

ایشیائی ترقیاتی بینک

ADB

پاکستان: نیشنل موٹر وے ایم-4 گوجرہ۔ شورکوٹ سیکشن کا منصوبہ

پراجیکٹ کا نام	نیشنل موٹر وے ایم-4، گوجرہ۔ شورکوٹ سیکشن منصوبہ
پروگرام نمبر	48402-001
ملک	پاکستان
پراجیکٹ کی کیفیت/ صورت حال	منظور شدہ
پراجیکٹ کی قسم/ معاونت کا طریقہ	قرضہ
فنڈنگ کا ذریعہ/رقم	قرضہ PAK: 3300 :- نیشنل موٹر وے ایم-4، گوجرہ۔ شورکوٹ سیکشن منصوبہ
	عمومی سرمایہ کے وسائل 178.00 ملین ڈالر
اسٹریٹجک ایجنڈا	بشمول معاشی نمو، علاقائی یکجہتی
تبدیلی کے محرکات	گورننس اور صلاحیت سازی شراکت داری
شعبہ/ذیلی شعبہ	ٹرانسپورٹ۔ روڈ ٹرانسپورٹ [نان اربن]
صنفی مساوات اور مرکزی دھارے میں شمولیت	کوئی صنفی عنصر نہیں
تفصیل	مجوزہ منصوبے کے تحت 62 کلومیٹر چار روپہ سڑک تعمیر کی جائے گی۔ جس تک موٹروے کی طرح رسائی محدود ہوگی۔ اور یہ صوبہ پنجاب میں گوجرہ اور شورکوٹ کو ملانے گی اور نیشنل ہائی وے اتھارٹی (NHA) کی ادارہ جاتی صلاحیت بالخصوص اس کے حفاظتی اقدامات و ٹھیکے دینے کی صلاحیت کو بہتر بنائے گا اور اس سے وابستہ معاشی نمو کو فروغ ملے گا۔
پراجیکٹ کی خصوصیات اور اس کا ملکی/علاقائی حکمت عملی سے تعلق	پاکستان میں مجموعی ملکی پیداوار میں ٹرانسپورٹ کا حصہ 10 فی صد ہے اور 23 لاکھ افراد اس سے روزی کھاتے ہیں۔ یہ تعداد پاکستان میں کل برسرروزگار افراد کی تعداد کا چہ فی صد ہے۔ روڈ ٹرانسپورٹ کو پاکستان کے ٹرانسپورٹ کے نظام میں فوقیت حاصل ہے تقریباً 96 فیصد اشیا کی نقل و حمل سڑکوں کے ذریعے کی جاتی ہے اور 92 فیصد لوگ بذریعہ سڑک سفر کرتے ہیں۔ نیشنل ہائی وے نیٹ ورک کی 12500 کلومیٹر سڑکوں میں سے زیادہ تر 1950 کے عشرے سے قبل تعمیر کی گئیں۔ ان میں سے 75 فیصد سڑکیں غیر منقسم دولین والی ہیں اور ان کی چوڑائی 67 میٹر ہے۔ فروغ پذیر معیشت اور اس کے نتیجہ میں مینوفیکچرنگ میں

نشوونما اور مقابلتاً آبادی کی بلند شرح افزائش نے ٹریفک کی ضرورت کو بڑھا دیا ہے تاہم آہستہ چلنے والے ٹرکوں اور نان موٹر انرڈ ٹریفک، سڑکوں کی خراب حالت اور اکثر اوقات ٹرکوں پر ضرورت سے زیادہ وزن لادنے نے روڈ ٹرانسپورٹ کی استعداد اور سیفٹی کو خطرات سے دوچار کر دیا ہے کثرت سے استعمال ہونے والی قومی شاہرات پر ٹریفک کے بوجھ کو کم کرنے کے لیے حکومت نے 1990 کے عشرے میں ہائی سپیڈ اور مکمل طور پر قابل رسائی کنڑولڈ چار رویہ یا اس سے زیادہ لین والی قومی شاہرات کی تعمیر کا سلسلہ شروع کیا۔ اس وقت تقریباً 2800 مجوزہ سڑکوں میں سے 900 کلومیٹر سڑکیں قابل استعمال ہیں۔

