

Proyectos



Informe Operacional



Informe Operacional

Primer semestre 2012

Esta publicación tiene por objeto presentar los principales resultados en términos de operación de Metro de Santiago y dar cuenta de los avances de los grandes proyectos a los que se ha comprometido.



pasa por ti

I. Informe de la operación

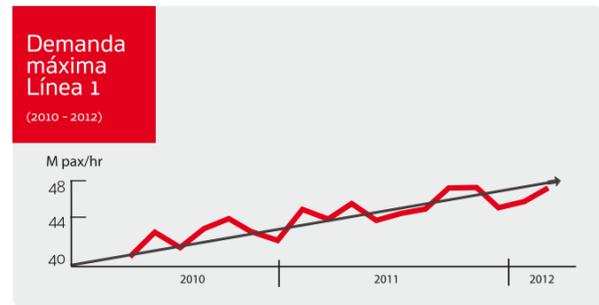
Pasajeros transportados

La afluencia acumulada enero-junio presentó un incremento de un 1,8% en relación a igual periodo del año anterior, lo que significó que aproximadamente 5,500.000 más viajes se realizaron en la red.

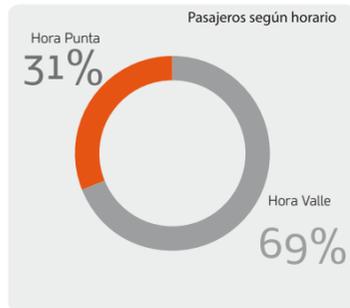
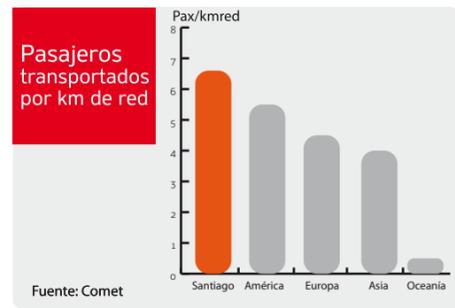


Metro transportó **313.993.610** pasajeros entre enero y junio de 2012.

Sin embargo, este periodo estuvo marcado por el aumento en la demanda máxima que ha presentado un crecimiento sostenido durante los dos últimos años. Así, el número de pasajeros en el tramo central de L1, en horario Punta Mañana, se ha incrementado en 20%.



La tendencia es que aumenten los pasajeros en Horario Punta (7:00 a 9:00 hrs y de 18:00 a 20:00 hrs), y se registre un leve descenso en Horario Valle.



En comparación con otros metros del mundo, Metro de Santiago presenta uno de los mayores índices de pasajeros transportados por kilómetro de red, lo que indica una muy buena utilización de la infraestructura. En este sentido, el proyecto de Líneas 3 y 6 significará un aumento del 36% de la red actual.

Frecuencia

La frecuencia es uno de los indicadores que se relacionan con la predictibilidad y regularidad del servicio. Con la implementación del sistema de conducción automatizada CBTC, (el más moderno del mundo) y la compra de nuevos coches, el tiempo entre un tren y otro se **reducirá a menos de 100 segundos en Línea 1.**

Kilómetros recorridos por coche

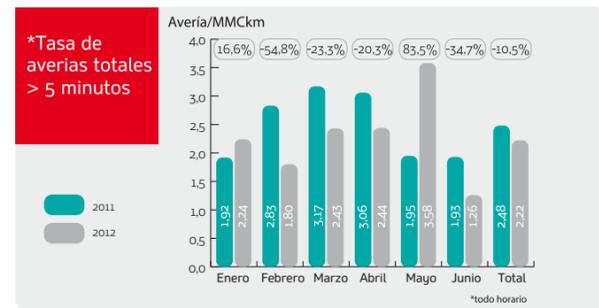
65.355.441 km recorrieron los 967 coches del tren subterráneo entre enero - junio de 2012 registrando un alza de 1,1% en relación al mismo periodo de 2011.

