

Edgar Enrique Montoya Zuñiga

EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LOS ESTUDIANTES DEL IESTP EN LA PROVINCIA DE ESPINAR - CUSCO, 2024

 Quick Submit

 Quick Submit

 Universidad Politécnica del Perú

Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid:::1:3528879342

Fecha de entrega

6 abr 2026, 12:06 p.m. GMT-5

Fecha de descarga

6 abr 2026, 2:33 p.m. GMT-5

Nombre del archivo

T059_01525203_M_-_17.docx

Tamaño del archivo

8.4 MB

107 páginas




20.597 palabras

117.840 caracteres

17% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Fuentes principales

- 15%  Fuentes de Internet
- 4%  Publicaciones
- 9%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

Fuentes principales

- 15% Fuentes de Internet
- 4% Publicaciones
- 9% Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Fuentes principales

Las fuentes con el mayor número de coincidencias dentro de la entrega. Las fuentes superpuestas no se mostrarán.

1	Trabajos del estudiante Universidad Politécnica del Perú	6%
2	Internet repositorio.uap.edu.pe	3%
3	Internet hdl.handle.net	2%
4	Internet www.slideshare.net	<1%
5	Internet idoc.pub	<1%
6	Internet repositorio.ucv.edu.pe	<1%
7	Internet www.coursehero.com	<1%
8	Trabajos del estudiante Universidad Cesar Vallejo	<1%
9	Internet repositorio.escuelamilitar.edu.pe	<1%
10	Internet 1library.co	<1%
11	Internet alicia.concytec.gob.pe	<1%

12	Trabajos del estudiante	Escuela Superior Politécnica del Litoral	<1%
13	Internet	repositorio.uct.edu.pe	<1%
14	Internet	repositorio.unsaac.edu.pe	<1%
15	Internet	repositorio.uprit.edu.pe	<1%
16	Internet	docs.google.com	<1%
17	Internet	dspace.espol.edu.ec	<1%
18	Internet	repositorio.esge.edu.pe	<1%
19	Internet	repositorio.upla.edu.pe	<1%
20	Internet	www.stopaccidentes.org	<1%
21	Internet	es.calameo.com	<1%
22	Internet	es.slideshare.net	<1%
23	Internet	www.transitobogota.gov.co	<1%
24	Trabajos del estudiante	Corporación Universitaria Minuto de Dios, UNIMINUTO	<1%
25	Trabajos del estudiante	unasam	<1%

26	Publicación	Saldarriaga, Jorge Dino Enrique López. "Relación Entre La implementación Del Le...	<1%
27	Internet	repositorio.upsc.edu.pe	<1%
28	Trabajos del estudiante	uncedu	<1%
29	Publicación	Miguel Barboza-Palomino, Gonzalo Salas, Wendy K. Rojas-Portocarrero, Tomás Ca...	<1%
30	Internet	repositorio.unc.edu.pe	<1%
31	Trabajos del estudiante	Universidad Privada del Norte	<1%
32	Trabajos del estudiante	Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez	<1%
33	Internet	plataforma.responsable.net	<1%
34	Internet	redaccionexcelsior.wordpress.com	<1%
35	Publicación	Rocío Verónica Ñañez Tuero, Yony Farfan Robles, Elvio Tintaya Zegarra, Antonio C...	<1%
36	Trabajos del estudiante	Universidad Continental	<1%
37	Internet	repositorio.uho.edu.cu	<1%
38	Internet	de.slideshare.net	<1%
39	Internet	economis.com.ar	<1%

40	Internet	repositorio.uladech.edu.pe	<1%
41	Internet	udes.metabiblioteca.org	<1%
42	Internet	elmerfaucett.edu.pe	<1%
43	Internet	repositorio.uancv.edu.pe	<1%
44	Internet	repositorio.ucp.edu.pe	<1%
45	Publicación	Leon Papić, Maria Jose. "An Analysis of the Parental Reflective Function, the Quali...	<1%
46	Internet	es.scribd.com	<1%
47	Internet	vsip.info	<1%
48	Internet	www.codot.gov	<1%
49	Internet	www.enfoquederecho.com	<1%
50	Internet	www.intercoined.org	<1%
51	Internet	www.researchgate.net	<1%
52	Internet	www.who.int	<1%
53	Publicación	César Hernán Norabuena-Mendoza, Eva Delfina Zarzosa-Márquez, Carlos Humber...	<1%

54	Trabajos del estudiante	Universidad Tecnologica del Peru	<1%
55	Internet	albertovillalobos1.wordpress.com	<1%
56	Internet	dspace.esoch.edu.ec	<1%
57	Internet	larazon.pe	<1%
58	Internet	repositorio.esuelakhipu.edu.pe	<1%
59	Internet	ve.invertia.com	<1%
60	Internet	w1.876.telia.com	<1%
61	Internet	www.anodis.com	<1%
62	Internet	www.sz4d.org	<1%
63	Internet	www.emagister.com	<1%

UAP

UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS
VICERRECTORADO ACADÉMICO
ESCUELA DE POSGRADO

EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LOS ESTUDIANTES
DEL IESTP EN LA PROVINCIA DE
ESPINAR - CUSCO, 2024

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:
MAESTRO EN DOCENCIA UNIVERSITARIA
Y GESTION EDUCATIVA

PRESENTADO POR:
Bach. MONTOYA ZUÑIGA, EDGAR ENRIQUE
Código Orcid: <https://orcid.org/0009-0000-7252-20680>

Asesor :
Dr. RAMIREZ JULCA, MAXIMO
Código Orcid: <https://orcid.org/0009-0002-1385-3139>

LIMA – PERÚ
2025

2

DEDICATORIA

A mis padres que me dieron aliento para terminar mis estudios.

3

AGRADECIMIENTO

A mi familiar por la motivación por apoyarme en mis estudios.

RECONOCIMIENTO

A mis maestros que mi dieron sapiencia y
confianza permanente.

ÍNDICE GENERAL

Págs.

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Reconocimiento.....	iv
Índice general.....	v
Índice de tablas.....	vii
Índice de figuras.....	viii
Resumen.....	xi
Abstract.....	xii
Introducción.....	xiii
CAPITULO I : PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	
1.1. Descripción de la realidad problemática.....	16
1.2. Delimitación de la investigación.....	20
1.2.1. Delimitación Espacial.....	20
1.2.2. Delimitación Social.....	20
1.2.3. Delimitación Temporal.....	20
1.2.4. Delimitación Conceptual.....	20
1.3. Problemas de investigación.....	20
1.3.1. Problema principal.....	20
1.3.2. Problemas secundarios.....	20
1.4. Objetivos de la investigación.....	21
1.4.1. Objetivo general.....	21
1.4.2. Objetivos específicos.....	21
1.5. Justificación e importancia de la investigación.....	21
1.5.1. Justificación.....	21
1.5.2. Importancia.....	23
1.6. Factibilidad de la investigación.....	23
1.6.1. Limitaciones del estudio.....	23
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL	
2.1. Antecedentes del problema.....	25
2.2. Bases teóricas.....	31
2.3. Definición de términos básicos.....	44
CAPÍTULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES	
3.1. Hipótesis general.....	48
3.2. Hipótesis específicas.....	48
3.3. Definición conceptual y operacional de variables.....	48
3.4. Cuadro de operacionalización de variables.....	51
CAPÍTULO IV: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	
4.1. Enfoque de la investigación.....	52
4.2. Tipo de investigación.....	52
4.3. Nivel de investigación.....	53
4.2. Método y diseño de la investigación.....	53
4.3.1. Método de la Investigación.....	53
4.3.2. Diseño de la Investigación.....	53
4.4. Población y muestra de la investigación.....	54
4.4.1. Población.....	54

1

1

4.4.2. Muestra.....	54
4.5. Técnicas e instrumentos de la recolección datos.....	55
4.5.1. Técnicas.....	55
4.5.2. Instrumentos.....	55
4.5.3. Validez y confiabilidad.....	55
4.5.4. Procesamiento y análisis de datos.....	52
4.5.5. Ética en la investigación.....	52
CAPÍTULO V: RESULTADOS	58
5.1 Análisis descriptivo.....	58
5.3. Análisis inferencial.....	82
5.3.1 Contrastación de la hipótesis general.....	84
5.3.1. Contrastación de la primera Hipótesis específica	85
5.3.2. Contrastación de la segunda Hipótesis específica.....	86
5.3.3. Contrastación de la tercera Hipótesis específica	87
CAPÍTULO VI: DISCUSIÓN DE RESULTADOS	88
Conclusiones.....	92
Recomendaciones.....	93
Referencias bibliográficas.....	94
<u>Anexos.....</u>	98
1. Matriz de consistencia.....	98
2. Cuestionario según variables, dimensiones e indicadores.....	99
3. Ficha de validación del instrumento.....	10
	1
4. Copia de datos procesados.....	10
	2
5. Declaratoria de autenticidad de tesis.....	10
	3

2

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 01: Cuadro de operacionalización de variables.....	51
Tabla 02: Escala de valores de Alfa de Cronbach.....	56
Tabla 03: Considera Ud., que los Peatones deben estar actualizados sobre seguridad vial.....	58
Tabla 04: Considera Ud., que los pasajeros deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial.....	59
Tabla 05: Cree Ud., que los ciclistas también deben conocer las reglas mínimas Sobre seguridad vial.....	60
Tabla 06: Considera Ud., que los conductores también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial.....	61
Tabla 07: Cree Ud., que los conductores de transporte motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial.....	62
Tabla 08: Considera Ud., que los conductores de transporte motorizado deben ser capacitados periódicamente sobre el cumplimiento de las reglas de seguridad vial.....	63
Tabla 09: Considera Ud., que conductores de transporte no motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial.....	64
Tabla 10: Considera Ud., que conductores de transporte motorizado deben ser capacitados sobre las reglas de seguridad vial.....	65
Tabla 11: Cree Ud., que las entidades responsables deben señalar las vías según ubicación geográfica.....	66
Tabla 12: Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar programas de capacitación sobre las vías de ubicación geográfica.....	67
Tabla 13: Considera Ud., que las responsabilidades sobre educación vial deben ser según disposición municipal.....	68
Tabla 14: Considera Ud., que la falta de cultura vial es por la mala responsabilidad de la disposición municipal.....	69
Tabla 15: Considera Ud., que es importante Compatibilizar el aumento de movilidad con mejora de seguridad vial.....	70
Tabla 16: Considera Ud., que se debe mejorar las condiciones de seguridad de proyectos y carreteras del sistema vial.....	71
Tabla 17: Considera Ud., que es importante mejorar dispositivos de control de tránsito, haciéndola útil al tiempo.....	72
Tabla 18: Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar y Divulgar las investigaciones relacionadas con la seguridad vial.....	73
Tabla 19: Considera Ud., que se debe fomentar la difusión de información sobre siniestralidad vial.....	74
Tabla 20: Cree Ud., que se debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial.....	75
Tabla 21: Considera Ud., que la policía nacional del Perú debe Fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial.....	76
Tabla 22: Considera Ud., que el ministerio de transportes debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial.....	77
Tabla 23: Considera Ud., que es importante desarrollar Métodos sistemáticos de	

3

2

4

5

4

4

2

prevención de accidentes.....	78
Tabla 24: Considera Ud., que deben considerar la participación en equipo para desarrollar Métodos sistemáticos de prevención de accidentes viales...79	
Tabla 25: Considera Ud., que el gobierno debe dar Cumplimiento de aspectos vinculados a la seguridad vial.....	80
Tabla 26: Considera Ud., que el ministerio de transportes debe evaluar para prevenir accidentes viales.....	81
Tabla 27: Tabla 27: Prueba de normalidad.....	82
Tabla 28: Tabla de coeficiente de correlación de Spearman.....	83
Tabla 29: Contrastacion de la hipotesis general.....	84
Tabla 30: Contrastacion de la primera hipotesis especifica.....	85
Tabla 31: Contrastacion de la segunda hipotesis especifica.....	86
Tabla 32: Contrastacion de la tercera hipotesis especifica.....	87
Tabla 33: Matriz de consistencia.....	97

..

