

PLAN DE OPERACIÓN 2021, 1º SEMESTRE

CAMBIO DE TRAZADO SERVICIO B62
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.....	14
3.1.3 RESUMEN MODIFICACIÓN DE PARADAS	14
3.2 ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA	14
3.2.1 CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA DE LA PROPUESTA	14
3.2.2 ESTIMACIÓN DE USUARIOS BENEFICIADOS POR LA MODIFICACIÓN.....	15
3.2.3 ESTIMACIÓN DE USUARIOS AFECTADOS POR LA MODIFICACIÓN	15
3.2.4 ESTIMACIÓN DE SUBIDAS POR PARADAS	16
3.2.5 DEMANDA POR SERVICIO EN PARADEROS ELIMINADOS O ZONAS PAGAS MODIFICADAS O SUPRIMIDAS	16
3.3 PERFILES DE CARGA Y PUNTOS DE MAYOR DEMANDA.....	16
3.4 PROYECCIÓN DE TRANSACCIONES Y VARIACIONES DE IPK REFERENCIAL PARA LA UNIDAD DE NEGOCIO.....	16
3.5 AFECTACIÓN DE VÍAS PREFERENTES.....	17
3.6 PROPUESTA Y ESTADO DE AVANCE DE INFRAESTRUCTURA PARA OPERACIÓN.....	17
3.7 CATASTRO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN ZONAS DE NUEVA COBERTURA.	17
3.8 JUSTIFICACIÓN DE LA FLOTA ADICIONAL REQUERIDA PARA OPERAR.....	17
3.9 MEDIDAS A IMPLEMENTAR PARA CONTROLAR LA REGULARIDAD DEL SERVICIO.....	17

Índice de figuras

Ilustración 1 Motivo de usuarios	1
Ilustración 2 Vista general del trazado actual y modificado	2
Ilustración 3 Perfil de carga PMA-Ida.....	7
Ilustración 4 Perfil de carga PTA-Ida	8
Ilustración 5 Perfil de carga PMA-Ret	8
Ilustración 6 Perfil de carga PTA-Ret	9
Ilustración 7 Parada Camino Juan Pablo II/ Paseo Los Bravos.....	11
Ilustración 8 Parada Camino Juan Pablo II/ Condominio 9650	12
Ilustración 9 Parada Camino Juan Pablo II/ Craighouse School	12
Ilustración 10 Parada Camino Juan Pablo II/ Condominio Los Bravos	13
Ilustración 11 Parada Camino Juan Pablo II/ Paseo Los Bravos.....	13
Ilustración 12 Paradas Eliminadas y Agregadas	14
Ilustración 13 Zona de influencia de la modificación.....	15
Ilustración 14 Comuna Lo Barnechea	15

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 16. Transacciones promedio diario por tipo de día	10
Tabla 17. Parada Nuevas a crear en el sistema.....	11
Tabla 18. Parada Modificada por inclusión, eliminación, o cambio de nombre, horario o letrero de cortesía de servicio.....	14
Tabla 19. Resumen Modificación de paradas	14
Tabla 20. Viajes afectados por tipo de día.....	15
Tabla 21. Subidas totales por tipo de día	16
Tabla 22. Demanda Actual de paradas donde se eliminan servicios	16
Tabla 23. Subidas y bajadas diarias por servicio-sentido en paradas eliminadas	16
Tabla 24. Proyección IPK	17

