



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
SUBSECRETARÍA DE PLANEACIÓN, POLÍTICAS Y REGULACIÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN Y POLÍTICAS

		GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO	SEMOVI
FIDEICOMISO FONDO PÚBLICO DE ATENCIÓN AL CICLISTA Y AL PEATÓN (FONACIPE)			
05 JUL. 2024			
RECIBIDO			
NOMBRE: <i>Verónica Coy</i>			
ANEXOS: <i>CIA</i>		HORA: <i>17:46</i>	



Ciudad de México, 03 de julio de 2024

Oficio: SM-SPPR-DGPP-1636-2024

Asunto: Cartera de Proyectos FONACIPE 2024

ANA MA. MORALES CHÁVEZ
SECRETARIA TÉCNICA DEL FIDEICOMISO
FONDO PÚBLICO DE ATENCIÓN AL CICLISTA Y AL PEATÓN

PRESENTE

Por este medio, hago referencia a los oficios **SM-SPPR-DGPP-1044-2024**, de fecha 29 de abril de 2024, en el cual se anexa la cartera de proyectos para el ejercicio 2024 para ser financiados por el Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón; así como el similar con folio **SM-SPPR-DGPP-1370-2024**, de fecha 4 de junio de 2024 dirigido a usted mediante el cual se solicita omisión de la presentación en la Segunda Sesión Ordinaria 2024 convocada mediante el oficio con folio **SEMOVI/FONACIPE/ST/027/2024**, toda vez que esta Dirección General se encontraba en proceso de evaluación de alcance de los tramos propuestos.

En ese sentido, y derivado del exhaustivo análisis agotado en el Anexo 1. "MATRIZ MULTICRITERIO PARA LA JERARQUIZACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL CICLISTA CON RECURSOS DEL FONACIPE 2024"; **solicito se destine el financiamiento que se tenga a bien disponer del Fideicomiso a la siguiente propuesta:**

- **Propuesta 2.- "Plan de Ayala", en el tramo comprendido de Santa Cruz Meyehualco a Eje 5 Sur, Alcaldía Iztapalapa.**

Asimismo, se anexa a la presente la nota informativa con las características técnicas que son solicitadas como alcance al proyecto de la Infraestructura Ciclista en comentario. Ver Anexo 2. "NI-SICP-24-29 FONACIPE 2024", para mejor referencia.

El presente se emite, con fundamento en el artículo 36 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, artículo 37 del Reglamento interior del Poder Ejecutivo de la Administración Pública de la Ciudad de México, artículo 12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y artículo 14 del Reglamento de la Ley de Movilidad.

Sin más por el momento, le envié un cordial saludo.

ATENTAMENTE

ING. ADRIANA CARDONA ACOSTA
DIRECTORA GENERAL DE PLANEACIÓN Y POLÍTICAS

C.c.p. **Mtro. Salvador Medina Ramírez.** - Subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación en la SEMOVI.- smedinar@cdmx.gob.mx.- Para su conocimiento.

Ing. Karla Portales Ruíz. - Directora de Gestión de Proyectos de la Movilidad en la SEMOVI.- kportalezr@semovi.cdmx.gob.mx.- Para su conocimiento.

ANEXO 1: MATRIZ MULTICRITERIO PARA LA JERARQUIZACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL CICLISTA CON RECURSOS DEL FONACIPE 2024
ANEXO 2: NI-SICP-24-29 FONACIPE 2024

Elaboró
JMSP

Revisó
KPE

Autorizó
ACA



INFORMACIÓN DE CONTACTO
TEL: 011 4381-1111
CORREO: info@asos.com

SEMOVI	COMISIÓN NACIONAL DE ELECTRICIDAD
FIDUCIARIO FONDO PÚBLICO DE ATENCIÓN AL CLIENTE Y AL RECTOR (FONDAF)	
RECIBIDO	
FECHA: _____	
HORA: _____	

El presente documento es un recibo de pago emitido por el FIDUCIARIO FONDO PÚBLICO DE ATENCIÓN AL CLIENTE Y AL RECTOR (FONDAF) en cumplimiento de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Este recibo es válido para acreditar el pago de los servicios contratados y es necesario guardarlo como comprobante de pago.

