



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
MÉXICO



ESTADO DE
MÉXICO
¡El poder de servir!

MATRIZ DE MARCO LÓGICO 2024

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

030501030201

1.1.- Población objetivo

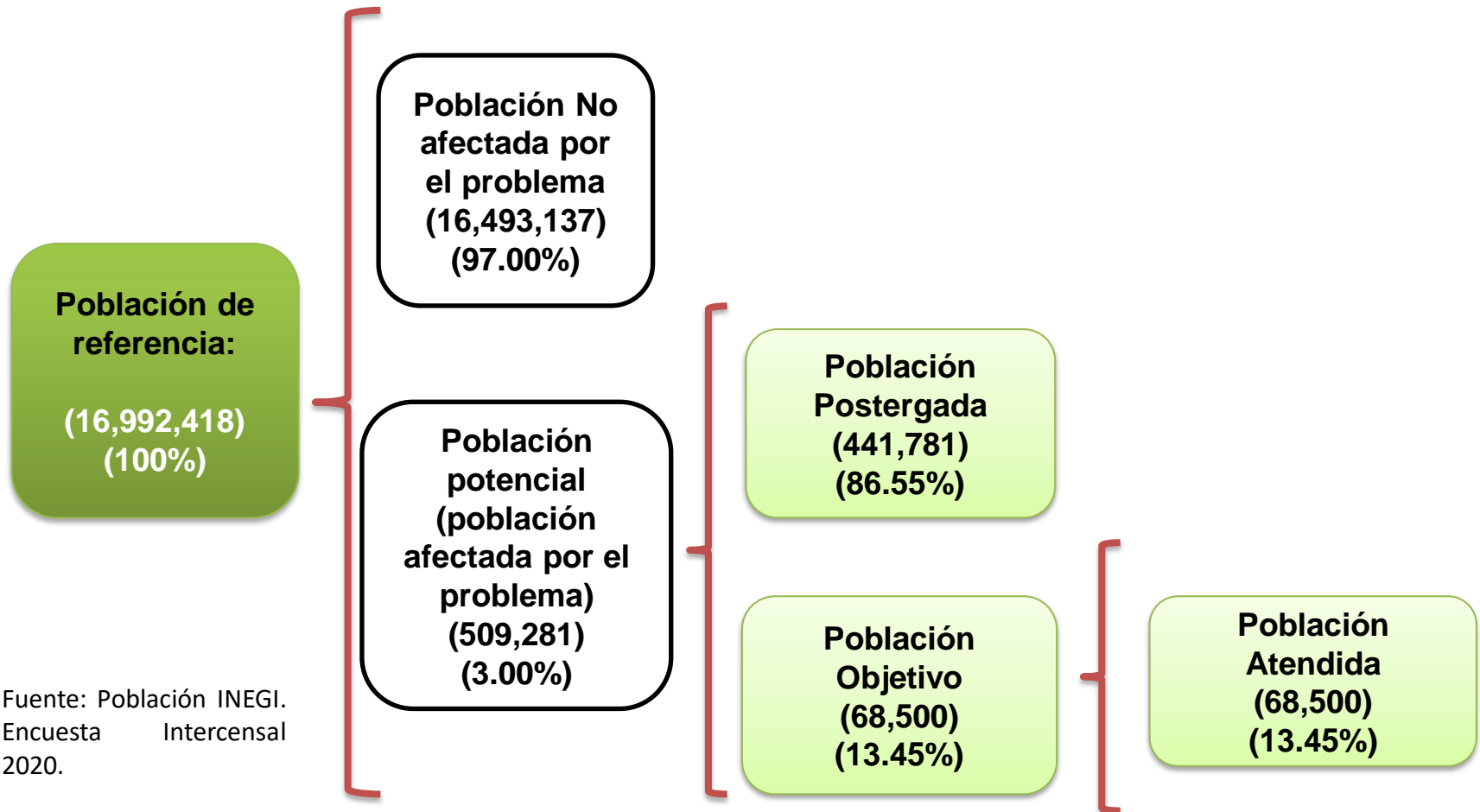
1.2.- Análisis de involucrados

1.3.- Árbol de problemas

1.4.- Árbol de objetivos

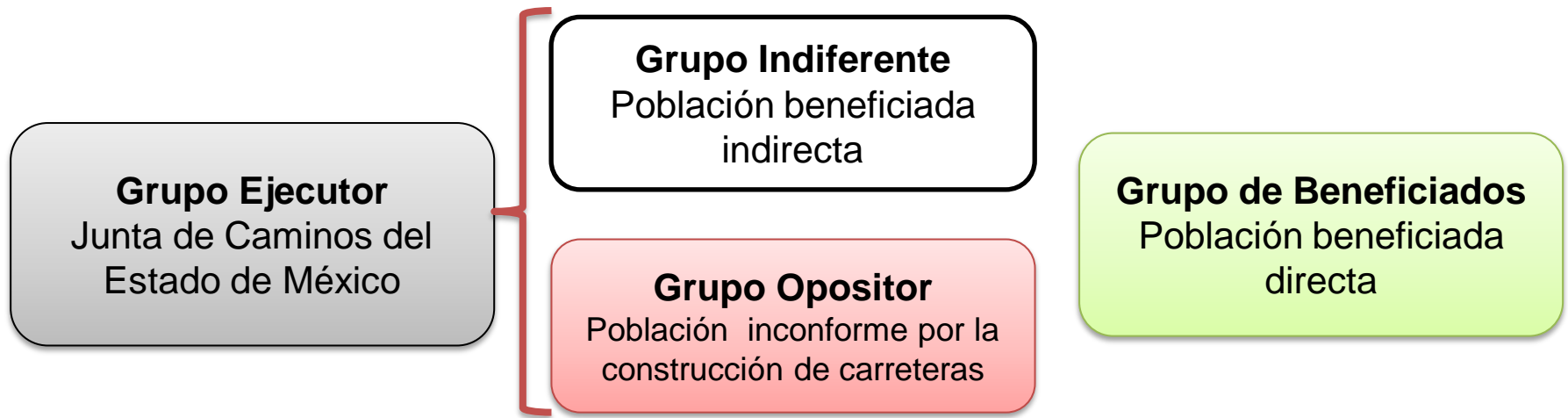
1.5.- Matriz de Marco Lógico

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



Fuente: Población INEGI.
Encuesta Intercensal
2020.

Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras

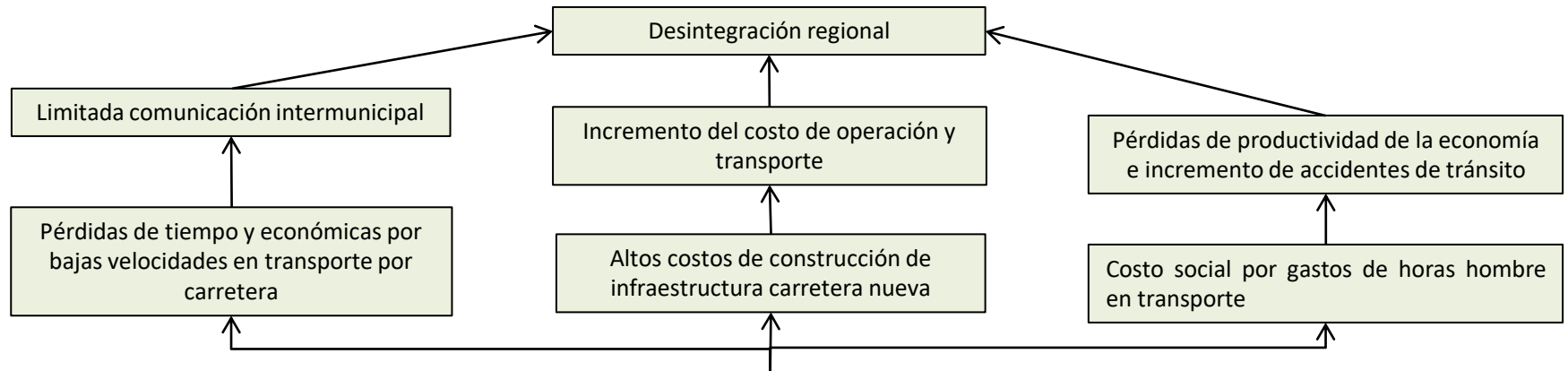


Grupo Analizado	Intereses	Principales Problemas Percibidos	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Beneficiarios	Mayor movilidad y conectividad regional e intermunicipal.	• Solicitudes de conectividad entre localidades.	Afectaciones vehiculares parciales durante la obra
• Opositores	Afectación de inmuebles particulares o de propiedad comunitaria.	• Posible afectación de propiedades de los inmuebles.	• Manifestarse e impedir el paso de su construcción por posibles afectaciones de inmuebles.
• Ejecutores (Junta de Caminos)	Construir infraestructura nueva para mayor movilidad y conectividad y mejorar la transitabilidad.	• Retraso o falta de proyectos ejecutivos y permisos. • Recursos limitados.	• Retraso o suspensión de la obra por liberación de derecho de vía, de liberación de recursos u obras inducidas de otras instancias.
• Indiferentes	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	• Alteración del medio ambiente o incumplimiento a la normatividad.	• Modificación del entorno de forma negativa.

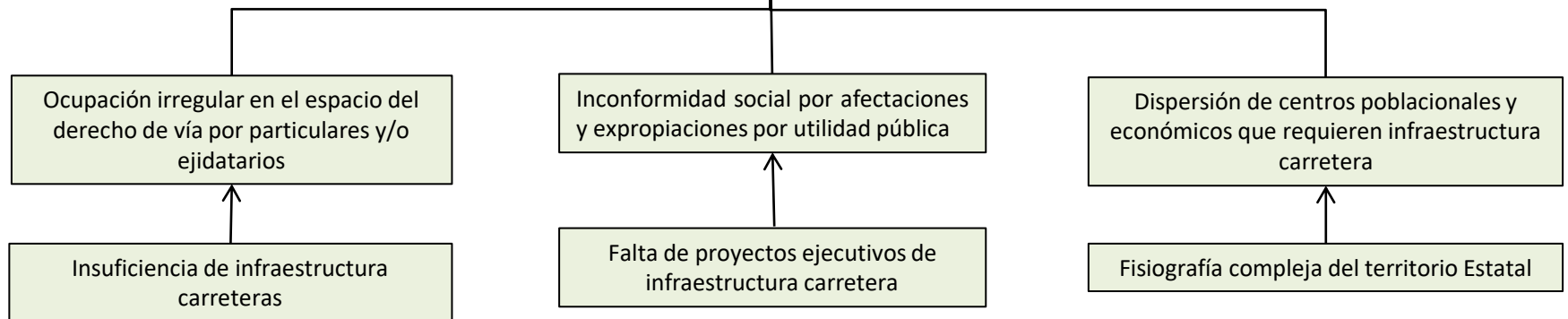
1.3.- Árbol del Problema (Árbol de causas-efectos) 2024

Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras

EFFECTOS



Infraestructura carretera insuficiente para la movilidad regional e intermunicipal

