



Diagnóstico de Seguridad Vial 2013

HONDURAS

Elaborado por

Asociación Española de la Carretera
Elena de la Peña, Enrique Miralles y Lourdes Díaz

Banco Interamericano de Desarrollo
Alejandro Taddia, Claudia Bustamante y Yolanda Vaccaro



Honduras

Índice

Introducción	1
Información sobre el país	2
La situación de Honduras en la región	3
Principales indicadores de seguridad vial en Honduras	4
Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020	6
Hitos de seguridad vial en Honduras	8
Análisis DAFO y líneas de acción sugeridas	9

Resumen

Con una tasa de 27,3 fallecidos por cien mil habitantes en el año 2012, Honduras es el país con mayor siniestralidad en la región de América Latina y el Caribe (17,2). Durante el periodo 2008-2012, Honduras ha registrado un incremento muy significativo en la evolución del número de fallecidos. El 61,2% de los fallecidos son usuarios vulnerables. El incremento del índice de motorización durante los últimos años trajo consigo un aumento de la exposición al riesgo, por lo que es necesaria la aplicación de determinadas medidas para conseguir una reducción sostenible de siniestralidad.

Copyright © 2015. Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra está bajo una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada (CC-IGO BY-NC-ND 3.0 IGO) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando crédito al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI. El uso del nombre del BID para cualquier fin que no sea para la atribución y el uso del logotipo del BID, estará sujeta a un acuerdo de licencia por separado y no está autorizado como parte de esta licencia CC-IGO.

Notar que el enlace URL incluye términos y condicionales adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa. Banco Interamericano de Desarrollo. Todos los derechos reservados.



Introducción

La Estrategia de Seguridad Vial del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es considerada pionera en la región. El objetivo del Banco en este tema es liderar un proceso de cambio que permita promover acciones de seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe en busca de la reducción permanente de los altos índices de siniestralidad vial.

Más de 1,2 millones de personas mueren cada año en las carreteras de todo el mundo y aproximadamente 50 millones de personas sufren lesiones no fatales. Las más recientes evaluaciones realizadas sobre la seguridad vial en América Latina y el Caribe¹ indican que la región tiene una tasa de fallecidos por accidentes de tránsito de alrededor de 17 por cada 100.000 habitantes mientras que el promedio de los países de ingresos altos es de 8,7 por cada 100.000 habitantes. Se estima que para 2020 las cifras pueden llegar a ser de 24 por cada 100.000 habitantes. De acuerdo con las estimaciones mencionadas y proyecciones para el año 2020, América Latina y el Caribe sería la región con la tasa más alta de víctimas mortales a nivel mundial a causa de la siniestralidad vial.

La Estrategia de Seguridad Vial del BID se alinea con los cinco pilares de la “Década de Acción²”, con la intención de implementar acciones concretas—y con resultados mensurables—que contribuyan a conseguir la meta de las Naciones Unidas de reducir en un 50% el número de muertes por siniestralidad

vial para 2020. Específicamente, el Banco procura:

1. Fortalecer la capacidad institucional, técnica e integración de acciones entre ministerios de transporte, educación, salud, etc.
2. Impulsar una actitud de responsabilidad vial en la sociedad civil a través de campañas de comunicación.
3. Incrementar la capacidad para movilizar recursos.
4. Promover el diálogo regional e intersectorial e impulsar la seguridad vial como prioridad en la agenda política de los gobiernos de la región (a través de actores multisectoriales, incluyendo ministerios de finanzas).
5. Fomentar la transferencia de conocimiento y de buenas prácticas en seguridad vial.
6. Promover la regulación de los estándares de seguridad en los vehículos

Para conseguir todos estos objetivos es preciso conocer la situación existente en la región. Por este motivo, el BID publica una colección de Informes de Diagnóstico de Seguridad Vial para los países de América Latina y el Caribe.

