

پراجیکٹ ڈیٹا شیٹ



پراجیکٹ ڈیٹا شیٹس (Project Data Sheet - PDS) میں پراجیکٹ یا پروگرام سے متعلق معلومات کا خلاصہ بیان کیا گیا ہے: چونکہ PDS جاری پراجیکٹس کے بارے میں ہوتی ہے، اس لیے اس کے ابتدائی مرحلے میں بعض معلومات شامل نہیں کی جاسکتی لیکن جب یہ معلومات دستیاب ہوتی ہیں تو انہیں شامل کر لیا جاتا ہے۔ مجوزہ پراجیکٹس کے بارے میں مذکورہ معلومات عارضی اور اشاراتی نوعیت کی ہوتی ہیں۔

PDS تیار کرنے کی تاریخ

-

26 مارچ 14

PDS اپ ڈیٹ کرنے کی تاریخ

کراچی بس ریپڈ ٹرانزٹ (تیز رفتار نقل و حمل) منصوبہ

پراجیکٹ کا نام

پاکستان

ملک

002-47279

پراجیکٹ/پروگرام نمبر

مجوزہ

کیفیت/ صورت حال

کراچی

جغرافیائی محل و وقوع/جگہ

کسی بھی ملکی پروگرام یا حکمت عملی تشکیل دینے، کسی پراجیکٹ کی مالی معاونت کرنے یا کسی عہدے یا حوالہ دینے سے ایشیائی ترقیاتی بینک کا کسی علاقے یا جغرافیائی حدود کی قانونی یا دیگر حیثیت کے بارے میں رائے قائم کرنا مراد نہیں ہے۔

ٹرانسپورٹ اور ICT
شہری ٹرانسپورٹ/

شعبے یا ذیلی شعبے کی درجہ بندی

صلاحیت سازی

بنیادی درجہ بندی

معاشی نمو

ماحولیاتی پائیداری

نجی شعبے کی ترقی

موسمیاتی تبدیلی

صنف کو مرکزی دھارے میں لانے کے حوالے سے موثر

صنف کو مرکزی دھارے میں لانے کی کیٹیگریاں

مالیت کاری

منظور شدہ رقم [ہزار]	فنانسنگ کا ذریعہ	منظور شدہ نمبر	مالی معاونت کی قسم / طریقہ
55,000	سرمایہ کے عام وسائل	-	قرضہ
37,500	ہم منصب	-	-
US\$ 92,500	میزان		

تحفظ کی کیٹیگریاں

تحفظ کی کیٹیگریوں کے بارے میں مزید معلومات کے لیے مہربانی فرما کر یہ ویب سائٹ دیکھیں:
<http://www.adb.org/site/safeguards/safeguard-categories>

ماحول	بی
غیر رضاکارانہ نوآباد کاری	اے
مقامی لوگ	سی

ماحولیاتی اور سماجی مسائل کا خلاصہ

ماحولیاتی پہلو	-
غیر رضاکارانہ آباد کاری	-
مقامی لوگ	-

اسٹیک ہولڈرز (متعلقہ افراد اور اداروں) سے ابلاغ، ان کی شرکت اور مشاورت

پراجیکٹ کے ڈیزائن کے دوران
UNDP بنیادی طور پر اسٹیک ہولڈرز کو شامل کرنے کے عمل، جامع انفراسٹرکچر کے ڈیزائن (یعنی تکنیکی ڈیزائن کے ساتھ ساتھ مستقبل کے صارفین کے ان پٹس)، اور آگاہی مہم کے ذریعے منصوبے کے ڈیزائن میں حصہ لے گا۔ ADB کلسٹر TA اور PPTA کے تحت بس کی صنعت کی منتقلی کے عمل کا آغاز موجودہ نجی بس آپریٹرز سے مذاکرات کے ذریعے کیا جائے گا۔ انہیں BRT آپریشنل ڈیزائن کے ابتدائی مراحل میں شامل کیا جائے گا۔

پراجیکٹ کے عملدرآمد کے دوران
بس کی صنعت کی منتقلی کا عمل جس کا آغاز منصوبے کے ڈیزائن کے دوران کیا گیا تھا، اس مقصد کے ساتھ جاری رہے گا کہ موجودہ بس آپریٹرز نئے BRT نظام کے آپریٹرز ہوں گے۔ وہ آپریٹرز جو مستقبل کے BRT آپریشنز میں حصہ نہیں لے رہے، ان کے لیے fleet scrapping اور تلافی نقصان/ازالہ کا نظام قائم کیا جائے گا جس کی مالیت کاری قرضہ کے تحت کی جائے گی۔

