Junta de Caminos del Estado de México

EDOMÉX
DECISIONES FIRMES, RESULTADOS FUERTES.

GOBIERNO DEL
ESTADO DE MÉXICO

Matriz de Marco Lógico
2022

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

Población de referencia:

Población total de la entidad: 3,338,690 habitantes

Población no afectada: 667,738 (20%)

Población afectada por el problema: 2,670,952 (80%)

Población pendiente de atención 507,481 (19%)

Población Objetivo 2,163,471 (81%)

Grupo Ejecutor
Junta de Caminos del Estado de México
GEM

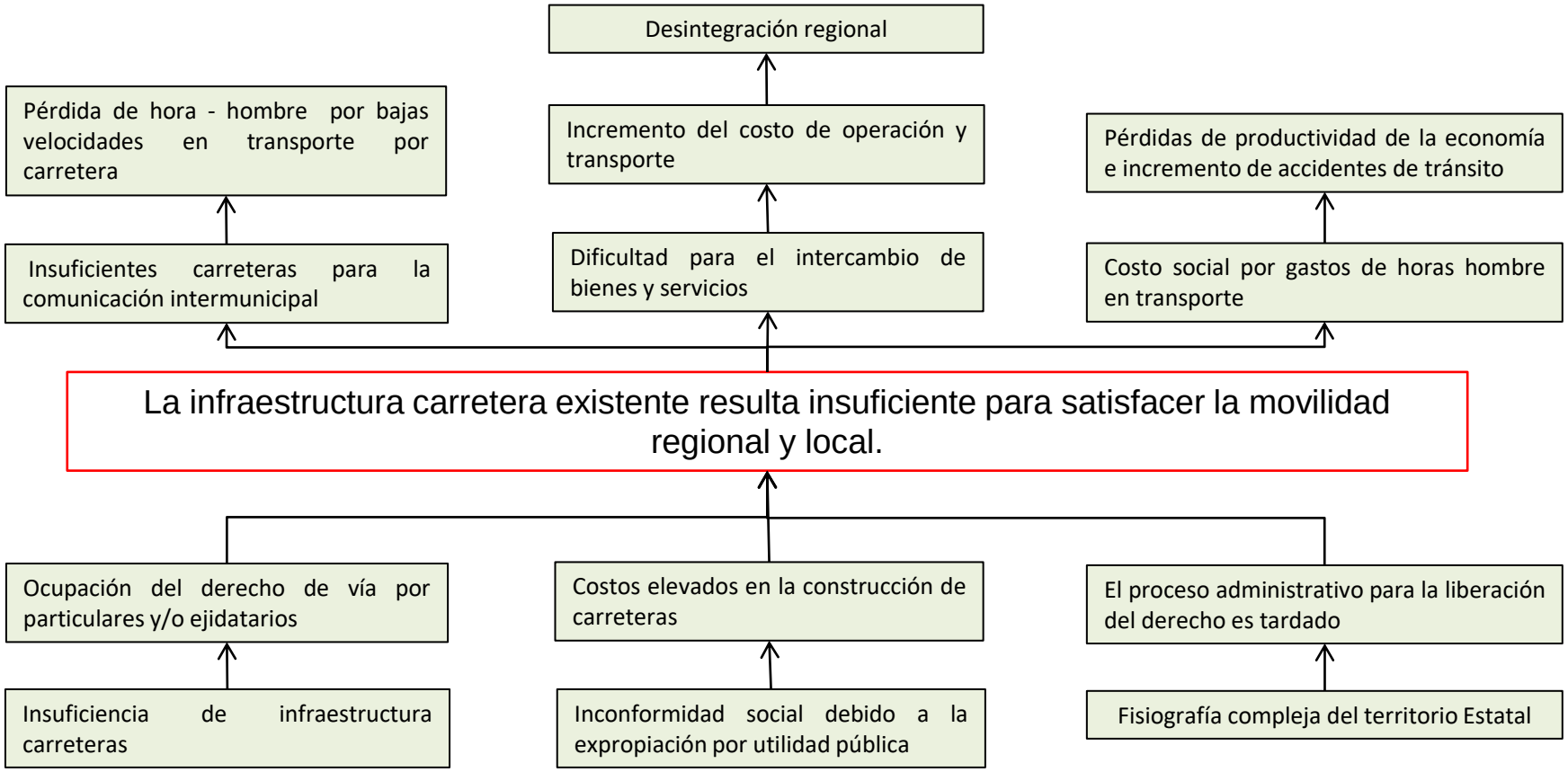
Grupo Indiferente
Población beneficiada indirecta

Grupo Opositor
Población inconforme por la construcción de carreteras

Grupo de Beneficiados
Población beneficiada directa

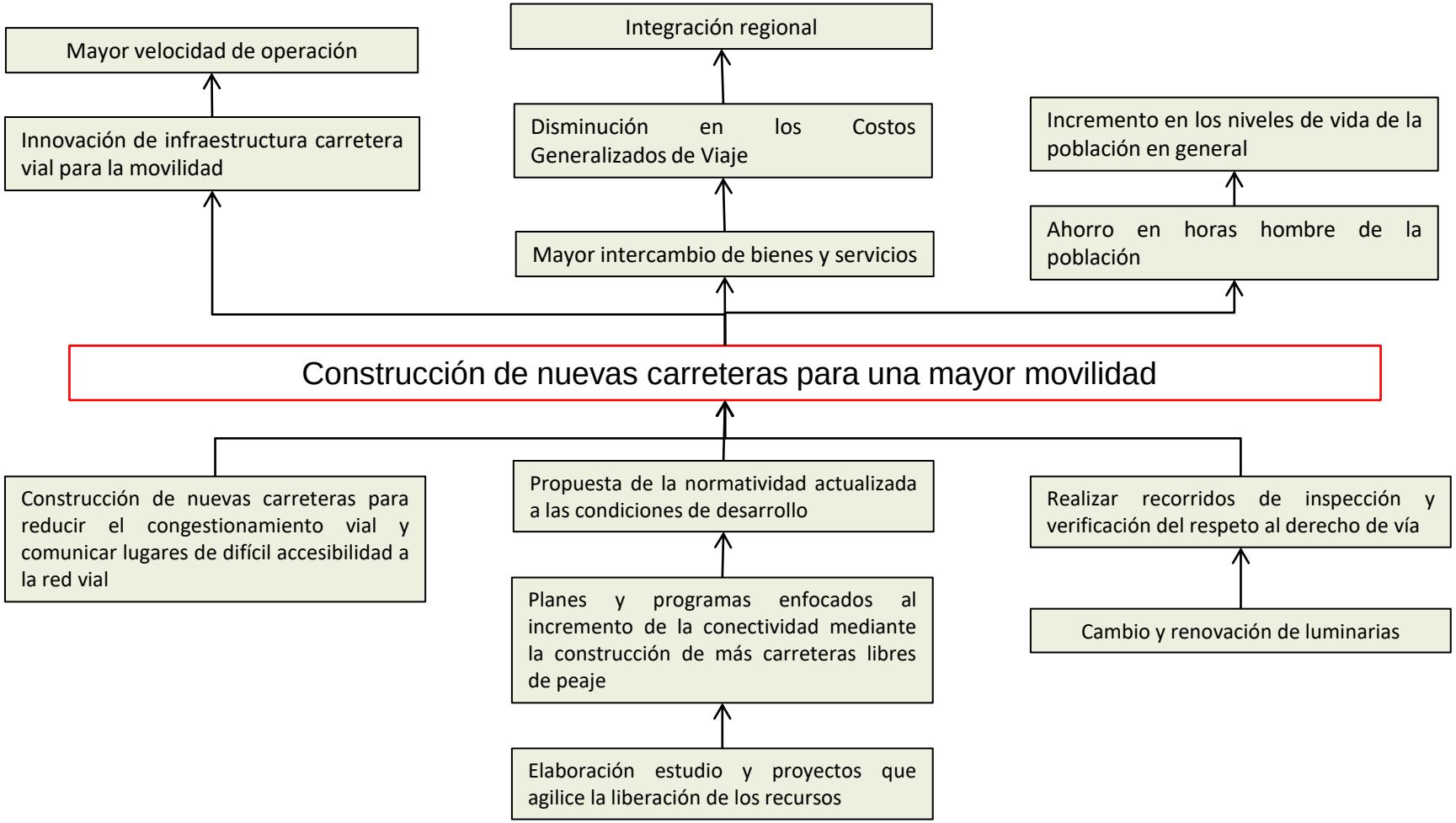
Grupos	Intereses	Problemas Perceptibles	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Habitantes Beneficiados.	Mayor movilidad y conectividad.	• Falta de capacidad vial y de conectividad entre localidades.	N/A
• Población opositor	Protección de sus fuentes de ingreso, patrimonio y calidad del entrono.	• Disminución de sus ingresos y tiempo libre, menor calidad de vida.	• Manifestarse e impedir el paso de vía o de su construcción.
• Grupo Ejecutor (Junta de Caminos).	Construye la Infraestructura de Comunicaciones.	• Identificación de Proyectos. • Falta de suficiencia presupuestal.	• Retraso o suspensión de la obra por al falta de recursos
• Grupo indiferente.	Conservación del medio y aplicación de la normatividad. Actualización de la legislación.	• Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.	• Modificación del entorno de forma negativa.