اس وقت پاکستان کی توجہ ملکی سرمایہ کاری اور تجارت کے بہاؤ کے سلسلے میں ایک بڑے شمالی جنوبی ٹرانسپورٹ کو ریڈور کی تعمیر پر مرکوز ہے جو معاشی سرگرمیوں کے بنیادی مراکز کو ملاتی ہے قومی شاہرات اور موٹرویز پر مشتمل سڑکوں جن کی کل لمبائی تقریباً 1800 کلومیٹر ہے جنوب میں یہ کوریڈور افغانستان کی شمالی سرحد طور خم پہنچنے سے قبل بندرگاہی شہر کراچی سے ہوتا ہوا یہ بنیادی پیداواری و گنجان آبادی کے مراکز خانیوال، ملتان، مظفر گڑھ، لاہور، فیصل آباد، اسلام آباد، اور پشاور سے گزرتا ہے۔ اس کو ریڈور سے جو علاقہ معاشی لحاظ سے نمو پائے گا وہ مجموعی قومی پیداوار کے 85 فیصد کے برابر ہے پاکستان کی وسطی ایشیا کے علاقائی معاشی تعاون (CAREC) کے 2010 کے پروگرام تک رسائی کے نتیجے میں یہ ٹرانسپورٹ کو ریڈور CAREC کو ریڈور پانچ اور چہ کا لازمی حصہ ہے اور سمندری رسائی سے محروم وسطی ایشیائی ممالک اور ملک کے گرم پانیوں کی بحیرہ عرب کی بندرگاہوں گوادر، کراچی اور پورٹ قاسم کے مابین اہم تجارتی راستے کا کام دے گا۔ موٹروے ایم فور جو فیصل آباد اور ملتان کو ملاتی ہے شمالی جنوبی ٹرانسپورٹ کو ریڈور کا ایک حصہ ہوگی۔ اس کے حلقہ اثر میں فیصل آباد، ملتان اور پورا صوبہ پنجاب شامل ہے۔ یہ ملک کی تقریباً 56 فی صد آبادی کی ضروریات پوری کرے گی اور ملک کی مجموعی قومی پیداوار میں اس کا حصہ 59 فیصد ہوگا۔ ایم فور جنوبی جانب پہلے ہی سے مکمل ہونے والی ایم ون، ایم ٹو اور ایم تھری موٹرویز کی توسیع کا ایک حصہ ہوگی۔ اور شمال میں ملتان و جڑواں شہروں اسلام آباد و راولپنڈی کے مابین فاصلے کو کم کر دے گی۔ ایم فور کا فیصل آباد گوجرہ سیکشن (لمبائی 54 کلومیٹر) 2014 میں مکمل کیا جا چکا ہے اور اس کے لیے ایشیائی ترقیاتی بنک نے سرمایہ کاری کی ہے جبکہ ملتان، خانیوال سیکشن (57 کلومیٹر) 2015 میں مکمل ہو جائے گا اور اس کے لیے سرمایہ اسلامی ترقیاتی بنک نے فراہم کیا ہے۔

مجوزہ منصوبہ 62 کلومیٹر طویل گوجرہ، شورکوٹ سیکشن کی تعمیر میں سرمایہ کاری کرے گا۔ اس سے مکمل فوائد حاصل کرنے کا انحصار بقیہ 64 کلومیٹر خانیوال شورکوٹ سیکشن کی تکمیل پر ہے جس کے بارے میں پیش بینی یہ کی گئی ہے کہ اس کو 2016 میں اضافی سرمایہ کاری کے ذریعے پایہ تکمیل تک پہنچایا جائے گا نئی ایم فور مکمل ہونے پر یہ چار رویہ شاہراہ بن جائے گی اور یہ موجودہ گنجان آباد روٹوں کی جگہ لے گی اور اس سے بالخصوص فیصل آباد، خانیوال، ملتان، مظفر گڑھ کے علاقوں میں جہاں ٹریفک کا بہت ہجوم ہوتا ہے پر گاڑیوں کا بوجھ کم ہو جائے گا نیشنل ہائی وے این 5 شمالاً جنوباً ٹرانسپورٹ کو ریڈور کا حصہ ہے یہ پاکستان کی طویل ترین اور انتہائی اہم شاہراہ ہے۔ لاہور اور ملتان کے مابین اس کا حصہ چار رویہ شاہراہ کا ہے یہ انتہائی ترقی یافتہ شہری علاقے ہیں جہاں سے روزانہ 20 ہزار گاڑیاں گزرتی ہیں۔ اس وقت طویل فاصلے کی زیادہ تر ٹریفک کراچی سے اسلام آباد اور اس سے آگے ملتان کے بعد ایم فانیو جانب چلی جاتی ہے تاکہ ایم ٹو پر پہنچنے سے پہلے مقامی روڈ نیٹ ورک کو