ÍNDICE DE FIGURAS

	Figura 01: Considera Ud., que los Peatones deben estar actualizados sobre seguridad vial.....	58
	Figura 02: Considera Ud., que los pasajeros deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial.....	59
	Figura 03: Cree Ud., que los ciclistas también deben conocer las reglas mínimas Sobre seguridad vial.....	60
	Figura 04: Considera Ud., que los conductores también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial.....	61
	Figura 05: Cree Ud., que los conductores de transporte motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial.....	62
3	Figura 06: Considera Ud., que los conductores de transporte motorizado deben ser capacitados periódicamente sobre el cumplimiento de las reglas de seguridad vial.....	63
	Figura 07: Considera Ud., que conductores de transporte no motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial.....	64
	Figura 08: Considera Ud., que conductores de transporte motorizado deben ser capacitados sobre las reglas de seguridad vial.....	65
	Figura 09: Cree Ud., que las entidades responsables deben señalar las vías según ubicación geográfica.....	66
	Figura 10: Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar programas de capacitación sobre las vías de ubicación geográfica.....	67
	Figura 11: Considera Ud., que las responsabilidades sobre educación vial deben ser según disposición municipal.....	68
	Figura 12: Considera Ud., que la falta de cultura vial es por la mala responsabilidad de la disposición municipal.....	69
2		
4	Figura 13: Considera Ud., que es importante Compatibilizar el aumento de movilidad con mejora de seguridad vial.....	70
5	Figura 14: Considera Ud., que se debe mejorar las condiciones de seguridad de proyectos y carreteras del sistema vial.....	71
	Figura 15: Considera Ud., que es importante mejorar dispositivos de control de tránsito, haciéndola útil al tiempo.....	72
4	Figura 16: Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar y Divulgar las investigaciones relacionadas con la seguridad vial.....	73
4	Figura 17: Considera Ud., que se debe fomentar la difusión de información sobre siniestralidad vial.....	74
	Figura 18: Cree Ud., que se debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial.....	75
2	Figura 19: Considera Ud., que la policía nacional del Perú debe Fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial.....	76
	Figura 20: Considera Ud., que el ministerio de transportes debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial.....	77
	Figura 21: Considera Ud., que es importante desarrollar Métodos sistemáticos de prevención de accidentes.....	78

Figura 22: Considera Ud., que deben considerar la participación en equipo para desarrollar Métodos sistemáticos de prevención de accidentes viales...	79
Figura 23: Considera Ud., que el gobierno debe dar Cumplimiento de aspectos vinculados a la seguridad vial.....	80
Figura 24: Considera Ud., que el ministerio de transportes debe evaluar para prevenir accidentes viales.....	81

RESUMEN

3 El presente tesis fue analizar la variable educación relacionado a la variable seguridad vial en el comportamiento de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar – Cusco. Diseño: No experimental – transversal, de corte hipotético deductivo, sustantivo o básico, descriptivo – correlacional, Técnica, encuesta, como instrumento, cuestionario. La tesis pondera que peatones deben estar actualizados sobre seguridad vial con el 46.62% considera importante, 45.11% muy importante. Los pasajeros deben conocer las normativas sobre seguridad. Un 45.86% considera importante, 45.11% muy importante. Los ciclistas también deben conocer las normativas sobre el transporte. Un 45.86% considera importante, 44.36% muy importante. Los conductores también deben conocer las normas sobre seguridad vial con el 46.62% considera importante, 44.36% muy importante. Los conductores de transporte motorizado deben cumplir con las normas de seguridad vial con el 54.14% considera importante, 35.34% muy importante. Las entidades responsables deben señalar las vías según ubicación geográfica con el 53.38% considera importante, 30.83% muy importante. La falta de educación vial es por la mala responsabilidad de la disposición municipal con el 55.64% considera importante, 33.83% muy importante. Se debe promover la educación vial y la cultura de sensibilización vial con el 63.16% considera importante, 33.08% muy importante y 3.76% nada importante. Es importante desarrollar métodos sistemáticos de prevención de accidentes con el 56.39% considera importante, 34.59% muy importante y 4.51% neutral y nada importante respectivamente. El ministerio de transportes debe evaluar para prevenir accidentes viales con el 60.90% considera importante, 30.83% muy con 6.77% nada importante y 1.50% neutral.

2 Conclusiones: Según el Rho de Spearman un 0,177 señala una asociación, positiva muy baja y signif. Bilateral de 0,042 como menor a $P = 0,05$ para las variables nos lleva a dar rechazo a la H_0 y dar por aceptado que la educación está relacionado con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en provincia de Espinar - Cusco. Asimismo, las personas, vehículos de transporte terrestre y la vía pública se relacionan de manera significativa con seguridad vial de los educandos del IESTP en la provincia de Espinar-Cusco.

2 **Palabras clave:** Educación vial, seguridad vial, vehiculo liviano, plan de seguridad, control vehicular.

ABSTRACT

45 The main purpose of this study was to analyze the relationship between education and road safety in the behavior of students at the IESTP (Higher Technological Institute) in the province of Espinar, Cusco. The study employed a non-experimental, cross-sectional, hypothetical-deductive, substantive, and basic descriptive-correlational design. Data was collected using a survey and a questionnaire. The study found that pedestrians should be up-to-date on road safety, with 46.62% considering it important and 45.11% very important. Passengers should also be aware of safety regulations, with 45.86% considering it important and 45.11% very important. Cyclists should also be aware of transportation regulations, with 45.86% considering it important and 44.36% very important. Drivers should also be aware of road safety regulations, with 46.62% considering it important and 44.36% very important. Motor vehicle drivers must comply with road safety rules (54.14% consider this important, 35.34% very important). Responsible entities must mark roads according to their geographical location (53.38% consider this important, 30.83% very important). The lack of road safety education is due to poor municipal regulations (55.64% consider this important, 33.83% very important). Road safety education and a culture of road awareness should be promoted (63.16% consider this important, 33.08% very important, and 3.76% not important at all). It is important to develop systematic methods for accident prevention (56.39% consider this important, 34.59% very important, and 4.51% neutral and not important, respectively). The Ministry of Transportation should conduct evaluations to prevent road accidents (60.90% consider this important, 30.83% very important, 6.77% not important, and 1.50% neutral). 2 Conclusions: According to Spearman's rho, a value of 0.177 indicates a very weak positive association, and 1 the two-tailed p-value of 0.042, being less than $p = 0.05$ for both variables, leads us to reject the null hypothesis (H_0) and accept that education is related to the road safety of students at the IESTP in the province of Espinar, Cusco. Likewise, people, land transport vehicles, and 2 public roads are significantly related to the road safety of students at the IESTP in the province of Espinar, Cusco.

Keywords: Road education, road safety, light vehicle, security plan, vehicle control.

INTRODUCCIÓN

43 El trabajo de indagación referente a la seguridad vial y conocimiento de la educación cívica en los educandos de Instituto de Educación Superior Tecnológico Público de la Provincia de Espinar, Región Cusco, 2024. Lo que se busca con la educación vial es promover una conducta cívica y respetuosa, lo que resulta preponderante es la prevención de accidentes y la gestión fluida del tráfico de vehículos. Además, fomenta la utilización de empresas de transportes ecológicos menores llámese bicicleta y las caminatas, reduciendo la necesidad del coche y contribuyendo a una reducción de la polución ambiental. La educación vial se destaca por ser el pilar fundamental al entender el saber y las prácticas vinculadas a las regulaciones que rigen la movilidad de automóviles y peatones en las vías y veredas, esto se hace en pro de una movilidad correcta en las ciudades, para una interacción pacífica, con la finalidad de poner a buen recaudo la vida y disminuir índices de accidentes.

Enfocar la educación vial hacia este objetivo implica abordar una serie de elementos fundamentales a adquirir desde la infancia, pero que a su vez, en la realidad, se combinan con otros que complican su factibilidad. Por lo tanto, la educación vial no se limita a un conjunto de saberes, sino que demanda una asimilación práctica que aplique esos saberes haciéndolos conscientes hasta que la persona los asimile de forma normal, transformándose en un círculo beneficioso, ya que los niños de hoy serán los conductores y peatones del futuro. La educación vial es un conjunto de normas jurídicas enfocadas en la instrucción de normas, leyes, reglas generales, orientada a, conductores, pasajeros y peatones.

La educación vial establece la distinción entre una conducta correcta y una conducta incorrecta. Hay elementos que, aunque no sean necesariamente parte de la educación vial, la comprometen, ya que su presencia promueve o complica su práctica. Los desafíos que plantea este tema incluye insuficiente labor de supervisión del tránsito, la antigüedad del parque de vehículos y, consecuentemente, la contaminación que perjudica la salud, rutas no diseñadas por especialistas que se vuelven incómodas para conductores y peatones, que operan al margen de las normas de transporte.

Esta investigación busca ser un aporte al tema de educación vial, para ser analizado desde el aspecto escolar y de la comunidad en general, apoyado en algunas estadísticas y referencias bibliográficas que faciliten su entendimiento y atención, ya que la situación actual así lo amerita, además; la realidad no es ajena a lo que se vive día a día.

