



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

مرحلة التقييم النهائي | تاريخ الاعداد/التحديث: 18 تشرين الأول/أكتوبر 2017 | تقرير رقم: PIDISDSA23215



المعلومات الأساسية

أ. بيانات المشروع الأساسية

البلد	رقم تعريف المشروع	ورقة تعريف المشروع الرئيسي (إن وجد)	اسم المشروع
لبنان	P160224		مشروع النقل الحضري لمنطقة بيروت الكبرى
المنطقة	التاريخ المتوقع للتقييم النهائي لمشروع	التاريخ المتوقع لموافقة مجلس المديرين التنفيذيين	مجال الممارسة (الرئيسي)
الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	10 تشرين الثاني/نونبر 2017	8 شباط/فبراير 2018	النقل وتكنولوجيا المعلومات
أداة التمويل	الجهة المقترضة/الجهات المقترضة	الهيئة المنفذة	
تمويل المشروعات الاستثمارية	الجمهورية اللبنانية	مجلس الإنماء والإعمار، وزارة النقل	

الهدف الإنمائي المقترح (الأهداف الإنمائية المقترحة)

يتمثل الهدف الإنمائي المقترح للمشروع في تحسين السرعة و الجودة و سهولة الحصول على خدمات النقل العام للركاب في مدينة بيروت وعلى مستوى المدخل الشمالي لبيروت.

المكونات

حافلات النقل السريع
حافلات الربط والحافلات المغذية للأسطول وإدماجها في البيئة اللبنانية
تنمية القدرات وتسيير المشروع

التمويل (بملايين الدولارات الأمريكية)

مصدر التمويل



70.50	برنامج تسهيلات التمويل المُيسَّر
224.50	البنك الدولي للإنشاء والتعمير
345.00	التكلفة الإجمالية للمشروع

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

القرار

قرارات أخرى (كما تقتضي الحاجة)



ب. المقدمة والسياق

سياق البلد

يعتبر لبنان بلد متوسط الدخل من الناحية الاقتصادية. وعلى الرغم من صغر مساحته الجغرافية، تتزايد كثافته السكانية بشكل ملحوظ، خصوصاً في المناطق الحضرية، وتحديداً 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 في المائة. 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، والذي سوف يشمل توسيع نطاق استخدام شبكة الطرق 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. على أن تبحث المرحلتين الثانية والثالثة من البرنامج في توسيع خطوط النقل السريع للحافلات التي تشمل الضاحية الجنوبية والضاحية الشرقية 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 (المنافسة غير الملائمة، والمشغلين غير النظاميين، والحاجة إلى تغيير السلوكيات/الثقافة السائدة بالنسبة للنقل العام، والعوائق المؤسسية). ويعتبر 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.



ج. الهدف الإنمائي المقترح (الأهداف الإنمائية المقترحة)

الهدف الإنمائي المقترح (كما تمت صياغته في وثيقة تقييم المشروع)

يتمثل الهدف الإنمائي المقترح للمشروع في تحسين السرعة و الجودة و سهولة الحصول على خدمات النقل العام للركاب في مدينة بيروت وعلى مستوى المدخل الشمالي لبيروت.

النتائج الرئيسية:

تحقيق الأهداف الإنمائية للمشروع سيتم متابعتها من خلال مؤشرات النتائج الرئيسية التالية :

- (١) عدد الركاب الذين يقومون بالإستخدام اليومي لنظام النقل العام القائم (حافلات النقل السريع والحافلات العادية) كقياس لمعرفة عدد المستفيدين مباشرة من المشروع؛ ومؤشر فرعي لمعرفة النسبة المئوية لعدد الإناث اللواتي يستخدمن النظام العام للحافلات (حافلات النقل السريع والحافلات العادية) خلال أيام الأسبوع؛
- (٢) النسبة المئوية للسكان المقيمين في منطقة بيروت الكبرى الذين يستطيعون الوصول إلى وسط البلد ("ساحة الشهداء") في غضون 60 دقيقة من فترة التنقل باستخدام وسائل النقل العام؛
- (٣) متوسط مدة التنقل بواسطة وسائل النقل العام من محطة طبرجا إلى محطة شارل حلو في ساعات الذروة الصباحية؛
- (٤) تقييم خدمة النقل العام ومدى رضا المسافرين عن النظام العام للحافلات القائم حالياً؛ مع مؤشر فرعي: لتقييم رضا المسافرين من الإناث عن نظام الحافلات العامة القائم حالياً.

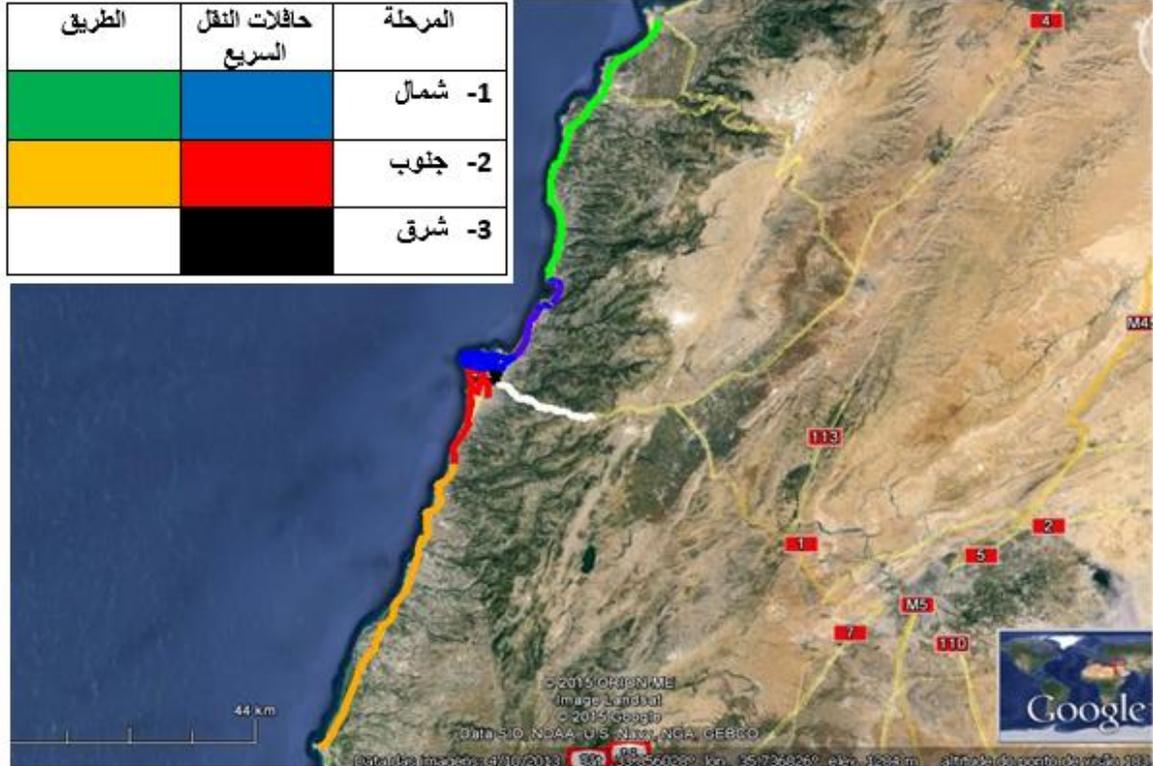
د . وصف المشروع

يعتبر المشروع المقترح كمرحلة أولى من برنامج النقل الوطني العام الشامل. يتضمن برنامج النقل الوطني العام الشامل 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 والحافلات المغذية التي سوف تغذي وتربط الشبكة، فضلاً عن الاستثمارات الأخرى التي ستساهم في تحسين إمكانية الوصول إلى هذه الشبكة (مواقف الحافلات، والأرصفة، إلخ). وسوف يتم تنفيذ البرنامج خلال ثلاث مراحل. ففي المرحلة الأولى سيتم إنشاء شبكة حافلات النقل السريع على الطريق الشمالي والجهة الخارجية للطريق الدائري 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 فسوف يتم إنشاء شبكة حافلات النقل السريع على الطريق الشرقي وإضافة شارع آخر كخط رئيسي داخل بيروت يربط المدينة بخطوط التغذية / الحافلات الإضافية.

