



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

**SECRETARÍA DE
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS**

Matrices de Indicadores para Resultados

**07C001 Secretaría de Obras y Servicios
Ejercicio Fiscal 2025**



[illegible]ALMA LIDIA NEQUIZ
ZAMORA

[illegible]

ALMA LIDIA NEQUIZ
ZAMORA

Firmado digitalmente por ALMA LIDIA NEQUIZ ZAMORA
 Serial Oj6oOj6oOj6oOj6oKJ3vc9b98h8t9dWmZ2mlybWfBhGvjDhVbmjY59mnaWxlcY9l
 RmjlWvE9NjQcT1MzYyZNBQA4MzYyWxmJmX2hZGvYu4Zpm1ZGzEadHbCjOj6oOj6oJ6
 Oj6oOj6oC4eWtE CxwE+Q8AQT7NTjP5yLxv9mRHXUz67HsUd0bH5YcE6kFR/Qr0BS2j
 hWpKNC92fW0A54eK6KfXNpL6VxLcKHKRBPcUkQj6Y8fXeE6fY5ZaaZuoEY1I1H
 oivnsQRC20Z0vX4tdmKX1X5Fessm7GvFCaTzUj6ZgHdUj6BCRqkVnLdJLWg5K6R4XJ3z5
 f8UkL7Q1TDCwS01pJ3g5P7bJGkY1Pv2DvZnNgKQOj6XmGCSQ29nmr16DPHFCX2CQ6j6XIC/I/
 rSUkOIEUfEwS01pJ3g5P7bJGkY1Pv2DvZnNgKQOj6XmGCSQ29nmr16DPHFCX2CQ6j6XIC/I/

ALMA LIDIA NEQUIZ
ZAMORA



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

Alineación Programa de Gobierno 2019- 2024			2. Ciudad Sustentable 2.2 Desarrollo urbano sustentable e incluyente 2.2.2 Ampliación de parques, espacios públicos y mejora de servicios urbanos			Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible		19 Industria, innovación e infraestructura							
Programa presupuestario		K020		Construccion, ampliacion y mejoramiento de infraestructura urbana			Unidad Responsable		Secretaría de Obras y Servicios						
Clasificación Funcional															
Finalidad		3		Función			4		Subfunción:		3	Actividad Institucional:		24	
Resultados															
NIVEL		Objetivos		Nombre del Indicador	Definición	Método de cálculo	Unidad de medida	Tipo-Dimensión-Frecuencia	META ANUAL						
		Resultado del Indicador	Numerador	Denominador	Medios de Verificación			Supuestos							
FIN		Contribuir al Desarrollo Urbano Sustentable e incluyente de la Ciudad de México, al mejor funcionamiento de la red vial primaria de la Ciudad de México, mediante el mantenimiento o la rehabilitación de la superficie de rodamiento, mobiliario urbano, guarniciones y banquetas con accesibilidad universal para personas de la tercera edad, personas que usan sillas de ruedas o personas con alguna discapacidad visual, así como llevar a cabo programas de mantenimiento de las áreas verdes, mejora de la imagen urbana, así como la limpieza consistente en barrido manual y barrido mecánico de la Red Vial Primaria y Espacios Públicos y construcción de Puentes Peatonales y Vehiculares Construidos y/o Rehabilitados.		Variación porcentual anual de los recursos ejercidos en la infraestructura urbana construida y/o rehabilitada.	Mide la variación de los recursos ejercidos en la infraestructura urbana construida y/o rehabilitada con respecto al año anterior inmediato.	((Mantenimiento y rehabilitación de infraestructura urbana, parques, áreas verdes y fuentes realizado/ Mantenimiento y rehabilitación de infraestructura urbana, parques, áreas verdes y fuentes programado)* 30%) + ((Limpieza de la infraestructura urbana realizada/ Limpieza de la infraestructura urbana programada)* 25%) + ((Mejoramiento y mantenimiento de Vialidades Primarias, que incluye bacheo, mapeo, repavimentación, señalamiento vertical, horizontal y mobiliario urbano, guarniciones y banquetas, así como el proyecto Integral del Circuito Interior realizado/Mejoramiento y mantenimiento de Vialidades Primarias, que incluye bacheo, mapeo, repavimentación, señalamiento vertical, horizontal y mobiliario urbano, guarniciones y banquetas, así como el proyecto Integral del Circuito Interior programado)* 25%) + ((Construcción o Mantenimiento a Puentes Vehiculares y peatonales en la Ciudad de México realizado/Construcción o Mantenimiento a Puentes Vehiculares y peatonales en la Ciudad de México programado)* 10%) + ((Construcción del Complejo Cultural Bosque de Chapultepec realizado/Construcción del Complejo Cultural Bosque de Chapultepec programado)* 10%)	ÍNDICE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual		Que se cuente con el presupuesto para poder cumplir con las actividades encomendadas, de acuerdo al Programa de Gobierno.	
PROPÓSITO		Los 9,209,944 habitantes de la Ciudad de México cuentan con buena calidad de vida al usar la Infraestructura Urbana en condiciones operables, obtienen en buen estado la superficie de rodamiento, mobiliario urbano, guarniciones y banquetas con accesibilidad universal para personas de la tercera edad, personas que usan sillas de ruedas o personas con alguna discapacidad visual y se satisfizo la demanda de infraestructura que requiere la población y mantener las áreas verdes y la limpieza del espacio público.		Variación porcentual anual de los recursos ejercidos en la infraestructura urbana construida y/o rehabilitada.	Mide la variación de los recursos ejercidos en la infraestructura urbana construida y/o rehabilitada con respecto al año anterior inmediato.	((Mantenimiento y rehabilitación de infraestructura urbana, parques, áreas verdes y fuentes realizado/ Mantenimiento y rehabilitación de infraestructura urbana, parques, áreas verdes y fuentes programado)* 30%) + ((Limpieza de la infraestructura urbana realizada/ Limpieza de la infraestructura urbana programada)* 25%) + ((Mejoramiento y mantenimiento de Vialidades Primarias, que incluye bacheo, mapeo, repavimentación, señalamiento vertical, horizontal y mobiliario urbano, guarniciones y banquetas, así como el proyecto Integral del Circuito Interior realizado/Mejoramiento y mantenimiento de Vialidades Primarias, que incluye bacheo, mapeo, repavimentación, señalamiento vertical, horizontal y mobiliario urbano, guarniciones y banquetas, así como el proyecto Integral del Circuito Interior programado)* 25%) + ((Construcción o Mantenimiento a Puentes Vehiculares y peatonales en la Ciudad de México realizado/Construcción o Mantenimiento a Puentes Vehiculares y peatonales en la Ciudad de México programado)* 10%) + ((Construcción del Complejo Cultural Bosque de Chapultepec realizado/Construcción del Complejo Cultural Bosque de Chapultepec programado)* 10%)	ÍNDICE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual		Que se cuente con el presupuesto para poder cumplir con las actividades encomendadas, de acuerdo al Programa de Gobierno.	
COMPONENTE 1		Mantenimiento de parques, áreas verdes.		Porcentaje de avance físico en la red vial y espacios públicos construidos y rehabilitados.	Porcentaje que mide el avance en el mantenimiento de parques, áreas verdes.	(Mantenimiento de áreas verdes realizadas/ Mantenimiento de áreas verdes programadas)* 30%)	PORCENTAJE	Estratégico / Eficiencia / Ascendente	100%	1	1	Informe de Avance Trimestral Secretaría de Obras y Servicios Trimestral https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/iapp23.html		Que se cuente con el presupuesto para poder cumplir con las actividades encomendadas, de acuerdo al Programa de Gobierno.	
Actividad 1 Componente 1		Programación de Servicios para el mantenimiento a parques, áreas verdes.		Programación de Servicios de mantenimiento a parques, áreas verdes programados.	Porcentaje que mide los servicios de mantenimiento a parques, áreas verdes.	(Programación de Servicios de mantenimiento a parques, áreas verdes programados/Programación de Servicios de mantenimiento a parques, áreas verdes a programar en el año)*100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Informe de Avance Trimestral Secretaría de Obras y Servicios Trimestral https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/iapp23.html		Que se cuente con el presupuesto para poder cumplir con las actividades encomendadas, de acuerdo al Programa de Gobierno.	



