اس پراجیکٹ ڈیٹا شیٹ (PDS) کے اُردو ترجمے کی بنیاد انگریزی متن مورخہ 20 جون 2016 پر رکھی گئی ہے۔

ADB

ایشیائی ترقیاتی بینک

پاکستان: نیشنل موٹر وے ایم-4 گوجرہ۔ شورکوٹ-خانیوال سیکشن پراجیکٹ-اضافی مالیت کاری

پراجیکٹ کا نام	نیشنل موٹر وے ایم-4، گوجرہ۔ شورکوٹ-خانیوال سیکشن پراجیکٹ-اضافی مالیت کاری
پروگرام نمبر	48402-002
ملک	پاکستان
پراجیکٹ کی کیفیت/ صورت حال	منظورشدہ
پراجیکٹ کی قسم/معاونت کا طریقہ	گرانٹ قرضہ
فنڈنگ کاذریعہ/رقم	**گرانٹ: نیشنل موٹر وے ایم-4، گوجرہ۔ شورکوٹ-خانیوال سیکشن پراجیکٹ-اضافی مالیت کاری** ادارہ برائے بین الاقوامی ترقی 34.00ملین ڈالر **قرضہ: نیشنل موٹر وے ایم-4، گوجرہ۔ شورکوٹ-خانیوال سیکشن پراجیکٹ-اضافی مالیت کاری** عمومی سرمایہ کے وسائل 100.00ملین ڈالر ایشین انفراسٹرکچر سرمایہ کاری بینک 100.00ملین ڈالر
اسٹریٹجک ایجنڈا	ماحولیاتی لحاظ سے پائیدارنمو جامع معاشی نمو علاقائی یکجہتی
تبدیلی کے محرکات	گورننس اور صلاحیت سازی شراکت داریاں
شعبہ/ذیلی شعبہ	**ٹرانسپورٹ**۔ روڈ ٹرانسپورٹ(نان اربن)
صنفی مساوات اور مرکزی دھارے میں شمولیت	کوئی صنفی عنصر نہیں