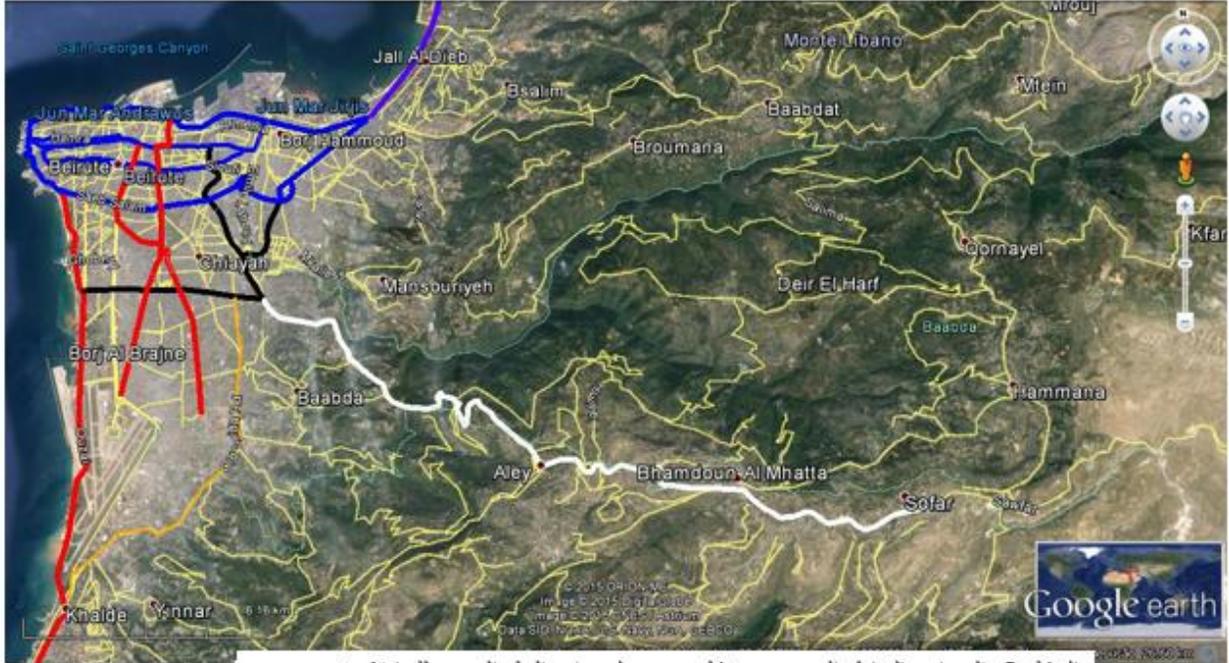
وسيعود المشروع المقترح بالفائدة المباشرة على اللبنانيين والسوريين الذين يعيشون في بيروت وجبل لبنان وشمال لبنان التي تمثل أكثر من 50 في المائة من مجموع اللبنانيين والسوريين المقيمين في لبنان. ومن شأن تنفيذ ما تبقى من البرنامج، الذي من المتوقع أن يبدأ قريباً أيضاً باتجاه جنوب لبنان والبقاع، أن يقدم خدمات نقل عام موثوقة وبأسعار معقولة وخلق فرص



عمل لمعظم السكان اللبنانيين والسوريين القاطنين في لبنان. وتتطلع الأطراف المعنية أو ذات الصلة بالمشروع إلى تسريع تنفيذ البرنامج الوطني من خلال بدء مختلف المراحل واحدة تلو الأخرى في غضون فترات قصيرة من بعضها البعض. وقد أدت هذه المبادرة التي يقودها البنك الدولي في هذا القطاع بتحفيز أطراف أخرى إلى دعم هذا البرنامج.



الشكل 1: البرنامج الشامل المقترح



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



يتكون المشروع من المكونات التالية:

المكون الأول: البنية التحتية لحافلات النقل السريع و الأسطول والأنظمة (التكلفة المتوقعة هي 230 مليون دولار أمريكي منها 180 مليون دولار أمريكي ممولاً من طرف البنك الدولي للإنشاء والتعمير ومن برنامج تسهيلات التمويل المُيسَّر)

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 والجهة الخارجية للطريق الدائري 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 أيضاً اقتناء الأراضي اللازمة لتوسيع بعض المقاطع على طول الطريق السريع، فضلاً عن الأراضي اللازمة لبعض المرافق المختارة و المخصصة للإركان والركوب وكذلك المحطة النهائية في طبرجا. ومن المتوقع أن تصل متطلبات حيازة الأراضي إلى 25 مليون دولار أمريكي.

وسيمول هذا المكون أيضاً السلع والخدمات لتوفير 120 حافلة للنقل السريع من نوع الحافلات المفصلية الحديثة ذات الأبواب الأرضية المنخفضة التي تبلغ سعة كل واحدة منها حوالي 150 راكباً. لقد تم تقييم تقنيات مختلفة للحافلات (تلك التي تستخدم الغاز الطبيعي المضغوط، أو الهجينة، أو الجيل الرابع والخامس والسادس لليورانيوم التي تستخدم في محرك الديزل) ليتم الإرساء في الأخير على أفضل التكنولوجيا الصديقة للبيئة التي تراعي سياق البلد وأنظمتها. وسوف يتم تمويل حافلات النقل السريع في إطار هذا المكون ويجري حالياً تقييم كيفية مساهمة القطاع الخاص في تمويل جزء من أسطول حافلات النقل السريع، كما سوف تفوض مسؤولية تشغيل وصيانة النظام على عاتق القطاع الخاص. وتقوم حالياً هيئة استشارية دولية بدعم هيكله البنية التحتية العالمية واستشارات مؤسسة التمويل الدولية. وسوف تبلغ الكلفة الإجمالية لأسطول حافلات النقل السريع حوالي 63 مليون دولار أمريكي للحافلات الكبيرة للنقل السريع. ويظهر التحليل المالي الأولي أن ما بين 80 في المائة إلى 100 في المائة من أسطول حافلات النقل السريع قد يتم تمويله من طرف القطاع الخاص كما هو موضح في قسم التحليل المالي.

وسيمول هذا المكون أيضاً السلع والخدمات التي توفرها أنظمة النقل الذكية ونظم جمع الأجرة. إذ سوف يتم جمع الأجرة على أساس تكنولوجيا البطاقة الذكية والتحكم في العمليات مع موقع السيارة التلقائي على أساس تكنولوجيا نظام تحديد المواقع. هذه التكنولوجيا سوف تمكن من السيطرة المركزية لعمليات الحافلات وإدارة الأجرة. وسيشمل النظام شاشات المراقبة الدائرية المغلقة (من بين أمور أخرى لجعل نظام النقل هذا أكثر مراعاةً واحتراماً للجنسين). ويبلغ مجموع تكلفة خدمات النقل الدولية حوالي 7 ملايين دولار أمريكي.

