

Bản dịch Bảng dữ liệu dự án này dựa trên bản gốc bằng Tiếng Anh ra ngày 20 tháng 6 năm 2016.



Việt Nam: Dự án Đường cao tốc Bến Lức - Long Thành Tiểu vùng Mê-kông mở rộng – Giai đoạn 2

Tên Dự án	Dự án Đường cao tốc Bến Lức – Long Thành Tiểu vùng Mê-kông mở rộng – Giai đoạn 2	
Mã số Dự án	41414-063	
Quốc gia	Việt Nam	
Trạng thái của Dự án	Đã phê duyệt	
Phân loại Dự án/ Phương thức hỗ trợ	Khoản vay	
Nguồn tài trợ/ Trị giá tài trợ	Khoản vay 3391-VIE: Dự án Đường cao tốc Bến Lức – Long Thành Tiểu vùng Mê-kông mở rộng – Giai đoạn 2	
	Nguồn vốn vay thông thường	286,00 triệu USD
Chương trình nghị sự chiến lược	Tăng trưởng kinh tế đồng đều Hội nhập khu vực	
Động lực thay đổi	Quản trị nhà nước và xây dựng năng lực Quan hệ đối tác	
Phân ngành/ Tiểu ngành	Giao thông – Đường đô thị và quản lý giao thông	
Bình đẳng giới và lồng ghép giới	Không có yếu tố giới	
Mô tả Dự án	Dự án xây dựng 57,1 km đường cao tốc nối Bến Lức với Long Thành ở phía nam của Thành phố Hồ Chí Minh (TPHCM), là tuyến rút gọn của Hành lang kinh tế phía Nam Tiểu vùng Mê-kông mở rộng (GMS). Đường cao tốc dự án được chia thành đoạn phía tây (21,14 km), đoạn giữa (10,71 km) và đoạn phía đông (25,25 km). Để xây dựng tuyến đường cao tốc này, ADB tài trợ cho hai đoạn phía tây và phía đông, còn Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) tài trợ cho đoạn giữa. Dự án ước tính trị giá 1,608	

tỷ USD tại thời điểm phê duyệt, đã bao gồm thuế trong nước, dự phòng và phí tài chính trong giai đoạn xây dựng. Giai đoạn 2 với số vốn 286 triệu USD sẽ bao quát việc xây dựng đoạn phía đông của đường cao tốc.

Cơ sở của Dự án và mối liên hệ với Chiến lược quốc gia/ Khu vực

Ở phía Nam của Thành phố Hồ Chí Minh (TPHCM), giao thông theo hướng đông – tây bị hạn chế do thiếu các công trình vượt sông, buộc các phương tiện phải đi vào trung tâm thành phố. Có sự chuyển đổi đáng kể số phương tiện xe máy thành xe ô tô riêng trong khu vực dự án, làm trầm trọng thêm tình trạng tắc nghẽn giao thông. Việc xây dựng các tuyến đường vành đai ở TPHCM nhằm tạo ra sự kết nối với các thành phố lân cận thông qua các tuyến đường cao tốc là một ưu tiên chủ chốt của chính quyền. Trên khía cạnh này, dự án sẽ hỗ trợ giao thông theo hướng đông – tây ở phía Nam thành phố, từ đó giúp chuyển hướng dòng giao thông qua thành phố và làm giảm tắc nghẽn ở trung tâm TPHCM. Thông qua việc xây dựng đường cao tốc dự án, tính kết nối của các thành phố và thị xã xung quanh TPHCM cũng sẽ được cải thiện, chi phí giao thông và thời gian đi lại đối với hành khách và hàng hóa trong và xung quanh TPHCM sẽ giảm bớt. Hơn nữa, đường cao tốc dự án được xác định là một phần của tuyến đường cao tốc Bắc – Nam của quốc gia nối với vùng Đồng bằng sông Cửu Long, nơi được coi là vựa lúa của Châu Á. Tuyến đường này sẽ được sử dụng làm tuyến vận chuyển hàng hóa lượng thực từ Đồng bằng sông Cửu Long tới các nơi khác trong cả nước và ra nước ngoài qua các tuyến giao thông đường bộ và đường thủy.

