26-10-2026

INFORME TECNICO

MODIFICACION PO PRIMER SEMESTRE 2027

OBSERVACIONES SERVICIO B42

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 B42 – Modificación de trazado en Valle Grande 5
1.3 Característica de la oferta situación actual versus situación propuesta 8
1.3.1 Distancias y Kilómetros Comerciales propuesta versus situación actual 8
1.3.2 Frecuencias de la propuesta versus situación actual 10
1.3.3 Capacidad propuesta versus situación actual 10
1.3.4 Velocidades propuestas versus situación actual 11
1.3.5 Flota propuesta versus situación actual 12
1.3.6 Cantidad de paradas y zonas pagas propuesta versus situación actual 13
2 Antecedentes detallados de la situación actual 14
2.1 Indicadores ICF e ICR 14
2.2 Niveles de evasión de los servicios 15
2.3 Perfiles de Carga 16
2.4 Aforos de tasas de ocupación 18
2.5 Análisis de transbordos 18
2.6 Reclamos, requerimientos municipalidad y juntas de vecinos 18
Requerimientos municipalidad y juntas de vecinos 19
2.7 Transacciones por tipo de día (DLN, SAB, DOM) 20
3 Antecedentes detallados de la situación con propuesta 21
3.1 Demanda por servicio en paraderos eliminados o zonas pagas modificadas o suprimidas 21
3.2 Caracterización de la zona de influencia de la propuesta 21
3.3 Identificación de las paradas y/o zonas pagas modificadas 21
3.3.1 Paradas nuevas en el sistema 21

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 25
3.3.3 Creación/modificación/eliminación de Zonas Pagas Mixtas 25
3.4 Análisis del comportamiento de la demanda 25
3.4.1 Usuarios actuales y beneficiados por la modificación entre pares OD 25
3.4.2 Demanda de viajes entre pares OD 25
3.4.3 Tiempos promedios de viaje entre pares OD y ahorros de tiempo para los usuarios beneficiados 25
3.5 Perfiles de carga y puntos de mayor demanda 25
3.6 Proyección de transacciones y variaciones de IPK referencial para la Unidad de Negocio 25
3.7 Afectación de vías preferentes 25
3.8 Impactos en los niveles de servicio para los usuarios y beneficios operador 25
3.9 Propuesta y estado de avance Infraestructura para operación 26
3.10 Catastro de la infraestructura vial en zonas de nueva cobertura 26
3.11 Justificación de la flota adicional requerida para operar 26
3.12 Medidas a implementar para controlar la regularidad del servicio 27

Índice de Tablas

Tabla 1: Detalle Anexo n°2 de modificación de trazado B42 7
Tabla 2: Distancia y kilómetros comerciales situación actual 8
Tabla 3: Corrección ficha 90 días servicio B42 9
Tabla 4: Frecuencia Situación Actual vs Situación propuesta servicio B42 10
Tabla 5: Capacidad de transporte Situación Actual vs Situación propuesta Servicio B42 11
Tabla 6: Comparación de Flota, Situación Actual vs Situación propuesta 13
Tabla 7: Comparación de Paradas y Zonas Pagas, Situación Actual vs Situación propuesta 14
Tabla 8: Indicador de Cumplimiento de Frecuencia (ICF) 15
Tabla 9: Indicador de Cumplimiento de Regularidad ICRI – ICRP 15
Tabla 10: Índice de evasión– Red Movilidad y U3 Buses Vule S.A 16
Tabla 11: Reclamos registrados servicio B42 tipología – junio a agosto de 2026 19
Tabla 12: Transacciones promedio por tipo de día y período operacional – junio a agosto de 2026 20
Tabla 13: Nuevas Padas a incorporar por servicio 21

Índice de Figuras

Figura 1: Detalle Modificación B42 7
Figura 2: Perfil de carga Servicio B42 Reg Punta mañana 16
Figura 3: Perfil de carga Servicio B42 Ida Punta mañana 17
Figura 4: Perfil de carga Servicio B42 ida PTA1-PTA2 17
Figura 5: Perfil de carga Servicio B42 reg PTA1- PTA2 18
Figura 6 Distribución horaria de transacciones promedio – servicios involucrados en las iniciativas 21
Figura 7: Parada Nueva B42 Ida (Rio Maullín / Cerro Nihuche) 22
Figura 8: Parada Nueva B42 Reg (Rio Maullin / Cerro Quilhuica) 22
Figura 9: Parada Nueva B42 Ida (Calle Tambo Viejo / Río Maullín) 23
Figura 10: Parada Nueva B42 Ida (Calle Cerro Mallautin / Calle Cachachimbre) 23
Figura 11: Parada Nueva B42 Ida (Cerro Maullin / Cerro Morro Negro) 24
Figura 12: Parada Nueva B42 Reg (Cerro Maullin / Cerro El Copado) 24

PROPUESTA DE MODIFICACIONES PO PRIMER SEMESTRE 2027

1 Antecedentes generales de la Propuesta

1.1 Descripción de la problemática

La propuesta de modificación de trazado del servicio B42 responde a la necesidad de mejorar la cobertura de transporte público en el sector de Barrio Arrayanes, ubicado en Valle Grande, comuna de Lampa, donde el desarrollo residencial y las actuales condiciones de accesibilidad hacen necesario acercar el recorrido a los sectores habitacionales que presentan menor disponibilidad de transporte público.

Actualmente, los residentes de Barrio Arrayanes deben desplazarse hacia vías más alejadas para acceder al servicio B42, situación que limita las condiciones de accesibilidad y conectividad del sector con la Estación Intermodal Los Libertadores y el resto de la red de transporte público metropolitano.

En este contexto, la propuesta considera incorporar nuevas vías al trazado del servicio B42, permitiendo ampliar su cobertura territorial y mejorar las condiciones de acceso al transporte público para los residentes.

No obstante, durante las inspecciones realizadas en terreno se identificaron restricciones asociadas principalmente a la presencia de vehículos estacionados en las vías interiores del barrio, los cuales reducen el ancho útil de circulación y dificultan las maniobras de buses, especialmente en determinadas intersecciones y sectores de menor amplitud.

