

الهيئة القومية للأنفاق

NATIONAL AUTHORITY FOR TUNNELS  
(NAT)



ARAB REPUBLIC OF EGYPT  
MINISTRY OF TRANSPORT

99 M - مترو الإسكندرية الإقليمي

أبو قير إلى محطة مصر

إطار إعادة التوطين

(RF)

التقرير النهائي



SYSTRA

## مترو الإسكندرية الإقليمي - 99M

### أبو قير إلى محطة مصر

### إطار إعادة التوطين (RF)

التقرير النهائي

Document Number																												
9	9	M	-	S	Y	S	-	T	4	-	E	S	I	-	R	E	P	-	G	E	N	-	0	0	4	3	-	D
Project			Issuer			Stage			Discipline			Type of Document			Location			Number			Version							

11/07/2021		عنان محمد علي استشاري التنمية الاجتماعية EcoConServ	إعداد
11/07/2021		ماري محارب EcoConServ	مراجعة
		JA Schuster المدير الفني للمشروع	
11/07/2021		طارق سعيد	موافقة
		مدير المشروع	
11/07/2021		يوسف الفرماوي	الموافقة على الجودة
		مهندس مشروع / مهندس جودة	
التاريخ	التوقيع	الاسم	

Revision	Date	Description of Changes
A	07/05/2021	1 <sup>st</sup> Revision - Draft
B	29/06/2021	2 <sup>nd</sup> Revision accounting for: <ul style="list-style-type: none"> <li>Lenders' comments</li> <li>Change of alignment to elevated on the section Sidi Bishr to Abou Qir –to the best of the information and validated features available to the time of writing the report</li> </ul>
C	08/07/2021	3 <sup>rd</sup> Revision accounting for: <ul style="list-style-type: none"> <li>Lenders' comments</li> </ul>
D	11/07/2021	Final For Disclosure

هذا المستند بما في ذلك مرفقاته هو ملك لـ NAT. يحتوي على معلومات سرية مملوكة ملكية وقد يكون امتيازًا قانونيًا. يُحظر تمامًا نسخ هذا المستند أو أي جزء منه أو توزيعه أو استخدامه أو نقله ما لم تسمح NAT صراحةً بذلك.

## قائمة المحتويات

٩	مقدمة	1
٩	الغرض من إطار إعادة التوطين	1.1
٩	أهداف إطار إعادة التوطين	1.2
١١	وصف البيئة المحيطة بموقع المشروع	2
١١	التقسيمات الإدارية	2.1
١١	ملخص الشروط على طول أقسام الممر	2.2
١١	القسم أ - أبو قير إلى سيدي بشر	2.2.1
١٢	القسم ب - سيدي بشر إلى الظاهرية	2.2.2
١٢	القسم ج - كفر عبده إلى محطة مصر	2.2.3
١٣	وصف المشروع	3
١٣	خلفية المشروع	3.1
١٥	تأثيرات المشروع	3.2
١٥	التأثيرات الإيجابية	3.2.1
١٥	التأثيرات السلبية	3.2.2
٢٦	الإطار التشريعي لإعادة التوطين في مصر	4
٢٦	التشريعات والمبادئ التوجيهية الرئيسية	4.1
٢٨	معايير المؤسسات المالية الدولية	5
٢٨	متطلبات الأداء للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية: EBRD PR5 حيازة الأراضي، والقيود على استخدام الأراضي، وإعادة التوطين غير الطوعي	5.1
٢٨	معييار بنك الاستثمار الأوروبي	5.2
٢٩	معييار البنك الدولي	5.3
٢٩	البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية	5.4
٣١	تحليل الثغرات بين التشريعات المصرية ومتطلبات إرشادات المؤسسات المالية الدولية وأفضل الممارسات	6
٣٦	الأدوار والمسؤوليات	7
٣٦	الترتيبات المؤسسية والتنظيمية لحيازة الأراضي	7.1
٣٧	المسؤولية في السلطات المعنية	7.2
٣٨	الهيكل المؤسسي والتنظيمي لـ NAT	7.2.1
٣٩	مسؤوليات وحدة إدارة المشروع NAT	7.2.2
٤٠	عملية التعويض	8
٤٠	الجهات والهيئات المساهمة في عملية تقدير التعويض	8.1
٤١	مدفوعات التعويضات	8.2
٤١	التوثيق	8.3
٤١	الاتفاق على التعويضات وإعداد العقود	8.4
٤١	التخطيط والتنفيذ	8.5
٤٣	معايير الأهلية للأشخاص المتضررين	9
٤٣	تحديد الأشخاص المتضررين	9.1
٤٣	معايير الأهلية	9.2

٤٥	طرق تقييم الأصول المتضررة والتعويضات	10
٤٥	السياسات	10.1
٤٦	تقييم الأصول	10.2
٤٦	التعويضات	10.3
٤٧	نماذج وحساب التعويض	10.3.1
٤٧	تعويضات الأراضي	10.3.2
٤٨	تعويضات الأصول والمنشآت	10.3.3
٤٨	تعويضات المساجد	10.3.4
٤٩	دعم سبل العيش / المساعدة للنزوح الاقتصادي	10.4
٤٩	دعم سبل العيش للأشخاص المتأثرين بالمشروع	10.4.1
٥٠	برنامج دعم الضعفاء	10.4.2
٥٠	مصفوفة الاستحقاق	10.5
٥٧	الاستشارات العامة وترتيبات الإفصاح	11
٥٧	الاستشارات أثناء إعداد المشروع	11.1
٥٧	ترتيبات المشاورات أثناء تنفيذ المشروع	11.2
٥٨	إعداد الاستطلاع الاقتصادي والاجتماعي	11.3
٥٩	الاستطلاع الاجتماعي الاقتصادي حتى الآن	11.3.1
٦١	الإفصاح	11.4
٦١	الإفصاح عن المعلومات والوصول المحلي إلى المعلومات	11.4.1
٦٢	آلية التظلم	12
٦٢	الأهداف	12.1
٦٢	آلية التظلم الحالية الخاصة بالهيئة القومية للإنفاق NAT	12.1.1
٦٢	المسؤولية المؤسسية عن المظالم	12.2
٦٢	مستويات التظلم	12.3
٦٣	قنوات التظلم	12.4
٦٥	ترتيبات التمويل	13
٦٦	ترتيبات الرصد والتقييم	14
٦٦	المؤشرات	14.1
٧٠	الملحقات	
٧٠	ملحق 1: القرار الوزاري لنزع الملكية الخاص بالمشروع	
٧٥	ملحق 2: قائمة المستأجرين لمحلات السكة الحديد	
٨٠	ملحق 3: نموذج من عقود الإيجار لمستأجري المحلات من السكة الحديد	
٨٧	ملحق 4: تعويض المساجد	
٩٢	ملحق 5: القوانين واللوائح المصرية الخاصة بنزع الملكية	
٩٥	ملحق 6: نتائج استشارة أصحاب المصلحة ومشاركتهم أثناء إعداد تقييم الأثر البيئي والاجتماعي	
١٠٠	الملحق 7: آلية الشكاوى الحالية بالهيئة القومية للإنفاق	

## قائمة الجداول

١١	جدول ٢-١: توزيع محطات المترو حسب التقسيم الإداري لأحياء الإسكندرية
١٧	جدول ٣-١: تصنيف حالة عقد للمحلات الواقعة خارج مسار السكة الحديد
١٩	جدول ٣-٢: المساجد عبر مترو أبو قير
٢٧	جدول ٤-١: أنواع تملك الأراضي في مصر
٣٢	جدول ٦-١: مقارنة اللوائح المصرية بمعايير ومتطلبات المؤسسات المالية الدولية وتدابير أفضل الممارسات لسد الثغرات
٣٧	جدول ٧-١: مسؤولية الهيئة المعنية
٤٣	جدول ٩-١: الخصائص المحتملة من حيازة الأرض
٤٣	جدول ٩-٢: معايير الأهلية
٤٦	جدول ١٠-١: أنواع وأمثلة الأصول المتأثرة وطريقة التقييم
٤٧	جدول ١٠-٢: أشكال التعويض وطرق الحساب
٥١	جدول ١٠-٣: مصفوفة استحقاق الأشخاص المتضررين
٥٨	جدول ١١-١: أهداف المسح الاقتصادي والاجتماعي
٦٠	جدول ١١-٢: التعليقات والمخاوف الرئيسية التي أثرت خلال المشاورات مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع المحتملين
٦٧	جدول ١٤-١: رصد المؤشرات
٦٨	جدول ١٤-٢: عينات المؤشرات

## قائمة الأشكال

١٣	شكل ٢-١: خريطة توزيع محطات المترو حسب التقسيم الإداري لأحياء الإسكندرية
١٣	شكل ٣-١: خريطة توضح المشاريع المستقبلية الأخرى المتوقع أن تتقاطع مع مرحلة المشروع الحالي (مترو أبو قير)
١٦	شكل ٣-٢: أكشاك داخل المحطات الحالية بمسار السكة الحديد
١٨	شكل ٣-٣: المحلات التجارية خارج مسار السكة الحديد المتجاورة لسياج السكة الحديد
٢١	شكل ٣-٤: صور جوية لبعض المساجد الواقعة في مسار مترو أبو قير
٢٢	شكل ٣-٥: صور لبعض المساجد عبر مترو أبو قير
٢١	شكل ٣-٦: خريطة توضح المساجد الواقعة في مسار خط مترو أبو قير
٢٣	شكل ٣-٧: صور مواقع محطة سيورتنج الجديدة
٢٤	شكل ٣-٨: باعة غير رسميين داخل مسار السكة الحديد بين محطة فيكتوريا والعصافرة
٢٤	شكل ٣-٩: الباعة في الشوارع خارج مسار السكة الحديد عند تقاطع العصافرة والظاهرية
٣٩	شكل ٧-١: الهيكل التنظيمي لمشاريع NAT والدراسات ذات الصلة

## قائمة الاختصارات

الاختصار	التعريف
AFD	الوكالة الفرنسية للتنمية
E&S	البيئية والاجتماعية
EEAA	جهاز شئون البيئة المصري
EBRD	البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير
EIB	بنك الاستثمار الأوروبي
ENR	الهيئة القومية لسكك حديد مصر
ESIA	تقييم الأثر البيئي والاجتماعي
ESP	السياسة البيئية والاجتماعية
ESS	المعايير البيئية والاجتماعية
FGD	المناقشات الجماعية المركزة
GIP	الممارسات الدولية الجيدة
GM	آلية التظلم
GRM	آلية معالجة المظالم
IFI	مؤسسة مالية دولية
KIIs	مقابلة المخبر الرئيسي
LAR	حيارة الأرض وإعادة التوطين
LSP	برنامج دعم سبل العيش
MOT	وزارة النقل
NAT	الهيئة القومية للأنفاق
NGO	منظمة غير حكومية
PAPs	الأشخاص المتأثرون بالمشروع
PR	متطلبات الأداء
PMU	وحدة إدارة المشروع
RAP	خطة عمل إعادة التوطين
RF	إطار إعادة التوطين
RoW	حق المرور
SDO	مسئول تنمية اجتماعية
SEP	خطة إشراك أصحاب المصلحة

## ١ مقدمة

الهدف من وثيقة إطار إعادة التوطين (RF) هو تقديم وتوضيح مبادئ إعادة التوطين والترتيبات التنظيمية ومعايير التصميم التي سيتم تطبيقها على مشروع مترو أبو قير قبل وأثناء تنفيذه. ستحصل الحكومة المصرية، من خلال الهيئة القومية للإنفاق (NAT)، على الأرض اللازمة لبناء وتشغيل مشروع مترو أبو قير المقترح في الإسكندرية. الاستحواذ الدائم على الأراضي لديه القدرة على التهجير المادي للأسر، والأصول المجتمعية، والبنية التحتية، فضلاً عن النزوح الاقتصادي. علاوة على ذلك، قد تكون هناك حاجة إلى أراضٍ إضافية خلال مرحلة البناء لاستخدامها كمناطق مخصصة لأنشطة بناء أخرى مرتبطة بها. بمجرد تحديد التصميم النهائي للمشروع سيتم توسيع هذا الإطار إلى خطة عمل محددة لإعادة التوطين تتناسب مع مخاطر المشروع وآثاره.

سيتم إعداد خطة عمل إعادة التوطين (RAP) وفقاً للمعايير IFI والممارسات الدولية الجيدة، بما في ذلك متطلبات الأداء PR5 للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية: حيازة الأراضي والقيود المفروضة على استخدام الأراضي وإعادة التوطين غير الطوعي. ترد الخطوات المختلفة في إعداد خطة عمل إعادة التوطين في هذه الوثيقة. لن تتم أي أنشطة مشروع قد تؤدي إلى نزوح مادي/ أو اقتصادي حتى يتم الانتهاء من هذه الخطة المحددة والموافقة عليها من قبل المقرضين ومالك المشروع وفقاً للمعايير والمتطلبات المعمول بها المحددة في الفصل الخامس من هذه الوثيقة. يقع تنفيذ خطة عمل إعادة التوطين على عاتق مالك المشروع: الهيئة الوطنية للإنفاق (NAT).

### ١.١ الغرض من إطار إعادة التوطين

يشير التصميم الأولي الحالي لمشروع مترو أبو قير إلى أن تنفيذ المشروع قد يؤدي إلى حيازة مؤقتة و/ أو دائمة للأرض بالإضافة إلى النزوح المادي والاقتصادي. وفقاً لـ PR5 الصادر عن البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية بشأن إعادة التوطين غير الطوعي، والمعيار البيئي والاجتماعي ٢ من AIBB بشأن إعادة التوطين غير الطوعي، ومعيار EIB 6 و WB ESS5 بشأن إعادة التوطين غير الطوعي، فإن خطة عمل إعادة التوطين (RAP) مطلوبة.

نظراً لأن تصميم المشروع لم يتم الانتهاء منه بعد، فإن طبيعة ومدى حيازة الأراضي والقيود المفروضة على استخدام الأراضي الناتجة عن أنشطة المشروع ليست معروفة تماماً في هذه المرحلة. يحدد RF الحالي أهداف إعادة التوطين والترتيبات التنظيمية وآليات التمويل لأي عملية إعادة توطين قد تعتبر ضرورية. بمجرد الانتهاء من التصميم وإتاحة النطاق الدقيق لحيازة الأرض، سيتم تطوير هذا الطلب في خطة عمل محددة لإعادة التوطين (RAP) بما يتماشى مع حجم وشدة الآثار.

يغطي هذا الإطار أنشطة المشروع الرئيسية، ويجب أن ينطبق على جميع الأشخاص المتضررين من المشروع (PAP) بما في ذلك الملاك الرسميين وغير الرسميين أو مستخدمي الأراضي والأصول المتأثرة بالمشروع. يقر إطار إعادة التوطين الذي تم إعداده للمشروع بأن إعادة التوطين غالباً ما تؤثر على الفئات الأكثر ضعفاً وتهميشاً (اقتصادياً وسياسياً واجتماعياً).

### ١.٢ أهداف إطار إعادة التوطين

- موازنة استراتيجية إعادة التوطين الخاصة بالمشروع مع متطلبات المقرضين (البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية، وبنك الاستثمار الأوروبي، والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، والبنك الدولي)
- تحديد التزام المشروع بتجنب أي آثار اجتماعية واقتصادية سلبية ناجمة عن حيازة الأراضي أو القيود المفروضة على استخدام الأشخاص المتأثرين للأراضي والنشاط الاقتصادي أو الوصول إليها.

- الحد من المخاطر المتعلقة بحياسة أراضي المشروع وإعادة التوطين، وتقوية العلاقات مع توفير الثقة للأسر والمجتمعات المتضررة فيما يتعلق بكيفية إجراء عمليات الاستحواذ على الأراضي واستعادة سبل العيش.
- توفير المبادئ الأساسية لعملية إعادة التوطين، بما في ذلك التعويضات الرئيسية وخيارات استعادة سبل العيش، والسياق القانوني الذي سيتم من خلاله إعداد وتنفيذ خطة عمل إعادة التوطين المستقبلية، وتصنيف عام للآثار والخسائر، واستحقاقات التعويض، واستعادة سبل العيش، نظرة عامة على الترتيبات والمسؤوليات المؤسسية وجدول إعادة التوطين والميزانية الأولية على النحو المبين في الفصل (١٣). سيتم إعداد الميزانية التفصيلية لإعادة التوطين وخطة التمويل لخطة إعادة التوطين.
- وضع في الاعتبار الآثار المتفاوتة للنزوح على الفئات الضعيفة والتي، بناءً على تقييم الضعف الذي سيتم تطويره خلال خطة عمل إعادة التوطين، قد تشمل الفقراء والمعدمين والمسنين والنساء والأطفال والأقليات العرقية أو الأشخاص ذوي الإعاقات العقلية أو الجسدية المحددة، الباعة غير الرسميين الثابتة والباعة غير الرسميين المتنقلين، الأفراد والجماعات الذين قد يفقدون الوصول إلى مصادر كسب العيش نتيجة لإعادة التوطين)
- تحديد الأفراد المحتمل تأثرهم بأنشطة مشروع مترو أبو قير، وتقييم شدة تلك الآثار
- وضع استراتيجية لتطوير وتنفيذ عملية إعادة التوطين وإبراز المعالم الهامة التي ستفقد التخطيط الشامل لإعادة التوطين وعملية التنفيذ (مثل تأكيد متطلبات البصمة الأرضية وما إلى ذلك)،
- ضمان أن الأشخاص المتضررين من المشروع (PAP) يتم تعويضهم بشكل عادل/ مناسب وشفاف عن فقدانهم للأصول (سواء بشكل دائم أو مؤقت) والوصول إلى الموارد، مما يؤثر على سبل عيشهم.

## ٢ وصف البيئة المحيطة بموقع المشروع

### ٢,١ التقسيمات الإدارية

يمر خط المترو بأربع مناطق بمحافظة الإسكندرية هي: المنتزه أول، المنتزه ثاني، شرق، وسط، كما هو موضح في الجدول التالي.

جدول ٢-١: توزيع محطات المترو حسب التقسيم الإداري لأحياء الإسكندرية

المنطقة	المحطات
المنتزه ثاني	الإصلاح، المعمورة، طسن، أبو قير
المنتزه أول	محمد نجيب (محطة جديدة)، سيدي بشر، ميامي (محطة جديدة)، العصافرة، المنذرة، المنتزه
شرق	كفر عبده (محطة جديدة)، الظاهرية، السوق، غبريال، فيكتوريا
وسط	اسكندرية/ مصر (محطة جديدة)، باب الشرق (محطة جديدة)، الحضرة، سبورتنج (محطة جديدة)، سيدي جابر

### ٢,٢ ملخص الشروط على طول أقسام الممر

يمكن تقسيم ممر المشروع إلى ثلاثة أقسام بناءً على المحطات الحالية والمقترحة:

#### ٢,٢,١ القسم أ - أبو قير إلى سيدي بشر

يبدأ طريق المترو رحلته في محطة أبو قير، ويشق طريقه عبر محطة طوسون ومحطة المعمورة في منطقة المنتزه ثاني. منطقة المنتزه الثاني هي منطقة حضرية ٣٠ كم جنوب شرق محافظة الإسكندرية على الساحل. وهي مركز للطلاب. ويعود الفضل في ذلك إلى وجود الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا للتعليم العالي وكلية التربية البدنية للبنين، والواقعة في النقطة الجنوبية الغربية لمحطة طوسون. بالإضافة إلى ذلك، توجد العديد من المدارس لتعليم ما قبل التعليم العالي مثل مدرسة Brigadler ومدرسة دريم للغات غرب المسار بين محطة طوسون والمعمورة، حيث تقع مدرسة الشهيد الابتدائية شرق المعمورة. بالإضافة إلى المرافق التعليمية، توجد العديد من الخدمات والمرافق الحكومية في المنطقة. ويشمل ذلك مستشفى أبو قير المركزي غرب المسار بين محطة أبو قير والمعمورة ومستشفى أبو قير للتأمين الصحي ومستشفى طوسون للتأمين الصحي. بالإضافة إلى ذلك، تقع الخدمات والأصول الحكومية مثل مركز شرطة المنتزه الثاني، ومكتب التصديق العالمي، ووحدة التراخيص المرورية في المنتزه، واتحاد ضباط البحرية، ومياه الشرب المعمورة غرب طريق القسم أ.

يمر خط المترو عبر منطقة المنتزه الأول. تعد منطقة المنتزه الأول، وهي أعلى منطقة مأهولة بالسكان في الإسكندرية، موطنًا للعديد من المعالم بما في ذلك قصر المنتزه وحديقة المنتزه، والواقعة شرق محطة المنتزه. بالإضافة إلى ذلك، على الجانب الغربي، يمكن العثور على مجموعة متنوعة من المدارس، وهي أكاديمية الإسكندرية المصرية، وكذلك مدرسة الكويت. المنذرة هي المحطة التالية والتي توفر بوابة لمجموعة متنوعة من المرافق الطبية، مثل مستشفى المنذرة التخصصي في الغرب وشركة مياه المنذرة ومركز شرطة المنذرة في الشرق مع شركة كهرباء الإسكندرية الواقعة في الوسط الغربي بين محطتي العصافرة وسيدي بشر.

### ٢,٢,٢ القسم ب - سيدي بشر إلى الظاهرية

منطقة الشرق هي منطقة نشطة في المدينة، تزود السكان بالمرافق التعليمية والثقافية والدعم الحكومي. القسم 3، الذي يبدأ في محطة فيكتوريا، يشتهر بشكل خاص بكلية فيكتوريا، وهي مدرسة بريطانية خاصة تأسست عام 1902. لا تزال المدرسة نشطة حتى اليوم، وتزود الطلاب من خلفيات ثرية بتعليم الفنون الحرة. تعد منطقة الشرق مركزاً للمرافق والموارد الطبية. يوفر مسار المترو بوابة إلى ما يقرب من عشرين مستشفى. يحيط بمحطة فيكتوريا العديد من المعاهد الطبية.

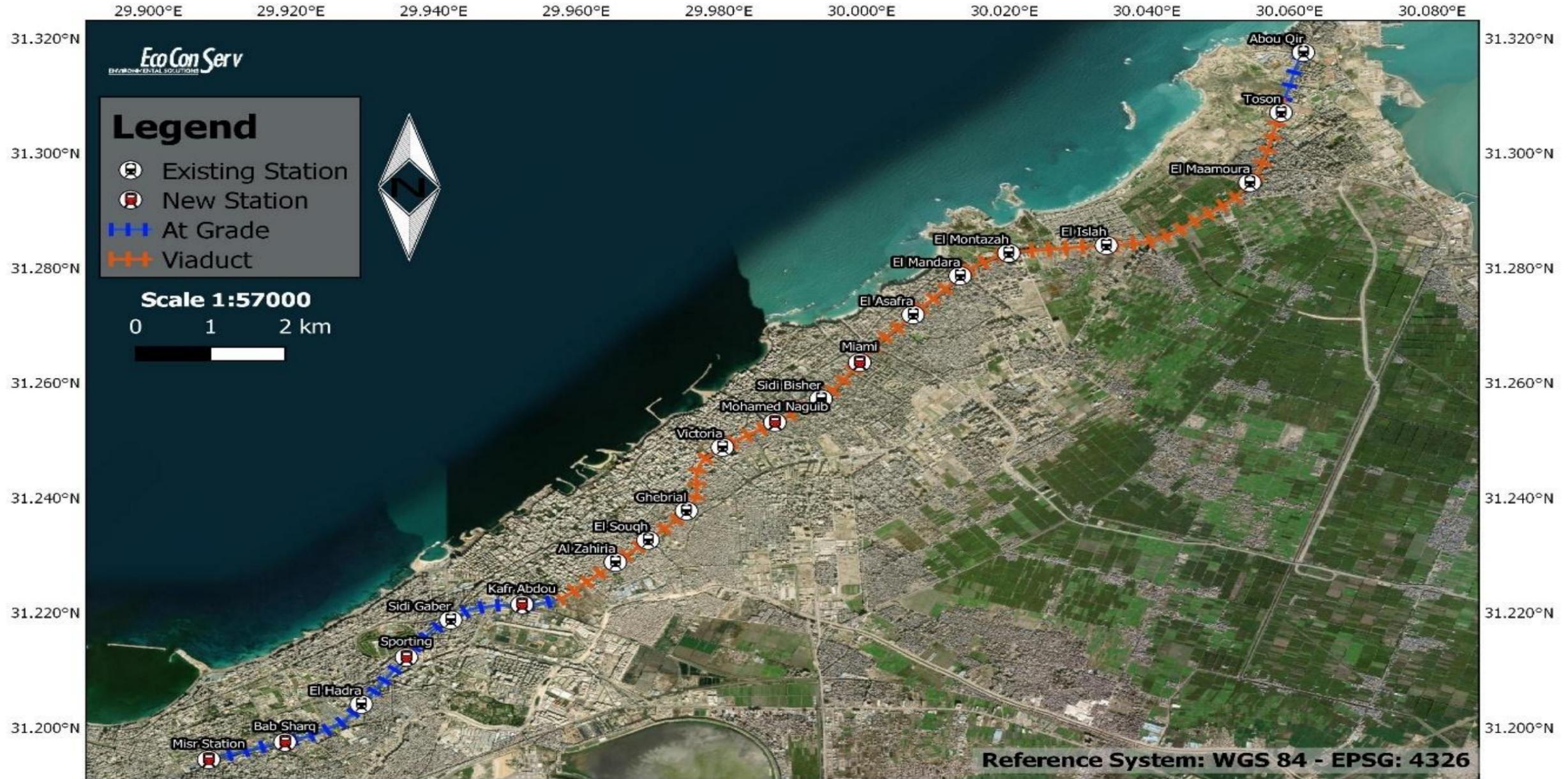
### ٢,٢,٣ القسم ج - كفر عبده إلى محطة مصر

ومن المتوقع أن تختتم رحلة المترو رحلتها من أبو قير في محطة مصر الجديدة الواقعة في منطقة الوسط. تحظى المحطة بشعبية في الإسكندرية لأنها تتصل بمحطة سيدي جابر، والتي توفر للمقيمين فرص سفر مباشرة إلى القاهرة، عاصمة مصر. تقع محطة مصر أيضاً بالقرب من المواقع التاريخية مثل المدرج الروماني، وكذلك ساحة الشهداء، التي تم تطويرها في ظل حكم الملك فاروق لتحسين المدينة بعد إنشاء نظام السكك الحديدية.

تعد منطقة الوسط مركزاً تعليمياً للعديد من الطلاب في الإسكندرية. توفر المنطقة طلاب مرحلة ما قبل التعليم العالي على وجه الخصوص مع مدارس اللغات والمدارس الدولية والمدارس العامة. علاوة على ذلك، يستفيد طلاب الجامعات أيضاً من المنطقة حيث تقع كلية التجارة وكلية الحقوق التابعة لجامعة الإسكندرية في المنطقة. تعد منطقة الوسط أيضاً مركزاً ثقافياً مع وجود مؤسسات مثل متحف الإسكندرية الوطني والمتحف اليوناني الروماني ومتحف الفنون الجميلة ومكتبة الإسكندرية وكلها موجودة شرق محطة باب الشرق المقترحة الجديدة.

## Alexandria Regional Metro - Abou Qir

### Final Alignment



شكل ١-٢: خريطة توزيع محطات المترو حسب التقسيم الإداري لأحياء الإسكندرية

### ٣ وصف المشروع

#### ٣,١ خلفية المشروع

يتم التخطيط حالياً بالإسكندرية لبدء تنفيذ مشروعين للنقل؛ الأول تطوير خط ترام الرمل، والثاني إنشاء خط مترو بطول ٤٣ كيلومتراً من أبو قير شرق الإسكندرية إلى برج العرب غرباً بتكلفة ٢,٥ مليار دولار أمريكي. وفقاً للخطة التي وضعتها وزارة النقل، يهدف مترو أبو قير الجديد إلى تقليل الازدحام المروري في شوارع المدينة الساحلية. يعاني الخط الحالي من نقص الصيانة اليومية وحالة التشغيل السيئة بشكل عام مما يؤثر على سلامة التشغيل وكفاءته. كما أن البنية التحتية وعربات السكك الحديدية في حالة سيئة للغاية. أسطول القطارات صغير (٦ قطارات تستخدم لتشغيل الخط)، مما يؤثر أيضاً على مستوى خدمة الخط .



شكل ٣-١: خريطة توضح المشاريع المستقبلية الأخرى المتوقع أن تتقاطع مع مرحلة المشروع الحالي (مترو أبو قير)

في وقت الذروة، يوجد قطار كل ١٠ دقائق ويستغرق الوصول من أبو قير إلى مصر حوالي ٥٠ دقيقة. في السنوات القليلة الماضية، انخفض عدد الخدمات بشكل كبير، من حوالي ٢٠٠ خدمة في اليوم إلى ما يزيد قليلاً عن ١٠٠ خدمة في اليوم، مما أثر بشكل كبير على عدد الركاب الذين يقدر عددهم بـ ٧١٠٠٠ مسافر يوميًا. وسيتم تنفيذ المشروع على ثلاث مراحل، تشمل أولها الاعتماد على خط سكة حديد أبو قير الحالي الذي يمتد لمسافة ٢٢ كيلومتراً من أبو قير إلى محطة مصر .

يدرس البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية ("EBRD") ، جنباً إلى جنب مع بنك الاستثمار الأوروبي ("EIB") ، والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) والوكالة الفرنسية للتنمية (AFD) توفير التمويل لحكومة مصر للمرحلة الأولى من المشروع، وهي تحديث وتوصيل الكهرباء لخط سكة حديد قائم يربط وسط مدينة الإسكندرية وشمال شرق أبو قير بنظام مترو عالي السعة. تاريخياً، تم إنشاء خط أبو قير كخط سكة حديد في الضواحي يخضع لسلطة الهيئة القومية للسكك الحديدية ("ENR"). سيتم نقل الملكية إلى الهيئة الوطنية للأنفاق ("NAT") بمجرد تحويل الخط إلى مترو عالي السعة، وستكون NAT مسؤولة عن تنفيذ المشروع وستكون مسؤولة عن الإشراف على التشغيل؛ الذي سيكون من قبل مشغل متخصص (لم يتم تحديده بعد). سيتم طرح مناقصة لتشغيل

المترو بحيث يتم ترشيح مقاول التشغيل والصيانة والمشاركة في المراحل النهائية من البناء. تم إجراء دراسة جدوى من قبل NAT في ديسمبر ٢٠١٩ وتجربتها حالياً SYSTRAL .

ستقوم دراسة الجدوى بتحديد وتحديث النطاق الفني التفصيلي للمشروع والميزانية، بما في ذلك التقييم الاقتصادي والمالي، ونهج الشراء والتعاقد، وتقديرات الجدول الزمني التفصيلية للتنفيذ. يبلغ طول خط أبو قير الحالي حوالي ٢٢ كيلومتراً، وهو خط سكة حديد إقليمي مزدوج المسار يربط مناطق شديدة الكثافة في وسط المدينة والجزء الشرقي منها. يبدأ من محطة الإسكندرية المركزية (محطة مصر) التي تربط المنطقة المركزية بأبو قير وتضم ٢٠ محطة (شاملة المحطتين) بما في ذلك محطتي سيدي جابر وفيكتوريا، للربط مع قطار الرمل. المرحلة الأولى من مترو الإسكندرية الإقليمي عبارة عن مشروع مترو بطول ٢١,٥ كم وسيتمدد على خط القطار الحالي بين محطة مصر ومحطة أبو قير. وسيشمل ذلك استبدال قطار الديزل الحالي بمترو يتم تشغيله بالكهرباء.

تشمل المرحلة الأولى ٢٠ محطة، منها ١٥ محطة قائمة و ٥ محطات جديدة سيتم بناؤها. يشمل نطاق المشروع أيضاً إيقاف تشغيل محطة سكة حديد الرمل. سيتم اتباع الممر الحالي وهناك نوعان من الجسور المقترحة التي تغطي المناطق الحضرية المكتظة بالسكان والمعابر متعددة المستويات. من إجمالي ٢٠ محطة مقترحة للمترو، هناك ما مجموعه ١٣ محطة مرتفعة على جسر و ٧ محطات أرضية. سيكون خط المترو مساراً مزدوجاً ولن ينقطع بتقاطعات المستوى. يعتبر هذا الممر النهائي كما تم التحقق من صحته من قبل NAT في ٧ يونيو ٢٠٢١. والذي سيتطلب جدولاً زمنياً للبناء حوالي ثلاث سنوات.

سيتم تنفيذ المرحلة الأولى بالكامل داخل ممر خط قطار أبو قير الحالي ولا توجد توسعات في هذه المرحلة. ستشمل أعمال إنشاء خط مترو أبو قير العناصر التالية:

- إيقاف تشغيل خط قطار أبو قير الحالي والبنية التحتية المرتبطة به بما في ذلك المحطات
  - عربات القطار بسعة ٢٥٠٠ راكب في ظروف ' AW2 (7 راكب/ م<sup>2</sup>)
  - الأعمال المدنية والإنشائية للمستودع والمحطات والجسر. سيتم بناء الجسور باتباع نهج مفرد الركيزة المقترح لتخفيف الحاجة إلى أرض إضافية خارج الممر الحالي للقطار. سيتم وضع إجمالي ١٣ محطة في القسم الذي يحتوي على جسر.
  - تنفيذ الأعمال الكهربائية والميكانيكية للمسار ونظام البنية التحتية للمترو، وإعداد إمدادات الطاقة للمترو
  - تنفيذ نظام الإشارات ونظام التحكم المركزي في جميع أنحاء وعبر خط المترو
  - نظام آلي لتحصيل الأجرة في المحطات
  - تتبع الاستبدال والأعمال التشغيلية
  - تحويل مسارات السكك الحديدية الحالية، وتسييج مسار المترو من مسار ENR بين محطة مصر وكفر عبده
  - تحويل المرافق العامة أثناء أعمال البناء إذا لزم الأمر
- تشمل هذه المرحلة أيضاً البنية التحتية التالية كجزء من المشروع:
- تسييج الممر
  - المستودع (ورشة الصيانة)
  - مبنى تحكم مركزي وإداري ومحطة فرعية للجهد العالي

## ٣,٢ تأثيرات المشروع

### ٣,٢,١ التأثيرات الإيجابية

من المتوقع أن يحقق المشروع العديد من التأثيرات الاجتماعية الإيجابية. تشمل أهم التأثيرات ما يلي :

- القضاء على القاطرات التي تعمل بالديزل مما يقلل من تلوث الهواء بما في ذلك السخام والمركبات العضوية المتطايرة وأكاسيد النيتروجين وأكاسيد الكبريت، وكلها تؤثر على الصحة العامة وكذلك البيئة.
- سيساعد التحول من الديزل إلى الكهرباء أيضًا في مواجهة التحدي المتمثل في استبدال وقود النقل السائل القائم على البترول ببدائل أنظف تسعى إلى خفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري.
- ستكون الحوادث المتعلقة بالقطارات منخفضة بقدر ما تكون عملية بشكل معقول على أنظمة النقل الحديثة، والتي تشمل خروج القطارات عن القضبان. وسيتم منع حوادث القطار مع المركبات حيث لن يكون هناك تقاطعات مستوية
- تحسين السلامة في النقل سيفيد النساء والرجال على حد سواء من حيث تقليل الإصابات والوفيات
- سيتم تقليل وقت التنقل اليومي لمستخدمي سكة حديد أبو قير نتيجة للنظام الحديث. قد يجذب هذا المزيد من الركاب لاستخدام المترو بدلاً من وسائل النقل الأخرى، مما سيساهم في تقليل الازدحام المروري بالسيارات وتلوث الهواء الناتج عن انبعاثات المركبات،
- يؤدي التحويل من وسائل النقل العام إلى القطارات عالية السرعة إلى انخفاض عدد الأميال التي تقطعها المركبات التي تعمل بالغاز أو الديزل، وتقليل تلوث الهواء، وتقليل آثار غازات الاحتباس الحراري، وتقليل عدد الحوادث.
- بالإضافة إلى ذلك، من المتوقع أن يوفر مشروع المترو العديد من فرص العمل خلال مرحلتي الإنشاء والتشغيل

### ٣,٢,٢ التأثيرات السلبية

ستشمل أعمال البناء الخاصة بالمشاريع إزالة التربة، والحفر، وتخزين المعدات، وغيرها من الأنشطة التي ستتداخل مع الاستخدام الحالي للأراضي في مواقع المشاريع. تختلف الآثار الناجمة عن حيازة الأراضي وإعادة التوطين القسري تبعًا لطبيعة أنشطة المشروع واحتياجاته من الأراضي والأنشطة الاقتصادية للسكان ونوع الملكية .

