

PLAN DE OPERACIÓN 2021, 1º SEMESTRE

CAMBIO DE TRAZADO SERVICIO B03
UN6 Redbus Urbano S.A.

Contenido

PLAN DE OPERACIÓN 2021, 1º SEMESTRE	I
1 ANTECEDENTES GENERALES DE LA PROPUESTA	1
1.1 DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA	1
1.2 DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN Y TRAZADO.....	1
1.3 CARACTERÍSTICA DE LA OFERTA SITUACIÓN ACTUAL VERSUS SITUACIÓN PROPUESTA	3
1.3.1 DISTANCIAS Y KILÓMETROS COMERCIALES DE LA PROPUESTA VERSUS SITUACIÓN ACTUAL....	3
1.3.2 FRECUENCIA DE LA PROPUESTA VERSUS SITUACIÓN ACTUAL.....	3
1.3.3 CAPACIDAD PROPUESTA VERSUS SITUACIÓN ACTUAL	4
1.3.4 VELOCIDAD PROPUESTA VERSUS SITUACIÓN ACTUAL	4
1.3.5 FLOTA PROPUESTA VERSUS SITUACIÓN ACTUAL	5
2 ANTECEDENTES DETALLADOS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	5
2.1 INDICADORES ICF E ICR	5
2.2 NIVELES DE EVASIÓN DE LOS SERVICIOS.....	7
2.3 PERFILES DE CARGA	7
2.4 AFOROS DE TASAS DE OCUPACIÓN	9
2.5 ANÁLISIS DE TRASBORDOS.....	10
2.6 RECLAMOS.....	10
2.7 REQUERIMIENTOS MUNICIPALIDAD Y JUNTAS DE VECINOS	10
2.8 TRANSACCIONES POR TIPO DE DÍA (DLN, SAB, DOM)	10
3 ANTECEDENTES DETALLADOS DE LA SITUACIÓN CON PROPUESTA	11
3.1 IDENTIFICACIÓN DE LAS IDENTIFICACIÓN DE LAS PARADAS Y/O ZONAS PAGAS MODIFICADAS	11
3.1.1 PARADAS NUEVAS EN EL SISTEMA	11
3.1.2 PARADAS VIGENTES AFECTADAS POR ELIMINACIÓN Y/O INCLUSIÓN DE SERVICIOS, CAMBIOS DE NOMBRE, HORARIO DE OPERACIÓN, MODIFICACIÓN DE LETRERO DE CORTESÍA Y/O DESTINO DE SERVICIOS.....	11
3.1.3 RESUMEN MODIFICACIÓN DE PARADAS	11
3.2 ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA	11
3.2.1 CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA DE LA PROPUESTA	11
3.2.2 ESTIMACIÓN DE USUARIOS BENEFICIADOS POR LA MODIFICACIÓN.....	12
3.2.3 ESTIMACIÓN DE USUARIOS AFECTADOS POR LA MODIFICACIÓN	12
3.2.4 ESTIMACIÓN DE SUBIDAS POR PARADAS	12
3.2.5 DEMANDA POR SERVICIO EN PARADEROS ELIMINADOS O ZONAS PAGAS MODIFICADAS O SUPRIMIDAS	12
3.3 PERFILES DE CARGA Y PUNTOS DE MAYOR DEMANDA.....	12
3.4 PROYECCIÓN DE TRANSACCIONES Y VARIACIONES DE IPK REFERENCIAL PARA LA UNIDAD DE NEGOCIO.....	12
3.5 AFECTACIÓN DE VÍAS PREFERENTES.....	13
3.6 PROPUESTA Y ESTADO DE AVANCE DE INFRAESTRUCTURA PARA OPERACIÓN.....	13
3.7 CATASTRO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN ZONAS DE NUEVA COBERTURA.	13
3.8 JUSTIFICACIÓN DE LA FLOTA ADICIONAL REQUERIDA PARA OPERAR.....	13
3.9 MEDIDAS A IMPLEMENTAR PARA CONTROLAR LA REGULARIDAD DEL SERVICIO.....	13

Índice de figuras

Ilustración 1 Vista general del trazado actual y modificado	1
Ilustración 2 Perfil de carga PMA-Ida.....	7
Ilustración 3 Perfil de carga PTA-Ida	8
Ilustración 4 Perfil de carga PMA-Ret	8
Ilustración 5 Perfil de carga PTA-Ret	9
Ilustración 6 Zona de influencia de la modificación.....	11

Índice de Tablas

Tabla 1. Detalle de modificación de calles	2
Tabla 2. Distancia y kilómetros comerciales situación actual	3
Tabla 3. Frecuencias situación actual versus situación propuesta	3
Tabla 4. Capacidad ofrecidas situación actual	4
Tabla 5. Velocidades situación actual	4
Tabla 6. Flota requerida situación actual.....	5
Tabla 7. ICF e ICR situación actual	5
Tabla 8. ICF B07 entre 2017 y 2019	5
Tabla 9. ICR B07 entre 2017 y 2019	6
Tabla 10. ICF B12 y B12c entre 2017 y 2019	6
Tabla 11. ICR B12 y B12c entre 2017 y 2019	6
Tabla 12. Porcentaje de evasión actual a nivel de servicio-sentido-periodo	7
Tabla 13. Formato presentación resumen mediciones.....	9
Tabla 14. Traspaso por servicio situación actual	10
Tabla 15. Reclamos último trimestre 2020	10
Tabla 16. Transacciones promedio diario por tipo de día	11
Tabla 17. Demanda Paradas PB756 y PB319	12
Tabla 18. Proyección referencial de variación de IPK	12

