

A thick blue vertical bar runs down the left side of the page. A blue arrow points from this bar towards the right, containing the date 26-10-2026.

26-10-2026

INFORME TECNICO

MODIFICACION PO PRIMER

SEMESTRE 2027

Observaciones Servicio 385

Índice de Contenido

1	Antecedentes generales de la Propuesta	4
1.1	Descripción de la problemática	4
1.2	Descripción de la modificación y trazado	5
1.2.1	Servicio 385 – Traslado del punto de regulación y modificación de trazado	5
1.3	Característica de la oferta situación actual versus situación propuesta	7
1.3.1	Distancias y Kilómetros Comerciales propuesta versus situación actual	7
1.3.2	Frecuencias de la propuesta versus situación actual	9
1.3.3	Capacidad propuesta versus situación actual	9
1.3.4	Velocidades propuestas versus situación actual	9
1.3.5	Flota propuesta versus situación actual	10
1.3.6	Cantidad de paradas y zonas pagas propuesta versus situación actual	11
2	Antecedentes detallados de la situación actual	12
2.1	Indicadores ICF e ICR	13
2.2	Niveles de evasión de los servicios	14
2.3	Perfiles de Carga	15
2.4	Aforos de tasas de ocupación	16
2.5	Análisis de transbordos	16
2.6	Reclamos, requerimientos municipalidad y juntas de vecinos	17
	Requerimientos municipalidad y juntas de vecinos	17
2.7	Transacciones por tipo de día (DLN, SAB, DOM)	21
3	Antecedentes detallados de la situación con propuesta	22
3.1	Demanda por servicio en paraderos eliminados o zonas pagas modificadas o suprimidas	22
3.2	Caracterización de la zona de influencia de la propuesta	22
3.3	Identificación de las paradas y/o zonas pagas modificadas	22
3.3.1	Paradas nuevas en el sistema	22

3.3.2	Paradas afectadas por eliminación y/o inclusión de servicios, cambios de nombre, horario de operación, modificación de letrero de cortesía Y/o destino de servicios	22
3.3.3	Creación/modificación/eliminación de Zonas Pagas Mixtas	23
3.4	Análisis del comportamiento de la demanda	23
3.4.1	Usuarios actuales y beneficiados por la modificación entre pares OD	23
3.4.2	Demanda de viajes entre pares OD	23
3.4.3	Tiempos promedios de viaje entre pares OD y ahorros de tiempo para los usuarios beneficiados	23
3.5	Perfiles de carga y puntos de mayor demanda	24
3.6	Proyección de transacciones y variaciones de IPK referencial para la Unidad de Negocio	24
3.7	Afectación de vías preferentes	24
3.8	Impactos en los niveles de servicio para los usuarios y beneficios operador	24
3.9	Propuesta y estado de avance Infraestructura para operación	24
3.10	Catastro de la infraestructura vial en zonas de nueva cobertura	27
3.11	Justificación de la flota adicional requerida para operar	28
3.12	Medidas a implementar para controlar la regularidad del servicio	29

Índice de Tablas

Tabla 1: Detalle Anexo n°2 de modificación de trazado 385.....	7
Tabla 2: Kilómetros y Distancias Situación Actual vs Situación propuesta servicio 385	8
Tabla 3: Frecuencia Situación Actual vs Situación propuesta servicio 385	9
Tabla 4: Capacidad de transporte Situación Actual vs Situación propuesta Servicio 385	9
Tabla 5: Velocidades Situación Actual vs Situación propuesta Servicio 385	10
Tabla 6: Comparación de Flota, Situación Actual vs Situación propuesta.....	11
Tabla 7: Comparación de Paradas y Zonas Pagas, Situación Actual vs Situación propuesta.....	12
Tabla 8: Indicador de Cumplimiento de Frecuencia (ICF).....	13
Tabla 9: Indicador de Cumplimiento de Regularidad ICRI – ICRP	14
Tabla 10: Índice de evasión– Red Movilidad y U3 Buses Vule S.A	14
Tabla 11: Reclamos registrados por servicio y tipología – junio a agosto de 2026.....	17
Tabla 12: Transacciones promedio por tipo de día y período operacional – junio a agosto de 2026.....	21
Tabla 13: Paradas a eliminar servicio 385.....	22

Índice de Figuras

Figura 1: Detalle modificación servicio 385.....	6
Figura 2 Perfil de carga Servicio 385 Ida PMA	15
Figura 3: Perfil de carga Servicio 385 Reg PMA	15
Figura 4: Perfil de carga Servicio 385 Ida PTA1-PTA2.....	16
Figura 5: Perfil de carga Servicio 385 Reg PTA1-PTA2.....	16
Figura 6: Multas cursadas a buses del servicio 385 y 329 por estacionar en lugar prohibido	18
Figura 7: Carta reclamo Vecino Exequiel Fernández, La Florida	20
Figura 8 Distribución horaria de transacciones promedio – servicios involucrados en las iniciativas.....	22
Figura 9: Set de imágenes de la situación actual del nuevo punto de regulación propuesto	25
Figura 10, Imágenes referenciales para el punto de regulación.....	27

PROPUESTA DE MODIFICACIONES PO PRIMER SEMESTRE 2027

1 Antecedentes generales de la Propuesta

1.1 Descripción de la problemática

La operación del servicio 385 presenta actualmente dificultades asociadas a las condiciones de regulación de buses en las inmediaciones del Mall Florida Center, comuna de La Florida, donde las restricciones existentes para el estacionamiento y regulación de las unidades han generado conflictos operacionales y la aplicación recurrente de infracciones de tránsito.

Esta situación afecta las condiciones de continuidad y seguridad operacional del servicio, considerando que el punto de regulación actual no dispone de las condiciones necesarias para desarrollar adecuadamente las actividades de estacionamiento temporal, descanso y preparación de las siguientes expediciones.

Adicionalmente, las restricciones existentes generan una exposición permanente a sanciones económicas asociadas al uso del espacio público, situación que hace necesario evaluar alternativas que permitan asegurar condiciones más adecuadas para la operación.

En este contexto, se propone trasladar el actual punto de regulación hacia el sector segregado del corredor de transporte público de avenida Departamental, incorporando las modificaciones de trazado necesarias para acceder al nuevo emplazamiento.

La alternativa propuesta considera aprovechar infraestructura de transporte público existente, mediante adecuaciones orientadas a mejorar las condiciones de seguridad, segregación y regulación de los buses, junto con la habilitación de una solución de servicios higiénicos para los conductores.

Cabe señalar que la identificación de puntos alternativos de regulación se encuentra condicionada por las características del entorno urbano y las restricciones planteadas por la Municipalidad de La Florida respecto de la utilización de vías residenciales.

En consecuencia, la modificación del servicio 385 busca mejorar las condiciones de seguridad y continuidad operacional, reducir la exposición a infracciones de tránsito y establecer un punto de regulación más adecuado para el desarrollo de las expediciones, procurando resguardar la cobertura y calidad de servicio entregada a las personas usuarias.

.

1.2 Descripción de la modificación y trazado

1.2.1 Servicio 385 – Traslado del punto de regulación y modificación de trazado

La iniciativa busca reducir el perjuicio económico que actualmente enfrenta la empresa producto de las multas cursadas de manera recurrente por la Municipalidad de La Florida en el actual punto de regulación del servicio 385. La reiteración de estas infracciones genera un impacto económico directo y sostenido para la operación, asociado a la permanencia y regulación de buses en un sector que presenta restricciones para el desarrollo adecuado de estas maniobras.

En este contexto, se propone trasladar la operación hacia un nuevo punto de regulación que cuenta con la aprobación de la autoridad municipal, permitiendo disminuir significativamente la exposición a nuevas infracciones y entregar mayor certeza respecto de las condiciones de uso del espacio para fines operacionales. El nuevo punto de regulación utiliza infraestructura del corredor de Av. Departamental, donde perfectamente se puede utilizar, no teniendo impactos negativos con los vecinos y cuenta con la aprobación de la Dirección de Tránsito de La Florida.

Adicionalmente, la modificación busca mejorar la continuidad operacional del servicio y disponer de condiciones más adecuadas para la regulación de los buses, tanto desde el punto de vista operativo como de seguridad, pero principalmente eliminar las multas de tránsito que cursa diariamente la municipalidad.

