

OBSERVACIONES A LA PROPUESTA DE 7º PROGRAMA DE OPERACIÓN, UNIDAD DE NEGOCIO TRONCAL 2

23 de Junio de 2008

1. DE LOS SERVICIOS:

Del análisis se desprenden las siguientes observaciones.

- No deben modificarse los nombres de los servicios 206 - 206e – 207 y 207e, ver detalle en Punto 2.
- Corregir Nombre de servicio del 208c debe decir “Huechuraba – Recoleta”, puesto que se modificó en el 6º Programa de Operación.
- Los servicios 210 – 214 – 216 – 223 y 227 deben ser concordantes con las propuestas de modificación que finalmente se aprueben.

2. DE LOS TRAZADOS:

En relación a las propuestas de modificación de trazado presentadas:

- Es necesario incorporar en las fichas de los trazados, la indicación de cuándo ellos se desarrollan en tramos de corredor segregado, y cuándo lo hacen por la vialidad normal.
- Las modificaciones de trazado propuestas para los servicios 214, 223 y 227 vulneran las restricciones dispuestas en las Bases de Licitación, por lo que serán sometidas al mecanismo dispuesto y presentado a los Concesionarios para tal efecto.
- 201 – 201c – 201e: Se acoge agregar José Besa Alt.669 (confirmar altura).
- 203 – 203e – 208 – 208c: Se está revisando la alternativa de retorno, para esto se generó reunión con Municipio, Seremitt-RM y SuBus el día 18/06/2008. Se fue a terreno con el Conel cesionario el 20/06/2008, para ver la posibilidad de generar una obra de infraestructura en el eje Recoleta, para que los buses realicen el retorno. La visita a terreno arrojó que no es posible realizar ninguna obra, puesto que no existe el espacio disponible para esto. Por lo tanto, se solicitará al Municipio que indique las calles que pueden utilizar los buses para hacer el retorno operativo.
- 206 – 206e: Por razones operativas, saturación de paraderos y congestión en el Centro de Santiago, se rechaza extensión del servicio hasta Recoleta con Bellavista, y se propone como primera alternativa retornar directamente por Libertador Bernardo O’Higgins (Santa Rosa - Libertador Bernardo O’Higgins – Carmen), evitando el retorno en Merced – Santa Lucía, puesto que se ha evidenciado que no existe demanda. Una segunda alternativa sería analizar una fusión con el servicio 208. Las alternativas mencionadas se deben revisar en detalle.
- 207 – 207e: No se acepta la modificación del servicio, puesto que el análisis realizado, a través de encuestas a los usuarios que abordan el servicio en las plataformas 5 y 8, arroja que el segmento más importante de los usuarios tendrían que caminar una distancia considerable (450

metros aproximadamente) para poder abordar el bus, puesto que la mayoría proviene de servicios troncales (Av. Independencia) y del metro.

- 207c: Entendiendo que la solicitud es para mejorar el retorno operativo del servicio, se hicieron las consultas respectivas al Municipio correspondiente.
- 210: Se solicita confirmar requerimiento, luego de hacer las pruebas respectivas y verificar en terreno los eventuales conflictos que lo solicitado pudiera tener en periodos punta.
- 214: ¿Cuál es el origen de esta modificación?. Se debe destacar que el servicio tiene una frecuencia de 6 buses/hora, y la extensión (9.69 Kmts.) representaría un aumento de flota para el servicio de 4 buses aproximadamente. Se evaluará la extensión planteada.
- 216: No existe beneficio al usuario de invertir la Ida con el Regreso.
- 221e – 222e: Considerando que estos servicios son súper expresos, y una de las características de estos servicios es que los puntos de parada sean los mínimos y con una distancia considerable entre ellas, la inclusión de paradas adicionales requiere una mayor justificación y un análisis de beneficio/costo.
- 223: Se está modelando la extensión de este servicio, en ambos extremos, por separado, al norte hasta Bolivia por Zapadores y al sur por el interior de la comuna de Lo Espejo (ver cuadro abajo).
- 227: Sin perjuicio de lo antes señalado, el eje Santa Elena no tiene un perfil adecuado para la circulación de buses (estacionamientos y resaltos).
- Se deben corregir las fichas de los servicios 220e, 221e y 227.
 1. El servicio 220e sentido no comercial, período de Punta Mañana, utiliza calle Concha en La Cisterna, no San Carlos como se presenta.
 2. Al servicio 221e debe agregarse la parada en Metro Universidad de Chile (Alameda – Nueva York).
 3. Al servicio 227 en el sentido ida, se debe agregar calle Placer, la cual conecta San Francisco con Santa Rosa.
- Se solicita considerar las siguientes modificaciones de trazados, las que dependiendo del estado de evaluación y su resultado, podrían ser incluidas en el Programa de Operación en discusión, a saber:

ID	UNIDAD DE NEGOCIO	SERVICIO	MODIFICACION o NECESIDAD	ORIGEN MODIFICACION	VULNERA BASES	COMENTARIO
954	TRONCAL 2	201e	Que opere todo el día todos los días. Es el único que cubre el sector de Las Acacias, por lo que ese sector queda sin cobertura cuando el 201e deja de operar.	MUNICIPIO SAN BERNARDO	No	En evaluación
712	TRONCAL 2	211	Extender 211 desde Macul hasta Escuela. Militar o Av. Las Condes. Pero se solicita que el servicio nazca de San Bdo. A diferencia de 219e que nace en La Cisterna	MUNICIPIO LA CISTERNA	Si	En evaluación

829	TRONCAL 2	220e	Ingresar el servicio a la EIM La Cisterna	TRANSANTIAGO	No	En evaluación
714	TRONCAL 2	223	Se solicita su extensión hacia el oriente en la Comuna de Recoleta, hasta sectores con disponibilidad de suelo para terminales externos (calle Bolivia).	MUNICIPIO RECOLETA	Si	En evaluación
715	TRONCAL 2	223	Se requiere mejorar el atractivo de este servicio, particularmente en la comuna de Lo Espejo y en su destino, de modo que pueda servir a una cantidad mayor y más variada de pasajeros.	TRANSANTIAGO	Si	En evaluación
955	TRONCAL 2	228	En el extremo sur del trazado, extender hacia el poniente, por Lo Blanco hasta Los Morros	TRANSANTIAGO	Si	En evaluación
975	TRONCAL 2	223	Reestablecer el servicio al trazado del 5º Programa de Operación en la comuna de San Miguel IDA: Octava Avenida – Quinta Transversal. REGRESO: Cuarta Transversal – Sexta Avenida – Primera Transversal – Cuarta Avenida.	MUNICIPIO San Miguel	No	Se ha recibido oficio del Municipio donde solicita que se reestablezca el trazado del servicio 223, que ellos mismos solicitaron modificar en 6º Programa de Operación, por la cantidad de reclamos.

3. DE LOS HORARIOS DE SALIDA DE BUSES POR TIPO Y CLASE:

La propuesta no incluye el Anexo 3 respectivo, por lo que se solicita su presentación, de manera coherente con las eventuales propuestas de modificación de trazados que se indican en Punto 2.

No obstante, del análisis de la información entregada, se desprenden las siguientes observaciones:

- Se debe dividir el periodo Pre Nocturno en 2, tanto para las programaciones del día laboral como para las de sábado y domingo. (23:00 – 23:59 y 00:00 – 00:59)
- Se presentan algunas importantes diferencias en las longitudes de servicio. A continuación el detalle:

Servicio	Dist. 6ºPO	Dist. Usados en Propuesta SuBus	Diferencias	Observación
201	65,02	64,89	-0,13	Se debe Revisar
201c	18,73	18,77	0,04	
201e	68,3	68,45	0,15	Se debe Revisar
202	22,95	23,12	0,17	Se debe Revisar
202c	17,95	18,13	0,18	Se debe Revisar
203	48,73	48,62	-0,11	Se asume que es por propuesta de Modificación
203e	48,73	48,62	-0,11	Se asume que es por propuesta de Modificación
204	39,08	38,3	-0,78	Se debe Revisar
204e	39,08	39,03	-0,05	
205	50,94	50,86	-0,08	

