

اس ترجمہ شدہ PDS کی بنیاد 12 جولائی 2017 کے انگریزی ورژن پر رکھی گئی ہے۔

ایشیائی ترقیاتی بینک

ADB

پاکستان: پشاور میں پائیدار بس ریپڈ ٹرانزٹ راہداری منصوبہ
پراجیکٹ ڈیزائن ایڈوانس

پشاور میں پائیدار بس ریپڈ ٹرانزٹ راہداری منصوبہ پراجیکٹ کا نام

48289-002

پراجیکٹ کا نمبر

پاکستان

ملک

فعال

پراجیکٹ کی کیفیت

قرضہ

پراجیکٹ کی قسم / معاونت کا
طریقہ کار

قرضہ 3543-PAK: پشاور میں پائیدار بس ریپڈ ٹرانزٹ راہداری منصوبہ

فنڈنگ کا ذریعہ / رقم

335.00 ملین ڈالر

سرمائے کے عمومی وسائل

پشاور میں پائیدار بس ریپڈ ٹرانزٹ راہداری منصوبہ

75.00 ملین ڈالر

فرانسیسی ادارہ برائے ترقی

اسٹریٹجک ایجنڈا

ماحولیاتی لحاظ سے پائیداری ترقی
جامع معاشی نمو

تبدیلی کے محرکات

نظم و نسق (گورننس) اور صلاحیت سازی
علمی حل
شراکتیں
نجی شعبہ کی ترقی

شعبہ / ذیلی شعبہ

ٹرانسپورٹ- ٹرانسپورٹ پالیسیاں اور ادارہ جاتی ترقی- شہر کی سرکاری ٹرانسپورٹ- شہر کی سڑکیں اور ٹریفک کا انتظام و انصرام
پانی اور دیگر شہری انفراسٹرکچر اور خدمات- شہر کو سیلاب سے بچانا

صنعتی مساوات اور مرکزی

مرکزی دھارے میں موثر صنعتی شرکت

دھارے میں شمولیت

تفصیل

اس مجوزہ منصوبے کے تحت پشاور میں پہلی بار مربوط BRT کوریڈور/راہداری کے ذریعے شہری ٹرانسپورٹ کا پائیدار نظام چلایا جائے گا۔ اس منصوبے سے 5 لاکھ افراد فائدہ اٹھائیں گے۔ یہ تعمیراتی منصوبہ دو حصوں پر مشتمل ہے، (i) 26 کلومیٹر طویل BRT کوریڈور/راہداری اور اس سے وابستہ سہولیات کی تعمیر، (ii) ادارہ جاتی بہتری کے ذریعے پراجیکٹ کی موثر مینجمنٹ اور پائیدار BRT آپریشنز۔ یہ پراجیکٹ وقت اور لاگت کی بچت، ہوا کے بہتر معیار اور کاربن کے اخراج میں کمی کے لحاظ سے فائدہ مند ہے۔ اس سے پشاور کے شہریوں کو صحت مند ماحول میسر آئے گا اور ماحولیاتی تبدیلیوں پر قابو پایا جاسکے گا۔ اس منصوبے سے پشاور قابل سکونت اور سفری طور پر محفوظ شہر بن جائے گا، نجی شعبے میں سرمایہ کاری بڑھے گی اور صنعتی مساوات کو فروغ حاصل ہو گا۔

پشاور پاکستان کے شمال مغربی صوبے خیبر پختونخوا کا دارالحکومت ہے۔ یہ دارالحکومت اسلام آباد سے دو گھنٹے کی مسافت پر ہے۔ یہ افغان سرحد