تفصیل	اضافی مالیت کاری سے موجودہ پراجیکٹ کے دائرہ کار میں اضافہ کرنے میں معاونت ملے گی جس سے 62 کلومیٹر چار رویہ سڑک تعمیر کی جائے گی۔صوبہ پنجاب میں یہ موٹر وے شورکوٹ کو خانیوال سے ملائے گی اور اس طرح نیشنل موٹر وے ایم۔4 کے گزشتہ رہ جانے والے حصے کی تعمیر مکمل ہو جائے گی۔اس پراجیکٹ سے شمال سے جنوب تک رابطہ ہوجائے گا،روڈ ٹرانسپورٹ سروسز کا معیار اور کارکردگی بہتر ہوجائے اورجامع معاشی نمو کو فروغ دینے میں مدد ملے گی۔
پراجیکٹ کی خصوصیات اور اس کا ملکی/علاقائی حکمت عملی سے تعلق	پاکستان میں شمال تا جنوب ٹرانسپورٹ کی ابتدائی راہداری افغانستان کی شمالی سرحد طورخم سے شروع ہوتی ہے اور پشاور، اسلام آباد، فیصل آباد، لاہور،خانیوال ،ملتان اور مظفرگڑھ جیسے گنجان آبادی سے شہروں سے ہوتی ہوئی جنوب میں واقع کراچی کی بندرگاہ تک جا پہنچتی ہے۔ یہ راہداری جو تقریباً1800 کلومیٹرطویل ہے،قومی شاہرات اور موٹرویز پر مشتمل ہے اور ملک میں معاشی سرگرمی کے اہم مراکز کو آپس میں ملاتی ہے۔اس راہداری سے جو علاقہ معاشی لحاظ سے نمو پائے گا، وہ پاکستان کی مجموعی قومی پیداوار (GDP)کے80سے85 فیصد کےمساوی ہے۔علاقائی تناظر میں یہ راہداری وسطی ایشیا کے علاقائی معاشی تعاون(CAREC)کے کو ریڈور پانچ اور چھ کا لازمی حصہ ہے۔پاکستان کی 2010 میںCAREC پروگرام میں شمولیت کے بعد مذکورہ راہداریاں 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 دیں گی۔ نیشنل موٹروے ایم 4 جو فیصل آباد اور ملتان کو ملاتی ہے،یہ شمال تا جنوب ٹرانسپورٹ راہداری 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(GDP) میں اس کاحصہ 59 فیصد ہوگا۔موٹر وے ایم 4 جنوب میں پہلے ہی سے مکمل ہونے والی ایم ون،ایم ٹو اور ایم تھری موٹرویز کی توسیع کا ایک حصہ ہوگی اور شمال میں جڑواں شہروں اسلام آباد و راولپنڈی کے مابین فاصلے کو کم کردے گی ۔ایم 4 کا فیصل آبادتا گوجرہ سیکشن(لمبائی 58 کلومیٹر)2014 میں مکمل کیا جاچکا ہےجس کے لیے ایشیائی ترقیاتی بینک(ADB) کی جانب سے مالیت کاری کی گئی جبکہ اسلامی ترقیاتی بینک کی مالی معاونت سےخانیوال۔ملتان سیکشن(57 کلومیٹر)2015 میں مکمل کیا گیا۔گوجرہ ۔شورکوٹ سیکشن (62 کلومیٹر) کی تعمیرکا آغاز2016 کیا گیا اوراس کے لیے ایشیائی ترقیاتی بینک(ADB) اور برطانیہ کی حکومت نے مالیت کاری کی۔مجوزہ اضافی مالیت کاری کا اطلاق باقی رہ جانے والی 64 کلومیٹر خانیوال۔ شورکوٹ سیکشن کی تعمیر پر ہوگا۔ نئی تعمیر ہونے والی ایم 4 کی تکمیل کے بعد 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، گاڑیوں کا بوجھ کم ہوجائے گا۔ دائرہ کار اور اضافی مالیت کاری کے اضافے سے موجودہ پراجیکٹ کے ترقیاتی مقاصد تبدیل نہیں ہوں گے۔اس پراجیکٹ کی اسٹرٹیجک اہداف اور حکومتی ترجیحات سے مطابقت پائی جاتی ہےپاکستان میں ٹرانسپورٹ کے شعبے کا مجموعی ملکی پیداوار میں 10 فیصد حصہ ہے اور 2.3ملین لوگوں کا اس سے روز گاروابستہ ہے۔(یہ تعداد پاکستان کے کل برسرروزگار افراد کی تعداد کا چھ

