



وثيقة معلومات المشروع /
ورقة بيانات الضمانات البيئية والإجتماعية المتكاملة (PID/ISDS)

مرحلة التقييم | تاريخ الاعداد/التحديث: 11 أيلول/سبتمبر 2017 | تقرير رقم: PIDISDSC22882



المعلومات الأساسية

أ. بيانات المشروع الأساسية

اسم المشروع	ورقة تعريف المشروع الرئيسي (إن وجد)	رقم تعريف المشروع	البلد
مشروع النقل الحضري لمنطقة بيروت الكبرى		P160224	لبنان
المنطقة	التاريخ المتوقع لموافقة مجلس المديرين التنفيذيين	التاريخ المتوقع لتقييم المشروع	المنطقة
الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	8 شباط/فبراير 2018	28 أيلول/سبتمبر 2017	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
أداة التمويل	الهيئة المنفذة	الجهة المقترضة/الجهات المقترضة	أداة التمويل
تمويل المشروعات الاستثمارية	مجلس الإنماء والإعمار، وزارة النقل	الجمهورية اللبنانية	تمويل المشروعات الاستثمارية

الهدف الإنمائي المقترح (الأهداف الإنمائية المقترحة)

يتمثل الهدف الإنمائي المقترح للمشروع في تحسين خدمة قطاع النقل على مستوى المدخل الشمالي لبيروت وداخل مدينة بيروت عبر تطوير نظام جديد للحافلات السريعة، وإنشاء نظام خدمات حافلات فرعية على امتداد الخط الرئيسي.

التمويل (بملايين الدولارات الأمريكية)

مصدر التمويل	
البنك الدولي للإنشاء والتعمير	295.00
التكلفة الإجمالية للمشروع	345.00

فئة التقييم البيئي



الفئة أ. التقييم كامل

هل تم نقل مهام الرقابة والموافقة على الضمانات البيئية والاجتماعية إلى المدير المكلف بالقطاع؟ (لن يتم الكشف عنها)

لا



ب. المقدمة والسياق

السياق القطري

يعتبر لبنان بلد متوسط الدخل من الناحية الاقتصادية. وعلى الرغم من صغر مساحته الجغرافية، تتزايد كثافته السكانية بشكل ملحوظ، خصوصاً في المناطق الحضرية، وتحديدًا في عاصمته بيروت. ويشكل ضعف البنى التحتية في لبنان عائقاً رئيسياً أمام النمو. ووفقاً لمؤشر التنافسية الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي¹، فإن البنى التحتية في لبنان هي في المرتبة الثانية من حيث العوائق الأساسية التي تعسر مسار النمو. وقد أدت أزمة نزوح اللاجئين السوريين إلى تحديات اجتماعية واقتصادية لم يسبق لها مثيل في لبنان، إذ بلغ عدد اللاجئين السوريين حوالي 1.5 مليون لاجئ، إضافة إلى نصف مليون لاجئ فلسطيني، مما أدى إلى مزيد من الضغوطات على البنى التحتية المتلاشية. هذا وللتغلب على الأزمة الإقليمية القائمة وتحقيق النمو، يتبنى لبنان نهجاً شقيقين يهدف إلى تنفيذ برامج لتحفيز الاقتصاد وخلق فرص العمل، مع تلبية احتياجات البلد الإنمائية على المدى الطويل، وخاصة في قطاعات البنى التحتية.

السياق المؤسسي والقطاعي

يبلغ مجموع السكان المقيمين حالياً في لبنان، إضافة إلى اللاجئين، حوالي 7 ملايين نسمة. ويقوم أكثر من 87 في المائة من السكان في المناطق الحضرية، وأكثر من نصفهم في العاصمة بيروت. ومما لاشك فيه أن الازدحام المروري يعتبر من أكثر المشاكل صعوبة وجدية على صعيد التنمية الحضرية في بيروت: فقد أظهرت دراسة أجرتها وزارة البيئة عام 2005 أن كلفة الازدحام الحضري كانت تشكل آنذاك حوالي 8 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي في لبنان، حيث كان حجم حركة المرور في ذلك الوقت أقل مما هو عليه اليوم. إلا أن نزوح 1.5 مليون لاجئ سوري إضافي جراء النزاعات المجاورة زاد من تفاقم حدة الازدحام. وتشير التقديرات إلى أن تدفق اللاجئين السوريين قد أدى إلى زيادة مفاجئة في حركة المرور في منطقة بيروت الكبرى والتي تقدر ما بين 15-25%. وفي غياب بدائل نقل جديدة وموثوقة وبأسعار مقبولة، لا تزال نفقات النقل تفرض عبئاً كبيراً على ميزانية الأسر اللبنانية، إذ تشكل حالياً ما يناهز الـ 15 في المائة من نفقات الكلفة المعيشية للأسر.