EFECTOS



CAUSAS

FINES



MEDIOS

1.5.- Matriz de Marco Lógico
Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras
030501030201

	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	*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.*	**Nombre:** Construcción de carreteras alimentadoras **Formula:** (Kilómetros de carreteras existentes año anterior + kilómetros de carretera construidas año actual) / kilómetros de carreteras estatales existentes el año anterior	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.
PROPÓSITO	*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.*	Disminución del tiempo de traslado en los municipios del Estado de México Incremento de la velocidad promedio de los vehículos 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	Estudios de Velocidad de punto y tiempos de traslado y Encuestas de satisfacción del usuario. Disminución de los Costos Generales 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 y evitar una mayor inversión.
COMPONENTES	*- Libramientos construidos.* *- Caminos nuevos.* *- Entronques y accesos a carreteras construidos.*	Ahorro en Costos Generalizados de Viajes	Estudios de transporte y vialidad	Proceso de licitación en tiempo y forma
ACTIVIDADES	*Integración de la información sobre la construcción de carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente:* *1.-Gestión de recursos (de asignación, de autorización y de ejecución).* *2.-Formulación de estudios y proyectos para la asignación y autorización del presupuesto autorizado* *3.-Licitación y gestión de las obras* *4.-Ejecución de obra* *5.-Supervisión de obra* *6.- Entrega - recepción de los trabajos realizados*	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

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

Población de referencia:

Población total de la entidad: 15,175,862 habitantes

Población no afectada: 2,428,138 (16%)

Población afectada por el problema: 12,747,724 (84%)

Población pendiente de atención 2,549,545 (20%)

Población Objetivo 10,198,179 (80%)

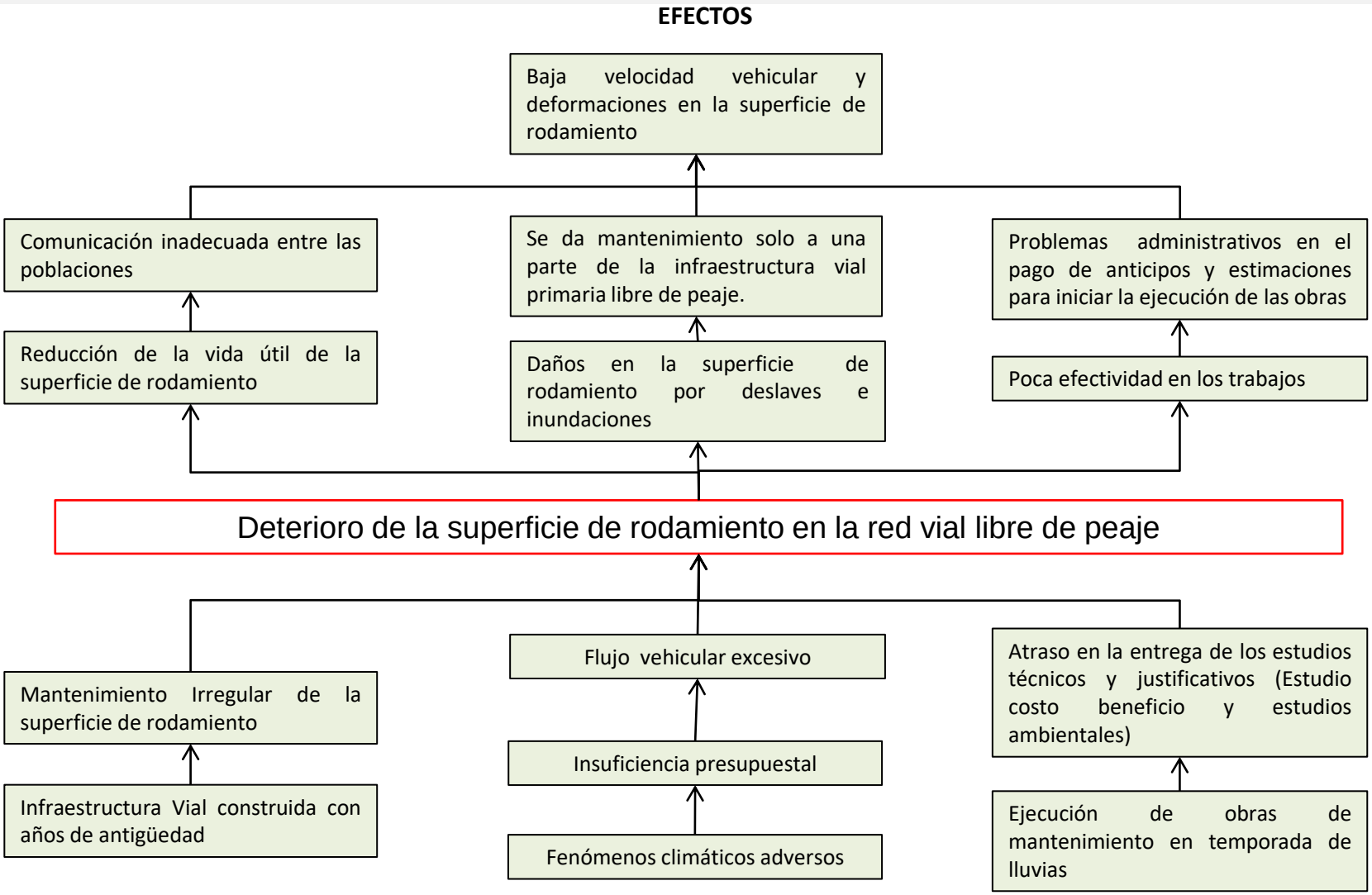
Grupo Ejecutor
Junta de Caminos Del Estado de México
GEM

