

AJUSTE PERIODOS PARADA SERVICIO 474



Preparado para Voy Santiago SpA



Índice de Contenido

1	Antecedentes generales de la propuesta.....	1-6
1.1	Descripción de la problemática	1-6
1.2	Descripción de la modificación y trazado	1-6
1.3	Características de la oferta situación actual versus situación propuesta	1-7
1.3.1	Distancias y kilómetros comerciales de la propuesta versus situación actual	1-7
1.3.2	Frecuencia de la propuesta versus situación actual	1-7
1.3.3	Capacidad propuesta versus situación actual.....	1-9
1.3.4	Velocidad propuesta versus situación actual	1-11
1.3.5	Flota propuesta versus situación actual.....	1-11
2	Antecedentes detallados de la situación actual	2-12
2.1	Indicadores ICF e ICR.....	2-12
2.2	Niveles de evasión de los servicios	2-12
2.3	Perfiles de carga	2-13
2.4	Aforos de tasas de ocupación	2-13
2.5	Análisis de trasbordos	2-13
2.6	Reclamos	2-13
2.7	Requerimientos municipalidad y juntas de vecinos	2-13
2.8	Transacciones por tipo de día (DLN, SAB, DOM)	2-13
3	Antecedentes detallados de la situación propuesta	3-14
3.1	Identificación de las paradas modificadas	3-14
3.1.1	Paradas nuevas en el sistema.....	3-14
3.1.2	Paradas vigentes afectadas por inclusión de servicios, eliminación de servicios y/o cambio de nombre, horario de operación, o modificación letrero de cortesía	3-14
3.1.3	Resumen modificación de paradas.....	3-14
3.2	Análisis del comportamiento de la demanda	3-15
3.2.1	Caracterización de la zona de influencia de la propuesta.....	3-15
3.2.2	Usuarios beneficiados por la modificación.....	3-15
3.2.3	Usuarios afectados por la modificación.....	3-15
3.2.4	Estimación de subidas por paradas.....	3-15
3.2.5	Demanda por servicios en paraderos eliminados.....	3-15
3.3	Perfiles de carga y puntos de mayor demanda	3-15
3.4	Proyección de transacciones y variaciones de IPK referencial para la Unidad de Servicio	3-15

3.5	Afectación de vías preferentes	3-15
3.6	Propuesta y estado de avance de infraestructura para operación	3-15
3.7	Catastro de la infraestructura vial en zonas de nueva cobertura.....	3-15
3.8	Diferencia y justificación de la flota adicional o sobrante producto de la modificación	3-16
3.9	Medidas a implementar para controlar la regularidad del servicio	3-16

Índice de Figuras

Figura 1 Gráfico de evasión Sistema de Transporte Público Santiago	2-12
--	------

Índice de Tablas

Tabla 1 Frecuencias servicios situación actual versus propuesta, Laboral	1-7
Tabla 2 Frecuencias servicios situación actual versus propuesta, Sábado.....	1-7
Tabla 3 Frecuencias servicios situación actual versus propuesta, Domingo.....	1-8
Tabla 4 Capacidades servicios situación actual versus propuesta, Laboral.....	1-9
Tabla 5 Capacidades servicios situación actual versus propuesta, Sábado	1-9
Tabla 6 Capacidades servicios situación actual versus propuesta, Domingo	1-10

1 Antecedentes generales de la propuesta

1.1 Descripción de la problemática

Esta iniciativa incorpora la solicitud de modificación de periodos indicadas en los Lineamientos del DTPM para el primer semestre del 2026.

1.2 Descripción de la modificación y trazado

Se propone un ajuste de oferta de los servicios de la Unidad, de acuerdo con la nueva periodización indicada por DTPM. La modificación es la siguiente: el periodo 11-FPNOC es de 20:30 a 21:59 hrs; el periodo 12-PRENOC2, de 22:00 a 23:59 hrs; el periodo 20-TSAB NOC, de 19:30 a 21:59 hrs; el periodo 21-PRENOC SAB2, de 22:00 a 23:59 hrs; el periodo 28-TDOM NOC, de 21:00 a 21:59 hrs; el periodo 29-PRENOC DOM2, de 22:00 a 23:59 hrs. Además, para el ajuste de periodos se propone mantener el equilibrio de kilómetros comerciales de la Unidad, por lo tanto, se realiza la readecuación de las salidas por media hora, lo cual implica mantener el total de salidas de la Unidad.

