



وثائق معلومات المشروع وورقة بيانات الإجراءات الوقائية المتكاملة المُدمجة (PID/ISDS)

مرحلة التقييم المبدئي

تاريخ الإعداد/ التحديث: 23 كانون الثاني/يناير 2017

رقم التقرير: PIDISDSA19828



المعلومات الأساسية

أ- بيانات المشروع الأساسية

رقم تعريف المشروع الرئيس (إن وُجد)	إسم المشروع الطرقات مشروع والتوظيف	رقم تعريف المشروع P160223	البلد الجمهورية اللبنانية
مجال القطاع (الرئيس) النقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات	التاريخ التقديري لانعقاد مجلس الإدارة 6 شباط/فبراير 2017	التاريخ التقديري للتقييم المبدئي 1 أيلول/سبتمبر 2016	المنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا
	هيئة التنفيذ مجلس الإنماء والإعمار	المقترض/المقترضون الجمهورية اللبنانية	أداة الإقراض تمويل مشروع استثماري

يندرج القيام بهذا المشروع تحت الاستثناءات الخاصة بمتطلبات السياسات في حالات المساعدة الطارئة أو القبول الخاصة بالقدرات المُشار إليها في الفقرة 12 من السياسة التشغيلية OP 10.00.

نعم



التمويل (بملايين الدولارات)

القيمة	مصدر التمويل
200.00	البنك الدولي للإنشاء والتعمير وآلية القروض الميسرة
200.00	التكلفة الإجمالية للمشروع

فئة التقييم البيئي

الفئة ب. تقييم جزئي

هل تمّ نقل وظائف الرقابة والاعتماد الخاصة بالإجراءات الوقائية الى مدير القطاع؟ (لن يتم الإفصاح عن ذلك)

كلا

القرار

قرار آخر (إن لزم الأمر)

ب- المقدمة والسياق

السياق العام للبلد

لبنان بلد صغير منفتح من الناحية الثقافية والسياسية والاقتصادية، وهو من البلدان المتوسطة الدخل من الشريحة العليا، وقد بلغ عدد سكانه 4,5 مليون نسمة في العام 2015، من دون احتساب حوالي 1,5 مليون لاجئ سوري و450,000 لاجئ فلسطيني يقيمون في هذا البلد. ويتعرض لبنان باستمرار لهزّات سياسية وأمنية كبيرة غيرت بشكل جذري الظروف السائدة في مختلف القطاعات -لا سيّما الحوكمة والبنية التحتية والاقتصاد الكليّ، ما أدّى الى تقويض مسار التنمية في البلاد. وكنتيجة لهذه الظروف، طوّر لبنان مستوى من المرونة والتأقلم في وجه الأزمات يُصعب على الجهات الخارجية أن تفهمه. غير أن هذه المرونة ليست ضماناً ضد التوترات الداخلية.

يواجه لبنان تحديات تنموية حادة وملحة، غير أن الجهود الإصلاحية الآيلة الى تحسين نوعية المؤسسات والترويج للنمو كانت محدودة. وقد أدت صعوبة التوصل الى توافق آراء الى التخلي عن إصلاحات ومشاريع اقتصادية هامة، ما أفضى الى تبيد فرص الإصلاح، سيّما وأن الحلول التقنية معروفة حقّ المعرفة في العديد من الحالات. والأمر تجلّى من خلال تدهور قطاعات البنية التحتية، والنوعية السيئة للمؤسسات العامة وتوفير الخدمات، وعدم استدامة بيئة الاقتصاد الكليّ.

وتبرز حاجات لبنان الملحة في مجالي التنمية والإصلاحات بوضوح من خلال بنيته التحتية الضعيفة التي تشكّل عائقاً رئيساً أمام النموّ. فعلى الرغم من أن لبنان بلد متوسط الدخل من الشريحة العليا، غير أن بنيته التحتية في وضع سيء للغاية. وقد اعتبر مؤشر التنافسية¹ الذي يصدر عن المنتدى الاقتصادي العالمي أن البنية التحتية في لبنان تشكّل العائق الثاني الأكبر أمام النموّ وأن توفرها ونوعيتها هما دون مستوى مجموعات متنوّعة من بلدان المقارنة.

¹ المنتدى الاقتصادي العالمي، مؤشر التنافسية العالمي 2015/2014

من أجل التخفيف من حدة هذه الأزمة، اعتمد لبنان مقاربة ثنائية تهدف الى وضع برامج تتيح تحفيز الاقتصاد واستحداث الوظائف، مع تلبية حاجات لبنان التنموية على المدى الطويل، لا سيما في قطاعات البنية التحتية. ونظراً الى تباطؤ الاقتصاد ووقوع الأزمة السورية، فإن لبنان بحاجة ماسة الى ضخ الاستثمارات بسرعة من أجل تحفيز اقتصاده واستحداث الوظائف، سيما وأن العدد الكبير من اللبنانيين والسوريين غير الماهرين والعاطلين عن العمل تسبب بتبعات اجتماعية واقتصادية وأمنية سلبية، ما قد يزيد من انعدام الاستقرار في هذا البلد. تتمثل استراتيجية الحكومة اللبنانية بالعمل على زيادة الاستثمارات العامة بسرعة في القطاعات الرئيسية، لا سيما قطاعات البنية التحتية، بغية تحفيز الاقتصاد واستحداث الوظائف، مع تلبية حاجات لبنان التنموية على المدى الطويل بهدف ضمان استدامة هذه الاستثمارات.

السياق القطاعي والمؤسسي

إن شبكة الطرق في لبنان بحال سيئة إجمالاً بسبب عدم الاستثمار فيها والإتفاق غير الناجع لسنوات خلت. وتتألف شبكة الطرق في لبنان من حوالي 21,705 كلم من الطرق. وتتألف الشبكة الرئيسية (أو الوطنية) من حوالي 6,380 كلم من الطرق المعبّدة بغالبيتها. وتعتبر وزارة الأشغال العامة والنقل أن حوالي 15% من الشبكة الرئيسية هي بحال جيدة، و50% بحال مقبولة، و35% بحال سيئة. وتعيق حال شبكة الطرق تنمية الاقتصاد المحلي، لا سيما في المناطق الريفية والناحية حيث أن حال الشبكة الرئيسية أسوأ من المتوسط الوطني.

أفضت الاستثمارات غير المناسبة والصيانة السيئة للطرق الى تأخر أعمال الصيانة الكبرى وتدهور جدي لنوعية الطرق وإصلاحات مكلفة. وخلال العقد الماضي، لم ينفق لبنان ما يكفي على صيانة الطرق من أجل الإبقاء على مستويات مقبولة من الجودة في شبكة الطرق الرئيسية. ويُقدّر المبلغ الضروري اليوم من أجل إزالة كل العراقيل التي تعيق إعادة تأهيل الشبكة الرئيسية وحدها وصيانتها

ب1,3 مليار دولار أميركي. وقد ازدادت الحاجة الى إعادة تأهيل الطرق بسبب تدفق اللاجئين السوريين الذي أفضى الى زيادة كبيرة في حركة المرور واستخدام شبكة الطرق.