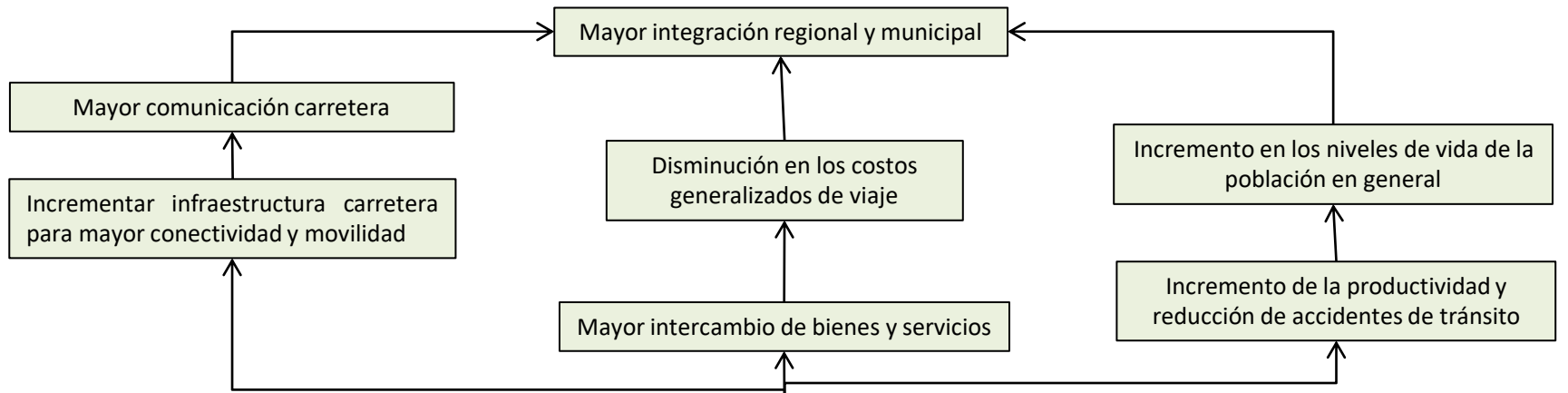


CAUSAS

1.4.- Árbol de Objetivos (Árbol de Medios-Fines) 2024

Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras

FINES



MEDIOS

1.5.- Matriz de Marco Lógico

Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras

030501030201

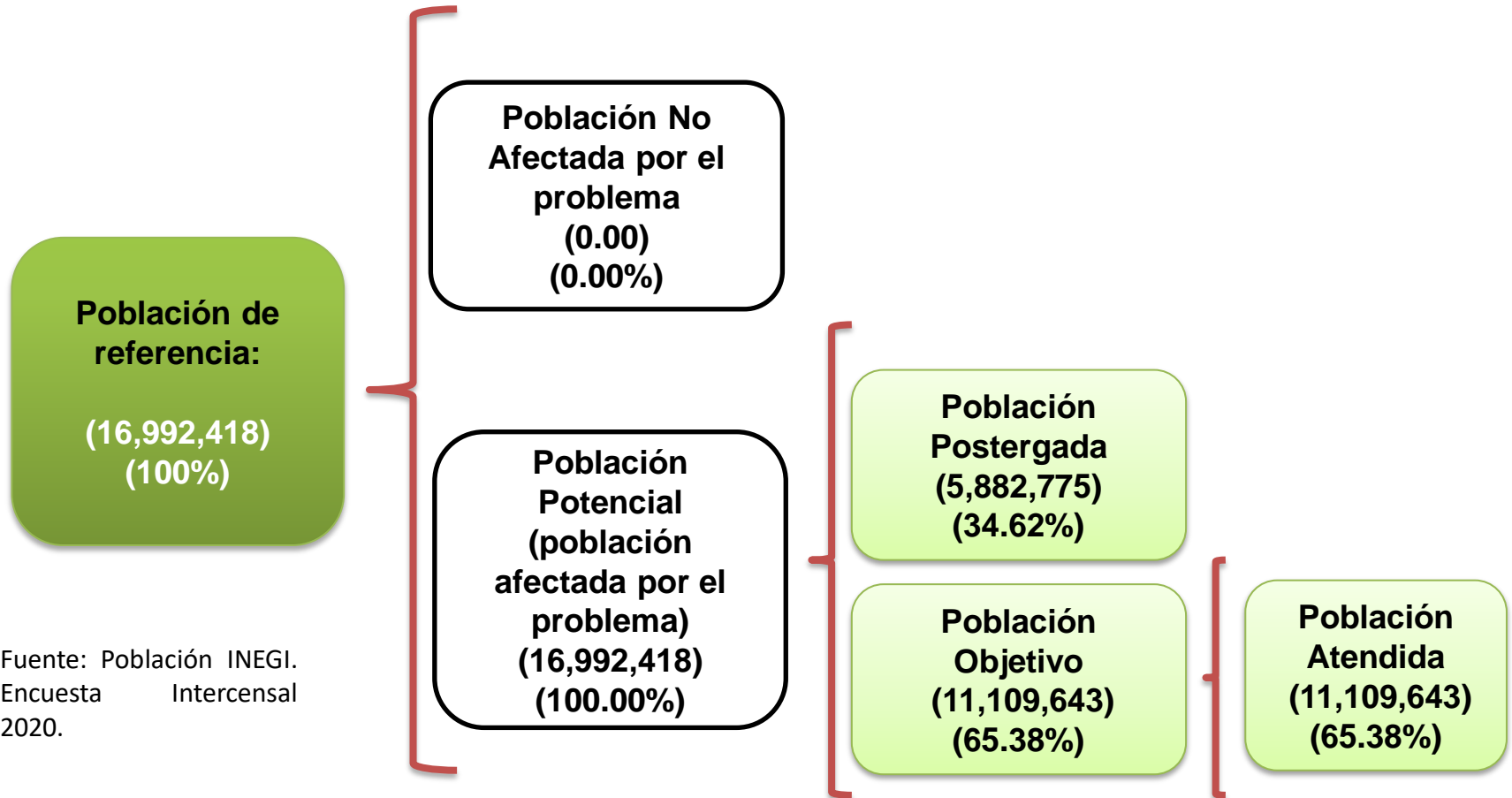
	RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
	OBJETIVOS			
FIN	Incrementar la longitud de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje, mediante la construcción de nuevos caminos y libramientos carreteros, que agilicen y mejoren la movilidad de la población y sus productos entre las localidades y sus cabeceras municipales, así como entre municipios y regiones y de esta manera garantizar la construcción de infraestructura resiliente para una mayor y mejor movilidad y conectividad	<p>Nombre: Construcción de carreteras alimentadoras</p> <p>Formula: $((\text{Kilómetros de carretera existente el año anterior} + \text{kilómetros de carretera año actual} / \text{kilómetros de carreteras estatales existentes el año anterior}) - 1) * 100.$</p>	<p>Inventario y calificación anual de la Red Estatal</p> <p>Indicadores de desempeño trimestral (Metas trimestrales)</p>	Participación de los sectores 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.	<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 generalizados de Viaje.</p> <p>Monitoreo de niveles de contaminación ambiental</p>	Preferentemente 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	<ul style="list-style-type: none"> - Libramientos construidos. - Caminos nuevos. -Etronques y accesos a carreteras construidos. 	Ahorro en Costos Generalizados de Viajes	Estudios de transporte y vialidad	Proceso de licitación en tiempo y forma
ACTIVIDADES	<p>Integración de la información sobre la construcción de carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.-Formulación de estudios y proyectos para la asignación y autorización del presupuesto autorizado 2.-Licitación y gestión de las obras 3.-Ejecución de obra 4.-Supervisión de obra 5.- Entrega - recepción de los trabajos realizados 	<p>Porcentaje del tiempo programado de la obra, sobre los tiempos de realización.</p> <p>Porcentaje del costo del proyecto sobre el costo de la obra.</p> <p>Tiempos de ejecución de los proyectos</p>	<p>Reportes trimestrales y mensuales</p> <p>Cronograma de actividades</p> <p>Supervisión de obra</p>	<p>Presupuestos autorizados oportunamente</p> <p>Autorizaciones de pago a tiempo</p> <p>Apoyo de autoridades municipales y federales</p>

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

030501030202

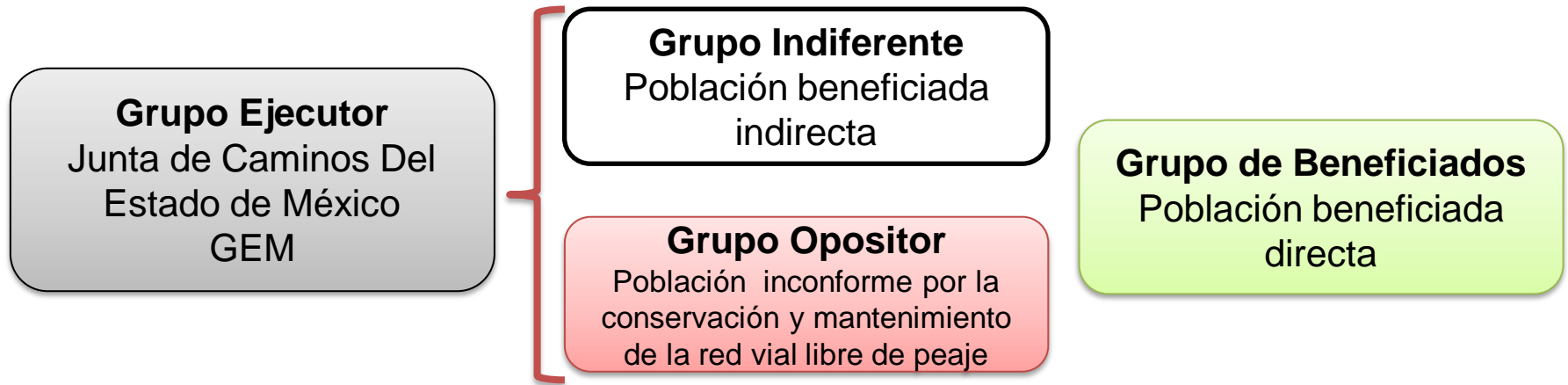
- 2.1.- Población objetivo
- 2.2.- Análisis de involucrados
- 2.3.- Árbol de problemas
- 2.4.- Árbol de objetivos
- 2.5.- Matriz de Marco Lógico

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



Fuente: Población INEGI.
Encuesta Intercensal
2020.

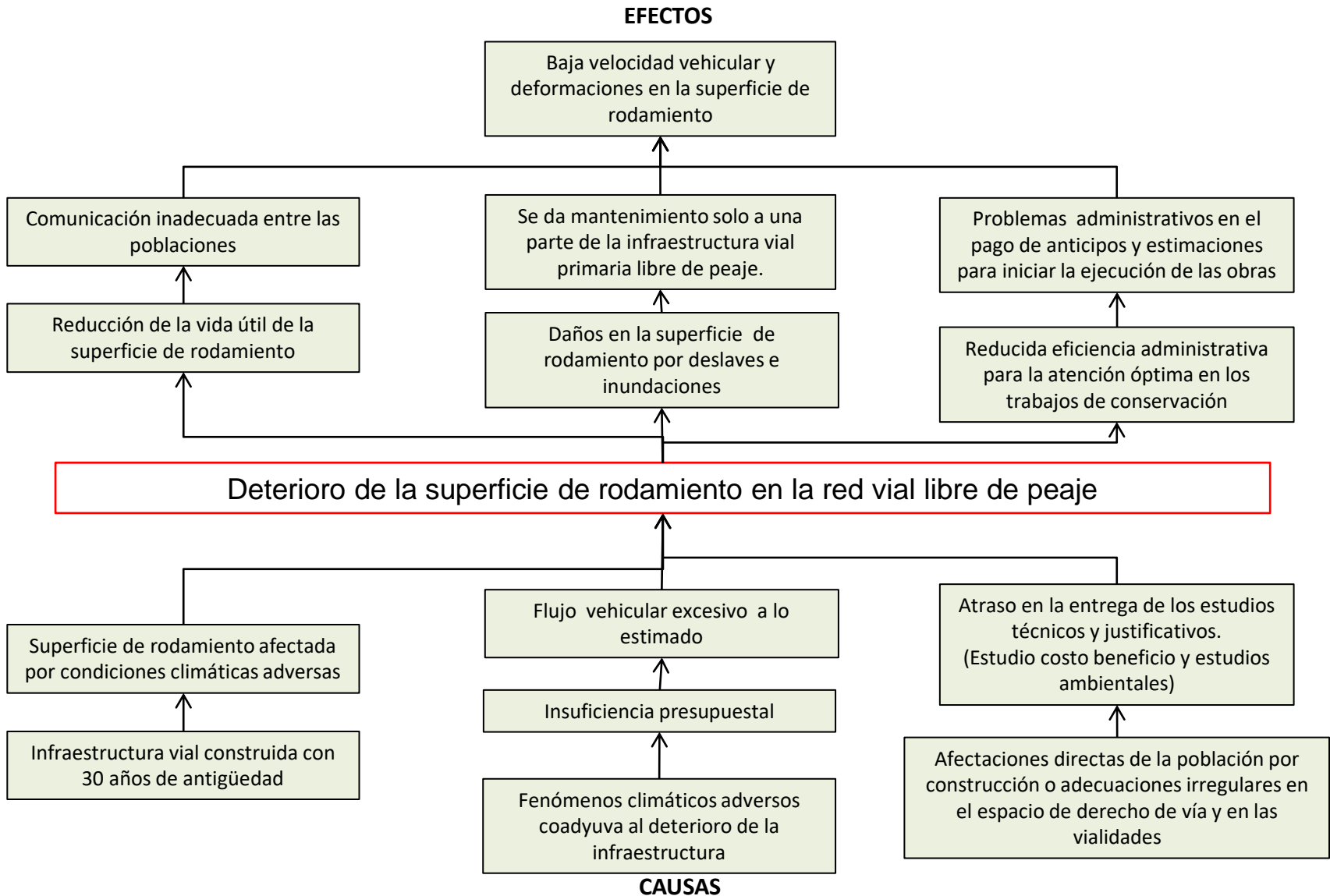
Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje



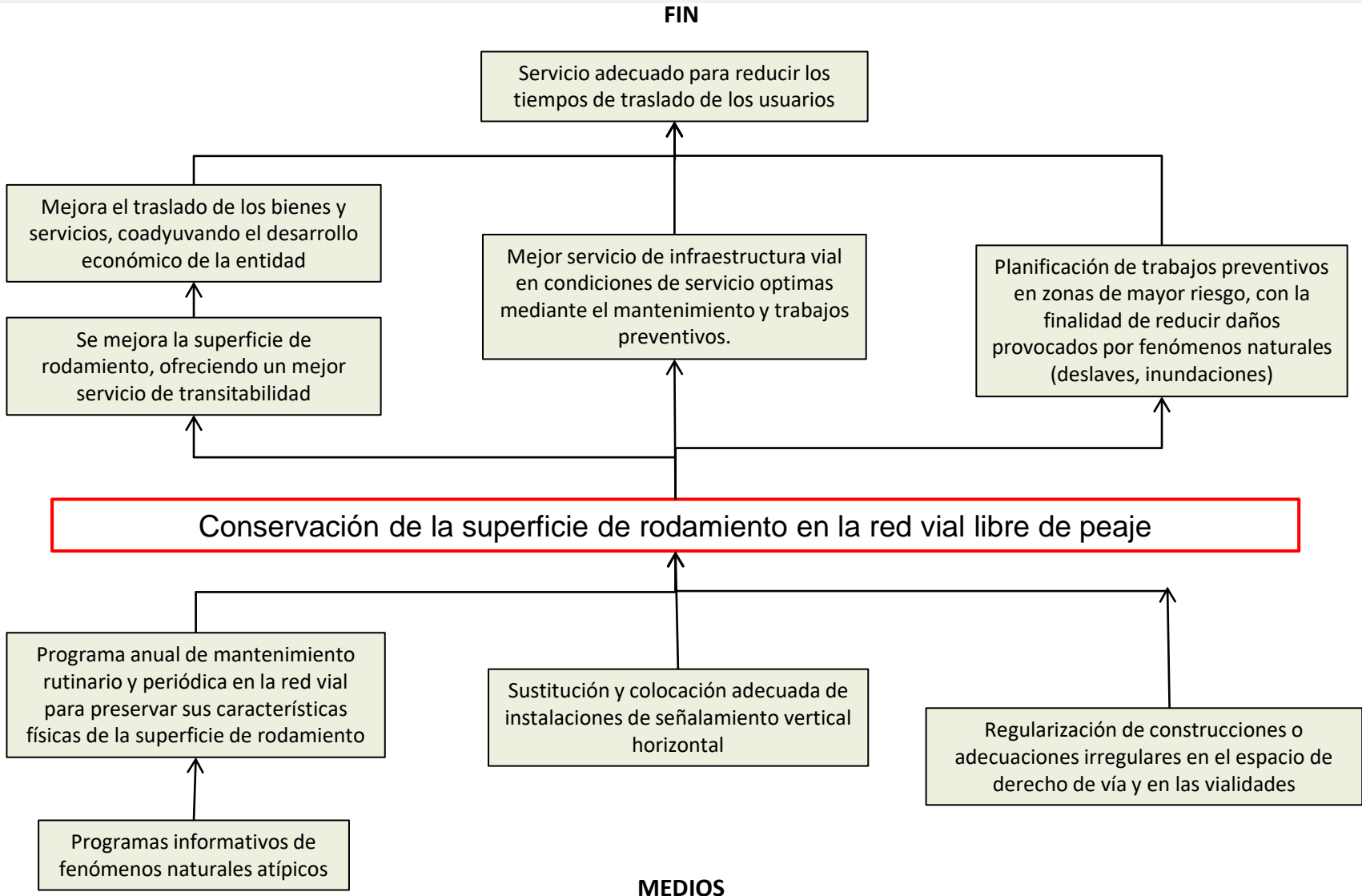
Grupo Analizado	Intereses	Principales Problemas Percibidos	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Beneficiarios	Preservar la calidad de la movilidad y conectividad de los caminos.	• Deterioro por falta de mantenimiento de la red y el tiempo de atención.	Afectaciones temporales durante los trabajos de conservación.
• Opositores	N/A	• N/A	N/A
• Ejecutores (Junta de Caminos)	Mantener la infraestructura vial primaria libre de peaje en óptimas condiciones de tránsito.	• Mayor cantidad de afectaciones en vialidades por la edad de la red. • Mayor flujo vehicular de lo habitual. • Afectaciones directas de la población por construcción o adecuaciones irregulares en el espacio de derecho de vía.	Retraso o suspensión de la obra por la falta de suministro de materia prima.
• Indiferentes	Conservación del medio ambiente y aplicación de la normatividad.	• Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.	Modificación del entorno de forma negativa.

2.3.- Árbol del Problema (Árbol de causas-efectos) 2024

Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje



2.4.-.- Árbol de Objetivos (Árbol de Medios-Fines) 2024 Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje



Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje

030501030202

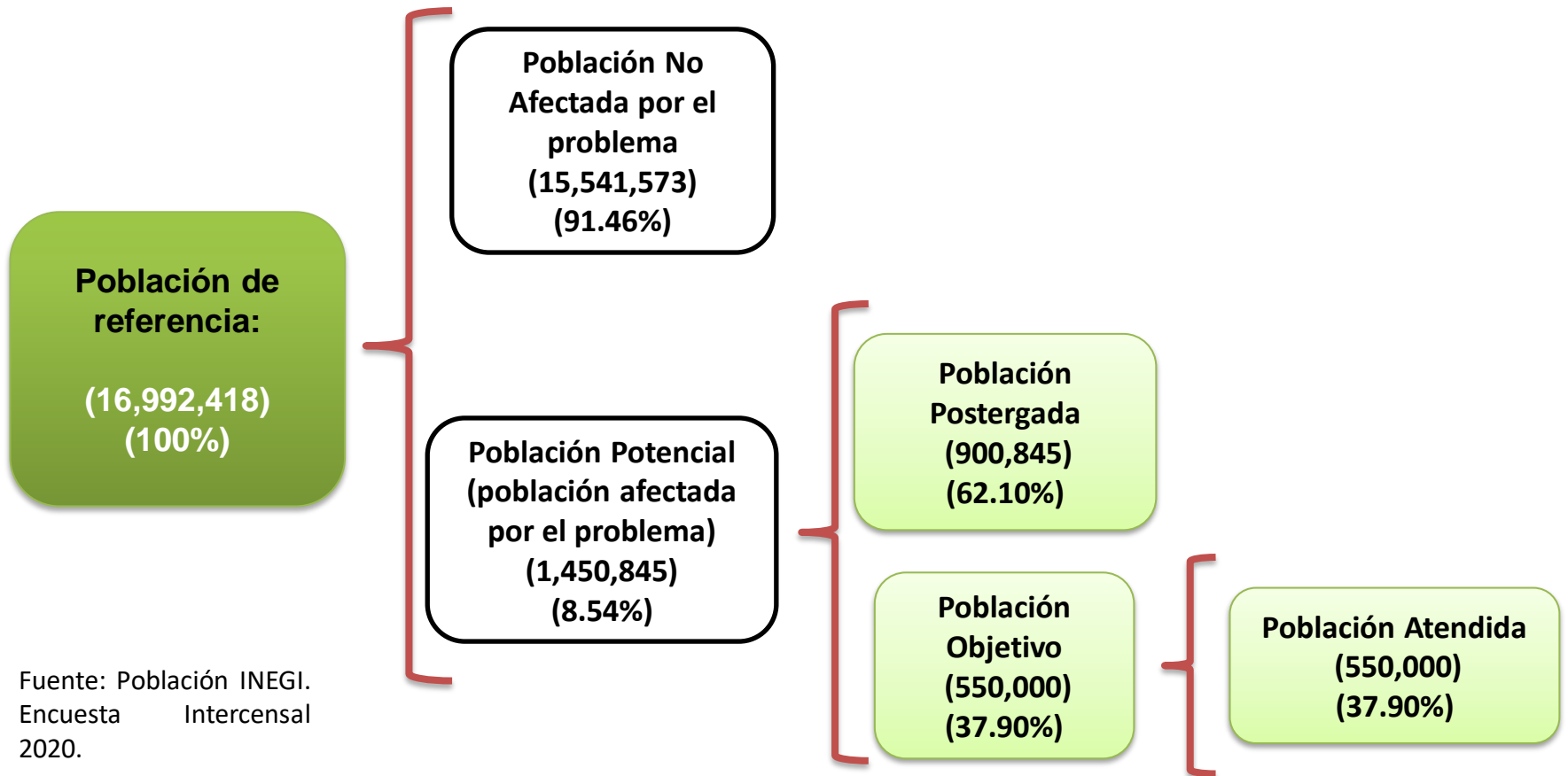
	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	Contribuir a mantener en buenas condiciones de transitabilidad vehicular las carreteras y vialidades, mediante la conservación rutinaria y periódica para ofrecer al usuario una Infraestructura vial, en condiciones adecuadas que mejore los tiempos de recorrido y disminuya los costos de operación, así como mantener la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje en óptimas condiciones de tránsito para facilitar el intercambio de productos y la movilidad de la población	Nombre: Conservación de la infraestructura Vial Primaria libre de peaje Formula: (kilómetro de caminos conservados en el periodo/Total de kilómetros de caminos de la Red primaria estatal libre de peaje)*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	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga. Proporcionar las condiciones óptimas de desplazamiento que 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 niveles de contaminación 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	<ul style="list-style-type: none"> - La red 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 carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente: 1.-Realización de estudios y proyectos (procedimiento constructivo), para la asignación y verificación 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	Kilometros de camios conservados sobre kilometros de caminos que integran la red	Cronograma de actividades Historico de atención por camino Verificación o supervisión de actividades por camino Reportes trimestrales y mensuales	Presupuestos autorizados oportunamente Autorizaciones de pago a tiempo Apoyo de autoridades municipales y federales

3. Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.

030501030203

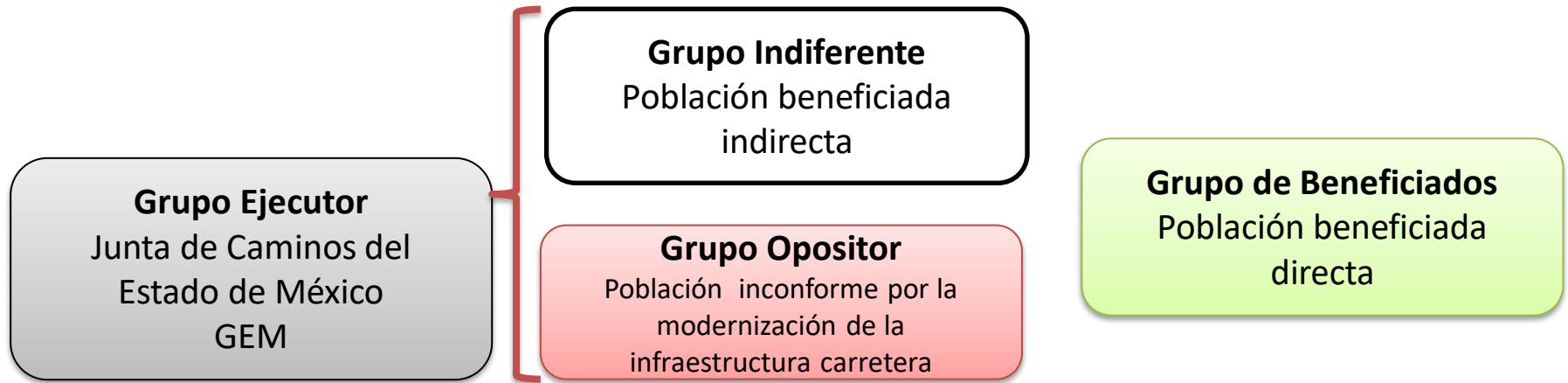
- 3.1.- Población objetivo
- 3.2.- Análisis de involucrados
- 3.3.- Árbol de problemas
- 3.4.- Árbol de objetivos
- 3.5.- Matriz de Marco Lógico

