

PERFIL DE PROYECTO (PP)
HONDURAS
PROGRAMA DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL DISTRITO CENTRAL
(TEGUCIGALPA – COMAYAGÜELA)
(HO-L1061)

I. DATOS BÁSICOS

Título de Proyecto:	Programa de Transporte Público para el Distrito Central (Tegucigalpa-Comayagüela)		
Número de Proyecto:	HO-L1061		
Equipo de Proyecto:	Miroslava de Nevo (INE/TSP), Jefe de Equipo; Vera Lucía Vicentini; Alejandro Taddia; Carlos Mojica y Caterina Vecco (INE/TSP); Trinidad Zamora (TSP/CHO) Miguel Orellana (PDP/CHO); y Juan Carlos Perez-Segnini (LEG/SGO).		
Prestatario:	República de Honduras		
Organismo Ejecutor:	Alcaldía Municipal del Distrito Central (AMDC)		
Plan de financiamiento:	BID:	US\$ 30.000.000	
	Local:	US\$ 3.000.000	
	Total	US\$ 33.000.000	
Salvaguardias:	Políticas identificadas: B.01, B.02, B.03, B.05, B.06, B.11y B.17 Categoría: B		

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Contexto General

- 2.1 El Distrito Central (Tegucigalpa y Comayagüela) posee alrededor de un millón de habitantes, ubicados principalmente en la periferia. El casco urbano está dedicado en su mayoría a comercio, oficinas e instituciones de servicios públicos y privados. La distribución geográfica de la población y su actividad socioeconómica condicionan su movilidad, con gran impacto en los servicios de transporte y en el tránsito. El plan Tegucigalpa 450 (idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35286087) prevé su expansión poblacional a 2 millones en los próximos 20 años y identifica la necesidad de contar con un plan de ordenamiento territorial adecuado y de reformar el sistema de movilidad urbana para que el crecimiento se desarrolle alrededor de sistemas de transporte sostenible.
- 2.2 Problemática del transporte urbano. Los principales problemas del transporte y tránsito del Distrito Central incluyen la preponderancia del transporte individual motorizado y la consiguiente congestión vehicular y la sobreoferta de servicios de transporte público urbano. La ciudad posee un número elevado de vehículos de transporte público¹ y la flota de automóviles particulares ha crecido a un ritmo del 10% anual como resultado del crecimiento económico, la reducción en los precios de los automóviles y la falta de un sistema de transporte público eficiente.

¹ A la fecha, el Distrito Central registra 2.250 ómnibus de 54 pasajeros, 1.500 busitos (micro-ómnibus) de 14 pasajeros, 7.300 taxis legales y 3.000 taxis informales.

- 2.3 El transporte público recoge el 71% de los viajes motorizados; el servicio prestado es de baja calidad, causado por las condiciones del tránsito y la infraestructura inapropiada, pero también por la falta de una regulación y fiscalización adecuadas. El licenciamiento y la regulación de rutas están a cargo del Gobierno Central; la ciudad no tiene mayores atribuciones en gestión del transporte público, con la excepción del establecimiento de paradas y la identificación de las vías autorizadas para la circulación. El modelo centralizado de planeación y regulación del transporte público afecta el desarrollo del sector, toda vez que la autoridad municipal, quien tiene los incentivos principales para responder por su desempeño, no tiene las herramientas ni autonomía para organizarlo. A nivel operativo, el transporte público no utiliza paradas establecidas, ocasionando demoras y afectando la calidad del servicio. La falta de vías con capacidad suficiente para atender el creciente parque automotor y la carencia de la señalización necesaria limitan el buen uso de la infraestructura. Esto empeora la congestión vehicular en el centro de la ciudad donde confluyen mayoritariamente las rutas de transporte público.
- 2.4 Las condiciones de operación del transporte urbano tienen impactos sobre la calidad de vida y la competitividad de la ciudad. Por una parte, los usuarios del transporte público - mayoritariamente la población de menos recursos- gastan tiempo en exceso, viajan en indeseables condiciones de comodidad y seguridad y pagan transferencias por la falta de integración del servicio. Por otra parte, la congestión vial afecta negativamente la eficiencia de los servicios de transporte de pasajeros, transporte de carga y otras actividades económicas dependientes del sistema de transporte.

