



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO



**EDOMÉX**  
DECISIONES FIRMES, RESULTADOS FUERTES.

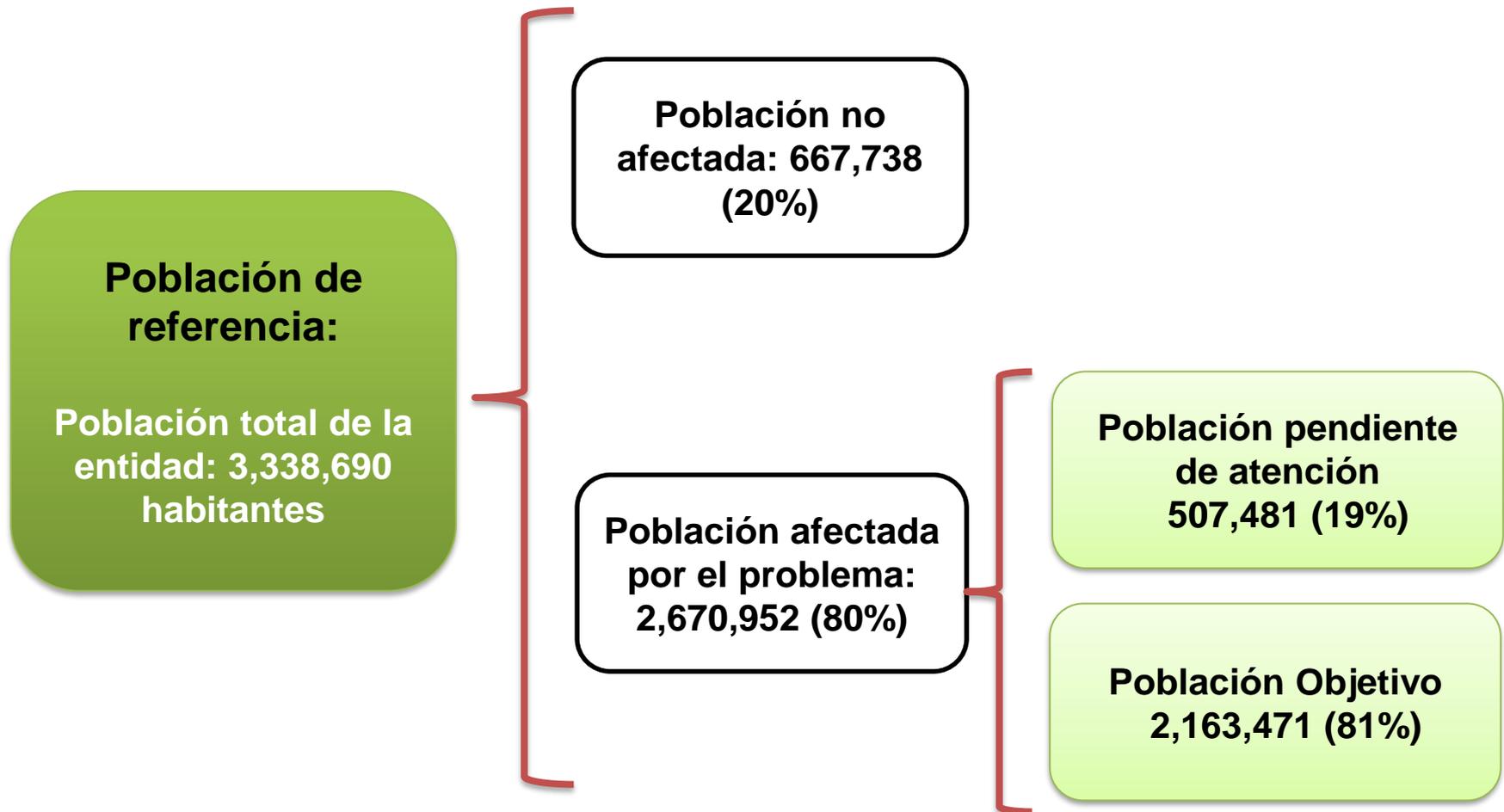
# Matriz de Marco Lógico

1. Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras

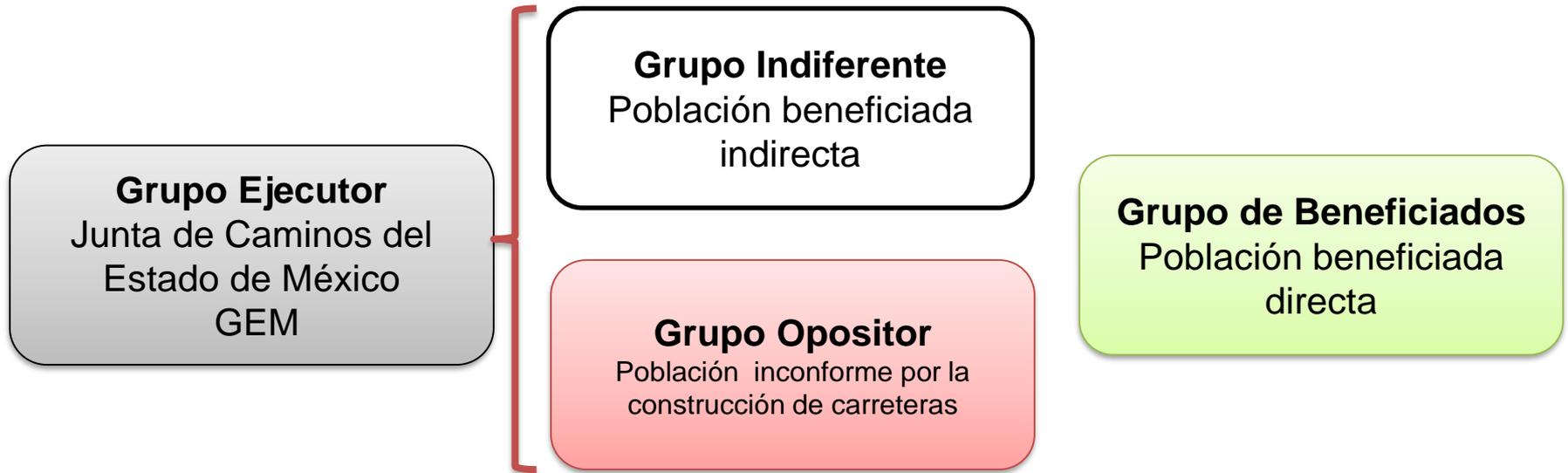
030501030201

- 1.1.- Población objetivo
- 1.2.- Análisis de involucrados
- 1.3.- Árbol de problemas
- 1.4.- Árbol de objetivos
- 1.5.- Matriz de Marco Lógico

1.1.- Determinación de la población objetivo  
Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras



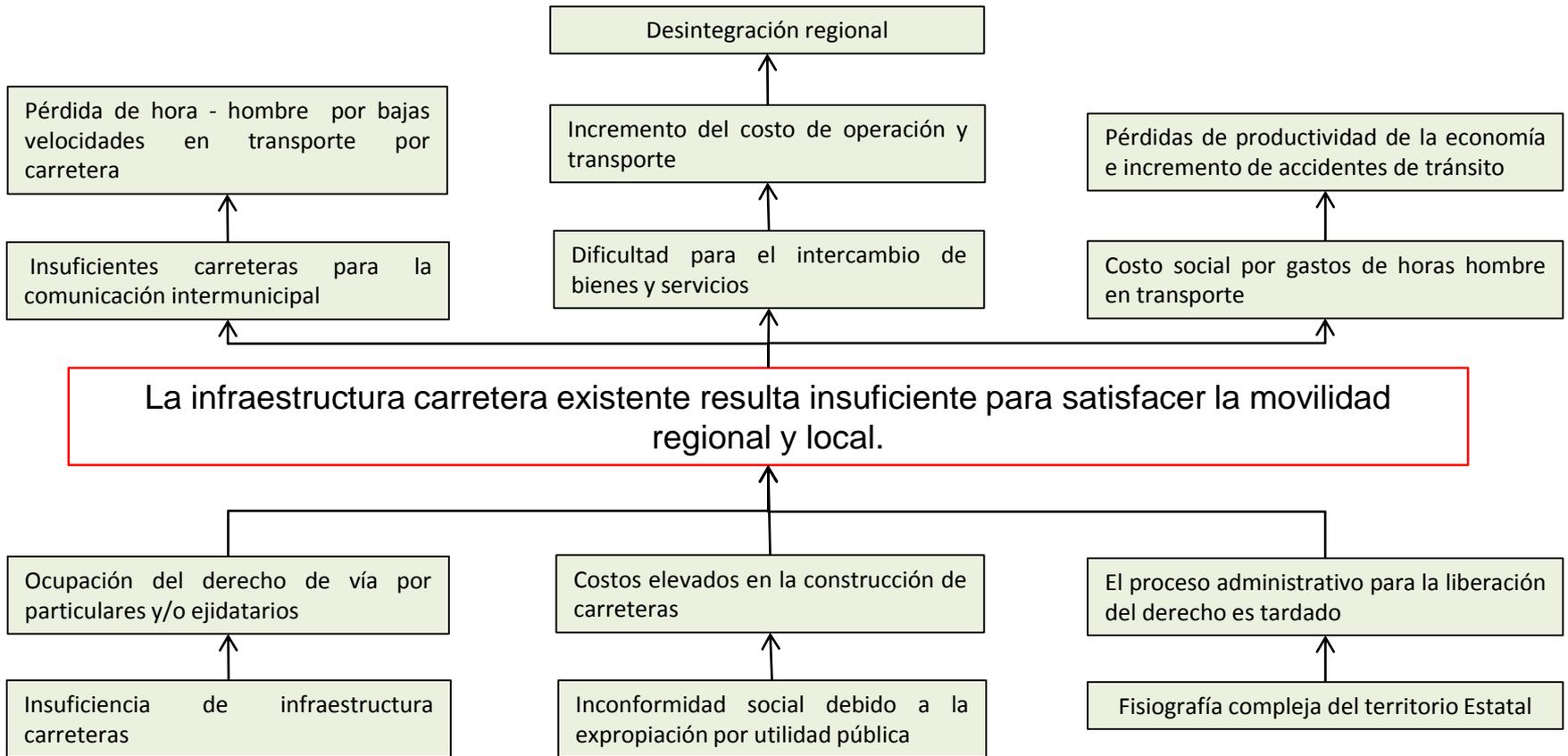
Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras



Grupos	Intereses	Problemas Perceptibles	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitantes Beneficiados.</li> </ul>	Mayor movilidad y conectividad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de capacidad vial y de conectividad entre localidades.</li> </ul>	N/A
<ul style="list-style-type: none"> <li>Población opositor</li> </ul>	Protección de sus fuentes de ingreso, patrimonio y calidad del entorno.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disminución de sus ingresos y tiempo libre, menor calidad de vida.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manifestarse e impedir el paso de vía o de su construcción.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Ejecutor (Junta de Caminos).</li> </ul>	Construye la Infraestructura de Comunicaciones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación de Proyectos.</li> <li>Falta de suficiencia presupuestal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retraso o suspensión de la obra por al falta de recursos</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo indiferente.</li> </ul>	Conservación del medio y aplicación de la normatividad. Actualización de la legislación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modificación del entorno de forma negativa.</li> </ul>

Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras

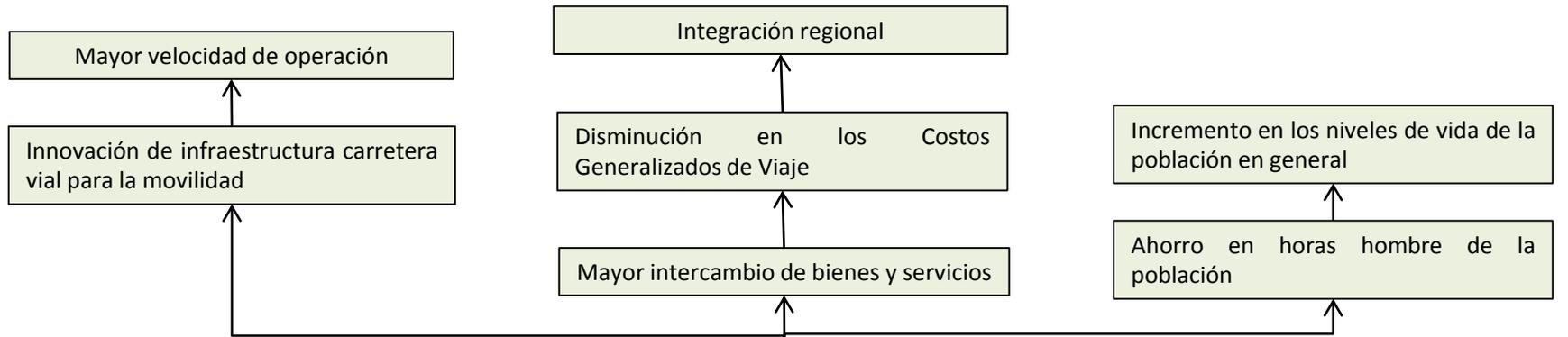
**EFFECTOS**



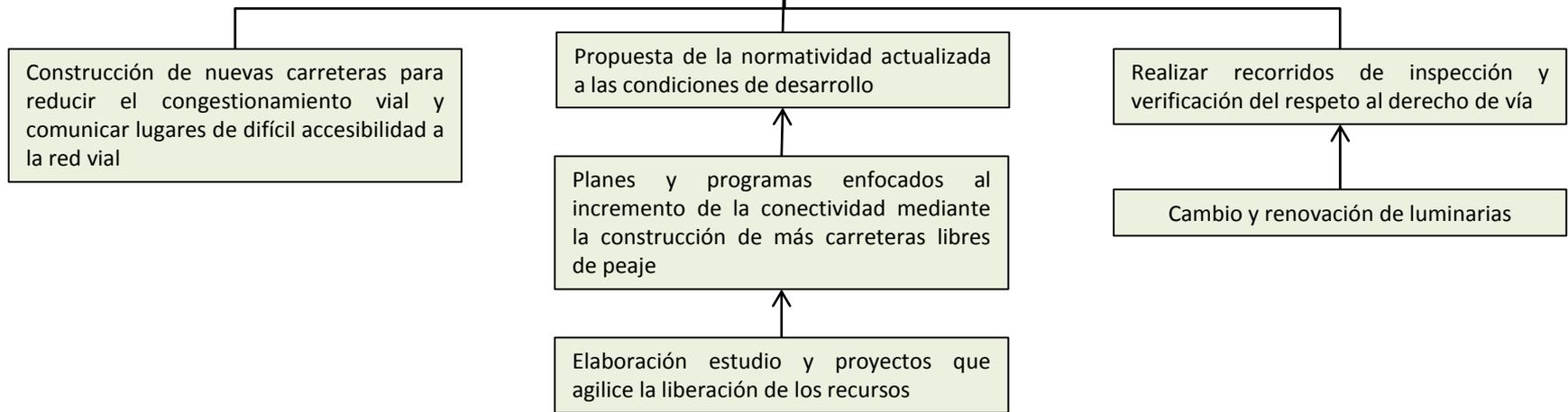
**CAUSAS**

Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras

**FINES**



Construcción de nuevas carreteras para una mayor movilidad



**MEDIOS**

# 1.5.- Matriz de Marco Lógico

## Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras

### 030501030201

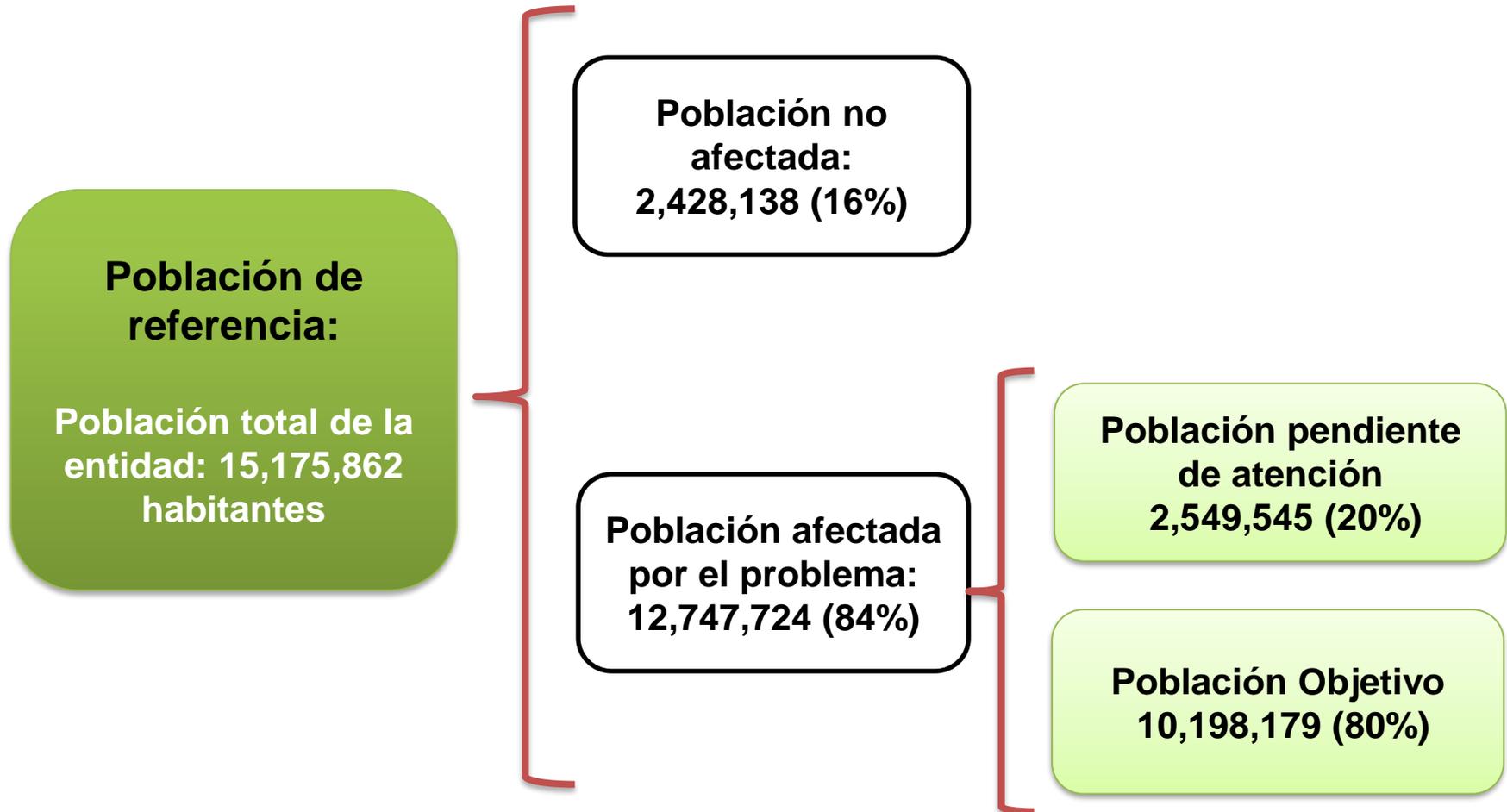
	RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<b>FIN</b>	<i>Contribuir a incrementar la longitud de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje, mediante la construcción de nuevos caminos y libramientos carreteros, que agilicen y mejoren la movilidad de la población y sus productos entre las localidades y sus cabeceras municipales, así como entre municipios y regiones y de esta manera ofrecer y garantizar adecuadas condiciones de seguridad a los usuarios.</i>	<p><b>Nombre:</b> Construcción de carreteras alimentadoras</p> <p><b>Formula:</b> (Kilómetros de carretera existente el año anterior + kilómetros de carretera año actual / kilómetros de carreteras estatales existentes el año anterior -1 * 100.</p>	<p>Calificación anual de la Red Estatal</p> <p>Indicadores de desempeño trimestral (Metas trimestrales)</p>	Participación del Sector Federal, Estatal, Municipal y del sector privado para financiar las obras de la Infraestructura Vial Libre de Peaje Estatal.
<b>PROPÓSITO</b>	<i>Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal construidas en la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje lo que incrementa el intercambio de bienes y servicios entre los municipios del Estado.</i>	<p>Disminución del tiempo de traslado en los municipios del Estado de México</p> <p>Incremento de la velocidad promedio de los vehículos</p> <p>Ahorro en los tiempos de recorrido de los usuarios, se incrementa su seguridad y al mismo tiempo se disminuyen las emisiones contaminantes generadas por los automóviles</p>	<p>Estudios de Velocidad de punto y tiempos de traslado y Encuestas de satisfacción del usuario.</p> <p>Disminución de los Costos Generales de Viaje.</p> <p>Monitoreo de niveles de contaminación ambiental</p>	Contar con los recursos necesarios previo a la temporada de lluvia, a fin de evitar retraso en la ejecución de las obras y evitar una mayor inversión.
<b>COMPONENTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Libramientos construidos.</li> <li>- Caminos nuevos.</li> <li>- Entronques y accesos a carreteras construidos.</li> </ul>	Ahorro en Costos Generalizados de Viajes	Estudios de transporte y vialidad	Proceso de licitación en tiempo y forma
<b>ACTIVIDADES</b>	<p><i>Integración de la información sobre la construcción de carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.-Formulación de estudios y proyectos para la asignación y autorización del presupuesto autorizado</li> <li>2.-Licitación y gestión de las obras</li> <li>3.-Ejecución de obra</li> <li>4.-Supervisión de obra</li> </ol>	<p>Costo en la elaboración de los estudios</p> <p>Tiempo de ejecución de estudio</p> <p>Tiempo de realización de obra</p>	<p>Bitácora de obra</p> <p>Órdenes de pago</p> <p>Cronograma de actividades</p>	<p>Presupuestos autorizados</p> <p>Autorizaciones de pago a tiempo</p> <p>Apoyo de autoridades municipales</p>

## 2. Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje

030501030202

- 2.1.- Población objetivo
- 2.2.- Análisis de involucrados
- 2.3.- Árbol de problemas
- 2.4.- Árbol de objetivos
- 2.5.- Matriz de Marco Lógico

2.1.- Determinación de la población objetivo  
Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje

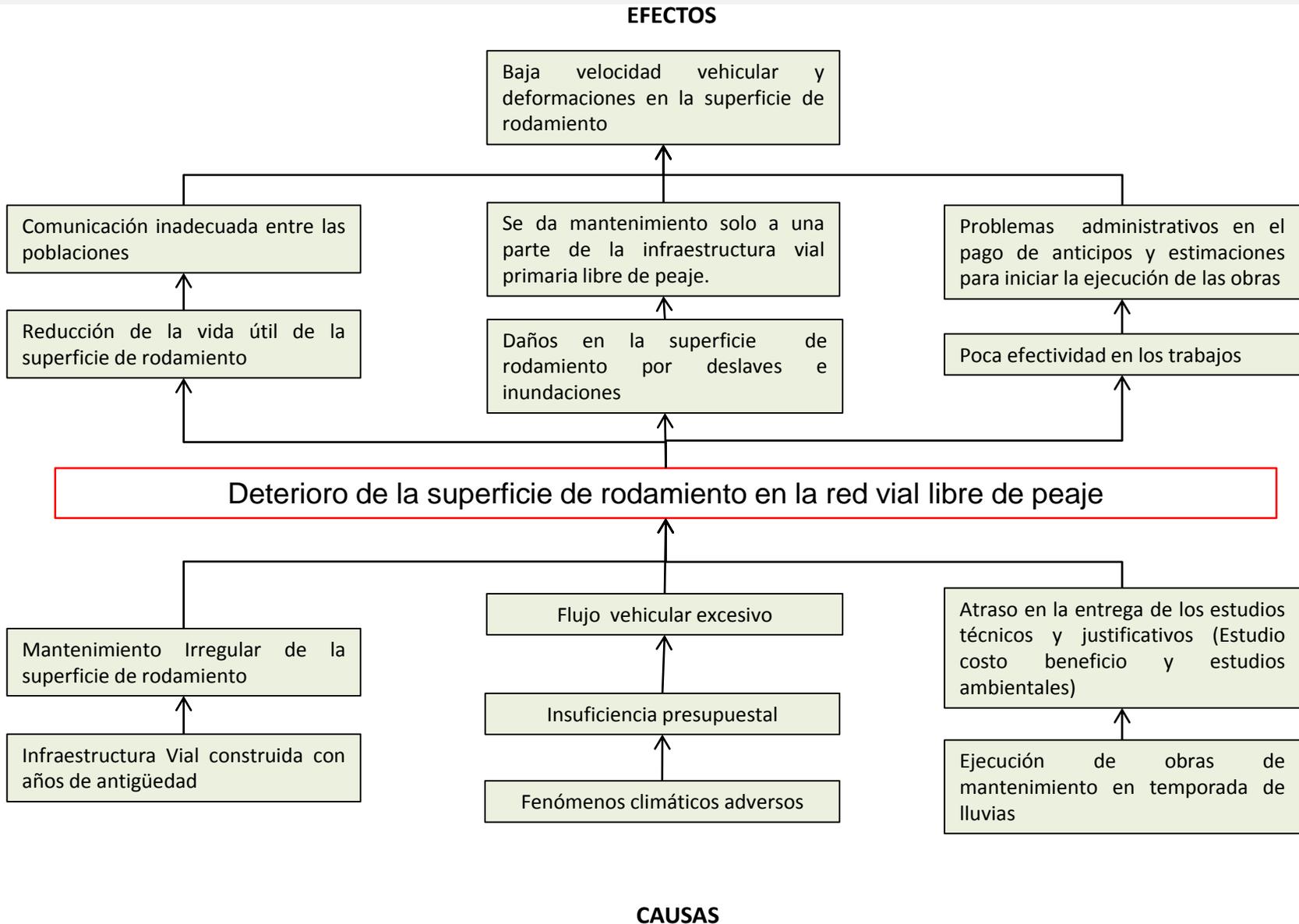


Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje

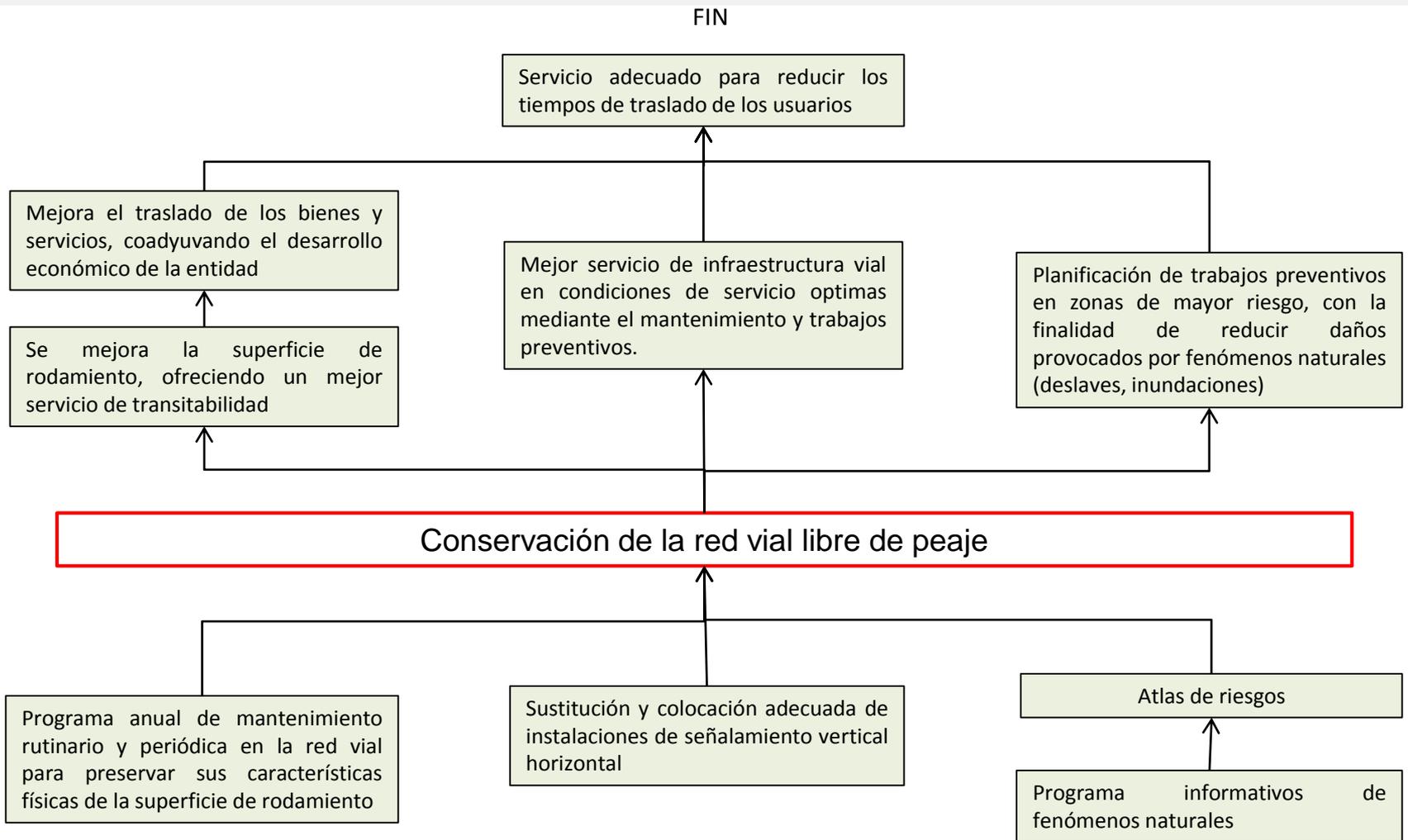


Grupos	Intereses	Problemas Percetibles	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitantes Beneficiados.</li> </ul>	Preservación de calidad de la movilidad y conectividad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deterioro por falta de mantenimiento de la red.</li> </ul>	N/A
<ul style="list-style-type: none"> <li>Población opositor</li> </ul>	N/A	<ul style="list-style-type: none"> <li>N/A</li> </ul>	N/A
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Ejecutor. (Junta de Caminos)</li> </ul>	Mejorar la Infraestructura de la red vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de suficiencia presupuestal.</li> </ul>	Retraso o suspensión de la obra por la falta de recursos.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Indiferente</li> </ul>	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.</li> </ul>	Modificación del entorno de forma negativa.

Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje



Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje



MEDIOS

## Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje

030501030202

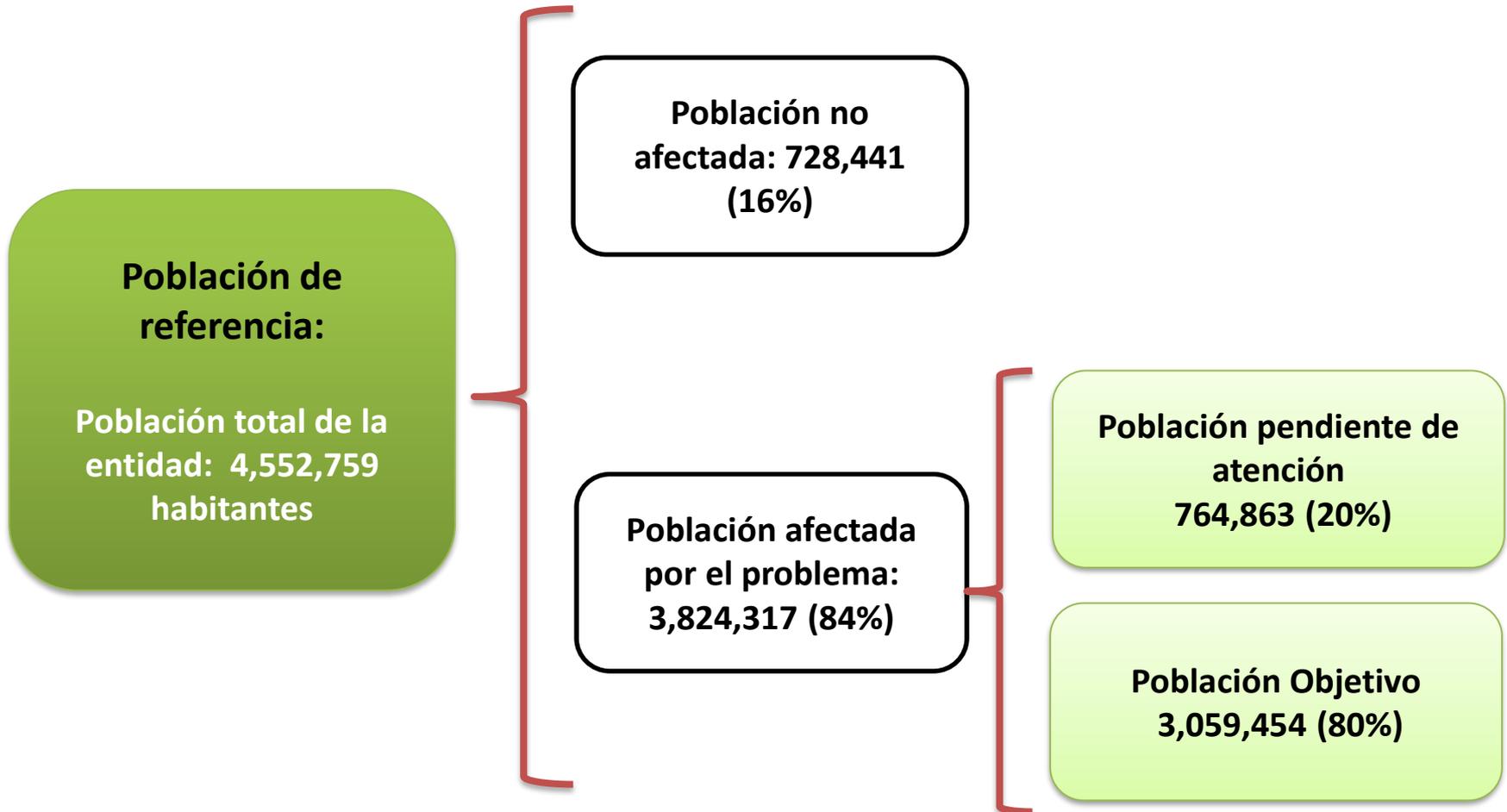
	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	<i>Contribuir a mantener en buenas condiciones de transitabilidad vehicular las carreteras y vialidades, mediante la conservación rutinaria y periódica para ofrecer al usuario una Infraestructura vial, en condiciones adecuadas que mejore los tiempos de recorrido y disminuya los costos de operación.</i>	<p><b>Nombre:</b> Conservación de la infraestructura Vial Primaria libre de peaje</p> <p><b>Formula:</b> <math>\frac{\text{kilómetro de caminos conservados en el periodo} * 100}{\text{Total de kilómetros de caminos de la Red Estatal primaria libre de peaje con requerimiento}}</math></p>	<p>Encuestas de Satisfacción de Usuarios y Calificación anual de la Red Estatal</p> <p>Indicadores de desempeño trimestral (metas trimestrales)</p>	Participación del Sector Federal, Estatal, Municipal y del sector privado para financiar las obras de la Infraestructura Vial Libre de Peaje Estatal.
PROPÓSITO	<i>Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga. Proporcione las condiciones óptimas de desplazamiento la cual garantice la seguridad a los usuarios y mantener la comunicación continua entre las regiones y los municipios del Estado de México.</i>	<p>Disminución del tiempo en la intercomunicación de los municipios del Estado de México</p> <p>Incremento de la velocidad promedio de los vehículos</p> <p>Agilidad del traslado de los usuarios, aumentando su seguridad y al mismo tiempo disminuyendo las emisiones contaminantes generadas por los automóviles</p>	<p>Estudios de Velocidad de punto y tiempos de traslado.</p> <p>Disminución de los Costos Generalizados de Viaje</p> <p>Monitoreo de monitoreo de contaminantes ambiental</p>	Contar con los recursos necesarios previo a la temporada de lluvia, a fin de evitar mayor deterioro en la superficie de rodamiento y evitar mayores costos de inversión.
COMPONENTES	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La red vial es conservada mediante programas rutinarios y anuales.</li> <li>- Las carreteras libres de peaje son mantenidas con sus condiciones originales de proyecto.</li> </ul>	Ahorro en costos generalizados de viajes	Estudios de transporte y vialidad	Proceso de licitación en tiempo y forma
ACTIVIDADES	<i>Integración de la información sobre la conservación y mantenimiento de carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente:</i> 1.- Realización de estudios y proyectos (procedimiento constructivo), para la asignación y aerificación de los recursos 2.- Licitación, adjudicación de las obras 3.- ejecución de las obras 4.- Supervisión de las obras 5.- Entrega - recepción de los trabajos	<p>Costo en la elaboración de los estudios</p> <p>Tiempo de ejecución de estudio</p> <p>Tiempo de realización de obra</p>	<p>Bitácora de obra</p> <p>Órdenes de pago</p> <p>Cronograma de actividades</p>	<p>Presupuestos autorizados</p> <p>Autorizaciones de pago a tiempo</p> <p>Apoyo de autoridades municipales</p>

### 3. Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.

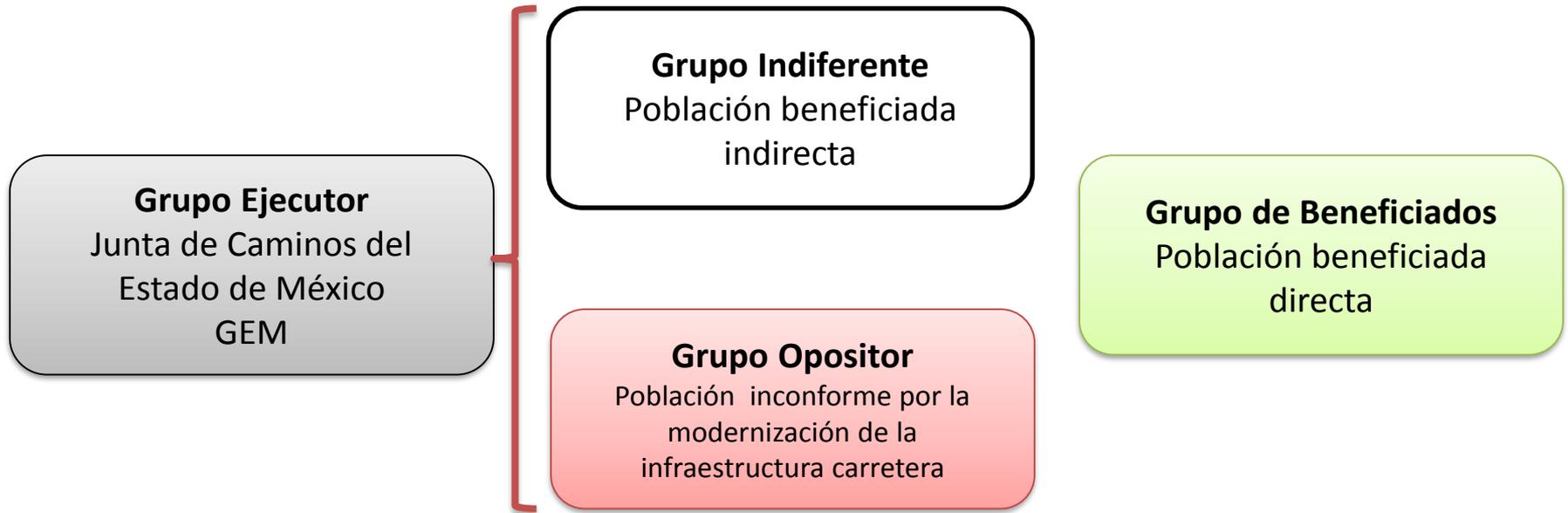
030501030203

- 3.1.- Población objetivo
- 3.2.- Análisis de involucrados
- 3.3.- Árbol de problemas
- 3.4.- Árbol de objetivos
- 3.5.- Matriz de Marco Lógico