تشمل الآثار الغير مرغوب فيها التي يحتمل أن تنجم عن أنشطة المصادرة وإعادة التوطين؛ المخاطر المتعلقة بإعادة التوطين في فقدان الأرض، إذا كانت الأرض مملوكة للأفراد (ملكية خاصة)، أو التأثير على سبل العيش نتيجة للتغيرات في استخدام الأراضي والقيود المفروضة على الوصول أو فقدان أنواع مختلفة من الأصول.

فيما يتعلق بآثار إعادة التوطين، من الصعب للغاية تحديد عدد الأشخاص المتأثرين بالمشروع المحتمل تأثرهم في هذه المرحلة، ويرجع ذلك في المقام الأول إلى حقيقة أن المواقع النهائية للمشروع المطلوبة لم يتم تحديدها نهائيًا لجميع المحطات الجديدة (باب الشرق والمحطات الرياضية). لا يمكن إعداد خطة إعادة التوطين وسبل العيش للأشخاص المتأثرين بالمشروع في هذه المرحلة. عندما يتم إعداد هذه الخطة في المستقبل، يجب إعدادها في ضوء مبادئ إرشادات المؤسسات المالية الدولية والممارسات الدولية الجيدة بما في ذلك EBRD PR5 وإطار إعادة التوطين. ستحدد خطة عمل إعادة التوطين أيضًا المبادئ التي سيتم تطبيقها حول تعويض سبل العيش التي ستأثر باستخدام الأرض المطلوبة مؤقتًا أثناء إنشاء المترو.

### ٣,٢,٢,١ حيازة الأراضي الدائمة / تأثيرات سبيل العيش

حاليًا، تمتلك الهيئة القومية لسكك حديد مصر ENR طريق السكة الحديد بطول ٢٢ كم وجميع المرافق الموجودة داخل المسار. يجري التنسيق بين ENR والهيئة الوطنية للإنفاق NAT لنقل ملكية الخط وفقا لقرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢٣٦٠ لسنة ٢٠٢٠ الذي يعتبر خط سكة حديد أبو قير بكافة منشآته ومرافقه من أعمال المنفعة العامة. كما يتضمن القرار حق الاستحواذ على أي عقار أو أرض لازمة للمشروع (ملحق ١: القرار الوزاري لحيازة الأراضي).

#### ■ أكشاك وكافيتريات المستأجرين داخل المحطات الحالية

تقوم ENR بتأجير المحلات التجارية من خلال شركة تابعة لوزارة النقل (MOT) للاستثمار والتنمية، المسؤولة عن قطاع الاستثمار في وزارة النقل وكذلك ENR.

يشير حصر الأكشاك والمحلات التجارية الذي تم إعداده لدراسة إطار إعادة التوطين، ان المحلات داخل محطات السكة الحديد يصل عددها إلى وجود ٧ أكشاك و٣ متاجر / كافيتريات في محطات فيكتوريا وأبو قير وسيدي بشر.

لا يسري أي من عقود إيجار المحلات الحالية بعد أكتوبر ٢٠٢٣ (الملحق ٢: قائمة المحلات وحالة العقد). إلا أن الجرد لم يشمل عقود إيجار المحلات التجارية في محطة سيدي جابر ومحطة الإسكندرية، حيث لم يتم الانتهاء من التصاميم النهائية في هذا الامتداد. سيتم إجراء جرد نهائي يشمل جميع الأكشاك والمخازن المستأجرة حاليًا في جميع أنحاء المحطات عندما يتم تطوير تصاميم المشروع بشكل نهائي.



محطة فيكتوريا



محطة أبو قير

شكل ٣-٢: أكشاك داخل المحطات الحالية بمسار السكة الحديد

قد يكون التأثير على المحلات الموجودة داخل المحطات مؤقتًا في حالة توفير وحدات بديلة لها في محطات المترو الجديدة التي سيتم إنشاؤها؛ لكن ذلك يعتمد على التصميم النهائي والجدوى. لذلك اعتبر التأثير عليها دائما في المرحلة الحالية بحسب المعطيات المتوفرة. يجب تحديث ذلك في دراسة خطة عمل إعادة التوطين وفقاً للتصميم النهائي.

### المحلات التجارية خارج خط السكة الحديد

أشارت الزيارات الميدانية إلى وجود العديد من المحلات التجارية خارج مسار السكة الحديد بجوار سياج السكة الحديد. هذه المحلات التجارية مبنية على ممتلكات الهيئة القومية لسكك حديد مصر ENR . تقوم ENR بتأجيرها من خلال شركة MOT للاستثمار والتنمية، المسؤولة عن قطاع الاستثمار في وزارة النقل وكذلك السكة الحديد.

حسب البيانات المتوفرة لتصميم المشروع، ١٣ محطة مرتفعة (طوسون، المعمورة، الإصلاح، المنتزه، المندرة، العصافرة، ميامي، سيدي بشر، محمد نجيب، فيكتوريا، غبريال، السوق، الظاهرية)، في المناطق التي تقع فيها المحلات التجارية خارج مسار سكة حديد الهيئة القومية لسكك حديد مصر ENR. وأوضحت NAT أنه ستم إزالة السياج الحالي لممر قطار أبو قير في منطقة الجسر؛ لذلك، ستم إزالة المحلات التجارية الموجودة.

سيتم إعادة تصميم المنطقة الواقعة تحت الجسر بالتنسيق مع الجهات المعنية بمحافظة الإسكندرية وبما يتماشى مع التخطيط المستقبلي لهذه المناطق. منها الشوارع والمحلات التجارية وتخطيط الساحات لتسهيل انسياب حركة المرور.

قامت الهيئة القومية للإنفاق بإجراء حصر أولي من خلال شركة MOT نتج عنه وجود (١٤٥) محل تجاري خارج خط السكة الحديد (ملحق ٢: قائمة مستأجري المحلات). وفقاً لهذا الجرد، تم تصنيف حالة هذه المحلات وفقاً لحالة عقدها. كما هو موضح في الجدول التالي.

جدول ١-٣: تصنيف حالة عقد للمحلات الواقعة خارج مسار السكة الحديد

عدد المحلات	حالة التعاقد	مدة العقد
31	لم تعد صالحة	من 2009 إلى 2018
3	صالحة	حتى 30 يونيو 2021
46	صالحة	حتى يوليو 2021 إلى ديسمبر 2021
24	صالحة	حتى يناير 2022 إلى ديسمبر 2022
2	صالحة	حتى مارس 2023
20	صالحة	حتى نوفمبر 2023
1	صالحة	حتى مايو 2024
16	صالحة	حتى أغسطس 2026
1	صالحة	حتى أغسطس 2030
1	صالحة	حتى سبتمبر 2032
<b>إجمالي: 145</b>	<b>لم تعد صالحة: 31</b>	<b>صالحة: 114</b>

ينص عقد الإيجار على أن الهيئة القومية لسكك حديد مصر ENR تحتفظ بالحق في استعادة الممتلكات المؤجرة في الوقت الذي ترغب فيه. تنص المادة ٩ من نموذج العقد على ما يلي: "تحتفظ السلطة [ENR] لنفسها بالحق في إنهاء هذا العقد دون أن تتحمل مسؤولية أي تعطل أو أضرار في حالة قيام [ENR] ببيع العقار المستأجر أو في حاجة إليه من أجل أو لأغراض المؤسسات الحكومية الأخرى أو المؤسسات الفرعية. ويكفي أن يتم إخطار المستأجر بذلك قبل شهر واحد من خلال خطاب مسجل، ويجب سداد قيمة الإيجار له [المستأجر]، إذا تم دفعها مسبقاً، عن فترة [الإيجار] المتبقية على النحو التالي: إخلاء الممتلكات."

ينص الشرط المقابل في نموذج العقد على ما يلي: "يحق للطرف الأول [المستأجر] إنهاء العقد في حالة احتياج سكة حديد مصر إلى العقار المؤجر للمشاريع المستقبلية". (ملحق ٣: نموذج لعقود إيجار المحلات التجارية المتعلقة بوزارة النقل).



محلات في منطقة ميامي



سدي بشر

شكل ٣-٣: المحلات التجارية خارج مسار السكة الحديد المتجاورة لسياج السكة الحديد

#### المساجد الواقعة في مسار مترو أبو قير

كما ذكرنا سابقاً، ينقسم مترو أبو قير إلى ٣ أقسام، حيث يتم رفع قسامين بالكامل تقريباً عبر جسر من محطة أبو قير حتى محطة الظاهرية. يرجع ارتفاع المسار إلى عدد من عوامل الإدارة الهندسية والمناظر الطبيعية / الحضرية. أولاً، يضمن ارتفاع المسار عدم تأثر التخطيط العمراني وخطة التنمية لمحافظة الإسكندرية (بشكل أساسي لإدارة حركة المرور). علاوة على ذلك، يعتبر ارتفاع المسار أمراً بالغ الأهمية في القسم B حيث يحتوي على ممر ضيق للغاية. ومع ذلك، حتى مع ارتفاع المسار، فإن إزالة بعض البنية التحتية داخل المحاذاة أمر لا مفر منه. المباني الرئيسية الوحيدة التي ستتم إزالتها هي المساجد، وذلك أساساً لبناء محطات المترو الجديدة (أو إنشاء أجزاء جديدة للمحطات الحالية لاستيعاب حركة المترو). سيتم إزالة إجمالي ١٣ مسجداً لمشروع مترو أبو قير.

تضمنت دراسة الجدوى لخط مترو أبو قير دراسة لتوضيح الوضع الحالي للمساجد وتوضيح سبب الحاجة إلى إزالة المساجد. تم توضيح تأثير كل مسجد على الجسر من خلال الرسومات والأشكال، مع الخصم النهائي الذي تطلب إزالة جميع المساجد الثلاثة عشر.

تم تحديد المساجد التي سيتم هدمها من قبل استشاري تقييم الأثر البيئي والاجتماعي من خلال إعادة تقييم النتائج الأولية للمستشار الفني. أعاد مستشار تقييم الأثر البيئي والاجتماعي تقييم وضع المساجد باستخدام تحليل نوعي مع مراعاة التسلسل الهرمي للتخفيف وتحديد أولويات التجنب. عندما يكون التجنب غير ممكن، تم اقتراح عوامل تخفيف أخرى. ومع ذلك، يجب إعادة النظر في جميع نتائج ما يلي في إجراء تغيير التصميم وإعادة تقييمها مع تضمين المعايير / المتطلبات الفنية.

يغطي الجدول التالي قائمة جرد المساجد التي ستتم إزالتها على طول خط مترو أبو قير. يتضمن الجدول وصفاً لكل مسجد وموقعه ومبررات إزالة المسجد. التسلسل الهرمي المعتمد للتخفيف هو كما يلي:

التعويض؛ لتعويض الآثار التي لا يمكن تجنبها من خلال نقل المساجد أو إعادة بنائها في موقع مختلف.

- التخفيف؛ يمكن التخفيف بشكل مباشر من إزالة المسجد (على سبيل المثال، التعديلات الهيكلية للمسجد الحالي لاستيعاب الجسر بدلاً من إزالته؛
- تجنب؛ بناءً على التقييم النوعي لتصميم المحاذاة المقترح وموقع / حالة المسجد، فإنه يعتبر قابلاً للتجنب.

جدول ٣-٢: المساجد عبر مترو أبو قير

م.	اسم المسجد	طوابق	موقع	التسلسل الهرمي للتخفيف	التبرير
1	مسجد الفاتحين	طابقين	جبريال، حي شرق	التخفيف التعويضي	المسجد يقع بالكامل داخل ممر محاذاة الحدود وبشكل مباشر على مسار القطار الحالي. يُقترح أيضاً أن يكون هذا الجزء جسراً ولا مفر من إزالة المسجد
2	مسجد علي بن أبي طالب	٣ طوابق	المعمورة، المنتزه ثاني	التخفيف التعويضي	يقع المسجد داخل ممر المحاذاة وبشكل ارتفاعه حاجزاً أمام بناء جسر المترو وبالتالي لا مفر من إزالته
3	مسجد خالد بن الوليد	الدور الأرضي فقط	قسم الرمل، وسط	التخفيف التعويضي	أثناء إنشاء محطة سيدي بشر، لا مفر من إزالة مسجد خالد بن الوليد ما لم يتغير موقع المحطة. هذا هو الحال حتى الآن حيث تم الانتهاء من المحاذاة والمحطة على الجسر، حيث أن امتداد المحطة وأعمدتها الأساسية ستطلب المساحة التي يشغلها المسجد حالياً.
4	مسجد نور الإسلام فيصل	٣ طوابق	العصافرة، المنتزه أول	التخفيف التعويضي	يقع ما يقرب من نصف هيكل المسجد في الموقع / المنطقة المقترحة لمحطة ميامي. بالإضافة إلى ذلك، تحتوي على ٣ طوابق ستكون تقريباً بنفس ارتفاع الجسر وقريبة جداً من البنية الفوقية للجسر
5	مسجد دار السلام	الطابق الأرضي والروف	المنندرة، المنتزه أول منطقة	التخفيف التعويضي	المحطة المقترحة ل المنندرة يستند على المحطة الحالية ويقع المسجد داخل هيكل المحطة. نظراً لأنه سيتم إعادة بناء المحطة بالكامل كمحطة مترو، فلا مفر من إزالة المسجد .
6	مسجد الهدى	الدور الأرضي فقط	المنندرة، المنتزه أول	التخفيف التعويضي	إنه موقع الجدوى الوحيد لتوسيع محطة مترو سيدي جابر، لوجود محطة قطار حالياً. لا يمكن لمحطة القطار الحالية تلبية احتياجات محطة المترو
7	مسجد نور الإسلام باكوس	مقسمة الى ثلاثة أجزاء: الأول مكون من ٣ طوابق والثاني مكون من ٥ طوابق والثالث مكون	المنندرة، المنتزه أول	التخفيف التعويضي	يقع المسجد ضمن محاذاة المترو نظراً لطوله، فإنه سيقطع جسر المترو وبالتالي لا مفر من إزالته.

م.	اسم المسجد	طوابق	موقع	التسلسل الهرمي للتخفيف	التبرير
		من ٤ طوابق.			
8	مسجد مؤمنين	طابقين	سيدي بشر، المنتزه أول	التخفيف التعويضي	يقع المسجد داخل المحاذاة وسيكون ارتفاعه قريباً جداً من ارتفاع الجسر الذي سيشكل تحديات / مخاطر هيكلية أثناء البناء والمخاطر المحتملة. إزالة المسجد يعتبر أمراً لا مفر منه.
9	مسجد القباء	الدور الأرضي فقط	سبورتنج حي الوسط	التخفيف التعويضي	يقع المسجد داخل المحاذاة وسيكون ارتفاعه / تصميمه عملياً على حدود الجسر الخاص بالمنطقة مباشرة، وبالتالي فإن إزالة المسجد أمر لا مفر منه
10	مسجد الصابرين	طابقين	محمد نجيب، المنت زه أول	تجنب	يقع هذا المسجد داخل المحاذاة بالقرب من الموقع المقترح لمحطة محمد نجيب، ويتعارض مع خطة ما بعد الانتهاء من مشروع المترو (أعمال السياج / الهيكل). ومع ذلك، فإن إزالة المسجد يمكن تفاديها وينبغي أن يكون هناك مزيد من اعتبارات التصميم إلى احتمال تجنب إزالة المسجد. إذا اعتبرت غير ممكنة، يجب تطبيق التخفيف التعويضي.
11	مسجد بدر	طابقين	سيدي بشر، المنتزه أوال منطقة	التخفيف التعويضي	الأكاذيب مسجد داخل حدود محاذاة ممر لكن المنطق الرئيسي ويرتبط ذلك إلى حقيقة أن في طابقين، وسوف يكون حول نفس الارتفاع الجسر. وعليه فإن المسجد يتطلب إزالته.
12	مسجد أهل العصافرة	الدور الأرضي فقط	شركة العصافرة، المنتزه أوال منطقة	تخفيف	يقع المسجد جزئياً ضمن حدود ممر المحاذاة وليس قيد الاستخدام. ينتمي إلى مسجد آخر في منطقة العصافرة ولم يتم استخدامه في السنوات الأخيرة. فإنه ينصح من قبل الاستشاري، إذا تجنب غير ممكن نظراً لتصميم المشروع، للتخفيف من أثر من خلال تعزيز القائمة العصافرة سعة المسجد الناس.
13	مسجد الرحيق المختوم	٣ طوابق	سيدي بشر، المنتزه أوال	تجنب	المسجد حالياً داخل ممر المحاذاة ومن المتوقع أن يقطع مسار سياج المترو. ومع ذلك، فإن إزالة المسجد يمكن تفاديها وينبغي أن يكون هناك مزيد من اعتبارات التصميم إلى احتمال تجنب إزالة المسجد. إذا اعتبرت غير ممكنة، يجب تطبيق التخفيف التعويضي.

توضح الصور التالية أمثلة للمساجد داخل المحاذاة.



شكل ٣-٤: صور جوية لبعض المساجد الواقعة في مسار مترو أبو قير

<sup>1</sup> خط المحاذاة الموضح في كل شكل ليس مقياساً بل هو إشارة إلى المسار المعتمد بواسطة المحاذاة.



مسجد الهدى



مسجد قباء

شكل ٣-٥: صور لبعض المساجد عبر مترو أبو قير



في مصر، تتبع جميع أماكن العبادة المبنية بشكل خاص أو عام إلى وزارة الأوقاف. تم بناء جميع المساجد بدون ترخيص على أرض لم تكن مستخدمة من قبل ENR. رفعت هيئة الإنماء والإعمار العديد من قضايا التعدي على ممتلكاتهم للأرض التي تستخدمها المساجد. بدأت جميع المساجد في البداية كغرف صلاة صغيرة، لكنها توسعت في النهاية لتشمل المساجد من خلال أفراد المجتمع وجمع السكان التبرعات لتوسيع هذه المساجد. حدثت هذه العملية على مدى سنوات عديدة بعد الثورة، ومرت بمراحل مختلفة، كما أبلغ عنها الأئمة المختصون للمستشار. في السنوات الأخيرة، أصبحت جميع المساجد، بغض النظر عن حجمها، تابعة لوزارة الأوقاف. ونتيجة لذلك، أصبحت وزارة الأوقاف هي الجهة المختصة بالتعويضات المتعلقة بالمساجد سواء سيتم بناء مسجد بديل أو توسيع المساجد القائمة بالتشاور مع المجتمع.

قامت وزارة النقل بالتنسيق مع وزارة الأوقاف بإزالة المساجد المتضررة مقابل تعويض بقيمة (٢٥,٠٠٠,٠٠٠ جنيه مصري "الملحق ٤") المخصصة لبناء بدائل أخرى.

أجرى الاستشاري زيارات ميدانية لجميع المساجد التي ستتم إزالتها وأجرى مقابلات مع أئمة هذه المساجد. كما أجريت مقابلات مع المنظمات غير الحكومية الموجودة في الأصول الملحقة بالمساجد، وأجريت مقابلة مع مسؤول في مديرية الأوقاف بالإسكندرية. مما أوضح أن المساجد هي أصول ذات قيمة كبيرة لأفراد المجتمع. لذلك هناك إجراءات يجب اتباعها في هذا الشأن وهي:

١. التنسيق بين الهيئة المعنية بالمشروع (NAT) ووزارة الأوقاف باعتبارها الجهة المسؤولة عن جميع المساجد في مصر. للحصول على الموافقة (سبق القيام به كما هو مذكور أعلاه)،
٢. قيام مسؤولي وزارة الأوقاف بأنشطة استشارية مع المجتمع المحلي المحيط بالمساجد التي سيتم إزالتها من خلال أئمة المساجد. وذلك للتشاور معهم حول البدائل المقترحة والتي تشمل بناء مساجد جديدة أو توسعة المساجد القائمة لتلافي المشاكل والصراعات التي قد تنشأ عن إزالة المساجد،
٣. وجود مساجد بديلة أو المساهمة في إنشاء وتوسيع المساجد. يجب أن يتم ذلك قبل أن يبدأ البناء.

تتعاون بعض المنظمات غير الحكومية في مناطق المشروع حاليًا مع المسؤولين في مديرية الأوقاف في الإسكندرية، بالاستشارة مع المجتمع المحلي، والبحث عن مواقع بديلة لإنشاء مساجد جديدة، وحصر المساجد التي يمكن توسعتها في مناطق المشروع.

#### ■ الاستحواذ الدائم على أرض المحطة الجديدة ومواقع المخازن

سيشمل المشروع إنشاء خمس محطات جديدة بالإضافة إلى أرض المستودع وهي:

#### محطة محمد نجيب:

سيتم بناء محطة محمد نجيب ضمن حدود المسار الحالي ولن تتطلب حيازة أرض أو تغيير استخدام الأرض الحالي.

#### محطة ميامي:

سيتم بناء محطة ميامي داخل حدود المسار الحالي ولن تتطلب حيازة الأرض أو تغيير استخدام الأرض الحالي.

#### محطة كفر عبده وأرض المستودع:

سنتقام محطة كفر عبده والمستودع على أرض النحاس (النحاس) المملوكة حاليًا لوزارة قطاع الأعمال العام، والتي تم تضمينها في القرار الوزاري لحيازة الأرض الصادر بهذا الشأن. أرض النحاس هي مساحة كبيرة من الأراضي الخالية، يوجد في جزء منها مصانع قديمة وليست عاملة مملوكة لوزارة قطاع الأعمال العام. تقدير تقريبي 110,221 م<sup>2</sup> (± 4000 م<sup>2</sup>)

### محطة باب الشرق :

يتضمن إنشاء محطة باب الشرق قطعتي أرض إحداهما مبنى إداري لمديرية الصحة بالإسكندرية والأخرى أرض ملكية خاصة بدون مرافق تستخدم كجراج للسيارات. المبنى الإداري لمديرية الصحة بالإسكندرية مساحتها حوالي ١٠٠٠ م<sup>٢</sup> (± ٣٠ م)، وأرض موقف سيارات خاص مساحتها حوالي ٨٤٠ م<sup>٢</sup> (± ١٠ م)

### محطة سبورتنج :

يتضمن بناء محطة سبورتنج قطعتين أرض، إحداهما مملوكة للهيئة القومية لسكك حديد مصر ENR تستخدم حالياً كمستودع، والأخرى عبارة عن أرض ملكية خاصة بدون مرافق، وتستخدم كجراج للسيارات. الأرض المستخدمة من قبل ENR كمستودع، مساحتها حوالي ١٠٠٠ م<sup>٢</sup> (± ١٠ م)، وأرض الملكية الخاصة والمستخدمة كجراج للسيارات مساحتها حوالي ٩١٥ م<sup>٢</sup> (± ١٠ م)

لا تزال NAT تدرس حالة قطعتي الأرض (الملكية الخاصة) لمحطتي باب الشرق وسبورتنج: بحيث يتم تضمينها في القرار الوزاري لحيازة الأراضي. سوف تكون هناك حاجة لشراء الأرض للمضي قدماً في المشروع.

### الإسكندرية / محطة مصر :

في نهاية خط المترو، سيتم إنشاء محطة جديدة داخل حدود محطة مصر (محطة القطار الرئيسية بالإسكندرية) بالقرب من سور المحطة. أرض المحطة الجديدة التي تملكها الهيئة القومية لسكك حديد مصر ENR : جزء من الأرض ليس به مرافق (غير مستخدمة) وجزء آخر به مكاتب مغلقة قديمة (غير مستخدمة) تعود لموظفي السكك الحديدية (لم يتم تحديد المساحة المطلوبة بعد).



(1) المبنى الإداري لمديرية الصحة بالإسكندرية



(2) أرض الملكية الخاصة والمستخدمة كجراج للسيارات

شكل ٣-٧: صور مواقع محطة سبورتنج الجديدة

### الباعة غير الرسميين الثابتون - التأثيرات على سبل العيش

لاحظ المستشار وجود بائعين غير رسميين ثابتين داخل مسار السكة الحديد عند مستويات التقاطع؛ في محطات العصافرة وسيدي بشر وفيكتوريا وغبريال والسوق والظاهرية.

العدد التقريبي للبائعين غير الرسميين الثابتين داخل مسار السكة الحديد هو (١٢) ويتضمن أكشاكاً خشبية مستخدمة كأسطبل (١)، ومتاجر صغيرة تبيع الملابس / الخضار / الطعام (١١). تم رصدهم في المنطقة الواقعة بين محطات العصافرة ميامي ومحطات فيكتوريا وغبريال. كان الباعة غير الرسميين الثابتين موجودون داخل الممر وقت قيام الاستشاري بزيارات الموقع. أوضح هؤلاء البائعون أنه ليس لديهم وضع قانوني وبالتالي يخفون في أوقات حملات تفتيش الشرطة. كما أنهم غير نشطين بشكل يومي.



محل صغير لبيع الملابس (بين فيكتوريا وغبريال)



محل صغير لبيع الخضار (فيكتوريا)

شكل ٣-٨: باعة غير رسميين داخل مسار السكة الحديد بين محطة فيكتوريا والعصافرة

كشفت الزيارات الميدانية والمقابلات التي اجراها الاستشاري مع مديري محطات القطار أنه لا يوجد أشخاص بلا مأوى أو مستوطنين داخل المحطات أو بداخل ممر القطار على طول طريق قطار أبو قير الحالي. وأوضح مديرو المحطة أن التواجد المستمر لرجال الأمن في المحطات يضمن عدم تواجد متشردين داخل المحطات. بالإضافة إلى ذلك، فإن العمال الذين يمشون بانتظام على طول المسارات للصيانة سيبلغون على الفور عن أي شخص بلا مأوى لوحظ لمنع أي مخاطر حوادث تنشأ عن القطارات المتحركة.

٣,٢,٢,٢ الحيازة المؤقتة للأراضي / التأثيرات على سبل العيش

سينتج عن إنشاء الخط تأثيرات مؤقتة على سبل العيش، حيث ينشط بائعو الشوارع غير الرسميين بشكل خاص خارج مسار السكة الحديد عند مستويات التقاطع وعند مداخل المحطات، فهم يبيعون الفاكهة / الخضار / الأسماك / الطعام ... إلخ. ولم يتمكن الاستشاري من عددهم، لاختلاف عددهم، وهم ينتقلون من مكان إلى آخر في المنطقة، بالإضافة إلى أنهم لا يتواجدون بشكل منتظم كل يوم. ينتشر الباعة الجائلون في مناطق الظاهرية وسيدي بشر والسوق وفيكتوريا والمعمورة.



السوق إلى الظاهرية



فيكتوريا وغبريال

شكل ٣-٩: الباعة في الشوارع خارج مسار السكة الحديد عند تقاطع العصافرة والظاهرية

سيتم اعتماد تدابير مناسبة لاستعادة سبل العيش للبائعين المتقاعين غير الرسميين الذين سيتأثرون بالمشروع. وخلال أنشطة التشاور التي أجريت بين الخبير الاستشاري والبائعين غير الرسميين المتقاعين، أوضح الأخير أن طبيعة أعمالهم المرنة تسمح لهم بالانتقال من مكان إلى آخر. لم يبدو أي اهتمام / اهتمام بالتعرف على المشروع لأنهم يعتقدون أنهم لن يتأثروا بأنشطته وأنهم قادرون على

العمل في أي مكان مزدحم، مثل محطات الحافلات، بالقرب من المكاتب الحكومية والمدارس. حتى أن بعضهم اعتقد أن وجود عدد كبير من العمال سيوفر لهم فرصة عمل جيدة للبيع خلال فترة البناء، ولكن هذا لن يشجعه المشروع لضمان صحة وسلامة البائعين والمجتمع إلى حد كبير.

ستدرج NAT ما يلي في قسم المواصفات / المتطلبات الفنية لحياسة الأراضي ESHS المذكور في الملحق ١٢ في أعمال عقد المقاول " EPC: لن يُسمح بالحياسة المؤقتة للأراضي خارج الهيئة القومية لسكك حديد مصر ENR إلا كمعاملة تجارية (إيجار) - لن يتم تنفيذ أي مصادرة للحصول على أرض مؤقتة"

في حالة عدم إمكانية أماكن متاحة، قد يحتاج المقاول إلى استئجار قطعة أرض لتخصيصها لهذا الغرض. وسيتم ذلك وفقاً لمبدأ إرادة المشتري الراغب في البيع بين المقاول ومالك الأرض، ومن خلال عقد رسمي لمدة محددة يتم تجديدها إذا لزم الأمر.

#### ٤ الإطار التشريعي لإعادة التوطين في مصر

ستتم معالجة قضايا إعادة التوطين وحيازة الأراضي في إطار المشروع المقترح وفقاً لتوجيهات القوانين التي تحكم جمهورية مصر العربية في هذا الصدد، وإرشادات المؤسسات المالية الدولية والممارسات الدولية الجيدة ذات الصلة بإعادة التوطين غير الطوعي. ستلتزم NAT بالامتثال لـ EBRD PR5 وأفضل الممارسات لأي تعديلات مستقبلية. سيقام هذا القسم بالتفصيل الإطار القانوني المصري .

#### ٤.١ التشريعات والمبادئ التوجيهية الرئيسية

التشريعات والمبادئ التوجيهية الرئيسية التي سيتم مناقشتها في هذا القسم هي كما يلي :

- القانون رقم ١٨٧ لسنة ٢٠٢٠ بتعديل بعض أحكام القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٩٠ بشأن حيازة الأراضي للمنفعة العامة
- قانون ٢٠١٨/٢٤ بتعديل بعض أحكام القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٩٠ بشأن حيازة الأرض
- قانون ٢٠١٥/١ بتعديل بعض أحكام القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٩٠ بشأن حيازة الأرض
- يحدد القانون ١٩٩٠/١٠ بشأن مصادرة الممتلكات للمنفعة العامة
- قانون ٥٧٧ لسنة ١٩٥٤ وقانون ٢٧ لسنة ١٩٥٦ لحيازة الأرض
- قانون ٢٧ لسنة ١٩٥٦
- الدستور المصري الجديد
- القانون المدني ١٣١ لسنة ١٩٤٨

سياسة الحكومة المصرية أن تدفع التعويضات أو تقدم المساعدة للأشخاص الذين تتأثر أراضيهم وممتلكاتهم بالمشاريع التي تنفذها الحكومة. يختص هذا القسم بالوسائل والأسباب والجهات المختصة لتنفيذ أحكام وقواعد القانون الإداري والقانون المدني والقانون المتعلقة بنزع الملكية الخاصة للمنفعة العامة. بالإضافة إلى ذلك، يغطي هذا القسم القيود، والشروط الشرعية للإجراءات التي تطبقها الإدارة الموجودة تحت تصرفها، ونتائج مصادرة الممتلكات، بالإضافة إلى الإجراءات القانونية لحيازة الممتلكات الخاصة.

تنص التعديلات التي أدخلت على قانون حيازة الأراضي المصري لعام ١٩٩٠ (القانون ١٠/١٩٩٠) من خلال القانون ٢٠١٨/٢٤ على أنه قبل جرد الأصول، سيتم الإعلان عن الموعد علناً وسيتم إخطار "الأطراف المعنية" كتابياً و "جميع المالكين وأصحاب الحقوق" للممثل أمام اللجنة المسؤولة التي تجري الجرد في موقع المشروع لتحديد / توضيح الممتلكات وحقوق الملكية. بموجب هذه الصيغة، تم توسيع نطاق القانون ليشمل "أصحاب الحقوق" بالإضافة إلى المالكين الرسميين، إلا أن تعريف "أصحاب الحقوق" في سياق هذا التعديل لا يزال غير واضح. قد يكون مفهوماً أن أصحاب الحقوق الذين ليس لديهم وثائق ملكية رسمية من الممكن اعتبارهم مؤهلين للحصول على تعويض، ومع ذلك تظل حقوق مستخدمي الأراضي غير الرسميين بما في ذلك واضعي اليد غير واضحة. (لمزيد من التفاصيل، انظر الملحق 5)

نص تنظيم حق الملكية في الدستور والقانون، الدستور المصري الجديد، الذي صدر نهاية عام ٢٠١٢، في مادته ٢١ على أن "الدولة تضمن الملكية المشروعة بكافة أنواعها: العامة، التعاونية، الخاصة والوقف وحمايتها وفق القانون".

وفقاً للقانون المصري، يوضح الجدول التالي أنواع ملكية الأراضي في مصر:

جدول ٤-١: أنواع تملك الأراضي في مصر

نوع ملكية الأرض	الوصف
أراضي عامة أو تابعة للدولة <sup>٢</sup>	وهي مقسمة إلى الملك العام للدولة الذي لا يمكن تفديره، والملك الخاص للدولة والذي يمكن التصرف فيه بشكل عام من خلال البيع أو الإيجار أو التخصيص (أي النقل المشروط عند استيفاء معايير معينة، مثل الاحتفاظ باستخدام الأرض دون تغيير ودفع الأقساط المتبقية من ثمن الأرض أو عن طريق حق انتفاضة)
أملاك خاصة	والتي يمكن عزلها / نقلها بحرية. نص الدستور في المادة ٢٤ منه على أن "الملكية الخاصة مصونة ولا يجوز نزع ملكيتها إلا للمنفعة العامة ومقابل تعويض عادل يدفع مقدما. كل هذا وفق القانون."

من المهم ملاحظة أن القانون المدني (رقم ١٣١ لعام ١٩٤٨) يعترف بـ (الحيابة) (أي حيابة الممتلكات غير المنقولة / المنقولة بدون ملكية) كقناة شرعية لاكتساب ملكية الممتلكات المعنية من خلال الحيابة المعاكسة، بشرط أن كانت (الحيابة) "سلمية بلا اعتراض ودون انقطاع" لمدة ١٥ عامًا. بموجب القانون، لا تنطبق الملكية من خلال الحيابة السلبية على أراضي الدولة.

<sup>٢</sup> الغالبية العظمى من الأراضي في مصر هي أراض صحراوية عامة أو مملوكة للدولة وهي في الغالب غير مطورة (تقدر بنحو ٩٠-٩٥ ٪ من الأراضي الوطني).

