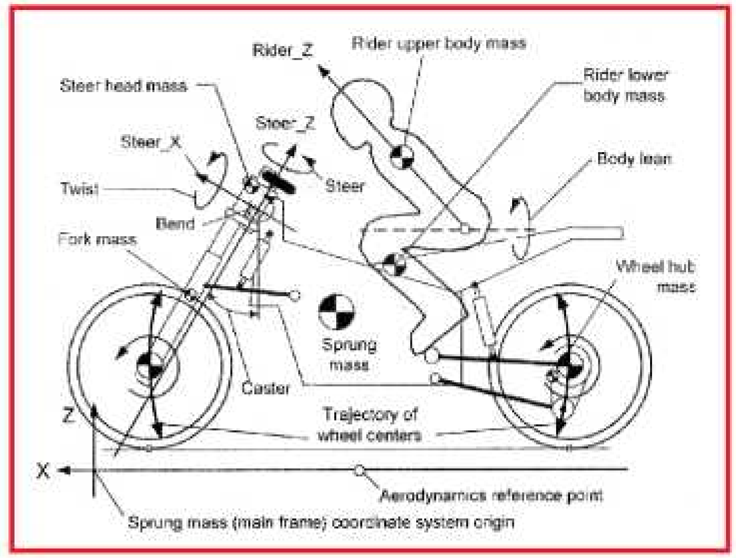
موٹر سائیکل دو پہیوں کی سواری ہے جس کا اپنا توازن سوار کی مہارت پر منحصر ہوتا ہے اس لیے بانسبت کسی دوسری گاڑیوں کے اسکے سوار کو حفاظتی اقدامات کی زیادہ ضرورت ہوتی ہے چونکہ وہ بیک وقت دو کام کر رہا ہوتا ہے

1۔ توازن برقرار رکھ رہا ہوتا ہے

2۔ موٹر سائیکل کو (Operate) چلا رہا ہوتا ہے

نیز موٹر سائیکل سوار موسمی حالات اور دیگر محرکات کا سامنا براہ راست کر رہا ہوتا ہے۔

نوٹ: موٹر سائیکل انجینئرز کی ایسی ایجاد ہے جس کو استعمال کرنے کے لیے سائنسی اصول ہی کارفرما ہوتے ہیں لہذا اس کا سیکھنا از حد ضروری ہے۔



موٹر سائیکل سیف رائیڈنگ

سواری سے قبل معائنہ
- افادیت
- بریک ٹائر
- لائٹس
- پیٹرول
- انجن آئل
- چین وغیرہ
- سائیڈ مرر
- Power

حفاظتی لباس
- ہیلمٹ
- چشمہ
- لباس
- دستانے
- جوتے

بیٹھنے کا صحیح انداز
- بیٹھنے کا صحیح انداز
- 7 نکات کے فوائد

بیٹھنے کا عمومی انداز
- بیٹھنے کا عمومی انداز

ڈبل سواری
- مردوں کے لئے
- خواتین کے لئے
- بچوں کے لئے

موٹر سائیکل ہینڈلنگ
- مین اسٹینڈ
- بیٹھنا
- دھکیلنا
- اترنا
- رکی حالت
- اٹھانا
- سائیڈ اسٹینڈ

بریکنگ
- اقسام
- انجن بریک کے فوائد
- اگلی پچھلی بریک
- پھسلنا
- درست طریقہ

موڑ Corner
- Cornering Safety Point / موڑ مڑنے کی احتیاط

سیفٹی ٹپس
- محفوظ فاصلہ
- دھند
- ٹائر پھٹنا
- بائیں لین
- موبائل فون
- تیز رفتاری
- جلدبازی

روڈ مارکنگ
- سنٹر آف دی روڈ
- ایج آف دی روڈ
- کراس آف دی روڈ

ٹریفک سائنز/اشارے
- انتباہی سائن
- لازمی سائن
- معلومات سائن

سواری سے قبل معائنہ
(Think Before)

موٹر سائیکل کی سواری سے لطف اندوز ہونے اور کسی ناخوشگوار حادثے سے بچنے کے لیے ضروری ہے کہ آپکی موٹر سائیکل مکمل طور پر درست حالت میں ہو اس یقین کو حاصل کرنے کے لیے سواری سے قبل معائنہ کرنا بہت ضروری ہے۔ لہذا سواری سے قبل مندرجہ ذیل پرزہ جات کو ضرور چیک کریں۔

مقصد

☆ موٹر سائیکل میں نقص پیدا ہونے سے جو حادثہ ہوتا ہے اس سے بچنا۔
☆ یہ جاننا کہ کن پرزوں کا اور کس طرح معائنہ کرنا ہے۔
☆ روزمرہ معائنہ کے عمل کی اہمیت کو سمجھنا۔
☆ مختصر وقت میں درست اور مکمل معائنہ کرنا۔

افادیت

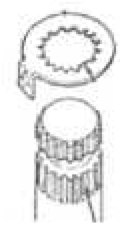
☆ دوران سفر کسی نقص سے سوار، موٹر سائیکل کا محفوظ رہنا
☆ قبل از وقت نقائص کا علم ہونا
☆ موٹر سائیکل کی درستگی کا مکمل یقین ہونا
☆ مکمل اعتماد کے ساتھ منزل کی طرف روانہ ہونا

جگہ: روشن دار اور ہموار جگہ پر کھڑا کر کے موٹر سائیکل کا معائنہ کریں۔

بریک

(حادثات سے محفوظ رکھتا ہے)

1۔ بریک وئیر انڈیکیٹر کی مدد سے بریک شو کی حالت چیک کریں
2۔ بریک پیڈل اور لیور کی فری پلے چیک کریں
3۔ اگر ڈسک بریک ہے تو آئل کا لیول چیک کریں



ٹائرز

☆ ظاہری حالت چیک کریں
☆ اس میں پائے جانے والے کریکس کو دیکھیں
☆ یقین دہانی کریں کہ ٹائر کی گڈیوں کی گہرائی اعشاریہ آٹھ ملی میٹر سے لازما زیادہ ہو
☆ کوئی کیل وغیرہ نہ ہو
☆ وہیل کو گھما کر چیک کریں کہ اس جھول تو نہیں
☆ چیک کریں کہ رم یا ہب پر کسی قسم کا کوئی کریک تو نہیں
☆ رم کی تاروں کو دو دو کر کے ہاتھوں کی مدد سے دبا کر تسلی کریں کہ یہ ٹوٹی یا ڈھیلی تو نہیں
☆ گیج کی مدد سے ٹائر پریشر چیک کریں

نوٹ: موٹر سائیکلوں کے ڈرائیو چین کور پر سٹیکر لگا ہوتا ہے جس میں باقاعدہ درج ہوتا ہے کہ اگلے ٹائر میں کتنا، پچھلے ٹائر میں کتنا، سنگل سواری ہو تو کتنا ڈبل سواری ہو تو کتنا پریشر رکھنا ہے۔

ٹائر کے بارے میں معلومات

ٹھنڈے ٹائر کا پریشر:

چلانے والا اور سواری: اگلا ٹائر 25psi۔ پچھلا ٹائر 33psi

صرف چلانے والا: اگلا ٹائر 25psi۔ پچھلا ٹائر 29psi

ٹائر کا سائز: اگلا 4 PR 2.25-17۔ پچھلا 4PR 2.50-17

ہیڈلائیٹ

ہیڈلائیٹ پر ہاتھ رکھ دونوں پوائنٹ چیک کریں۔

لائٹس استعمال

سڑک پر گاڑی ہمیشہ لو بیم پر چلائیں۔

گاڑی کی فل بتیاں شہر کی حدود سے باہر نکل کر اس وقت استعمال کریں جب نہ تو سامنے سے کوئی گاڑی آ رہی ہو اور نہ ہی آپ سے آگے کوئی گاڑی جا رہی ہو۔

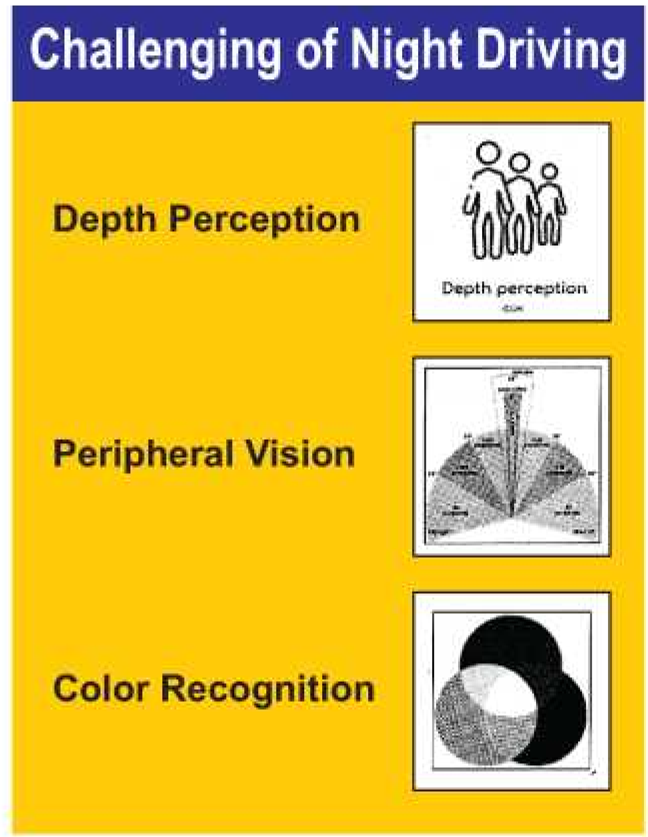
آنکھوں کا چوندھیا جانا

سامنے سے آنے والی گاڑی اگر ہائی بیم پر ہو تو وہ پاس سے گزرتے ہوئے آپکی آنکھوں کو چوندھیا جاتی ہے جس سے آپ کو کچھ لمحوں کے لیے کچھ دکھائی نہیں دیتا لہذا ایسے موقعوں پر گاڑی کے پاس گزرنے سے پہلے ساری صورتحال کا اچھی طرح اندازہ لگا لیں کہ وہاں کوئی موجود تو نہیں۔

نوٹ

ہائی بیم لائٹ نہ صرف لو بیم سے دوگنا زیادہ طاقتور ہوتی ہے بلکہ اس کی سمت

بھی زمین کی بجائے بالکل سیدھی ہوتی ہے۔ آپ اندازہ لگا سکتے ہیں کہ یہ سامنے سے آنے والی یا آپ سے آگے جانے والی گاڑی کے ڈرائیور کے لیے کس قدر تکلیف دہ ہوتی ہے۔ یہی وجہ ہے کہ پاکستانی قانون کے مطابق شہری حدود سے باہر صرف اس صورت ہائی بیم کی اجازت ہے جہاں نہ سامنے سے گاڑی آ رہی ہو اور نہ ہی آپ کے آگے گاڑی جا رہی ہو۔ صرف اپنے آپکو ہی نہیں بلکہ ہر حال میں سب کو محفوظ رکھنا ہی سیفٹی ہے۔



بیک لائٹ

بیک لائٹ پر ہاتھ رکھ کر باری باری اگلی اور پچھلی بریک کو اپلائی کر کے چیک کریں کہ وہ روشن ہو رہی ہے کہ نہیں۔

ہیڈ لائٹ کو بھی آن کر کے اس کے درست ہونے کی یقین دہانی کریں۔

نوٹ:

تمام ہی لائٹس کی اہمیت ہے لیکن سب سے زیادہ بیک لائٹ کی ہے۔ کیونکہ دیکھنا بھی ضروری ہے لیکن دکھائی دینا سب سے زیادہ ضروری ہے۔

لائٹس

اشارے:

باری باری ہر اشارے پر ہاتھ رکھ کر انکے ٹھیک ہونے کی یقین دہانی کریں۔

استعمال

اشاروں کا استعمال اتنا پہلے کریں کہ اردگرد موجود ٹریفک بروقت جان جائے کہ آپ کیا کرنے والے ہیں۔

آخری لمحات میں اشاروں کا استعمال اردگرد موجود ٹریفک کے لیے درج ذیل مسائل پیدا کر سکتا ہے۔