205c	30,03	29,96	-0,07	
205e	50,94	50,86	-0,08	
206	41,66	42,29	0,63	Se asume que es por propuesta de Modificación
206e	41,66	42,29	0,63	Se asume que es por propuesta de Modificación
207	45,88	44,75	-1,13	Se asume que es por propuesta de Modificación
207c	19,7	21,85	2,15	Se asume que es por propuesta de Modificación
207e	45,88	44,75	-1,13	Se asume que es por propuesta de Modificación
208	19,69	19,65	-0,04	Se asume que es por propuesta de Modificación
208c	8,22	8,08	-0,14	Se asume que es por propuesta de Modificación
209	42,81	42,75	-0,06	
209e	42,81	42,75	-0,06	
210	57,77	55,3	-2,47	Se asume que es por propuesta de Modificación
211	37,91	37,3	-0,61	Se debe Revisar
211c	19,34	19,35	0,01	
211e	37,91	37,3	-0,61	Se debe Revisar
212	57,01	56,1	-0,91	Se debe Revisar
213	35,91	34,88	-1,03	Se debe Revisar
214	29,81	46,15	16,34	Se asume que es por propuesta de Modificación
215e	20,37	20,3	-0,07	
216	54,29	54,37	0,08	
217e	47,09	47,01	-0,08	
218e	40,91	51,57	10,66	Se debe Revisar
219e	49,85	45,75	-4,1	Se debe Revisar
220e	27,17	27,55	0,38	
221e	59,36	56,25	-3,11	Se debe Revisar
222e	61,46	61,38	-0,08	
223	53,12	61,53	8,41	Se asume que es por propuesta de Modificación
224	40,35	40,17	-0,18	
225	57,72	57,72	0	
226	56,6	57,84	1,24	Se debe Revisar
227	37,87	44,73	6,86	Se asume que es por propuesta de Modificación
228	15,17	14,92	-0,25	Se debe Revisar
229	30,91	30,79	-0,12	Se debe Revisar

Nota: Los datos corresponden al periodo Punta Mañana, a excepción de los servicios 201c – 205c – 207c, donde los datos corresponden al periodo Punta Tarde.

- De la información entregada, se observa en general respecto al programa vigente, una disminución de kilómetros comerciales en los días Laboral y Domingo. Al respecto, y entendiendo que el programa vigente fue acordado con el Concesionario, se solicita reformular la propuesta minimizando sus diferencias con el programa vigente, manteniéndolas solo en aquellos casos en que las demandas lo ameriten. Por ejemplo, no se entienden las reducciones de frecuencia los días sábados y domingos en el servicio 201, si su variante 201e aumenta o mantiene su oferta con la poca demanda que transporta (en términos comparativos).

- Se extrae del análisis, que aún considerando las extensiones de los servicios 214, 223 y 227, no se mantienen los kilómetros. A continuación se muestra el detalle de los kilómetros comerciales de su propuesta menos los kilómetros comerciales del programa vigente.

Servicio	Km. Laboral	Km. Sábado	Km. Domingo
201	253	-322	-616
201c	-654	0	0
201e	-130	984	0
202	-246	59	80
202c	168	0	0
203	-1.690	-21	-383
203e	-278	0	0
204	45	99	-126
204e	277	0	0
205	-567	-1.131	-2.679
205c	-597	0	0
205e	-261	0	0
206	5	84	-51
206e	-234	0	0
207	295	-168	-239
207c	-263	0	0
207e	547	0	0
208	-316	71	-114
208c	-66	0	0
209	-615	-1.088	-524
209e	-3	5.246	0
210	-1.723	-5.058	-1.072
211	-368	-1.225	-320
211c	-29	2.655	0
211e	-35	0	0
212	-443	128	982
213	-465	-91	-110
214	2.177	1.732	1.569
215e	195	0	0
216	-176	-152	-344
217e	572	0	0
218e	564	0	0
219e	-342	0	0
220e	145	0	0
221e	156	0	0
222e	-277	0	0
223	1.256	5.292	4.268
224	327	78	164
225	-289	-1.357	-1.962
226	-264	-984	-1.404

227	63	-182	-137
228	-160	31	-67
229	151	228	13
Totales	-3.296	4.910	-3.074

Nota: cálculo realizado redondeando las frecuencias por periodo

- Al comparar los perfiles por tipo de día, de su propuesta respecto del programa vigente, se observa que:
 - El día Laboral, presenta bajas significativas en punta mañana y en horas valle, tanto en plazas como en buses
 - El día Sábado, muestra una disminución al comienzo del día y un aumento en el periodo entre las 11:00 y las 14:00 hrs.
 - El día Domingo, presenta una disminución constante a lo largo de todo el día.
- Se debe conciliar este anexo, con las modificaciones del anexo 2, mencionadas en el Punto 2
- Es necesario actualizar las velocidades comerciales de los servicios, conforme a las condiciones de operación vigentes durante el presente año. Para lo anterior, se han registrado los horarios de salida y llegada de los buses que cumplen trazado completo, durante el periodo Marzo 01 – Junio 22, de 2008. Los registros anteriores dieron por resultado, las siguientes velocidades comerciales:

IDA			REGRESO		
Servicio	Velocidad [km/hr]	Datos	Servicio	Velocidad [km/hr]	Datos
201	21,052	1945	201	19,353	2052
201c	15,808	75	201c	16,032	188
201e	24,590	761	201e	22,443	520
202	15,966	805	202	16,594	253
202c	15,082	467	202c	15,188	529
203	19,450	1396	203	16,694	1325
203e	S/I	S/I	203e	S/I	S/I
204	20,572	630	204	17,039	848
204e	S/I	S/I	204e	S/I	S/I
205	21,006	749	205	19,503	1156
205c	S/I	S/I	205c	S/I	S/I
205e	21,682	47	205e	18,590	178
206	24,652	590	206	18,339	703
207	22,204	543	207	18,879	546
207c	21,497	120	207c	20,555	159
207e	21,826	12	207e	S/I	S/I
208	14,995	426	208	19,633	466
208c	31,502	200	208c	24,791	149
209	23,616	310	209	18,686	454
210	19,667	619	210	20,145	1579

211	22,027	666	211	20,846	632
211c	19,143	116	211c	15,401	128
211e	23,991	22	211e	21,801	35
212	19,537	202	212	17,415	420
213	16,575	305	213	23,515	200
214	16,867	394	214	23,362	173
215e	31,003	133	215e	41,737	109
216	23,404	510	216	27,751	427
217e	31,439	578	217e	44,145	60
218e	47,188	156	218e	38,372	116
219e	24,593	404	219e	33,875	290
220e	27,870	70	220e	36,491	90
221e	23,139	70	221e	31,267	158
222e	29,146	148	222e	37,618	131
223	20,093	460	223	18,589	523
224	22,137	243	224	19,061	320
225	21,372	316	225	17,842	541
226	22,208	388	226	18,066	541
227	22,446	80	227	21,829	70
228	14,993	183	228	30,247	179
229	21,331	64	229	15,466	111

S/I: No existe información suficiente

- Es necesario ajustar las frecuencias del periodo punta mañana, considerando las velocidades antes señaladas y teniendo como marco, la flota base contratada.
- En los periodos punta mañana y tarde, se debe alcanzar el máximo uso posible de la flota, medido en el perfil de buses en operación, a través del 96% de las plazas de la flota base.

4. DE LAS NORMAS GENERALES SOBRE CAPACIDADES Y FRECUENCIAS MÍNIMAS Y MÁXIMAS PARA LA ETAPA DE RÉGIMEN DE TRANSANTIAGO:

La propuesta no incluye el Anexo 4 respectivo, por lo que se solicita su presentación, de manera coherente con las modificaciones del resto de los anexos, si procede.

PBC/KCF

Santiago, Junio de 2008