### 3.1.- Determinación de la población objetivo Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.



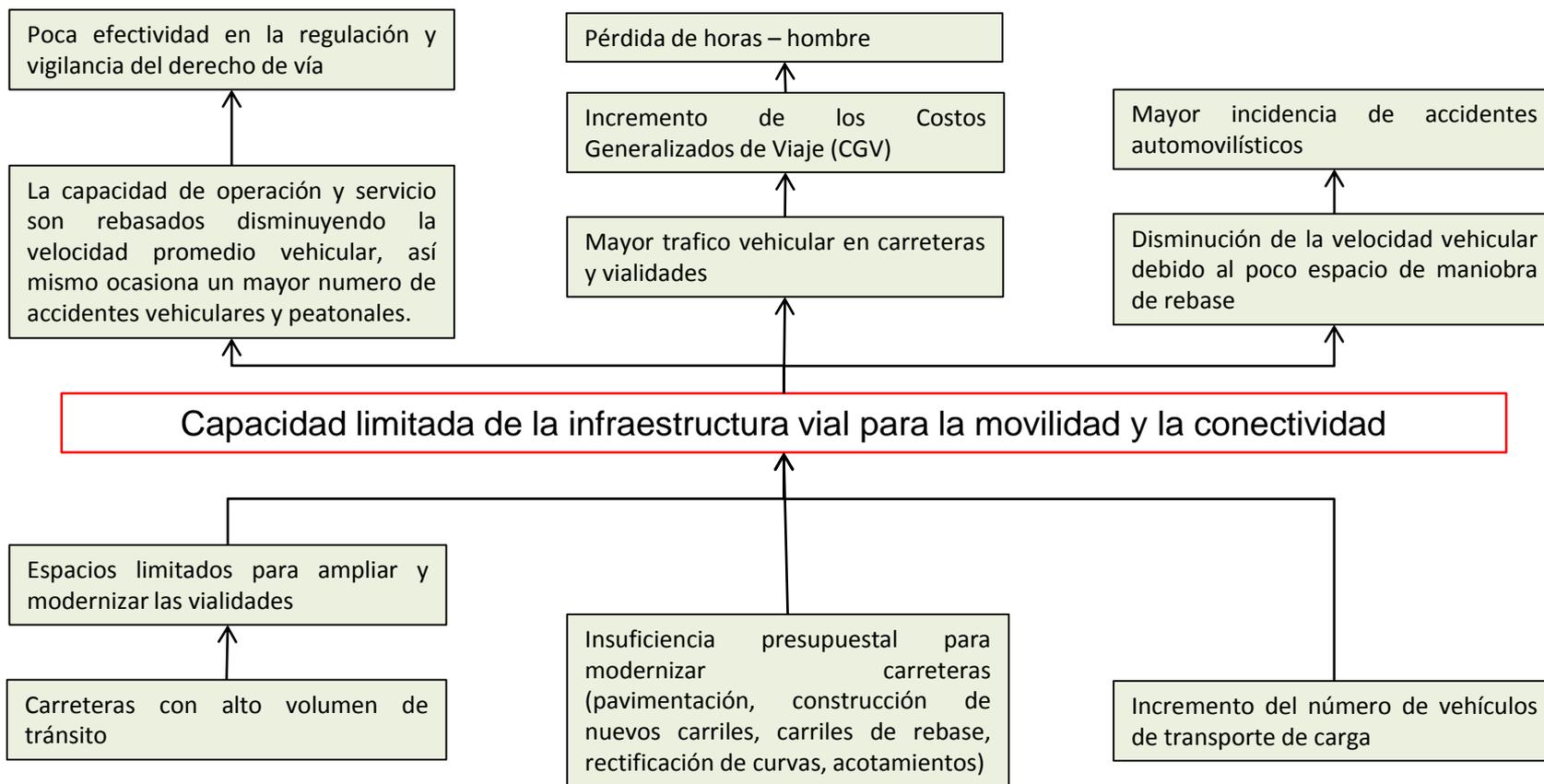
Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.



Grupos	Intereses	Problemas Percetibles	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitantes Beneficiados.</li> </ul>	Mayor acceso a la movilidad y conectividad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de capacidad vial.</li> </ul>	N/A
<ul style="list-style-type: none"> <li>Población opositor</li> </ul>	Protección de sus fuentes de ingreso, patrimonio y calidad del entrono.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disminución de sus ingresos y tiempo libre, menor calidad de vida.</li> </ul>	Manifestarse e impedir el paso de vía o de su modernización.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Ejecutor (Junta de Caminos)</li> </ul>	Modernizar la Infraestructura vial.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de suficiencia presupuestal.</li> </ul>	Retraso o suspensión de la obra.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Indiferente</li> </ul>	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.</li> </ul>	Modificación del entorno de forma negativa.

Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.

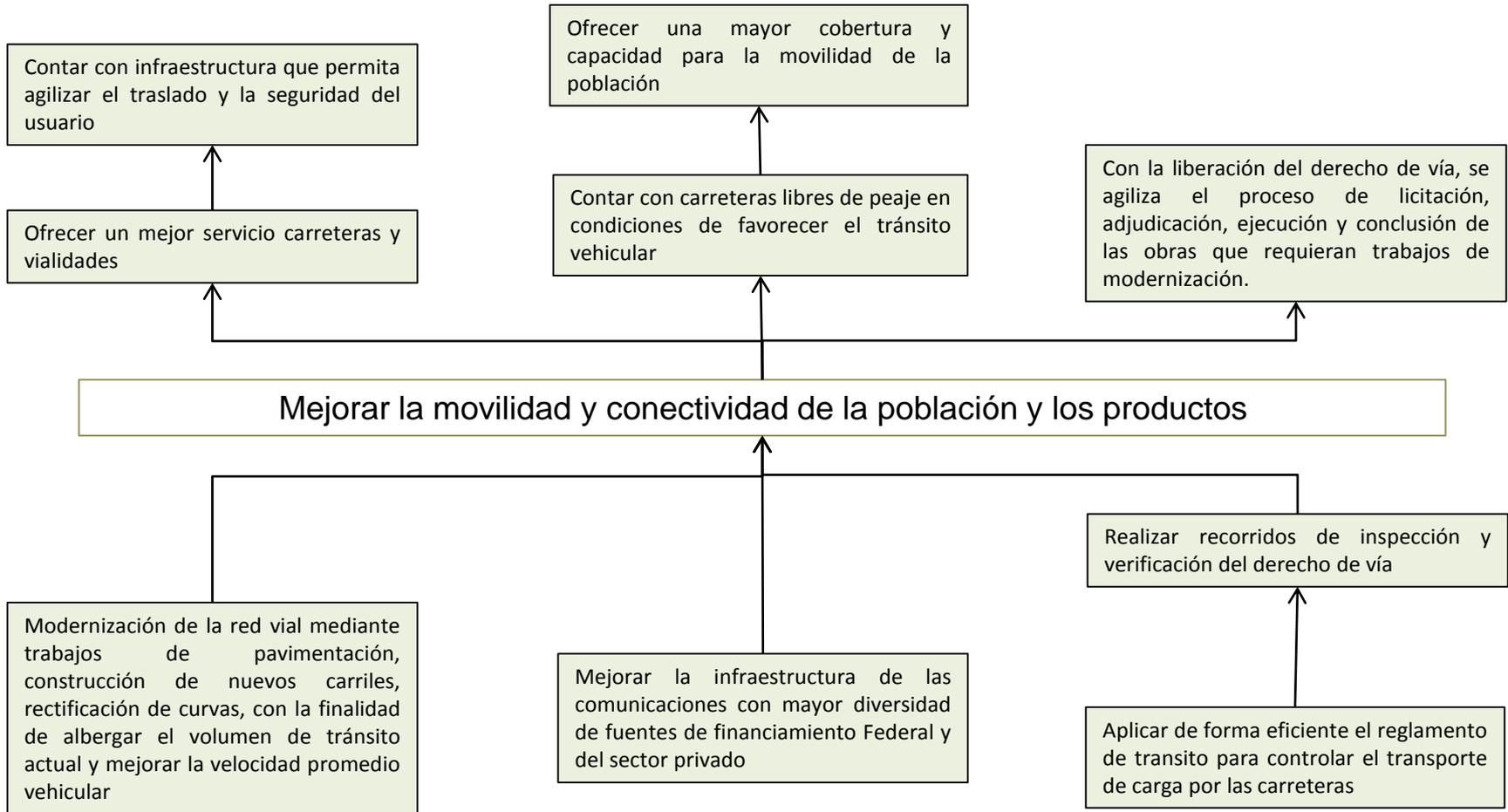
EFFECTOS



CAUSAS

Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.

FINES



MEDIOS

### 3.5.- Matriz de Marco Lógico

## Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.

030501030203

	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	
<b>FIN</b>	<i>Contribuir en la realización de acciones para mejorar y ampliar la capacidad vial y las condiciones óptimas de seguridad y servicio de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje, con la realización de obras que requieran mejoras en la infraestructura existente, así como el inventario carretero para evaluar las condiciones de la red.</i>	<b>Nombre:</b> Modernización de carreteras alimentadoras  <b>Formula:</b> (kilómetros de carreteras modernizados en el periodo / kilómetro de carretera con saturación de nivel de servicios)*100	Encuestas de Satisfacción de Usuarios y Calificación anual de la Red Estatal  Indicadores de desempeño trimestral (Metas trimestrales)	Participación del Sector Federal, Estatal, Municipal y del sector privado para financiar las obras de la Infraestructura Vial Libre de Peaje Estatal.
<b>PROPÓSITO</b>	<i>Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas que forman parte del circuito exterior de las zonas metropolitanas, incrementando la comunicación garantizando el tránsito de vehículos y personas en condiciones de seguridad, favoreciendo el traslado de bienes y servicios entre los municipios del Estado de México.</i>	-Disminución del tiempo de traslado en los municipios del Estado de México -Incremento de la velocidad promedio de los vehículos -Agilizan el traslado de los usuarios, aumento de la seguridad y al mismo tiempo disminución de las emisiones contaminantes generadas por los automóviles	-Estudios de velocidad de punto y tiempos de traslado. -Disminución de los Costos Generalizados de Viaje -Monitoreo de niveles de contaminación ambiental	Contar con los recursos necesarios previo a la temporada de lluvia, a fin de evitar retraso en la ejecución de las obras.
<b>COMPONENTES</b>	- Ampliación de carriles, - Construcción de acotamientos, - Rectificación de Curvas.	Ahorro en costos generalizados de viajes	Estudios de transporte y vialidad	Proceso de licitación en tiempo y forma
<b>ACTIVIDADES</b>	<i>Integración de la información sobre la modernización de carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente:</i> 1.-Realización de estudios y proyectos (proyecto ejecutivo, estudio ambiental y estudios costo beneficio), para la asignación y autorización de los recursos 2.- Licitación, adjudicación de las obras 3.- ejecución de las obras 4.- Supervisión de las obras 5.- Entrega - recepción de los trabajos realizados	Costo en la realización de los estudios  Tiempo de ejecución de estudio  Tiempo de realización de obra	Bitácora de obra  Órdenes de pago  Cronograma de actividades	Presupuestos autorizados  Autorizaciones de pago a tiempo  Apoyo de autoridades municipales

