

<b>ACTA DE REUNIÓN Y/O COMITÉ</b>			
<b>ASUNTO O TEMA:</b> <b>Comité de decisión Kilómetros Eficientes Zonales</b>			
<b>Reunión:</b> Interna <input checked="" type="checkbox"/> Externa <input type="checkbox"/>	<b>Fecha:</b> 25-11-2020	<b>Hora inicio:</b> 10:30 a.m.	<b>Fin:</b> 1:00 p.m.
<b>Lugar:</b>		<b>Lista de Asistencia (Formato R-OP-006)</b>	

<b>1. Temas tratados</b>
<p><b>Transmiapp y Página web</b></p> <p>De acuerdo con las inconsistencias presentadas en la página web y en la aplicación transmiapp, desde TIC's se presenta un flujo y se identifican las responsabilidades de la información por cada una de las áreas, y considerando que pronto será el lanzamiento de la Transmiapp, se ha detectado que no se alcanza a surtir todo este proceso desde que la STS envía la información, programación la valida, y cada uno de los procesos hasta llegar a Comunicaciones, y teniendo en cuenta que la idea es mitigar ese riesgo, se trae el tema para evaluar alguna alternativa, ya sea mediante una lista de chequeo online o un mecanismo que sirva para identificar los tiempos y validación de la información desde cada área.</p> <p>STS indica que todas las operaciones se coordinan desde KEZ, de igual forma modos indica que lo mejor es que se tenga presencia desde TICS de algún profesional en la mesa y el comité de KEZ para facilitar este proceso con la transmiapp, considerando que esta app llama la información directamente desde Comunicaciones.</p> <p>BRT indica que se hagan simulacro antes de presentar la información oficial con el fin de evitar errores en la información contenida.</p> <p>SUAC para el tema de subir la información a la página web, solicita ser específico, dar una justificación o enviar un párrafo cuando se hace algún cambio, pues la pieza no dice mucho y lo importante es darle con exactitud la información al usuario teniendo en cuenta que todos esos parámetros los solicita el sistema cuando se sube la información a la web.</p> <p>STS indica que hay muchas personas trabajando cosas similares, y es bueno centralizar la información para evitar duplicidad de esta labor, con lo cual se indica que es mejor continuar socializando estos temas en KEZ y no dejar abierto otro canal.</p>

## 1. Temas tratados

### Ruta 6-3 Sierra Morena

Esta ruta actualmente tiene permiso operacional, está a cargo de suma y estaba programada a iniciar el 30 de noviembre, no contempla flota nueva, el cambio es sacar 14 buses padrones, el concesionario los pinta y los adecua para ingresar al portal el Tunal y tener validación a bordo.

El concesionario manifiesta que no tiene los recursos para pintar los buses para el 30 de noviembre, buses azules sin comunicaciones, y la idea es postergar un poco este cambio a 6 seis meses. En cuanto a la remuneración no hay ninguna modificación y se estaría dando cumplimiento al DOA disponiendo de 14 buses de tipología padrón.

Frente al tema desde el área jurídica se presentan dos opciones: prorrogar el permiso de operación de la ruta y ya aplicar según el plan de implementación se estaría cumpliendo con la flota y demás o dar plazo de 6 seis meses para que pinten los buses, prorrogar un poco el cambio y mantener la ruta con los buses actuales (color verde).

BRT indica que, tras el paso de validación a bordo la plataforma en el portal no está lista y desde esta área (programación) se tiene mucha incertidumbre frente a este cambio.

STS indica que el concesionario tiene las dos programaciones planteadas y está esperando saber cuál es la posición que se tiene desde TMSA.

BRT indica que a pesar de que se tengan preparadas las programaciones por los tiempos que se tienen es importante no afectar al usuario, el tiempo de validar las programaciones y en si las circunstancias en las cuales se encuentra el sistema, por eso es importante coordinar desde todas las áreas para no desenfocar los objetivos y las metas planteados.

Frente a la propuesta de STS, BRT indica que hay que avanzar, pero bajo las siguientes condiciones:

1. Hay que darle continuidad al esquema de la ruta, si no contradice la obligación del otrosí es importante dejar claro esta prórroga jurídicamente.
2. En una reunión con la subgerencia y de acuerdo con la situación actual frente a los ajustes ya definidos es importante que concesionario manifieste un plazo para lograr entrar correctamente con estos cambios teniendo la seguridad que se cumplan las condiciones pactadas.

Solicitar al concesionario radique formalmente el plazo para iniciar el cambio.