CAMBIO DE TRAZADO SERVICIO B03

1 Antecedentes generales de la propuesta

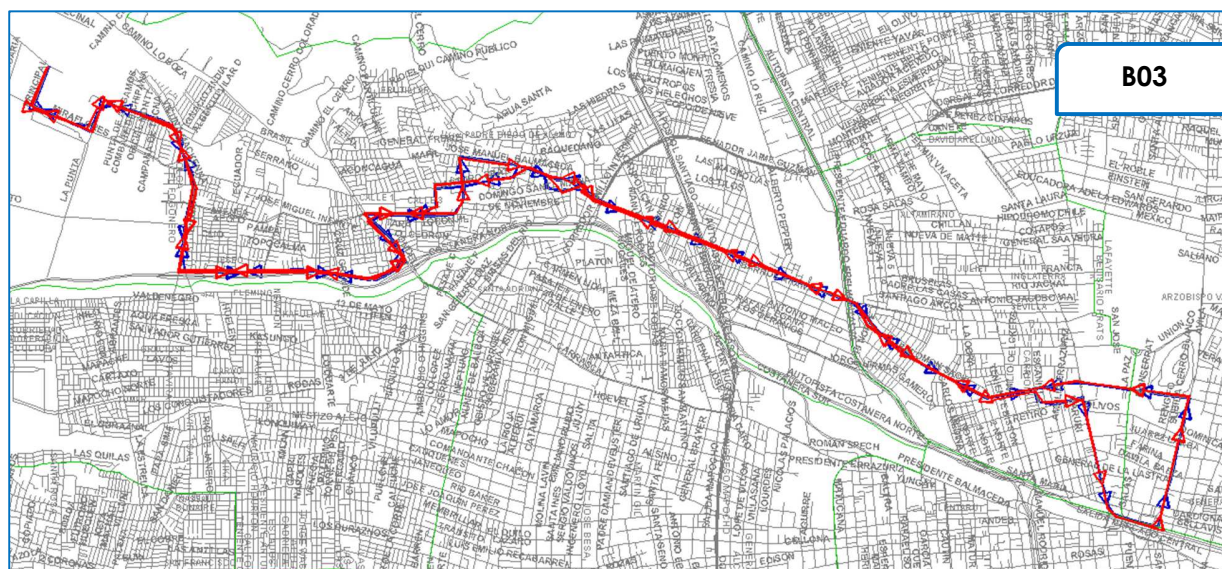
1.1 Descripción de la problemática

El servicio presenta una separación entre las calles que usa para acercarse al centro y luego llegar a Metro Cerro Blanco, circulando por Independencia y luego por Recoleta, lo que produce que exista demanda cruzada entre los dos sentidos. Esta situación provoca que los pasajeros se vean obligados a esperar que el servicio regule en el cambio de cabezal en Metro Cerro Blanco, o bien, deban descender.

1.2 Descripción de la modificación y trazado

La modificación busca que el servicio opere de manera circunvalar, mejorando el servicio a los usuarios ya que no tendrán que esperar el horario de despacho del sentido Regreso, adicionalmente se extiende su horario de cierre para la demanda del cierre de metro Cerro Blanco.

Ilustración 1 Vista general del trazado actual y modificado



A continuación, se presenta el detalle de calles de los servicios que presenta cambio de trazado según el formato del anexo 2 del plan de operaciones.

Tabla 1. Detalle de modificación de calles

TRAZADO IDA	
CALLE	COMUNA
PRINCIPAL	RENCA
MIRAFLORES	RENCA
EL MONTIJO	RENCA
BRASIL	RENCA
VICUÑA MACKENNA	RENCA
ROLANDO PETERSEN	RENCA
COSTANERA NORTE	RENCA
VICUÑA MACKENNA	RENCA
COSTANERA NORTE	RENCA
CONDELL	RENCA
A.V. JOSE MIGUEL INFANTE	RENCA
A.V. GENERAL VELASQUEZ	RENCA
JOSE MANUEL BALMACEDA	RENCA
NICANOR FAJARDO	RENCA
A.V. DOMINGO SANTA MARIA	RENCA
A.V. DOMINGO SANTA MARIA	INDEPENDENCIA
SALOMON SACK	INDEPENDENCIA
GAMERO	INDEPENDENCIA
ESCANILLA	INDEPENDENCIA
COLON	INDEPENDENCIA
A.V. INDEPENDENCIA	INDEPENDENCIA
A.V. SANTA MARIA	SANTIAGO
A.V. RECOLETA	RECOLETA
SANTOS DUMONT	RECOLETA
SANTOS DUMONT	INDEPENDENCIA
GAMERO	INDEPENDENCIA
SALOMON SACK	INDEPENDENCIA
A.V. DOMINGO SANTA MARIA	INDEPENDENCIA
A.V. DOMINGO SANTA MARIA	RENCA
ESTRECHO DE MAGALLANES	RENCA
JOSE MANUEL BALMACEDA	RENCA
IGNACIO CARRERA PINTO	RENCA
ARTURO PRAT	RENCA
CALLE 6	RENCA
A.V. JOSE MIGUEL INFANTE	RENCA
CONDELL	RENCA
COSTANERA NORTE	RENCA
VICUÑA MACKENNA	RENCA
BRASIL	RENCA
EL MONTIJO	RENCA
MIRAFLORES	RENCA
PRINCIPAL	RENCA
TRAZADO FERIA	
EJE COLON (JUEVES Y DOMINGO 05:30 - 16:00)	
CALLE	COMUNA
ESCANILLA	INDEPENDENCIA
RETIRO	INDEPENDENCIA
CORONEL AGUSTIN LOPEZ DE A	INDEPENDENCIA
COLON	INDEPENDENCIA

Fuente: Elaboración propia con datos PO dd-mm-2020

1.3 Característica de la oferta situación actual versus situación propuesta

1.3.1 Distancias y kilómetros comerciales de la propuesta versus situación actual

Las distancias y kilómetros de los servicios actuales versus la propuesta queda demostrado en la siguiente tabla.