Tác động

Tăng khả năng cạnh tranh của nền kinh tế khu vực dọc theo Hành lang kinh tế phía Nam Tiểu vùng Mê-kông mở rộng tại miền Nam Việt Nam và các quốc gia GMS.

Kết quả Dự án

Mô tả kết quả Dự án

Vận chuyển hàng hóa và hành khách hiệu quả hơn và an toàn hơn tại khu vực TPHCM mở rộng.

Tiến triển đạt tới kết quả

Tiến độ thực hiện

Mô tả các đầu ra của Dự án

Dự án sẽ gia tăng mật độ mạng lưới đường bộ của TPHCM, tăng cường tính kết nối giữa các khu vực phía đông và phía tây của TPHCM, và cải thiện năng lực quản lý dự án và quản lý tài chính của Tổng Công ty Phát triển Đường cao tốc Việt Nam (VEC). Trong Giai đoạn 2, đoạn phía đông của đường cao tốc dự án sẽ được xây dựng. Dự kiến toàn bộ đường cao tốc sẽ được hoàn thành vào giữa năm 2019, và đưa vào hoạt động từ năm 2020.

Hiện trạng tiến độ thực hiện (các

đầu ra, hoạt động, và vấn đề)

Vị trí địa lý

Phân loại bảo trợ

Môi trường A

Tái định cư bắt buộc A

Dân tộc bản địa C

Tóm tắt các khía cạnh môi trường và xã hội

Các khía cạnh môi trường Báo cáo đánh giá tác động môi trường (EIA) được ADB thông qua năm 2010 (i) bao quát tất cả các đoạn của đường cao tốc, (ii) mô tả các điều kiện môi trường ban đầu trong khu vực dự án, và (iii) cung cấp một đánh giá toàn diện về những tác động vật lý, sinh học và kinh tế - xã hội tiềm tàng do việc xây dựng và vận hành dự án. Kế hoạch quản lý môi trường (EMP) nằm trong EIA đã nêu cụ thể một loạt biện pháp giảm thiểu tác động và kiểm soát ô nhiễm để giảm tối đa những tác động tiêu cực được dự báo từ quá trình triển khai dự án. EMP đã nêu chi tiết kế hoạch quan trắc môi trường từ giai đoạn tiền thi công tới giai đoạn thi công và vận hành dự án. VEC bảo đảm sự tuân thủ EMP của cả các nhà thầu do ADB và JICA tài trợ. Dựa trên Hiệp định vay, VEC với sự hỗ trợ của Tư vấn giám sát dự án sẽ tiến hành giám sát hoạt động về môi trường của nhà thầu hàng tháng, và kết quả giám sát sẽ được tổng hợp trong các báo cáo quan trắc môi trường hàng quý đệ trình lên ADB. Hoạt động giám sát này sẽ được tiến hành trong suốt giai đoạn thi công và trong năm đầu tiên vận hành đường cao tốc dự án. Các báo cáo giám sát độc lập tương ứng sẽ được tư vấn giám sát môi trường độc lập đệ trình đồng thời lên ADB và VEC.

Tái định cư bắt buộc Kế hoạch Tái định cư (RP) được ADB thông qua năm 2010 bao quát tất cả các đoạn của đường cao tốc dự án. Các Kế hoạch Tái định cư cập nhật ở cấp quận huyện cho tất cả các khu vực bị ảnh hưởng của dự án đã được xây dựng dựa trên thiết kế dự án hoàn thiện và kết quả khảo sát đo đạc chi tiết, và được ADB chấp thuận. Việc thực thi các Kế hoạch Tái định cư cập nhật đang tiến triển tốt và được đánh giá là tuân thủ.