کاملاً/علاقائی حکمت عملی سے

تعلق

پشاور پاکستان کے شمال مغربی صوبے خیبر پختونخوا کا دارالحکومت ہے۔ یہ دارالحکومت اسلام آباد سے دو گھنٹے کی مسافت پر ہے۔ یہ افغان سرحد کے قریب دریائے سندھ کی وادی میں واقع ہے۔ اگرچہ آخری مردم شماری 1998 میں ہوئی تھی۔ تاہم 2016 میں اندازے کے مطابق شہر کی آبادی 18 لاکھ ہے جو 2030 میں 30 لاکھ تک پہنچنے کا اندازہ ہے۔ آبادی میں تیزی سے اضافے کی وجہ افغان مہاجرین اور اندرون ملک بے گھر ہونے والے افراد کی آمد بھی ہے۔ علاوہ ازیں ٹرانسپورٹ، شہری ضروریات اور مکانات کی بڑھتی ہوئی طلب کو پورا کرنے کے حوالے سے دباؤ بھی بہت زیادہ ہے۔ اگرچہ کاروں اور موٹر سائیکلوں کی تعدادنی الحال کم ہے لیکن متوسط طبقے کی تعداد میں اضافے کی وجہ سے ان کی تعداد میں بھی اضافہ ہو رہا ہے۔ ماحولیاتی آلودگی میں اضافہ کرنے والے دیگر عوامل میں پبلک ٹرانسپورٹ کی ناکافی سہولیات، ٹریفک کے کنٹرول کا ناقص نظام، اور گاڑیوں کی بڑھتی ہوئی تعداد ہے۔ اہم شاہراؤں پر بے ہنگم ٹریفک ناقابل انتظام سطح تک پہنچ چکی ہے جس کی وجہ سے رش کے اوقات میں ان سڑکوں پر گاڑیاں 11 کلومیٹر فی گھنٹہ سے زیادہ تیز نہیں چل سکتیں۔ کئی عشروں سے پبلک ٹرانسپورٹ کے

شعبے میں بڑی سرمایہ کاری نہیں ہوئی۔ اس کے برعکس متعدد فلائی اوورز کی تعمیر پر ہونے والی حالیہ سرمایہ کاری ظاہر کرتی ہے کہ پرائیویٹ روڈ ٹرانسپورٹ کو ہی ترجیح دی جاتی ہے۔ محدود انفراسٹرکچر ہونے کی وجہ سے شہر کا ٹرانسپورٹ نظام تمام شہریوں کے لیے سفری سہولیات فراہم نہیں کر پا رہا۔

پشاور میں غربت زیادہ ہے اور 40 فیصد لوگ غربت کا شکار ہیں۔ اگر 90 فیصد افراد کو روزگار میسر ہے تو محدود مواقع کے باعث صرف 10 فیصد خواتین معاشی طور پر آزاد ہیں۔ اسی اور نوے کی دہائی تک غریب ترین افراد اور خواتین زیادہ تر سفر پیدل کرتے تھے یا پھر ٹرانسپورٹ کے غیر مروجہ ذرائع جیسا کہ بڑے اور درمیانے سائز کی بسیں اور پک اپ وغیرہ استعمال کرتے تھے۔ یہ ذرائع کل شہری سفری سہولیات کا 70 فیصد ہیں لیکن یہ شہر کی مجموعی ٹریفک کا 43 فیصد ہیں۔ اتنی بڑی طلب کو پورا کرنے کے لیے شہر میں بڑی تعداد میں لوگ ٹرانسپورٹ کے کاروبار سے منسلک ہیں، ان کے پاس نہ تو ضروری پرمت ہیں اور نہ ہی یہ کسی نظام کے تحت کام کرتے ہیں، نتیجتاً یہ نظام غیر مستعد ہے۔ مقابلے کی فضا میں ٹرانسپورٹ کسی شیڈول، بس سٹاپ یا ٹکنگ کا خیال نہیں رکھتے، زیادہ سے زیادہ مسافروں کو اکٹھا کرنے کے لالچ میں وہ کسی حفاظتی تدبیر کا بھی خیال نہیں رکھتے۔ حادثات کی تعداد بڑھ رہی ہے جن میں اکثر پیدل چلنے والے افراد نشانہ بنتے ہیں۔ ایک سروے کے دوران 84 فیصد مسافروں نے رش، حفاظتی تدابیر کے نہ ہونے اور بس عملے کے بدترین رویہ کی شکایات کی ہیں۔ ایک اچھا اور منظم شہری سفری سہولیات کا منصوبہ غریب شہری افراد اور خواتین کو بہت زیادہ فائدہ پہنچائے گا۔