أدت الإدارة السيئة للسلامة على الطرق، بما في ذلك النوعية المتدنية للبنية التحتية، بالتزامن مع ممارسات أو عادات سلوكية مسيئة وعدم تنفيذ القوانين، الى آثار سلبية على السلامة المرورية في لبنان. إن سجل السلامة المرورية في لبنان هو من بين الأسوأ عالمياً. فقد ارتفعت الحوادث والإصابات المرتبطة بحركة المرور بنسبة كبيرة خلال السنوات القليلة الماضية وانتقلت من 508 حالة وفاة و6050 إصابة في العام 2012 الى 655 حالة وفاة و6472 إصابة في العام 2014، وفق قوى الأمن الداخلي. وتقدر منظمة الصحة العالمية عدد الوفيات في لبنان بسبب حوادث السير في العام 2015 ب1088، وتشير الى أن الكلفة الاقتصادية المترتبة عليها تتراوح ما بين 3 و5% من إجمالي الناتج المحلي، علماً أن هذه النسبة هي أعلى من تلك المسجلة في غالبية الدول الأخرى في العالم².

من أجل التصدي للتحديات المتزايدة في مجال السير والسلامة على الطرق، اعتمد مجلس النواب اللبناني في تشرين الأول/أكتوبر 2012 قانوناً جديداً وعصرياً للسير. ويجري حالياً تنفيذ أنشطة رئيسة تدرج في إطار هذا القانون، لا سيما إنشاء مجلس وطني للسلامة المرورية، يرأسه رئيس الوزراء بمشاركة الوزراء المعنيين (وزراء الداخلية والنقل والأشغال العامة والتعليم والعدل).

وتعمل الحكومة اللبنانية أيضاً على وضع برنامج استثماري من 510 ملايين دولار أميركي لتحسين حال شبكة الطرق وقدرتها. ويتم التخطيط لبرنامج يمتد على خمس سنوات وكلفته 510 ملايين دولار أميركي من أجل تحسين حال الطرق والسلامة عليها واستحداث وظائف سريعة وقصيرة الأمد. على ضوء نطاق شبكة الطرق الملائم وتغطيتها الواسعة في لبنان، يركّز البرنامج بشكل رئيس على الشبكة

² التقرير العالمي عن حال السلامة على الطرق الصادر عن منظمة الصحة العالمية، 2015.

الرئيسة القائمة (الطرق الرئيسية والثانوية والفرعية)، مع إمكانية توسيع أقسام مختارة من الطرق وتحديثها، في مراحل تالية، من أجل تلبية حركة المرور المتزايدة.

نظالما كان قطاع بناء الطرق يوظف عدداً كبيراً من اللبنانيين والسوريين المنخفضي المهارات في لبنان. وقبل اندلاع الأزمة السورية، كان قطاع بناء الطرق يوظف أكثر من 100,000 عامل (حوالي 10% من اليد العاملة). ويحتلّ قطاع البناء المرتبة الثانية لجهة توظيف العدد الأكبر من اللاجئين السوريين في لبنان (24,1%)، بعد قطاع الأعمال المنزلية (26,5%). الى جانب ذلك، يتمّ استحداث وظائف هامة في سلسلة الإمداد من أجل دعم الصناعات والخدمات (الكسّارات، والإسمنت، والنقل بالشاحنات) وهي كلّها توظف أيضاً لبنانيين وسوريين منخفضي المهارات. وتستحدث الاستثمارات في الطرق أيضاً منافع اجتماعية واقتصادية واسعة لجهة النفاذ الى الأسواق والخدمات للمجتمعات المضيفة ولللاجئين.

يفضي الإستثمار في إعادة تأهيل شبكة الطرق في لبنان بالتالي الى نتائج هامة متعدّدة. تلبّي هكذا استثمارات (1) الحاجات التنموية للاقتصاد اللبناني وتعزّز وجود الحكومة والتزاماتها في المناطق النائية، (2) تتيح ضخّ استثمارات سريعة لتحفيز الاقتصاد والمساهمة في الاستقرار السياسي والتماسك الاجتماعي، (3) تؤمّن فرص عمل هامة مباشرة وغير مباشرة للبنانيين والسوريين من ذوي المهارات المتدنية في المجتمعات الأكثر فقراً، (4) تفيد كلاً من المجتمعات اللبنانية المضيفة واللاجئين السوريين لجهة تحسين النفاذ الى الأسواق والخدمات، (5) يمكن أن تؤمّن تغطية واسعة في مختلف المناطق اللبنانية، ما يتيح بالتالي توسيع طيف المجتمعات المستفيدة.

ت- الهدف التنموي المقترح للمشروع

الأهداف التنموية (من وثيقة التقييم المسبق للمشروع)

تقضي الأهداف التنموية للمشروع ب: (1) تحسين الربط في قطاع النقل على طول أقسام معبّدة مختارة من الطرق، و(2) استحداث وظائف قصيرة الأمد للبنانيين وسوريين.

النتائج الرئيسية

إن مؤشرات النتائج الرئيسية هي (1) عدد المستفيدين من المشروع، بما في ذلك نسبة مئوية من النساء، (2) نسبة تقليص الوقت المخصّص للتنقل على أقسام مختارة من الطرق، (3) عدد أيام عمل لوظائف قصيرة الأمد للبنانيين وسوريين.

ث- وصف المشروع

سوف يكون المشروع المقترح والممول من البنك الدولي بقيمة 200 مليون دولار جزءاً من المرحلة الأولى من برنامج الطرق الحكومي البالغة كلفته 510 ملايين دولار، ومن المحتمل أن يكمله تمويل من 100 مليون دولار تطلبه الحكومة اللبنانية من جهات مانحة أخرى. يُخطّط لتنفيذ المرحلة الأولى من البرنامج المقدّرة بـ 300 مليون دولار أميركي على مدى 3 إلى 5 سنوات وهي تركز على ما يلي: (1) إعادة تأهيل الطرق القائمة وصيانتها، بما في ذلك تحسين السلامة على الطرق، (2) شراء معدّات لأعمال الطارئة على الطرق، (3) بناء القدرات في هذا القطاع. يتألّف تمويل المرحلة الأولى من 200 مليون دولار أميركي ممول من البنك الدولي (بما في ذلك قرض من البنك الدولي للإنشاء والتعمير وتمويل مخصص من آلية القروض الميسرة) يوصف في ما بعد على أنه "المشروع" وقرض من 100 مليون دولار أميركي تطلبه الحكومة من جهات مانحة أخرى بشروط ميسرة. وينسّق البنك الدولي التخطيط للمشروع وتصميمه مع المشروع الموازي للحكومة وقيّمته 100 مليون دولار أميركي بموجب المرحلة الأولى من أجل ضمان نجاح البرنامج ككل، على الرغم من أن هذين المشروعين سيُنفّذان كلٌّ على حدة.



إن اختيار أقسام الطرق التي تُعطى الأولوية بموجب البرنامج، بما في ذلك للمشروع الممول من البنك الدولي، جارٍ حالياً إستناداً الى مجموعة من المعايير. نظراً الى حجم البرنامج المهم ونطاقه، ومن أجل تحديد الأولويات بموضوعية واختيار أقسام الطرق التي ينبغي إعادة تأهيلها، تمّ الاتفاق على مجموعة من معايير الاختيار التي تأخذ بالاعتبار حال الطريق، ومعدّل حركة المرور عليها، وتوازن الطرق ما بين المناطق والمجتمعات، وتوازن أقسام الطرق بحسب فئتها (طرق رئيسة أو ثانوية أو فرعية)، وإمكانية استحداث الوظائف، والوقع الاقتصادي- الاجتماعي الأوسع. ويتمّ حالياً الإضطلاع بمسح بصريّ من أجل تقييم حال الطرق في الشبكة (يتمّ تغطية حوالي 6000 كلم من الطرق الرئيسية والثانوية والفرعية)، ومن أجل إعداد تصنيف للسلامة المرورية استناداً الى منهجية البرنامج الدولي لتقييم الطرق. وسيتيح المسح البصري أيضاً الوقوف على حجم حركة المرور الحالية والتحقّق منها. وفي هذه الأثناء، يعمل البنك الدولي ومنظمة العمل الدولية على وضع تقديرات لإحتمال استحداث وظائف مباشرة وغير مباشرة جرّاء الإستثمارات في مختلف أنواع الطرق والأعمال والفئات، الى جانب المنافع الاقتصادية- الاجتماعية لهذا استثمار. ومن المتوقع أن يتمّ اختيار أقسام الطرق ذات الأولوية بموجب البرنامج بحلول نهاية العام 2016.