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



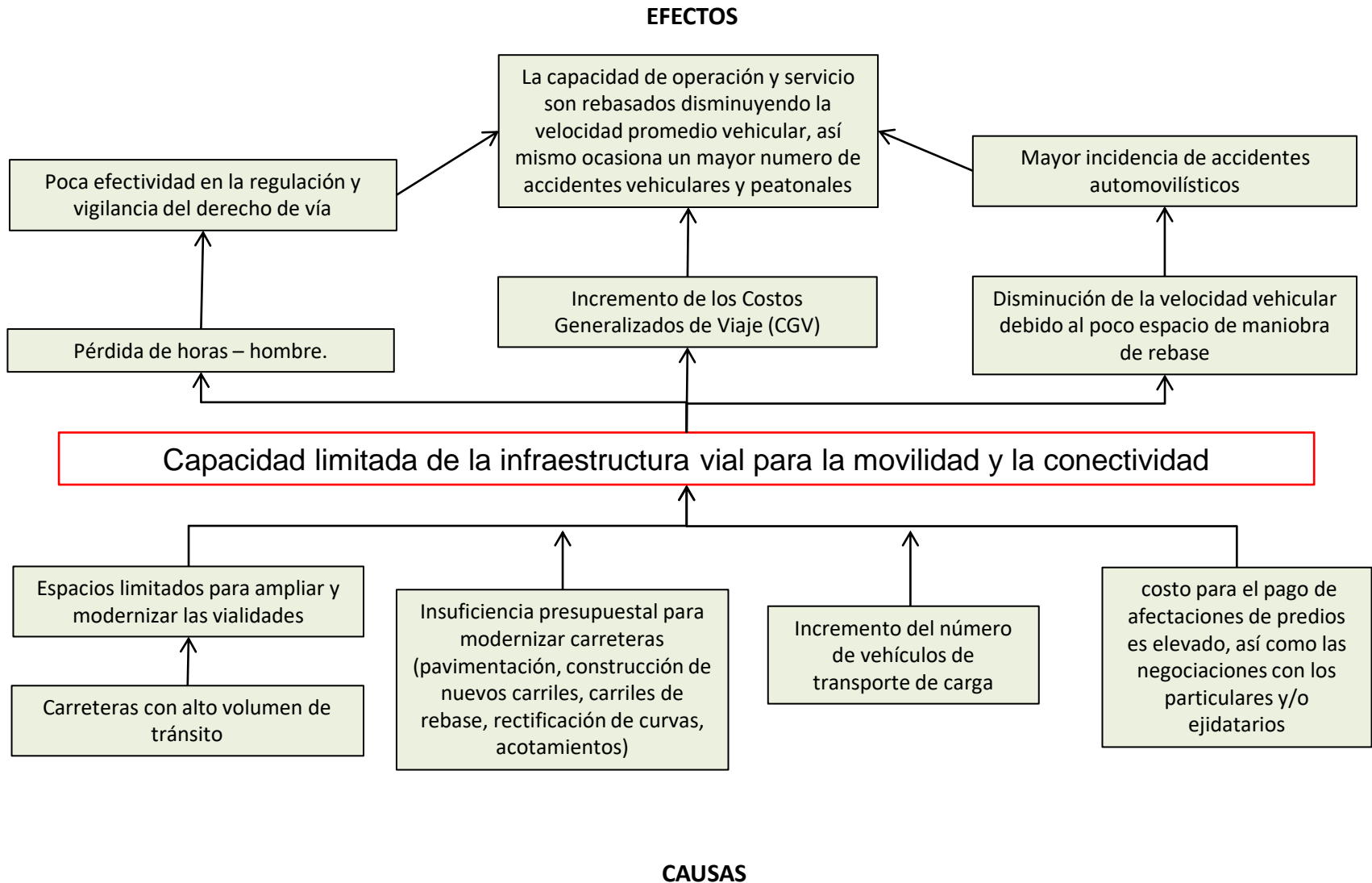
Fuente: Población INEGI.
Encuesta Intercensal
2020.

Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.



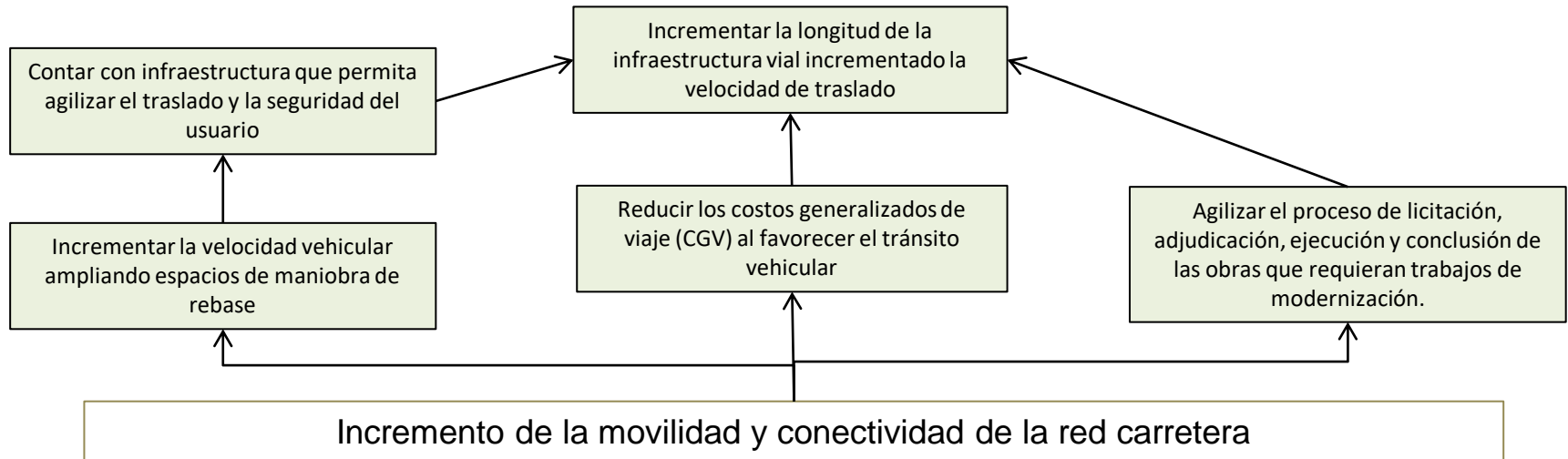
Grupo Analizado	Intereses	Principales Problemas Percibidos	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Beneficiarios	Mejores accesos para la movilidad y transitabilidad.	• Reducida capacidad vial.	Afectaciones temporales durante los trabajos.
• Opositores	Protección de sus fuentes de ingreso y por afectación en los inmuebles	• Disminución de sus ingresos y afectaciones en sus áreas comerciales y/o viviendas.	Manifestarse e impedir el paso de vía o de su modernización.
• Ejecutores (Junta de Caminos)	Modernizar y ampliar la Infraestructura vial.	• Costo del pago de afectaciones es elevado • Falta de suficiencia presupuestal.	Retraso o suspensión de la obra, por la falta de liberación de derecho de vía.
• Indiferentes	Conservación del medio ambiente y aplicación de la normatividad.	• Alteración del medio o a la incumplimiento a la normatividad.	Modificación del entorno de forma negativa.

3.3.- Árbol del Problema (Árbol de causas-efectos) 2024 Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.



3.4 .- Árbol de Objetivos (Árbol de Medios-Fines) 2024 Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.

FINES



MEDIOS

3.5.- Matriz de Marco Lógico

Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.

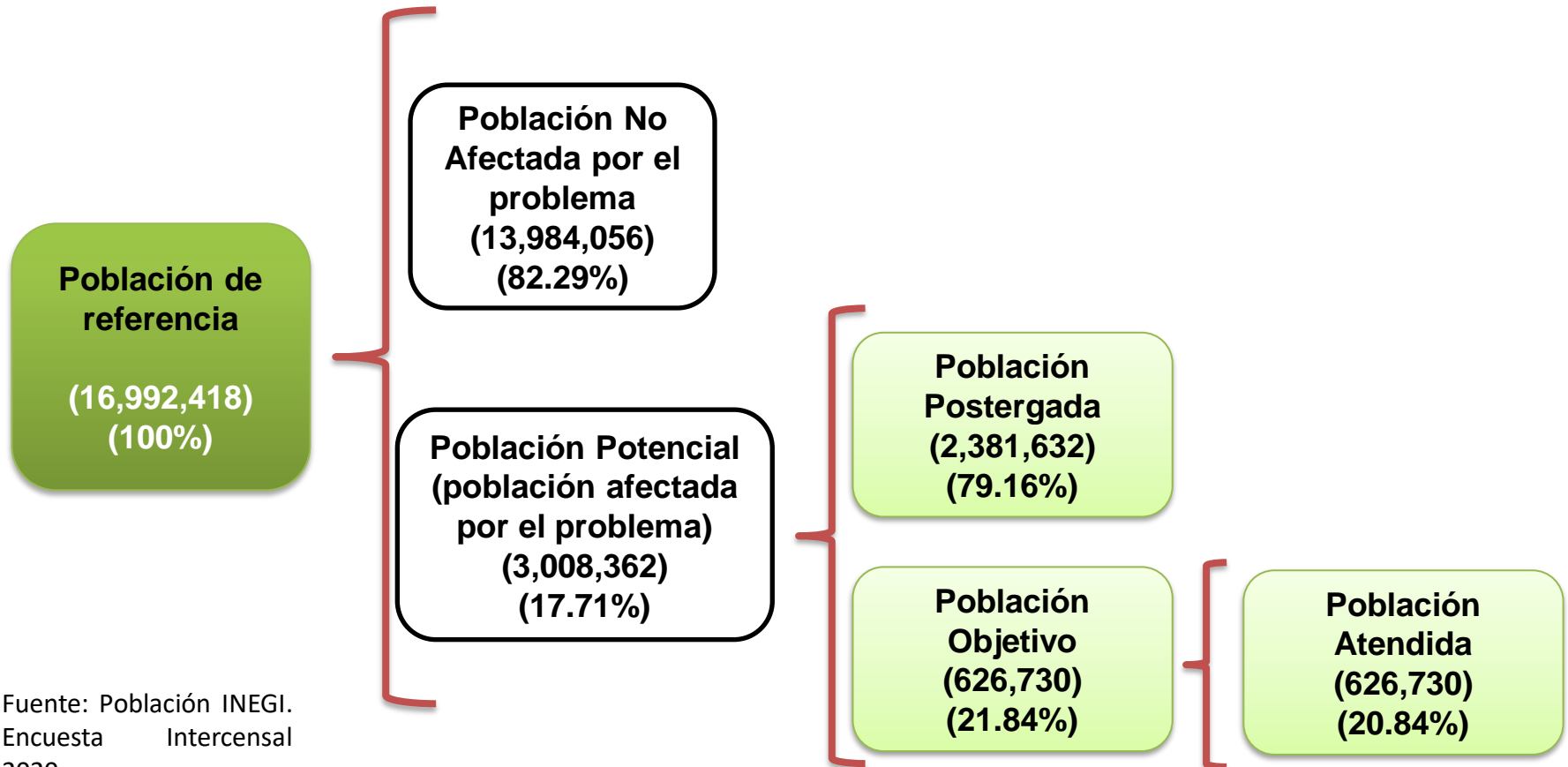
030501030203

	RESUMEN NARRATIVO OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
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 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 carretera con requerimiento 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	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.	-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.-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	Porcentaje de la cantidad de caminos modernizados anualmente contra los caminos de la red. Porcentaje de estudios existentes contra las obras realizadas.	Cronograma de actividades Verificación o supervisión de actividades por camino Reportes trimestrales y mensuales	Presupuestos autorizados oportunamente Autorizaciones de pago a tiempo Apoyo de autoridades municipales y federales

4. Rehabilitación de carreteras alimentadoras 030501030204

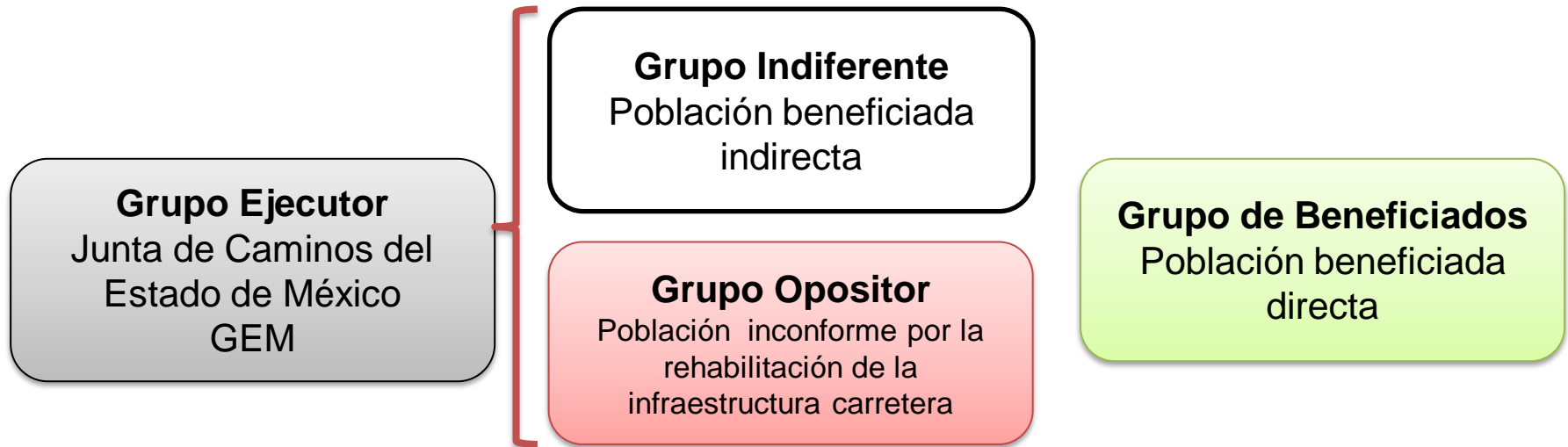
- 4.1.- Población objetivo
- 4.2.- Análisis de involucrados
- 4.3.- Árbol de problemas
- 4.4.- Árbol de objetivos
- 4.5.- Matriz de Marco Lógico

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



Fuente: Población INEGI.
Encuesta Intercensal
2020.