B. Estrategia del País y del Banco

- 2.5 Estrategia de País. En respuesta a la problemática del transporte urbano y su incidencia negativa en la calidad de vida de los habitantes, las autoridades Nacionales y Municipales están comprometidas en implementar un sistema de transporte público de pasajeros en el AMDC que cuente con una estructura legal e institucional sostenible y eficiente y que ofrezca un servicio de alta calidad mediante inversiones en infraestructura y reformas en la industria del transporte. El desarrollo de un sistema de este tipo requerirá, además de los componentes de infraestructura, cambios en elementos que regulan el transporte público y la expedición de nuevos reglamentos. En este sentido, la Nación comparte la importancia de transferir algunas de las funciones y responsabilidades al Municipio, que es la entidad con los mayores incentivos e intereses en proveer un servicio de calidad. La preparación del préstamo se desarrolla bajo el entendimiento común (Nación, Municipio) que el sistema de transporte masivo proveerá las fundaciones para demostrar el funcionamiento de un sistema eficiente y catalizar una transformación a nivel de la industria, como ha sucedido en otros países.
- 2.6 Estrategia del Banco. La estrategia del Banco con Honduras (2007-2010) tiene como objetivo contribuir a reducir la pobreza y mejorar la equidad, mejorando el acceso a oportunidades para la mayoría más pobre, a través de: (i) mejora del clima de inversión; (ii) competitividad; (iii) formación capital humano; y (iv) fortalecer el marco institucional y el manejo de riesgos. Esta operación mejora la competitividad urbana al apoyar sistemas de transporte público que elevan la eficiencia económica urbana mediante la provisión de un sistema de transporte que ofrece a todos la oportunidad de moverse rápidamente y con seguridad, a una tarifa que equilibra el costo del servicio y la calidad del mismo.

C. Justificación del Programa

- 2.7 El proyecto mejorará la calidad de vida de los habitantes del Distrito Central, reducirá el tiempo de viaje, ampliará la oferta y cobertura del transporte público, brindará una mayor comodidad a los usuarios y contribuirá a la mejora de la calidad del aire. La población de menores recursos es el principal usuario del transporte público y frecuentemente tiene que hacer recorridos más largos y combinaciones de viaje. Un sistema integrado resultará en la disminución en el gasto de transporte. El ordenamiento del tránsito, la reducción de la congestión, la utilización de buses con tecnología moderna de bajas emisiones y el mejor aprovechamiento de los espacios urbanos incidirán en la disminución de las emisiones de CO₂, la contaminación del aire, los niveles de ruido y los accidentes.

D. Objetivos, descripción y resultados esperados

- 2.8 El Programa estará compuesto por corredores con carriles segregados y preferenciales, destinados en forma exclusiva a la operación de buses de alta capacidad. Esta red de corredores troncales se integrará con rutas alimentadoras, servidas por vehículos de menor capacidad. La programación y control de las unidades de transporte será regulada desde un centro de operaciones, desde donde se monitoreará el funcionamiento detallado del sistema. El costo de un Programa para atender los corredores de mayor demanda se estima en US\$120 millones y su desarrollo se ha planteado a través de varios proyectos, con base en el cuerpo de trabajo analítico sectorial existente para el Distrito Central (Ver Anexo IV).
- 2.9 El objetivo de este primer proyecto es mejorar las condiciones del transporte público de pasajeros y el tránsito en general con el fin de estructurar una ciudad competitiva, eficiente y equitativa, que ofrezca oportunidades de movilidad sostenible y facilite las oportunidades de desarrollo económico. Para ello, el préstamo financiará un sistema moderno de transporte por buses (BRT, *Bus Rapid Transit*) que conectará las áreas periféricas a las zonas generadoras de empleos y servicios. El proyecto reducirá los tiempos de viaje, el gasto en transporte para los usuarios de las periferias, los niveles de accidentalidad vial en los corredores, fortalecerá la industria del transporte público y reducirá la contaminación ambiental.
- 2.10 En este contexto, el plan de implementación considera un primer proyecto, financiado por la presente operación de US\$30 M. En el cual se plantea un corredor de transporte operacional y financieramente auto-sostenible y se desarrollaría en los corredores del Boulevard Suyapa y Boulevard Centro-América ([ver mapa IDBDOCS#35250207](#)). Las intervenciones físicas incluirían, entre otros, la adecuación de un carril segregado, la construcción de estaciones de abordaje y terminales de transferencia y obras dirigidas a revitalizar y peatonalizar elementos del centro de la ciudad y las cuencas de alimentación del sistema. A nivel institucional, se espera que el proyecto reformará el actual esquema regulatorio y permitirá al sector público tener mejores herramientas para planear, controlar y fiscalizar la operación de transporte. De la misma manera, el proyecto modernizará la industria del transporte público en el corredor, por medio de la consolidación de empresas operadoras, la vinculación al servicio por medio de contratos de concesión y la formalización del empleo al interior de las empresas. Al igual que en otros países, donde la operación del sistema ha sido concesionada, se espera que el sector privado participe en la financiación de algunos componentes del proyecto (e.g. material rodante, sistemas de recaudo, algunos elementos de infraestructura auxiliar).