## 4. Rehabilitación de carreteras alimentadoras

030501030204

4.1.- Población objetivo

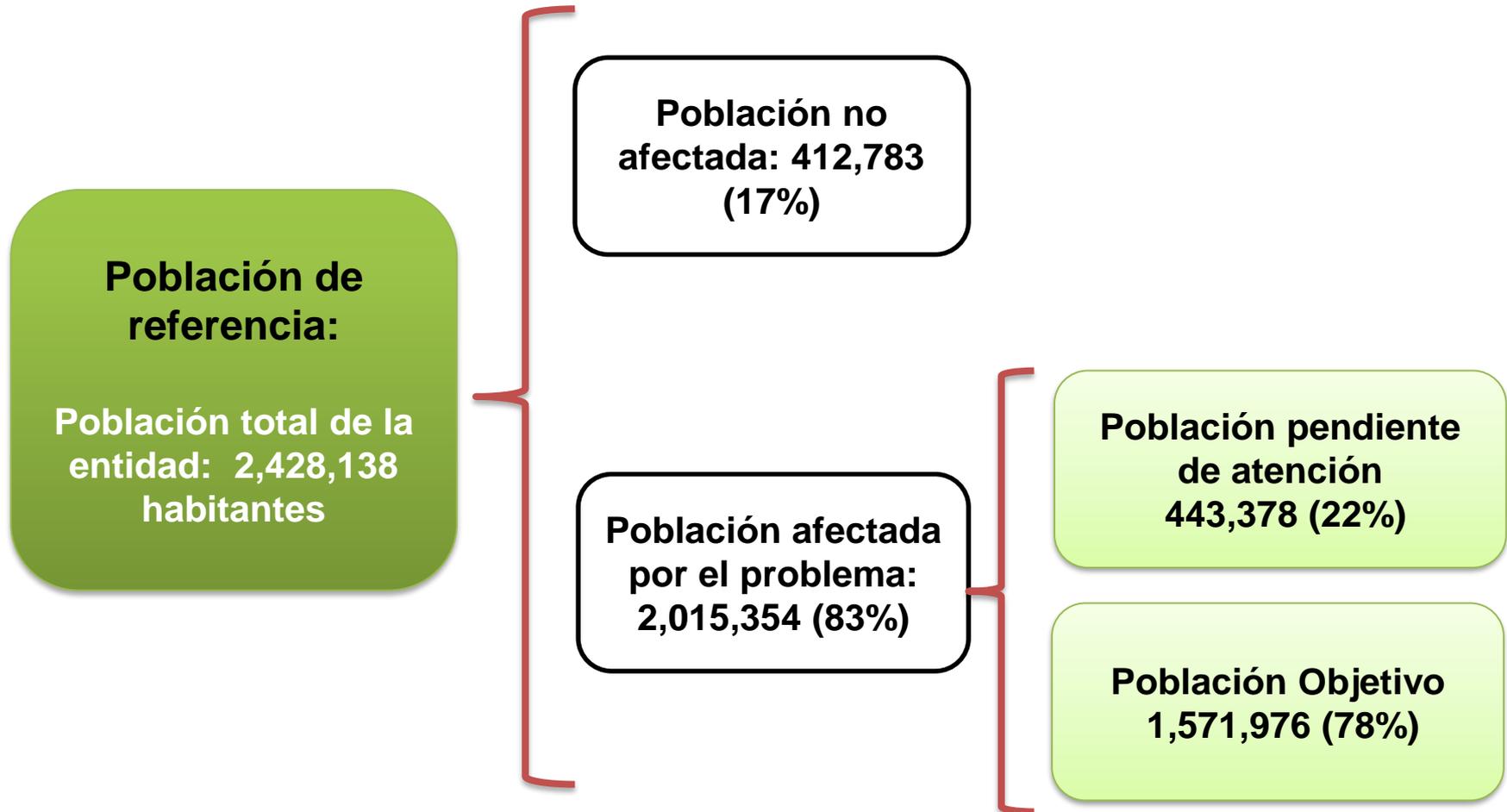
4.2.- Análisis de involucrados

4.3.- Árbol de problemas

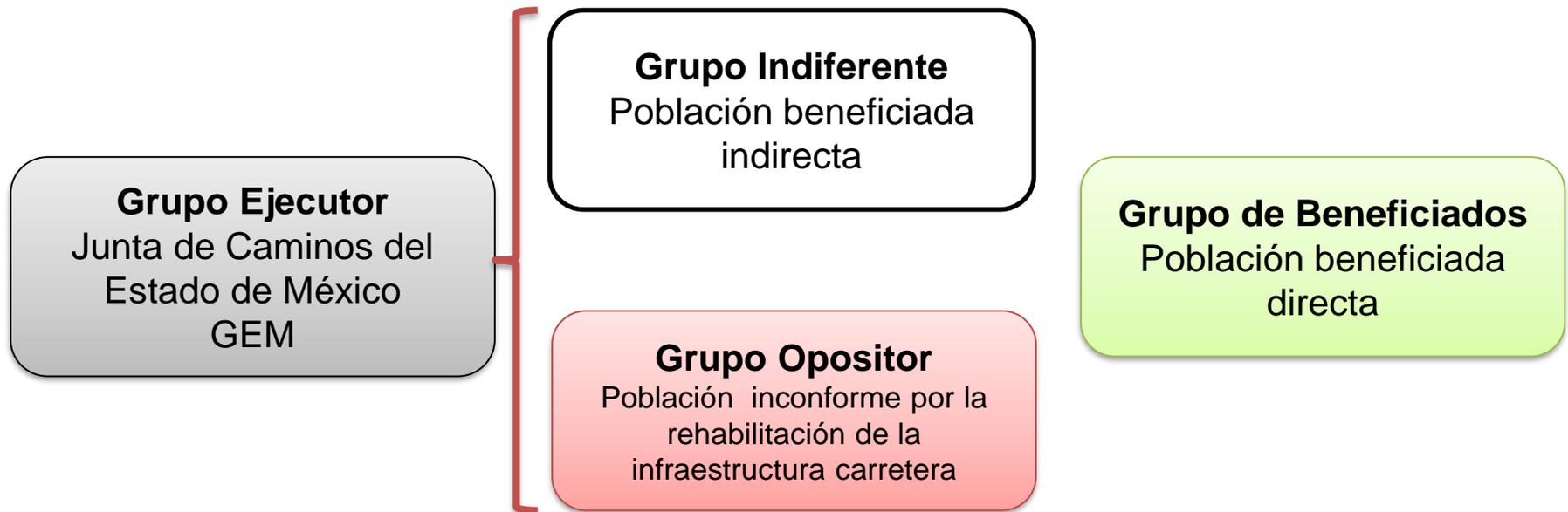
4.4.- Árbol de objetivos

4.5.- Matriz de Marco Lógico

4.1.- Determinación de la población objetivo  
Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento  
de la infraestructura vial libre de peaje

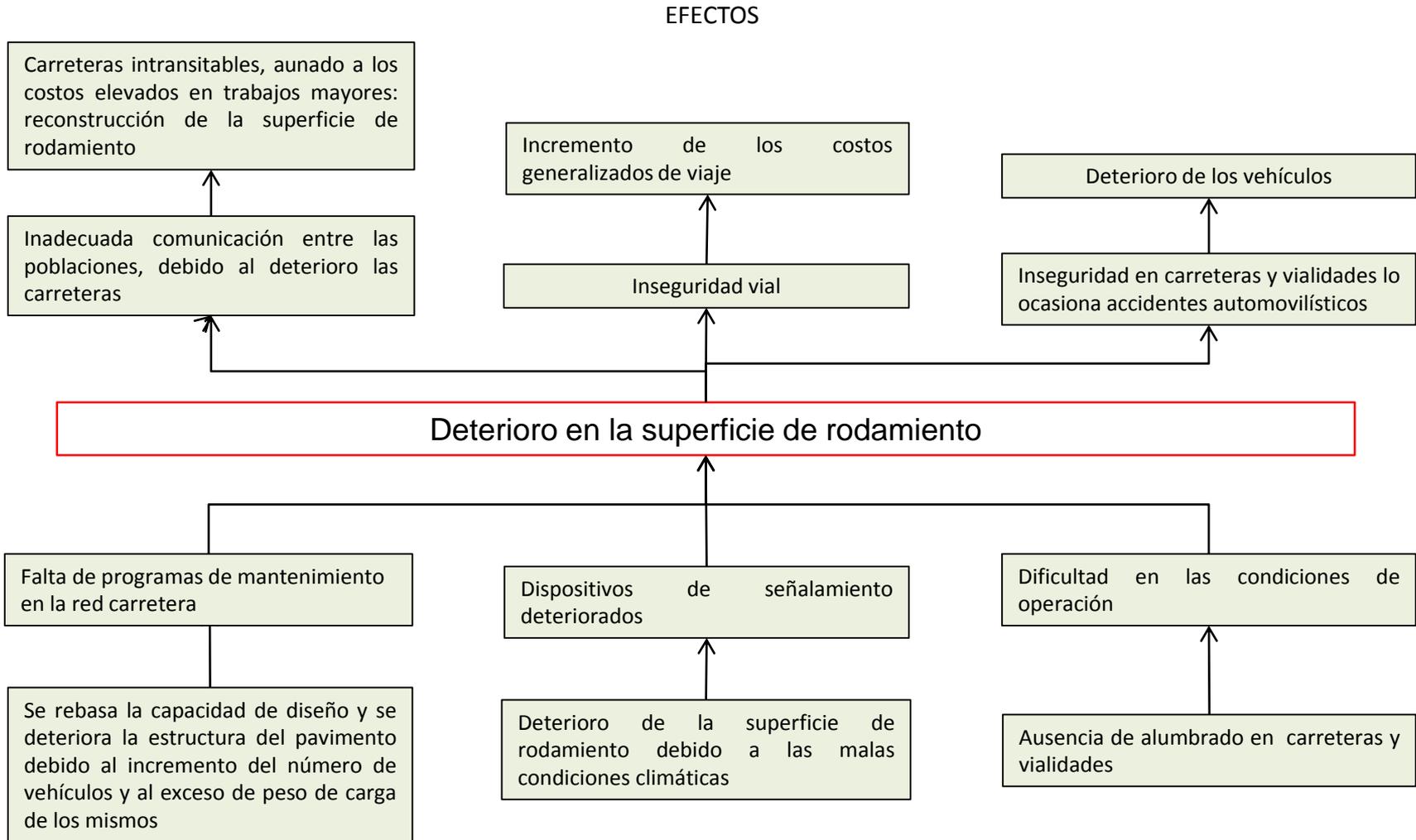


Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje

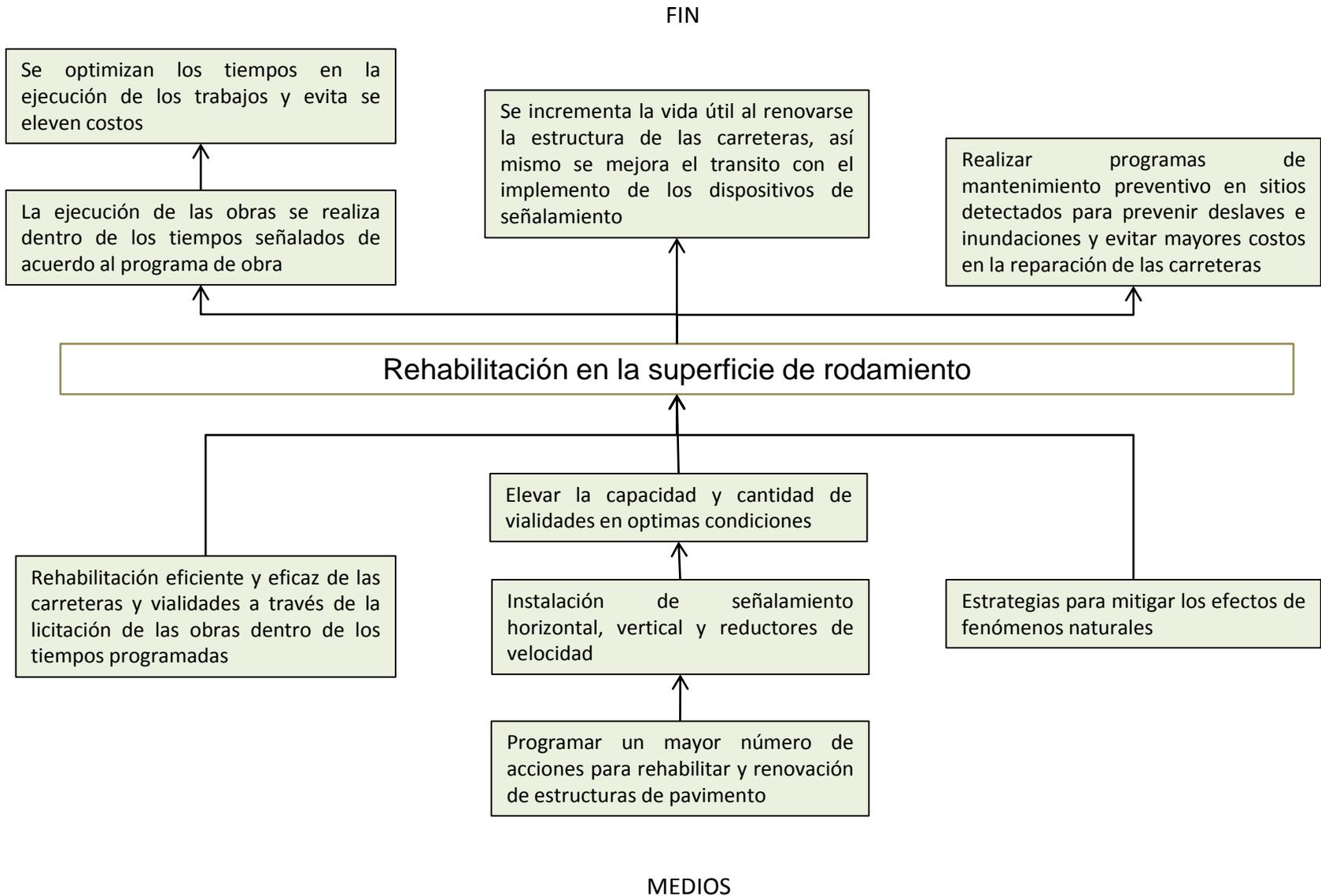


Grupos	Intereses	Problemas Percetibles	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitantes Beneficiados.</li> </ul>	Mayor acceso a la movilidad y conectividad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deterioro y falta de capacidad vial.</li> </ul>	N/A
<ul style="list-style-type: none"> <li>Población opositor</li> </ul>	N/A	N/A	N/A
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Ejecutor (Junta de Caminos)</li> </ul>	Mejora las condiciones de la Infraestructura de Comunicaciones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manifestación social.</li> <li>Falta de suficiencia presupuestal.</li> </ul>	Retraso o suspensión de la obra.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Indiferente</li> </ul>	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alteración del medio o a la incumplimiento a la normatividad.</li> </ul>	Modificación del entorno de forma negativa.

Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje



Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje



## Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje

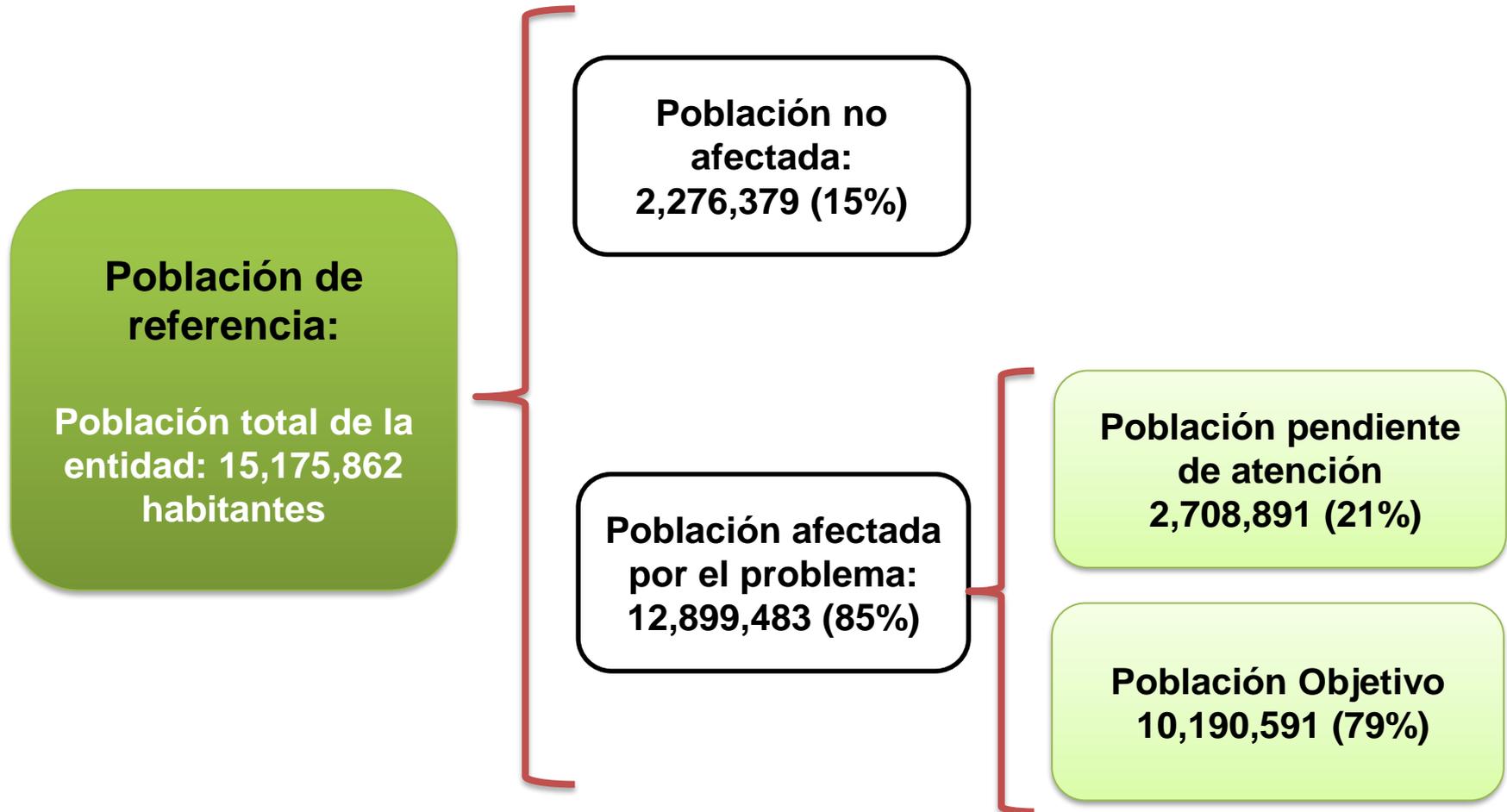
030501030204

	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	<i>Contribuir a mejorar las condiciones de la superficie de rodamiento y/o estructura del pavimento, que por su antigüedad y uso constante presentan deterioro, a través de acciones de rehabilitación o reconstrucción se garantice que las carreteras recuperen sus características de transitabilidad con las que fueron diseñadas, a fin de brindar al usuario la posibilidad de contar con caminos en buen estado de transitabilidad.</i>	<p><b>Nombre:</b> Rehabilitación de carreteras alimentadoras</p> <p><b>Formula:</b> (Kilómetros de caminos rehabilitados en el periodo * 100) / total de Km de caminos de la red primaria libre de peaje con requerimiento</p>	<p>Encuestas de Satisfacción de Usuarios y Calificación anual de la Red Estatal</p> <p>Indicadores de desempeño trimestral (metas trimestrales)</p>	Participación del Sector Federal, Estatal, Municipal y del sector privado para financiar las obras de la Infraestructura Vial Libre de Peaje Estatal.
PROPÓSITO	<i>Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas devuelve a las carreteras sus características originales tanto en su estructura como en su superficie de rodamiento para las que fueron construidas, para garantizar la seguridad de los usuarios, manteniendo la comunicación continua entre los municipios del Estado de México.</i>	<p>Disminución del tiempo en la intercomunicación en los municipios del Estado de México</p> <p>Incremento de la velocidad de los vehículos</p> <p>Agilizan el traslado de los usuarios, aumentando su seguridad y al mismo tiempo disminuyendo las emisiones contaminantes generadas por los automóviles</p>	<p>Estudios de Velocidad de punto y tiempos de traslado</p> <p>Disminución de los Costos Generalizados de Viaje</p> <p>Monitoreo de los niveles de contaminación ambiental</p>	Contar con los recursos necesarios previo a la temporada de lluvia, a fin de evitar mayor deterioro y requerimiento de mayor inversión
COMPONENTES	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Base y sub-base repuestas incrementan las condiciones actuales de la superficie de rodamiento</li> <li>- La carpeta asfáltica y las losas de concreto reconstruidas.</li> </ul>	Ahorro en costos generalizados de viajes	Estudios de transporte y vialidad	Proceso de licitación en tiempo y forma
ACTIVIDADES	<i>Integración de la información sobre la rehabilitación de carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente:</i> 1.-Realización de estudios y proyectos (procedimiento constructivo, estudio ambiental y estudios costo beneficio), para la asignación y autorización de los recursos 2.- Licitación, adjudicación de las obras 3.- ejecución de las obras 4.- Supervisión de las obras 5.- Entrega - recepción de los trabajos	<p>Costo para realizar los estudios</p> <p>Tiempo de ejecución de estudio</p> <p>Tiempo de realización de obra</p>	<p>Bitácora de obra</p> <p>Órdenes de pago</p> <p>Cronograma de actividades</p>	<p>Presupuestos autorizados</p> <p>Autorizaciones de pago a tiempo</p> <p>Apoyo de autoridades municipales</p>

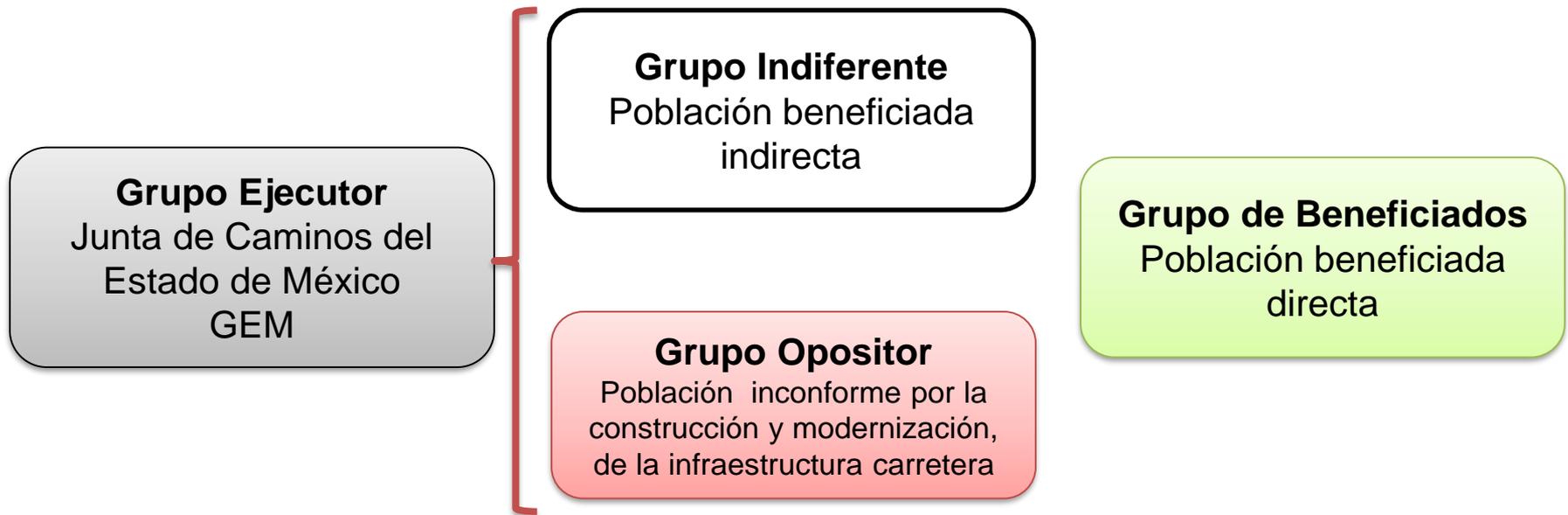
## 5. Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje

030501030205

- 5.1.- Población objetivo
- 5.2.- Análisis de involucrados
- 5.3.- Árbol de problemas
- 5.4.- Árbol de objetivos
- 5.5.- Matriz de Marco Lógico