Para más información consulte el sitio web de FONDAF.

Este documento es una copia digital generada automáticamente por el sistema de facturación.

SEMOVI
COMISIÓN NACIONAL DE ELECTRICIDAD



Ciudad de México, 02 de julio de 2024

NOTA INFORMATIVA

**CARTERA DE PROYECTOS PARA EL EJERCICIO 2024 DEL FONDO PÚBLICO DE ATENCIÓN AL CICLISTA Y PEATÓN (FONACIPE)
NI-SICP-24-29**

**PARA: ING. ADRIANA CARDONA ACOSTA
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN Y POLÍTICAS**

**DE: ARQ. JUAN MANUEL SOLÁ PACHECO
SUBDIRECCIÓN DE PLANEACIÓN INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y PEATONAL**

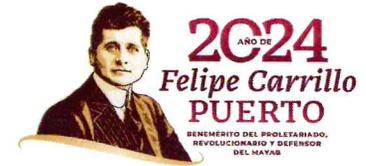
En atención a la cartera de proyectos para el ejercicio 2024 del Fondo Público de Atención al Ciclista y Peatón (FONACIPE), hago de su conocimiento que el proyecto de Infraestructura Ciclista que se describe a continuación, se compondrá de los siguientes alcances, los cuáles garantizan una red de infraestructura ciclista coherente, directa, segura y atractiva, insertándose en el marco del Programa Integral de Movilidad 2019 – 2024; mismos que están de conformidad a lo establecido en la Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 12 de agosto de 2016.

1. ESTUDIO PREVIOS

a. Levantamiento topográfico

Con el objetivo de diseñar una reconfiguración del espacio para albergar infraestructura ciclista, es necesario conocer con precisión el estado actual de la geometría que conforma el espacio vial, así como la ubicación de los elementos inherentes e incorporados a la vía. En sintonía con lo establecido en las Normas de Construcción de la Administración Pública del Distrito Federal, en su Libro 2, tomo 1, el levantamiento topográfico deberá contener al menos:

- Plano de localización en sitio, motivo del levantamiento topográfico.
- Orientación.
- Planimetría y altimetría.
- Localización y dimensión de las vías que intersecten el trazo, cubriendo por lo menos 30 m lineales a partir de la intersección con el trazo del proyecto en vías secundarias y al menos 50 m lineales a partir de la intersección con el trazo del proyecto en vías primarias; así mismo deberá contemplar la totalidad de las intersecciones de inicio y fin del proyecto.
- Elevaciones suficientes para dibujar curvas de nivel.



Ciudad de México, 02 de julio de 2024

- Localización y dimensiones de edificaciones contiguas a la vía, incluyendo accesos vehiculares.
- Localización, dimensionamiento y estado de la señalización vial existente.
- Localización y dimensionamiento de rampas peatonales.
- Localización y dimensionamiento de equipos semafóricos peatonales, ciclistas y vehiculares.
- Localización de dispositivos para el control del tránsito como reductores de velocidad, elementos de confinamiento y otros.
- Localización y dimensionamiento de infraestructura superficial de drenaje y captación de aguas pluviales.
- Localización y dimensionamiento de mobiliario urbano.
- Localización y dimensionamiento de postes, luminarias y casetas telefónicas.
- Localización y dimensiones de sujetos arbóreos y áreas verdes.
- Localización y dimensionamiento de cajones de servicios especiales, como zonas de carga y descarga, ascenso y descenso, entre otros.
- Localización y dimensionamiento de tomas hídricas y cajones de estacionamiento para vehículos de emergencias.

Dichos alcances, deberán entregarse en planos de topografía del estado actual, en formato impreso y digital editable, en 2D sin elevaciones en eje Z.