Estas condiciones constituyen una limitación para la implementación de la modificación propuesta, debido a que podrían generar interferencias con otros vehículos, dificultades de maniobrabilidad y riesgos para la seguridad operacional.

Como antecedente preliminar, se efectuó un recorrido de reconocimiento mediante vehículo liviano, que permitió identificar las características del trazado y las principales restricciones existentes. Sin embargo, debido a las condiciones observadas, no fue posible realizar la prueba de circulación con bus requerida para validar definitivamente la factibilidad operacional de las nuevas vías.

Por lo anterior, la implementación de la propuesta requiere avanzar en coordinaciones con la Municipalidad de Lampa y los actores territoriales correspondientes, orientadas al ordenamiento del estacionamiento vehicular y al despeje de los sectores críticos, de manera que se generen condiciones adecuadas para efectuar una prueba de circulación con bus.

En consecuencia, la modificación del servicio B42 busca resolver una necesidad de cobertura actualmente insatisfecha, cuya implementación se encuentra condicionada a la habilitación de condiciones viales que permitan garantizar una operación segura y continua.

La iniciativa permitirá mejorar la accesibilidad de Barrio Arrayanes al sistema Red Movilidad, procurando compatibilizar las necesidades de conectividad de los residentes con las condiciones de seguridad operacional requeridas para la circulación de buses.

1.2 Descripción de la modificación y trazado

Se propone modificar el trazado del servicio B42 en el sector de Valle Grande, comuna de Lampa, con el objetivo de mejorar la cobertura de transporte público para el sector de Barrio Arrayanes. La modificación contempla incorporar al recorrido vías que permitan aproximar el servicio a las zonas residenciales actualmente con menor accesibilidad al transporte público, manteniendo la conectividad del sector con la Estación Intermodal Los Libertadores. Gerencia Operaciones Buses Vule S. A. Informe Técnico Propuestas PO Primer Semestre 2027 - U3. La modificación implica un incremento de la extensión del recorrido respecto de la situación vigente y deberá ser complementada con la correspondiente validación de kilómetros comerciales, recursos operacionales y condiciones de infraestructura. Si bien la extensión propuesta presenta factibilidad operacional desde el punto de vista del trazado, su implementación se encuentra condicionada a la gestión que pueda desarrollar la Ilustre Municipalidad de Lampa con los residentes del sector, particularmente respecto del uso de la vía pública. Durante la inspección en terreno se constató una alta presencia de vehículos estacionados en los ejes considerados, reduciendo de manera significativa el ancho útil de circulación y las condiciones necesarias para efectuar maniobras con seguridad. Esta situación impidió realizar la prueba de bus requerida, por lo que su validación definitiva deberá quedar sujeta a la liberación y ordenamiento de las vías comprometidas. Como antecedente complementario, se adjuntará un registro audiovisual del trazado propuesto efectuado en vehículo menor, con el objeto de documentar el recorrido, las condiciones geométricas de las vías y los principales puntos críticos identificados en terreno.

1.2.1 Servicio B42 – Modificación de trazado en Valle Grande

Se propone modificar el trazado del servicio B42 en el sector de Valle Grande, comuna de Lampa, con el objetivo de mejorar la cobertura de transporte público para el sector de Barrio Arrayanes.

La modificación contempla incorporar al recorrido vías que permitan aproximar el servicio a las zonas residenciales actualmente con menor accesibilidad al transporte público, manteniendo la conectividad del sector con la Estación Intermodal Los Libertadores.

La modificación implica un incremento de la extensión del recorrido respecto de la situación vigente y deberá ser complementada con la correspondiente validación de kilómetros comerciales, recursos operacionales y condiciones de infraestructura.

Si bien la extensión propuesta presenta factibilidad operacional desde el punto de vista del trazado, su implementación se encuentra condicionada a la gestión que pueda desarrollar la Ilustre Municipalidad de Lampa con los residentes del sector, particularmente respecto del uso de la vía pública. Durante la inspección en terreno se constató una alta presencia de vehículos estacionados en los ejes considerados, reduciendo de manera significativa el ancho útil de circulación y las condiciones necesarias para efectuar maniobras con seguridad. Esta situación impidió realizar la prueba de bus requerida, por lo que su validación definitiva deberá quedar sujeta a la liberación y ordenamiento de las vías comprometidas. Como antecedente complementario, se adjuntará un registro audiovisual del trazado propuesto efectuado en vehículo menor, con el objeto de documentar el recorrido, las condiciones geométricas de las vías y los principales puntos críticos identificados en terreno.