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

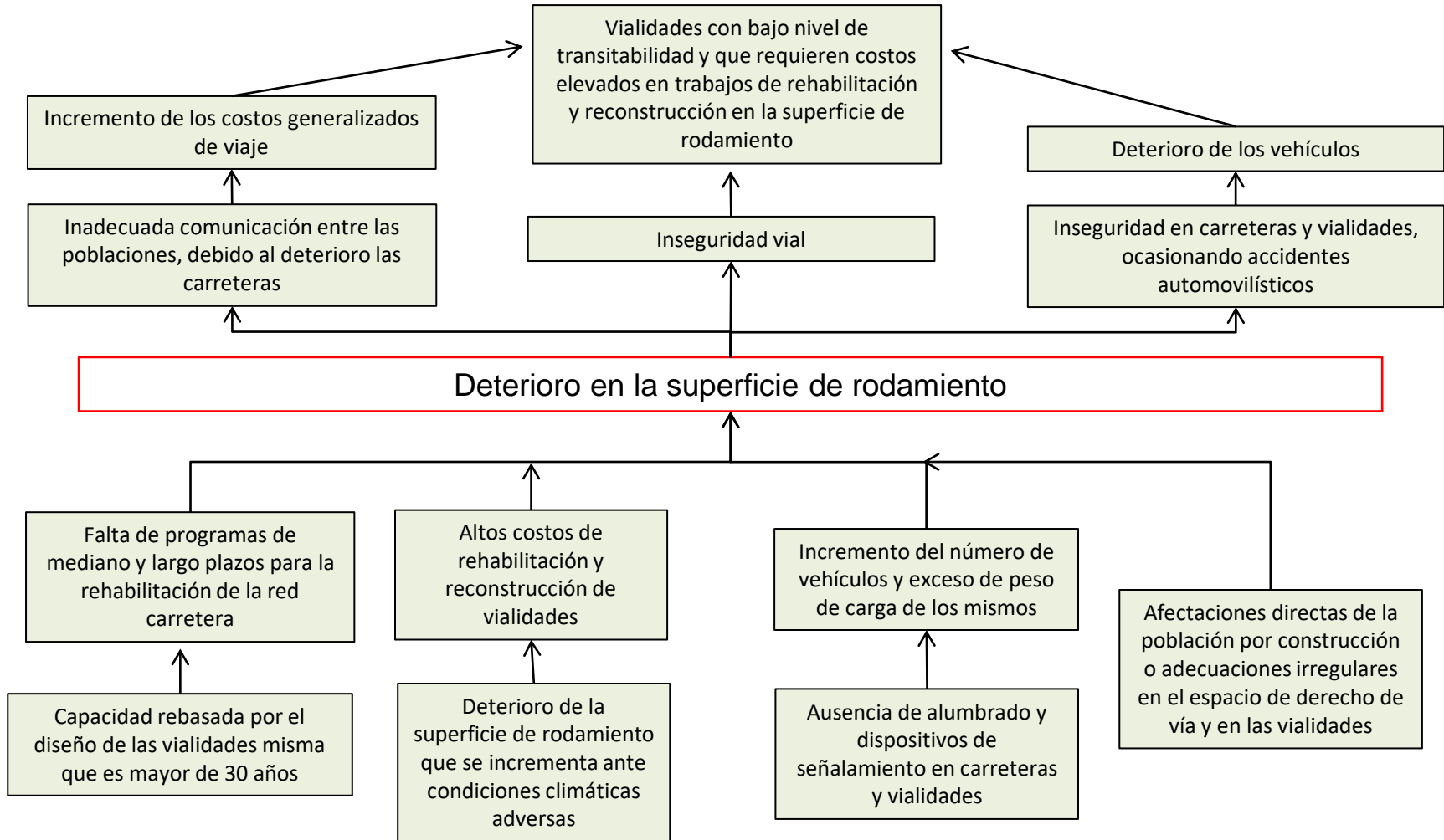


Grupo Analizado	Intereses	Principales Problemas Percibidos	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Beneficiarios	Mejoramiento de la transitabilidad y movilidad.	• Alto deterioro de las vialidades.	Afectaciones temporales durante los trabajos
• Opositores	N/A	• Solicitudes para incrementar la rapidez de realización de trabajos y/o el horario de realización de los mismos	N/A
• Ejecutores (Junta de Caminos)	Mejora las condiciones de la superficie de rodamiento, así como disminuir el índice de accidentes en la infraestructura vial	• Manifestación social por falta de atención • Falta de recursos suficientes.	Retraso o suspensión de la obra.
• Indiferentes	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 del Problema (Árbol de causas-efectos) 2024