Actividad 2 Componente 1	Recepción de Informes correspondientes al apoyo logístico de las obras de Plan Maestro del "Complejo Cultural Bosque de Chapultepec".	Informes de Apoyo logístico del Complejo Cultural Bosque de Chapultepec recibido.	Porcentaje de avance en la recepción de Informes del apoyo logístico para la recuperación, conservación y mantenimiento de parques y áreas verdes del Plan Maestro "Complejo Cultural Bosque de Chapultepec".	(Informes de Apoyo logístico del Complejo Cultural Bosque de Chapultepec recibido/Informes de Apoyo logístico del Complejo Cultural Bosque de Chapultepec programado).	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Informe de Avance Trimestral Secretaría de Obras y Servicios Trimestral https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/iapp23.html	Que se cuente con el presupuesto para poder cumplir con las actividades encomendadas, de acuerdo al Programa de Gobierno.
COMPONENTE 2	Limpieza de infraestructura urbana realizada.	Limpieza de Infraestructura Urbana Realizada.	Porcentaje que mide el avance en la limpieza de la Infraestructura Urbana.	(Limpieza de la infraestructura urbana realizado/limpieza de la infraestructura urbana programado)*100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Informe de Avance Trimestral Secretaría de Obras y Servicios Trimestral https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/iapp23.html	Que se cuente con el presupuesto para poder cumplir con las actividades encomendadas, de acuerdo al Programa de Gobierno.
Actividad 1 Componente 2	Programación de Servicios de Limpieza	Servicios de limpieza programados	Porcentaje que mide el avance de programación de Servicios de limpieza	(Servicios de limpieza programados/Servicios de limpieza a programar en el año)*100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Informe de Avance Trimestral Secretaría de Obras y Servicios Trimestral https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/iapp23.html	Que se cuente con el presupuesto para poder cumplir con las actividades encomendadas, de acuerdo al Programa de Gobierno.
COMPONENTE 3	Mantenimiento y mejoramiento de la Red Vial realizado.	Mantenimiento y mejoramiento de la red vial realizado.	Porcentaje que mide el avance del mantenimiento y mejoramiento de la Red Vial	(Mantenimiento y mejoramiento de la red vial realizado / mantenimiento y mejoramiento de la red vial programado)*100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Informe de Avance Trimestral Secretaría de Obras y Servicios Trimestral https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/iapp23.html	Que se cuente con el presupuesto para poder cumplir con las actividades encomendadas, de acuerdo al Programa de Gobierno.
Actividad 1 Componente 3	Contratación de las Obras y/o servicios para el Mantenimiento y mejoramiento de la Red Vial	Número de contratos por obras y/o servicios para el Mantenimiento y mejoramiento de la Red Vial celebrados.	Porcentaje en la contratación de las Obras y/o servicios para el Mantenimiento y mejoramiento de la Red Vial	(Número de contratos por obras y/o servicios para el Mantenimiento y mejoramiento de la Red Vial celebrados/números de contratos por obras y/o servicios para el Mantenimiento y mejoramiento de la Red Vial programados)*100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Informe de Avance Trimestral Secretaría de Obras y Servicios Trimestral https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/iapp23.html	Que se cuente con el presupuesto para poder cumplir con las actividades encomendadas, de acuerdo al Programa de Gobierno.
COMPONENTE 4	Construcción de las Obras y/o servicios para la construcción o mantenimiento a puentes vehiculares.	Número de puentes vehiculares y peatonales construidos y/o rehabilitados realizados.	Porcentaje que mide el avance en la construcción y/o mantenimiento de los puentes vehiculares y peatonales.	(Número de puentes vehiculares y peatonales construidos y/o rehabilitados realizados/Número de puentes vehiculares y peatonales construidos y/o rehabilitados programados)*100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Informe de Avance Trimestral Secretaría de Obras y Servicios Trimestral https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/iapp23.html	Que se cuente con el presupuesto para poder cumplir con las actividades encomendadas, de acuerdo al Programa de Gobierno.
Actividad 1 Componente 4	Contratación de las Obras y/o servicios para la construcción o mantenimiento a puentes.	Número de contratos de obras y/o servicios para la construcción y/o mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales celebrados.	Porcentaje en la construcción de las obras y/o servicios para la construcción o mantenimiento a puentes vehiculares	(Número de contratos de obras y/o servicios para la construcción y/o mantenimiento de contratos de obras y/o servicios para la construcción y/o mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales programados)*100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Informe de Avance Trimestral Secretaría de Obras y Servicios Trimestral https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/iapp23.html	Que se cuente con el presupuesto para poder cumplir con las actividades encomendadas, de acuerdo al Programa de Gobierno.