CAMBIO DE TRAZADO SERVICIO B62

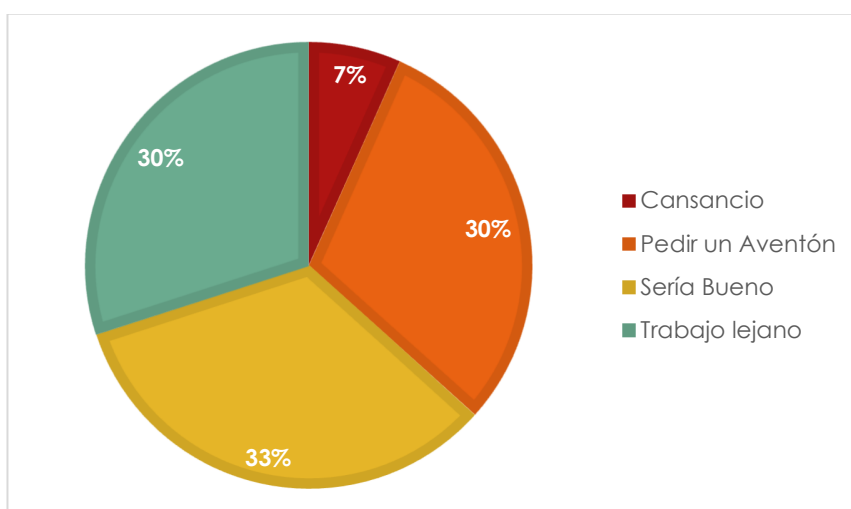
1 Antecedentes generales de la propuesta

1.1 Descripción de la problemática

Para los usuarios que trabajan y viven en el sector oriente de la Capital, Craighouse School y alrededores, su último medio de transporte se encuentra aproximadamente un kilómetro de distancias, por lo que se ven en la necesidad de pedir un aventón, caminar u otras.

Según una encuesta realizado durante el 22 y 23 de octubre del año 2020, a 73 usuarios de los servicios B62 y B60e en la parada PC1097 Paseo Entre valles/Paseo Los Bravos, el 100% está de acuerdo en que alguno de los dos servicios pueda llegar al Craighouse School. Los motivos de los usuarios que estarían conformes con la extensión se aprecian en la ilustración 1.

Ilustración 1 Motivo de usuarios



1.2 Descripción de la modificación y trazado

Para lograr cubrir el sector, se propone extender el servicio B62, abandonando su actual punto de regulación y transformar el servicio en circunvalar, en la ilustración 2 se puede visualizar la modificación.

Ilustración 2 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
AV. LAS CONDES	LO BARNECHEA
SAN FRANCISCO DE ASIS	LO BARNECHEA
RAUL LABBE	LO BARNECHEA
AV. LA DEHESA	LO BARNECHEA
AV. EL RODEO	LO BARNECHEA
AV. JOSE ALCALDE DELANO	LO BARNECHEA
PARQUE LAS PATAGUAS	LO BARNECHEA
CAMINO LOS TRAPENSES	LO BARNECHEA
AV. PASEO PIE ANDINO	LO BARNECHEA
CAMINO JUAN PABLO II	LO BARNECHEA
ROTONDA	LO BARNECHEA
CAMINO JUAN PABLO II	LO BARNECHEA
AV. PASEO PIE ANDINO	LO BARNECHEA
CAMINO LOS TRAPENSES	LO BARNECHEA
CAMINO LOS TRAPENSES ORIENTE	LO BARNECHEA
AV. JOSE ALCALDE DELANO	LO BARNECHEA
RETORNO AV. JOSE ALCALDE DELANO SUR (PONIENTE)	LO BARNECHEA
AV. JOSE ALCALDE DELANO ORIENTE	LO BARNECHEA
AV. JOSE ALCALDE DELANO	LO BARNECHEA
AV. EL RODEO	LO BARNECHEA
AV. LA DEHESA	LO BARNECHEA
PUENTE LA DEHESA	LO BARNECHEA
AV. LAS CONDES	LO BARNECHEA

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	B62	
		IDA	RETORNO
Actual	Distancia Máxima base (Km)	11,95	11,65
Actual	Distancia Máxima integrada (Km)	11,95	11,65
Propuesta	Distancia Máxima base (Km)	25,9	0
Propuesta	Distancia Máxima integrada (Km)	25,9	0
Delta %	Distancia Máxima base (Km)	117%	-100%
Delta %	Distancia Máxima integrada (Km)	117%	-100%
Actual	Kilómetros Comerciales DLN	1534,3	
Actual	Kilómetros Comerciales SAB	1557,9	
Actual	Kilómetros Comerciales DOM	1451,55	
Propuesto	Kilómetros Comerciales DLN	1709,4	
Propuesto	Kilómetros Comerciales SAB	1735,3	
Propuesto	Kilómetros Comerciales DOM	1605,8	
Delta %	Kilómetros Comerciales DLN	11%	
Delta %	Kilómetros Comerciales SAB	11%	
Delta %	Kilómetros Comerciales DOM	11%	

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.

