



परियोजना डेटा शीट

परियोजना डेटा शीट (पीडीएस) में परियोजना अथवा कार्यक्रम के विषय में संक्षिप्त सूचना होती है। चूंकि पीडीएस एक प्रगति अधीन कार्य होता है, कुछ सूचनाएं इसके प्रारंभिक संस्करण में शामिल नहीं हो सकती हैं, परंतु इनके उपलब्ध होने पर शामिल कर ली जाएंगी। प्रस्तावित परियोजनाओं के बारे में सूचना अनन्तिम और संकेतात्मक है।

| | |
|---------------------------|--------------|
| पीडीएस सृजन तिथि | — |
| पीडीएस अद्यतनीकरण की तिथि | 8 अक्टूबर 13 |

| | |
|--|---|
| परियोजना का नाम | जयपुर मेट्रो रेल लाईन 1—फेज़ बी परियोजना |
| देश | भारत |
| परियोजना/कार्यक्रम संख्या | 46417-001 |
| स्थिति | प्रस्तावित |
| भौगोलिक अवस्थिति | — |
| इस प्रलेख में किसी कंट्री कार्यक्रम या रणनीति तैयार करने, किसी परियोजना के वित्तपोषण, अथवा किसी विशेष भूभाग अथवा भौगोलिक क्षेत्र को कोई पदनाम देने, अथवा संदर्भित करने में एशियाई विकास बैंक का आशय किसी भूभाग अथवा क्षेत्र की स्थिति के बारे में कानूनी या अन्य प्रकार से राय प्रकट करना नहीं है। | |
| क्षेत्र तथा/अथवा उपक्षेत्र वर्गीकरण | बहुक्षेत्र/बहुक्षेत्र |
| विषयगत वर्गीकरण | आर्थिक विकास पर्यावरण—सम्पोषणीयता जलवायु परिवर्तन |
| लिंग मुख्यधारा में जोड़ने वाले संवर्ग | — |

■ वित्तपोषण

| सहायता का प्रकार/रूपात्मकता | अनुमोदन संख्या | वित्तपोषण का स्रोत | अनुमोदित राशि (हजार) |
|-----------------------------|----------------|---------------------|------------------------|
| ऋण | — | साधारण पूंजी संसाधन | 176,000 |
| — | — | पूरक | 83,000 |
| योग | | | यूएस \$ 259,000 |

■ संरक्षा संवर्ग

संरक्षा संवर्गों के बारे में अधिक जानकारी के लिए, कृपया <http://www.adb.org/site/safeguards/safeguard-categories> देखें

| | |
|---------------------|---|
| पर्यावरण | क |
| अस्वैच्छिक पुनर्वास | ग |
| स्वदेशी लोग | ग |