1۔ ٹریفک جام

2۔ ٹریفک Slow

3۔ حادثات

بیٹری

۔بیٹری میں الیکٹرولائٹ کی سطح چیک کریں اگر کم ہو تو ڈسٹلڈ واٹر سے پورا کریں

۔ٹرمینل چیک کریں کہ یہ ڈھیلے یا زنگ آلودہ تو نہیں

۔بیٹری پائپ کی انسپیکشن کریں

فیول کاک

چیک کریں کہ فیول کاک کی پوزیشن کہاں ہے۔

فیول ٹینک

فیول کیپ کھول کر موٹر سائیکل کو ہلا کر فیول کی مقدار کا اندازہ لگائیں۔

فیول گیج

اگر گیج موجود ہے تو سوئچ کو آن کر کے فیول کی مقدار کا اندازہ لگائیں۔

ON Position

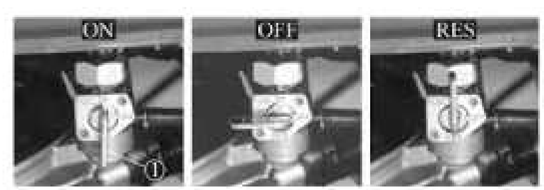
فیول کاک ہمیشہ آن حالت میں ہونا چاہیے

RES Position

ریزرو بنیادی طور پر ایک الارم ہے جو آپکو آگاہ کرتا ہے کہ فیول ختم ہو رہا ہے کسی پریشانی سے بچنے کے لیے اسے جلد از جلد فل کروائیں۔

OFF Position

موٹر سائیکل جب بھی لمبے عرصے کے لیے کھڑی کریں تو فیول کاک بند کر دیں۔



پیٹرول کا معائنہ

دوران سفر موٹر سائیکل فیول ختم ہو جائے تو اس کے درج ذیل نقصانات ہیں۔

1۔ چلتی ہوئی بائیک کا انجن بند ہونے سوار کلچ دبا کر گیئر کم کرتے ہوئے کلچ چھوڑ کر انجن سٹارٹ کرنے کی کوشش کرتا ہے اگر ایسا کرنے سے انجن سٹارٹ نہ ہو تو ایک زبردست جھٹکے سے بائیک رک جاتی ہے جس سے درج ذیل مسائل پیدا ہوتے ہیں۔

1۔ ٹریفک جام | 2۔ ٹریفک Slow | 3۔ حادثات

2۔ موٹر سائیکل دھکیلنا پڑتی ہے

3۔ ندامت کا سامنا کرنا پڑتا ہے (بالخصوص فیملی ساتھ ہو)

4۔ وقت کا ضیاع ہوتا ہے

5۔ فیول ختم ہونے پر بائیک کو لٹاتے ہیں جس سے بیٹری کا تیزاب بہہ کر نیچے آجاتا ہے جو زنگ کا باعث بنتا ہے نیز امکان پیدا ہو جاتا ہے کہ فیول ٹینک کا کچرہ فیول سپلائی لائن میں چلا جائے۔

انجن آئل لیول چیک کرنے کا طریقہ

☆روشن اور ہموار جگہ کا انتخاب کریں

☆موٹر سائیکل کو مین اسٹینڈ پر کھڑا کریں

☆آئل گیج کو کھول کر اچھی طرح صاف کریں

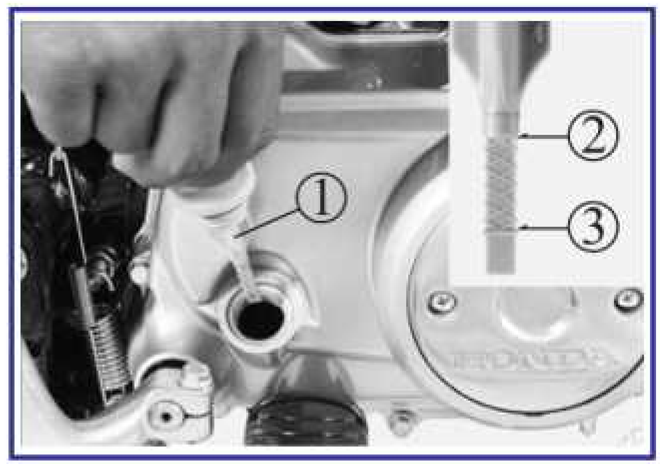
☆آئل گیج کو صفائی کے بعد دوبارہ انجن میں ڈالیں

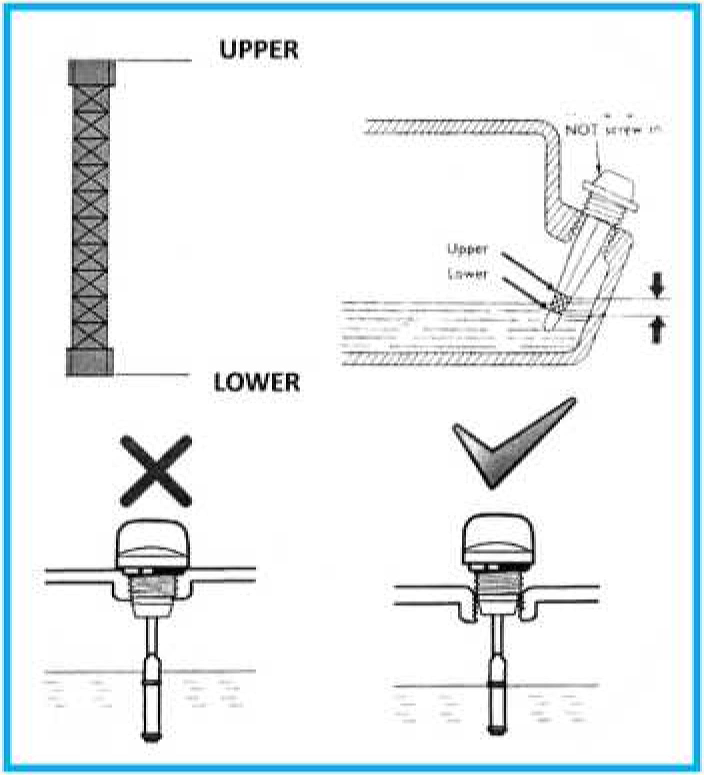
☆یاد رکھیں گیج کی چوڑی ٹائٹ نہیں کرنی

☆گیج کو باہر اس طرح نکالیں کہ کیپ والا حصہ اوپر اور وہ حصہ جو آئل میں ڈوبا ہوتا ہے اس کا رخ زمین کی طرف ہو

☆آئل کا لیول چیک کریں

☆یقین کرلیں کہ کسی جگہ سے آئل لیک نہ ہو رہا ہو





چین

چین کور پر لگی ربڑ کیپ کو ہٹا کر چین کے ڈھیلے پن اور تناؤ کو چیک کریں۔
ہر پانچ سو کلومیٹر چلانے کے بعد چین کو صاف آئل لگائیں۔

کلچ کی فری پلے

کلچ لیور کو دباتے ہوئے اس کی فری پلے چیک کریں۔

ایکسیلیریشن کی فری پلے

اس کے لیے موٹر سائیکل کو مین سٹینڈ پر کھڑا کرتے ہوئے ہینڈل بار کو انتہائی دائیں اور بائیں طرف کریں اور تھراٹل کو مکمل کھولتے ہوئے چیک کریں کہ ہینڈل سینٹر کی جانب واپس تو نہیں جا رہا۔

نٹ بولٹ

نٹ بولٹ کی ظاہری حالت اور ڈھیلا پن چیک کریں۔

خراب پارٹس

وہ پرزے جو گزشتہ روز خراب ہو گئے تھے یا جو آپ نے گزشتہ روز تبدیل کروائے تھے انکو لازما چیک کریں۔

انجن کی آوازیں

انجن کو سٹارٹ کر کے چیک کریں کہ اس سے کوئی غیر ضروری آوازیں تو نہیں آ رہیں۔

سائیڈ ویو مررز

موٹر سائیکل پر سائیڈ ویو مررز کے استعمال کو یقینی بنائیں تا کہ

1۔ پیچھے والی ٹریفک کی معلومات حاصل کر سکیں۔

2۔ خاص طور پر دائیں بائیں ، یوٹرن ، لین تبدیل اور کراسنگ کے وقت ٹریفک صورتحال کا صحیح ادراک ہو سکے۔

سائیڈ ویو مررز ایڈجسٹ کرنا

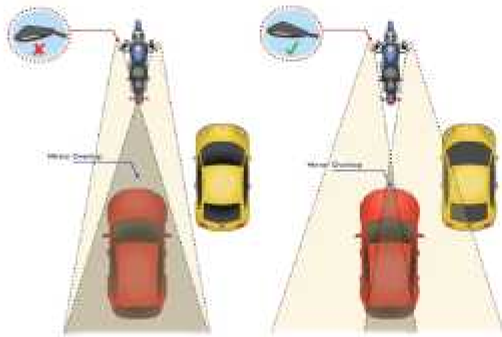
1۔ افقی طور پر آدھے حصے میں آسمان اور آدھے حصے میں زمین نظر آئے۔

2۔ عمودی طور پر سوار کے ہلکے سے بازو یا کندھے نظر آئیں۔

3۔ سوار اپنے چہرے کی طرف ایڈجسٹ نہ کرے کیونکہ یہ توجہ ہٹانے کو موجب بنتا ہے۔

بلائینڈ ایریا Blind Area

1۔ یہ وہ ایریا ہوتا ہے جو سوار کو نہ تو اپنی آنکھوں سے اور نہ ہی شیشوں سے نظر آتا ہے جیسا کہ شکل میں دکھایا گیا ہے۔



احتیاطی تدابیر

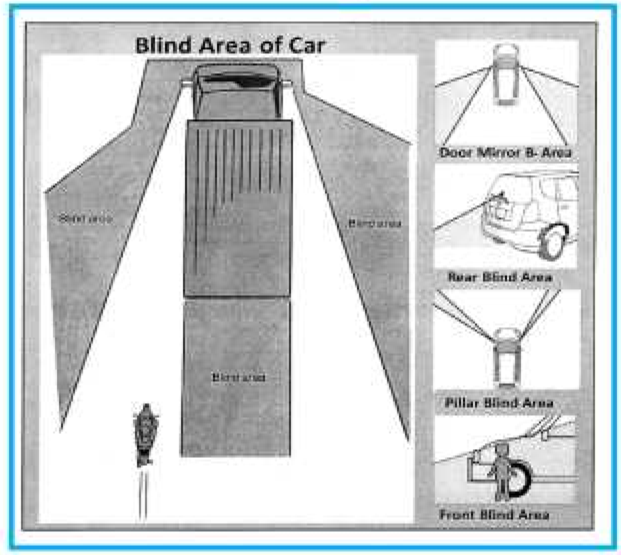
1۔ کسی کے بلائینڈ ایریا میں زیادہ دیر موٹر سائیکل نہ چلائیں۔