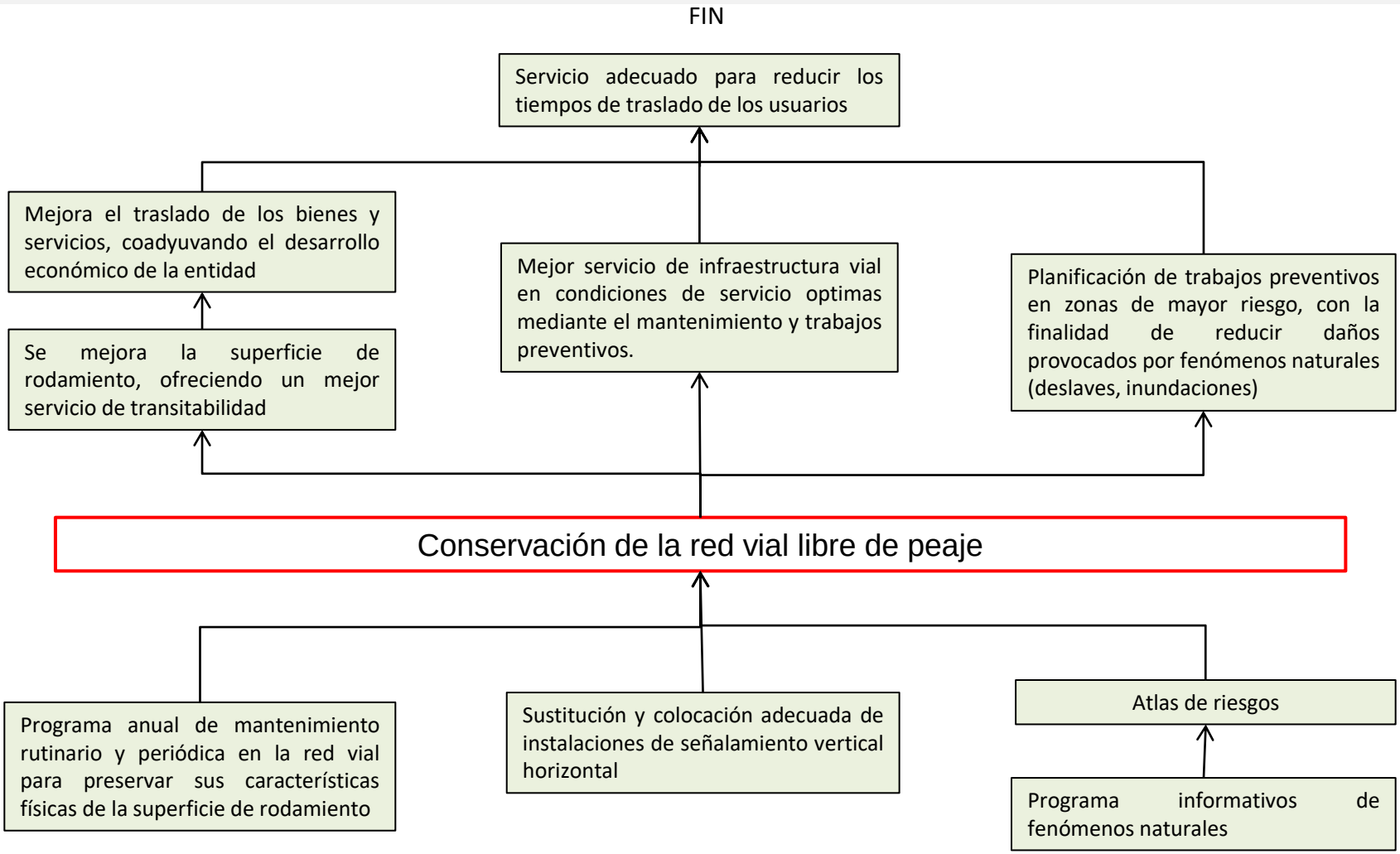
Grupo Indiferente
Población beneficiada indirecta

Grupo Opositor
Población inconforme por la conservación y mantenimiento de la red vial libre de peaje

Grupo de Beneficiados
Población beneficiada directa

Grupos	Intereses	Problemas Perceptibles	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Habitantes Beneficiados.	Preservación de calidad de la movilidad y conectividad.	• Deterioro por falta de mantenimiento de la red.	N/A
• Población opositor	N/A	• N/A	N/A
• Grupo Ejecutor. (Junta de Caminos)	Mejorar la Infraestructura de la red vial	• Falta de suficiencia presupuestal.	Retraso o suspensión de la obra por la falta de recursos.
• Grupo Indiferente	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	• Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.	Modificación del entorno de forma negativa.


EFECTOS
Baja velocidad vehicular y deformaciones en la superficie de rodamiento
Comunicación inadecuada entre las poblaciones
Se da mantenimiento solo a una parte de la infraestructura vial primaria libre de peaje.
Problemas administrativos en el pago de anticipos y estimaciones para iniciar la ejecución de las obras
Reducción de la vida útil de la superficie de rodamiento
Daños en la superficie de rodamiento por deslaves e inundaciones
Poca efectividad en los trabajos
Deterioro de la superficie de rodamiento en la red vial libre de peaje
Mantenimiento Irregular de la superficie de rodamiento
Flujo vehicular excesivo
Atraso en la entrega de los estudios técnicos y justificativos (Estudio costo beneficio y estudios ambientales)
Insuficiencia presupuestal
Infraestructura Vial construida con años de antigüedad
Fenómenos climáticos adversos
Ejecución de obras de mantenimiento en temporada de lluvias
CAUSAS


FIN
Servicio adecuado para reducir los tiempos de traslado de los usuarios
Mejora el traslado de los bienes y servicios, coadyuvando el desarrollo económico de la entidad
Mejor servicio de infraestructura vial en condiciones de servicio optimas mediante el mantenimiento y trabajos preventivos.
Planificación de trabajos preventivos en zonas de mayor riesgo, con la finalidad de reducir daños provocados por fenómenos naturales (deslaves, inundaciones)
Se mejora la superficie de rodamiento, ofreciendo un mejor servicio de transitabilidad
Conservación de la red vial libre de peaje
Programa anual de mantenimiento rutinario y periódica en la red vial para preservar sus características físicas de la superficie de rodamiento
Sustitución y colocación adecuada de instalaciones de señalamiento vertical horizontal
Atlas de riesgos
Programa informativos de fenómenos naturales
MEDIOS