	فی صد ہے)۔روڈ ٹرانسپورٹ کو پاکستان کے ٹرانسپورٹ نظام میں فوقیت حاصل ہے۔تقریباً 96فیصد اشیا ءکی نقل و حمل سڑکوں کے ذریعے کی جاتی ہے اور 92 فیصدلوگ بذریعہ سڑک سفر کرتے ہیں۔شمال۔جنوب راہداری بہتر ہونے سے اشیاء کی نقل وحمل اور لوگوں کے سفر کے ساتھ ساتھ سازوسامان کی منتقلی کے بھی اخراجات کم ہوجائیں گے اور وقت کی بھی بچت ہوگی۔یہ مسابقت بڑھانے،نجی و سرکاری شعبے کی سرمایہ کاری کو راغب کرنے، پیداواری عمل میں اضافہ کرنے کے علاوہ صنعتی بنیاد کو مضبوط اور متنوع بنانے کی راہ میں حائل رکاوٹوں کو دُور کرنے میں بنیادی کردار ادا کرے گی۔اس پراجیکٹ سے بڑھتی ہوئی آبادی کو روز گار کے پائیدار مواقع دستیاب ہوں گے۔مذکورہ پراجیکٹ پاکستان کے لیے ADBکی ملکی شراکتی کی حکمت عملی 2015-2019سے مطابقت رکھتاہے،حکمت عملی2020 کے وسط مدتی جائزہ سے ہم آہنگ ہے،ٹرانسپورٹ وتجارتی سہولت کی حکمت عملی2020کی حمایت کرتاہےاور پاکستان کے لیےADBکے ملکی آپریشنز کے کاروباری منصوبے2016-2018 میں شامل ہے۔
اثرات	ٹرانسپورٹ انفراسٹرکچر کی جدید کاری اور وسیع علاقائی رابطہ متحرک اور تیز تر معیشت کے لیے معاون ہوتا ہے۔
پراجیکٹ کے ماحصل	اسلام آباد، فیصل آباد اور ملتان کے درمیان ایک تیز اور محفوظ ٹرانسپورٹ راہداری سے ملک کے مختلف علاقوں کے درمیان رابطہ بڑھے گا۔
کامیابیوں کی تفصیل	گوجرہ - شورکوٹ اور خانیوال کوملانے والی162کلومیٹر چار رویہ موٹروے مکمل ہوچکی ہے اورچالو ہے۔ NHAکے تحفظ کے اُمور اور کنٹریکٹ ایڈمنسٹریشن کی استعداد کار مستحکم ہوئی ہے۔
جغرافیائی محل ووقوع	
تحفظ کی کیٹگریاں	
ماحول	A
غیر رضامندانہ آبادکاری	A
مقامی لوگ/باشندے	C
ماحولیاتی اور سماجی پہلوؤں کا خلاصہ	
ماحولیاتی پہلو	موٹروےایم4 (فیصل آباد۔خانیوال)184 کلومیٹر طویل ہے اور اس کو تین سیکشن میں تقسیم کیا گیا ہے؛ سیکشن 1فیصل آباد سے گوجرہ (مکمل کیا گیا اور مارچ 2015 میں ٹریفک کے لیے کھول دیا گیا)؛ فیصل آباد کی ؛ سیکشن 2 گوجرہ سے شورکوٹ حال ہی میں منظور کیا گیا ہے اور ٹھیکدار نےاپریل 2016 میں کام شروع کر دیا ہے؛ اور سیکشن 3 شورکوٹ سے خانیوال ہے۔اس مکمل راستے (ایم 4 موٹروے کے تین سیکشن پر مشتمل) کے لیے ایک ماحولیاتی اثرات کا جائزہ (EIA) بشمول ماحولیاتی مینجمنٹ پلان(EMP) 2007 میں منظور کیا گیا تھا۔ EIAرپورٹ کو ADB کی تحفظ کے اُمور کے پالیسی بیان(2009) اور نئے قومی قانونی تقاضوں کو پورا کرنے کے لیے اپ ڈیٹ کیا گیا اور موجودہ پراجیکٹ کی پروسیسنگ کے وقت اگست 2015 میں ADB کی ویب سائٹ پر فراہم کردیا گیا۔ EIA .کو گوجرہ ۔خانیوال سیکشن سے متعلق اضافی ماحولیاتی بنیادی معلومات، ماحولیاتی مینجمنٹ کے اخراجات، نئی عوامی