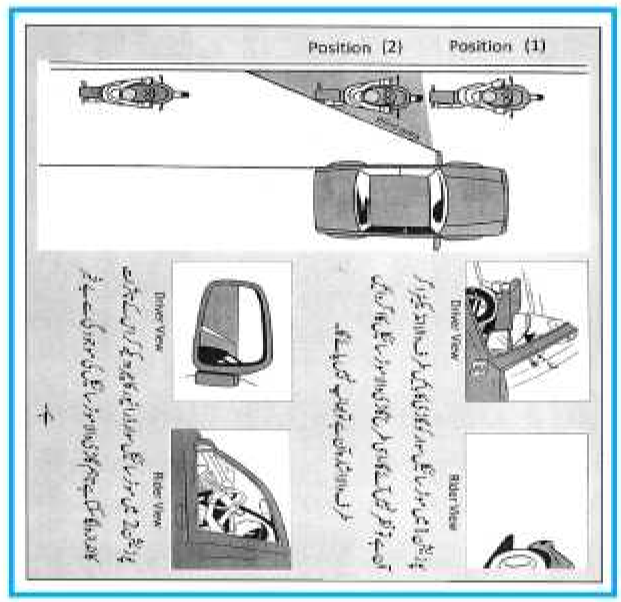
2۔ کراسنگ کا عمل جلد از جلد مکمل کریں۔

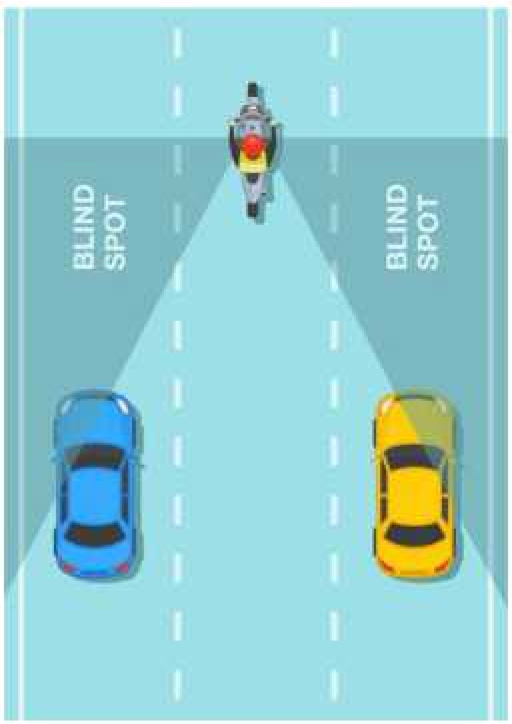
3۔ جس طرف مڑنا ہو شیشے دیکھنے کے بعد گردن اسی طرف گھما کر ٹریفک صورتحال کا جائزہ لیں۔

بغیر سائیڈ مرر کے سڑک پر دائیں لین میں کسی دوسری گاڑی کے بلائینڈ ایریا میں بائیک چلانے کے نقصان

بلائینڈ ایریا Blind Area







یاد دہانی کے لئے انگلش کے لفظ POWER اور CBC سے راہنمائی لی جاسکتی ہے

Petrol	Oil	Water	Electrical System
پیٹرول	آئل	واٹر	الیکٹریکل سسٹم

Rubber Tyre/Pipe	Chain	Brake	Clutch
ربڑ ٹائر/پائپ	چین	بریک	کلچ

حفاظتی لباس

مقاصد

1۔ حادثے کی صورت میں جسم کو محفوظ رکھنا

2۔ سوار کی آزادانہ حرکات کو بڑھانا

3۔ موسمی اثرات سے بچانا

4۔ سوار کو پرسکون رکھنا اور محفوظ بنانا

ہیلمٹ

ہیلمٹ کا استعمال بہت ضروری ہے کیونکہ

1۔ ہیلمٹ کا استعمال قانونی تقاضہ ہے۔

2۔ سڑک پر 50 کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے پیش آنے والا حادثہ تیسری منزل سے گرنے کے مترادف ہوتا ہے۔

3۔ حادثے کی صورت میں سر کی چوٹ کو 70 فیصد تک کم کرتا ہے۔

4۔ حادثے کی صورت میں موت کے امکانات کو 40 فیصد تک کم کرتا ہے۔

5۔ آنکھوں کو گرد وغبار اور ہوا کے دباؤ سے محفوظ رکھتا ہے۔

ہیلمٹ کیسا ہونا چاہیے

1۔ معیاری ہو

2۔ سر کے سائز کے مطابق ہو

3۔ شوخ رنگ کا ہو تاکہ دوسروں کو با آسانی نظر آئے

4۔ وائزر صاف حالت میں ہونا چاہیے۔ اگر اس میں خراشیں ہوں تو اس کو اتار کر چشمہ استعمال کریں

احتیاطی تدابیر

1۔ ہیلمٹ پہننے کے بعد سٹرپ کو لازمی بند کریں ورنہ حادثے کی صورت میں سر ٹکرانے سے پہلے ہی ہیلمٹ اتر جائے گا اور اس کا پہننا بے سود ثابت ہوگا۔

2۔ چہرے اور سٹرپ کے درمیان ایک فنگر کا فاصلہ ہونا چاہیے۔

ہیلمٹ نہ پہننے کے نقصانات

چشمہ، گاگلز

چشمہ کا استعمال انتہائی ناگزیر ہے۔ کیونکہ

1۔ چشمہ کا استعمال حادثات سے بچاتا ہے۔

2۔ 90 فیصد معلومات آنکھوں سے ملتی ہیں۔

3۔ آنکھیں جتنی زیادہ صاف وشفاف وہونگی اتنی زیادہ معلومات دماغ کو ملیں گی۔

4۔ کھڑی حالت میں انسان کے دیکھنے کا زاویہ 220 ڈگری ہوتا ہے لیکن جوں جوں وہ چلنا شروع کرتا ہے اس کے دیکھنے کا زاویہ کم ہوتا جاتا ہے اسے پیریفیرل ویژن کہتے ہیں، حتی کہ رفتار میں اسے ایسا لگتا ہے جیسے وہ پائپ سے دیکھ رہا ہو، جیسا کہ شکل میں دکھایا گیا ہے، ہماری فضا میں گردوغبار بہت زیادہ ہے اگر چشمہ نہ پہنا ہو تو اس سے بچنے کے لیے سوار دائیں بائیں دیکھتا ہے ایسا کرنے سے سڑک کی معلومات دماغ تک نہیں پہنچ پاتیں اور ہنگامی صورتحال میں آسانی سے حادثے کا شکار ہوجاتا ہے۔

نوٹ

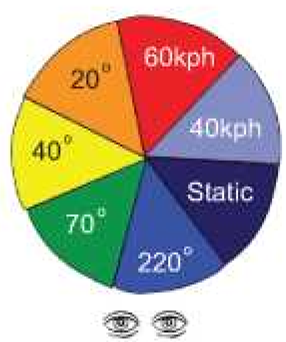
ہمارے ہاں جو ہیلمٹ استعمال ہوتے ہیں ان کے وائزر میں دو بنیادی مسائل پائے جاتے ہیں۔

1۔ جلد سکریچز آجاتے ہیں جس سے دیکھنا مشکل ہوجاتا ہے۔

2۔ رات کے وقت سامنے سے آنے والی گاڑی کی لائٹ وائزر کو ٹچ کرنے کے بعد پھیل جاتی ہے جس سے منظر دھندلا ہوجاتا ہے۔

اگر ایسی صورتحال ہو تو وائزر کو اتار دیں اور لازما چشمہ استعمال کریں۔

PERIPHERAL VISION



لباس (کپڑے)

1۔ کپڑے ڈھیلے نہ ہوں کہ ہوا میں پھرپھرا رہے ہوں بلکہ مناسب فٹنگ میں ہوں۔

2۔ قمیض ،شرٹ پوری آستین والی ہو۔

3۔ جسم کی حرکت میں کسی قسم کی رکاوٹ پیدا نہ کرے۔

4۔ ایسا رنگ ہو جس سے دوسروں کو آپکی موجودگی کا بروقت پتہ چل سکے۔

5۔ موسمی اثرات سے محفوظ رکھے۔

6۔ شلوار کے پہنچے زیادہ کھلے نہ ہوں۔

7۔ سردیوں میں چادر کا استعمال نہ کریں بلکہ جیکٹ یا سوئیٹر وغیرہ پہنیں۔

نوٹ

اگر ممکن ہو تو سواری کے دوران ایسی جیکٹ یا شرٹ استعمال کریں جس پر چمکیلی پٹی لگی ہو تاکہ دوسروں کو بالخصوص رات کے وقت آسانی سے دکھائی دیں۔

جوتا

جوتا ایسا ہو جو

بند ہو

ایڑھی والا ہو

بغیر تسموں کے ہو

فوائد:

1۔حادثے کی صورت میں پاؤں شدید چوٹ سے بچ جاتے ہیں۔

2۔ایڑھی والے شوز کی مدد سے سوار کے لیے بیلنس برقرار رکھنا آسان ہوتا ہے۔کیونکہ ایڑھی والا جوتا فٹ ریسٹ پر پھسلتا نہیں بلکہ لاک ہو جاتا ہے جیسا کہ شکل میں دکھایا گیا ہے۔

3۔تسمے کسی جگہ پھنس کر حادثے کا سبب بن سکتے ہیں لہذا بغیر تسمہ والے جوتے میں یہ امکانات نہیں ہونگے۔

4۔شدید موسمی اثرات سے پاؤں محفوظ رہتے ہیں۔

دستانے

ایسے دستانے استعمال کریں جن سے ہاتھوں کی حرکت میں رکاوٹ نہ آئے۔

ان کا استعمال اس لیے ضروری ہے کیونکہ یہ:

1۔موسمی اثرات مثلاً سردی سے محفوظ رکھتے ہیں۔

2۔گرمیوں میں پسینے کی وجہ سے گرپ کمزور ہو جاتی ہے تو یہ اس مسئلے اور گرم ہوا سے بچاتے ہیں۔

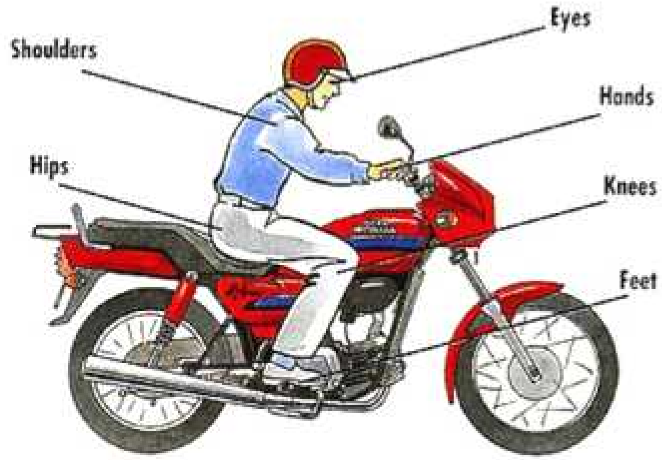
3۔جب انسان گرتا ہے تو سب سے پہلے ہاتھ زمین پر لگتا ہے اس دوران یہ زخمی ہونے سے بچاتے ہیں۔

موسمی اثرات مثلاً سردی سے محفوظ رکھتے ہیں

گرمیوں میں پسینے کی وجہ سے گرپ کمزور ہو جاتی ہے تو یہ اس مسئلے اور گرم ہوا سے بچاتے ہیں

جب انسان گرتا ہے تو سب سے پہلے ہاتھ زمین پر لگتا ہے اس دوران یہ زخمی ہونے سے بچاتے ہیں

بیٹھنے کا صحیح انداز



آنکھیں

صرف سامنے کی ہی نہیں بلکہ پورے منظر پر نگاہ رکھیں، مسلسل سامنے، شیشوں اور میٹرز کو دیکھتے ہیں۔ 90 فیصد معلومات آنکھوں سے حاصل ہوتی ہیں۔

کندھے

کندھوں کو قدرتی طور پر ڈھیلا رکھیں اور ان میں تناؤ پیدا نہ کریں۔

کہنیاں

کہنیوں کو قدرتی انداز میں اپنے پہلوؤں سے ملا کر رکھیں اور ان میں تناؤ پیدا نہ ہونے دیں۔

ہاتھ

ہینڈل بار کو اس طرح پکڑیں کہ آسانی سے بٹن اور لیور کو استعمال کر سکیں نیز کلائی میں 120 ڈگری کا زاویہ ہو۔

کولہے

اس انداز میں بیٹھیں کہ آسانی سے ہینڈل بار اور بریکس کو استعمال کر سکیں، نیز ہلکا سا آگے کی طرف جھکاؤ ہو۔

