

ایشیائی ترقیاتی بینک

ADB

پاکستان: سیلاب کے بعد قومی شاہراؤں کی بحالی کا پراجیکٹ

پراجیکٹ کا نام	پاکستان: سیلاب کے بعد قومی شاہراؤں کی بحالی کا پراجیکٹ
پروگرام نمبر	49191-001
ملک	پاکستان
پراجیکٹ کی کیفیت/ صورت حال	مجوزہ
پراجیکٹ کی قسم/معاونت کا طریقہ	قرضہ
فنڈنگ کا ذریعہ/رقم	سیلاب کے بعد شاہراؤں کی بحالی کا پراجیکٹ عمومی سرمایہ کے وسائل 196.90 ملین ڈالر
اسٹریٹجک ایجنڈا	ماحول کے لحاظ سے پائیدار نمو جامع اقتصادی نمو علاقائی ارتباط
تبدیلی کے محرکات	طرز حکمرانی اور صلاحیت سازی علمی حل
شعبہ/ذیلی شعبہ	ٹرانسپورٹ۔ روڈ ٹرانسپورٹ (نان اربن)
صنعتی مساوات اور مرکزی دھارے میں شمولیت	کوئی صنعتی عناصر نہیں ہیں
تفصیل	مجوزہ سیلاب کے بعد قومی شاہراؤں کی بحالی کا پراجیکٹ (PNHRP) (i) ستمبر 2010 کے سیلاب میں تباہ ہونے والی تقریباً 212 کلومیٹر طویل شاہراؤں اور 33 پلوں کی تعمیر نو اور بحالی کا کام کرے گا (ii) نیشنل ہائی وے اتھارٹی کے 10 علاقائی دفاتر اور مرکزی دفتر میں قدرتی آفات سے نمٹنے والے ادارے قائم کرے گا اور (iii) آفات کے بعد ٹریفک کے انتظام و انصرام کے لیے DMU کے عملے 15 اراکین کی تربیت کرے گا۔
پراجیکٹ کی خصوصیات اور اس کا ملکی/علاقائی حکمت عملی سے تعلق	1- 2010ء کے سیلاب کے باعث 20 ملین لوگ متاثر ہوئے اور 1800 اموات واقع ہوئیں۔ ملک کا تقریباً پانچواں حصہ سیلاب کی زد میں آگیا۔ اور اندازاً 10 بلین ڈالر کا نقصان ہوا۔ سیلاب اتر جانے کے فوراً بعد حکومت نے بنیادی خدمات، گھروں اور ذریعہ معاش کی جلد بحالی کے کام کا آغاز کر دیا۔ بلوچستان، خیبر پختونخواہ، پنجاب اور سندھ کے 110 میں سے 80 اضلاع میں ٹرانسپورٹ، انفراسٹرکچر اور آبپاشی کا نظام بری طری متاثر ہوا۔ ابتدائی طور پر قومی شاہراؤں کے 793 کلو

میٹر (قومی شاہراؤں کے نیٹ ورک کا 7 فیصد) ایسی سڑکوں کی نشاندہی کی گئی جن پر فوری توجہ کی ضرورت تھی تاکہ ایشیائی ترقیاتی بینک اور عالمی بینک کی طرف سے صوبائی و وفاقی حکومتوں اور دوسرے ترقیاتی شراکت داروں کے تعاون سے تیار کی گئی نقصان اور ضروریات کے جائزے کی رپورٹ میں ان کے استحکام اور تحفظ کو یقینی بنایا جاسکے۔