## ٥ معايير المؤسسات المالية الدولية

إرشادات المؤسسات المالية الدولية وأفضل الممارسات بما في ذلك EBRD PR5 "حيازة الأراضي والقيود المفروضة على استخدام الأراضي وإعادة التوطين غير الطوعي"، معيار EIB 6 "إعادة التوطين غير الطوعي"، و WB ESS5 بشأن "حيازة الأراضي والقيود المفروضة على استخدام الأراضي وإعادة التوطين غير الطوعي" هي وثائق المعايير التي تم تطويرها مع الأهداف الرئيسية المتمثلة في تجنب وتقليل وتخفيف الآثار الاجتماعية السلبية الناتجة عن الاستيلاء على الأراضي أو التأثير على مصادر سبل العيش نتيجة لمشروع تنموي. ينطبق معيار الأداء هذا على الإزاحة المادية و / أو الاقتصادية الناتجة عن الأنواع التالية من المعاملات المتعلقة بالأراضي:

### ٥.١ متطلبات الأداء للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية: EBRD PR5 حيازة الأراضي، والقيود على استخدام الأراضي، وإعادة التوطين غير الطوعي

- يمكن تلخيص متطلبات EBRD PR 5 المتعلقة بالنزوح الاقتصادي، ذات الصلة بهذا المشروع على النحو التالي:
- تقليل أو تجنب المشروع الذي يؤدي إلى النزوح الاقتصادي، كلما كان ذلك ممكناً، من خلال استكشاف تصاميم بديلة للمشروع. إذا كان النزوح أمراً لا مفر منه، فيجب وضع خطة عمل مناسبة لاستعادة سبل العيش.
  - التخفيف من الآثار الاجتماعية والاقتصادية السلبية من حيازة الأراضي أو القيود المفروضة على استخدام الأشخاص المتأثرين للأراضي أو الأصول أو الموارد الطبيعية وإمكانية وصولهم إليها من خلال ضمان تخطيط أنشطة استعادة سبل العيش وتنفيذها مع الكشف المناسب عن المعلومات، والاستشارة، ومشاركة المعلومات مع المتضررين.
  - تحسين أو، على الأقل، استعادة سبل العيش والقدرة على كسب الدخل ومستويات المعيشة للنازحين، بما في ذلك أولئك الذين ليس لديهم حقوق قانونية معترف بها أو مطالبات بالأرض (الموجودة في المنطقة المتأثرة بالمشروع في وقت التاريخ النهائي)، إلى مستويات ما قبل المشروع ودعمها خلال الفترة الانتقالية.
  - وضع أحكام خاصة لمساعدة المحرومين أو الضعفاء من الأفراد أو الجماعات (الموجودة في المنطقة المتأثرة بالمشروع في وقت التاريخ النهائي، والتي قد تتأثر سلباً بالنزوح أكثر من غيرها والتي قد تكون محدودة في قدرتها على المطالبة أو الاستفادة من المساعدة المعيشية والفوائد الإنمائية ذات الصلة.
  - إنشاء آلية للنظم لتلقي ومعالجة المخاوف المحددة بشأن النزوح واستعادة سبل العيش التي يثيرها المشردون في الوقت المناسب.

### ٥.٢ معيار بنك الاستثمار الأوروبي

يتطلب المعيار ٦ الخاص بإعادة التوطين غير الطوعي الصادر عن بنك الاستثمار الأوروبي (EIB) ؛ أن يشير إعادة التوطين غير الطوعي إلى النزوح المادي و / أو النزوح الاقتصادي نتيجة حيازة الأراضي ذات الصلة بالمشروع أو تقييد الوصول إلى الموارد الطبيعية. الهدف من هذا المعيار هو تجنب وتقليل إعادة التوطين التي يسببها المشروع، ومنع عمليات الإخلاء القسري، واحترام حق الفرد في السكن الملائم، والتأكد من تصميم تدابير التخفيف من إعادة التوطين وتنفيذها من خلال الاستشارة الهادفة، ومشاركة الأشخاص المتأثرين بالمشروع.

يصف المعيار ٦ بالتفصيل كيف ينبغي التخطيط لإعادة التوطين ، والأدوات والدراسات اللازمة لتخطيط إعادة التوطين (التعداد ، والدراسات الأساسية الاجتماعية والاقتصادية ، والمواعيد النهائية ، ومعايير الأهلية) ، واستراتيجيات التعويض لإعادة التوطين واستعادة الدخل (استراتيجيات التقييم للأصول الثابتة بتكلفة الاستبدال الكاملة بالإضافة إلى مصاريف الانتقال للمنازل، وتكلفة

الاستبدال الكاملة بناءً على القيمة السوقية ، أو الإمكانات الإنتاجية ، أو الجودة السكنية المكافئة ، بما في ذلك أي رسوم إدارية ، أو رسوم الملكية ، أو تكاليف المعاملات القانونية الأخرى للأرض).

يتطلب تنفيذ المعيار S6 مشاركة مستمرة لأصحاب المصلحة وإعطاء اهتمام خاص للفئات الضعيفة. يلتزم S6 بإدخال تحسينات على ظروف الأشخاص المتأثرين بالمشروع الذين اعتادوا العيش في ظروف معيشية دون المستوى المطلوب قبل النزوح بقيادة المشروع.

بالإضافة إلى ذلك، يجب أن يؤخذ في الاعتبار تحديد المعيار ٧ لتجنب أو تقليل، أو التخفيف من الآثار الضارة المحتملة لعمليات بنك الاستثمار الأوروبي على الأفراد والمجموعات المعرضة للخطر أو علاجها. يضمن المعيار ٧ أن الفئات الضعيفة التي تم تحديدها خلال مرحلة الفرز للمشروع، والتحليل المفصل خلال مرحلة التقييم الاجتماعي للمشروع، أن الفئات الضعيفة لن تتأثر سلباً بالمشروع. من الضروري تضمين الفئات الضعيفة في خطة مشاركة أصحاب المصلحة في المشروع SEP بما يتماشى مع المعيار ١٠.

### ٥,٣ معيار البنك الدولي

تتمثل أهداف المعيار البيئي والاجتماعي بشأن إعادة التوطين غير الطوعي (ESS5) في:

- تجنب أو تقليل إعادة التوطين غير الطوعي وما يرتبط بها من اضطرابات عن طريق استكشاف بدائل تصميم المشروع.
- تجنب الإخلاء القسري
- التخفيف من الآثار الاجتماعية والاقتصادية السلبية التي لا يمكن تجنبها من حيازة الأراضي أو القيود المفروضة على استخدام الأراضي من خلال:
  - تقديم تعويض في الوقت المناسب عن خسارة الأصول بتكلفة الاستبدال
  - مساعدة النازحين في جهودهم لتحسين، أو على الأقل استعادة، سبل عيشهم ومستويات معيشتهم، بالقيمة الحقيقية، إلى مستويات ما قبل النزوح أو إلى المستويات السائدة قبل بدء تنفيذ المشروع، أيهما أعلى.
- تحسين الظروف المعيشية للفقراء أو المستضعفين الذين نزحوا جسدياً (PAPs) ، من خلال توفير السكن الملائم ، والوصول إلى الخدمات والمرافق ، وضمان الحيازة.
- تصور أنشطة إعادة التوطين وتنفيذها كبرامج تنمية مستدامة، مع توفير موارد استثمارية كافية لتمكين الأشخاص النازحين من الاستفادة بشكل مباشر من المشروع، حسب طبيعة المشروع.
- التأكد من تخطيط أنشطة إعادة التوطين وتنفيذها مع الإفصاح المناسب عن المعلومات والاستشارة الهادفة والمشاركة المستتيرة للمتضررين.
- ينطبق المعيار على جميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع بغض النظر عن العدد الإجمالي للمتأثرين وشدة التأثير والملكية القانونية للأرض. سيتم إعطاء اهتمام خاص لاحتياجات الفئات الضعيفة المعرضة للنزوح، والتي تشمل أولئك الذين يعيشون تحت خط الفقر، وكبار السن، والنساء والأطفال، والعمال غير الرسميين ومستخدمي الأراضي غير الرسميين (مثل الباعة الثابتين في ممر القطر والأفراد والجماعات الذين قد يفقدون مصدر رزقهم نتيجة حيازة الأرض).

### ٥,٤ البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية

الهدف من معيار 2 للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية هو:

- تجنب وتقليل إعادة التوطين غير الطوعي الممكنة من خلال استكشاف بدائل المشروع

- في حالة عدم إمكانية تجنب إعادة التوطين غير الطوعي، يكون الهدف تعزيز استعادة سبل عيش الأشخاص المتضررين، وتقديم المساعدة في إعادة التوطين، والتعويضات، والاستحقاقات، وتحسين مستويات المعيشة للفقراء والفئات النازحة الضعيفة.
- إذا كان من المتوقع أن تنتج أنشطة المشروع آثارًا بيئية واجتماعية واقتصادية تساهم في خسارة الأرض، فيجب على العميل: التخطيط لتعداد الأشخاص الذين سيتم تهجيرهم، وإعداد خطة إعادة توطين ليتم تنفيذها، أو خطة إعادة توطين مختصرة في الأماكن التي بها سكان نازحون ذو تعداد قليل مع الحصول على موافقة البنك، وإطار تخطيط إعادة التوطين مما يتناسب مع مدى ودرجة التأثيرات. إجراء مشاورات هادفة مع الأشخاص الذين سيتم تهجيرهم، وضمان الإفصاح عن المعلومات المناسبة، وإبلاغ الأشخاص المتضررين بحقوقهم، والمشاركة في تنفيذ ورصد وتقييم خطة إعادة التوطين
- علاوة على ذلك، إنشاء آلية للتظلم يتم تنفيذها ومراقبتها لتمكين أصحاب المصلحة المعنيين من التعبير عن مخاوفهم وتلقي التعليقات. بالإضافة إلى تنفيذ مرحلة الإعداد الاجتماعي حيث يمكن للمجتمعات المتضررة تلقي الدعم الاجتماعي.

## ٦ تحليل الثغرات بين التشريعات المصرية ومتطلبات إرشادات المؤسسات المالية الدولية وأفضل الممارسات

هذا القسم يقارن القواعد واللوائح المصرية مع معايير المؤسسات المالية الدولية التي تتناول إعادة التوطين غير الطوعي. سيوضح هذا القسم من إطار إعادة التوطين أوجه التشابه والاختلاف وسيشير بشكل أكبر إلى الصعوبات التي قد تنشأ في تنفيذ المشروع. تتوافق التشريعات المصرية إلى حد كبير مع إرشادات المؤسسات المالية الدولية لإعادة التوطين غير الطوعي. هذا يتضمن:

- اشتراط دفع تعويضات في حالة الاستحواذ الإجباري على الأرض
- الحاجة إلى التعويض عن الممتلكات المكتسبة على أساس القيمة السوقية الكاملة للعقار في بيانات الحكم
- ضرورة التعويض عن الخسائر سواء كانت مؤقتة أو دائمة في الإنتاج أو الأضرار التي تلحق بالأصول الإنتاجية
- النص على السبل القضائية السابقة لتسوية المنازعات وحقوق الاستئناف

ومع ذلك، هناك عدد من المجالات المحددة حيث تمتد الأحكام المطلوبة بموجب إرشادات المؤسسات المالية الدولية ومتطلبات أفضل الممارسات إلى أبعد من تلك المطلوبة بموجب التشريع المصري، كالتالي:

جدول ٦-١: مقارنة اللوائح المصرية بمعايير ومتطلبات المؤسسات المالية الدولية وتدبير أفضل الممارسات لسد الثغرات

الموضوع	متطلبات التشريع المصري	معايير المؤسسات المالية الدولية ومتطلبات أفضل الممارسات	تدابير لسد الفجوات
تأمين / تعويض الممتلكات	التعويضات بقيمة الاستبدال وزيادات قيمة الأصول لا يتم احتسابها من قبل اللوائح المصرية. يتم احتساب التعويض على أساس سعر السوق في المنطقة وتزويدها بنسبة ٢٠٪ إضافية. ومع ذلك، فإن التعويض الناتج غالباً ما يكون أقل من قيمة استبدال الدخل المفقود. لا يوجد شرط لإيجاد أرض بديلة.	سيتم احتساب التعويض عن الممتلكات المفقودة على أساس تكلفة الاستبدال الكاملة، بمعنى آخر، يجب أن يكون التعويض مساوياً لما يمكن الأشخاص المتضررين من المشروع (PAP) من استعادة سبل عيشهم على المستوى السابق لإعادة التوطين. بالنسبة لإرشادات المؤسسات المالية الدولية، يجب تحسين سبل عيش الأشخاص الذين تأثرت سبل عيشهم بشكل سلبي بمشروع ما أو على الأقل استعادة و / أو تعويضهم بشكل مناسب عن أي خسائر متكبدة. على هذا النحو، عندما يكون النزوح المادي أو الاقتصادي أمراً لا مفر منه، تتطلب المؤسسات المالية الدولية وضع خطة إعادة توطين مقبولة.	التعويض بتكلفة الاستبدال الكاملة، وفقاً للقيمة السوقية وقت التعويض. في حالات فقدان الأراضي ذات سبل العيش القائمة على الأرض، يجب أولاً منح المتضررين أرضاً بديلة بجودة أفضل أو متساوية إلى الحد العملي، كما في حالة الاستحواذ الدائم على الأراضي للمحطات الجديدة (باب شرق ومحطات سبورتيج) وأرض المستودع. في حالات فقدان الأرض أو الهياكل، يجب أن يكون التعويض معادلاً لتكلفة الاستبدال بالإضافة إلى تكاليف النقل. لا يجوز حسم إهلاك الأصول أو قيمة المواد المنقذة من قيمة تكلفة الإحلال كما في المساجد والمحلات التجارية. في حالة توفير خيار التعويض النقدي أو المسجد / المحل البديل، يجب أن يعتمد التقييم على تكلفة توفير هيكل بديل. بالنسبة للهياكل المنقولة، مثل الأكشاك أو الأكشاك، سيتم توفير مواقع بديلة قابلة للمقارنة. الهيئة القومية للأنفاق، صاحب المشروع سيكون مسؤولاً عن إعداد دراسة RAP ودفع التعويض بما يتوافق مع جميع المعايير المعمول بها، أي اللوائح المصرية ومعايير / متطلبات المقرضين وإطار سياسة إعادة التوطين هذا. سيتم التعويض الإجراء التالي:
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• تحدد هيئة مسح الأراضي المصرية قيمة التعويض وفقاً للقانون المصري.</li> <li>• ستقوم NAT بعد ذلك بإجراء تعداد لجميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع من خلال مديرية الإسكان في محافظة الإسكندرية.</li> <li>• سيتم تشكيل لجنة تعويضات وستتألف من ممثلين عن الإدارة القانونية لشركة NAT، ووحدة إدارة المشاريع التابعة لـ NAT، وإدارة العقارات في محافظة الإسكندرية، وشركة MOT للاستثمار.</li> <li>• ستقوم لجنة التعويضات بالتشاور مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع المحدد نيابة عن NAT، من أجل             <ul style="list-style-type: none"> <li>- ناقش قيمة التعويض مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع</li> <li>- تحديد الفجوة بين قيمة التعويض المقدرة من قبل هيئة المساحة المصرية وقيمة الاستبدال الكاملة.</li> <li>- التوصل إلى اتفاق بشأن التعويض النهائي المستحق. ستكون NAT مسؤولة عن دفع مبالغ التعويض الكاملة المقدرة، بما في ذلك أي تعويضات إضافية ناجمة عن الفرق في التقييم بين المعايير الدولية والمحلية (تكلفة الاستبدال الكاملة).</li> </ul> </li> </ul>

الموضوع	متطلبات التشريع المصري	معايير المؤسسات المالية الدولية ومتطلبات أفضل الممارسات	تدابير لسد الفجوات
<b>التاريخ النهائي</b>	لا يوجد موعد نهائي بموجب القوانين المصرية. خاصة إذا كانت الآثار مرتبطة بالأراضي.	تحدد إرشادات المؤسسات المالية الدولية موعدًا نهائيًا لمنع تدفق الأشخاص إلى منطقة المشروع. وقد تم النص على هذا الإجراء من أجل حماية صاحب المشروع ومنع إهدار الموارد.	سيختلف الموعد النهائي حسب المشروع ومكوناته المختلفة. سيتم تحديد التاريخ بشكل منفصل لكل مكون. - الموعد النهائي لجميع الأصول الواقعة ضمن ممتلكات سكة حديد مصر، وهي المحلات المستأجرة والمساجد وأرض مصنع النحاس، سيكون تاريخ نشر القرار الوزاري لحيازة الأرض للمشروع في الجريدة الرسمية. - الموعد النهائي لجميع البائعين غير الرسميين المنتقلين والثابتين هو تاريخ الانتهاء من التعداد ومسح جرد الأصول.
<b>استحقاق التعويض حق واضعي اليد</b>	بموجب القانون المصري، الأشخاص والكيانات الوحيدون الذين يحق لهم الحصول على تعويض هم أولئك الذين لديهم حقوق ملكية مسجلة، على سبيل المثال، ملاك الأراضي المسجلين وشاغليها والمستخدمين وأصحاب حقوق الغير مسجلين أو أولئك الذين حصلوا قانونًا على الحق في تسجيل ملكيتهم ولكنهم، لسبب ما، لم يكمل التسجيل. التشريع المصري لم يعترف بحقوق واضعي اليد.	• معايير الأهلية للتعويض الفئة ١: أولئك الذين لديهم حقوق قانونية رسمية على الأرض (بما في ذلك الحقوق العرفية والتقليدية المعترف بها بموجب قوانين الدولة)؛ الفئة ٢: أولئك الذين ليس لديهم حقوق قانونية رسمية للأراضي وقت إجراء التعداد، ولكن لديهم مطالبة بأرض معترف بها أو معترف بها بموجب القوانين الوطنية. الفئة ٣: أولئك الذين ليس لديهم حق قانوني معترف به أو يطالبون بالأرض التي يشغلونها (واضعو اليد). بموجب EBRD PR5، تخضع جميع الأراضي اللازمة للمشروع للتعويض	فئات الأشخاص الذين يجب تعويضهم بموجب التشريع المصري أقل من تلك المحددة في إرشادات المؤسسات المالية الدولية. في إطار هذا المشروع، سيتم النظر في جميع الفئات (١،٢،٣) للتعويض وفقًا لإرشادات المؤسسات المالية الدولية . يجب تقديم المساعدة في إعادة التوطين من أجل تحسين سبل عيش الأشخاص المتأثرين بالمشروع أو على الأقل استعادة مستويات ما قبل النزوح أو المستويات السائدة قبل بدء تنفيذ المشروع، أيهما أعلى . وفقًا لذلك، يجب تعويض الأفراد تحت الفئتين ١ و ٢ بتكلفة الاستبدال الكاملة ومعايير إرشادات المؤسسات المالية الدولية للدفع قبل الشراء. سوف تشمل: - أصحاب الأراضي المطلوبة للمحطات الجديدة والمستودع - مساجد عبر طريق مترو أبو قير - الأكشاك والكافيتريات ومستأجري المحلات داخل المحطات الحالية وخارج مسار السكة الحديد أولئك الذين يستخدمون الأرض ولكن ليس لديهم حقوق أو مطالبة قانونية معترف بها (أي الأفراد تحت الفئة ٣) سيتم تعويضهم عن استثماراتهم على الأرض بحيث يتم تحسين سبل عيشهم أو على الأقل استعادتها إلى مستويات ما قبل النزوح أو إلى المستويات السائدة قبل بداية تنفيذ المشروع، أيهما أعلى. - الباعة غير الرسميين الثابتين - الباعة المنتقلون غير الرسميين يجب تعويض جميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع عن فقدانهم للأصول، بغض النظر عن وضعهم القانوني. يشمل التعويض الدعم المالي أو الفني حتى يتمكن الأشخاص المتأثرون بالمشروع من استعادة سبل معيشتهم إلى مستويات ما قبل النزوح أو إلى المستويات السائدة قبل بدء تنفيذ المشروع، أيهما أعلى.
<b>تخطيط إعادة التوطين والمتطلبات الإجرائية</b>	لا يوجد حاليًا أي شرط لإعداد خطة عمل رسمية لإعادة التوطين بموجب القانون المصري، ولا لإجراء أي من الأنشطة لخطة إعادة التوطين مثل "التعداد"، والمسح الاجتماعي والاقتصادي، والاستشارة مع الأشخاص المتضررين من المشروع، أو المراقبة أو الإبلاغ.	عندما يكون هناك تأثير على الأرض وسبل العيش أو سينتج عن المشروع الممول تقييد الوصول، يتطلب المشروع إعداد خطة عمل رسمية لإعادة التوطين . من أجل إعداد خطة إعادة التوطين، من الضروري القيام بأنشطة خطة إعادة التوطين مثل "التعداد" أو المسح الاجتماعي والاقتصادي أو الاستشارات مع الأشخاص المتضررين من المشروع أو الرصد أو الإبلاغ.	يجب أن تقوم NAT و / أو الوزارات الأخرى المعنية بمكونات المشروع بما يتوافق مع إرشادات المؤسسات المالية الدولية بإعداد خطط عمل إعادة التوطين الخاصة بالموقع عند الحاجة. بالإضافة إلى ذلك، سيتم تنفيذ أنشطة الاستشارة خلال عمر المشروع وكجزء من خطة عمل

الموضوع	متطلبات التشريع المصري	معايير المؤسسات المالية الدولية ومتطلبات أفضل الممارسات	تدابير لسد الفجوات
	علاوة على ذلك، لا توجد إشارات محددة في التشريع إلى "إعادة التوطين غير الطوعي". كما أنه لا يوجد شرط استشارة صريح في القانون المصري.		إعادة التوطين.
استعادة سبل العيش / الدخل والمساعدة	لا تحدد اللوائح المصرية بدلات استعادة الدخل حيث خسائر الدخل التجاري للأشخاص المتأثرين بالمشروع. لا يوجد شرط لتوفير الدعم الانتقالي أو استعادة سبل العيش.	بموجب أفضل الممارسات للمبادئ التوجيهية للمؤسسات المالية الدولية، يجب تعويض خسارة الدخل الناتجة مباشرة عن تنفيذ المشروع. تضع إرشادات المؤسسات المالية الدولية أحكامًا لفقدان مصادر الدخل أو سبل العيش، سواء كان على الأشخاص المتضررين الانتقال إلى موقع آخر أم لا. يتطلب ذلك مساعدة الأشخاص المتأثرين بالمشروع في جهودهم لتحسين سبل عيشهم ومستويات معيشتهم أو على الأقل إعادتهم إلى مستويات ما قبل النزوح أو إلى المستويات السائدة قبل بدء تنفيذ المشروع.	نظرًا لأن القانون المصري لا يناقش التعويض عن فقدان الدخل، بل يغطي فقط الأراضي والأصول (على سبيل المثال، لن تتمكن الفئات التالية من استعادة دخلها بسبب عدم وجود آلية لاستعادة الدخل: - مستأجرو الأكشاك والكافيتريات داخل المحطات الحالية ومستأجرو المتاجر خارج مسار السكة الحديد - الباعة غير الرسميين الثابتين - الباعة المتنقلون غير الرسميين لن يتمكن هؤلاء من استعادة دخلهم بسبب عدم وجود آلية لاستعادة الدخل سيتم تطبيق معايير مؤسسات التمويل الدولية المتعلقة باستعادة سبل العيش. لذلك، سيتم تعويض أولئك الذين يتأثر دخلهم عن خسارة الأرباح والدخل. إن توفير متاجر بديلة للأكشاك والكافيتريات والمحلات التجارية، أو برامج تدريبية للبائعين غير الرسميين الثابتة والباعة غير الرسميين المتنقلين لمساعدتهم في الحصول على فرص عمل، أو إضفاء الشرعية على وضعهم بطريقة رسمية سيساعد على استعادة سبل عيشهم سيتم تقديم مواقع بديلة لكسب العيش للبائعين غير الرسميين حتى يتمكنوا من إعادة تأسيس أعمالهم.
الفئات الضعيفة	لم تتناول اللوائح المصرية كيفية معاملة الفئات الضعيفة المتضررة من مصادرة الممتلكات.	تنص أفضل ممارسات إرشادات المؤسسات المالية الدولية على أهمية الاهتمام بحقوق الأقليات. دعم سبل العيش البديلة. بالنسبة لجميع الفئات الأخرى من الأشخاص النازحين اقتصاديًا، تصف خطة إعادة التوطين الترتيبات الممكنة للحصول على عمل أو لإنشاء شركة، بما في ذلك توفير المساعدة ذات الصلة بما في ذلك التدريب على المهارات أو الائتمان أو التراخيص أو التصاريح أو المعدات المتخصصة. كما هو مطلوب، يوفر تخطيط سبل العيش مساعدة خاصة للنساء أو الأقليات أو الفئات الضعيفة التي قد تكون محرومة في تأمين سبل عيش بديلة.	إعطاء اهتمام خاص لاحتياجات الفئات الضعيفة من بين النازحين. سيتم إعطاء اهتمام خاص لمن هم تحت خط الفقر، والذين لا يملكون أرضًا، وكبار السن، والنساء، والأسر ذات العائل الواحد وذوي الإعاقة، أو العمال غير الرسميين ومستخدمي الأراضي غير الرسميين (مثل واضعي اليد والأفراد والجماعات الذين قد يفقدون مصدرهم من سبل العيش نتيجة حيازة الأرض). يجب أن يشاركوا في هذا المشروع من خلال دعوتهم إلى أنشطة مشاركة أصحاب المصلحة والاستشارات. لم يتم بعد توضيح محدد لهذه المجموعات وأحجامها وخصائصها. يحتاج المشروع في المرحلة المقبلة إلى إجراء مسح اجتماعي من أجل تحديد الفئات الضعيفة. بعد ذلك، يجب تقييم آثار المشروع. على وجه التحديد، يجب دفع زيارات ميدانية للفئات الضعيفة من أجل إعلامهم بالمشروع وآثاره الإيجابية والسلبية. بالإضافة إلى ذلك، يجب إبلاغهم بآلية التظلم وإعطاء طرق الاتصال بلجنة التعويضات من أجل الحصول على المعلومات المطلوبة.
الوصول إلى الإفصاح عن المعلومات في الوقت المناسب وذات الصلة	ينص القانون المصري على تزويد الأشخاص المتأثرين بالمشروع بالمعلومات ذات الصلة وفي الوقت المناسب.	تركز إرشادات المؤسسات المالية الدولية حول مشاركة أصحاب المصلحة وإفصاح المعلومات على أن "الإفصاح في الوقت المناسب عن معلومات المشروع ذات الصلة يمكن أصحاب المصلحة من فهم مخاطر المشروع وآثاره وفرصه. وإدراكًا لذلك وكما هو متوقع في خطة إشراك أصحاب المصلحة، سيقدم	يجب أن يبدأ المشروع أنشطة إشراك أصحاب المصلحة الشاملة التي ستستمر خلال عمر المشروع أثناء التخطيط والتنفيذ والمراقبة والتقييم لأي أنشطة استحوذ على الأراضي واستعادة سبل العيش. سيكون دمج التنظيم المجتمعي هو المفتاح لتوفير مستوى مرضٍ من المعلومات.

الموضوع	متطلبات التشريع المصري	معايير المؤسسات المالية الدولية ومتطلبات أفضل الممارسات	تدابير لسد الفجوات
		المقترض أصحاب المصلحة المحددين بالمعلومات ذات الصلة في الوقت المناسب وبطريقة مناسبة.	يجب تضمين جميع أنشطة الاستشارة التي ستتخذ في سياق هذا المشروع في دراسة خطة عمل إعادة التوطين
آليات التظلمات والتعويض (GRM)	يسمح القانون المصري بإنشاء "جان متخصصة" لمعالجة المظالم الناشئة عن سوء فهم سياسة المشروع، أو الناتجة عن النزاعات بين الجيران. يسمح القانون بشهر واحد للاعتراض على قرار إعادة التوطين، وأربعة أشهر لطلب التعويض، وثلاثة أشهر في حالة النزاع بين عدة أفراد أو أطراف على عقار واحد. من المعروف أن قضايا المحاكم في مصر تتطلب فترات طويلة من الوقت قبل التمكن من التوصل إلى تسوية. بقصد معالجة الوقت الطويل الذي قد تطلبه المحكمة المصرية لمعالجة النزاعات وحلها .	آلية التظلم وفقاً لإرشادات المؤسسات المالية الدولية هي "سكون آلية تظلم متناسبة مع المخاطر والآثار المحتملة للمشروع وستكون سهلة المنال وشاملة". حيثما كان ذلك ممكناً ومناسباً للمشروع، ستستخدم آلية التظلم الرسمي أو غير الرسمي الحالية. أ. من المتوقع أن تعالج آلية التظلم المخاوف بسرعة وفعالية وبطريقة شفافة مناسبة ويسهل الوصول إليها من قبل جميع الأطراف المتأثرة بالمشروع، دون أي تكلفة ودون عقاب. لن تمنع الآلية أو العملية أو الإجراءات الوصول إلى سبل الانتصاف القضائية أو الإدارية. سيبلغ المقترض الأطراف المتأثرة بالمشروع بعملية التظلم في سياق أنشطة المشاركة المجتمعية، وسيتيح للجمهور سجلاً يوثق الردود على جميع المظالم المستلمة؛ و ب. سيتم التعامل مع المظالم بطريقة مناسبة وستكون متحفظة وموضوعية وحساسة ومستجيبة لاحتياجات ومخاوف الأطراف المتأثرة بالمشروع. ستسمح الآلية أيضاً برفع الشكاوى مجهولة المصدر ومعالجتها	من الضروري للمشروع إنشاء آلية معالجة المظالم التي تكون مقبولة ويمكن لأفراد المجتمع الوصول إليها. سيكون بمثابة المحطة الأولى للأشخاص الذين لديهم شكوى وسيكون لديهم عدة قنوات لتقديم شكوى. سيتم النظر في جميع الالتماسات والرد عليها وسيتم تحديد الإجراءات الواجب للتعامل مع المظالم وإدارتها. علاوة على ذلك، سيحصل موظفو التنمية الاجتماعية لديهم على معلومات حول كيفية توثيق المظالم وكيفية تحويلها إلى الكيان المعني. يجب إبلاغهم بأنه يمكنهم رفع القضية إلى المحكمة إذا دعت الحاجة، يظل الأشخاص المتضررون أحراراً في فتح قضية أمام المحكمة دون تسجيل شكاوهم لدى آلية التظلم. يجب إنشاء آلية التظلم والحفاظ عليها بما يتماشى مع إرشادات المؤسسات المالية الدولية.
الاستشارة	يتم احتساب مشاركة الأشخاص المتأثرين بالمشروع في التشريعات الوطنية ولكنها تقتصر على نشر نتائج التعداد ومبالغ التعويض في البلدية لمدة أسبوعين من تاريخ النشر والتي يمكن للأفراد خلالها الاعتراض وتقديم المطالبات. لا يوجد شرط واضح للاستشارة أو السعي إلى مشاركة المجتمعات قبل بدء حيازة الأرض.	بموجب إرشادات المؤسسات المالية الدولية، يجب استشارة المجتمعات والأفراد المتضررين والمساهمة في عمليات حيازة الأراضي وإعادة التوطين. يجب توثيق الاستشارة مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع.	ستتمكن المجموعات المتأثرة من الوصول إلى المعلومات الكاملة حول عملية إعادة التوطين وخيارات التعويض من خلال موقع الهيئة القومية للإنفاق على الموقع الرسمي ( <a href="http://www.nat.org.eg/arabic/">http://www.nat.org.eg/arabic/</a> )، وموقع IFI ( <a href="https://www.ebrd.com/esia">https://www.ebrd.com/esia</a> ) (html). وسيتم توفيرها أيضاً بنسخة ورقية في المكتب الرئيسي للهيئة NAT الكائن في ميدان رمسيس، القاهرة، مصر وفي مبنى محافظة الإسكندرية الواقع على الطريق الزراعي، مدخل سموحة. بالإضافة إلى ذلك، لتسهيل الوصول إلى الحزمة على طول الطريق البالغ طوله ٢٢ كيلومتراً، ستتوفر نسخ ورقية في محطة مصر (المحطة النهائية) ومحطة سيدي جابر ومحطة أبو قير (المحطة النهائية). يجب تطبيق التخطيط واتخاذ القرار بالمشاركة في خيارات إعادة التوطين والتعويضات.
الرصد والتقييم	يوضح غياب إجراءات المراقبة والتقييم في القوانين المصرية الاختلافات بين النظامين. يمكن أن يؤدي نقص الموارد المصرح بها قانوناً إلى تقييد آليات المساءلة والحوكمة للمشاريع الممولة. يمكن أن يؤثر عدم التكافؤ بين إرشادات المؤسسات المالية الدولية والسياسة المصرية سلباً على فكرة الاستشارة وصنع القرار ومبادئ الإفصاح الموضحة في إرشادات المؤسسات المالية الدولية.	وفقاً لإرشادات المؤسسات المالية الدولية، فإن المشاريع بما في ذلك إعادة التوطين أو حيازة الأراضي تحتاج إلى متابعة تنفيذ التدابير من خلال المراقبة والتقييم، داخلياً ومن خلال طرف مستقل (على سبيل المثال منظمات المجتمع المدني والمنظمات غير الحكومية والمؤسسات الوطنية لحقوق الإنسان) أو لتسهيل مراقبة المجتمع، حيثما تكون عملية ومقبولة من قبل المجتمعات المعنية. فيما يتعلق بالإبلاغ، سيُنشئ المقترض قنوات اتصال وتقارير منتظمة إلى المجتمعات والأفراد المتأثرين والمعنيين، سواء من خلال الملخصات غير الفنية لتحديثات التقدم، وأنشطة المشاركة، والاجتماعات العامة، وجلسات الاستماع القائمة على القضايا المستهدفة.	يجب مراقبة أنشطة إعادة التوطين أثناء تنفيذ المشروع كما هو مفصل في إطار إعادة التوطين. على هذا النحو، فإن المشروع هو تطوير نظام M&E وإعداد التقارير المتوافق مع معايير المؤسسات المالية الدولية.

## ٧ الأدوار والمسؤوليات

يلخص هذا الفصل عملية الاستحواذ الفعلي على الأراضي والتعويضات لمشروع مترو أبو قير ، مع توضيح الأدوار والمسؤوليات المنوطة بالسلطات ذات الصلة من خلال كل مرحلة من مراحل العملية ؛

### ٧.١ الترتيبات المؤسسية والتنظيمية لحيازة الأراضي

تشارك العديد من الهيئات الحكومية في إجراءات حيازة الأراضي وإعادة التوطين. تلعب لجنة التقييم دورًا رئيسيًا في حيازة الأراضي وإعادة التوطين، وهي هيكل مستقل يتم إنشاؤه في كل محافظة بقرار من وزير الموارد المائية والري مع تغيير عضويتها كل عامين.

#### ١. التحضير لإصدار قرار رئيس مجلس الوزراء بشراء أرض لمصلحة عامة

يتم تنفيذ الإجراءات التالية استعدادًا لإصدار قرار رئيس الوزراء بحيازة الأرض للمشروع:

- أجرى المستشار الفني لشركة (SYSTRA) NAT دراسة المشروع
- تم التحديد المبني لأماكن المصادرة ونقل الملكية غير المتوافقة مع المشروع
- أعدت وزارة النقل مذكرة وقدمت إلى مجلس الوزراء لإصدار مرسوم المصلحة العامة لمشروع مترو أبو قير.
- أجرى المستشار الفني في (SYSTRA) NAT مسحًا ميدانيًا لتأكيد نتائج الدراسة المكتبية من خلال جمع بيانات الدراسة حول حيازة الأراضي للمصلحة العامة.
- محافظة الإسكندرية تجري مسحاً للتأكد من خسارة الممتلكات، وكذلك لتقدير مبلغ التعويض. طلب صاحب المشروع (وزارة التجارة) / هيئة المشروع (نات) من رئيس الوزراء إصدار قرار حيازة الأرض بناءً على نتيجة المسح. يقوم صاحب المشروع / هيئة المشروع بإيداع مبلغ التعويض المقدّر من قبل لجنة التقدير التابعة لخزينة المحافظة أو خزينة الهيئة العامة للمساحة المصرية (ESA).

#### ٢. إصدار قرار رئيس مجلس الوزراء بشراء أرض لمصلحة عامة

صدر قرار رئيس الوزراء بشأن حيازة الأرض للمصلحة العامة بمذكرة تغطي وصف المشروع والمساحة اللازمة لحيازة الأرض للمصلحة العامة. يتم الإعلان عن هذا المرسوم في الجريدة الرسمية، ومقر مكتب المحافظة والمحكمة الابتدائية في منطقة الاختصاص حيث يتم إجراء حيازة الأراضي.