پراجیکٹ کی تیاری۔ مئی 2014 میں سٹیز ڈویلپمنٹ انیشی ایٹو فار ایشیاء (شہروں کا ترقیاتی اقدام برائے ایشیاء) نے پشاور میں شہری ٹرانسپورٹ کے نظام کو بہتر بنانے کے لیے پری فریبلٹی اسٹڈی مکمل کر لی جس کے بعد ایشیائی ترقیاتی بینک نے پشاور میں BRT کو ریڈور کی تیاری کے لیے فنی معاونت فراہم کی۔ بینک نے نومبر 2016 میں پراجیکٹ ڈیزائن کے لیے اپنے سرمایہ کے عمومی وسائل سے 10 ملین ڈالر فراہم کیے۔ اس قرضے کا مقصد تفصیلی انجینئرنگ ڈیزائن، آپریشنل پلاننگ میں معاونت اور تعمیراتی کام کے لیے آلات اور دیگر سامان کی خریداری تھا۔ تعمیراتی کام کے پہلے پیکیج کے لیے ٹینڈرز کا عمل مئی 2017 میں شروع ہو چکا ہے۔ پراجیکٹ جلد تکمیل کے لیے کوششوں کا اندازہ اس بات سے لگایا جا سکتا ہے کہ 2017ء کی چوتھی سہ ماہی میں متوقع قرضے کی منظوری کے فوری بعد معاہدوں پر دستخط ہوں گے اور ٹھیکیدار کام شروع کر دیں گے۔

ملکی حکمت عملی سے مطابقت۔ یہ پراجیکٹ حکومت پاکستان کے ویژن 2030، معاشی ترقی کے فریم ورک اور قومی ماحولیاتی پالیسی سے مطابقت رکھتا ہے۔ یہ پراجیکٹ خیبر پختونخوا انٹیگریٹڈ ڈویلپمنٹ سٹریٹجی 18-2014 کے عملدرآمد کے لیے بھی معاون ثابت ہو گا۔ اس کے علاوہ یہ ADB کی پاکستان کے ساتھ شراکت داری کی حکمت عملی اور پائیدار ٹرانسپورٹ نظام کے لیے اقدامات کے باہم مطابقت ہے۔ پراجیکٹ ڈیزائن میں ماضی میں کی گئی معاونت سے حاصل ہونے والے تجربے، خاص طور پر پراجیکٹ کے سلسلے میں سیاسی اتفاق رائے کی ضرورت اور مضبوط حکومتی ڈھانچے کی اہمیت بھی شامل ہیں۔ مالی معاونتیں خاص طور پر AFD اور یورپین انویسٹمنٹ بینک (EIB) کے ساتھ رابطہ کاری کو یقینی بنایا گیا ہے۔ BRT کو چلانے کے لیے نجی شعبے کی شراکت زیر غور ہے (بجرا 20)۔ تاہم پراجیکٹ کی تعمیر کے حوالے سے اس آپشن پر غور نہیں کیا جا رہا ہے۔ شہری آمدورفت کے منصوبوں کی لاگت کو کرایوں سے پورا نہیں کیا جا سکتا، کیونکہ کرایہ عوام الناس کے لیے قابل برداشت سطح پر رکھا جاتا ہے۔

ADB کی معاونت کی بدولت مندرجہ ذیل پہلوؤں سے اس کی قدر و قیمت میں اضافہ ہو گا۔

(i) تنظیمی اور ادارہ جاتی ترقی۔ قانون سازی میں ADB کی معاونت کی بدولت (a) خیبر پختونخوا ماس ٹرانزٹ آرڈیننس، جس کے ذریعہ خیبر پختونخوا اربن مولٹی اتھارٹی (KPUMA) کا قیام عمل میں آیا، کی ستمبر 2016 میں اسمبلی سے منظوری ہوئی، اور (b) ایک خصوصی