Tabla 2. Distancia y kilómetros comerciales situación actual

Escenario	Variables del servicio	B03	
		IDA	RETORNO
Actual	Distancia Máxima base (Km)	17,37	14,82
Actual	Distancia Máxima integrada (Km)	17,37	14,82
Propuesta	Distancia Máxima base (Km)	32,19	0
Propuesta	Distancia Máxima integrada (Km)	32,19	0
Delta %	Distancia Máxima base (Km)	85%	-100%
Delta %	Distancia Máxima integrada (Km)	85%	-100%
Actual	Kilómetros Comerciales DLN	4811,13	
Actual	Kilómetros Comerciales SAB	3380,43	
Actual	Kilómetros Comerciales DOM	2607,39	
Propuesto	Kilómetros Comerciales DLN	5053,83	
Propuesto	Kilómetros Comerciales SAB	3605,28	
Propuesto	Kilómetros Comerciales DOM	2607,39	
Delta %	Kilómetros Comerciales DLN	5%	
Delta %	Kilómetros Comerciales SAB	7%	
Delta %	Kilómetros Comerciales DOM	0%	

Fuente: Elaboración propia con datos PO dd-mm-2020

1.3.2 Frecuencia de la propuesta versus situación actual

La frecuencia de los servicios actuales versus la propuesta queda demostrado en la tabla 3, se extendió su horario de cierre por la demanda de cierre de metro Cerro Blanco.

Tabla 3. Frecuencias situación actual versus situación propuesta

		Laboral											
		PREN OC1	NOC	TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	TPTA	PREN OC2
		0:00	1:00	5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30	23:00
Escenario	Servicio -Sentido	0:59	5:29	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:29	20:29	22:59	23:59
Actual	B03I	0	0,67	8	9,33	8,67	9	8	9,2	8,5	8	6,4	0
Actual	B03R	0	0,22	7	8,67	8,67	8,667	7,333	8,8	11	9	6,8	0
Propuesta	B03I	0	0,67	8	9,33	8,67	9,333	8	9,6	10	8,5	6,8	1
Propuesta	B03R	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Delta	B03I	0	0	0	0	0	0,333	0	0,4	1,5	0,5	0,4	1
Delta	B03R	0	-0,2	-7	-8,7	-8,7	-8,67	-7,33	-8,8	-11	-9	-6,8	0

Fuente: Elaboración propia con datos PO dd-mm-2020

1.3.3 Capacidad propuesta versus situación actual

La capacidad de los servicios actuales versus la propuesta queda demostrado en la tabla 4.

Tabla 4. Capacidad ofrecidas situación actual

		Laboral											
		PREN OC1	NOC	TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	TPTA	PREN OC2
		0:00	1:00	5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30	23:00
Escenario	Servicio -Sentido	0:59	5:29	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:29	20:29	22:59	23:59
Actual	B03I	0	291	776	1358	1261	2619	1164	2231	1649	1552	1552	0
Actual	B03R	0	97	679	1261	1261	2522	1067	2134	2134	1746	1649	0
Propuesta	B03I	0	291	776	1358	1261	2716	1164	2328	1940	1649	1649	97
Propuesta	B03R	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Delta	B03I	0	0	0	0	0	97	0	97	291	97	97	97
Delta	B03R	0	-97	-679	-1261	-1261	-2522	-1067	-2134	-2134	-1746	-1649	0

Fuente: Elaboración propia con datos PO dd-mm-2020

1.3.4 Velocidad propuesta versus situación actual

La velocidad de los servicios actuales versus la propuesta queda demostrado en la tabla 5.

Tabla 5. Velocidades situación actual

		Velocidad (km/h)-Laboral			
		6:30	7:00	7:30	8:00
		6:30	7:00	7:30	8:00
Escenario	Servicio -Sentido	7:00	7:30	8:00	8:30
Actual	B03I	19,55	18,74666667	18,35333333	18,32333333
Actual	B03R	23,72333333	22,39333333	21,72	22,13
Propuesta	B03I	21,21666667	20,20333333	19,75	19,90333333
Propuesta	B03R	0	0	0	0
Delta	B03I	8,53%	7,77%	7,61%	8,62%
Delta	B03R	-100,00%	-100,00%	-100,00%	-100,00%

Fuente: Elaboración propia con datos PO dd-mm-2020

La tramificación se adjunta como anexo.

1.3.5 Flota propuesta versus situación actual

La flota de los servicios actuales versus la propuesta queda demostrado en la tabla 6.