#### ٣. تقييم الممتلكات

يتم إبلاغ مالك العقار المراد مصادرته بخطاب رسمي ويطلب منه حضور تأكيد للعقار. تشكلت لجنة بموجب القانون رقم ١٠/١٩٩٠ وتعديلاته بالقانون ٢٠٢٠/١٨٧ والقانون رقم ٢٠١٨/٢٤ والقانون رقم ٢٠١٥/١، هذه اللجنة مسؤولة عن تحديد العقارات المتأثرة بالمشروع، وتؤكد الموقع والوضع القانوني للممتلكات المتأثرة مع مالك العقار. يتم الكشف عن نتيجة المسح في مكتب المحافظة والبلدية، كما يتم إبلاغها لمالك العقار بخطاب رسمي.

يتم احتساب مبلغ التعويض وفقاً للسعر السائد وقت التقييم من قبل جزء آخر من لجنة التقييم المكونة من مندوب من مكتب محافظة ESA بصفته رئيس لجنة التقييم، ومديرية الإسكان والمرافق في المحافظة، ومديرية ضرائب العقارات في المحافظة. بعد حساب التعويض، يقوم مقترح المشروع بإيداع المبلغ اللازم.

#### iv. الإفصاح عن نتيجة التقييم

يتم الكشف عن نتيجة التقييم (أي مساحة السطح، الموقع، اسم المالك الظاهر، تقييم التعويض) في مكتب المحافظة ESA ومكتب المحافظة لمدة شهر واحد. يتم إبلاغ مالك العقار بنتيجة التقييم بخطاب رسمي. بالإضافة إلى ذلك، يتم الإعلان عن وصف المشروع، وفترة ومكان الإفصاح عن نتيجة التقييم في الجريدة الرسمية (Egyptian Gazette)، وصحيفتين يوميتين لمدة أسبوع واحد.

#### v. نقل الملكية

في حالة عدم وجود شكوى، يتم نقل ملكية العقار عن طريق التوقيع على مستند.

#### vi. معالجة المظالم

يضمن الإطار القانوني المصري خطوتين لمعالجة المظالم. الخطوة الأولى للتظلم هي ملكية العقارات. يحق لمالك العقار التظلم من المعلومات المتعلقة بالعقار مثل الوضع القانوني لمدة ١٥ يومًا بعد إعلانه، ويكون مقدم المشروع أو مكتب المحافظة هو نافذة الاتصال الخاصة بهذا التظلم. الخطوة الثانية للتظلم هي تقييم مبلغ التعويض. يحق لكل من مالك العقار وصاحب المشروع التظلم من نتيجة التقييم في المحكمة الابتدائية في المحافظة التي سيتم فيها الاستحواذ. يتم التعامل مع التظلم بموجب القانون رقم ١٠/١٩٩٠ وتعديلاته بالقانون ٢٠٢٠/١٨٧ والقانون رقم ٢٤/٢٠١٨ والقانون رقم ١/٢٠١٥.

#### ٧,٢ المسؤولية في السلطات المعنية

فيما يتعلق بالجهات المعنية بحيازة الأراضي للمنفعة العامة والتعويض، يعتبر صاحب المشروع (في هذه الحالة وزارة النقل) هو الجهة التي تطلب نزع الملكية للمنفعة العامة. تعتبر المحافظة وهيئة المساحة المصرية الجهة المسؤولة عن حيازة الأراضي وتقدير قيمة التعويضات للمشروع بموجب القانون رقم ١٠/١٩٩٠ وتعديلاته بالقانون ٢٠٢٠/١٨٧ والقانون رقم ٢٤/٢٠١٨ والقانون رقم ١/٢٠١٥. فيما يتعلق بالتعويضات / المساعدة غير المحددة في الإطار القانوني المصري، تتحمل وزارة النقل مسؤولية التصرف كما هو موضح في الجدول التالي:

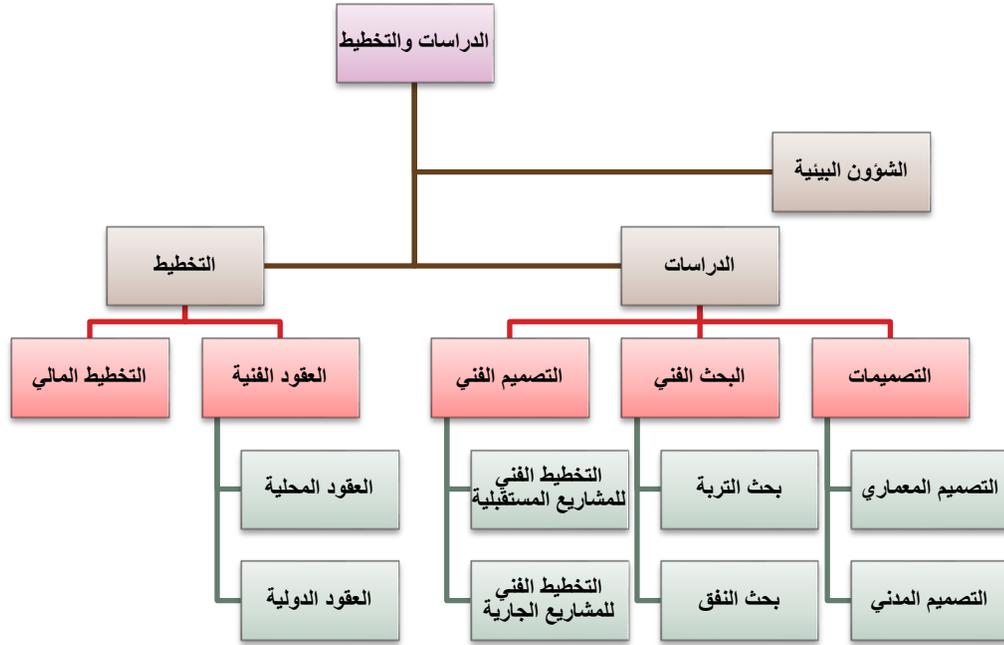
#### جدول ٧-١: مسؤولية الهيئة المعنية

المسؤوليات	الوكالة
<ul style="list-style-type: none"> <li>- الجهة التي تطلب حيازة الأرض للمنفعة العامة</li> <li>- الكيان المسؤول عن إيداع القيم المطلوبة منه من أجل المطالبة الرسمية بنزع الملكية والتي تمثل قيمة تعويض الملاك</li> <li>- منفذ مسئول لتعويض الشاغلين أو المساعدين غير المحددين في الإطار القانوني المصري مثل فقدان الدخل واستقرار سبل العيش والأشخاص الضعفاء اجتماعيا، حسب تقديرات اللجان المشكلة في هذا الصدد.</li> <li>- شركة MOT للاستثمار والتنمية، وهي المسؤولة عن قطاع الاستثمار في وزارة النقل وكذلك الهيئة القومية لسكك حديد مصر ENR . وهي مسؤولة عن جرد المحلات المتضررة وتحديد وضعها</li> </ul>	<p>وزارة النقل / MoT NAT</p>

المسؤوليات	الوكالة
القانوني حسب حالة التعاقد.	
المنفذ المسؤول لإجراء حيازة الأراضي والتعويضات / المدفوعات في المحافظة ضمن الإطار القانوني المصري. إدارة أملاك مسؤولة عن توفير المستندات المطلوبة لحالة الملكية / الحيازة في المجتمعات المتضررة. محافظة القاهرة هي المحافظة الوحيدة التي لديها إدارة لحيازة الأراضي للمصلحة العامة. بما أن المحافظة لها دور في حيازة الأراضي منذ بداية الإجراءات، فهي في وضع يمكنها من الإشراف على إجراءات حيازة الأراضي وإعادة التوطين؛ كما أنهم يعتنون بالمظالم الواردة من الجمهور.	المحافظة إدارة "أملاك"
التخطيط العمراني هو الهيئة الرسمية المسؤولة عن إعداد خطة إعادة التوطين لمشاريع التنمية الاستراتيجية، وتوفير الخرائط والوثائق ذات الصلة للأشخاص المتأثرين بالمشروع.	دائرة التخطيط العمراني بالمحافظة
مسؤولة عن المشاركة في أي أنشطة لشراء الأراضي أو استعادة سبل العيش. هي السلطة المسؤولة عن تقييم الممتلكات وتقدير التعويضات.	الهيئة المصرية العامة للمساحة
مسؤولة عن عرض الأشخاص المتأثرين بالمشروع في المناطق السكنية حسب عقود الملكية وإيجار العقارات. كما تساهم في تقديم السكن البديل للأشخاص المتأثرين بالمشروع حسب ما هو متوفر في المشاريع السكنية والأراضي المملوكة للمحافظة.	مديرية الإسكان والبنية التحتية بالمحافظة
وزارة الأوقاف هي المسؤولة عن دور العبادة الإسلامية في مصر. التنسيق مع الوزارة لهدم المساجد وإنشاء بدائل أخرى (مساجد مبنية على ممتلكات السكة الحديدية في مسار خط سكة حديد أبو قير). القيام بأنشطة استشارية مع أفراد المجتمع، وإنشاء مساجد بديلة أو المساهمة في إنشاء وتوسيع المساجد الموجودة بالفعل؛ التعويض المناسب من أعضاء المجتمع المحلي. يجب أن يتم ذلك قبل أن يبدأ البناء. NAT هي المسؤولة عن تمويل التعويض.	وزارة الأوقاف
مسؤول عن القضايا القانونية المتعلقة بالحيازة / الملكية وحل النزاعات.	قسم الشؤون القانونية
مسؤولة عن الحد من آثار إعادة التوطين على الفئات الضعيفة أثناء وبعد إعادة التوطين. من خلال إجراء مسح للوضع الاجتماعي والاقتصادي للأشخاص المتأثرين بالمشروع (دراسة حالة)	دائرة الشؤون الاجتماعية بالمحافظة
مسؤولة عن إخطار المالكين المدرجين في الجرد. كما تشارك في إجراءات تنفيذ حيازة الأرض.	الأحياء / الوحدات المحلية

٧,٢,١ الهيكل المؤسسي والتنظيمي لـ NAT

تعمل NAT كوكالة تنفيذ المشروع تحت إشراف وزارات النقل والمالية والاستثمار والتعاون الدولي. تم إنشاء وحدة إدارة المشروع (PMU) داخل NAT تحت إدارة الشؤون البيئية لتنسيق وتنفيذ أنشطة المشروع، والاتصال بالبنك. فيما يلي المخطط التنظيمي لمسؤوليات قسم الدراسات والتخطيط:



شكل ٧-١: الهيكل التنظيمي لمشاريع NAT والدراسات ذات الصلة

#### ٧, ٢, ٢ مسؤوليات وحدة إدارة المشروع NAT

- يجب أن يكون لدى NAT مدير E&S ، الذي سيتحمل مسؤولية NAT الشاملة تجاه المقرضين لتنفيذ خطة عمل إعادة التوطين
- NAT مسؤولة عن تنفيذ جميع التعويضات لجميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع ، سواء كانت رسمية أو غير رسمية ؛ وفقاً للتشريع المصري الخاص بالتعويض وكذلك وفقاً لمعايير ومتطلبات المقرضين. بما في ذلك تمويل وتنفيذ أنشطة استعادة سبل العيش
- يجب أن تكون وحدة إدارة برنامج NAT مسؤولة أيضاً عن مراقبة الإجراءات المتعلقة بإعادة التوطين واستعادة سبل العيش ويجب أن تضم وحدة إدارة المشروع أخصائياً اجتماعياً
- إجراء الاستشارات وجلسات مشاركة المعلومات مع المجتمعات وأصحاب المصلحة الآخرين لمواقع المشروع
- مراقبة تنفيذ جميع المقاييس الاجتماعية المرتبطة بخطة الإدارة البيئية والاجتماعية
- تفعيل نظام معالجة المظالم المتعلق بالمشروع
- الاستشارة مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع لمناقشة والاتفاق على البدائل ونوع التعويض المناسب لكل من الأشخاص المتأثرين بالمشروع و NAT
- صرف التعويضات والاحتفاظ بسجل لتوثيق عملية التعويض
- تمويل وتنفيذ المساعدات للفئات المستضعفة بالتعاون مع مكتب وزارة التضامن الاجتماعي بمحافظة الإسكندرية والجمعيات الأهلية النشطة بالمحافظة

- سوف يتعامل مسؤول وضع السياسات مع التظلم والرد على شكاوى الأشخاص المتأثرين بالمشروع
- إعداد وإقرار خطة عمل إعادة التوطين ، بما في ذلك المساحات وقوائم الجرد
- مراقبة تنفيذ أنشطة إعادة التوطين
- اقتراح واتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة حسب الحاجة أثناء تنفيذ خطط إعادة التوطين

## ٨ عملية التعويض

تتطبق عملية التعويض الموصوفة في هذا القسم على جميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع المحددين لمشروع مترو أبو قير، بما في ذلك أصحاب الأراضي ومستأجري المحلات والمساجد والباعة غير الرسميين الثابتين والباعة غير الرسميين المتنقلين. علاوة على ذلك، يحدد الفصل الجهات المعنية التي تحدد قيمة التعويض للأشخاص المتأثرين بالمشروع والاضطلاع بهذه العملية.

### ٨.١ الجهات والهيئات المساهمة في عملية تقدير التعويض

سيتم تقدير قيمة التعويض وفقاً للقانون المصري من قبل هيئة المساحة، ثم ستقوم NAT، من خلال مديرية الإسكان في محافظة الإسكندرية، بإجراء تعداد لجميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع، ثم ستقوم NAT بالتشاور مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع من خلال لجنة التعويضات من أجل التقدير. الفجوة في قيمة الاستبدال الكاملة.

ستتبع التعويضات الإجراءات التالي:

- تحدد هيئة مسح الأراضي المصرية قيمة التعويض وفقاً للقانون المصري
- ستقوم NAT بعد ذلك بإجراء تعداد لجميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع من خلال مديرية الإسكان في محافظة الإسكندرية.
- سيتم تشكيل لجنة تعويضات وستتألف من ممثلين عن الإدارة القانونية في شركة NAT ، ووحدة إدارة المشاريع التابعة لـ NAT ، وإدارة العقارات في محافظة الإسكندرية ، وشركة MOT للاستثمار ، المسؤولة عن قطاع الاستثمار في وزارة النقل وكذلك ENR. مسؤول عن تقدير قيمة تعويض الإيجار للأكشاك والكافيتريات ومستأجري المحلات داخل المحطات الحالية وخارج مسار السكة الحديد

- ستتشاور لجنة التعويضات مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع المحدد نيابة عن NAT ، من أجل:

- ناقش قيمة التعويض مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع
- تحديد الفجوة بين قيمة التعويض المقدرة من قبل هيئة المساحة المصرية وقيمة الاستبدال الكاملة.
- التوصل إلى اتفاق بشأن التعويض النهائي المستحق.

سيتم الإعلان عن قيم التعويضات للأراضي والمحلات التجارية من خلال إخطارات رسمية لأصحاب الأراضي والمستأجرين، وكذلك يتم نشرها في المحافظة والوحدات المحلية.

يجوز لأي شخص متأثر، من خلال إشعار كتابي، الاعتراض على المعاملة مع ذكر أسباب القيام بذلك، إلى فريق المشروع (PMU) بنسخ إلى المحافظة في غضون شهر (٣٠ يوماً تقويمياً) من أول إعلان عام أو ظهور الإشعار. يجب أن تتأكد NAT من أن الأشخاص المتضررين قد تلقوا بالفعل هذه المعلومات والإشعار.

## ٨,٢ مدفوعات التعويضات

الهيئة القومية للأنفاق هي المسؤولة عن دفع التعويض. وزارة المالية هي المسؤولة عن إصدار القيمة المالية لتعويض مشروع مترو أبو قير لصالح الهيئة القومية للأنفاق، حسب التقديرات الأولية لهيئة المساحة. وقد خصصت بالفعل مبلغ ٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ جنية مصري. كقيمة تقديرية أولية للتعويض (قد يختلف المبلغ الفعلي). هذا بالإضافة إلى مبلغ ٢٥,٠٠٠,٠٠٠ جنية مصري كتعويض لوزارة الأوقاف عن بناء مساجد جديدة أو تجديد مساجد قائمة كبداية للمساجد التي سيتم إزالتها (بتأثر ١٣ مسجدًا ببناء مشروع مترو أبو قير).

في حالة عدم كفاية المبلغ المالي للوفاء بالمتطلبات الإضافية للمقرضين، ستطلب NAT المبلغ الإضافي للتعويضات المتعلقة بمشروع مترو أبو قير من وزارة المالية. يستند الطلب إلى تقييم دائرة المساحة وجرد مديرية الإسكان. سيتم دفع التعويض بشيك وليس نقدًا.

## ٨,٣ التوثيق

يجب على محافظة الإسكندرية و NAT ترتيب اجتماعات مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع و / أو أسرهم لمناقشة عملية التعويض. لكل فرد أو أسرة متضررة، ستقوم الجهات المعنية من المحافظة بإعداد ملف يحتوي على المعلومات الشخصية الضرورية عن الطرف المتضرر يتضمن عدد افراد الأسرة، وإجمالي حيازات الأراضي، وحصص الأصول المتضررة، ومعلومات لرصد وضعهم المستقبلي. تم تأكيد هذه المعلومات من قبل المحافظة ووحدة إدارة المشروع (PMU). سيتم الاحتفاظ بالمجلات محدثة وستتضمن وثائق مفصلة لجميع الأصول المستلمة و / أو المتأثرة. سيتم تزويد كل فرد بنسخة من الملف في وقت المفاوضات.

الوثائق ضرورية لأنها تسمح بمراقبة الموقف بمرور الوقت. سيتم توثيق جميع المطالبات والأصول كتابة.

## ٨,٤ الاتفاق على التعويضات وإعداد العقود

سيتم شرح جميع أنواع التعويضات بوضوح للأشخاص المتأثرين بالمشروع. ستقوم إدارة الشؤون القانونية بالهيئة القومية للأنفاق بصياغة عقد، وإدراج جميع الممتلكات والأراضي التي تم التنازل عنها و / أو الأصول المتأثرة وأنواع التعويضات (النقدية و / أو العينية) التي اختارها المتضررين.

اختيار المتضررين لهياكل بديلة مماثلة لديه نموذج طلب، يتم توقيعه. تتم قراءة عقد التعويض بصوت عالي في حضور الطرف المتضرر وممثل المنظمات المناسبة ومسؤولي المحافظة / المنطقة وقادة المجتمع الآخرين قبل التوقيع.

## ٨,٥ التخطيط والتنفيذ

تقع مسؤولية تقديم التعويضات لجميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع على عاتق مالك المشروع PMU / NAT من خلال لجنة التعويضات.

تتكون هذه اللجنة من:

- دائرة أملاك المحافظة
- دائرة مسح الأراضي
- رئيس أملاك الدولة أو من ينوب عنه في كل محافظة.

- وحدة إدارة المشروع بالهيئة القومية للأنفاق، مكتب التنمية الاجتماعية، رئيس إدارة البيئة، المهندس المسؤول عن المشاريع والعضو القانوني من إدارة الشؤون القانونية في NAT.

ستجري اللجنة مشاورات هادفة مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع والمجتمعات، والتي يتم تنظيمها خلال تخطيط إعادة التوطين، والتنفيذ والكشف عن إجراءات المعلومات ذات الصلة بما يتماشى مع معايير مؤسسات التمويل الدولية بما في ذلك EBRD PR5 PR10 و WB ESS5 ESS10 و EIB S6 S10 و AIB.

## ٩ معايير الأهلية للأشخاص المتضررين

### ٩,١ تحديد الأشخاص المتضررين

يتم تعريف الأشخاص المتأثرين بالمشروع (PAPS) في هذا الإطار على أنهم أفراد قد يتعرضون لتأثيرات اقتصادية أو اجتماعية أو ثقافية معاكسة من خلال المشاريع المدعومة من البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية. قد تشكل هذه التأثيرات أي شيء من خسارة الأصول المادية مثل الأرض والممتلكات التجارية والمنازل والممتلكات الشخصية ومصادر الدخل والمواقع الثقافية / التاريخية / الدينية ، إلى الأصول غير المادية مثل رأس المال الاجتماعي والشبكات والأنشطة الثقافية. علاوة على ذلك ، تشمل الآثار السلبية أيضاً فقدان الوصول إلى الأصول المادية وغير المادية والقيود غير الطوعية للوصول إلى المتنزهات والمناطق المحمية المحددة قانوناً. يسلط الجدول التالي الضوء على بعض الخسائر الرئيسية التي قد تنشأ من حيازة الأراضي .

### جدول ٩-١: الخسائر المحتملة من حيازة الأرض

الأرض	<ul style="list-style-type: none"> <li>أرض حضرية (مستأجرة أو مملوكة)</li> <li>الوصول إلى الأرض</li> </ul>
الهيكل	<ul style="list-style-type: none"> <li>الأنشطة التجارية الرسمية (محلات مستأجرة من ENR )</li> <li>مساجد مبنية على ممتلكات سكة حديد مصر</li> <li>الأنشطة التجارية الصغيرة غير الرسمية</li> <li>هيكل أخرى (مستأجرة أو مملوكة)</li> </ul>
سبل العيش / الدخل	<ul style="list-style-type: none"> <li>الدخل من الأجور</li> <li>الدخل من الأنشطة التجارية المتأثرة (الرسمية وغير الرسمية)</li> </ul>
البيئة	<ul style="list-style-type: none"> <li>الوصول إلى الموارد الطبيعية</li> <li>الآثار البيئية السلبية الناتجة عن الاستحواذ على الأرض أو من المشروع نفسه</li> </ul>

### ٩,٢ معايير الأهلية

تقترح إرشادات المؤسسات المالية الدولية على وجه التحديد ثلاث فئات عامة للأهلية كما هو موضح في الجدول التالي.

### جدول ٩-٢: معايير الأهلية

المستحقات	فئة النزوح
<ul style="list-style-type: none"> <li>التعويض عن الخسارة في الأراضي والأصول بتكلفة الاستبدال الكاملة.</li> <li>في حالة نقل المكان، يتم تقديم المساعدة (أي بدلات الانتقال) والإسكان و/ أو المواقع التي تعادل المواقع المفقودة.</li> <li>الدعم بعد النزوح، حتى يتم استعادة سبل العيش ومستويات المعيشة إلى مستويات ما قبل النزوح.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>سيكون المعيار الأول للأهلية هو أصحاب الملكية القانونية: الأفراد الذين لديهم حقوق قانونية رسمية للأرض (بما في ذلك الحقوق العرفية والتقليدية المعترف بها بموجب القوانين المصرية)</li> <li>أصحاب الأراضي المخصصة لباب شرق الجديد</li> </ul>

المستحقات	فئة النزوح
<ul style="list-style-type: none"> <li>مساعدات تنموية بالإضافة إلى إجراءات التعويض (مثل تجهيز الأرض، والتسهيلات الائتمانية، والتدريب، وفرص العمل).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>والمحطات الرياضية والمستودع</li> <li>الأكشاك والكافيتريات ومستأجري المتاجر داخل وخارج المحطات الحالية / مسار السكك الحديدية عبر طريق مترو أبو قير</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>التعويض عن الخسارة في الأراضي والأصول بتكلفة الاستبدال الكاملة. في حالة نقل المكان، يتم تقديم المساعدة (أي بدلات الانتقال) والإسكان و / أو المواقع التي تعادل المواقع المفقودة.</li> <li>الدعم بعد النزوح، حتى يتم استعادة سبل العيش ومستويات المعيشة إلى مستويات ما قبل النزوح.</li> <li>مساعدات تنموية بالإضافة إلى إجراءات التعويض (مثل تجهيز الأرض، والتسهيلات الائتمانية، والتدريب، وفرص العمل).</li> </ul>	<p><b>المعيار الثاني للأهلية سيكون الوضع القانوني:</b> الأفراد الذين ليس لديهم حقوق قانونية رسمية على الأرض، ولكن لديهم مطالبة بهذه الأرض أو الأصول (شريطة أن يتم الاعتراف بهذه المطالبات بموجب القوانين المصرية أو يتم الاعتراف بها من خلال عملية محددة في خطة إعادة التوطين). المساجد الثلاثة عشر التي تأثرت بالمشروع.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>المساعدة في إعادة التوطين حسب الاقتضاء (أي الأرض، الأصول، النقد، التوظيف، إلخ).</li> </ul>	<p><b>سيكون المعيار الثالث للأهلية</b> هو الأفراد الذين ليس لديهم حق قانوني معترف به أو يطالبون بالأرض التي يشغلونها (أي المستوطنات العشوائية) (الباعثة غير الرسميين الثابتة، البائعون المتقلون غير الرسميين<sup>3</sup>)</p>

هذه الأدوات، إما إطار إعادة التوطين، أو خطة عمل إعادة التوطين، أو إطار / خطة استعادة سبل العيش والتعويضات (LRCF) أو مزيج منها، تضع معايير لتحديد الأشخاص المتضررين؛ وحقوقهم وآلية التشاور وآلية معالجة التظلمات ورصد التنفيذ والميزانية والجدول الزمني.

الهدف من تضمين معايير الأهلية في إطار إعادة التوطين؛ هو ضمان أن الأشخاص المتأثرين بالمشروع الذين يعانون من خسارة كاملة أو جزئية للأصول محددة بوضوح والاعتراف بهم على أنهم مؤهلون للحصول على المساعدة وفقاً لأحكام PR5. بمجرد التأكد، من بين معايير أخرى، أنهم احتلوا الأرض، أو تأثرت سبل عيشهم/ أصولهم قبل الموعد النهائي للمطالبة.

<sup>3</sup> يجب تقديم المساعدة لإعادة التوطين بدلاً من التعويض عن الأرض التي يشغلونها، ومساعدات أخرى، حسب الضرورة، لتحقيق أهداف معايير إعادة التوطين المنصوص عليها في هذا المعيار، إذا كانوا يشغلون منطقة المشروع قبل التاريخ النهائي المحدد من قبل منفاذي المشروع ومقبولة في إرشادات IFI.

لن يتم تعويض هؤلاء الأشخاص المتأثرين عن الأرض ولكن عن تحسينات أو هياكل أراضيهم، مثل المنازل و / أو الأعمال التجارية الصغيرة، وقد يكونوا مؤهلين للحصول على مساعدات أخرى لإعادة التوطين وإعادة التأهيل. يمكن أن تكون مساعدة إعادة التوطين من الأرض أو النقد أو الوظائف أو أي أشكال أخرى من المساعدة يتم تحديدها بالاستشارة مع الأشخاص المتضررين ومقبولة لدى منفاذي المشروع.

## ١٠ طرق تقييم الأصول المتضررة والتعويضات

### ١٠,١ السياسات

تتطلب إرشادات المؤسسات المالية الدولية وأفضل الممارسات أن خطط إعادة التوطين والتعويضات تقدم تعويضاً سريعاً وفعالاً بتكلفة الاستبدال الكاملة لخسائر الأصول المتعلقة بالمشروع الممول. تكلفة الاستبدال هي طريقة تقييم الأصول التي تساعد على تحديد المبلغ الكافي لاستبدال الأصول المفقودة وتغطية تكاليف المعاملة. عند تطبيق طريقة التقييم هذه ، لا ينبغي أن يؤخذ استهلاك الهياكل والأصول في الاعتبار عند تحديد قيمتها.

بالنسبة للخسائر التي لا يمكن بسهولة تقييمها أو التعويض عنها من الناحية النقدية مثل الوصول إلى الخدمات العامة ، والعلاء ، والرعي ، أو مناطق الغابات ، يجب أن يوفر المشروع الممول الوصول إلى موارد مكافئة ومقبولة وفرص كسب.

في حالة عدم استيفاء القانون المصري لمعيار التعويض بتكلفة الاستبدال الكاملة ، يتم استكمال التعويض بموجب القانون المصري بتدابير إضافية ضرورية للالتزام بمعيار تكلفة الاستبدال المحدد في إرشادات المؤسسات المالية الدولية وأفضل الممارسات.

سيتم تقييم الأراضي والأصول والتعويض عنها وفقاً لإرشادات المؤسسات المالية الدولية وأفضل الممارسات ، واللوائح المصرية والعمليات العملية ، ومعايير حيازة الأراضي وإعادة التوطين غير الطوعي التي سيتم تطبيقها على المشروع موضحة على النحو التالي:

- يجب تجنب حيازة الأراضي والممتلكات أو النقل منها إلى أدنى حد ممكن من خلال دراسة جميع البدائل الممكنة من المنظور الهندسي وكذلك من المنظور البيئي والاجتماعي.
- يجب استشارة الأشخاص المتأثرين بالمشروع بشكل هادف في التوقيت المناسب من أجل عكس آرائهم وتفضيلاتهم بشأن خطط وخيارات إعادة التوطين، حيث سيتم تعزيز مشاركتهم في تخطيط وتنفيذ خطة إعادة التوطين.
- يجب تقديم التعويض في الوقت المناسب بناءً على الاتفاق مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع، وسيتم الانتهاء منه قبل تاريخ الإخلاء.
- يجب أن يكون التعويض عن خسارة الأصول مساوياً لتكلفة الاستبدال. في حالة التأثير على سبل العيش ومستويات المعيشة وفرص الدخل، يجب أن يكون التعويض على هذا النحو على الأقل لاستعادة مستويات ما قبل النزوح أو إلى المستويات الساندة قبل بدء تنفيذ المشروع، أيهما أعلى.
- جميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع الذين يعيشون ويعملون ويمارسون الأعمال التجارية في منطقة المشروع في وقت الانتهاء سيكون لهم الحق في التعويض و / أو المساعدة.٤
- الموعد النهائي لجميع الأصول الواقعة ضمن ممتلكات سكة حديد مصر، وهي المحلات التجارية والمساجد، بالإضافة إلى أرض مصنع النحاس، هو تاريخ نشر القرار الوزاري لحيازة الأرض للمشروع في الجريدة الرسمية.

<sup>4</sup>الموعد النهائي بشكل عام هو التاريخ الذي يبدأ فيه تقييم التعداد التفصيلي ، وفقاً لـ PS5

- الموعد النهائي لجميع البائعين غير الرسميين والمتقنين والثابتين هو تاريخ الانتهاء من التعداد ومسوحات حصر الأصول
- سيكون جميع الأشخاص المتضررين مؤهلين للحصول على تعويضات ومساعدة لإعادة التأهيل، بغض النظر عن حالة الحياة.
- يجب ضمان الترتيبات المؤسسية اللازمة لإعداد وتنفيذ إعادة التوطين في الوقت المناسب.
- يجب ضمان الترتيبات المالية المناسبة وإنفاذها ضمن الإطار الزمني لتغطية تكلفة حياة الأرض وإعادة التوطين وإعادة التأهيل.
- يجب وضع آليات مناسبة للمراقبة وإعداد التقارير والتقييم وضمانها ضمن نظام إدارة إعادة التوطين.
- إنشاء آلية مناسبة للتظلم.

## ١٠،٢ تقييم الأصول

يعتمد تقييم الخسائر في الأصول على نوع الأصل المفقود (الأرض / الهياكل). يجب تقييم القيمة السوقية لتقدير تكلفة الاستبدال. يجب أن يأخذ هذا في الاعتبار أي تكاليف مرتبطة بجلب الأصل إلى قيمته قبل الإزاحة (إذا لزم الأمر في التعويض). تعطي إرشادات المؤسسات المالية الدولية اهتمامًا كبيرًا لتكلفة الاستبدال الكاملة .

جدول ١٠-١: أنواع وأمثلة الأصول المتأثرة وطريقة التقييم

نوع الأصول المفقودة	تكلفة الاستبدال
أرض حضرية	تساوي القيمة السوقية للأرض المتساوية في الحجم والاستخدام قبل النزوح، مع مرافق وخدمات البنية التحتية العامة المماثلة أو المحسنة والموجودة بالقرب من الأرض المتضررة، بالإضافة إلى تكلفة أي ضرائب تسجيل ونقل.
مساجد / محلات / منشآت أخرى	تساوي تكلفة السوق للمواد لبناء هيكل بديل بمنطقة ما، ونوعية مماثلة لتلك الموجودة في الهيكل المتأثر أو أفضل منها، أو لإصلاح هيكل متأثر جزئيًا. بالإضافة إلى تكلفة نقل مواد البناء إلى موقع البناء، وتكلفة أي عمالة وأتعاب للمقاولين، بالإضافة إلى تكلفة أي ضرائب تسجيل وتحويل . NAT هي مالك المشروع وهي مسؤولة عن إعداد دراسة خطة عمل إعادة التوطين ودفع التعويض وفقاً للوائح المصرية ومعايير / متطلبات المقرضين و RPF. ستكون NAT مسؤولة عن دفع الفرق في القيمة.

## ١٠،٣ التعويضات

سيحق لجميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع الحصول على تعويض نقدي بتكلفة الاستبدال بناءً على القيمة السوقية (في تاريخ انتهاء الاستحقاق) للأصول المتأثرة. قد يكون الخيار الآخر هو هياكل بدائل مماثلة حيث يتم استبدال الأصول المتأثرة بأصل من نفس الحجم والقيمة والجودة. يجب أن يتم الاتفاق على القرار بشأن نوع التعويض المستخدم بشكل مشترك بين موظفي المشروع والأشخاص المتأثرين بالمشروع ويخضع لتوافر الأصول القابلة للاستبدال. علاوة على ذلك ، فإن المساعدة الانتقالية للتنمية وإعادة التوطين مطلوبة

لاستعادة سبل العيش ومستوى المعيشة للأشخاص المتأثرين بالمشروع في إطار المشروع الفرعي إلى مستويات ما قبل المشروع (أي الوظائف قصيرة الأجل ، ودعم المعيشة ، وبدل الانتقال ، والحفاظ على الرواتب ، والمساعدة الغذائية ، إلخ).

### ١٠,٣,١ نماذج وحساب التعويض

على الرغم من أن نوع التعويض قد يكون من اختيار الفرد ، فإن التعويض العيني (مثل الأرض مقابل الأرض) هو الأفضل ، إذا كانت الخسارة تصل إلى أكثر من ٢٠٪ من إجمالي خسارة الأصول. يشير التعويض إلى كل من التعويض عن الأصول المصادرة وعن استعادة سبل العيش للدخل.

يتم تقدير تعويضات الممتلكات والأصول وفقاً للأسعار السائدة وقت صدور قرار نزع الملكية ، ويُدْرَج (٢٠٪) عشرين بالمائة إضافية من قيمة التقدير في التعويض بناءً على القانون رقم ٢٤/٢٠١٨.

### جدول ١٠-٢: أشكال التعويض وطرق الحساب

أنواع التعويضات	الطريقة حساب
التسديد نقداً	سيتم احتساب التعويض ودفعه بالعملة المحلية. سيتم تعديل معدلات التضخم الاقتصادي.
هياكل بدائل مماثلة	قد يشمل التعويض هياكل بديلة مكافئة لتلك التي تأثرت، مثل المحلات التجارية والمساجد.
مساعدة أخرى	قد تشمل المساعدة بدل الانتقال والعمالة ورسوم الملكية أو غيرها من التكاليف ذات الصلة.

### ١٠,٣,٢ تعويضات الأراضي

يتم تقييم الأراضي والأصول والتعويض عنها وفقاً للإرشادات التالية وبما يتناسب مع المشروع:

- تستند قيم تكلفة التعويض إلى تكلفة الاستبدال الكاملة، اعتباراً من تاريخ تقديم الاستبدال الكامل أو في تاريخ تحديد المشروع أو المشروع الفرعي، أيهما أعلى،
- يتم تحديد أسعار السوق الكاملة للأراضي بناءً على قيمتها على النحو الذي يحدده السوق المحلي، بالإضافة إلى التكاليف مثل الضرائب ورسوم الطوابع والرسوم القانونية والتوثيق ورسوم التسجيل وتكاليف السفر وأي تكاليف أخرى قد يتم تكبدها مثل نتيجة الصفة أو نقل ملكية الأرض.
- سيضمن المشروع أمن الحياة.

**المستودع: أرض النحاس،** المقدرة بنحو ١١٠،٢٢١ م (٢ م ٤٠٠٠) يجب تعويضها بأرض متساوية في الحجم والموقع، بمرافق وخدمات بنية تحتية عامة مماثلة أو محسنة إذا كانت متوفرة وإذا لم تكن متوفرة، سيتم توفير إجراءات تعويض أخرى. الأرض مشمولة بالقرار الوزاري لحيازة الأراضي الصادر لمشروع مترو أبو قير. تقوم هيئة المساحة حالياً بتقدير القيمة التعويضية للأرض.