في هذه الأثناء، يتمّ وضع برنامج العمل للسنة الأولى من المشروع من أجل تنفيذ المشروع في الوقت المناسب. من أجل الانتقال بسرعة الى تنفيذ المشروع، تجري حالياً مناقشة الأعمال الفورية التي تطل الطرق وكلفتها حوالي 50 مليون دولار أميركي بقيمة العقود من أجل إعادة تأهيلها كأولوية خلال السنة الأولى من المشروع، إستناداً الى أولويات الحكومة القائمة والقرار الذي اتخذه مجلس الوزراء في شباط/فبراير 2016، وحال الطرق والجهوزية في التنفيذ. الى ذلك، يمكن أيضاً البدء بشراء المعدات واختيار الخدمات الاستشارية الضرورية (حوالي 10 ملايين دولار أميركي) في خلال السنة الأولى من تنفيذ المشروع. ويعمل البنك الدولي بصورة وثيقة مع مجلس الإنماء والإعمار، ووزارة الأشغال العامة والنقل، والأمانة العامة للمجلس الوطني للسلامة المرورية من أجل إطلاق الأنشطة الضرورية بسرعة.

سوف يشمل المشروع إعادة تأهيل أقسام من الطرقات غير الحضرية في كل المناطق اللبنانية، لا سيما في المناطق الريفية والنائية. سيستهدف المشروع بشكل رئيس إعادة تأهيل الطرقات الرئيسية والثانوية والفرعية في المناطق غير الحضرية/ الريفية. وتُعدّ تغطية المشروع وطنية لكي تستفيد منها المجتمعات في مختلف أنحاء البلاد ومن المتوقع أن تستفيد كل المناطق اللبنانية، خارج المدن الكبرى، من هذا المشروع. وفي حين سيقوم المشروع بإعادة تأهيل عدد من أقسام الطرقات الرئيسية على ضوء حركة المرور الكبيرة وأهميتها الكبرى بالنسبة الى الاقتصاد اللبناني، سيكون أكثر من ثلثي الطرقات (بالكلم) من الطرقات الثانوية والفرعية وفي المناطق الريفية، ما يفيد بالتالي المجتمعات الريفية في مختلف المناطق النائية من لبنان. الى جانب ذلك، وفي حين تضمّ بعض المناطق تركّزاً كبيراً للاجئين وتستفيد من المشروع (مثل عكار)، يبقى أن اللاجئين السوريين منتشرون بأعداد كبيرة في كافة المناطق اللبنانية. ولا بدّ من الإشارة في هذا الصدد الى أن مساحة لبنان صغيرة للغاية (10,452 كلم مربع) والعدد الكبير للاجئين المنتشرين في كافة أرجاء البلاد يعينان أنه من المحتمل أن يستفيد كلّ من المجتمعات المضيفة واللاجئين من أي مشروع فرعي لإعادة تأهيل الطرقات، نظراً الى أن غالبية المجتمعات تعيش على بعد دقائق قليلة من هكذا مشاريع فرعية. وسيكون للاستثمارات في إعادة تأهيل الطرقات منافع كبيرة مباشرة (وظائف) وغير مباشرة (تكاليف نقل منخفضة) بالنسبة الى المجتمعات المضيفة واللاجئين.

سوف تستهدف المشاريع المموّلة من خلال هذا البرنامج كلاً من اليد العاملة اللبنانية والسورية. تنبغي الإشارة الى أن السوريين يشكّلون إجمالاً 70% الى 80% من إجمالي عدد العمّال في مشاريع مماثلة في قطاع الطرقات والبناء في لبنان. ويختار إجمالاً المتعهّدون اليد العاملة المتدنية المهارات من بين العمّال الأسوياء المتوفّرين الذين يعيشون في المجتمع المحيط بالطرقات المختارة في إطار هذا المشروع على أساس الخدمة لأولّ الواصلين. ويحدّد السوق القائم الأجور ولا يتعرّض لأي تشوّهات. وتساوي هذه الأجور إجمالاً الحدّ الأدنى للأجور أو ما دونه، ما يشجّع بالتالي على الاختيار الذاتي. وقد يتقاضى العمّال أجراً إضافياً الى جانب علاوة تعكس موقع/نوع المشروع، الى جانب مؤهلات هؤلاء العمّال. وإستناداً الى الممارسات السائدة، لا يتوفّر إجمالاً أي ترتيب تعاقدى ما بين المتعهّد والعمّال، غير أنه يتعيّن على

المتعهد الذي يكون بالإجمال مؤهلاً ومُعتمداً من قبل مجلس الإنماء والإعمار ووزارات معنية أخرى الامتثال لقوانين العمل المحلية، لا سيما في ما يتعلق بالصحة والسلامة.

الخانة 1: المحركات الرئيسية لإعداد المشروع

أ- الحرص على تأمين تصميم مرن وتنفيذ سريع

ب- تأمين بنية تحتية عالية الجودة

ت- استحداث عدد هام من فرص العمل القصيرة الأمد

يتمثل الهدف من تصميم المشروع الذي وُضع في ظروف طارئة بإنتاج ممارسات حسنة لإعادة تأهيل الطرقات وإدارة الأصول، مع زيادة مساهمة العمل في المشروع. وقد وجّهت عملية إعداد المشروع ثلاثة محركات رئيسية هي: (1) تصميم للمشروع يتيح تحضيراً وتنفيذاً سريعين من أجل تلبية الحاجات الطارئة الناجمة عن النزاع في سوريا وأزمة اللاجئين، (2) مشروع يؤمن بنية تحتية عالية الجودة وممارسات حسنة في مجال إدارة الأصول، (3) مشروع يستحدث عدداً هاماً من فرص العمل القصيرة الأمد للمجتمعات اللبنانية والسورية. يرد وصف مفصل للمحركات هذه أدناه.

أ- تصميم يتيح تحضيراً وتنفيذاً سريعين

أ. إعداد المشروع بموجب إجراءات الطوارئ مع تأجيل اختيار مشاريع/ طرقات محدّدة والإجراءات الوقائية ذات الصلة الى حين التنفيذ

ب. الاتفاق على برنامج عمل الطرقات للعام الأوّل من أجل تسريع التنفيذ

ت. دمج عملية شراء المعدات اللازمة التي يمكن تنفيذها بسرعة

ث. دمج التمويل الرجعي لدعم تنفيذ المشروع في الوقت المناسب وإطلاق عمليات الشراء والدراسات اللازمة.



ب- تأمين بنية تحتية عالية الجودة وممارسات حسنة في مجال إدارة الأصول:

- أ. إعداد استراتيجية شراء ورزم حرصاً على تأمين مشاركة واسعة من المتعهدين المحليين (وبالتالي منافع أوسع لمختلف المناطق/ المجتمعات)، مع الإبقاء على المتعهدين المؤهلين من أجل ضمان أعمال مناسبة في مجال إعادة التأهيل، تماشياً مع المعايير العليا القائمة لتصميم عملية إعادة تأهيل الطرق في لبنان
- ب. اعتماد تدابير مناسبة وموضوعية لتحديد أولويات الطرق من خلال المسح البصري لحال الطرق وسلامتها، على أن يوجّه المسح أيضاً في وقت لاحق عملية وضع نظام جديد ومتكامل لإدارة أصول الطرق في لبنان
- ت. إدخال تحسينات تطل السلامة المرورية والصمود في مواجهة التغييرات المناخية التي قد تحصل لتحسين تصميم الطرق القائم ومعايير البناء وممارساته في لبنان
- ث. اعتماد عقود صيانة روتينية باعتبارها من التدابير الهامة والناجعة للمحافظة على الأصول (بما في ذلك إن أمكن رصد العقود المبنية على الأداء).