المكون الثاني: نظام خدمات الحافلات العادية و حافلات الخطوط الفرعية المغذية للخط الرئيسي واندماجها ضمن البيئة الحضرية (التكلفة المتوقعة هي 105 مليون دولار أمريكي ممولاً بالكامل من قبل البنك الدولي للإنشاء والتعمير و من برنامج تسهيلات التمويل المُيسَّر).

سوف يمول هذا المكون السلع والأشغال والخدمات اللازمة لمواقف الحافلات والملاجئ ومستلزمات (معدات)² الشوارع وأعمال الطرق حسب الحاجة على طول طريق الحافلات. ويقدر مجموع أسطول الحافلات المطلوب إجمالاً لتشغيل 20 خطاً عادياً وخطوط الربط والتغذية بمستوى عالٍ من الخدمة بحوالي 750 حافلة. إلا أن خطة الحكومة الآن هي البدء بشراء 250 حافلة، والعمل على بناء حجم الأساطيل تدريجياً حسب زيادة الطلب من خلال دمج المشغلين الحاليين في المخطط أو شراء حافلات إضافية في وقت لاحق. وتشمل مواصفات نظام الحافلات الرابطة والمغذية للأسطول ونظام الحافلات العادية

²معدات الشوارع تشمل مراتب الحافلات ومحطات ومقاعد الإنتظار وكذلك المصابيح والإعلانات الخ....



حافلات يبلغ طولها 10.5 م مع نظام تحديد المواقع ومعدات جمع الأجرة (حوالي 40 مليون دولار أمريكي للأسطول بأكمله). وسيمول هذا المكون أيضا استثمارات إضافية لمركز التحكم وما يتصل به من تقنية المعلومات والاتصالات والتتبع عن بعد التي سيتم تركيبها في الحافلات ومحطات الحافلات، ومن المحتمل أن يتم توفير مستودعين إضافيين للحافلات. وسيمول هذا المكون أيضا مساعدة تقنية لتحسين تكامل نظام حافلات النقل السريع في البيئة الحضرية: خطة النقل غير الآلية، وتكامل الأسعار، وإدارة مواقف السيارات، والسلامة على الطرق، وإعادة هيكلة شبكة الاتصالات السلكية واللاسلكية، والخطة الرئيسية، وإضفاء الطابع المهني على المشغلين المحليين، إلخ.

وكما ذكر آنفاً، من المتوقع أن تكون مساهمة الحكومة في شراء أسطول الحافلات، التي سيتم إقتنائها بالكامل من العائدات المتاحة من القرض العالمي، بقيمة 250 حافلة. ويجري تقييم طريقة شراء الحافلات وتمويلها وألية تمويل القروض للمساهمة الحكومية ضمن إطار دراسات الشراكة بين القطاعين العام والخاص الجارية (الشراء المباشر لـ 250 حافلة، منحة رأسمالية من الحكومة إلى المشغلين، وتأمين بدل أتعاب للمشغلين بقيمة 250 حافلة). كما سوف تقع مسؤولية تشغيل وصيانة نظام الحافلات العادية وكذلك حافلات الربط والتغذية على عاتق القطاع الخاص والمشغلين المعتمدين.

المكون الثالث: بناء الكفاءات والقدرات وإدارة المشروع (التكلفة المتوقعة هي 10 مليون دولار أمريكي ممولة بالكامل من طرف البنك الدولي للإنشاء والتعمير ومن الآلية العالمية للقروض الميسرة)

سيمول هذا المكون الخدمات الإستشارية التي تهدف إلى التعزيز المؤسسي كما سيمول عملية الإشراف على حافلات النقل السريع / وكذلك الحافلات الرابطة والمغذية (بالدرجة الأولى الهيئة الوطنية للسكك الحديدية والنقل العام ووزارة النقل وجهات أخرى). كما سيمول هذا المكون وحدة تنفيذ المشروع المكلفة ضمن مجلس الإنماء والإعمار وغيرها من المساعدات التقنية والدعم التشغيلي لإدارة تنفيذ المشروع.

كما سوف يمول هذا المكون حملة للتواصل ولتعزيز النقل العام في لبنان، فضلا عن تدابير لمساعدة المشغلين الحاليين على الاندماج بشكل أفضل في النظام الجديد مثل الدراسات الرامية إلى إعادة تنظيم الشبكة بالتشاور مع المشغلين الحاليين، وتحسين تنظيم وإدارة التراخيص والتصاريح، ودراسة التدابير البديلة لتطبيق القوانين، وتدريب للمشغلين والسائقين، وتحسين أنظمة المعلومات الخاصة بالمستخدمين.

وأخيراً، سيمول هذا المكون أيضا دراسات إضافية لتحسين تخطيط وتنفيذ وسائل النقل العام في لبنان، ومواصلة تقييم إمكانات وفرص استثمارات القطاع الخاص في هذا المجال.

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 أيضا ترتيبات لإدماج مشاركة القطاع الخاص، إضافة إلى برامج تهدف إلى حماية البيئة وذلك من خلال تحفيز المواطنين على استخدام وسائل النقل العامة والحافلات النظيفة والصدقية للبيئة بدل من استخدام السيارات الخاصة. ويهدف المشروع أيضا 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.

تنفيذ المشروع

أ. الترتيبات المؤسسية والتنفيذية

سوف يقوم بتنفيذ المشروع مجلس الإنماء والإعمار الذي يعتبر ولسنوات عدة الجهة الحكومية الرئيسية المسؤولة عن تنفيذ المشاريع الكبرى الممولة من الجهات المانحة وخاصة في قطاعات البنى التحتية. ويلتزم مجلس الإنماء والإعمار بتنفيذ مشروع محدد بموجب قرار يصدره مجلس الوزراء. يتمتع مجلس الإنماء والإعمار بخبرة طويلة في تنفيذ المشاريع الممولة من البنك الدولي، بما في ذلك مشروع النقل الحضري مع التنفيذ الناجح لمشروع تنمية النقل الحضري الذي أنجز نهائياً في كانون الأول/ديسمبر 2015.

سوف يتولى مجلس الإنماء والإعمار مسؤولية تنفيذ جميع مكونات المشروع الممولة من قبل البنك الدولي. إضافة إلى كونه مسؤولاً بشكل مباشر عن المشروع، سوف يقوم مجلس الإنماء والإعمار بالتنسيق في إعداد المشروع وتنفيذه مع لجان توجيهية أخرى بما في ذلك المديرية العامة للنقل البري والبحري والهيئة الوطنية للسكك الحديدية والنقل العام وبلدية بيروت، فضلاً عن الوكالات الأخرى كما تقتضيه الحاجة. وسيكون مجلس الإنماء والإعمار مسؤولاً عن تنفيذ جميع الهياكل الأساسية ذات الصلة بالمشروع. بالإضافة إلى ذلك، سيتم توجيه مساهمة الحكومة إلى المشغلين، والتي سوف تمول بموجب القرض، إلى المشغلين من خلال مجلس الإنماء والإعمار لتسوية البيانات المالية. وسوف يتم تنفيذ هذا العنصر بموجب مذكرة تفاهم، سيقوم مجلس الإنماء والإعمار بالتنسيق مع وزارة الأشغال العامة والنقل و المديرية العامة للنقل البري والبحري و الهيئة الوطنية للسكك الحديدية والنقل العام في إعداد واستعراض المواصفات الفنية وشروط العقود للمشغلين، ويتولى المجلس مسؤولية تنظيم المفاوضات وإبرام العقود مع المشغلين. باستثناء الخبراء الذين سوف يتم تعيينهم من قبل الهيئة الوطنية للسكك الحديدية والنقل العام، سيقوم مجلس الإنماء والإعمار بجميع عمليات المناقصة المتعلقة بالمشروع، والتي ستجري مناقشتها في إطار قسمي المشتريات والإدارة المالية ضمن وثيقة تقييم المشروع.