Durante las verificaciones en terreno no se identificaron alternativas viables adicionales para la localización de un nuevo cabezal, principalmente debido a las restricciones planteadas por la Municipalidad de La Florida respecto de evitar impactos negativos sobre los sectores residenciales y su entorno. Alternativas evaluadas previamente, como el sector de Nueva Uno, fueron descartadas por la autoridad municipal, lo que reduce significativamente las opciones disponibles para establecer un nuevo punto de regulación.

Figura 1: Detalle modificación servicio 385



Tabla 1: Detalle Anexo n°2 de modificación de trazado 385

CODIGO USUARIO		385	
CODIGO TS		385	
NOMBRE DEL SERVICIO		Villa Francia - Mall Florida Center	
INICIO DEL SERVICIO DE IDA:		Av. Las Torres / Isabel Riquelme	
INICIO DEL SERVICIO DE REGRESO:		PARADA PE2 / Estadio Monumental	
TRAZADO IDA		TRAZADO REGRESO	
CALLE	COMUNA	CALLE	COMUNA
AV. LAS TORRES	MAIPU	CORREDOR DEPARTAMENTAL	LA FLORIDA
AV. SIMON BOLIVAR	MAIPU	SALIDA EXEQUIEL FERNANDEZ SUR	LA FLORIDA
AV. LO ERRAZURIZ	CERRILLOS	EXEQUIEL FERNANDEZ SUR	LA FLORIDA
AV. 5 DE ABRIL	ESTACION CENTRAL	MIRADOR AZUL	LA FLORIDA
LUIS INFANTE CERDA	ESTACION CENTRAL	AV. VICUÑA MACKENNA PONIENTE	LA FLORIDA
AEROPUERTO	ESTACION CENTRAL	MILLARAY	LA FLORIDA
YELCHO	ESTACION CENTRAL	PUNTA ARENAS	LA FLORIDA
PALENA	ESTACION CENTRAL	SEBASTOPOL	LA GRANJA
RIO QUETRO	ESTACION CENTRAL	MAÑO	LA GRANJA
SAN JOSE	ESTACION CENTRAL	AV. LO OVALLE	SAN JOAQUIN
JUANA WEBER	ESTACION CENTRAL	AV. HAYDN	SAN JOAQUIN
CAPITAN GALVEZ	ESTACION CENTRAL	AV. CENTRAL	SAN JOAQUIN
PADRE VICENTE IRARRAZAVAL	ESTACION CENTRAL	1º DE MAYO	SAN JOAQUIN
AV. FERROCARRIL	ESTACION CENTRAL	AV. ALCALDE CARLOS VALDOVINOS	SAN JOAQUIN
AV. PADRE ALBERTO HURTADO	ESTACION CENTRAL	LAS FLORES	SAN JOAQUIN
LOGROÑO	ESTACION CENTRAL	AV. ISABEL RIQUELME	SAN JOAQUIN
OBISPO UMAÑA	ESTACION CENTRAL	SIERRA BELLA	SAN JOAQUIN
AV. LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS	ESTACION CENTRAL	PINTOR CICAPELLI	SAN JOAQUIN
AV. LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS	SANTIAGO	AV. SANTA ROSA	SAN JOAQUIN
SAN FRANCISCO	SANTIAGO	AV. SANTA ROSA	SANTIAGO
RIVAS	SANTIAGO	AV. LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS	SANTIAGO
AV. SANTA ROSA	SAN JOAQUIN	ECUADOR	ESTACION CENTRAL
PINTOR CICAPELLI	SAN JOAQUIN	AV. PADRE ALBERTO HURTADO	ESTACION CENTRAL
YALTA	SAN JOAQUIN	AV. FERROCARRIL	ESTACION CENTRAL
CARLOS SILVA VILDOSOLA	SAN JOAQUIN	PADRE VICENTE IRARRAZAVAL	ESTACION CENTRAL
LIRA	SAN JOAQUIN	ARZOBISPO SUBERCASEAUX	ESTACION CENTRAL
JUAN SEBASTIAN BACH	SAN JOAQUIN	USPALLATA	ESTACION CENTRAL
AV. HAYDN	SAN JOAQUIN	JUANA WEBER	ESTACION CENTRAL
AV. ISABEL RIQUELME	SAN JOAQUIN	SAN JOSE	ESTACION CENTRAL
LAS FLORES	SAN JOAQUIN	RIO QUETRO	ESTACION CENTRAL
AV. ALCALDE CARLOS VALDOVINOS	SAN JOAQUIN	PALENA	ESTACION CENTRAL
1º DE MAYO	SAN JOAQUIN	YELCHO	ESTACION CENTRAL
AV. CENTRAL	SAN JOAQUIN	AEROPUERTO	ESTACION CENTRAL
AV. HAYDN	SAN JOAQUIN	AV. 5 DE ABRIL	ESTACION CENTRAL
AV. LO OVALLE	LA GRANJA	AV. SIMON BOLIVAR	MAIPU
MAÑO	LA GRANJA	AV. LAS TORRES	MAIPU
SEBASTOPOL	LA GRANJA	AV. ISABEL RIQUELME	MAIPU
PUNTA ARENAS	LA FLORIDA		
MIRADOR AZUL	LA FLORIDA		
AV. VICUÑA MACKENNA ORIENTE	LA FLORIDA		
CORREDOR DEPARTAMENTAL	LA FLORIDA		

1.3 Característica de la oferta situación actual versus situación propuesta

A continuación, se compara las principales variables de oferta asociadas a las iniciativas propuestas para el Programa de Operación del Primer Semestre de 2027 de la Unidad de Negocio N°3, considerando la situación operacional vigente y el escenario resultante de las modificaciones planteadas.

1.3.1 Distancias y Kilómetros Comerciales propuesta versus situación actual

La siguiente comparación presenta las principales variaciones de distancia y kilómetros comerciales asociadas a las iniciativas admisibles de la Unidad de Negocio N°3. El análisis considera la situación operacional vigente y el escenario propuesto para cada servicio, permitiendo identificar los incrementos, reducciones y redistribuciones de kilómetros derivadas de las modificaciones de trazado y reorganizaciones operacionales.

Dado que algunas iniciativas se encuentran directamente relacionadas entre sí, su evaluación debe considerar no sólo el efecto individual por servicio, sino también el balance conjunto de recursos.

Tabla 2: Kilómetros y Distancias Situación Actual vs Situación propuesta servicio 385

VARIABLES DEL SERVICIO	385	
	IDA	RETORNO
DISTANCIA MÁXIMA BASE (KM)	25,56	25,77
DISTANCIA MÁXIMA INTEGRADA (KM)	25,56	25,77
DISTANCIA MÁXIMA BASE (KM)	25,63	26,51
DISTANCIA MÁXIMA INTEGRADA (KM)	25,63	26,51
DISTANCIA MÁXIMA BASE (KM)	0,28%	2,87%
DISTANCIA MÁXIMA INTEGRADA (KM)	0,28%	2,87%

Fuente: Elaboración propia en base al PO 26102026

Análisis del equilibrio global de kilómetros comerciales – Unidad de Negocio N°3

Las variaciones de kilómetros comerciales asociadas a la presente modificación forman parte de una evaluación integral que considera la totalidad de las propuestas de modificación de servicios presentadas por la Unidad de Negocio N°3 para el Programa de Operación del primer semestre de 2027.

En términos consolidados, el conjunto de modificaciones genera incrementos marginales respecto del Programa de Operación vigente, equivalentes a un 0,048% en días laborales, un 0,322% los sábados y un 0,283% los domingos.

Al proyectar estas variaciones a un mes tipo de operación, considerando la distribución de días laborales, sábados y domingos, el incremento total de kilómetros comerciales del conjunto de propuestas alcanza aproximadamente un 0,1%, evidenciando un impacto marginal sobre la oferta global de la Unidad de Negocio.

En consecuencia, los aumentos y disminuciones individuales de kilómetros comerciales generados por las distintas modificaciones se compensan mayoritariamente entre sí, permitiendo mantener prácticamente inalterado el volumen total de kilómetros comerciales programados, mientras se incorporan mejoras en cobertura territorial, seguridad y regularidad operacional.

Cabe destacar que el incremento señalado corresponde al efecto acumulado de todas las modificaciones propuestas incluyendo las modificaciones de los servicios 119 y 121 y no al impacto individual de un servicio en particular, demostrando que la reorganización operacional planteada mantiene un adecuado equilibrio global de recursos.