2.5.- Matriz de Marco Lógico
Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje
030501030202

	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	*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.*	**Nombre:** Conservación de la infraestructura Vial Primaria libre de peaje **Formula:** kilómetro de caminos conservados en el periodo * 100)/Total de kilómetros de caminos de la Red Estatal primaria libre de peaje con requerimiento	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.
PROPÓSITO	*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.*	Disminución del tiempo en la intercomunicación de los municipios del Estado de México Incremento de la velocidad promedio de los vehículos Agilidad del traslado de los usuarios, aumentando su seguridad y al mismo tiempo disminuyendo 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 monitoreo de contaminantes ambiental	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	- *La infraestructura vial es conservada mediante programas rutinarios y anuales.* - *Las carreteras libres de peaje son mantenidas con sus condiciones originales de proyecto.*	Ahorro en costos generalizados de viajes	Estudios de transporte y vialidad	Proceso de licitación en tiempo y forma
ACTIVIDADES	*Integración de la información sobre la conservación y mantenimiento de las carreteras y vialidades primarias Libres de Peaje mediante la integración de lo siguiente:* *1.-Gestión de recursos (de asignación, de autorización y de ejecución).* *2.- Realización de estudios y proyectos (Procedimiento Constructivo), para la asignación y autorización de recursos.* *3.- Licitación , adjudicación de las obras.* *4.- Ejecución de las obras.* *5.- Supervisión de las obras.* *6.- Entrega- Recepción de los trabajos.*	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

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

Población de referencia:

Población total de la entidad: 4,552,759 habitantes

Población no afectada: 728,441 (16%)

Población afectada por el problema: 3,824,317 (84%)

Población pendiente de atención 764,863 (20%)

Población Objetivo 3,059,454 (80%)

Grupo Ejecutor
Junta de Caminos del Estado de México
GEM

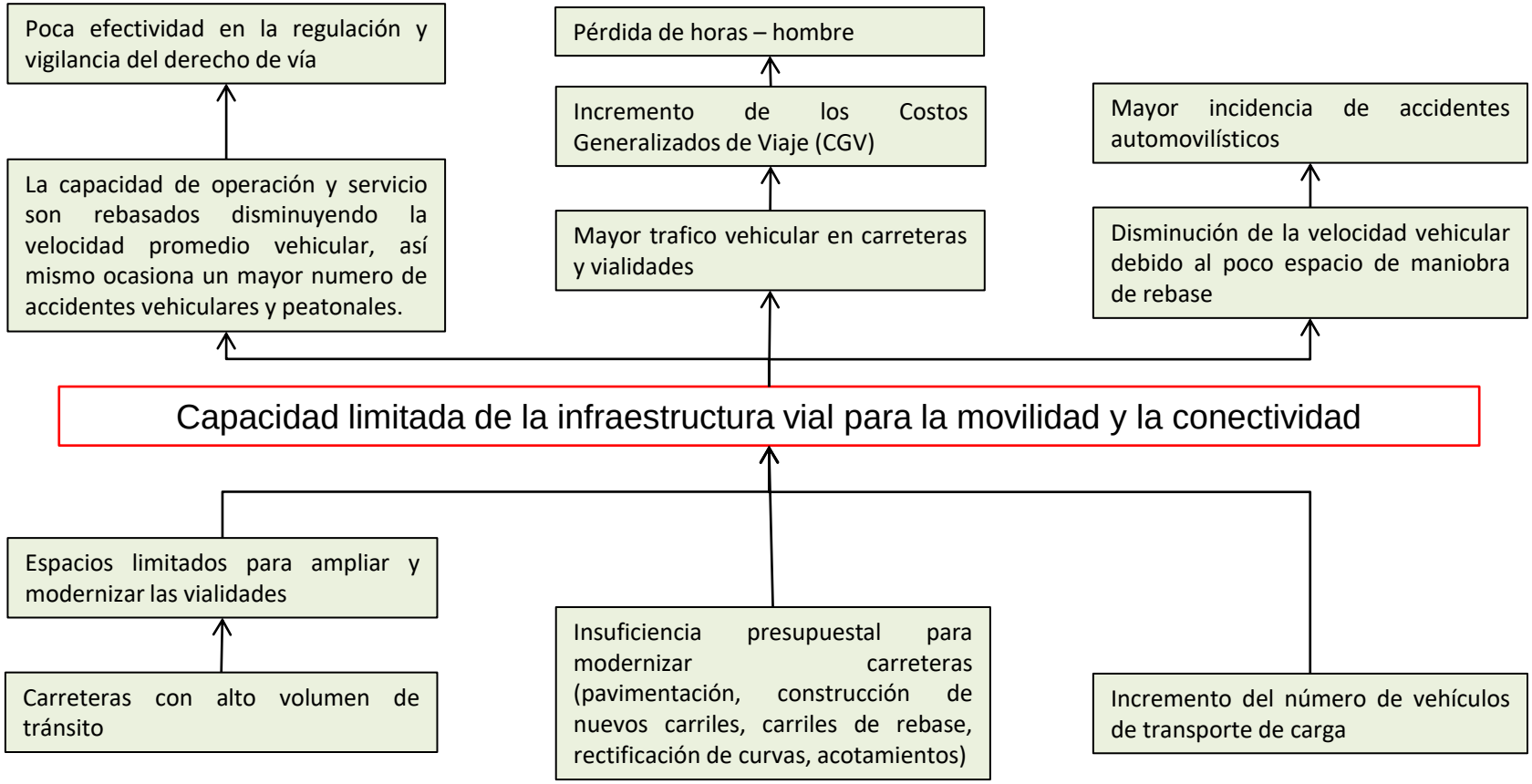
Grupo Indiferente
Población beneficiada indirecta

Grupo Opositor
Población inconforme por la modernización de la infraestructura carretera

Grupo de Beneficiados
Población beneficiada directa

Grupos	Intereses	Problemas Perceptibles	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Habitantes Beneficiados.	Mayor acceso a la movilidad y conectividad.	• Falta de capacidad vial.	N/A
• Población opositor	Protección de sus fuentes de ingreso, patrimonio y calidad del entrono.	• Disminución de sus ingresos y tiempo libre, menor calidad de vida.	Manifestarse e impedir el paso de vía o de su modernización.
• Grupo Ejecutor (Junta de Caminos)	Modernizar la Infraestructura vial.	• Falta de suficiencia presupuestal.	Retraso o suspensión de la obra.
• Grupo Indiferente	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	• Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.	Modificación del entorno de forma negativa.

EFECTOS



CAUSAS

FINES

Contar con infraestructura que permita agilizar el traslado y la seguridad del usuario

Ofrecer una mayor cobertura y capacidad para la movilidad de la población

Ofrecer un mejor servicio carreteras y vialidades

Contar con carreteras libres de peaje en condiciones de favorecer el tránsito vehicular

Con la liberación del derecho de vía, se agiliza el proceso de licitación, adjudicación, ejecución y conclusión de las obras que requieran trabajos de modernización.