كما سوف تقع مسؤولية تشغيل وصيانة نظام الحافلات على عاتق القطاع الخاص والمشغلين المعتمدين وسيتم تشغيل النظام وصيانته من قبل المشغلين الخاصين، تحت إشراف الهيئة الوطنية للسكك الحديدية والنقل العام. وسيتولى المشغلون الخاصون مسؤولية تشغيل وصيانة الحافلات والمحطات وأنظمة النقل الذكية ونظم جمع الأجرة، إضافة إلى تولي صيانة البنية التحتية لنظام حافلات النقل السريع والممرات المخصصة. وستكون للهيئة سلطة مخصصة للمراقبة والإشراف على المشغلين الخاصين وفقاً للعقود / الامتيازات التي سيوافق عليها مجلس الوزراء. كما سيكون للهيئة الوطنية للسكك الحديدية والنقل العام حق مراقبة المشغلين ومدى وفائهم بالعهد وبالالتزامات التعاقدية وسوف يوصي بصرف المدفوعات وتطبيق العقوبات على أساس الشروط المتفق عليها.

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

يشمل المشروع المقترح إنشاء نظام جديد لحافلات النقل السريع بين طبرجا وبيروت والجهة الخارجية للطريق الدائري الموجود داخل بيروت. ويشمل هذا المشروع ممر طوله 22.7 كم من طبرجا إلى بيروت، وممر طوله 20 كم في أعقاب الطريق الدائري القائم في بيروت. ويشمل المشروع أيضاً إنشاء خدمات الحافلات الرابطة والمغذية لخط حافلات النقل السريع على طول الطرق الفرعية القائمة. ويشير التقييم الأولي لمسار نظام حافلات النقل السريع إلى أن غالبية مساحة الطريق موجودة في إطار حق الملكية العامة. وطريق حافلات النقل السريع (طبرجا - بيروت وداخل بيروت) سوف يكون ضمن الطريق السريع وضمن إطار حق الطريق (في الوسط). والجدير بالذكر أن معظم أراضي المنطقة هي ملك للدولة؛ ومع ذلك، فسوف تكون هناك حاجة إلى اقتناء بعض الأراضي الإضافية لإنشاء محطة للحافلات في طبرجا وكذلك توسيع بعض



المقاطع على طول الطريق السريع. أيضا، من جهة أخرى هناك عدد قليل من مستغلي أراضي الدولة في بعض من أجزاء المشروع الذين سيتم مراعاتهم. وعلى الرغم من أن الحافلات الجديدة سيتم شراؤها تحت المكون 2، إلا أن إلغاء الحافلات القديمة لن تكون جزءا من المشروع. يتم تشغيل الحافلات القديمة حاليا من قبل المشغلين الصغار، ومن المرجح أن تستمر الخدمة داخل بيروت وفي / أو على أجزاء أخرى من لبنان.

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)

التقييم البيئي (OP/BP 4.01)

نعم

نظرا للأثار البيئية والاجتماعية الحاصلة، تم تفعيل سياسة البنك الدولي للتقييم البيئي المشار إليها ب(4.01 OP/BP)، وقد تم تحديد فئة التقييم البيئي والاجتماعي للمشروع في درجة "الف" وذلك يعني تقييم بيئي واجتماعي شامل. وتتطلب الفئة تقييما شاملا كاملا للأثار البيئية والاجتماعية. هذا وقد قام المسؤولون في لبنان بتكليف استشاري مستقل من طرف ثالث محايد للقيام بالمهمة و بإجراء تقييم الأثر البيئي والاجتماعي وفقا لسياسات البنك الدولي. قدمت دراسة التقييم الأثر البيئي والاجتماعي بدائل للمشروع، وحددت الأثار البيئية والاجتماعية خلال مرحلتي الإنشاء والتشغيل، ووضعت خطة للإدارة البيئية والاجتماعية للحد من المخاطر المتوقعة إلى أدنى حد، وهي خطة رصد ذات مسؤوليات واضحة لتدابير التخفيف من هذه الأثار. تم إعداد دراسة تقييم الأثار البيئي والاجتماعي بناء على دراسة الجدوى، ولذلك قد تحدث بعض التغييرات في المستقبل في نطاق الأنشطة بعد التقديم النهائي للتصاميم. هذا وقد التزم مجلس الإنماء والإعمار بإعداد خطط تقييم الأثر البيئي والاجتماعي / خطة الإدارة البيئية والاجتماعية الخاصة بالموقع كجزء من مجموع التصاميم النهائية لتغطية أي فجوات قد تحدث أثناء التنفيذ. ومن المتوقع أن تقوم هذه الأدوات الوقائية بتحديث تقييم الأثر البيئي والاجتماعي القائم استنادا إلى أي تغييرات أو ثغرات ناتجة عن التصميم النهائي وتشمل: (1) خطة لاستعادة المستوى المعيشي، (2) خطة لإدارة الموارد المادية الطبيعية، و (3) برنامج رصد نوعية الهواء المحيط بالموقع أثناء عمل المشروع. بالإضافة إلى ذلك، التزم مجلس الإنماء والإعمار باستخدام سياسات الضمانات لدى البنك الدولي (أو ما يعادلها) للأنشطة المنفذة بالتوازي مع نظام حافلات النقل السريع، ولا سيما الطريق السريع A1. علاوة على



ذلك، ستشمل المساهمات الفنية المقدمة في إطار المكون 3 من المشروع جوانب من الضمانات الضرورية كجزء من اختصاصات ودقتر الشروط بما في ذلك المشاورات الضرورية مع كل الأطراف التي لها صلة بالمشروع.

أظهر تقييم الأثر البيئي والاجتماعي أن المشروع ليس من المتوقع أن يكون له آثار سلبية كبيرة على موارد المياه السطحية وكذا على الموارد الطبيعية الداخلة في مجال المشروع. ومن المتوقع أن تحدث أثناء مرحلة التشييد مخلفات الضجيج والاهتزازات والغبار والحطام، و التي تم تفصيل تدابير للتخفيف منها في خطة إدارة البيئة للحد من الآثار المتبقية وذلك إلى أدنى مستوى ممكن. ولأسباب المذكورة أعلاه، أشار تقييم الأثر البيئي والاجتماعي إلى أنه ينبغي اعتبار خطة لإدارة حركة المرور للتقليل إلى أدنى حد من الإزدحام والإختناقات المرورية هذا بالإضافة إلى خطة إدارة النفايات التي أعدها مقدمو العروض كجزء من مقترحهم التقني الداخلة في المكونات الرئيسية لمعايير تقييم المناقصات والعروض.

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 الموجودة، ولم يلاحظ وجود أي موطن طبيعي محدد على امتداد الطرق المخصصة للمشروع التي من الممكن أن تتأثر.