- 2.11 Para ello el proyecto financiará: (i) estudios de ingeniería detallada y de gestión ambiental; (ii) mejoramiento vial de los corredores troncales, (iii) estaciones de abordaje, terminales de cabecera y construcción de patios; (iv) adquisición de predios; (v) obras complementarias y dispositivos de seguridad vial (puentes peatonales, intersecciones semaforizadas y señalización); y (vi) obras de adecuación y mejora de espacios urbanos.
- 2.12 El proyecto obtendrá los siguientes productos y resultados: (i) físicos, mediante la ejecución de las obras; (ii) operativos, tales como reducción de tiempos y costos de transporte; (iii) recuperación del espacio urbano mediante el mejoramiento de andenes, pasos peatonales, ciclovías, paraderos, áreas de acceso, elementos de señalización de vías y unidades de iluminación; (iv) institucionales, que incluyen la gestión planificada, ordenada, eficiente y transparente del tránsito y transporte urbanos; y (v) patrimoniales, con su contribución a la recuperación de su centro histórico.

III. CONOCIMIENTO DEL SECTOR Y ASPECTOS DE DISEÑO DEL PROGRAMA

- 3.1 **Aspectos técnicos.** Los estudios técnicos requeridos de: (i) demanda y factibilidad económica y financiera; (ii) diseño funcional del corredor y pre-diseño operacional; (iii) estructuración financiera, legal e institucional; (iv) estrategia de comunicación y socialización; y (v) Análisis Ambiental, están siendo financiados con la cooperación técnica ATN/OC-12220-HO. Asimismo, se fortalecerá la Unidad Ejecutora de la Alcaldía mediante el apoyo dedicado de expertos internacionales. Conjuntamente a este perfil se presenta una propuesta de Cooperación Técnica (OI) que financiará un análisis de la movilidad urbana sostenible a mediano y largo plazo, que permita estructurar las inversiones y gestión del sector y apoyen el plan de expansión urbana Tegucigalpa 450.
- 3.2 **Conocimiento del sector.** El conocimiento del sector se deriva de la participación activa del Banco en el financiamiento de numerosos proyectos de infraestructura en Honduras, así como en la asistencia técnica para el fortalecimiento del sector. El equipo de proyecto ha complementado el conocimiento del sector y las decisiones sobre la estrategia y estructura del Programa con la experiencia del Banco en la formulación y ejecución de programas de desarrollo y transporte urbano en Brasil, Colombia y Perú.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 De acuerdo con el marco legal hondureño, el Proyecto, clasificado como Categoría 2, es un proyecto con impactos predecibles y que deberá contar con un Plan de Manejo Ambiental (PMA), cuya implementación deberá ser objeto de un contrato estándar a ser firmado entre la Secretaria de Recursos Naturales y Ambiente y la AMDC, previo a la autorización ambiental para la ejecución del proyecto.
- 4.2 **Potenciales impactos ambientales y sociales.** Las vías donde se ejecutarán las obras son bastante anchas y prácticamente no requerirán ampliaciones; en este contexto no se prevé la afectación de población y/o de actividades económicas para la ejecución de las obras. Los potenciales impactos negativos estarán asociados principalmente a la fase de obras (aumento del tránsito y del número de accidentes; contaminación del freático; aumento del nivel de ruido, vibraciones y generación de polvo), y por ello serán temporarios, reversibles y mitigables mediante la implementación de medidas de manejo ambiental, tanto en las áreas de intervención como en las de extracción y disposición de materiales. En cuanto a los impactos sociales, el Proyecto contribuirá a mejorar las condiciones de

movilidad de la población, en particular aquella de menores ingresos, mediante una mejor oferta del transporte público, en términos de calidad, accesibilidad y velocidad del transporte, mejorando el acceso a empleo y servicios sociales. El Proyecto también contribuirá a reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de CO₂ por la reducción del número de vehículos como resultado de la racionalización de rutas y la atracción de usuarios del vehículo particular. La modificación de la organización operacional podría afectar a algunos de los operadores de buses actuales.