ت- إستحداث عدد هام من فرص العمل القصيرة الأمد للبنانيين والسوريين:

- أ. اختيار أقسام من الطرق تحتاج الى أعمال مدنيّة، مثل الصرف وهيكليات تثبيت المنحدرات من أجل مساهمة العمل في العقود
- ب. دمج عدد أكبر من الطرق الفرعيّة، ما يوفرّ بالتالي تغطية أوسع للشبكة، لا سيّما في المناطق الريفية، إضافةً الى عدد أكبر من الكيلومترات الواجب إعادة تأهيلها
- ت. اعتماد الصيانة الروتينية التي تتطلّب يداً عاملة كثيفة والتي ينفّذها صغار المتعهدين المحليين
- ث. إضافة أحكام لمراجعة التصاميم والمواصفات التقنية من أجل زيادة مساهمة العمل (مثل استخدام القنوات الإسمنتية بدل الأنابيب للصرف، واستخدام جدران من الحجارة و/أو مزروعات على الطرق الفرعيّة التي تُسجّل عليها حركة مرور قليلة)
- ج. دمج تدريب العمّال والمتعهدين في المشروع، لا سيّما على ممارسات وتقنيات صيانة جديدة (مثل تثبيت الانحدارات والصيانة الروتينية).



سيكون للمشروع المقترح والممول من البنك الدولي وآلية القروض الميسرة بقيمة 200 مليون دولار
المكونات التالية:

المكون 1: إعادة تأهيل الطرق وصيانتها (185 مليون دولار)

سوف يمول هذا المكون بصورة أولية الأعمال الضرورية لإعادة تأهيل حوالي 500 كلم من الطرق الرئيسية والثانوية والفرعية وصيانتها، بما في ذلك السلامة على الطرق وتحسينات تطل مواقع محددة، الى جانب تأمين الدعم للخدمات الاستشارية. وستتيح الاستثمارات بموجب هذا المكون تحسين الترابط في قطاع النقل واستحداث فرص عمل مباشرة وغير مباشرة للبنانيين وسوريين. وتشمل الأشغال وضع طبقات من الإسفلت، وأعمال الصرف، وإعادة بناء القاعدة والقاعدة التحتية على بعض الأقسام، وأعمال تثبيت المنحدرات، وجدران دعم، الى جانب تحسينات تطراً على جوانب الطرق في الأقسام التي تجتاز مدناً (الرصيف، وزرع أشجار). وتنفذ غالبية الأعمال ضمن حق المرور المتوفر. تُقدّر كلفة أنشطة إعادة تأهيل الطرق بـ 150 مليون دولار أميركي وسيتم تمويلها عبر ما لا يقل عن 15 عقداً محلياً مختلفاً، تتراوح قيمتها ما بين 5 ملايين دولار و 15 مليون دولار للعقد الواحد، ما يتيح مشاركة متعهدين متوسطي وصغار الحجم في مختلف المناطق اللبنانية. وسيمول هذا المكون أيضاً خدمات استشارية من أجل تصميم أعمال إعادة التأهيل الوارد وصفها أعلاه والإشراف عليها، علماً أنها مقدّرة بحوالي 8 ملايين دولار. وسيمول أيضاً توجيه عقود صيانة روتينية متعدّدة السنوات (عقود لسنتين أو ثلاث سنوات)، يُقدّر مجموعها بحوالي 15 مليون دولار، يضطلع بها صغار المتعهدين المحليين على عدد مختار من أقسام الطرق التي أعيد تأهيلها مؤخراً. وأخيراً، يشمل هذا المكون مبلغ 12 مليون دولار مخصصاً لاحتمالية حصول أي إرتفاع في الأسعار.

المكوّن 2: تحسين قدرة الطرقات على الاستجابة لحالات الطوارئ (7,5 مليون دولار أميركي)

إن لبنان هو بلد جبليّ بصورة رئيسية وقد شهد مؤخراً بعض الأوضاع المناخية القسوى، ذلك أن فصول الشتاء كانت أقصر ولكن أقوى وتخلّلتها تساقط ثلوج. تملك وزارة الأشغال العامة والنقل في الوقت الحالي عدداً لا يكفي من المركبات، لا سيّما تلك المخصّصة لإزالة الثلوج، في حين أن غالبية المعدّات المتوفّرة باتت قديمة إذ يبلغ متوسط عمرها 20 عاماً. وتواجه وزارة الأشغال العامة والنقل صعوبة في نشر هذه المعدّات على كلّ الطرقات الجبلية والمناطق في لبنان في الوقت المناسب أثناء الأوضاع المناخية القسوى وعند تساقط الثلوج في فصل الشتاء، إذ تستطيع الثلوج أن تغطّي جزءاً كبيراً من شبكات الطرقات الوطنية والمحلية في لبنان بدرجات مختلفة من السماكة ولفترات مختلفة. وينتج عن هذا الوضع عدم إمكانية النفاذ الى بعض القرى والمدن الجبلية، لا سيّما تلك التي تقع في المناطق النائية التي يعيش فيها عدد هام من اللاجئين، لأيام عديدة خلال فصل الشتاء، ما يؤدي الى آثار سلبية على سبل المعيشة والخدمات في هذه المجتمعات. الى جانب ذلك، غالباً ما تتقطع بعض الطرقات السريعة الرئيسية، كالطريق السريع الذي يربط بيروت بالبقاع، بسبب تراكم الثلوج، ما يتسبّب بخسائر اقتصادية كبيرة.

يهدف هذا المكوّن بالتالي الى تحسين قدرة الوزارة على التعاطي مع الأعمال التي تتسبّب بها حالات الطوارئ على الطرقات، لا سيّما تلك التي تتسبّب بها الثلوج والحالات المناخية القسوى. وسيمولّ هذا المكوّن شراء مركبات ومعدّات للطرقات، لا سيّما تلك التي تبرز الحاجة اليها من أجل إزالة الثلوج وإصلاح الطرقات بعد الإنهيايات الأرضية. وسيمولّ هذا المكوّن شراء 15 رافعة تحميل على دواليب، و10 كاسحات ثلج عبر النفخ، و5 مركبات لرش الملح، و10 مركبات رباعية الدفع. وسيساعد هذا المكوّن أيضاً في إعادة النظر في إجراءات الطوارئ المتوفّرة التي تعتمد عليها الوزارة، وقدرتها على التخطيط للأوضاع المناخية القسوى، بما في ذلك تعبئة المعدّات المناسبة ونشرها في الوقت الملائم. ونظراً الى الروابط القوية ما بين هذا المكوّن وجدول أعمال تغيير المناخ، بإمكان هذا المكوّن الاستفادة من الدعم الذي تؤمّنه صناديق إدارة مخاطر الكوارث والتكيّف مع تغيير المناخ.