**SECRETARÍA DE
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS**

Fecha 2024-11-28 19:12:06
Folio 0M421TGP66E23R6-7NAUFDLQ00D99F5-FGCO

ALMA LIDIA NEQUIZ
ZAMORA



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

Alineación Programa de Gobierno 2019- 2024			2. Ciudad Sustentable 2.2 Desarrollo urbano sustentable e incluyente 2.2.2 Ampliación de parques, espacios públicos y mejora de servicios urbanos			Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible		19 Industria, innovación e infraestructura													
Programa presupuestario		K021			Construccion, ampliacion y mejoramiento de infraestructura y edificios publicos		Unidad Responsable		Secretaría de Obras y Servicios												
Clasificación Funcional																					
Finalidad		3		Función			4		Subfunción:		3		Actividad Institucional:		24						
Resultados																					
							META ANUAL														
NIVEL	Objetivos	Nombre del Indicador		Definición		Método de cálculo		Unidad de medida		Tipo-Dimensión-Frecuencia		Resultado del Indicador		Numerador		Denominador		Medios de Verificación		Supuestos	
FIN	Contribuir al Desarrollo Sustentable e incluyente de la Ciudad de México con la rehabilitación y creación de nuevos edificios públicos.	Variación porcentual a la mitad de sexenio de la población satisfecha con la vida en la Ciudad de México.		Mide la variación en el Índice para una vida mejor, midiendo el bienestar y el progreso (Better Life Index), que no constituyen estadísticas oficiales del INEGI y que tienen como propósito ampliar la oferta de información, además de permitir medir la evolución de de la CDM en el tiempo, con lo que se podrá dar seguimiento a las condiciones de bienestar de los ciudadanos.		((Índice de la población satisfecha con la vida en el año mediado del sexenio actual /Índice de la población satisfecha con la vida en el año mediado del sexenio anterior)-1)*100		ÍNDICE		Estratégico / Eficacia / Regular		100%		8		8		Cuenta Pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual		Las Instancias correspondientes a cada inmueble equipan y dan mantenimiento a las instalaciones con recursos materiales, financieros y humanos.	
PROPÓSITO	Los habitantes de la Ciudad de México cuentan con buena calidad de vida al usar la infraestructura de edificios públicos en condiciones operables.	Variacion porcentual anual de las visitas realizadas a los espacios culturales de la Ciudad de México.		Variación de la cantidad de visitas realizadas a los espacios culturales que se ubican en la Ciudad de México en el año actual con respecto al año anterior.		((Cantidad de Visitas realizadas en el año actual-Cantidad de visitas realizadas en el año anterior)/(Cantidad de visitas realizadas en el año anterior)*100		PORCENTAJE		Estratégico / Eficacia / Regular		100%		1		1		Cuenta Pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual		Las Instancias correspondientes a cada inmueble equipan y dan mantenimiento a las instalaciones con recursos materiales, financieros y humanos.	
COMPONENTE 1	Edificios Públicos destinados a educación, salud, cultura y otros servicios construídos.	Porcentaje que mide el avance en la construcción de Edificios Públicos en el año.		Avance en la construcción de los edificios públicos en el año.		(Número de Edificios Públicos construídos realizados/Número de Edificios Públicos construídos programados)*100		PORCENTAJE		Estratégico / Eficacia / Regular		100%		1		1		"MIR e Indicadores de Desempeño Ejercicio 2025. Secretaría de Obras y Servicios-Trimestral https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/secretaria-de-obras-y-servicios/entrada/56039"		Las Instancias correspondientes a cada inmueble equipan y dan mantenimiento a las instalaciones con recursos materiales, financieros y humanos.	
Actividad 1 Componente 1	Elaboración de Diagnósticos para la construcción de edificios públicos destinados a educación, salud, cultura y otros servicios.	Porcentaje de Diagnósticos realizados para la construcción de edificios públicos en el año.		Avance en los Diagnósticos realizados en el año para la construcción de los edificios públicos.		(Número de Diagnósticos para la construcción de edificios públicos realizados /número de Diagnósticos para la construcción de edificios públicos programados)*100		PORCENTAJE		Gestión / Eficacia / Regular		100%		1		1		"MIR e Indicadores de Desempeño Ejercicio 2025. Secretaría de Obras y Servicios-Trimestral https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/secretaria-de-obras-y-servicios/entrada/56039"		Las Instancias correspondientes a cada inmueble equipan y dan mantenimiento a las instalaciones con recursos materiales, financieros y humanos.	
Actividad 2 Componente 1	Contratación de las Obras y/o servicios para la construccion de edificios públicos destinados a educación, salud, cultura y otros servicios.	Porcentaje en la Contratación de las Obras y/o servicios para la construccion de edificios públicos en el año.Porcentaje en la Contratación de las Obras y/o servicios para la construccion de edificios públicos en el año.		Avance en la Contratación de las Obras y/o servicios en el año para la construcción de los edificios públicos.		(Número de contratos de obras y/o servicios para la construcción de los edificios públicos celebrados / número de contratos de obras y/o servicios para la construcción de los edificios públicos programados)*100		PORCENTAJE		Gestión / Eficacia / Regular		100%		1		1		"MIR e Indicadores de Desempeño Ejercicio 2025. Secretaría de Obras y Servicios-Trimestral https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/secretaria-de-obras-y-servicios/entrada/56039"		El personal asignado para la elaboración de los Levantamientos Técnicos y Elaboración de Diagnósticos cumplen con los perfiles técnicos requeridos.	
COMPONENTE 2	Edificios Públicos destinados a educación, salud, cultura y otros servicios rehabilitados.	Porcentaje que mide el avance en la rahabilitación de Edificios Públicos en el año.		Avance en la rehabilitación de los edificios públicos en el año.		(Número de Edificios Públicos Rehabilitados realizados/Número de Edificios Públicos Rehabilitados programados)*100		PORCENTAJE		Estratégico / Eficacia / Regular		100%		1		1		"MIR e Indicadores de Desempeño Ejercicio 2025. Secretaría de Obras y Servicios-Trimestral https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/secretaria-de-obras-y-servicios/entrada/56039"		Existan alguna propuesta técnica y economica por las empresas contratistas concursantes que se la idónea para que la Administración Publica pueda asignar el contrato correspondiente.	
Actividad 1 Componente 2	Elaboración de Diagnósticos para la rehabilitación de edificios públicos destinados a educación, salud, cultura y otros servicios.	Porcentaje de Diagnósticos realizados para la rehabilitación de edificios públicos en el año.		Avance en los Diagnósticos realizados en el año para la rehabilitación de los edificios públicos.		(Número de Diagnósticos realizados para la rehabilitación de edificios públicos realizados/número de Diagnósticos para la rehabilitación de edificios públicos programados)*100		PORCENTAJE		Gestión / Eficacia / Regular		100%		1		1		"MIR e Indicadores de Desempeño Ejercicio 2025. Secretaría de Obras y Servicios-Trimestral https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/secretaria-de-obras-y-servicios/entrada/56039"		El personal asignado para la elaboración de los Levantamientos Técnicos y Elaboración de Diagnósticos cumplen con los perfiles técnicos requeridos.	