¹ Diagnóstico 2005-2009 y Diagnóstico 2010-2012

² Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

Honduras



Datos demográficos y económicos



Evolución de la población en Honduras

Fuente: Organización de las Naciones Unidas



Producto Interno Bruto Per Cápita (US\$)

Fuente: Fondo Monetario Internacional



Evolución del Producto Interno Bruto (%)

Fuente: Banco Central de Honduras



Evolución del índice de motorización en Honduras

Fuente: Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation)

Índice de motorización

El índice de motorización (número de vehículos motorizados por cada 1.000 habitantes) experimentó un crecimiento continuo durante la última década

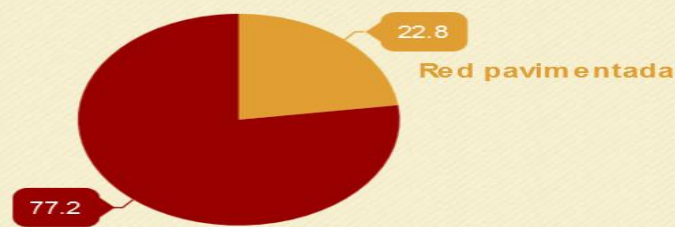


Parque vehículos motorizados en Honduras: 1.294.634
(Fuente: Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2012)

Infraestructura viaria



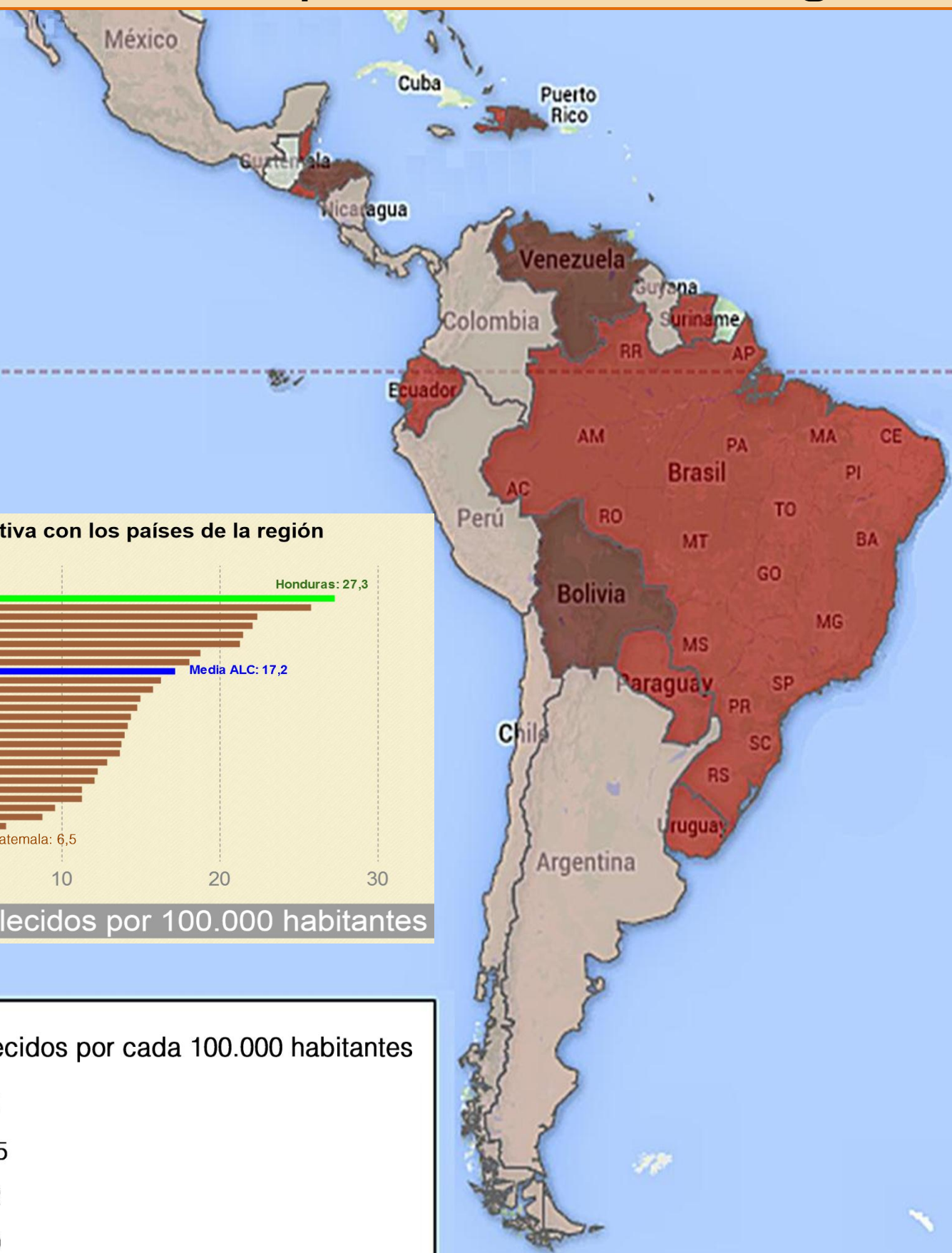
Longitud Red Viaria: 14.742 kilómetros
(Fuente: Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, 2012)