Para efectos del informe, se mostrará la información de oferta de los servicios 465 y 483 a modo de ejemplo para la propuesta de ajuste de periodos. El resto de la información de los servicios se encuentra contenida en el Anexo PO N°3 de la presente entrega.

1.3 Características de la oferta situación actual versus situación propuesta

1.3.1 Distancias y kilómetros comerciales de la propuesta versus situación actual

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

1.3.2 Frecuencia de la propuesta versus situación actual

En cuanto a la oferta en términos de frecuencia, se muestra el valor actual por período para los 3 tipos de día en los servicios analizados:

Tabla 1 Frecuencias servicios situación actual versus propuesta, Laboral

Escenario	Servicio Sentido	Frecuencias(bus/h)-Laboral											
		01-PRENOC1	02-NOC	03-TNOC	04-PMA	05-TPMA	06-FPMA	07-PMD	08-FPTA	09-PTA1	10-PTA2	11-FPNOC	12-PRENOC2
		0:00	1:00	5:30	6:30	8:00	9:30	12:30	14:00	16:30	18:30	20:30	23:00
		0:59	5:29	6:29	7:59	9:29	12:29	13:59	16:29	18:29	20:29	22:59	23:59
Actual	483I	3.0	0.0	7.0	8.7	6.7	6.7	6.0	6.0	7.0	8.5	5.6	3.0
Actual	483R	0.0	0.0	7.0	9.3	7.3	6.7	6.0	6.0	6.5	7.5	5.2	3.0
Propuesta	483I	3.0	0.0	7.0	8.7	6.7	6.7	6.0	6.0	7.0	8.5	6.0	4.0
Propuesta	483R	0.0	0.0	7.0	9.3	7.3	6.7	6.0	6.0	6.5	7.5	5.3	4.0
Diferencia	483I	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	1.0
Diferencia	483R	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	1.0
Actual	465I	0.0	0.9	10.0	10.7	9.3	6.0	6.0	7.2	8.0	8.0	5.2	0.0
Actual	465R	0.0	0.0	6.0	9.3	8.0	6.0	6.0	7.2	8.0	8.0	5.2	3.0
Propuesta	465I	0.0	0.9	10.0	10.7	9.3	6.0	6.0	7.2	8.0	8.0	5.3	2.5
Propuesta	465R	0.0	0.0	6.0	9.3	8.0	6.0	6.0	7.2	8.0	8.0	5.3	4.0
Diferencia	465I	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	2.5
Diferencia	465R	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	1.0

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2 Frecuencias servicios situación actual versus propuesta, Sábado

Escenario	Servicio	Frecuencias(bus/h)
-----------	----------	--------------------

Sentido		13-PRENO SAB1	14-NOC SAB	15-TSAB MAÑ	16-PMA SAB	17-MAÑ SAB	18-PMD SAB	19-TARDE SAB	20-TSAB NOC	21-PRENO SAB2
		0:00	1:00	5:30	6:30	9:00	12:00	15:00	19:30	23:00
		0:59	5:29	6:29	8:59	11:59	14:59	19:29	22:59	23:59
Actual	483I	2.0	0.0	4.0	5.2	5.0	5.7	5.3	5.1	3.0
Actual	483R	0.0	0.0	5.0	5.6	6.0	5.7	5.3	5.1	3.0
Propuesta	483I	2.0	0.0	4.0	5.2	5.0	5.7	5.3	5.2	4.0
Propuesta	483R	0.0	0.0	5.0	5.6	6.0	5.7	5.3	5.2	4.0
Diferencia	483I	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	1.0
Diferencia	483R	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	1.0
Actual	465I	0.0	0.9	5.0	4.8	6.7	6.0	6.0	6.0	0.0
Actual	465R	0.0	0.0	3.0	4.4	6.7	6.0	6.0	6.0	3.0
Propuesta	465I	0.0	0.9	5.0	4.8	6.7	6.0	6.0	6.0	3.0
Propuesta	465R	0.0	0.0	3.0	4.4	6.7	6.0	6.0	6.0	4.5
Diferencia	465I	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0
Diferencia	465R	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3 Frecuencias servicios situación actual versus propuesta, Domingo