**SECRETARÍA DE
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS**

ALMA LIDIA NEQUIZ
ZAMORA

Fecha 2024-11-28 19:08:19
Folio 0M421OLS06E23R6-7NA5UEB610D91B6-FGCO

Alineación Programa de Gobierno 2019- 2024				2. Ciudad Sustentable 2.2 Desarrollo urbano sustentable e incluyente 2.2.1 Ordenamiento de desarrollo urbano		Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible		19 Industria, innovación e infraestructura															
Programa presupuestario		K022		Construccion, ampliacion y mejoramiento de infraestructura de transporte publico		Unidad Responsable		Secretaría de Obras y Servicios															
Clasificación Funcional																							
Finalidad		3		Función		5		Subfunción:		6		Actividad Institucional:		245									
Resultados																							
NIVEL		Objetivos		Nombre del Indicador		Definición		Método de cálculo		Unidad de medida		Tipo-Dimensión-Frecuencia		META ANUAL			Medios de Verificación		Supuestos				
														Resultado del Indicador							Numerador	Denominador	
FIN		Esta problemática detona altos costos sociales, al tener altos tiempos de traslados al destino final de cada usuario del transporte masivo o incluso de los que utilizan vehículo particular, ya que, al no contar con la conectividad ordenada y necesaria, afecta considerablemente al tráfico vial, mismo que se potencializa en horarios pico. Asimismo, se incurre en altos costos de operación vehicular, tanto de los vehículos particulares como el que el gobierno le da a los equipos del transporte masivo por lo que la propuesta de los proyectos inherentes al PP K022 brindan atención y mejora al problema detectado.Se puede ultimar, que la red vial de la Ciudad de México es en principio una red relativamente amplia; sin embargo, se requiere de la coordinación y desarrollo de un sistema de transporte multimodal integrado, que permita usar de manera más eficiente la infraestructura vial existente y enfocarse en la movilidad de las personas que viajan día a día (peatonal, ciclistas y del transporte colectivo y masivo) antes que en los vehículos automotores (Parlamentarias, 2017). La infraestructura vial de la zona poniente de la Ciudad de México es insuficiente y se encuentra saturada por el alto nivel de aforo vehicular; cruceros y nodos conflictivos, la falta de alternativas viales y elevados tiempos de recorrido. Adicional a ello la complicada orografía de la zona y las barreras urbanas impiden el ordenamiento o la ampliación de vialidades. Las variables de transporte muestran la necesidad de inversiones en nuevos sistemas de trasporte masivo más modernos y eficientes. En la actualidad los usuarios de transporte público hacen uso de un sistema de transporte que opera bajo condiciones de nivel de servicio cercano a su capacidad y deficientes en la mayor parte de sus vialidades, esto significa que la operación del transporte público es deficiente.Dado que las condiciones actuales de las unidades ofrecen un bajo nivel de confort, seguridad y confianza, que se ve reflejado en un bajo nivel de servicio y ocasionan altos costos generalizados de viaje de las unidades. Los altos costos generalizados de viaje reducen los ingresos de los operadores y disminuye la calidad de vida de los usuarios de transporte público.La falta de planeación de los operadores los ha llevado a tener una flota sobredimensionada tanto en términos de número de unidades como en el tamaño de los vehículos, esto disminuye la capacidad vial y las velocidades de operación en el área de estudio. Asimismo, al existir mayor número de vehículos la carpeta asfáltica se ve deteriorada. La estructura de hombre camión genera competencia por el pasajero, unidades subutilizadas y en malas condiciones.Existe un alto porcentaje de rutas sobrepuetas, el ascenso y descenso de pasajeros se realiza en lugares no específicos y/o en segunda fila, las rutas actuales se caracterizan por estar atomizadas lo que incrementa los niveles de congestión. Todos estos factores generan deficiencias en la operación del transporte público del área de estudio, lo cual se ve expresado en un bajo nivel de servicio. La configuración de las vías actuales permite una operación mixta en todos sus carriles, lo que ocasiona que el transporte público perjudique la operación de transporte particular.La falta de educación vial genera que los transportistas realicen carreras por el pasaje en horas de alta demanda, disminución de la velocidad de la vía en periodos de hora valle para acaparar pasaje, ascenso y descenso de pasajeros en segunda fila, estacionamiento de unidades para la espera de pasajeros en puntos no definidos como paradas. Todas estas acciones generan incremento de accidentes automovilísticos, demoras y congestionamiento vial.		Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.		Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.		((Porcentaje de Red de Transporte Público construida año actual/Porcentaje de Red de Transporte Público construida en el año anterior)-1)*100		PORCENTAJE		Estratégico / Eficacia / Ascendente		100%		1		1		Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual		Contribuir a que la ciudad de mexico sea sustentable con la Construcción de Infraestructura para el Transporte Público.	
PROPÓSITO		Las condiciones políticas y sociales favorables para que los habitantes de la ciudad de México, cuente con la Construcción de Infraestructura para la conectividad en el Transporte Público de la CDMX		Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.		Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.		((Porcentaje de Red de Transporte Público construida año actual/Porcentaje de Red de Transporte Público construida en el año anterior)-1)*100		PORCENTAJE		Estratégico / Eficacia / Ascendente		100%		1		1		Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual		Las condiciones políticas y sociales favorables que permitan la Construcción de Infraestructura para la conectividad en el Transporte Público de la CDMX	