Tabla 6. Flota requerida situación actual

		Laboral											
		PREN OC1	NOC	TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	TPTA	PREN OC2
		0:00	1:00	5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30	23:00
Escenario	Servicio - Sentido	0:59	5:29	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:29	20:29	22:59	23:59
Actual	B03	0	4	13	19	20	20	19	21	23	22	16	0
Propuesta	B03	0	4	13	19	20	20	19	21	23	22	16	12
Delta	B03	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia con datos PO dd-mm-2020

2 Antecedentes detallados de la situación actual

2.1 Indicadores ICF e ICR

Los indicadores ICF e ICR para los servicios a evaluar son presentados en la tabla 7.

Tabla 7. ICF e ICR situación actual

Indicador	Servicio	Sentido	PMA	FPTA	PTA	PMA SAB	MED SAB	TARDE SAB	MAÑ DOM	MED DOM	TAR DOM
ICF	B03	IDA	0,99	1,00	0,97	0,98	0,99	0,97	0,98	0,98	0,99
		REGRESO	0,99	0,99	0,99	0,99	1,00	1,00	0,99	0,99	1,00
ICR	B03	IDA	0,83	0,89	0,81	0,84	0,85	0,92	0,90	0,91	0,93
		REGRESO	0,85	0,85	0,81	0,92	0,87	0,89	0,92	0,91	0,91

Fuente: Elaboración propia con datos DTPM abril, mayo y junio 2020

Adicionalmente presentamos los indicadores de los servicios que cambiaron sus sentidos a circunvalar, para mostrar la mejora en los indicadores en cada uno de los servicios en los que se implementó este tipo de modificación:

Tabla 8. ICF B07 entre 2017 y 2019

Indicador	Año	Servicio	Sentido	PMA	FPTA	PTA	PMA SAB	MED SAB	TARDE SAB	MAÑ DOM	MED DOM	TAR DOM
ICF	2017	B07	IDA	0,98	0,97	0,98	1,00	0,97	0,94	0,99	0,94	0,97
			REGRESO	0,98	1,00	0,94	1,00	0,95	0,95	0,99	0,94	0,97
ICF	2019	B07	IDA	0,99	1,00	0,95	1,00	0,96	0,96	1,00	1,00	0,97
			REGRESO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Delta		B07	IDA	101%	101%	99%	100%	100%	102%	101%	106%	100%
			REGRESO	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%

Fuente: Elaboración propia con datos DTPM abril, mayo y junio 2017 y 2019

Tabla 9. ICR B07 entre 2017 y 2019

Indicador	Año	Servicio	Sentido	PMA	FPTA	PTA	PMA SAB	MED SAB	TARDE SAB	MAÑ DOM	MED DOM	TAR DOM
ICR	2017	B07	IDA	0,79	0,78	0,83	0,92	0,79	0,83	0,83	0,76	0,86
			REGRESO	0,84	0,93	0,82	0,96	0,81	0,84	0,86	0,82	0,92
ICR	2019	B07	IDA	0,87	0,91	0,85	0,98	0,94	0,93	0,99	0,98	0,92
			REGRESO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Delta		B07	IDA	107%	106%	104%	105%	118%	112%	117%	125%	104%
			REGRESO	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%

Fuente: Elaboración propia con datos DTPM abril, mayo y junio 2017 y 2019

Tabla 10. ICF B12 y B12c entre 2017 y 2019

Indicador	Año	Servicio	Sentido	PMA	FPTA	PTA	PMA SAB	MED SAB	TARDE SAB	MAÑ DOM	MED DOM	TAR DOM
ICF	2017	B12	IDA	0,98	0,98	0,90	0,98	0,93	0,93	0,98	0,93	0,96
			REGRESO	0,97	0,98	0,90	0,98	0,94	0,93	0,99	0,95	0,94
ICF	2019	B12c	IDA	0,99	1,00	0,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			REGRESO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Delta		B12c	IDA	102%	102%	108%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
			REGRESO	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%

Fuente: Elaboración propia con datos DTPM abril, mayo y junio 2017 y 2019

Tabla 11. ICR B12 y B12c entre 2017 y 2019

Indicador	Año	Servicio	Sentido	PMA	FPTA	PTA	PMA SAB	MED SAB	TARDE SAB	MAÑ DOM	MED DOM	TAR DOM
ICR	2017	B12	IDA	0,77	0,76	0,74	0,84	0,71	0,73	0,79	0,73	0,76
			REGRESO	0,77	0,78	0,75	0,80	0,75	0,75	0,79	0,76	0,74
ICR	2019	B12c	IDA	0,85	0,99	0,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			REGRESO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Delta		B12	IDA	111%	128%	109%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
			REGRESO	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%

Fuente: Elaboración propia con datos DTPM abril, mayo y junio 2017 y 2019

2.2 Niveles de evasión de los servicios

En la tabla 12, se ven reflejado los porcentajes de evasión durante los meses de abril, mayo y junio 2020

Tabla 12. Porcentaje de evasión actual a nivel de servicio-sentido-periodo

Servicio	Servicio	Promedio	PRENOC1	NOC	TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	TPTA	PRENOC2
B03	IDA	53,7%				49,8%	53,4%	53,4%	53,4%	53,4%	61,6%	61,6%		
B03	REGRESO	52,8%				54,8%	55,2%	55,2%	55,2%	55,2%	42,1%	42,1%		

Fuente: Elaboración propia con datos abril, mayo y junio 2020

2.3 Perfiles de Carga

A continuación, se detallan los perfiles de carga por sentido y periodos, las ilustraciones 2 y 3 sentido ida PMA y PTA respectivamente, las ilustraciones 4 y 5 sentido retorno PMA y PTA respectivamente.