		Frecuencias(bus/h)							
Escenario	Servicio Sentido	22-PRENO DOM1	23-NOC DOM	24-TDOM MAÑ	25-MAÑ DOM	26-MED DOM	27-TAR DOM	28-TDOM NOC	29-PRENO DOM2
		0:00	1:00	5:30	7:30	13:00	18:00	21:00	23:00
		0:59	5:29	7:29	12:59	17:59	20:59	22:59	23:59
Actual	483I	2.0	0.0	3.5	5.1	4.8	4.7	4.5	2.0
Actual	483R	0.0	0.0	4.5	5.1	4.8	4.7	4.0	2.0
Propuesta	483I	2.0	0.0	3.5	5.1	4.8	4.7	5.0	3.0
Propuesta	483R	0.0	0.0	4.5	5.1	4.8	4.7	4.0	3.0
Diferencia	483I	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	1.0
Diferencia	483R	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
Actual	465I	0.0	0.4	4.0	4.9	4.8	4.7	4.5	0.0
Actual	465R	0.0	0.0	4.0	4.9	4.8	4.7	4.5	3.0
Propuesta	465I	0.0	0.4	4.0	4.9	4.8	4.7	5.0	2.0
Propuesta	465R	0.0	0.0	4.0	4.9	4.8	4.7	5.0	3.5
Diferencia	465I	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	2.0

Diferencia	465R	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.5
------------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Fuente: Elaboración propia

1.3.3 Capacidad propuesta versus situación actual

Los siguientes cuadros muestran la cantidad de plazas por hora promedio ofrecida por período para los 3 tipos de día en los servicios analizados:

Tabla 4 Capacidades servicios situación actual versus propuesta, Laboral

[illegible]

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5 Capacidades servicios situación actual versus propuesta, Sábado

Escenario	Servicio Sentido	Capacidades (pas/h)								
		13-PRENO SAB1	14-NOC SAB	15-TSAB MAÑ	16-PMA SAB	17-MAÑ SAB	18-PMD SAB	19-TARDE SAB	20-TSAB NOC	21-PRENO SAB2
		0:00	1:00	5:30	6:30	9:00	12:00	15:00	19:30	23:00
		0:59	5:29	6:29	8:59	11:59	14:59	19:29	22:59	23:59

Actual	483I	198	0	396	515	495	561	528	509	297
Actual	483R	0	0	495	554	594	561	528	509	297
Propuesta	483I	198	0	396	515	495	561	528	713	149
Propuesta	483R	0	0	495	554	594	561	528	713	149
Diferencia	483I	0	0	0	0	0	0	0	204	-149
Diferencia	483R	0	0	0	0	0	0	0	204	-149
Actual	465I	0	88	495	475	660	594	594	594	0
Actual	465R	0	0	297	436	660	594	594	594	297
Propuesta	465I	0	88	495	475	660	594	594	832	0
Propuesta	465R	0	0	297	436	660	594	594	832	149
Diferencia	465I	0	0	0	0	0	0	0	238	0
Diferencia	465R	0	0	0	0	0	0	0	238	-149

Fuente: Elaboración propia

Tabla 6 Capacidades servicios situación actual versus propuesta, Domingo

Escenario	Servicio Sentido	Capacidades (pas/h)							
		22-PRENO DOM1	23-NOC DOM	24-TDOM MAÑ	25-MAÑ DOM	26-MED DOM	27-TAR DOM	28-TDOM NOC	29-PRENO DOM2
		0:00	1:00	5:30	7:30	13:00	18:00	21:00	23:00
		0:59	5:29	7:29	12:59	17:59	20:59	22:59	23:59
Actual	483I	198	0	347	504	475	462	446	198
Actual	483R	0	0	446	504	475	462	396	198
Propuesta	483I	198	0	347	504	475	462	891	99
Propuesta	483R	0	0	446	504	475	462	792	99
Diferencia	483I	0	0	0	0	0	0	446	-99
Diferencia	483R	0	0	0	0	0	0	396	-99
Actual	465I	0	44	396	486	475	462	446	0
Actual	465R	0	0	396	486	475	462	446	297
Propuesta	465I	0	44	396	486	475	462	891	0
Propuesta	465R	0	0	396	486	475	462	891	149
Diferencia	465I	0	0	0	0	0	0	446	0
Diferencia	465R	0	0	0	0	0	0	446	-149