Mejorar la movilidad y conectividad de la población y los productos

Realizar recorridos de inspección y verificación del derecho de vía

Modernización de la red vial mediante trabajos de pavimentación, construcción de nuevos carriles, rectificación de curvas, con la finalidad de albergar el volumen de tránsito actual y mejorar la velocidad promedio vehicular

Mejorar la infraestructura de las comunicaciones con mayor diversidad de fuentes de financiamiento Federal y del sector privado

Aplicar de forma eficiente el reglamento de transito para controlar el transporte de carga por las carreteras

MEDIOS

3.5.- Matriz de Marco Lógico
Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales. 030501030203

	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	
FIN	*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 y/o modernización en la infraestructura existente, así como el inventario carretero para evaluar las condiciones de la red.*	**Nombre:** Modernización de carreteras alimentadoras **Formula:** (kilómetros de carreteras modernizados anualmente / kilómetros de carreteras con requerimientos de trabajos de modernización programadas anualmente) *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.
PROPÓSITO	*Modernización de vialidades de jurisdicción estatal que generan incrementos en 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.*	-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.
COMPONENTES	*- 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
ACTIVIDADES	*Integración de la información sobre la modernización de carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente:* *1.-Gestión de recursos (de asignación, de autorización y de ejecución).* *2.-Formulación de estudios y proyectos para la asignación y autorización del presupuesto autorizado* *3.-Licitación y gestión de las obras* *4.-Ejecución de obra* *5.-Supervisión de obra* *6.- 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

Población de referencia:

Población total de la entidad: 2,428,138 habitantes

Población no afectada: 412,783 (17%)

Población afectada por el problema: 2,015,354 (83%)

Población pendiente de atención 443,378 (22%)

Población Objetivo 1,571,976 (78%)

Grupo Ejecutor
Junta de Caminos del Estado de México
GEM

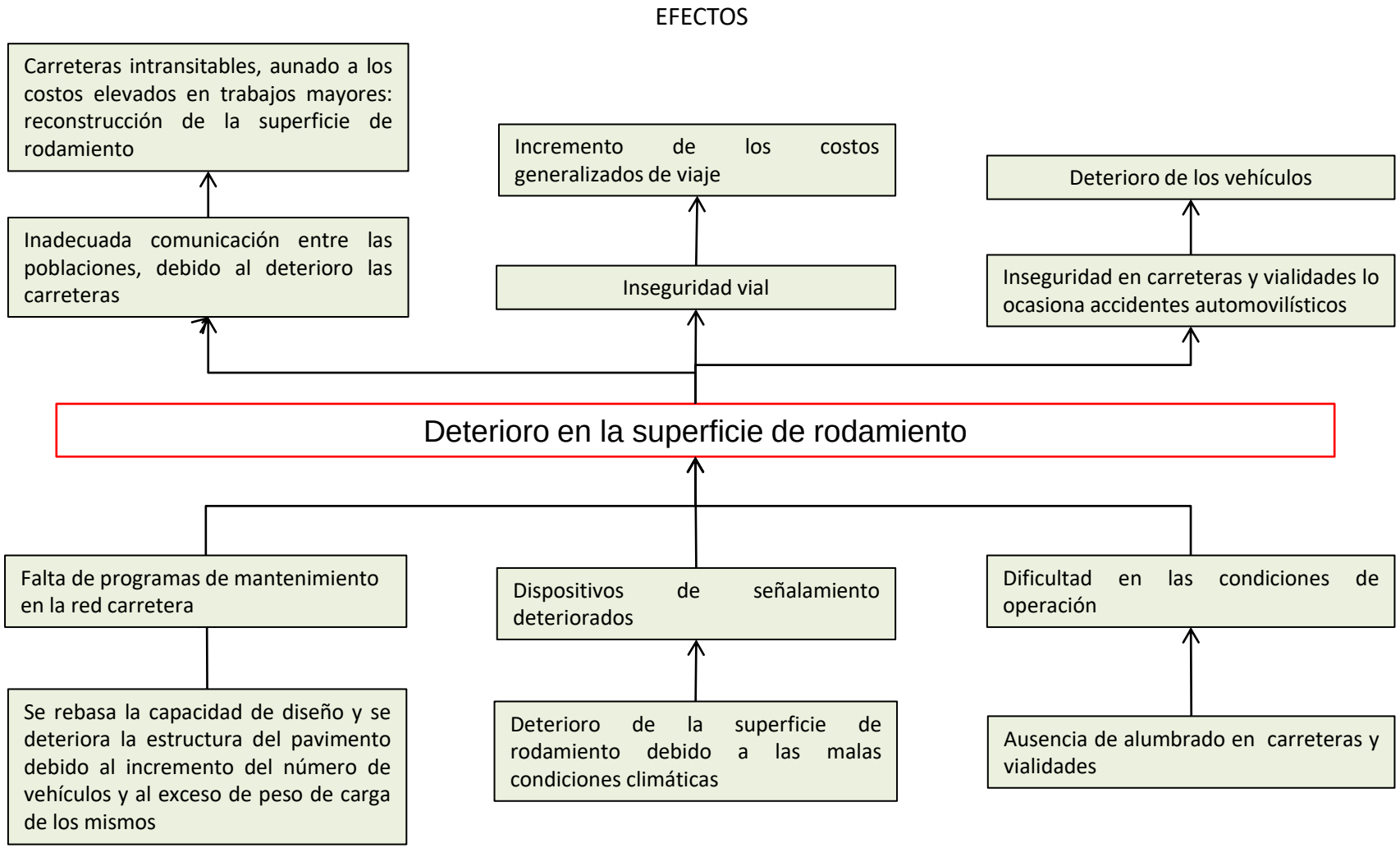
Grupo Indiferente
Población beneficiada indirecta

