"Modelación Estratégica del Período Punta Tarde en la Ciudad de Santiago"
Resumen

La metodología de evaluación de los proyectos de transporte urbano considera el análisis detallado de los períodos punta mañana y fuera de punta, dentro de un día laboral de temporada normal. Hasta ahora, el período punta tarde se ha homologado al período punta mañana para efectos de la cuantificación de la demanda y de la estimación de los beneficios de los proyectos objeto de análisis. Sin embargo, el sistema de transporte urbano en el período punta tarde tiene un comportamiento diferente al periodo punta mañana, principalmente en términos de la distribución de los viajes, la participación de los propósitos, la elección modal de los usuarios, la incidencia de la congestión vial en las decisiones de los viajeros, así como su extensión horaria. Las diferencias señaladas invalidan la opción asumida, a la fecha, para efectos de la expansión de los beneficios y costos operacionales del sistema de transporte urbano, de considerar el periodo punta tarde como el inverso de la punta mañana.

Con el fin de representar adecuadamente el período punta tarde, el Ministerio de Planificación MIDEPLAN y Sectra, Secretaría de Planificación de Transporte, encomendaron el desarrollo y la implementación de una metodología de análisis del período punta tarde del sistema de transporte urbano del Gran Santiago. Los principales objetivos de dicho estudio fueron los siguientes: (a) análisis estadístico y caracterización de los viajes realizados en el Gran Santiago; (b) desarrollo e implementación de una metodología de estimación de la demanda (matrices de viajes en transporte privado y público); (c) desarrollo e implementación de una metodología de análisis; (d) aplicación de la metodología de análisis en dos cortes temporales futuros.

La metodología desarrollada considera elementos innovadores como la incorporación del modo taxi colectivo en la red multimodal de transporte público; la estimación de matrices de viajes en transporte privado y transporte público utilizando el método generalizado de Nielsen y la modelación del transporte de carga como modo asignable. También cabe destacar la interacción exitosa entre las herramientas de modelación ESTRAUS y TransCAD.

El presente trabajo detalla la problemática, presenta los análisis realizados, entrega los principales resultados y conclusiones alcanzadas y postula avenidas de investigación y aplicaciones futuras.