1.3.2 Frecuencias de la propuesta versus situación actual

A continuación, la Tabla 3 detalla el análisis comparativo de las frecuencias programadas para el servicio 385, contrastando la situación actual con la propuesta operacional, desagregada por sentido de circulación, período del día y tipo de jornada.

Tabla 3: Frecuencia Situación Actual vs Situación propuesta servicio 385

			Frecuencia (Bus/hr)-Laboral												Frecuencia (Bus/hr) - Sábado								Frecuencia (Bus/hr) - Domingo								
			PRENOC1	NOC	TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	FPNOC	PRENOC2	PRENOC SAB1	NOC SAB	TSAB MAÑ	PMA SAB	MAÑ SAB	PMD SAB	TARDE SAB	TSAB NOC	PRENOC SAB2	PRENOC DOM1	NOC DOM	TDOM MAÑ	MAÑ DOM	MED DOM	TAR DOM	TDOM NOC	PRENOC DOM2
ESCENARIO	SERVICIO	SENTIDO	0:00	1:00	5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30	22:00	0:00	1:00	5:30	6:30	9:00	12:00	15:00	19:30	22:00	0:00	1:00	5:30	7:30	13:00	18:00	21:00	22:00
			0:59	5:29	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:29	20:29	21:59	23:59	0:59	5:29	6:29	8:59	11:59	14:59	19:29	21:59	23:59	0:59	5:29	7:29	12:59	17:59	20:59	21:59	23:59
ACTUAL	385	IDA	0,0	0,4	6,0	5,3	4,7	5,0	4,7	4,0	5,0	4,5	4,0	2,5	0,0	0,0	2,0	4,0	4,0	4,0	3,8	3,2	2,5	0,0	0,0	2,5	4,0	4,0	4,0	3,0	2,5
ACTUAL	385	REG	0,0	0,0	3,0	5,3	4,7	5,0	4,7	4,8	5,5	5,0	4,0	3,0	0,0	0,0	1,0	4,0	4,0	4,0	3,8	3,2	2,5	0,0	0,0	2,0	4,0	4,0	4,0	3,0	2,5
PROPUESTO	385	IDA	0,0	0,4	6,0	5,3	4,7	5,0	4,7	4,0	5,0	4,5	4,0	2,5	0,0	0,0	2,0	4,0	4,0	4,0	3,8	3,2	2,5	0,0	0,0	2,5	4,0	4,0	4,0	3,0	2,5
PROPUESTO	385	REG	0,0	0,0	3,0	5,3	4,7	5,0	4,7	4,8	5,5	5,0	4,0	3,0	0,0	0,0	1,0	4,0	4,0	4,0	3,8	3,2	2,5	0,0	0,0	2,0	4,0	4,0	4,0	3,0	2,5
DELTA	385	IDA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DELTA	385	REG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia en base al PO 24102026

1.3.3 Capacidad propuesta versus situación actual

Para efectos del presente análisis, la capacidad de transporte considerada en el escenario propuesto corresponde a la actualmente vigente en el Plan de Operaciones (actualizado al 24 de octubre de 2026), criterio adoptado con el fin de mantener una base metodológica homogénea y directamente comparable entre ambas situaciones.

Tabla 4: Capacidad de transporte Situación Actual vs Situación propuesta Servicio 385

			Capacidad (Plazas/hr)-Laboral												Capacidad (Plazas/hr) - Sábado								Capacidad (Plazas/hr - Domingo								
			PRENOC1	NOC	TNOC	PMA	TPMA	FPMa	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	FPNOC	PRENOC2	PRENOC SAB1	NOC SAB	TSAB MAÑ	PMA SAB	MAÑ SAB	PMD SAB	TARDE SAB	TSAB NOC	PRENOC SAB2	PRENOC DOM1	NOC DOM	TDOM MAÑ	MAÑ DOM	MED DOM	TAR DOM	TDOM NOC	PRENOC DOM2
ESCENARIO	SERVICIO	SENTIDO	0:00	1:00	5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30	22:00	0:00	1:00	5:30	6:30	9:00	12:00	15:00	19:30	22:00	0:00	1:00	5:30	7:30	13:00	18:00	21:00	22:00
			0:59	5:29	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:29	20:29	21:59	23:59	0:59	5:29	6:29	8:59	11:59	14:59	19:29	21:59	23:59	0:59	5:29	7:29	12:59	17:59	20:59	21:59	23:59
ACTUAL	385	IDA	0	41	552	491	429	460	429	368	460	414	368	230	0	0	184	368	368	368	348	294	230	0	0	230	368	368	368	276	230
ACTUAL	385	REG	0	0	276	491	429	460	429	442	506	460	368	276	0	0	92	368	368	368	348	294	230	0	0	184	368	368	368	276	230
PROPUESTO	385	IDA	0	41	552	491	429	460	429	368	460	414	368	230	0	0	184	368	368	368	348	294	230	0	0	230	368	368	368	276	230
PROPUESTO	385	REG	0	0	276	491	429	460	429	442	506	460	368	276	0	0	92	368	368	368	348	294	230	0	0	184	368	368	368	276	230
DELTA	385	IDA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DELTA	385	REG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia en base al PO 260102026

1.3.4 Velocidades propuestas versus situación actual

Para efectos de las iniciativas consideradas en el presente informe, no se proponen modificaciones a las velocidades operacionales actualmente vigentes en el Plan de Operaciones.

Tabla 5: Velocidades Situación Actual vs Situación propuesta Servicio 385

			Vel (Km/hr)-Laboral												Vel (Km/hr) - Sábado								Vel (Km/hr) - Domingo								
			PRENOC1	NOC	TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	PFTA	PTA1	PTA2	FPNOC	PRENOC2	PRENOC SAB1	NOC SAB	TSAB MAN	PMA SAB	MAN SAB	PMD SAB	TARDE SAB	TSAB NOC	PRENOC SAB2	PRENOC DOM1	NOC DOM	TDOM MAN	MAN DOM	MED DOM	TAR DOM	TDOM NOC	PRENOC DOM2
ESCENARIO	SERVICIO	SENTIDO	0:00	1:00	5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30	22:00	0:00	1:00	5:30	6:30	9:00	12:00	15:00	19:30	22:00	0:00	1:00	5:30	7:30	13:00	18:00	21:00	22:00
			0:59	5:29	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:29	20:29	21:59	23:59	0:59	5:29	6:29	8:59	11:59	14:59	19:29	21:59	23:59	0:59	5:29	7:29	12:59	17:59	20:59	21:59	23:59
ACTUAL	385	IDA	0,0	22,0	19,1	14,8	15,7	16,2	15,9	15,4	15,1	18,4	20,7	22,8	0,0	0,0	22,4	20,7	16,8	15,3	17,7	20,6	22,3	0,0	0,0	22,6	19,3	18,4	19,6	21,5	22,6
ACTUAL	385	REG	0,0	0,0	20,1	16,4	17,5	17,1	16,8	16,0	14,7	17,7	20,4	24,1	0,0	0,0	22,9	22,2	17,9	16,4	18,2	20,2	23,4	0,0	0,0	23,8	20,5	19,2	19,7	21,9	24,5
PROPUESTO	385	IDA	0,0	22,0	19,1	14,8	15,7	16,2	15,9	15,4	15,1	18,4	20,7	22,8	0,0	0,0	22,4	20,7	16,8	15,3	17,7	20,6	22,3	0,0	0,0	22,6	19,3	18,4	19,6	21,5	22,6
PROPUESTO	385	REG	0,0	0,0	20,1	16,4	17,5	17,1	16,8	16,0	14,7	17,7	20,4	24,1	0,0	0,0	22,9	22,2	17,9	16,4	18,2	20,2	23,4	0,0	0,0	23,8	20,5	19,2	19,7	21,9	24,5
DELTA	385	IDA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DELTA	385	REG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia en base al PO 24102026

1.3.5 Flota propuesta versus situación actual

La propuesta de modificación de trazado del servicio 385, asociada al traslado de su actual punto de regulación desde las inmediaciones del Mall Florida Center hacia el corredor de avenida Departamental, considera una disminución de un bus durante el período de punta mañana (PMA), respecto de la situación vigente.