## 1. Temas tratados

BRT indica la importancia de contar con una fecha exacta de entrega de la infraestructura en el portal por parte del IDU.

### **Propuesta Estacionalidad Tipo II llevarla hasta el 31 de enero**

De acuerdo con las diferentes reuniones realizadas con los directivos y en consecuencia de las deficiencias presupuestales y el comportamiento de la demanda, se han propuesto realizar unas mesas de trabajo lideradas por el asesor de la STS, con el fin de establecer los ajustes en la operación para el próximo año, evaluando acciones de mejora, ajustes en cuanto a la implementación del DOA, UF y modificaciones en flota.

Respecto a las medidas a corto plazo y buscando mejoras en el IPK y términos de kilometraje, también se sugiere una revisión en cuanto a la demanda, operación en los tres tipos día y ajustes en cuanto al horario, con el fin de mantener la bolsa de kilometraje hasta la última semana de enero, por cuanto desde BRT y DTB se propone continuar con la estacionalidad hasta el 31 de enero de 2021 (ajuste del kilometraje en un 15%), para los tres componentes del sistema, realizando un seguimiento del comportamiento de la demanda y la capacidad presentada.

Se presenta el comportamiento histórico de la demanda por mes y se indica que actualmente alimentación está moviendo el 50% de la demanda que se tenía antes de pandemia, hay una restricción importante con respecto al tema de capacidad por tanto se solicitará un concepto del área jurídica para aclarar este tema 50% de la demanda, la ocupación promedio está en el 32% y en Usme Américas, Fontibón y 20 de julio supera el 50%, para rutas alimentadoras los picos más bajos en demanda, IPK del año se han presentado en enero en los últimos años, informar con anticipación a los concesionarios esta medida para que ellos y en TMSA puedan planear la operación. **Aprobado.**

Se presenta bajo el mismo esquema la propuesta por parte de DTB para prolongar dicha medida hasta el 31 de enero, de acuerdo con los datos de demanda es similar a la presentada para el año 2019 con lo cual se podría mantener la oferta hasta esta fecha, sin embargo, se menciona de algunas rutas que tienen unos intervalos de 30 minutos y rutas como la T11 que por la alta demanda presentada es importante mantener los mismos tiempos de operación para no afectar, así mismo se mencionan otros casos especiales, pero se indica que los concesionarios tienen operadores de reemplazo en caso de presentarse alguna emergencia en vía. También se aclara que en el caso de que se aumente la demanda, se ajustará la oferta; para esta medida se hará un seguimiento diario y se buscará el concepto de jurídica respecto a la normatividad distrital del % de ocupación. **Aprobado.**

## 1. Temas tratados

### Implementación rutas 5-1 y 5-2

Actualmente estas rutas tienen permiso de operación provisional y pasar a esquema de validación a bordo a partir del 30 de noviembre, son rutas a cargo de EEMB.

La ruta 5-1 pasa a atender 32 paraderos, no hay modificación en el trazado, realizará las paradas por demanda y se adecuará un paradero sobre la estación la granja, el tiempo de ciclo pueda que disminuya al condicionarse las paradas a la demanda.

La ruta 5-2 actualmente tiene 12 puntos de parada, tendrá 20 paraderos por demanda, se indica que por la Avenida Tabor se están terminando unas obras y cuando culminen la ruta ira al retorno semaforizado sobre la KR 91. y en la estación Av. Cali se adecua la infraestructura para adicionar un paradero.

La flota referente para estas dos rutas es de 19 vehículos, actualmente opera con 15 vehículos y se propone operar con estos, y vincular los otros 4 como flota de reserva pagándoles el fijo, pero no generando kilometraje con estos. Se indica que se debe cumplir con la vinculación de la flota estipulada en el DOA (19 buses), operar con 15 y se reitera la pertinencia de buscar en donde reubicar los 4 vehículos para darles eficiencia.

EEMB solicitó una reunión con DTB, con lo cual se convoca a STS, con el fin de socializar las propuestas que ellos (EEMB) tienen. Verificar su pertinencia y el cómo se implementarían.

### Verificación de Trazados UF 5

Se presenta los recorridos realizados desde la DTS, con el fin de evaluar los trazados de las rutas 3-12 Compostela y 3-14 Uval, esto considerando que estas rutas fueron ofertadas con tipología padrón y que se trata que con la definición de estos trazados no se afecte la cobertura de estos servicios.