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

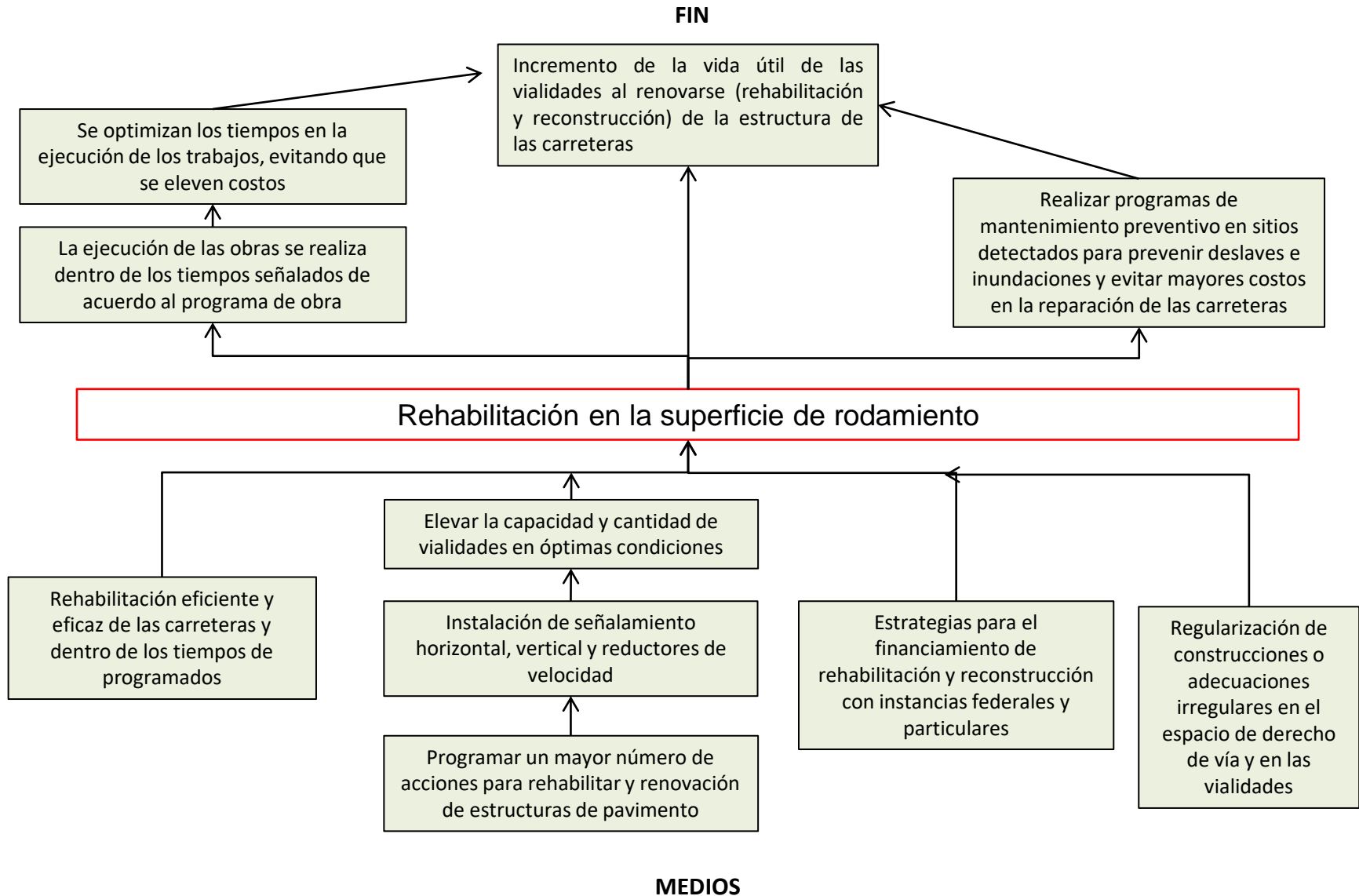
EFFECTOS



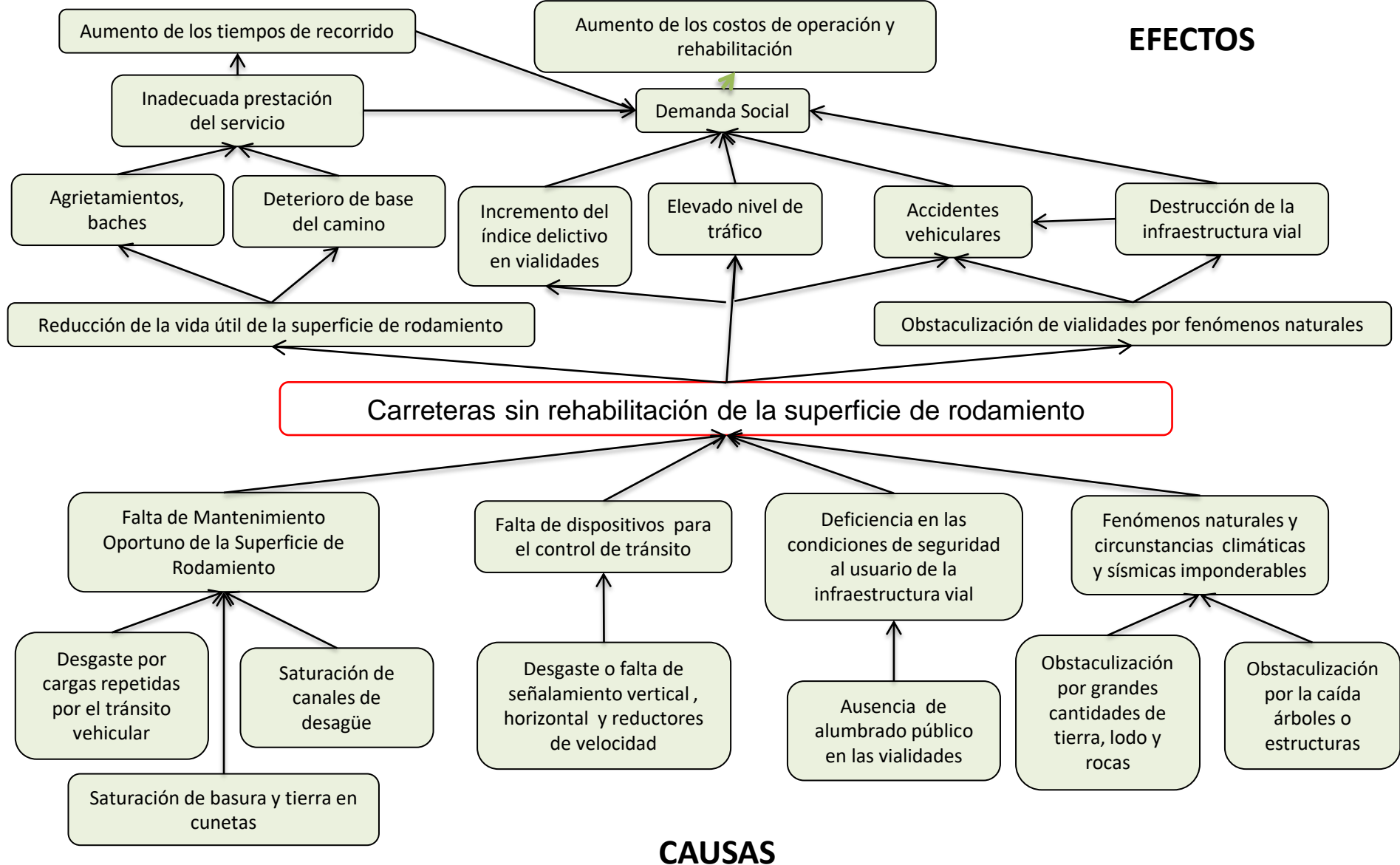
CAUSAS

4.4.-.- Árbol de Objetivos (Árbol de Medios-Fines) 2024

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

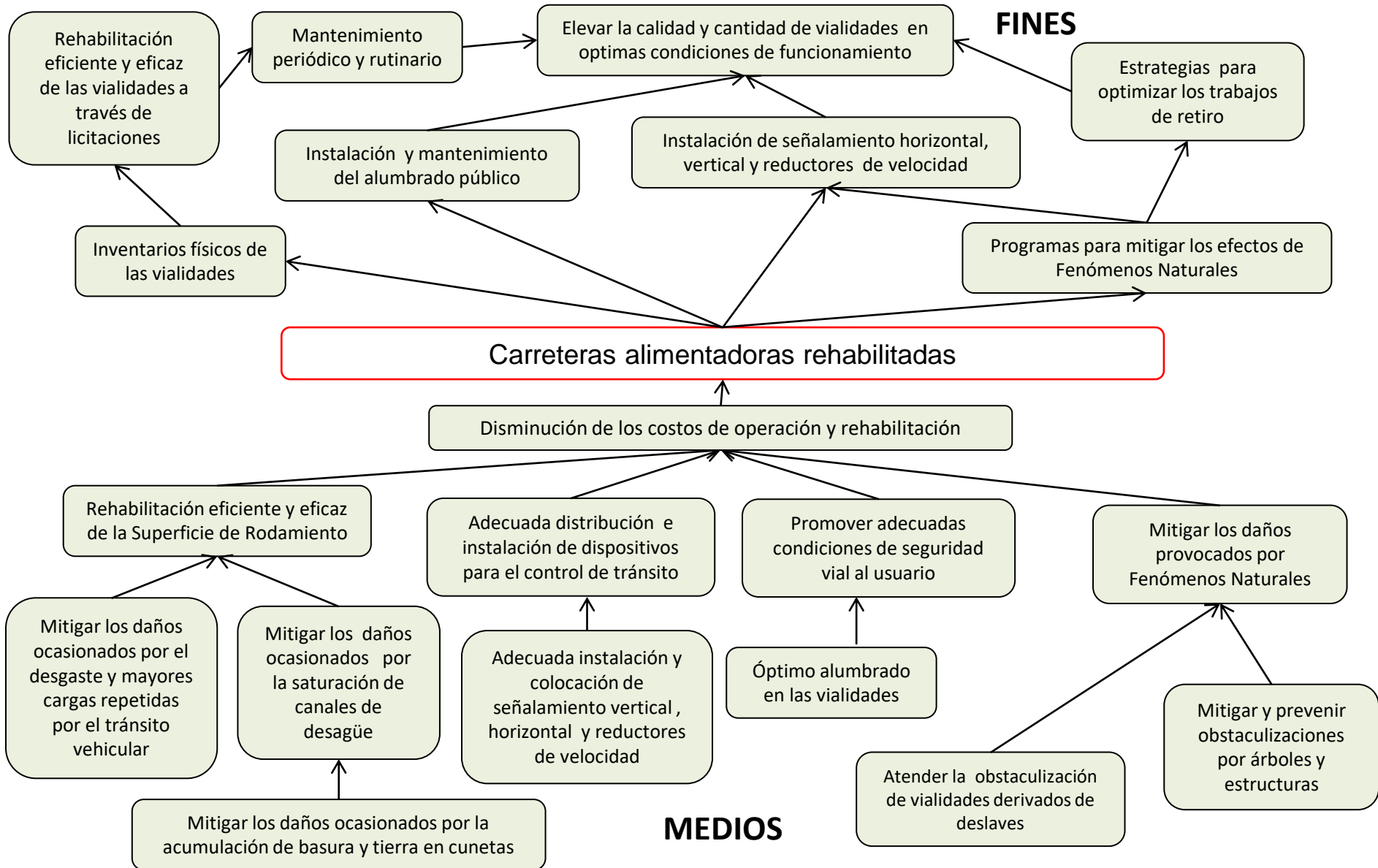


4.4.- Árbol del Problema (Árbol de causas-efectos) 2024 Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje



4.4.-.- Árbol de Objetivos (Árbol de Medios-Fines) 2024

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	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 garantiza 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.	<p>Nombre: Rehabilitación de carreteras alimentadoras</p> <p>Formula: (Kilómetros de caminos rehabilitados / total de Km de caminos de la red primaria libre de peaje con requerimiento)*100</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	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.	<p>Disminución del tiempo en la intercomunicación en los municipios del Estado de México</p> <p>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</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"> - 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 de carreteras y vialidades primarias libre de peaje mediante la integración de lo siguiente: 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 realizados	<p>Porcentaje del tiempo programado de la obra, sobre los tiempos de realización.</p> <p>Porcentaje de caminos rehabilitados, entre caminos de la red</p> <p>Tiempos de ejecución de los proyectos</p>	<p>Reportes trimestrales y mensuales</p> <p>Cronograma de actividades</p> <p>Supervisión de obra</p>	<p>Presupuestos autorizados oportunamente</p> <p>Autorizaciones de pago a tiempo</p> <p>Apoyo de autoridades municipales y federales</p>

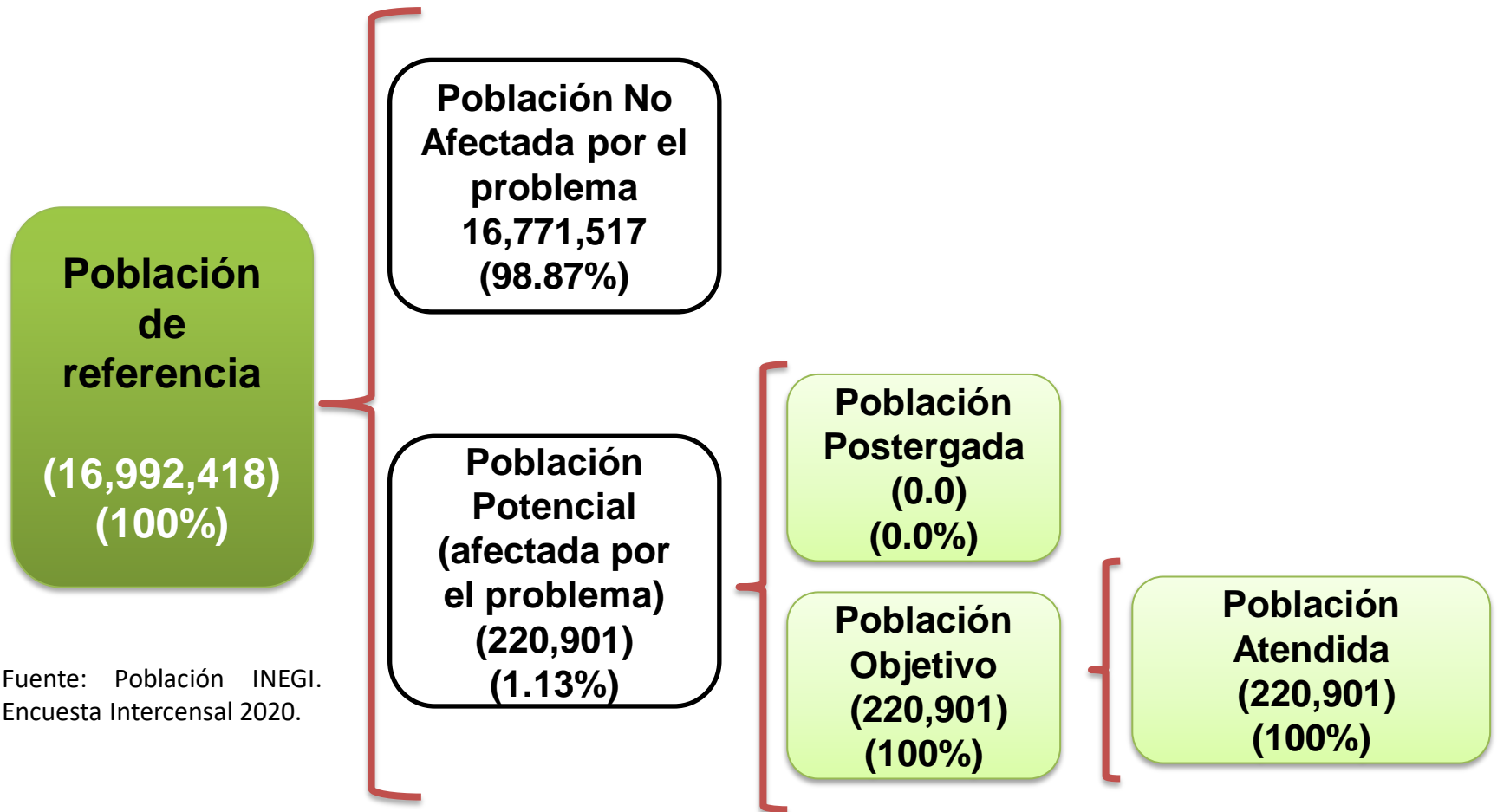
5. Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje

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

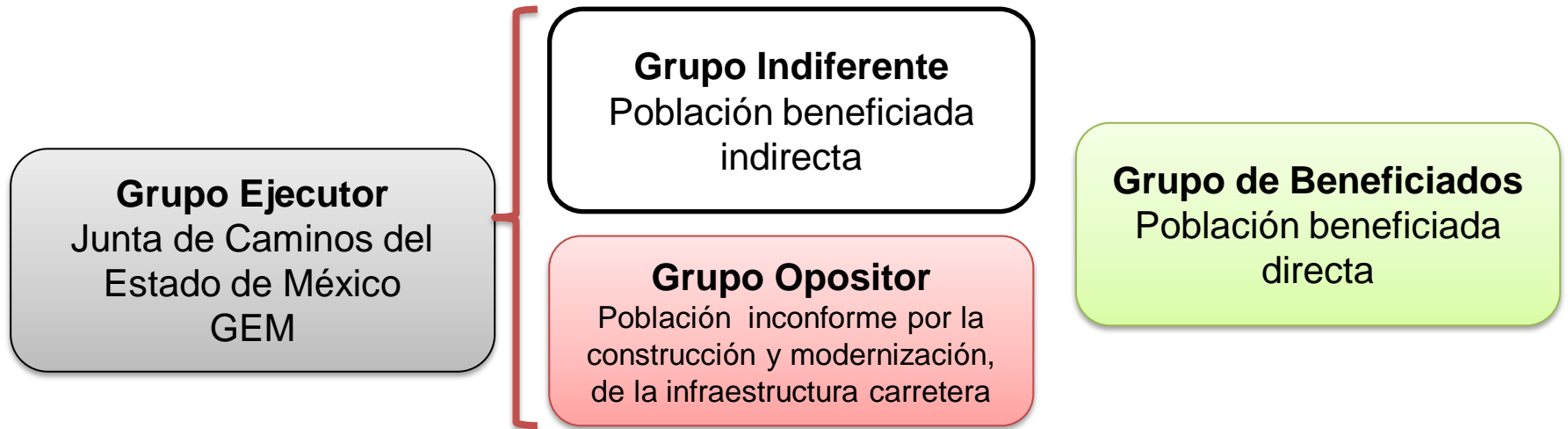
5.1.- Determinación de la población objetivo

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



Fuente: Población INEGI.
Encuesta Intercensal 2020.