Ilustración 2 Perfil de carga PMA-Ida

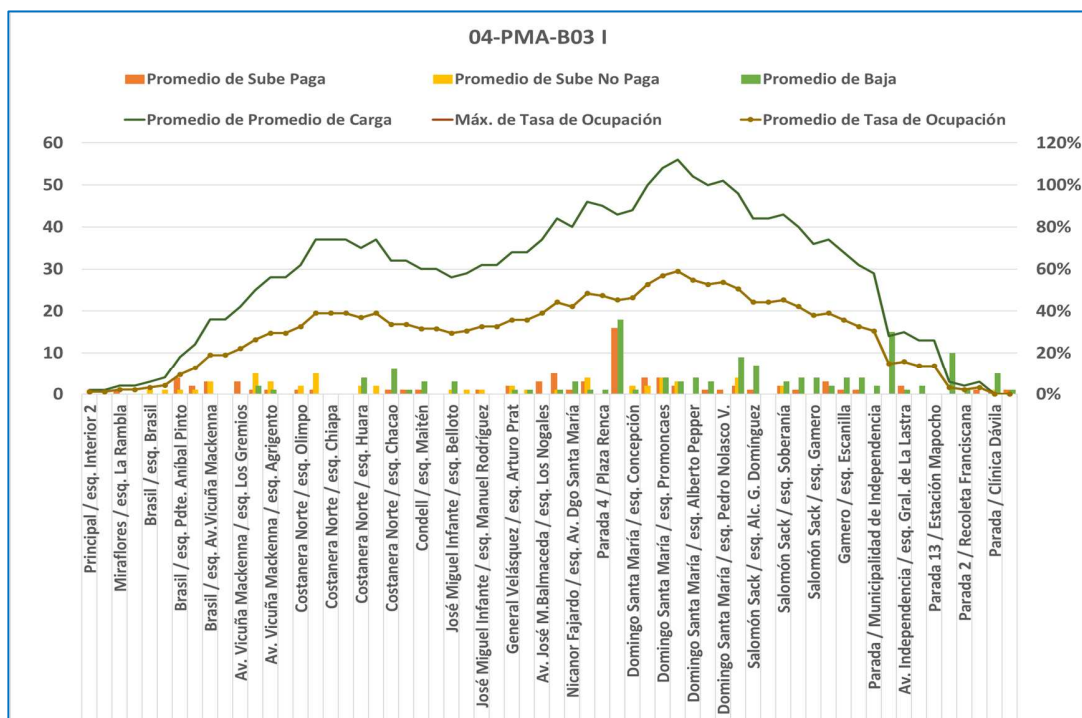


Ilustración 3 Perfil de carga PTA-Ida

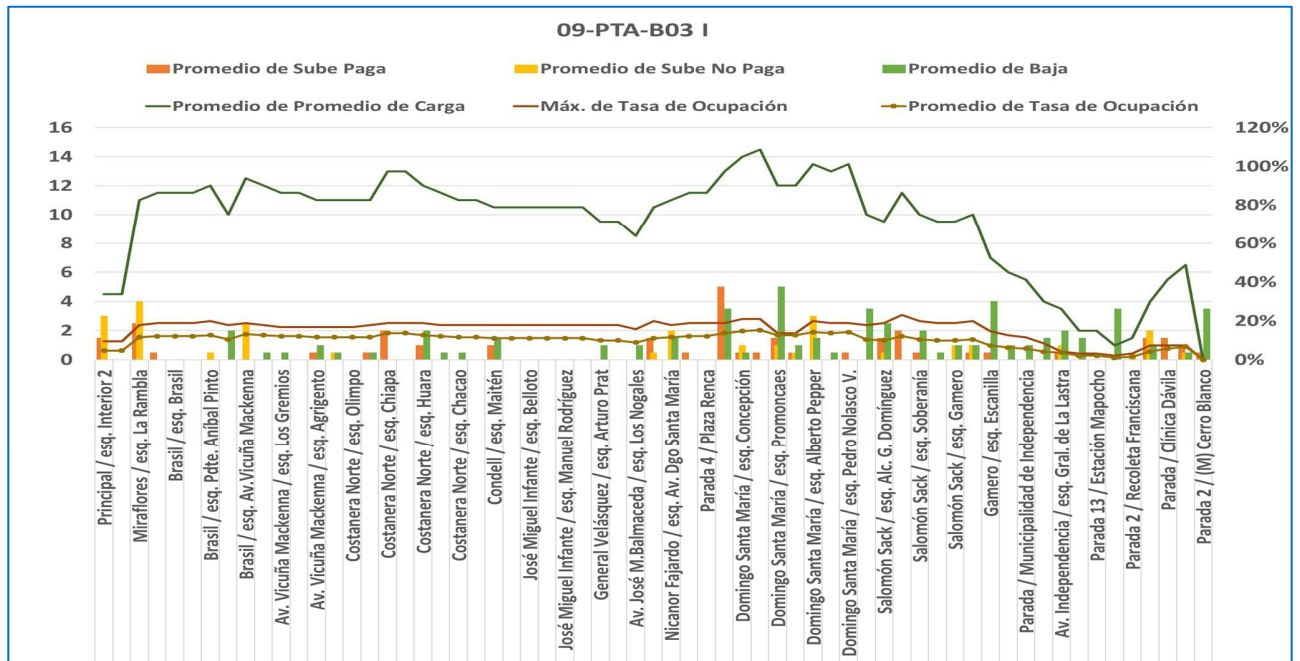