Figura 1: Detalle Modificación B42

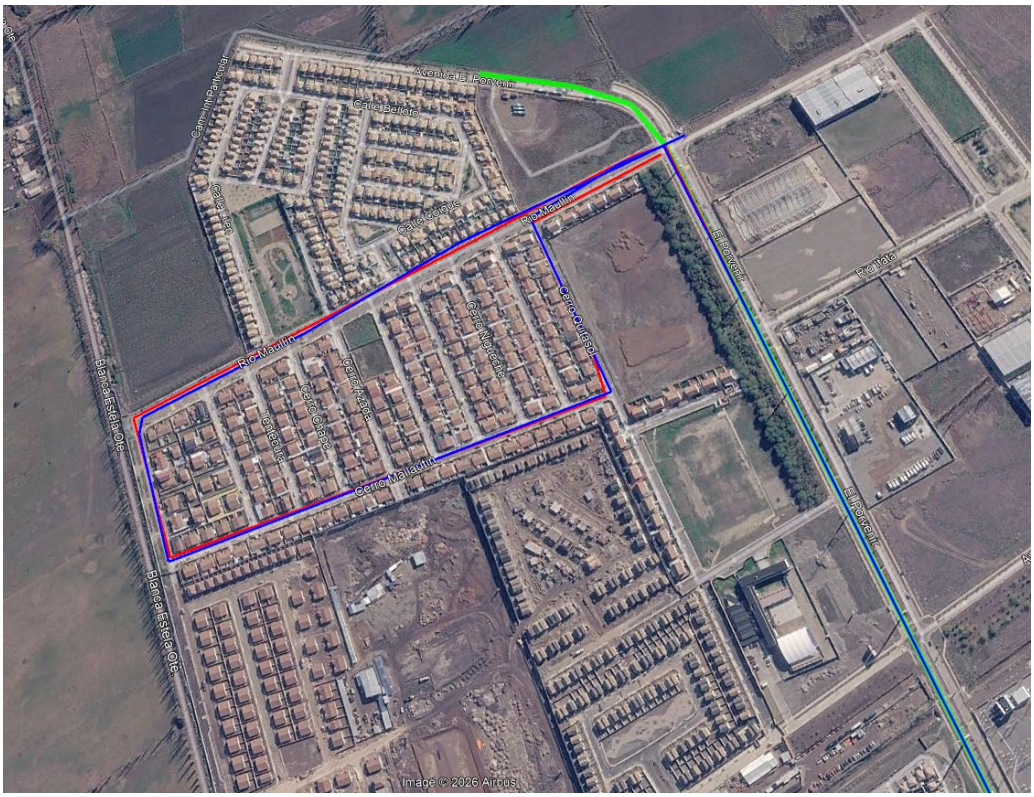


Tabla 1: Detalle Anexo n°2 de modificación de trazado B42

ANEXO-PO N° 2: TRAZADOS

AÑO	2026
CODIGO USUARIO	B42
CODIGO TS	304
NOMBRE DEL SERVICIO	(M) Los Libertadores - Valle Grande
INICIO DEL SERVICIO DE IDA	(M) Los Libertadores
INICIO DEL SERVICIO DE REGRESO	Av. El Porvenir / Rio Maullin

TRAZADO IDA		TRAZADO REGRESO	
CALLE	COMUNA	CALLE	COMUNA
EIM LOS LIBERTADORES	QUILICURA	RIO MAULLÍN	LAMPA
EL MOLINO	QUILICURA	C TAMBO VIEJO	LAMPA
CALETERA GENERAL SAN MARTIN	QUILICURA	CERRO MALLAUTÍN	LAMPA
CAUPOLICAN	QUILICURA	CERRO QUITASOL	LAMPA
CAÑAVERAL	QUILICURA	RIO MAULLÍN	LAMPA
AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA	LAMPA	AV. EL PORVENIR	LAMPA
LA MONTAÑA	LAMPA	RIO MAULE	LAMPA
GENERAL SAN MARTIN NORTE	LAMPA	AV. COSTANERA PONIENTE	LAMPA
AV. COSTANERA PONIENTE	LAMPA	GENERAL SAN MARTIN NORTE	LAMPA
RIO MAULE	LAMPA	LA MONTAÑA	LAMPA
AV. EL PORVENIR	LAMPA	AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA	LAMPA
RIO MAULLÍN	LAMPA	AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA	QUILICURA
CERRO QUITASOL	LAMPA	CAÑAVERAL	QUILICURA
CERRO MALLAUTÍN	LAMPA	CAUPOLICAN	QUILICURA
C TAMBO VIEJO	LAMPA	CALETERA GENERAL SAN MARTIN	QUILICURA
RIO MAULLIN	LAMPA	EL MOLINO	QUILICURA
		EIM LOS LIBERTADORES	QUILICURA

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.

La comparación considera los servicios B42, I21, I20, 119, 121, 329, 385 e I25, además del nuevo servicio derivado de la descomposición del I25. Cuando las iniciativas se encuentran operacionalmente relacionadas, su evaluación se presenta de manera conjunta con el objeto de evitar duplicidades y representar correctamente la reasignación de recursos.

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.

De acuerdo con los antecedentes corregidos, los kilómetros comerciales propuestos presentan las siguientes variaciones respecto de la situación actual:

La Tabla 2 muestra la situación actual al comparar el PO vigente con las propuestas admitidas.

Tabla 2: Distancia y kilómetros comerciales situación actual

ESCENARIO	VARIABLES DEL SERVICIO	B42	
		IDA	RETORNO
ACTUAL	DISTANCIA MÁXIMA BASE (KM)	13,71	13,74
ACTUAL	DISTANCIA MÁXIMA INTEGRADA (KM)	13,71	13,74
PROPUESTA	DISTANCIA MÁXIMA BASE (KM)	15,06	15,14
PROPUESTA	DISTANCIA MÁXIMA INTEGRADA (KM)	15,06	15,14
DELTA %	DISTANCIA MÁXIMA BASE (KM)	9,85%	10,15%
DELTA %	DISTANCIA MÁXIMA INTEGRADA (KM)	9,85%	10,15%
ACTUAL	KM COMERCIALES DLN	2291,4	
ACTUAL	KM COMERCIALES SAB	1919,7	
ACTUAL	KM COMERCIALES DOM	1317,0	
PROPUESTO	KM COMERCIALES DLN	2565,9	
PROPUESTO	KM COMERCIALES SAB	2112,0	
PROPUESTO	KM COMERCIALES DOM	1448,8	
DELTA %	KM COMERCIALES DLN	11,98%	
DELTA %	KM COMERCIALES SAB	10,01%	
DELTA %	KM COMERCIALES DOM	10,01%	

Valores correspondientes a la suma de los sentidos ida y retorno

En relación con la observación formulada por el DTPM respecto de la inconsistencia identificada en los kilómetros comerciales de la ficha de modificación del servicio B42, se efectuó la revisión correspondiente, constatándose que la diferencia se originó por un error de transcripción en los valores informados.

En consecuencia, se procedió a corregir la ficha de modificación, manteniendo la consistencia con los antecedentes presentados en el informe técnico. Se adjunta la ficha actualizada, cuyos valores corregidos se presentan en la siguiente imagen.