لا

المواطن الطبيعية (OP/BP 4.04)

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

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 أساسا كما لن يؤدي إلى مستويات منخفضة من استخدام المبيدات.

لا

مكافحة الحشرات/ المبيدات (OP 4.09)

يغطي المشروع مساحة كبيرة ذات احتمالات عالية لوجود بقايا أثرية، سواء على مستوى منطقة طبرجا - بيروت أو داخل بيروت نفسها. هذا ولذا فإن بيروت تصنف على أنها منطقة أثرية وتاريخية حساسة جدا وبامتياز.

لقد تبين أن كل من طبرجا، المعاملتين، نهر الكلب، ضبية، أنطلياس وشارل حلو، كشفت بها معالم أثرية خلال أعمال الحفر السابقة. وقد تم اكتشاف مخلفات أثرية في معظم المناطق التي يتم فيها تخطيط الأعمال في بيروت. ولذلك، أكد تقييم الأثر البيئي والاجتماعي أن هناك احتمالات كبيرة لوجود بعض الآثار أثناء أعمال الحفر، لهذا شمل التقييم إجراءات للتعامل مع هذه المخلفات الأثرية حين وجودها. وبالإضافة إلى ذلك، أوصى الأثر البيئي والاجتماعي بالتنسيق الوثيق بين مجلس الإنماء والإعمار والمديرية العامة للآثار خلال جميع مراحل تخطيط المشروع وتنفيذه. وقد تم إعداد دراسة تقييم الأثر البيئي والاجتماعي بناء على دراسة الجدوى،

نعم

الموارد الثقافية المادية (OP/BP 4.11)



ولذلك قد تحدث بعض التغييرات في التصاميم النهائية. وسيتم إعداد خطط تقييم الأثر البيئي والاجتماعي / خطة الإدارة البيئية والاجتماعية الخاصة بالموقع كجزء من مجموع التصاميم النهائية لتلبية أي تغييرات أو سد أي ثغرات قد تنشأ أثناء التنفيذ لخطة إدارة الموارد المادية المادية.

لا تنطبق هذه السياسة لأن مبدأ الشعوب الأصلية غير وارد ضمن نطاق المشروع.

لا

الشعوب الأصلية (OP/BP 4.10)

من بين الآثار الاجتماعية الرئيسية والتي يمكن أن تؤثر على المشروع هي عملية إعادة إمتلاك الأراضي والإسكان غير الطوعي. إلا أن الممر المخصص لحافلات النقل السريع سيكون ضمن الملكية العامة الموجودة بمحطات الطرق السريعة القائمة. هذا فإن الأراضي التي سيشملها المشروع والتي ستقتضي بعضها من مثل هذه الإجراءات ستدخل في خضم توسيع الطريق السريع (A1) و في أجزاء قليلة موجودة بين طبرجا و بيروت وكذا المحطة المرتقبة في طبرجا.

أشغال الطريق التي ستكون على طول الطرق الفرعية الرابطة والمغذية و التي سيتم تمويلها في إطار المكون 2 تشمل أساسا بعض إشارات السير ومعدات الطرق التي سيتم إنشائها على الطريق القائمة. ولن يتطلب المشروع اقتناء أراضي جديدة كما يلاحظ غياب أي مستغلين أو مستعملين للملك العمومي على هذا المقطع.

وستشمل عملية إعادة الإسكان والترحيل على 22.244 مترا مربعا من الأراضي، الأمر الذي سيؤثر على 24 قطعة أرض مملوكة من قبل 10 أشخاص من ملاك الأراضي. بالإضافة أيضا إلى تأثيره على 5 أسر من مستغلي الأرض القاطنين ومجموعهم هو 26 شخصا في المجموع.

سياسة إعادة الإسكان غير الطوعي (OP/BP 4.12) نعم

للتخفيف من الآثار السلبية المترتبة على عملية حيازة الأراضي، تم إعداد خطة عمل لإعادة الإسكان من خلال اتباع سياسة البنك الدولي بشأن إعادة التوطين القسري المعروفة ب (OP/BP 4.12) إضافة إلى القوانين والإجراءات المتبعة في لبنان. ويجري حاليا اعتماد خطة عمل إعادة التوطين من قبل البنك الدولي وإعداد خطة عمل لإعادة الإسكان، وسيتمين 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) قبل التقييم الفعلي للمشروع وسيتم نشرها باللغتين الإنجليزية والعربية.

وقد يتم تشييد طريق الخدمة الذي سيموله بنك الإستثمار الأوروبي على نفس الممر و خلال نفس الفترة الزمنية التي يقوم بها البنك الدولي بتشبيد مشروع حافلات النقل السريع. لهذا فقد قرر فريق البنك الدولي أن طريق الخدمة هذا لن يعتبر من بين الأنشطة



المرتبطة بالمشروع وذلك للأسباب التالية: (1) لم يكن تخطيط طريق الخدمة هذا في إطار تحسينات وبرمجة مشروع حافلات النقل السريع. (2) لا يحتاج بناء وتشغيل محطة حافلات النقل السريع إلى إنشاء طريق الخدمة هذا؛ (3) لن يتأثر تحقيق الهدف الإنمائي لمشروع حافلات النقل السريع إذا لم يتم تنفيذ طريق الخدمة المقترح هذا. فالمشروعان مختلفان ولا صلة لبعضهما بالآخر وبالتالي فإن خطة عمل إعادة الإسكان الداخلة في إطار مشروع حافلات النقل السريع لن تتكفل بتغطية برنامج حيازة الأراضي لطريق الخدمة هذا. وقد أكد مجلس الإنماء والإعمار أن نفس النهج سيطبق في إدارة مصادرة الأراضي والمخاطر البيئية والاجتماعية ذات الصلة التي ينطوي عليها المشروعان.

سياسة الضمانات البيئية والاجتماعية المتعلقة بالسدود غير ملزمة في هذه الحالة. 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 البيئية والاجتماعية الرئيسية وإدارتها

أ. موجز قضايا الضمانات الرئيسية

1. يُرجى وصف أي قضايا تتعلق بالضمانات والآثار المرتبطة بالمشروع المقترح. حدد وصف أي آثار محتملة واسعة النطاق، كبيرة و/أو لا رجعة فيها:

تتعلق التدايعات الاجتماعية السلبية بموضوع استملاك الأراضي. ومن المرجح أن يكون مشروع حافلات النقل السريع ضمن الطرق المستفيدة من حق المرور. عملية إسترجاع الأراضي ستشمل توسعة بعض الأجزاء القليلة الموجودة على طول الطريق السريع (A1) من طبرجا إلى بيروت وستشمل هذه العملية المحطة المرتقبة بطبرجا. كما أن أشغال الطريق على طول الطرق الفرعية لن تتسبب في أي استملاك إضافية للأراضي فيما لم يتم تحديد وجود أي متعديين على الأملاك العامة في هذه المناطق. بهدف الحد من هذه التدايعات التي قد تنشأ بسبب الاستملاكات، تم إعداد خطة عمل لإعادة الإسكان من خلال اتباع سياسة البنك الدولي بشأن إعادة الإسكان القسري المعروفة بـ OP/BP 4.12 وكذلك القوانين والسياسات ذات الصلة المتبعة والمعمول بها في لبنان. وتشمل التدايعات حوالي 22.244 مترا مربعا من الأراضي، الأمر الذي سوف يؤثر على 24 قطعة أرض يملكها 10 أشخاص. كما ستؤثر هذه العملية أيضا على 5 أسر من المتعديين على هذه الأراضي أي ما مجموعه 26 شخصا.