2. ESTUDIO DE MOVILIDAD

Al ser un proyecto inmerso dentro del sistema de movilidad de la ciudad, se deberá considerar la forma en la que los distintos modos de transporte conviven, a partir de las consideraciones que mejoren la seguridad vial y funcionamiento actual de la vía. Los alcances del proyecto serían:

- Análisis de movilidad multimodal, compuesto de 6 módulos: movilidad peatonal, ciclista, tránsito motorizado, condiciones de estacionamiento en la vía pública, movilidad en transporte público y condiciones de transporte de carga y servicios.
- Evaluación de seguridad vial, cuyo objetivo es identificar las ubicaciones que concentran los hechos de tránsito dentro del área de intervención, detallando el tipo de hecho, los usuarios involucrados, severidad y la frecuencia dentro del último año.
- Condiciones de riesgo, identificando los principales puntos de conflicto, elementos que causen desvíos en trayectorias, condiciones de iluminación en la vía pública y el estado físico de superficies e infraestructura de captación pluvial.



Ciudad de México, 02 de julio de 2024

- Análisis de microsimulación de tránsito, contemplando dos intersecciones dentro del área de intervención, estas intersecciones y alcances particulares de modelación las establecerá esta Dirección.

2. PROYECTO EJECUTIVO

Definido como el conjunto de cálculos, planos, memorias y escritos con base a una referencia topográfica que conforman una solución armónica y dan respuesta implícita a requerimientos planteados, en función de las condiciones y características del sitio, se compone de los siguientes alcances:

- Proyecto geométrico y de dispositivos diversos
- Proyecto de señalamiento horizontal
- Proyecto de señalamiento vertical
- Proyecto de semáforos
- Proyecto de protección de desvíos por obra
- Proyecto arquitectónico y obra civil
- Detalles constructivos y fichas técnicas
- Catálogo de Conceptos
- Imagen objetivo

3. TRAMOS

Derivado de lo anterior, el tramo solicitado a intervenir de acuerdo con la matriz de evaluación son:

- “Av. Plan de Ayala”, con una longitud total de 3.6 km, comprendiendo la implementación de una ciclovía confinada en ambos sentidos entre de Santa Cruz Meyehualco a Eje 5 Sur, Alcaldía Iztapalapa.

--o0o--



**GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO**

**SECRETARÍA
DE MOVILIDAD**

**MATRIZ MULTICRITERIO PARA LA
JERARQUIZACIÓN DE PROYECTOS DE
INFRAESTRUCTURA VIAL CICLISTA CON
RECURSOS DEL FONACIPE 2024**



1. INTRODUCCIÓN

El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México (PIM) 2019-2024 establece como línea de acción prioritaria del Eje 3: *Proteger*, el incremento y expansión de la infraestructura vial ciclista. De igual forma, el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Transporte, en su Eje *Cambiar*, establece como acción alcanzar 600 kilómetros de ciclovías para 2024. Ambos instrumentos publicados por el Gobierno de la Ciudad de México, se alinean al objetivo de contar con infraestructura ciclista accesible, segura, cómoda y funcional para pedalear en la ciudad, conectada a redes de transporte público y que permita alcanzar el 3% del total de viajes en 2024.

Uno de los mecanismos a través del cual se obtienen recursos para la implementación de mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, es el Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón (FONACIPE). De este fideicomiso público, se han aplicado recursos en la implementación de los trolebuses de Eje Central y el Eje 2 Sur, así como las ciclovías del Eje 5 Sur, el Eje 2 Poniente, la Avenida Guelatao y la Avenida Niños Héroes.

El presente documento presenta una metodología basada en análisis multicriterio, aplicándola a la evaluación de la factibilidad de cuatro propuestas para elaborar proyectos ejecutivos de infraestructura vial ciclista en el año 2024. El análisis toma en consideración un conjunto de variables concernientes a las características de la infraestructura, demanda y el contexto territorial de la zona donde se localizan las propuestas.

2. OBJETIVO

Establecer una jerarquización de los tramos viales propuestos para elaborar los proyectos ejecutivos de infraestructura vial ciclista, a través de un mecanismo denominado análisis multicriterio.

3. METODOLOGÍA

El análisis multicriterio es un método que permite orientar la toma de decisiones a partir de varios criterios comunes. Este método se destina esencialmente a la comprensión y a la resolución de problemas de decisión y se utiliza para emitir un juicio comparativo entre proyectos o propuestas, por lo que se emplea principalmente para evaluaciones.