Tabla 3: Corrección ficha 90 días servicio B42

3. DATOS GENERALES DE LA MODIFICACIÓN

Variables del servicio		ACTUAL		MODIFICACIÓN		VARIACIÓN (%)	
		IDA	RETORNO	IDA	RETORNO	IDA	RETORNO
Distancia (Km)		13,71	13,74	15,061	15,135	9,85%	10,15%
Distancia integrada (Km)		13,7	13,7	15,06	15,14	9,85%	10,15%
Kilómetros Comerciales	Tipodía Laboral	1151,64	1139,76	1310,307	1255,545	13,78%	10,16%
	Tipodía Sábado	959,26	960,48	1053,83	1058,13	9,86%	10,17%
	Tipodía Domingo	644,37	672,6	707,867	740,955	9,85%	10,16%
Tasa de Ocupación	periodo máxima demanda ó PMA (%)					0,00%	0,00%
	periodo máxima demanda ó PTA (%)					0,00%	0,00%

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

Incorporar matriz actual versus propuesta por sentido, día tipo y período, distinguiendo aumento de frecuencia de mayor tiempo de ciclo, se refleja el aumento de frecuencia en punta mañana y punta tarde, de manera de absorber la solicitud diaria de inyecciones en EIM Los Libertadores

Tabla 4: Frecuencia Situación Actual vs Situación propuesta servicio B42

			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	B42	IDA	0,0	0,0	4,0	8,0	4,7	4,7	4,0	4,8	5,0	5,0	4,0	1,5	0,0	0,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	2,0	0,0	0,0	0,0	3,1	3,0	3,0	3,0	1,5
ACTUAL	B42	REG	0,0	0,0	4,0	6,0	4,7	4,7	5,3	4,8	5,0	5,0	4,0	1,5	0,0	0,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,4	1,5	0,0	0,0	1,0	3,1	3,0	3,0	4,0	1,0
PROPUESTO	B42	IDA	0,0	0,0	4,0	8,7	4,7	4,7	4,0	4,8	5,5	5,5	4,0	1,5	0,0	0,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	2,0	0,0	0,0	0,0	3,1	3,0	3,0	3,0	1,5
PROPUESTO	B42	REG	0,0	0,0	4,0	6,0	4,7	4,7	5,3	4,8	5,0	5,0	4,0	1,5	0,0	0,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,4	1,5	0,0	0,0	1,0	3,1	3,0	3,0	4,0	1,0
DELTA	B42	IDA	0	0	0	0,7	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DELTA	B42	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

Con fecha 24 de octubre de 2026 entró en vigor una actualización del Programa de Operación (PO), asociada a la modificación de plazas de los buses producto del término del proceso de renovación de flota.

En consideración a lo anterior, y con el propósito de mantener la consistencia de los antecedentes utilizados en la evaluación de la modificación de trazado del servicio B42, se procedió a actualizar la tabla comparativa de capacidad de transporte, expresada en plazas por hora, utilizando como referencia el Programa de Operación vigente a partir de dicha fecha.

Esta actualización permite reflejar las capacidades de transporte actualmente reconocidas en el PO, manteniendo una base de comparación homogénea entre la situación actual y la propuesta.

Del análisis de la capacidad de transporte se observa que la modificación propuesta considera incrementos puntuales en el sentido ida durante los períodos de punta mañana (PMA) y punta tarde (PTA1 y PTA2), correspondientes a días laborales.

En particular y derivado del aumento de oferta, durante el período PMA, la capacidad aumenta de 736 a 797 plazas por hora, equivalente a una variación del 8,29%. Por su parte, durante los períodos PTA1 y PTA2, la capacidad aumenta de 460 a 506 plazas por hora, representando un incremento del 10,00% en ambos períodos.

Para los restantes períodos operacionales, tanto en sentido ida como retorno, se mantiene la capacidad de transporte considerada en la situación actual. Asimismo, no se contemplan variaciones de capacidad para los días sábado y domingo.

Cabe precisar que la actualización de la tabla responde a la necesidad de utilizar los antecedentes de capacidad vigentes, posteriores al proceso de renovación de flota, y no constituye por sí misma una modificación adicional del trazado propuesto.

En consecuencia, la comparación actualizada permite evaluar los efectos de la propuesta sobre la oferta de transporte del servicio B42, considerando las capacidades vigentes del Programa de Operación de la Unidad de Negocio N°3.

Tabla 5: Capacidad de transporte Situación Actual vs Situación propuesta Servicio B42

			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	B42	IDA	0	0	368	736	429	429	368	442	460	460	368	138	0	0	368	368	368	368	368	368	184	0	0	0	284	276	276	276	138
ACTUAL	B42	REG	0	0	368	552	429	429	491	442	460	460	368	138	0	0	368	368	368	368	368	405	138	0	0	92	284	276	276	368	92
PROPUESTO	B42	IDA	0	0	368	797	429	429	368	442	506	506	368	138	0	0	368	368	368	368	368	368	184	0	0	0	284	276	276	276	138
PROPUESTO	B42	REG	0	0	368	552	429	429	491	442	460	460	368	138	0	0	368	368	368	368	368	405	138	0	0	92	284	276	276	368	92
DELTA	B42	IDA	0	0	0	61	0	0	0	0	46	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DELTA	B42	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

1.3.4 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.

			Vel (Km/hr)-Laboral												Vel (Km/hr) - Sábado									Vel (Km/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	B42	IDA	0,00	0,00	22,40	19,16	20,82	23,18	23,07	22,70	18,36	21,48	27,58	29,13	0,00	0,00	30,16	26,96	28,29	26,40	27,07	27,89	30,07	0,00	0,00	0,00	29,77	28,03	26,34	29,34	30,73
ACTUAL	B42	REG	0,00	0,00	24,94	17,43	23,48	26,26	25,87	24,40	17,05	25,30	29,42	31,54	0,00	0,00	29,86	28,37	29,47	27,21	28,64	30,68	32,36	0,00	0,00	28,78	30,10	29,43	29,49	32,32	33,63
PROPUESTO	B42	IDA	0,00	0,00	22,40	19,16	20,82	23,18	23,07	22,70	18,36	21,48	27,58	29,13	0,00	0,00	30,16	26,96	28,29	26,40	27,07	27,89	30,07	0,00	0,00	0,00	29,77	28,03	26,34	29,34	30,73
PROPUESTO	B42	REG	0,00	0,00	24,94	17,43	23,48	26,26	25,87	24,40	17,05	25,30	29,42	31,54	0,00	0,00	29,86	28,37	29,47	27,21	28,64	30,68	32,36	0,00	0,00	28,78	30,10	29,43	29,49	32,32	33,63
DELTA	B42	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	B42	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

1.3.5 Flota propuesta versus situación actual

La propuesta de modificación del servicio B42 considera un incremento de la flota máxima requerida durante el período de punta mañana (PMA), pasando de 14 a 16 buses, equivalente a un aumento del 14,3%.