- 4.3 **Estrategia Ambiental y Social.** Considerando que los potenciales impactos sociales y ambientales previstos serán de pequeña magnitud, el equipo de proyecto propone la clasificación B para la presente operación. El Proyecto contará con un Plan de Manejo Social y Ambiental para las obras que deberán ser parte integrante del contrato para la ejecución de las obras de los corredores. Dentro del análisis de los corredores se incorporará el tema de adaptación al cambio climático con el objeto de reducir su vulnerabilidad. Si bien no se anticipa la afectación de personas o actividades económicas, sin embargo de ser necesario, se preparará un plan de reasentamiento involuntario siguiendo la política OP-710 del Banco.
- 4.4 Asimismo se diseñarán mecanismos de concertación que permitan involucrar a los operadores actuales como participantes del nuevo esquema de transporte público. Para aquellos que queden fuera del sistema, se propondrá la ejecución de talleres de entrenamiento para apoyar su reinserción en el mercado laboral. También se prevé diseñar campañas de sensibilización de la población a las características del sistema BRT, incluyendo las nuevas reglas operativas y prácticas de educación ambiental asociadas a la utilización del mismo. Los resultados de los análisis realizados durante la preparación serán consolidados en el Informe de Gestión Ambiental y Social de Proyectos anexo al POD.
- 4.5 Para maximizar los beneficios sociales y ambientales del BRT, se desarrollará un Plan de Movilidad Sustentable (Financiado a través de la propuesta de Cooperación Técnica OI adjunta) que incluya el diseño del transporte público y modos no motorizados, integrado con medidas de administración de la demanda y del uso del suelo. El Plan de Movilidad Sostenible incluirá, entre otros, el diseño detallado de: (i) el ordenamiento territorial para el área de influencia directa de los corredores que permita incentivar el uso diversificado del suelo; (ii) plan de circulación de vehículos y peatones en la zona central y del estadio; (iii) proyectos detallados para restricción del estacionamiento en las principales zonas de la ciudad; (iv) proyectos de mejoras de las rutas peatonales de acceso a los corredores BRT, garantizando su accesibilidad universal.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 Los principales hitos del cronograma de preparación del proyecto son: (i) aprobación del Perfil de Proyecto, 6-VIII-2010; (ii) presentación del Borrador de Propuesta de Préstamo al OPC, 29-X-2010; (iii) negociación de la Propuesta de Préstamo, 2-XI-2010; y (iv) presentación al Directorio, 24-XI-2010. El Banco apoyará al Gobierno mediante recursos de cooperación técnica, la que se presenta conjuntamente con este Perfil de Proyecto (párrafo 3.1). El Anexo V presenta el detalle de recursos administrativos, por un total de US\$102.400 (misiones US\$32.400 y consultores US\$70.000).

Anexo Confidencial

(INE-TSP@iadb.org)

Safeguard Policy Filter Report

Project Details	IDB Sector	Transportation		
	Type of Operation	Investment Loan		
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail		
	Team Leader	Nevo, Miroslava Errazuriz De (MIROSLAVAE@iadb.org)		
	Project Title	Mass Public Transportation for the Central District		
	Project Number	HO-L1061		
	Assessment Date	2010-07-09		

Safeguard Policy Filter Results	Type of Operation	Loan Operation		
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	Disclosure of Information Policy (B.01)	
		The operation is in compliance with environmental laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)	
		The operation (including associated facilities) will be screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)	
		An Environmental Assessment is required.	(B.05)	
		Consultations with affected parties will be performed and considerations of their views will be taken into account.	(B.06)	
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)	
		The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)	
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)	
	Potential Safeguard Policy Items(?)		No potential issues identified	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.		