COMPONENTE 1	Esta problemática detona altos costos sociales, al tener altos tiempos de traslados al destino final de cada usuario del transporte masivo o incluso de los que utilizan vehículo particular, ya que, al no contar con la conectividad ordenada y necesaria, afecta considerablemente al tráfico vial, mismo que se potencializa en horarios pico. Asimismo, se incurre en altos costos de operación vehicular, tanto de los vehículos particulares como el que el gobierno le da a los equipos del transporte masivo por lo que la propuesta de los proyectos inherentes al PP K022 brindan atención y mejora al problema detectado. Se puede ultimar, que la red vial de la Ciudad de México es en principio una red relativamente amplia; sin embargo, se requiere de la coordinación y desarrollo de un sistema de transporte multimodal integrado, que permita usar de manera más eficiente la infraestructura vial existente y enfocarse en la movilidad de las personas que viajan día a día (peatonal, ciclistas y del transporte colectivo y masivo) antes que en los vehículos automotores (Parlamentarias, 2017). La infraestructura vial de la zona poniente de la Ciudad de México es insuficiente y se encuentra saturada por el alto nivel de aforo vehicular; crueros y nodos conflictivos, la falta de alternativas viales y elevados tiempos de recorrido. Adicional a ello la complicada orografía de la zona y las barreras urbanas impiden el ordenamiento o la ampliación de vialidades. Las variables de transporte muestran la necesidad de inversiones en nuevos sistemas de transporte masivo más modernos y eficientes. En la actualidad los usuarios de transporte público hacen uso de un sistema de transporte que opera bajo condiciones de nivel de servicio cercano a su capacidad y deficientes en la mayor parte de sus vialidades, esto significa que la operación del transporte público es deficiente. Dado que las condiciones actuales de las unidades ofrecen un bajo nivel de confort, seguridad y confianza, que se ve reflejado en un bajo nivel de servicio y ocasionan altos costos generalizados de viaje de las unidades. Los altos costos generalizados de viaje reducen los ingresos de los operadores y disminuye la calidad de vida de los usuarios de transporte público. La falta de planeación de los operadores los ha llevado a tener una flota sobredimensionada tanto en términos de número de unidades como en el tamaño de los vehículos, esto disminuye la capacidad vial y las velocidades de operación en el área de estudio. Asimismo, al existir mayor número de vehículos la carpeta asfáltica se ve deteriorada. La estructura de hombre camión genera competencia por el pasajero, unidades subutilizadas y en malas condiciones. Existe un alto porcentaje de rutas sobrepuertas, el ascenso y descenso de pasajeros se realiza en lugares no específicos y/o en segunda fila, las rutas actuales se caracterizan por estar atomizadas lo que incrementa los niveles de congestión. Todos estos factores generan deficiencias en la operación del transporte público del área de estudio, lo cual se ve expresado en un bajo nivel de servicio. La configuración de las vías actuales permite una operación mixta en todos sus carriles, lo que ocasiona que el transporte público perjudique la operación de transporte particular. La falta de educación vial genera que los transportistas realicen carreras por el pasaje en horas de alta demanda, disminución de la velocidad de la vía en periodos de hora valle para acaparar pasaje, ascenso y descenso de pasajeros en segunda fila, estacionamiento de unidades para la espera de pasajeros en puntos no definidos como paradas. Todas estas acciones generan incremento de accidentes automovilísticos, demoras y congestionamiento vial.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	((Porcentaje de Red de Transporte Público construida año actual / Porcentaje de Red de Transporte Público construida en el año anterior) - 1) * 100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual	Beneficiar a la población de la Ciudad de México con Rutas nuevas, del transporte público
-----------------	--	--	--	---	------------	-------------------------------------	------	---	---	---	---



Actividad 1 Componente 1	Esta problemática detona altos costos sociales, al tener altos tiempos de traslados al destino final de cada usuario del transporte masivo o incluso de los que utilizan vehículo particular, ya que, al no contar con la conectividad ordenada y necesaria, afecta considerablemente al tráfico vial, mismo que se potencializa en horarios pico. Asimismo, se incurre en altos costos de operación vehicular, tanto de los vehículos particulares como el que el gobierno le da a los equipos del transporte masivo por lo que la propuesta de los proyectos inherentes al PP K022 brindan atención y mejora al problema detectado. Se puede ultimar, que la red vial de la Ciudad de México es en principio una red relativamente amplia; sin embargo, se requiere de la coordinación y desarrollo de un sistema de transporte multimodal integrado, que permita usar de manera más eficiente la infraestructura vial existente y enfocarse en la movilidad de las personas que viajan día a día (peatonal, ciclistas y del transporte colectivo y masivo) antes que en los vehículos automotores (Parlamentarias, 2017). La infraestructura vial de la zona poniente de la Ciudad de México es insuficiente y se encuentra saturada por el alto nivel de aforo vehicular; cruceros y nodos conflictivos, la falta de alternativas viales y elevados tiempos de recorrido. Adicional a ello la complicada orografía de la zona y las barreras urbanas impiden el ordenamiento o la ampliación de vialidades. Las variables de transporte muestran la necesidad de inversiones en nuevos sistemas de transporte masivo más modernos y eficientes. En la actualidad los usuarios de transporte público hacen uso de un sistema de transporte que opera bajo condiciones de nivel de servicio cercano a su capacidad y deficientes en la mayor parte de sus vialidades, esto significa que la operación del transporte público es deficiente. Dado que las condiciones actuales de las unidades ofrecen un bajo nivel de confort, seguridad y confianza, que se ve reflejado en un bajo nivel de servicio y ocasionan altos costos generalizados de viaje de las unidades. Los altos costos generalizados de viaje reducen los ingresos de los operadores y disminuye la calidad de vida de los usuarios de transporte público. La falta de planeación de los operadores los ha llevado a tener una flota sobredimensionada tanto en términos de número de unidades como en el tamaño de los vehículos, esto disminuye la capacidad vial y las velocidades de operación en el área de estudio. Asimismo, al existir mayor número de vehículos la carpeta asfáltica se ve deteriorada. La estructura de hombre camión genera competencia por el pasajero, unidades subutilizadas y en malas condiciones. Existe un alto porcentaje de rutas sobrepuertas, el ascenso y descenso de pasajeros se realiza en lugares no específicos y/o en segunda fila, las rutas actuales se caracterizan por estar atomizadas lo que incrementa los niveles de congestión. Todos estos factores generan deficiencias en la operación del transporte público del área de estudio, lo cual se ve expresado en un bajo nivel de servicio. La configuración de las vías actuales permite una operación mixta en todos sus carriles, lo que ocasiona que el transporte público perjudique la operación de transporte particular. La falta de educación vial genera que los transportistas realicen carreras por el pasaje en horas de alta demanda, disminución de la velocidad de la vía en periodos de hora valle para acaparar pasaje, ascenso y descenso de pasajeros en segunda fila, estacionamiento de unidades para la espera de pasajeros en puntos no definidos como paradas. Todas estas acciones generan incremento de accidentes automovilísticos, demoras y congestionamiento vial.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	((Porcentaje de Red de Transporte Público construida año actual / Porcentaje de Red de Transporte Público construida en el año anterior) - 1) * 100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual	Beneficiar a la población de la Ciudad de México con la Construcción de obra de las Rutas nuevas de Transporte Público
-----------------------------	---	--	--	---	------------	-------------------------------------	------	---	---	---	--