2- 2011ء میں ADB نے قومی شاہراؤں، صوبائی سڑکوں، آبپاشی اور نکاس اور سیلاب سے تحفظ کے انفراسٹرکچر کی تعمیر و بحالی میں حکومت کی معاونت کرنے کے لیے سیلاب کی ہنگامی بحالی کے پراجیکٹ (FERP) کے لیے 650 ملین ڈالر قرضے کی منظوری دی۔ FERP نے 26 مئی 2011ء کو کام شروع کر دیا اور 25 مئی 2015ء کو اختتام ہو گیا۔ DNA کے مطابق حقیقی ماحصل 793 کلو میٹر تھا (جن میں سے 383 کلو میٹر کا جزوی طور پر متاثر ہوا جبکہ 410 کلو میٹر مکمل طور پر تباہ ہو گیا)۔ تفصیلی سروے اور ڈیزائن کی تکمیل پر متاثرہ سڑکوں کا تخمینہ 1.044 کلو میٹر لگایا گیا جبکہ 46 پل بھی ان میں شامل تھے۔ 1.044 کلو میٹر میں سے 653 کلو میٹر کی بحالی FERP کے قومی شاہراؤں کے جزو کے ذریعے کی گئی تھی۔ عمل درآمد کے دوران تخمینے کے دائرہ کار کو کم کر کے ترجیحی بنیادوں پر 344 کلو میٹر کر دیا گیا جس کی اہم وجوہات یہ تھیں: (i) بولی (bid) کی قیمتیں اندازے سے زیادہ تھیں۔ (ii) وقت کی کمی تھی کیونکہ شاہراؤں کے کچھ حصوں کے ڈیزائن کی تشکیل نو کے لیے اضافی وقت درکار تھا، (iii) پروکیورمنٹ میں ناکامی۔ FERP کا نظر ثانی شدہ دائرہ کار مکمل کر دیا گیا جب 25 مئی 2015ء کو قرض کی مدت کا اختتام ہوا تھا۔ NHA اضافی 97 کلو میٹر کی تعمیر نو مرمت کا کام اپنے ہی وسائل سے کر رہا ہے۔ ایسا FERP کی تکمیل پر بنیادی توجہ اور مالی وسائل کے لیے متنازعہ مطالبات کی وجہ ہوا۔

3- تباہ شدہ شاہراؤں کے بقیہ 212 کلو میٹر کے حصوں اور 33 پلوں کے لیے حکومت (i) مزید نقصان سے بچنے پر خصوصی توجہ دینے اور (ii) تعمیر نو و بحالی کو حکومتی ترجیح ہونے کے باوجود فنڈ اکٹھا نہ کرسکی۔ ان حصوں میں (i) نیشنل ہائی وے N-55 (شمال جنوب راہداری) جو خیبر پختونخواہ، پنجاب اور سندھ کے صوبوں سے گزرتی ہے۔ (ii) صوبہ خیبر پختونخواہ میں چکدرہ کو کالام سے ملانے والی نیشنل ہائی وے N-95، (iii) صوبہ خیبر پختونخواہ میں مانسہرہ کو جل کھڈ (Jalkhad) سے ملانے والی نیشنل ہائی وے N-15 اور (iv) خیبر پختونخواہ میں ڈیرہ اسماعیل خان کو بلوچستان سے ملانے والی نیشنل ہائی وے N-50 شامل ہیں۔ قومی شاہراہیں N-15 اور N-95 اپنے علاقے کے لوگوں کے لیے نقل و حرکت اور رابطے کا واحد ذریعہ ہیں جن کو 2010ء کے سیلاب کے بعد متبادل انتظامات کے ذریعے فراہم کیا گیا تھا۔ 33 پلوں میں سے 23 پل N-95 پر ہیں اور وہ N-95 کے متوازی بننے والے دریائے سوات میں طغیانی کے باعث متاثر ہوئی تھے۔ N-95 پر ان مقامات پر حکومت کی طرف سے عارضی پل فراہم کیے گئے جہاں پہلے سے موجود پل بہہ گئے تھے اور وہ اب بھی استعمال ہو رہے ہیں۔ N-15 پر بہہ جانے والی 4 پلوں کی بھی یہی صورت حال ہے۔ بقیہ 6 پل N-55 پر واقع ہیں اور متبادل ذرائع ہیں لیکن وہ سیلاب کے پانی کو برداشت کرنے کی صلاحیت نہیں رکھتے۔

4- شاہراؤں کے تباہ شدہ حصوں میں سے 212 کلو میٹر اور 33 پلوں کی تعمیر اور بحالی کی اشد ضرورت ہے تاکہ (i) مستقبل میں آنے والے سیلابوں کے لیے مزاحمت کرنے کی صلاحیت فراہم کرنے کے لیے سیلاب سے متاثرہ آبادی کی سماجی اور اقتصادی بحالی کے عمل کو تیز کیا جائے اور (ii) یہ یقینی بنایا جائے کہ FERP کے مقاصد پوری طرح حاصل کیے گئے ہیں۔ تباہ شدہ قومی شاہراؤں کے مجوزہ 212 کلو میٹر کے حصوں اور 33 پلوں کے تفصیلی ڈیزائن اور تخمینوں کو FERP کے تحت مکمل کیا گیا اور وہ قومی شاہراؤں اور پلوں کے لیے جدید