وأظهر تقييم الأثر البيئي والاجتماعي أنه من المتوقع ألا يكون للمشروع أية آثار سلبية كبيرة على موارد المياه السطحية والموائل الطبيعية أو الموارد المادية والثقافية التي تدخل في مجال تأثير المشروع. يتموقع المشروع في منطقة حضرية متطورة في بيروت وفي مجال الطريق السريع الذي يربط شمال بيروت بطبرجا. بناء نظام حافلات النقل السريع سيتم تشييده أساسا في مجال الحق العام وداخل الطريق السريع القائم مع بعض التوسعات التي ستشمل بعض مقاطع المشروع. ومن المتوقع أن تحدث أثناء مرحلة البناء بعض مخلفات الضجة والاهتزازات والغبار والحطام، وقد تم إتخاذ جميع الإحتياطات والتدابير اللازمة ضمن خطة إدارة البيئة للتخفيف منها و للحد من الآثار الناجمة وذلك إلى أدنى مستوى ممكن. وللأسباب المذكورة أعلاه، أشار تقييم الأثر البيئي والاجتماعي إلى أنه ينبغي اعتبار خطة إدارة حركة المرور للتقليل إلى أدنى حد من من الإزدحام الاختناقات المرورية وخطة إدارة النفايات و رصدها ضمن المناقصات التي أعدها مقدمو العروض كجزء من مقترحهم التقني لتكون كأهم المكونات الرئيسية لمعايير تقييم المناقصات.

يغطي المشروع مساحة كبيرة ذات إحتتمالات عالية لوجود بقايا أثرية، سواء على مستوى منطقة طبرجا - بيروت أو داخل بيروت نفسها. هذا وللذكر فإن بيروت تصنف على أنها منطقة أثرية وتاريخية حساسة جدا.

وقد أكد تقييم الأثر البيئي والاجتماعي أن هناك إحتتمالات كبيرة لوجود بعض الآثار أثناء أعمال الحفر، لهذا شمل التقييم إجراءات إضافية للتعامل مع هذه المخالفات الأثرية حينما تحصل. وبالإضافة إلى ذلك، شدد تقييم الأثر البيئي والاجتماعي على ضرورة التنسيق الوثيق بين مجلس الإنماء والإعمار والمديرية العامة للآثار خلال جميع مراحل تخطيط المشروع وتنفيذه. وقد تم إعداد دراسة تقييم الأثر البيئي والاجتماعي بناء على دراسة الجدوى ، ولذلك قد تحدث بعض التغييرات في التصاميم النهائية. وسيتم إعداد خطط تقييم الأثر البيئي



والاجتماعي / خطة الإدارة البيئية والاجتماعية الخاصة بالموقع كجزء من مجموع التصاميم النهائية لتلبية أي تغييرات أو سد أي ثغرات قد تنشأ أثناء التنفيذ لخطة إدارة الموارد المادية.

وقد قامت دراسة الأثر البيئي والاجتماعي بتقييم التأثيرات المتعلقة بتدفق العمالة وقد إنتهى التقرير إلى عدم وجود أي أثار كبيرة في هذا الجانب حالياً، مع العمل على إعادة تقييمها بعد الانتهاء من وضع التصاميم التفصيلية.

2 - يرجى وصف أي أثار محتملة غير مباشرة و/أو طويلة الأجل بسبب الأنشطة المتوقعة في المستقبل في منطقة المشروع:

ونتيجة لتنفيذ المشروع، ستشمل الآثار الاجتماعية السلبية المحتملة ما يلي: (1) فقدان مصادر الدخل أو سبل كسب العيش لمشغلي الحافلات العادية / وأصحاب مركبات النقل العام الحاليين؛ (2) نقص في عدد المرافئ المخصصة لوقوف السيارات في الشوارع مما سوف يسبب بالحد من المساحة لركن السيارات وزيادة الضغط على مستعملي هذه المرافئ. (3) بعض التذمر وعدم رضى سائقي السيارات الحاليين بسبب انخفاض المساحة المخصصة لممرات السيارات ومواقف السيارات في الشوارع.

وأشار تقييم الأثر البيئي والاجتماعي إلى أن المشروع ستكون له آثار إيجابية في المستقبل على نوعية الهواء، وسيساهم في خفض انبعاثات الغازات الملوثة للبيئة ، وسيخفض من مستويات الضجيج بمجرد أن يبدأ نظام حافلات النقل السريع في العمل بالكامل. تقييم الأثر البيئي والاجتماعي من جانبه قام بدراسة الانبعاثات الجوية المختلفة في منطقة تأثير المشروع الناتجة عن تشغيل أسطول النقل قبل وبعد مشروع حافلات النقل السريع وذلك إلى حدود عام 2023. شملت الدراسة تقييم الانبعاثات الإضافية المستقبلية بسبب المشروع مع الأخذ بعين الاعتبار التغييرات المتوقعة في حركة المرور ومدى تأثير نظام حافلات النقل السريع فيها. وأسفرت المقارنة بين السيناريوهين عن تحديد لميزان صافي الانبعاثات. ويتألف السيناريو الأول من الانبعاثات الناجمة عن الأساطيل بأكملها عندما يكون نظام حافلات النقل السريع قيد التشغيل ويشمل الحافلات الجديدة والحركة المستحدثة (سيارات الركاب وسيارات الأجرة والشاحنات). ويتألف السيناريو الثاني من انبعاثات نظام النقل العام الحالي والحركة الناتجة في غياب نظام حافلات النقل السريع. وتجري المقارنة إلى عام 2023 بالنسبة لمركبات الكربون وأوكسيد النيتروجين و PM10 و SO2 و الغازات الدفيئة.

وسيؤدي تنفيذ نظام حافلات النقل السريع إلى خفض مستوى الانبعاثات الملوثة في لبنان. وبالنسبة لعام 2023، سيبلغ التخفيض السنوي للانبعاثات في منطقة المشروع على التوالي إلى 1232.39 طن في السنة، و 641.89 طن في السنة، و 35.26 طن في السنة، و 35.63 طن في السنة لمركبات ثاني أكسيد الكربون وأكسيد النيتروجين و SO2 و PM10. وأظهر النموذج أيضاً أنه لم يلاحظ أي زيادة في الانبعاثات الملوثة في أي موقع سيخدمه نظام حافلات النقل السريع. وأظهرت نتائج النموذج أن التحول في نظام النقل الجماعي من نظام النقل العام الحالي إلى النظام الجديد سيخفض انبعاثات الغازات في عام 2023 بحوالي 590 غيغرام / بالسنة من ثاني أكسيد الكربون في لبنان وهو أعلى من تأثير تنفيذ نظام حافلات النقل السريع على الانبعاثات الناتجة عن إستعمال سيارات الأجرة والشاحنات. عندما يتم اعتبار كافة الفئات ذات الصلة، سوف ينخفض ما مجموعه 713.67 غيغرام / سنة من CO2eq في العام 2023. واستناداً إلى ما توصلت إليه دراسة حركة المرور، فإن المشروع المقترح يحد من عدد المركبات في الشوارع وبالتالي يقلل من الضجة المتعلقة بحركة المرور.



وسيساعد المشروع في الحفاظ على تدفق المركبات الثابتة التي سوف تحد من ضجيج حركة السير.