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	B62I	-	-	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	2,8	-
Actual	B62R	-	-	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	2,0	-
Propuesta	B62I	-	-	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	2,8	-
Propuesta	B62R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Delta	B62I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Delta	B62R	-	-	- 3,0	- 4,0	- 4,0	- 4,0	- 4,0	- 4,0	- 4,0	- 4,0	- 2,0	-

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	B62I	0	0	147	294	294	588	294	490	392	392	343	0
Actual	B62R	0	0	147	294	294	588	294	490	392	392	245	0
Propuesta	B62I	0	0	147	294	294	588	294	490	392	392	343	0
Propuesta	B62R	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Delta	B62I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Delta	B62R	0	0	-147	-294	-294	-588	-294	-490	-392	-392	-245	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	B62I	31,82	28,97333333	29,06	30,85333333
Actual	B62R	33,40666667	30,74666667	30,68666667	31,05666667
Propuesta	B62I	30,57666667	28,52333333	28,27333333	29,45
Propuesta	B62R	0	0	0	0
Delta	B62I	-3,91%	-1,55%	-2,71%	-4,55%
Delta	B62R	-100,00%	-100,00%	-100,00%	-100,00%

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

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	B62	0	0	2	5	5	4	4	5	5	4	4	0
Propuesta	B62	0	0	3	5	5	4	4	5	5	5	4	0
Delta	B62	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	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	B62	IDA	0,97	0,98	0,99	0,99	0,96	0,99	0,97	0,97	1,00
		REGRESO	0,99	0,99	0,99	1,00	0,98	0,99	0,99	0,99	1,00
ICR	B62	IDA	0,81	0,92	0,87	0,97	0,89	0,89	0,91	0,88	0,95
		REGRESO	0,94	0,93	0,94	0,98	0,92	1,00	0,95	0,97	0,96

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

Según los indicadores de los servicios que cambiaron sus sentidos a circunvalar, se encuentran:

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 el mes de junio y mayo del 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
C12	IDA	62,8%				71,4%	68,4%	68,4%	68,4%	68,4%	52,9%	52,9%		
C12	REGRESO	66,7%				76,9%	33,3%	33,3%	33,3%	33,3%	75,0%	75,0%		

Fuente: Elaboración propia con datos junio y mayo del 2020

2.3 Perfiles de Carga

A continuación, se detallan los perfiles de carga por sentido y periodos, las ilustraciones 3 y 4 sentido ida PMA y PTA respectivamente, las ilustraciones 5 y 6 sentido retorno PMA y PTA respectivamente.