Como la educación vial va más allá de áreas específicas, resulta provechoso entender las acciones de algunos países que demuestran interés y un rendimiento óptimo en el tema tratado, su meta es fomentar en los estudiantes y en la comunidad una educación vial adecuado sobre el uso de las carreteras, las regulaciones del sector transporte y la seguridad vial. Revisar separatas de capacitación para instituciones educativas a cargo de los docentes en diversos niveles educativos con contenidos específicos de enseñanza en seguridad en las vías de transporte a lo largo de todo el año académico.

La seguridad vial tiene estar refrendado por la educación, y los contenidos tienen que tratar sobre las vías. Uno de los beneficios de hacer un estudio de este tipo, es la influencia en los padres, los escolares y la comunidad en general, dado que al desplazarse con ellos, los escolares podrían recordarles el correcto uso de vías terrestres y hacer que la educación básica se convierta en una rutina cotidiana con el transcurso del tiempo. Esto permite que el respeto en la vía pública no sea motivo de sorpresa, ya que la persistencia de las normas es lo que refuerza el buen comportamiento.

Metodológicamente el presente trabajo contiene la estructura proporcionado por la unidad de posgrado según el siguiente detalle:

En cap. i: fue desarrollado la contextualización del problema, que describió el escenario del estudio, permitió desarrollar las preguntas generales y específicas en el mismo orden los objetivos, referenciando su justificación, importancia, relievando su valor académico de las limitaciones.

En cap. Fue desarrollado las teorías que forman parte de su marco teórico, referenciando sus antecedentes nacionales e internacionales, simplificando sus teorías y sus términos básicos.

En cap. iii: fue desarrollado sus hipótesis también su variable, donde se elaboraron posibles respuestas, que facilitaron operacionalizar en dimensiones e indicadores que fueron insumos para desarrollar los instrumentos.

En cap. iv: se realizaron la parte que corresponde a la metodología, que corresponde a su enfoque, Tipo de estudio, explicando su Método, diseños, su unidad

estudio, su muestra, del mismo se precisó, sus técnicas e instrumentos para recolectar datos.

En cap. v: fue realizado, lo correspondiente a sus resultados, sus conclusiones, complementando con sus recomendaciones, bibliografías y correspondientes anexos.

1

CAPITULO I:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA

A nivel global, se ha podido evidenciar como en Costa Rica, los centros de educación ofrecen 40 horas de educación en transporte vial, basándose en Manual del Conductor, que es un documento oficial de consulta obligada. En contraste, en Colombia, la normativa al respecto establece la obligatoriedad desde la educación Preescolar, es decir, Inicial, Primaria, Secundaria y Media Vocacional, quienes desarrollan las materias sobre la seguridad vial, que es realizado por el Gobierno de turno en forma obligatoria.

En las naciones como Francia, Alemania, Eslovenia, Dinamarca, Islandia, Italia, Suecia, Noruega, Reino Unido y Suiza, es obligatorio impartir educación vial en niños en todos los procesos de aprendizaje. Incluso en Suecia, todas las instituciones educativas cuentan con un consejo de educación vial donde participan niños, docentes, familias y gobiernos locales, lo que representa una perspectiva integral. Por lo tanto, la Comisión Europea insta a todas las naciones a desarrollar una estrategia educativa de capacitación en transporte vial como componente esencial para disminuir en un 50% los accidentes viales, aunque no todos los países europeos lo implementan de la misma forma.

Conocimiento de reglas de seguridad vial son fundamentales para garantizar la seguridad vial en México. A continuación, te presento algunos datos y estadísticas sobre el aprendizaje de las reglas de seguridad en estudiantes de México: una encuesta respecto a la Salud y Nutrición (ENSAÑUT), encontró que un 71.4% de estudiantes de secundaria y bachillerato en México conocían las reglas de tránsito básicas, como el empleo del cinturón en los transportes y conocimiento sobre velocidad permitida.

Estudio sobre la seguridad vial en México (2019): El estudio evidencio que un 55.6% de estudiantes de secundaria y bachillerato en México creían que la seguridad vial era un tema importante, pero solo el 34.6% sabían qué hacer cuando ocurría un accidente de tránsito.

Una encuesta sobre la educación vial en México (2020) encontró que el 62.2% de educandos de secundaria y bachillerato en México habían recibido

educación vial en la escuela, pero solo el 44.1% creían que la educación vial era suficiente para prepararlos para conducir de manera segura.

Por lo expuesto en líneas arriba, las escuelas deben ser consideradas en la educación, dentro del currículum escolar para enseñar las normas de tránsito seguridad vial. Las escuelas deben proporcionar recursos y materiales educativos para enseñar sobre la seguridad vial. Las escuelas y las autoridades deben promover la conciencia colectiva respecto a la seguridad para que los educandos tomen en serio el transporte vial.

3
3
En aspecto local, en Perú se estableció el Programa de Educación en Seguridad Vial, que formaba parte del Plan Nacional de transporte Vial, que referencia la creación de conciencia en los maestros de educación básica, para que desarrollen sus clases con contenidos referidos a educación vial Este programa sobre seguridad vial, sentó precedente a nivel nacional en las instituciones educativas. Con la única finalidad transmitir a los jóvenes conocimientos sobre las normas de tránsito que permita la convivencia en la sociedad poniendo énfasis en el empleo correcto de las vías.

55
Este Programa entre sus contenidos metodológicos de enseñanza está dirigido para los maestros con la finalidad de incidir a que desarrollen de forma obligatoria dentro de cada asignatura temas sobre seguridad vial en todo en proceso educativo.

Para que el programa tenga éxito es primordial diseñar textos pedagógicos de fácil entendimiento para docentes y estudiantes, referenciados como guías, prácticos y legibles de tal forma que todos pueden entender.

En lo referente al nivel local, en la ciudad de Cusco, provincia de Espinar, se observó un crecimiento sin medida de accidentes de tránsito y desórdenes en el uso de las vías, los cuales podrían relacionarse con una insuficiente educación cívica-vial en la población. La carencia de conocimientos respecto a las normativas de tránsito refleja un problema estructural que afecta la convivencia entre los peatones, ciclistas y conductores

16
Los esfuerzos denodados de las autoridades regionales para mejorar la infraestructura vial en la región, el desconocimiento o incumplimiento de las normas viales sigue siendo una preocupación en la provincia de Espinar. Además, los patrones de movilidad y el crecimiento del transporte motorizado, asociado a la actividad minera y comercial en Espinar, hacen que las vías se conviertan en zonas

de alto riesgo para los ciudadanos. Esto genera la necesidad de identificar las deficiencias educativas respecto a la educación cívica y proponer políticas públicas conciencia y responsabilidad en el uso de las vías. La falta de un enfoque educativo sólido en temas cívicos y viales podría estar contribuyendo no solo a accidentes, sino también a la pérdida de vidas, daños materiales, y problemas de fluidez en el tráfico. Por lo tanto, surge la pregunta central de este estudio

En la actualidad el departamento de Cusco es el más concurrido a nivel nacional sea por pasajeros nacionales o extranjeros; por estudio, comercio o turismo, lo que genera ingresos que inciden directamente en la economía local, esto generaría una mayor demanda en el sistema de transporte.

La localización actual de la estación de buses en la ciudad del Cusco resulta inadecuada si se analiza en relación con la estructura urbana existente y con las dinámicas de expansión que perfilan a la ciudad como un futuro centro metropolitano. Su emplazamiento no guarda coherencia con los patrones de accesibilidad ni con la necesaria integración a la red vial de alcance nacional. Esta realidad se turguriza por ausencia de jerarquización clara del sistema vial y a las limitaciones en su articulación funcional, lo que incide directamente en la movilidad urbana.

En consecuencia, el ingreso de vehículos de gran tamaño —particularmente aquellos destinados al transporte interprovincial de pasajeros— ocasiona congestión, conflictos en la circulación y un incremento de riesgos en distintos puntos de la ciudad. A ello se suma que la infraestructura existente ha sido ampliamente sobrepasada por el crecimiento tanto de la oferta de empresas de transporte y actividades comerciales vinculadas, como de la demanda de usuarios, evidenciando un desfase entre la capacidad instalada y las necesidades actuales.

Frente a este escenario, se propone la urgencia de implementar sistema integral de terminales terrestres, concebido bajo criterios de planificación territorial y articulado eficientemente con el transporte público urbano. Asimismo, resulta indispensable su conexión con una vía de evitamiento que permita desviar el tránsito pesado fuera de las áreas centrales, optimizando la fluidez vehicular y reduciendo impactos negativos en la trama urbana.

Por otra parte, la seguridad vial constituye un aspecto fundamental dentro de cualquier estrategia de movilidad sostenible. Este proceso formativo implica promover, desde edades tempranas, el conocimiento y la internalización de normas, valores y prácticas vinculadas al tránsito, con el propósito de disminuir la siniestralidad y fomentar una interacción responsable y segura entre todos los actores que hacen uso del espacio vial.

1.2 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.2.1 DELIMITACIÓN ESPACIAL

Este trabajo fue realizado dentro del Instituto de Educación Superior Tecnológico en provincia de espinar, Región Cusco, 2024.

1.2.2 DELIMITACIÓN SOCIAL

En su aspecto social esta tesis fue considerado favorable a la región cusco, su por unidad de análisis, que corresponde a los educandos del Instituto de Educación Superior Tecnológico en provincia de Espinar, Región Cusco.

1.2.3 DELIMITACIÓN TEMPORAL

En su aspecto temporal el trabajo fue como relevante, por lo que comprendió año 2024

1.2.4 DELIMITACIÓN CONCEPTUAL

La indagación fue desarrollando los conceptos de sus variables, para definir sus dimensiones con el empleo de la literatura especializada que fueron insumos para elaborar los instrumentos.

1.3 PROBLEMAS DE INVESTIGACION

1.3.1 Problema principal

¿Qué relación existe entre la educación y la seguridad vial de los educandos del IESTP en provincia de Espinar - Cusco, 2024?

1.3.2 Problemas específicos

- ¿Qué relación existe entre las personas y la seguridad vial de los educandos del IESTP en provincia de Espinar - Cusco, 2024?
- ¿Qué relación existe entre los vehículos de transporte terrestre y la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024?
- ¿Qué relación existe entre la vía pública y la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en provincia de Espinar - Cusco, 2024?

1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

1.4.1 Objetivo general.

Señalar la relación entre la educación y la seguridad vial de los educandos del IESTP en provincia de Espinar - Cusco, 2024.

1.4.2 Objetivos específicos

- Precisar qué relación existe entre las personas y la seguridad vial de los educandos del IESTP en provincia de Espinar - Cusco, 2024
- Precisar qué relación existe entre los vehículos de transporte terrestre y la seguridad vial de los educandos del IESTP en provincia de Espinar - Cusco, 2024.
- Encontrar qué relación existe entre via pública y seguridad vial de los estudiantes del IESTP en provincia de Espinar - Cusco, 2024.