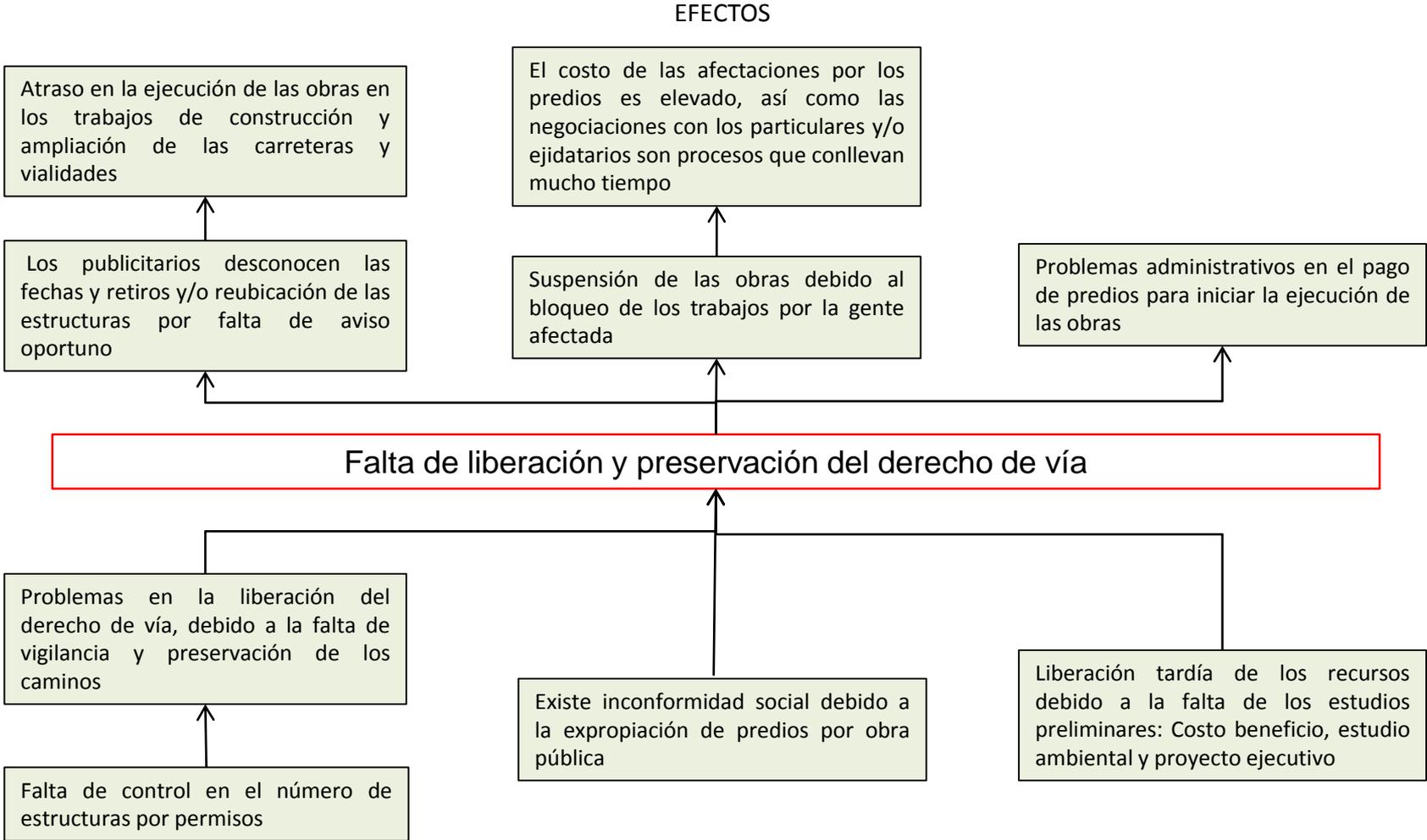


## Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje

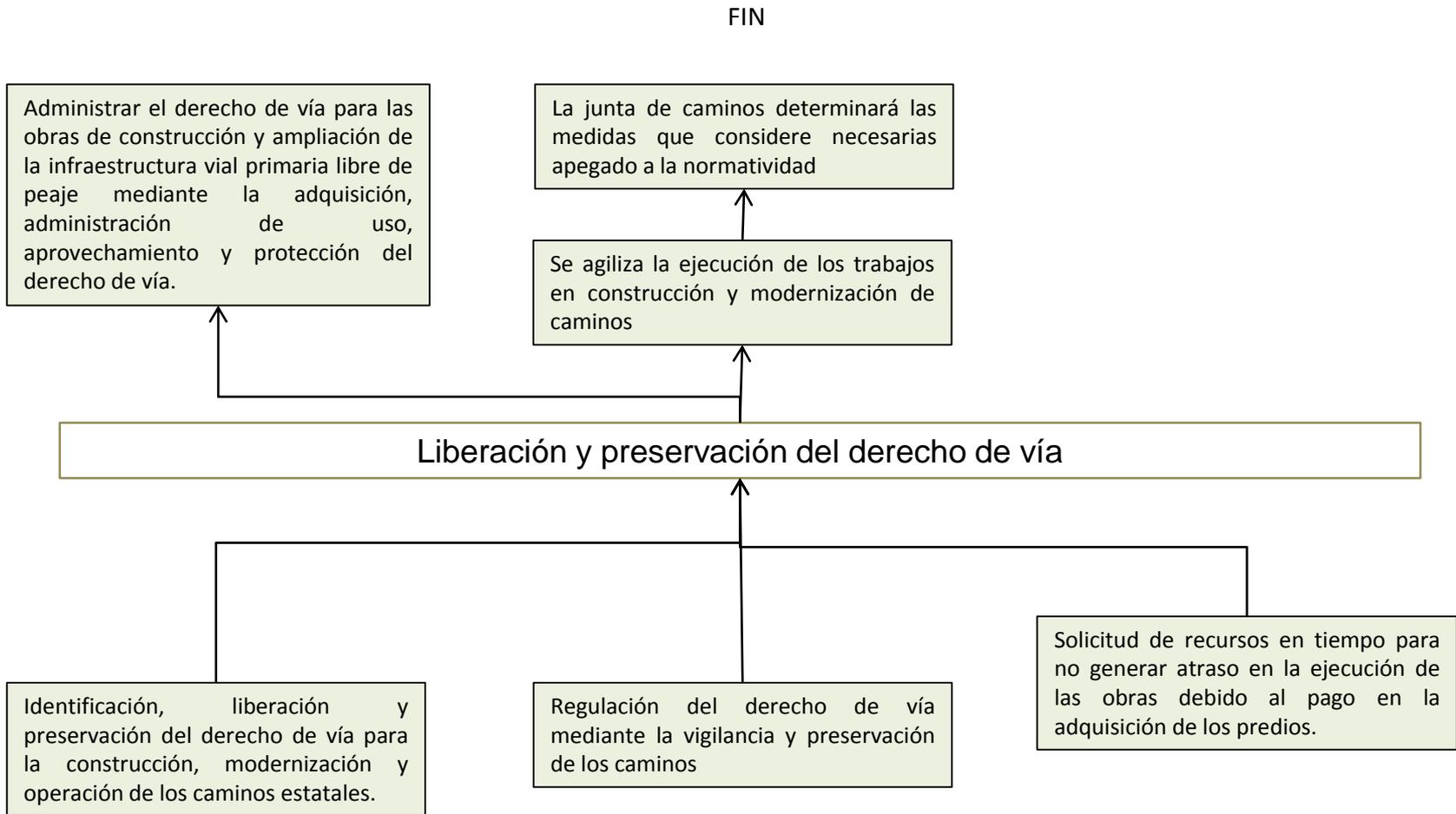


Grupos	Intereses	Problemas Perceptibles	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Habitantes Beneficiados.	Facilidad para promover campañas publicitarias.	• Deterioro y contaminación visual del paisaje.	N/A
• Población opositor	Protección de sus fuentes de ingreso, patrimonio y calidad del entorno.	• Disminución del tiempo libre	Ocupación irregular del derecho de vía por parte de la población
• Grupo Ejecutor. (Junta de Caminos)	Construcción y modernización de la Infraestructura carretera.	• Manifestación social. • Falta de suficiencia presupuestal.	
• Grupo Indiferente	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	• Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.	Modificación del entorno de forma negativa.

Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje



Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje

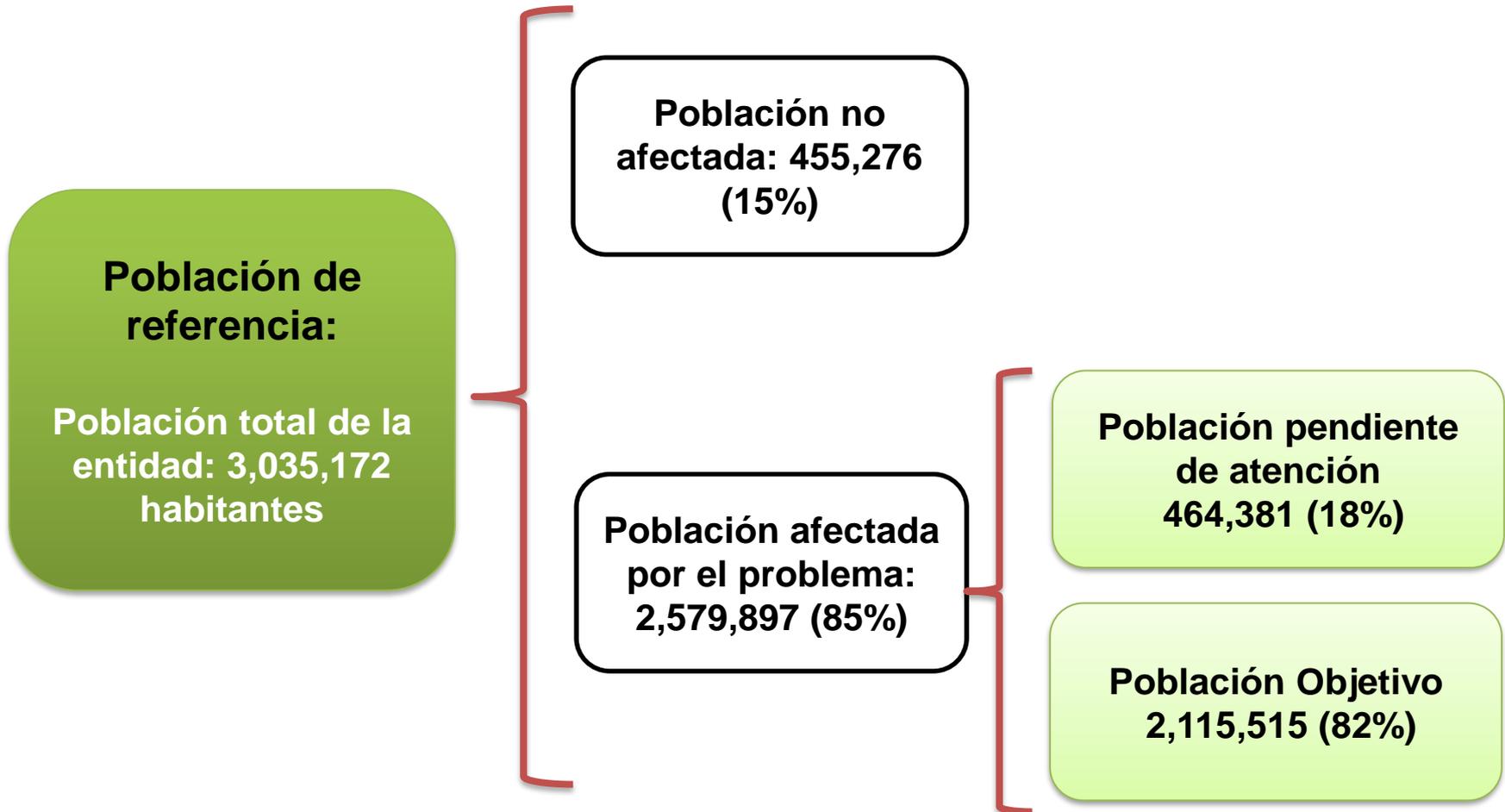


	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	<i>Contribuir a regular el uso y aprovechamiento del derecho de vía determinada por un ancho variable, el cual está determinada en las normas técnicas que emita la Secretaría de Comunicaciones, que por causas de utilidad pública y de interés general se requiere para la construcción, ampliación y en general, para el uso y aprovechamiento de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje.</i>	<b>Nombre:</b> Preservación del Derecho de Vía <b>Formula:</b> Longitud preservada sobre el eje de la red carretera *100)/ Longitud total por preservar sobre el eje de la red carretera.	Indicadores de desempeño trimestral y anual.  Reportes administrativos	Participación de los tres ámbitos de gobierno: Federal, Estatal y Municipal para liberación del derecho de vía a través de indemnizaciones a particulares o bien a ejidatarios
PROPÓSITO	<i>Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas en la preservación del derecho de vía con los actores involucrados para la liberación del derecho de vía.</i>	Reunión permanente y destacar los beneficios de las obras propuestas	Programación de reuniones mensuales con la gente y las autoridades involucradas	Contar con los recursos necesarios para el pago de los predios
COMPONENTES	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Derecho de vía liberado de obstáculos</li> <li>- Franja de derecho de vía inventariada.</li> <li>- Unidades colocadas en lugares autorizados.</li> </ul>	<p>Avalúos catastrales con dependencias del Gobierno Estatal y Gobierno Federal.</p> <p>Expropiación de predios</p>	Dictámenes de avalúo actualizado	Contar con los permisos en tiempo y forma para la realización de las obras.
ACTIVIDADES	<p><i>Integración de la información sobre la rehabilitación de carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente:</i></p> <p>1.- Identificación, liberación y preservación del derecho de vía para la construcción y operación de los caminos de jurisdicción estatal.</p> <p>2.- Dictaminar el otorgamiento de autorizaciones para la ejecución de obras dentro de la franja de derecho de vía.</p> <p>3.- Realización de estudios preliminares (Proyecto ejecutivo y estudio costo beneficio) para determinar los terrenos que serán afectados y tramitar los avalúos a través de las instituciones oficiales encargadas de los mismos.</p>	<p>Existen instrumentos jurídicos encargados de normar la preservación y el derecho de vía de la infraestructura carretera en el Estado de México.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de México</li> <li>- Planes de Desarrollo Urbano Municipal</li> <li>- Planes Parciales de Desarrollo Urbano</li> <li>- Planes Regionales de Desarrollo Urbano</li> </ul>	<p>Supervisión a través de las instituciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Junta de Caminos del Estado de México.</li> <li>-H. Ayuntamientos del Estado de México.</li> </ul>	Contar con el personal calificado a través de las instituciones encargadas de la supervisión y conservación del derecho de vía

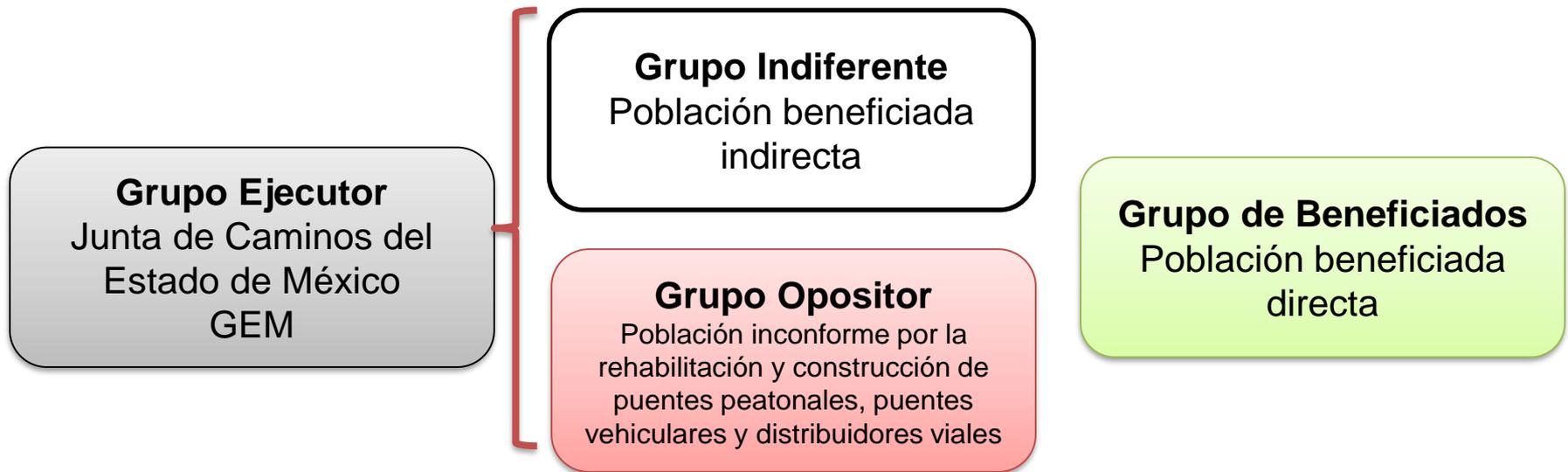
## 6. Proporción de población por la construcción y rehabilitación de puentes vehiculares en carreteras alimentadoras