مقصد کے تحت ٹرانس پشاور کا قیام عمل میں لایا گیا، اسے دسمبر 2016ء میں لائسنس دیا گیا۔ KPUMA صوبائی سطح پر شہری آمدورفت کے نظام کے لیے پالیسی اور ریگولیشنز کی تشکیل، منصوبہ بندی، رابطہ کاری اور فنڈنگ کی فراہمی کے لیے ذمہ دار ہے۔ ٹرانس پشاور BRT کے ڈھانچے اور اثاثوں کی مالک ہو گی، BRT کا آپریشن اور انتظام بھی اسی کے پاس ہو گا۔

(ii) پراجیکٹ ڈیزائن اور جدت۔ ADB کی معاونت کے باعث ڈیزائن میں جدت آئی، جیسا کہ (a) BRT روٹ کے ساتھ بغیر موٹر کے چلنے والی سواریوں جیسا کہ بائیکل کے لیے الگ لین کی تعمیر۔ اس کے علاوہ پشاور یونیورسٹی میں ایک بائیکل شیئرنگ سسٹم بھی بنایا جائے گا، (b) BRT کے لیے مختص لین کو پٹیاں لگا کر الگ کیا جائے گا، اور (c) کوریڈور کا نقشہ اور انجینئرنگ ڈیزائن تیار کرنے کے لیے سیٹلائٹ کی مدد لی جائے گی۔

(iii) آپریشنل منصوبہ بندی اور مالی استحکام۔ ایشیائی ترقیاتی بینک نے BRT کے لیے تھرڈ جزیشن نظام (ڈائریکٹ سروس) کی حمایت کی ہے۔ اس ماڈل کے مطابق BRT کی گاڑیاں شہر کے مصروف علاقوں میں BRT کوریڈور کے ساتھ چلیں گی جبکہ کم گنجان علاقوں میں یہ کوریڈور سے ہٹ کر بھی چلائی جائیں گی۔ اس طریقہ کار کی بدولت اس نظام کی استعداد اور لوگوں تک اس کی پہنچ کو بڑھایا جا سکتا ہے۔ اس سے مسافروں کی تعداد بڑھے گی اور انہیں منزل مقصود تک پہنچنے کے لیے کم سے کم گاڑیاں تبدیل کرنا پڑیں گی۔ پراجیکٹ کو بنیادی طور پر اس طرح سے ڈیزائن کیا گیا تھا کہ آپریشنز کے دوران سبسڈیز کم سے کم دینا پڑیں، اس کے ساتھ پارکنگ اور کاروباری سرگرمیوں کے ذریعہ ریونیو کو بڑھایا جائے گا۔

(iv) فریقین کی شمولیت اور آمدورفت کی صنعت میں جدت۔ ADB بس انڈسٹری سے وابستہ لوگوں کی شمولیت پر زور دیتا ہے۔ بینک نے اس سلسلے میں انڈسٹری کے لوگوں کے ساتھ بات چیت کا عمل بھی شروع کرایا ہے تاکہ یہ لوگ بھی نئے BRT سسٹم کا حصہ بنیں۔ پراجیکٹ ڈیزائن میں موجودہ روٹس پر چلنے والی خستہ حال بسوں کو باہر نکالنا اور BRT سسٹم میں حصہ نہ لینے والے بس اونرز کو زرتلفانی کی ادائیگی کرنے کا نظام بھی شامل ہے۔ پراجیکٹ کے متاثرہ بس اونرز سے خریداری کے عمل کو یقینی بنانے کے لیے پہلے ہی ایک منصوبے پر کام ہو رہا ہے۔

اثرات
پشاور میں ایک محفوظ، کم خرچ اور ماحول دوست ٹرانسپورٹ نظام کا حصول
پشاور میں ایک بہتر معیار زندگی

پراجیکٹ کے ماحصل

پشاور میں سرکاری ٹرانسپورٹ کے معیار کو بہتر بنانے سے پانچ لاکھ لوگوں کو فائدہ ہو گا

ماحصل کی تفصیل

ماحصل کی جانب پیش رفت

پیش رفت پر عملدرآمد

پراجیکٹ کی کوششوں کی
پشاور کی سب سے پہلی پائیدار BRT راہداری کی تعمیر اور متعلقہ سہولیات کی فراہمی
تفصیل