1.5 JUSTIFICACION E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACION.

1.5.1 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Justificación teórica

La indagación se encuentra justificado en su marco teórico integrado por diversas corrientes y aportes científicos que asocian la educación cívica con la formación del comportamiento ciudadano y su incidencia en la convivencia social, especialmente relacionado con la utilización responsable de las vías públicas. Desde este aspecto, se reconoce que el desarrollo de conocimientos, actitudes y valores cívicos inciden de manera directa en que las personas interactúan en los espacios comunes y ejercen sus derechos como miembros de la comunidad.

En concordancia con los propósitos planteados, el estudio se centró en la atención del conocimiento que poseen los estudiantes sobre seguridad vial, considerando que dicha formación es un pilar esencial para prevenir riesgos y conductas responsables. Por ello, el estudio se apoya en fundamentos bibliográficos provenientes de teorías educativas que explican la relación entre aprendizaje cívico, construcción de ciudadanía segura en el entorno vial. En este sentido, se espera que los aportes teóricos fortalezcan el análisis académico y contribuyan a crear una sensación positiva en la vida de la población. Promover una cultura de respeto, la responsabilidad y participación que favorece una convivencia más armónica y sienta bases sólidas para desarrollar la economía de la región.

Justificación Metodológica.

Esta tesis se desarrolla en concordancia con las directrices establecidas por la Universidad, se enmarca dentro de las líneas de indagación, las cuales orientan su enfoque académico. Estas pautas delimitan el campo de estudio y brindan el sustento metodológico necesario para abordar la problemática planteada con solidez

científica. Desde esta perspectiva, el estudio responde para aplicar un enfoque sistemático que permita examinar de manera objetiva la relación de la educación cívica con el uso adecuado de las vías públicas en la provincia de Espinar. La metodología adoptada contempla procesos para recolectar datos, asegurando así la confiabilidad de los resultados. El diseño metodológico facilita la contrastación de hipótesis formuladas, permitiendo interpretar los hallazgos con fundamento técnico. De esta manera, la investigación cumple con estándares permitidos por la Escuela de Posgrado y aporta evidencia relevante para proponer mejoras frente a la problemática estudiada.

Justificación Social

Socialmente esta tesis se justifica por cuanto responde a preocupaciones reales de los pobladores de Espinar, quienes han expresado interés en mejorar su conocimiento sobre educación cívica y el uso de vías. Esto asegura una alta participación. Y disposición de los estudiantes para colaborar en la investigación, cuyos resultados serán de utilidad, para futuras investigaciones de tal manera que pueda definir conceptualmente las variables vinculados de manera directa en beneficio de la población estudiada.

Justificación práctica

Esta tesis aporte a la formulación de políticas públicas, que busca fortalecer la seguridad vial, en estrecha relación con la educación cívica en la provincia de Espinar, Cusco. Al analizar estas dimensiones la investigación busca generar insumos que contribuyan para tomar decisiones concertadas, acordes a la realidad social. Los resultados servirán para diseñar e implementar programas de educación y capacitación ciudadana, enfocados en promover conductas responsables sobre la cultura vial, basada en respeto y prevención. De este modo, se proyecta un impacto positivo, asegurando que los beneficios trasciendan el ámbito académico y se reflejen en mejoras concretas para la comunidad

1.5.2 IMPORTANCIA

La seguridad vial constituye una preocupación permanente que involucra a todas las personas que hacen uso de vías públicas, los que conducen los vehículos motorizados. Su valor radica en la urgencia de cuidar la vida de los ciudadanos, promoviendo entornos seguros para la convivencia diaria. Los resultados del presente estudio aportarán conocimientos relevantes en un ámbito donde es limitada

la evidencia científica, en lo referido al papel de la educación cívica como factores prevenir accidentes de vehículos. Son elementos que influyen en la conducta vial permitirá fortalecer la formación teórico y práctico de futuras investigaciones. A partir de los hallazgos encontrados, será posible diseñar estrategias orientadas a la sensibilización, enfocadas en los riesgos de conductas inadecuadas como exceso de velocidad, el consumo de sustancias. De esta manera, la investigación contribuirá al ámbito académico y ofrecerá herramientas concretas para impulsar campañas que fomenten una cultura vial más responsable y comprometida con el bienestar colectivo.

1.4.3 FACTIBILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación se respalda en los factores que aseguran su adecuada y pertinencia de sus resultados. Entre ellos, destacan los recursos técnicos que facilitan el progreso del estudio. Cuenta con herramientas apropiados para la recolección de información, así como con programas especializado que permiten procesar los datos cuantitativos. Estos recursos garantizan un manejo riguroso de la información que contribuye a la obtención de resultados confiables. En consecuencia, el estudio es posible desde el aspecto operativo ofreciendo condiciones favorables para generar aportes relevantes en el campo de estudio. El equipo responsable del estudio posee la formación y experiencia adecuadas en metodología de investigación, lo que asegura un desarrollo eficiente y riguroso del proceso. Se ha elaborado un presupuesto detallado que contempla todos los gastos necesarios para la realización del estudio, incluyendo materiales, transporte, y compensación para los participantes. Este presupuesto es viable dentro del contexto local y puede ser cubierto por fondos institucionales o a través de colaboraciones con entidades locales.

1.4.4 LIMITACIONES DEL ESTUDIO

Tiempo: la duración establecida para realizar la investigación no fue dificultoso, ya que fue desarrollado en tiempo establecido con el apoyo todos los estudiantes.

Material: no se presentaron limitaciones materiales, debido que contó con un presupuesto establecido.

Personal: las personas que participaron fueron seleccionadas con anticipación, los mismos que fueron estudiantes del IESTP, de Provincia de Espinar - Cusco.

1

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

2. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA.

2.1 Antecedentes internacionales

63
20
Rosen E.A. (2022), Seguridad vial mundial 2010-18: análisis de los informes sobre la situación mundial. Se evaluaron los avances de Acción de la ONU para Seguridad Vial en el Decenio 2011-2020 a partir de datos recopilados en tres reportes respecto a la situación de la seguridad vial a nivel mundial. Durante la última década, se evidenció un incremento de víctimas mortales por accidentes de tránsito en países de subdesarrollo, especialmente en la región africana. Uno de los desafíos identificados fue la lenta adopción de políticas recomendadas para reducir los traumatismos relacionados con el tránsito. Frente a esta situación, se hace un llamado a la implementación de intervenciones, con el objetivo de prevenir accidentes y salvar vidas. Esto implica un compromiso por parte de los países para traducir el conocimiento científico en acciones concretas que protejan a todos los usuarios de las vías. Rosen, H. E., et al. (2022).

24
41
Betancur (2024) Análisis de estrategias de la educación en seguridad vial para reducir los accidentes de tránsito en el municipio de Cartago. Esta investigación fue desarrollada en la Universidad de Caldas, se centró en examinar las estrategias de instrucción en seguridad vial implementadas en el municipio de Cartago, con un solo propósito el disminuir los accidentes viales. El estudio abarcó período 2019-2022, evaluando la pertinencia de estas medidas, su contribución a la promoción de conductas responsables entre los distintos usuarios de las vías. Se identifican las principales causas del aumento en la accidentalidad y mortalidad, destacando la falta de implementación efectiva de proyectos educativos viales en las instituciones locales. A partir de una revisión exhaustiva de documentos legales y científicos, la investigación propone acciones estratégicas para mejorar el transporte vial, por medio de la educación en hábitos y comportamientos seguros en la vía. Betancur C. (2024)

12
Figuroa y Valdiviezo (2022). El análisis para implementar programas de educación en seguridad vial como mecanismo de prevención para la reducción de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena (2017-

12

17

2021) La investigación se centra en analizar la implementación de cursos de educación vial como herramientas de prevención orientadas a reducir los accidentes viales en la provincia de Santa Elena. Para ello, se utilizaron diversas fuentes de información, incluyendo la revisión documental de los planes desarrollados en el territorio, entrevistas con figuras que forman parte del sistema de educación vial y análisis de información disponible, que verifica el cumplimiento de los objetivos propuestos. La seguridad vial constituye un tema de gran relevancia a nivel nacional, debido al incremento de los incidentes que generan pérdidas materiales y humanas. En ese contexto, el estudio adoptó un enfoque documental sobre educación y seguridad vial, recopilando información de páginas oficiales de gobiernos y registros estadísticos publicados en la web oficial de la ANT. Que permitió contrastar los objetivos planteados en las políticas gubernamentales con los índices de siniestros, lesiones mortalidad por accidentes de tránsito. Se realizaron entrevistas para validar el conocimiento de las técnicas implementadas por las entidades del estado en temas de educación vial, las opiniones de organismos de control sobre seguridad vial y recolección de sugerencias para mejorar las estrategias vigentes. Los hallazgos evidenciaron deficiencias en las medidas implementadas, destacando la obligación de comprometer a todos los actores en la planificación y cumplimiento de acciones preventivas, se identificó que en la provincia de Santa Elena, se carece de programas integrales de educación vial, limitándose a iniciativas con estudiantes de formación básica, lo que resalta la necesidad de fortalecer estas estrategias a toda la comunidad. Figueroa, N.; y Valdiviezo, M. (2022).

17

3

Paredes y Enith (2022). En su investigación titulada Seguridad vial y la prevención de accidentes de tránsito: realizaron una revisión de bibliografía narrativa de tipo descriptivo, utilizando descriptores específicos. La búsqueda se ejecutó entre octubre y noviembre de 2020 en la base de datos SciELO, ProQuest, PubMed, BVS y Dialnet, enfocándose en artículos originales publicados entre 2010 y 2020, en los idiomas como el inglés, español y portugués. La localización de los documentos fue efectuado con una búsqueda avanzada, aplicando ecuaciones de búsqueda en cada base, los

artículos fueron evaluados siguiendo guías metodológicas para determinar su validez, seleccionándose finalmente 16 estudios que cumplieran con los criterios establecidos. Los estudios considerados emplearon metodologías cuantitativas. Del contenido de los artículos seleccionados, se identificaron cuatro categorías principales: 1) Evitar la ingesta de sustancias nocivas, 2) Promover la prevención en los comportamientos, 3) Mejorar las condiciones ambientales, y 4) Problemas mentales y la relación que guardan con la seguridad vial. Los hallazgos evidencian que el origen de los accidentes viales se atribuye a la imprudencia de los conductores. Por ello, es importante fomentar comportamientos responsables, modernizar el sistema vial, incluida la iluminación, las señales pertinentes, además desarrollar campañas de educación vial que motiven la prevención de riesgos y sembrar una cultura en seguridad vial.