030501030206

- 6.1.- Población objetivo
- 6.2.- Análisis de involucrados
- 6.3.- Árbol de problemas
- 6.4.- Árbol de objetivos
- 6.5.- Matriz de Marco Lógico

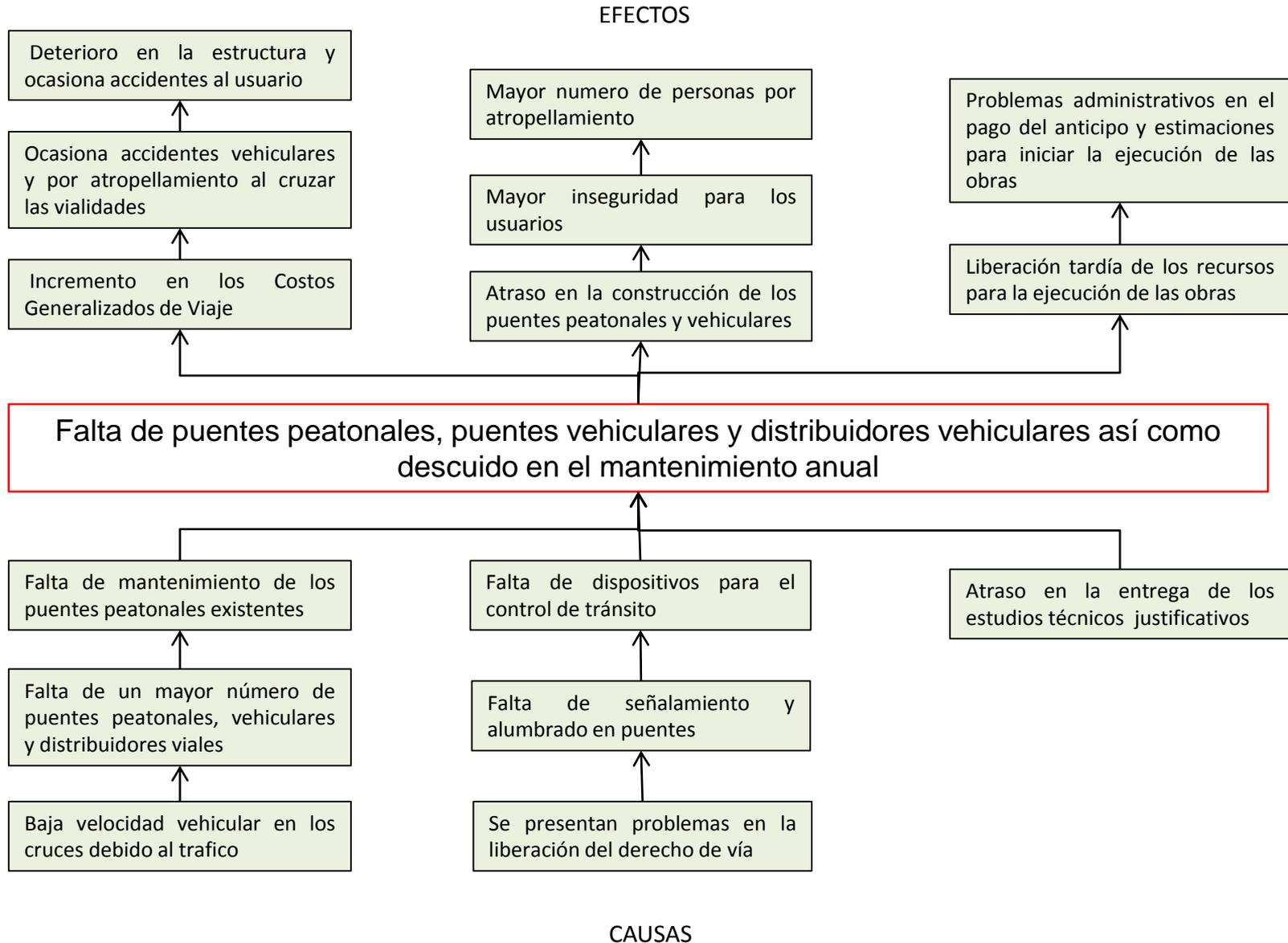


## Proporción de población por la construcción y rehabilitación de puentes vehiculares en carreteras alimentadoras

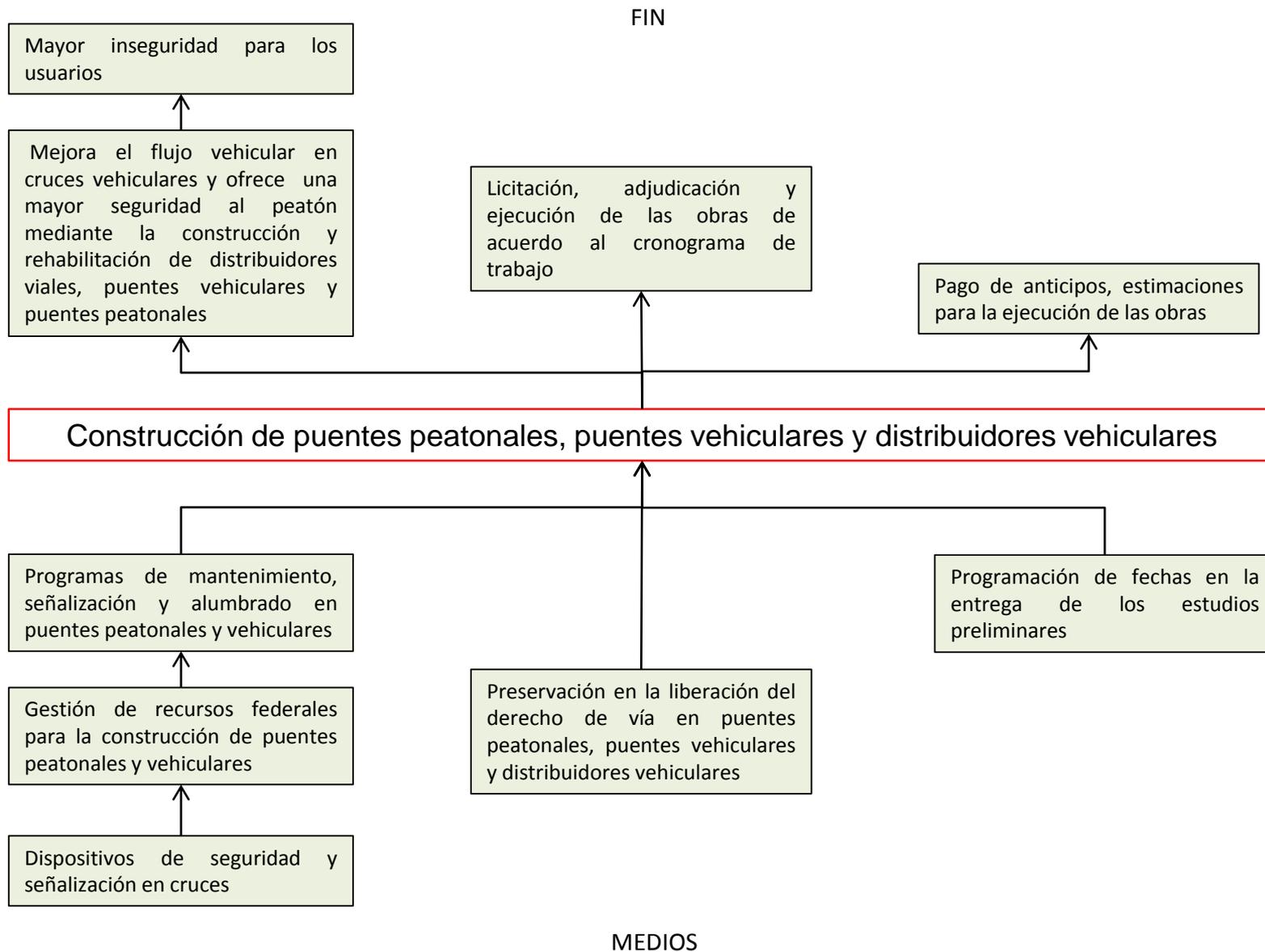


Grupos	Intereses	Problemas Percetibles	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitantes Beneficiados.</li> </ul>	Mayor seguridad de la población en general	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deterioro y falta de capacidad vial.</li> </ul>	N/A
<ul style="list-style-type: none"> <li>Población opositor</li> </ul>	Protección de sus fuentes de ingreso.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disminución de sus ingresos</li> </ul>	Inconformidad debido a la realización de los trabajos
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Ejecutor. (Junta de Caminos)</li> </ul>	Mejora la conectividad así como da una mayor seguridad al cruzar las vialidades.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de suficiencia presupuestal.</li> </ul>	Retraso en la ejecución de las obra.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grupo Indiferente</li> </ul>	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.</li> </ul>	Modificación del entorno de forma negativa.

Proporción de población por la construcción y rehabilitación de puentes vehiculares en carreteras alimentadoras



### 6.3.- Árbol de Problemas Proporción de población por la construcción y rehabilitación de puentes vehiculares en carreteras alimentadoras



6.5.- Matriz de Marco Lógico  
 Proporción de población por la construcción y rehabilitación de puentes vehiculares  
 en carreteras alimentadoras  
 030501030206

Proporción de población por la construcción y rehabilitación de puentes vehiculares

en carreteras alimentadoras

030501030206

	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	<i>Contribuir a mejorar el flujo vehicular en cruces vehiculares y ofrecer mayor seguridad al peatón mediante la construcción y rehabilitación de distribuidores viales, puentes vehiculares y puentes peatonales para que la población tenga un mejor servicio</i>	<b>Nombre:</b> Construcción y rehabilitación de puentes en carreteras alimentadoras  <b>Formula:</b> (Total de población del área geográfica beneficiada * No. de puentes y distribuidores realizados) / No. de puentes y distribuidores realizados	Menor índice de accidentes por atropellamientos  Indicadores de desempeño trimestral (meta trimestral)	Participación del Sector Federal, Estatal, Municipal y del sector privado para financiar las obras de la Infraestructura Vial Libre de Peaje Estatal.
PROPÓSITO	<i>Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal par la construcción y rehabilitación de Puentes vehiculares, distribuidores vehiculares y puentes peatonales construidos y rehabilitados para mejorar la seguridad y condiciones de circulación a los habitantes y una mejor intercomunicación.</i>	Disminución del tiempo al incorporarse del ramal a un cuerpo nuevo  Incremento de la velocidad de los vehículos  Ahorro en los tiempos de recorrido, aumentando la seguridad y disminuyendo las emisiones contaminantes generadas por los automóviles	Estudios de Velocidad de punto y tiempos de traslado y Encuestas de satisfacción del usuario.  Disminución de los Costos Generalizados de Viaje  Monitoreo de los niveles de contaminación ambiental	Contar con los recursos necesarios previo a la temporada de lluvia, a fin de evitar mayor deterioro y requerimiento de mayor inversión
COMPONENTES	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Puentes peatonales elevados construidos con estructura metálica u otro material de acuerdo a la situación geográfica</li> <li>- Distribuidores vehiculares construidos con diseños óptimos</li> <li>- Puentes y distribuidores rehabilitados a sus características de proyecto originales</li> </ul>	Ahorro en costos generalizados de viajes	Estudios de transporte y vialidad	Proceso de licitación en tiempo y forma
ACTIVIDADES	<p><i>Integración de la información sobre la construcción y rehabilitación de puentes en carreteras:</i></p> <p>1.- Realización de estudios y proyectos (proyecto ejecutivo, estudio ambiental y estudio costo beneficio), para la asignación y autorización del presupuesto.</p> <p>2.- Licitación y gestión para la construcción de puentes peatonales y vehiculares</p> <p>3.- Ejecución de las obras</p> <p>4.- Supervisión de las obras</p>	Costo en la elaboración de los estudios  Tiempo de ejecución de estudio  Tiempo de realización de obra	Bitácora de obra  Órdenes de pago  Cronograma de actividades	Presupuestos autorizados  Autorizaciones de pago a tiempo  Apoyo de autoridades municipales