Para poder llevar a cabo un análisis multicriterio, es necesario disponer de un conjunto de criterios que permita formar juicio sobre los proyectos y generar una tabla de valoración de los criterios con la finalidad de obtener una agregación de los resultados para realizar una clasificación de los proyectos por orden de preferencia.

En primera instancia, se definen los criterios relevantes que se deben considerar como parte del proceso de evaluación. Una vez se han definido los criterios, se procede a identificar las variables o indicadores que hacen parte de cada criterio y su forma de medición.

Dado que las variables que participan en el proceso de evaluación se miden generalmente en escalas diferentes (usuarios, distancias, costos, etc.) es necesario transformar estas unidades en una unidad abstracta homogénea que sea válida para todas las escalas. En este sentido, se asigna un peso a cada uno de los criterios y variables de evaluación propuestos.

Una vez definidos los criterios, variables y pesos, se determinan los rangos de medición para cada variable, de tal forma que, al determinar los valores correspondientes y colocarlos en la matriz multicriterio se obtenga el puntaje por variable, criterio y proyecto, que permita establecer el orden de jerarquía entre ellos.

Tomando en consideración el objetivo principal del estudio que es evaluar la viabilidad de implementación de infraestructura vial ciclista, se identificaron los siguientes criterios, variables y pesos:

CRITERIO A: INFRAESTRUCTURA

El criterio de infraestructura incluye la ponderación de cuatro indicadores relacionados que, en su conjunto, permiten calificar cada alternativa en función de sus características. Este criterio tendrá un peso de **35%** en la evaluación de las propuestas.

A1. Longitud total del proyecto en kilómetros. Una mayor longitud del proyecto se traduce en una mayor cobertura de población, así como en mayor conectividad del tramo con el resto de la red de infraestructura vial ciclista, sobre todo si el tramo se localiza en zonas periféricas. Esta variable tendrá un peso de **30%** dentro del criterio de evaluación, con los siguientes puntajes de acuerdo con la longitud total del proyecto:

- Mayor a 5 kilómetros (100%)
- De 2 a 5 kilómetros (70%)
- De 1 a 2 kilómetros (35%)
- Menor a 1 kilómetro (15%)

A2. Tipo de infraestructura vial ciclista para el tramo propuesto. Se califica el tipo de infraestructura en función del grado de confinamiento del flujo ciclista que se relaciona con el grado de protección de las personas que transitarán en los tramos propuestos; los tipos de infraestructura se clasifican de acuerdo con los criterios de la Guía de Infraestructura Ciclista de la Ciudad de México. Esta variable tendrá un peso de **30%** dentro del criterio de evaluación, con los siguientes puntajes según el tipo de infraestructura vial ciclista propuesto para el tramo:

- Ciclovía (CV) y Senderos compartidos (SC) (100%)
- Carril bus - bici (CBB) (70%)
- Ciclocarril (CC) y Carril de Prioridad Ciclista (CPC) (35%)

En caso de que una propuesta tenga dos o más tipos de infraestructura vial ciclista, este criterio se evaluará conforme a la tipología de mayor extensión.

A3. Número de barreras urbanas superadas. Se contabiliza el número de vías primarias (vías de acceso controlado, ejes viales, arterias principales), por las que cruza el tramo propuesto, en tanto que son vialidades con velocidades máximas superiores a los 50 km/h. Considerando que la velocidad es un factor importante en la producción de hechos de tránsito con consecuencias fatales para los usuarios de la vía, el habilitar infraestructura ciclista que permita cruzar de manera segura este tipo de vialidades, mejorará de forma sustancial las condiciones de traslados de las personas usuarias. Esta variable tendrá un peso de **20%** dentro del criterio de evaluación, con los siguientes puntajes de acuerdo con el número de barreras urbanas superadas:

- 5 o más barreras urbanas (100%)
- 2 a 4 barreras urbanas (70%)
- Al menos 1 barrera urbana (35%)
- No cruza barreras urbanas (15%)