Este incremento responde principalmente al aumento de la oferta de transporte considerada para dicho período, junto con los mayores requerimientos operacionales asociados a la extensión del trazado hacia el sector de Barrio Arrayanes, en Valle Grande.

En relación con la disponibilidad de recursos, los dos buses adicionales requeridos por el servicio B42 durante la punta mañana se consideran compensados mediante la redistribución de flota proveniente de las siguientes propuestas:

Servicio 385: disminución de un bus durante el período PMA.

Servicio 119: disminución de un bus durante el período PMA.

De esta manera, el aumento de dos buses requerido por el servicio B42 se compensa íntegramente con las reducciones previstas en los servicios 385 y 119, sin generar un incremento neto de flota para la Unidad de Negocio N°3 durante el período de punta mañana.

Esta redistribución se enmarca en el conjunto de modificaciones propuestas para el Programa de Operación del primer semestre de 2027, orientadas a optimizar la utilización de los recursos disponibles y responder a las necesidades operacionales de cada servicio.

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

A continuación, la Tabla 7 presenta la comparación entre la situación actual y la propuesta proyectada para el servicio B42, evaluando las variables de cantidad de paradas y zonas pagas por sentido de circulación. Como se observa en la relación de datos (DELTA), la propuesta contempla un incremento uniforme de 3 paradas adicionales tanto en el sentido de ida (elevándose de 30 a 33 paradas) como en el de retorno

(pasando de 32 a 35). Por su parte, la infraestructura de zonas pagas permanece constante con 1 punto en la ida y 0 en el retorno, fijando un ajuste neto final de 3 paradas totales adicionales por sentido.

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

		B42	
ESCENARIO	**VARIABLE DEL SERVICIO**	**IDA**	**RETORNO**
ACTUAL	N° Paradas	30	32
ACTUAL	N° Zonas Pagas	1	0
ACTUAL	TOTAL	**31**	**32**
PROPUESTA	N° Paradas	33	35
PROPUESTA	N° Zonas Pagas	1	0
PROPUESTA	TOTAL	**34**	**35**
DELTA	N° Paradas	3	3
DELTA	N° Zonas Pagas	0	0
DELTA	TOTAL	**3**	**3**

2 Antecedentes detallados de la situación actual

Los antecedentes presentados permiten establecer una línea base respecto del desempeño actual del servicio B42.

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)

PEERIODO	B42	
	IDA	RETORNO
PMA	98,20%	100,00%
FPTA	99,88%	100,00%
PTA1	97,12%	99,54%
PTA2	100,00%	99,30%
PMA SAB	98,38%	97,57%
MED SAB	98,18%	99,10%
TARDE SAB	97,89%	98,54%
MAÑ DOM	98,28%	98,97%
MED DOM	99,57%	99,57%
TARDE DOM	99,28%	99,28%

Tabla 9: Indicador de Cumplimiento de Regularidad ICRI – ICRP

PEERIODO	ICR-I	
	B42	
	IDA	RETORNO
PMA	86,62%	90,75%
FPTA		
PTA1	84,47%	89,23%
PTA2	92,55%	94,06%
PMA SAB		
MED SAB		
TARDE SAB		
MAÑ DOM	90,10%	97,37%
MED DOM		
TARDE DOM		

PEERIODO	ICR-P	
	B42	
	IDA	RETORNO
PMA		
FPTA	87,07%	93,55%
PTA1		
PTA2		
PMA SAB	42,78%	95,56%
MED SAB	78,24%	86,81%
TARDE SAB	71,30%	74,54%
MAÑ DOM	80,92%	83,17%
MED DOM	86,22%	93,33%
TARDE DOM	87,41%	89,63%