Red sin pavimentar

Red viaria pavimentada en Honduras (2012)

Situación comparativa en la región



Principales indicadores de seguridad vial en Honduras

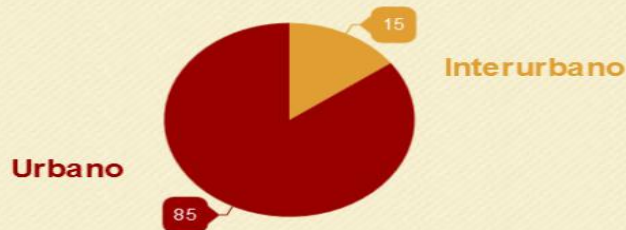
Accidentes con víctimas en Honduras (2012)



38.121 accidentes con víctimas en zona urbana



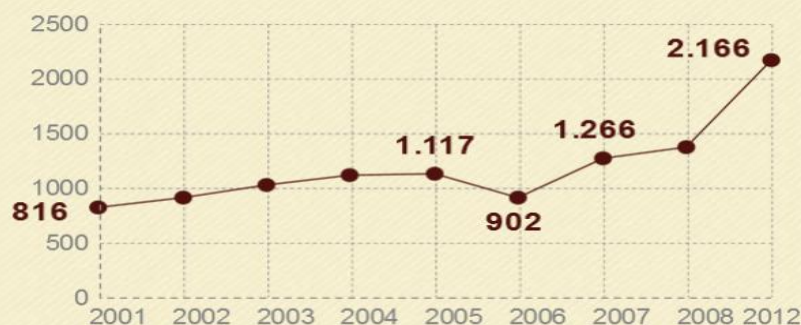
6.760 accidentes con víctimas en zona interurbana



Accidentes con víctimas por tipo de entorno

Fuente: Consejo Nacional de Seguridad Vial

Víctimas mortales



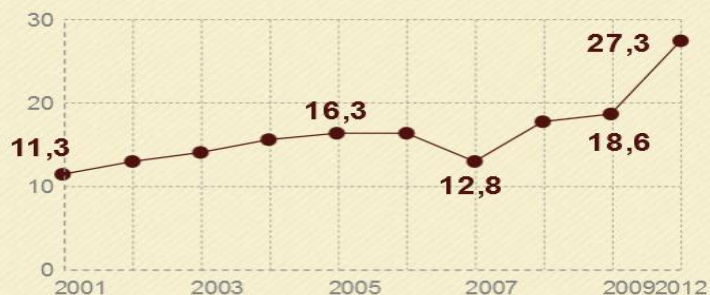
Evolución del número de fallecidos a 30 días



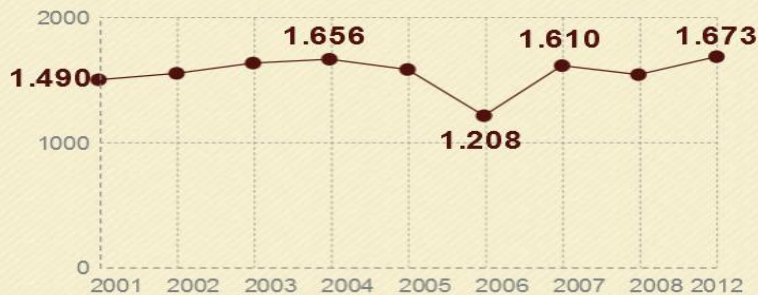
Víctimas mortales por tipo de entorno

Fuente: Datos obtenidos a partir de datos in situ del Consejo Nacional de Seguridad Vial

Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes y millón de vehículos



Tasa de fallecidos por 100.000 hab.