تفصیل

یہ منصوبہ بس ریپڈ ٹرانزٹ (BRT) گزرگاہ کی فراہمی کے ذریعے کراچی میں ایک پائیدار UTS کی تعمیر میں اہم کردار ادا کرے گا جو لوگوں کے لیے قابل رسائی ہونے کے ساتھ ساتھ ان کے آنے جانے کی ضروریات کے مطابق ہوگا۔ اس کی توجہ کا مرکز زمین کے استعمال اور ٹرانسپورٹ پلاننگ (نقل و حمل سے متعلقہ ترقی) کو مربوط کر کے منتخب راستوں کے ساتھ ساتھ شہری آبادی میں توسیع اور عوامی

مقامات کو منظم کرنا ہوگا۔ اس سے شہری زندگی مزید آسان اور بہتر ہوگی کیونکہ یہ مجموعی شہری نقل و حمل کے لیے ایک جامع حل پیش کرنے کے ساتھ ساتھ ایک مثال (demonstration value) کی حیثیت بھی رکھتا ہے کیونکہ ابھی تک کراچی میں بڑے پیمانے پر نقل و حمل کا کوئی جدید نظام موجود نہیں ہے۔ منصوبے کے اثرات کراچی میں پائیدار UTS کے قیام کی صورت میں مرتب ہوں گے۔ منصوبے کے نتائج کراچی میں ایک منتخب راستے پر عوامی ٹرانسپورٹ میں بہتری کی صورت میں نکلیں گے۔ یہ منصوبہ درج ذیل ان باہم جڑے آؤٹ پٹس پر مبنی ہوگا۔ آؤٹ پٹ 1: (انفراسٹرکچر): BRT گزرگاہ کی تعمیر نو۔ اس میں درج ذیل کی تعمیر شامل ہوگی (i) سبز، سرخ یا زرد لائن کے ساتھ ساتھ، BRT روٹ کا ڈیزائن اور تعمیر عالمی طریقوں اور معیارات کے مطابق کی جائے گی؛ (ii) BRT کے ساتھ ساتھ فٹ پاتہ، سڑک پر کارپارکنگ کے مقامات، مختلف ٹریفک لین اور NMT لین؛ (iii) گزرگاہ کے ساتھ ساتھ وسیع گنجائش کا حامل نکاسی آب کا نظام؛ (iv) BRT ڈپو، اور (v) NMT اور فیڈر سروسز کے لیے رسائی کی سڑکوں کی بہتری۔ اس آؤٹ پٹ کے تحت توانائی کی بچت کرنے والی اسٹریٹ لائٹس اور ٹریفک کے انتظامات کے لیے موثر ٹرانسپورٹ نظامات بنائے اور تنصیب کئے جائیں گے۔ منصوبے سے متعلقہ دوسرے بالائی ڈھانچے مثلاً انٹرسٹی بس ٹرمینلز اور سڑک سے ہٹ کر پارکنگ کی تعمیر بھی زیر غور ہے۔ آؤٹ پٹ 2: منصوبے کا موثر انتظام اور پائیدار BRT آپریشنز۔ اس میں درج ذیل امور شامل ہوں گے: (i) سندھ ماس ٹرانزٹ کوآرڈینیشن اتھارٹی (SMTCA) اور سندھ ماس ٹرانزٹ کمپنی (SMTC) کی استعداد کو مضبوط کرنا؛ (ii) ٹرانزیکشن ایڈوائزری سروس (TAS) کے ذریعے قابل عمل PPP انتظامات مرتب کرنا اور ان کی ترسیل کرنا (iii) BRT آپریشنل منصوبے اور بزنس ماڈل کی ڈیزائننگ؛ (iv) ان نجی بس آپریٹروں جن کو BRT چلانے کے لیے منتخب کیا گیا ہے، ان سے بات چیت اور ان کی صلاحیت سازی کے ذریعے بس بزنس کی منتقلی/تبدیلی کو ممکن بنانا؛ (v) شامل نہ ہونے والے آپریٹرز کے لیے fleet scrapping پروگرام اور تلافی کا نظام قائم کرنا؛ (vi) پارکنگ، پھیری والوں سے متعلق پالیسی اور ٹریفک قوانین کے نفاذ کے لیے ٹریفک پولیس کی صلاحیت سازی کرنا؛ (vii) کمیونیکیشن اور مارکیٹنگ منصوبے کا نفاذ کرنا؛ اور (viii) گزرگاہ کے ساتھ ساتھ شہری ترقیاتی حکمت عملی پر عملدرآمد کرنا۔