**المحطة الجديدة (باب شرق):** سيتطلب إنشاء محطة باب شرق أراضٍ إضافية من قطعتي أرض متجاورتين. قطعتا الأرض غير مشمولين بالقرار الوزاري لحيازة الأراضي الصادر لمشروع أبو قير. على هذا النحو، لم يتم تقديم تقدير قيمة التعويض.

- الأول مبنى إداري مملوك لمديرية الصحة بالإسكندرية (حوالي + ١٠٠٠ م ٢). يتطلب التعويض عن هذا المبنى التنسيق بين الهيئة ومديرية الصحة بالإسكندرية، من أجل حصر الموظفين والخدمات المقدمة للمواطنين عبر المبنى. بالإضافة إلى ذلك، قد تكون هناك إمكانية لتوفير مكاتب بديلة من خلال مديرية الصحة حيث تكون NAT مسؤولة عن المدفوعات المتعلقة بتكلفة تجهيز المكاتب.

- والثاني أرض مملوكة ملكية خاصة بدون مرافق. يتم استخدامه حاليًا كموقف للسيارات (حوالي ٨٤٠ مترًا مربعًا).

**المحطة الجديدة (سبورتنج):** سيتطلب إنشاء المحطة الرياضية أراضٍ إضافية من قطعتين متجاورتين، إحداها مملوكة لشركة ENR (حوالي ١٠٠٠ متر مربع).

- يتم حاليًا استخدام الأرض الأولى كمستودع. وهي مشمولة بالقرار الوزاري لحيازة الأراضي الذي صدر لمشروع أبو قير، وستنقل ملكيتها إلى الهيئة مباشرة لأنها مملوكة لوزارة النقل، وبالتالي تعتبر نقل ملكية داخليًا.

- والثاني أرض مملوكة ملكية خاصة بدون مرافق. يتم استخدامه حاليًا كمرآب للسيارات (حوالي ٩١٥ مترًا مربعًا). الأرض غير مشمولة بالقرار الوزاري لحيازة الأراضي الصادر لمشروع أبو قير. على هذا النحو، لم يتم تقديم تقدير قيمة التعويض.

#### ١٠,٣,٣ تعويضات الأصول والمنشآت

سيتم دفع تعويضات المباني والمنشآت عن طريق استبدال أماكن التسوق والأكشاك وغيرها من الهياكل المتضررة.

الأكشاك والكافيتريات ومستأجري المتاجر داخل وخارج المحطات الحالية / مسار السكك الحديدية عبر طريق مترو أبو قير: هناك ١١٤ متجرًا عقود إجارها سارية. ستقوم لجنة التعويضات بالتشاور مع مستأجري المحلات (العقود السارية) فيما يتعلق بالبدائل المتاحة لتعويض المستأجرين ، وخاصة أصحاب عقود الإيجار ذات تاريخ صلاحية أطول. يمكن تقديم البدائل التالية:

- المحلات التجارية التابعة للسكة الحديد في مناطق أخرى بالقرب من موقع المحل الحالي.
- المحلات التابعة لمحافظة الإسكندرية ، والتي يمكن تأجيرها مؤقتًا حتى نهاية فترة البناء، والتي يحق لها الحصول على الأولوية في تأجير المحلات في المنطقة الواقعة أسفل الكوبري.

#### ١٠,٣,٤ تعويضات المساجد

سيتم إزالة ما مجموعه ١٣ مسجدًا، ويتم اتباع الإجراءات التالية لتقدير تعويض المساجد:

- التنسيق بين (NAT) ووزارة الأوقاف باعتبارها الجهة المسؤولة عن جميع المساجد في مصر. للحصول على موافقته (تم القيام به بالفعل كما هو مذكور أعلاه)،
- سيقوم مسؤولو وزارة الأوقاف بأنشطة استشارية مع المجتمع المحلي حول المساجد التي سيتم إزالتها من خلال أئمة المساجد. ستركز الاستشارات على البدائل المقترحة ، بما في ذلك بناء مسجد جديد أو توسعة مسجد قائم ، من أجل الحد من سلس البول والصراعات التي قد تنشأ عن إزالة المساجد،

- إقامة مساجد بديلة أو المساهمة في إنشاء وتوسيع المساجد القائمة. سيتم ذلك قبل بدء البناء،
- بعد الانتهاء من مشروع مترو أبو قير ، يمكن استخدام الأراضي الخالية في المناطق التي أقيمت فيها الجسور لبناء المساجد البديلة..

#### ١٠,٤ دعم سبل العيش / المساعدة للنزوح الاقتصادي

يتضح من تحليل الثغرات بين التشريعات المصرية والمبادئ التوجيهية للمؤسسات المالية الدولية ومتطلبات أفضل الممارسات في الفصل السادس أن القانون المصري لا يشمل التعويض عن المساعدة / الدعم لفقدان سبل العيش / الدخل ، فقط الأرض والأصول. قد يكون لهذا آثار على الفئات الضعيفة ويزيد من شدة تأثير حيازة الأراضي. وبالتالي، يجب تطوير إجراءات التعويض من خلال برنامج دعم سبل العيش LSP والاتفاق على تدابير دعم سبل العيش الأخرى والمساعدة ، ليتم اعتمادها قبل بدء البناء ، ويجب شرحها وتعريفها في دراسة خطة عمل إعادة التوطين.

#### ١٠,٤,١ دعم سبل العيش للأشخاص المتأثرين بالمشروع

يتمثل الهدف من برنامج دعم سبل العيش في استعادة ، وربما تحسين ، سبل عيش الأسر النازحة. سيساعد LSP الأشخاص المتأثرين بالمشروع في إعادة تأسيس وتعزيز ممارسات سبل العيش الحالية على المدى القصير والمتوسط ، وتطوير مهارات قابلة للتحويل وخلق الاعتماد على الذات على المدى الطويل.

سيعمل برنامج دعم سبل العيش على تعزيز وتقديم أنواع من التعويضات التي تمكن الأشخاص المتأثرين بالمشروع من التقدم بحياة طبيعية. يعتبر هذا البرنامج العناصر التالية:

- تحديد جميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع والذين سيتأثرون اقتصاديًا بالمشروع.
- تحديد تقديرات تفصيلية لدخلهم الشهري بالتعاون مع المحافظة وسلطة المديرية لاحتساب التعويض المطلوب. سيتم التشاور مع القيمة المقترحة مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع.

وفقاً للمسح الاجتماعي الاقتصادي الذي تم إجراؤه لدراسة إطار إعادة التوطين، فإن العدد التقريبي للبايعين غير الرسميين الثابتين داخل مسار السكة الحديد هو (١٢) بما في ذلك الأكشاك الخشبية المستخدمة كمحلات مستقرة وصغيرة لبيع الملابس / الخضار / الطعام. بناءً على زيارة الموقع، يتواجد البائعون غير الرسميين الثابتون بشكل دائم داخل الممر ويتطلب تعويضهم جرداً دقيقاً من قبل مديرية الإسكان في محافظة الإسكندرية أثناء إعداد خطة إعادة التوطين. ستشمل المساعدة في استعادة سبل العيش بعضاً مما يلي:

- توفير التدريب على المهارات
- الوصول إلى الوظائف
- توفير المستندات الشخصية
- تقديم القروض الصغيرة.

لدى NAT خبرة حالية في دعم سبل العيش من خلال تنفيذ التعويضات لخط المترو ٣، والذي يعتمد على بروتوكول تعاون بين NAT، وصندوق تنمية الأحياء الفقيرة، والسكة الحديد، ووزارة التضامن الاجتماعي. يعملون جميعاً على دعم الفئات الضعيفة المتضررة من

المشروع من خلال دفع تعويضات نقدية للمجموعات غير المشمولة بالقوانين المصرية. يتم تطبيق ذلك وفقاً لدراسة الحالة التي أجرتها التضامن الاجتماعي لكل حالة (PAP) على حدة.

#### ١٠,٤,٢ برنامج دعم الضعفاء

برنامج المساعدة الذي سيقوم المشروع بتخطيطه وتنفيذه يستهدف على وجه التحديد أولئك الذين، بحكم الجنس، والعرق، والعمر، والإعاقة الجسدية أو العقلية، والحرمان الاقتصادي أو الوضع الاجتماعي، والعاملين ومستخدمي الأراضي غير الرسميين (على سبيل المثال واضعو اليد، والأفراد، والجماعات التي فقدت مصدر رزقهم نتيجة حيازة الأرض) قد يكون أقل قدرة على المشاركة، وأكثر تضرراً وقدرة محدودة على الاستفادة من إعادة التوطين .

#### ١٠,٥ مصفوفة الاستحقاق

يجب تصنيف الاستحقاق بناءً على الأهلية المقترحة للخسارة. بما أن الأنشطة التفصيلية في إطار هذا المشروع لم يتم تحديدها على وجه التحديد، مصفوفة الاستحقاق قد تكون بمثابة أداة عامة لتحديد الخسائر المحتملة الناشئة عن المشاريع المتوقعة ومزايا الاستحقاق ذات الصلة للأشخاص الذين هم أكثر عرضة للتأثر بالمشروع.

جدول ١٠-٣: مصفوفة استحقاق الأشخاص المتضررين

نوع الخسائر	مستوى التأثير	الأشخاص المستحقون	سياسة ومعايير التعويضات
أرض حضرية (سكنية و / أو تجارية)			
فقدان الأراضي الحضرية السكنية أو التجارية أو الوصول إليها	خسارة دائمة (كاملة أو جزئية)	الأفراد الذين لديهم حقوق قانونية رسمية للأرض	<ul style="list-style-type: none"> <li>تقديم تعويض نقدي بتكلفة الاستبدال الكاملة أو استبدال الأرض بنفس الجودة والحجم والموقع، مع مرافق وخدمات بنية تحتية عامة ماثلة أو محسنة. ينطبق هذا على الأراضي الموضحة في "القسم ١٠,٣,٢ تعويض الأراضي"، وهي: <ul style="list-style-type: none"> <li>- المستودع (ارض النحاس)</li> <li>- المحطة الجديدة (باب شرق)</li> <li>- المحطة الجديدة (سيورتنج)</li> </ul> </li> <li>في حالة وجود هياكل على الأرض، ستقدم NAT تعويضًا نقديًا بتكلفة الاستبدال للمواد المستخدمة لإعادة بناء الهياكل أو لإصلاح هيكل متأثر جزئيًا.</li> <li>تم تخصيص ميزانية تعويض أولية للمشروع (تمت مناقشتها بمزيد من التفاصيل في القسم ١٣ ترتيب التمويل) بعد صدور مرسوم حياة الأرض (الملحق ١). ومع ذلك، سيتم إعداد الميزانية التفصيلية وخطة التنفيذ وإدراجها في خطة عمل إعادة التوطين.</li> </ul>
فقدان الأراضي الحضرية السكنية أو التجارية أو الوصول إليها	خسارة دائمة (كاملة أو جزئية)	الأفراد الذين ليس لديهم حقوق قانونية رسمية للأرض ولكن لديهم حق	<ul style="list-style-type: none"> <li>في حالة وجود هياكل على الأرض تم بناؤها من قبل المستخدمين، يتم تقديم تعويض نقدي بتكلفة استبدال المواد المستخدمة لإعادة بناء الهياكل أو لإصلاح هيكل متأثر جزئيًا.</li> <li>بدل انتقال للأصول المنقولة أو المساعدة على نقلها.</li> </ul>

نوع الخسائر	مستوى التأثير	الأشخاص المستحقون	سياسة ومعايير التعويضات
إليها		مؤقت أو حق التأجير	<ul style="list-style-type: none"> <li>تقديم المساعدة التنموية والانتقالية في تحديد موقع إيجار بديل جديد</li> </ul>
فقدان الأراضي الحضرية السكنية أو التجارية أو الوصول إليها	خسارة دائمة (كاملة أو جزئية)	الأفراد الذين ليس لديهم أي حق قانوني معترف به أو مطالبة بالأرض	<ul style="list-style-type: none"> <li>في حالة وجود مبانٍ على الأرض تم بناؤها من قبل المستخدمين، يتم تقديم تعويض نقدي بتكلفة استبدال المواد المستخدمة لإعادة بناء الهياكل أو لإصلاح هيكل متضرر جزئيًا.</li> <li>تزويد الأشخاص المتأثرين بالمشروع بإعادة التوطين والمساعدة الانتقالية لتأمين أرض تجارية أو سكنية بديلة واستعادة سبل عيشهم.</li> <li>بدل انتقال للأصول المنقولة أو المساعدة على نقلها.</li> </ul>
فقدان الأراضي الحضرية السكنية أو التجارية أو الوصول إليها	خسارة مؤقتة (كاملة أو جزئية)	الأفراد الذين لديهم حقوق ملكية قانونية رسمية للأرض	<ul style="list-style-type: none"> <li>ستدرج NAT في قسم المواصفات/ المتطلبات الفنية لحيازة الأراضي ESHS في أعمال عقد EPC التي: "لن يُسمح بالحيازة المؤقتة للأراضي خارج أراضي ENR أثناء البناء إلا كعمالة تجارية (الإيجار أو الإيجار) - لن يتم تنفيذ أي مصادرة مؤقتة لحيازة الأرض". في حالة منع الاستحواذ المؤقت للأرض من الوصول إلى السكان والمباني التجارية، يلتزم المقاول بتوفير طرق وصول بديلة مناسبة للسكان، وخاصة الفئات الضعيفة (كبار السن والأطفال والنساء والمعوقون).</li> </ul>
<b>الهياكل أو المباني (تجارية)</b>			
فقدان الهياكل أو الوصول إليها	خسارة دائمة (كاملة أو جزئية)	الأفراد / أو الكيانات الذين ليس لديهم أي حق قانوني معترف به أو يطالبون بالأرض (واضعو اليد)؛ لكن لهم	<ul style="list-style-type: none"> <li>تقديم تعويض نقدي بتكلفة استبدال الهياكل إذا تم بناؤها من قبل المستخدمين.</li> <li>ينطبق هذا على ١٣ مسجدًا ستم إزالتها لمشروع مترو أبو قير. قامت وزارة النقل بالتنسيق مع وزارة الأوقاف بإزالة المساجد المتضررة مقابل تعويض بقيمة (٢٥,٠٠٠,٠٠٠ جنيه مصري)، مخصص لبناء بديل آخر أو توسعة مسجد قائم، وذلك للحد من سلس البول. والصراعات التي قد تنشأ من إزالة المساجد.</li> </ul>

نوع الخسائر	مستوى التأثير	الأشخاص المستحقون	سياسة ومعايير التعويضات
		الحق في البناء لأن مناسك الصلاة تقام فيه وأصبحت تابعة لوزارة الأوقاف.	تم تخصيص ميزانية تعويض أولية للمشروع (تمت مناقشتها بمزيد من التفاصيل في القسم ١٣ من ترتيب التمويل) بعد صدور مرسوم حيازة الأرض (الملحق ٤). ومع ذلك، سيتم إعداد الميزانية التفصيلية وخطة التنفيذ وإدراجها في خطة عمل إعادة التوطين.
<b>الأشجار الدائمة<sup>٥</sup></b>			
فقدان الأشجار القائمة أو الوصول إليها	فقدان دائم للأشجار الدائمة	الأفراد / الشركات الذين لديهم حقوق ملكية قانونية رسمية للأرض المزروعة عليها الأشجار	<ul style="list-style-type: none"> <li>تقديم تعويض نقدي عن فقدان الأشجار أو النباتات بتكلفة الاستبدال.</li> <li>قد ينطبق هذا على أرض النحاس التي سيتم استخدامها لبناء المستودع .</li> </ul>
<b>سبل العيش / الدخل أو الوصول إلى الدخل (تجاري)</b>			
فقدان مصدر الدخل أو الوصول إلى مصدر الدخل	فقدان دائم لسبل العيش/ مصدر الدخل أو الوصول إليه	المستأجرين أو العاملين في الأعمال التجارية الرسمية المسجلة	<ul style="list-style-type: none"> <li>جميع مستأجري المحلات الذين لديهم عقود سارية المفعول سواء داخل المحطات أو خارج الممر المكون من السياج:</li> <li>إشعار مدته ٣ أشهر - على الأقل - يتم تسليمه إلى المستأجرين.</li> <li>توفير موقع بديل دائم، إما بدائل مماثلة كتعويض عن:</li> </ul>

<sup>٥</sup> مصفوفة استحقاقات المشروع لا تشمل الأراضي الزراعية. تم إضافة الأشجار والنباتات في حالة تعويض أي أشجار أو نباتات موجودة في الأراضي مثل أرض المستودع.

نوع الخسائر	مستوى التأثير	الأشخاص المستحقون	سياسة ومعايير التعويضات
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- الأكشاك والكافيتريات ومستأجري المتاجر داخل المحطات الحالية وخارج مسار السكة الحديد عبر طريق مترو أبو قير: هناك ١١٤ متجرًا لا تزال عقود إيجارها سارية</li> <li>• التعويض النقدي عن الدخل الصافي المفقود خلال الفترة الانتقالية (فترة ٦ أشهر / حتى إعادة إنشاء الأعمال / الأنشطة الاقتصادية في موقع آخر).</li> <li>• إذا انتهت فترة ٦ أشهر من التعويض النقدي الانتقالي دون استعادة الأشخاص المتأثرين بالمشروع مستوى معيشتهم، فيمكن تمديد الفترة إلى ٣ أشهر أخرى. ومع ذلك، يجب منح هذا التمديد على أساس كل حالة على حدة. لذلك، يوصى بأن يقوم المسؤول الاجتماعي بعمل دراسة حالة لكل شخص من المتأثرين بالمشروع قبل اتخاذ القرار.</li> <li>• سيتم إعداد الميزانية التفصيلية وخطة التنفيذ لتعويض مستأجري المتاجر الذين لديهم عقود سارية وإدراجها في خطة عمل إعادة التوطين.</li> </ul>
فقدان مصدر الدخل أو الوصول إلى مصدر الدخل	فقدان مصدر الدخل الدائم أو الوصول إليه	المســتأجرون أو العاملون في أعمال غير رسمية غير مسجلة، أو عقود إيجار لم تعد سارية الباعة الغير رسميين المتواجدين بشكل ثابت في ممر القطار	<p>أولئك الذين يندرجون تحت هذه الفئة من البائعين غير الرسميين الثابتين داخل مسار السكة الحديد (حوالي ١٢) ويشملون أكشاك خشبية تستخدم كمحلات مستقرة وصغيرة لبيع الملابس / الخضار / الطعام. بناءً على زيارة الموقع، توجد مواقع البائعين غير الرسمية الثابتة بشكل دائم داخل الممر ويتطلب تعويضهم جردًا دقيقًا للأصول من قبل مديرية الإسكان في محافظة الإسكندرية ليتم إجراؤه خلال خطة إعادة التوطين.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تقديم المساعدة في استعادة سبل العيش، مثل ما يلي: <ul style="list-style-type: none"> <li>- توفير التدريب على المهارات</li> <li>- الوصول إلى الوظائف</li> <li>- توفير المستندات الشخصية</li> </ul> </li> </ul>

نوع الخسائر	مستوى التأثير	الأشخاص المستحقون	سياسة ومعايير التعويضات
			<p>- تقديم القروض الصغيرة.</p> <p>بالتعاون بين الهيئة وبعض الجهات الحكومية المعنية مثل وزارة التضامن الاجتماعي وصندوق تنمية العشوائيات</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تقديم تعويض نقدي انتقالي حتى يتم تأمين وظيفة جديدة بناءً على الحد الأدنى للأجور شهرياً في المنطقة المعنية (فترة 6 أشهر / حتى إعادة إنشاء الأنشطة التجارية / الاقتصادية في موقع آخر)</li> <li>• يجب إعطاء الأولوية للأشخاص المتأثرين بالمشروع المتأثر بشدة في توفير أي عمل ذي صلة في الأنشطة المتعلقة بالمشروع الفرعي.</li> <li>• توفير موقع بديل دائم، والمساعدة في تقنين وضعهم من غير رسمي إلى رسمي من خلال التعاون مع المحافظة لتوفير متاجر صغيرة تتناسب مع القيمة الإيجابية للوضع الاقتصادي للأشخاص المتأثرين بالمشروع</li> <li>• تقديم المساعدة في الانتقال وإيجاد هيكل إيجار مشابه وبأسعار معقولة (قد يشمل ذلك بدل الانتقال وبدل الإيجار لفترة انتقالية).</li> </ul>
فقدان مصدر الدخل أو الوصول إلى مصدر الدخل	فقدان مؤقت لمصدر الدخل أو الوصول إليه	<ul style="list-style-type: none"> <li>• المستأجرين أو العاملين في الأعمال التجارية الرسمية المسجلة</li> <li>• الباعة الجائلين الغير رسميين</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• توفير موقع بديل مؤقت، والمساعدة في تقنين وضعهم من غير رسمي إلى رسمي من خلال التعاون مع محافظة الإسكندرية لتوفير مكان صغير في أحد الأسواق التقليدية في المنطقة التي تتطابق و/ أو تتجاوز الوضع الاقتصادي للأشخاص المتأثرين بالمشروع</li> <li>• تقديم المساعدة في استعادة سبل العيش، مثل ما يلي: <ul style="list-style-type: none"> <li>- توفير التدريب على المهارات</li> <li>- الوصول إلى الوظائف</li> <li>- توفير المستندات الشخصية</li> </ul> </li> </ul>

سياسة ومعايير التعويضات	الأشخاص المستحقون	مستوى التأثير	نوع الخسائر
سيتم إعداد الميزانية التفصيلية وخطة التنفيذ لتعويض الباعين غير الرسميين الثابت والمتنقل وإدراجها في خطة عمل إعادة التوطين.			

## ١١ الاستشارات العامة وترتيبات الإفصاح

### ١١,١ الاستشارات أثناء إعداد المشروع

أثناء التحضير للمشروع وكما هو مبين في فصل الاستشارات قبل تقييم الأثر البيئي والاجتماعي ، يجب أن يبدأ أول اجتماع لتحديد النطاق في أقرب وقت ممكن في عملية تقييم الأثر البيئي والاجتماعي لضمان المشاركة الكاملة لأصحاب المصلحة. سيتم تصميم أنشطة الاستشارات للامتثال وتلبية متطلبات المؤسسات المالية الدولية وستشمل المجتمعات المتضررة ، ووزارة التجارة الوطنية ، ووزارة التجارة ، وجهاز شئون البيئة ، والوزارات الحكومية الأخرى والوكالات والمنظمات غير الحكومية. سيتم النظر في أنشطة الاستشارة والمشاركة خلال هذه المرحلة المبكرة من تقييم الأثر البيئي والاجتماعي لضمان مشاركة المهمة والتحقق منها بوضوح مع مجموعات مختلفة من أصحاب المصلحة.

أثناء اجتماعات تحديد النطاق وبعدها ، تم توثيق جميع الآراء والمخاوف التي أثرت. يتم أخذ أي قضايا تثار خلال اجتماعات تحديد النطاق في الاعتبار في دراسة تقييم الأثر البيئي والاجتماعي .

سيتم تنظيم استشارة عامة من قبل استشاري تقييم الأثر البيئي والاجتماعي بالتعاون الوثيق مع NAT والمنظمات الرئيسية الأخرى ذات الصلة .

مزيد من التفاصيل حول تحديد نطاق أنشطة الاستشارة مع أصحاب المصلحة والنتائج الرئيسية التي تم الحصول عليها ؛ يمكن العثور عليها في الملحق ٦.

### ١١,٢ ترتيبات المشاورات أثناء تنفيذ المشروع

أثناء تنفيذ المشروع ، عندما يتم تضمين تأثيرات إعادة التوطين و يتم إعداد خطة عمل إعادة التوطين ، سيتم إجراء المشاورات مع الأشخاص المتضررين من قبل NAT / PMU و/ أو السلطات المعنية في تنفيذ المشروع من خلال مستشار مستقل تم التعاقد معه لتحضير خطة إعادة التوطين. قبل أو أثناء الاستشارة ، يجب أن يكون الأشخاص المتأثرين بالمشروع على علم جيد بالمعلومات التالية:

- مكونات المشروع
- آثار المشروع
- استشارة الجمهور والإفصاح عن المعلومات
- الحقوق والاستحقاقات القانونية للأشخاص المتأثرين بالمشروع
- سياسات التعويض
- أنشطة إعادة التوطين
- آلية التظلم والتعويض
- الجدول الزمني للتنفيذ
- المسؤوليات التنظيمية

من المهم أن يشارك الأشخاص المتأثرون بالمشروع وأصحاب المصلحة الأساسيون الآخرون في المشروع منذ المراحل المبكرة جداً ، وأن يتم توفير المعلومات المناسبة والكافية حول المشروع وأنشطته في الوقت المناسب ، لأن هذا من شأنه:

- المساعدة في تحديد آثار المشروع والأفراد والأسر والمجتمعات المتضررة (خاصة الفئات الأكثر ضعفاً)
- السماح بجمع بيانات أكثر دقة للمسح الاقتصادي والاجتماعي
- جعل إيصال الاستحقاقات والخدمات أكثر شفافية
- تقليل احتمالية النزاعات وتقليل مخاطر تأخير المشروع
- دعم صياغة وتصميم برامج إعادة التوطين وتدبير إعادة التأهيل التي تلبي احتياجات وأولويات المتضررين

### ١١,٣ إعداد الاستطلاع الاقتصادي والاجتماعي

بعد تحديد مكون المشروع الذي قد يستلزم إعادة التوطين غير الطوعي، ستكون الخطوة التالية هي إعداد دراسة اجتماعية اقتصادية، يتم فيها جمع البيانات الأساسية داخل المناطق المستهدفة من المشروع. يجب أن يتم إجراء الدراسة من قبل استشاري متخصص في الاجتماعيات وفي إعادة التوطين بمساعدة قادة المجتمع المحلي. يجب أن تدرس طبيعة التأثيرات؛ الوضع الاجتماعي والاقتصادي والثقافي، والمنظمات المحلية، والمخاطر الاجتماعية، ومجموع حيازات الأراضي والأصول المتضررة، وكذلك المؤشرات التي من شأنها أن تضمن أن الأشخاص المتضررين من المشروع، على الأقل، يستعيدون نوعية حياتهم السابقة أو، ويفضل، أن يتم تمكينهم من تحسينه. يجب جمع المعلومات من الأشخاص المتأثرين بالمشروع وأفراد الأسرة المرتبطين بهم أو المعالين. سيتم توثيق هذه المعلومات كتابياً، واستخدامها في إعداد خطة إعادة التوطين وفي تحديد التعويض والمساعدة المناسبين لكل فرد / أسرة متضررة. يوضح الشكل أدناه أهداف المسح الاقتصادي والاجتماعي.

### جدول ١١-١: أهداف المسح الاقتصادي والاجتماعي

أهداف المسح الاقتصادي والاجتماعي	
-	تقديم المشروع للأشخاص المتأثرين بالمشروع
-	جمع بيانات التعداد لتحديد الأشخاص المتأثرين بالمشروع على مستوى الأفراد والأسرة
-	وصف الأسر المتضررة بما في ذلك معلومات حول سبل العيش والإنتاج وأنظمة العمل ومستويات المعيشة وتحليل حقوقهم القانونية والاستحقاقات غير الرسمية وأي قضايا نزاع محتمل
-	جمع بيانات التعداد لتحديد الأشخاص المتأثرين بالمشروع المعرضين للخطر والمتضررين بشدة
-	جمع بيانات التعداد عن البيئة الاجتماعية والاقتصادية العامة للمجتمعات المتضررة
-	بيان بحجم الخسارة المتوقعة (الكلية أو الجزئية) للأصول ومدى النزوح المادي أو الاقتصادي
-	تحديد أصحاب المصلحة
-	تحديد آثار المشروع على سبل عيش الأشخاص المتضررين من المشروع (أي الممتلكات، الهياكل، الدخل ... إلخ)
-	تحديد أي مخاوف قد تكون لدى الأشخاص المتأثرين بالمشروع
-	تحديد تفضيلات إعادة التوطين للأشخاص المتأثرين بالمشروع

### ١١,٣,١ الاستطلاع الاجتماعي الاقتصادي حتى الآن

أثناء التحضير لدراسة ESIA ، أجرى الاستشاري جرداً أولياً وتعداداً / مسحاً اجتماعياً واقتصادياً مع مستأجري الأكشاك والمحلات التجارية الموجودة داخل المحطات الحالية (والتي تعتبر ملكاً الهيئة القومية لسكك حديد مصر ENR ومع المتجاوزين داخل مسار السكة الحديد على مستويات العبور .

**أكشاك وكافيتريات المستأجرين داخل المحطات الحالية :** أظهر جرد الاستشاري عدد (٧) أكشاك و (٣) محلات / كافيتريات (الأشخاص المتأثرين بالمشروع الرسميين).

**الباعة الجائلين الغير رسميين المتواجدين داخل ممر القطر :** لاحظ المستشار وجود بعض المتجمعين داخل ممر السكة الحديد. أكشاك خشبية تستخدم للإسطبل (١)، ومحلات صغيرة لبيع الملابس/ الخضار/ المواد الغذائية (١١). تم العثور عليها في المنطقة الواقعة بين محطات العاصفة ميامي، ومحطات فيكتوريا غابريال على مستويات العبور (الأشخاص المتأثرين بالمشروع غير الرسميين).

**البائعون المتقلون غير الرسميين:** لم يتم إجراء أي تعداد أو جرد للأصول. بالنسبة لخطة عمل إعادة التوطين، سيتم تطوير منهجية لأخذ العينات لتحديد التأثيرات على هذه الفئة.

قد تؤثر أنشطة البناء على سبل العيش / فقدان الدخل / الإزاحة الاقتصادية (لحوالي ٢٢ شخصاً من الأشخاص المتأثرين بالمشروع وفقاً لمخزون الاستشاري). وبحسب المسح الاقتصادي والاجتماعي، ١٢ منهم ليس لهم حق قانوني. كما هم واضعو يد.

#### نتائج المسح الاجتماعي والاقتصادي

- سيتم احتساب النسب التالية وفقاً لإجمالي عدد الأشخاص المتأثرين بالمشروع الرسميين وغير الرسميين، والذي يبلغ ٢٢ شخصاً.
- متوسط حجم الأسرة يتكون من ٥ أفراد لكل أسرة،
- يمثل المستأجرون الرسميون من الأشخاص المتأثرين بالمشروع في الأكشاك والكافيتريات داخل المحطات نسبة ٤٥٪ من إجمالي عدد الذين شملهم المسح، و ٥٥٪ غير رسميين من الأشخاص المتأثرين بالمشروع من الباعة الجائلين الثابتين داخل ممر السكك الحديدية
- بالنسبة للوضع الشرعي للمستأجرين داخل المحطات، فإن جميع المستأجرين لهم صفة قانونية. لم يتم إبلاغ المستشار بالوضع القانوني؛ تأكيد شفهي فقط،
- جميع الأشخاص المتأثرين بالمشروع هم من الذكور ومعظمهم من أرباب الأسر، ويمثلون حوالي ٩٢٪ من إجمالي عدد الأشخاص المتأثرين بالمشروع،
- كبار السن يمثلون حوالي ٩٪ من المجموع الكلي من الأشخاص المتأثرين بالمشروع،
- فيما يتعلق بتعليم الأشخاص المتأثرين بالمشروع، ١٣٪ من الأشخاص المتأثرين بالمشروع يقرؤون ويكتبون، ٧٨٪ حاصلون على تعليم متوسط ، و ٩٪ حاصلون على تعليم عال.
- غالبية الأشخاص المتأثرين بالمشروع يعتمدون فقط على الأنشطة الاقتصادية الرسمية أو غير الرسمية، والتي تكون نسبة منخفضة إما موظفين أو لديهم مصدر دخل آخر،

- تم تحديد متوسط الدخل الشهري بحوالي ٢٥٠٠ جنيه مصري كما أوضح الأشخاص المتأثرين بالمشروع أنه يختلف من شهر لآخر. ومع ذلك، فإن قيمة المصروفات الشهرية أقل من ٣٠٠٠ جنيه مصري.
- لم يشمل المسح المعاقين، بالإضافة إلى عدم وجود لاجئين أو سكان أصليين لعدم وجودهم في منطقة المشروع.
- متوسط نفقات المعيشة الشهرية التي ذكرها من تمت مقابلتهم بحد أقصى جنيه مصري. ٣٠٠٠. ومع ذلك، فإن متوسط الدخل الشهري من المهنة التي تمارس داخل الممر حوالي ٢٥٠٠. وذكر الأشخاص المتأثرين بالمشروع أيضاً أن هذه القيم تختلف من شهر لآخر.
- يوضح الجدول التالي نتائج الأنشطة الاستشارية التي أجراها الاستشاري مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع المحتملين أثناء إعداد دراسة تقييم الأثر البيئي والاجتماعي.

جدول ١١-٢: التعليقات والمخاوف الرئيسية التي أثرت خلال المشاورات مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع المحتملين

الأشخاص المحتملين المتأثرين بالمشروع	النتائج الرئيسية
مستأجرو الأكشاك والكافيتريات داخل المحطات	<ul style="list-style-type: none"> <li>- أجرى المستشار مقابلات معهم جميعاً، وأوضحوا أن عقود إيجارهم سارية المفعول ولا تتجاوز مدتها سنة واحدة.</li> <li>- كانت لديهم تساؤلات حول موعد بدء المشروع وما إذا كان سيتم ذلك قبل انتهاء عقود الإيجار، وما إذا كان سيتم تقديم بدائل لهم حتى الانتهاء من أعمال البناء في المحطات.</li> <li>- لم يبد أي منهم اعتراضه على المشروع، بل على العكس،</li> <li>- شددوا على أهمية وجود وسيلة مواصلات مريحة وأمنة في الإسكندرية، خاصة أن القطار يمر في مناطق مزدحمة للغاية.</li> <li>- شددوا على أهمية توفير المعلومات حول مواعيد التنفيذ قبل بدء أعمال البناء في فترة مناسبة.</li> </ul>
الأنشطة الاقتصادية غير الرسمية داخل ممر القطار	<ul style="list-style-type: none"> <li>- يدرك أصحاب هذه الأنشطة جيداً أن وضعهم غير قانوني وقد تم إبعادهم عدة مرات، لكنهم يعودون مرة أخرى حيث يُسمح لهم بدخول ممر القطار مرة أخرى.</li> <li>- طرح أصحاب الأنشطة الاقتصادية غير الرسمية بعض الأسئلة حول ما سيحدث لهم. هل سيسمح لهم بالوقوف خارج السكة الحديد للبيع؟</li> <li>- كما أوضحوا أنهم لم يستقروا في هذا المكان لفترة طويلة لأنهم ينتقلون من مكان إلى آخر لأن وضعهم غير رسمي.</li> </ul>
أئمة المساجد التي سيتم إزالتها	<ul style="list-style-type: none"> <li>- خلال زيارات الموقع، قام فريق العمل بزيارة جميع المساجد التي سيتم إزالتها لأعمال البناء في المشروع .</li> <li>- جميع المساجد مبنية على ممتلكات ENR ، أحد هذه المساجد مغلق في الوقت الحالي ،</li> <li>- أجرى المستشار مقابلات مع جميع أئمة المساجد،</li> <li>- يعلمون جميعاً عن المشروع. وأكدوا جميعاً معرفتهم بإزالة المساجد؛ باستثناء اثنين منهم في</li> </ul>

الناتج الرئيسية	الأشخاص المحتملين المتأثرين بالمشروع
منطقتي العصافرة وفيكوتوريا. - أوضحوا أن فكرة إزالة المسجد للمنفعة العامة يمكن أن يقبلها أفراد المجتمع، لكن المهم هو طرح البدائل المناسبة. لأنهم لا يعرفون بعد ما هي بدائل هذه المساجد.	