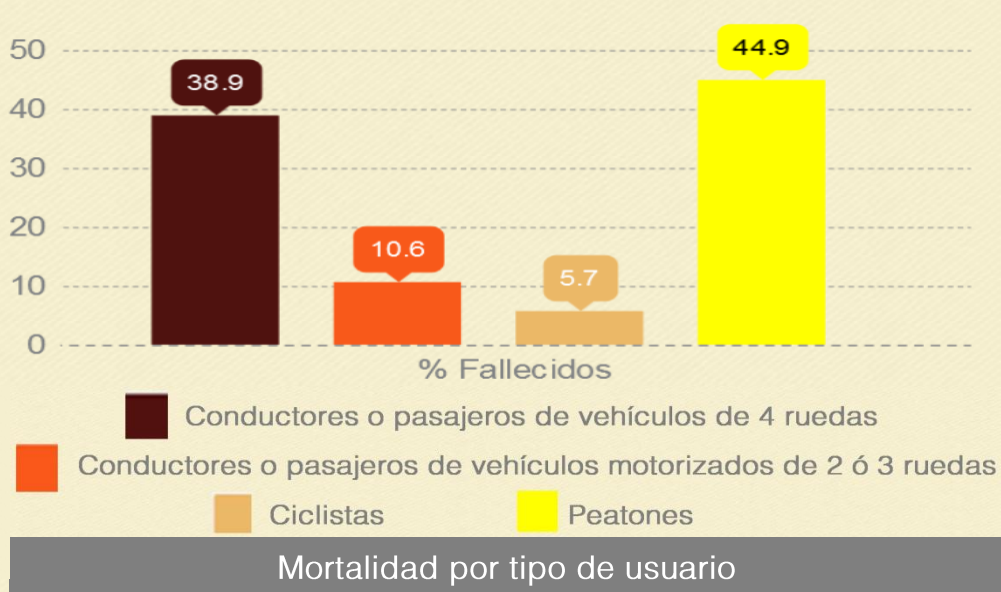


Tasa de fallecidos por millón de vehículos

Fuente: Consejo Nacional de Seguridad Vial

Principales indicadores de seguridad vial en Honduras

Usuarios vulnerables (2012)



El 61,2 % de las víctimas mortales a 30 días eran usuarios vulnerables, es decir, usuarios de vehículos motorizados de 2 ó 3 ruedas, ciclistas o peatones.

Fuente: Consejo Nacional de Seguridad Vial

Experiencias de éxito en Honduras

FACTOR HUMANO

Campañas de control de uso del casco

Educación Vial.

FACTOR INSTITUCIONAL

Plan Nacional Acción de Seguridad Vial 2011-2020

FACTOR VEHÍCULO

FACTOR INFRAESTRUCTURA

Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 en Honduras

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial

CONSEJO
NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL

ORGANISMO COORDINADOR: Consejo Nacional de Seguridad Vial



ESTRATEGIA NACIONAL: Plan Nacional de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020



METAS: El Plan cuenta con objetivos cualificados



FONDOS: Financiación a través de presupuestos públicos, multas y otros servicios

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras

No se han identificado acciones relacionadas con este aspecto

Pilar 3: Vehículos más seguros



INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS: Periodicidad anual

Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 en Honduras

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguras



VELOCIDAD MÁXIMA: Existencia de legislación y campañas de control



CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN: Existencia de legislación y campañas de control



USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD: Existencia de legislación y campañas de control



USO DEL CASCO EN MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES: Existencia de legislación y campañas de control



USO DE TELÉFONOS CELULARES AL CONDUCIR: Existencia de legislación y campañas de control



FORMACIÓN VIAL: Existencia de examen teórico, práctico y reconocimiento médico para la obtención de la licencia de conducción

Pilar 5: Respuesta tras los accidentes



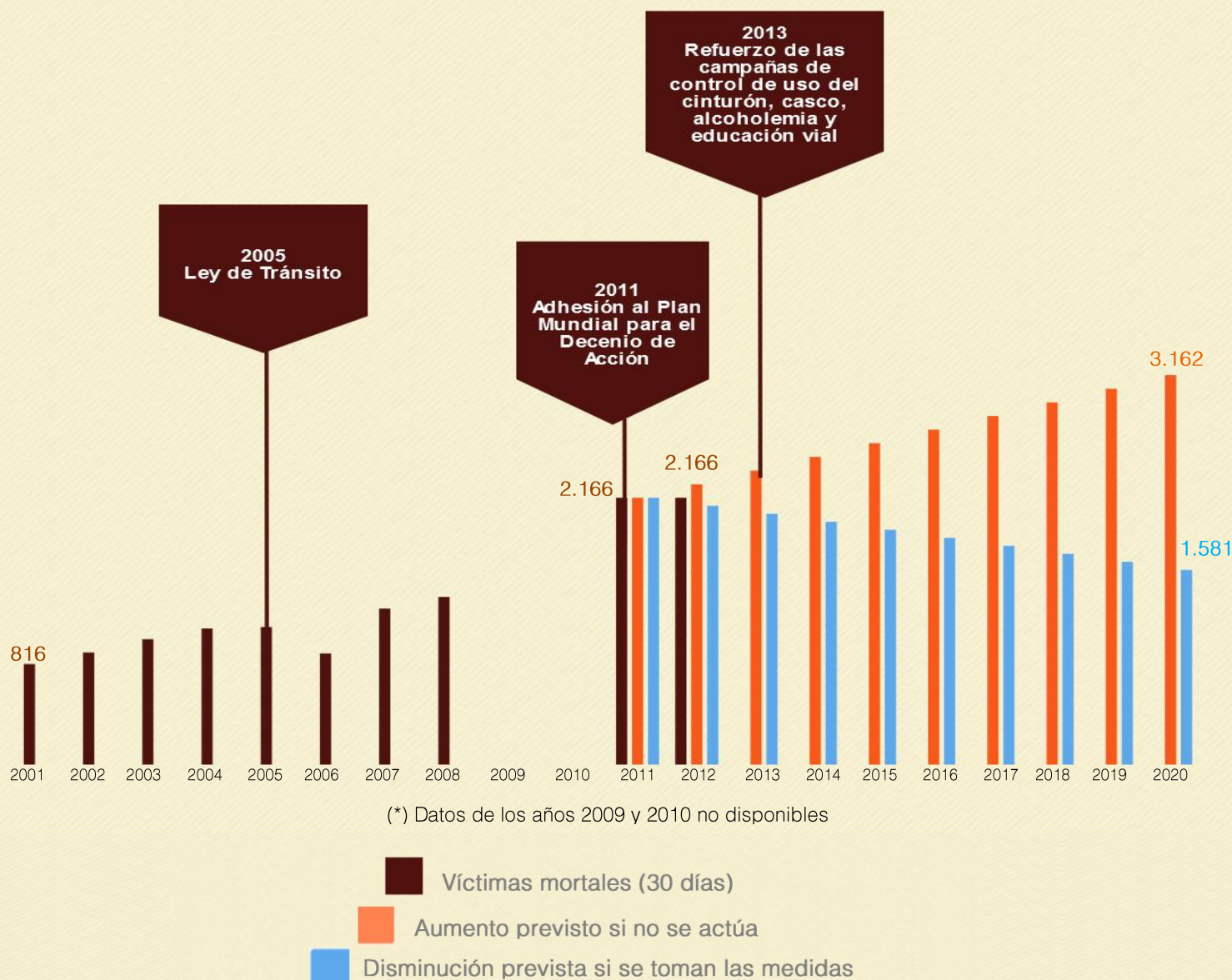
NÚMERO DE ATENCIÓN PARA EMERGENCIAS: Existencia de teléfonos de alcance nacional (911)



SEGURO OBLIGATORIO: Se encuentra regulado por ley

Hitos de seguridad vial en Honduras

En este capítulo se presentan las cifras de fallecidos a 30 días, así como las previsiones de su evolución durante la década 2011-2020 de acuerdo con las estimaciones realizadas por la ONU en el Plan Mundial para el Decenio.



Evolución de víctimas mortales a 30 días

Análisis DAFO



Líneas de acción sugeridas





Banco Interamericano de Desarrollo
Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente
División de Transporte
Estrategia de Seguridad Vial

1300 New York Avenue N.W.
Washington D.C. 20577 USA

Tel. (202) 623-1000

Fax (202) 623-3096

www.iadb.org/seguridadvial