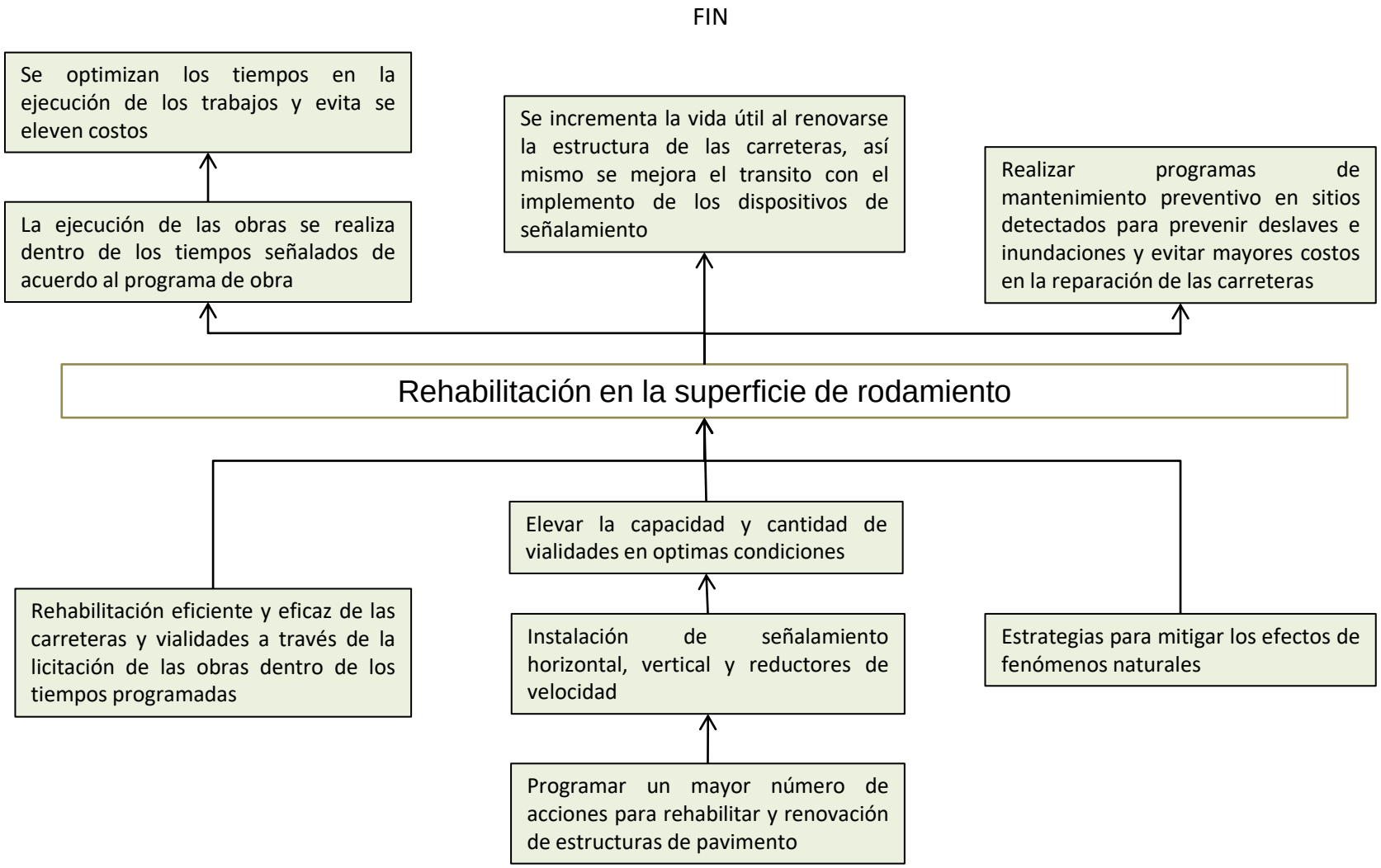
Grupo Opositor
Población inconforme por la rehabilitación de la infraestructura carretera

Grupo de Beneficiados
Población beneficiada directa

Grupos	Intereses	Problemas Perceptibles	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Habitantes Beneficiados.	Mayor acceso a la movilidad y conectividad.	• Deterioro y falta de capacidad vial.	N/A
• Población opositor	N/A	N/A	N/A
• Grupo Ejecutor (Junta de Caminos)	Mejora las condiciones de la Infraestructura de Comunicaciones.	• Manifestación social. • Falta de suficiencia presupuestal.	Retraso o suspensión de la obra.
• Grupo Indiferente	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	• Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.	Modificación del entorno de forma negativa.

4.3.- Árbol de Problemas
Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje




FIN
Se optimizan los tiempos en la ejecución de los trabajos y evita se eleven costos
Se incrementa la vida útil al renovarse la estructura de las carreteras, así mismo se mejora el transito con el implemento de los dispositivos de señalamiento
Realizar programas de mantenimiento preventivo en sitios detectados para prevenir deslaves e inundaciones y evitar mayores costos en la reparación de las carreteras
La ejecución de las obras se realiza dentro de los tiempos señalados de acuerdo al programa de obra
Rehabilitación en la superficie de rodamiento
Elevar la capacidad y cantidad de vialidades en optimas condiciones
Rehabilitación eficiente y eficaz de las carreteras y vialidades a través de la licitación de las obras dentro de los tiempos programadas
Instalación de señalamiento horizontal, vertical y reductores de velocidad
Estrategias para mitigar los efectos de fenómenos naturales
Programar un mayor número de acciones para rehabilitar y renovación de estructuras de pavimento
MEDIOS

	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	*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.*	**Nombre:** Rehabilitación de carreteras alimentadoras **Formula:** (Kilómetros de caminos rehabilitados en el periodo * 100) / total de Km de caminos de la red primaria libre de peaje con requerimiento	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.
PROPÓSITO	*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.*	Disminución del tiempo en la intercomunicación en los municipios del Estado de México Incremento de la velocidad de los vehículos Agilizan el traslado de los usuarios, aumentando su seguridad y al mismo tiempo disminuyendo 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 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	- *Base y sub-base repuestas incrementan las condiciones actuales de la superficie de rodamiento* - *La carpeta asfáltica y las losas de concreto reconstruidas.*	Ahorro en costos generalizados de viajes	Estudios de transporte y vialidad	Proceso de licitación en tiempo y forma
ACTIVIDADES	*Integración de la información sobre la rehabilitación y reconstrucción de carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente:* *1.-Gestión de recursos (de asignación, de autorización y de ejecución).* *2.-Formulación de estudios y proyectos para la asignación y autorización del presupuesto autorizado* *3.-Licitación y gestión de las obras* *4.-Ejecución de obra* *5.-Supervisión de obra* *6.- Entrega - recepción de los trabajos realizados*	Costo para realizar 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

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

Población de referencia:

Población total de la entidad: 15,175,862 habitantes

Población no afectada: 2,276,379 (15%)

Población afectada por el problema: 12,899,483 (85%)

Población pendiente de atención 2,708,891 (21%)

Población Objetivo 10,190,591 (79%)

Grupo Ejecutor
Junta de Caminos del Estado de México
GEM

Grupo Indiferente
Población beneficiada indirecta

Grupo Opositor
Población inconforme por la construcción y modernización, de la infraestructura carretera

Grupo de Beneficiados
Población beneficiada directa

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 entrono.	• 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.

EFECTOS

Atraso en la ejecución de las obras en los trabajos de construcción y ampliación de las carreteras y vialidades

El costo de las afectaciones por los predios es elevado, así como las negociaciones con los particulares y/o ejidatarios son procesos que conllevan mucho tiempo

Los publicitarios desconocen las fechas y retiros y/o reubicación de las estructuras por falta de aviso oportuno

Suspensión de las obras debido al bloqueo de los trabajos por la gente afectada

Problemas administrativos en el pago de predios para iniciar la ejecución de las obras

Falta de liberación y preservación del derecho de vía

Problemas en la liberación del derecho de vía, debido a la falta de vigilancia y preservación de los caminos

Existe inconformidad social debido a la expropiación de predios por obra pública

Liberación tardía de los recursos debido a la falta de los estudios preliminares: Costo beneficio, estudio ambiental y proyecto ejecutivo

Falta de control en el número de estructuras por permisos

CAUSAS

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

FIN

Administrar el derecho de vía para las obras de construcción y ampliación de la infraestructura vial primaria libre de peaje mediante la adquisición, administración de uso, aprovechamiento y protección del derecho de vía.