Un intervalo menor a 110 segundos entre un tren y otro se registra hoy en Horario Punta en Línea 1.

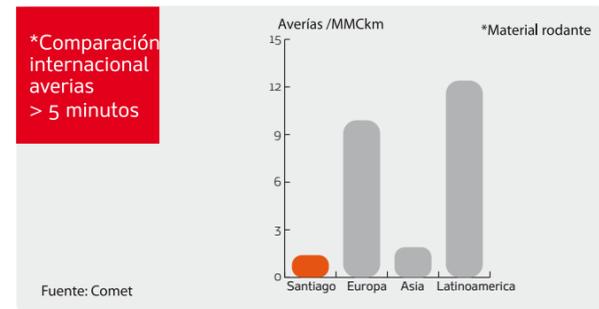
Cada tren Metro transporta a 1,500 pasajeros, equivalente a 30 buses o 1200 autos.

Tasa de averías

La tasa de averías mayores a 5 minutos disminuyó el primer semestre de 2012 alcanzando una tasa de 2,22. Esta es menor a la registrada en igual periodo del año anterior, en que llegó a 2,48 por millón de coche kilómetro. Sin embargo, dentro de las averías la cantidad de casos mayores a 30 minutos ha aumentado, pasando de uno el 2011 a cinco el 2012.



A pesar de ello, Metro de Santiago es uno de los trenes subterráneos con más baja tasa de averías a nivel mundial, alcanzando niveles similares a los países asiáticos.



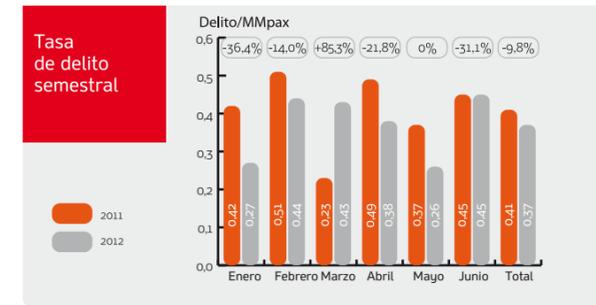
Incidentes

Adicionalmente a las averías mencionadas anteriormente existe un importante número de incidentes causados por los usuarios. Más del 20% del total son causados por pasajeros.



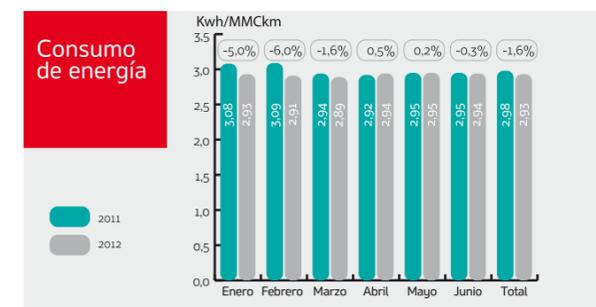
Seguridad

En términos de seguridad, Metro desde enero a junio de 2012 registró una tasa promedio de 0,37 delitos por millón de pasajeros transportados, mejorando en más de un 9% en relación al año anterior. Metro es el espacio público más seguro de la ciudad.



II. Sostenibilidad

Uno de los aspectos centrales en materia de sostenibilidad de Metro es la eficiencia energética, lo que se refleja en el consumo por semestre de energía. Diversas acciones se han implementado para reducir el consumo. Metro durante los primeros meses de 2012, redujo su consumo alcanzando una tasa de 2,93 KWH/por MM de coche kilómetros versus los 2,98 KWH del periodo anterior.