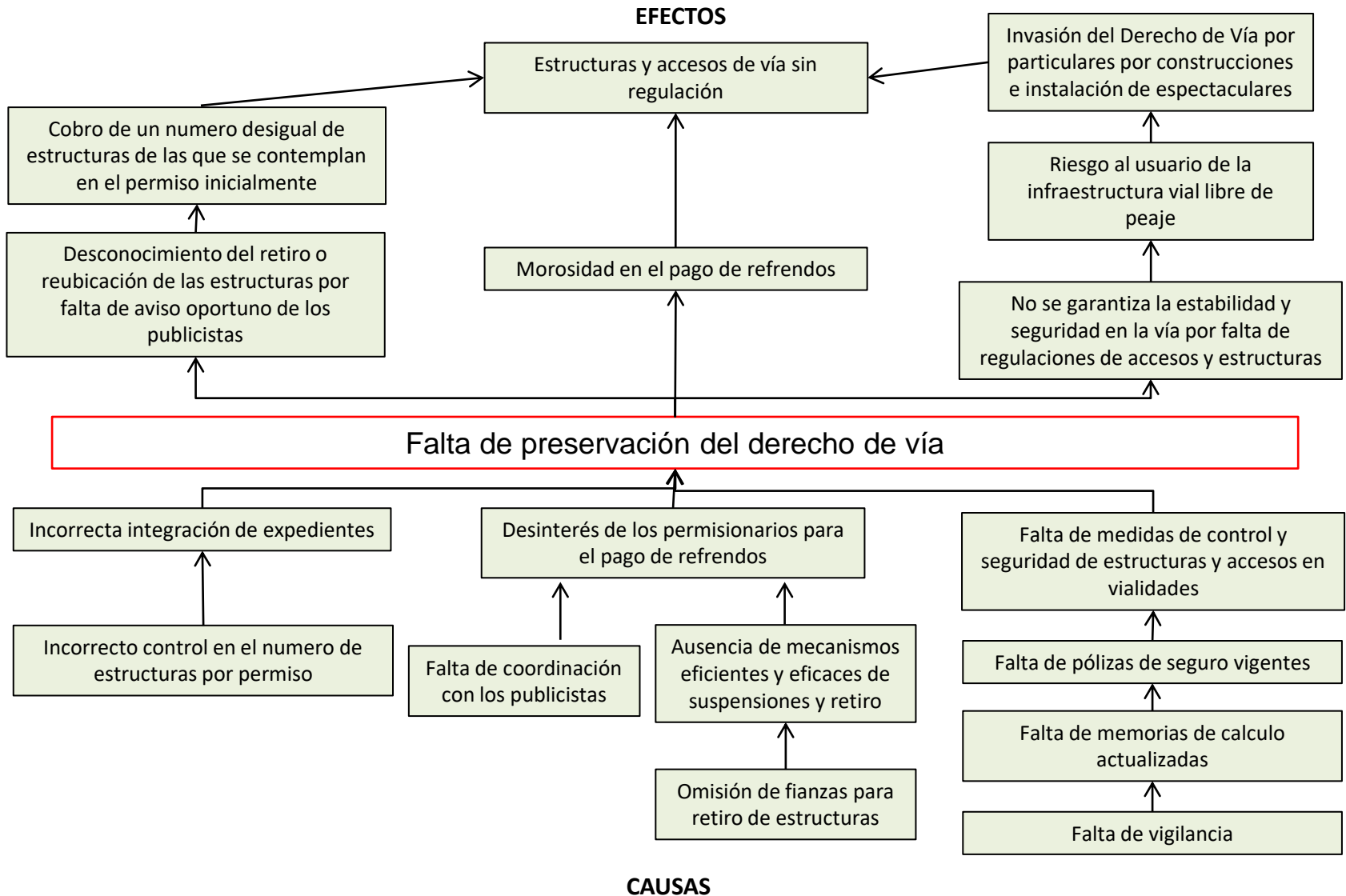
Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje



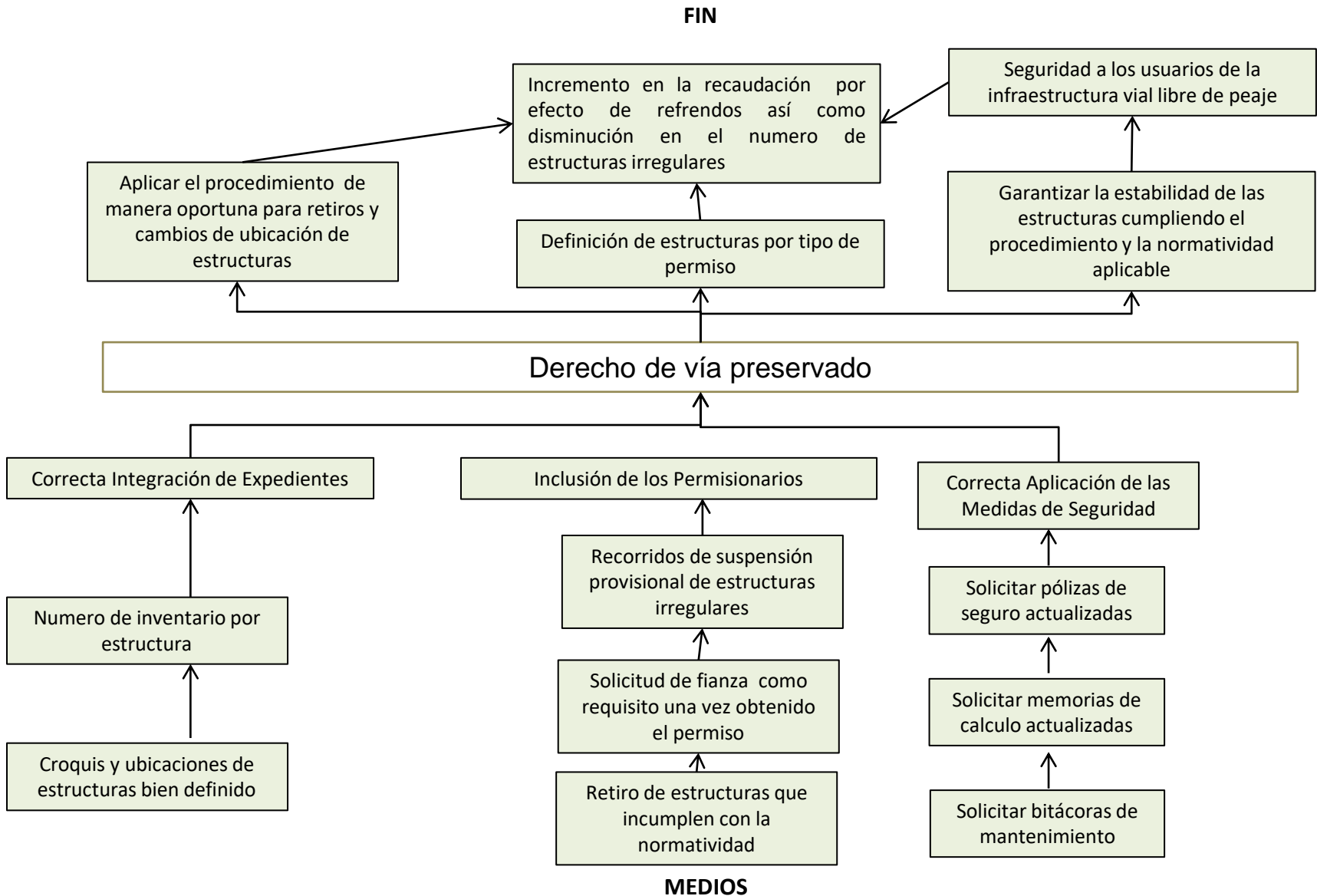
Grupo Analizado	Intereses	Principales Problemas Percibidos	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Beneficiarios	Facilidad para promover campañas publicitarias para apegarse a las reglas de solicitud de permisos.	<ul style="list-style-type: none"> Deterioro y contaminación visual del paisaje. Invasión del Derecho de Vía por particulares por construcciones e instalación de espectaculares 	Afectaciones a terceros durante el proceso.
• Opositores	Protección de sus fuentes de ingreso, patrimonio y calidad del entorno.	<ul style="list-style-type: none"> Disminución del tiempo libre 	Ocupación irregular del derecho de vía por parte de la población
• Ejecutores (Junta de Caminos)	Construcción y modernización de la Infraestructura carretera.	<ul style="list-style-type: none"> Falta de recursos suficientes Oposición de la ciudadanía 	Falta de recaudación de recursos
• Indiferentes	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	<ul style="list-style-type: none"> Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad. 	Modificación del entorno de forma negativa.

5.3.- Árbol del Problema (Árbol de causas-efectos) 2024

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



5.4.-.- Árbol de Objetivos (Árbol de Medios-Fines) 2024 Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje



5.5.- Matriz de Marco Lógico

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

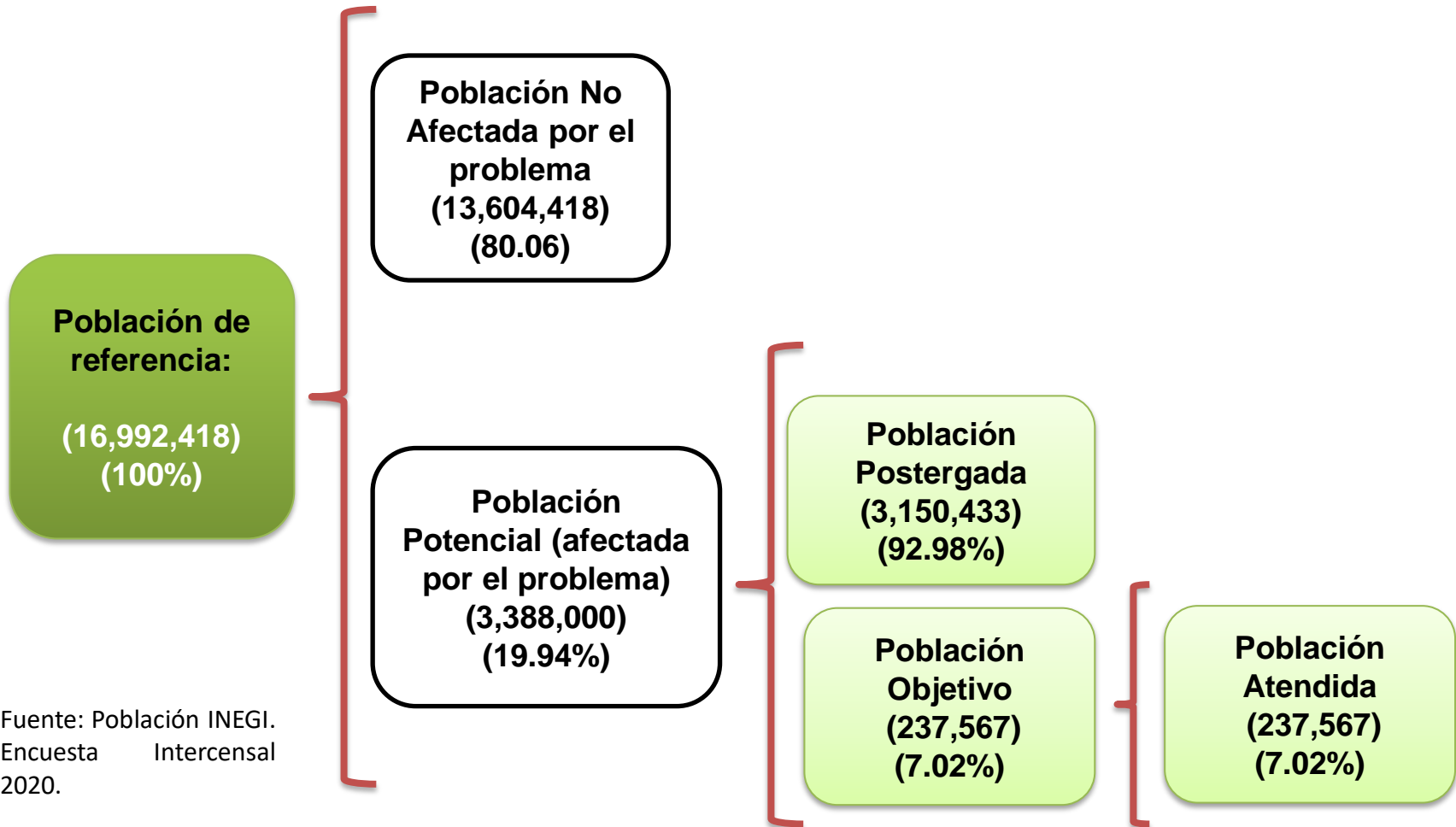
030501030205

	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: (Permisos otorgados sobre el eje de la red carretera / Total de permisos programados para preservar el eje de la red carretera) *100	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	Vigilar y preservar el derecho de vía de las carreteras y vialidades de jurisdicción estatal.	Expedición de permisos por el uso y aprovechamiento del derecho de vía	Número de expedientes expedidos	Generar recursos propios para el organismo
COMPONENTES	- Pagos de derechos por el uso y aprovechamiento del derecho de vía - Unidades colocadas en lugares autorizados	Derechos, pagos de daños.	Dictámenes de avalúo 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, conservación y preservación del derecho de vía. 2.- Dictaminar el otorgamiento de autorizaciones para la ejecución de obras en el derecho de vía.	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