Assessor Details	Name of person who completed screening:	Vera Lucia Vicentini
	Date:	2010-07-09

Safeguard Screening Form

Project Details	IDB Sector	Transportation
	Type of Operation	Investment Loan
	Country	Honduras
	Project Status	Preparación / Perfil de Proyecto
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Nevo, Miroslava Errazuriz De (MIROSLAVAE@iadb.org)
	Project Title	Mass Public Transportation for the Central District
	Project Number	HO-L1061
	Assessment Date	2010-07-09

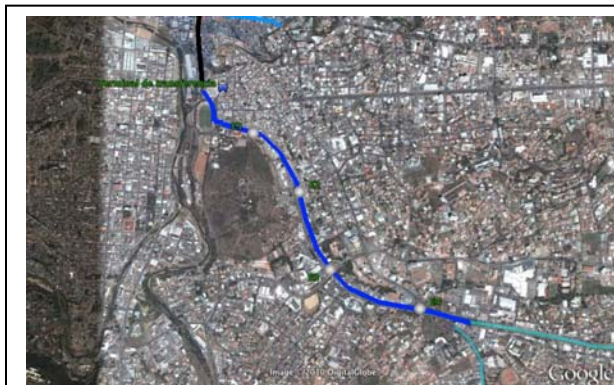
Project Classification Summary	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions / Recommendations		Comments:
		<p>Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).</p> <p>The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</p> <p>These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.</p>	

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.	Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

Assessor Details	Name of person who completed screening:	Vera Lucia Vicentini
	Date:	2010-07-09

Estrategia Ambiental y Social

1. De acuerdo con la Política de Salvaguardas del Banco (OP-703) la presente operación fue clasificada como “B” (ver Anexos I y II). En este contexto se enmarca la presente Estrategia Ambiental y Social (EAS).
2. **El Programa.** El Programa financiará un sistema moderno de transporte por ómnibus (BRT- *Bus Rapid Transit*) con corredores especializados destinados en forma exclusiva a la operación de ómnibus de alta y mediana capacidad, que conectará las áreas donde vive la población del Distrito Central, a las zonas de concentración de actividades generadoras de empleos y de servicios sociales, reduciendo los tiempos de viaje, los accidentes con participación del transporte público y la contaminación ambiental. El BRT estaría compuesto por corredores con carriles segregados y preferenciales, destinados en forma exclusiva a la operación de ómnibus de alta y mediana capacidad. Esta red de corredores troncales se integrará con las rutas alimentadoras, con vehículos de menor capacidad. La programación y control de circulación de las unidades de transporte se realizará desde un centro de operaciones donde se regulará la oferta a ser suministrada por los operadores de ómnibus y monitoreará el funcionamiento de las estaciones del sistema, y la frecuencia de las unidades en circulación, de acuerdo con los volúmenes de demanda.
3. La red básica del Distrito Central Tegucigalpa y Comayagüela está compuesta por 34,25 km de corredores de BRT, cuyo cronograma de implementación estará determinado por la disponibilidad de fondos. El presente Programa corresponderá a una primera etapa con una operación de US\$30 M, que financiará la implantación del sistema BRT en los corredores Boulevard Suyapa (entre La Isla, situada en la zona central de Tegucigalpa, y la Universidad) y Boulevard Centro-América (entre Emisoras Unidas y Kennedy).
4. El corredor BRT Boulevard Suyapa entre La Isla y el cruce de Suyapa y Miraflores operará como un corredor segregado con paraderos en el centro y los buses operando con puerta a la izquierda (tramo en azul oscuro).
5. A partir de Miraflores, los corredores de BRT (color azul claro en el mapa) - Boulevard Suyapa (del cruce con Miraflores hasta la universidad) y Boulevard Centro-América – serán implementados con corredores preferenciales a lo lado de la vía y los buses operando con puertas a la derecha, deteniéndose en los paraderos demarcados sobre las aceras.





Ejemplo de corredor BRT segregado con paraderos en el centro de la vía



Ejemplo de corredor lateral preferencial con paraderos sobre las aceras

6. Para la priorización de dichos corredores se tomó en cuenta, la facilidad de implantación de los mismos, de modo a permitir que el proyecto pudiera ser llevado a cabo con la menor resistencia posible para así aumentar las posibilidades de su implantación en la práctica. En este sentido, los corredores fueron seleccionados por presentar alta demanda, ser más económicos y presentar mayor espacio en las avenidas para su implementación no requiriendo prácticamente adquisición de áreas para los corredores y por lo tanto tampoco involucrando la necesidad de relocalización de personas y actividades económicas.
7. Las obras previstas serán de pequeña magnitud e incluirían -entre otros- la adecuación y pavimentación en concreto de un carril segregado en el Boulevard Suyapa (entre La Isla y Miraflores), la construcción de paraderos o estaciones de abordaje y terminales de transferencia, mejoramiento de espacios públicos, adecuación de andenes y obras dirigidas a revitalizar y peatonalizar elementos del centro de la ciudad.

