

INFORME DE OBSERVACIONES A PROPUESTAS DE OTROS CONCESIONARIOS- UN6 B61 (C11)



PROGRAMA DE OPERACIONES 1° SEMESTRE 2021 (PO39) -
EXPRESS



Índice de Contenido

1	REDBUS URBANO S.A.– Modificación de trazado B61(C11)	1-5
1.1	Identificación de la modificación presentada	1-5
1.2	Argumentación de la empresa	1-6
1.3	Análisis Administrativo y técnico de la Modificación	1-6
1.3.1	Análisis Administrativo	1-6
1.3.2	Análisis Técnico Distancias.....	1-7
1.3.3	Análisis Técnico Demanda	1-8
1.3.4	Análisis Técnico Flota	1-10
1.3.5	Análisis Técnico Paradas	1-11
1.3.6	Análisis Técnico Velocidades	1-12
2	Conclusiones – Modificación de trazado B61(C11)	2-13

Índice de Tablas

No se encuentran elementos de tabla de ilustraciones.

Índice de Figuras

Figura 1 Vista general Modificación trazado B61	1-5
Figura 2 distancias y kilómetros servicio B61	1-7
Figura 3 Zona de influencia de la modificación	1-8
Figura 4 Viajes beneficiados por tipo de día	1-9
Figura 5 Viajes afectados por tipo de día	1-9
Figura 6 Subidas totales por tipo de día	1-9
Figura 7 Flota requerida día laboral, situación actual versus propuesta B61	1-10
Figura 8 justificación de la flota B61	1-10
Figura 9 paradas modificadas B61	1-11
Figura 10 resumen paradas modificadas B61	1-11
Figura 11 velocidades B61	1-12

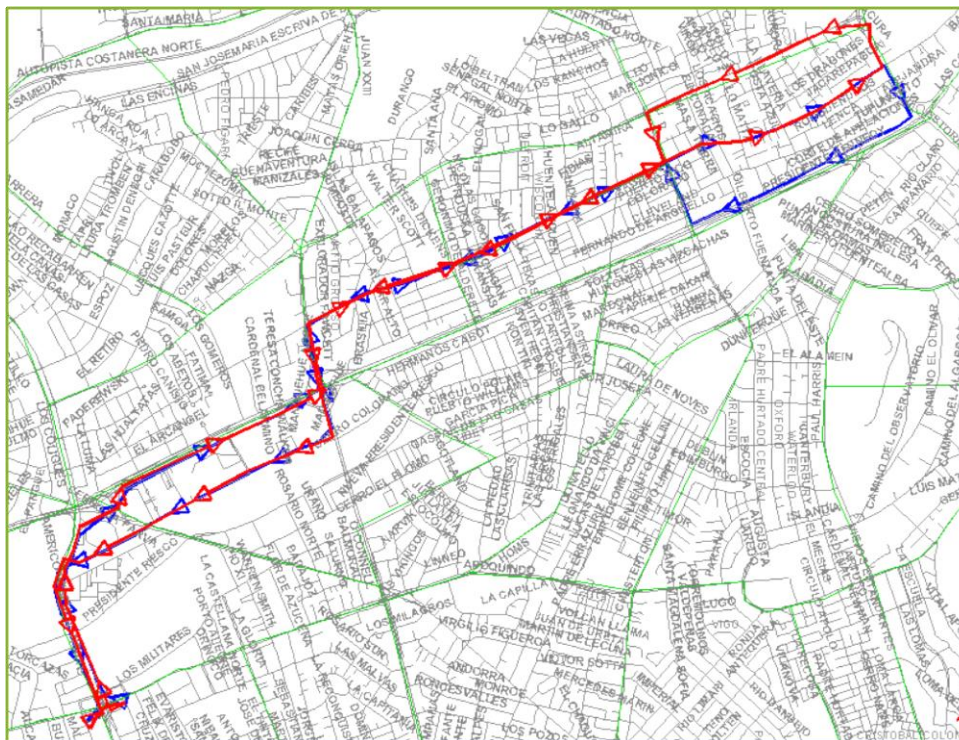
1 REDBUS URBANO S.A.– Modificación de trazado B61(C11)

1.1 Identificación de la modificación presentada

La empresa Redbus Urbano S.A. propone la modificación del trazado del servicio B61(C11), cambiando la cobertura actual del eje de Av. Kennedy entre Av. Tabancura y Av. Padre Hurtado por una nueva cobertura en Av. Vitacura entre Av. Tabancura y Av. Padre Hurtado.

La siguiente figura muestra el trazado propuesto para el servicio:

Figura 1 Vista general Modificación trazado B61



Fuente: Informe Técnico Redbus Urbano S.A.

Nota:

La empresa Redbus Urbano S.A. no hace mención en el informe técnico a la eliminación del punto de inicio del sentido regreso ubicado en Av. Padre Hurtado con Av. Presidente Kennedy generando un servicio circunvalar y que de acuerdo con los lineamientos del DTPM los servicios circunvalares deben cumplir con algunas características técnicas que no son expuestas ni analizadas en el informe presentado.

1.2 Argumentación de la empresa

De acuerdo con lo que señala en su informe técnico, Redbus Urbano S.A. indica lo siguiente:

Descripción de la problemática: “Se analiza el trazado actual y se detecta que podríamos tener mayor cobertura de usuarios si al inicio del regreso del servicio se hiciera por Vitacura en vez de Presidente Kennedy, además abarcaríamos un sector mucho más comercial y residencial que el que se recorre en la actualidad.”

Descripción de la modificación y trazado: “La modificación comprende al momento de llegar a Tabancura, viniendo por Las Hualtatas, doblar hacia la izquierda con dirección al norte para luego tomar Vitacura hasta Padre Hurtado Norte para luego retornar a Las Hualtatas y continuar con el retorno del servicio. Así se modifica lo que realiza en la actualidad que es llegar a Tabancura y doblar a la derecha para tomar luego Presidente Kennedy hasta Padre Hurtado Norte y volver a Las Hualtatas.”

Nota:

De acuerdo con la argumentación expuesta, la empresa en ningún caso plantea la circunvalación del servicio.

1.3 Análisis Administrativo y técnico de la Modificación

1.3.1 Análisis Administrativo

De acuerdo con lo requerido por el DTPM, en la presentación de información de los 90 días se deben enviar los Anexos PO 1-2-3-4 para toda la Unidad, además de los informes técnicos y fichas de 90 días de las iniciativas. Sin embargo, la empresa Redbus Urbano solo presentan los Anexos PO 2-3-4, ficha técnica e informe correspondientes a la entrega 90 días para la propuesta de modificación de trazado del servicio B53 (C03), y no se presenta el Anexo PO 1.

Nota:

No hay registros de la presentación del Anexo PO N°1 en la entrega de los 90 días.

1.3.2 Análisis Técnico Distancias

De acuerdo con lo expuesto en el informe técnico de esta iniciativa, se muestra que existe una variación en las distancias y kilómetros del servicio B61:

Figura 2 distancias y kilómetros servicio B61

Escenario	Variables del servicio	B61	
		IDA	RETORNO
Actual	Distancia Máxima base (Km)	9,31	6,03
Actual	Distancia Máxima integrada (Km)	9,31	6,03
Propuesta	Distancia Máxima base (Km)	15,2	0
Propuesta	Distancia Máxima integrada (Km)	15,2	0
Delta %	Distancia Máxima base (Km)	63%	-100%
Delta %	Distancia Máxima integrada (Km)	63%	-100%
Actual	Kilómetros Comerciales DLN	1877,51	
Actual	Kilómetros Comerciales SAB	1748,76	
Actual	Kilómetros Comerciales DOM	1288,56	
Propuesto	Kilómetros Comerciales DLN	1915,2	
Propuesto	Kilómetros Comerciales SAB	1732,8	
Propuesto	Kilómetros Comerciales DOM	1276,8	
Delta %	Kilómetros Comerciales DLN	2%	
Delta %	Kilómetros Comerciales SAB	-1%	
Delta %	Kilómetros Comerciales DOM	-1%	

Fuente: Informe Técnico Redbus Urbano S.A.

Nota:

Las distancias y kilómetros expuestas coinciden con los datos de la ficha de 90 días, informe técnico y anexos PO. Sin embargo, el informe técnico no hace referencia a la compensación de los kilómetros adicionales que genera la iniciativa.

1.3.3 Análisis Técnico Demanda

Con relación al análisis de demanda, en el informe técnico presentado por Redbus Urbano se indica que el nuevo trazado utilizará el eje Av. Vitacura entre Av. Tabancura y Padre Hurtado, abandonando el trazado actual por Av. Kennedy entre Av. Tabancura y Padre Hurtado. Dado lo anterior se puede observar que el abandono de los ejes por la modificación no tendrá una adecuación de oferta, por lo tanto se asume que los usuarios afectados tendrán que modificar sus viajes utilizando otros servicios.

En el informe se muestra una caracterización de la zona de influencia:

Figura 3 Zona de influencia de la modificación



Fuente: Informe Técnico Redbus Urbano S.A.

Nota:

La presentación no muestra mayor análisis respecto a los viajes generados desde y hacia las zonas de influencia.

El informe continúa con los análisis específicos solicitados por la autoridad, donde se indica que existen viajes beneficiados por la modificación de trazado, donde específicamente se expone lo siguientes:

Figura 4 Viajes beneficiados por tipo de día

Tabla 17. Viajes beneficiados por tipo de día				
Tipo Día	Sentido	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	I	5546	130309	135855
SABADO	I	2846	73831	76677
DOMINGO	I	2181	54650	56831
Total general		10572	258790	269363

Fuente: Informe Técnico Redbus Urbano S.A.

El informe indica que existen viajes afectados por la modificación de trazado, donde específicamente se expone lo siguiente:

Figura 5 Viajes afectados por tipo de día

Tipo Día	Sentido	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	I	168	91534	91702
SABADO	I	114	54905	55019
DOMINGO	I	99	39873	39972
Total general		381	186311	186693

Fuente: Informe Técnico Redbus Urbano S.A.

A continuación, se muestra la información presentada respecto a las subidas por parada:

Figura 6 Subidas totales por tipo de día

Tabla 19. Subidas totales por tipo de día					
Tipo Día	Sentido	Subidas Actuales	Subidas Adicionales	Subidas Afectadas	Total Subidas Propuesta (Actuales + Adicionales-Afectadas)
LABORAL	I	2.838	6.043	182	8.699
SABADO	I	1.836	3.047	126	4.757
DOMINGO	I	1.056	2.321	107	3.270
Total general		5.730	11.412	416	16.726

Fuente: Informe Técnico Redbus Urbano S.A.

Nota:

Actualmente, el servicio 405c realiza la conexión entre la Comuna de Vitacura y las estaciones (M) Tobalaba y (M) Los Leones, específicamente con las líneas 1, 4 y 6. En caso de que requiera una mejora en la oferta, para conectar con estaciones de Metro, se podría analizar la cobertura actual y frecuencias del servicio 405c, evaluando extender los horarios de operación en los periodos valle o aumentos de oferta en periodos puntas, para lo anterior es factible realizar los análisis de demanda correspondientes.

1.3.4 Análisis Técnico Flota

De acuerdo con el informe técnico presentado por Redbus Urbano, la modificación de trazado del servicio B61 libera buses tal como muestra la siguiente figura:

Figura 7 Flota requerida día laboral, situación actual versus propuesta B61

		Laboral											
		PRENO C1	NOC	TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	TPTA	PRENO C2
		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	B61	0	0	4	9	9	8	9	10	10	11	7	0
Propuesta	B61	0	0	4	7	8	8	8	9	10	10	8	0
Delta	B61	0	0	0	-2	-1	0	-1	-1	0	-1	1	0

Fuente: Informe Técnico Redbus Urbano S.A.

Luego, en la justificación de la flota Redbus Urbano indica lo siguiente:

Figura 8 justificación de la flota B61

3.8 Justificación de la flota adicional requerida para operar
Se mantiene la flota a pesar de la modificación.

Fuente: Informe Técnico Redbus Urbano S.A.

Nota:

De acuerdo con lo anterior, el Informe Técnico Redbus Urbano S.A. no justifica el destino de la flota liberada por la modificación.

A su vez y de acuerdo con los análisis realizados por Express de Santiago en sus presentaciones y tal como se muestra en el informe de esta iniciativa, se demuestra que la modificación de la operación de un servicio circunvalar, podría eventualmente liberar flota en el servicio modificado, caso muy similar a la iniciativa del servicio 457v(D17v).

1.3.5 Análisis Técnico Paradas

De acuerdo con el informe técnico presentado por Redbus Urbano respecto a la Identificación de las paradas y/o zonas pagas modificadas en la modificación se expone lo siguiente:

Figura 9 paradas modificadas B61

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?
PC246	Cambio de Trazado	B61	Ida	No	No	No
PC247	Cambio de Trazado	B61	Ida	No	No	No
PC248	Cambio de Trazado	B61	Ida	No	No	No
PC249	Cambio de Trazado	B61	Ida	No	No	No
PC250	Cambio de Trazado	B61	Ida	No	No	No
PC658	Cambio de Trazado	B61	Ida	No	No	No
PC234	Cambio de Trazado	B61	Ida	No	No	No
PC329	Cambio de Trazado	B61	Ida	No	No	No
PC330	Cambio de Trazado	B61	Ida	No	No	No
PC331	Cambio de Trazado	B61	Ida	No	No	No
PC331	Cambio de Trazado	B61	Ret	No	No	No
PC680	Cambio de Trazado	B61	Ret	No	No	No

Fuente: Informe Técnico Redbus Urbano S.A.

Y el resumen de las modificaciones de paradas presentadas en el informe técnico es el siguiente:

Figura 10 resumen paradas modificadas B61

Tabla 16. 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	
B61	IDA	0	5	6	0	0	1	12
B61	Ret	0	1	0	0	0	0	1

Fuente: Informe Técnico Redbus Urbano S.A.

Nota:

La información presentada resulta incompleta, dado que la modificación de trazado propuesta es de un servicio circunvalar, lo que genera una modificación mayor respecto a los paraderos, ya que, se eliminan todas las paradas del sentido regreso y se incorporan en el sentido ida.

1.3.6 Análisis Técnico Velocidades

De acuerdo con el informe técnico presentado por Redbus Urbano se presenta la siguiente tabla de velocidades para el servicio B61:

Figura 11 velocidades B61

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	B61I	25,56	23,55	23,25666667	23,14666667
Actual	B61R	24,46333333	23,04666667	21,75666667	21,37666667
Propuesta	B61I	24,87	23,09666667	22,40333333	22,01
Propuesta	B61R	0	0	0	0
Delta	B61I	-2,70%	-1,92%	-3,67%	-4,91%
Delta	B61I	-100,00%	-100,00%	-100,00%	-100,00%

Fuente: Informe Técnico Redbus Urbano S.A.

Nota:

Como se ha mencionado en los ítems anteriores, la modificación propone un servicio circunvalar y en el informe técnico no se muestra la metodología de cálculo de las velocidades para la propuesta, menos aún, se hace un análisis detallado de velocidades en el tramo modificado considerando que es un sector de alto flujo vehicular.

2 Conclusiones – Modificación de trazado B61(C11)

Respecto de los antecedentes administrativos y técnicos identificados en la modificación de trazado del servicio B61(C11), a continuación, se presenta un resumen de las observaciones encontradas en la presentación de la iniciativa:

- La empresa Redbus Urbano S.A. no hace mención en el informe técnico a la eliminación del punto de inicio del sentido regreso ubicado en Av. Padre Hurtado con Av. Presidente Kennedy generando un servicio circunvalar y que de acuerdo con los lineamientos del DTPM los servicios circunvalares deben cumplir con algunas características técnicas que no son expuestas ni analizadas en el informe presentado.
- De acuerdo con la argumentación expuesta, la empresa en ningún caso plantea la circunvalación del servicio.
- No hay registros de la presentación del Anexo PO N°1 en la entrega de los 90 días.
- Las distancias y kilómetros expuestas coinciden con los datos de la ficha de 90 días, informe técnico y anexos PO. Sin embargo, el informe técnico no hace referencia a la compensación de los kilómetros adicionales que genera la iniciativa.
- La presentación no muestra mayor análisis respecto a los viajes generados desde y hacia las zonas de influencia.

Actualmente, el servicio 405c realiza la conexión entre la Comuna de Vitacura y las estaciones (M) Tobalaba y (M) Los Leones, específicamente con las líneas 1, 4 y 6. En caso de que requiera una mejora en la oferta, para conectar con estaciones de Metro, se podría analizar la cobertura actual y frecuencias del servicio 405c, evaluando extender los horarios de operación en los periodos valle o aumentos de oferta en periodos puntas, para lo anterior es factible realizar los análisis de demanda correspondientes.

- De acuerdo con lo anterior, el Informe Técnico Redbus Urbano S.A. no justifica el destino de la flota liberada por la modificación.

A su vez y de acuerdo con los análisis realizados por Express de Santiago en sus presentaciones y tal como se muestra en el informe de esta iniciativa, se demuestra que la modificación de la operación de un servicio circunvalar, podría eventualmente liberar flota en el servicio modificado, caso muy similar a la iniciativa del servicio 457v(D17v).

- La información presentada resulta incompleta, dado que la modificación de trazado propuesta es de un servicio circunvalar, lo que genera una modificación mayor respecto a los paraderos, ya que, se eliminan todas las paradas del sentido regreso y se incorporan en el sentido ida.

- Como se ha mencionado en los ítems anteriores, la modificación propone un servicio circunvalar y en el informe técnico no se muestra la metodología de cálculo de las velocidades para la propuesta, menos aún, se hace un análisis detallado de velocidades en el tramo modificado considerando que es un sector de alto flujo vehicular.