المكوّن الثالث: بناء القدرات ودعم عمليّة التنفيذ (7.5 مليون دولار أميركي)

يهدف هذا المكوّن إلى بناء قدرات الهيئات اللبنانية العاملة على التخطيط لقطاع الطرق وإدارته. كما يساهم في تدريب المتعهّدين والعمّال وبناء قدراتهم بشأن التقنيّات الجديدة والمحسّنة لبناء الطرق وصيانتها. يموّل هذا المكوّن الخدمات الاستشاريّة والبرمجيات والمعدّات التكنولوجيّة ذات الصلة من أجل دعم المكوّنات الفرعيّة التالية:

المكوّن الفرعي 1: تعزيز إدارة أصول الطرق (2 مليون دولار أميركي). يموّل هذا المكوّن الفرعي إنشاء قاعدة بيانات لأصول الطرق القائمة ضمن الشبكة الجزعية في لبنان، وجمع المعلومات الأساسيّة لقاعدة البيانات (مثل المسوحات البصرية لحال الطرق، وتحليل السلامة على الطرق بموجب البرنامج الدولي لتقييم الطرق، وتعداد حركة المرور على بعض أقسام الطرق المختارة)، ومراجعة معايير التصميم والصيانة لعكس شروط تغيّر المناخ، لا سيّما تلك المرتبطة بالصرف وحماية المنحدرات/تنبيتها. وسيموّل هذا المكوّن الفرعي أيضاً إعداد الوثائق الخاصة باستدراجات العروض والتدريب على العقود المبنية على الأداء من أجل صيانة الطرق.

المكوّن الفرعي 2: دعم التخطيط لتدابير السلامة المروريّة وتنفيذها (2 مليون دولار أميركي). سيكون هذا المكوّن الفرعي مفيداً للأمانة العامة للمجلس الوطني للسلامة المرورية، وسيموّل في المقام الأول وضع استراتيجية وطنية وخطّة عمل للسلامة المروريّة، الى جانب تنفيذ بعض تدابير السلامة المروريّة المختارة ذات الأولويّة، بالتعاون مع جهات مانحة أخرى مهمّة. قد يستفيد المكوّن الفرعي هذا من المنح التي يؤمّنها المرفق العالمي للسلامة على الطرق وجهات مانحة أخرى مهمّة.

المكوّن الفرعي 3: دعم دراسات التخطيط والتصميم (2 مليون دولار أميركي). سيموّل هذا المكوّن الفرعي دراسات يضعها مجلس الإنماء والأعمار في مجال التخطيط والتصميم تصب في خدمة قطاع النقل وبحسب الأولويات التي تحددها الحكومة اللبنانية.

المكوّن الفرعي 4: دعم تدريب العمّال وصغار المتعهّدين (0.5 مليون دولار أميركي). سيدعم هذا المكوّن الفرعي أنشطة التدريب لبناء مهارات العمّال وصغار المتعهّدين الفنيّة. كما سيدعم المشروع التدريب على المهارات المرنة والمهارات الفنيّة المرتبطة بالعمل الذي يجب القيام به في موقع المشروع المختار. وبشكل خاص، سوف يدعم المكوّن الفرعي هذا تدريب صغار المتعهّدين المحليين ومؤسسات متناهية الصغر وعمّالها على مقتضيات الصيانة الروتينية المناسبة وتقنيّاتها. قد يتمّ تنفيذ المكوّن الفرعي هذا بالتعاون مع جهات مانحة أخرى مهتمّة، مثل منظمة العمل الدوليّة.

المكوّن الفرعي 5: دعم تنفيذ المشروع (مليون دولار أميركي). سيموّل المكوّن الفرعي هذا استخدام الخبراء المطلوبين من الهيئة المنفّذة من أجل العمل على تنفيذ المشروع ورصده بالشكل المناسب.

إسم المكوّن:

المكوّن 1: إعادة تأهيل الطرق وصيانتها

التعليقات (اختياري)

اسم المكوّن:

المكوّن 2: تحسين قدرة الطرق على الاستجابة لحالات الطوارئ

التعليقات (اختياري)

اسم المكوّن:

المكوّن 3: بناء القدرات ودعم التنفيذ

التعليقات (اختياري)

ج- موقع المشروع والسمات الشكلية البارزة ذات الصلة لتحليل التدابير الوقائية (إذا كانت معروفة)

سوف يؤهل هذا المشروع بعض أقسام الطرق المُختارة في كافة المناطق اللبنانية.

نظراً إلى حجم البرنامج المهمّ ونطاقه، ومن أجل تحديد الأولويات بموضوعية واختيار أقسام الطرق التي ينبغي إعادة تأهيلها، تمّ الاتفاق على مجموعة من معايير الاختيار التي تأخذ بالاعتبار حال الطريق، ومعدّل حركة المرور عليها، وتوازن الطرق ما بين المناطق والمجتمعات، وتوازن أقسام الطرق بحسب فئتها (طرق رئيسة أو ثانوية أو فرعية)، وإمكانية استحداث الوظائف، والوقوع الاجتماعي-الاقتصادي الأوسع. ويتمّ حالياً الإضطلاع بمسح بصريّ من أجل تقييم حال الطرق في الشبكة (يتمّ تغطية حوالي 6000 كلم من الطرق الرئيسية والثانوية والفرعية)، وتقييم السلامة المرورية، وإعداد تصنيف للشبكة استناداً إلى منهجية البرنامج الدولي لتقييم الطرق. وسيتيح المسح البصري أيضاً الوقوف على حجم حركة المرور الحالية والتحقّق منه. وفي هذه الأثناء، يعمل البنك الدولي ومنظمة العمل الدولية على وضع تقديرات لإحتمال استحداث فرص عمل مباشرة وغير مباشرة جرّاء الإستثمارات في مختلف أنواع الطرق والأعمال والفئات، إلى جانب المنافع الاقتصادية-الاجتماعية لهكذا استثمارات. ويتوقّع اختيار أقسام الطرق التي تحظى بأولوية في البرنامج بحلول شهر شباط (فبراير) من العام 2017. في هذه الأثناء، ومن أجل الانتقال بشكل سريع إلى تنفيذ المشروع، يجري نقاش بشأن أعمال الطرق الآتية



من أجل إعادة تأهيلها بشكل أولي خلال السنة الأولى من المشروع بناءً على الأولويات الحكومية والجهوزية في التنفيذ.

لذلك، ما من سمات شكلية معينة يمكن تحديدها عند هذه المرحلة.

د- اختصاصي الإجراءات الوقائية البيئية والاجتماعية ضمن الفريق

إيهاب محمد محمد شعلان، ميشال ب. ريبوسيو كالديرون

التنفيذ

تقع مسؤولية تنفيذ المشروع على عاتق مجلس الإنماء والإعمار. سيعمل مجلس الإنماء والإعمار على رصد المشروع والتدقيق فيه، حرصاً على تنفيذه بما يتماشى والأهداف المقترحة والنتائج المرجوة. وسيؤمّن البنك الدولي، بدعم محتمل من جهات مانحة أخرى، الدعم المستمر. وسيرعى تصميم المشروع استدامة أعمال الطرق من خلال الأدوات والإجراءات المحسنة والاتفاقات التعاقدية التي تجريها الهيئة المنفذة، الى جانب التعلّم أثناء العمل والبرامج التدريبية التي ستعزّز مهارات العمّال وخبراتهم في بناء الطرق وصيانتها الجيّدين.



يجري إعداد المشروع بموجب إجراءات الطوارئ المتبّعة في البنك الدولي بحسب السياسة التشغيلية للبنك الدولي OP 10.12 التي تسمح بإعداد صكوك الإجراءات الوقائية التي يجب تأجيلها حتى مرحلة التنفيذ.

يجري إعداد صكوك الإجراءات الوقائية بحسب خطة العمل أدناه.