پراجیکٹ کی خصوصیات اور اس کا ملکی/علاقائی حکمت عملی سے تعلق

کراچی پاکستان کا سب سے بڑا شہر اور اس کی مرکزی بندرگاہ ہونے کے ساتھ ساتھ معاشی سرگرمیوں کا مرکز بھی ہے۔ اس میگاسٹی کی آبادی میں 1998 سے سالانہ 4.2 فیصد اضافے کے ساتھ تیزی سے بڑھ رہی ہے اور 2013 تک اس میں کئی گنا اضافہ ہو چکا ہے۔ یہ دنیا کے ان شہروں میں شامل ہے جن کی آبادی 2010ء میں 18.9 ملین تھی جو 2020ء میں بڑھ کر 27.6 ملین ہو جائے گی۔ اس کا شمار دنیا کے 31 گنجان ترین شہروں میں ہوتا ہے۔ اس طرح کراچی کا شمار مسلسل ان شہروں میں کیاجا رہا ہے جو ٹریفک کا شدید رش، بڑھتی ہوئی فضائی اور شور کی آلودگی کے باعث رہنے کے قابل نہیں ہیں۔ محدود انفراسٹرکچر اور کم درجے کی عوامی خدمات کی بدولت شہرمیں موجودہ ٹرانسپورٹ نظام (UTS) تمام شہریوں کو نقل و حمل کی فراہمی میں ناکام اور ناکافی ہے۔ کاروں اور موٹرسائیکلوں کی تعداد (2010 میں 49.7 اور 47.4 فی ہزار افراد) اگرچہ کم ہے تاہم متوسط طبقے کی تعداد بڑھنے سے ان میں بھی تیزی سے اضافہ ہو رہا ہے۔ 1998 سے 2010 تک کراچی میں اندراج شدہ کاروں کی تعداد تین گنا سے زائد ہے اور 940,000 تک پہنچ چکی ہے۔ جبکہ موٹرسائیکلوں کی تعداد میں چار گنا اضافہ ہوا ہے اور ان کی تعداد 900,000 تک جا پہنچی ہے۔ اگر ان کے بڑھنے کی یہی رفتار رہی تو 2025ء تک کاروں کی تعداد 2.1 ملین اور موٹرسائیکلوں کی تعداد 27 ملین ہونے کا امکان ہے۔ اس بڑھتی ہوئی تعداد کے پیش نظر کمزور ٹریفک انتظامات، ٹرانسپورٹ ڈیمانڈ مینجمنٹ کی کمی اور ناکافی پبلک ٹرانسپورٹ جیسے عوامل رش اور آلودگی کے مزید مسائل پیدا کریں گے۔ 2012ء میں کراچی میں شہری ٹرانسپورٹ سسٹم (UTS) کم نقل و حمل، طویل سفری اوقات مسائل کے ساتھ ساتھ درج ذیل خصوصیات کا حامل تھا: (i) 21.6 فی صد افراد سفر کے لئے نجی ذرائع (موٹر سائیکل: 10.9 فی صد کاریں 10.7 فی صد) استعمال کرتے ہیں۔ (ii) 22.2 فی صد (iii) 10.4 فی صد پیرا ٹرانزٹ اور (iv) 45.8 فی صد جن کے پاس اپنے ذرائع نقل و حمل نہیں ہیں وہ پبلک ٹرانسپورٹ (بسوں)، پیدل اور سائیکلوں پر سفر کرتے ہیں۔ کراچی کی سڑکوں پر کل گاڑیوں میں سے 84 فی صد نجی ہیں اور 40 فی صد مسافروں کی نقل و حمل کرتی ہیں جبکہ مجموعی تعداد میں سے بسوں کی تعداد 4.5 فی صد ہے اور وہ 42 فی صد مسافروں کو اپنی منزل تک پہنچاتی ہیں۔ بہت سے نیم سرکاری اور نجی آپریٹرز کی تقریباً 10 ہزار سے زائد بسیں شہر بھر میں چلتی ہیں۔ یہ سروس ناکافی تو ہے ہی اس کے علاوہ بسوں کی حالت بھی ناگفتہ بہ ہے، بس سٹاپ کی صورتحال ابتر ہے جہاں اوقات کار اور سفری معلومات بھی دستیاب نہیں، ٹکٹوں کا نظام بھی فرسودہ ہے۔ آپریٹرز مسافروں کی پکڑ دھکڑ کے لئے ایک دوسرے کا مقابلہ کرتے نظر آتے ہیں۔ اس طرح یہ عوامل سڑکوں پر رش کی صورتحال مزید ابتر اور تحفظ کی راہ میں رکاوٹ کا باعث ہیں۔ ٹریفک سے ہونے والے حادثات / تصادم کے واقعات بھی بڑھ رہے ہیں جن سے پیدل چلنے والے خاص طور پر خواتین اور کمزور افراد متاثر ہو رہے ہیں۔ جاپان انٹرنیشنل کوآپریشن ایجنسی (JICA) نے کراچی ٹرانسپورٹیشن ایمریومنٹ پراجیکٹ جیسے تفصیلی اور جامعہ منصوبے کو حکومت سندھ کے ساتھ مشترکہ طور پر بنانے کے لئے اعانت فراہم کی ہے۔ یہ سبز اور سرخ BRT قطاروں کے لئے ٹرانسپورٹ ماسٹر پلان اور فزیبلٹی اسٹڈی پر مشتمل ہے۔ اس کے ساتھ ساتھ حکومت اس وقت زرد BRT (Yellow) قطار پر عملدرآمد کے لئے ایک مکمل سرکاری ونجی شراکت داری (PPP) ماڈل کی آزمائش کر رہی ہے۔ منصوبہ ان اقدامات پر قائم کیا جائے گا، ملے جلے ماڈل کی پیروی، معیارات کو جوڑنا، مرکزی ڈھانچے کے لئے سرکاری مالیت کاری اور منافع کے اجزاء کے لئے PPP سکیمیں۔ چونکہ منصوبہ صرف ایک BRT گزرگاہ سے متعلق ہے لہذا اس کے لئے مالیت کاری کے طریقہ کے مطابق Stand alone قرضہ تجویز کیا گیا ہے۔