3. يرجى وصف أية بدائل للمشروع (إذا كان ذلك ملائماً) تم النظر فيها للمساعدة على تجنب أو تقليل الآثار الضارة :

تمت دراسة ثلاثة احتمالات بما في ذلك مشروع حافلات النقل السريع، عربات النقل الخفيفة والسكك الحديدية الثقيلة. وقد تم الإرساء على اختيار نظام حافلات النقل السريع بناء على هذه الدراسة. وفيما يتعلق بآثار الضمانات المناخية والاجتماعية، فإن اختيار نظام حافلات النقل السريع هو أقل الآثار المناخية والاجتماعية السلبية مقارنة بالخيارين الآخرين.

ويشدد تصميم البنى التحتية ومحطات نظام حافلات النقل السريع بشكل كبير على إمكانية وصول المشاة، والسلامة، والتبادل مع وسائل النقل الأخرى من خلال محطتين من محطات الركاب ومرافق الإنزال والركوب وطرق الربط والتغذية المتكاملة بشكل جيد.

4. يرجى وصف التدابير المتخذة من جانب الجهة المقترضة لمعالجة قضايا سياسات الضمانات. يرجى تقديم تقييم لقدرة الجهة المقترضة على تخطيط وتنفيذ التدابير المذكورة.

وفقاً للسياسة التشغيلية الخاصة بالتقييم البيئي (OP/BP 4.01)، يصنف المشروع المقترح على أنه مشروع من الفئة "ألف" يتطلب تقيماً كاملاً للآثار البيئية والاجتماعية. لهذا قام المسؤولون عن المشروع بلبنان بإجراء تقييم للآثار البيئية والاجتماعية وفقاً لسياسات البنك الدولي وذلك عبر تكليف استشاري مستقل من طرف ثالث للقيام بالمهمة. وأظهر تقييم الأثر البيئي والاجتماعي أنه ليس من المتوقع أن تكون للمشروع آثار سلبية كبيرة أو ذات أهمية تذكر على موارد المياه السطحية، أو الموائل الطبيعية. أما موقع المشروع فهو ضمن منطقة حضرية حديثة في بيروت والطريق السريع الذي يربط شمال بيروت بطبرجا. وسيتم بناء نظام حافلات النقل السريع أساساً على أعقاب الطريق السريعة القائمة كما سيستفيد من حق الملكية العامة مع الحاجة لعدد قليل من التوسعات في بعض المقاطع. ومن المتوقع أن تحدث أثناء مرحلة التشييد بعض المخلفات الجانبية من ضجيج وإهتزازات وغبار والحطام الناتج عن أشغال المشروع، وتقابلاً لهذا كله فقد تم تفصيل تدابير التخفيف في خطة إدارة البيئة للحد من الآثار المتبقية إلى أدنى مستوى ممكن. وللأسباب المذكورة أعلاه، أشار تقييم الأثر البيئي والاجتماعي إلى أنه ينبغي اعتبار خطة إدارة حركة المرور للحد من الإزدحام والاختناقات المرورية وخطة إدارة النفايات التي أعدها مقدمو العروض كجزء من مقترحهم التقني من المكونات الرئيسية لمعايير التقييم وعروض المناقصة التي سيدلون بها. وقد نص تقييم الآثار البيئية والاجتماعية بأن هناك احتمالات كبيرة لوجود بعض الآثار أثناء أعمال الحفر، لهذا شمل التقييم إجراءات موازية للتعامل مع هذه المخالفات الأثرية عند حصولها. وبالإضافة إلى ذلك، أكد تقييم الأثر البيئي والاجتماعي على التنسيق الوثيق بين مجلس الإنماء والإعمار والمديرية العامة للآثار خلال جميع مراحل تخطيط المشروع وتنفيذه. كما تم إعداد دراسة تقييم الأثر البيئي والاجتماعي بناء على دراسة الجدوى، ولذلك قد تحدث بعض التغييرات في نطاق الأنشطة بمجرد تقديم التصاميم النهائية. التزم مجلس الإنماء والإعمار بإعداد خطط تقييم الأثر البيئي والاجتماعي / خطة الإدارة البيئية والاجتماعية الخاصة بالموقع كجزء من مجموع التصاميم النهائية لتلبية أي ثغرات قد تنشأ أثناء التنفيذ. ومن المتوقع أن تقوم هذه الأدوات الوقائية بتحديث تقييم الأثر البيئي والاجتماعي القائم استناداً إلى أي تغييرات أو ثغرات ناتجة عن التصميم النهائي وتشمل: (1) خطة استعادة سبل كسب العيش، (2) خطة إدارة الموارد المادية، و (3) برنامج رصد نوعية الهواء المحيط أثناء عمليات الأشغال.



وبالإضافة إلى ذلك، التزم مجلس الإنماء والإعمار باستخدام سياسات الضمانات لدى البنك الدولي (أو ما يعادلها) للأنشطة المنفذة بالتوازي مع نظام حافلات النقل السريع، ولا سيما الطريق السريع A1.

وللتخفيف من الآثار السلبية الناجمة عن إستعادة بعض الأراضي وإعادة الإسكان، أعد البنك الدولي خطة عمل لإعادة الإسكان وأدلى بها ونشرها في موقعه الإلكتروني العام. هذا وللتخفيف من الآثار الاجتماعية السلبية غير المباشرة المحتملة، سيتم تطوير خطة إدارة حركة المرور واستراتيجية الاتصالات مع مختلف ذوي المصلحة الذين لهم صلة بالمشروع.

وقد تركزت كفاءة مجلس الإنماء والإعمار على تنفيذ خطة الإدارة البيئية والاجتماعية بأنها مرضية إستنادا إلى ما نفذه المجلس من مشاريع مماثلة في المراحل السابقة. وكذلك أثناء تنفيذ مشروع تنمية النقل الحضري الذي موله البنك الدولي، حيث استخدم مجلس الإنماء والإعمار موظفين مختصين للإشراف على تنفيذ خطة الإدارة البيئية والاجتماعية للمشروع، كما قام بإدارة ومراقبة امتثال المقاولين للقوانين على نحو ملائم. وقد ركز مشروع تنمية النقل الحضري أساسا على تحسين تدفق حركة المرور في بعض المقاطعات المزدهمة في بيروت عن طريق الفصل بين الطرق في إتجاهاتها المعاكسة، وشمل ذلك بناء جسور ونفق صغير. كما أن المجلس على استعداد لمواجهة كل التحديات على نطاق أوسع في ما يخص نظام حافلات النقل السريع الحالي، وسيستخدم مجلس الإنماء والإعمار بيئة عمل متفرغة وخبراء اجتماعيين مكرسين للمشروع، وسيتم تعزيز أدائهم ورصده عن كثب.



5. يرجى تحديد أصحاب المصلحة الرئيسيين ووصف آليات التشاور والكشف المعنية بسياسات الضمانات البيئية والاجتماعية، مع التركيز على الناس المتضررين المحتملين.

يشمل المشروع كلا من الأطراف المعنية أو ذات الصلة بالمشروع الرئيسيين من المستفيدين من المشروع - وخاصة مستخدمي وسائل النقل العام؛ وكذلك الأشخاص المحتمل أن يتأثروا سلباً، مثل الأشخاص المتضررين من استملاك الأراضي، والمشغلين بالنقل خاصة الحافلات / والنقل العام، ومستخدمي مواقف السيارات في الشوارع؛ والوكالات الحكومية ذات الصلة والمنظمات غير الحكومية.