■ पर्यावरण संबंधी तथा सामाजिक मुद्दों का सारांश

पर्यावरण-पहलू

चूंकि लाईन 1-फेज़ बी भूमिगत खंड है, यह अनुमान लगाया गया है कि भूमि के ऊपर धरोहर संरचनाओं पर कम्पन प्रभाव, सुरंग निर्माण से बड़ी मात्रा में निकलने वाला अपशिष्ट और व्यवसायिक स्वास्थ्य एवं सुरक्षा प्रभाव के मुद्दे मुख्य मुद्दे होंगे। दिल्ली मेट्रो परियोजना में किए गए इसी प्रकार के निर्माणों से प्राप्त अनुभव के आधार पर संरचनात्मक अभिकल्प में तकनीकी संशोधनों, भूमि के ऊपर धरोहर संरचनाओं के निरंतर अनुवीक्षण की आवश्यकता तथा एसएचई दिशानिर्देशों और स्थल-विशिष्ट ईएमपी तथा पर्यावरण संबंधी अनुवीक्षण योजना के माध्यम से इन चिन्ताओं के संबोधन हेतु उपाय किए गए हैं। इस संबंध में परामर्श किया गया है तथा परियोजना अभिकल्प और ईआईए में स्टेकहोल्डरों की चिन्ताओं को संबोधित किया गया है। स्टेकहोल्डरों की चिन्ताओं को निर्माण के दौरान ईआईए में शिकायत निवारण तंत्र के माध्यम से संबोधित किया जाना जारी रहेगा। संवर्ग "क" पर्यावरण परियोजनाओं के लिए सुरक्षोपाय नीति प्रकथन के 120 दिवसीय प्रकटीकरण की आवश्यकता के अनुसार, प्रारूप ईआईए रिपोर्ट 21 जून, 2013 को एडीबी वेबसाइट पर प्रकाशित की जा चुकी है। जेएमआरसी में लाईन 1-फेज़ ए के कार्यान्वयन के दौरान सुरक्षोपायों के निष्पादन हेतु उपयुक्त प्रणाली मौजूद है। इस प्रणाली को, जेएमआरसी में सुरक्षोपाय प्रकोष्ठ की जिम्मेदारियों के स्पष्ट सीमानिर्धारण, शिकायत निवारण तंत्र में सुधार और धरोहर स्थलों की कड़ी निगरानी सुनिश्चित करने द्वारा और मजबूत बनाया जाएगा। सुरक्षोपाय प्रकोष्ठ में सामाजिक तथा पर्यावरण संबंधी सुरक्षा उपायों के लिए एक वरिष्ठ अधिकारी तथा दो सहायक अधिकारी होंगे। सुरक्षोपाय प्रकोष्ठ इस परियोजना के अधीन पर्यावरणीय सुरक्षोपाय अपेक्षाओं के अनुपालन के समग्र समन्वय हेतु उत्तरदायी होगा। जेएमआरसी को निर्माण निरीक्षण में सहायता प्रदान करने वाले परियोजना प्रबंधन परामर्शदाताओं में एक पर्यावरण विशेषज्ञ तथा एक धरोहर स्थल विशेषज्ञ होगा जो एसएचई दिशानिर्देशों और स्थल-विशिष्ट ईएमपी तथा पर्यावरण संबंधी अनुवीक्षण योजना का अनुपालन सुनिश्चित करेगा। ठेकेदारों द्वारा स्थल पर एक स्वास्थ्य और सुरक्षा अधिकारी तैनात किया जाएगा, जो एसएचई दिशानिर्देशों और स्थल-विशिष्ट ईएमपी तथा पर्यावरण संबंधी अनुवीक्षण योजना के दिन-प्रतिदिन के अनुपालन के लिए जिम्मेदार होगा। निर्माण कार्य प्रारंभ करने से पूर्व भूमिकाओं तथा जिम्मेदारियों और रिपोर्टिंग की जरूरत स्पष्ट करने के लिए एक समन्वय बैठक तथा प्रशिक्षण कार्यशाला आयोजित की जाएगी। त्रयमासिक अनुवीक्षण रिपोर्ट तैयार कर एडीबी को उसकी वेबसाइट पर प्रकाशन हेतु सौंपी जाएगी।

अस्वैच्छिक पुनर्वास

यह परियोजना एडीबी के सुरक्षोपाय नीति वक्तव्य (2009) के अनुसार संवर्ग "ग" में वर्गीकृत है। भूमिगत स्टेशनों का निर्माण ऊपर से नीचे की ओर काटो और भरो (कट एण्ड कवर विद टॉप-डाउन) विधि द्वारा किया जाएगा। किसी निजी भूमि अधिग्रहण की कल्पना नहीं की गई है क्योंकि प्रवेश और निकास संरचनाओं का निर्माण सार्वजनिक चौराहों पर किया जाएगा, जहां पर्याप्त बाधा रहित सरकारी भूमि उपलब्ध है। यदि कोई परिवर्तन अथवा अतिरिक्त भूमि की आवश्यकता अथवा अस्वैच्छिक पुनर्वास प्रभाव देखे जाते हैं, तब सुरक्षोपाय नीति वक्तव्य के अनुसार एक पुनर्वास योजना एडीबी के अनुमोदन हेतु संबंधित सिविल निर्माण संविदा प्रदान करने से पूर्व और कार्यान्वयन के लिए सिविल निर्माण के संबंधित खंड