COMPONENTE 2	Esta problemática detona altos costos sociales, al tener altos tiempos de traslados al destino final de cada usuario del transporte masivo o incluso de los que utilizan vehículo particular, ya que, al no contar con la conectividad ordenada y necesaria, afecta considerablemente al tráfico vial, mismo que se potencializa en horarios pico. Asimismo, se incurre en altos costos de operación vehicular, tanto de los vehículos particulares como el que el gobierno le da a los equipos del transporte masivo por lo que la propuesta de los proyectos inherentes al PP K022 brindan atención y mejora al problema detectado. Se puede ultimar, que la red vial de la Ciudad de México es en principio una red relativamente amplia; sin embargo, se requiere de la coordinación y desarrollo de un sistema de transporte multimodal integrado, que permita usar de manera más eficiente la infraestructura vial existente y enfocarse en la movilidad de las personas que viajan día a día (peatonal, ciclistas y del transporte colectivo y masivo) antes que en los vehículos automotores (Parlamentarias, 2017). La infraestructura vial de la zona poniente de la Ciudad de México es insuficiente y se encuentra saturada por el alto nivel de aforo vehicular; cruceros y nodos conflictivos, la falta de alternativas viales y elevados tiempos de recorrido. Adicional a ello la complicada orografía de la zona y las barreras urbanas impiden el ordenamiento o la ampliación de vialidades. Las variables de transporte muestran la necesidad de inversiones en nuevos sistemas de transporte masivo más modernos y eficientes. En la actualidad los usuarios de transporte público hacen uso de un sistema de transporte que opera bajo condiciones de nivel de servicio cercano a su capacidad y deficientes en la mayor parte de sus vialidades, esto significa que la operación del transporte público es deficiente. Dado que las condiciones actuales de las unidades ofrecen un bajo nivel de confort, seguridad y confianza, que se ve reflejado en un bajo nivel de servicio y ocasionan altos costos generalizados de viaje de las unidades. Los altos costos generalizados de viaje reducen los ingresos de los operadores y disminuye la calidad de vida de los usuarios de transporte público. La falta de planeación de los operadores los ha llevado a tener una flota sobredimensionada tanto en términos de número de unidades como en el tamaño de los vehículos, esto disminuye la capacidad vial y las velocidades de operación en el área de estudio. Asimismo, al existir mayor número de vehículos la carpeta asfáltica se ve deteriorada. La estructura de hombre camión genera competencia por el pasajero, unidades subutilizadas y en malas condiciones. Existe un alto porcentaje de rutas sobrepuertas, el ascenso y descenso de pasajeros se realiza en lugares no específicos y/o en segunda fila, las rutas actuales se caracterizan por estar atomizadas lo que incrementa los niveles de congestión. Todos estos factores generan deficiencias en la operación del transporte público del área de estudio, lo cual se ve expresado en un bajo nivel de servicio. La configuración de las vías actuales permite una operación mixta en todos sus carriles, lo que ocasiona que el transporte público perjudique la operación de transporte particular. La falta de educación vial genera que los transportistas realicen carreras por el pasaje en horas de alta demanda, disminución de la velocidad de la vía en periodos de hora valle para acaparar pasaje, ascenso y descenso de pasajeros en segunda fila, estacionamiento de unidades para la espera de pasajeros en puntos no definidos como paradas. Todas estas acciones generan incremento de accidentes automovilísticos, demoras y congestionamiento vial.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	((Porcentaje de Red de Transporte Público construida año actual / Porcentaje de Red de Transporte Público construida en el año anterior) - 1) * 100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual	Beneficiar a la población de la Ciudad de México con la Construcción de obra de la Ampliación de las Rutas de Transporte Público
-----------------	---	--	--	---	------------	-------------------------------------	------	---	---	---	--