الملاحظات	الوضع	التوقيت	المسؤولية	العمل الوقائي	
داخل في رزمة وثيقة التقييم المبدئي للمشروع	مكتمل	10 تشرين الثاني / نوفمبر 2016	فريق البنك الدولي بدعم من البلد المتعامل مع البنك	إعداد خطة عمل الإجراءات الوقائية SAP	1
ستُنظّم استشارات وستُدرج النتائج	جارٍ	يعدّه البلد المتعامل مع البنك، ويراجعه البنك ويجري الإفصاح عنه في البلد وعلى InfoShop البنك الدولي قبل تنفيذ الأعمال	البلد المتعامل مع البنك، بدعم من فريق عمل البنك الدولي	إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية، يصادق عليه البنك ويجري الإفصاح عنه في البلد وعلى InfoShop البنك الدولي	2
ستُنظّم استشارات	جارٍ	يعدّه البلد المتعامل مع	البلد المتعامل مع	إعداد إطار	3



وستُدرج النتائج		المتعامل مع البنك، يراجعه البنك ويجري الإفصاح عنه في البلد وفي InfoShop البنك الدولي قبل تنفيذ الأعمال	البنك، بدعم من فريق عمل البنك الدولي	سياسة إعادة الإسكان RPF، يصادق عليه البنك ويجري الإفصاح عنه في البلد وفي InfoShop البنك الدولي	
	سنتطلق حال اختيار قائمة بالطرق المختارة	يعدّها البلد المتعامل مع البنك، يراجعها البنك الدولي، ويجري الإفصاح عنها في البلد وفي InfoShop البنك الدولي قبل تنفيذ الأعمال	البلد المتعامل مع البنك	إعداد خطة الإدارة البيئية والاجتماعية الخاصة بالموقع، يصادق عليها البنك الدولي ويفصح عنها	4
	سنتطلق حال اختيار قائمة بالطرق المختارة	يعدّها البلد المتعامل مع البنك، ويراجعها البنك الدولي ويجري الإفصاح عنها في البلد وفي InfoShop البنك الدولي قبل تنفيذ الأعمال	البلد المتعامل مع البنك	خطة عمل سياسة إعادة الإسكان RAP أو خطة عمل مختصرة لسياسة إعادة الإسكان	5



		في البلد وفي InfoShop البنك الدولي قبل تنفيذ أي عمل		ARAP خاصة بالموقع يصادق عليها البنك الدولي ويفصح عنها
--	--	---	--	---

سياسات الإجراءات الوقائية التي قد تنطبق

شرح (اختياري)	هل تم اطلاقها؟	الإجراءات الوقائية
يُصنّف المشروع ضمن الفئة ب. سوف تشمل الأنشطة إعادة تأهيل شبكات الطرق القائمة. ترتبط غالبية تأثيرات المشروع المقترح بمرحلة إعادة التأهيل. قد يكون للأمر بعض التأثيرات السلبية المحتملة على نوعية الهواء ومستويات الضجيج ونوعية التربة والمياه العذبة. كما يُتوقّع تولّد نفايات صلبة وخطيرة خلال عملية البناء. سيجري إعداد الصكوك البيئية (إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية وخطّة الإدارة البيئية والاجتماعية الخاصة بالموقع) قبل تنفيذ أيّ أعمال مدنيّة. يُستبعد أيّ مشروع فرعي من الفئة أ من أعمال هذا المشروع.	نعم	التقييم البيئي (السياسة التشغيلية/ إجراءات البنك) OP/BP 4.01
ستجري أعمال المشروع على شبكة الطرق القائمة. ما من أنشطة يُستبق حصولها في أيّ من	لا	البيئات الطبيعية (OP/BP) (4.04)



المناطق الحساسة بيئياً أو المناطق المحمية المحددة.		
لا ينطبق	لا	الغابات (OP/BP 4.36)
لا ينطبق	لا	مكافحة الآفات (OP/BP) (4.09)
لن تشمل أنشطة إعادة التأهيل أي تنقيبات جديدة. ما من تخطيط لطرق جديدة.	لا	الموارد الثقافية المادية (OP/BP 4.11)
لا ينطبق	لا	السكان الأصليون (OP/BP4.10)
لم يتم التأكيد بعد على الموقع المحدد لأعمال إعادة تأهيل الطرق. وبينما لا تتوفر أي مشاكل على مستوى سياسة إعادة الإسكان حالياً، لأن الأعمال ستكون ضمن حق المرور المتوفر، سيجري إعداد إطار سياسة إعادة الإسكان للتخفيف من أي مخاطر مرتبطة بسياسة إعادة الإسكان	نعم	سياسة إعادة الإسكان غير الطوعي (OP/BP 4.12)
لا ينطبق	لا	سلامة السدود (OP/BP) (4.37)
لا ينطبق	لا	المشاريع على المجاري المائية الدولية (OP/BP 7.50)
ما من أنشطة للمشروع ستجري في مناطق مُتتازع عليها	لا	المشاريع في مناطق مُتتازع عليها (OP/BP 7.60)



أ- ملخص قضايا الإجراءات الوقائية الأساسية

1- صف أيّ قضية متعلقة بالإجراءات الوقائية أو التأثيرات المرتبطة بالمشروع المقترح. حدّد التأثيرات المحتملة الواسعة النطاق والمهمّة و/أو غير القابلة للعكس وصفها:

سيركز المشروع المقترح بشكل أساسي على إعادة تأهيل الطرقات الريفية وتلك التي أصبحت حضرية وعلى صيانتها، لا سيما متى كانت في حال متدهور. ويركز المشروع أيضاً على إعادة تأهيل طرقات النفاذ وإعادة تأهيل المجاري والجسور الصغيرة. قد تشمل التأثيرات البيئية السلبية المتوقعة خلال مرحلة إعادة التأهيل/الصيانة انبعاثات في الهواء وغبار وضجيج وندايات صلبة وسائلة وضرر على البنية التحتية القائمة وعرقلة لحركة المرور والتنقل، بالإضافة إلى التأثيرات على صحة العمال وسلامتهم. إنّ هذه التأثيرات منخفضة الحدة ومحدودة الحجم وقصيرة الأمد وقابلة للعكس. سيجري اتخاذ تدابير تخفيفية مناسبة ترد في الوثيقة المتعلقة بالإجراءات الوقائية التي سيعدها البلد المتعامل مع البنك ويراجعها البنك قبل البدء بأعمال إعادة التأهيل.

خلال العملية، قد تشمل التأثيرات المتوقعة انبعاثات في الهواء وضجيج وتوليد للنفايات الصلبة وآثار على السلامة المرورية. إنّ هذه التأثيرات منخفضة إلى معتدلة ويمكن الحدّ منها من خلال اعتماد تدابير تخفيفية سترد في وثيقة الإجراءات الوقائية التي يعدها البلد المتعامل مع البنك ويراجعها البنك قبل بدء أعمال إعادة التأهيل. وبسبب طبيعة التأثيرات البيئية المحتملة للمشروع وحجمها، وبموجب السياسة التشغيلية OP4.01، صنّف المشروع في الفئة البيئية "ب". ما من مشاريع فرعية جرى تصنيفها في الفئة "أ" مؤهلة للتمويل بموجب هذا المشروع.