قررت الحكومة اللبنانية المباشرة في تطبيق برنامج شامل للنقل العام، بناء على ما تم صياغته بشكل جزئي من طرف البنك الدولي والذي سيضم توسيع نطاق استخدام شبكة الطرقات الحضرية وتحسينها، مع التركيز بشكل أساسي على شبكة النقل السريع للحافلات، والحافلات العادية، كحل أنسب على المدى المتوسط. وقد تم إقرار هذا البرنامج من قبل مجلس الوزراء واللجنة البرلمانية للنقل والأشغال العامة باعتباره أحد المشاريع ذات الأولوية الاقتصادية في البلد. ويمثل المشروع المقترح الذي تقدمت بطلبه الحكومة اللبنانية المرحلة الأولى في هذا البرنامج الشامل للنقل العام. كما وقد ساهم هذا المشروع في تحفيز المزيد من التمويل من قبل البنك الإسلامي للتنمية، حيث أنه وافق بشكل مبدئي على تمويل المرحلة الثانية من البرنامج التي ستبحث في توسيع خطوط النقل السريع للحافلات التي تشمل الضاحية الجنوبية والشرقية لبيروت. ويعتبر هذا المشروع الطموح أول نظام للنقل الجماعي والنقل المنتظم يتم تنفيذه في لبنان منذ حوالي 50 عاماً، ويعمل الفريق على تصميمه ضمن أوضاع اقتصادية سياسية معقدة يشهدها البلد وقطاع النقل على حد سواء (المناخ غير الملائم، والمشغلين غير النظاميين، والحاجة إلى تغيير السلوكيات/الثقافة السائدة بالنسبة للنقل العام، والعوائق المؤسسية). يعتبر هذا المشروع من البرامج الحيوية التي سوف تساهم في معالجة الازدحام المروري، والمساهمة في تحفيز النمو، وتسهيل عملية الترابط بين مختلف المناطق اللبنانية، وتوفير النقل بأسعار مدروسة وموثوق بها.

¹ المنتدى الاقتصادي العالمي. مؤشر التنافسية العالمية 2015/2014.



علاقة المشروع بوثيقة إطار الشراكة الإستراتيجية (Country Partnership Framework)

يعتبر المشروع ضمن أولويات استراتيجية الشراكة مع لبنان، وذلك من خلال تحقيق الأهداف المتعلقة بتوسيع نطاق الحصول على الخدمات النوعية (المحور الأول من إطار وثيقة الشراكة مع البلد). وقد ناقش مجلس المديرين التنفيذيين لمجموعة البنك الدولي بتاريخ 14 تموز/يوليو 2016 وثيقة إطار الشراكة الإستراتيجية الجديدة للبنان للفترة ما بين 2017-2022. وقد صيغت هذه المسودة على أساس بناء القدرة على الصمود وتعزيز الفرص للجميع، كما تتمحور الشراكة الإستراتيجية حول معالجة تداعيات أزمة اللاجئين على لبنان وتلبية احتياجات البلد الإنمائية. وترتكز وثيقة إطار الشراكة الإستراتيجية على النقاط التالية: (أ) توسيع فرص الحصول على الخدمات وتحسين نوعيتها، و(ب) توسيع الفرص الاقتصادية وزيادة رأس المال البشري. وسيساعد هذا المشروع بصفة خاصة في تحقيق الهدف 1 (ج) الإستراتيجية بشأن "تحسين البنية التحتية ونوعيتها" وذلك من خلال تحسين تقديم الخدمات وتلبية الاحتياجات الإنمائية المتوسطة والطويلة الأمد للبنان، وكذلك مساعدة لبنان على التعامل مع تأثيرات الأزمة السورية. وسيساهم هذا المشروع أيضاً في وضع جدول أعمال محدد حول مبدأ الشمولية وتنمية المناطق النائية ذات الحاجات الملحة، وذلك عن طريق توفير فرص متكافئة وموثوقة للوصول إلى الأسواق وإمكانية الحصول على الوظائف وتحسين تقديم الخدمات إلى المواطنين ذوي الدخل المنخفض والمتوسط.

ج. الهدف الإنمائي المقترح (الأهداف الإنمائية المقترحة)

يتمثل الهدف الإنمائي المقترح للمشروع في تحسين النقل الحضري على مستوى المدخل الشمالي لبيروت وداخل مدينة بيروت عبر تطوير نظام جديد للحافلات السريعة وإنشاء نظام خدمات حافلات فرعية تمتد من الخط الرئيسي.

النتائج الرئيسية:

- في ما يلي مؤشرات النتائج الرئيسية التي سيتم تحقيقها من خلال تنفيذ المشروع:
- (1) الاستخدام اليومي لنظام النقل العام (خدمة الحافلات السريعة والعادية) خلال أيام الأسبوع كقياس للمستفيدين المباشرين من المشروع، ومؤشر فرعي لمعرفة نسبة الإناث من مجموع المستخدمين؛
 - (2) نسبة السكان المقيمين في لبنان الذين يستطيعون الوصول إلى وسط البلد ("ساحة النجمة") خلال 60 دقيقة عبر استخدام خدمة النقل العام؛
 - (3) معدل مدة التنقل من بيروت إلى منطقة طبرجا عبر استخدام النقل العام خلال اشتداد زحمة السير في ساعات الذروة؛
 - (4) تقييم حول خدمة النقل العام ومدى رضا المستخدمين عن هذه الخدمة؛ ومؤشر فرعي لمعرفة رأي المستخدمين الإناث حول نظام النقل العام وجودة خدماته.