Dân tộc bản địa Dự án được xếp loại C về Dân tộc bản địa. Các hộ gia đình người Tày và người Hoa bị ảnh hưởng bởi dự án đều đã hòa nhập tốt vào cộng đồng văn hóa và kinh tế - xã hội rộng hơn.

Tham vấn, tham gia và truyền thông với các bên hữu quan

Trong giai đoạn thiết kế dự án

Trong giai

đoạn thực
hiện dự án

Cơ hội cung cấp sản phẩm/dịch vụ cho Dự án

Dịch vụ tư vấn Tất cả các dịch vụ tư vấn được tài trợ từ nguồn vốn vay của ADB sẽ phải tuân thủ các quy định trong Hướng dẫn sử dụng tư vấn của ADB (2013, sửa đổi theo thời gian).

Đấu thầu Tất cả các hạng mục được tài trợ từ nguồn vốn vay của ADB sẽ phải tuân thủ các quy định trong Hướng dẫn về mua sắm của ADB (2015, sửa đổi theo thời gian).

Nhân sự chịu trách nhiệm

Cán bộ phụ trách của ADB	Valerie Lisack
Vụ phụ trách Dự án của ADB	Vụ Đông Nam Á (SERD)
Ban phụ trách Dự án của ADB	Ban Giao thông và Truyền thông, SERD
Cơ quan chủ quản Dự án	Tổng Công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam Tổ 2, phường Lĩnh Nam, Quận Hoàng Mai, Hà Nội

Lịch trình Dự án

Ngày thông qua Đề cương dự án	-
Đoàn công tác thẩm định Dự án	-
Họp thẩm định	-
Ngày phê duyệt	20 tháng 5 năm 2016
Đoàn đánh giá Dự án gần nhất	-
Ngày cập nhật Bảng dữ liệu Dự án gần nhất	8 tháng 6 năm 2016

Khoản vay 3391-VIE

Các mốc chính

Ngày phê duyệt	Ngày ký kết	Ngày hiệu lực	Ngày đóng dự án		
			Ban đầu	Sửa đổi	Thực tế
20/05/2016	-	-	30/06/2020	-	-

Kế hoạch tài chính		Sử dụng vốn vay			
	Tổng (giá trị bằng triệu USD)	Ngày	ADB	Khác	Tỷ lệ rỗng
Chi phí dự án	334,30	Giá trị trao thầu lũy kế			
ADB	286,00	20/05/2016	0,00	0,00	0%
Đối ứng	48,30	Giá trị giải ngân lũy kế			
Đồng tài trợ	0,00	20/05/2016	0,00	0,00	0%

Bảng dữ liệu Dự án (PDS) bao gồm thông tin tóm tắt về một dự án hoặc chương trình cụ thể: Do Bảng dữ liệu Dự án mô tả các hoạt động đang diễn ra, nên một số thông tin có thể chưa được đưa vào trong bản đầu tiên; chúng sẽ được bổ sung khi có dữ liệu. Thông tin về các dự án đề xuất chỉ là dự kiến.

Các thông tin mà ADB cung cấp trong Bảng dữ liệu Dự án (PDS) này chỉ đơn thuần là nguồn tham khảo cho người dùng và không có bất kỳ bảo đảm nào. Mặc dù ADB cố gắng cung cấp nội dung có chất lượng cao, song các thông tin được đưa ra “như hiện thời” mà không có bất kỳ bảo đảm nào, dù được thể hiện hay ngụ ý, bao gồm - nhưng không hạn chế trong - các bảo đảm về tính khả dụng, tính phù hợp với một mục đích cụ thể, và không vi phạm. ADB đặc biệt không đưa ra bất kỳ bảo đảm hoặc cam đoan nào liên quan tới tính chính xác hoặc đầy đủ của các thông tin này.