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 B42 Reg Punta mañana

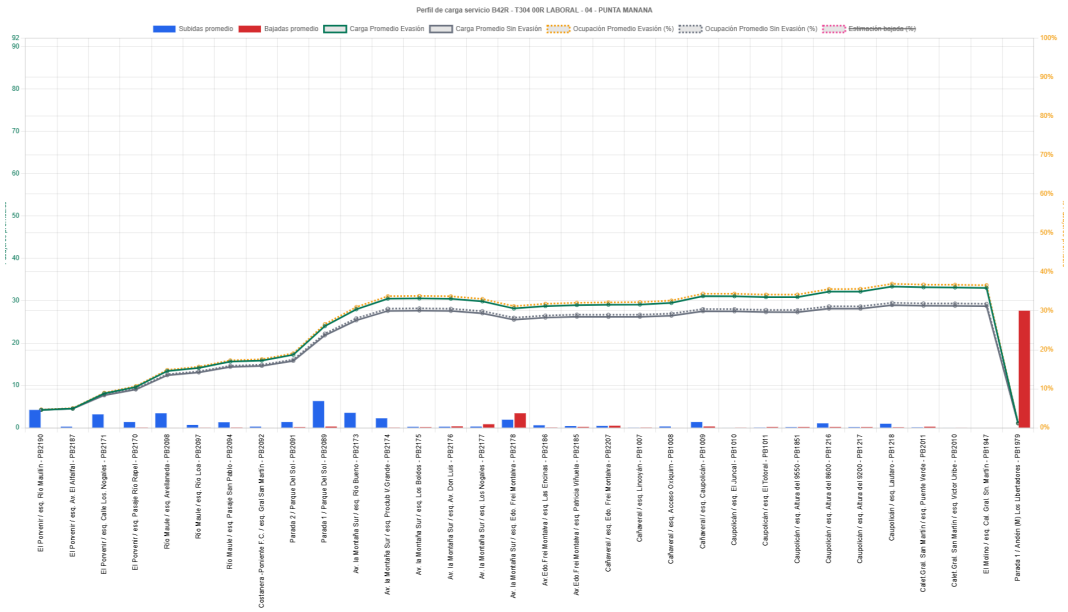


Figura 3: Perfil de carga Servicio B42 Ida Punta mañana

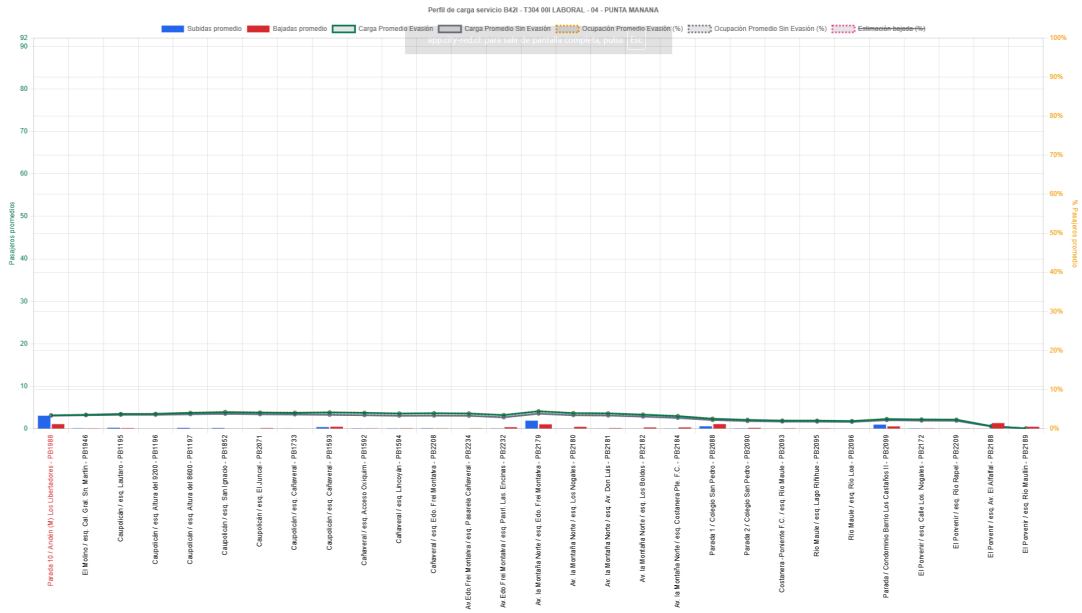


Figura 4: Perfil de carga Servicio B42 ida PTA1-PTA2

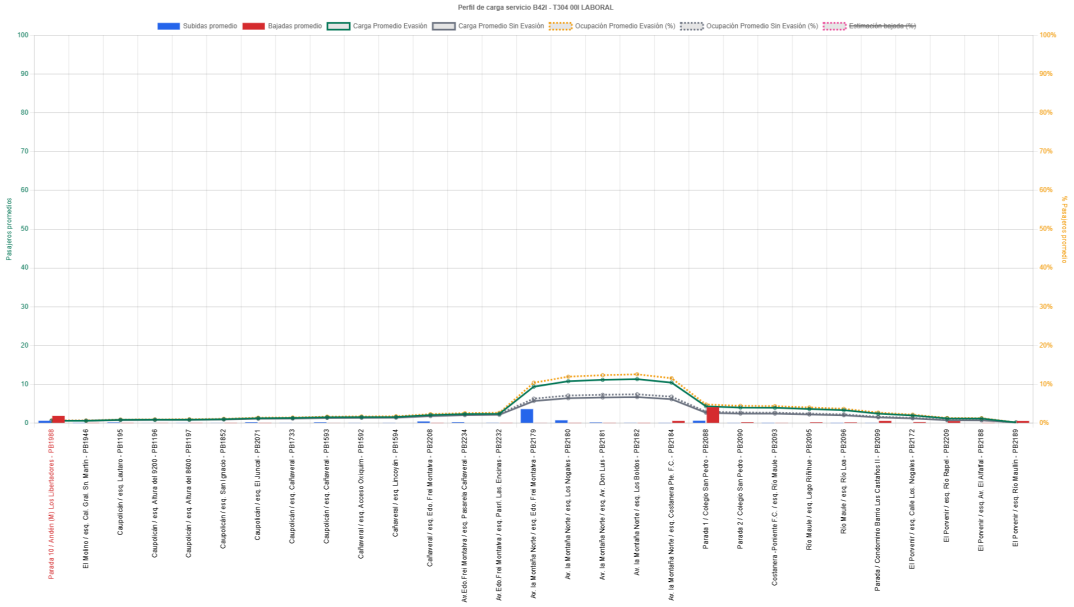
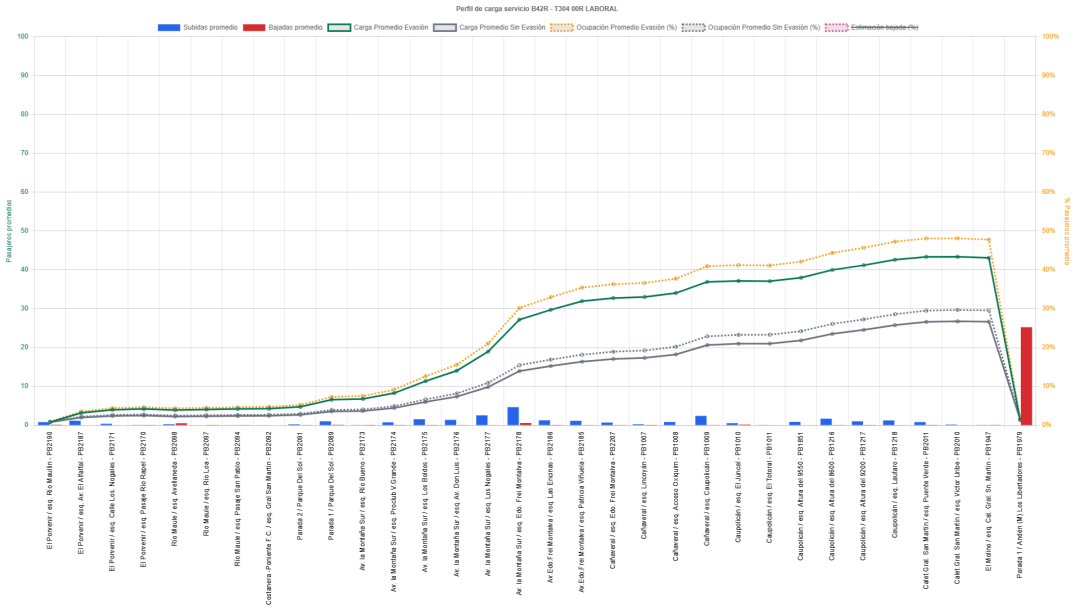