استعمال کیا جاسکے یہ دولین والی سڑکیں غیر محفوظ ہیں اور مقامی رہائشی علاقوں سے کاروباری علاقوں تک درجہ وار قابل رسائی پوائنٹ رکھتی ہیں ایک بار ایم فور مکمل ہو گئی تو یہ طویل فاصلے کی ٹریفک کو اپنی طرف کھینچ لے گی اور این 5 سے ٹریفک کا رخ بھی بدل دے گی جس سے اس روڈ پر ٹریفک کا بجوم کم ہو جائے گا مجموعی طور پر ایم فور پاکستان کے شمالی اس سے آگے کے علاقوں اور جنوبی پاکستان میں جنوبی پنجاب سندھ اور کراچی گوادر کی بندرگاہوں کے مابین موثر بین الاقوامی رابطے کا کام دے گی۔

ویژن 2025 میں ٹرانسپورٹ کے بنیادی ڈھانچے کو جدید بنانے اور علاقائی رابطوں کو مضبوط بنانے پر زور دیا گیا ہے ویژن کے درمیانی مدت کے جو سات مقاصد بیان کیے گئے ہیں یہ ان میں سے ایک ہے یہ پراجیکٹ سٹرٹیجک مقاصد اور حکومتی ترجیحات سے مطابقت رکھتا ہے شمالاً جنوباً کو ریڈور کو توسیع دینے سے جہاں وقت کی بچت ہوگی وہاں لاجسٹک اور سپلائی سلسلے کے ساتھ اشیا اور لوگوں کی نقل و حمل کی لاگت بھی کم ہو جائے گا یہ نجی شعبہ میں سرمایہ کاری کے لیے کشش ہوگی پیداوار بڑھے گی اور صنعتی بنیاد گہری اور متنوع ہو جائے گی یہ وہ تمام ایسی چیزیں ہیں جو بڑھتی ہوئی آبادی کے ایک بڑے حصے کو روزگار کی فراہمی کے لیے ناگزیر ہیں یہ پراجیکٹ ایشیائی ترقیاتی بنک کے پاکستان کے لیے کنٹری پارٹنر شپ سٹرٹیجی 2015، 2019 سے بھی مطابقت رکھتا ہے اور ایشیائی ترقیاتی بنک کی مڈٹرم ریویو سٹرٹیجی 2020 کے لیے بھی بہت موزوں ہے یہ CAREC کی ٹرانسپورٹ و ٹریڈ فیسیلیٹیشن سٹرٹیجی 2020 کی بھی سپورٹ کرتا ہے اور یہ ایشیائی ترقیاتی بنک کے کنٹری آپریشن بزنس پلان برائے پاکستان 2017، 2015 میں بھی شامل ہے۔

پاکستان کے ٹرانسپورٹ انفراسٹرکچر کو پائیدار ترقی کے راستے پر گامزن کرنے کے لیے بہت زیادہ سرمائے کی ضرورت ہے۔ ایشیائی ترقیاتی بنک اپنے سرمایہ کی معاونت کے لیے اضافی وسائل کو متحرک کر رہا ہے جون 2015 میں اس نے حکومت پاکستان کے اقتصادی کو ریڈور پروگرام کی ترقی کے لیے برطانوی حکومت سے 2015-2020 کے عرصہ کے لیے 262 ملین روپے کی گرانٹ حاصل کی ہے پروگرام کا بڑا فوکس پاکستان میں CAREC کو ریڈور کے سٹرٹیجک سیکشنوں میں سرمایہ کاری کرنا ہے جو مکمل طور پر پاکستان کے ویژن 20، 25 CAREC کی ٹرانسپورٹ اینڈ فیسیلیٹیشن سٹرٹیجی 2020 اور ایشیائی ترقیاتی بنک کے سٹرٹیجک مقاصد سے ہم آہنگ ہے پاکستان میں سڑکوں کی ترقی میں ایشیائی ترقیاتی بنک کے قائدانہ کردار نے کئی اہم سبق دیے ہیں مثلاً منصوبے کے ڈیزائن کو سادہ رکھو منصوبے پر عمل درآمد کرنے والے اداروں اور اجزا کی تعداد کو محدود رکھو تاکہ ان کو باسانی کنٹرول کیا جاسکے۔ اس امر کو یقینی بنایا جائے کہ لاگتی تخمینہ جات حقیقی ہوں اور اس کے لیے کافی متبادل فنڈ دستیاب ہیں اور زمین کے حصول اور متاثرہ افراد کی بحالی کے لیے حقیقی ٹائم فریم اختیار کیا جائے۔ ان اسباق کو اس منصوبے کے ڈیزائن میں مناسب طور پر شامل کیا گیا ہے۔

