

OBSERVACIONES A LA PROPUESTA DE 8º PROGRAMA DE OPERACIÓN, UNIDAD DE NEGOCIO TRONCAL 1

25 de Septiembre de 2008

1. DE LOS SERVICIOS:

Del análisis se desprenden las siguientes observaciones:

- Es necesario adecuar su contenido, de manera coherente con las modificaciones que en el resto de los Anexos que se ejecutarán.
- En relación al programa correspondiente al período normal:
 - Corregir horarios de inicio y término para el servicio 109e en sentido regreso día laboral.
 - Corregir horario de término para el servicio 115 en sentido regreso día sábado.
- Es necesario corregir la columna con indicación de facilidades a discapacitados incorporar las variaciones: total/parcial/ninguna.

2. DE LOS TRAZADOS:

La propuesta del Concesionario corresponde exactamente al Anexo 2 vigente y de su análisis se desprenden las siguientes observaciones:

- Se solicita presentar nuevamente, de manera coherente con las eventuales propuestas de modificación de trazados que al Concesionario le interesen, considerando además las propuestas que abajo se detallan.
- 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.
- Es necesario incorporar en las fichas de los trazados, la indicación de trazado alternativo en caso de ferias.
- 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
31	TRONCAL 1	111	Extender a sector de Ferrocarril con 4 álamos.	MAIPU	Concesionario se comprometió a entregar fecha y propuesta.
45	TRONCAL 1	Nuevo	Para Renca se requiere conexión con el Hospital San Juan de Dios y con el sector de Estación Central. Se propone usar flota del servicio 105.	RENCA	Se envió al Concesionario propuesta de frecuencias.
700	TRONCAL 1	106	Unificar trazado por Av. San Luis de Macul, desde Vespucio hasta Tobalaba	PEÑALOLEN	En proceso de modelación
704	TRONCAL 1	113	Se solicita su extensión hacia Parque Sur.	MAIPU	

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

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

- 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 km/hr	Datos	Servicio	Velocidad km/hr	Datos
101	17,718	431	101	14,977	443
101c	17,099	156	101c	13,894	144
102	19,771	192	102	17,675	309
103	15,271	646	103	13,722	886
103e	15,271	-	103e	13,722	-
104	18,796	817	104	15,626	1084
104c	19,663	427	104c	17,313	462
105	20,054	985	105	19,079	901
105c	18,137	57	105c	19,940	67
105c2	21,392	106	105c2	18,166	108
106	20,012	507	106	15,246	690
106e	20,012	-	106e	15,246	-
107	19,298	763	107	17,505	1127
108	18,892	919	108	19,356	840
109	18,088	344	109	16,121	318
109e	18,088	-	109e	16,121	-
110	20,063	660	110	18,345	682
111	16,535	292	111	19,132	287

IDA			REGRESO		
Servicio	Velocidad km/hr	Datos	Servicio	Velocidad km/hr	Datos
111c	21,740	134	111c	18,075	140
112	20,531	515	112	20,363	367
113	18,942	259	113	24,453	109
113e	25,639	209	113e	33,598	55
115	18,506	234	115	23,718	150
116	15,898	113	116	17,742	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. 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-sentid-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.

4. 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.

5. DE LAS PARADAS:

En relación a la propuesta anexo 5 se desprenden las siguientes observaciones:

- Las paradas deben incluir los códigos respectivos enviados en la secuencia de paradas del 6to PO.
- Es necesario incorporar las modificaciones de paradas que se produzcan por inauguración de corredores.
- Es necesario adecuar su contenido, de manera coherente con las modificaciones que del resto de los Anexos se implementen.

PBC/MOT

Santiago, Septiembre de 2008