Figura 5: Perfil de carga Servicio B42 reg PTA1- PTA2



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 servicio B42 tipología – junio a agosto de 2026

	B42		
Tipo de Reclamo	Junio	Julio	Agosto
Accidentes/Choque			2
Aseo Deficiente del Bus	1		1
Atención Monitores		1	1
Comportamiento y manejo del Conductor	5	2	5
Condición Técnica y Mecánica del Bus	3		
Desaprueba Modificación de Servicios			
Evasión			
Frecuencia del Servicio	2	2	4
Incumplimiento de Ruta			
No se Detiene en Paraderos	3	3	4
Problemas con Terminal y Depósito de Bus			
Total	14	8	17

Requerimientos municipalidad y juntas de vecinos

Servicio B42 – Coordinación con Municipalidad de Lampa

En el marco de la modificación propuesta para el servicio B42, se realizaron reuniones de coordinación con la Dirección de Tránsito de la Ilustre Municipalidad de Lampa, con el objetivo de exponer las problemáticas operacionales asociadas al trazado actual y revisar en conjunto las alternativas de modificación.

Estas instancias permitieron presentar los fundamentos de la propuesta, analizar las condiciones de circulación del sector y avanzar en la definición del trazado planteado para mejorar la cobertura en Valle Grande y Barrio Arrayanes.

La coordinación con la autoridad municipal constituye un antecedente relevante para la evaluación de la iniciativa, considerando que la implementación del nuevo trazado requiere compatibilizar las necesidades operacionales del servicio con las condiciones viales existentes y con el uso de las vías por parte de los residentes del sector.

Además, las verificaciones efectuadas en terreno evidenciaron restricciones asociadas a la presencia de vehículos estacionados en determinadas calles, situación que deberá ser abordada en coordinación con el municipio y los vecinos para permitir una operación segura y adecuada de buses en el trazado propuesto.

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).

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)
	B42
Laboral(DLN)	3.055,9
Sábado(SAB)	2.195,6
Domingo(DOM)	1.037,8
Cantidad días Laboral	64,0
Cantidad días Sábado	12,0
Cantidad días Domingo + Feriado	16,0
Transacciones totales	238.527
Laboral · 01.-PRENOC1	-
Laboral · 02.-NOC	0,1
Laboral · 03.-TNOC	310,1
Laboral · 04.-PMA	555,7
Laboral · 05.-TPMA	239,8
Laboral · 06.-FPMA	224,1
Laboral · 07.-PMD	170,0
Laboral · 08.-FPTA	489,6
Laboral · 09.-PTA1	633,6
Laboral · 10.-PTA2	285,5
Laboral · 11.-FPNOC	103,4
Laboral · 12.-PRENOC2	44,2
Sábado · 13.-PRENOC SAB1	-
Sábado · 14.-NOC SAB	-
Sábado · 15.-TSAB MAÑ	43,7
Sábado · 16.-PMA SAB	538,4
Sábado · 17.-MAÑ SAB	283,1
Sábado · 18.-PMD SAB	534,0
Sábado · 19.-TARDE SAB	553,3
Sábado · 20.-TSAB NOC	211,8
Sábado · 21.-PRENOC SAB2	31,4
Domingo/Feriado · 22.-PRENOC DOM	-
Domingo/Feriado · 23.-NOC DOM	-
Domingo/Feriado · 24.-TDOM MAÑ	29,4
Domingo/Feriado · 25.-MAÑ DOM	363,6
Domingo/Feriado · 26.-MED DOM	305,4
Domingo/Feriado · 27.-TAR DOM	276,7
Domingo/Feriado · 28.-TDOM NOC	47,4
Domingo/Feriado · 29.-PRENOC DOM	15,3

El gráfico de la Figura N°6 presenta el comportamiento horario de las transacciones totales del servicio B42 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 6 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