La junta de caminos determinará las medidas que considere necesarias apegado a la normatividad

Se agiliza la ejecución de los trabajos en construcción y modernización de caminos

Liberación y preservación del derecho de vía

Identificación, liberación y preservación del derecho de vía para la construcción, modernización y operación de los caminos estatales.

Regulación del derecho de vía mediante la vigilancia y preservación de los caminos

Solicitud de recursos en tiempo para no generar atraso en la ejecución de las obras debido al pago en la adquisición de los predios.

MEDIOS

	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	*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.*	**Nombre:** Preservación del Derecho de Vía **Formula:** 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	*Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal para la preservación del derecho de vía con los actores involucrados para la administración, vigilancia y liberación del derecho de vía.*	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	- *Derecho de vía liberado de obstáculos* - *Franja de derecho de vía inventariada.* - *Unidades colocadas en lugares autorizados.*	Avalúos catastrales con dependencias del Gobierno Estatal y Gobierno Federal. Expropiación de predios	Dictámenes de avaluó actualizado	Contar con los permisos en tiempo y forma para la realización de las obras.
ACTIVIDADES	*Integración de la información sobre la rehabilitación de carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente:* *1.- Identificación, liberación y preservación del derecho de vía para la construcción y operación de los caminos de jurisdicción estatal.* *2.- Dictaminar el otorgamiento de autorizaciones para la ejecución de obras dentro de la franja de derecho de vía.* *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.*	Existen instrumentos jurídicos encargados de normar la preservación y el derecho de vía de la infraestructura carretera en el Estado de México. - Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de México - Planes de Desarrollo Urbano Municipal - Planes Parciales de Desarrollo Urbano - Planes Regionales de Desarrollo Urbano	Supervisión a través de las instituciones: -Junta de Caminos del Estado de México. -H. Ayuntamientos del Estado de México.	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

Población de referencia:

Población total de la entidad: 3,035,172 habitantes

Población no afectada: 455,276 (15%)

Población afectada por el problema: 2,579,897 (85%)

Población pendiente de atención 464,381 (18%)

Población Objetivo 2,115,515 (82%)

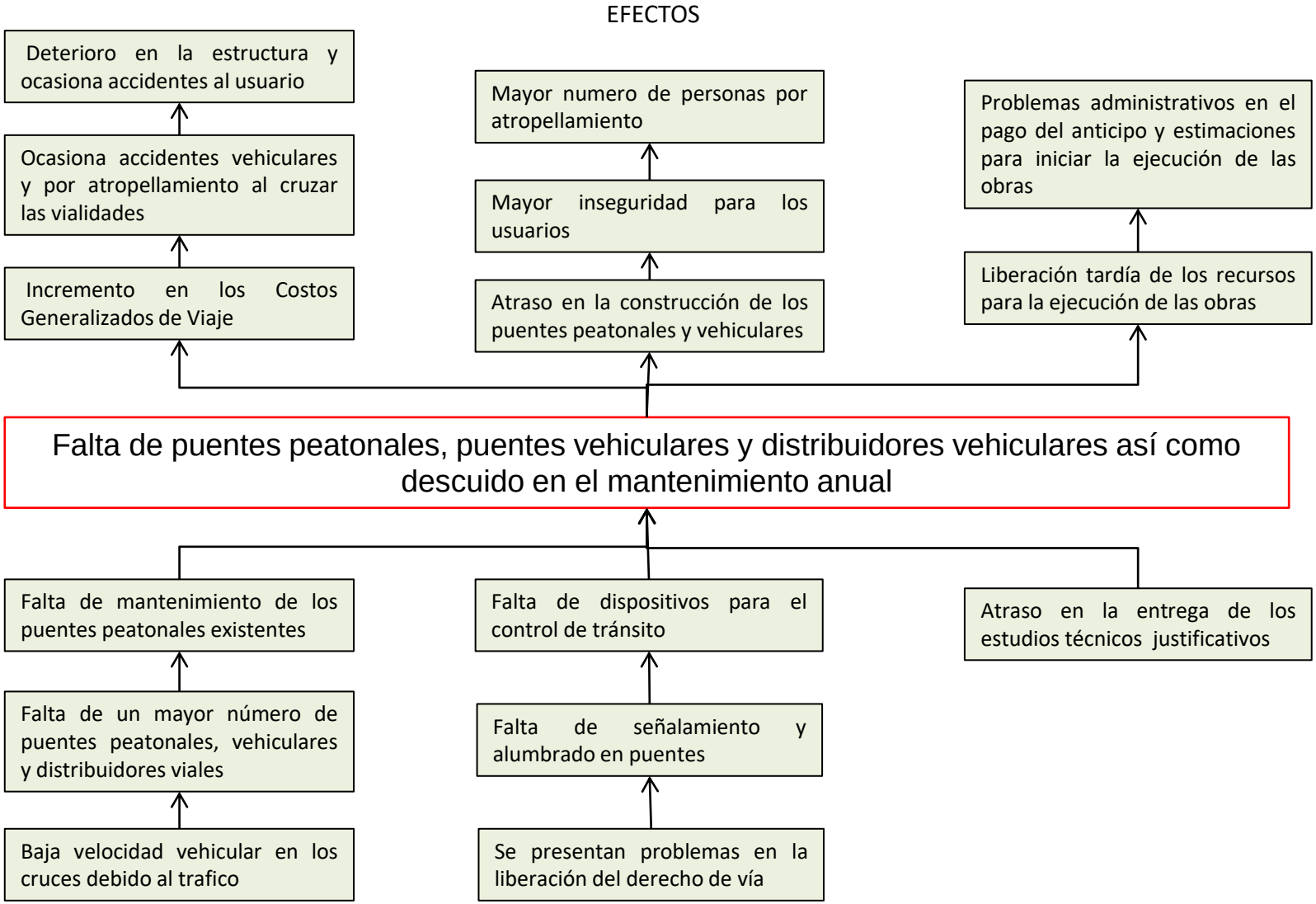
Grupo Ejecutor
Junta de Caminos del Estado de México
GEM