#### ١١،٤ الإفصاح

الكشف عن المعلومات المتعلقة بالمشروع سوف يتبع المتطلبات القانونية الوطنية إلى جانب المعايير الدولية لتطوير المشروع. بما يتماشى مع متطلبات المقرضين (AIIB، WB، EIB، EBRD) لمشاريع الفئة أ؛ الإفصاح إلزامي وستكون جميع متطلبات الإفصاح قابلة للتطبيق. تنص سياسة الوصول إلى المعلومات لدى البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية على أن يفصح البنك عن تقييم الأثر البيئي والاجتماعي وإطار سياسة إعادة التوطين لمشاريع الفئة أ قبل ١٢٠ يوماً من دراسة مجلس الإدارة لمشاريع القطاع العام سوف تلتزم NAT بصرامة بالمتطلبات القانونية للكشف عن المعلومات. بالإضافة إلى ذلك، ستقوم NAT بالإفصاح عن المعلومات البيئية والاجتماعية وإبلاغ أصحاب المصلحة المهتمين بخطة إعادة التوطين وتطوير المشروع. تتضمن خطة مشاركة أصحاب المصلحة التي سيتم إعدادها لهذا المشروع فصلاً عن أنشطة الإفصاح، بالإضافة إلى إدراجها في تقييم الأثر البيئي والاجتماعي.

#### ١١،٤،١ الإفصاح عن المعلومات والوصول المحلي إلى المعلومات

ستتخذ NAT / PMU خطوات لضمان أن الأشخاص والمجتمعات المتضررة يمكنهم الحصول على المعلومات ذات الصلة المتعلقة بالمشروع بشكل عام وعلى ترتيبات حيازة الأراضي وإعادة التوطين بشكل خاص. كخطوة أولى ، ستكون وثائق خطة عمل إعادة التوطين متاحة للجمهور باللغتين الإنجليزية والعربية. بالإضافة إلى ذلك ، سيتم نشر محتويات موجزة من إطار إعادة التوطين و خطة عمل إعادة التوطين ، بما في ذلك معدلات التعويض لجميع فئات الأراضي و الأصول، والمعايير لجميع طرق المساعدة ، والمعلومات المتعلقة بإجراءات التظلم الخاصة بالمشروع ، في مكان يسهل الوصول إليه من قبل الأشخاص المتضررين من المشروع. يجب أن تتم أنشطة الاستشارة وإشراك المجتمع وفقاً لإرشادات المؤسسات المالية الدولية وأفضل الممارسات. يجب أن تتضمن خطة إشراك أصحاب المصلحة (SEP) التي سيتم إعدادها، خطة استشارية للمجموعات المتضررة من حيازة الأراضي والتهجير بما في ذلك الفئات الضعيفة المحتملة.

## ١٢ آلية التظلم

### ١٢,١ الأهداف

الهدف من إجراء آلية التظلم هو ضمان أن يتم النظر في جميع التعليقات والشكاوى الواردة من أي من أصحاب المصلحة في المشروع ومعالجتها بطريقة مناسبة وفي الوقت المناسب.

يجب أن يلتزم كل من NAT والمقاولين بتجنب، وتقليل، والحد، وإذا لزم الأمر، معالجة أي آثار سلبية ناجمة عن أنشطتهم على السكان المحليين وعلى بيئتهم الاجتماعية والمادية. إحدى أدوات تحديد ومنع وإدارة الآثار غير المتوقعة هي آلية التظلم (GM).

ستتعامل آلية التظلم مع الاقتراحات والمخاوف والتظلمات المتعلقة بأي قضايا تنشأ عن أنشطة محددة للمشروع. آلية التظلم ليست مصممة لعرقلة الوصول إلى الإجراءات القضائية أو الإدارية الأخرى المتاحة بموجب القانون المصري.

### ١٢,١,١ آلية التظلم الحالية الخاصة بالهيئة القومية للأنفاق NAT

آلية التظلم الحالية هي أداة تشاركية لأصحاب المصلحة الداخليين والخارجيين، في حين أنها عملية إلزامية للهيئة القومية للأنفاق صاحبة المشروع. يمتد الإجراء الموصوف في هذا المستند ليشمل المجتمع، وجميع العاملين في الموقع، بما في ذلك العمال الدائمون، والعمال، ومقدمو الخدمات، والاستشاريون، والموردون، والمقاولون الفرعيين، وأصحاب المصلحة الخارجيين، ويمكن الوصول إليها لجميع العمال، وبدون تكلفة وبدون عقاب.

على الرغم من وجود آلية تظلم للعاملين في موقع البناء (تتعلق بالمقاول ويشرف عليها الهيئة القومية للأنفاق، فإن قنوات الشكاوى الخاصة بالهيئة. NAT متاحة لجميع الأطراف المعنية بالمشروع.

### ١٢,٢ المسؤولية المؤسسية عن المظالم

سيكون الكيان المسؤول عن معالجة المظالم بشكل أساسي هو لجنة التظلمات داخل الوكالة المنفذة (NAT / PMU)

- لجنة التظلمات تستقبل الشكاوى
- توجه لجنة التظلمات الشكاوى إلى الإدارة المختصة أو الإدارة الهندسية للتحقيق فيها
- يتم إعادة توجيه الشكاوى وتقرير التحقيق إلى لجنة التظلمات، حيث يتم إعداد التقرير ورفعها إلى سلطة اتخاذ القرار
- توثيق جميع الشكاوى الواردة
- تسوية سريعة لمظالم المجتمع والعمال
- توثيق وإبلاغ ونشر نتائج الشكاوى الواردة
- التأكد من أن كل شكاوى وتظلمات مشروعة يتم حلها بشكل مرض من قبل الكيان المسؤول
- مراقبة أنشطة معالجة المظالم

ستعالج وحدة إدارة المشروع PMU التي تعمل داخل NAT بالتعاون مع المقاول جميع المظالم التي أثارها أفراد المجتمع، لا سيما تلك المتعلقة بأنشطة إعادة التوطين. يعد تعيين شخص مسؤول أو فريق للتعامل مع حل المظالم جزءًا من آلية معالجة المظالم المتعلقة بمتطلبات المؤسسات المالية الدولية. وضع إطار زمني يتم فيه إقرار الشخص المتضرر باستلام شكواه مع تعهد بالقرار المطلوب؛ بالإضافة إلى الحفاظ على السرية، سيؤدي إلى تنفيذ ودي للمشروع.

### ١٢,٣ مستويات التظلم

الآلية المقترحة مبنية على مستويين من المظالم:

**المستوى الأول من التظلمات:** مستوى المشروع (في الموقع) مدير المشروع في الموقع (المقاول) مسؤول عن ضمان الترويج لنظام آلية معالجة المظالم على نطاق واسع وشرحها بشكل جيد على المستوى المحلي. علاوة على ذلك، سيتابع الشكوى حتى يتم التوصل إلى حل. يجب أن يكون الوقت المستغرق للتوصل إلى حل فعال هو ١٠ أيام من تلقي الشكوى ويجب على المسؤولين الاجتماعيين والبيئيين إبلاغ مقدم الشكوى بنتائجه. تم تطوير آلية للتعامل مع الشكاوى والتظلمات على مستوى المشروع بهدف معالجة الشكاوى المتعلقة بالمشروع في الوقت المناسب وبطريقة شفافة. تم تصميم المدير العام للمشروع لقبول التظلمات من جميع أصحاب المصلحة في المشروع.

تجدر الإشارة إلى أن معظم التجارب السابقة لـ NAT تشير إلى أنه يتم التعامل مع الشكاوى عادةً بكفاءة وحلها على المستوى المحلي. في بعض الحالات الأخرى، يتطلب حل الشكوى تشكيل لجنة متخصصة لفحص الشكوى ووضع الحلول المناسبة، مما ينتج عنه وقت يستغرق من شهر إلى ١,٥ شهر. في حالة عدم رضا الشخص المتقدم عن القرار، يجب على مقدم الشكوى تقديم التظلم إلى المستوى الثاني من النظم. يتم توثيق المظالم من خلال سجل المظالم، المصمم للمشروع لضمان التوثيق والمتابعة (انظر الملحق ٧: آلية الشكاوى الخاصة بالهيئة القومية للإنفاق). أثناء البناء، يكون المقاول مسؤولاً عن تلقي الشكاوى ومتابعتها وحلها، وتكون الهيئة NAT مسؤولة عن المراقبة.

**المستوى الثاني من التظلمات:** على مستوى المقر الرئيسي للهيئة NAT إذا كان الشخص المتضرر غير راضٍ عن قرار الدرجة الأولى، فيمكنه رفع الشكوى إلى المقر الرئيسي لـ NAT

#### ١٢,٤ قنوات التظلم

فيما يلي القنوات الرئيسية التي سيتم من خلالها تلقي الشكاوى:

- ممثل هندسي في الموقع: لم يتم تحديده بعد
- موقع NAT : [اتصل بنا](mailto:chief@nat.org.eg)
- إرسال بريد مباشر إلى رئيس مجلس إدارة NAT : [chief@nat.org.eg](mailto:chief@nat.org.eg)
- دائرة التخطيط: [pld@nat.org.eg](mailto:pld@nat.org.eg)
- المكالمات الهاتفية (خط أرضي): +٢٠٢٢٥٧٤٣٠٧٠
- الخط الساخن: (١٦٥٢٨) لا يوجد خط ساخن باستثناء شكاوى الحكومة العامة
- العنوان: القاهرة ميدان رمسيس - عمارة NAT - الرمز البريدي: ١١٧٩٤ ص. ب ٤٦٦
- بوابة الشكاوى الحكومية: [www.shakwa.eg](http://www.shakwa.eg)

يجب توجيه جميع التظلمات إلى نقطة الاتصال التي تكون تفاصيل الاتصال الخاصة بها على النحو التالي:

السيد / م: مجدي مندي

العنوان: القاهرة ميدان رمسيس - عمارة NAT - الرمز البريدي: ١١٧٩٤ ص. ب ٤٦٦

هاتف: +٢٠٢٢٥٧٤٢٩٦٨

البريد الإلكتروني: [magdymadany@hotmail.com](mailto:magdymadany@hotmail.com)

تصف الفقرات التالية آلية التظلم التي تتوافق مع المستويات السابقة ومتطلبات مؤسسات التمويل الدولية

#### • دورة التظلم

كجزء من تنفيذ مشروع المترو، ستتبع المظالم على مستوى المشروع الدورة التالية. للمشتكين الحق الكامل في تقديم شكاوهم إلى أي من قنوات مستوى المشروع وكذلك على المستوى المؤسسي. بينما لم يتم استخدام الآلية العالمية المؤسسية GM (الموصوفة أدناه) في المشروع بعد، سيتم إنشاء الروابط.

#### • الرد على التظلمات

يتمثل أحد معايير أفضل الممارسات في الإقرار باستلام الشكاوى في غضون يومين تقويميين والرد على الشكاوى، في غضون ١٠ أيام عمل كحد أقصى. هذا ينطبق أيضاً على الحالات التي لا تحتاج إلى أي إجراء تصحيحي. بالنسبة للشكاوى التي سيتم حلها في فترة أطول بسبب تعقيدها، سيتم النظر في الخطوات التالية:

- يجب إبلاغ الشخص المتضرر بالإجراء التصحيحي المقترح في غضون ١٠ أيام كحد أقصى.
  - يجب إبلاغ المشتكي بتنفيذ الإجراء التصحيحي ومتابعته وتسجيله في سجل التظلمات.
- سيتم الرد إما شفهيًا أو كتابيًا، وفقًا لطريقة الاتصال المفضلة التي حددها مقدم الشكوى.

سيتم الرد على جميع التعليقات والشكاوى إما شفهيًا أو كتابيًا، وفقًا لطريقة الاتصال المفضلة التي حددها مقدم الشكوى. سيتم مراجعة التعليقات وأخذها في الاعتبار عند إعداد المشروع؛ ومع ذلك، قد لا يتلقون ردًا فوريًا (ما لم يكن ذلك مطلوبًا). يمكن للمشتكي، من خلال استخدام رقم تتبع الشكوى، متابعة شكاواه من خلال مجموعة من الطرق بما في ذلك البريد العادي والبريد الإلكتروني والهاتف وخدمة العملاء و / أو موقع المشروع.

#### • السرية

للأفراد الذين يقدمون تعليقاتهم أو تظلماتهم الحق في طلب عدم الكشف عن هويتهم، على الرغم من أن هذا قد يجعل الاختصاصي الاجتماعي غير قادر على تقديم ملاحظات حول كيفية معالجة التظلم. ينبغي الإفصاح عن السرية أثناء عملية نشر المعلومات المعدلة. يمكن للشخص المتضرر أن يظل مجهولاً ولكن لا يزال من الممكن الوصول إليه عن طريق رقم الهاتف أو أي قناة اتصال مفضلة.

#### • إدارة آلية التظلم

خلال مرحلتي الإنشاء والتشغيل، سيتولى الاختصاصي الاجتماعي في وحدة إدارة المشروع معالجة المظالم المتعلقة بأنشطة البناء. فيما يتعلق بالشكاوى المقدمة من خلال القنوات على مستوى المؤسسة، سيتم التواصل المباشر مع الأخصائي الاجتماعي في وحدة إدارة المشروع.

#### • مراقبة التظلمات

يجب مراقبة جميع التظلمات من قبل ENR للتحقق من العملية. سيتم رصد المؤشرات التالية:

١. عدد التظلمات الشهرية الواردة (مصنفة حسب القناة والجنس والعمر)
٢. عدد الشكاوى التي تم حلها
٣. عدد الشكاوى التي لم يتم حلها
٤. الإطار الزمني لحل الشكاوى
٥. عدد ونوع أنشطة النشر المنفذة
٦. عدد المشتكين الذين استجابوا بطريقة مرضية
٧. الجدول الزمني للرد على الشكاوى
٨. تنفيذ أنشطة النشر
٩. مستوى الرضا عن الحلول
١٠. كفاءة التوثيق.

يجب وضع تقرير مراقبة التظلمات ربع السنوي لتتبع جميع التظلمات المقدمة. يجب أن تتضمن التقارير الفصلية تحليلاً للمؤشرات المذكورة أعلاه. علاوة على ذلك، يجب توثيق النتائج والتحليلات الرئيسية في التقرير السنوي.

#### • الإفصاح عن التظلمات

يجب الكشف عن قنوات التظلم وكذلك إعداد تقرير سنوي يحل الشكاوى الواردة. وسيضمن التقرير السنوي كما سبق بيانه المؤشرات المذكورة أعلاه. علاوة على ذلك، سيتم الاحتفاظ بأي شكاوى مجهولة و / أو سيتم الكشف عن التقرير السنوي فقط.

### ١٣ ترتيبات التمويل

وجاء في قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢٣٦٠ لسنة ٢٠٢٠ اعتبار خط سكة حديد أبو قير بكافة منشآته ومرافقه من أعمال النفع العام لمترو أبو قير المرحلة الأولى. كما يتضمن القرار حق الاستحواذ على أي عقار أو أرض لازمة للمشروع (ملحق ١: قرار وزاري لحيازة الأراضي). قامت NAT بإيداع مبلغ ٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ جنية مصري. كقيمة تقديرية أولية للتعويض (يمكن طلب مبالغ إضافية إذا تجاوزت ميزانية التعويض المبلغ المخصص).

بالإضافة إلى مبلغ ٢٥,٠٠٠,٠٠٠ ل. "الملحق ٤": كتعويض لوزارة الأوقاف عن بناء مساجد جديدة أو تجديد مساجد قائمة كبدائل للمساجد التي ستتم إزالتها (سينأثر ١٣ مسجدًا ببناء مشروع مترو أبو قير).

الميزانية لا تشمل حاليا الفئات التالية:

- الأكواك والكافيتريات والمحلات التجارية داخل المحطات الحالية وخارج مسار السكة الحديد
- الباعة غير الرسميين الثابتون والباعة غير الرسميين المتنقلين

نظرًا لعدم إجراء أي إحصاء سكاني أو مسح اجتماعي اقتصادي لهم في المرحلة الحالية، فسيتم إجراء ذلك أثناء إعداد خطة إعادة التوطين للتوصل إلى قيمة تعويضية والمساعدة في استعادة سبل عيشهم بما يتماشى مع متطلبات المقرضين.

ستقدم الوكالة المنفذة (الهيئة القومية للإنفاق) جميع الأموال لتنفيذ تقييمات المخزون وخطط إعادة التوطين. ستتم معالجة التمويل وتنفيذه من خلال ترتيبات المعالجة المالية للمشروع.

يجب أن تتضمن خطة إعادة التوطين للمشروع الممول ميزانية إرشادية مفصلة وستقوم الوكالة المنفذة بتمويل هذه الميزانية من خلال قواعد وأدلة الإدارة المالية والإدارية مثل أي نشاط آخر مؤهل للدفع في إطار المشروع الممول. ستخضع هذه الميزانية لموافقة الوكالة المنفذة.

سيتمتع على الوكالة المنفذة (الهيئة القومية للإنفاق) تمويل تعويض إعادة التوطين لأنها ستؤثر على سبل عيش الناس. سيتم الصرف على أساس متطلبات الميزانية، التي وضعتها خطة إعادة التوطين بالاستشارة مع الأشخاص المتأثرين بالمشروع والقادة المحليين، من خلال المحافظة ذات الصلة ووكالة التنفيذ.

## ١٤ ترتيبات الرصد والتقييم

من أجل تقييم ما إذا كان يتم تحقيق أهداف خطة إعادة التوطين و خطة التعويض ، ستكون هناك حاجة إلى خطة مراقبة. تتضمن خطة المراقبة مؤشرات يجب مراقبتها ، وتقدم معالم ، وتوفر الموارد بما في ذلك الأشخاص أو المؤسسات المسؤولة لتنفيذ أنشطة المراقبة. ستكون الترتيبات الخاصة برصد أنشطة إعادة التوطين والتعويض جزءًا من عملية الرصد والإبلاغ الخاصة بالمشروع ، والتي ستندرج تحت المسؤولية الشاملة للوكالة المنفذة.

من أجل تعزيز وظيفة المراقبة والتقييم، ستضم الوكالات المنفذة - فريق وحدة إدارة المشروع (NAT) الموظفين التاليين:

- خبير النوع/ الدمج الاجتماعي
- مهندسو الإشراف الميداني
- اختصاصي توعية عامة واتصال
- خبراء المشتريات
- خبراء الإدارة المالية

تتطلب خطة إعادة التوطين أنه حيثما كان ذلك مناسبًا وحيثما كان ذلك فعال من حيث التكلفة ، أن تقوم NAT بمراقبة وتقييم المشروع. سيأخذ ذلك شكل منح المحافظات تفويضًا لإجراء مراقبة مستقلة لخطط إعادة التوطين والتعويض على فترات دورية (على سبيل المثال ، كل ثلاثة أشهر) خلال عمر البرنامج حسب ما تتطلبه الظروف.

سيكون هدف الرصد هو إجراء تقييم نهائي من أجل تحديد:

- إذا تم دفع رواتب الأشخاص المتأثرين بالكامل وقبل تنفيذ المشروع الفرعي
- إذا كان الأشخاص الذين تأثروا بالمشروع الفرعي قد تأثروا بطريقة تجعلهم يعيشون الآن بمستوى أعلى من ذي قبل ، أو يعيشون على نفس المستوى كما كان من قبل ، أو أنهم في الواقع أفقر من ذي قبل.
- تنبيه سلطات المشروع بشأن ضرورة حيازة الأراضي وإجراءاتها لتنفيذ أنشطة المشروع، والحاجة إلى دمج حيازة الأراضي، إعادة التوطين، فقدان الأصول، والتأثير على أحكام سبل العيش في مواصفات التصميم والميزانيات
- توفير المعلومات في الوقت المناسب حول تقييم الأصول وعملية التفاوض
- يحتفظ بسجلات أي تطلعات تتطلب حل
- وثائق الانتهاء في الوقت المناسب من إعادة توطين المشروع (على سبيل المثال، دفع المبالغ المتفق عليها، بناء منشآت جديدة) لجميع الخسائر الدائمة والمؤقتة، وكذلك أضرار البناء الإضافية غير المتوقعة
- تحديث قاعدة البيانات فيما يتعلق بالتغيرات التي تحدث على الأرض مع تنفيذ أنشطة إعادة التوطين والتعويض

## ١٤,١ المؤشرات

من أجل تقييم ما إذا كانت هذه الأهداف قد تم تحقيقها، يجب تطوير مؤشرات قادرة على قياس أداء خطة إعادة التوطين. يجب استخدام عدد من المؤشرات التي يمكن التحقق منها بشكل موضوعي لرصد آثار أنشطة التعويض وإعادة التوطين. وستستهدف هذه المؤشرات قياسًا كميًا للوضع المادي والاجتماعي والاقتصادي للأشخاص المتأثرين بالمشروع، لتحديد وتوجيه التحسين في رفاهتهم الاجتماعي والاقتصادي.

جدول ١-٤: رصد المؤشرات

مؤشر	ملاحظات	تردد القياس
<b>مؤشر الإدخال</b>		
الإنفاق الإجمالي على حيازة الأراضي (بما في ذلك توزيع التكاليف)	أمثلة: <ul style="list-style-type: none"> <li>• تعويض نقدي</li> <li>• تكاليف تقديم المساعدة حسب نوع المساعدة</li> <li>• تكاليف التشاور والمشاركة</li> <li>• تكاليف المقيمين والمساحين</li> <li>• تكاليف الرسوم القانونية</li> <li>• تكاليف الضرائب ورسوم التسجيل</li> <li>• تكاليف مدخلات الاستشارات</li> <li>• تكاليف المركبات وأجهزة الكمبيوتر وما إلى ذلك</li> <li>• التكاليف الأخرى (ونوعها).</li> </ul>	شهريا
عدد الموظفين العميل / الشركاء الخارجيين المكرسين لإعادة التوطين واستعادة سبل العيش	مثال: <ul style="list-style-type: none"> <li>• أعضاء فريق تنفيذ العمل</li> <li>• أعضاء الإدارات والقطاعات الأخرى</li> <li>• الأخصائيين الاجتماعيين</li> <li>• المدربين المهرة</li> <li>• استشاريو إعادة التوطين</li> </ul>	شهريا
العدد الإجمالي للمالكين والعدد الإجمالي للمستخدمين الرسميين وغير الرسميين لقطع الأراضي المتضررة	سيتم استلام البيانات الأولية من خلال التعداد / المسح .سيتم إجراء التحديثات بشكل مستمر حيث يحدد فريق التنفيذ جميع مالكي / مستخدمى جميع قطع الأراضي (على سبيل المثال، من خلال إدارة المظالم).	شهريا
عدد الأسر الرسمية وغير الرسمية التي يجب أن يتم إزاحتها جسدياً عدد الأعمال التجارية الرسمية وغير الرسمية التي يجب نقلها	سيتم استلام البيانات من خلال التعداد / المسح.	شهريا
<b>مؤشر الإخراج</b>		
عدد (والنسبة المئوية) من قطع الأراضي / الأعمال التجارية التي تم توقيع اتفاقيات التعويض عنها عدد (والنسبة المئوية) للمالكين / المستخدمين الذين وقعوا اتفاقيات التعويض	يجب حساب النسبة المئوية من إجمالي عدد قطع الأراضي / الأعمال التجارية المتأثرة، على النحو المحدد في التعداد / المسح.	شهريا
عدد (والنسبة المئوية) من قطع الأراضي / الأعمال التجارية التي تم رفض / لا تزال اتفاقيات التعويض الخاصة بها معلقة عدد (والنسبة المئوية) للمالكين /	إذا أمكن، يجب تقديم بيان تفصيلي لأسباب رفض اتفاقيات التعويض (أو لم يتم قبولها بعد) (الأرض / الأعمال التجارية).	شهريا

		المستخدمين الذين رفضوا توقيع اتفاقيات التعويض / لا يزالون قيد التداول
شهريا	يجب احتساب النسبة المئوية من عدد اتفاقيات التعويض الموقعة	عدد (ونسبة) اتفاقيات التعويض المنفذة (التعويض المدفوع)
شهريا	يجب حساب النسبة المئوية من عدد الأسر / الأعمال التجارية التي تم تحديدها على أنها يجب أن يتم نقلها فعليًا / نقلها (انظر مؤشرات المدخلات)	عدد (والنسبة المئوية) من الأسر التي نزحت جسديا (انتقلت إلى موقع آخر) عدد (والنسبة المئوية) من الشركات التي تم نقلها
شهريا	<ul style="list-style-type: none"> <li>المساعدة في إعداد مستندات الملكية (المساعدة المالية، توفير المعلومات، المساعدة القانونية، وما إلى ذلك)</li> <li>المساعدة في تحديد أرض بديلة للشراء</li> <li>المساعدة في بناء / تحديد مرافق أعمال جديدة</li> <li>المساعدة في نقل أو دفع تكاليف النقل</li> <li>التدريب على المهارات</li> <li>الحصول على عمل / قروض صغيرة</li> <li>المساعدة الأخرى (والنوع)</li> </ul>	عدد الأشخاص / الأسر التي ساعدها فريق التنفيذ حسب نوع المساعدة والفئة (الملاك / المستخدمون)

جدول ١٤-٢: عينات المؤشرات

التقييم	الرصد
سيتم إجراء أنشطة الاستشارة مع المستأجرين والمستوطنين غير الرسميين بعد تنفيذ خطة إعادة التوطين، في غضون 3 أشهر، للتحقق من رضاهم عن العملية والحاجة إلى أي تدابير تصحيحية	إلى أي مدى يمكن للمستأجرين والمستوطنين غير الرسميين استعادة سبل عيشهم، وأي مصادر أخرى لكسب العيش/ الدخل؟
سجلات أنشطة إشراك أصحاب المصلحة التي تم إجراؤها (عدد الأنشطة والتوثيق المناسب)	أنشطة إشراك أصحاب المصلحة
متابعة جميع الإجراءات المتعلقة باستعادة سبل العيش، بدءاً من مسح التعداد وتحديد شدة التأثير	استعادة سبل العيش
توقيت وجودة وفعالية الاستشارات والإفصاح عن المعلومات	نشر المعلومات العامة وإجراءات الاستشارة
المطابقة لمعايير التعويض الموصوفة في خطة إعادة التوطين	دفع تعويضات للأشخاص المتأثرين بالمشروع في مختلف الفئات
الانتهاء الفعلي لأنشطة إعادة التوطين مقارنة بالجدول الزمني	مواعيد الانتهاء من أنشطة برنامج إعادة التوطين
دقة توقيت وجودة القرارات المتخذة بشأن التظلمات	عدد التظلمات
تصحيح جميع التظلمات المشروعة	التظلمات المشروعة من بين جميع الشكاوى المقدمة

المؤشرات التي يجب استخدامها لتحديد مستويات المعيشة للأشخاص المتأثرين بالمشروع هي :

- استخدام الأرض مقارنة بما كان عليه من قبل

- مستوى المنزل مقارنة بالسابق
- التأثير على سبل العيش / الدخل وانعكاساته على الغذاء والدواء والتعليم والملبس؛ خاصة على الفئات الأكثر ضعفا (النساء والأطفال وكبار السن والمعوقين)
- مستوى المشاركة في أنشطة المشروع مقارنة بالسابق
- عدد الأطفال الملحقين بالمدارس مقارنة بما سبق
- المعايير الصحية مقارنة بما سبق
- مصادر الدخل البديلة
- توفير وتوفير الرعاية الاجتماعية

في ضوء ما سبق، فإن خطط إعادة التوطين والتعويض لها أهداف اجتماعية واقتصادية شاملة يمكن من خلالها تقييم نجاحها:

- الأفراد والأسر المتضررة قادرون على الحفاظ على مستوى معيشتهم قبل المشروع، وحتى تحسينه.
- من أجل تقييم ما إذا كان هذا الهدف قد تم تحقيقه أم لا ، يجب وضع مؤشرات قادرة على قياس أداء خطة إعادة التوطين. ستوفر خطط إعادة التوطين والتعويض معايير قابلة للقياس يجب مراقبتها وتوفير الموارد اللازمة لتنفيذ أنشطة المراقبة.

. ستسمح السجلات بالتحقق من التكلفة النهائية لإعادة التوطين والتعويض لكل فرد أو أسرة NAT سيتم الاحتفاظ بالسجلات المالية من قبل

## الملحقات

ملحق ١: القرار الوزاري لنزع الملكية الخاص بالمشروع



# الجريدة الرسمية

### التمن ٤ جنيحات

العدد ٤٧ تابع (أ)	الصادر في ٤ ربيع الآخر سنة ١٤٤٢ هـ الموافق ( ١٩ نوفمبر سنة ٢٠٢٠ م )	السنة الثالثة والستون
----------------------	--	--------------------------

٢ الجريدة الرسمية - العدد ٤٧ تابع ( أ ) في ١٩ نوفمبر سنة ٢٠٢٠

## قرار رئيس مجلس الوزراء

رقم ٢٣٦٠ لسنة ٢٠٢٠

### رئيس مجلس الوزراء

بعد الاطلاع على الدستور

وعلى قانون نظم الإدارة المحلية الصادر بالقانون رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٩  
ولائحته التنفيذية ؛

وعلى القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٩٠ بشأن نزع ملكية العقارات للمصلحة العامة  
ولائحته التنفيذية ؛

وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٢٧٩ لسنة ٢٠١٨ بالتفويض في بعض  
الاختصاصات ؛

وبناء على ما عرضه وزير النقل ؛

### قرر :

#### ( المادة الأولى )

يُعتر من أعمال المنفعة العامة مشروع المرحلة الأولى لمترو أبو قير الذي سيتم  
تنفيذه في ذات مسار خط سكة حديد أبو قير - الإسكندرية في المسافة من أبو قير شرقاً  
حتى محطة مصر بمحافظة الإسكندرية بجميع منشأته ومرافقه من محطات للركاب بما  
تحتويه من منشآت لخدمة الجماهير ومحطات القوى الكهربائية والضغط العالي وورشة  
للعمرة الجسيمة ووحدة التحكم المركزي وأي منشآت أخرى يحتاجها المشروع ،  
وذلك على النحو الموضح بالملحوظة الإيضاحية والخرائط المساحية المرفقة .

#### ( المادة الثانية )

يُسْتمولى بطريق تنفيذ المباشر لصالح الهيئة القومية للإنفاق على الأراضي  
والعقارات اللازمة لتنفيذ المشروع المشار إليه في المادة السابقة ، على النحو المبين  
بالمذكرة الإيضاحية والخرائط المساحية المرفقة .

الجريدة الرسمية - العدد ٤٧ تابع ( أ ) في ١٩ نوفمبر سنة ٢٠٢٠ ٣

( المادة الثالثة )

يُنهى تخصيص أراضي وعقارات الجهات الحكومية الموضح بيئها بالمسكرة الإيضاحية والخرائط المساحية المرفقة ، ويعدل تخصيصها للتفع العام بدون مقابل لصالح الهيئة القومية للأنفاق .

( المادة الرابعة )

ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية ، ويعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره .

صدر برئاسة مجلس الوزراء في ٤ ربيع الآخر سنة ١٤٤٢ هـ

( الموافق ١٩ نوفمبر سنة ٢٠٢٠ م ) .

رئيس مجلس الوزراء

**دكتور/ مصطفى كمال ممدوح**

الجريدة الرسمية - العدد ٤٧ نابع (أ) في ١٩ نوفمبر سنة ٢٠٢٠

## وزارة النقل

### مذكرة إيضاحية

#### لقرار رئيس مجلس الوزراء

بشأن إضفاء صفة النفع العام على مشروع المرحلة الأولى لمترو أبو قير  
بمحافظة الإسكندرية

لكننت دراسة خصائص النقل بمحافظة الإسكندرية على أن تطوير وسائل النقل العام بالإسكندرية هو الحل الوحيد للمشكلات المرورية ، وأوصت الدراسة بتنفيذ مشروع تطوير خط سكة حديد أبو قير - محطة مصر بحيث يتمكن من نقل حجم ركاب يقدر بنحو ٦٠ ألف راكب/ ساعة/ اتجاه .

وفي ضوء تكاليفات المدن رئيس الجمهورية بالبدء في تنفيذ مترو الإسكندرية في ذات مسار خط سكة حديد أبو قير - الإسكندرية الحالي وتنفيذ المرحلة الأولى في المسافة من محطة سكة حديد أبو قير حتى محطة مصر بطول ٢١,٧ كيلومتر لتحقيق الأهداف الآتية :

- ١- توفير وسيلة نقل عصرية وسريعة وأمنة وصدقية للبيئة .
  - ٢- مواجهة واستيعاب الطلب المتزايد على حركة النقل بالمناطق التي يخدمها مترو أبو قير بصفة خاصة وبمحافظة الإسكندرية بصفة عامة .
  - ٣- المساهمة في تقليل الاختناقات المرورية بمحافظة الإسكندرية .
  - ٤- تحسين السرعة الفعلية لقطار أبو قير وتحقيق الانتظام المطلوب لمواعيد الرحلات على طول المسار من خلال تقليل زمن القاطن وزمن الرحلة .
  - ٥- تشغيل الخط باستخدام الطاقة الكهربائية النظيفة والأقل تكلفة لتحقيق مستويات تلوث الهواء والتلوث الضوئي بالمناطق التي يمر بها المترو .
- ويبدأ مسار المرحلة الأولى من محطة سكة حديد أبو قير شرقاً ثم يمتد إلى محطات طوسون ، المعمورة ، الصلاح ، العنترة ، العنترة ، العصافرة ، ميامي ، سيدى بشر ، فيكتوريا ، غريال ، السوق ، لظاهرة ، مروراً بورشة العمرة الجسيمة بمنطقة مصانع النحاس ثم محطات سيدى جابر ، سيورتج ، الحضرة ، باب شرق وصولاً إلى محطة مصر .