گھٹنے

دونوں گھٹنوں سے فیول ٹینک سے ہلکا سا دباؤ رکھیں۔

پاؤں

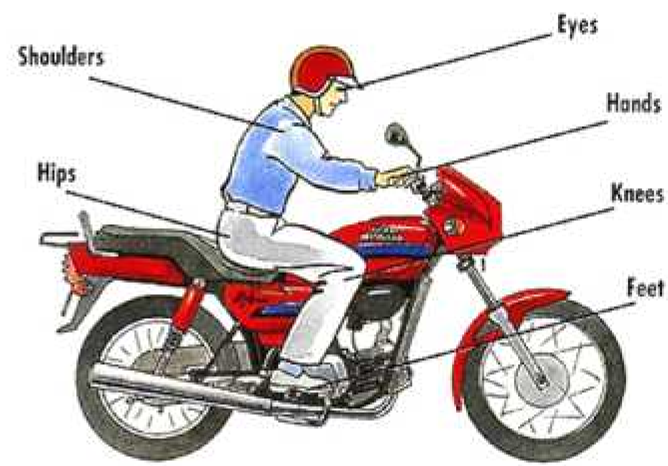
اس طرح رکھیں کہ جوتے کی ایڑھی فٹ ریسٹ کے ساتھ پھنسی ہو اور ٹانگ کا مکمل وزن صرف فٹ ریسٹ پر ہو۔ جبکہ اگلا حصہ بغیر کسی دباؤ کے بریک پیڈل پر ہو۔

صحیح طریقہ سواری

سات نکات پر عمل کرنے کے درج ذیل فوائد ہیں۔

صحیح طریقہ سواری کے فوائد:

درست طریقے سے بیٹھنا ہی مستحکم اور محفوظ سواری کا نقطہ آغاز ہے کیونکہ اس سے آسان ہو جاتا ہے۔



سڑک کی ضروری معلومات حاصل کرنا

حادثات سے بچنا

موٹر سائیکل چلانا

موٹر سائیکل بیلنس کرنا

ٹریفک صورتحال کے مطابق عمل کرنا

تھکاوٹ کم کرنا

سفر پر لطف اور محفوظ بنانا

درست اور بروقت فیصلہ کرنا

حادثے کی صورت میں چوٹ کی شدت کو کم کرنا

ایمر جنسی کے وقت ریس کا بند کر کے دونوں بریکس اکٹھی استعمال کرنا ۔

بیٹھنے کا عمومی انداز

کمر بغیر جھکاؤ کے بالکل سیدھی

بازو تنے ہوئے بالکل سیدھے

نقصانات

خواہ سڑک کتنی ہی ہموار کیوں نہ ہو چلتی ہوئی گاڑی کا سسپینشن مسلسل اوپر نیچے ہونے سے چھوٹے چھوٹے جرک پیدا ہوتے ہیں اگر بازوں اور کمر میں تناؤ ہو تو اگلے شاک سے یہ جھٹکے بذریعہ ہینڈل اور بازو کے کندھوں تک پہنچ جاتے ہیں اسی طرح پچھلے شاک براہ راست کمر کو متاثر کرتے ہیں جس سے جلد ہی تھکاوٹ ہو جاتی ہے۔

پاؤں کھلا جوتا اور بریک پیڈل سے دور

نقصانات

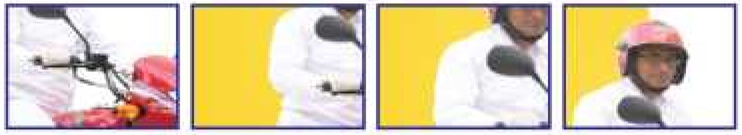
عموماً سوار پچھلی بریک سے گاڑی کو روکنے کی کوشش کرتا ہے اگر پاؤں بریک پیڈل پر نہیں ہوگا تو ایمرجنسی میں جتنا وقت پاؤں کو بریک پیڈل پر لانے میں صرف کرے گا اتنی دیر میں گاڑی کافی آگے چلی جائے گی۔

گھٹنے کھلے ہوئے

نقصانات

ہر ٹھوس چیز میں ایک نقطہ ہوتا ہے جسے سینٹر آف گریوٹی کہتے ہیں یہ وہ نقطہ ہوتا ہے جس پر پوری باڈی کا وزن انحصار کر رہا ہوتا ہے۔ جب گھٹنے فیول ٹینک سے دور ہوتے ہیں تو دونوں موٹر سائیکل اور اس کے سوار کا یہ نقطہ ایک دوسرے سے دور چلا جاتا ہے۔ جس سے موٹر سائیکل کو بیلنس کرنا مشکل ہو جاتا ہے۔

سات نکات صحیح طریقہ سواری



آنکھیں: صاف وشفاف پھیلاؤ سامنے کی طرف	کندھے: بغیر تناؤ کے قدرتی انداز میں ڈھیلے	کہنیاں: خم دار، پہلوؤں سے ملی ہوئی	ہاتھ: کلائی میں 120 ڈگری کا زاویہ
افادیت فوکس کرنا آسان	افادیت تھکاوٹ سے دور	افادیت جھٹکوں سے جذب کرنے کی صلاحیت	افادیت جسم کے اوپری حصہ کو حرکت دینے میں معاونت

کولہے: قدرتی انداز میں	گھٹنے: فیول ٹینک پر ہلکا سا دباؤ	پاؤں: ایڑھی پھنسی ہوئی اور اگلا حصہ بریک پیڈل پر
افادیت بریکس اور ہینڈل بار کو استعمال کرنا آسان	افادیت سینٹر آف گریویٹی ایک دوسرے سے قریب	افادیت ہر وقت بریک کو عمل میں لانا آسان

عمومی طریقہ سواری

گرد وغبار کا شکار	مکمل طور پر تنے ہوئے	بغیر خم کے مکمل طور پر سیدھی	کلائی بغیر خم کے مکمل طور پر سیدھی
نقصانات فوکس کرنا مشکل	نقصانات جلد تھکاوٹ کا شکار	نقصانات جھٹکوں کو کندھوں سے منتقل کرنے کا باعث	نقصانات جھٹکوں کو کہنیوں پر منتقل کرنے کا باعث

جسم کے اوپری حصے میں مکمل تناؤ	کھلے ہوئے	بریک پیڈل سے دور
نقصانات ہینڈل بار کو گھمانے میں مشکلات	نقصانات بیلنسنگ مشکل بالخصوص بریکنگ اور مڑتے ہوئے	نقصانات ایمرجنسی میں وقت کا ضیاع اور حادثے کا سبب

ڈبل سواری

پیچھے بیٹھے ہوئے سوار کی غیر معمولی، غیر ضروری حرکت یا اس کے بیٹھنے کا انداز بعض اوقات سوار کے لیے انتہائی مشکل پیدا کر دیتا ہے، لہٰذا اس کے لیے بھی سواری کے بنیادی نکات کو سمجھنا اور اس پر عمل کرنا ازحد ضروری ہے۔

ڈبل سواری کا پہلا اصول یہ ہے کہ پیچھے بیٹھا ہوا سوار موٹر سائیکل چلانے والے کے ساتھ یک جان ہو کر بیٹھے، جس کے لیے درج ذیل ساتھ نکات پر عمل کرے۔

1۔ ہیلمٹ کا استعمال ضروری ہے۔

2۔ لباس اتنا ڈھیلا نہ ہو کہ ہوا میں پھڑ پھڑا رہا ہو۔

3۔ سرد موسم میں چادر کے استعمال سے گریز کریں۔

4۔ ٹائروں میں ہوا ڈبل سواری کے مطابق بھروائیں۔

5۔ اگر پچھلے شاک Adjustable ہیں تو انہیں ڈبل سواری کے مطابق ایڈجسٹ کریں۔

6۔ بیٹھنے کے لیے دیے گئے سات نکات پر عمل کریں۔

نوٹ

یاد رکھیں ڈبل سواری میں بریکنگ کے وقت بائیک زیادہ فاصلہ طے کرتی ہے۔

1۔ آنکھیں: سوار کی طرح یہ بھی سامنے دیکھے۔

2۔ کندھے: بغیر تناؤ کے بالکل ڈھیلے ہوں۔

3۔ کہنیاں: ڈھیلی ہوں اور ہلکی سی سوار کے پیٹ کو چھو رہی ہوں۔

4۔ ہاتھ: سوار کے پیٹ پر رکھے ہوں اگر ممکن ہو تو باندھے ہوں۔

5۔ کولہے: قدرتی حالت میں ہوں اور سوار سے زیادہ دور نہ ہو۔

6۔ گھٹنے: سوار کے کولہوں کو ہلکی سی گرپ کر رہے ہوں۔

7۔ پاؤں: فٹ ریسٹ پر ہوں اور جوتے کا اگلا حصہ سوار کی طرف ہو۔

اچانک اور سخت بریک سے گریز کریں کیونکہ اس سے نہ صرف پیچھے بیٹھا ہو بلکہ آپ بھی اپنا بیلنس کھو کر گر سکتے ہیں۔

یکدم ریس دینے سے اجتناب کریں اس سے پیچھے بیٹھا ہوا سوار گر سکتا ہے یا خوف زدہ ہو سکتا ہے بالخصوص خواتین۔

دائیں بائیں مڑتے وقت ضروری ہے کہ دونوں کا جھکاؤ ایک ہی سمت ہو نیز مڑنے سے پہلے اپنی رفتار کم کریں ورنہ پچھلی سواری آپ کے لیے مسائل پیدا کر سکتی ہے۔

خواتین کے لیے

تکنیکی طور پر خواتین کے بیٹھنے کا انداز بھی وہی ہے جو مردوں کا ہے لیکن ہمارے ملک میں ایسا رواج نہیں ہے یہاں لڑکیاں ایک سائیڈ پر ہی بائیں طرف منہ کر کے بیٹھتی ہیں جس سے بچنا چاہیے۔

1۔ ہیلمٹ کا استعمال ان کے لیے بھی ضروری ہے۔

2۔ کپڑوں کو سمیٹ کر بیٹھیں بلخصوص ڈوپٹے یا چادر کو، خیال رہے کہ اگر ڈرائیور چین کے اوپر کور نہیں تو کپڑوں کا ڈھیل کے ساتھ ساتھ چین میں آنے کے امکانات بڑھ جاتے ہیں جو انتہائی خطرناک حتیٰ کہ جان لیوا ثابت ہو سکتے ہیں۔

3۔ مستند ہو کر بیٹھیں

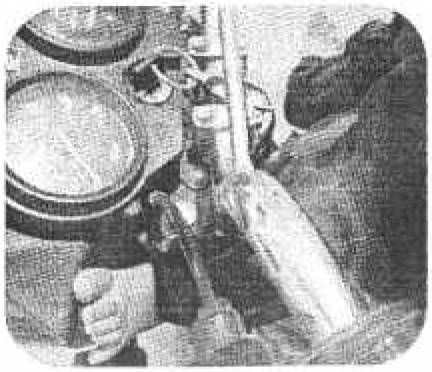
4۔ جہاں تک ممکن ہو ان کی گود میں کوئی بچہ یا سامان نہ ہو۔

5۔ مردوں کی طرح پیچھے بیٹھنے کے جو ساتھ اصول ہیں ان پر عمل کریں۔

بچوں کے لیے

1۔ بچوں کو فیول ٹینک پر ہرگز نہ بیٹھائیں بالخصوص فیول کیپ سے آگے، کیونکہ فیول کیپ سے آگے بچہ بیٹھا ہو تو اسکی ٹانگیں ہینڈل کی حرکت کو محدود کر کے حادثے کا باعث بن سکتی ہیں۔

2۔ بچوں کو جب بھی بیٹھائیں ان کو ہیلمٹ لازماً پہنائیں۔



خواتین کا چادر یا ڈوپٹہ کو نہ سمیٹ کر عمومی انداز میں بیٹھنے کے نقصان۔

موٹر سائیکل پر خواتین اپنے کپڑوں کا خاص خیال کریں۔

موٹر سائیکل ہینڈلنگ

موٹر سائیکل مین اسٹینڈ پر کھڑا کرنا۔

1۔اس بات کا یقین کریں کہ زمین ہموار ہو۔

2۔بائیں ہاتھ سے ہینڈل گرپ اور دائیں سے سیٹ بار یا سائیڈ گراب کو پکڑیں۔

3۔موٹر سائیکل بالکل سیدھی دائیں نہ بائیں جھکی ہو۔

4۔دائیں پاؤں کی مدد سے اس امر کو یقینی بنائیں کہ مین اسٹینڈ کے دونوں پاؤں زمین کو چھو رہے ہوں۔

5۔اپنا سارا وزن مین اسٹینڈ پر ڈالنے کے لیے جسم کو موٹر سائیکل کے قریب لائیں۔

6۔دائیں پاؤں کا رخ پچھلے وہیل کی طرف ہو۔

7۔مین اسٹینڈ پر مکمل وزن ڈالتے ہوئے سیٹ بار کو دائیں ہاتھ سے ہلکا سا اٹھائیں۔

8۔ہاتھوں سے زور لگانے کی بجائے ٹانگوں پر دباؤ بڑھائیں۔

9۔بائیں ہاتھ سے ہینڈل بار سیدھا رکھیں اور موٹر سائیکل کو کسی طرف جھکنے نہ دیں۔

10۔موٹر سائیکل کھڑی ہو جائے تو ہینڈل بار کو بائیں سمت گھما دیں۔

موٹر سائیکل مین اسٹینڈ سے اتارنا

1۔ دونوں ہاتھوں سے ہینڈل بار کو پکڑیں۔

2۔ اپنے جسم کو موٹر سائیکل کے قریب کریں۔

3۔ ہینڈل بار سے ہلکا سا اگلے ٹائر کو اٹھائیں۔

4۔ جب وزن پیچھے شفٹ ہو جائے تو بغیر تاخیر کے ہلکے جھٹکے سے موٹر سائیکل کو آگے کی طرف دھکیلیں۔

5اسٹینڈ سے اتر جائے تو ہلکی سی اگلی بریک استعمال کریں اور اپنی طرف جھکاتے ہوئے موٹر سائیکل کو قابو کریں۔

موٹر سائیکل پر بیٹھنا

1۔ ہمیشہ دائیں سمت سے بیٹھیں۔

2۔ یقین دہانی کریں کہ سائیڈ اسٹینڈ بند ہے اور سوار ہونے سے پہلے اسے اپنی عادت بنائیں۔

3۔ بیٹھنے سے پہلے پیچھے دیکھیں کہ قریب کوئی موجود تو نہیں جو آپ کے لیے خطرے کا باعث بنے۔

4۔ اگلی بریک دباتے ہوئے موٹر سائیکل کو سیدھا کریں اور اسکے قریب ہوتے ہوئے اپنی دائیں ٹانگ کو فولڈ کریں۔

5۔ فولڈ کرتی ہوئی ٹانگ کے ساتھ آرام سے سیٹ پر بیٹھ جائیں۔

6۔ دائیں پاؤں زمین پر رکھنے کی بجائے فٹ ریسٹ پر اسطرح رکھیں جیسے آپکو صحیح طریقہ سواری میں بتایا گیا ہے۔

7۔ بیٹھنے کے بعد سب سے پہلے شیشے ایڈجسٹ کریں۔

موٹر سائیکل کو آگے کی طرف دھکیلنا

1۔ آگے کی طرف دھکیلنے کے لیے ہینڈل بار کو دونوں ہاتھوں سے پکڑیں۔

2۔ یقین دہانی کریں کہ سائیڈ اسٹینڈ بند ہے اور انجن آف ہے۔

3۔ موٹر سائیکل کو ہلکا سا اپنی سمت جھکائیں۔

4۔ دائیں ہاتھ کی انگلیاں بریک لیور پر ہونی چاہیں تاکہ بروقت ضرورت فوراً بریک لگائی جاسکے۔

5۔ اگر موٹر سائیکل وزنی محسوس کریں تو اپنی کمر سے سہارا دیتے ہوئے اسے آگے کی طرف دھکیلیں۔

6۔ دائیں طرف گھومتے ہوئے زیادہ احتیاط کریں، کیونکہ اس حالت میں موٹر سائیکل کے گرنے کے امکانات زیادہ ہوتے ہیں۔

موٹر سائیکل کو پیچھے کی طرف دھکیلنا

1۔ یقین دہانی کریں کہ انجن آف اور سائیڈ اسٹینڈ بند ہے۔

2۔ بائیں ہاتھ سے ہینڈل بار کو پکڑ کر اپنا رخ پیچھے کی طرف موڑیں۔

3۔ اپنا دائیں ہاتھ سیٹ پر رکھیں۔

4۔ دائیں ہاتھ پر دباؤ ڈالتے ہوئے موٹر سائیکل کو پیچھے کی طرف دھکیلیں۔

5۔ روکنے کے لیے اپنا رخ آگے کی طرف کرتے ہوئے اگلی بریک استعمال کریں۔

موٹر سائیکل سے اترنا

1۔اگلی بریک استعمال کرتے ہوئے آپ اس طرح کھڑے ہوں کہ آپ کا جسم فیول کیپ کے قریب ترین ہو۔

2۔ پیچھے دیکھیں، اور یقین کرلیں کہ آپکا یہ عمل محفوظ ہے۔

3۔دائیں ٹانگ کو فولڈ کرتے ہوئے نیچے اتر جائیں۔

رکی حالت میں

آپ کسی اشارے پر رکیں ہیں، دوست سے باتیں کر رہے ہیں یا کسی رش میں پھنسے ہیں۔ ہمیشہ آپ کا بایاں پاؤں زمین پر اور دایاں فٹ ریسٹ پر ہونا چاہیے۔

فوائد

حفاظت: چونکہ ٹریفک دائیں سمت سے گزرتی ہے لہذا آپکی دائیں ٹانگ محفوظ رہتی ہے۔

کنٹرول: بائیک مکمل طور پر آپکے کنٹرول میں ہوتی ہے بالخصوص غیر راہموار جگہوں پر۔

پرسکون: دونوں پاؤں زمین پر ہو تو سوار جلد تھک جاتا ہے جب کہ اس عمل سے وہ پرسکون رہتا ہے۔

نوٹ: چلنے سے پہلے ہمیشہ دائیں سمت پیچھے دیکھتے ہوئے اپنی حفاظت کو یقینی بنائیں۔ یاد رکھیں پہلا حق ہمیشہ دائیں سمت سے آنے والی ٹریفک کا ہے۔

گری ہوئی موٹر سائیکل کو اٹھانا

1۔اگر موٹر سائیکل بائیں طرف گری ہو تو پہلے اسکے ہینڈل بار کا رخ دائیں طرف کریں۔

2۔اگلے وہیل کے ساتھ گھٹنوں کے بل اس طرح بیٹھیں کہ آپکا دایاں گھٹنا عمودی حالت میں ہو اور بایاں متوازی۔

3۔دائیں ہاتھ سے ہینڈل بار کو گرپ سے پکڑ کر دائیں ٹانگ پر زور دیتے ہوئے سیدھے کھڑے ہو جائیں۔

نوٹ

اگر موٹر سائیکل دائیں طرف گری ہو تو پہلے ہینڈل بار کا رخ بائیں طرف موڑیں اور اوپر بیان کیسے گے عمل کو دہرائیں تاہم اس حالت میں سائیڈ اسٹینڈ پہلے کھول لیں۔

سائیڈ اسٹینڈ پر کھڑا کرنا

1۔کبھی بھی موٹر سائیکل پر بیٹھے ہوئے سائیڈ اسٹینڈ نہ کھولیں

2۔موٹر سائیکل سے اترنے کے بعد ہینڈل بار کی مدد سے اس کو اسطرح بیلنس کریں کہ یہ کسی طرف جھکی ہوئی نہ ہو۔

3۔ہمیشہ دائیں ٹانگ سے سائیڈ اسٹینڈ کھولیں۔

4۔اسٹینڈ کھولنے کے بعد دائیں ٹانگ سے ہلکی سے ٹھوکر لگا کر تسلی کر لیں کہ اسٹینڈ مکمل کھولا ہے۔

5۔اسٹینڈ پر کھڑی کرنے کے بعد ہینڈل کو بائیں سمت گھما دیں۔

6۔کوشش کریں کہ سائیڈ اسٹینڈ پر کھڑی گاڑی نیوٹرل نہ ہو بلکہ پہلے گیئر میں ہو۔

نوٹ

موٹر سائیکل مین اسٹینڈ پر کھڑی کریں یا سائیڈ اسٹینڈ پر انجن آف ہونا چاہیے۔

بریکنگ

بریک کا کام چلتی ہوئی گاڑی کی رفتار کو آہستہ کرنا یا روکنا ہے۔

بریک کی اقسام

موٹرسائیکل میں بریک کی تین اقسام ہیں۔

1۔انجن بریک

2۔اگلی بریک

3۔پچھلی بریک

انجن بریک

چلتی ہوئی گاڑی کی ریس بند کرنے سے نہ صرف اس کی رفتار آہستہ ہونا شروع ہوجاتی ہے بلکہ ایک لمحہ ایسا آتا ہے جب گاڑی جھٹکے لے کر خود بخود رک جاتی ہے۔ ریس کی مدد سے رفتار کنٹرول کرنے کے عمل کو تکنیکی زبان میں انجن بریک کہتے ہیں۔

انجن بریک کا استعمال

دوران سفر اگر آپ نے دیکھ لیا ہے کہ آگے چوک، پھاٹک یا رش ہے تو بجائے وہاں پہنچ کر بریک لگانے کے اسے دیکھتے ہی ریس بند کر دیں۔ اس کے لیے آپ کو ریاضت کرنا پڑے گی پھر آپ کو عبور حاصل ہوگا کہ چوتھے گیئر میں ریس بند کرنے سے گاڑی کتنا فاصلہ طے کرتی ہے، تیسرے، دوسرے گیئر اور چڑھائی اترائی میں کتنا فاصلہ طے کرتی ہے لیکن اگر آپ ریس سے رفتار کو بڑھانا اور کم کرنا سیکھ جاتے ہیں تو اس کے درج ذیل فوائد حاصل ہونگے۔

انجن بریک کے فوائد

اوور سپیڈنگ

انجن بریک سے رفتار کنٹرول کرنے والا سوار کبھی بھی اوور سپیڈنگ نہیں کرتا۔

بے احتیاطی

سڑک پر انتہائی محتاط رویہ اپناتا ہے جس سے بے احتیاطی کم یا ختم ہو جاتی ہے۔

پچھلی ٹریفک

چونکہ انجن بریک سے گاڑی کی رفتار یک دم کم ہونے کی بجائے آہستہ آہستہ کم ہوتی ہے اس لیے پیچھے والی ٹریفک کے ٹکرانے کے امکانات محدود یا ختم ہو جاتے ہیں۔

فیول ایوتج

ایندھن کی کھپت کم ہونے سے فیول ایوتج بہتر ہو جاتی ہے۔

مرمت کا خرچہ

گاڑی میں کھچاؤ اور تناؤ کا عمل نہیں ہوتا جس سے مرمت کا خرچہ کم ہو جاتا ہے

گاڑی کی زندگی

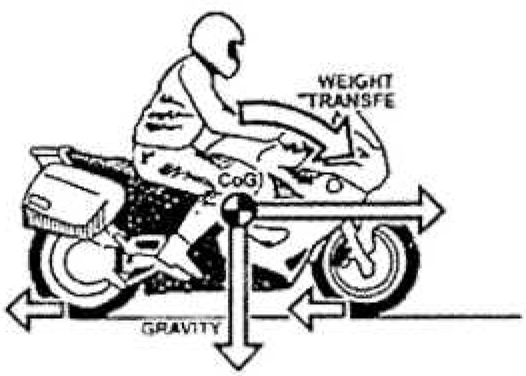
گاڑی کی زندگی بڑھ جاتی ہے۔

اگلی بریک

موٹر سائیکل روکنے میں اگلی بریک کا عمل 60 سے 75 فیصد ہوتا ہے۔ کیونکہ بریکنگ کے دوران لوڈ پیچھے سے آگے کی طرف منتقل ہوتا ہے حتیٰ کہ سوار کا جھکاؤ بھی آگے کی طرف ہو جاتا ہے جیسا کہ شکل میں دکھایا گیا ہے، اس لیے اگلے بریک کا نظام پچھلے کی نسبت زیادہ طاقتور ہوتا ہے یعنی اگلے وہیل کا ڈرم اور بریک شو پیچھے کی نسبت بڑے ہوتے ہیں۔

پچھلی بریک

بریکنگ کے وقت پچھلی بریک کا عمل دخل 40 سے 25 فیصد ہوتا ہے۔



بریک کیسے کام کرتی ہے

بریک لگانے کا یہ تصور عام ہے کہ جتنی مضبوطی سے بریک پیڈل یا بریک لیور کو دبائیں اتنی ہی اچھی بریک لگتی ہے جبکہ حقیقتاً ایسا نہیں ہوتا اگر آپ زیادہ طاقت سے بریک اپلائی کریں گے تو اس عمل سے پہیہ جام ہو جائے گا اور گاڑی سلپ کر جائے گی اس عمل کو تکنیکی زبان میں پھسلنا کہتے ہیں۔

Skidding پھسلنے کے نقصانات

پچھلا پہیہ

- زیادہ فاصلہ طے کرتی ہے
- سمت کھو دیتی ہے
- بے قابو ہو جاتی ہے

اگلا پہیہ

- سوار توازن کھو دیتا ہے
- سوار فوراً گر جاتا ہے

بریک لگانے کا درست طریقہ

ریس کو بند کرتے ہوئے دونوں بریکس اسطرح اکٹھی لگائیں کہ کوئی پہیہ سکڈ نہ کرے، اس کے لیے درج ذیل طریقوں پر عمل کریں۔

- نرم ہاتھ نرم پاؤں سے لگائیں
- چھوڑ چھوڑ کے یعنی جھٹکے دے کر لگائیں
- اگلی بریک کو چار کی بجائے ایک یا دو انگلیوں سے لگائیں
- ہاتھ کی انگلیوں کو اسطرح حرکت دیں کہ سب سے پہلے چھوٹی پھر ساتھ والی پھر بڑی اور آخر میں شہادت والی حرکت میں آئے۔

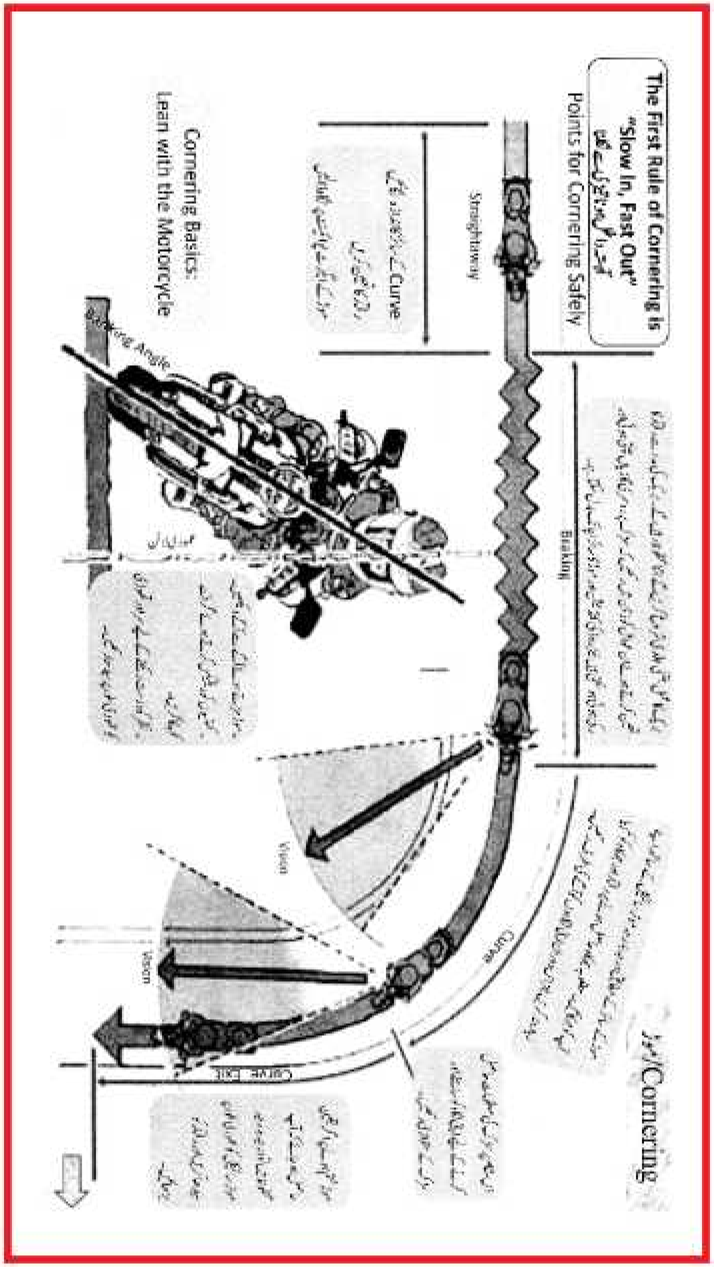
گاڑی رکنے لگے تو انجن کو بند ہونے سے بچانے کے لیے کلچ استعمال کریں، کلچ دبا کر بریک لگائیں تو یہ انتہائی خطرناک ہو جائے گا۔

ABC Formula

A Acceleration

B Brake

C Clutch



سیفٹی ٹپس

محفوظ فاصلہ Safe Distance

اگر روڈ پر آپ سے آگے والی گاڑی اچانک رک جائے اور گاڑیوں کے درمیان فاصلہ بھی مناسب نہ ہو تو آپ کو حفاظتی اقدام اٹھانے کا موقع نہیں ملے گا اور عین ممکن ہے کہ آپ حادثہ کا شکار ہو جائیں۔ لہٰذا ایسی صورتحال سے بچنے کے لیے یہ انتہائی ضروری ہے کہ گاڑیوں کے درمیان محفوظ فاصلہ ہو۔ اس کے لیے دو طریقے استعمال کیے جاتے ہیں۔

وقت کے ذریعے

جس جگہ سے آپ سے آگے والی گاڑی گزرے وہاں سے آپ کی گاڑی 3 سیکنڈ کے بعد گزرنی چاہیے یعنی دونوں گاڑیوں کا درمیانی فاصلہ 3 سیکنڈ ہونا چاہیے۔

رفتار کے ذریعے

2 فٹ فی کلومیٹر یعنی رفتار 50 کلومیٹر فی گھنٹہ ہے تو درمیانی فاصلہ 100 فٹ ہونا چاہیے۔

گاڑی کے پاس سے گزرتے ہوئے

اگر رفتار 60 کلومیٹر فی گھنٹہ سے کم ہے تو محفوظ فاصلہ 1 میٹر ہوگا۔

اگر رفتار 60 کلومیٹر فی گھنٹہ سے زیادہ ہو تو محفوظ فاصلہ 1.5 میٹر ہوگا۔

دھند میں موٹر سائیکل، گاڑی چلانا

1۔دھند میں انتہائی ضرورت کے وقت گاڑی چلائیں۔

2رفتار آہستہ رکھیں اور صبر کا مظاہرہ کریں۔

3۔گاڑی لو بیم پر چلائیں کیونکہ ہائی بیم پر منظر مزید دھندلا ہو جاتا ہے۔

4اگر فوگ لائیٹس ہیں تو انہیں استعمال میں لائیں۔

5۔ٹریفک کو دیکھنے کی بجائے سننے کی کوشش کریں۔

6۔سڑک پر اگر پیلی لائن ہو تو اس سے راہنمائی لیں۔

7۔اگر روڈ مارکنگ نہ ہو تو مناسب فاصلہ سے قطار کی شکل میں گاڑی چلائیں

8۔اگر گاڑی پر ہیں تو چاروں اشاروں کو چلا دیں اس سے آپ کے دیکھنے کی صلاحیت تو نہیں بڑھے گی تاہم دوسروں کو بہتر انداز میں دکھائی دیں گے۔

9۔اوورٹیکنگ اور یکدم بریک سے اجتناب کریں۔

10۔سڑک پر کسی صورت گاڑی کھڑی نہ کریں۔

موٹرسائیکل یا گاڑی کا ٹائر پھٹ جانا

چلتی ہوئی گاڑی یا موٹر سائیکل کا زیادہ تر وزن پچھلے ٹائروں پر ہوتا ہے لیکن جب بریک لگائی جاتی ہے تو یہ اگلے ٹائروں پر منتقل ہوجاتا ہے۔ نیز اگلا ٹائر پھٹنے کی صورت میں سٹیرنگ پر لوڈ زیادہ آتا ہے جبکہ پچھلا ٹائر پھٹنے پر سیٹ یا گاڑی کی باڈی پر زیادہ وزن پڑتا ہے۔ ٹائر اگلا پھٹنے یا پچھلا دونوں ہی صورتوں میں گاڑ کو قابو کرنے کے مندرجہ ذیل قدامات کریں۔

1۔ حواس باختہ ہونے کی بجائے گاڑی کو قابو کرنے کی کوشش کریں۔

2۔ بریک ہرگز نہ لگائیں اور ریس بھی کم نہ کریں۔

3۔ پوری توجہ سٹیرنگ، ہینڈل بار کو کنٹرول کرنے پر لگائیں۔

4۔ جب سٹیرنگ، ہینڈل بار قابو میں آجائے تو پھر آہستہ آہستہ ریس کم کریں۔

5۔ رفتار کم ہونا شروع ہوجائے تو گاڑی کو سڑک کنارے محفوظ جگہ لے جانے کی کوشش کریں۔

نوٹ

اگر ٹائر پھٹنے پر فوراً بریک لگائی جائے تو گاڑی بے قابو ہوجاتی ہے۔

بائیں لین

موٹر سائیکل ہمیشہ سڑک کے انتہائی بائیں سمت چلائیں۔

بائیں سمت ہی کیوں؟

1۔ قانون پر عمل کرنے کے لیے

2۔ حادثے سے بچنے کے لئے

3۔ ٹریفک کے بہاؤ کو مزاحمت کے بغیر رواں دواں رکھنے کے لیے

بغیر شیشوں کے دائیں لین میں موٹر سائیکل چلانے کا نقصان

نوٹ:

ایسی روڈ جہاں گاڑیوں کی رفتار زیادہ ہو یا گاڑیوں کی تعداد کم ہو وہاں ہر حال میں اپنی موٹر سائیکل انتہائی بائیں سمت چلائیں۔ نیز شیشوں کے کم استعمال کی وجہ سے لائن ڈسپلن پر ہر صورت عمل کریں۔

بغیر شیشوں کے دائیں لین میں موٹر سائیکل چلانے کا نقصان

موبائل فون

موٹر سائیکل چلاتے ہوئے موبائل فون کے استعمال سے گریز کریں کیونکہ

1۔ دوران رائیڈنگ، ڈرائیونگ موبائل فون کا استعمال قانون جرم ہے۔

2۔ اردگرد موجود ٹریفک کی معلومات بھرپور طریقے سے دماغ تک نہیں پہنچتی یعنی سوار بے خبر رہتا ہے۔

3۔ ممکنہ خطرے کو بروقت بھانپ نہیں پاتا۔

4۔ عمومی طور پر اشاروں کو نظرانداز کر دیتا ہے۔

5۔ ایک ہاتھ سے فون اور دوسرے سے موٹر سائیکل کو کنٹرول کرنے کی کوشش کی جاتی ہے جس سے گیئر تبدیل کرنے یا بریک لگانے میں دشواری کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔

6۔ سڑک پر گاڑی زگ زیگ کرتی ہے۔

7۔ دماغ کی غیر حاضری کی وجہ سے ریسپانس ٹائم زیادہ ہوجاتا ہے۔

8۔ جیب سے موبائل فون نکالنے کے دوران بائیک اپنا توازن کھو سکتی ہے۔

دوران سواری موبائل فون سننے کا نقصان

تیز رفتاری

سڑک پر ہمیشہ تیز رفتاری سے اجتناب کریں کیونکہ۔

1۔40 کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے گاڑی فی سیکنڈ 36فٹ اور 70 کی رفتار سے 64فٹ فاصلہ طے کرتی ہے۔

