

OBSERVACIONES A LA PROPUESTA DE 7º PROGRAMA DE OPERACIÓN EN ESTADO DE RÉGIMEN, UNIDAD DE NEGOCIO ALIMENTADORA 2

25 de Septiembre de 2008

1. DE LOS SERVICIOS:

Del análisis se desprende la siguiente observación:

- Se debe incluir columna con horarios de operación, por tipo de día y sentido (desde cabezales).

2. DE LOS TRAZADOS:

En relación a las propuestas de modificación de trazado presentadas:

- D07: Se acoge modificación de servicio, a objeto de eliminar el abrupto cruce hacia Av. Quilín.
- D10: Se impulsará su acortamiento en la Comuna de La Reina con datos objetivos de demanda, sin embargo es necesario que el Concesionario satisfaga el P.O. vigente.
- D10: Se impulsará su extensión hacia la Estación de Transbordo Macul, sin embargo es necesario verificar en terreno y con el Municipio la factibilidad definitiva.
- D02: Agregar trazado alternativo de periodos Punta Mañana y Tarde por reversibilidad de Carlos Ossandón entre Larraín y Valenzuela Puelma.
- D06: Modificar nombre de calle Fabriciano Gonzales Urzua por Fabriciano González Urzua.
- D10: En sentido Ida incorporar Av. Circunvalación Américo Vesputio comuna de Ñuñoa; en sentido de regreso modificar comuna de Av. Circunvalación Américo Vesputio por Peñalolen y La Reina, además de la Av. Larraín de la comuna de La Reina
- D16: Incorporar en sentido de Ida a Av. Tobalaba la comuna de La Reina.
- D16: Se debe justificar con datos reales la extensión hasta la Rotonda Quilín.

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	COMENTARIO
1042	Zona D	D05	Por incumplimiento de trazado acortar el servicio hasta Departamental/Las Perdices.	Transantiago	En evaluación.
1043	Zona D	D17	Reconocimiento de trazado hasta Alto Macul/Camino al Convento.	Transantiago	En evaluación, asociada a ID anterior.
1041	Zona D	D10	Evaluar posible acortamiento hasta Metro Quilín, debido a la baja carga desde esta Estación hacia Plaza Egaña.	Transantiago	En evaluación.

3. DE LAS FRECUENCIA Y CAPACIDADES DE TRANSPORTE:

La propuesta del Concesionario corresponde exactamente al Anexo 3 vigente, no obstante, es necesario considerar las siguientes observaciones:

- Es necesario actualizar las velocidades comerciales de los servicios, conforme a las condiciones de operación vigentes durante los últimos meses. Para lo anterior, se han registrado los horarios de salida y llegada de los buses que cumplen trazado completo, durante el periodo Mayo 03 – Septiembre 10. Los registros anteriores dieron por resultado, las siguientes velocidades comerciales:

IDA			REGRESO		
Servicio	Velocidad (Km/hr)	Datos	Servicio	Velocidad (Km/hr)	Datos
D02	23,009	96	D02	20,616	240
D03	15,048	372	D03	17,242	536
D04	18,658	106	D04	17,705	165
D05	21,385	206	D05	14,601	224
D06	19,044	68	D06	19,528	68
D07	21,044	264	D07	20,332	240
D08	20,738	127	D08	21,547	112
D09	17,356	172	D09	20,323	142
D10	16,872	163	D10	23,903	149
D11	18,771	87	D11	21,690	93
D12	18,342	204	D12	20,985	86
D13	19,871	63	D13	14,606	47
D14	23,098	61	D14	22,338	64
D15	17,730	116	D15	22,024	112
D16	15,177	65	D16	18,375	61
D17	22,315	86	D17	23,656	79
D18	20,333	273	D18	20,337	197
D19	16,876	62	D19	17,827	56

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. Estas velocidades serán ajustadas en caso de contar con más o mejor información disponible, y en lo que se refiere a la distorsión que generan los puntos de carga masiva de los buses (por ejemplo en Zonas Pagas) o congestión en cabezales.
- 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.

- Se deberán ajustar de mejor forma la oferta a la demanda, de modo que es necesario considerar de mejor forma, tanto las validaciones por servicio-sentido-periodo, como la oferta efectiva que se entrega.
- Se debe justificar la propuesta de reducción de frecuencias para la Época Estival, sin que lo anterior implique vulnerar las frecuencias mínimas establecidas.
- Es necesario actualizar las capacidades promedio los servicios-periodo, conforme a las condiciones de operación observadas. Para lo anterior, se han registrado las capacidades de los buses en circulación durante el periodo comprendido entre el 6 de agosto y el 5 de septiembre de 2008. Dichos registros dieron por resultado, las siguientes capacidades promedio:

Periodos Laboral	Cap.	Periodos Sábado	Cap.	Periodos Domingo	Cap.
Pre Nocturno	56,89	Pre Nocturno Sábado	57,67	Pre Nocturno Domingo	59,70
Nocturno	56,32	Nocturno Sábado	55,89	Nocturno Domingo	56,79
Transición Nocturno	61,07	Transición Sábado Mañana	58,60	Transición Domingo Mañana	60,03
Punta Mañana	63,09	Punta Mañana Sábado	61,93	Mañana Domingo	61,23
Transición Punta Mañana	63,13	Mañana Sábado	61,78	Mediodía Domingo	60,68
Fuera de Punta Mañana	62,84	Punta Mediodía Sábado	61,46	Tarde Domingo	60,51
Punta Mediodía	62,80	Tarde Sábado	61,70	Transición Domingo Nocturno	60,34
Fuera de Punta Tarde	62,96	Transición Sábado Nocturno	61,24	Pre Nocturno Domingo	58,46
Punta Tarde	63,25	Pre Nocturno Sábado	60,07		
Transición Punta Tarde	62,96				
Fuera de Punta Nocturno	61,83				
Pre Nocturno	59,88				

En caso que las capacidades promedio de los periodos Punta Mañana y Tarde no permitan alcanzar el 96% de las plazas de la flota base, se deben ajustar al alza.

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

Sin observaciones.

5. DE LAS PARADAS:

La propuesta incluye el Anexo 5 respectivo, pero se solicita su presentación, de manera coherente con las modificaciones del resto de los anexos.

PBC/CIM

Santiago, Septiembre de 2008