الجريدة الرسمية - العدد ٤٧ تابع ( أ ) في ١٩ نوفمبر سنة ٢٠٢٠ ٥

وتتضمن أعمال المشروع إنشاء ورشة للعمرة الجسيمة ومحطة الضغط العالي  
ووحدة التحكم المركزي على مساحة ٢٢٧٥٩٧ متر مربع على النحو التالي :  
الجزء الأول بمساحة ٢١٧٥٠٠ متر مربع مملوكاً لشركة النحاس المصرية - إحدى  
شركات قطاع الأعمال العام التابعة للشركة القابضة للصناعات المعدنية - ومطلوب ترع  
ملكيتها للمنافعة العامة طبقاً لأحكام القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٩٠ وتعديلاته .  
الجزء الثاني بمساحة ١٠٠٩٧ متر مربع من أملاك الهيئة القومية لسكك حديد  
مصر مطلوب تعديل تخصيصها بدون مقابل لصالح الهيئة القومية للإنفاق .  
ونظراً للطبيعة الخاصة لمشروعات تنفيذ خطوط المترو التي تقتضي تحدد مواقع  
العمل باعتبارها من المشروعات الطولية فإنه يتعذر حصر جميع مسالك الأراضي  
والعقارات المتداخلة مع المشروع ومساحة ما يملكه كل منهم وما قد يتطلبه المشروع  
من أجزاء إضافية إلا بعد صدور القرار بتقرير صفة النفع العام وبدء أعمال اللجان  
المختصة في الحصر ، ومرفق طيه عدد ١٣ خريطة مساحية توضح التخطيط  
الإجمالي للمشروع والمساحات اللازمة تزج ملكيتها لصالح المشروع ولوحة توضح  
مسار المرحلة الأولى من مترو أبو قير والمحطات الواقعة عليها .  
وتجدر الإشارة إلى أنه قد تم توفير الاعتمادات المالية اللازمة للتعبئة  
التقديرية للملاك الظاهرين بمبلغ ٥٠٠ مليون جنيه ضمن موازنة الهيئة القومية للإنفاق  
للعام المالي ٢٠٢٠/٢٠٢١ وسيتم إيداعها بخزانة الجهة المنفذة لهذا القرار خلال شهر  
من تاريخ صدوره طبقاً لما تحدده اللجنة المختصة المشكلة بالمادة (٦) من القانون ١٠  
لسنة ١٩٩٠ وتعديلاته .  
وفي ضوء ما تقدم ، نتشرف بأن نرفق طيه مشروع قرار رئيس مجلس الوزراء  
لإلغاء صفة النفع العام على مشروع المرحلة الأولى لمترو أبو قير الذي سيتم تنفيذه  
في ذات مسار خط سكة حديد أبو قير - الإسكندرية في المسافة من أبو قير شرقاً حتى  
محطة مصر بمحافظة الإسكندرية والاستيلاء بطريق التنفيذ المباشر على الأراضي  
اللازمة لتنفيذ المشروع وذلك على النحو الموضح بهاليه .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

وزير النقل

فريق/ كامل عبد الهادي الوزير

ملحق ٢: قائمة المستأجرين لمحلات السكة الحديد

العقود داخل محطات خط أبو قير - الإسكندرية								
م	رقم العقد	السنة	الناحية	النشاط	المساحة	تاريخ بداية تفعيل العقد	تاريخ نهاية تفعيل العقد	الموقف الحالي للعقد
1	16	2020	فكتوريا	صحف وجراند	2	2020/01/01	2022/12/31	ساري
2	575	2018	محطة أبو قير	بوفيه محطة أبو قير + ١ نمرة	1	2018/08/20	2021/08/19	ساري
3	1348	2021	فكتوريا	مأكولات ومشروبات	4	2021/03/22	2021/09/21	ساري
4		2020	سيدي بشر	بوفيه و٤ نقاط بيع (ميني ماركت) على ارضية محطة سيدي بشر		2020/01/10	30/9/2023	ساري

لم يتم إدراج العقود على محطة سيدي جابر ومحطة الإسكندرية لحين موافقتنا بالرأي النهائي حيال تلك المحطات وفقا للتصميم النهائي للمسار

إجمالي عقود خط أبو قير - الإسكندرية المبرمة مع الشركة (عقود الأفراد)								
م	رقم العقد	السنة	الناحية	النشاط	المساحة	تاريخ بداية تفعيل العقد	تاريخ نهاية تفعيل العقد	الموقف الحالي للعقد
1	5	2018	بين سيدي بشر والنقراشي	أجهزة كهربائية والإلكترونية / دور أرضي ٢م٦٧,٥ + دور علوي ٢م٧١,٥٥	139.05	2018/12/18	2021/12/17	ساري
2	16	2020	فكتوريا	صحف وجراند	2	2020/01/01	2022/12/31	ساري
3	68	2020	بين سيدي بشر والنقراشي	قهوة وعلطور وعصائر جاهزة	35	2020/09/14	2026/08/31	ساري
4	95	2005	سيدي بشر - ميني السنترال القديم	مستحضرات تجميل وكوافير رجالي	43	2005/01/01	2009/12/31	منتهى
5	158	2020	سيدي بشر	مشنل	60	2020/07/01	2021/06/30	ساري
6	183	2019	العصافرة قبلي	ملابس وموبايلات وأحذية	46	2018/11/01	2021/10/31	ساري
7	189	2005	العصافرة	طيور	8	2008/07/15	2018/07/14	منتهى
8	202	2019	بين سيدي بشر والعصافرة	خردوات	12	2018/12/30	2021/12/29	ساري
9	217	2017	العصافرة	مأكولات	9	2017/03/01	2018/02/28	منتهى
10	350	2019	العصافرة	أحذية	13.25	2019/02/01	2022/01/31	ساري
11	351	2017	سيدي بشر قبلي	خردوات	4	2017/10/03	2021/07/02	ساري
12	371	2005	سيدي بشر	محلات تجارية	350	2012/09/06	2032/09/05	ساري
13	380	2005	بين سيدي بشر وفكتوريا	مخزن كافيتريا	35	2005/08/11	2015/08/10	منتهى
14	395	2005	حوش سيدي جابر	محلات تجارية	15	2010/12/01	2020/11/30	منتهى
15	396	2005	بين سيدي بشر وفكتوريا	تجاري	15	2013/03/30	2023/03/29	ساري
16	397	2019	بين سيدي بشر والعصافرة	ملابس	20	2017/12/20	2022/12/06	ساري
17	397/1	2018	بين سيدي بشر والعصافرة	ملابس	10	2017/12/21	2022/12/06	ساري
18	472	2021	العصافرة قبلي	أسماك	30	2021/05/01	2021/10/31	ساري
19	560	2021	السوق	مصاحف	24.5	2021/03/08	2021/09/07	ساري
20	575	2018	محطة أبو قير	بوفيه محطة أبو قير + ١ نمرة	1	2018/08/20	2021/08/19	ساري
21	612	2005	فكتوريا	محلات تجارية	24	2008/02/16	2018/02/15	منتهى
22	645	2005	العصافرة قبلي	محلات تجارية	1040	2006/03/23	2016/03/22	منتهى

إجمالي عقود خط أبو قير - الإسكندرية المبرمة مع الشركة (عقود الأفراد)								
م	رقم العقد	السنة	الناحية	النشاط	المساحة	تاريخ بداية تفعيل العقد	تاريخ نهاية تفعيل العقد	الموقف الحالي للعقد
23	901	2006	المنذرة قبلى	مثشل ٢م١٠٤,٢ + كشك زهور ٢م٦	110.2	2006/10/08	2011/10/07	منتهى
24	936	2019	نفق الإبراهيمية	جراند وخردوات	6	2019/05/07	2022/05/06	سارى
25	965	2019	بين سيدى بشر والعصافرة	كافيتريا ومطعم	24	2019/05/04	2022/05/03	سارى
26	974	2006	بين المنذرة والعصافرة	محلات تجارية	288	2009/12/10	2019/12/09	منتهى
27	1151	2021	العصافرة قبلى	ملابس	8	2021/03/18	2021/09/17	سارى
28	1163	2007	الحضرة	رخام	6	2007/08/21	2012/08/20	منتهى
29	1299	2019	نفق الإبراهيمية	خردوات	7.5	2019/05/11	2022/05/10	سارى
30	1331	2019	نفق الإبراهيمية	حلوانى	9	2019/04/29	2022/04/28	سارى
31	1337	2020	فكتوريا	مشويات	18.6	2020/02/24	2023/02/23	سارى
32	1348	2021	فكتوريا	مأكولات ومشروبات	4	2021/03/22	2021/09/21	سارى
33	1383	2021	سيدى بشر	خضروات	6	2021/03/01	2021/08/31	سارى
34	1615	2020	الحضرة كوبرى الإبراهيمية	إتصالات وإكسسوارات محمول	2.25	2020/01/27	2021/07/26	سارى
35	1851	2020	نفق الإبراهيمية	فاكهة	3	2020/09/14	2021/09/13	سارى
36	1878	2019	العصافرة قبلى	مشغولات ذهبية	12	2018/11/01	2021/10/31	سارى
37	1910	2011	بين سيدى بشر والعصافرة	محلات تجارية	210	2011/10/11	2014/10/10	منتهى
38	1955	2020	العصافرة قبلى	محلات تجارية	9	2019/11/01	2022/10/31	سارى
39	2007	2020	سموحة	فتحات ومطلات	1	2017/08/08	2020/08/07	منتهى
40	2073	2013	فكتوريا	محلات تجارية	300	2013/10/22	2014/12/31	منتهى
41	2101	2013	العصافرة قبلى	ملابس	12.25	2012/12/15	2022/03/14	سارى
42	2102	2016	العصافرة قبلى	إكسسوار وهدايا	12.25	2016/09/15	2022/03/14	سارى
43	2318	2018	العصافرة قبلى	ملابس	9	2018/11/01	2021/10/31	سارى
44	2319	2018	العصافرة قبلى	ملابس	9	2018/11/01	2021/10/31	سارى
45	2384	2021	العصافرة	ملابس	30	2021/05/01	2021/10/31	سارى
46	2406	2018	فكتوريا	أجهزة منزلية وكهربائية والكترونيايات	30	2018/10/01	2021/09/30	سارى
47	2430	2020	فكتوريا	أجهزة منزلية وكهربائية والكترونيايات	18	2019/09/30	2022/09/29	سارى
48	2469	2015	العصافرة	حلويات	6	2015/08/03	2018/08/02	منتهى
49	2520	2013	العصافرة قبلى	أسماك	12.25	2012/12/13	2022/03/14	سارى
50	2551	2014	بين سيدى بشر والنقراشى	عصير قصب	12	2012/11/06	2026/08/30	سارى
51	2561	2019	سيدى بشر	أجهزة كهربائية وساعات ونظارات	12.86	2019/02/24	2022/02/23	سارى
52	2562	2016	سيدى بشر	حلوى وطرقه	12	2016/03/01	2019/02/28	منتهى
53	2576	2019	العصافرة قبلى	ملابس	9	2018/11/01	2021/10/31	سارى
54	2577	2019	العصافرة قبلى	أحذية	9	2018/11/01	2021/10/31	سارى
55	2597	2014	بين سيدى بشر والنقراشى	عصائر	12	2014/03/11	2026/08/31	سارى
56	2637	2018	العصافرة قبلى	ملابس	11	2018/11/01	2021/10/31	سارى
57	2712	2017	العصافرة قبلى	مكتبة وخردوات	24	2017/06/15	2022/03/14	سارى
58	2737	2014	سيدى بشر	إكسسوار وأدوات تجميل	12.2	2014/01/01	2016/12/31	منتهى

إجمالي عقود خط أبو قير - الإسكندرية المبرمة مع الشركة (عقود الأفراد)

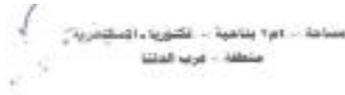
م	رقم العقد	السنة	الناحية	النشاط	المساحة	تاريخ بداية تفعيل العقد	تاريخ نهاية تفعيل العقد	الموقف الحالي للعقد
59	2759	2020	الظاهرية	مأكولات	10	2020/09/11	2021/09/10	سارى
60	2831	2014	عبريال	قطع غيار	6	2015/02/11	2018/02/10	منتهى
61	2833	2018	العصافرة قبلى	ملابس	9	2018/11/01	2021/10/31	سارى
62	2834	2014	سيدى بشر	حلوى وطرقه	7	2014/12/02	2016/02/28	منتهى
63	2840	2020	محرم بك	مخزن حديد	24	2020/11/25	2023/11/24	سارى
64	2852	2021	العصافرة	ملابس	5	2021/03/18	2021/09/17	سارى
65	2856	2021	العصافرة	ملابس	3.25	2021/03/18	2021/09/17	سارى
66	2860	2014	كوبرى الإبراهيمية	سوبر ماركت	13	2015/02/24	2018/02/23	منتهى
67	2864	2018	العصافرة قبلى	ملابس	9	2018/11/01	2021/10/31	سارى
68	2870	2018	العصافرة قبلى	ملابس	9	2018/11/01	2021/10/31	سارى
69	2898	2021	العصافرة	أسماك	13.25	2021/02/01	2021/07/31	سارى
70	2903	2021	سيدى بشر	أصلاح ولاعات	1.5	2021/01/01	2021/06/30	سارى
71	2915	2020	العصافرة قبلى	ملابس	27	2018/11/01	2021/10/31	سارى
72	2916	2020	العصافرة قبلى	أسماك	9	2019/11/01	2022/10/31	سارى
73	2929	2018	عبريال	خردوات	6	2018/08/18	2021/08/17	سارى
74	2963	2015	بين سيدى بشر والنقراشى	خردوات	12	2015/05/01	2026/08/31	سارى
75	2964	2015	بين سيدى بشر والنقراشى	موبايلات	8	2015/05/01	2026/08/31	سارى
76	2965	2019	العصافرة قبلى	ملابس	9	2018/11/01	2021/10/31	سارى
77	3080	2017	بين سيدى بشر وفكتوريا	مأكولات ومشروبات	10	2017/10/28	2020/01/27	منتهى
78	3081	2018	بين سيدى بشر وفكتوريا	بازار وإكسسوارات	10	2018/01/28	2020/01/27	منتهى
79	3195	2016	الحضرة	ملابس	6	2016/08/28	2019/08/27	منتهى
80	3196	2016	الحضرة	ملابس	6	2016/08/28	2019/08/27	منتهى
81	3197	2016	الحضرة	ملابس	6	2016/08/28	2019/08/27	منتهى
82	3203	2019	سيدى بشر	شنط وملابس	5	2019/07/11	2022/07/10	سارى
83	3225	2016	الحضرة	ملابس وأحذية	6	2016/08/28	2019/08/27	منتهى
84	3298	2016	سيدى بشر	عصير قصب	10.22	2016/07/01	2023/10/30	سارى
85	3299	2016	سيدى بشر	محمصات	9.001	2016/07/01	2023/10/30	سارى
86	3300	2018	سيدى بشر	موبايلات	11.641	2018/04/11	2023/10/30	سارى
87	3301	2016	سيدى بشر	موبايلات	12.421	2016/07/01	2023/10/30	سارى
88	3302	2019	سيدى بشر	موبايلات	14.021	2019/01/01	2023/10/30	سارى
89	3303	2016	سيدى بشر	موبايلات	13.621	2016/07/01	2023/10/30	سارى
90	3304	2016	سيدى بشر	أجهزة كهربائية	13.621	2016/07/01	2023/10/30	سارى
91	3311	2016	سيدى بشر	موبايلات	12.421	2016/07/01	2023/10/30	سارى
92	3317	2016	سيدى بشر	ملابس	12.421	2016/07/01	2023/10/30	سارى
93	3418	2016	سيدى بشر	هدايا واكسسوار	13.021	2016/07/01	2023/10/30	سارى
94	3419	2016	سيدى بشر	أجهزة كهربائية	12.421	2016/07/01	2023/10/30	سارى
95	3451	2017	سيدى بشر	أجهزة كهربائية	13.621	2016/07/01	2023/10/31	سارى
96	3473	2017	سيدى بشر	أجهزة كهربائية	13.621	2016/07/01	2023/10/30	سارى
97	3508	2016	بين سيدى بشر والنقراشى	جزارة لحوم	12	2016/12/01	2026/08/31	سارى
98	3514	2018	بين سيدى بشر	هدايا ولعب أطفال	15	2014/09/01	2026/08/31	سارى

إجمالي عقود خط أبو قير - الإسكندرية المبرمة مع الشركة (عقود الأفراد)								
م	رقم العقد	السنة	الناحية	النشاط	المساحة	تاريخ بداية تفعيل العقد	تاريخ نهاية تفعيل العقد	الموقف الحالي للعقد
			والنقراشي					
99	3534	2017	سيدي بشر	مصنوعات جلديه	13.021	2016/07/01	2023/10/30	سارى
100	3536	2016	سيدي بشر	كمبيوتر	13.421	2016/07/01	2023/10/30	سارى
101	3537	2016	سيدي بشر	ملابس	12.821	2016/07/01	2023/10/30	سارى
102	3538	2016	سيدي بشر	شنط جلد	12.821	2016/07/01	2023/10/30	سارى
103	3619	2017	سيدي بشر	زهور	9	2016/11/01	2021/10/31	سارى
104	3620	2017	العصافرة قبلي	ملابس	27	2017/10/01	2021/09/30	سارى
105	3621	2017	العصافرة قبلي	خردوات وملابس	27	2016/10/01	2021/09/30	سارى
106	3622	2019	بين سيدي بشر وفكتوريا	الكترونياات	12	2018/11/01	2021/10/31	سارى
107	3695	2019	العصافرة قبلي	ملابس	9	2019/11/01	2022/10/31	سارى
108	3703	2017	بين سيدي بشر والنقراشي	عطور	22	2017/06/01	2026/08/31	سارى
109	3726	2019	بين سيدي بشر والعصافرة	محلات	10	2017/06/08	2022/12/07	سارى
110	3727	2017	بين سيدي بشر والعصافرة	ملابس	10	2017/06/08	2022/12/07	سارى
111	3734	2020	نفق الإبراهيمية	مأكولات ومشروبات	9	2020/10/20	2021/04/19	منتهى
112	3774	2017	الحضرة	مأكولات ومشروبات	9	2018/02/20	2021/02/19	منتهى
113	3783	2017	العصافرة قبلي	عصائر	12	2017/06/15	2022/03/14	سارى
114	3816	2017	العصافرة قبلي	ملابس	18	2017/10/01	2021/09/30	سارى
115	3817	2017	بين سيدي بشر والنقراشي	ملابس	9	2017/09/01	2026/08/31	سارى
116	3924	2018	بين سيدي بشر والنقراشي	ملابس	7	2018/03/01	2026/08/31	سارى
117	3929	2018	بين سيدي بشر والنقراشي	ملابس	9	2018/03/01	2026/08/31	سارى
118	3981	2019	بين سيدي بشر والنقراشي	أحذية	10	2018/03/01	2026/08/31	سارى
119	4112	2021	العصافرة	ملابس	10	2021/03/18	2021/09/17	سارى
120	4184	2020	سيدي جابر	محلات تجارية	200	2020/08/10	2030/08/09	سارى
121	4319	2019	العصافرة قبلي	ملابس	18	2018/11/01	2021/10/31	سارى
122	4334	2020	سيدي بشر	خردوات	6	2020/07/26	2021/01/25	منتهى
123	4340	2020	سيدي بشر	ملابس	9	2020/07/26	2021/07/25	سارى
124	4353	2019	سيدي جابر	ميني ماركت	6.25	2020/11/02	2023/11/01	سارى
125	4356	2019	العصافرة	أحذية	28	2019/09/01	2020/08/31	منتهى
126	4358	2019	بين سيدي بشر والنقراشي	أحذية	6	2020/08/05	2021/08/04	سارى
127	4368	2019	كوبرى الإبراهيمية	مأكولات ومشروبات	8	2019/12/15	2022/12/14	سارى
128	4370	2019	سيدي بشر	نباتات زينه وزهور	4	2019/12/18	2020/12/17	منتهى
129	4382	2019	العصافرة قبلي	ملابس	18	2019/10/20	2021/10/31	سارى
130	4394	2019	بين سيدي بشر والنقراشي	ملابس وخردوات	12	2020/08/05	2021/08/04	سارى
131	4398	2020	بين سيدي بشر والنقراشي	خردوات	10	2019/03/12	2026/08/31	سارى
132	4399	2020	بين سيدي بشر	خردوات	10	2019/03/12	2026/08/31	سارى

إجمالي عقود خط أبو قير - الإسكندرية المبرمة مع الشركة (عقود الأفراد)								
م	رقم العقد	السنة	الناحية	النشاط	المساحة	تاريخ بداية تفعيل العقد	تاريخ نهاية تفعيل العقد	الموقف الحالي للعقد
			والنقراشي					
133	4432	2020	المنذرة قبلي	خضروات	6	2020/07/01	2021/06/30	سارى
134	4445	2020	غبريال	تجارى وخردوات	10	2020/07/19	2021/07/18	سارى
135	4473	2021	سيدى بشر قبلي	أدوات الكترونية	6	2021/01/20	2021/07/19	سارى
136	4481	2020	العصافرة قبلي	ملابس	9	2020/02/12	2022/10/31	سارى
137	4509	2021	سيدى بشر	موبايلات	6	2021/02/17	2021/07/19	سارى
138	4511	2020	بين سيدى بشر والنقراشي	ملابس	10.5	2021/02/21	2022/02/20	سارى
139	4513	2020	سيدى بشر	ملابس جاهزة	6	2020/09/06	2021/09/05	سارى
140	4514	2020	سيدى بشر	خضروات وفاكهة وخردوات	21	2020/05/19	2021/05/18	منتهى
141	4517	2020	محرم بك	مشروبات ساخنة وبارده	18	2020/11/02	2023/11/01	سارى
142	4555	2020	كوبرى الإبراهيمية	مشروبات ساخنة وبارده	4	2020/09/30	2021/09/29	سارى
143	4618	2020	بين سيدى بشر والنقراشي	ملابس	10	2020/09/14	2026/08/31	سارى
144	4619	2020	بين سيدى بشر والنقراشي	خردوات	10	2020/09/14	2026/08/31	سارى
145	4744	2021	الحضرة	مخزن	44	2021/05/24	2024/05/23	سارى



### ملحق ٣: نموذج من عقود الايجار لمستأجري المحلات من السكة الحديد



عقد ايجار رقم ١٣٤٨ لسنة ٢٠١٨  
بمساحة ٢ م ٤ بناحية فكتوريا - الاسكندرية  
منطقة غرب الدلتا

بانه في يوم الثلاثاء الموافق: ٢٠١٨/٥/٢٩  
حضر هذا العقد بين كل من:

أولاً: شركة ام اوتى للاستثمار والمشروعات، ش.م.م. إحدى شركات الهيئة القومية لسكك حديد مصر، منشأة وفقاً لأحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٢ بإصدار قانون ضمانات وحوافز الإستثمار بنظام الإستثمار الداخلي، ويمثلها في التوقيع على هذا العقد السيد المهندس /المن جاب الله بصفته: مساعد النطق للقطب للإدارات الإستثمارية، والكان مقرها في: ١٣ شارع المعهد الاشتراكي- روكسي- القاهرة.

وبشار إليها فيما بعد بـ "المؤجر" أو "الطرف الأول".



والمعتمدين في (رقم اليوم): ٥١٠ ش بونت هنج امون - سموحة - سيدى جابر - الاسكندرية  
بشر الطرف الثاني أن محله المختار هو (الدور ٩ - امام أبو عيشة سور ماركيت - شارع احمد عبد الوهاب - الرأس السوداء - الاسكندرية) وأن جميع المكتبات و الاعلانات والإخطارات والإجراءات المرسله عليه تعتبر صحيحه ومنتجة لكافة اثرها القانونية ويلتزم الطرف الثاني بإخطار الطرف الأول بأى تغيير يطرأ على محله المختار في هذا العقد بموجب خطاب موسى عليه يعلم الوصول خلال ١٥ يوم من تاريخ التغيير للعدوان وفي حالة عدم الإخطار تعتبر جميع المكتبات و الاعلانات و الإخطارات و الادارات المرسله إليه على محله المختار صحيحه وناقذه ومنتجة لكافة اثرها القانونية.



(وبشار إليه فيما بعد بـ "المستأجر" أو "الطرف الثاني")

شركة ام اوتى للاستثمار والمشروعات " المصرية لمشروعات السكك الحديدية والنقل / سابقاً " إحدى شركات الهيئة القومية لسكك حديد مصر و المملوكة له بالكامل انشئت بغرض تعظيم إيرادات الهيئة القومية لسكك حديد مصر وبشار إليها فيما بعد بالهيئة، تنعياً للقرار الجمهورى رقم ١١٤ لسنة ٢٠٠٥ ونظراً لأن قانون الهيئة يمنع التصرف في اراضي الهيئة سواء بالبيع أو التمليك وتظلماً لأن الطرف الأول " المؤجر " له حق إدارة واستغلال الأصول المملوكة للهيئة بموجب العقد والتنظيم الأساسى لشركته و عقد إدارته والتشغيل المبرم بين الهيئة والطرف الأول فقد إتجهت إرادة الطرف الأول إلى أسلوب المزايدة أو المفاوضة في ايجار الأراضي المملوكة للهيئة وفقاً للقواعد التي تنص عليها لوائح الطرف الأول و المعدة لهذا الغرض وحيث لاقى ذلك رغبة الطرف الثاني في استئجار هذه الأرض محل العقد .

وبعد أن أقر الطرفان بأهليتهما القانونية للتعائد والتصديق إتفقا على مسأ يلي :-

توقيع الطرف الثاني: محمود سقر  
توقيع الطرف الأول: المن جاب الله  
المشروع للمكتب القانونى لى  
يوم ٢٩/٥/٢٠١٨  
١



مساحة : ٢١٤٠ متر مربعة - عقودية : الإسكندرية  
منطقة : غرب الدلتا



### الشروط الفنية / موضوع التعاقد

#### البند الأول

بعد التمهيد السابق ومحضر المناقشة المؤرخ في ٢٠١٨/١/١٦ والمعمد من السلطة المختصة بتاريخ بذات التاريخ جزءاً لا يتجزأ من هذا العقد ومتمماً ومكتملاً لاحكامه وبنيوده .

#### البند الثاني / محل و وصف التعاقد

بوجود هذا العقد ومحضر المناقشة المؤرخ في ٢٠١٨/١/١٦ والمعتمد من السلطة المختصة يؤجر الطرف الأول إلى الطرف الثاني المقابل لذلك قطعة أرض (محل) بباليا كالتالي :

مساحة محل العقد : ٢ م ٤

وصف محل التعاقد : محل

بمساحة مسيطة : فيكتوريا - الاسكندرية

القريبة للمنطقة : غرب الدلتا

نشاط العقد : (ماكولات ومشروبات).

#### البند الثالث / نوع التعاقد مدته

نوع التعاقد : تجديد تعاقد بناء على المناقشة المحررة بتاريخ ٢٠١٨/١/١٦ لتجديد العقد رقم ١٣٤٨ لسنة ٢٠١٥ مدة التعاقد : اتفق الطرفان على أن تكون مدة العقد (ثلاث سنوات ) تبدأ من ٢٠١٨/١/١٦ وينتهي في ٢٠٢٠/١٢/٣١ ولأيجوز تجديده إلا بعقد جديد .

سعر المحرر : اتفق الطرفان على أن تكون القيمة الإيجارية للمتر المربع سنوياً مبلغ وقدره ١٧٢٠ جنيهاً ( فقط ألف وسبعمئة وعشرون جنيهاً مصرياً لا غير )

طريقة السداد : يلتزم الطرف الثاني بسداد قيمة الإيجار مقدماً كل (٦) شهور وبمقر الشركة .

#### المشروطات المالية لتعاقد

#### البند الرابع / القيم المالية

#### القيمة الإيجارية

اتفق الطرفان على أن تكون القيمة الإيجارية للمتر المربع سنوياً مبلغ وقدره ١٧٢٠ جم ( فقط ألف وسبعمئة وعشرون جنيهاً مصرياً لا غير ) بإجمالي قيمة إيجارية للسنة الأولى مبلغ وقدره ٦٨٨٠ جنيه مصري ( فقط ستة آلاف وثمانمئة وثمانون جنيهاً مصرياً لا غير ) وباجمالي قيمة تعاقدية عن كامل مدة العقد مبلغ وقدره ٢٢٧٧٢ جم ( فقط إثنان وعشرون ألفاً وسبعمئة وثلاثة وسبعون جنيهاً مصرياً ) .

يلتزم الطرف الثاني بسداد القيمة الإيجارية على النحو التالي :-

طريقة السداد : كل ٦ شهور مقدماً وبمقر الشركة .

#### جدول السداد

رقم الصفح	تاريخ التعاقد	مقر الشركة	رقم الفون	المروربات للتصديق (مصرياً لا غير)	توقيع الطرف الثاني
2					





مساحة - ترو بخاصية - منشوريا - الإسكندرية  
منطقة - قرب الدلتا



### المشروع الخاص

#### البند الخامس / المعاينة النهائية للجهاية

يشترط الطرف الثاني بأنه عاين محل العقد للمعاينة التامة النهائية لكل جهاية شرعاً وقانوناً ولتعرف عليه من جميع جوانبه المختلفة وأنه حاز رضائه وقبوله ووافق على إنجازها بحالتها الراضية ووفقاً لمعاينته له على الطبيعة وليس له الحق في الاعتراض عليه كلياً أو جزئياً حالياً أو مستقبلاً أو قبل توقيع العقد أو بعده أو طوال مدة تنفيذ العقد وإن القيمة الاجبارية المتفق عليها تمت على أساس هذه المعاينة ويقر بأنه سالح للعرض الذي أجور من أجله وإن يمتنع عن استعماله بطريقة تتناقض مع شروط هذا العقد.

#### البند السادس / الالتزامات

##### الالتزامات الطرف الثاني (المستأجر) :-

- 1- يقر المستأجر بأن التصريح محل التعاقد تحت تصرفه وفي حيازته البائدة والمستقره وذلك طبقاً لمحضر التسليم الموقع عليه من التعاقد (الطرف الثاني) ولا يحق له طلب فسخ التعاقد أو إيقاف الإيجار لأي سبب من الأسباب .
- 2- يكون المستأجر مسؤولاً مسؤولية كاملة عن كافة ما يجري على محل العقد منذ إنشائه له كما يكون مسئولاً عن حماية محل العقد وإلزامه بالتأمين بكل ما يكفل عدم الاجتياح أو العبث ويكون وحده مسئولاً مسؤولية مدنية وجنائية عن أي أضرار تحدث، بحد ذلك سواء منه أو من تابعيه .
- 3- يلتزم المستأجر بإدخال كافة المرافق اللازمة لممارسة نشاطه على نفقته الخاصة تحت إشراف الهيئة ولا يتأهل من حقوق الحازة الأولى على الطرف الثاني في توصيل هذه المرافق لأي سبب من الأسباب كما يلتزم الطرف الثاني بمسئولية إصلاح هذه المرافق "الكهرباء، التكييف، الغاز، الصرف الصحي، التليفونات وأي خدمات أخرى مستحقة المسدد إن وجدت للجهايات التي تقسمها مع تسليم مخالصة بالمسداد للطرف الأول عند نهاية مدة العقد .
- 4- يلتزم المستأجر بمراعاة كافة الاشتراطات اللازمة التي تقرها إدارة مشروعات الهيئة وتستخدم فتح أي توافر أو سمات على شريط المسكة الحديد إلا بعد أخذ الموافقات اللازمة من الهيئة القومية لسكك حديد مصر .
- 5- يلتزم المستأجر بعمل الصيانة الدورية لمركبة نشاطه "بمركز الصيانة الدورية والتجهيزات اللازمة" على نفقته الخاصة ودون ادنى مسئولية على الطرف الأول وتحت إشراف الهيئة القومية لسكك حديد مصر ويتعهد بأن تشكل الأرض محل العقد بعناية جيدة وصالحة للاستعمال طوال مدة التعاقد .
- 6- يلتزم المستأجر بتأجير الفواوين والتوايح الملائمة لممارسة نشاطه بمحل العقد وتحمل وحده ما يقرب على عدم التزامه بهذه الفواوين والتوايح دون ادنى مسئولية في ذلك على الطرف الأول .
- 7- يتعهد المستأجر بالسماح لموظفي الطرف الأول، وموظفي الهيئة القومية لسكك حديد مصر المختصين بالتفتيش على الأرض "محل العقد" والعمل للتحقق من قيامه هو وعماله بمسؤولية نشاطه وفقاً لشروط هذا العقد .
- 8- يلتزم المستأجر بعدم استعمال محل العقد استقلالاً يحمل بالاسم العام أو الصحة العامة أو المسكنة العامة كما يلتزم بالمحافظة على الخدمات العامة والمرافق العامة المخصصة لخدمة محل العقد وفي حالة مخالفته لأي التزام من الالتزامات المشار إليها يتم إزالة المخالفة بمعرفة كما يجوز إزالة المخالفة بمعرفة الطرف الأول أو الهيئة وعلى نفقة الطرف الثاني ويكون العقد مفسوخاً من تلقاء نفسه وبحق للطرف الأول مصادرة التامين الجاهل وأي مبالغ مسددة لتسليم العقد دون الحاجة لأضرار أو غرامات أو تديئة أو إتخاذ أي اجراءات أخرى أو استصدار حكم قضائي مع المطالبة بالتعويض .
- 9- يلتزم المستأجر بعدم استعمال محل العقد في الأنشطة تودى إل تلوث البيئة أو تودى إل أحداث ملوثات سامة أو بصرية أو تخزين أية مواد سامة أو تودى إل تلوث أو إتلاف أو إتلاف للبيئة .
- 10- يلتزم المستأجر بتسليم العين الموجهة إل الطرف الأول بعد انتهاء مدة العقد أو عند الإنهاء المبكر لأي سبب من الأسباب بالصيانة التي كانت عليه قبل الإنسلاخ وفي حالة إقامة منشآت على محل العقد تكون ملكية هذه المنشآت للطرف الأول وتسلم له بعائه جيدة تمكينة من إعادة

4	رؤس الهيئة القومية لسكك حديد مصر			
---	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------



مساحة - أبو بناحية - عقدياً - الإسكندرية  
منطقة - قرية العنترا



استغلاله وذلك دون أي التزام على الطرف الأول بالعودة عن الطرف الثاني عن هذه المنشآت وفي حالة عدم تسليم محل العقد بعناية جيدة يتم خصم قيمة الأعمال المطلوبة للتوريد من التأمين النهائي المودع لدى الطرف الأول علماً بأن قيمة تلك الأعمال تقدر بمعرفة الطرف الأول .

١١- يلتزم المتأجر باستغلال العين محل العقد في النشاط المحدد له بالعقد فقط ولا يحق له تغييره أو تعديله أو إضافة أي أنشطة أخرى له إلا بعد الحصول على موافقة كتابية مسبقة من الطرف الأول وفقاً للقوانين واللوائح والإجراءات المعمول بها في هذا الشأن وسداد الرسوم المقررة لذلك واشترطات الأمن والسلامة الخاصة بالهيئة القومية لتسلك حديد مسرور ولا يعتبر ذلك حق أصيل للطرف الثاني على الطرف الأول ولا يمثل أي التزام عليه وفي حالة مخالفة أو عدم الالتزام بذلك يتم إخطار الطرف الأول فوراً بالخطأ بعد ذلك الإخطار فوراً بالعقد بربط الفسخ التلقائي للعقد ومصادرة التأمين النهائي وأي مبالغ أخرى مسددة لحساب العقد وذلك دون الحاجة إلى إخطار أو تلبية أو استصدار حكم قضائي .

١٢- يلتزم الطرف الثاني بعدم إدخال شريك أو التنازل عن جزء أو كل من العين محل العقد كما يلتزم المتأجر بعدم اجراء كل أو جزء من محل العقد من المائل إلا بعد الحصول على موافقة كتابية مسبقة من الطرف الأول وفقاً للقوانين واللوائح والإجراءات المعمول بها في هذا الشأن وسداد الرسوم المقررة لذلك ولا يعتبر ذلك حق أصيل للطرف الثاني على الطرف الأول ولا يمثل أي التزام عليه وبمخالفة ذلك الإخطار فوراً بالعقد بربط الفسخ التلقائي للعقد ومصادرة التأمين النهائي وأي مبالغ أخرى مسددة لحساب العقد وذلك دون الحاجة إلى إخطار أو تلبية أو استصدار حكم قضائي .

١٣- يلتزم الطرف الثاني بأن يظل المحل من دور واحد فقط وعدم زيادة المسطح "أرضي أو راسي" أو تشييد أبنية عليا إلا بعد موافقة الطرف الأول على ذلك وسداد المستحقات المالية والالتزام على القيمة الإيجارية بموجب قانون الزيادة كما يتمتع عليه تغير معالم الأصل محل العقد وفي حالة قيام الطرف الثاني بأي من هذه المخالفات فإنه من المنفق عليه بين الطرفين التزام الطرف الثاني بإزالة المخالفة بمعرفة وعلى نفقته الخاصة خلال ١٥ يوم من تاريخ إخطاره بذلك وفي حالة عدم إزالة المخالفة يتم تطبيق الشرط الخامس الصريح ولا يكون للطرف الثاني الرجوع على الطرف الأول بأي تعويضات تربطت على الأمانة أو الفسخ .

١٤- يلتزم الطرف الثاني (المتنوع) بالنشاط المنفق عليه بموجب العقد ، وفي حالة تعييره للنشاط دون موافقة مسبقة من الطرف الأول وسداد الرسوم المقررة لتلك يكون ملزماً بمساحة الانتفاع من القيمة التي تمت تغيير نشاطه للطرف الأول ووفقاً لتغييره المالية التي تم تحديدها من قبل الطرف الأول بالإضافة إلى سداده قيمة رسوم تغيير النشاط التي يتكفل بها الطرف الأول مضاعفة . وفي حالة عدم إلتزامه بذلك خلال شهرين من تاريخ علم الطرف الأول بتغيير الطرف الثاني لنشاطه فإن العقد يكون مفسوخاً من تلقاء نفسه دون الحاجة إلى تلبية أو إخطار أو إقرار أو استصدار حكم قضائي مع مصادرة التأمين وبإلزام المتعهد للعقد .

