

| ACTA DE REUNIÓN Y/O COMITÉ   |                             |   |                           |
|--|-----------------------------|---|---------------------------|
| <b>ASUNTO O TEMA:</b><br><b>Comité de decisión Kilómetros Eficientes Zonales</b>             |                             |   |                           |
| <b>Reunión:</b> Interna <input checked="" type="checkbox"/> Externa <input type="checkbox"/> | <b>Fecha:</b><br>11-11-2020 | <b>Hora inicio:</b><br>08:30 a.m.             | <b>Fin:</b><br>10:15 a.m. |
| <b>Lugar:</b>  |                             | <b>Lista de Asistencia (Formato R-OP-006)</b> |                           |

| 1. Temas tratados   |
|---|
| <p><b>REDUCCIÓN DEL KILOMETRAJE EN ALIMENTACIÓN Y ZONAL (BRT – DTB)</b></p> <p>Desde las áreas operativas se informa de unas series de reuniones lideradas por la gerencia TMSA y algunas entidades del distrito, en la cual se estableció un plan para llevar una transición de la oferta en alimentación cómo en zonal a fin de este año e inicio del próximo, esos porcentajes son del 5%, 12% y 24%, también considerando la estacionalidad a fin de año. Estas acciones en el marco de la limitación de recursos oficializada desde la Secretaría de Hacienda Distrital y también establecidas bajo unas mesas donde se estableció el ajuste de algunos recursos.</p> <p>BRT: indica que los porcentajes establecidos para alimentación, zonal y troncal, se definieron de acuerdo con unos indicadores ya establecidos con lo cual para alimentación esta reducción se realizará de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5% del total de kilometraje semanal, a partir del 16 de noviembre.</li> <li>- 10 % del total de kilometraje semanal, entre el 23 noviembre y 27 diciembre, todas las franjas.</li> <li>- 15% del total de kilometraje semanal en alimentación que corresponde a estacionalidad, desde el 28 de diciembre hasta el 11 de enero de 2021.</li> </ul> <p>Es una reducción establecida para el periodo valle y cierre, sin embargo, se tendrá una afectación en picos de algunas rutas, se prevé estas acciones sean transparentes para el usuario, con lo cual no es necesario hacer divulgación.</p> <p>DTB: Se indica que la reducción más grande está en el zonal por tanto se basaron en el kilometraje ejecutado y teniendo en cuenta el % de incumplimiento, los cuales se definieron de la siguiente manera:</p> |

## 1. Temas tratados

- 5% del total de kilometraje semanal, a partir del 16 de noviembre.
- 12 % del total de kilometraje semanal, entre el 23 noviembre y 27 diciembre, valle y cierre
- 24% del total de kilometraje semanal que corresponde a estacionalidad, desde el 28 de diciembre hasta el 11 de enero de 2021.

Para la definición de estos %, se tuvo en cuenta el factor de incumplimiento, afectan los % de acuerdo con este indicador.

Subgerencia Económica hace las siguientes precisiones frente al cálculo realizado en operación zonal:

¿A todos los concesionarios les redujeron el 5%?, ¿Las ocupaciones fueron tenidas en cuenta para este cálculo?, Tener en cuenta el IPK por zonas, pues permite definir cuáles son aquellas más ineficientes y facilitar las decisiones. Se recomienda calcular sobre un 5% más o menos el kilometraje programado, pues nadie va a cumplir el 100% en zonal y afectar la reducción por un 2 o 3 del incumplimiento, pues en ejecutados van a quedar con un valor más bajo que el 5%, por ende, no es recomendable calcular bajo el 100%.

Tener en cuenta esos factores, pues hay concesionarios mejores que otros, pues en el zonal es difícil cumplir el 100% de cumplimiento.

DTB indica que, si es importante trabajar con un GAV % de cumplimiento, pero el tema es encontrar ese %, se plantea hacer controles diarios y semanal para así tener un porcentaje de calibración frente a este cálculo y la idea es a medida que se haga el seguimiento eliminar más o mantener unos viajes activos para así cumplir la reducción del 5%, e ir definiendo una tabla de reducción por zona. Esto considerando que la bolsa está limitada.

SGE indica que, considerando el IPK en este cálculo se haría una reducción equitativamente, pues es un indicador operacional que lo manejan desde la DTB y con esta medida se busca es eficiencia. Este cálculo por ej. si se hace con lo programado se estaría reduciendo a 6% del ejecutado para los concesionarios que tienen bajo cumplimiento, pues con el 5% se estaría partiendo de que se cumple el 100. Se recomienda verificar los cálculos realizados para establecer dichos porcentajes.

BRT menciona que hay establecidas unas franjas principales para la reducción y que se están haciendo de acuerdo al intervalo programado, para lograr la meta

## 1. Temas tratados

global propuesta por la entidad, dichas acciones se definieron en unas mesas de trabajo y ya se han venido socializando con los concesionarios, y es importante su retroalimentación, es importante tener presente el tema de estacionalidad, la implementación por DOA y la entrada de rutas nuevas por cada concesionario con lo cual se hace necesario revisar programación por programación de cada ruta, principalmente en lo que queda del año.

### **RETOMA HORARIO Y AJUSTE DE OFERTA RUTAS 9-5 AV. TINTAL Y 9-2 METROVIVIENDA**

Durante la pandemia se independizaron las dos rutas, con el fin de dar un mejor nivel de servicio y mantener el margen de ocupación establecido, dadas las nuevas circunstancias se ajustarán los horarios para día hábil, retoman el horario también los sábados y los paraderos de hora valle que tomaba Tintal los pasa a atender Metrovivienda.