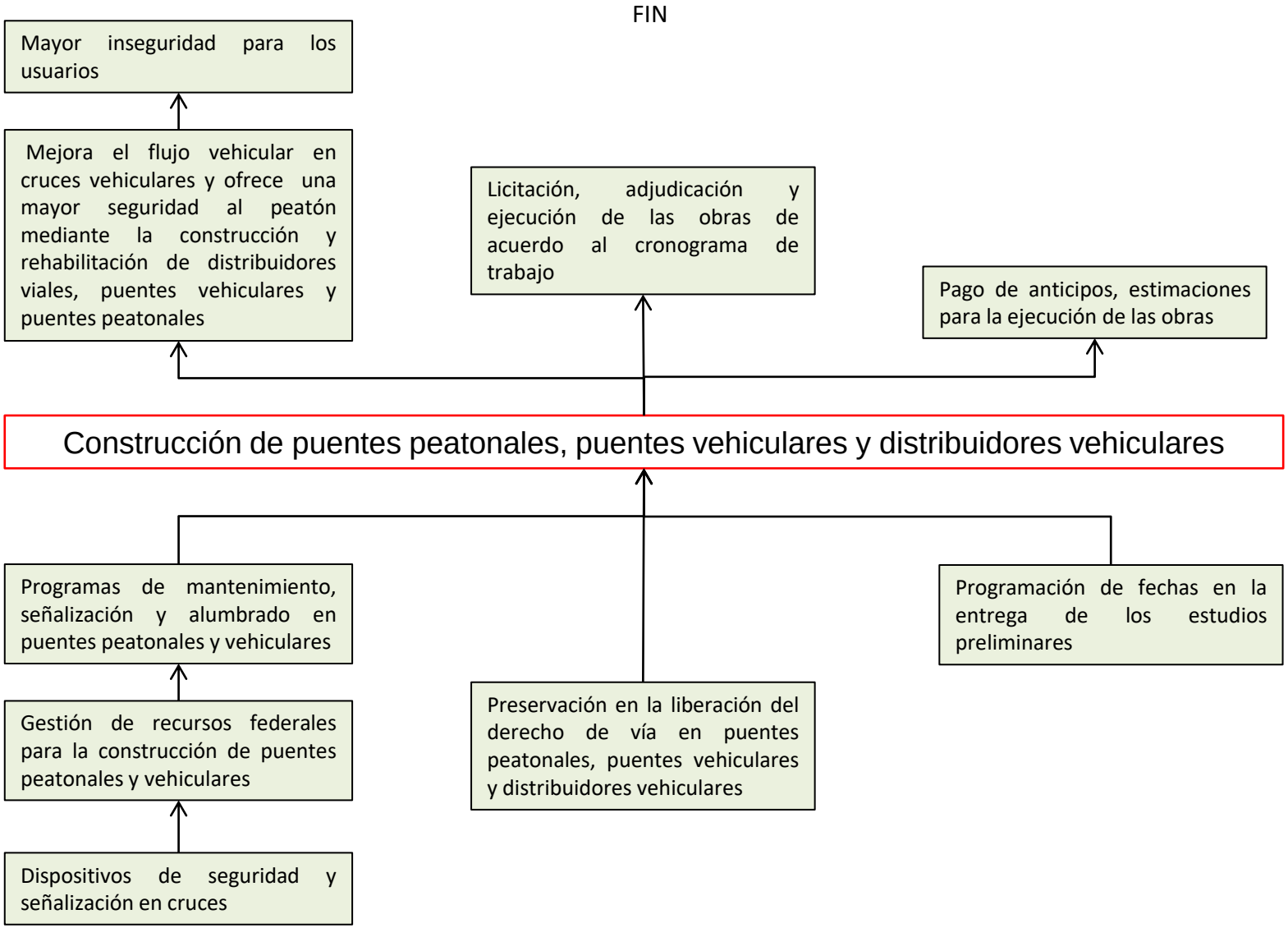
Grupo Indiferente
Población beneficiada indirecta

Grupo Opositor
Población inconforme por la rehabilitación y construcción de puentes peatonales, puentes vehiculares y distribuidores viales

Grupo de Beneficiados
Población beneficiada directa

Grupos	Intereses	Problemas Perceptibles	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Habitantes Beneficiados.	Mayor seguridad de la población en general	• Deterioro y falta de capacidad vial.	N/A
• Población opositor	Protección de sus fuentes de ingreso.	• Disminución de sus ingresos	Inconformidad debido a la realización de los trabajos
• Grupo Ejecutor. (Junta de Caminos)	Mejora la conectividad así como da una mayor seguridad al cruzar las vialidades.	• Falta de suficiencia presupuestal.	Retraso en la ejecución de las obra.
• Grupo Indiferente	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	• Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.	Modificación del entorno de forma negativa.


EFECTOS
Deterioro en la estructura y ocasiona accidentes al usuario
Ocasiona accidentes vehiculares y por atropellamiento al cruzar las vialidades
Incremento en los Costos Generalizados de Viaje
Mayor numero de personas por atropellamiento
Mayor inseguridad para los usuarios
Atraso en la construcción de los puentes peatonales y vehiculares
Problemas administrativos en el pago del anticipo y estimaciones para iniciar la ejecución de las obras
Liberación tardía de los recursos para la ejecución de las obras
Falta de puentes peatonales, puentes vehiculares y distribuidores vehiculares así como descuido en el mantenimiento anual
Falta de mantenimiento de los puentes peatonales existentes
Falta de un mayor número de puentes peatonales, vehiculares y distribuidores viales
Baja velocidad vehicular en los cruces debido al trafico
Falta de dispositivos para el control de tránsito
Falta de señalamiento y alumbrado en puentes
Se presentan problemas en la liberación del derecho de vía
Atraso en la entrega de los estudios técnicos justificativos
CAUSAS


FIN
Mayor inseguridad para los usuarios
Mejora el flujo vehicular en cruces vehiculares y ofrece una mayor seguridad al peatón mediante la construcción y rehabilitación de distribuidores viales, puentes vehiculares y puentes peatonales
Licitación, adjudicación y ejecución de las obras de acuerdo al cronograma de trabajo
Pago de anticipos, estimaciones para la ejecución de las obras
Construcción de puentes peatonales, puentes vehiculares y distribuidores vehiculares
Programas de mantenimiento, señalización y alumbrado en puentes peatonales y vehiculares
Programación de fechas en la entrega de los estudios preliminares
Gestión de recursos federales para la construcción de puentes peatonales y vehiculares
Preservación en la liberación del derecho de vía en puentes peatonales, puentes vehiculares y distribuidores vehiculares
Dispositivos de seguridad y señalización en cruces
MEDIOS

	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	*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.*	**Nombre:** Construcción y rehabilitación de puentes en carreteras alimentadoras **Formula:** (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	*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.*	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	- *Puentes peatonales elevados construidos con estructura metálica u otro material de acuerdo a la situación geográfica* - *Distribuidores vehiculares construidos con diseños óptimos* - *Puentes y distribuidores rehabilitados a sus características de proyecto originales*	Ahorro en costos generalizados de viajes	Estudios de transporte y vialidad	Proceso de licitación en tiempo y forma
ACTIVIDADES	*Integración de la información sobre la construcción y rehabilitación de puentes en carreteras:* *1.-Gestión de recursos (de asignación, de autorización y de ejecución).* *2.-Realización de estudios y proyectos (proyecto ejecutivo, estudio ambiental y estudios costo beneficio), para la asignación y autorización de los recursos* *3.- Licitación y gestión para la construcción y rehabilitación de puentes peatonales y vehiculares* *4.- Ejecución de las obras* *5.- Supervisión de las obras* *6.- Entrega - recepción de los trabajos realizados*	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