Esta reducción se encuentra asociada a la nueva configuración operacional propuesta, que contempla ajustes en el trazado y en las condiciones de regulación del servicio, permitiendo optimizar la utilización de los recursos de flota durante dicho período.

En el contexto del conjunto de modificaciones presentadas para el Programa de Operación del primer semestre de 2027, el bus liberado por el servicio 385 será reasignado al servicio B42, cuya propuesta de ampliación de cobertura hacia el sector de Barrio Arrayanes, en Valle Grande, considera un incremento de dos buses durante PMA.

En consecuencia, la modificación del servicio 385 contribuye a la redistribución eficiente de los recursos operacionales de la Unidad de Negocio N°3, sin generar un incremento neto de flota durante el período de punta mañana, considerando el conjunto de propuestas presentadas

Tabla 6: Comparación de Flota, Situación Actual vs Situación propuesta

		Flota (Buses)-Laboral											
		PRENOC1	NOC	TNOC	PMA	TPMA	FPMA	PMD	FPTA	PTA1	PTA2	FPNOC	PRENOC2
		0:00	1:00	5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30	22:00
ITEM	SERVICIO	0:59	5:29	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:29	20:29	21:59	23:59
VIGENTE	119	8	5	14	29	28	27	18	22	28	27	17	11
PROPUESTO	119	8	5	14	28	27	27	18	22	28	27	17	11
DELTA	119	0	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0
VIGENTE	121	2	3	10	21	20	18	15	17	20	21	18	12
PROPUESTO	121	2	3	10	21	20	18	15	17	21	21	18	13
DELTA	121	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
VIGENTE	329	2	2	10	16	16	14	12	13	15	15	12	11
PROPUESTO	329	2	2	10	16	16	14	12	13	15	15	12	11
DELTA	329	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VIGENTE	385	7	5	11	19	19	19	18	19	20	20	18	14
PROPUESTO	385	7	5	11	18	18	17	18	19	20	20	18	13
DELTA	385	0	0	0	-1	-1	-2	0	0	0	0	0	-1
VIGENTE	B42	1	6	12	14	14	12	9	9	10	10	10	7
PROPUESTO	B42	1	6	12	16	14	12	9	9	9	9	10	7
DELTA	B42	0	0	0	2	0	0	0	0	-1	-1	0	0
VIGENTE	I20	3	2	6	9	10	9	9	9	10	10	9	8
PROPUESTO	I20	3	2	6	10	10	9	9	9	9	9	9	7
DELTA	I20	0	0	0	1	0	0	0	0	-1	-1	0	-1
VIGENTE	I21	1	2	6	8	7	7	7	6	8	8	8	6
PROPUESTO	I21	1	2	6	8	7	7	7	6	7	7	7	6
DELTA	I21	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1	-1	0
VIGENTE	I25	0	6	12	17	15	12	12	14	15	15	10	8
PROPUESTO	I25	0	6	6	8	8	7	7	7	8	8	7	6
DELTA	I25	0	0	-6	-9	-7	-5	-5	-7	-7	-7	-3	-2
VIGENTE	I25x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PROPUESTO	I25x	0	4	7	8	7	6	5	6	7	7	5	4
DELTA	I25x	0	4	7	8	7	6	5	6	7	7	5	4

1.3.6 Cantidad de paradas y zonas pagas propuesta versus situación actual

La propuesta de modificación del servicio 385 contempla ajustes en los puntos de detención asociados al traslado de su actual punto de regulación, ubicado en las inmediaciones del Mall Florida Center, hacia el sector segregado del corredor de transporte público de avenida Departamental, en la comuna de La Florida.

Estas modificaciones responden principalmente a la necesidad de adecuar los puntos de detención al nuevo trazado, procurando mantener la cobertura territorial y las condiciones de accesibilidad actualmente disponibles para las personas usuarias del servicio.

En este contexto, la propuesta busca minimizar las afectaciones sobre las paradas existentes, considerando que su objetivo principal es mejorar las condiciones de regulación y seguridad operacional, y no modificar sustancialmente la cobertura del servicio.

La siguiente tabla presenta la comparación de la cantidad de paradas y zonas pagas entre la situación actual y la propuesta, diferenciadas por sentido de circulación, permitiendo identificar las variaciones asociadas al nuevo trazado.

Asimismo, se considera necesario mantener la consistencia entre los puntos de detención señalados en el informe técnico y aquellos incorporados en el Anexo N°4 del Programa de Operación, particularmente respecto de las paradas que pudieran verse afectadas por la modificación.

En consecuencia, la propuesta busca compatibilizar el traslado del punto de regulación con la continuidad de la atención a las personas usuarias, procurando mantener condiciones adecuadas de accesibilidad y seguridad operacional.

Tabla 7: Comparación de Paradas y Zonas Pagas, Situación Actual vs Situación propuesta

		385	
ESCENARIO	VARIABLE DEL SERVICIO	IDA	RETORNO
ACTUAL	N° Paradas	76	75
ACTUAL	N° Zonas Pagas	2	2
ACTUAL	TOTAL	78	77
PROPUESTA	N° Paradas	75	75
PROPUESTA	N° Zonas Pagas	2	2
PROPUESTA	TOTAL	77	77
DELTA	N° Paradas	-1	0
DELTA	N° Zonas Pagas	0	0
DELTA	TOTAL	-1	0

2 Antecedentes detallados de la situación actual

Los antecedentes presentados permiten establecer una línea base respecto del desempeño actual de los servicios, considerando indicadores de cumplimiento operacional, niveles de evasión, comportamiento de la demanda, perfiles de carga, tasas de ocupación, transbordos, requerimientos provenientes del entorno y transacciones registradas.

Con el objeto de caracterizar el desempeño operacional de los servicios involucrados en las iniciativas propuestas, se analizaron los indicadores de cumplimiento de frecuencia (ICF) y regularidad, considerando tanto el ICR por intervalos (ICR-I) como el ICR asociado a puntualidad (ICR-P), según la disponibilidad de información para cada servicio, sentido y período operacional.

La información utilizada corresponde al trimestre comprendido entre junio, julio y agosto de 2026, considerando los promedios obtenidos para dicho período como referencia de la situación operacional actual de los servicios analizados.

Los resultados permiten identificar diferencias relevantes entre el cumplimiento de la oferta programada y la capacidad de los servicios para mantener una operación regular y estable durante la jornada.

2.1 Indicadores ICF e ICR

Con el objeto de caracterizar el desempeño operacional de los servicios involucrados en las iniciativas propuestas, se analizaron los indicadores de cumplimiento de frecuencia (ICF) y regularidad, considerando tanto el ICR por intervalos (ICR-I) como el ICR asociado a puntualidad (ICR-P), según la disponibilidad de información para cada servicio, sentido y período operacional.

La información utilizada corresponde al trimestre comprendido entre junio, julio y agosto de 2026, considerando los promedios obtenidos para dicho período como referencia de la situación operacional actual de los servicios analizados.

Los resultados permiten identificar diferencias relevantes entre el cumplimiento de la oferta programada y la capacidad de los servicios para mantener una operación regular y estable durante la jornada:

Tabla 8: Indicador de Cumplimiento de Frecuencia (ICF)

PERIODO	ICF	
	385	
	IDA	RETORNO
PMA	98,56%	98,00%
FPTA	98,06%	98,90%
PTA1	94,89%	95,85%
PTA2	89,59%	93,98%
PMA SAB	99,19%	90,76%
MED SAB	77,29%	92,51%
TARDE SAB	82,24%	88,07%
MAÑ DOM	93,52%	91,68%
MED DOM	96,74%	92,70%
TARDE DOM	71,46%	86,14%

Tabla 9: Indicador de Cumplimiento de Regularidad ICRI – ICRP

PERIODO	ICR-I	
	385	
	IDA	RETORNO
PMA	75,68%	79,84%
FPTA	75,00%	
PTA1	77,80%	81,54%
PTA2	78,26%	82,71%
PMA SAB		73,33%
MED SAB		
TARDE SAB		
MAÑ DOM	77,19%	72,50%
MED DOM	78,74%	
TARDE DOM		

PERIODO	ICR-P	
	385	
	IDA	RETORNO
PMA		
FPTA	60,26%	70,65%
PTA1		
PTA2		
PMA SAB	51,67%	55,83%
MED SAB	36,11%	60,42%
TARDE SAB	41,83%	53,92%
MAÑ DOM	45,71%	61,74%
MED DOM	57,50%	66,94%
TARDE DOM	36,81%	58,75%

2.2 Niveles de evasión de los servicios

Para efectos de caracterizar la evasión asociada a los servicios involucrados en las iniciativas propuestas, se considera como referencia el último antecedente oficial publicado por el Directorio de Transporte Público Metropolitano.