	مشاورتوں اور دیگر مناسب تفصیلات اور ڈیٹا کو شامل کرنے کے لیے 2016 میں مزید اپ ڈیٹ کر کیا گیا۔ اس تازہ ترین EIA کو ایشیائی ترقیاتی بینک اور حکومت پاکستان کی طرف سے منظورکیا گیا اور 12 اپریل 2016 کو ADB کی ویب سائٹ پر فراہم کردیا گیا۔ نشاندہی کردہ ماحولیاتی اثرات پر بڑی حد تک تعمیراتی مرحلے کےدوران غور کیا گیا۔ زمین کا کٹاؤ، گرد و غبار اور شور کے اثرات سب سے زیادہ اہم ہیں۔ شور کے اثرات آپریشنل مرحلے میں برقرار رہیں گے۔پراجیکٹ ڈیزائن میں موسمیاتی تبدیلی کے خطرات اور مطابقت کے اقدامات کے ساتھ ساتھ کمیونٹی کے خدشات بھی اہم رہے ہیں۔ماحولیاتی مینجمنٹ پلان (EMP) میں تعمیرات اور آپریشن کے دوران متوقع اثرات کو کم کرنے کے اقدامات شامل ہیں۔ تعمیر سے قبل ٹھیکیدار سائٹ کے مخصوص ماحولیاتی مینجمنٹ پلان (SSEMP) میں EMPاپ ڈیٹ کرے گا۔ تعمیرات کے نگراں کنسلٹنٹ، نیشنل ہائی وے اتھارٹی کے ماحولیات، جنگلات، زمین اور سماجی ڈویژن اور ایشیائی ترقیاتی بینکADB انتہائی قریب سے SSEMP کے عملدرآمد کی نگرانی کریں گے۔
غیر رضاکارانہ آباد کاری	64 کلومیٹر پرمبنی ایم 4 سیکشن III (شورکوٹ-خانیوال) کے لیے زمین کے حصول اور دوبارہ آبادکاری کا منصوبہ (LARP) تیار کیاگیا تھاجوچار انٹرچینج کے ساتھ نئے 4 لین گاڑیوں کے راستے کی تعمیر کے لیے اراضی کے حصول کا احاطہ کرے گا نیز اس کے لیے راستے کا حق (100 میٹر وسیع کیرج وے اور انٹرچینج کے لیے 40 میٹر وسیع کیرج وے) حاصل کرنا ہوگا۔ مجوزہ منصوبے سے 3.429 گھرانے یا تقریبا 23.186 افراد متاثر ہوں گے۔ ان میں سے 2،754 افراد اپنی پیداواری زمین کے 10 فیصد سے زائد حصے سے محروم ہو جائیں گے اور 1،302 افراد پر مشتمل 162 گھرانے بے گھر ہو جائیں گے۔ LARP کے بارے میں تمام متاثرہ افراد کو بتادیا گیا ہے اور ویب سائٹ بھی اسے 20 جنوری 2016 کو دے دیا گیا ہے۔ متاثرہ زمین کے لیے معاوضے کی شرح کا تعین ایک آزاد اراضی کی جانچ کاری اسٹڈی کے ذریعے کیا گیا ہے جس پر فی الوقت عمل کیا جا رہا ہے اور Q3 2016 تک مکمل ہونے کی توقع ہے۔PIU غیر رضاکارانہ آباد کاری پر عمل درآمد کرنے کے لیے صلاحیت رکھتا ہے۔شکایات کے ازالے کے نظا م کو قائم کیا گیا ہے تاکہ تمام مسائل سمیت آزاد جانچ کاری اسٹڈی کے بیان کردہ مسائل کا ازالہ کیا جا سکے PIU۔معاوضے کی ادائیگی، معلومات کے انکشاف، مشاورتی سرگرمیوں،شکایات کے ازالے اور اندرونی نگرانی سے متعلق بات کرتے اور LAR کے عمل درآمد کی توثیق کرتے ہیں۔ ADB اس امر کو یقینی بنانے کے لیے عمل درآمد کی قریب سے نگرانی کرے گاکہ SPS اور دیگر تقاضوں کو پورا کیا گیا ہے۔
مقامی لوگ/باشندے	ایشیائی ترقیاتی بینک کی تحفظ کے اُمور کی پالیسی بیان کی تعریف کی رو سےکوئی مقامی /قدیم لوگ یہاں آباد نہیں ہیں۔اس پراجیکٹ سے کوئی بھی قدیم باشندوں کی کمیونٹیاں متاثر نہیں ہوں گی اور مقامی لوگوں کی منصوبہ بندی کی دستاویزات بھی درکار نہیں ہوں گی۔
اسٹیک ہولڈرز کا ابلاغ،شرکت اور مشاورت	
پراجیکٹ ڈیزائن کے دوران	پراجیکٹ کی تیاری کے مراحل سے مقامی حکام اور آبادیوں کے ساتھ مسلسل عوامی مشاورتیں کی گئیں تاکہ پراجیکٹ سے متعلق معلومات فراہم کی جائیں اورمسائل پر بحث کی جائے جیسےسول ورکس کے دوران ممکنہ اثرات،معاملات پر تبادلہ خیال کرنے کے لئے مسلسل منعقد کیا گیا ہے۔ مجوزہ ایم4 سیکشن کے

	ساتھ کام کرنے یا رہنے والی مقامی کمیونٹیوں سے پراجیکٹ کی افادیت کو یقینی بنانے کے لیے مشاورت کی گئی۔پراجیکٹ پر عمل درآمد کرنے کے دوران باقاعدہ عوامی مشاورتیں کی جائیں گی تاکہ پر اجیکٹ کے ساتھ ساتھ تحفظ کے اُمور کے عمل درآمد کی پیش رفت پر تازہ ترین معلومات فراہم کی جا ئیں اورپراجیکٹ کے دوارنیہ کے مختلف مراحل پر کمیونٹی کی شمولیت کو یقینی بنایا جائے۔متعلقہ علاقے کی سماجی و ثقافتی حساسیت پر غور کرتے ہوئے مردوں اور خواتین کے ساتھ الگ الگ مشاورت کی جائے گی ۔وقت اور جگہ کا تعین ان کی سہولت کے مطابق کیا جائے گا۔عمل درآمد کرنے والی ایجنسی پراجیکٹ کی تیاری کے دوران مقامی کمیونٹیوں اور سول سوسائٹی کی تنظیموں کے ساتھ عوامی مشاورت کا انعقاد کررہی ہے اور مقامی حکام کے ساتھ مل کر ایسا کرتی رہیں گی۔
پراجیکٹ کے عمل درآمد کے دوران	نیشنل ہائی وے اتھارٹیNHA ،کنسلٹنٹ اور ADB پراجیکٹ کے عمل درآمدکے دوران اسٹیک ہولڈرز کے ساتھ مشاورت کرتے رہیں گے۔
کاروباری مواقع	
مشاورتی خدمات	یہ ایک اضافی مالیت کاری ہے۔موجودہ پراجیکٹ کے تحت بھرتی کردہ کنسلٹنگ فرم اضافی مالیت کاری کے تحت سول ورکس کے لیے تعمیراتی نگرانی کی خدمات فراہم کرے گی۔
پروکیورمنٹ	پروکیورمنٹ کا تمام کام ADB کے پروکیورمنٹ اصولوں کے مطابق کیا جائے گا۔ پروکیورمنٹ میں عالمی پروکیورمنٹ کا اطلاق ہوگایعنی تمام بولی دہندگان کے لیے ٹینڈر اوپن ہوں گے اور قومیت کی پابندیوں کا اطلاق نہیں ہوگا۔ایسے سول ورکس کنٹریکٹس جن کی لاگت 15 ملین ڈالر یااس سے زائد ہے، ان کے لیے عالمی مسابقتی بولی کا طریقہ کار اپنایا جائے گا۔
ذمہ دار عملہ	
ADB کا ذمہ دار افسر	Zheng Wu [زینگ وو]
ADB کا ذمہ دار محکمہ	محکمہ وسطی و مغربی ایشیاء
ADB کے ذمہ دار ڈویژن	ٹرانسپورٹ و ابلاغیات ڈویژن، CWRD
عملدرآمد کرنے والی ایجنسی	**نیشنل ہائی وے اتھارٹی** **کمرہ نمبر 110، فرسٹ فلور، این سی بلڈنگ** **سیکٹر G-9/1، اسلام آباد، پاکستان**
نظام الاوقات	
تصوراتی خاکہ کی وضاحت	09 جنوری 2016
حقائق کی جانچ پڑتال	08مارچ 2016 تا 15مارچ 2016
MRM	15 اپریل 2016
منظوری	-
آخری جائزہ مشن	-
آخری PDSاپ ڈیٹ	16 جون 2016

پراجیکٹ ڈیٹا شیٹ(PDS) میں پراجیکٹ یا پروگرام کی معلومات کا خلاصہ موجود ہوتاہے: کیونکہPDS میں کام جاری ہوتاہے، اس لیے اس کے ابتدائی مسودے میں بعض معلومات شامل نہیں کی جاسکتیں لیکن جب یہ دستیاب ہوتی ہیں جو انہیں شامل کر لیاجاتاہےمجوزہ 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 طورپر بغیر کسی یقین دہانی کے فراہم کرتاہے۔ ADB اعلی معیار کے مندرجات فراہم کرنے کی کوشش کرتاہے لیکن جو معلومات فراہم کی جاتی ہیں وہ"جیسے ہیں "اسی کی بنیاد پر بغیر کسی قسم کی گارنٹی کے فراہم کی جاتی ہیں۔ ADBکسی بھی معلومات کی درستگی یا حتمی ہونے کے حوالےسے کسی بھی قسم کی کوئی گارنٹی نہیں دیتاہے۔