Ilustración 3 Perfil de carga PMA-Ida

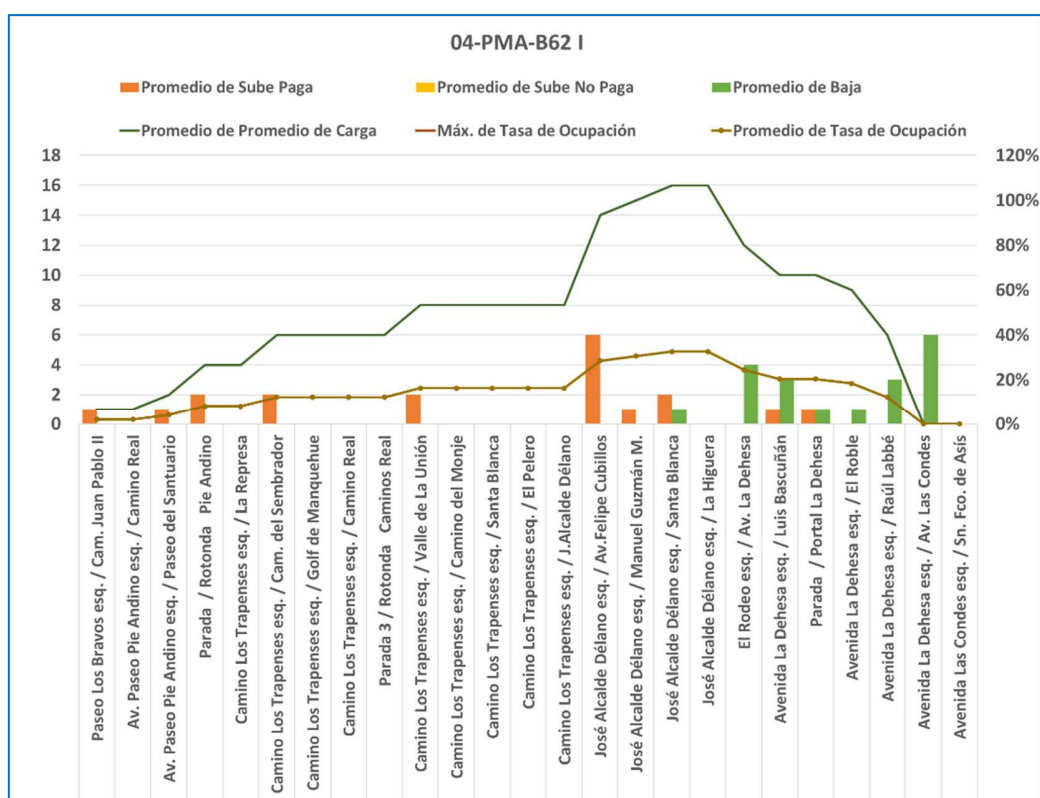


Ilustración 4 Perfil de carga PTA-Ida

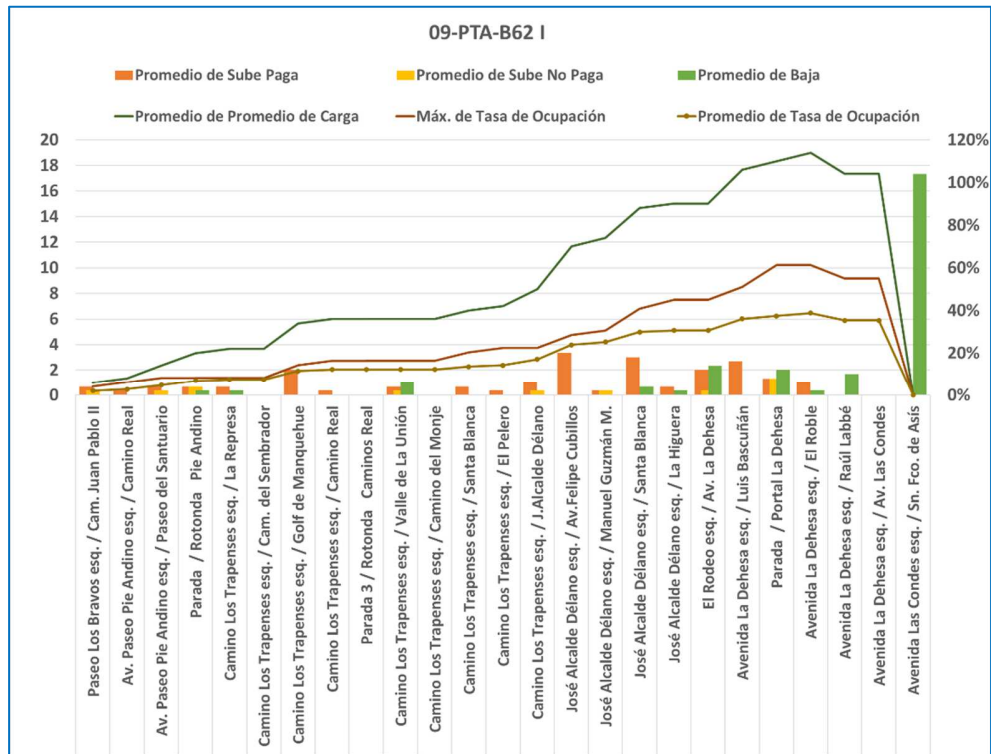


Ilustración 5 Perfil de carga PMA-Ret

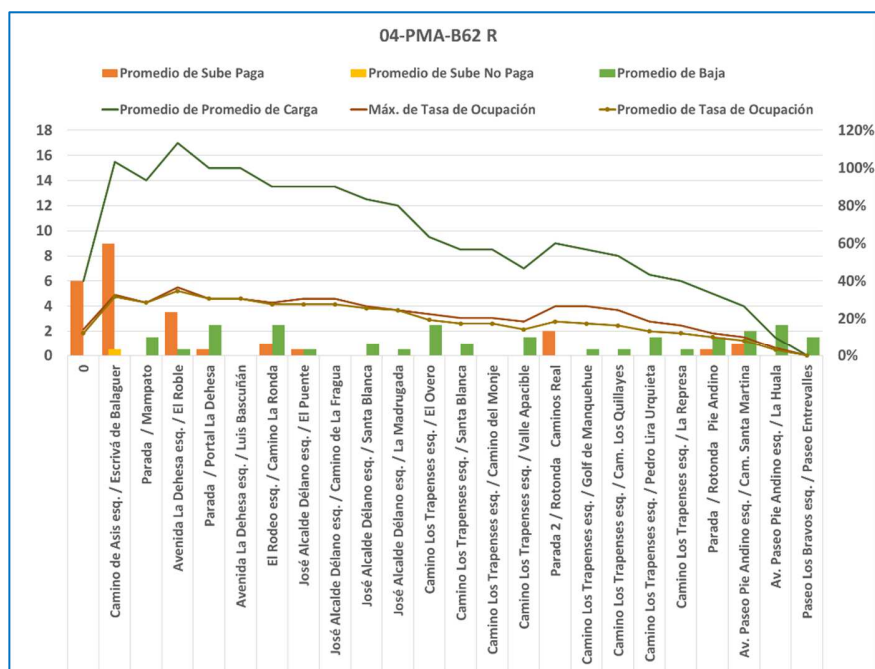