De acuerdo con la medición correspondiente al primer semestre de 2026, el índice de evasión del sistema Red Movilidad alcanzó un 37,4%, mientras que para la Unidad de Negocio N°3 – Buses Vule S.A. el índice registrado fue de 30,9%.

Cabe señalar que el indicador oficial publicado por DTPM se presenta a nivel de Unidad de Negocio y no entrega, en la publicación revisada, un índice individual para cada uno de los servicios B42, I21, I20, 119, 121, 329, 385 e I25. En consecuencia, el valor de 30,9% se utiliza como referencia general de evasión para la U3, sin atribuirlo directamente a cada servicio en particular.

Tabla 10: Índice de evasión– Red Movilidad y U3 Buses Vule S.A

Indicador oficial	2° semestre 2025	1° semestre 2026	Variación (p.p.)
Red Movilidad	34,9%	37,4%	2,5%
U3 – Buses Vule S.A.	27,9%	30,9%	3,0%

Fuente: DTPM, Índice de Evasión en Buses del Sistema de Transporte Público Metropolitano, 1° semestre 2026.

2.3 Perfiles de Carga

En este numeral se presentan los perfiles de carga disponibles para los servicios involucrados, con el objeto de identificar los tramos de mayor demanda y verificar que la propuesta no genere déficits de capacidad en los periodos críticos. La lectura de estos perfiles permite contrastar la ocupación observada con la oferta programada y constituye un insumo relevante para la evaluación operacional de la modificación:

Figura 2 Perfil de carga Servicio 385 Ida PMA

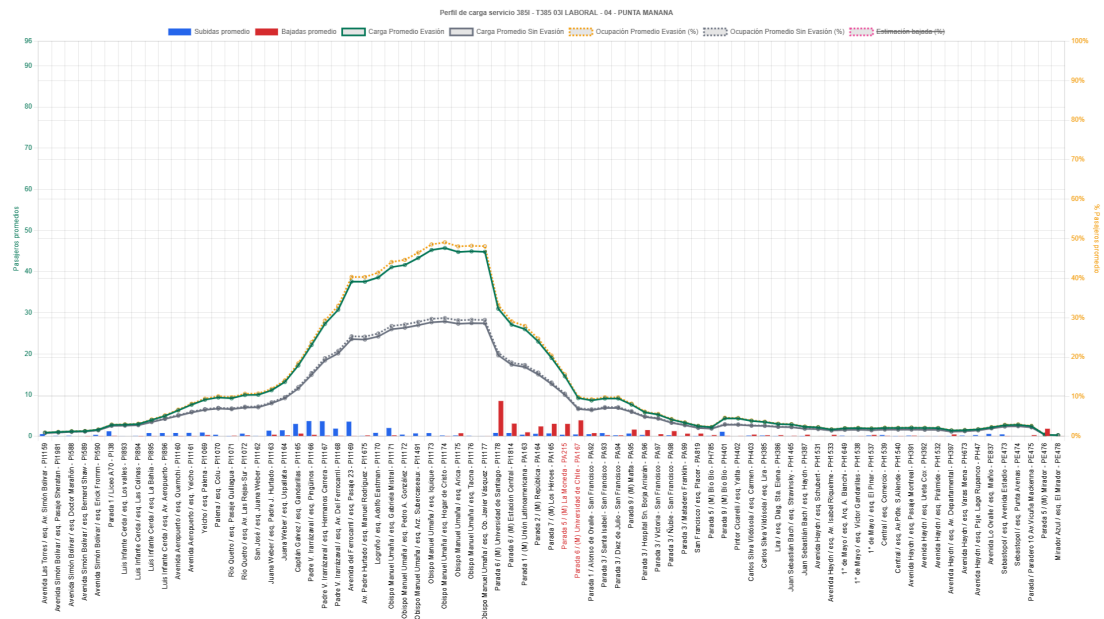


Figura 3: Perfil de carga Servicio 385 Reg PMA

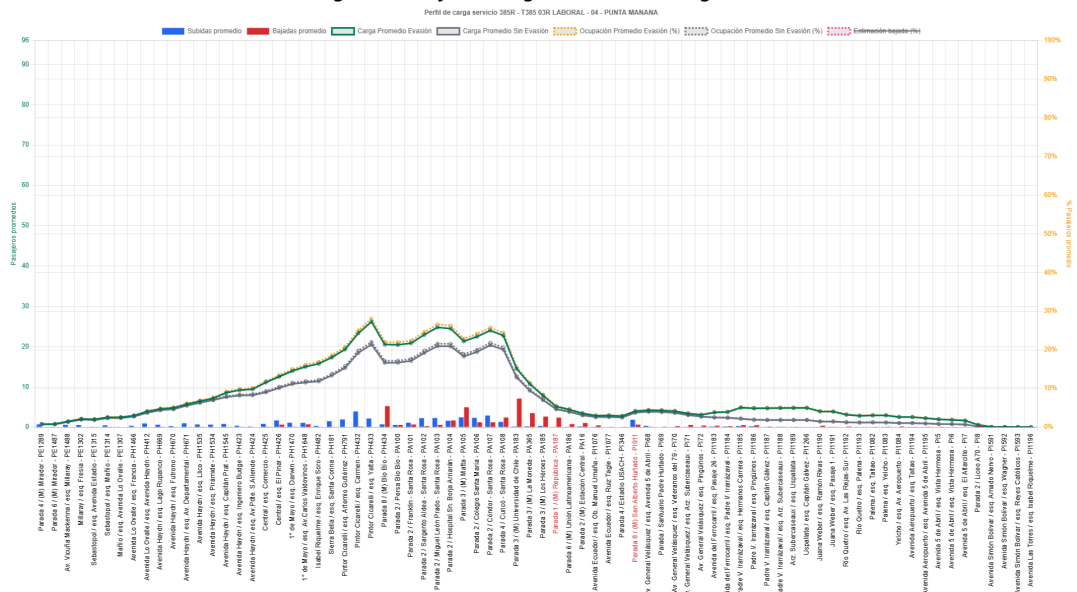


Figura 4: Perfil de carga Servicio 385 Ida PTA1-PTA2

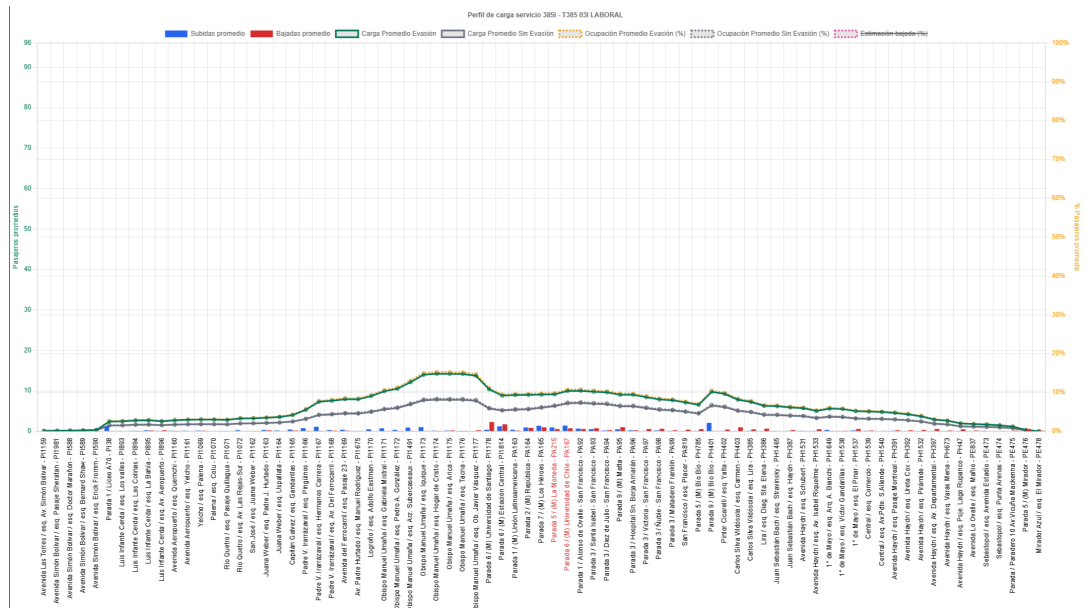
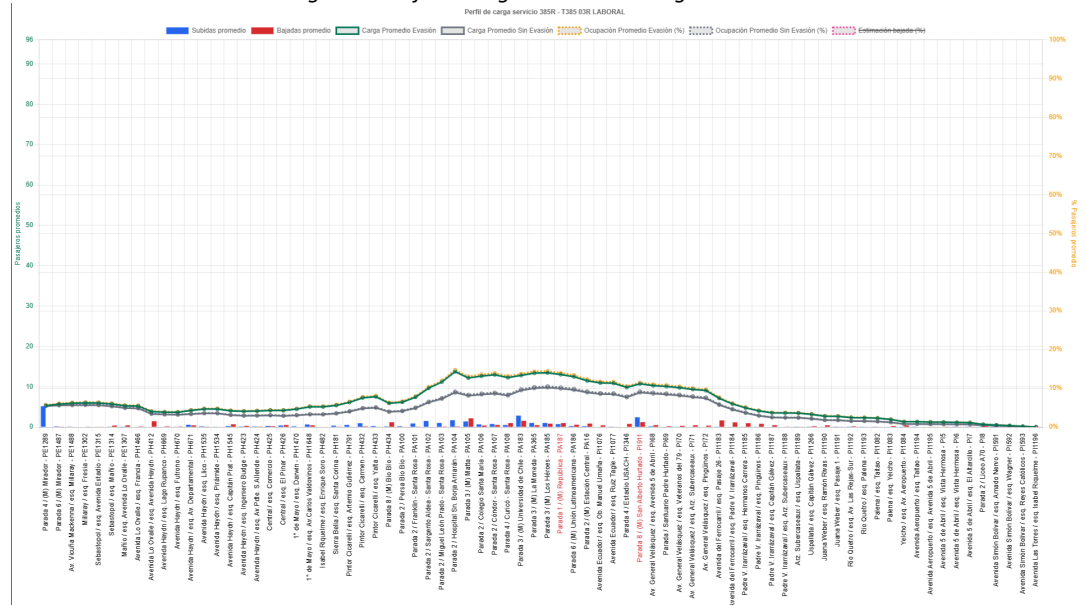


Figura 5: Perfil de carga Servicio 385 Reg PTA1-PTA2



2.4 Aforos de tasas de ocupación

Sin Información.

2.5 Análisis de transbordos

Sin Información.

2.6 Reclamos, requerimientos municipalidad y juntas de vecinos

Con el objeto de complementar la caracterización de la situación actual de los servicios involucrados en las iniciativas propuestas, se analizaron los reclamos registrados durante el trimestre junio, julio y agosto de 2026, desagregados por servicio, mes y tipología de reclamo.

Tabla 11: Reclamos registrados por servicio y tipología – junio a agosto de 2026

Tipo de Reclamo	385		
	Junio	Julio	Agosto
Accidentes/Choque	2	2	1
Aseo Deficiente del Bus			
Atención Monitores			
Comportamiento y manejo del Conductor	9	9	7
Condición Técnica y Mecánica del Bus	1	1	1
Desaprueba Modificación de Servicios			
Evasión			
Frecuencia del Servicio	1	2	1
Incumplimiento de Ruta			
No se Detiene en Paraderos	10	16	12
Problemas con Terminal y Depósito de Bus	2		1
Total	25	30	23

Requerimientos municipalidad y juntas de vecinos

Servicios 329 y 385 – Coordinación con Municipalidad de La Florida

En el marco de las modificaciones propuestas para los servicios 329 y 385, se realizaron reuniones de coordinación con la Dirección de Tránsito de la Ilustre Municipalidad de La Florida, con el objetivo de exponer las dificultades asociadas a la operación en los actuales puntos de regulación y el impacto económico que generan las multas cursadas de manera recurrente por la autoridad municipal debido a la permanencia de buses en dichos sectores.

Las instancias de trabajo permitieron analizar alternativas de relocalización de los puntos de regulación, procurando definir una solución operacionalmente viable que permita disminuir la exposición a nuevas infracciones y, al mismo tiempo, evitar trasladar la problemática hacia otros sectores residenciales o generar nuevas afectaciones a los vecinos.

Como respaldo de la problemática existente, se adjuntan antecedentes correspondientes a multas cursadas por la Municipalidad de La Florida, las cuales permiten acreditar el impacto económico asociado a la situación actual, así como una carta de reclamo de vecinos del sector de calle Exequiel Fernández, donde se manifiestan las externalidades generadas por la permanencia y regulación de buses en el entorno.

Estos antecedentes refuerzan la necesidad de establecer una solución definitiva y consensuada con la autoridad municipal, que permita compatibilizar los requerimientos operacionales de los servicios 329 y 385 con las condiciones de uso del espacio público y la convivencia con el entorno residencial.

Figura 6: Multas cursadas a buses del servicio 385 y 329 por estacionar en lugar prohibido

864

AUTORIZACIÓN DE PAGO DE MULTA									
Nº de multa	67781	Rol	87354-2025	Nº citación	100016230	Tribunal	La Florida 3ª		
						Estado	En proceso		
Fechas	Evento	04-11-2025	Notificación	04-11-2025	Vehículo		Número	1390	
	Multa	01-01-1900	Venc. Plazo	01-01-1900			Patente	FLXF-80	
Tipo multa	Cabezal								
Normativa	Tránsito								
Motivo	Estacionar en lugar prohibido								
Via 1	EXEQUIEL FERNANDEZ								
Via 2									
Comuna	La Florida								
Referencia localización									
Conductor									
Rol cnd									
Rut									
Nombre									
Terminal									
Otros datos de multa									
Monto		52.157							
Fecha de pago		19-03-2026							
Repetir		NO							
Observaciones									
Observaciones de autorización de pago									
Autorizado: Nombre, firma y fecha									



Municipalidad de La Florida
 Departamento Finanzas
 Rut: 76071048-2
 Nombre: BUSES VULE SA
 Dirección: ALAMEDA BERNARDO OHIGGINS 1948 000 S/

Concepto: MULTAS EN GENERAL 3er JUZGADO
 Período: 04/11/2025 Plazo: FLXF80 Nro. Parte: 10692602 Actuario: 19-R.ARAVENA

Glosa:
 Causa: 2025-87354-1 infracción: ESTACIONAR EN SITIO PROHIBIDO Y SEÑALIZA Fecha Infrac. 04/11/2025 Plazo: FLXF80 Nro. Parte: 10692602 Actuario: 19-R.ARAVENA

Multas Tercer Juzgado de P 1150802001001005 52.157

SubTotal 52.157
 Reajuste 0
 Multa / Interes 0
 Total Pagado 52.157

Fecha Pago: 18/03/2026
 Unidad: Tercer Juzgado
 Girador: 11048474



804

AUTORIZACIÓN DE PAGO DE MULTA										
Nº de multa	67783		Rol	87498-2025		Nº citación	82504034		Tribunal	La Florida 3ª
						Estado	En proceso			
Fechas	Evento	04-11-2025	Notificación	04-11-2025		Vehículo	Número	1622		
	Multa	01-01-1900	Venc Plazo	01-01-1900			Patente	FLXX-92		
Tipo multa	Cabezal					Conductor				
Normativa	Tránsito					Rol cond				
Motivo	Estacionar en lugar prohibido					Rut				
						Nombre				
						Terminal				
Vía 1	EXEQUIEL FERNANDEZ					Otros datos de multa				
Vía 2						Monto				
Comuna	La Florida					52.157				
Referencia localización						Fecha de pago				
						19-03-2026				
						Repetir				
						NO				
						Observaciones				
						Observaciones de autorización de pago				
						Autorizado: Nombre, firma y fecha				

La Florida
Municipalidad

Municipalidad de La Florida
Departamento Finanzas

Rut : 78071048-2
Nombre : BUSES VULE SA
Dirección : ALAMEDA BERNARDO CHIGGINS 1948 000 5ª

Concepto : MULTAS EN GENERAL 3er JUZGADO
Período : Rol : 3 087498/25
Fecha Emisión : 16/12/2025 Fecha Venc. : 23/12/2025

Glosa :
Causa : 2025-07498-1 infracción : ESTACIONAR
EN CURVA Fecha infrac. : 04/11/2025 Plaza
: FLXX92 Nro. Parte : 82504034 Actuario:
19-RARAIVENA

Multas Tercer Juzgado de P. 52.157
1150802001001005

SubTotal 52.157
Reajuste 0
Multa / Interes : 0
Total Pagado : 52.157

Fecha Pago : 19/03/2026
Unidad : Tercer Juzgado Quidor : 11048474



Figura 7: Carta reclamo Vecino Exequiel Fernández, La Florida

Santiago, 26.03.2025

Señores

Presente.