د. وصف المشروع

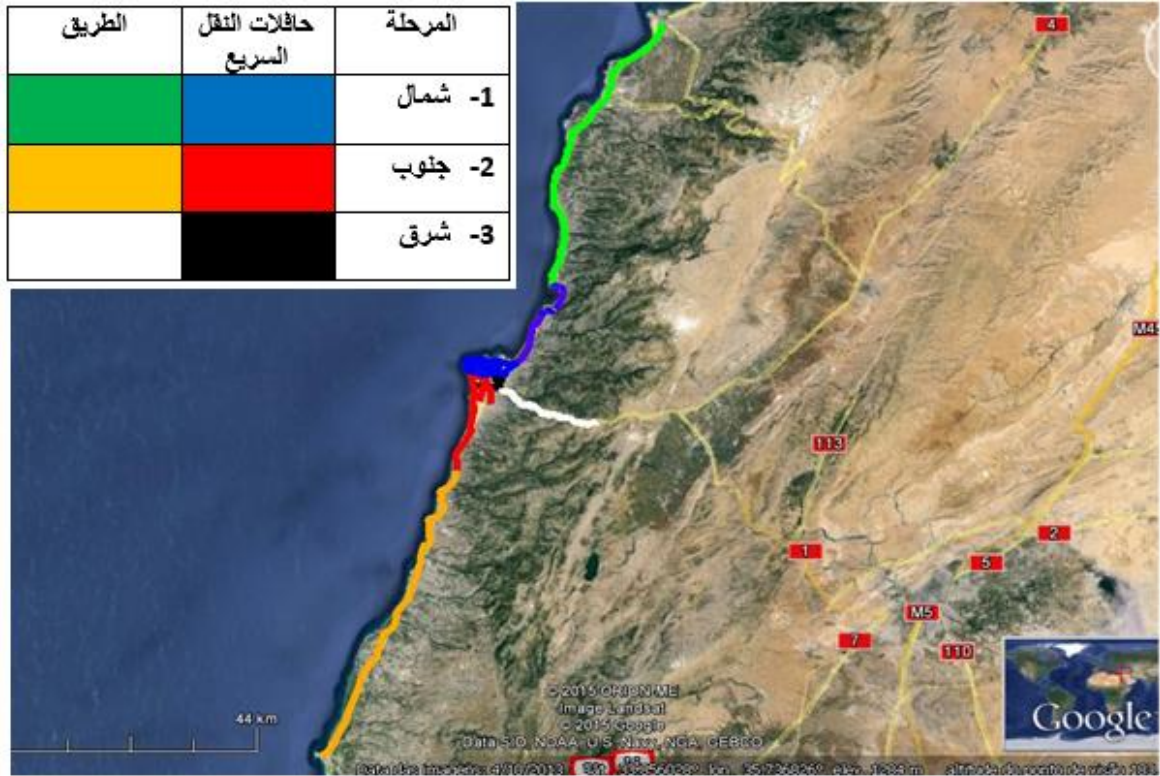
يعتبر المشروع المقترح جزء من برنامج النقل العام الشامل الذي يتضمن شبكة لحافلات النقل السريع مكونة من من ثلاثة خطوط مخصصة للحافلات المذكورة، وذلك لكل من النواحي الشمالية والجنوبية والشرقية لمدينة بيروت، إضافة إلى خطوط لحافلات النقل السريع ضمن مدينة بيروت تربط بين الخطوط الفرعية الثلاثة، مما سوف يؤدي إلى تعزيز الترابط بين بيروت والمناطق المجاورة وكذلك ضمن المدينة نفسها. كما سوف يتم إمداد شبكة حافلات النقل السريع بحوالي 20 خطاً إضافياً من شبكة الحافلات العادية التي سوف تغذي وتربط الشبكة، فضلاً عن الاستثمارات الأخرى التي ستساهم في تحسين إمكانية الوصول إلى هذه الشبكة (مواقف الحافلات، والأرصعة، إلخ).

وسيتم تنفيذ البرنامج خلال ثلاث مراحل. ففي المرحلة الأولى سيتم إنشاء شبكة حافلات النقل السريع على الطريق الشمالي والطريق الدائري الخارجي لمدينة بيروت مع خطوط الربط / الحافلات الإضافية (المشروع المقترح). أما المرحلة الثانية فسيتم خلالها إنشاء شبكة حافلات النقل السريع على الطريق الجنوبي مع إضافة شارعين كخطين أساسيين في بيروت يربطان