A4. Conectividad con la red de infraestructura ciclista. El tramo conecta con otros tramos de la red de infraestructura vial ciclista, lo que incrementa la accesibilidad de los viajes ciclistas al crear un efecto de sinergia en el resto de la red. Esta variable tendrá un peso del **20%** dentro del criterio de evaluación, con los siguientes puntajes de acuerdo con el número de tramos de la red de infraestructura vial ciclista con los que conecta el tramo:

- Conecta 2 o más tramos de la red de infraestructura vial ciclista (100%)
- Conecta con al menos 1 tramo de la red de infraestructura vial ciclista (70%)
- No conecta con ningún tramo de la red de infraestructura vial ciclista (35%)



CRITERIO B: DEMANDA POTENCIAL

La demanda es la razón básica de construir cualquier infraestructura de transporte, por lo que se considera como uno de los criterios más relevantes en este análisis. El criterio de infraestructura incluye la ponderación de dos indicadores relacionados que, en su conjunto, permiten tener una idea de la demanda que podrían tener los tramos viales propuestos. Este criterio tendrá un peso del **30%** en la evaluación de las propuestas.

B1. Porcentaje de viajes en bicicleta generados en el distrito de tránsito donde se localiza el tramo. El indicador es una aproximación a la demanda actual de viajes que se registran en la zona donde se localiza el tramo propuesto. El porcentaje se obtiene de los datos registrados en la Encuesta Origen Destino 2017. Se consideran únicamente los datos a nivel distrital, en función de que los resultados de la EOD 2017 tienen representatividad estadística hasta ese nivel de agregación. Si el tramo se localiza en dos o más distritos se obtiene el porcentaje a partir de la suma de viajes ciclistas y totales de todos los distritos. Esta variable tendrá un peso de **60%** dentro del criterio de evaluación, con los siguientes puntajes de acuerdo con el porcentaje de viajes en bicicleta en el/los distritos de tránsito donde se localiza el tramo:

- 1.5% o más de los viajes (100%)
- Entre 1% y 1.5% de los viajes (70%)
- Menos de 1% de los viajes (35%)

B2. Porcentaje de viviendas en un radio de 500 metros del tramo que disponen de bicicleta como medio de transporte. El indicador es una aproximación a la demanda potencial de viajes que se podrían alcanzar de llevarse a cabo la implementación de la infraestructura. El porcentaje se obtiene de los datos del Censo de Población y Vivienda de 2020. Esta variable tendrá un peso de **40%** dentro del criterio de evaluación, con los siguientes puntajes de acuerdo con el porcentaje de viviendas que disponen con bicicleta:

- Más de 25% de las viviendas (100%)
- Entre 20% y 25% de las viviendas (70%)
- Menos de 20% de las viviendas (35%)

CRITERIO C: CONTEXTO TERRITORIAL

Dentro del contexto territorial se analizan las condiciones del territorio donde se localizan los tramos propuestos, en cuanto a la población, actividad económica y el desarrollo social de los habitantes de la zona. Este criterio tendrá un peso de **35%** en la evaluación de las propuestas.



C1. Densidad de población (habitantes/hectárea hab/ha) en manzanas en un radio de 500 metros del tramo. El indicador busca medir la población que podría verse beneficiada con las propuestas, según los datos del Censo de Población y Vivienda 2020. La población se considera como uno de los factores principales en la generación de viajes. Entre mayor sea la densidad mayor es su calificación. Esta variable tendrá un peso de **40%** dentro del criterio de evaluación, con los siguientes puntajes de acuerdo con la densidad de población:

- Mayor a 200 hab/ha (100%)
- Entre 100 y 200 hab/ha (70%)
- Menor a 100 hab/ha (35%)

C2. Densidad de empleos (empleos/hectárea emp/ha) en manzanas en un radio de 500 metros del tramo. El indicador busca medir la actividad económica en las inmediaciones de las propuestas. Para ello se utiliza la información de personal ocupado por unidad económica del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 2019 prorrateada con la información de personal ocupado por alcaldía del Censo Económico de 2019. Entre mayor sea la densidad, mayor es su calificación. Esta variable tendrá un peso de **20%** dentro del criterio de evaluación, con los siguientes puntajes de acuerdo con la densidad de empleos:

- Mayor a 200 emp/ha (100%)
- Entre 100 y 200 emp/ha (70%)
- Menor a 100 emp/ha (35%)

C3. Porcentaje de población con Índice de Desarrollo Social bajo o muy bajo a 500 metros del tramo. El indicador busca medir el impacto social de los tramos propuestos, al brindar opciones de movilidad a zonas de la ciudad históricamente desatendidas. Para ello se hace uso de la información del Índice de Desarrollo Social 2020, el cual es una medida sintética que permite clasificar las manzanas urbanas de la ciudad en cinco niveles de desarrollo considerando información referente a la calidad y espacio de la vivienda, al acceso a servicios sanitarios (agua, drenaje y excusado), a la adecuación energética, el acceso a internet y la disponibilidad de telefonía (fija o celular), así como el rezago educativo, el acceso a los servicios de salud y a la seguridad social. Esta variable tendrá un peso de **40%** dentro del criterio de evaluación, con los siguientes puntajes de acuerdo con el porcentaje de población de Índice de Desarrollo Social bajo y muy bajo:

- Más de 20% de la población (100%)
- Entre 10 y 20% de la población (70%)
- Menor 10% de la población (35%)



La última etapa, una vez definidos los criterios, variables, puntajes y rangos de medición, es la ponderación en la matriz multicriterio de los valores determinados para cada una de las propuestas.

Para ello se utilizó un modelo para calcular el puntaje:

Ecuación 1-1 Cálculo de puntaje

$$P_j = \sum_i W_i R_{ij}$$

Donde:

R_{ij} = rating de la alternativa j en función del criterio i

W_i = ponderación para cada criterio i

P_j = puntaje para la alternativa j

Es importante mencionar que, para poder ser evaluado satisfactoriamente, el tramo tendrá que tener una sumatoria final de al menos **50 puntos**. En el Cuadro 1 se presenta un resumen de la ponderación planteada.

**Cuadro 1.** Cuadro resumen de la matriz multicriterio

Criterio	Peso por criterio	Variable	Peso por variable - criterio	Peso general por variable
Infraestructura	35%	A1. Longitud total del proyecto en kilómetros	30%	10.50%
		A2. Tipo de infraestructura vial ciclista para el tramo propuesto	30%	10.50%
		A3. Número de barreras urbanas superadas	20%	7%
		A4. Conectividad con la red de infraestructura ciclista	20%	7%
Demanda	30%	B1. Porcentaje de viajes en bicicleta generados en el distrito de tránsito donde se localiza el tramo	60%	18%
		B2. Porcentaje de viviendas en un radio de 500 metros del tramo que disponen de bicicleta como medio de transporte	40%	12%
Contexto territorial	35%	C1. Densidad de población (hab/ha) en manzanas en un radio de 500 metros del tramo	40%	14%
		C2. Densidad de empleos (emp/ha) en manzanas en un radio de 500 metros del tramo	20%	7%
		C3. Porcentaje de población con Índice de Desarrollo Social bajo o muy bajo a 500 metros del tramo	40%	14%

Fuente: Elaboración propia.