ترقیاتی اثرات

کراچی میں پائیدار شہری ٹرانسپورٹ کے نظام کا قیام

پراجیکٹ کے نتائج

نتائج کی تفصیل

منتخب راستوں کے ساتھ ساتھ پبلک ٹرانسپورٹ کے معیار میں بہتری

کوششوں اور عملدرآمد کی پیش رفت

پراجیکٹ کی کوششوں کی تفصیل

کراچی کی پہلی BRT، راستہ بنایا گیا ہے، پروگرام منیجمنٹ موثر ہے، پائیدار BRT آپریشنز کا موجب ہے

عملدرآمد کی پیش رفت کی صورت حال

—

مادی تبدیلیاں

ترقیاتی مقاصد کی صورت حال

—

کاروباری مواقع

12 دسمبر 13

پہلی فہرست کی تاریخ

مشاورتی خدمات

تمام مشیروں کو ایشیائی ترقیاتی بنک اور اس کے قرض داروں کے بارے میں ایشیائی ترقیاتی بنک کے رہنما اصولوں (جن میں 2013 کے دوران وقتاً فوقتاً ترمیم ہوتی رہی ہے) کے مطابق بھرتی کیا جائے گا۔ PPTA (i) بین الاقوامی فرم کو جسے ADB کے معیار اور لاگت پر مبنی اصول (QCB:90:10) اور مکمل فنی تجویز (FTP) (ii) اور انفرادی مشیروں جو TOR کے لئے بالخصوص ہوں گے لیکن اس تک محدود نہیں ہوں گے، کے تحت بھرتی کردہ مقامی فرم کے اشتراک سے استعمال کرے گی۔ کل 54 افراد کی مہینوں خدمات حاصل کی جا سکیں گی جن میں 29 بین الاقوامی سطح کے اور 25 قومی مشیر مہینوں person-months خدمات کے لئے درکار ہوں گے۔

پروکیورمنٹ

مشاورتی خدمات پیشگی ٹھیکہ داری اور سابقہ سرمایہ کاری اور سول ورک پیکیجز کے لئے بروئے کار لائی جائیں گی اور اگر ایشیائی ترقیاتی بنک نے منظوری دے دی تو انہیں ایشیائی ترقیاتی بنک کے پروکیورمنٹ رہنما اصولوں (جن میں 2013 کے دوران وقتاً فوقتاً ترمیم ہوتی رہی ہے) اور مشیروں کا استعمال کے رہنما اصولوں (جن میں 2013 کے دوران وقتاً فوقتاً ترمیم ہوتی رہی ہے) سے ہم آہنگ کرنا ہوگا۔

پروکیورمنٹ اور کنسلٹنسی کے مواقع کے لیے دیکھیں:

<http://www.adb.org/projects/47279-002/business-opportunities>

■ رابطے اور تازہ ترین تفصیلات

ADB کا ذمہ دار افسر	ڈیوڈ مارگونسزٹرن (dmargonsztern@adb.org)
ADB کا ذمہ دار محکمہ	سنٹرل اینڈ ویسٹ ایشیاء ڈیپارٹمنٹ
ADB کے ذمہ دار ڈویژن	اربن ڈویلپمنٹ اور واٹر ڈویژن CWRD
عملدرآمد کرنے والی ایجنسی	–

■ رابطے

پراجیکٹ کی ویب سائٹ	http://www.adb.org/projects/47279-002/main
پراجیکٹ کی دستاویزات کی فہرست	http://www.adb.org/projects/47279-002/documents