ترین قومی معیار پر پورا اترتے ہیں۔ مزید برآں نظر ثانی شدہ ڈیزائن میں تحفظ و سلامتی کے لیے سائن بورڈ کی فراہمی، لین مارکنگ اور بہتر روڈ سیفٹی کے لیے (گارڈ ریلز) شامل ہیں۔ ملک میں سڑک کی ٹریفک پر بڑھتے ہوئے انحصار کے پیش نظر ٹریفک کی جلد بحالی اور اس کے بعد تعمیر و بحالی کی سرگرمیوں پر فوری اقدام کے قابل بناتے ہوئے قدرتی آفات سے نمٹنے کے انتظام و انصرام کے لیے NHA میں صلاحیت سازی کی اشد ضرورت ہے۔ اس وقت NHA کا عملہ (ریجنل اور فیلڈ دفاتر کے اندر) کسی بھی مانیٹرنگ ٹولز/نگرانی کے طریقہ کار اور سڑک کے انفراسٹرکچر کے ہنگامی انتظام و انصرام کی خصوصی تربیت کے بغری عارضی بنیادوں پر کردار ادا کر رہا ہے۔

5۔ گزشتہ دہائیوں کے دوران پاکستان میں سڑکوں کے انفراسٹرکچر کی ترقی کے اقدامات خاص طور پر دیہی رابطہ سڑکوں اور صوبائی و قومی شاہراؤں کی ترقی میں باقاعدہ حصہ لینے کے ساتھ ساتھ ADB پاکستان میں قدرتی آفات کے بعد ہنگامی حالات میں بحالی کے کاموں میں متحرک طور پر شامل رہا ہے۔ 2005ء میں ADB نے اکتوبر 2005ء کے تباہ کن زلزلے کے بعد حکومت کی تعمیر نو کی کوششوں میں ہنگامی قرضے، گرانٹ اور تکنیکی معاونت کی گرانٹ کے ذریعے مدد کی۔ 2011ء میں ADB نے 2010ء کے سیلاب کے بعد تعمیر نو کے حکومتی کوششوں کو معاونت بھی فراہم کی۔ ان دو پراجیکٹس پر عمل درآمد کے بعد ADB نے قدرتی آفات کے اقدام کے لیے قرضوں کی فراہمی میں قابل قدر تجربہ حاصل کیا جس میں درج ذیل شامل ہے (i) عمل درآمدی ایجنسیوں کی مناسب تعداد کے ساتھ پراجیکٹس کی تشکیل و ڈیزائن (ii) ہم منصبوں کی فنڈنگ کی استعداد اور پراجیکٹ کی لاگت کو یقینی بنانا اور (iii) زمین کے حصول اور بحالی کی سرگرمیوں کے لیے حقیقی ٹائم فریم بنانا۔ یہ پراجیکٹ مارکیٹوں تک رسائی اور روزگار کمانے کے لیے اہم اور بنیادی انفراسٹرکچر کو بحال کرے گا، اس کے ساتھ ساتھ NHA (i) قدرتی آفات کے بعد ٹریفک کے بحالی اور تعمیر نو کے موثر انتظام و انصرام کے لیے اپنے آپریشنل عملے کی خصوصی تربیت اور (ii) DMUs کو آپریشنل بنانے کے ذریعے صلاحیت سازی کرے گا۔

اثرات	2010ء کے سیلاب سے متاثرہ علاقوں میں سماجی اور اقتصادی بحالی
ماحول	قومی شاہراؤں پر ٹریفک کی بہتر اور محفوظ روانی اور ہنگامی حالات کے دوران ٹریفک کی بحالی کا موثر انتظام و انصرام
کوششیں	1- نیشنل ہائی وے نیٹ ورک سسٹم (یلو سمیت) کی مرمت اور بحالی ہوئی۔ 2- MDUs قائم ہوئے اور عملہ کی تربیت کی گئی۔

جغرافیائی محل وقوع

تحفظ کی کیٹگریاں

ماحول	B
غیر رضامندانہ آبادکاری	B
مقامی لوگ/باشندے	C

ماحولیاتی اور سماجی پہلوؤں کا خلاصہ

ماحولیاتی پہلو	ایک ابتدائی ماحولیاتی جائزہ تیار کیا جائے گا جو ہر قسم کے کنٹریکٹ کیٹگری کے ماحولیاتی مینجمنٹ پلان پر مشتمل ہوگا۔
غیر رضاکارانہ آباد کاری	FERP پر عمل درآمد کے دوران ایک LARP تیار کیا گیا اور N-95 پر عمل درآمد کیا گیا۔ شاہراؤں کے مجوزہ حصوں کے لیے زمین کا حصول متوقع نہیں ہے