4. CARTERA DE PROYECTOS

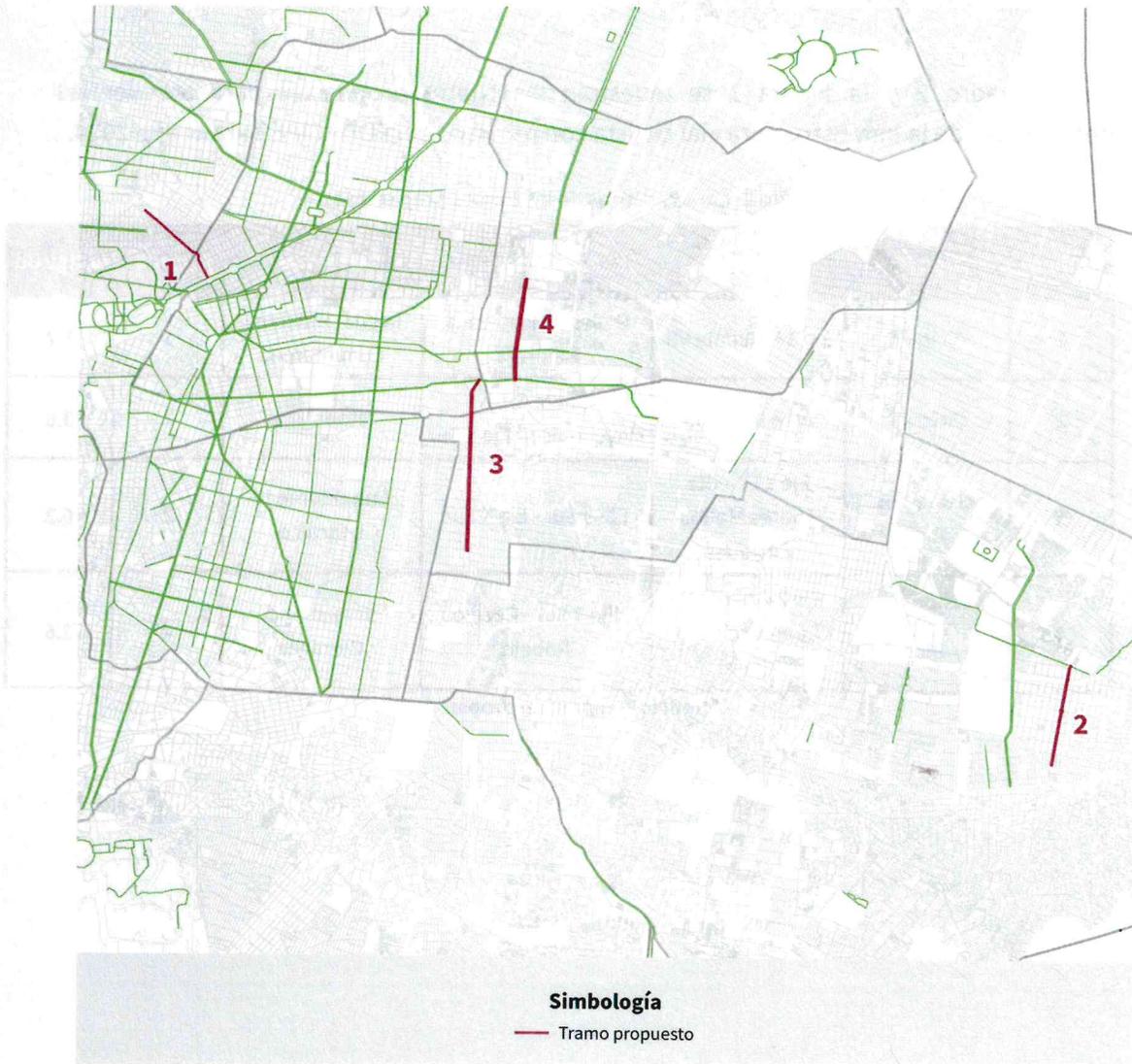
En el Cuadro 2 y la Figura 1 se muestran las cuatro propuestas para atender las necesidades de la infraestructura vial ciclista con recursos del FONACIPE para el año 2024.

Cuadro 2. Características de los tramos propuestos

Número	Tipo IC	Vía	Tramo	Alcaldías	Sentidos	Longitud
1	Ciclovía	Eje 3 Poniente VII	Gauss - Paseo de la Reforma	Miguel Hidalgo / Cuauhtémoc	1	1.7
2	Ciclovía	Plan de Ayala	Santa Cruz Meyehualco - Eje 5 Sur	Iztapalapa	2	3.6
3	Ciclovía / Bus Bici	Eje 1 Oriente Andrés Molina Enríquez	Eje 3 Sur - Eje 5 Sur	Cuauhtémoc / Iztacalco	2	6.2
4	Ciclovía / Bus Bici	Eje 2 Oriente H. Congreso de la Unión	Eje 3 Sur - Cecilio Robelo	Venustiano Carranza	2	3.6

Fuente: Elaboración propia.