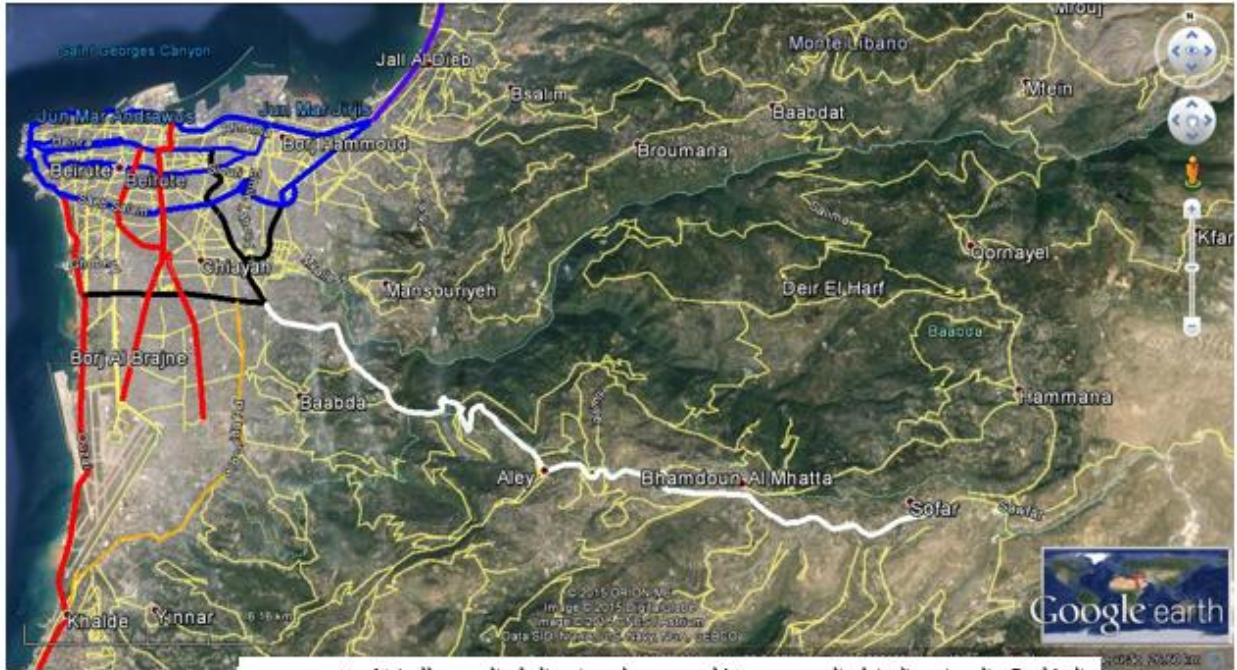


الجنوب و خطوط الربط / الحافلات الإضافية؛ أما في المرحلة الثالثة فسيتم إنشاء شبكة حافلات النقل السريع على الطريق الشمالي و إضافة شارع كخط رئيسي داخل بيروت يربط المدينة بخطوط التغذية / الحافلات الإضافية. ويقدم الشكلان 1 و 2 أدناه خرائط توضح عناصر البرنامج ومراحله.

ويتألف المشروع من: (1) إنشاء نظام جديد لشبكة حافلات النقل السريع يربط بين طبرجا وبيروت ووسط بيروت، (2) إنشاء خدمات الحافلات تربط الخطوط الفرعية لشبكة حافلات النقل السريع، و (3) وضع ترتيبات مؤسسية مناسبة للإدارة ولتشغيل وصيانة نظام النقل الجماعي العام الجديد. وفي ما يلي وصف مفصل عن عناصر المشروع ومراحله:



الشكل 1: البرنامج الشامل المقترح



الشكل 2: البرنامج الشامل المقترح - شكل تقريبي لممرات النقل السريع للحافلات في بيروت

المكون الأول: البنية التحتية لحافلات النقل السريع و الأسطول والأنظمة (230 مليون دولار أمريكي)

سيقوم هذا المكون بتمويل السلع والأشغال والخدمات الاستشارية من أجل التصميم التفصيلي والبناء والإشراف على البنية التحتية لشبكة حافلات النقل السريع، وذلك على مستوى الطريق السريع من الجانب الشمالي والطرق الدائرية في بيروت بما في ذلك المحطات، والمستودعات، والمرافق، ومحطات الركاب، والتقاطعات، ومعابر المشاة، وجسور المشاة، والممرات، ونظام إدارة حركة المرور، وما إلى ذلك. وسوف يمول هذا المكون أيضا توفير أنظمة جمع المعلومات والاتصالات وجمع التعرفة والأجور التي سوف تؤدي إلى تعزيز التحكم المركزي في ما يخص تشغيل الحافلات وإدارة الواردات. وستمول شبكة حافلات النقل السريع ضمن إطار هذا المكون، ويجري حاليا تقييم كيفية مساهمة القطاع الخاص في تمويل أسطول الحافلات، مع إمكانية تخصيص القطاع الخاص التمويل لجزء من كلفة الحافلات. كما سوف تقع مسؤولية تشغيل وصيانة النظام على عاتق القطاع الخاص والمشغلين المعتمدين.

المكون الثاني: نظام خدمات حافلات الخطوط الفرعية المغذية للخط الرئيسي وإدماجها ضمن البنية الحضرية (110 مليون دولار أمريكي).