Catagua (2023) Estrategias didácticas de formación y aprendizaje en educación vial para choferes profesionales con licencia A1. La formación en materia de tránsito promueve una convivencia responsable en las vías, basada en la observancia de señales, reglamentos y disposiciones legales que rigen tanto los espacios públicos como los privados. No están limitados a la ejecución de las normas, busca sembrar una cultura de cuidado y protección de la vida propia y ajena. Su relevancia trasciende a quienes conducirán un vehículo o transitarán como peatones, ya que involucra a toda la comunidad. Por ello, resulta fundamental incorporarla desde las primeras etapas educativas, con el propósito de generar hábitos seguros, reducir conductas riesgosas y contribuir a la eliminación de accidentes en la vía pública. Este estudio tiene como finalidad diseñar un proyecto pedagógico que fortalezca el aprendizaje de normas de tránsito. La iniciativa contempla el uso de la lectura comprensiva como herramienta central del proceso formativo, considerando el nivel de conocimientos previo de cada participante para orientar el avance de los contenidos. Para ello, se trabajará con textos seleccionados que serán revisados y debatidos en clase, promoviendo el análisis crítico y la interacción de los alumnos. En cuanto al enfoque metodológico, esta investigación se desarrolla desde una perspectiva

cuantitativa, se recopilarán y examinarán datos expresados en valores numéricos y estadísticos. Se adoptará un diseño descriptivo con trabajo de campo, sustentado además en el análisis bibliográfico con unos enfoques inductivos, deductivos y analíticos, junto con las herramientas jurídicas pertinentes para recoger datos.

2.2 Antecedentes nacionales

Borbor (2023) la investigación tuvo como finalidad analizar la existencia de una **relación entre la seguridad vial y prevención de accidentes en las vías de tránsito en la ciudad de Tarapoto**. Para ello, se adoptó un **enfoque cuantitativo dentro de un estudio con diseño no experimental, transversal y de alcance descriptivo–correlacional** de tipo básico, La población se constituyó por 100 conductores, que conformaron la muestra del estudio. La **recopilación de información se realizó mediante la encuesta**, utilizando un conjunto de preguntas. Entre los hallazgos relevantes, se aprecia que un 65 % de los encuestados percibe el bajo nivel de seguridad vial, un 66 % considera insuficientes las medidas preventivas adoptadas ante los accidentes de tránsito, se evidenció que **todos los aspectos evaluados de la seguridad vial** presentan una relación significativa y directa con la prevención de accidentes. Estos resultados evidencian la existencia de una **correlación efectiva entre la seguridad vial y la prevención de siniestros viales en la ciudad de Tarapoto**. Este hallazgo respalda una significancia por debajo de 0.01 ($p < 0.01$), con un **coeficiente Rho de Spearman de 0.715** y un **grado de asociación estimado en 51.12 %**, lo que señala una dependencia considerable de las variables durante el período estudiado

Daza (2021) Los autores concluyeron que la problemática en la seguridad vial, a nivel nacional como **específicamente en la ciudad de Lima Metropolitana**, se caracteriza por la interacción de varios factores. Destacan que el análisis de los siniestros de tránsito deben considerar tres elementos esenciales: el factor humano, las condiciones del vehículo y entorno donde se desarrolla la circulación. Dentro de este marco, se identificaron como causas frecuentes la conducta imprudente de los choferes y **el exceso de velocidad**,

3 factores recurrentes en el contexto peruano. Aunque existen otros elementos de menor incidencia, también aportan de manera significativa a los niveles de seguridad vial, el 2019 se evidenció la frecuencia entre el aumento de comportamientos negligentes al conducir y disminución en los niveles de seguridad vial en la ciudad de Lima. Este escenario sugiere que el incremento en la imprudencia está vinculado con un deterioro de las condiciones orientadas a la prevención de accidentes. En consecuencia, los hallazgos enfatizan la urgencia de implementar actividades que aborden de manera articulada a los componentes implicados, con el propósito de promover una movilidad más segura y responsable, fortaleciendo la regulación educativa y desarrollo de la cultura vial.

25 Miranda. (2021.) En la investigación titulada gestión vial rural y la seguridad vial en el Instituto Vial de San Martín. Se determinó que la seguridad vial se tiene que abordar desde un escenario más amplia que este articulado, en la que converja una planificación eficiente de la infraestructura con énfasis en las vías rurales y procesos formativos sólidos dirigidos a quienes utilizan las carreteras. Esta integración resulta esencial para afrontar los desafíos que implica garantizar una circulación segura, especialmente cuando la escasa comprensión de la señalización y la limitada educación vial inciden directamente en el incremento de riesgos. En consecuencia, atender estos aspectos no solo favorece una movilidad más ordenada, sino que también contribuye a reducir la siniestralidad y a salvaguardar vidas. Desde esta óptica, la seguridad vial trasciende la simple obediencia a normas y se entiende como un sistema dinámico donde interactúan diversos elementos orientados a una convivencia armónica en el espacio vial. No obstante, pese a las acciones emprendidas con anterioridad, se observa que la percepción del riesgo en la conducción aún es insuficiente. Esta situación pone en agenda la urgencia para fortalecer estrategias de sensibilización y prevención mediante programas integrales que permitan disminuir infracciones y accidentes de manera sostenida.

2 Aguilar (2023) este estudio tuvo como propósito determinar el nivel de asociación entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito entre

11 conductores y los peatones de Lima y Callao año 2022. Para ello, se aplicó un enfoque cuantitativo, desarrollando un estudio de tipo básico con alcance descriptivo - correlacional, diseño transversal, permitiendo analizar el comportamiento de variables. La muestra está compuesta por 384 encuestados, entre choferes y peatones de ambas jurisdicciones. La recopilación de información se realizó mediante el uso de una encuesta como herramienta de medición. El producto reveló relación estadísticamente importante entre la seguridad vial y los accidentes viales, verificada a través del coeficiente Rho de Spearman ($\rho = -0.308$; $p = 0.020$), lo que evidencia que a mayores niveles de seguridad vial, disminuye la incidencia de accidentes. Estos hallazgos indican que la implementación de estrategias orientadas a fortalecer la conciencia ciudadana en temas de seguridad vial ayudarían en la reducción de siniestros, un problema que afecta de manera constante tanto a conductores como a peatones, se identificó la incidencia combinada de factores vehiculares, humanos y del entorno vial en la dinámica de los incidentes de tránsito. En este sentido, se resalta la necesidad de que las autoridades promuevan acciones relacionadas con el mantenimiento de infraestructura, la optimización de los mecanismos de control de campañas formativas, para promover el cumplimiento de los lineamientos de tránsito y mejorar la seguridad y calidad de vida de la población.

56 Sánchez (2023) Este estudio tuvo como propósito el diseño de propuestas en el plan de seguridad vial para disminuir los peligros relacionados a los accidentes de tránsito en la ciudad de Trujillo. Para ello, se desarrolló un estudio de tipo descriptivo - propositivo, diseño no experimental, basado en la revisión documental de los siniestros registrados durante los tres primeros trimestres del año. El análisis de datos provenientes de tres comisarías mostró que la dependencia de Ayacucho concentró el mayor porcentaje de accidentes, con 41.41 %, secundada por Alambre (29.86 %), Noria (28.73 %). En cuanto a la tipología de los incidentes, en El Alambre se registraron los porcentajes altos de casos catalogados como “peligro común” (12.5 %) de accidentes por atropello con choque (12.2 %). En relación con las causas, la imprudencia del conductor se identificó como

2 incidencia predominante, especialmente en Noria, donde representó el 25.8 % de los siniestros. El análisis por grupos etarios demostró que la mayor incidencia se presentó en personas de 26 a 35 años de edad en la jurisdicción de la comisaría de Ayacucho, mientras que en Alambre este mismo grupo alcanzó 10.1 %. También se identificaron casos asociados al estado de ebriedad en Alambre, y presencia relevante de accidentes en personas de 36 a 45 años en Ayacucho. Estos hallazgos respaldan la necesidad de desarrollar un plan de seguridad vial que aborde espacios de mayor incidencia, fortalezca las acciones preventivas para disminuir los peligros de siniestros en el distrito de Trujillo, promoviendo así una cultura de transporte seguro y consciente.

2.2 BASES TEÓRICAS O CIENTÍFICAS

2.2.1. Educación vial

3 La educación vial se considera un eje estratégico dentro de políticas públicas, orientado a fortalecer una cultura preventiva para fomentar comportamientos responsables en la utilización de las vías. Su inclusión en la agenda nacional busca concientizar acciones formativas que permite promover la seguridad en la circulación y reducción de accidentes en las vías de todo el país (MTC, Guía de Educación en Seguridad Vial, 2013; Ministerio de Educación, 2013).

30 Más allá del aprendizaje de normas, la instrucción en seguridad vial fomenta el desarrollo de valores como el respeto hacia los demás y la responsabilidad, elementos preponderantes para una convivencia basada en principios democráticos, impulsa la construcción de una cultura ciudadana que reconoce los derechos como las obligaciones de las personas, así como el respeto hacia las autoridades. Desde esta perspectiva, la educación enfocada a las normas de tránsito comprende el entendimiento de las señales, disposiciones y reglas que reglamentan el tránsito de peatones y vehículos en calles y veredas. No se refiere únicamente a limitar el dominio de normas, también implica buenos valores, actitudes y hábitos que permitan actuar responsablemente frente a las diversas situaciones que puedan presentarse en la vía pública, ya sea como conductores, pasajeros y peatones. El marco de objetivos en la educación peruana, la seguridad vial aporta a la formación integral del estudiante,

29

7

3

dinamizando un **desarrollo** equilibrado en las dimensiones física, emocional y cognitiva, promueve capacidades y principios orientados al autocuidado, incrementando la identidad ciudadana del educando, su ejercicio responsable de los derechos activos frente a los riesgos que afectan su bienestar y su vida (Ministerio de Educación, 2013).

La formación en seguridad vial constituye un preponderante esencial dentro de sus procesos de educación ciudadana, dado que fomenta una cultura del cuidado y la valoración tanto de la vida propia como de la ajena. Su importancia se hace aún más evidente al considerar el elevado número de accidentes de tránsito que ocurren cada día, situación que demanda una mayor conciencia y responsabilidad por parte de todos los actores viales.