Actividad 1 Componente 2	Esta problemática detona altos costos sociales, al tener altos tiempos de traslados al destino final de cada usuario del transporte masivo o incluso de los que utilizan vehículo particular, ya que, al no contar con la conectividad ordenada y necesaria, afecta considerablemente al tráfico vial, mismo que se potencializa en horarios pico. Asimismo, se incurre en altos costos de operación vehicular, tanto de los vehículos particulares como el que el gobierno le da a los equipos del transporte masivo por lo que la propuesta de los proyectos inherentes al PP K022 brindan atención y mejora al problema detectado. Se puede ultimar, que la red vial de la Ciudad de México es en principio una red relativamente amplia; sin embargo, se requiere de la coordinación y desarrollo de un sistema de transporte multimodal integrado, que permita usar de manera más eficiente la infraestructura vial existente y enfocarse en la movilidad de las personas que viajan día a día (peatonal, ciclistas y del transporte colectivo y masivo) antes que en los vehículos automotores (Parlamentarias, 2017). La infraestructura vial de la zona poniente de la Ciudad de México es insuficiente y se encuentra saturada por el alto nivel de aforo vehicular; crueros y nodos conflictivos, la falta de alternativas viales y elevados tiempos de recorrido. Adicional a ello la complicada orografía de la zona y las barreras urbanas impiden el ordenamiento o la ampliación de vialidades. Las variables de transporte muestran la necesidad de inversiones en nuevos sistemas de transporte masivo más modernos y eficientes. En la actualidad los usuarios de transporte público hacen uso de un sistema de transporte que opera bajo condiciones de nivel de servicio cercano a su capacidad y deficientes en la mayor parte de sus vialidades, esto significa que la operación del transporte público es deficiente. Dado que las condiciones actuales de las unidades ofrecen un bajo nivel de confort, seguridad y confianza, que se ve reflejado en un bajo nivel de servicio y ocasionan altos costos generalizados de viaje de las unidades. Los altos costos generalizados de viaje reducen los ingresos de los operadores y disminuye la calidad de vida de los usuarios de transporte público. La falta de planeación de los operadores los ha llevado a tener una flota sobredimensionada tanto en términos de número de unidades como en el tamaño de los vehículos, esto disminuye la capacidad vial y las velocidades de operación en el área de estudio. Asimismo, al existir mayor número de vehículos la carpeta asfáltica se ve deteriorada. La estructura de hombre camión genera competencia por el pasajero, unidades subutilizadas y en malas condiciones. Existe un alto porcentaje de rutas sobrepuetas, el ascenso y descenso de pasajeros se realiza en lugares no específicos y/o en segunda fila, las rutas actuales se caracterizan por estar atomizadas lo que incrementa los niveles de congestión. Todos estos factores generan deficiencias en la operación del transporte público del área de estudio, lo cual se ve expresado en un bajo nivel de servicio. La configuración de las vías actuales permite una operación mixta en todos sus carriles, lo que ocasiona que el transporte público perjudique la operación de transporte particular. La falta de educación vial genera que los transportistas realicen carreras por el pasaje en horas de alta demanda, disminución de la velocidad de la vía en periodos de hora valle para acaparar pasaje, ascenso y descenso de pasajeros en segunda fila, estacionamiento de unidades para la espera de pasajeros en puntos no definidos como paradas. Todas estas acciones generan incremento de accidentes automovilísticos, demoras y congestionamiento vial.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	((Porcentaje de Red de Transporte Público construida año actual / Porcentaje de Red de Transporte Público construida en el año anterior) - 1) * 100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual	Beneficiar a la población de la Ciudad de México con la Construcción de obra de la rehabilitadas de las Rutas de Transporte Público
-----------------------------	---	--	--	---	------------	-------------------------------------	------	---	---	---	---

Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	((Porcentaje de Red de Transporte Público construida año actual/Porcentaje de Red de Transporte Público construida en el año anterior)-1)*100	PORCENTAJE	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual	Beneficiar a la población de la Ciudad de México Construcción de obra de la Rutas nuevas, rutas ampliada y rutas rehabilitadas de Transporte Público de la Ciudad de México
--	---	------------	-------------------------------------	------	---	---	---	---

Fecha 2024-11-28 19:10:58
Folio 0M421S04O6E23R6-7NAWPLF760D95D0-FGCC

ALMA LIDIA NEQUIZ
ZAMORA

Firmado digitalmente por ALMA LIDIA NEQUIZ ZAMORA
Sello J06jOj0Gj0eJ06jOkL3Vczi98nBhtC9dWzMc2mlybWFbGvjJdHbvmljY59maWslcy9l
RmblyWeNjEenJOtTE1NJZD8MTA4MzYwIeMjnYhjXoX2NHgZyUvZupcmJIGzHdHt0Gj0j06jOj06j
0Gj06j0Gcg9hJk4yaQkpZcnGLicCPK0rQldanLEd+H6lPfmUjFUELfAZ7y6nr6ZGd
677ry;rc3ouFSyEdmy2jT26zybXU8s-Eb4JWZgyokk+XJCwdGfDLSzQkKhFMShHjGfU
dx4ciytUBWWJJrlhTWb7krXorukzoVioLSe3q3KzenPtKxqJ1FdYstQ1T1B5soQz0GWD
hSRifZEDnd9BHtZWM0pBhWUsm8r7YuaQezM2jQHJN1Jk4G3Lo2PuBSFWGD5EKpMH
AsFlu4XPFX7r/EKGK7WvdDYTHtlAlmedeBhekg9v55z9ze