سوف يمول هذا المكون السلع والأشغال والخدمات الخاصة بمواقف الحافلات والملاجئ ومستلزمات الشوارع وأعمال الطرق بحسب ما تقتضيه الحاجة على امتداد الطرق الفرعية. وستمول كذلك الحافلات جزئيا من ضمن هذا العنصر، ويجري حاليا تقييم مدى وسبل مساهمة القطاع الخاص في تمويل أسطول المركبات. وسوف يتولى القطاع الخاص مسؤولية تشغيل وصيانة النظام. وسوف يمول هذا المكون أيضا المساعدة التقنية لتحسين تكامل وتأقلم نظام شبكة حافلات النقل السريع مع محيطها البيئي الحضري: خطة النقل غير الآلي، وإدماج التعرفة والأسعار، وإدارة مواقف السيارات، وسلامة الطرق، وإعادة هيكلة شبكة الاتصالات السلكية واللاسلكية ضمن شبكة النقل العام، والخطة الرئيسية، وإضفاء الطابع المهني على المشغلين المحليين، وإصلاح نظام إصدار الرخص، الخ.

وسيشمل الاستثمار الذي تم التطرق إليه لنظام شبكة خدمات الحافلات الفرعية المغذية لتشمل ممرات الحافلات و 250 حافلة (يبلغ طول كل منها 10.5 مترا مزودة بنظام تحديد المواقع ومعدات جمع الواردات المالية، هذا إضافة إلى إستثمارات



أخرى تشمل مراكز التحكم واثنين من مستودعات الحافلات الإضافية مع إمكانية استملاك الأراضي. كما يتضمن هذا المكون أعمال الطرق الإضافية ومعدات الشوارع²، والتي سيتم التطرق إليها بدقة في الدراسات القادمة.

المكون الثالث: بناء الكفاءات والقدرات وإدارة المشروع (10 مليون دولار أمريكي)

ينص النموذج المؤسسي للمشروع بأن يقوم مجلس الإنماء والإعمار بتنفيذ خطة البنية التحتية. وسيتم تشغيل وصيانة أنظمة شبكة حافلات النقل السريع وحافلات الخطوط الرابطة من قبل اختصاصيين من القطاع الخاص، وذلك تحت إشراف الهيئة الوطنية للسكك الحديدية والنقل العام. وقد تم تشكيل لجنة توجيهية فنية استشارية تضم كل من مجلس الإنماء والإعمار والهيئة الوطنية للسكك الحديدية والنقل العام ووزارة النقل وبلدية بيروت (ووكالات أخرى يتم استدعائها حسب الحاجة)، على أن تجتمع اللجنة التوجيهية بشكل منتظم للتنسيق حول المشروع الذي من أهدافه أن يضمن مشاركة جميع أصحاب المصلحة الأساسيين وإعلامهم عن تفاصيل التقدم الحاصل في المشروع ومراحل تنفيذه.

كما سوف يمول هذا المكون الخدمات الاستشارية بهدف تعزيز القدرات المؤسسية للإشراف على عمليات تزويد شبكة حافلات النقل السريع والحافلات الأخرى الرابطة والمغذية للشبكة (بالدرجة الأولى الهيئة الوطنية للسكك الحديدية والنقل العام ووزارة النقل وجهات أخرى معنية). كما سيمول هذا المكون وحدة تنفيذ المشروع المكلفة ضمن مجلس الإنماء والإعمار والمساعدات التقنية والدعم التشغيلي لإدارة تنفيذ المشروع.

إستراتيجية البنك الدولي ومنطقة شمال إفريقيا والشرق الأوسط

إن مشروع النقل الحضري لمنطقة بيروت الكبرى ينبثق عن ويتطابق مع إستراتيجية البنك الدولي للشرق الأوسط وشمال أفريقيا من حيث تجديد التعاقد والتكافل الاجتماعي، وتحقيق الشراكة بين القطاعين العام والخاص، ومساعدة لبنان على التعامل مع تداعيات أزمة اللاجئين. وسوف يعمل المشروع على تحسين تأمين خدمات النقل النوعية والموثوق بها إلى المواطنين ذوي الدخل المتوسط كما إلى الفئات الفقيرة، وسوف يخلق فرص عمل جديدة للبنانيين والسوريين ذوي المهارات المحدودة خاصة في بداية مرحلة بناء البنية التحتية. كما سوف يؤدي المشروع إلى تقليص مدة التنقل بين مختلف المناطق اللبنانية، وبالتالي إلى تحسين كيفية الوصول إلى الأسواق التجارية ومراكز العمل بين بيروت والمناطق النائية ضمن منطقة الشمال (المرحلة الأولى) والجنوب والبقاع (المراحل القادمة). وسيضمن المشروع أيضاً ترتيبات لإدماج مشاركة القطاع الخاص، إضافة إلى برامج تهدف إلى حماية البيئة وذلك من خلال تح

فيز المواطنين على استخدام وسائل النقل العامة والحافلات النظيفة والصديقة للبيئة بدل من استخدام السيارات الخاصة. ويهدف المشروع أيضاً إلى اللجوء إلى إستثمارات موازية على شكل منح أو مساهمة القطاع الخاص، وذلك لرفع العبء عن موازنات الحكومة والتخفيف إلى أقصى حد ممكن من إمكانية اللجوء إلى خزينة الدولة، وذلك يندرج ضمن المقاربة الجديدة التي يتبناها البنك الدولي حالياً بحيث يشجع القطاع الخاص على تمويل المشاريع التنموية وتوفير المساهمة اللازمة لها. وأخيراً، فإن للمشروع فوائد اجتماعية هامة جداً تستهدف الفئات الضعيفة، ولا سيما الفقراء وذوي الحاجات الخاصة والنساء من خلال توفير نظام نقل عام آمن وبكلفة مدروسة.

الضمانات البيئية والاجتماعية

!. موقع المشروع وأبرز الخصائص ذات الصلة بتحليل الضمانات البيئية والاجتماعية (إذا ما تم تحديدها)

²معدات الشوارع تشمل مراتب الحافلات ومحطات الحافلات، ومقاعد الانتظار، ومصابيح، والإعلانات، الخ.



يشمل المشروع المقترح إنشاء نظام جديد لشبكة حافلات النقل السريع تربط بين طبرجا وبيروت، والطرق الدائرية الداخلية والخارجية ضمن مدينة بيروت. ويشمل هذا المشروع ممر يبلغ طوله 22.7 كم يمتد من طبرجا إلى بيروت، وممر ثاني يبلغ طوله 20 كم يأتي على أعقاب الطريق الدائري الموجود حاليا في بيروت. ويشمل المشروع أيضا إنشاء خطوط فرعية إضافية لربط خط شبكة حافلات النقل السريع بالطرق الفرعية القائمة حاليا.

يشير التقييم الأولي لمسار نظام شبكة حافلات النقل السريع إلى أن غالبية الطرق الموجودة حاليا تدخل في إطار حق الملكية العامة للطرق العامة. ولهذا فإن الطريق التي تشملها شبكة حافلات النقل السريع (طبرجا - بيروت وداخل بيروت) سوف تكون ضمن الطريق السريع والطرق التي تدخل ضمن إطار حق الملكية العامة (في الوسط). وفي معظم أراضي المعنية بالمشروع، تعود ملكية الأرض إلى الحكومة؛ ومع ذلك، سوف تكون هناك حاجة إلى تحديد بعض الأراضي وتخصيصها لمحطة الحافلات في طبرجا وتوسيع عدد قليل من الأقسام التي تمتد على طول الطريق السريع. كما هناك عدد قليل من مستخدمين ومستقطنين الأرض التي تقع على حدود الطريق المحددة ضمن المشروع.

وعلى الرغم من أن الحافلات الجديدة سيتم شراؤها تحت المكون 2، فإن التخلص من الحافلات القديمة وإعادة تدويرها لن يكون جزءا من المشروع. ويتم تشغيل الحافلات القديمة حاليا من قبل المشغلين الصغار، ومن المرجح أن تستمر هذه الخدمة داخل بيروت و/ أو في أجزاء أخرى من الأراضي اللبنانية.

ب. القدرة المؤسسية للمقترض على السياسات الوقائية البيئية والاجتماعية

لقد ركزت الأنشطة المتعلقة بقطاع النقل في السنوات الماضية وبشكل رئيسي على تخفيف حركة المرور في التقاطعات الحرجة، وزيادة القدرة الإستيعابية لشبكة الطرق القائمة في بيروت الكبرى من خلال بناء مطبات تخفيف السرعة وتعبيد ملتقيات الطرق ذات الارتفاعات المتفاوتة عند التقاطعات الحرجة، وتنظيم حركة المرور مع تثبيت إشارات المرور ومواقف السيارات. وقد حظيت هذه التدخلات بدعم الدول المانحة من خلال مشروع تنمية النقل الحضري وقام بتنفيذها مجلس الإنماء والإعمار. وأثناء تنفيذ مشروع النقل الحضري، أظهر مجلس الإنماء والإعمار الكفاءة الكافية لإدارة الآثار البيئية والاجتماعية وتنفيذ خطة الإدارة البيئية والاجتماعية بشكل محكم، وتم تصنيف أداء المجلس بالجيد في التقرير النهائي لتقييم عملية تنفيذ المشروع. وسوف تتولى الوحدة نفسها مسؤولية إدارة تنفيذ شبكة حافلات النقل السريع. ومع ذلك، سيتم مراجعة قدرة وحدة تنفيذ مشروع شبكة حافلات النقل السريع بشكل إضافي أثناء تقييم المشروع، وإذا لزم الأمر، سوف يتم اتخاذ تدابير لتعزيز قدرة مجلس الإنماء والإعمار على تنفيذ خطة الإدارة البيئية والاجتماعية لهذا النوع الخاص من المشاريع. وسيستفيد فريق مجلس الإنماء والإعمار أيضا من الدعم المقدم من قبل أخصائي الضمانات البيئية والاجتماعية في فريق البنك الدولي.

ت. أخصائي الضمانات الاجتماعية والبيئية في الفريق

شوغانغ وانغ، إخصائي الضمانات الاجتماعية

زياد أبو حسنين، أخصائي الضمانات البيئية

سياسات الضمانات البيئية والاجتماعية التي قد تنطبق

سياسات الضمانات

هل تم تفعيلها؟

التفسير (اختياري)

نعم

التقييم البيئي (OP/BP 4.01)



نظراً للآثار البيئية والاجتماعية الحاصلة خلال مرحلتي إنشاء وتشغيل المشروع، تم تفعيل سياسة التقييم البيئي (OP/BP 4.01)، وقد تم تحديد فئة التقييم البيئي والاجتماعي للمشروع بدرجة "ألف". وسيتم تقييم الأثر البيئي والاجتماعي خلال مراحل التشييد والتشغيل بما في ذلك الصحة والسلامة في مجال البناء وسلامة الطرق والغازات المضرة بالبيئة وغيرها من الانبعاثات على مختلف مستوياتها. كما ستضع مسودة تقييم الأثر البيئي والاجتماعي خطة للإدارة البيئية والاجتماعية للحد من الآثار الاجتماعية والبيئية المتوقعة. وترتبط إحدى المخاطر الاجتماعية الرئيسية والآثار الجانبية بمشغلي الحافلات الحاليين. وقد أجريت مشاورات مع مشغلي الحافلات الحاليين في عملية إعداد تقييم الآثار البيئية والاجتماعية. فالمشروع لن يمول عملية التخلص من الحافلات القديمة التي سوف تستمر في توفير الخدمة في بيروت وأجزاء أخرى من الأراضي اللبنانية، وسوف يتم تحديد التدابير اللازمة للحد من الآثار المتوقعة ضمن خطة الإدارة البيئية والاجتماعية التي سوف يتم اعتمادها من قبل البنك الدولي كما سيتم الكشف عنها ونشرها في على نطاق واسع.

تم تصميم ممرات حافلات النقل السريع بين طبرجا وبيروت ضمن الطريق الحالي، ولن يتطلب المشروع توسيع الطريق إلا في بضعة أجزاء فقط من أقسام الطريق المخصص للمشروع. كما سيتم تنفيذ المكون 2 من المشروع ضمن الإطار المناسب والصحيح. أما في ما يخص طريق الخدمات المقترح القائم في جونية و الذي سيتم تمويله من قبل بنك الإستثمار الأوروبي وبتولى تنفيذه مجلس الإنماء والإعمار خلال الفترة الزمنية نفسها للمشروع الممول من قبل البنك الدولي، فإنه غير مرتبط بمشروع حافلات الخط السريع، لكن سوف يعمل فريق البنك الدولي مع مجلس الإنماء والإعمار لضمان إدارة المخاطر والآثار البيئية والاجتماعية لكافة المشاريع بطريقة متناسقة.

تعتبر قدرة مجلس الإنماء والإعمار على الإدارة البيئية والاجتماعية مرضية ومتناسقة مع مشاريع البنك الدولي الأخرى المماثلة، وسيتم تقييم أداء مجلس الإنماء والإعمار وتعزيز قدراته خلال إعداد المشروع وتنفيذه.

بناء طريق حافلات النقل السريع من بيروت إلى طبرجا هو أساسا داخل إطار الملكية العامة للطريق الحالي مع توسيع عدد قليل من الأقسام في مواقع محددة، والطريق الدائرية الداخلية والخارجية هي تماما داخل البيئة الحضرية وفي خضم الطريق التابعة للملكية العامة، ولم يلاحظ وجود أي موطن طبيعي محدد على امتداد الطرق المخصصة للمشروع التي من الممكن أن تتأثر.

لا تنطبق هذه السياسة لأن المشروع لن ينفذ في أي مناطق تتواجد فيها غابات.

لا

المواطن الطبيعية (OP/BP 4.04)

لا

الغابات (OP/BP 4.36)