معاشی ترقی و تیزی کے لئے ٹرانسپورٹ ڈھانچے کی جدت اور وسیع علاقائی رابطہ سازی

اثرات

	پراجیکٹ کے ماحصل
اسلام آباد، فیصل آباد اور ملتان کے درمیان ایک تیز اور محفوظ ٹرانسپورٹ گزرگاہ جو ملک کے مختلف علاقوں کو موثر طور پر ملائے گی	کامیابیوں کی تفصیل
	کامیابیوں کی جانب پیش رفت
	عمل درآمد کی پیش رفت
1- 62 کلومیٹر چار رویہ سڑک ، موٹروے کی طرح رسائی محدود ، گوجرہ اور شورکوٹ ، تکمیل اور آپریشنل ہوچکی 2- سیف گارڈ اور NHA کی کنٹریکٹ ایڈمنسٹریشن میں وسعت	پراجیکٹ کی کوششوں کی تفصیل
	عمل درآمد کی پیش رفت کی کیفیت [کوششیں، سرگرمیاں اور مسائل]
	جغرافیائی محل وقوع
	تحفظ کی کیٹگریاں
A	ماحول
A	غیر رضامندانہ آبادکاری
C	مقامی لوگ/باشندے
	ماحولیاتی اور سماجی پہلوؤں کا خلاصہ
تعمیراتی مرحلہ میں ماحولیاتی اثرات پر بہت زیادہ توجہ دی جاتی ہے۔ ماحولیاتی انتظام کے منصوبے میں تعمیر و آپریشن کے دوران ممکنہ اثرات کو کم از کم کرنے کے مناسب اقدامات شامل کیے جاتے ہیں۔ ٹھیکے دار ماحولیاتی مینجمنٹ پلان کو سائٹ سپیسفک انوائرنمنٹل پلان (SSEMP) کے مطابق ڈھالیں گے۔ کنسٹرکشن سپرویزرن کنسلٹنٹ، دی انوائرنمنٹ ایفوریٹیشن، لینڈ اور این ایچ اے کا سوشل ڈویژن ایس ایس ای ایم پی کی عملدرآمد کی بھرپور نگرانی کرے گا	ماحولیاتی پہلو
اس منصوبے سے 36 دیہات متاثر ہوں گے۔ زمین کے حصول اور نوآبادکاری کے لئے پبلک مشاورت اور معلومات سے متعلق قول و اقرار حاصل کئے گئے	غیر رضاکارانہ آباد کاری
یہ منصوبہ صوبہ پنجاب کے آباد علاقوں میں واقع ہے جہاں ایشیائی ترقیاتی بینک کی سیف گارڈ پالیسی سٹیٹ منٹ کی تعریف کی رو سے کوئی مقامی لوگ آباد نہیں ہیں۔	مقامی لوگ/باشندے
	اسٹیک ہولڈرز کا ابلاغ، شرکت اور مشاورت
کمیونٹی اور بے گھر افراد سے ملاقاتوں اور فوکس گروپ بات چیت کا انعقاد غربت اور سماجی تجزیہ کے حصے کے طور پر کیا گیا۔ ان میں شامل تمام لوگ جن میں غریب اور دوسرے سماجی دائرے سے باہر افراد مثلاً بوڑھے اور خواتین کو بھی شامل کیا گیا تاکہ ان تک معلومات پہنچانے کے ساتھ ساتھ منصوبے کے ڈیزائن اور ممکنہ سماجی اثرات کے بارے میں ان کی آراء کو حاصل کیا جاسکے۔ دوسرے اہم اسٹیک ہولڈرز جن میں متعلقہ محکموں اور مقامی حکومتوں کے نمائندے شامل ہیں، ان سے بھی مشاورت کی گئی۔ غریب اور کمزور گروہوں کو ان کی زمین اور اثاثوں کے عوض مالی تلافی کے علاوہ ان کے ذریعہ معاش کی بحالی کے سلسلے میں معاونت LARP میں فراہم کی گئی ہے۔ LARP کو اپ ڈیٹ کرنے، شماریاتی سروے، نقصان کی تفصیلات اور سماجی و معاشی سروے وغیرہ کے دوران متاثرہ خاندانوں اور کمیونٹیوں سے جب اور جہاں ضرورت ہوئی، مزید مشاورتی ملاقاتوں کا اہتمام کیا جائے گا۔	پراجیکٹ ڈیزائن کے دوران

پراجیکٹ کے عمل درآمد کے دوران NHA، کنسلٹنٹس، اور ADB مطلوبہ اسٹیک ہولڈرز منصوبے کے عملدرآمد کے دوران مشاورتوں کا اہتمام جاری رکھے گا۔