Fuente: Elaboración propia

1.3.4 Velocidad propuesta versus situación actual

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

1.3.5 Flota propuesta versus situación actual

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

2 Antecedentes detallados de la situación actual

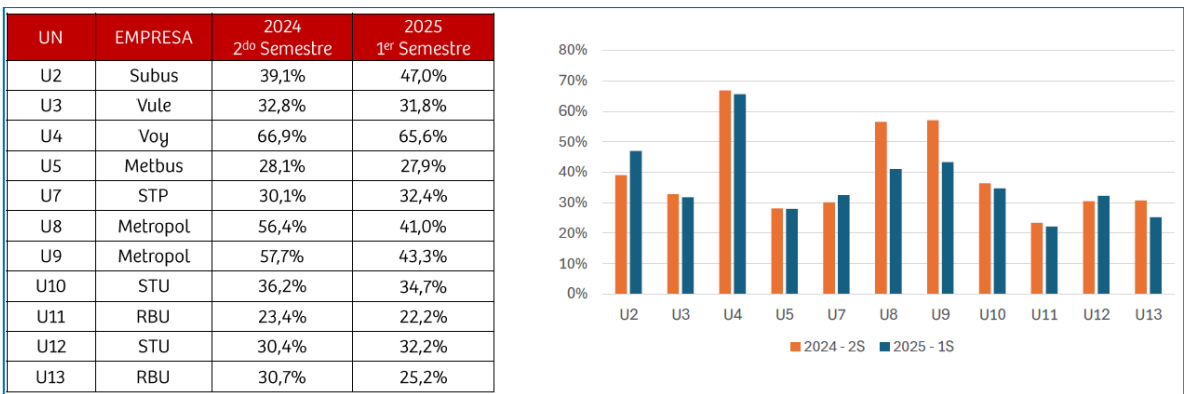
2.1 Indicadores ICF e ICR

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

2.2 Niveles de evasión de los servicios

De acuerdo con lo reportado por el Ministerio de Transporte, los niveles de evasión registrados durante el 2024 y 2025 mostraron los siguientes índices, para el segundo semestre 2024 alcanzaron un 37,5% y para el primer semestre 2025 alcanzaron un 36,5% en el total del Sistema de Transporte Publico de Santiago. Por su parte, la Unidad 4 presenta niveles de evasión superior al total del sistema, llegando en el segundo semestre 2024 a un 66,9% y en tanto para el primer semestre 2025 hubo una disminución a un 65,6%, tal como se muestra en el siguiente gráfico:

Figura 1 Gráfico de evasión Sistema de Transporte Público Santiago



Fuente: MTT

2.3 Perfiles de carga

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

2.4 Aforos de tasas de ocupación

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

2.5 Análisis de trasbordos

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

2.6 Reclamos

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

2.7 Requerimientos municipalidad y juntas de vecinos

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

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

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3 Antecedentes detallados de la situación propuesta

3.1 Identificación de las paradas modificadas

3.1.1 Paradas nuevas en el sistema

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.1.2 Paradas vigentes afectadas por inclusión de servicios, eliminación de servicios y/o cambio de nombre, horario de operación, o modificación letrero de cortesía

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.1.3 Resumen modificación de paradas

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.2 Análisis del comportamiento de la demanda

3.2.1 Caracterización de la zona de influencia de la propuesta

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.2.2 Usuarios beneficiados por la modificación

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.2.3 Usuarios afectados por la modificación

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.2.4 Estimación de subidas por paradas

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.2.5 Demanda por servicios en paraderos eliminados

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.3 Perfiles de carga y puntos de mayor demanda

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

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

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.5 Afectación de vías preferentes

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.6 Propuesta y estado de avance de infraestructura para operación

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.7 Catastro de la infraestructura vial en zonas de nueva cobertura

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.8 Diferencia y justificación de la flota adicional o sobrante producto de la modificación

De acuerdo con las características de la iniciativa presentada, este punto no es requerido en el informe.

3.9 Medidas a implementar para controlar la regularidad del servicio

A través de las herramientas tecnológicas con que cuenta el COF Voy Santiago, se espera mejorar y controlar la regularidad de los servicios de la Unidad.