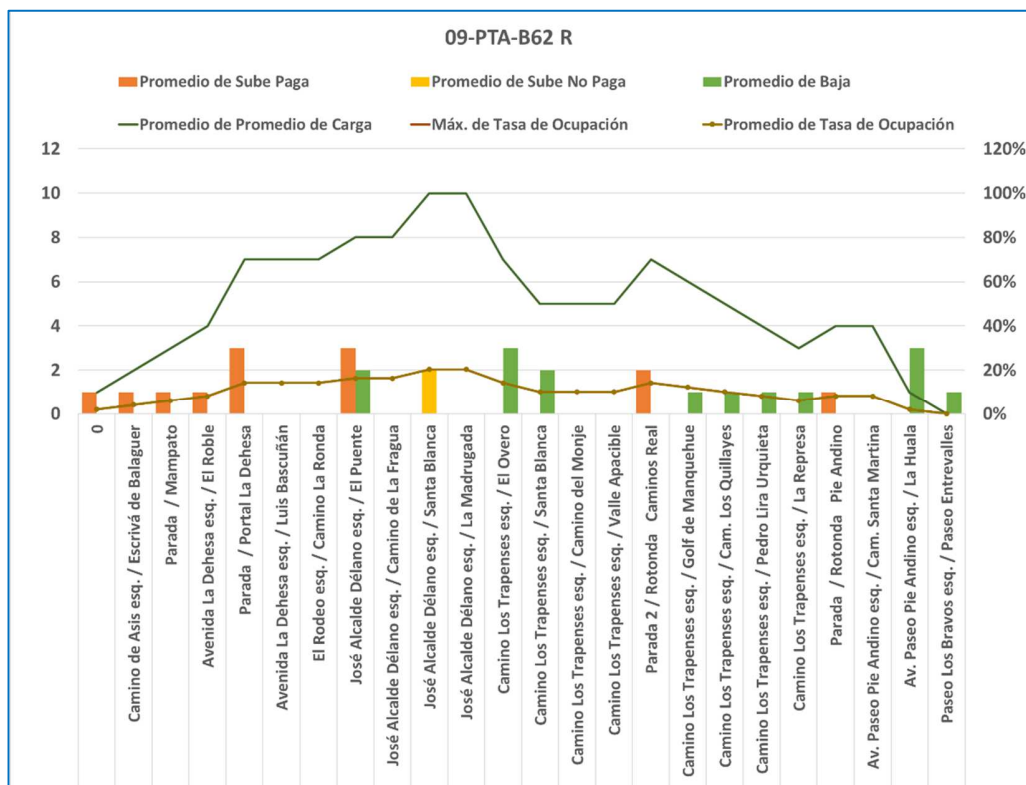


Ilustración 6 Perfil de carga PTA-Ret



2.4 Aforos de tasas de ocupación

Con los datos de la medición interna realizada en octubre del 2020 se efectuó la tabla resumen para la tasa de ocupación.

Tabla 1314. Formato presentación resumen mediciones

Período	Código paradero Usuario	Nombre Paradero	Sentido	Promedio				Máximo			
				Tasa de Ocupación llegada Paradero	Tasa de Ocupación salida de Paradero	Pasajeros suben	Pasajeros bajan	Tasa de Ocupación llegada Paradero	Tasa de Ocupación salida de Paradero	Pasajeros suben	Pasajeros bajan
04	PC1097	Paseo Los Bravos / esq. Paseo Entrevalles	Ret	0,6			1,1	1			4
05	PC1097	Paseo Los Bravos / esq. Paseo Entrevalles	Ret	0,7			1,1	1			3
06	PC1097	Paseo Los Bravos / esq. Paseo Entrevalles	Ret								

Fuente: Elaboración propia con datos octubre del 2020

2.5 Análisis de trasbordos

Los trasbordos efectuados por el servicio en la actualidad se ven representados en la tabla 14.

Tabla 1415. Traslado por servicio situación actual

Servicio	Sentido	Código paradero bajada	Metro	C14R	430I	C08I	Otros Servicios	Total Bus	Total Bus-Metro
B62	Ida	L-16-14-140-NS	0,0	0,0	0,0	0,0	304	304	304
B62	Ida	L-16-13-10-PO	0,0	0,0	0,0	0,3	0	0	0
B62	Ida	L-16-12-10-PO	0,0	0,0	3,5	0,3	44	48	48
B62	Ida	L-16-14-80-NS	0,0	0,0	1,2	0,0	24	25	25
B62	Ida	L-16-10-5-NS	0,0	19,5	0,0	0,0	1	20	20
B62	Ida	L-16-10-55-PO	0,0	3,0	0,0	0,0	0	3	3
B62	Ida	L-16-10-70-NS	0,0	2,0	0,0	0,0	0	2	2
B62	Ida	L-16-10-35-NS	0,0	0,0	0,0	0,0	2	2	2
B62	Ida	L-16-10-65-NS	0,0	1,5	0,0	0,0	0	2	2
		OTROS	41	0	0	0	124	124	165
Total Traslados			3.644	26	41	26	5	1	500

Fuente: Elaboración propia con datos universidad de chile

2.6 Reclamos

Los reclamos resumidos son de los periodos de estudio abril mayo y junio de 2020, los que se detallan en la tabla 15.

Tabla 15. Reclamos último trimestre 2019

Tipo de Reclamo Servicio B62	abril	mayo	junio	Total general
Choques	0	0	0	0
Comportamiento y Manejo del Conductor	0	0	0	0
Frecuencia del servicio	0	0	0	0
No se detiene en paradas	0	0	0	0
Total general	0	0	0	0

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 de 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
B62	4	7	3	1	1	1

Fuente: Elaboración propia, Datos de Sonda, abril, mayo y junio del 2020

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 la modificación del servicio se requiere incorporar 5 paradas nuevas al sistema, las cuales se detallan a continuación.

Tabla 17. Parada Nuevas a crear en el sistema

ID	x	y	Eje	Desde	Hacia	Servicios Nueva Parada
1	354506,2327	6312275,361	CAMINO JUAN PABLO II	PASEO LOS BRAVOS	CONDOMINIO 9650	C12
2	353729,6977	6312780,076	CAMINO JUAN PABLO II	PASEO LOS BRAVOS	CONDOMINIO 9650	C12
3	353624,8227	6312769,29	CAMINO JUAN PABLO II	CRAIGHOUSE SCHOOL	CONDOMINIO LOS BRAVOS	C12
4	354011,0584	6312584,788	CAMINO JUAN PABLO II	CRAIGHOUSE SCHOOL	CONDOMINIO LOS BRAVOS	C12
5	354487,2835	6312253,671	CAMINO JUAN PABLO II	CONDOMINIO LOS BRAVOS	PASEO LOS BRAVOS	C12
6	354506,2327	6312275,361	CAMINO JUAN PABLO II	PASEO LOS BRAVOS	CONDOMINIO 9650	C12

Ilustración 7 Parada Camino Juan Pablo II/ Paseo Los Bravos



Ilustración 8 Parada Camino Juan Pablo II/ Condominio 9650



Ilustración 9 Parada Camino Juan Pablo II/ Craighouse School

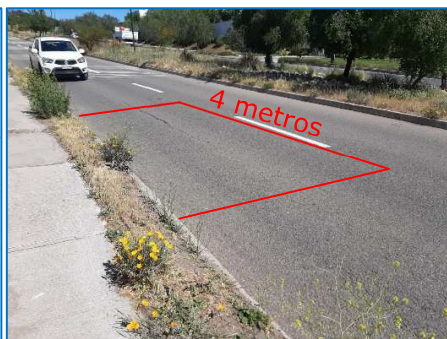


Ilustración 10 Parada Camino Juan Pablo II/ Condominio Los Bravos



Ilustración 11 Parada Camino Juan Pablo II/ Paseo Los Bravos



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

Las paradas involucradas en la modificación de trazado para el servicio B62 se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 18. Parada Modificada por inclusión, eliminación, o cambio de nombre, horario o letrero de cortesía de servicio

Código Usuario Parada	Tipo de Modificación	Servicio TS	Sentido	Es Zona Paga/Zona Paga Mixta	¿Es punto de medición ICR-P?	¿Elimina último servicio de parada?
PC1097	Cambio de Trazado	B62	Ida	No	Si	No
PC1098	Cambio de Trazado	B62	Ida	No	Si	No

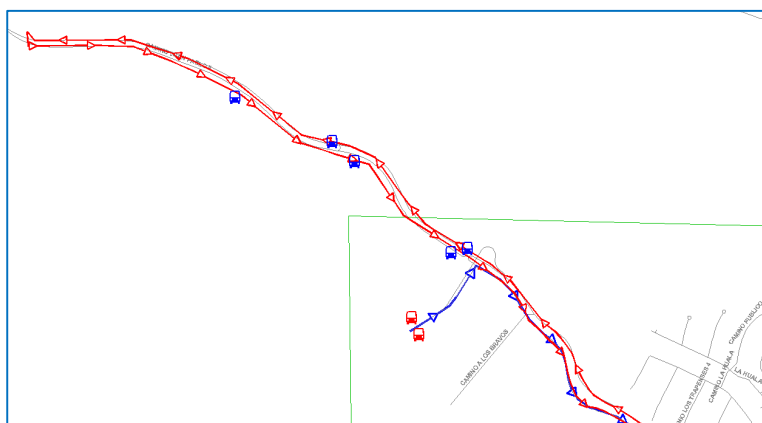
3.1.3 Resumen Modificación de Paradas

A continuación, se muestra la tabla resumen.

Tabla 19. Resumen Modificación de paradas

Servicio TS	Sentido	N° Paradas Nuevas (1)	N° Paradas Eliminadas (2)	N° Paradas Agregadas (3)	N° Modificadas (4)			Total(1)+(2)+(3)+(4)
					Nombre(Destino) Servicio	Hora Operación	Letrero de Cortesía	
B62	Ida	5	1	0	1	0	1	8
B62	Ret	0	1	0	0	0	0	1

Ilustración 12 Paradas Eliminadas y Agregadas



3.2 Análisis del comportamiento de la demanda

3.2.1 Caracterización de la zona de influencia de la propuesta

La zona que se ven involucrada en con el cambio de trazado es 639 en Lo Barnechea, como se aprecia en la ilustración 13. Por otro lado, se debe actualizar la red vial en el sector.

Ilustración 13 Zona de influencia de la modificación

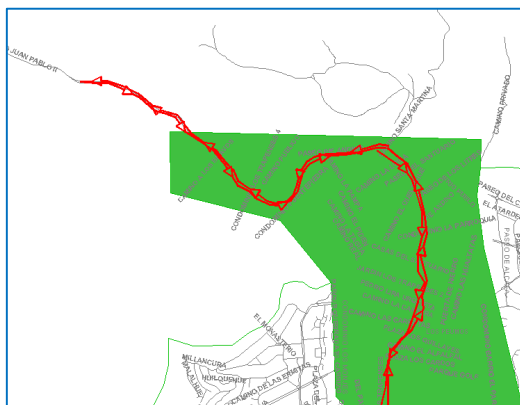
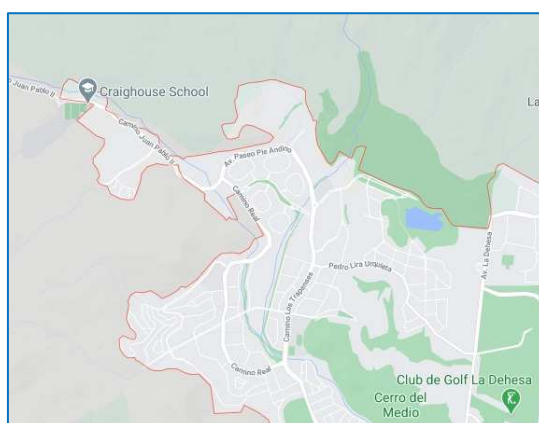


Ilustración 14 Comuna Lo Barnechea



3.2.2 Estimación de Usuarios Beneficiados por la modificación

Debido a que se incorporara paradas nuevas, se estima que los usuarios beneficiados son los habitantes y trabajadores del sector Craighouse School.

3.2.3 Estimación de Usuarios Afectados por la modificación

Los usuarios afectados serán:

Tabla 20. Viajes afectados por tipo de día

Tipo Día	N°Viajes con Destino en el servicio solo Paradero	N°Viajes con Destino en el servicio Área 750m	Total N° viajes con destino en el servicio
LABORAL	0	81	81
SABADO	0	63	63
DOMINGO	0	12	12
Total general	0	156	156

Fuente: Elaboración propia con datos universidad de chile

3.2.4 Estimación de subidas por paradas

La información requerida para el ítem está en la siguiente tabla resumen.

Tabla 21. Subidas totales por tipo de día

Tipo Día	Subidas Actuales	Subidas Adicionales	Subidas Afectadas	Total Subidas Propuesta (Actuales + Adicionales-Afectadas)
LABORAL	858	-	0	858
SABADO	717	-	0	717
DOMINGO	341	-	0	341
Total general	1.916	-	0	1.916

Fuente: Elaboración propia con datos universidad de chile

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

A continuación, veremos la tabla resumen correspondiente.

Tabla 22. Demanda Actual de paradas donde se eliminan servicios

Código Usuario Parada	Servicio Sentido	Subidas promedio día laboral	Bajada promedio día laboral	Subida promedio hora más cargada PTA	Bajada promedio hora más cargada PTA
PC1098	C12I	54,7	0,0	10,7	0,0

Fuente: Elaboración propia con datos universidad de chile

Tabla 23. Subidas y bajadas diarias por servicio-sentido en paradas eliminadas

Servicio Sentido	Subidas promedio día laboral Servicio-Sentido	Bajada promedio día laboral Servicio-Sentido	Bajada promedio hora más cargada PMA	Subida promedio hora más cargada PTA
C03I	54.7	0	0	10.7

Fuente: Elaboración propia con datos universidad de chile

3.3 Perfiles de carga y puntos de mayor demanda

Los puntos de mayor demanda no se ven afectados, ya que no están involucrados en la modificación.

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

La proyección se indica a continuación.

Tabla 24. Proyección IPK

Escenario	Parámetro		IPK
Actual	Transacciones Mes tipo	138	0,003
	Kilómetros Mes tipo	45.792	
Propuesta	Transacciones Mes tipo	138	0,003
	Kilómetros Mes tipo	50.971	
Variación (%)	Transacciones	0%	0
	Kilómetros	11%	

3.5 Afectación de vías preferentes

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

Según el tipo de modificación, el servicio no requiere de flota adicional.

3.9 Medidas a implementar para controlar la regularidad del servicio

Especial énfasis por parte del Centro de Operación de Flota en la operación, disposición de todas las herramientas de gestión de Redbus Urbano S.A. trabajando en el control de la regularidad del servicio.