2۔رفتار بڑھنے سے پیر فیرل وژن بھی کم ہوجاتا ہے۔جس کا زکر گاگلز والے ٹاپک میں کیا گیا ہے

3۔ریسپانس ٹائم میں گاڑی زیادہ فاصلہ طے کرتی ہے۔

4۔فضا میں گردوغبار کی وجہ سے اگر چشمہ،وائزر کا استعمال نہیں کیا تو فوکس کرنا مشکل ہوجاتا ہے۔

5۔اگر حادثہ پیش آجائے تو چوٹ کی شدت میں اضافہ ہوجاتا ہے۔

6۔بریکنگ ڈسٹنس زیادہ ہوجاتا ہے۔

7۔رنگوں میں فرق کرنا مشکل ہوجاتا ہے بالخصوص ٹریفک لائیٹ کے۔

تیز رفتاری سے چلانے کا نقصان

جلد بازی

ایمرجنسی سروس کے اعدادوشمار کے مطابق حادثات کی 70 فیصد تک وجوہات تیز رفتاری اور غیر محتاط رویہ یعنی جلد بازی وغیرہ شامل ہیں۔

لہذا موٹر سائیکل چلاتے ہوئے جلد بازی سے اجتناب کریں بالخصوص رش والی جگہوں اور چوک چراہوں پر۔

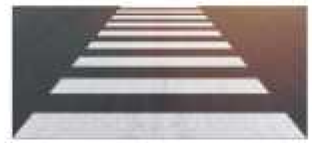
سڑک پر ہمیشہ بردباری اور تحمل کا مظاہرہ کریں۔

سڑک کراس کرتے ہوئے جلد بازی کا نقصان

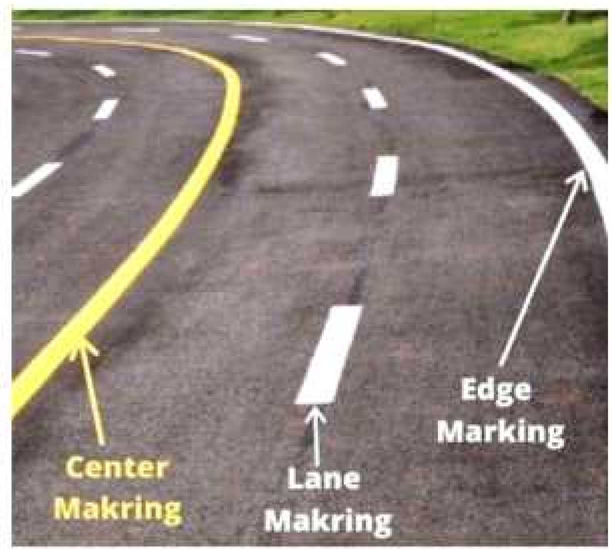
روڈ مارکنگ

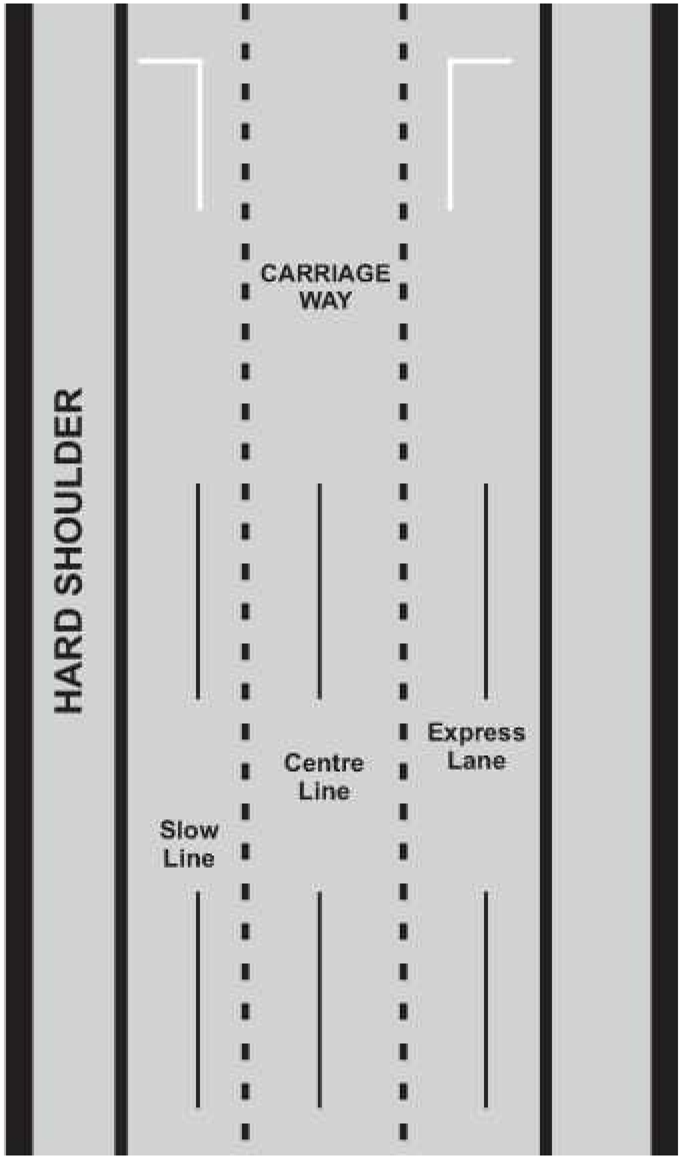
سنٹر روڈ مارکنگ

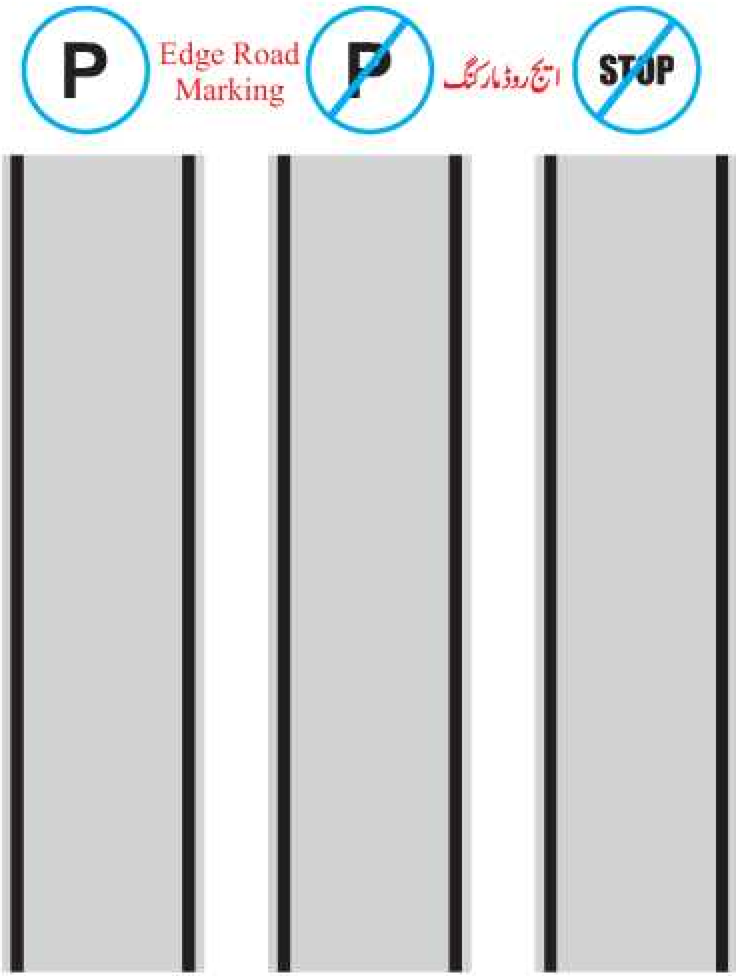
ایج روڈ مارکنگ

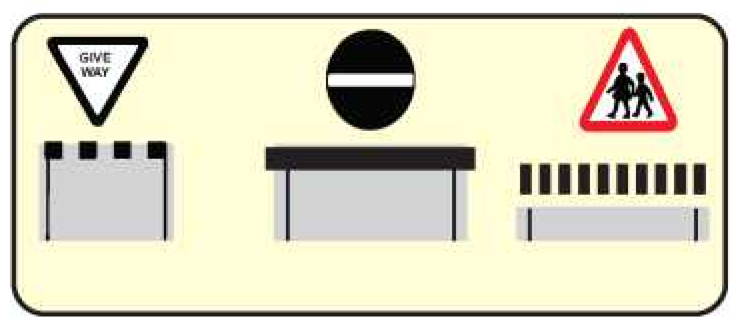


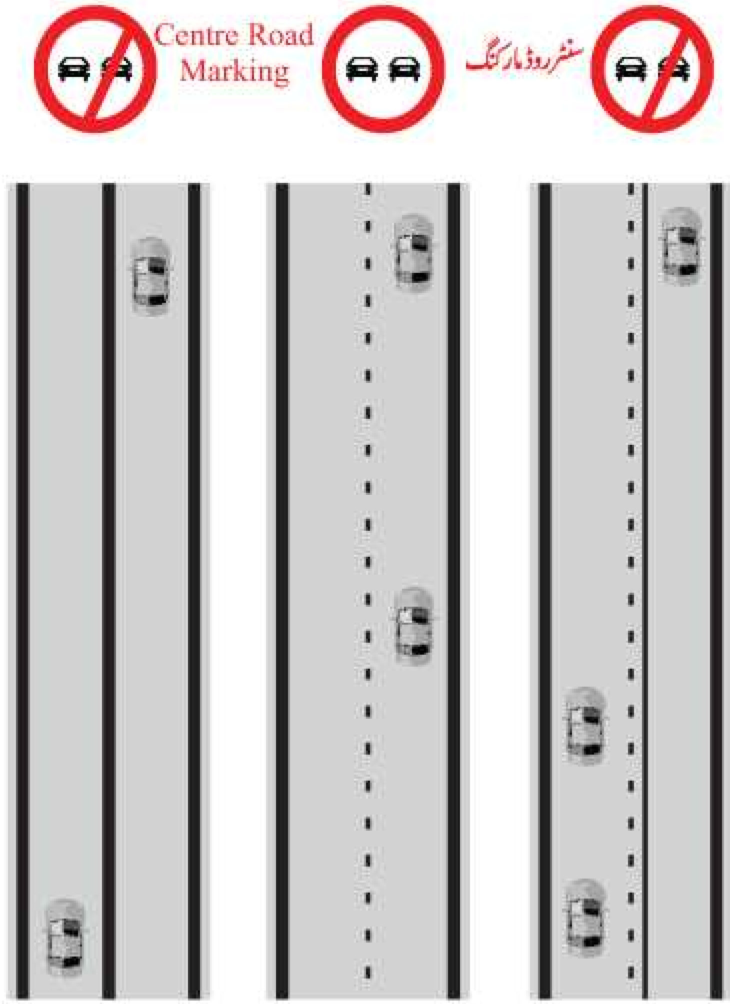
کراس روڈ مارکنگ






P
Edge Road Marking
P
ایج روڈ مارکنگ
STOP


GIVE WAY


Centre Road Marking
سنٹر روڈ مارکنگ

ٹریفک سائنز

سائن کی اقسام

انتباہی سائن | لازمی سائن | معلوماتی سائن

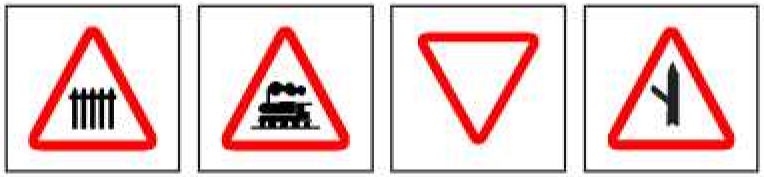
ناہموار سڑک | گڑھا | رفتار کم کرنے کا | پھسلنے والی سڑک

کنکر پتھر | گرتے ہوئے پتھروں سے ہوشیار | واپس مڑ سکتے ہیں | تنگ پل

آگے سڑک تنگ ہے | ایسے راستے پر ان گاڑیوں کا حق ہے جو دائیں سمت آئیں | دوہرا موڑ دائیں طرف | دوہرا موڑ بائیں طرف