**Ref.: Informe sobre uso indebido de vía pública en Exequiel Fernández 943, La Florida –
Solicitud de fiscalización y medidas correctivas**

Junto con saludar, me permito presentar a usted el siguiente informe con el fin de exponer una situación que ha generado múltiples externalidades negativas para los vecinos del sector ubicado en **Exequiel Fernández 943, comuna de La Florida**, y solicitar su pronta intervención.

Desde hace más de dos años, se ha vuelto habitual que una **gran cantidad de buses del transporte público** (micros) de la empresa de **Buses Vule S.A.**, específicamente sus líneas H14, 385 y 329, etc., **utilizan el tramo de la vía de circulación vehicular como estacionamiento permanente, punto de sanitario y lugar de instalación de estructuras temporales (toldo) destinado al descanso del personal**, lo cual ha traído consigo una serie de problemas que afectan gravemente el flujo vehicular, peatonal y la calidad de vida de los residentes del sector.

Situación observada y efectos negativos:

1. Estacionamiento en zona prohibida (línea amarilla)

Los buses se estacionan de manera reiterada en sectores demarcados con línea amarilla y en zonas no habilitadas, lo que infringe lo dispuesto en la Ley N° 18.290 de Tránsito, artículo 155, que prohíbe estacionar en lugares señalizados o donde la detención y estacionamiento estén restringidos por la autoridad.

2. Obstrucción visual del semáforo y cruce peligroso

La ubicación de los buses, especialmente en proximidad a semáforos e intersecciones, dificulta la visibilidad de señales de tránsito, aumentando el riesgo de accidentes. Esta conducta también se encuentra prohibida por el artículo 155 de la Ley de Tránsito, que impide estacionar en condiciones que obstaculicen la visibilidad de la señalización vial.

3. Obstrucción del libre tránsito

La ocupación constante de buses en este sector ha provocado congestión vehicular y obstrucción de la vía principal, afectando la fluidez del tránsito en la zona. Esto vulnera el principio de uso racional del espacio público y podría configurar una infracción a la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades (N° 18.695), que establece como función de los municipios velar por la libre circulación por las vías públicas.

4. Ruidos molestos

La permanencia de buses estacionados con sus motores en marcha durante largos períodos, entre las 4:45 am y 24:30 hrs, generan niveles de ruido que superan en ocasiones los 70 decibeles. Esto infringe la normativa regulada por el Decreto Supremo N° 38 del Ministerio del Medio Ambiente, que establece límites máximos de emisión de ruidos hacia la comunidad, los cuales varían según el tipo de zona y horario.

5. Uso insalubre del espacio público (baño químico y su limpieza)

Se ha constatado la instalación y mantención de un baño químico en la vía pública, cuya limpieza bloquea el paso peatonal y expone a transeúntes a residuos. Lo anterior resulta incompatible con el derecho consagrado en el artículo 19 N° 8 de la Constitución Política de la República, que garantiza el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación.

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

Con el objeto de caracterizar el comportamiento de la demanda de los servicios involucrados en las iniciativas propuestas, se presentan las transacciones promedio registradas por tipo de día, diferenciando entre día Laboral (DLN), Sábado (SAB) y Domingo/Feriado (DOM).

La información corresponde al período junio–julio–agosto de 2026. Para el servicio se incorpora el promedio de transacciones por tipo de día, la cantidad de días considerada en la muestra, el total de transacciones del período y su distribución por períodos operacionales.

Tabla 12: Transacciones promedio por tipo de día y período operacional – junio a agosto de 2026

Variables del Servicio	TRX Promedio por Tipo Día (Jun-Jul-Ago /2026)	
	385	
Laboral(DLN)		4.828,7
Sábado(SAB)		2.655,1
Domingo(DOM)		1.724,1
Cantidad días Laboral		64,0
Cantidad días Sábado		12,0
Cantidad días Domingo + Feriado		16,0
Transacciones totales		368.482
Laboral - 01.-PRENOC1		0,4
Laboral - 02.-NOC		14,8
Laboral - 03.-TNOC		209,2
Laboral - 04.-PMA		646,8
Laboral - 05.-TPMA		596,1
Laboral - 06.-FPMA		912,8
Laboral - 07.-PMD		461,1
Laboral - 08.-FPTA		723,1
Laboral - 09.-PTA1		741,5
Laboral - 10.-PTA2		386,4
Laboral - 11.-FPNOC		99,8
Laboral - 12.-PRENOC2		36,8
Sábado - 13.-PRENOC SAB1		0,8
Sábado - 14.-NOC SAB		6,8
Sábado - 15.-TSAB MAÑ		38,9
Sábado - 16.-PMA SAB		333,9
Sábado - 17.-MAÑ SAB		653,9
Sábado - 18.-PMD SAB		714,8
Sábado - 19.-TARDE SAB		748,4
Sábado - 20.-TSAB NOC		136,9
Sábado - 21.-PRENOC SAB2		20,8
Domingo/Feriado - 22.-PRENOC DOM1		1,0
Domingo/Feriado - 23.-NOC DOM		2,4
Domingo/Feriado - 24.-TDOM MAÑ		71,5
Domingo/Feriado - 25.-MAÑ DOM		656,6
Domingo/Feriado - 26.-MED DOM		717,3
Domingo/Feriado - 27.-TAR DOM		233,0
Domingo/Feriado - 28.-TDOM NOC		28,4
Domingo/Feriado - 29.-PRENOC DOM2		13,9

La Figura N°8 presenta el comportamiento horario de las transacciones totales de los servicios analizados en los distintos días del trimestre junio, julio y agosto. La gráfica permite visualizar los distintos perfiles de demanda y los períodos de mayor concentración de viajes, constituyendo un antecedente complementario para la evaluación de la distribución de la oferta y de las modificaciones operacionales propuestas.

Figura 8 Distribución horaria de transacciones promedio – servicios involucrados en las iniciativas



Fuente: Elaboración Vule en base a datos oficiales.

3 Antecedentes detallados de la situación con propuesta

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

3.2 Caracterización de la zona de influencia de la propuesta

3.3 Identificación de las paradas y/o zonas pagas modificadas

3.3.1 Paradas nuevas en el sistema

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

Tabla 13: Paradas a eliminar servicio 385

Orden Circ.	Código TS	Código Usuario	Sentido Servicio	Código paradero TS	Código paradero Usuario	Comuna
77	385	385	Ida	L-33-45-14-PO	PE478	LA FLORIDA
78	385	385	Ida	L-33-95-10-SN	PE1419	LA FLORIDA
1	385	385	Ret	L-33-95-10-SN	PE1419	LA FLORIDA

Aclaración de observación DTPM – Parada PE478, servicio 385

En atención a la observación formulada por el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), respecto de la inconsistencia identificada entre el informe técnico y el Anexo N°4, relacionada con la

eliminación de la parada PE478, se procedió a revisar los antecedentes correspondientes a la modificación de trazado del servicio 385.

Como resultado de esta revisión, se confirma que la parada PE478 dejará de ser atendida por el servicio 385, producto de la modificación de trazado y el traslado de su punto de regulación hacia el corredor de avenida Departamental.

En consecuencia, se ratifica lo señalado originalmente en el informe técnico respecto de la eliminación de esta parada para el servicio 385, procediéndose a corregir el Anexo N°4, a fin de reflejar adecuadamente la modificación propuesta y mantener la consistencia entre ambos documentos.

Cabe precisar que esta modificación corresponde a la eliminación de la atención de la parada PE478 por parte del servicio 385, sin que ello implique necesariamente la eliminación física de la parada ni la suspensión de su utilización por otros servicios del sistema.