Se indica que estas rutas manejan las demandas más altas en alimentación, con el restablecimiento de esta operación, se afecta el nivel de servicio, se afecta el valle y se aumenta intervalo pasando de 4 a 8 minutos y se aumenta la ocupación en periodo valle, se afecta el IPK de la ruta Tintal pasando de 3,9 a 3,6, pues el kilometraje baja. Para Metrovivienda sube el IPK y se baja el kilometraje en valle. Frente a esta propuesta se recomienda analizar si se puede dejar solo Metrovivienda en hora pico y Tintal operar todo el tiempo, para verificar cual escenario le conviene más al sistema, **aprobado**.

Respecto a estos cambios Masivo Capital solicita que entre con los demás cambios del 23 de noviembre que entrarían con la reducción del 10% de kilometraje y se indica que es importante socializar el tema en plataforma, considerando que hay cambios de horario y en la señalética del portal. Desde Gestión Social confirmar si es posible entrar el cambio el 23.

### **IMPLEMENTACIÓN RUTAS UF 4 FONTIBÓN**

Se socializan los trazados de la UF 4, rutas para entrar el 9 de enero de 2021 en la zona de Fontibón, esta consiste en 4 servicios (una ruta corta) y de 3 reemplazos de rutas provisionales, se comenta que la ruta ZP500 se hizo un desmonte progresivo. Y la ruta TC30 Aeropuerto Terminal Salitre no es necesaria en las actuales condiciones de movilidad, esta UF operará con tipología padrón.

## 1. Temas tratados

- ZP-161, se proponen ajustes en el trazado, disminuir 4 vehículos de la flota de diseño y la demanda depende de 8 rutas del provisional.
- ZP-240, la demanda propuesta depende de 4 rutas provisionales.
- ZP-505, la demanda propuesta depende de 5 rutas provisionales.
- TC30, se tenía un trazado de diseño corto, pero se modificó llegando hasta la calle 100 se establece un aumento de 10 vehículos y su demanda depende de 7 rutas provisionales.

El incremento de 10 buses en fase V, castiga fuertemente el costo de operación de estas rutas, sin embargo, se comenta que la TC30 tiene efectos negativos en todos los escenarios analizados.

Evaluando todos los escenarios la más favorable resulta la condición actual respecto a la demanda propuesta, que para el caso es diseño al 50 % en condición habitual vs cuarentena, aun cuando la ruta TC30 tiene un alto costo en contra del FET. Ya se tienen Programados recorridos de verificación de trazados el jueves 12 de nov. Desde las diferentes áreas están de acuerdo con la propuesta de los trazados para cada una de las rutas, por tanto, es importante avanzar tanto en el desmonte de las rutas provisionales candidatas a aportar demanda y demás gestiones requeridas. **aprobado.**

## TOP 5 RUTAS CON TARIFAS MÁS ALTAS DEL SISTEMA

Como parte del avance en las actividades frente a la optimización de recursos de la entidad, desde la STS se realizó un ejercicio para definir las rutas que tienen mayor Tarifa Técnica, definiéndose las siguientes cinco rutas:

- Ruta 2-12, esta tiene la tarifa más alta, funciona con tres padrones, tiene mala operación, al suspenderla hay cobertura.
- Ruta TC31, tiene un IPK bajito, de suspenderla hay cobertura.
- Ruta T56 transporta 256 usuarios/día, opera con 6 microbuses, como cobertura esta la ruta TC75.
- Ruta C41, tiene una alta tarifa técnica sin embargo se propone buscarle otras alternativas con el fin de mejorar su operación y no suspenderla.
- Ruta 18-2 Usaquéen menos demanda, opera con 8 busetones.

SGE indica: ¿si se suspenden esas rutas, donde se reubicarían esos vehículos?  
STS, la idea es tener una bolsa de flota para determinar que rutas provisionales se pueden desmontar y así con esa flota captar nueva demanda. Pues se tienen que desintegrar 600 vehículos, y la idea es iniciar a reemplazar esas rutas. Desde las

## 1. Temas tratados

diferentes áreas se recomienda seguir trabajando con ese top y empezar a hacer esos desmontes para ubicar la flota, se propone si hay posibilidad de dejar de programarse esta flota de estas cinco rutas para evitar estos costos y así optimizarlos, pendiente evaluar esa opción, pues también está el inicio de la estacionalidad.

### VARIOS

- Campo Verde, STS invita a todas las áreas a que estén coordinadas, se recomienda no imprimir piezas hasta no tener la fecha definitiva. También hasta tanto no se tenga la programación validada, cargar los nodos en la malla SAE, pendiente el recibo de material para la Implementación de paraderos, pues el concesionario plantea iniciar el 21 de noviembre, pendiente definir fecha exacta con el DADEP.
- SGE, menciona que se tenía como directriz desde gerencia reducir el FET, con lo cual desde los componentes troncal y alimentador si se está acatando, sin embargo, ese ahorro generado se descompensa con el costo que va en aumento del componente zonal.
- Desmonte de rutas Hospitales, STS indica que ya se envió la información a la gerencia y la decisión es avanzar con algunas rutas entre las cuales se encuentran las 3 rutas nuevas implementadas y algunas que tienen dependencia con las existentes.

Según las propuestas analizadas, y teniendo en cuenta cada una de las consideraciones indicadas por las diferentes áreas participantes, lo aprobado va de acuerdo con la conveniencia de las modificaciones en lo que respecta a cumplir el objetivo de Kilómetros eficientes Zonal.

## 2. Compromisos Pactados

| Actividad a Realizar | Responsable | Plazo de Ejecución |
|----------------------|-------------|--------------------|
|                      |             |                    |
|                      |             |                    |

| 2. Compromisos Pactados |             |                    |
|-------------------------|-------------|--------------------|
| Actividad a Realizar    | Responsable | Plazo de Ejecución |
|                         |             |                    |
|                         |             |                    |