Tabla 13: Nuevas Padas a incorporar por servicio

I	X	Y	EJE	DESDE	HACIA	ERVICIO NUEVA PAR	OBSERVACION
4	335806.64	6312441.26	RIO MAULLIN	CERRO NIHUCHE	NARANJILLO	B42I	PARADA NUEVA
5	335767.75	6312409.98	RIO MAULLIN	CERRO QUILHUICA	NARANJILLO	B42R	PARADA NUEVA
6	335556.38	6312144.31	CALLE TAMBO VIEJO	RIO MAULLIN	CALLE CERRO MALLAUTIN	B42I	PARADA NUEVA
7	335606.28	6312146.11	CALLE CERRO MALLAUTIN	CALLE CACHACHIMBRE	CALLE TAMBO VIEJO	B42R	PARADA NUEVA
8	335886.57	6312262.08	CALLE CERRO MALLAUTIN	CERRO MORRO NEGRO	CERRO NIHUELCHE	B42I	PARADA NUEVA
9	335924.41	6312283.52	CALLE CERRO MALLAUTIN	CERRO EL COPADO	CERRO NIHUELCHE	B42R	PARADA NUEVA
12	333337.45	6286398.50	EL TRANQUE	PASAJE SAN ALBERTO	HERNAN DIAZ ARRIETA	I21R	PARADA NUEVA
13	333179.07	6286159.11	HERNAN DIAZ ARRIETA	LOS INQUILINOS	CAMARICO	I21R	PARADA NUEVA
14	332981.35	6286206.66	LAGO JAINIMENI	LAGO PEHOE	LAGO LLEU-LLEU	I21R	PARADA NUEVA
15	332905.23	6286015.40	LAGO LAS TORRES ORIENTE	PASAJE LAGO FAGNANO	LAGO MAIHUE	I21R	PARADA NUEVA
16	333160.40	6286126.65	HERNAN DIAZ ARRIETA	LA BALADA	CAMARICO	I21I	PARADA NUEVA
17	333383.83	6286092.82	LOS INQUILINOS	PASAJE SANTA FLORENCIA PONIENTE	SAN MANUEL	I21I	PARADA NUEVA
24	339680.22	6293667.80	COSTANERA SUR ZANJON DE LA AGUADA	PASAJE 24 DE DICIEMBRE	PASAJE 1 DE NOVIEMBRE	I20I	PARADA NUEVA
25	339655.00	6293660.00	COSTANERA SUR ZANJON DE LA AGUADA	PASAJE 12 DE OCTUBRE	PASAJE 1 DE NOVIEMBRE	I20R	PARADA NUEVA
26	339273.15	6293631.37	COSTANERA SUR ZANJON DE LA AGUADA	PASAJE 1 DE ENERO	MI ESPERANZA	I20I	PARADA NUEVA
27	339281.90	6293624.55	COSTANERA SUR ZANJON DE LA AGUADA	MI ESPERANZA	PASAJE 1 DE ENERO	I20R	PARADA NUEVA
28	338909.19	6293504.16	AV. LUMEN	ISABEL RIQUELME SUR	LOS CANCILLERES	I20I	PARADA NUEVA
29	338933.06	6293522.80	AV. LUMEN	LOS CANCILLERES	ISABEL RIQUELME SUR	I20R	PARADA NUEVA
30	338842.47	6293216.70	AV. LUMEN	LOS MINISTROS	LOS PRESIDENTES	I20I	PARADA NUEVA
31	338846.57	6293168.74	AV. LUMEN	ALSKA	LOS PRESIDENTES	I20R	PARADA NUEVA

A continuación, se muestran conjunto de imágenes con la propuesta de localización de paradas, también es importante señalar que las paradas propuesta a evaluación serán adjuntas al presente informe en el formato (ficha) requerida en las observaciones

Figura 7: Parada Nueva B42 Ida (Rio Maullín / Cerro Nihuche)

Figura 8: Parada Nueva B42 Reg (Rio Maullin / Cerro Quilhuica)

Figura 9: Parada Nueva B42 Ida (Calle Tambo Viejo / Río Maullín)

Figura 10: Parada Nueva B42 Ida (Calle Cerro Mallautin / Calle Cachachimbre)

Figura 11: Parada Nueva B42 Ida (Cerro Maullin / Cerro Morro Negro)

Figura 12: Parada Nueva B42 Reg (Cerro Maullin / Cerro El Copado)

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

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

Se está trabajando en el nuevo Punto de regulación del servicio y dar facilidades a nuestros colaboradores.

3.10 Catastro de la infraestructura vial en zonas de nueva cobertura

Aún no se pueden realizar las pruebas con buses por los vehículos estacionados, se gestionará el apoyo con la Dirección de Tránsito de Lampa y la administración de Valle grande.

3.11 Justificación de la flota adicional requerida para operar

La propuesta de modificación de trazado del servicio B42 considera un incremento de la flota máxima requerida durante el período de punta mañana (PMA), pasando de 14 a 16 buses, equivalente a un aumento del 14,3%.

Este requerimiento responde principalmente al incremento de la oferta de transporte durante dicho período, junto con las mayores necesidades operacionales asociadas a la extensión del trazado hacia el sector de Barrio Arrayanes, en Valle Grande.

En particular, la propuesta contempla un aumento de la capacidad de transporte en sentido ida durante PMA, pasando de 736 a 797 plazas por hora, equivalente a un incremento del 8,29%, permitiendo fortalecer la oferta del servicio durante el período de mayor demanda.

Respecto de la disponibilidad de recursos, los dos buses adicionales requeridos por el B42 se consideran compensados mediante la redistribución de flota proveniente de las siguientes modificaciones propuestas:

Servicio 385: disminución de un bus durante PMA.

Servicio 119: disminución de un bus durante PMA.

De esta manera, el incremento de flota del B42 se compensa íntegramente con las reducciones previstas en ambos servicios, manteniendo un balance neto de cero buses para estas tres iniciativas durante la punta mañana.

Adicionalmente, esta redistribución forma parte del conjunto de propuestas de modificación del Programa de Operación del primer semestre de 2027, cuyo balance consolidado de flota durante PMA no presenta incrementos respecto de la situación vigente, tal como se expone en la Tabla N°29.

En consecuencia, la propuesta del servicio B42 no genera un requerimiento neto adicional de flota a nivel de la Unidad de Negocio N°3 durante el período de punta mañana, sino que considera una reasignación de

recursos operacionales existentes, procurando mantener el equilibrio de flota del Programa de Operación propuesto.

.

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.

Se encuentra en fase de gestión la implementación de un nuevo punto de regulación operativa, emplazado en un sector sin afectación a la convivencia vial ni impacto a zonas residenciales circundantes. El espacio contempla instalaciones fuera de la vía pública para la segregación y descanso de los conductores. Esta iniciativa cuenta con el respaldo de la administración de Valle Grande y la Dirección de Tránsito de la Ilustre Municipalidad de Lampa, formalizado en mesas de trabajo conjuntas, lo cual permitirá optimizar la programación, reducir la variabilidad operacional y otorgar mayor certeza a la frecuencia de los despachos.