Las lesiones derivadas de siniestros viales se encuentran entre los motivos de mortalidad y discapacidad tanto en el Perú como a nivel mundial. Conforme la OMS, cada año un número significativo de personas, entre niños y jóvenes pierden la vida con secuelas por culpa de accidentes ocurridos en vías urbanas. Estos incidentes relacionados con el transporte terrestre representan un desafío para la salud pública, que le hace falta a las personas que usan estas vías, especialmente a los grupos en situación de vulnerables, como escolares y personas mayores. Proyecciones internacionales han dado cuenta que, de no implementarse medidas preventivas, las muertes asociadas al tránsito vehicular pueden incrementarse situándose entre las causas principales de fallecimiento y daños en el mundo. En el contexto peruano, las estadísticas compartidas por la cartera **de Transportes y Comunicaciones** así como **la Policía del Perú** dan cuenta de una situación preocupante que demanda acciones de prevención, educación y control. En esta última década, se han registrado 763,892 accidentes de tránsito, de los cuales 32,044 resultaron fallecidos y 349,244 con heridas, evidenciando la necesidad urgente de fortalecer la seguridad vial (Ministerio de Educación, 2013).

2.2.2. D1: LAS PERSONAS

El factor humano constituye el componente central y más determinante en la dinámica del tránsito, ya que participa de manera directa y constante en él. A quienes intervienen en la circulación se les conoce como usuarios de la vía pública y, según la función que desempeñen, pueden ser peatones,

pasajeros, ciclistas o conductores. Estos últimos pueden movilizarse por cuenta propia o encargarse del traslado de otras personas y bienes en distintos tipos de vehículos. Aunque la figura del cobrador no suele incluirse formalmente dentro de aspectos que conforman seguridad vial, ni específicamente dentro del componente humano, resulta innegable su relevancia en el servicio de transporte, pues cumple un papel significativo en la organización y atención de los usuarios durante el desplazamiento.

El cobrador es encargado de cumplir funciones específicas dentro del transporte público, es la persona responsable de recaudar el costo del pasaje y entregar el boleto correspondiente (Segun lo dispuesto por O. M. N° 1599-2012-MML-GTU, quien regula los servicios de transporte público de personas en la ciudad de Lima).

Entre sus responsabilidades del cobrador está colaborar con la ejecución de las leyes en materia de tránsito y seguridad dentro de las unidades de transporte. Esto incluye asistir a los pasajeros como estudiantes, personas adultas mayores, personas con discapacidad y otros; mantener un trato cordial hacia los pasajeros; y velar por que la Ley N° 27050 se cumpla en todos sus extremos y la Ley N° 28705 (prohibición de fumar en espacios públicos) debe asegurarse de que los vehículos estén en perfectas condiciones para que los pasajeros puedan ingresar y salir así como verificar que no se exceda la capacidad permitida, especialmente en vehículos tipo combi, donde se prohíbe que los pasajeros viajen de pie. De esta manera, el cobrador se convierte en un aliado para que las normas de tránsito se cumplan, contribuyendo al refuerzo de la cultura vial responsable en el país (Ministerio de Educación, 2013).

2.2.3. INDICADORES: LOS PEATONES

Se entiende por peatón a las personas que se desplazan a pie por espacios destinados a la circulación pública, como calles, calzadas, veredas o caminos. También se incluye en esta categoría a quien maniobra el coche de bebé, utiliza una silla de ruedas que maneja manualmente otro tipo de vehículos de dos ruedas sin estar montado en él.

El peatón goza de prioridad frente a los vehículos al cruzar intersecciones que no cuentan con semáforo ni con la presencia de un policía de tránsito, siempre que el cruce se efectúe de manera directa hacia la acera opuesta, utilizando esquinas peatonales y verificando que los motorizados se encuentren a un espacio seguro que no implique riesgo. En cuanto a la circulación, las personas deben caminar por las veredas, áreas destinadas exclusivamente para ellos, evitando invadir la acera. En caso no exista estos espacios, se recomienda caminar lo más próximo posible a las edificaciones y mantenerse atentos al tránsito vehicular; de ser viable, es preferible avanzar en sentido contrario al flujo de los vehículos para tener mayor visibilidad. Si bien en zonas urbanas generalmente se puede caminar por cualquiera de los lados de la vereda según resulte más conveniente, determinados peatones deben desplazarse obligatoriamente por el lado derecho. Entre ellos se encuentran quienes empujan o jalan carretillas, los grupos organizados bajo la guía de una persona responsable y las personas con discapacidad que utilizan silla de ruedas. Ministerio de Educación (2013).

Las actitudes correctas de los peatones deben ser siempre:

- Es recomendable atravesar la vía por las esquinas y zonas señalizadas como pasos peatonales, ya que en esos puntos los vehículos suelen disminuir la velocidad. Si no existe demarcación, conviene evaluar con atención los espacios y rapidez de sus autos para poder avanzar; ante cualquier inconveniente, lo más prudente es esperar.
- Cuando el cruce cuenta con semáforo peatonal, solo debe iniciarse la marcha cuando la luz verde con la figura del peatón permanezca encendida de manera estable.
- En intersecciones donde el semáforo regula únicamente a los vehículos, se puede cruzar únicamente cuando estos estén completamente detenidos y la luz esté en rojo.
- En vías rápidas o de acceso restringido, como autopistas y carreteras, el cruce debe realizarse exclusivamente por puentes peatonales u otras infraestructuras habilitadas para tal fin.
- Si no se dispone de puente, se debe elegir un tramo recto que ofrezca amplia visibilidad, evitando curvas o pendientes pronunciadas, y asegurarse de que

los vehículos se encuentren a una distancia considerable. Es indispensable mirar hacia ambos lados antes de cruzar.

- Cuando se transita con varios niños, es aconsejable organizarlos en fila, con un adulto guiando al inicio y otro cerrando el grupo, todos tomados de la mano y circulando por la vereda.
- Las indicaciones de los agentes de tránsito deben acatarse en todo momento, ya que están facultados para dirigir tanto el desplazamiento peatonal como vehicular.
- Se debe mantener especial atención al pasar frente a talleres, cocheras o accesos vehiculares, pues pueden ingresar o salir autos de manera repentina.
- Es importante brindar apoyo a quienes lo requieran para cruzar la vía, como personas adultas mayores, con discapacidad visual, movilidad reducida o niños pequeños.
- Si se utilizan patines en la vereda, la velocidad debe equipararse al paso de un peatón, evitando poner en riesgo a otros.
- Durante la noche, resulta conveniente vestir prendas de colores claros o elementos reflectantes y, en carreteras, caminar por lado contrario al tránsito para visualizar los motorizados que se aproximan.
- En los desplazamientos por carretera, es recomendable avanzar en fila india, es decir, uno detrás de otro, utilizando la berma, el borde lateral izquierdo de la vía, en relación con el sentido de circulación. Esta disposición facilita mantener el orden del grupo y mejorar su visibilidad frente a los conductores, reduciendo así el riesgo de accidentes.
- Cuando no hay veredas, se aconseja caminar lo más cerca posible de las viviendas y límite de la vía, permaneciendo atentos al tránsito vehicular. De ser posible, es preferible avanzar en sentido contrario al flujo de los vehículos, lo que facilita observarlos de frente y reaccionar oportunamente ante cualquier situación de peligro (Ministerio de Educación, 2013).

2.2.4. LOS PASAJEROS

Se considera pasajeros a quienes se desplazan al interior de un vehículo como parte de un servicio de transporte y entregan una retribución económica a cambio del traslado recibido.

se puede viajar en estos tipos de transporte:

- Automóviles
- Camionetas
- Motos lineales
- Mototaxis
- Autos colectivos
- Camionetas rurales (combis)
- Microbúses
- Ómnibuses
- Triciclos
- Taxis

Las conductas responsables de los pasajeros, en zonas urbanas como en carreteras, son primordiales para garantizar un traslado seguro y ordenado. Entre las recomendaciones principales tenemos:

- Esperar en los paraderos la llegada de los vehículos , manteniéndose a una distancia controlada del borde de la acera.
- Antes de abordar, permitir que bajen los pasajeros, ubicándose a un costado de la puerta para facilitar el flujo.
- Ceder a las mujeres gestantes, con niños en brazos, adultos mayores y personas con discapacidad el asiento reservado, en concordancia con lo establecido en la Ley General de la Persona con Discapacidad, Ley N° 27050.
- Respetar el turno al subir o bajar del vehículo, evitar empujones y acciones apresuradas que puedan generar riesgos.
- Utilizar el cinturón de seguridad cuando se viaje en auto y bus que tengan este dispositivo.

La adopción de estas prácticas permite fortalecer cultura de respeto y prevención en el transporte público y privado (Ministerio de Educación, 2013).

2.2.5. LOS CICLISTAS

Se denomina ciclistas los sujetos que se desplazan en vehículos de dos ruedas impulsados únicamente por la fuerza física de quien conduce. Debido a esta característica, las bicicletas son reconocidas como medios para el traslado no motorizado, beneficioso para la salud y ecoamigable con el medio ambiente.

En cuanto a la circulación, se recomienda que el ciclista mantenga, como regla general, una distancia aproximada de un metro respecto al borde de la calzada. Si existe infraestructura destinada exclusivamente para bicicletas, como una ciclo vía, su uso es obligatorio.

Entre las prácticas responsables que deben adoptar quienes se movilizan en bicicleta, tanto en zonas urbanas como en carreteras, destaca el uso del casco de protección, ya que este elemento disminuye significativamente el peligro de accidentes graves en casos de caída y colisión.

Para una circulación segura en bicicleta, es necesario adoptar hábitos responsables que minimicen riesgos y que propicien una convivencia adecuada en la vía pública. Entre las principales recomendaciones se encuentran:

- Conocer previamente la ruta que se va a seguir, a fin de anticipar posibles dificultades de mayor tránsito.
- Antes de realizar cualquier maniobra, aplicar una secuencia básica: primero observar el entorno, luego señalar con el brazo la dirección que se tomará y, finalmente, efectuar el giro o desplazamiento.
- Cruzar siempre en línea recta, evitando zigzaguear entre los vehículos.
- Mantenerse alerta ante la posibilidad de que las puertas de vehículos estacionados se abran.
- Cumplir con las señales y mecanismos de control del tránsito, como las indicaciones del efectivo policial.
- No llevar pasajeros adicionales, salvo que la bicicleta cuente con un asiento acondicionado para ello.
- Antes de comenzar la conducción, revisar el estado de los neumáticos y comprobar el funcionamiento correcto de los frenos, la cadena y elementos reflectivos.
- Utilizar ropa muy clara y, de ser posible, chaleco reflectante, sobre todo por la noche que es cuando disminuye la visibilidad, para facilitar que otros conductores puedan advertir la presencia del ciclista.
- Conservar una distancia prudente de los vehículos que circulan alrededor.
- Al aproximarse a las intersecciones, disminuir la velocidad y detenerse si las circunstancias lo exigen.