8. **Marco Legal e Institucional.** En conformidad con la Ley General del Ambiente de Honduras y el Acuerdo Ministerial 635-2003 que la reglamenta, los proyectos que pueden causar impactos ambientales deben solicitar una autorización o licencia ambiental previa a su ejecución. Para ello, el referido Acuerdo Ministerial establece una Tabla de Categorización Ambiental que es la base sobre la cual se debe determinar la categoría de los proyectos y los correspondientes requerimientos de ejecución de estudios y de autorización o licencia ambiental. De acuerdo con dicha categorización, el Programa está clasificado como Categoría 2 que corresponde a los proyectos con impactos predecibles y que deberán firmar un contrato estandarizado entre la Secretaria de Recursos Naturales y Ambiente y el proponente del Programa previo a su autorización ambiental. El contrato estandarizado incluirá las medidas de manejo ambiental y social que deberán ser ejecutadas para garantizar una adecuada implantación y operación de los proyectos. En este contexto, para atender a los requisitos del marco legal del país el programa deberá contar con un Plan de Manejo Ambiental.
9. **Potenciales impactos ambientales y sociales.** Los corredores viales donde se ejecutarán las obras de los corredores son bastante anchos y prácticamente no requerirían ampliaciones; solamente será necesario la adquisición de terrenos para implantación de una terminal de transferencia en la zona central y para las terminales de buses. No se prevé la afectación de población y/o de actividades económicas para ejecución de la obra.
10. Los potenciales impactos negativos estarán asociados principalmente a la fase de obras (aumento del tránsito y del número de accidentes; contaminación del freático; aumento del nivel de ruido, vibraciones y generación de polvo), con perjuicios a la calidad de vida de la población del entorno, y por ello serán temporarios, reversibles y mitigados mediante la implementación de planes de gestión ambiental, tanto en el área física de intervención como en las áreas de extracción, manejo y disposición de materiales.
11. En cuanto a los impactos sociales, se esperan sean benéficos para toda la población de la ciudad pues contribuirá a mejorar las condiciones de movilidad de la población, en particular aquella de menores ingresos, mediante una mejor oferta del transporte público, en términos de calidad (mayor frecuencia y confiabilidad del servicio y vehículos nuevos y bien conservados), accesibilidad y velocidad del transporte, conectando las áreas donde vive la población de ingresos bajos y medios ingresos a las zonas de concentración de actividades generadoras de empleo y de servicios sociales. Asimismo, el sistema promoverá la mejora de calles y principalmente del espacio urbano con la implementación de áreas de uso público recreativo y la mejora significativa de las condiciones de peatonalización en la ciudad. El Programa también contribuirá para reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de CO₂ por la reducción del número de vehículos que circulan por la ciudad como resultado de la racionalización de rutas y la atracción de usuarios del vehículo particular al sistema de transporte público que contará con buses modernos y con mejores sistemas de control de polución. Con relación a la implantación de un sistema BRT para transporte público se espera una modificación de la organización operacional que podría llegar a afectar a algunos de los operadores de buses y busetas actuales.

12. **Estrategia Ambiental.** Considerando que los potenciales impactos sociales y ambientales previstos serán de pequeña magnitud, el equipo de proyecto propone la clasificación B para la presente operación.
13. Como estrategia general para el proyecto, el equipo propone desarrollar un Plan de Manejo Social y Ambiental para las obras que deberá ser parte integrante del contrato para ejecución de las obras de los corredores. No se prevé la afectación de personas o actividades económicas, sin embargo de ser necesario, se preparará un plan de reasentamiento involuntario siguiendo la política OP-710 del Banco. Dentro del análisis se incorporará el tema de adaptación al cambio climático con el objeto de reducir la vulnerabilidad de las obras que se ejecuten.
14. Con relación a impactos sociales relacionados con las mudanzas del sistema operacional y la afectación de los operadores actuales del transporte público urbano, se diseñarán estrategias y mecanismos de concertación que permitan minimizar el número de afectados e involucrarlos como participantes en el nuevo esquema de transporte público que resulte. Para los operadores actuales que se queden fuera del sistema, se propondrá la ejecución de talleres de entrenamiento en actividades productivas, capacitación y educación, para apoyar la reinserción de los afectados en la economía de mercado. También se prevé diseñar campañas de sensibilización de la población a las nuevas características del sistema BRT, incluyendo las nuevas reglas operativas del sistema y prácticas de educación ambiental asociadas a la utilización del mismo.
15. Los resultados de los análisis realizados durante la preparación serán consolidados en el Informe de Gestión Ambiental y Social de Proyectos (IGAS) anexo al POD.
16. Para maximizar los beneficios sociales y ambientales del Programa de BRT, se desarrollará un Plan de Movilidad Sustentable de Tegucigalpa que incluya el diseño de políticas, medidas de regulación, incentivos y proyectos de inversión relacionadas al desarrollo y promoción del transporte público y modos no motorizados, combinadas con medidas de administración de la demanda y del uso del suelo, que posibiliten reducir las emisiones de GEI del sector y que estén alineadas a las prioridades y proyecciones de desarrollo urbano, socioeconómico y de gestión ambiental de la ciudad. El Plan de Movilidad Sustentable incluirá entre otros el diseño detallado de: (i) un plan de ordenamiento territorial para el área de influencia directa de los corredores que permita incentivar el uso diversificado del suelo, incluyendo el diseño de los mecanismos regulatorios y económicos de incentivo; (ii) un plan detallado de circulación de vehículos y peatones en la zona central y del estadio, incluyendo los proyectos de recuperación de veredas y de creación de espacios verdes y recreativos para la población; (iii) proyectos detallados para restricción de parqueo en las principales zonas de la ciudad; (iv) proyectos de mejoras de las rutas peatonales de acceso a los corredores BRT del programa incluyendo mejoras de las veredas y garantizando la accesibilidad universal al sistema.

Índice de Trabajo Sectorial Concluido y Propuesto

Título	Descripción	Fechas	Referencias y links a archivos técnicos
Elaboración de Nota Técnica de Apoyo a la preparación del proyecto	El Equipo de Proyecto preparó una nota técnica para analizar el contexto y naturaleza del Programa	Abril 2010	IDBDOCS-#35247248-v1-Nota tecnica transporte nota tecnica transporte dc.DOCX
Asistencia Técnica en la Conceptualización de un Programa de Transporte Urbano para Tegucigalpa	Informe del consultor desarrollando la conceptualización del programa de transporte público y definiendo a detalle los estudios y actividades necesarias para llevar a cabo la pre-inversión del proyecto.	Septiembre 2010	(Informe No. 1 versión preliminar) IDBDOCS-#35247256-v1-conceptualizacion informe 1.DOCX
Análisis Ambiental	Informe del consultor especializado que analizará los aspectos ambientales y sociales así como el contexto regulatorio e institucional para garantizar el cumplimiento de las salvaguardas	Noviembre 2010	No se ha contratado aún
Estudio de transporte para el primer corredor del Proyecto de Transporte Público	Diagnóstico, estimación de demanda, diseño funcional, operacional, de ingeniería básica y el estudio económico del primer corredor de transporte.	Marzo 2011	No se ha contratado aún
Mejoramiento del Sistema Vial Urbano de Tegucigalpa (JICA, 1996)	Simulación de la situación de transporte en la ciudad de Tegucigalpa mediante la aplicación del modelo de cuatro pasos y evaluación de diferentes inversiones en infraestructura para mejorar el sistema de transporte	Terminado en 1996	N/A
Plan de Factibilidad de Transporte Urbano y Vialidad del Distrito Central de Honduras (consorcio APIA XXI, 2005)	Programación y priorización de proyectos de transporte urbano, fortalecimiento institucional en la regulación y planificación del transporte público, revisión del inventario vial existente y diseño de un sistema de seguridad en el tránsito	Terminado en 2005	N/A
Bases para la Modernización de Gestión del Transporte Urbano y de su Flota de Operación en la Ciudad de Tegucigalpa, M.D.C. (Regioplan)	N/A	Terminado en 2008	N/A