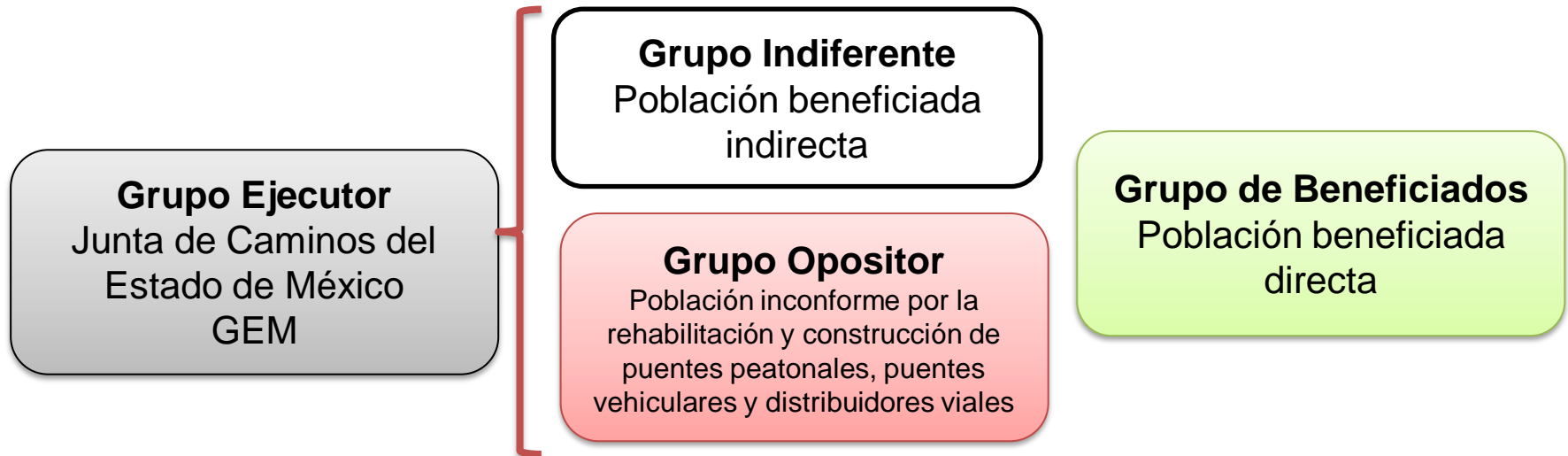
030501030206

- 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



Fuente: Población INEGI.
Encuesta Intercensal
2020.

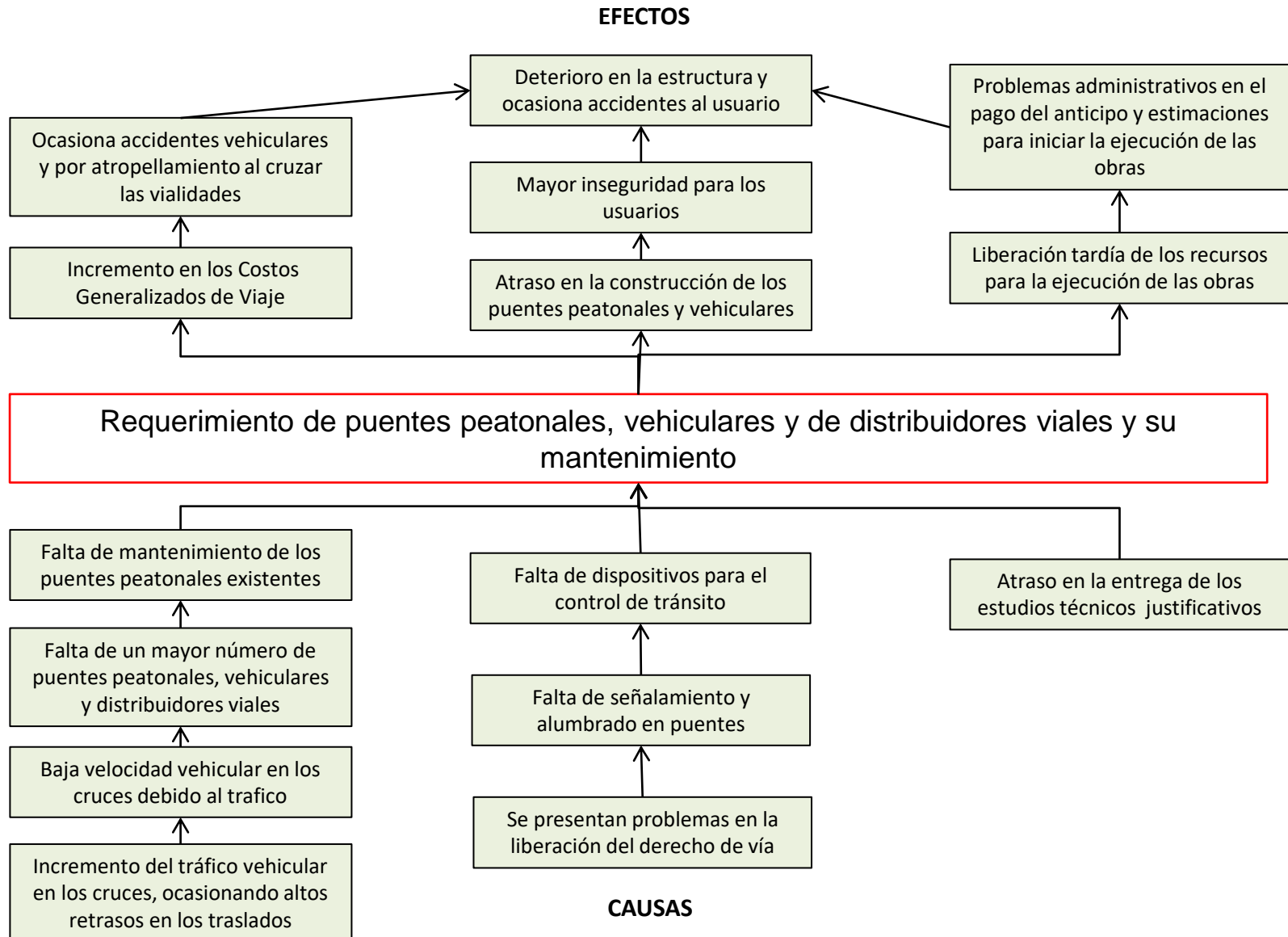
Proporción de población por la construcción y rehabilitación de puentes vehiculares en carreteras alimentadoras



Grupo Analizado	Intereses	Principales Problemas Percibidos	Conflictos potenciales ante el desarrollo del programa
• Beneficiarios	Mayor seguridad de la población y de vehículos	• Deterioro de las estructuras y reducción de la capacidad vial por cruces de peatones en vialidades y carreteras.	N/A
• Opositores	N/A	• Afectaciones a inmuebles por la construcción.	Inconformidad debido a la realización de los trabajos
• Ejecutores (Junta de Caminos)	Mejora la conectividad así como da una mayor seguridad en los cruces de las vialidades.	• Falta de proyectos y permisos para construcción de obras nuevas	Retraso en la ejecución de las obra. Retraso en la liberación de recursos y pagos
• Indiferentes	Conservación del medio y aplicación de la normatividad.	• Alteración del medio o incumplimiento a la normatividad.	Modificación del entorno de forma negativa.

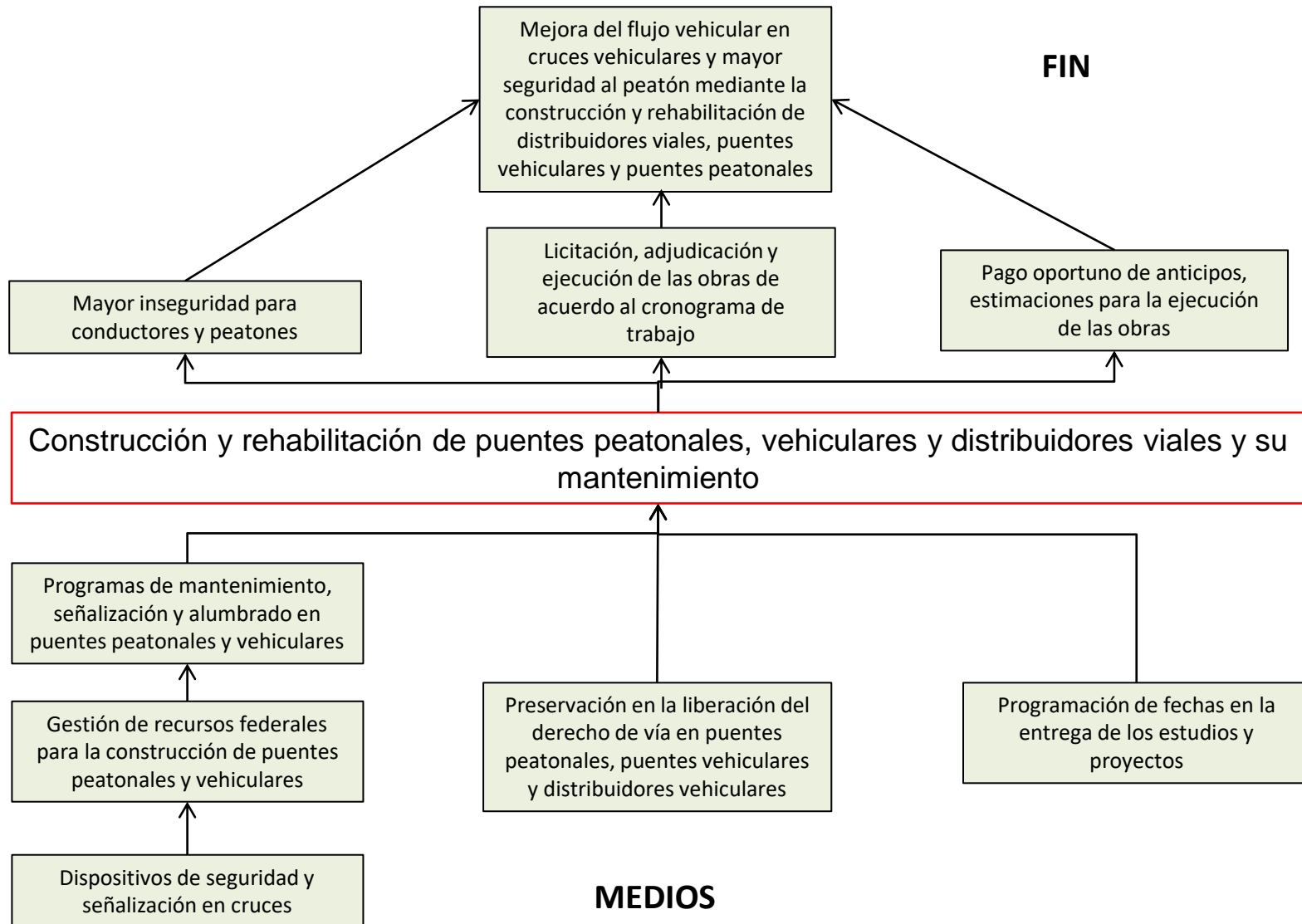
6.3.- Árbol del Problema (Árbol de causas-efectos) 2024

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



6.3.-.- Árbol de Objetivos (Árbol de Medios-Fines) 2024

Proporción de población por la construcción y rehabilitación de puentes peatonales y 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	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	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.	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"> - 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 	Disminución de accidentes de peatones	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.- Realización de estudios y proyectos (proyecto ejecutivo, estudio ambiental y estudio costo beneficio), para la asignación y autorización del presupuesto. 2.- Licitación y gestión para la construcción de puentes peatonales y vehiculares 3.- Ejecución de las obras 4.- Supervisión de las obras 5.- Entrega – recepción de los trabajos realizados	Porcentaje de los estudios realizados entre los puentes realizados. Tiempo de ejecución programado entre tiempo de ejecución de la obra	Reportes trimestrales y mensuales Cronograma de actividades Supervisión de obra	Presupuestos autorizados Autorizaciones de pago a tiempo Apoyo de autoridades municipales y federales Se plantea beneficiar a 100,000 habitantes por cada puente vehicular y a 6,000 personas por cada puente peatonal.