Ilustración 4 Perfil de carga PMA-Ret

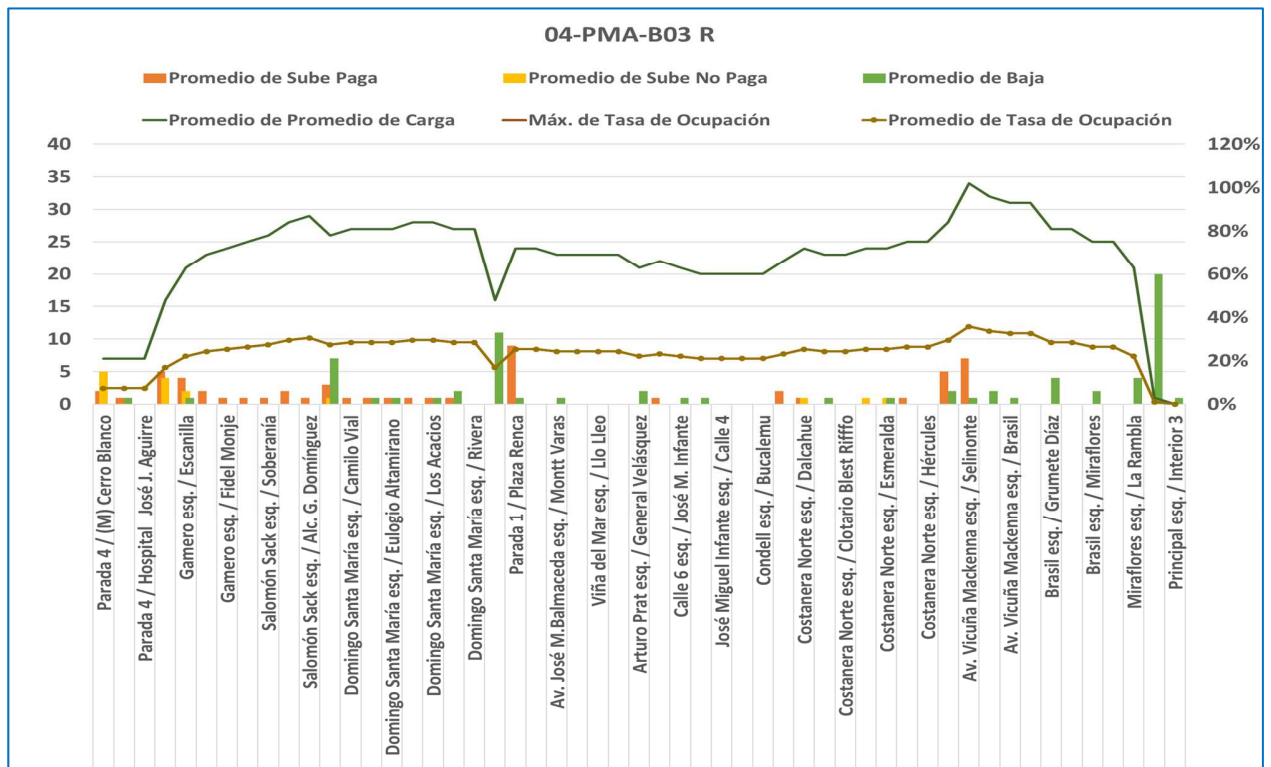
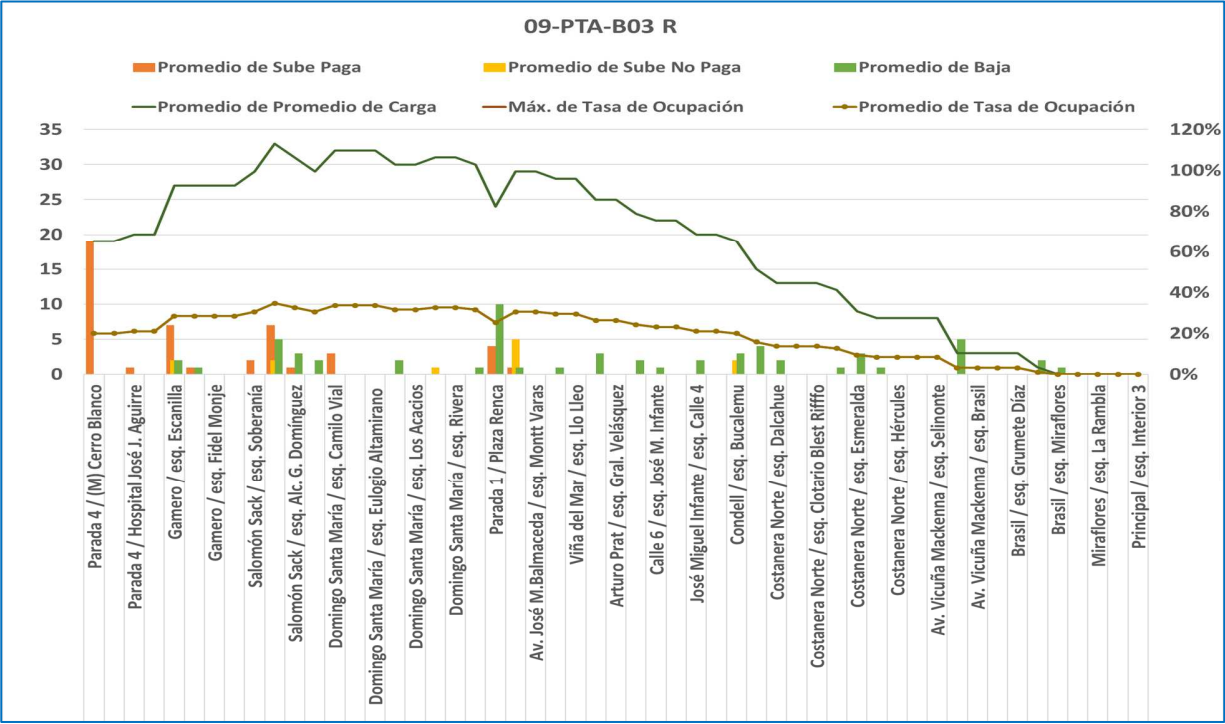