Para la ruta 3-12 Compostela se revisaron 4 posibles trazados, sobre las diferentes alternativas evaluadas, se identificaron entre otras las siguientes dificultades: maniobras que no se logran hacer en un solo tiempo, existencia de colegios con lo cual se evidencia pasos peatonales, tramos con altas pendientes, puntos con poca visibilidad, trazados en ziczac, tramos donde el ancho de vía es mínimo para circular en un solo carril con lo cual hay invasión de carril.

## **1. Temas tratados**

Para la ruta 3-14 el uval, se definieron 5 alternativas de trazado de las cuales se identificaron las siguientes problemáticas: altas pendientes, problemas cuando se posesionan los vehículos, hundimientos en el pavimento, invasión de carriles, infraestructura insuficiente y cambios fuertes de pendiente lo cual genera que los vehículos se golpeen contra el pavimento, riesgo en los giros, maniobras en ziczac.

De acuerdo con las alternativas evaluadas se ve viable para la ruta 3-12 Compostela la alternativa 2, de la cual no se garantiza la totalidad de cobertura definida para esta ruta considerando todas las evaluaciones de trazado realizadas, y para la ruta 3-14 el uval la alternativa 5, de la cual no es posible llegar con padrón hasta la parte alta.

Frente a este tema se indica que hay un tema social bastante complejo, es un impacto fuerte con la comunidad no poder dar cobertura a estas comunidades, sin embargo, es prioridad prestar el servicio con las condiciones mínimas de seguridad.

BRT indica que se tienen limitaciones, pero hay que evaluar todas las posibilidades, sin obviar las recomendaciones de DTS, por tanto, se recomienda empezar a trabajar sobre estas dos propuestas definidas y evaluar cómo se fortalece la cobertura con las demás rutas y las de UF, los sectores que quedarían sin cobertura.

Desde Gestión social se manifiesta que se deben evaluar alternativas para la comunidad de Compostela como por ejemplo dejar una ruta en vehículos padrón para los periodos pico am y pm como refuerzos para por lo menos en esos tiempos garantizar el servicio, el cual ha sido bastante solicitado por la comunidad. Y con respecto al uval se indica mantener la ruta TC30 y evaluar desde la STS para la parte alta el servicio de la 330 y garantizar desde programación que se cumpla con el trazado de la 674 en esta zona.

Desde STS Y SAUC se indica que estos ejercicios sirven como soportes para explicarle a la comunidad y a las diferentes entidades, el porqué de las decisiones en los cambios y cómo manejar estos temas ante la comunidad, esto sin desconocer los compromisos que se adquieren con los usuarios.

BRT indica que se debe revisar la flota de las rutas Nebraska, Uribe Uribe y fiscal, para liberar un vehículo por ruta y con esa flota, crear una ruta circular para la parte alta del Uval.

### **Propuesta de modificación ruta HD609**

Esta ruta se implementó el 17 de noviembre, el concesionario presenta una solicitud para modificar la ruta en arborizadora alta aumentando en 2.5 kilómetros la longitud de la ruta, esto con el fin de unificar la cabecera para evitar la inseguridad de sus

## 1. Temas tratados

operadores, el intervalo no se afectaría, con la adición de dos paradas se pretende que aumente la demanda, adicionalmente la comunidad en Morato solicita otro cambio en el sector, enviar la ruta por la calle 102 siendo este un sector más comercial y también adicionar un paradero sobre la calle 116. La ruta tiene buena tarifa técnica y en el escenario propuesto hay una leve mejoría en la tarifa técnica.

Frente al cambio, si bien hay un recorrido negativo, se mejora la seguridad para los operadores y se aumenta la demanda, el incremento en longitud genera un despacho menos, manteniendo el kilometraje, se da la opción a los usuarios que viajan por la Avenida Boyacá, hacer seguimiento a este cambio, **Aprobado.**

### Varios

DTB indica que tras el seguimiento a los refuerzos en el PIR de la ruta T21 se determinó que estos no presentan demanda, por tanto, el concesionario consorcio Express solicita suspender los 12 despachos diarios que realiza con el fin de eliminar ese kilometraje. **Aprobado.**

DTB indica que como la ruta P23 que se tenía propuesta a suspender a partir del 23 de noviembre, generó un inconveniente para el kilometraje previsto en la concesión de San Cristóbal y de la bolsa de Kilometraje ya contemplada, este caso se está analizando aparte.

Se recomienda enviar con anticipación las propuestas para así enviar con antelación los temas a tratar en los comités de decisión de KEZ.

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