على المستوى الاجتماعي، سيكون للمشروع تأثيرات محدودة على حيازة الأراضي وسياسة إعادة الإسكان، بما أنّ إعادة تأهيل الطرقات سوف تكون ضمن حقّ المرور المتوقّر. مع ذلك، وبما أنّ المستفيدين الأساسيين من المشروع هم اللبنانيون والسوريون من ذوي القدرات والمهارات المحدودة، قد يكون لهذا المشروع بعض المخاطر الاجتماعية المحتملة. (i) قد تكون ظروف العمل غير مناسبة، لا سيّما بسبب الطبيعة غير النظامية لعدد كبير من الوظائف التي سيولدها المشروع (ii) العنف المبني على النوع الاجتماعي ضد العاملات أو النساء المقيمات في المجتمعات المحليّة من حول الطرقات التي يُعاد



تأهيلها بسبب احتمال تدفق العمّال الذكور للمشاركة في أنشطة البناء. (iii) خطر إشراك عدد من الشباب دون السن كعمّال في أنشطة المشروع (iv) عدم الرضى من الطرق المختارة و/أو اعتبار أن الوظائف تُمنح بشكل غير عادل. يصف القسم (3) أدناه التدابير التخفيفية لكل من هذه المخاطر.

2- صف أي آثار غير مباشرة و/أو طويلة الأمد بسبب الأنشطة المستقبلية المتوقعة في منطقة المشروع

بشكل عام، يشجّع تطوير الطرق النقل المؤل وحركة مرور أكثر كثافةً على الطرق وحركة ميسرة للسلع والمسافرين. وقد يؤدي ذلك إلى رفع مستويات تلوث الهواء والتلوث الصوتي، ما قد يؤثر سلباً على المجتمعات المحلية التي قد تتواجد بالقرب من الطرق المحسنة.

وبسبب وضع الطرق المحسنة، قد تؤدي سرعة المركبات على الطرق إلى عدد أكبر من حوادث السير، لا سيما في المناطق التي يتوقع فيها أن يعبر الناس الشوارع (مثل الطرق في البلدات أو المجتمعات المحلية السكنية).

ستجري معالجة مسألة إشارات الطرق وتدابير اجتياز الطرق المناسبة كجزء من أنشطة إعادة التأهيل للحدّ من حوادث السير.

في حين تدرج الأعمال بشكل أساسي ضمن حقّ المرور المتوفّر، قد يؤثر تنفيذ المشروع على المباني العشوائية والمعتدين على أراضي الحكومة أو تؤدي إلى حيازة أراضٍ عن غير قصد. في حال اعتبر أفراد أو مجموعات أن منافع المشروع تُخصّص بشكل غير عادل، قد يكون لهذا الأمر، وبشكل غير مباشر، تأثيرات سلبية على العلاقات بين المجموعات الاجتماعية.

3- صف أي بدائل للمشروع (في حال كانت ذات صلة) يمكن أن تساعد في تفادي التأثيرات المضادة أو الحدّ منها

قبل البدء بأنشطة إعادة التأهيل، سيجري إعداد صكوك الإجراءات الوقائية المناسبة بحسب معايير غريلة المشاريع الفرعية في إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية، ما سيشمل تحليل البدائل والتدابير



التخفيفية لتفادي التأثيرات البيئية والاجتماعية السلبية المتوقعة أو الحد منها. تشمل التدابير التخفيفية للمخاطر الاجتماعية (i إلى iv) الواردة في القسم (1) أعلاه ما يلي: (i) يجري تخفيف الخطر الأول من خلال الرصد الدوري لظروف العمل ومن خلال بنود محددة ترد في العقود تفرض حماية العمال. (ii) سيجري الحد من الخطر على التعاملات من خلال الرصد الدوري وسيجري أيضاً رصد الخطر على النساء في المجتمعات المحلية أيضاً، إلا أنه يُصعب أن يتجسد هكذا خطر لأنه يُتوقع أن تكون غالبية العمال من المحليين (اللبنانيين والسوريين) الذين يعيشون أصلاً في المجتمع المحلي. ولذلك من غير المتوقع أن يأتي عدد كبير من الأشخاص من الخارج إلى المجتمع المحلي. (iii) سيعمل المشروع أيضاً على رصد وثيق لخطر عمل القاصرين. وستشمل العقود بعض التدابير التي تضمن عدم استخدام شركات البناء لأفراد دون سن العمل القانونية، بموجب قانون العمل اللبناني. وستُدرج أحكام قانون العقوبات في اتفاقات التعاقد لجهة توظيف العمال القاصرين. و (iv) سوف ينشر المشروع معلومات عن معايير اختيار الطرقات خلال مرحلة الاستشارات والإفصاح عن صكوك الإجراءات الوقائية في المشروع. أما التأثيرات المحتملة الأخرى لفكرة أن الوظائف تُمنح بطريقة غير عادلة، فسيجري الحد منها خلال التنفيذ عندما يتوفر المزيد من المعلومات من خلال التقييم الاجتماعي للمشروع. وأخيراً، سيجري تحديد آلية متعددة المستويات للتعويض عن المظالم على مستوى المشروع.

4- صف التدابير التي يتخذها المقترض من أجل معالجة القضايا المتعلقة بسياسة الإجراءات الوقائية.

إعمل على توفير تقييم لقدرة المقترض على التخطيط للتدابير الموصوفة وتنفيذها

بما أن المشروع أُعدّ بموجب أحكام الفقرة 12 من السياسة التشغيلية OP10 للمشاريع في الحالات التي تبرز فيها حاجة طارئة للمساعدة، فإن إعداد صكوك الإجراءات الوقائية تأجل إلى مرحلة التنفيذ. كما جرى إعداد خطة عمل الإجراءات الوقائية SAP. فخلال فترة التنفيذ، وقبل انطلاق الأنشطة الخاصة بالمشاريع الفرعية، تعدّ الجهة المستفيدة إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية وإطار سياسة إعادة الإسكان، على أن يغطيا نطاق المشاريع الفرعية الاستثمارية المحتملة كافة. ويجري إعداد خطة إدارة بيئية واجتماعية وخطة عمل لسياسة إعادة الإسكان تخصّص الموقع من خلال اتباع إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية وإطار سياسة إعادة الإسكان قبل انطلاق أي أعمال مدنية. لا بدّ من إعداد كل



صكوك الإجراءات الوقائية بالتشاور مع الجهات المعنية ذات الصلة وينبغي أن يراجعها البنك ويجري الإفصاح عنها محلياً وعلى InfoShop البنك الدولي.

إن مجلس الإنماء والإعمار، بما في ذلك الموظفين المؤهلين وبدعم من الاستشاريين، مسؤول عن تطبيق أحكام إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية وإطار سياسة إعادة الإسكان والصكوك ذات الصلة ورصد مدى امتثال المتعهدين لأحكام خطط الإدارة البيئية والاجتماعية. وستستفيد إدارة الإجراءات الوقائية في هذه العملية من آليات الإجراءات الوقائية التي وضعها مجلس الإنماء والإعمار في مشاريعه السابقة التي جرى تنفيذها مع البنك.

5- حدّد الجهات المعنية الرئيسة وصيف آليات الاستشارة والإفصاح المتعلقة بسياسات الإجراءات الوقائية، مع التركيز على الأشخاص الذين يُحتمل أن يتأثروا

قد تكون إحدى الجهات المعنية الرئيسة فئة المستفيدين من المشروع الذين يتألفون من العمّال السوريين واللبنانيين ذوي المهارات المحدودة والأسر اللبنانية والسورية، لا سيّما من الأسر الفقيرة والمتوسطة الدخل، والصناعات والاقتصادات المحلية، والمتعهدين الصغار والمتوسّطي الحجم، والهيئات الحكومية اللبنانية الناشطة في قطاع الطرقات. بالإضافة إلى ذلك، يُعتبر مستخدمو النقل البرّي والسائقون (سائقو الشاحنات، وسيارات الأجرة والمركبات الخاصة لخمسة أشخاص والركّاب ومستخدمو وسائل النقل الآخرون) من الجهات المعنية بالمشروع التي قد تتأثر بأنشطته.