Figura 1. Localización de los tramos propuestos



Fuente: Elaboración propia.

Los principales lineamientos para la generación de estas propuestas de tramos son:

- ❖ Beneficiar a la mayor cantidad de población posible
- ❖ Crear suturas a la red existente, que incrementen la accesibilidad de las y los ciclistas
- ❖ Conectar con infraestructura ciclista los espacios públicos rehabilitados a través del programa Sembrando Parques y Senderos Seguros
- ❖ Dotar de infraestructura a las zonas periféricas de la ciudad que han sido históricamente desatendidas



5. EVALUACIÓN DE LOS TRAMOS PROPUESTOS

El Cuadro 3 muestra el puntaje alcanzado por cada una de las cuatro propuestas para atender las necesidades de la infraestructura vial ciclista con recursos del FONACIPE para el año 2024. **El tramo con mayor factibilidad de ser desarrollado es el correspondiente a la propuesta 2 “Plan de Ayala”,** seguido de la propuesta 4 Eje 2 Oriente H. Congreso de la Unión y de la propuesta 3 Eje 1 Oriente Andrés Molina Enriquez.

Este tramo tuvo en conjunto mayores puntuaciones por la longitud del tramo en el que se puede proponer la ciclo vía, que permite que se implemente infraestructura con confinamiento para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias y por beneficiar a población con Índice de Desarrollo Social bajo o muy bajo en los 500 m alrededor de ella.

En este sentido se hace la solicitud de asignar el presupuesto disponible por el Fideicomiso Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón en su ejercicio 2024, en la elaboración del proyecto ejecutivo de este tramo de infraestructura vial ciclista.

Cuadro 3. Evaluación de los tramos propuestos por variable-criterio

Criterio	Variable	Calificación			
		1	2	3	4
Infraestructura	A1	10.5	10.5	10.5	10.5
	A2	10.5	10.5	7.4	7.4
	A3	4.9	4.9	4.9	4.9
	A4	4.9	4.9	4.9	7.0
Demanda	B1	18.0	18.0	12.6	12.6
	B2	8.4	8.4	8.4	8.4
Contexto territorial	C1	9.8	9.8	14.0	9.8
	C2	7.0	2.5	2.5	4.9
	C3	4.9	14.0	14.0	14.0
Evaluación total criterios		78.9	83.5	79.1	79.5
Jerarquía		4	1	3	2

Fuente: Elaboración propia.



CRÉDITOS

Dirección

Andrés Lajous Loaeza, **Secretario de Movilidad**
Salvador Medina Ramírez, **Subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación**

Coordinación

Adriana Cardona Acosta, **Directora General de Planeación y Políticas**
Diana Lucía Contreras Vargas, **Directora de Planeación y Programación**

Elaboración

Arturo Edgar Pérez Hernández, **Subdirector de Programación**

Revisión

Diana Lucía Contreras Vargas, **Directora de Planeación y Programación**

semovi.cdmx.gob.mx

Ciudad de México, abril de 2024

CREDITOS	
20	2024
21	2024
22	2024
23	2024
24	2024
25	2024
26	2024
27	2024
28	2024
29	2024
30	2024
31	2024
32	2024
33	2024
34	2024
35	2024
36	2024
37	2024
38	2024
39	2024
40	2024
41	2024
42	2024
43	2024
44	2024
45	2024
46	2024
47	2024
48	2024
49	2024
50	2024
51	2024
52	2024
53	2024
54	2024
55	2024
56	2024
57	2024
58	2024
59	2024
60	2024
61	2024
62	2024
63	2024
64	2024
65	2024
66	2024
67	2024
68	2024
69	2024
70	2024
71	2024
72	2024
73	2024
74	2024
75	2024
76	2024
77	2024
78	2024
79	2024
80	2024
81	2024
82	2024
83	2024
84	2024
85	2024
86	2024
87	2024
88	2024
89	2024
90	2024
91	2024
92	2024
93	2024
94	2024
95	2024
96	2024
97	2024
98	2024
99	2024
100	2024