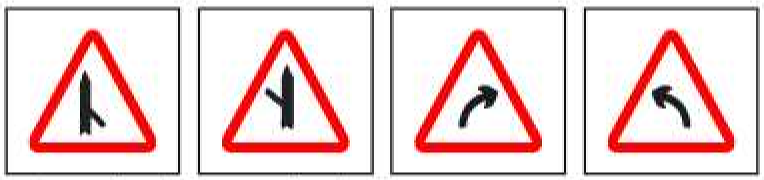
خطرناک اترائی | خطرناک چڑھائی | علیحدہ ہونے والا پل | سڑک سمندر یا دریا کے کنارے کی طرف جاتی ہے

ٹریفک سائنز



بائیں سمت چھوٹی سڑک نکلتی ہے | راستہ دینے کا اشارہ | بغیر پھاٹک کے ریلوے لائن | ریلوے لائن پر پھاٹک

مویشی/پالتو جانوروں کے سڑک پار کرنے کی جگہ | سائیکل کا راستہ | بچوں کے سڑک پار کرنے کی جگہ | پیدل سڑک پار کرنے کی جگہ



بایاں موڑ | دایاں موڑ | چھوٹی سڑک بائیں جانب ہے | چھوٹی سڑک دائیں جانب سے آکر ملتی ہے

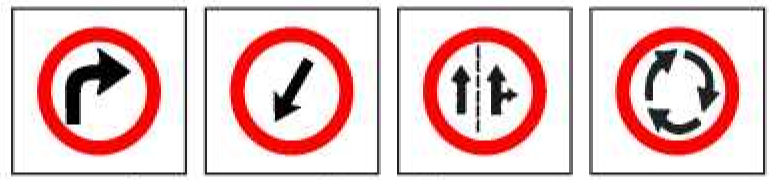
چھوٹی سڑک بائیں جانب سے آکر ملتی ہے | پہلے بائیں اور پھر دائیں سمت سے چھوٹی سڑکیں نکلتی ہیں | دو طرفہ ٹریفک | اطراف سے تیز ہوا چلتی ہے

حدود ہوائی اڈہ | اشارے | سڑک کی مرمت کا کام جاری ہے | جنگلی جانوروں کے سڑک پار کرنے کی جگہ

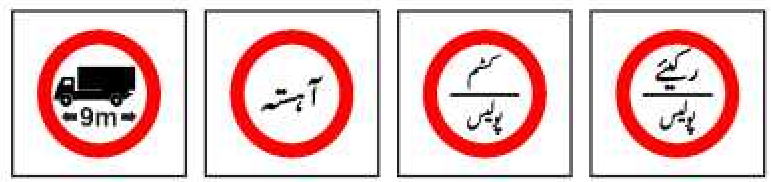
ٹریفک سائنز

[illegible] | دیگر خطرات | پہلے دائیں اور بائیں سمت سے چھوٹی سڑکیں ملتی ہیں | آگے چھوٹی سڑک کراس کرتی ہے

آگے خطرہ ہے | ٹریفک کا چکر | سامنے بڑی سڑک ہے | چھوٹی سڑک دائیں جانب ہے



ٹریفک کا چکر | ان میں ایسا چلایئے جیسے ہدایت کی گئی ہے | بائیں طرف رہیے | صرف دائیں طرف مڑ سکتے ہیں

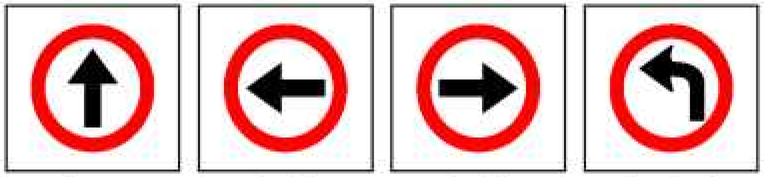


پولیس کی چوکی سے رکے بغیر گزرنا ممنوع ہے | کسٹم پولیس کی چوکی سے رکے بغیر گزرنا ممنوع ہے | اپنی رفتار کم کریئے | تیس فٹ سے زیادہ لمبی گاڑی کا داخلہ ممنوع ہے

[illegible] | [illegible] | سائیکلوں کا داخلہ ممنوع ہے | دائیں طرف مڑنا ممنوع ہے

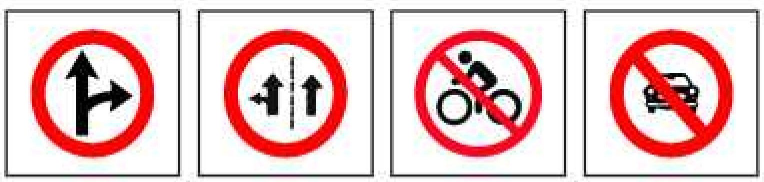
ٹریفک سائنز

بائیں طرف مڑنا ممنوع ہے | دائیں طرف مڑنا ممنوع ہے | داخلہ ممنوع ہے | پیدل چلنے والوں کا داخلہ ممنوع ہے



صرف بائیں طرف مڑ سکتے ہیں | صرف دائیں مڑ سکتے ہیں | صرف بائیں مڑ سکتے ہیں | صرف سامنے جا سکتے ہیں

ریڑھیوں کا داخلہ ممنوع ہے | جانور گاڑیوں کا داخلہ ممنوع ہے | ٹریکٹر وغیرہ کا داخلہ ممنوع ہے | مال بردار گاڑیوں کا داخلہ ممنوع ہے



موٹر گاڑی کا داخلہ ممنوع ہے | موٹر سائیکلوں کا داخلہ ممنوع ہے | ان میں ایسا چلایئے جیسے ہدایت کی گئی ہے | سامنے یا دائیں طرف جا سکتے ہیں

سامنے یا بائیں طرف جا سکتے ہیں | دائیں طرف رہیے | سڑک بند ہے | حد رفتار پچاس کلومیٹر

ٹریفک سائنز

گاڑی کھڑی کرنا ممنوع ہے

ہارن بجانا ممنوع ہے

مال بردار گاڑیوں کے لئے آگے نکلنا ممنوع ہے

آگے نکلنا ممنوع ہے

سائیکل کا راستہ

ٹھہرنے کا اشارہ

دوطرفہ ٹریفک

ڈبل ٹریفک

سات ٹن سے زیادہ وزنی گاڑیوں کا داخلہ ممنوع ہے

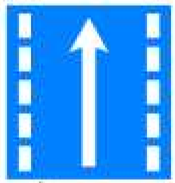
ایک ایکسل پر چھ ٹن سے زیادہ گاڑیوں کا داخلہ ممنوع ہے

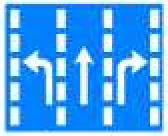
رفتار کا خاتمہ

تمام ممنوعات کا خاتمہ

آگے نکلنے پر پابندی کا خاتمہ

ٹریفک سائنز


سیدھا جانے والی لین

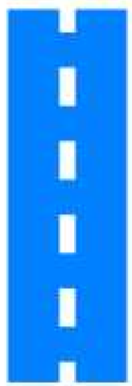

موزوں لین اختیار کریں

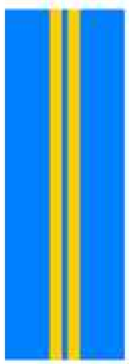
سیدھا جائیں یا دائیں مڑ جائیں

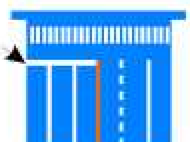
پارکنگ کی جگہ

آگے روڈ بند ہے

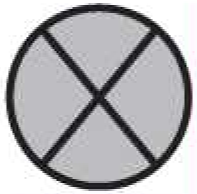
غلط

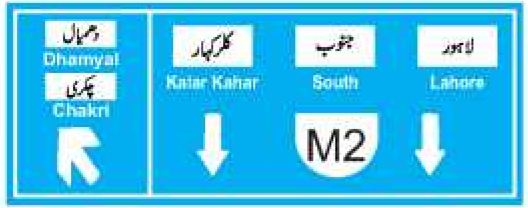

سڑک کو لین میں تقسیم کرنے والی لائن

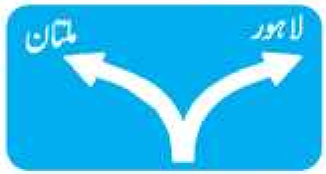

لائن کو کراس کرنا منع ہے

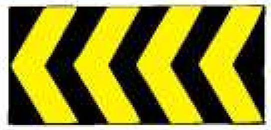

اسٹاپ لائن

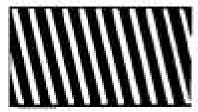
معلوماتی سائنز

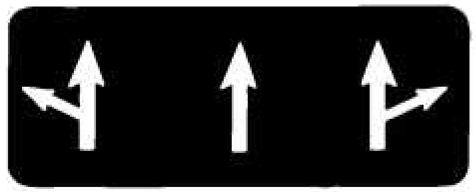












ٹریفک اشارے

نوٹ: اگر سبز اشارے کے بعد پیلا سگنل آن ہو تو یہ بات یدر کھنے والی ہے کہ یہ عمل سرخ اشارے کا حصہ ہوتا ہے سبز کا نہیں۔ لہٰذا بجائے گاڑی بجانے کے رکنے کی کوشش کریں۔

ریڈ لائٹ جمپ کرنے کے نقصانات

تمام موٹرسائیکلیں ماحول دوست اور Euro2 معیار کے عین مطابق ہیں

Euro 2

یہ ایک ایسا موحولیاتی ضابطہ ہے جس میں انجن سے خارج ہونے والی گیسوں میں موجود مضر اجزا کو بین الاقوامی معیار کے مطابق کنٹرول کیا جاتا ہے۔ جس سے نہ صرف ہماری فضا صاف وشفاف رہتی ہے بلکہ انسانی صحت بھی ان گیسوں کے اثرات سے محفوظ ہو جاتی ہے

گرام فی کلومیٹر gr/km	euro 2 کا معیار	ہنڈا CG-125
کاربن مونو آکسائیڈ	5.5	3.54
ہائیڈروکاربن	1.2	0.84
نائٹروجن آکسائڈز	0.3	0.13

گرام فی کلومیٹر gr/km	euro 2 کا معیار	ہنڈا Prider
کاربن مونو آکسائیڈ	5.5	3.12
ہائیڈروکاربن	1.2	0.667
نائٹروجن آکسائڈز	0.3	0.240

گرام فی کلومیٹر gr/km	euro 2 کا معیار	ہنڈا CD-70
کاربن مونو آکسائیڈ	5.5	3.12
ہائیڈروکاربن	1.2	0.667
نائٹروجن آکسائڈز	0.3	0.240

Safety Parts

سڑک پر خود کو اور دوسروں کو محفوظ رکھنے کے لیے ہمیشہ معیاری اور ماحول دوست پارٹس ہی استعمال کریں۔ کیونکہ؟

ہیلمٹ: یہ بہتر انداز میں سر اور چہرے کو چوٹ اور گرد و غبار سے محفوظ رکھتا ہے۔

ہیڈ لائٹ: یہ سامنے سے آنے والی ٹریفک کو متاثر کیے بغیر صحیح سمت میں اور زیادہ روشنی فراہم کرتی ہے۔

اشارے: یہ دیرپا اور استعمال کے دوران سڑک پر زیادہ نمایاں ہوتے ہیں۔

ٹائر: یہ سڑک پر چلتے ہوئے بالخصوص بریکنگ کے وقت مضبوط گرفت مہیا کرتے ہیں۔

بیک ویو مرر: ان سے ارتعاش کے بغیر، تسلسل کے ساتھ اور بالکل درست عقبی معلومات حاصل ہوتی ہیں۔

بیک لائٹ: رات کے وقت اور بریکنگ کے دوران یہ زیادہ روشن ہوتی ہے۔

بریک شو: ان کی کارکردگی بہترین، لائف زیادہ اور ماحول دوست ہوتے ہیں۔

انجن آئل: یہ انجن کی کارکردگی اور اس کی لائف کو بڑھاتا ہے۔