La aplicación constante de estas medidas contribuye a fortalecer una cultura de prevención y autocuidado en quienes se desplazan en bicicleta (Ministerio de Educación, 2013).

2.2.6. LOS CONDUCTORES

Se considera conductores a quienes tienen a su cargo la dirección y control de un vehículo, ya sea motorizado o de tracción no motorizada. En el ejercicio de esta función, cuentan con derechos y deberes definidos por las leyes vigentes en temas de tránsito, siendo responsables de las infracciones y las consecuencias que puedan derivarse del incumplimiento.

La autorización oficial para conducir es otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante la cual se habilita a una persona para manejar determinados tipos de vehículos en las calles del territorio nacional. Ministerio de Educación (2013).

D2 LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

Son medios que se utilizan para que las personas y mercancías se trasladen. Están clasificados en vehículos de transporte motorizados (automóviles, motocicletas, mototaxis, camionetas, ómnibus, camiones) y no motorizados (tricyclos y bicicletas).

El transporte terrestre constituye la forma de desplazamiento más empleada por las personas que necesitan movilizarse y atender sus actividades cotidianas. En el contexto peruano actual, sobre todo en los espacios urbanos, este sistema presenta rasgos particulares que influyen directamente en la dinámica de las ciudades.

Entre los aspectos más notorios se encuentra la congestión vehicular, asociada al aumento sostenido de la cantidad de vehículos, al crecimiento de unidades del servicio público, a la limitada señalización y semaforización, así como a la avería de las vías de tránsito, donde son frecuentes los baches, fisuras, desniveles, rompemuelles y buzones sin tapa.

Asimismo, las deficientes condiciones mecánicas de muchas unidades y la baja calidad de algunos combustibles contribuyen a la emisión de contaminantes perjudiciales, que tienen consecuencias negativas en la salud de la población como en el entorno ambiental. A ello se suma el desconocimiento y en muchos casos la inobservancia de las reglas y dispositivos de tránsito, situación que entorpece el

desplazamiento ordenado y seguro de peatones y conductores. Ministerio de Educación (2013).

TRANSPORTE MOTORIZADO

3 Son los vehículos que se desplazan utilizando medios propios de impulso mecánico, independiente del exterior.

comprende de cuatro componentes fundamentales:

El motor, genera la potencia para el desplazamiento del vehículo.

3 El chasis, soporta el motor, las ruedas, incluyendo el sistema de dirección, de frenos y suspensión.

La transmisión, es el mecanismo que transmite la potencia del motor a las ruedas.

La carrocería, es el cuerpo del vehículo.

TRANSPORTE NO MOTORIZADO

Se denomina transporte no motorizado a aquellos medios de desplazamiento cuya propulsión no depende de un motor, sino de la fuerza humana o animal.

En esta categoría se consideran los vehículos aprovechan la fuerza animal, como carretas, carrozas o coches, que son impulsados por caballos, mulas, burros, incluso toros; y los vehículos que aprovechan la tracción humana, como bicicletas y triciclos (personales o de pasajeros), cuya movilidad depende directamente del esfuerzo físico del humano que lo conduce.

El mundo actual enfrenta cambios climáticos acelerados, resultado del efecto invernadero causado por gases contaminantes, muchos de ellos generados por vehículos motorizados. El uso masivo de estos medios de transporte ha contribuido a elevar la contaminación ambiental, generar congestión en las ciudades y aumentar los costos de mantenimiento urbano.

39 Una alternativa eficiente y sostenible como medio de transporte es el uso de las bicicletas. Promover su adopción reduce los niveles de contaminación, también mejora la calidad de vida de los residentes de zonas urbanas, al favorecer la movilidad saludable y reducir la presión sobre la infraestructura vial.

3

Viajar en bicicleta es uno de los medios de transporte más eficientes que existe:

No produce emisiones de ningún tipo, por eso no daña al aire,

Al desplazarse en ella realiza ejercicio físico que es el pedaleo, lo que resulta saludable,

3

Es económica en sí misma pues no se gasta dinero en pasajes. además su costo de mantenimiento es razonable.

Su desplazamiento es práctico y rápido.

Es una de las mejores alternativas frente al resto de vehículos de transporte.

22

D3 LA VÍA PÚBLICA

Es la vía urbana, carretera o camino abierto por la que circulan vehículos, personas y animales.

SE CLASIFICAN EN:

22

Vías urbanas: destinadas a la circulación de vehículos, personas y animales, dentro del ámbito urbano,

-Autopista

Vía de tránsito rápido y con accesos monitoreados constantemente

-Vía expresa

Vía de tránsito rápido, destinada a la circulación masiva de vehículos. En esta vía se prohíbe estacionarse, cargar o descargar mercancías, así como el tránsito de personas.

-Avenida

Vía donde los vehículos y personas transitan bajo lineamientos de interacción, el conductor está en la obligación de detener su vehículo antes de entrar a esta vía.

3

Vía Rural

Ubicada en zonas urbanas alejadas.

-Carretera

Vía destinada al desplazamiento de vehículos, eventualmente de personas y animales, alejadas del área urbana.

-Vía de evitamiento

-Esta vía ayuda a evitar transitar una zona urbana.

Ministerio de Educación (2013).

SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial no se logra de manera fortuita ni espontánea; requiere ser promovida y gestionada de forma deliberada. Para ello es necesario contar con respaldo político y la coordinación continua de diversos sectores, implementando un enfoque integral que involucre a funcionarios y políticos, que unan esfuerzos para sensibilizar a la sociedad.

En este contexto, los lineamientos de Seguridad Vial representan una herramienta de gestión estratégica, diseñada para que distintos niveles de gobierno elaboren y ejecuten sus planes de manera organizada y efectiva. (Manual en Seguridad Vial, MTC. 2017)

Resulta esencial asegurar la implementación y seguimiento de las medidas orientadas a disminuir la siniestralidad en las vías. En este sentido, la elaboración de planes, así como la realización de auditorías y fiscalización de la seguridad vial, se constituye en un indicador clave para la identificación de problemas en la infraestructura y detectar deficiencias o inconsistencias en los distintos elementos que estructuran la vía.

Asimismo, estos planes y evaluaciones requieren un seguimiento continuo para que se cumplan los objetivos e indicadores establecidos para la disminución de siniestros, con el fin de verificar la eficacia de las acciones implementadas. Es fundamental recolectar y analizar los datos sobre los incidentes de tránsito, determinando sus causas, los daños sufridos por las personas, los impactos sobre bienes materiales y los costos asociados. Este análisis permite identificar los factores que contribuyeron al accidente y adoptar las acciones necesarias para evitar incidentes futuros.

D1: PLANES DE SEGURIDAD VIAL

El propósito de un plan para mejorar la seguridad vial es reducir la cantidad de víctimas mortales y lesiones graves en las vías de una nación, estableciendo metas concretas dentro de un período determinado. La implementación de estos planes permite disminuir la accidentalidad y la gravedad de los siniestros, al tiempo que asegura que los funcionarios cuenten con una programación coordinada de acciones integradas. La visión del plan de seguridad vial consiste en promover una

movilidad segura para todas las personas, minimizando tanto la frecuencia como la severidad de los accidentes mediante intervenciones eficaces y organizadas.

Los planes estratégicos de carácter multidisciplinario constituyen la herramienta principal para planificar y coordinar todas las acciones, considerando los distintos niveles de gobierno: nacional, regional y local, que involucra a las diversas entidades, regiones, provincias y actores privados o sociales relacionados con la seguridad vial.

Organizaciones internacionales como la OCDE y la OMS reconocen los accidentes de tránsito y sus consecuencias como un problema de salud pública que genera impactos económicos significativos, tanto a nivel macroeconómico como individual. Por esta razón, muchos países están orientando sus políticas hacia la mejora de la seguridad vial.

INDICADORES

Compatibilizar el incremento del tránsito vehicular con el mejoramiento de la seguridad vial.

Optimizar la situación de la seguridad en los planes viales y en las vías existentes, mediante la implementación de métodos de diseño y construcción que aseguren que las vías implementadas cuenten con los estándares más altos de seguridad.

Modernizar los sistemas y mecanismos de control del transporte, garantizando su coherencia y funcionalidad, a la vez que se promueve su cumplimiento por parte de los usuarios de la vía.

Impulsar la realización y difusión de estudios ligados a la seguridad vial, facilitando el intercambio de datos con otras instituciones y entidades especializadas.

Promover la divulgación de datos sobre siniestros viales, con la finalidad de aumentar la conciencia y responsabilidad de la sociedad frente a los riesgos del tránsito.

D2 AUDITORIAS E INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL

El proceso de Auditoría e Inspección de Siniestros Viales (ASV/ISV) tiene un enfoque proactivo, orientado a prever los accidentes o siniestros. En ese sentido, se recomienda realizar estas inspecciones y auditorías a lo largo de las fases de un proyecto vial, desde su concepción hasta la etapa de operación. Su aplicación más

intensiva abarca todos los ciclos del proyecto: estudio de factibilidad, diseño definitivo, elaboración del expediente técnico, ejecución, preapertura, operación y mantenimiento. Estudios han demostrado que su efectividad es mayor cuando se interviene en las etapas iniciales del proyecto.

3
5
27
Las Inspecciones y Auditorías de Seguridad Vial consisten en la implementación de procedimientos con fines preventivos, que permiten evaluar la ejecución de todos los aspectos relacionados a la seguridad vial, su ambiente y el comportamiento de los usuarios. Técnicos calificados, independientes y especializados realizan esta evaluación, con la finalidad de disminuir la probabilidad de accidentes y, en caso de que ocurran, garantizar que la vía esté diseñada para minimizar las consecuencias negativas.

Los objetivos principales de las ASV/ISV son, en primer lugar, colaborar a que las vías operen bajo las mejores condiciones de seguridad posibles, considerando este aspecto en todas las fases del proyecto: planificación, diseño, construcción y mantenimiento. En segundo lugar, buscan reducir la exposición a riesgos y, cuando se producen incidentes, minimizar sus impactos. De manera complementaria, estas intervenciones contribuyen a disminuir los costes, no solo los socioeconómicos generados por los accidentes y víctimas, también de los asociados a la implementación de medidas correctivas y preventivas.

LA PREVENCIÓN Y SU IMPORTANCIA:

La relevancia de las inspecciones y las auditorías radican en su capacidad para anticipar riesgos y establecer medidas preventivas que, a largo plazo, reducen tanto el sufrimiento humano como los gastos asociados para el gobierno. Las vías tienen un costo de diseño, de construcción, de mantenimiento que generan un costo a los usuarios durante su vida útil.