کاروباری مواقع

مشاورتی خدمات
کنسلٹنٹس کی خدمات لینے سے متعلق ADB کے رہنما اصولوں کے مطابق تمام مشیروں کو بھرتی کیا جائے گا۔ اندازاً 699 پرسن منٹہ [66 برائے عالمی اور 633 قومی] مشاورتی خدمات، تعمیراتی نگرانی کے لئے درکار ہوں گے۔ تعمیراتی نگرانی کی فرم سنگل سلیکشن کے ذریعے منتخب کی جائے گی۔

پروکیورمنٹ
منصوبہ کی پروکیورمنٹ کیٹیگری B ہے۔ پروکیورمنٹ کا تمام کام ADB کے پروکیورمنٹ اصولوں کے مطابق کیا جائے گا۔ ایسے سول ورکس کنٹراکٹس جن کی لاگت 15 ملین ڈالر یا زائد ہے کے لئے عالمی مسابقتی بولی کا طریقہ کار اپنایا جائے گا۔

Zheng Wu [زینگ وو]

ADB کا ذمہ دار افسر

محکمہ وسطی و مغربی ایشیاء

ADB کا ذمہ دار محکمہ

ٹرانسپورٹ و ابلاغیات ڈویژن، CWRD

ADB کے ذمہ دار ڈویژن

نیشنل ہائی وے اتھارٹی

عملدرآمد کرنے والی ایجنسی

کمرہ نمبر 110، فرسٹ فلور، این سی بلڈنگ

سیکٹر G-9/1، اسلام آباد، پاکستان

نظام الاوقات

06 اپریل 2015

تصوراتی خاکہ کی وضاحت

16 جون 2015 تا 26 جون 2015

حقائق کی جانچ پڑتال

31 جولائی 2015

MRM

30 ستمبر 2015

منظوری

-

آخری جائزہ مشن

26 اگست 2015

آخری PDS اپ ڈیٹ

گراٹ 0440-PAK

سنگ میل

اختتام			موثریت	دستخط	منظوری
حقیقتی	نظر ثانی شدہ	اصل			
-	-	31 مئی 2020	-	-	30 جون 2015

قرض کا استعمال			مالیت کاری کا منصوبہ	
فیصد	ADB دیگر	تاریخ	کل [ملین ڈالر]	
	مجموعی معاہدہ		000	پراجیکٹ کی لاگت
0	0.00	30 ستمبر 2015	0.00	ADB
	رقم کی مجموعی تقسیم		24.23	ہم منصب
0	0.00	30 جون 2015	0.00	مشترکہ مالیات کاری

قرضہ 3300-PAK

سنگ میل

اختتام			موثریت	دستخط	منظوری
حقیقتی	نظر ثانی شدہ	اصل			
-	-	31 مئی 2020	-	-	30 ستمبر 2015

قرض کا استعمال			مالیت کاری کا منصوبہ	
فیصد	ADB دیگر	تاریخ	کل [ملین ڈالر]	
	مجموعی معاہدہ		225.00	پراجیکٹ کی لاگت
0	0.00	30 ستمبر 2015	178.00	ADB
	رقم کی مجموعی تقسیم		47.00	ہم منصب
0	0.00	30 ستمبر 2015	0.00	مشترکہ مالیات کاری

پراجیکٹ ڈیٹا شیٹ (PDS) میں پراجیکٹ یا پروگرام کی معلومات کا خلاصہ موجود ہوتا ہے: کیونکہ PDS میں کام جاری ہوتا ہے، اس لیے اس کے ابتدائی مسودے میں بعض معلومات شامل نہیں کی جاسکتیں لیکن جب یہ دستیاب ہوتی ہیں جو انہیں شامل کر لیا جاتا ہے مجوزہ پراجیکٹس سے متعلق معلومات ابتدائی اور اشاراتی نوعیت کی ہوتی ہیں۔

ADB اس پراجیکٹ ڈیٹا شیٹ (PDS) میں دی گئی معلومات کو اپنے استعمال کنندگان کے لیے ایک ذریعہ کے طور پر بغیر کسی یقین دہانی کے فراہم کرتا ہے۔ ADB اعلیٰ معیار کے مندرجات فراہم کرنے کی کوشش کرتا ہے لیکن جو معلومات فراہم کی جاتی ہیں وہ "جیسے ہیں" اسی کی بنیاد پر بغیر کسی قسم کی گارنٹی کے فراہم کی جاتی ہیں۔ ADB کسی بھی معلومات کی درستگی یا حتمی ہونے کے حوالے سے کسی بھی قسم کی کوئی گارنٹی نہیں دیتا ہے۔