De esta manera, se aclara la inconsistencia observada por el DTPM, confirmando que la parada PE478 no formará parte de los puntos de detención del trazado propuesto para el servicio 385.

3.3.3 Creación/modificación/eliminación de Zonas Pagas Mixtas

No Aplica.

3.4 Análisis del comportamiento de la demanda

3.4.1 Usuarios actuales y beneficiados por la modificación entre pares OD

Sin información.

3.4.2 Demanda de viajes entre pares OD

Sin información.

3.4.3 Tiempos promedios de viaje entre pares OD y ahorros de tiempo para los usuarios beneficiados

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, esta información no es requerida para el presente informe.

3.5 Perfiles de carga y puntos de mayor demanda

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

Sin Información

3.7 Afectación de vías preferentes

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, esta información no es requerida para el presente informe.

3.8 Impactos en los niveles de servicio para los usuarios y beneficios operador

- Dar cumplimiento al Programa de Operaciones en términos de frecuencia y regularidad para los usuarios.
- Mejorar tiempos de viaje a los usuarios
- Evitar multas e insatisfacción de nuestros usuarios.

3.9 Propuesta y estado de avance Infraestructura para operación

El nuevo punto de regulación propuesto contempla la utilización de la infraestructura existente en el sector segregado del corredor de transporte público de avenida Departamental, aprovechando un espacio actualmente disponible que presenta condiciones favorables para su adaptación como punto de regulación de los servicios 329 y 385.

No obstante, para garantizar condiciones adecuadas de seguridad y operación, será necesario complementar la infraestructura existente mediante la instalación de elementos segregadores adicionales (tachones), dispositivos reflectantes y señalización que permitan delimitar y resguardar el espacio destinado a la regulación de los buses, evitando interferencias con el tránsito vehicular.

Adicionalmente, se propone habilitar un espacio en el área verde contigua al sector segregado, destinado al estacionamiento de un camión 3/4 acondicionado como baño móvil, que permita disponer de servicios higiénicos para los conductores del sistema. Esta solución considera el acondicionamiento de la superficie y el rebaje de solera para facilitar el ingreso y salida del vehículo, sin interferir con la circulación y regulación de los buses.

En este contexto, Buses Vule S.A. manifiesta su disposición a colaborar en la habilitación de dicho espacio, mediante la evaluación y eventual ejecución de las adecuaciones menores que resulten necesarias, en coordinación con las autoridades competentes y conforme a las autorizaciones correspondientes.

De esta manera, se busca aprovechar la infraestructura existente, incorporando las mejoras necesarias para disponer de un punto de regulación que reúna condiciones adecuadas de seguridad, funcionalidad y bienestar para los conductores, favoreciendo la continuidad operacional de ambos servicios.

Figura 10. Propuesta referencial de acondicionamiento de espacio para estacionamiento de vehículo con baño móvil, incluyendo rebaje de solera y mejoramiento de superficie – Corredor de Av. Departamental.

Figura 9: Set de imágenes de la situación actual del nuevo punto de regulación propuesto

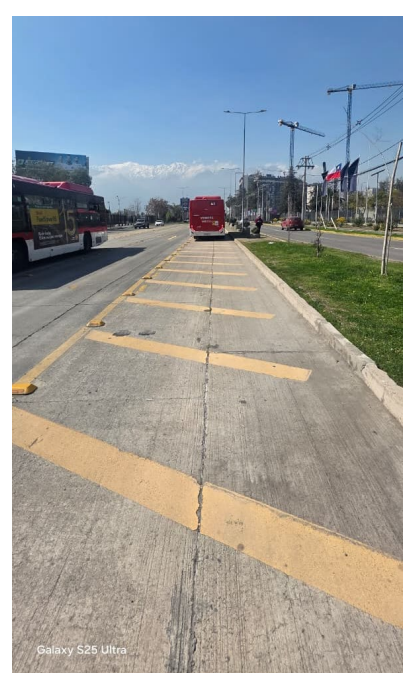




Figura 10, Imágenes referenciales para el punto de regulación



3.10 Catastro de la infraestructura vial en zonas de nueva cobertura

La modificación de trazado propuesta para el servicio 329 considera la utilización de vías que actualmente forman parte de la red de circulación del transporte público, por lo que cuentan con antecedentes de operación de buses y condiciones de infraestructura vial compatibles con este tipo de vehículos.

Con el propósito de verificar la factibilidad operacional del trazado propuesto, se realizaron pruebas de circulación con bus, en presencia de personal del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), evaluando particularmente las condiciones de maniobrabilidad y los virajes necesarios para acceder al nuevo punto de regulación ubicado en el corredor de avenida Departamental.

Durante estas pruebas se evaluó especialmente la maniobra de viraje desde avenida Vicuña Mackenna hacia avenida Departamental, con el objetivo de verificar las condiciones geométricas de la intersección y su compatibilidad con la circulación de los buses.

Como respaldo de las verificaciones efectuadas, se adjunta el registro audiovisual denominado «Prueba Bus 329-385 viraje Vicuña – Departamental», correspondiente a la evaluación de circulación de ambos servicios.

Estos antecedentes permiten complementar el análisis de factibilidad vial de la modificación propuesta, considerando que su implementación también requiere habilitar condiciones adecuadas de seguridad, señalización y regulación de los buses en el nuevo punto de cabecera.

3.11 Justificación de la flota adicional requerida para operar

La propuesta de modificación de trazado del servicio 385, asociada al traslado de su actual punto de regulación desde las inmediaciones del Mall Florida Center hacia el corredor de avenida Departamental, no contempla la incorporación de flota adicional. Por el contrario, considera una disminución de un bus durante el período de punta mañana (PMA) respecto de la situación vigente.

Esta reducción forma parte de la reorganización de los recursos operacionales de la Unidad de Negocio N°3 y se encuentra considerada en la configuración de oferta propuesta para el servicio, manteniendo los requerimientos de operación establecidos para dicho período.

En particular, el bus liberado por el servicio 385 será reasignado al servicio B42, cuya modificación de trazado hacia el sector de Barrio Arrayanes, en Valle Grande, requiere dos buses adicionales durante PMA. La segunda unidad será compensada mediante la reducción de flota prevista para el servicio 119.

De esta manera, las variaciones de flota de los servicios 385, 119 y B42 presentan un balance neto igual a cero durante punta mañana, permitiendo compensar los mayores requerimientos de la propuesta B42 mediante la redistribución de recursos existentes.

Cabe señalar que, si bien la modificación del servicio 385 contempla un incremento de kilómetros comerciales, esta variación se encuentra considerada dentro del balance global de la totalidad de las propuestas presentadas para el Programa de Operación del primer semestre de 2027.

En términos consolidados, las modificaciones de la Unidad de Negocio N°3 generan un incremento marginal de kilómetros comerciales, equivalente aproximadamente al 0,1% al considerar un mes tipo de operación.

En consecuencia, la modificación del servicio 385 no requiere flota adicional durante PMA y contribuye al equilibrio global de recursos de la Unidad de Negocio N°3, compatibilizando el traslado del punto de regulación con una redistribución eficiente de buses y un impacto marginal en el volumen total de kilómetros comerciales programados.

3.12 Medidas a implementar para controlar la regularidad del servicio

Las principales iniciativas propuestas en el presente informe se encuentran orientadas precisamente a mejorar las condiciones de regularidad de los servicios, mediante ajustes en los puntos de regulación, reducción de extensiones operacionales y una configuración más favorable para la recuperación de intervalos.

En el caso de los servicios 329 y 385, la propuesta de traslado hacia nuevos puntos de regulación permitirá disponer de espacios donde los procesos de llegada, permanencia y despacho puedan desarrollarse en condiciones operacionales normales. La situación actual se encuentra condicionada por fiscalizaciones municipales recurrentes, que dificultan la permanencia de los buses en los puntos utilizados y limitan la posibilidad de efectuar una regulación efectiva. Contar con puntos formalmente acordados y aptos para la operación permitirá reducir dicha presión operacional, disponer de tiempos efectivos de regulación y mejorar el control de los intervalos de salida.

En consecuencia, las modificaciones propuestas no sólo responden a necesidades de cobertura o regulación física, sino que constituyen medidas operacionales directas orientadas a mejorar la regularidad, estabilidad y continuidad de los servicios involucrados.