پراجیکٹ کا موثر انتظام و انصرام اور پائیدار BRT کے آپریشنز کا آغاز

پیش رفت پر عملدرآمد کی
کیفیت (کوششیں، سرگرمیاں
اور مسائل)

جغرافیائی محل وقوع

تحفظ کی درجہ بندیوں / کنٹیکٹیاں

A ماحول

A غیر رضاکارانہ آبادکاری

C مقامی لوگ / قدیم باشندے

ماحولیاتی اور سماجی اثرات کا خلاصہ

ماحولیاتی اثرات

غیر رضاکارانہ آبادکاری

مقامی لوگ / باشندے

پراجیکٹ کے ڈیزائن کے دوران

پراجیکٹ کے عملدرآمد کے دوران

کاروباری مواقع

مشاورتی خدمات

تمام کنسلٹنٹس کا ADB کی 2013 کی گائیڈ لائنز/اصولوں اور اس کے بعد ہونے والی ترامیم کے مطابق تقرر کیا جائے گا۔ انجینئرنگ ڈیزائن اور اشیاء کی فراہمی و تعمیراتی انتظام و انصرام (EPCM) کے حوالے سے کنسلٹنٹس کی جملہ شرائط ملازمت میں قرضے کی فراہمی کے بعد EPCM کے فیئر 2 کی تعمیراتی کام کی نگرانی شامل ہے۔

فیئر 2 کی ذمہ داریوں کو پورا کرنے کے لیے سنگل سورس سلیکشن (SSS) کے طریقہ کار پر عملدرآمد کیا جائے گا۔ اس طریقہ کار کے ذریعے فیئر 2 میں بھی اسی کنسلٹنگ فرم کو منتخب کیا جائے گا جس نے فیئر 1 میں بھی کام کیا ہو گا بشرطیکہ فیئر 1 میں اس کی کارکردگی تسلی بخش رہی ہو۔ اگر ایسا نہ ہو سکے تو نگران کنسلٹنٹس کو معیار اور لاگت کے تناسب 90:10 کے تحت منتخب کر لیا جائے گا۔ ایک اندازے کے مطابق منصوبے کے تعمیراتی کام کے معیار کی نگرانی کے لیے 396 افراد۔ ماہ (108 بین الاقوامی، 288 مقامی) کی کنسلٹنسی خدمات درکار ہوں گی۔

پروکیورمنٹ

اس منصوبے کے لیے ADB پروکیورمنٹ رہنما اصول (2015ء اور اس کے بعد ہونے والی ترامیم) اور کنسلٹنٹس کے استعمال سے متعلق ADB کے رہنما اصول (2013ء اور اس کے بعد ہونے والی ترامیم) کے مطابق پشاور ڈویلپمنٹ اتھارٹی اور ٹرانس پشاور تمام بیڈنگی معاہدہ جات اور مالیت کاری کریں گے۔ اس سلسلے میں بولیوں کی وصولی ADB کی منظوری کے بعد شروع کی جائے گی۔ قرضہ وصول کرنے والے اداروں پشاور ڈویلپمنٹ اتھارٹی اور ٹرانس پشاور کو بتایا گیا ہے کہ بیڈنگی معاہدوں کی منظوری کا مطلب ADB کی طرف سے فنڈز کی فراہمی نہیں ہے۔

بیڈنگی معاہدے/ایڈوانس کنٹریکٹنگ۔ بیڈنگی معاہدے BRT کوریڈور اور عمارات خاص طور پر بیڈنگی 1 (چکنی سے قلعہ بالا حصار)، بیڈنگی 3 (یونیورسٹی روڈ حیات آباد رنگ روڈ)، بیڈنگی 4 (Lot1) حیات آباد بس ڈپو اور پارک اینڈ رائیڈ، (Lot3) چکنی بس ڈپو، پارک اینڈ رائیڈ، ٹرانس پشاور آفس اور BRT کنٹرول سنٹر اور (Lot3) ڈبگری سٹیجنگ فیلڈ، کمرشل ایریا، پارک اینڈ رائیڈ، اور بیڈنگی 5 (ایڈی ریڈنگ ہسپتال کے لیے کثیر منزلہ پارکنگ پلازے کی تعمیر) کے لیے کی جائے گی۔ قرضے کے موثر ہونے سے قبل (i) بولی کی دستاویزات کی ڈرافٹنگ اور ان پر اتفاق رائے قائم کیا جائے گا، (ii) بولی کا اشتہار دیا جائے گا اور (iii) بیڈنگیوں کا جائزہ لیا جائے گا۔