بينما لا يتوقع أن تحصل حيازة للأراضي أو القليل منها -إن حصل-، سيشكّل الأشخاص المتأثرون بحيازة الأراضي مجموعةً أخرى من الجهات المعنية. ستجري استشارة الجهات المعنية كافةً، بما في ذلك الأشخاص الذين يقطنون المناطق القريبة والأشخاص الذين يؤثر عليهم المشروع سلباً خلال الإعداد والتنفيذ. كما ستكون الاستشارة جزءاً لا يتجزأ من مرحلتَي الإعداد والتنفيذ لصكوك الإجراءات الوقائية البيئية والاجتماعية.

بسبب الطبيعة الطارئة للمشروع، ستجري الاستشارة الرسمية للعموم خلال إعداد إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية وإطار سياسة إعادة الإسكان، وخطّة الإدارة البيئية والاجتماعية وخطّة عمل سياسة إعادة الإسكان /خطّة العمل المختصرة لسياسة إعادة الإسكان الخاصة بالموقع في مرحلة لاحقة. مع ذلك، فإن خطّة عمل الإجراءات الوقائية SAP ستعمّم على الهيئات الحكومية اللبنانية ذات الصلة



والمنظمات غير الحكومية اللبنانية المعنية والشركاء في التنمية في لبنان. ويجري الإفصاح عنها للعموم كجزء من وثيقة التقييم المبدئي للمشروع PAD. بالإضافة إلى ذلك، سيجري الإفصاح عنها في البلد كما وعلى InfoShop البنك خلال مرحلة الإعداد. خلال فترة تنفيذ المشروع، حيث تدخل تأثيرات سياسة إعادة الإسكان في الحسبان وتدعو الحاجة إلى إعداد خطة عمل لسياسة إعادة الإسكان، ستجري استشارة الأشخاص المتأثرين كجزء من عملية إعداد خطة عمل لسياسة إعادة الإسكان.

ب-متطلبات الإفصاح (ملاحظة تبرز الأقسام أدناه فقط في حال إطلاق سياسة الإجراءات الوقائية ذات الصلة)

التقييم / التدقيق / خطة الإدارة البيئية أو أمور أخرى

تمّ تأجيل مراجعة الإجراءات الوقائية هذه.

التعليقات

سيجري الإفصاح عن خطة عمل الإجراءات الوقائية SAP كجزء من وثيقة التقييم المبدئي للمشروع. بالإضافة إلى ذلك، يُفصح عنها في البلد (في قنوات التواصل المناسبة وعلى صفحة مجلس الإنماء والإعمار) كما وعلى InfoShop البنك الدولي خلال عملية الإعداد للمشروع. يجري العمل على إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية وإطار سياسة إعادة الإسكان -بما في ذلك الاستشارات داخل البلد - بحسب فعالية المشروع، بما أنه مشروع يُعدّ بموجب إجراءات الطوارئ في OP 10.12.

خطة عمل/ إطار عمل/ العملية بالمرتبطة بسياسة إعادة الإسكان

تمّ تأجيل مراجعة الإجراءات الوقائية هذه.

التعليقات

يجري العمل على إطار عمل الإدارة البيئية والاجتماعية وإطار سياسة إعادة الإسكان وصكوك الإجراءات الوقائية الأخرى (خطة الإدارة البيئية والاجتماعية وخطة عمل سياسة إعادة الإسكان/ خطة العمل المختصرة لسياسة إعادة الإسكان) بما في ذلك الاستشارات داخل البلاد بحسب فعالية المشروع، بما أنه مشروع يُعدّ بموجب إجراءات الطوارئ الواردة في OP10.12

ج- مؤشرات رصد الامتثال على مستوى المؤسسة (يجري ملؤها عندما يضع الاجتماع الآيل الى اتخاذ القرارات بشأن المشروع للمسات الأخيرة على ورقة بيانات الإجراءات الوقائية المتكاملة ISDS) (ملاحظة: تظهر أقسام المشروع أدناه فقط في حال إطلاق سياسة الإجراءات الوقائية ذات الصلة)

4.01 OP/BP/GP - التقييم البيئي

هل يتطلّب المشروع تقريراً خاصاً حول التقييم البيئي (بما في ذلك خطة إدارة بيئية)؟
نعم

في حال كان الجواب نعم، هل قامت الوحدة البيئية الإقليمية أو مدير القطاع بمراجعة تقرير التقييم البيئي وصادق عليه؟
لا

هل يتضمّن الاعتماد/ القرض كلفة خطة الإدارة البيئية ونظام تحديد المسؤوليات؟
نعم

OP/BP 4.12 - سياسة إعادة الإسكان غير الطوعي

هل جرى إعداد خطة إعادة توطين/ خطة مختصرة/ إطار عمل للسياسة/ إطار عمل للعملية (بحسب



الحالة)؟

لا

في حال حصول ذلك، هل قامت الوحدة الإقليمية المسؤولة عن الإجراءات الوقائية أو مدير القطاع بمراجعة الخطة؟

لا

هل يُتوقع نقل الأشخاص الجسدي/ انتقالهم؟

لا

هل يُتوقع أي نقل اقتصادي؟ (خسارة الأصول أو النفاذ إلى الأصول التي تؤدي إلى خسارة في مصدر الدخل أو سبل عيش أخرى)

لا

سياسة البنك الدولي حيال الإفصاح عن المعلومات

هل جرى إرسال الوثائق المتعلقة بسياسات الإجراءات الوقائية إلى InfoShop البنك الدولي؟

نعم

هل جرى الإفصاح عن الوثائق في البلد في مكان عام بشكلٍ ولغةٍ تفهمها المجموعات المتأثرة بالمشروع والمنظمات غير الحكومية المحليّة بشكلٍ متاح لها؟

لا

سياسات الإجراءات الوقائية كلها

هل جرى إعداد روزنامة وموازنة ومسؤوليات مؤسسية واضحة لتنفيذ التدابير المتعلقة بسياسة الإجراءات الوقائية؟

نعم

هل تمّ إدخال الكلفة المرتبطة بالإجراءات الوقائيّة في كلفة المشروع؟

نعم

هل أنّ نظام التقييم والرصد في المشروع يشمل رصد تأثيرات الإجراءات والتدابير الوقائيّة المرتبطة بسياسات الإجراءات الوقائيّة؟

نعم

هل جرى الاتفاق على ترتيبات تنفيذ مرضية مع المقترض وانعكس الأمر نفسه في وثائق المشروع القانونيّة؟

نعم

نقطة الاتصال

البنك الدولي

زياد سليم النكت

خبير أول في مجال النقل

المُقترض/ البلد المتعامل مع البنك/ الجهة المستفيدة

الجمهورية اللبنانية

الهيئة المنفّذة

مجلس الإنماء والإعمار

الدكتورة وفاء شرف الدين



wafac@cdr.gov.lb

للمزيد من المعلومات:

The InfoShop البنك الدولي 1818 H Street, NW Washington, D.C. 20433 هاتف: (202)-458-4500 فاكس: (202)-522-1500 الموقع الإلكتروني: http://www.worldbank.org/infoshop

المصادقة:

قائد فريق العمل:	زياد سليم النكت
صادق عليه	
استشارية الإجراءات الوقائية:	نينتا تشي
مدير القطاع:	أوليفير لو بير
مدير إدارة الشرق الأوسط:	فريد بلحاج
	23 كانون الثاني/يناير 2017
	23 كانون الثاني/يناير 2017
	24 كانون الثاني/يناير 2017