لن يتم تفعيل السياسة لأن المشروع لا يتضمن شراء أي مبيدات ولن يؤدي إلى زيادة في المستويات الحالية التي هي غير موجودة أساساً كما لن يؤدي إلى مستويات منخفضة من استخدام المبيدات.	لا	مكافحة الحشرات/ المبيدات (OP 4.09)
سيجري مراجعة ذلك عبر دراسات إضافية وأثناء تقييم المشاريع حيث أن هناك احتمالات لحفظ بعض الأصول المادية قد تؤدي إلى تفعيل هذه السياسة.	سيتم تحديده	الموارد الثقافية المادية OP/BP 4.11
لا تنطبق هذه السياسة لأن السكان الأصليين غير موجودين في مجالات/ضمن نطاق المشروع.	لا	الشعوب الأصلية (OP/BP 4.10)
لن يتطلب المشروع شراء أراضي جديدة نظراً بحيث أن الخط الذي سوف تعتمد عليه خدمة الحافلات السريعة يقع على الأرجح ضمن حدود الطريق القائم حالياً ومع ذلك، فقد تكون هناك حاجة إلى اقتناء بعض الأراضي لترحيل محطة / حافلة في طبرجا وتوسيع بعض الأقسام على طول الطريق السريع. أيضاً، يلاحظ وجود بعض المستعمرات والمستغلين لبعض الأراضي التي تدخل ضمن نطاق الملكية العامة. ويجري حالياً إعداد خطة عمل لإعادة التوطين، وسيتم مراجعتها والموافقة عليها والإفصاح عنها داخل البلد من خلال الإعلان العام عن تحميلها إلى موقع مجلس الإنماء والإعمار ووضعها في المكتبة التي يمكن للعموم الإطلاع عليها وعلى الموقع الإلكتروني الخارجي للبنك الدولي قبل التقييم الفعلي للمشروع.		
أشغال الطريق على طول المعابر الفرعية التي سيتم تمويلها في إطار المكون 2 هي أساساً لا تشمل إلا بعض إشارات الوقوف وبعض الأجهزة الموجودة أصلاً على الطرق القائمة. ولن ينتج عن ذلك أي مصادرة إضافية للأراضي أو ترحيل أي من المعتدين/المحتلين، ولقد تمت معاينة وإحصاء المستفيدين الموجودين حالياً في هذه المناطق.		سياسة إعادة الإسكان غير الطوعي (OP/BP 4.12) نعم
وعلاوة على ذلك، يمكن تنفيذ طريق الخدمة الذي يموله بنك الاستثمار الأوروبي على نفس الممر خلال نفس الفترة الزمنية التي ينفذ فيها مشروع حافلات النقل السريع. وقد قرر فريق البنك الدولي بأن طريق الخدمة هذا غير مرتبط بالأنشطة وذلك نظراً لما يلي: (1) عدم تخطيط طريق الخدمة تحسباً لحافلات النقل السريع؛ (2) لا يحتاج بناء وتشغيل محطة حافلات النقل السريع إلى إنشاء طريق الخدمة؛ (3) لن يتأثر تحقيق الهدف الإنمائي للمشروع من حافلات النقل السريع دون تنفيذ طريق الخدمة المقترح. وبالتالي فإن خطة عمل إعادة التوطين من حافلات النقل السريع لن تغطي حيازة الأراضي لطريق الخدمة. وأكد مجلس الإنماء والإعمار أن النهج نفسه سيطبق في إدارة مصادرة الأراضي والمخاطر البيئية والاجتماعية ذات الصلة التي ينطوي عليها المشروع.		
لن يبني المشروع أو يعتمد على بناء أي سد.	لا	سلامة السدود (OP/BP 4.37)
لن يؤثر هذا المشروع على المجاري المائية الدولية.	لا	المشاريع المنفذة على مجاري المياه الدولية (OP/BP 7.50)
لا يقع هذا المشروع في منطقة متنازع عليها.	لا	المشاريع المنفذة في المناطق المتنازع عليها (OP/BP 7.60)



قضايا سياسات الضمانات الرئيسية وإدارتها

أ. موجز قضايا الضمانات الرئيسية

الموعد المستهدف المؤقت لإعداد مرحلة التقييم لوثائق معلومات المشروع وورقة بيانات الضمانات البيئية والاجتماعية المتكاملة
15 سبتمبر/ أيلول 2017

الإطار الزمني لإطلاق واستكمال الدراسات المتعلقة بالضمانات التي قد تكون مطلوبة. وينبغي تحديد الدراسات المحددة وتوقيتها في مرحلة التقييم لوثائق معلومات المشروع وورقة بيانات الضمانات البيئية والاجتماعية المتكاملة

الأدوات الوقائية اللازمة للمشروع المقترح فهي: (1) تقييم الأثر البيئي والاجتماعي (مع خطة الإدارة البيئية والاجتماعية الشاملة) و (2) خطة عمل إعادة التوطين.

ولا تزال هاتان الدراستان جاريتان وبدأت المشاورات في هذا الصدد. وأشارت النتائج الأولية لهذه المشاورات إلى أن الأشخاص الذين تمت استشارتهم يؤيدون المشروع المقترح. ومع ذلك، كشفت المشاورات أيضا عن بعض القضايا الاجتماعية التي تحتاج إلى تقييم شامل للأثر البيئي والاجتماعي وخطة عمل إعادة التوطين (على أن يتم إنجازها ضمن مهلة أقصاها 15 أيلول/سبتمبر 2015). ومن المتوقع أن يتم إنجاز التقارير النهائية والكشف عنها (سواء داخل البلد أو على موقع البنك الدولي الإلكتروني) باللغتين الإنجليزية والعربية قبل مرحلة تقييم المشروع التي سوف يتم إجراؤها خلال شهر أيلول / سبتمبر 2017.

نقطة الاتصال

البنك الدولي

زياد سليم النكت
أخصائي أول في قطاع النقل

المقترض/الجهة المستفيدة

الجمهورية اللبنانية

الوكالات المنفذة



البنك الدولي

مشروع النقل الحضري لمنطقة بيروت الكبرى (P160224)

مجلس الإنماء والإعمار

السيدة وفاء شرف الدين

رئيسة إدارة التمويل

wafac@cdr.gov.lb

للمزيد من المعلومات الرجاء الاتصال بـ

البنك الدولي

1818 H Street, NW

Washington, D.C. 20433

Telephone: (202) 473-1000

Web: <http://www.worldbank.org/projects>

الموافقة

زياد سليم النكت

قائد فريق العمل:

تمت الموافقة من قبل

12 سبتمبر / أيلول	نيناشي	مستشار الضمانات البيئية والاجتماعية:
14 سبتمبر / أيلول	أولفي لوبير	مدير المسؤول عن القطاع/ مدير:
26 سبتمبر / أيلول	ساروج كومار جها	مدير إدارة الشرق الأوسط: