

MODIFICACIÓN DE OFERTA U10

ÍNDICE

1.	PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA Y ANTECEDENTES GENERALES	3
1.1.	Descripción de la problemática	3
1.2.	Descripción de la modificación	3
2.	DISEÑO DE LA PROPUESTA	8
2.1.	Trazado y distancias.....	8
2.1.1.	Detalle del trazado modificado	8
2.1.2.	Distancias y kilómetros comerciales de la propuesta versus situación actual	8
2.2.	Identificación de las paradas modificadas.....	10
2.2.1.	Paradas nuevas en el sistema.....	10
2.2.2.	Paradas vigentes afectadas por inclusión de servicios, eliminación de servicios, y/o cambios de nombre, horario de operación, o modificación letrero de cortesía.....	10
2.2.3.	Resumen modificación de paradas	10
2.3.	Frecuencias propuestas versus situación actual	10
2.4.	Capacidades propuestas versus situación actual	12
2.5.	Flota propuesta versus situación actual.....	15
3.	LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN PARA LA EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA	16
3.1.	Indicador de Tiempo de Espera (ITE)	16
3.2.	Análisis de transacciones.....	17
3.2.1.	Transacciones en paradas eliminadas	17
3.2.2.	Transacciones que pierden cobertura	17
3.3.	Perfiles de Carga	17
3.4.	Análisis de impacto en puntos de control IP	17
3.5.	Aforos de tasas de ocupación.....	17
3.6.	Análisis de transbordos	17
3.7.	Estimación del impacto en los tiempos de viaje, espera y acceso	17
3.8.	Reclamos	17
3.9.	Requerimientos de Municipalidades y Junta de Vecinos	17
3.10.	Niveles de evasión de los servicios.....	17

3.11.	Propuesta y estado de avance de Infraestructura para operación.....	17
3.12.	Generación de nueva cobertura.....	17
3.12.1.	Vialidad.....	17
3.12.2.	Demanda	17
3.13.	Diferencia y justificación de la flota adicional o sobrante producto de la modificación	17
4.	PRONUNCIAMIENTO SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS	18
4.1.	Estándares de calidad para la prestación de los servicios.....	18
4.1.1.	Cobertura	18
4.1.2.	Tiempos de espera (frecuencias mínimas).....	18
4.1.3.	Tasa de ocupación o hacinamiento en los buses.....	18
4.1.4.	Transbordo	18
4.1.5.	Servicios Expresos	18
4.1.6.	Servicios Nocturnos.....	18
4.1.7.	Sincronización.....	18
4.2.	Impacto en tiempos de viaje	18
4.3.	Impacto en tiempos de espera.....	18
4.4.	Impacto en tiempos de acceso.....	18
4.5.	Impacto sobre usuarios críticos en caso de necesidad identificada	18
4.6.	Impacto de la modificación en los kilómetros del sistema y otros factores	19
4.7.	Otros.....	19
4.8.	Conclusiones.....	19

1. PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA Y ANTECEDENTES GENERALES

1.1. Descripción de la problemática

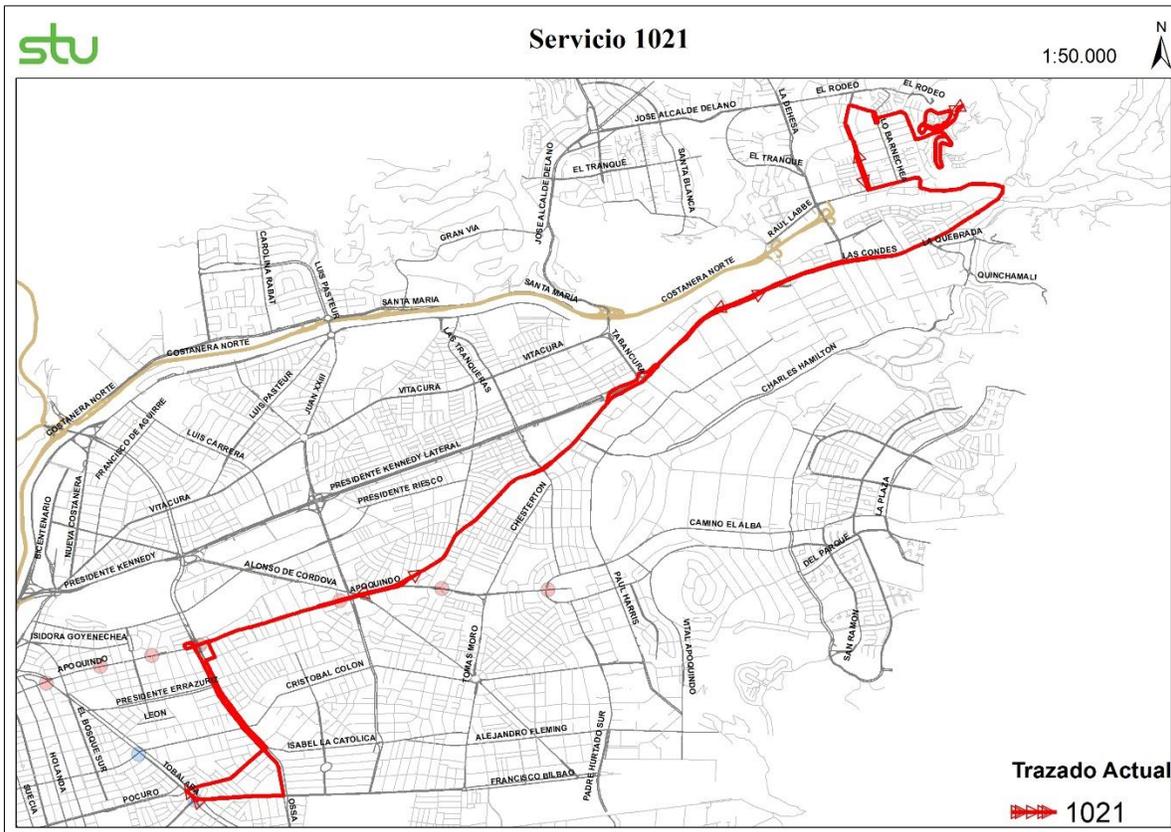
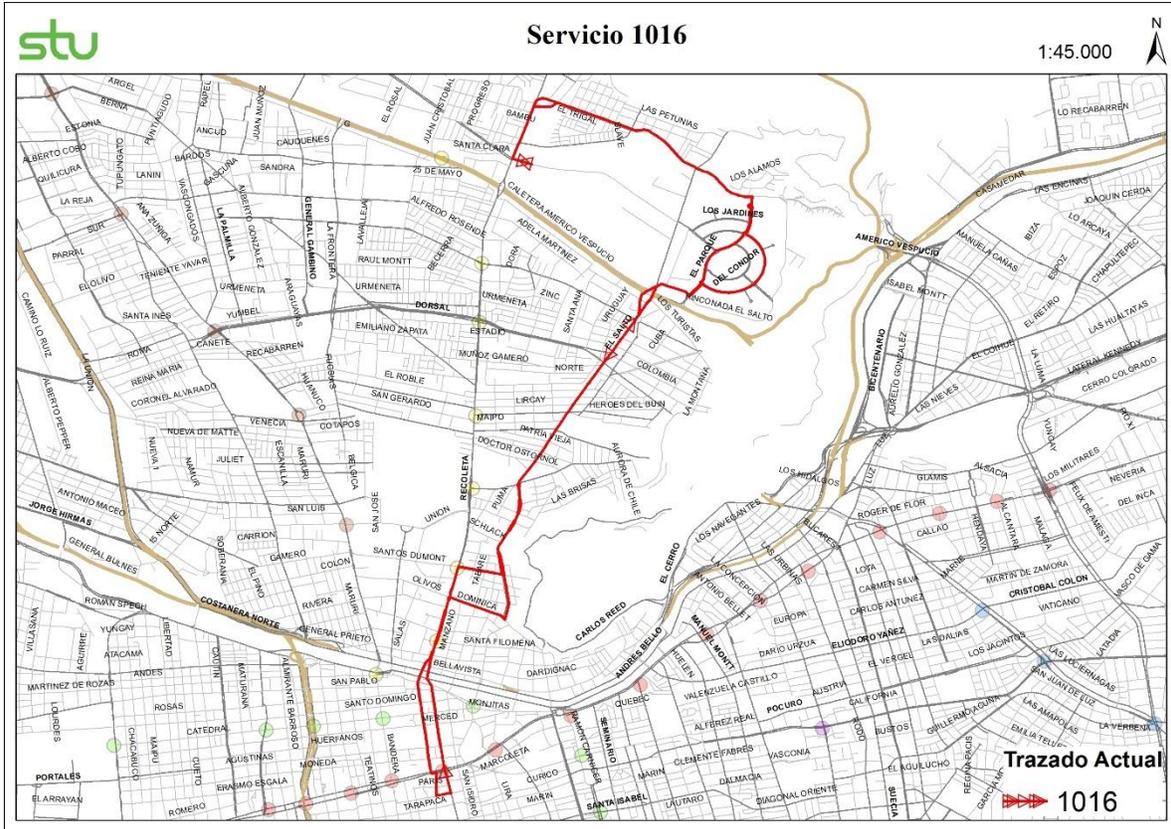
Se ha detectado que existen servicios críticos en su capacidad de satisfacer la demanda por transporte en ciertos horarios de días tipo laboral. En particular, se prevé que esta problemática se acentúe en el retorno de la época normal de marzo del presente año.

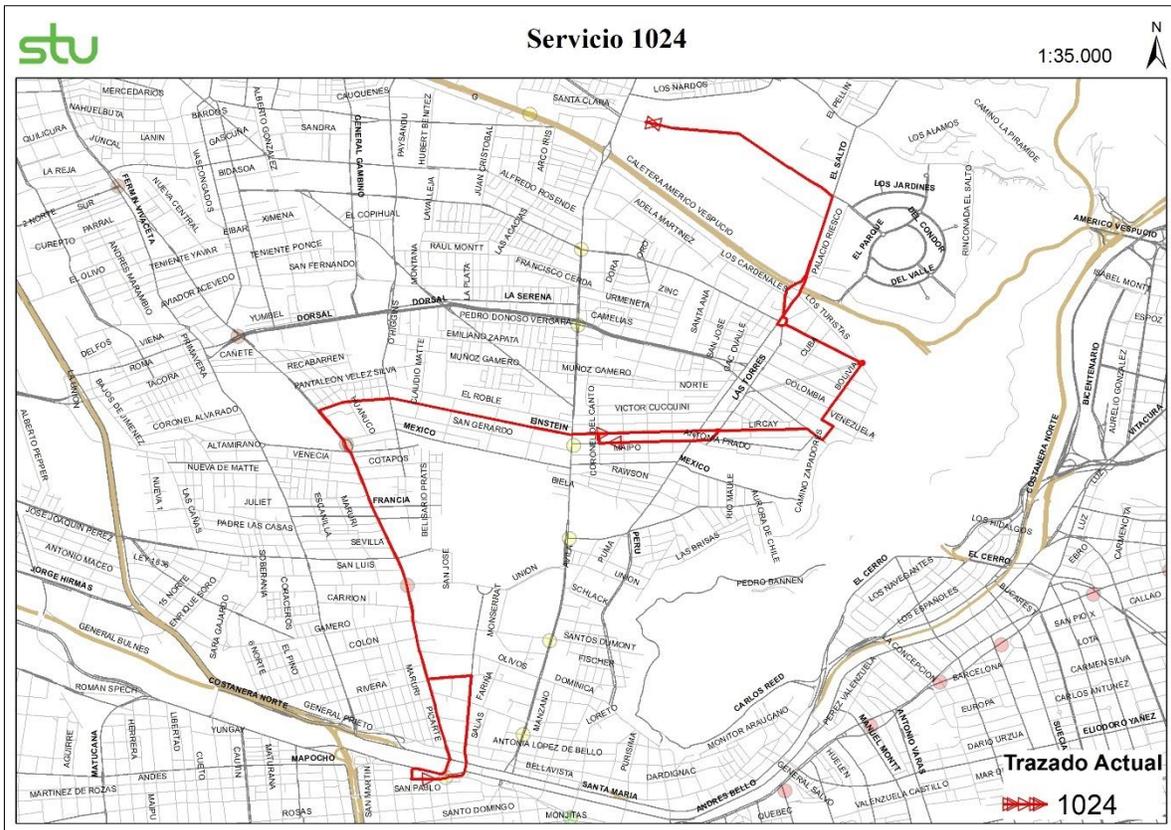
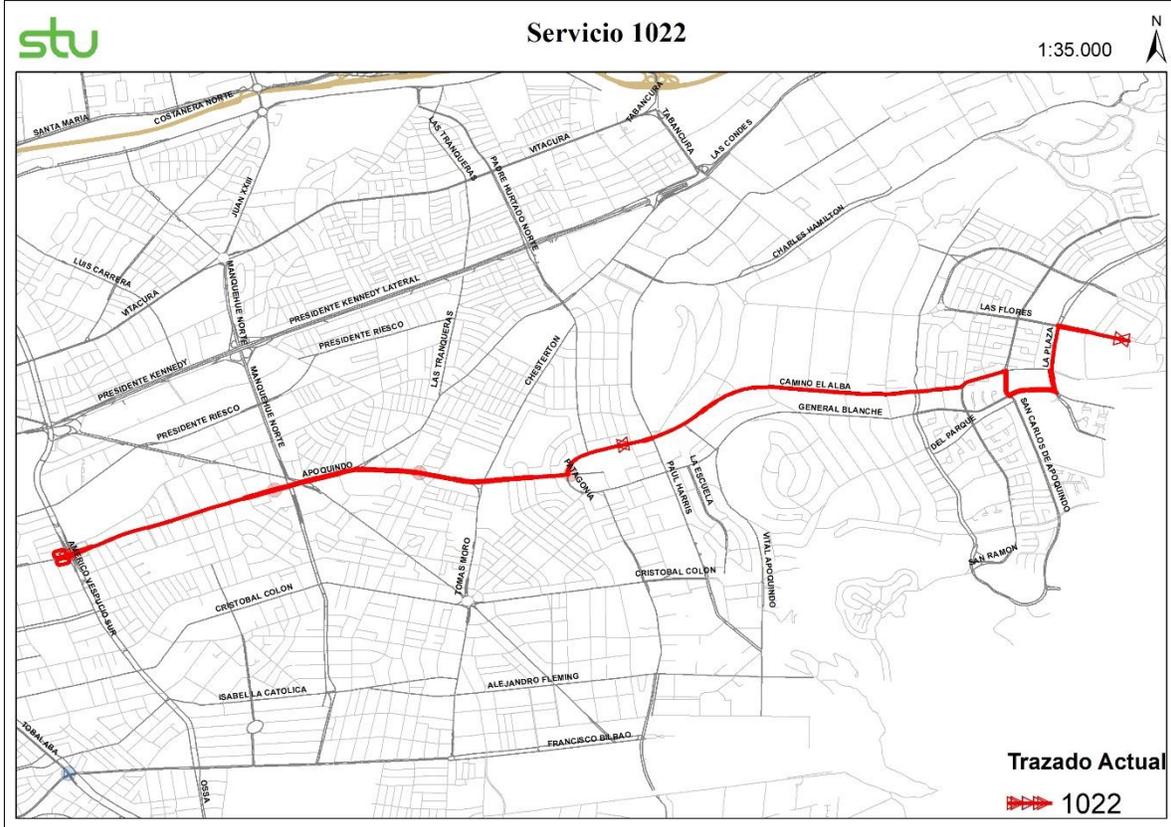
1.2. Descripción de la modificación

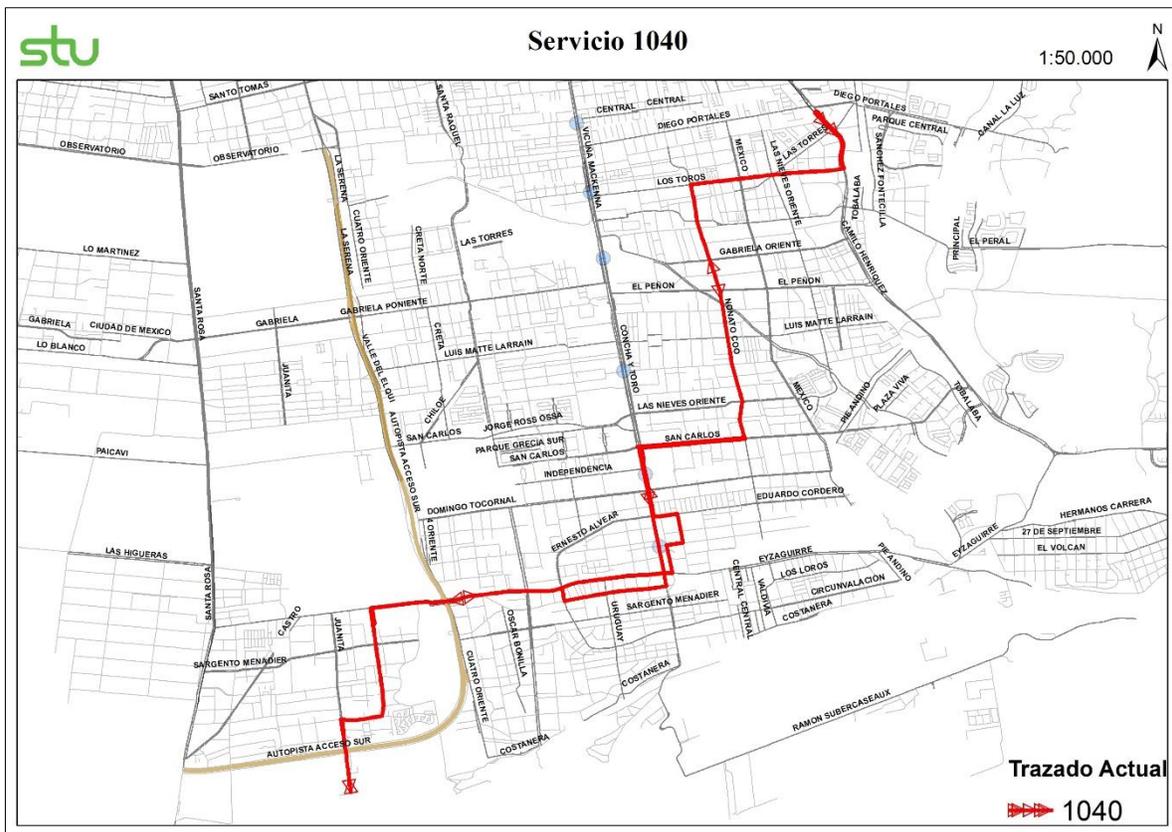
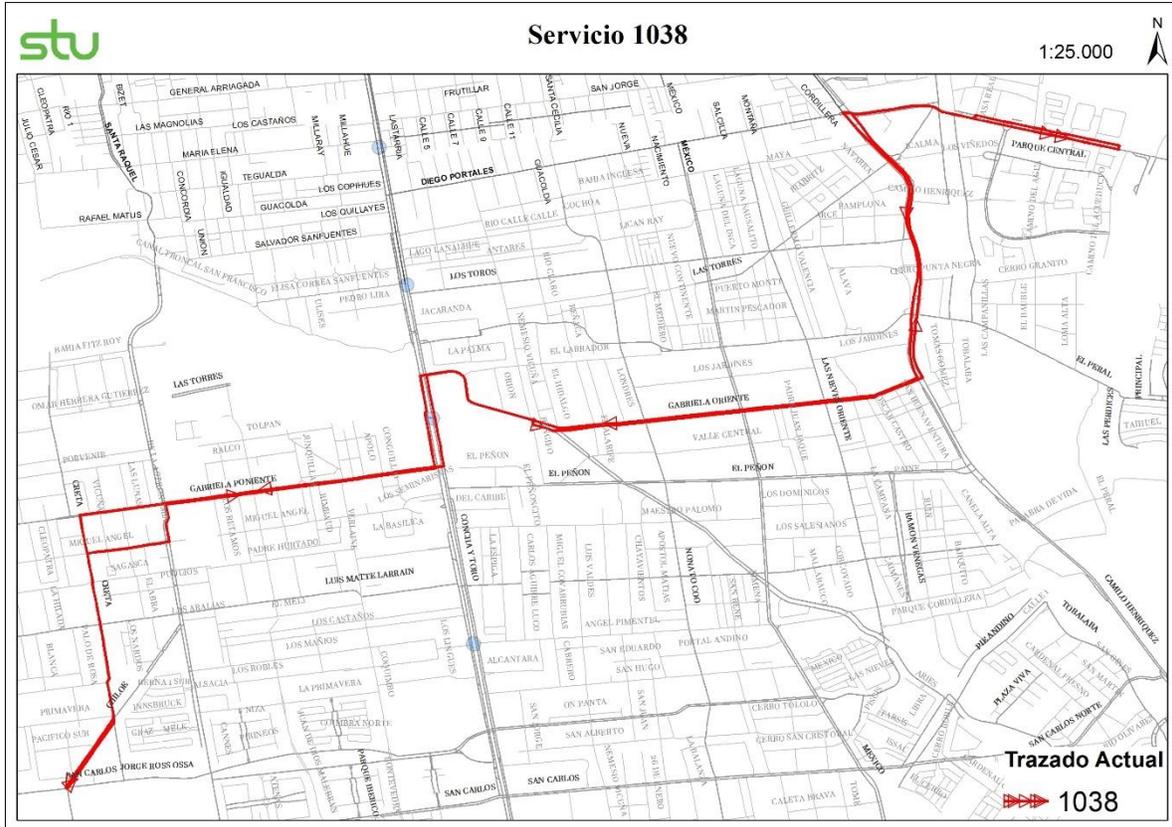
Ante este escenario, se plantea una modificación de oferta a la cantidad de salidas de aquellos servicios que se desean reforzar y otros donde se puede obtener la holgura necesaria para mantener la factibilidad operativa. Aquellos servicios por intervenir y el tipo de modificación son los siguientes:

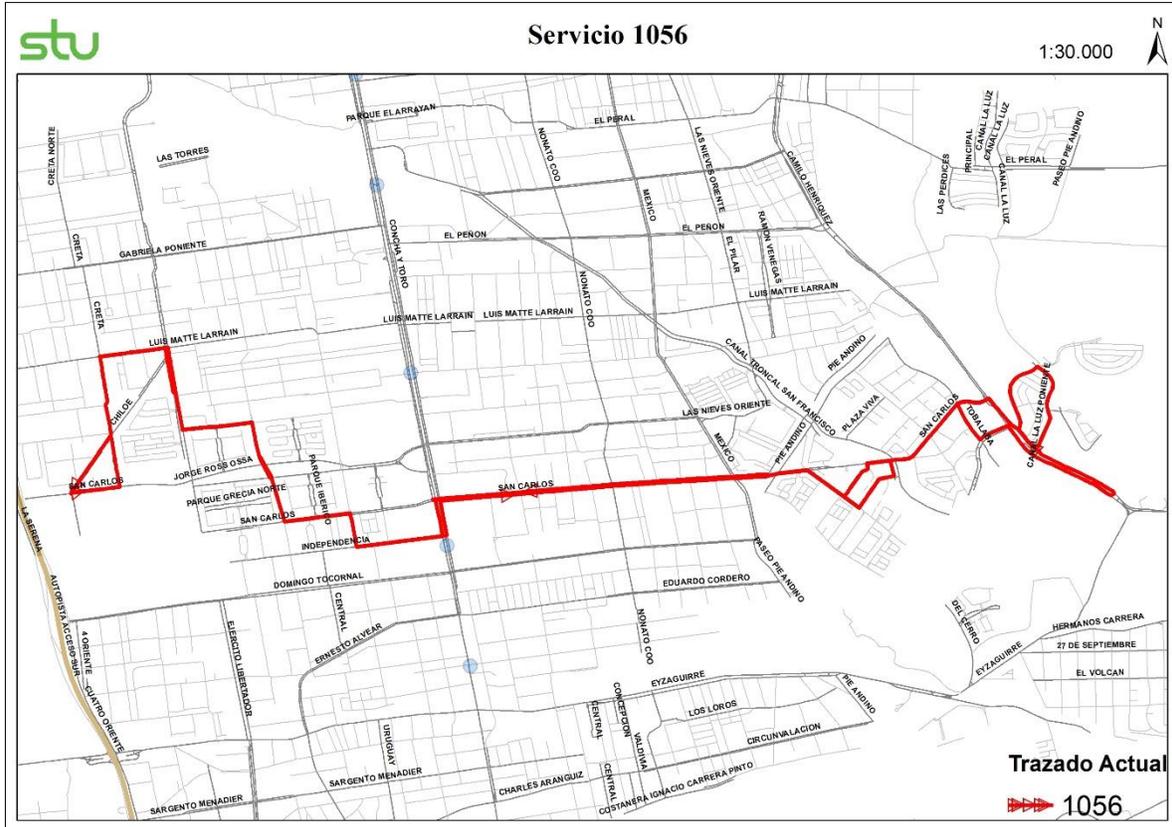
Código TS	Código Usuario	Tipo de modificación
1004	104	Modificación de oferta
1014	114	Modificación de oferta
1016	116	Modificación de oferta
1021	C01	Modificación de oferta
1022	C02	Modificación de oferta
1024	B14	Modificación de oferta
1038	F08	Modificación de oferta
1040	F10	Modificación de oferta
1056	F26	Modificación de oferta

En consideración a que no se plantea modificación de trazado, se presentan las siguientes cartografías de su situación actual.









2. DISEÑO DE LA PROPUESTA

2.1. Trazado y distancias

2.1.1. Detalle del trazado modificado
item no aplica en esta propuesta.

2.1.2. Distancias y kilómetros comerciales de la propuesta versus situación actual
A continuación, se muestra una tabla comparativa de los kilómetros actuales y propuestos por tipo de día.

Escenario		1004		1014		1016	
		Ida	Ret	Ida	Ret	Ida	Ret
Actual	Distancia Máxima base [km]	21,45	20,74	16,89	18,05	28,35	0
Actual	Distancia Máxima integrada [km]	21,45	20,74	16,89	18,05	28,35	0
Propuesta	Distancia Máxima base [km]	21,45	20,74	16,89	18,05	28,35	0
Propuesta	Distancia Máxima integrada [km]	21,45	20,74	16,89	18,05	28,35	0
Delta %	Distancia Máxima base [km]	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Delta %	Distancia Máxima integrada [km]	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Actual	Kilómetros Comerciales LAB	177.282	67.669	53.862
Actual	Kilómetros Comerciales SAB	24.247	9.224	7.221
Actual	Kilómetros Comerciales DOM	19.531	8.736	6.806
Propuesto	Kilómetros Comerciales LAB	177.282	67.644	52.774
Propuesto	Kilómetros Comerciales SAB	24.247	9.224	7.221
Propuesto	Kilómetros Comerciales DOM	19.531	8.736	6.806
Delta %	Kilómetros Comerciales LAB	0,00%	-0,04%	-2,02%
Delta %	Kilómetros Comerciales SAB	0,00%	0,00%	0,00%
Delta %	Kilómetros Comerciales DOM	0,00%	0,00%	0,00%

Escenario		1021		1022		1024	
		Ida	Ret	Ida	Ret	Ida	Ret
Actual	Distancia Máxima base [km]	20,5	21,3	18,83	0	24,38	0
Actual	Distancia Máxima integrada [km]	20,5	21,3	18,83	0	24,38	0
Propuesta	Distancia Máxima base [km]	20,5	21,3	18,83	0	24,38	0
Propuesta	Distancia Máxima integrada [km]	20,5	21,3	18,83	0	24,38	0
Delta %	Distancia Máxima base [km]	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Delta %	Distancia Máxima integrada [km]	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Actual	Kilómetros Comerciales LAB	122.324	55.925	48.809
Actual	Kilómetros Comerciales SAB	20.641	7.231	6.339
Actual	Kilómetros Comerciales DOM	18.382	6.478	5.754
Propuesto	Kilómetros Comerciales LAB	123.695	57.168	45.591
Propuesto	Kilómetros Comerciales SAB	20.641	7.231	6.339
Propuesto	Kilómetros Comerciales DOM	18.382	6.478	5.754
Delta %	Kilómetros Comerciales LAB	1,12%	2,22%	-6,59%
Delta %	Kilómetros Comerciales SAB	0,00%	0,00%	0,00%
Delta %	Kilómetros Comerciales DOM	0,00%	0,00%	0,00%

Escenario		1038		1040		1056	
		Ida	Ret	Ida	Ret	Ida	Ret
Actual	Distancia Máxima base [km]	10,1	10,83	15,14	14,49	21,87	0
Actual	Distancia Máxima integrada [km]	10,1	10,83	15,14	14,49	21,87	0
Propuesta	Distancia Máxima base [km]	10,1	10,83	15,14	14,49	21,87	0
Propuesta	Distancia Máxima integrada [km]	10,1	10,83	15,14	14,49	21,87	0
Delta %	Distancia Máxima base [km]	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Delta %	Distancia Máxima integrada [km]	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Actual	Kilómetros Comerciales LAB	43.061	85.336	47.633
Actual	Kilómetros Comerciales SAB	6.112	9.537	5.336

Actual	Kilómetros Comerciales DOM	5.442	8.470	5.511
Propuesto	Kilómetros Comerciales LAB	42.140	85.336	49.076
Propuesto	Kilómetros Comerciales SAB	6.112	9.537	5.336
Propuesto	Kilómetros Comerciales DOM	5.442	8.470	5.511
Delta %	Kilómetros Comerciales LAB	-2,14%	0,00%	3,03%
Delta %	Kilómetros Comerciales SAB	0,00%	0,00%	0,00%
Delta %	Kilómetros Comerciales DOM	0,00%	0,00%	0,00%

2.2. Identificación de las paradas modificadas

2.2.1. Paradas nuevas en el sistema

ítem no aplica en esta propuesta.

2.2.2. Paradas vigentes afectadas por inclusión de servicios, eliminación de servicios, y/o cambios de nombre, horario de operación, o modificación letrero de cortesía

ítem no aplica en esta propuesta.

2.2.3. Resumen modificación de paradas

ítem no aplica en esta propuesta.

2.3. Frecuencias propuestas versus situación actual

Se plantea una modificación de frecuencia acorde a la máxima cantidad de buses disponibles por tipología. En la siguiente tabla se muestran las frecuencias máximas [b/h] por período donde se resalta en las mañanas el alza de los servicios C01 y C02 a partir de las bajas del B14 y 116; mientras que en las tardes, hay un alza del servicio F26 logrado por holgura y la baja del F08.

			Laboral								
			TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	FPNOC
			5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30
Escenario	Código o TS	Sentido	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:30	20:29	22:59
Actual	1004	Ida	7	10	11	10	10	11	15	14	10
	1004	Ret	10	14	10	10	10	11	11	8	6
Propuesta	1004	Ida	7	10	11	10	10	11	15	14	10
	1004	Ret	10	14	10	10	10	11	11	8	6
Diferencia	1004	Ida	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1004	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1014	Ida	4	6	5	5	5	5	6	5	5
	1014	Ret	7	8	6	5	5	5	5	5	4
Propuesta	1014	Ida	4	6	5	5	5	5	6	6	5
	1014	Ret	6	8	6	5	5	5	5	5	4

			Laboral								
			TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	FPNOC
			5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30
Escenario	Código TS	Sentido	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:30	20:29	22:59
Diferencia	1014	Ida	-	-	-	-	-	-	-	1	-
	1014	Ret	-1	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1016	Ida	6	7	5	6	6	6	6	5	5
	1016	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Propuesta	1016	Ida	6	6	5	6	6	6	5	5	5
	1016	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diferencia	1016	Ida	-	-1	-	-	-	-	-1	-	-
	1016	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1021	Ida	7	12	8	8	7	7	7	6	7
	1021	Ret	5	8	8	8	7	8	9	8	8
Propuesta	1021	Ida	7	12	9	8	7	7	8	6	7
	1021	Ret	5	8	8	8	7	8	9	8	8
Diferencia	1021	Ida	-	-	1	-	-	-	1	-	-
	1021	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1022	Ida	5	9	9	7	7	8	9	6	5
	1022	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Propuesta	1022	Ida	5	10	9	7	7	8	9	7	5
	1022	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diferencia	1022	Ida	-	1	-	-	-	-	-	1	-
	1022	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1024	Ida	5	7	5	5	5	5	6	5	4
	1024	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Propuesta	1024	Ida	5	6	5	5	5	5	6	5	4
	1024	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diferencia	1024	Ida	-	-1	-	-	-	-	-	-	-
	1024	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1038	Ida	6	5	5	5	5	5	5	5	5
	1038	Ret	5	5	5	5	5	5	5	6	5
Propuesta	1038	Ida	6	5	5	5	5	5	5	4	5
	1038	Ret	5	5	5	5	5	5	5	6	5
Diferencia	1038	Ida	-	-	-	-	-	-	-	-1	-
	1038	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1040	Ida	7	8	7	7	8	7	8	8	5
	1040	Ret	7	9	8	7	8	7	8	8	7
Propuesta	1040	Ida	7	8	7	7	7	8	8	8	5
	1040	Ret	7	9	8	7	7	8	8	8	7

			Laboral								
			TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	FPNOC
			5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30
Escenario	Código TS	Sentido	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:30	20:29	22:59
Diferencia	1040	Ida	-	-	-	-	-1	1	-	-	-
	1040	Ret	-	-	-	-	-1	1	-	-	-
Actual	1056	Ida	7	7	6	5	5	5	6	6	6
	1056	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Propuesta	1056	Ida	7	7	6	5	5	5	6	7	6
	1056	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diferencia	1056	Ida	-	-	-	-	-	-	-	1	-
	1056	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-

En cuanto a la composición de la flota, se propone mantener la tipología actual de cada servicio. Por lo que la propuesta de modificación de oferta se da únicamente a la cantidad de salidas.

Código TS	Tipo de bus
1004	C
1014	C
1016	B
1021	B
1022	B
1024	B
1038	B
1040	B
1056	B

2.4. Capacidades propuestas versus situación actual

			Laboral								
			TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	FPNOC
			5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30
Escenario	Código TS	Sentido	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:30	20:29	22:59
Actual	1004	Ida	1.050	1.500	1.650	1.500	1.500	1.650	2.250	2.100	1.500
	1004	Ret	1.500	2.100	1.500	1.500	1.500	1.650	1.650	1.200	900

			Laboral								
			TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	FPNOC
			5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30
Escenario	Código o TS	Sentido	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:30	20:29	22:59
Propuesta	1004	Ida	1.050	1.500	1.650	1.500	1.500	1.650	2.250	2.100	1.500
	1004	Ret	1.500	2.100	1.500	1.500	1.500	1.650	1.650	1.200	900
Diferencia	1004	Ida	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1004	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1014	Ida	600	900	750	750	750	750	900	750	750
	1014	Ret	1.050	1.200	900	750	750	750	750	750	600
Propuesta	1014	Ida	600	900	750	750	750	750	900	900	750
	1014	Ret	900	1.200	900	750	750	750	750	750	600
Diferencia	1014	Ida	-	-	-	-	-	-	-	150	-
	1014	Ret	-150	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1016	Ida	540	630	450	540	540	540	540	450	450
	1016	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Propuesta	1016	Ida	540	540	450	540	540	540	450	450	450
	1016	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diferencia	1016	Ida	-	-90	-	-	-	-	-90	-	-
	1016	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1021	Ida	630	1.080	720	720	630	630	630	540	630
	1021	Ret	450	720	720	720	630	720	810	720	720
Propuesta	1021	Ida	630	1.080	810	720	630	630	720	540	630
	1021	Ret	450	720	720	720	630	720	810	720	720

			Laboral								
			TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	FPNOC
			5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30
Escenario	Código o TS	Sentido	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:30	20:29	22:59
Diferencia	1021	Ida	-	-	90	-	-	-	90	-	-
	1021	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1022	Ida	450	810	810	630	630	720	810	540	450
	1022	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Propuesta	1022	Ida	450	900	810	630	630	720	810	630	450
	1022	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diferencia	1022	Ida	-	90	-	-	-	-	-	90	-
	1022	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1024	Ida	450	630	450	450	450	450	540	450	360
	1024	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Propuesta	1024	Ida	450	540	450	450	450	450	540	450	360
	1024	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diferencia	1024	Ida	-	90	-	-	-	-	-	-	-
	1024	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actual	1038	Ida	540	450	450	450	450	450	450	450	450
	1038	Ret	450	450	450	450	450	450	450	540	450
Propuesta	1038	Ida	540	450	450	450	450	450	450	360	450
	1038	Ret	450	450	450	450	450	450	450	540	450
Diferencia	1038	Ida	-	-	-	-	-	-	-	90	-
	1038	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-

			Laboral								
			TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	FPNOC
			5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30
Escenario	Código TS	Sentido	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:30	20:29	22:59
Actual	1040	Ida	630	720	630	630	720	630	720	720	450
	1040	Ret	630	810	720	630	720	630	720	720	630
Propuesta	1040	Ida	630	720	630	630	630	720	720	720	450
	1040	Ret	630	810	720	630	630	720	720	720	630
Diferencia	1040	Ida	-	-	-	-	90	90	-	-	-
	1040	Ret	-	-	-	-	90	90	-	-	-
Actual	1056	Ida	630	630	540	450	450	450	540	540	540
	1056	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Propuesta	1056	Ida	630	630	540	450	450	450	540	630	540
	1056	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diferencia	1056	Ida	-	-	-	-	-	-	-	90	-
	1056	Ret	-	-	-	-	-	-	-	-	-

2.5. Flota propuesta versus situación actual

La modificación de la flota está dada por la variación de la cantidad de salidas y por los cambios en los parámetros de programación como las nuevas velocidades y la posibilidad de gestionar flota.

		Laboral						
		NOCTURNO	MAÑANA	VALLE 1	MEDIODÍA	VALLE 2	TARDE	TRANSICIÓN
		0:00	5:00	8:30	12:30	14:00	17:00	20:30
Escenario	Código TS	4:59	8:29	12:29	13:59	16:59	20:29	23:59
Actual	1004	9	33	34	29	38	41	33
Propuesta	1004	9	34	34	29	38	41	33
Diferencia	1004	0	1	0	0	0	0	0
Actual	1014	2	16	16	12	13	14	13
Propuesta	1014	2	15	16	12	13	14	13
Diferencia	1014	0	-1	0	0	0	0	0
Actual	1016	1	11	12	12	12	12	9
Propuesta	1016	1	10	12	12	12	11	9
Diferencia	1016	0	-1	0	0	0	-1	0
Actual	1021	9	27	27	18	22	25	19
Propuesta	1021	9	28	27	18	22	26	19
Diferencia	1021	0	1	0	0	0	1	0
Actual	1022	5	14	15	12	13	13	8
Propuesta	1022	5	15	15	12	13	14	8
Diferencia	1022	0	1	0	0	0	1	0
Actual	1024	2	10	11	10	10	10	9
Propuesta	1024	2	9	10	10	9	9	9
Diferencia	1024	0	-1	-1	0	-1	-1	0
Actual	1038	4	9	9	8	9	10	9
Propuesta	1038	4	9	9	8	9	8	8
Diferencia	1038	0	0	0	0	0	-2	-1
Actual	1040	5	19	19	18	17	19	16
Propuesta	1040	5	19	19	17	18	19	16
Diferencia	1040	0	0	0	-1	1	0	0
Actual	1056	1	9	9	7	8	11	10
Propuesta	1056	1	9	9	7	8	13	10
Diferencia	1056	0	0	0	0	0	2	0

3. LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN PARA LA EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA

3.1. Indicador de Tiempo de Espera (ITE)

Ítem no aplica en esta propuesta.

3.2. Análisis de transacciones

ítem no aplica en esta propuesta.

3.2.1. Transacciones en paradas eliminadas

ítem no aplica en esta propuesta.

3.2.2. Transacciones que pierden cobertura

ítem no aplica en esta propuesta.

3.3. Perfiles de Carga

ítem no aplica en esta propuesta.

3.4. Análisis de impacto en puntos de control IP

ítem no aplica en esta propuesta.

3.5. Aforos de tasas de ocupación

ítem no aplica en esta propuesta.

3.6. Análisis de transbordos

ítem no aplica en esta propuesta.

3.7. Estimación del impacto en los tiempos de viaje, espera y acceso

ítem no aplica en esta propuesta.

3.8. Reclamos

ítem no aplica en esta propuesta.

3.9. Requerimientos de Municipalidades y Junta de Vecinos

ítem no aplica en esta propuesta.

3.10. Niveles de evasión de los servicios

ítem no aplica en esta propuesta.

3.11. Propuesta y estado de avance de Infraestructura para operación

ítem no aplica en esta propuesta.

3.12. Generación de nueva cobertura

3.12.1. Vialidad

ítem no aplica en esta propuesta.

3.12.2. Demanda

ítem no aplica en esta propuesta.

3.13. Diferencia y justificación de la flota adicional o sobrante producto de la modificación

Esta propuesta considera reasignación de flota cuyos valores máximos por servicio se pueden gestionar para optimizar la flota disponible.

Servicio	Flota PO Vigente	Flota Propuesta	Diferencia	Destino u Origen buses
1004	41	40	-1	Se optimiza con el 1014
1014	16	15	-1	Se optimiza con el 1004

1016	12	12	0	Se optimiza con el 1024, 1021 y 1022
1021	27	28	1	Se optimiza con el 1016
1022	15	15	0	Se optimiza con el 1016
1024	10	9	-1	Se optimiza con el 1016
1038	10	9	-1	Se optimiza con el 1056
1040	19	19	0	Mantiene su flota
1056	11	13	2	Se optimiza con el 1038

4. PRONUNCIAMIENTO SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS

4.1. Estándares de calidad para la prestación de los servicios

4.1.1. Cobertura

No hay impacto sobre la cobertura.

4.1.2. Tiempos de espera (frecuencias mínimas)

No hay impacto sobre las frecuencias mínimas. Se hace notar que la mayoría de las modificaciones ocurren en periodos punta donde la oferta de transporte alcanza su máximo.

4.1.3. Tasa de ocupación o hacinamiento en los buses

No hay impacto sobre el hacinamiento.

4.1.4. Transbordo

No hay impacto sobre transbordos.

4.1.5. Servicios Expresos

No hay impacto sobre ningún servicio expreso.

4.1.6. Servicios Nocturnos

No hay impacto sobre ningún servicio nocturno.

4.1.7. Sincronización

No hay modificación en los itinerarios para incorporar sincronización.

4.2. Impacto en tiempos de viaje

No hay impacto en los Tv.

4.3. Impacto en tiempos de espera

Se espera un impacto neutro en los tiempos de espera dado que para algunos servicios será positivo y otros negativos por el aumento y disminución de la frecuencia, según el periodo y tipo de día.

4.4. Impacto en tiempos de acceso

No hay impacto por cuanto no se elimina ningún punto de parada.

4.5. Impacto sobre usuarios críticos en caso de necesidad identificada

No hay un impacto sobre usuarios críticos.

4.6. Impacto de la modificación en los kilómetros del sistema y otros factores

En relación con los kilómetros en un mes tipo, se tendrá una disminución alrededor de un 0,1% que se encuentra dentro del rango de modificación anual y acumulada.

4.7. Otros

-

4.8. Conclusiones

Se modifica la oferta priorizando aquellos servicios con mayor demanda y/o tiempos de espera a partir de la holgura existente y la posibilidad de reasignar flota acorde a la factibilidad operativa. Por lo tanto, se espera brindar un mejor nivel de servicio hacia los usuarios en el marco de lo que contribuye esta Unidad al Sistema Red Movilidad.

Sección	Criterio	Impacto de la Propuesta
4.1	Estándares de calidad	neutra
4.1.1	Cobertura	neutra
4.1.2	Tiempos de espera	neutra
4.1.3	Tasa de ocupación	neutra
4.1.4	Transbordo	neutra
4.1.5	Servicios expresos	neutra
4.1.6	Servicios nocturnos	neutra
4.1.7	Sincronización	neutra
4.2	Impacto en tiempos de viaje	neutra
4.3	Impacto en tiempos de espera	neutra
4.4	Impacto en tiempos de acceso	neutra
4.5	Impacto sobre usuarios críticos	neutra
4.6	Impacto en la modificación de los KM y otros factores	positiva