Ilustración 5 Perfil de carga PTA-Ret



2.4 Aforos de tasas de ocupación

En la tabla 13, se aprecia aforos de tasa de ocupación del servicio B03.

Tabla 13. Formato presentación resumen mediciones

Período	Código paradero Usuario	Nombre Paradero	Servicio	Promedio				Máximo			
				Tasa de Ocupación llega a Paradero	Tasa de Ocupación sale de Paradero	Pasajeros suben	Pasajeros bajan	Tasa de Ocupación llega a Paradero	Tasa de Ocupación sale de Paradero	Pasajeros suben	Pasajeros bajan
04	PA329	Parada 13 / Estación Mapocho	B03	1	1	0	11	2	1	1	22
05	PA329	Parada 13 / Estación Mapocho	B03	1	1	0	7	2	1	1	23
06	PA329	Parada 13 / Estación Mapocho	B03	1	1	1	7	1	1	2	17
07	PA329	Parada 13 / Estación Mapocho	B03	1	1	1	6	1	1	3	13
08	PA329	Parada 13 / Estación Mapocho	B03	1	1	3	5	1	1	12	12
09	PA329	Parada 13 / Estación Mapocho	B03	1	1	2	5	1	1	6	13
10	PA329	Parada 13 / Estación Mapocho	B03	1	1	2	2	1	1	4	4
03	PB756	Parada 4 / (M) Cerro Blanco	B03	0	1	0	0	0	1	0	0
04	PB756	Parada 4 / (M) Cerro Blanco	B03	1	2	2	0	2	2	15	0

05	PB756	Parada 4 / (M) Cerro Blanco	B03	1	1	10	1	1	1	21	5
06	PB756	Parada 4 / (M) Cerro Blanco	B03	1	1	7	1	1	1	18	9
07	PB756	Parada 4 / (M) Cerro Blanco	B03	1	1	8	3	1	1	26	25
08	PB756	Parada 4 / (M) Cerro Blanco	B03	1	2	10	1	3	6	19	6
09	PB756	Parada 4 / (M) Cerro Blanco	B03	1	1	10	1	4	4	31	8
10	PB756	Parada 4 / (M) Cerro Blanco	B03	1	1	8	1	1	1	13	2

2.5 Análisis de trasbordos

El análisis de trasbordo se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 14. Traslado por servicio situación actual

Servicio	Sentido	Código paradero bajada	Metro	214I	301I	105I	Otros Servicios	Total Bus	Total Bus-Metro
B03	Ida	T-20-131-PO-5	839	0	10	0	205	215	1054
B03	Ida	L-1-25-5-NS	0	0	51	0	241	292	292
B03	Ida	E-5-30-PO-7	0	0	0	1	219	220	220
B03	Ida	T-4-19-SN-4	12	0	0	0	104	104	115
B03	Ida	L-1-13-10-PO	0	31	4	0	72	107	107
B03	Ida	L-1-13-25-PO	32	4	4	0	11	20	52
B03	Ida	L-5-15-5-SN	0	0	0	7	39	45	45
B03	Ida	L-5-30-15-NS	0	0	0	1	43	43	43
B03	Ida	T-4-19-SN-25	18	0	0	0	19	19	37
		OTROS	215	0	0	0	712	712	927
Total Transbordos			1115,5	35,814	69	8,26124	1664,1316	1777,48806	2892,9851

2.6 Reclamos

Los reclamos resumidos son de los periodos de estudio abril, mayo y junio 2020, los que se detallan en la tabla 10.

Tabla 15. Reclamos último trimestre 2020

Tipo de Reclamo Servicio B03	abril	mayo	junio	Total general
Choques	0	0	2	2
Comportamiento y Manejo del Conductor	2	2	3	7
Frecuencia del servicio	0	0	0	0
No se detiene en paradas	2	5	8	15
Total general	4	7	13	24

Fuente: Elaboración propia con datos del DTPM y Sistema Reclamos Empresa

2.7 Requerimientos municipalidad y juntas de vecinos

No existen requerimientos municipales ni de juntas de vecinos para la modificación.

2.8 Transacciones por tipo de día (DLN, SAB, DOM)

Para realizar este numeral se utilizó la información de los meses de abril, mayo y junio 2020, donde se calculó el promedio diario de las transacciones del servicio.