وأجريت عدة استشارات ولقاءات مع المعنيين وأصحاب المصلحة خلال إعداد تقييم الأثر البيئي والاجتماعي. وعقدت المشاورة الأولى خلال مرحلة تحديد نطاق تقييم الأثر البيئي والاجتماعي في 19 يناير / كانون الثاني 2017، وعقدت المشاورة الثانية بعد أن تم تقديم مسودة نهائية لتقييم الأثر البيئي والاجتماعي في 7 أيلول/سبتمبر 2017. وأعلن عن المشاورات في وسائل الإعلام وحضرها المعنيون والسلطات الحكومية بما في ذلك وزارة البيئة، والأوساط الأكاديمية، والمنظمات غير الحكومية، وبعض المواطنين. وقد تم الإفصاح عن تقرير تقييم الأثر البيئية والاجتماعية (مع ملخص تنفيذي باللغتين العربية والإنجليزية) على موقع مجلس الإنماء والإعمار الإلكتروني كما يوجد نسخ مطبوعة كذلك في مقر مجلس الإنماء والإعمار. وتم الإفصاح عن التقرير النهائي لتقييم الأثر البيئية والاجتماعية على الموقع الإلكتروني للبنك الدولي.

وقد تم وضع خطة إشراك واستشارة مع أصحاب المصلحة وأدرجت ضمن تقييم الأثر البيئي والاجتماعي وتتضمن تفاصيل عن أدوات تحديد هوية أصحاب المصلحة والاتصال بهم. وكجزء من عملية تقييم الأثر البيئي والاجتماعي وعملية إعادة الإسكان، أجريت مشاورات من خلال مقابلات فردية، ومناقشات جماعية مركزة، واجتماعات عامة. هذا بالإضافة إلى المشاورات التي تجرى في إطار إعداد تقييم الأثر البيئي والاجتماعي وخطة عمل إعادة الإسكان، وستستمر المشاورات خلال تنفيذ المشروع.

وبالإضافة إلى المشاورات، أنشئت آلية لمعالجة المظالم وأدرجت في خطة عمل إعادة الإسكان والتقييم البيئي والاجتماعي. يمكن للمستفيدين من المشروع و / أو الأشخاص المتضررين إرسال الشكاوى والمقترحات إما شفهاً أو كتابةً إلى البلديات المعنية، ووحدة تنفيذ المشروع ومجلس الإنماء والإعمار. وقد أدرجت آلية لمعالجة المظالم المفصلة في تقييم الأثر البيئي والاجتماعي وخطة عمل إعادة الإسكان.

ج متطلبات النشر (ملحوظة: لا تظهر الأقسام أدناه إلا إذا تم تشغيل سياسة الحماية المقابلة)

التقييم البيئي/التدقيق/خطة الإدارة/أخرى

بالنسبة لمشروعات الفئة أ، تاريخ توزيع الملخص التنفيذي للتقييم البيئي على المديرين

تاريخ تقديمها للنشر

تاريخ إستلامها من قبل البنك الدولي



التفويض	20 أكتوبر/تشرين الأول 2017	2 سبتمبر/أيلول 2017
---------	----------------------------	---------------------

النشر "ضمن البلد"

لبنان

20 أكتوبر/تشرين الأول

تعليق

خطة إعادة الإسكان/الإطار/المسطرة القانونية

تاريخ تقديمها للنشر

تاريخ إستلامها من قبل البنك الدولي

20 أكتوبر/تشرين الأول 2017

2 سبتمبر/أيلول 2017

النشر "ضمن البلد"

لبنان

20 أكتوبر/تشرين الأول 2017

تعليق

ح. مؤشرات رصد الامتثال على المستوى المؤسساتي (اتمامها عند الانتهاء من الصيغه النهائية لوثيقة بيانات الضمانات البيئية والاجتماعية المتكاملة بعد اجتماع اتخاذ القرار الخاص بالمشروع) (ملحوظة: تظهر الأقسام أدناه فقط إذا تم تفعيل سياسة الضمانات المقابلة)

التقييم البيئي - OP/BP 4.01

هل يتطلب المشروع تقرير مستقل للتقييم البيئي (بما في ذلك خطة الإدارة البيئية)؟

نعم

إذا كانت الإجابة بنعم، فهل قامت وحدة البيئة الإقليمية أو مدير المكلف بالقطاع بمراجعة تقرير التقييم البيئي والموافقة عليه؟

نعم



الموارد الثقافية المادية - OP/BP 4.11

هل يتضمن التقييم البيئي تدابير كافية تتعلق بالممتلكات الثقافية؟

هل يشمل الائتمان / القرض على آليات للتخفيف من الآثار السلبية المحتملة على الممتلكات الثقافية؟

إعادة الإسكان القسري - OP/BP 4.12

هل تم إعداد خطة إعادة الإسكان / إطار مختصر / إطار السياسة / إطار العملية (حسب الاقتضاء)؟
نعم

إذا كانت الإجابة بنعم، فهل قامت الوحدة الإقليمية المسؤولة عن الضمانات البيئية والاجتماعية أو مدير الممارسة المكلف بمراجعة الخطة؟
نعم

هل يتوقع حدوث أي نزوح مادي / أو إعادة ترحيل؟
نعم

إدل بالعدد المقدر للأشخاص الذين سينأثرون: عدد الأشخاص 26

هل يتوقع أن يكون هناك ترحيل ذو تأثير إقتصادي؟ (فقدان رأس المال أو الوصول إلى رأس المال والتي قد تؤدي إلى فقدان مصادر الدخل أو غيرها من وسائل كسب الرزق)
لا

سياسة البنك الدولي المعنية بالكشف عن المعلومات:

هل تم نشر وثائق سياسات الضمانات البيئية والاجتماعية ذات الصلة في بنك المعلومات الخاصة بالموقع الإلكتروني للبنك الدولي؟
نعم

هل تم الإفصاح و الكشف عن الوثائق ذات الصلة داخل البلاد في مكان عام بشكل ولغة مفهومة ومتاحة للفئات التي سيشملها المشروع، والمنظمات غير الحكومية المحلية؟
نعم

جميع سياسات الضمانات البيئية والاجتماعية:

هل تم إعداد تقييم زمني مرض، وميزانية كافية ومسؤوليات مؤسسية واضحة لتنفيذ التدابير ذات الصلة بسياسات الضمانات البيئية والاجتماعية؟
نعم

هل تم إدراج التكاليف المتصلة بتدابير سياسات الضمانات البيئية والاجتماعية في تكلفة المشروع؟
نعم



هل يشمل نظام الرصد والتقييم للمشروع رصد آثار وتدابير الضمانات البيئية والاجتماعية ذات الصلة بسياسات الضمانات البيئية والاجتماعية؟
نعم

هل تم الاتفاق على ترتيبات التنفيذ مرضية مع الجهة المقترضة وهل تم إدخال هذه الترتيبات نفسها بشكل ملائم في الوثائق القانونية الخاصة بالمشروع؟
نعم

نقطة الاتصال:

البنك الدولي

زياد سليم النكت
أخصائي أول في قطاع النقل

المقترض/الجهة المستفيدة:

الجمهورية اللبنانية

الجهة المنفذة:

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

24 تشرين الأول / أكتو	نيناشي	مستشار الضمانات البيئية والاجتماعية:
25 تشرين الأول / أكتو	أولفي لوبير	مدير المسؤول عن القطاع/ مدير:
	ساروج كومار جها	مدير إدارة الشرق الأوسط: