

OBSERVACIONES A LA PROPUESTA DE 7º PROGRAMA DE OPERACIÓN EN ESTADO DE RÉGIMEN, UNIDAD DE NEGOCIO ALIMENTADORA 5

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), con horario de inicio y término de servicio.

2. DE LOS TRAZADOS:

En relación a las propuestas de modificación de trazado presentadas:

- La propuesta de fusión del servicio G01 con G12, se encuentra en análisis.
- Respecto a las fichas con los trazados alternativos por feria, se encuentra en revisión.
- 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
1028	A5	G01	Elimina cobertura al oriente de Gran Avenida, dejándola para algún servicio de la Zona E.	Transantiago	En evaluación
1033	A5	G06	Posible fusión con el servicio F14	Transantiago	En evaluación
1052	A5	G12	Reformular servicio, para concentrarse en el sector poniente de Gran Avenida	Transantiago	Vinculado a ID 1027
1032	A5	G10	Posible fusión con el servicio F03	Transantiago	En evaluación
1027	A5	G20	Posible eliminación, producto de coberturas complementarias de unidad de negocio A3.	Transantiago	Vinculado a ID 1052
756	A5	G21	Dar conectividad al sector centro de la Pintana con la comuna de San Bernardo. El trazado propuesto es: Lo Martínez – Tte. Montt Salamanca - Bernardino Parada - John Kennedy - Gabriela - Porto Alegre - Ciudad de México - Gabriela - Juanita - Batallón Chacabuco.	MUNICIPIO DE LA PINTANA	En modelación

3. DE LAS FRECUENCIA Y CAPACIDADES DE TRANSPORTE

En relación a las propuestas de modificación a las condiciones de operación de los servicios:

- Es necesario ajustar las frecuencias del periodo punta mañana, considerando las velocidades antes señaladas y teniendo como marco, la flota base contratada. En este sentido, las propuestas de modificación de frecuencias deben fundarse.
- 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 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 (excepto vacaciones de invierno). Los registros anteriores dieron por resultado, las siguientes velocidades comerciales:

IDA			REGRESO		
Servicio	Velocidad	Datos	Servicio	Velocidad	Datos
G01	18,100	96	G01	19,750	80
G02	27,654	65	G02	25,045	92
G03	18,826	57	G03	18,923	44
G04	18,762	193	G04	17,145	205
G05	19,215	271	G05	23,232	118
G06	19,532	132	G06	18,148	126
G07	25,086	59	G07	22,653	90
G08	18,645	105	G08	15,921	106
G08v	20,443	47	G08v	16,191	44
G09	16,527	71	G09	16,736	85
G10	20,264	6° P.O.	G10	20,264	6° P.O.
G11	15,494	212	G11	21,772	96
G12	22,975	112	G12	19,130	73
G13	20,730	93	G13	18,321	107
G14	19,453	98	G14	22,787	71
G15	20,525	107	G15	17,142	100
G16	22,048	89	G16	19,151	91
G17	20,165	107	G17	23,583	124
G18	18,568	68	G18	21,076	66
G19	17,551	47	G19	23,088	48
G20	26,835	34	G20	18,573	63
G21	16,904	24	G21	19,418	17
G22	16,743	87	G22	20,138	88

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.

- Se debe justificar la propuesta de reducción de frecuencias para la Época Estival, sin que lo anterior implique vulnerar las frecuencias mínimas establecidas.
- 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.
- 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	65,27	Pre Nocturno Sábado	64,96	Pre Nocturno Domingo	64,22
Nocturno	61,73	Nocturno Sábado	61,58	Nocturno Domingo	60,66
Transición Nocturno	66,03	Transición Sábado Mañana	65,80	Transición Domingo Mañana	65,06
Punta Mañana	66,02	Punta Mañana Sábado	65,10	Mañana Domingo	65,23
Transición Punta Mañana	65,86	Mañana Sábado	65,33	Mediodía Domingo	65,95
Fuera de Punta Mañana	65,66	Punta Mediodía Sábado	65,14	Tarde Domingo	66,30
Punta Mediodía	65,89	Tarde Sábado	65,80	Transición Domingo Nocturno	66,08
Fuera de Punta Tarde	65,82	Transición Sábado Nocturno	65,98	Pre Nocturno Domingo	65,34
Punta Tarde	66,13	Pre Nocturno Sábado	66,00		
Transición Punta Tarde	66,41				
Fuera de Punta Nocturno	66,78				
Pre Nocturno	67,02				

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:

- Se solita presentar nuevamente el Anexo 4, de manera coherente con las modificaciones del resto de los anexos.

5. DE LAS PARADAS:

- Se solita presentar nuevamente el Anexo 5, de manera coherente con las modificaciones del resto de los anexos.

PBC/LBC

Santiago, Septiembre de 2008