के प्रारंभ से पूर्व, जैसा लागू है, तैयार की जाएगी। जेएमआरसी द्वारा संचालित पुनर्वास कार्यवाही की समीक्षा और लाईन 1-फेज़ बी के वित्तपोषण में एडीबी के लिए कोई प्रतिष्ठा की जोखिम जानने के लिए, भारत सरकार और राज्य सरकार द्वारा वित्तपोषित लाईन 1-फेज़ ए (मौजूदा सुविधा पूर्ण की जा चुकी है) हेतु भूमि अधिग्रहण तथा पुनर्वास के विषय में उचित सावधानी बरती गई थी। लाईन 1-फेज़ ए के संबंध में बरती गई समुचित सावधानी से संकेत मिलता है कि प्रभावित व्यक्तियों को यथेष्ट और उपयुक्त क्षतिपूर्ति राशि प्रदान की गई है। अधिकांश मामलों में, उपशमन उपायों में स्वामित्व और गैर-स्वामित्व धारक व्यक्तियों दोनों के लिए क्षतिपूर्ति, पुनर्वास, जीविका बहाली के उपाय तथा आय बहाली सुनिश्चयन शामिल था।

स्वदेशी लोग

स्वदेशी लोगों पर किसी प्रभाव की कल्पना नहीं की गई है, क्योंकि किसी भौतिक या आर्थिक विस्थापन की जरूरत नहीं होगी। इसलिए, परियोजना संवर्ग "ग" में वर्गीकृत की गई है। यदि कार्यान्वयन के दौरान कोई विपरीत प्रभाव देखे जाते हैं, जेएमआरसी सुनिश्चित करेगा कि स्वदेशी लोगों हेतु योजना सुरक्षोपाय नीति वक्तव्य के अनुसार एडीबी के अनुमोदन हेतु संबंधित सिविल निर्माण संविदा प्रदान करने से पूर्व और कार्यान्वयन के लिए सिविल निर्माण के संबंधित खंड के प्रारंभ से पूर्व, जैसा लागू है, तैयार की जाएगी।

■ स्टेकहोल्डर संचार, प्रतिभागिता और परामर्श

परियोजना डिजाइन के दौरान

सभी सामाजिक आर्थिक संस्तर के लोगों के साथ डिजाइन फेस के दौरान सार्थक परामर्श किया गया है। समुदाय बैठकों तथा फोकस समूह चर्चाओं का आयोजन गरीबी तथा सामाजिक विश्लेषण के हिस्से के तौर पर किया जाएगा। स्थानीय परामर्शी बैठकों में गरीब तथा अन्य सामाजिक बहिष्कृत समूहों के प्रतिनिधियों (उदाहरण के लिए महिलाएं, अनुसूचित जनजातियां इत्यादि) सहित सभी संबद्ध स्टेकहोल्डरों को शामिल किया जाएगा, ताकि सूचना का प्रसार किया जा सके तथा परियोजना डिजाइन और इसके संभावित प्रभावों के बारे में सुझाव/प्रतिपुष्टि प्राप्त की जा सके। अन्य प्रमुख स्टेकहोल्डरों जैसेकि संबद्ध शाखा विभागों, स्थानीय सरकारी प्रतिनिधियों और एनजीओ'ज के साथ भी परामर्श किया जाएगा। सुरक्षोपाय योजनाएं तैयार करने के लिए परियोजना मार्गों के किनारे जनसंख्या सर्वेक्षण तथा सामाजिक-आर्थिक सर्वेक्षण के दौरान परियोजना से प्रभावित परिवारों तथा समुदायों के साथ भी परामर्श किया जाएगा।

परियोजना कार्यान्वयन के दौरान

—

■ विवरण

भारत के राजस्थान राज्य की राजधानी जयपुर भारत का 10वां सबसे बड़ा और तेजी से विकसित हो रहा शहर है। यह पारंपरिक और आधुनिक दोनों उद्योगों का केन्द्र होने के अलावा सांस्कृतिक विरासत तथा ऐतिहासिक वास्तुशिल्प का लोकप्रिय पर्यटन केन्द्र है। सन 2011 की जनगणना के अनुसार जयपुर की जनसंख्या 3.1 मिलियन थी, जो 2031 तक 8.1 मिलियन तक पहुंचने की आशा की जाती है। तीव्र गति के साथ औद्योगिक तथा वाणिज्यिक विकास के परिणामस्वरूप परिवहन सेवा की मांग में जबर्दस्त उछाल आया है, परंतु शहर का मौजूदा परिवहन ढांचा क्षमता और सेवा की दृष्टि से अपर्याप्त है। अर्थव्यवस्था के विकास के साथ, यात्री परिवहन के निजी साधनों की ओर मुड़ रहे हैं, जैसाकि वाहन स्वामियों

की बढ़ती संख्या, वाहनों की बढ़ती भीड़ और प्रदूषण वृद्धि से स्पष्ट है। वर्ष 2009 में सार्वजनिक परिवहन का हिस्सा 19 प्रतिशत था जो भारत में 3 मिलियन से अधिक आबादी वाले शहरों के मध्य न्यूनतम में एक था। जयपुर विकास प्राधिकरण ने एक व्यापक परिवहन योजना तैयार की है, जिसके तहत 2031 तक एक समग्र परिवहन योजना उपलब्ध कराई जाएगी। इस योजना में लोगों के आवागमन के लिए न केवल वाहनों की दृष्टि से बल्कि परिवहन नेटवर्क के साथ भूउपयोग एकीकरण हेतु सार्वजनिक परिवहन की पूर्व-प्रधानता पर जोर दिया गया है। इसने वाहन यातायात की बजाय जन परिवहन पर फोकस के साथ परिवहन गलियारों का प्राथमिकीकरण किया है, जिसका उपयोग लोगों के इष्टतम आवागमन के लिए किया जा सकता है। इसके अलावा बस बेड़े में वृद्धि, तीव्र गति की बस परिवहन प्रणाली और उच्च क्षमता रेल-आधारित प्रणाली (मेट्रो) के रूप में समाधानों की पहचान की गई है। नगर के बस बेड़े में आधुनिक बसें शामिल की गई हैं तथा तीव्र गति की बस परिवहन प्रणाली चालू की जा रही है। तथापि, प्रमुख सड़क गलियारों पर अलग बस लेन बनाए जाने की गुंजाइश नहीं है, हालांकि नगर की विकास पद्धति से केन्द्रीय व्यवसाय और वाणिज्यिक जिलों से आने जाने के लिए अधिक फेरी की मांग पैदा हो रही है। परिवहन की बढ़ती आवश्यकता की पूर्ति और आने वाले समय में भीड़भाड़ से बचने के लिए, नगर के दो मुख्य गलियारों के समानान्तर उच्च क्षमता की मेट्रो लाइन्स की सिफारिश की गई थी। इनमें एक लाइन मानसरोवर से बड़ी चौपड़ तक 12 किलोमीटर के पूर्व-पश्चिम गलियारे के लिए लाइन 1 तथा अम्बाबाड़ी से सीतापुरा तक 23 किलोमीटर लम्बे उत्तर-दक्षिण गलियारे के लिए लाइन 2 शामिल है। मेट्रो लाइन्स प्रमुखतः मुख्य मार्गों के समानान्तर उत्थापित और शहर के व्यस्त मध्य जोन के नीचे भूमिगत होंगी। राजस्थान सरकार द्वारा 2010 में जयपुर मेट्रो रेल कॉरपोरेशन (जेएमआरसी) की स्थापना मेट्रो रेल लाइन्स के कार्यान्वयन हेतु विशेष प्रयोजन वाहन के रूप में की गई। लाइन 1-फेज ए (मानसरोवर से चांदपोल तक 9.7 किलोमीटर का उत्थापित हिस्सा), जिसकी अनुमानित लागत 400 मिलियन डॉलर है तथा पूर्णतया सरकार द्वारा वित्तपोषित है, पूरी होने वाली है तथा 2013 के अंत तक वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ होने की आशा है। प्रस्तावित एडीबी ऋण लाइन 1-फेज बी के वित्तपोषण सहायता के लिए है, जिसमें चांदपोल से बड़ी चौपड़ तक दो स्टेशनों के साथ 2.3 किलोमीटर का भूमिगत भाग शामिल है। इसके वर्ष 2018 के प्रारंभ में पूर्ण किए जाने तथा प्रचालनशील होने की आशा है। उत्तर दक्षिण गलियारे के लिए लाइन 2 की योजना तैयार की जा रही है तथा इसके प्रस्तावित वित्तपोषण में जेएमआरसी के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अद्यतनीकरण हेतु परामर्श सेवाएं शामिल हैं। इस अद्यतनीकरण कार्य में यातायात मांग का अद्यतनीकरण, मार्ग चयन समीक्षा, प्रारंभिक इंजीनियरिंग तथा लागत पूर्वानुमान और आर्थिक एवं वित्तीय व्यवहार्यता आकलन शामिल है। इससे जेएमआरसी को जयपुर में तीव्र गति की जन परिवहन प्रणाली के लिए व्यापक सुधार हासिल करने की दिशा में अगले कदम उठाने के लिए व्यवहार्य वित्तपोषण विकल्पों तथा कार्यान्वयन व्यवस्थाओं की पहचान करने में सहायता प्राप्त होगी।

■ परियोजना तर्काधार और कंट्री/क्षेत्रीय रणनीति के साथ संबंध

यह परियोजना देश का तीव्रतर, अधिक समावेशी और स्थायी विकास हासिल करने के लक्ष्य के सुसंगत है। यह भारत में परिवहन की चुनौतियों के संबोधन तथा शहरी नगरों के जीवन की गुणवत्ता सुधार हेतु राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुरूप है। यह परियोजना राज्य सरकार द्वारा की गई पहलों हेतु सहायताप्रद है और एकीकृत भू उपयोग तथा समन्वित शहरी परिवहन योजना सुनिश्चित करने हेतु जयपुर की व्यापक परिवहन योजना के भीतर समाहित है। इससे एडीबी को, लोगों और माल के अधिक दक्षतापूर्ण, सुरक्षित तथा पोषणीय ढंग से परिवहन वृद्धि हेतु परिवहन सेक्टर में इसका रणनीतिक उद्देश्य हासिल करने में मदद मिलेगी। प्रस्तावित एडीबी ऋण प्रारूप कंट्री परिचालन व्यवसाय योजना, 2013-2015 में शामिल है।

■ विकास प्रभाव

जयपुर में सार्वजनिक परिवहन में सुधार

■ परियोजना परिणाम

| परिणाम का वर्णन | परिणाम की दिशा में प्रगति |
|---|---------------------------|
| जयपुर में तीव्रगामी जन परिवहन प्रणाली में सुधार | — |

■ आउटपुट्स और कार्यान्वयन प्रगति

| परियोजना आउटपुट्स का वर्णन | कार्यान्वयन प्रगति की स्थिति (आउटपुट्स, गतिविधियां और मुद्दे) |
|---|--|
| 1. लाइन 1-फेस बी निर्मित 2. लाइन 2 योजनाएं अद्यतनीकृत | — |
| विकास परियोजनाओं की स्थिति | महत्वपूर्ण परिवर्तन |
| — | — |

■ व्यवसाय के अवसर

प्रथम सूचीयन की तिथि 7 अक्टूबर 13

परामर्शी सेवाएं

मेट्रो रेल योजना, सरलीकृत तकनीकी प्रस्तावों और 90:10 गुणवत्ता एवं लागत अनुपात के साथ गुणवत्ता-तथा लागत-आधारित चयन का प्रयोग करते हुए, चूंकि कार्य की प्रकृति गुणवत्ता हेतु विचार की प्राथमिकता की मांग करती है।

अधिप्राप्ति

एक एकल, निरंतर और एकीकृत रेल प्रणाली के लिए अपेक्षित सुरक्षा विवेचित मानकीकरण तथा तकनीकी संगतता सुनिश्चित करने के लिए सिगनल, ट्रेन नियंत्रण तथा दूरसंचार के लिए सीधी संविदा

प्रापण और परामर्शी सूचनाएं

<http://www.adb.org/projects/46417-001/business-opportunities>

■ समयतालिका

| | |
|---------------------|---------------------------|
| अवधारणा मंजूरी | 3 जून 13 |
| तथ्य-अन्वेषण | 27 मई 2013 से 06 जून 2013 |
| प्रबंध समीक्षा बैठक | 15 अगस्त 13 |
| अनुमोदन | — |
| अंतिम समीक्षा मिशन | — |

■ मीलपत्थर

| अनुमोदन संख्या | अनुमोदन | हस्ताक्षर | प्रभावोत्पादकता | अनुमोदन समापन | | |
|----------------|---------|-----------|-----------------|---------------|---------|----------|
| | | | | मूल | संशोधित | वास्तविक |
| — | — | — | — | — | — | — |

■ उपयोग

| तिथि | अनुमोदन संख्या | एशियाई विकास बैंक (यूएस \$ हजार) | अन्य (यूएस \$ हजार) | शुद्ध प्रतिशत |
|-----------------------|----------------|--------------------------------------|-------------------------|---------------|
| संचयी संविदा पुरस्कार | | | | |
| — | — | — | — | — |
| संचयी संवितरण | | | | |
| — | — | — | — | — |

■ प्रसंविदाओं की स्थिति

प्रसंविदाएं निम्नलिखित संवर्गों में वर्गीकृत की गई हैं — लेखापरीक्षित परियोजना वित्तीय विवरण, सुरक्षा उपाय, सामाजिक, क्षेत्र, वित्तीय, आर्थिक और अन्य। प्रसंविदाओं अनुपालन का मूल्यांकन निम्नलिखित मानदंडों के आधार पर संवर्गों द्वारा किया जाता है : (i) संतोषजनक — इस संवर्ग में सभी प्रसंविदाओं का अनुपालन किया जाता है, अधिकतम एक अपवाद के साथ, (ii) आंशिक संतोषजनक — इस संवर्ग में अधिकतम दो प्रसंविदाओं का अनुपालन नहीं किया जाता है, (iii) असंतोषजनक — इस संवर्ग में तीन या अधिक प्रसंविदाओं का अनुपालन नहीं किया जाता है, सार्वजनिक संचार नीति 2011 के अनुसार, परियोजना वित्तीय विवरणों हेतु प्रसंविदा अनुपालन मूल्यांकन केवल उन परियोजनाओं पर लागू होता है जिनका वार्तालय हेतु आमंत्रण 2 अप्रैल 2012 के पश्चात निर्धारित है।

| अनुमोदन संख्या | संवर्ग | | | | | | |
|----------------|---------|---------|---------|--------|------|--------------|------------------------|
| | क्षेत्र | सामाजिक | वित्तीय | आर्थिक | अन्य | सुरक्षा उपाय | परियोजना वित्तीय विवरण |
| ऋण | — | — | — | — | — | — | — |

■ संविदाएं और अद्यतन विवरण

| | |
|-------------------------|------------------------------|
| जिम्मेदार एडीबी अधिकारी | डॉंग-क्यू ली (dklee@adb.org) |
| जिम्मेदार एडीबी विभाग | दक्षिण एशिया विभाग |
| जिम्मेदार एडीबी प्रभाग | दक्षिण एशिया विभाग |
| निष्पादक अभिकरण | — |

■ सम्पर्क

| | |
|---------------------------|---|
| परियोजना वेबसाइट | http://www.adb.org/projects/46417-001/main |
| परियोजना प्रलेखों की सूची | http://www.adb.org/projects/46417-001/documents |