١٥- التنازل عن أي عقود أخرى مبرمة مع الطرف الأول أو التعديل والتغيير وتكون هذه العقود هي الوسيلة للعلاقة بين الطرفين .

### البند السابع / الحجر الإداري

الهيئة القومية لتسلك حديد مصر هي مالكة الأرض محل هذا العقد ومن ثم فإن الهيئة لها الحق في اتخاذ كافة إجراءات الحجر الإداري بالتضامن مع الطرف الأول إستيفاء للديون المستحقة على الطرف الثاني .

### البند الثامن / فسخ العقد

يعتبر هذا العقد مفسوخاً من تلقاء نفسه دون الحاجة لتلبية أو إخطار أو إقرار أو استصدار أي حكم قضائي أو اتخاذ أي إجراء آخر ويتم مصادرة التأمين النهائي ويكون الفسخ قد تحقق بمجرد مخالفة الطرف الثاني لأي من بنود هذا العقد أو وقوع أي من الحالات الآتية على سبيل المثال وليس الحصر :-

- قيام المتأجر بتحميل محل العقد بأية حقوق للغير .
- إذا امتنع أو عجز أو تأخر أو تقاعس الطرف الثاني عن القيام بدفع القيمة الإيجارية وأي مستحقات مالية أخرى متفق عليها بينه وبين هذا العقد .
- إذا إنكسب الطرف الثاني أي عس أو تلاعب في معاملاته مع الطرف الأول .
- إفلاس الطرف الثاني أو إعساره .
- إذا خالف الطرف الثاني أي شرط من شروط هذا العقد .

توقيع العميل  
رؤوس شركة  
محمود صفر

الشروط للهيئة القومية لتسلك حديد مصر  
رؤوس شركة  
محمود صفر

توقيع العميل  
رؤوس شركة  
محمود صفر

5





مساحة - T4 مع مساحة - قنطرة - الإسكندرية  
منطقة - غرب القناة



**المبدأ الثاني عشر/ القانون الواجب التطبيق**

يخضع هذا العقد لأحكام القانون المدني والنوائح المنظمة لعمل الطرف الأول ويفسر بموجبها .

**المبدأ الثالث عشر / تسوية المنازعات**

تختص محكمة القاهرة للأمور المستعجلة بنظر دعوى الطرد الخاصة بهذا العقد ذلك دون الإخلال بنا لمحكمة شمال القاهرة وجنوبها من اختصاص بشأن أي منازعه أخرى تكون بصدد هذا العقد وذلك دون الإخلال بحقوق الهيئة القومية لسكك حديد مصر في اتخاذ الإجراءات القانونية التي حولها له القانون.

**المبدأ الرابع عشر: نسخ العقد**

تحرر هذا العقد من ثلاث نسخ أصلية لكل منها ذات القوة في الإتيان وقد تم التوقيع عليه من أطرافه واستلم الطرف الثاني نسخة واحتفظ الطرف الأول بنسختين للعمل بموجبها عند اللزوم.

مصر  
القانونية

السلام بأتمال  
مدير عام المشروعات المتوسطة والصغرى  
عبد خالد عوض  
الموقع

الطرف الثاني (المسافر)  
الأسم - السيد / أحمد محمد

التوقيع

الطرف الأول (المؤجر)  
الأسم : المهندس / أيمن جاب الله

الصفة - مساعد الخوض المتدب للإدارات الإستثمارية  
التوقيع  
شتم الشركة  
شركة إنشائها وبناء المتوسطات والصغرى



توقيع العميل  
توقيع الهيئة القومية للإنفاق  
توقيع العميل  
توقيع العميل



ملحق ٤ : تعويض المساجد

ARAB REPUBLIC OF EGYPT  
MINISTRY OF TRANSPORT  
Minister's Office

وزارة النقل  
مكتب الوزير

17 JUN 2020  
رقم الصلح ٢٤٧٤  
مرفقات ٣

جمهورية مصر العربية  
وزارة النقل  
مكتب الوزير

السيد الدكتور مهندس / عصام والي  
رئيس مجلس إدارة  
الهيئة القومية للإنفاق

تحية طيبة وبعد ،،،

إحافاً لكتاب السيد الفريق / وزير النقل رقم ٥٨٦٣ بتاريخ ٢٠٢٠/٥/٣١ للسيد الدكتور / وزير الأوقاف والمبلغ صبورته لسيداتكم بشأن المساجد المطلوب إزالتها لمعارضتها تنفيذ مشروع مترو أبو قير على الكثافة بمحافظة الإسكندرية والمخطط قيام الوزارة بتنفيذه في نفس مسار خط سكة حديد أبي قير الحالي كمرحلة أولى مع امتداده إلى مدينة برج العرب في المرحلة الثانية وذلك في ضوء توجيهات السيد رئيس الجمهورية الصادرة في هذا الشأن ، والمتضمن عدم التزام وزارة النقل بتوفير أراضي بديلة أو توفير مبالغ لمن الأرض البديلة للمساجد في ضوء وقوع هذه المساجد داخل إملاك هيئة السكة الحديد واستعداد الوزارة توفير المبالغ المطلوبة لبناء مساجد بديلة للمساجد التي سيتم إزالتها أو تطوير مساجد أخرى فور توفير الأراضي البديلة لهذه المساجد أو تحديد المساجد المطلوب تطويرها وذلك على النحو الوارد بالكتاب المشار إليه بعاليه .

أرسل لسيداتكم زيفق هنا صورة كتاب السيد الأستاذ الدكتور / وزير الأوقاف رقم ١٧٠ بتاريخ ٢٠٢٠/٦/١٥ بشأن الاجراءات التي تم اتخاذها والمطلوب في هذا الشأن .

وبالعرض على السيد الفريق / وزير النقل أشر سياتته ( م / وجدى شحات ، مخاطبة ه الاتفاق لتكبير المبلغ وتشيده لوزرة الأوقاف ومشاركة هدم المساجد والتحفظ على الأرض ) .

فالمرجو التفهمل بالإحاطة والتوجيه لاتخاذ اللازم والإفادة بما يتم استكمالاً للعرض على السيد الفريق / وزير النقل في هذا الشأن .

والمفضلاً لسيداتكم بقبول فائق الاحترام،،،

رئيس الإدارة المركزية  
لشئون مكتب الوزير  
١٦/١٧  
(اسامة محمد مصطفى)

نصفي  
رافد

١٧

- قطاع مالي  
- قسطنط ودزيات  
- شيمونه قانوني  
- صابغة

صورة لسيد المهندس / لطفى محمد رمضان - رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية لسكة حديد مصر  
صورة لسيد المهندس / وجدى شحات - مساعد الوزير لشئون سكة حديد مصر والاتفاق ووسائل نقل تسلكي

١٩٢٣/٥  
٦١١٨

NAF	
FILED	

١٢  
١٢



١٧٠ / ٢٠٢٠  
٢٠٢٠ / ١٥  
٢٣

مكتب الوزير  
١٦ يونيو ٢٠٢٠  
٨٤٦٨  
وزارة الأوقاف  
الوزير

السيد الفريق / كامل عبد الهادي الوزير  
وزير النقل

المحترم

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته ...

وبعد :

فبالإشارة إلى كتاب سيادتكم رقم (٥٨٦٣) بتاريخ ٢٠٢٠/٥/٣١ م ، بشأن كتابنا لسيادتكم رقم (٨٧ ص. ز + م) المؤرخ ٢٠٢٠/٤/١٢ م ، والمرفق به مذكرة السيد المهندس / رئيس قطاع الخدمات المركزية ، بخصوص المساجد المطلوب إزالتها لمعارضتها تنفيذ مشروع " مترو أبو قير عالي الكثافة " بمحافظة الإسكندرية ، والمخطط قيام وزاراتكم الصوقرة بتنفيذه في نفس مسار خط سكة حديد أبي قير الحالي كمرحلة أولى مع امتداده إلى مدينة برج العرب في المرحلة الثانية ، وذلك في ضوء توجيهات السيد / رئيس الجمهورية في هذا الشأن ، وإيماءً لكتابكم سالف الذكر باستعداد وزاراتكم الصوقرة لتوفير المبالغ المطلوبة لبناء مساجد بديلة للمساجد التي سيتم إزالتها أو تطوير مساجد أخرى .

وإستجابة لطلب معاليكم باستبعاد لمن الأرض كونها في زمام أملاك السكة الحديد فقد تم ذلك بالفعل واقتصر التقدير على قيمة المباني فقط ، ولصالح النفع العام فإني إضافة إلى ذلك قد خفضت مقايمة الإدارة المركزية للشئون الهندسية المرفقة لتكلفة المباني ٢٢٪ تقريباً ليصبح إجمالي المبلغ المطلوب موافاتنا به من وزاراتكم الصوقرة بشأن الثلاثة عشر مسجداً المبينة بالمذكرة المرفقة (٢٥,٠٠٠,٠٠٠) خمسة وعشرين مليون جنيه بدلاً من التكلفة المقدره بالمذكرة المشار إليها بمبلغ (٢٢,١٥٠,٠٠٠) اثنين وثلاثين مليوناً ومائة وخمسة آلاف جنيه ، وفور موافاتنا بالمبلغ المطلوب على الكود المؤسسي لوزارة الأوقاف رقم (١٣٤٠٠١٠١) سيتم تفويض وزاراتكم في هدم المساجد بمعرفتها .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير ...

وزير الأوقاف  
س.ح.م  
د.أ.د / محمد مختار جمعة  
مع طاهر لخصم والتقدير

٢٣ من نوال ١٤٤١ هـ  
١٥ من يونيو ٢٠٢٠ م





وزارة الأوقاف

الإدارة المركزية للشئون الهندسية

مذكرة للمعرض على  
معالي الأستاذ الدكتور الوزير

الموضوع : بالإشارة إلى تأشيرة معاليكم على الخطاب الوارد من سيادة الفريق أ. ح / كامل عبد الهادي الوزير - وزير النقل والمواصلات ، بشأن المساجد المطلوب إزالتها لمعارضتها تنفيذ مشروع " مترو أبو قير عالي الكثافة " بمحافظة الإسكندرية ، والخاصة بالمذكرة المعروضة على سيادتكم في ذات الشأن بتاريخ ٢٠٢٠/٤/١٢ م ، ردًا على خطاب معالي وزير النقل رقم ( ٢٩٢٩ ) بتاريخ ٢٠٢٠/٣/٩ م ، وإيماءً إلى ما ورد بخطاب معاليه رقم ( ٥٨٦٣ ) بتاريخ ٢٠٢٠/٥/٣١ م .  
نشرف بأن نعرض على معاليكم الآتي :  
أولاً : بالنسبة للمساجد الحكومية :  
أقادت مديرية أوقاف الإسكندرية بعد حضور الاجتماع التنسيق الذي تم بمقر الهيئة القومية للإنفاق أن المساجد التي تعترض إقامة المشروع هي مساجد :

م	اسم المسجد	المساحة	عدد الأدوار	تقدير قيمة المباني جنيه
١.	الفتاحين - شيريال	١٥٠ م	-	١٢٧٥٠٠٠
٢.	علي بن أبي طالب - سيدى بشر	١٨٠ م	٢	٢١٠٠٠٠٠
٣.	خالد بن الوليد - الملك الحنفى	١٨٠ م	-	١٥٣٠٠٠٠
٤.	نور الإسلام - مدينة فيصل	٢٠٠ م	٢	٣٠٠٠٠٠٠
٥.	دار السلام - المنصرة	١٥٠ م	-	١٢٧٥٠٠٠
٦.	الهدى	١٥٠ م	-	١٢٧٥٠٠٠
٧.	نور الإسلام باكوس	٩٠٠ م	-	٧٦٥٠٠٠٠
٨.	المؤمنين شيريال	١٢٠ م	-	٨٢٥٠٠٠٠
٩.	قباء - فيكتوريا	٦٠٠ م	-	٥١٠٠٠٠٠
١٠.	الصابرين - سيدى بشر	٩٠ م	-	٦٧٥٠٠٠٠
١١.	بدر - شارع ٤٥	٤٠٠ م	٢	٥٠٠٠٠٠٠
١٢.	أهالى العصارفة	٢٠٠ م	-	٤٠٠٠٠٠٠
١٣.	الرحيق المختوم - المعهد الدينى	١٢٥ م	٣	٢٠٠٠٠٠٠
	الإجمالي	٣٤٤٥ م		٣٢,١٠٥,٠٠٠



وبناء على ما ورد بخطاب معالي وزير النقل بأن جميع المساجد تقع بحرم السكة الحديد تم إلغاء بند مقابل الأرض .

وتعرض على معاليكم الآتي للموافقة على مخاطبة معالي السيد / وزير النقل للتفضل بموافقاتنا بأمر دفع باسم وزارة الأوقاف من وزارة النقل والمواصلات بمبلغ إجمالي (٣٢,١٥٠,٠٠٠) جنيه وهي قيمة بناء مساجد بديلة ، وفور موافقاتنا بأمر الدفع سيتم إخلاء المساجد من العهد وتحويل وزارة النقل والمواصلات في هدم المساجد بمعرفتها :

رئيس قطاع المقادير المركزية  
م/ مسير الشال  
١٦/١٥

رئيس الإدارة المركزية للشئون الهندسية  
م/ مهدي عبد الله أبو ميد  
١٦/١٥

مدير عام المشروعات والتصميمات  
م/ إيمان فاروق

## ملحق ٥ : القوانين واللوائح المصرية الخاصة بنزع الملكية

التشريع	ملخص وكيفية تطبيق هذا التشريع على هذا المشروع
القانون ٢٠٢٠/١٨٧	بالإضافة إلى التعديلات التي تمت الإشارة إليها في قانون ٢٠١٨/٢٤ من المواد (٢، ٦، ١٣) ينص القانون على استبدال المادة ١٢ من القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٩٠ بشأن حيازة الأراضي للمنفعة العامة بالمادة التالية: مادة (١٢): إذا لم تودع النماذج أو القرار الوزاري وفق الإجراءات المنصوص عليها في المواد السابقة خلال ثلاث سنوات من تاريخ قرار المنفعة العامة في الجريدة الرسمية. يعتبر القرار كما لو أنه لم يكن لحيازة الأرض التي تتعلق بها النماذج أو القرار. يهدف التعديل المقترح إلى معالجة بعض السلبات التي ظهرت نتيجة تطبيق القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٩٠ بشأن حيازة الأراضي للمنفعة العامة، مما أدى إلى عرقلة إجراءات النزاع على الملكية للمنفعة العامة. كما يأتي القانون في إطار وضع دستور جديد يهدف إلى حماية الملكية الخاصة، من خلال تعويض عادل يدفع مقدماً وفقاً للقانون. حيث إن هذه العبارة لم توجد في الدستور السابق.
قانون ٢٠١٨/٢٤	استبدال أحكام المواد ٢ (فقرة رابعة) و ٣ و ٥ (فقرة ثانية) و ٦ (فقرة ثانية) و ٧ (فقرة أولى) و ١٣ و ١٥ (فقرة أولى) من القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٩٠ بشأن نزع ملكية العقارات. للمنفعة العامة يرفق تقرير المنفعة العامة بقرار رئيس الجمهورية أو من يفوضه مرفقاً به مذكرة توضح المشروع الذي سيتم تنفيذه. رسم تخطيطي شامل للمشروع والعقار اللازم له. ويقدر التعويض حسب الأسعار السائدة وقت صدور قرار نزع الملكية وعشرين بالمائة إضافية من قيمة التقدير المشمول بالتعويض. إجراءات المصادرة الحالية. ينشر قرار المنفعة العامة مع صورة من المذكرة المشار إليها في المادة (٢) من هذا القانون في الجريدة الرسمية. بالإضافة إلى ذلك، يتم لصقها في المكان المعد للإعلان في مقر وحدات الإدارة المحلية، وفي مقر العمدة أو مقر الشرطة، وفي المحكمة الابتدائية الموجودة في دائرة الأملاك، وفي مقدمة العقار الخاضع للمصادرة في مكان ظاهر. طريقة. قبل جرد الأصول، سيتم الإعلان عن الموعد بشكل علني وإخطار "الأطراف المعنية" كتابة وسيتم دعوة "جميع المالكين وأصحاب الحقوق" للمثول أمام اللجنة المسؤولة التي تجري الجرد في موقع المشروع لتحديد / توضيح الممتلكات وحقوق الملكية
قانون ٢٠١٥/١	بشأن تعديل بعض أحكام القانون رقم (١٠) لسنة ١٩٩٠ بشأن حيازة الأرض للمصلحة العامة. نصت التعديلات على ما يلي: - ينص البند الأول من المادة ٧ من القانون على ما يلي: بعد إيداع التعويض، تقوم الجهة المكلفة



ملخص وكيفية تطبيق هذا التشريع على هذا المشروع	التشريع
<p>بالاستحواذ بإعداد قوائم بالعقارات الخاضعة للاستحواذ والمساحات والمواقع وأسماء الملاك وأصحاب العقارات وعناوينهم وبياناتهم. قيمة التعويضات المنصوص عليها. توضع هذه القوائم والخرائط ذات الصلة التي توضح مواقع جميع العقارات في المقر الرئيسي للجهة المسؤولة، بينما نصت المادة ٨ بعد التعديل على ما يلي: "يحق لأصحاب الحقوق وأصحاب الحقوق المعنيين الاعتراض على المعلومات الواردة في هذه القوائم خلال ١٥ يومًا من تاريخ نشر ونشر القوائم والمعلومات الخاصة بالممتلكات المصادرة.</p>	
<p>في نزع الملكية للمنفعة العامة، يحدد مشاريع النقل على أنها أنشطة ذات منفعة عامة. يصف إجراءات الاستحواذ على النحو التالي:</p> <p>تبدأ الإجراءات بإعلان المصلحة العامة بموجب المرسوم الجمهوري مصحوبة بمذكرة بالمشروع المطلوب والخطة الكاملة للمشروع وهياكله (القانون ١٩٧٩/٥٩ والقانون ١٩٨٢/٣ بشرط أن يصدر رئيس مجلس الوزراء المرسوم)؛</p> <p>ينشر المرسوم والمذكرة المصاحبة له في الصحف الرسمية. يتم وضع نسخة للجمهور في المكاتب الرئيسية لوحدة الحكومة المحلية المعنية.</p> <p>حدد هذا القانون، من خلال المادة السادسة، أعضاء هيئة تحديد التعويضات. تتكون الهيئة على مستوى المحافظة، وتتكون من مندوب من هيئة المساحة بالوزارة المعنية (رئيسًا)، ومندوبًا من مديرية الزراعة، ومندوبًا من مديرية الإسكان والمرافق، ومندوبًا من مديرية الضرائب العقارية. في المحافظة. ويقدر التعويض حسب أسعار السوق السائدة وقت صدور مرسوم نزع الملكية.</p>	القانون ١٩٩٠/١٠
<p>القانون ٥٤/٥٧٧، الذي تم تعديله لاحقًا بالقانون ٦٠/٢٥٢ والقانون ١٦٢/١٣، ويحدد الأحكام المتعلقة بنزع ملكية العقارات للمنفعة العامة وتحسينها .</p>	القانون ٥٧٧ لسنة ١٩٥٤
<p>القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٥٦ الذي نص على أحكام نزع ملكية الأحياء لإعادة التخطيط والارتقاء والتحسين والقانون المعدل والشامل رقم ١٠ لسنة ١٩٩٠ بشأن نزع ملكية العقارات للمنفعة العامة.</p> <p>تسمح المادة الأولى من القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٥٦ بمصادرة أحياء لتحسينها وترقيتها وإعادة تخطيطها وإعادة بنائها. وتنص المادة ٢٤ من القانون ٥٤/٥٧٧ أيضًا على أنه في حالة الحاجة إلى مصادرة جزئية فقط للممتلكات العقارية، ولن يكون الجزء المتبقي غير المصادر مفيدًا للمالك؛ يُمنح المالك الحق في تقديم طلب في غضون ٣٠ يومًا (بدءًا من تاريخ الكشف النهائي عن قائمة الممتلكات المصادرة) لشراء المنطقة بأكملها.</p> <p>وتجدر الإشارة إلى أن القانون الجديد لم يقيد الحق في طلب شراء الجزء المتبقي من العقارات غير المصادرة سواء كان مبنى أو أرضًا.</p>	قانون ٢٧ لسنة ١٩٥٦
<p>الفصل الثاني من الدستور الباب الأول: المكونات الاجتماعية والأخلاقية</p> <p>تكفل الدولة تكافؤ الفرص لجميع المصريين، والتنسيق بين واجبات المرأة تجاه أسرتها وعملها في المجتمع، واعتبارها مساوية للرجل في المجالات السياسية والاجتماعية والثقافية والاقتصادية دون الإخلال</p>	الدستور المصري (تم إلغاؤه بعد ثورة ٢٥ يناير ولكن تم إدراج القضايا الرئيسية



ملخص وكيفية تطبيق هذا التشريع على هذا المشروع	التشريع
بقواعد الفقه الإسلامي.	المتعلقة بالملكية الخاصة في
الفصل الثاني من الدستور: المكونات الاقتصادية مادة ٢٩	إعلان الدستور الجديد لعام ٢٠١٢
تنص على أن الملكية الخاضعة لسيطرة الناس محمية من قبل الدولة، وتنقسم إلى ثلاثة أنواع: الملكية العامة والتعاونية والخاصة.	
تعترف المواد ٨٠٢-٨٠٥ بحق الملكية الخاصة.	القانون المدني ١٣١ لسنة ١٩٤٨
تنص المادة ٨٠٢ على أن المالك، وفقاً للقانون، له وحده الحق في استخدام و / أو التصرف في ممتلكاته.	
تحدد المادة ٨٠٣ المقصود بملكية الأرض	
تنص المادة ٨٠٥ على أنه لا يجوز حرمان أي شخص من ممتلكاته إلا في الحالات التي ينص عليها القانون ويتم ذلك مقابل تعويض عادل.	

## ملحق ٦: نتائج استشارة أصحاب المصلحة ومشاركتهم أثناء إعداد تقييم الأثر البيئي والاجتماعي

أجرى فريق الدراسة عدة زيارات ميدانية لمناطق المشروع. بالإضافة إلى ذلك، تم تنظيم الملاحظات الميدانية في نقاط أنشطة المشروع لتحديد مختلف أصحاب المصلحة، والآثار المحتملة للمشروع. كان الهدف من أنشطة التشاور هو إعطاء خلفية عن المشروع وتأثيراته المحتملة خلال مرحلتى الإنشاء والتشغيل وتلقي التعليقات من الأشخاص المتأثرين بالمشروع والمجتمعات المحلية حول المشروع بالإضافة إلى المخاوف والمتطلبات والتوصيات.

تضمنت المعلومات التي تم الكشف عنها ما يلي:

- الغرض من المشروع وطبيعته وحجمه
- مدة الأنشطة المقترحة
- الآثار المحتملة وتدابير التخفيف ذات الصلة

قام المستشار بزيارات ميدانية للمحطات (١٦ محطة) والمعابر على مستوى السكك الحديدية (١٤ تقاطع). من أجل الحد من الأنشطة الاقتصادية داخل المحطات. تم اختيار عينة عشوائية لإجراء أنشطة استشارية استطلاعية، وجاءت العينة على النحو التالي:

الطريقة	العدد		أصحاب المصلحة
	إناث	ذكور	
مقابلات	-	10	مستأجرو الأكشاك داخل المحطات
مقابلات / مجموعات نقاش مركزية	1	11	واضعو اليد: أنشطة اقتصادية غير رسمية داخل ممر القطار
مقابلات / مجموعات نقاش مركزية	7	12	الباعة الجائلين خارج مسار السكة الحديد
مقابلات / مجموعات نقاش مركزية	32	59	مستخدمو السكك الحديدية
جلسات تحديد النطاق / مجموعات نقاش مركزية	39	55	أفراد المجتمع وأصحاب المحلات المحيطة بمناطق المشروع
مقابلات	-	12	أئمة المساجد التي ستزال
مقابلات / اجتماعات	9	-	الجهات الحكومية بمحافظة الإسكندرية
	3	1	المنظمات غير الحكومية
اجتماعات	-	5	ENR - MOT
اجتماعات	1	3	NAT
	92	168	المجموع

### نتائج مشاركة أصحاب المصلحة

يعرض الجدول التالي جميع أنشطة إشراك أصحاب المصلحة التي أجراها الاستشاري والنتائج الرئيسية التي تم الحصول عليها. الجدول التعليقات والشواغل الرئيسية التي أثرت خلال المشاورات

أصحاب المصلحة	النتائج الرئيسية
الجهات الحكومية بمحافظة الإسكندرية	<p>أوضحت الجهات الحكومية تعاونها الوثيق مع المشروع والاستشاري، خاصة الجهات المسؤولة عن تحويل المرافق (مياه، صرف صحي، كهرباء، اتصالات ... إلخ)، باعتبارهم يعتبرون المشروع نقلة حضارية كبرى لمحافظة الإسكندرية.</p> <p>أكد مسئولو إدارة الطرق والإدارة العامة للمرور على أهمية وضع خطط مرورية فعالة قبل البدء في البناء. بحيث لا يكون للمشروع تأثيرات كبيرة على حركة المرور وزيادة العبء على شبكة الطرق الحالية.</p> <p>وشدد مسئولو مديرية الآثار على أهمية التنسيق قبل البدء في البناء بفترة زمنية كافية للفحص مواقع الحفريات، وعدم تعطيل البناء.</p> <p>أوضح مسئولو شركة مياه الإسكندرية أن مرحلة تحويل المرافق ستكون فرصة جيدة للشركة لتجديد المرافق الموجودة في مناطق المشروع. كما يجب التأكيد على أن جميع المعابر تتعارض مع الخطوط الحالية لشبكة المياه. وأضاف رئيس شركة المياه أنه يجب مراعاة تأثير الكهرباء لتشغيل المشروع على المرافق القائمة، وبالتالي يجب مراعاة المسافة بينها.</p> <p>وأكد جميع المسؤولين على أهمية إعداد جدول زمني محدد للبناء والفترات الزمنية اللازمة لتحويل المرافق. وذلك لإبلاغ المجتمعات المحلية من خلال وسائل الإعلام المحلية بالمحافظة.</p>
مستخدمو السكة الحديد	<p>أوضح مستخدمو السكة الحديد، ذكورا وإناثا، أن القطار وسيلة نقل رئيسية لهم. على الرغم من الصعوبات التي يواجهونها أحيانا في ركوب القطار، إلا أنه يعتبر أنسب وسيلة مواصلات لهم، وذلك للأسباب التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تكلفة تذكرة القطار منخفضة ومناسبة لعدد كبير من الأفراد؛ طلاب المدارس والجامعات وكبار السن والنساء اللواتي يبعن في الأسواق.</li> <li>• أشار البعض إلى أن القطار مناسب كوسيلة نقل عائلي، بالنظر إلى متوسط تكلفة النقل لجميع أفراد الأسرة.</li> </ul> <p>يعاني مستخدمو السكك الحديدية من مشاكل كبيرة في مقدمتها:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- كثرة التأخير في مواعيد القطارات التي تصل أحيانا إلى ساعة في بعض الأحيان. وهذا يجبرهم على استخدام وسيلة نقل أخرى عالية التكلفة.</li> <li>- خلال ساعات الذروة، يكون القطار مزدحما للغاية ويصبح الاندفاع لركوب القطار خطرا، خاصة بالنسبة لكبار السن والنساء؛ مما يجعلهم ينتظرون قطارا آخر لتجنب الازدحام.</li> <li>- أوضحت بعض النساء أن الازدحام يخلق بيئة غير آمنة لهن، سواء كن معرضات لخطر التحرش أو السرقة.</li> <li>- خدمات القطارات: انخفاض عدد القطارات على مر السنين. يوجد عدد كبير جدا من الركاب في كل</li> </ul>



أصحاب المصلحة	النتائج الرئيسية
	<p>قطار. يتوقف القطار عن العمل في الساعة ١١:٠٠ مساءً، مما يحد من حركة النقل خلال ساعات متأخرة.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- مخاوف تتعلق بالسلامة: تظل الأبواب مفتوحة طوال الرحلة مما يعرض سلامة الركاب للخطر. يتفاعل القطار مع التقاطعات التي غالباً ما تؤدي إلى حوادث مع وسائل نقل أخرى مثل التاكسي. كثرة المشاجرات والمعارك بين الركاب الصغار. لا يتوفر أمن القطار دائماً. المواد (الزجاج) المستخدمة للنوافذ عرضة للكسر. الركاب يدخلون في القطار.</li><li>- يسأل العديد من مستخدمي القطارات عن التكلفة المتوقعة لأسعار التذاكر (هل ستكون باهظة الثمن بالنسبة للخدمة الجيدة).</li><li>- من المهم مراعاة الوضع الاقتصادي للمستخدمين الحاليين للقطار، حيث إنه وسيلة نقل شائعة منخفضة التكلفة.</li><li>- ما هي وسائل النقل البديلة التي سيتم توفيرها بدلاً من القطار خلال فترة الإنشاء؟</li><li>- لم يتم التخطيط لجدول / مسار القطار بكفاءة، مع تخصيص عدد أكبر من القطارات لاتجاه واحد عن الآخر.</li><li>- كان مستخدمو القطار متحمسين للغاية لمشروع المترو لأنه سيوفر وسيلة نقل آمنة وحيوية للغاية لمحافظة الإسكندرية وتمنوا أن يتم الانتهاء من المشروع في أقرب وقت، وكانوا يرغبون في تحسين مستوى الخدمة وانتظام القطار في الأوقات المحددة، بحيث تصبح الخدمة ممتازة.</li></ul>
الأشخاص المتأثرين بالمشروع المقترح	<p><b>مستأجرو الأكشاك والكافتریات داخل المحطات</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- تشمل المحطات على عدد محدود من الأنشطة الاقتصادية التي تقتصر على مستأجري الأكشاك التي تباع الحلويات والمشروبات، بالإضافة إلى بعض الكافتریات.</li><li>- أجرى المستشار مقابلات معهم جميعاً، وأوضحوا أن عقود إيجارهم سارية المفعول ولا تتجاوز مدتها سنة واحدة.</li><li>- كانت لديهم تساؤلات حول موعد بدء المشروع وما إذا كان سيتم ذلك قبل انتهاء عقود الإيجار، وما إذا كان سيتم تقديم بدائل لهم حتى الانتهاء من أعمال البناء في المحطات.</li><li>- لم يبد أي منهم اعتراضه على المشروع، بل على العكس، شددوا على أهمية وجود وسيلة مواصلات مريحة وأمنة في الإسكندرية، خاصة أن القطار يمر في مناطق مزدحمة للغاية.</li><li>- شددوا على أهمية توفير المعلومات حول مواعيد التنفيذ قبل بدء أعمال البناء في فترة مناسبة.</li></ul>
	<p><b>الأنشطة الاقتصادية غير الرسمية داخل ممر القطار</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- أشارت الزيارات الميدانية إلى وجود بعض الأنشطة الاقتصادية غير الرسمية داخل ممر القطار، وتحديدًا بالقرب من مستويات المعابر وفتحات عبور المشاة.</li></ul>



أصحاب المصلحة	النتائج الرئيسية
	<ul style="list-style-type: none"><li>- تتمثل هذه الأنشطة في بيع الخضار والفواكه والأجهزة المنزلية والملابس المستعملة وحضانة تباع نباتات الزينة والزهور.</li><li>- يدرك أصحاب هذه الأنشطة جيداً أن وضعهم غير قانوني وأنه قد تم إبعادهم عدة مرات ، لكنهم يعودون مرة أخرى حيث يُسمح لهم بدخول ممر القطار مرة أخرى.</li><li>- طرح أصحاب الأنشطة الاقتصادية غير الرسمية بعض الأسئلة حول ما سيحدث لهم. هل سيسمح لهم بالوقوف خارج السكة الحديد للبيع؟</li><li>- كما أوضحوا أنهم لم يستقروا في هذا المكان لفترة طويلة لأنهم ينتقلون من مكان إلى آخر لأن وضعهم غير رسمي.</li></ul>
الباعة الجائلون عند التقاطعات وداخل ممر القطار	<p>ينتشر الباعة الجائلون على مستويات التقاطعات في مناطق الظاهرية وسيدي بشر والسوق وفيكتوريا والمعصرة. يبيعون الفواكه والخضروات والأسماك والمخبوزات .... إلخ.</p> <p>يمكنهم الانتقال من مكان إلى آخر. لم يبدوا اهتمامهم بالمشروع وأوضحوا أنه يمكنهم الوقوف في أي مكان مزدحم، مثل مواقف الحافلات، وفي المكاتب الحكومية والمدارس. كما أشار بعضهم إلى أن فترة البناء ووجود عدد كبير من العمال سيكون فرصة جيدة لهم للبيع.</p>
أفراد المجتمع ومستأجري المتاجر المحيطة بمناطق المشروع.	<p>أوضح العديد من سكان المناطق المجاورة أن القطار لا يمثل أي إزعاج لهم لأنه جزء من حياتهم اليومية، وتمثل محطات القطار في بعض المناطق نقطة عبور من منطقة إلى أخرى. تمثل القطارات الخاصة بالمجتمعات المجاورة وسيلة نقل رئيسية، حتى لأطفال المدارس.</p> <p>وشدد الأهالي وأصحاب المحلات على أهمية مراعاة تأثير المشروع على حركة المرور لأن هذه المناطق مزدحمة للغاية ولا تتحمل إغلاق المعابر، الأمر الذي سينتج عنه أزمات مرورية قد تستمر طوال فترة البناء.</p> <p>كما أكدوا إعجابهم الكبير بالمشروع لأنه سيحل محل القطار وسيصبح وسيلة مواصلات حديثة وسريعة مما قد يرفع من سعر المباني في المنطقة. ومع ذلك، فإن الشيء المهم هو عدم إزالة أي منازل أو مرافق حتى يتحقق المشروع.</p> <p>سأل أفراد المجتمع ومستأجري المتاجر المحيطة بمناطق المشروع عما يلي:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- هل تكلفة تذكرة المترو عالية مقابل تذكرة القطار الحالية؟</li><li>- عندما يبدأ العمل في بناء المترو، سيتم إغلاق المعابر الحالية. ما البدائل لها ومتى يتم تنفيذها؟</li><li>- ما هي وسائل النقل البديلة التي سيتم توفيرها بدلاً من القطار خلال فترة الإنشاء؟</li><li>- تعاني الشوارع الموازية لمسار القطار الحالي من الإهمال وإلقاء النفايات. هل سيتم تحسينها في المشروع؟ هل سيكون هناك تنسيق بين مديري المشروع والوحدات المحلية في هذا الصدد؟</li></ul>



أصحاب المصلحة	النتائج الرئيسية
أئمة المساجد التي سيتم إزالتها	خلال الزيارات الميدانية قام فريق العمل بزيارة عدد من المساجد التي سيتم إزالتها لأعمال البناء في المشروع. جميع المساجد مبنية على أراضي ENR. جميع المساجد مبنية على ممتلكات للسكك الحديدية، وأحد هذه المساجد مغلق في الوقت الحالي. أجرى المستشار مقابلات مع جميع أئمة المساجد. انهم جميعا يعرفون عن المشروع. وأكدوا جميعاً معرفتهم بإزالة المساجد؛ باستثناء اثنين منهم في منطقتي العصافرة وفيكتوريا. وأوضحوا أن فكرة إزالة المسجد للمنفعة العامة يمكن أن يقبلها أفراد المجتمع، لكن المهم هو طرح البدائل المناسبة؛ لأنهم لا يعرفون بعد ما هي البدائل لهذه المساجد.



## الملحق 7: آلية الشكاوى الحالية بالهيئة القومية للإنفاق