فعال مالیت کاری۔ فعال مالیت کاری کا اطلاق 97 ملین ڈالر کے اخراجات کی زیادہ سے زیادہ رقم کی ادائیگی پر ہوگا۔ یہ ایشیائی بینک کی طرف سے فراہم کردہ مجموعی قرضے کا 20 فیصد ہے، یہ مجموعی قرضے کے موثر ہونے سے پہلے شروع کیے گئے منصوبوں کے لیے ہوگا۔ تاہم یہ منصوبے معاہدوں پر دستخط کی تاریخ سے زیادہ سے زیادہ 12 ماہ پہلے ہو سکتے ہیں۔

اشیاء اور کاموں کی پروکیورمنٹ ADB کے پروکیورمنٹ رہنما اصول (2015 اور وقتاً فوقتاً ہونے والی ترامیم) کے مطابق ہونی چاہیے۔ 15 ملین ڈالر یا اس سے زائد مالیت کے تعمیراتی کام کے معاہدوں اور 2 ملین ڈالر یا اس سے زائد مالیت کے سپلائی معاہدوں کے لیے بولیوں کے عالمی مسابقتی طریقہ کار پر

عملدرآمد کیا جائے گا۔ 0.10 ملین ڈالر سے کم مالیت کے کاموں اور سازوسامان کی پروکیورمنٹ کے لیے معاہدے کیے جاسکتے ہیں۔

ذمہ دار عملہ

Margonsztern, David C. M.

ADB کا ذمہ دار افسر

سنٹرل اینڈ ویسٹ ایشیا ڈیپارٹمنٹ

ADB کا ذمہ دار عملہ

اربن ڈویلپمنٹ اینڈ واٹر ڈویژن، CWRD

ADB کا ذمہ دار ڈویژن

خیبر پختونخوا اور بن موبیلیٹی اتھارٹی
خیبر پختونخوا، پاکستان
ٹرانس پشاور (اربن موبیلیٹی کمپنی)

عملدرآمد کرنے والی ایجنسیاں

JAVED.IQBAL@ASP.ORG.PK

ٹرانسپورٹ اینڈ ماس۔ ٹرانزٹ ڈیپارٹمنٹ
سول سیکرٹریٹ، پشاور، پاکستان

نظام الاوقات

15 دسمبر 2014

تصویراتی خاکہ کی وضاحت

20 جنوری 2017 سے 10 مارچ 2017

حقائق کی جانچ پڑتال

17 اپریل 2017

MRM

30 جون 2017

منظوری

آخری جائزہ مشن

-

03 جولائی 2017

آخری PDS اپ ڈیٹ

سنگ میل

| منظوری | دستخط کرنے کی تاریخ | موثر ہونے کی تاریخ | اختتام | حقیقی |
|-------------|---------------------|--------------------|---------------|-------|
| | | اصل | نظر ثانی شدہ | |
| 30 جون 2017 | . | . | 31 دسمبر 2021 | - |

قرضے کا استعمال

مالیت کاری کا منصوبہ

| کل رقم (ملین ڈالر میں) | تاریخ | ADB | دیگر | فیصد |
|------------------------|--------|------|------|--------|
| پراجیکٹ کی لاگت | 587.00 | | | |
| ADB | 335.00 | 0.00 | 0.00 | 0 فیصد |
| ہم منصب | 102.00 | | | |
| مشترکہ مالیت کاری | 150.00 | 0.00 | 0.00 | 0 فیصد |

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۔