کیونکہ یہ صرف سڑک کے پہلے سے موجودہ راستے تک محدود ہوگا ماسوائے ایسی جگہوں پر جہاں تعمیر کو حقوق راستہ (ROW) سے باہر تک پھیلا جانا ضروری ہو۔ قرضے کے لیے حقائق معلوم کرنے کے دوران ، مشن حقوق راستہ (ROW) کی حد سے باہر جانے والے کسی بھی پراجیکٹ کے کاموں میں زمین کے حصول کے درست تخمینے کا تعین کرے گا، اس لیے مجوزہ پراجیکٹ کو IR کے لیے Bکیٹیگری تفویض کی گئی ہے۔

مجوزہ پراجیکٹ کو اس لیے مقامی لوگوں (IPs) کے لیے Cکیٹیگری دی گئی ہے کیونکہ مقامی لوگوں کے حوالے سے کوئی اثرات نہیں دیکھے گئے اور یہ بھی کہ پراجیکٹ کے علاقے کے لوگوں کی نشاندہی مقامی لوگوں کے طور پر نہیں کی گئی۔

مقامی لوگ/باشندے

اسٹیک ہولڈرز کا ابلاغ، شرکت اور مشاورت

پراجیکٹ کے مرکزی اسٹیک ہولڈرز میں سیلاب سے متاثرہ علاقوں کے مقامی باشندے ، سرکاری ادارے (وزارت مواصلات، نیشنل ہائی وے اتھارٹی) اور پراجیکٹ کے راستوں کے آس پاس اثاثوں (زمینی اور غیر زمینی) کی ملکیت رکھنے والی مقامی کمیونٹی اور کاروباری برادری ، تاجروں، ٹرانسپورٹ چلانے والوں اور مسافروں سمیت پراجیکٹ سے استفادہ کرنے والے شامل ہیں۔ غریب اور خطرات سے دوچار لوگوں اور دوسرے نظر انداز کیے گئے طبقات سمیت پراجیکٹ کے اسٹیک ہولڈرز کے ساتھ مشاورت اور ورکشاپس کمیونٹی کو تحریک دینے کے پروگرام اور گروپ مباحثوں کا انعقاد کیا جائے گا۔ تاکہ زمین کے حصول ، ازالے ، آبادکاری اور صنف، HIV/AIDS، انسانی اسمگلنگ اور چائلڈ لیبر سے تعلق رکھنے والے دوسرے سماجی مسائل سمیت ماحول اور سماجی تحفظ پر غور کیا جائے۔ غریب اور خطرات سے دوچار گروپس کی کوئی بھی خصوصی ضروریات کی نشاندہی LARPs میں کی جائے گی اور ان ضروریات کو پورا کرنے کے لیے معاونت بھی فراہم کی جائے گی۔

پراجیکٹ ڈیزائن کے دوران

پراجیکٹ پر عمل درآمد کے دوران متعلقہ ایجنسی کسی بھی CSOs/NGOs کی نشاندہی کرے گی اور اس کو مشاورت کے عمل میں شامل کرے گی۔ پراجیکٹ پر عمل درآمد کے دوران اور اس سے پہلے غریب اور نظر انداز کیے گئے گروپس سمیت پراجیکٹ کے اسٹیک ہولڈرز کے ساتھ با معنی مشاورت کی جائے گی تاکہ ازالے اور آباد کاری سے متعلق ان کے تحفظات کو قلمبند کیا جائے اور ان کو مفلسی سے بچانے کے لیے مناسب معاوضے کی رقم فراہم کی جائے۔

پراجیکٹ کے عمل درآمد کے دوران

ADB کا ذمہ دار افسر	ضیغم علی اکبر نقوی
ADB کا ذمہ دار محکمہ	وسطی اور جنوبی ایشیا کا شعبہ
ADB کے ذمہ دار ڈویژن	پاکستان ریڈیڈنٹ مشن
عملدرآمد کرنے والی ایجنسی	نیشنل ہائی وے اتھارٹی کمرہ نمبر 110، فرسٹ فلور NC بلڈنگ، سیکٹر 9/1-G، اسلام آباد، پاکستان

نظام الاوقات

20 اگست 2015

تصویراتی خاکہ کی وضاحت

حقائق کی جانچ پڑتال	24 اگست 2015 سے 4 ستمبر 2015
MRM	28 اکتوبر 2015
منظوری	9 فروری 2016
آخری جائزہ مشن	
آخری PDS اپ ڈیٹ	23 اکتوبر 2015

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۔