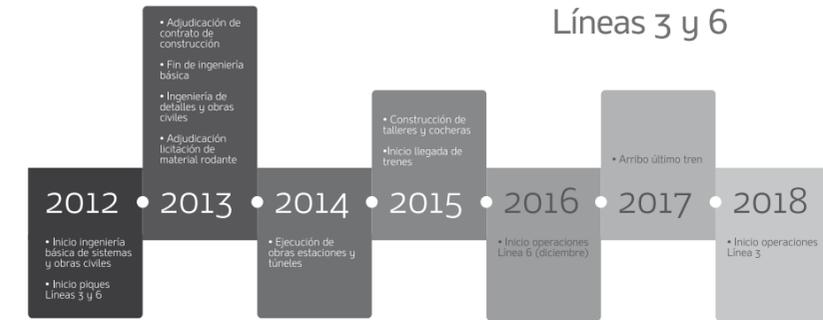


Acciones eficiencia energética:

- Nuevas tecnologías en trenes.
- Regeneración de energía en frenado.
- Implementación de software de control de potencia eléctrica.
- Instalación de iluminación inteligente en estaciones.
- Campaña de control de velocidad de trenes.

III. Proyectos

Líneas 3 y 6



Avances

- Realización de mecánica de suelos, catastro de servicios básicos y aerofotogrametría.
- Contratación de asesoría internacional de la empresa inglesa Arup en el prediseño de las estaciones de mayor complejidad de las futuras líneas.
- Puesta en marcha de la ingeniería básica de obras civiles y la ingeniería de detalle de piques y galerías, ambas de vital importancia, pues determinan cómo deben realizarse en terreno las construcciones proyectadas.
- Puesta en marcha de la ingeniería básica de sistemas.

Próximas acciones

- "Primera palada" en septiembre de 2012 con la que se dará inicio a la construcción física de las líneas. Ello implica la construcción de un pique y galería, las que permitirán iniciar la construcción de los túneles.
- Inicio licitación de construcción (a fines de 2012).
- Inicio de la licitación de trenes, que se realizará a fines de 2012.
- Término de la ingeniería básica de obras civiles y sistemas en marzo de 2013.

Mejoras en la red actual

Trenes con aire acondicionado

Metro adquirió 126 coches CAF con aire acondicionado por US\$ 226 millones. Esta incorporación aumentará en un 20% el parque de trenes en las Líneas 1, 2 y 5. El sistema de aire acondicionado de estos vagones permite disminuir la temperatura en su interior satisfaciendo con esto una de las principales demandas de los usuarios.

Próximas acciones

- Los primeros coches con aire acondicionado comenzaron a llegar en julio y estarían operando en septiembre de este año.
- Los últimos vagones se incorporarán a la red en septiembre de 2013.

Accesibilidad universal

El compromiso de Metro es tener accesibilidad en 2015 en todas las estaciones de la red.

Avances:

- El 71% de la red posee accesos para personas con movilidad reducida.
- Durante 2011, las Líneas 4 y 4A incorporaron ascensores e infraestructura que las dotaron de plena accesibilidad.
- En julio de 2012 la estación Los Héroes quedó 100% accesible para los usuarios con la implementación de ascensores, torniquetes, y señalética especial.

Próximas acciones

- A fines de 2012 comienzan trabajos en Universidad Católica, incorporándose en 2013 al listado de estaciones 100% accesibles.



Wifi en estaciones

Avances

- 22 puntos de conexión gratuita se completaron en abril en las distintas líneas.

Automatización Línea 1

Avances

- Finalizada la etapa de diseño del proyecto CBTC (Communications Based Train Control). Este proyecto consiste en reemplazar el sistema de control y operación de los trenes actuales por uno basado en las comunicaciones, lo que posibilita aumentar la velocidad comercial y disminuir el intervalo entre trenes, incrementando la oferta de transporte.
- En 2012, CBTC se encuentra en pleno proceso de instalación y pruebas.

Próximas acciones

- La fecha de entrega de la primera fase del proyecto se realizará en mayo de 2013.
- En el último trimestre del año 2013 se habilitará el sistema de pilotaje automático para toda la flota de la Línea 1.