Fecha 2024-11-28 19:14:29
Folio 0M421WJ5V6E23R6-7NASCVPES0D9D33-FGCO

ALMA LIDIA NEQUIZ
ZAMORA

Alineación Programa de Gobierno 2019- 2024				2. Ciudad Sustentable 2.2 Desarrollo urbano sustentable e incluyente 2.2.2 Ampliación de parques, espacios públicos y mejora de servicios urbanos		Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible		19 Industria, innovación e infraestructura									
Programa presupuestario				U046		Ayudas por afectaciones de obra publica		Unidad Responsable		Secretaría de Obras y Servicios							
Clasificación Funcional																	
Finalidad				3		Función		4		Subfunción:		3		Actividad Institucional:		24	
Resultados																	
												META ANUAL					
NIVEL		Objetivos				Nombre del Indicador	Definición	Método de cálculo	Unidad de medida	Tipo-Dimensión-Frecuencia	Resultado del Indicador	Numerador	Denominador	Medios de Verificación	Supuestos		
FIN		De acuerdo al Programa Integral de Movilidad 2013-2018 contempló, como Meta 4, la ampliación y modernización de vías, estaciones y paraderos, entre las cuales se incluyó, para el periodo 2016-2018, la ampliación de la línea 12 del Metro en el tramo de Mixcoac a Observatorio. Para la realización de las obras se obtuvo opinión favorable de la Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano de la Delegación Álvaro Obregón, Declaratoria de Cumplimiento Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México y dictamen positivo al Estudio de Impacto Urbano únicamente para la primera etapa, la cual comprende 13 lumbreras y túneles. Que durante la ejecución de la obra se han visto afectados diversos comercios de la colonia Primera Victoria, Sección Bosques, toda vez que las obras han tomado problemática la circulación peatonal y dificultan la posibilidad de que los automovilistas puedan estacionar sus vehículos, lo cual ha repercutido en una disminución significativa en ventas. Que el derecho a que una persona se dedique al comercio lícito se encuentra tutelado por el artículo 5 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y por el artículo 10, Apartado B, de la Constitución Política de la Ciudad de México, en tanto que la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, tiene por objeto ampliar las oportunidades de las personas, prestando especial atención a su condición humana tendiente a garantizar los Derechos Humanos. Contrario a tales ordenamientos y a raíz del inicio de las obras de ampliación de la Línea 12 del Metro, se dificultó el acceso a diversos comercios, por lo que los mismos han sufrido una merma en sus ingresos, afectación que tiene un impacto de mayor alcance, pues incluso pone en riesgo el empleo de los comercios y sus familias. Que la Secretaría de Obras y Servicios cuenta con la suficiencia presupuestal para atender a los comerciantes afectados.				Variación porcentual anual de apoyos otorgados por afectaciones por obras publicas	Se estima que para el cierre del ejercicio 2025 el avance en la entrega de apoyos económicos sea del 100%.	(total de apoyos entregados/Total de apoyos programados)*100	APOYO	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual	Las condiciones políticas y sociales favorables que permitan la Construcción de Infraestructura para el Transporte Público, incluyendo el pago de apoyos por afectaciones por obra publica y su avance depende de la cantidad de recurso que les sea suministrado para continuar con su ejecución programada.		
PROPÓSITO		De acuerdo al Programa Integral de Movilidad 2013-2018 contempló, como Meta 4, la ampliación y modernización de vías, estaciones y paraderos, entre las cuales se incluyó, para el periodo 2016-2018, la ampliación de la línea 12 del Metro en el tramo de Mixcoac a Observatorio. Para la realización de las obras se obtuvo opinión favorable de la Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano de la Delegación Álvaro Obregón, Declaratoria de Cumplimiento Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México y dictamen positivo al Estudio de Impacto Urbano únicamente para la primera etapa, la cual comprende 13 lumbreras y túneles. Que durante la ejecución de la obra se han visto afectados diversos comercios de la colonia Primera Victoria, Sección Bosques, toda vez que las obras han tomado problemática la circulación peatonal y dificultan la posibilidad de que los automovilistas puedan estacionar sus vehículos, lo cual ha repercutido en una disminución significativa en ventas. Que el derecho a que una persona se dedique al comercio lícito se encuentra tutelado por el artículo 5 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y por el artículo 10, Apartado B, de la Constitución Política de la Ciudad de México, en tanto que la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, tiene por objeto ampliar las oportunidades de las personas, prestando especial atención a su condición humana tendiente a garantizar los Derechos Humanos. Contrario a tales ordenamientos y a raíz del inicio de las obras de ampliación de la Línea 12 del Metro, se dificultó el acceso a diversos comercios, por lo que los mismos han sufrido una merma en sus ingresos, afectación que tiene un impacto de mayor alcance, pues incluso pone en riesgo el empleo de los comercios y sus familias. Que la Secretaría de Obras y Servicios cuenta con la suficiencia presupuestal para atender a los comerciantes afectados.				Variación porcentual anual de apoyos otorgados por afectaciones por obras publicas	Se estima que para el cierre del ejercicio 2024 el avance en la entrega de apoyos económicos sea del 100%.	(Total de apoyos otorgados en el año actual/Total de apoyos otorgdos en el año anterior)-1)*100	APOYO	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual	Las condiciones políticas y sociales favorables que permitan la Construcción de Infraestructura para el Transporte Público, incluyendo el pago de apoyos por afectaciones por obra publica y su avance depende de la cantidad de recurso que les sea suministrado para continuar con su ejecución programada.		
COMPONENTE 1		De acuerdo al Programa Integral de Movilidad 2013-2018 contempló, como Meta 4, la ampliación y modernización de vías, estaciones y paraderos, entre las cuales se incluyó, para el periodo 2016-2018, la ampliación de la línea 12 del Metro en el tramo de Mixcoac a Observatorio. Para la realización de las obras se obtuvo opinión favorable de la Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano de la Delegación Álvaro Obregón, Declaratoria de Cumplimiento Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México y dictamen positivo al Estudio de Impacto Urbano únicamente para la primera etapa, la cual comprende 13 lumbreras y túneles. Que durante la ejecución de la obra se han visto afectados diversos comercios de la colonia Primera Victoria, Sección Bosques, toda vez que las obras han tomado problemática la circulación peatonal y dificultan la posibilidad de que los automovilistas puedan estacionar sus vehículos, lo cual ha repercutido en una disminución significativa en ventas. Que el derecho a que una persona se dedique al comercio lícito se encuentra tutelado por el artículo 5 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y por el artículo 10, Apartado B, de la Constitución Política de la Ciudad de México, en tanto que la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, tiene por objeto ampliar las oportunidades de las personas, prestando especial atención a su condición humana tendiente a garantizar los Derechos Humanos. Contrario a tales ordenamientos y a raíz del inicio de las obras de ampliación de la Línea 12 del Metro, se dificultó el acceso a diversos comercios, por lo que los mismos han sufrido una merma en sus ingresos, afectación que tiene un impacto de mayor alcance, pues incluso pone en riesgo el empleo de los comercios y sus familias. Que la Secretaría de Obras y Servicios cuenta con la suficiencia presupuestal para atender a los comerciantes afectados.				Porcentaje de Avance en la construcción de nuevas rutas de Transporte Público con pagos de apoyos por afectaciones a la ciudadanía	Porcentaje de Avance en la construcción de nuevas rutas de Transporte Público con pagos de apoyos por afectaciones a la ciudadanía	(Avance Físico de los pagos de apoyos por afectacion de obra de la línea 12 del metro)*100	APOYO	Estratégico / Eficacia / Ascendente	100%	1	1	Cuenta pública 2023 Secretaría de Obras y Servicios Anual	Las condiciones políticas y sociales favorables que permitan la Construcción de Infraestructura para el Transporte Público, incluyendo el pago de apoyos por afectaciones por obra publica y su avance depende de la cantidad de recurso que les sea suministrado para continuar con su ejecución programada.		

ALMA LIDIA NEQUIZ
ZAMORA

Fecha 2024-11-28 19:06:52
Folio 0M421MOPC6E23R6-7N1D4VUEM0D8X1C-EGCO