Tabla 16. Transacciones promedio diario por tipo de día

Variables del servicio	Laboral (DLN)	Sábado (SAB)	Domingo (DOM)	Detalle PMA	Detalle FPTA	Detalle PTA
B03	175	149	48	32	36	32

Fuente: Elaboración propia, Datos de Sonda, agosto, octubre y noviembre del 2019

3 Antecedentes detallados de la situación con propuesta

3.1 Identificación de las paradas y/o zonas pagas modificadas

3.1.1 Paradas nuevas en el sistema

Para este tipo de modificación de trazado, no requiere paradas adicionales.

3.1.2 Paradas vigentes afectadas por eliminación y/o inclusión de servicios, cambios de nombre, horario de operación, modificación de letrero de cortesía Y/o destino de servicios

Para este tipo de modificación de trazado, no existen paraderos modificados perceptibles para el usuario.

3.1.3 Resumen Modificación de Paradas

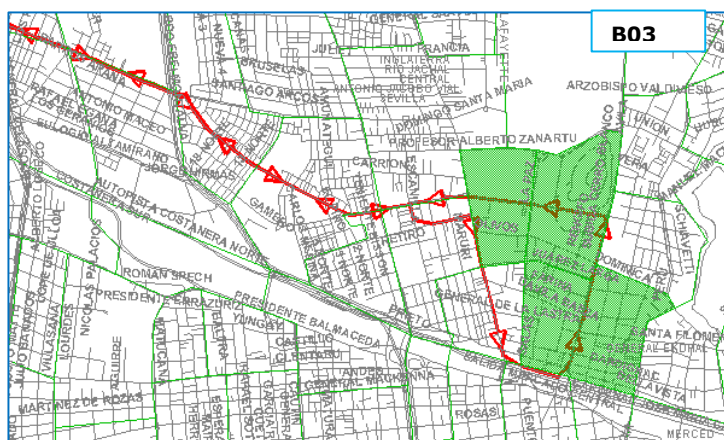
Debido al tipo de modificación, el ítem no aplica.

3.2 Análisis del comportamiento de la demanda

3.2.1 Caracterización de la zona de influencia de la propuesta

Las zonas que se ven involucradas en con el cambio de trazado son: En Independencia 8 y en Recoleta 55 y 53.

Ilustración 6 Zona de influencia de la modificación



3.2.2 Estimación de Usuarios Beneficiados por la modificación

Los usuarios beneficiados serán los que suben en el sector de independencia-Santa María-Recoleta. En particular el rol en que se ven involucradas las paradas PB319 Parada 2 / (M) Cerro Blanco y la parada PB756 Parada 4 / (M) Cerro Blanco, en que los pasajeros no tendrán que realizar transbordos para retomar su viaje, evitando la demanda cruzada. En la siguiente tabla se refleja la demanda de ambas paradas.

Tabla 17. Demanda Paradas PB756 y PB319

Servicio-Sentido	Código Parada TS	Código parada Usuario	Nombre Parada	Tipo Día	Demanda
B03R	L-4-30-10-OP	PB756	Parada 4 / (M) Cerro Blanco	DOMINGO	214,8952
B03R	L-4-30-10-OP	PB756	Parada 4 / (M) Cerro Blanco	LABORAL	890,885
B03R	L-4-30-10-OP	PB756	Parada 4 / (M) Cerro Blanco	SABADO	460,1113
B03I	T-4-19-SN-25	PB319	Parada 2 / (M) Cerro Blanco	DOMINGO	56,3428
B03I	T-4-19-SN-25	PB319	Parada 2 / (M) Cerro Blanco	LABORAL	135,4898
B03I	T-4-19-SN-25	PB319	Parada 2 / (M) Cerro Blanco	SABADO	95,2478

Fuente: Elaboración propia, datos Universidad de Chile.

3.2.3 Estimación de Usuarios Afectados por la modificación

Debido al tipo de modificación, el ítem no aplica.

3.2.4 Estimación de subidas por paradas

Debido al tipo de modificación, el ítem no aplica.

3.2.5 Demanda por servicio en paraderos eliminados o zonas pagas modificadas o suprimidas

Debido al tipo de modificación, el ítem no aplica.

3.3 Perfiles de carga y puntos de mayor demanda

Los perfiles se mantendrán, ya que no se modificará el trazado observado por los pasajeros.

3.4 Proyección de transacciones y variaciones de IPK referencial para la Unidad de Negocio

Debido a las diversas situaciones durante el año 2020, los datos considerados para IPK son del segundo semestre 2019, del cual no se aprecia variación.

Tabla 18. Proyección referencial de variación de IPK

Escenario	Parámetro		IPK
Actual	Transacciones Mes tipo	223.087	1,56
	Kilómetros Mes tipo	142.657	
Propuesta	Transacciones Mes tipo	223.087	1,56
	Kilómetros Mes tipo	142.657	
Variación (%)	Transacciones	0%	
	Kilómetros	0%	

3.5 Afectación de vías preferentes

Debido a que circulará por las mismas vías, no se presenta afectación de vías preferentes por esta modificación.

3.6 Propuesta y estado de avance de Infraestructura para operación

La infraestructura de operación se encuentra en uso actualmente, por lo que está operativa.

3.7 Catastro de la infraestructura vial en zonas de nueva cobertura.

El trazado propuesto utiliza calles utilizadas por servicios en la actualidad.

3.8 Justificación de la flota adicional requerida para operar

Con la modificación de trazado del servicio, su flota se mantiene.

3.9 Medidas a implementar para controlar la regularidad del servicio

Este numeral no aplica para este tipo de modificación, ya que es modificación de trazado subtipo.