7
Una vía o carretera presenta problemas significativos de seguridad vial, los costos derivados de los accidentes pueden constituir a lo largo de la vida útil del proyecto la mayor parte de los gastos asociados a la infraestructura.

Las Auditorías de Seguridad Vial (ASV) aplicadas durante la etapa de diseño permiten realizar ajustes sobre el plano antes de que se construya la vía, evitando modificaciones costosas en materiales como hormigón o asfalto. De esta manera,

prevenir problemas antes de la construcción resulta generalmente mucho más económico para la comunidad que corregirlos posteriormente.

La seguridad operativa de una carretera existente puede variar con el tiempo, según cambios en los volúmenes de tránsito, tipos de usuarios o usos del suelo circundante. Realizar una revisión de seguridad vial en estas vías, combinada con herramientas técnicas disponibles para el técnico de seguridad, permite implementar acciones que mantengan un nivel de seguridad acorde con las condiciones actuales de circulación.

2.3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS

2
29
3
Campañas de seguridad vial: son campañas que constituyen una estrategia preventiva dirigida a todos los usuarios de las vías, con la finalidad de fomentar la conciencia y el cumplimiento por las reglas de tránsito. Deben diseñarse de manera que capturen la atención de los conductores, los peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios de transporte terrestre. Por lo general, estas campañas son implementadas por entidades gubernamentales, que además pueden complementar las acciones educativas con medidas sancionatorias ante el incumplimiento de la normativa de tránsito vigente. Carreño G., Espíndola N. (2021).

Ciclistas: se entiende por ciclista a la persona que usa la bicicleta para transportarse, desafiando la hegemonía del automóvil y promoviendo formas de movilidad alternativas. Este tipo de desplazamiento permite experimentar la ciudad de manera más directa, sin que la velocidad sea el factor principal, favoreciendo una percepción más pausada de los tiempos y las distancias. Además, contribuye a la consolidación de espacios públicos y viales como lugares seguros y de derecho, generando experiencias que integran aspectos estéticos, ambientales, sociales y políticos. De este modo, la bicicleta se convierte en un vehículo que no solo transporta, sino que también construye relaciones más humanas y sostenibles con el entorno urbano. Cañon J. (2023).

10
10
Clasificación de vías: Las vías en Perú está formada por alrededor de 70,000 km de vías asfaltadas, clasificada en los siguientes grupos: carreteras de enlace, carreteras de penetración y carreteras longitudinales. Según la calidad de la vía y los tipos de vehículos que transitan se clasifica en tres tipos: caminos afirmados, carreteras asfaltadas y autopistas. Saldaña B., Taípe W. (2018).

Conductor: es la persona que se encuentra en la facultad y disposición física de un vehículo, para su manipulación en su actividad vial. Arbieta P., Jiménez J., Villalobos W. (2024).

13 Cumplimiento de aspectos de seguridad vial: La seguridad en las vías de tránsito solo puede lograrse cuando se implementan planes de fiscalización integrales que aborden múltiples dimensiones. Entre ellas se incluyen la legislación, el diseño y mantenimiento de la infraestructura vial, programas educativos de concientización, servicios de rescate y atención de emergencias, así como políticas públicas locales efectivas. Además, es indispensable fomentar la integración de la comunidad, la gestión descentralizada y la aplicación de la ingeniería con un enfoque centrado en las personas, asegurando que las medidas adoptadas prioricen el cuidado y bienestar de los usuarios de las vías. Pratto R., y Flores A., (2008).

Desarrollo y difusión de investigaciones en seguridad vial: La seguridad vial constituye un ámbito profesional orientado al bienestar colectivo, que integra conocimientos provenientes de diversas disciplinas con un propósito común: garantizar que las personas puedan desplazarse con altos niveles de seguridad. Bajo este enfoque, se busca que, aun cuando ocurra un error humano, sus consecuencias no deriven en daños físicos o psicológicos graves. En este sentido, una gestión moderna de la seguridad vial debe sustentarse en evidencia técnica y científica, incorporando aprendizajes tanto nacionales como internacionales. La experiencia demuestra que varios países han logrado disminuir significativamente la cantidad de víctimas por siniestros de tránsito al aplicar estrategias basadas en investigación, análisis de datos y evaluación de resultados. Valcárcel Josefa (2020).

50 Difusión de información sobre siniestralidad. Permite tomar conocimiento si una unidad vehicular registró o no accidentes en los últimos 5 años. Este registro incluye si cuenta con SOAT vigente, número de póliza y nombre de la compañía de seguros emisora. SBS para ciudadanos (21-11-24. 19.59 PM).

Garantizar la seguridad vial. Para ello es imprescindible contar con dispositivos viales adecuados. Estos elementos juegan un rol esencial al mejorar la seguridad en calles y carreteras. Plastigama (2024).

15 Mejorar condiciones de proyectos y carreteras del sistema vial: La red vial de una nación es primordial para su constante desarrollo y crecimiento porque es el

único medio que posibilita el transporte de las personas y las cargas” , Rivera J., (2015)

Mejoramiento de la seguridad vial: métodos sistemáticos para la prevención: El mejoramiento de la seguridad en las vías de tránsito requieren la implementación de acciones, estrategias y mecanismos sistemáticos que puedan adaptarse a distintas empresas, instituciones y organizaciones, sean públicas o privadas. Estas intervenciones buscan integrar la seguridad vial como un valor esencial para las personas, con el fin de reducir la ocurrencia de accidentes entre los miembros de las organizaciones involucradas. Cuando no sea posible evitar completamente los incidentes, las medidas aplicadas deben minimizar los efectos y consecuencias que estos puedan generar, protegiendo así la seguridad de las personas que usan las vías. Correa G. (2019).

Pasajeros: Se considera pasajero a toda persona que se desplaza en un vehículo y que, por ello, realiza un pago como contraprestación por el servicio de transporte recibido. Por otro lado, se entiende por ocupante a quien viaja en un vehículo utilizando un asiento o espacio disponible, sin que esté obligado a efectuar ningún pago por el traslado. Villalobos W. Arbieto P., Jiménez J. (2024).

Peatones: es el ciudadano que transita en las vías públicas, sin disponer de un vehículo de transporte. Villalobos W. Arbieto P., Jiménez J. (2024).

Prevención de accidentes:

Históricamente, la prevención se ha sustentado en el análisis de accidentes y de incidentes que no llegaron a materializarse en daños mayores. El estudio individual de estos eventos permite reconocer las causas, a partir de eso, implementar propuestas orientadas a disminuir o eliminar los factores que los originan. No obstante, la ausencia de marcos teóricos sólidos ha dificultado el desarrollo de metodologías de investigación capaces de abarcar de manera integral todos los elementos relevantes para la prevención. Aunque un análisis puede aproximarse a las causas de un hecho, sus conclusiones suelen estar condicionadas por las particularidades del caso estudiado. Con frecuencia, intervienen circunstancias o variables cuya relación con el suceso no es plenamente comprendida por los investigadores. Por ello, extrapolar los resultados obtenidos a otros contextos implica un margen de incertidumbre que debe considerarse con cautela. Jorma Saari (21-11-24. 19.59 PM).

Seguridad vial: Es el proceso de evaluación de carreteras o de determinados tramos, cuyo propósito es identificar elementos que puedan constituir riesgos, deficiencias o condiciones inseguras con potencial de provocar accidentes. En este sentido, comprende la agrupación de estrategias y políticas dirigidas a prevenir la ocurrencia de siniestros en las vías, disminuir las opciones de que estos sucedan y reducir sus impactos sociales, humanos y económicos. Aguilar S. (2023).

Transporte motorizado: Vehículos que cuentan con dos o más ruedas, cuentan con motor y tracción propia. D. S. N° 016-2009-MTC (20-11-2024; 8:35 p m).

Transporte no motorizado: Se refiere a aquellos medios de desplazamiento cuya propulsión no depende de un motor. Su movimiento se genera a partir del esfuerzo humano o de la fuerza animal, lo que los diferencia de los vehículos motorizados. Este tipo de transporte incluye diversas formas de movilidad que se caracterizan por su menor impacto ambiental y su contribución a sistemas de desplazamiento más sostenibles.

CAPITULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1 HIPOTESIS GENERAL

La educación se relaciona significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024

3.2 HIPOTESIS ESPECÍFICAS

- a) Las personas se relacionan significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de espinar - cusco, 2024.
- b) Los vehículos de transporte terrestre se relacionan significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.
- c) La via publica se relaciona significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.

3.3 DEFINICION CONCEPTUAL Y OPERACIONAL DE LAS VARIABLES.

VARIABLE X. EDUCACIÓN

La educación vial ocupa un lugar fundamental en la formación ciudadana. Dado que se trata de conocer normas de tránsito, interiorizar valores como respeto, la responsabilidad para una sana convivencia. Para alcanzar una verdadera cultura vial, es importante que este aprendizaje forme parte del sistema educativo desde edades tempranas, y que sea reforzado a lo largo de la vida.

Actualmente no se logra crear conciencia sólida respecto a la relevancia de respetar las normas de tránsito. Esta realidad ha provocado que el problema trascienda fuera del ámbito del tránsito y se convierta en un asunto de salud pública, por constantes accidentes y pérdidas humanas que pueden prevenirse con mayor educación y compromiso ciudadano.

La educación por sí sola no es suficiente debemos tener infraestructura vial adecuada, mantenida e implementada, las normas deben ser claras, sencillas y de fácil entendimiento

por la ciudadanía. Cuando las normas son entendidas y difundidas de manera correcta, se fortalece la relación entre su ejecución y el bienestar de los usuarios.

También es fundamental que las sanciones por incumplimiento sean aplicadas de manera efectiva. La informalidad, la falta de control y una aplicación desordenada de multas generan impunidad que no desincentiva las infracciones. Sin consecuencias claras, muchos ciudadanos no entienden la gravedad de desobedecer las reglas. El incremento del número de ciclistas en las vías exige mayor responsabilidad de los conductores de unidades motorizadas. Al igual que los peatones, los ciclistas forman parte del grupo más vulnerable en el tránsito, pero ellos son los que no respetan las reglas. Esta realidad evidencia la obligación de fortalecer una cultura vial que se basa en respeto y empatía. Una cultura de cambio debe comenzar en la familia, consolidarse en los centros educativos y ser respaldado por la sociedad en su totalidad y por las entidades correspondientes, mediante un esfuerzo conjunto será posible cimentar un ambiente vial mucho más seguro, humano y responsable para todos.

DEFINICIÓN OPERACIONAL.

Es un conjunto organizado de procedimientos y orientaciones para medir la variable educación, definida a nivel conceptual. Su objetivo fue recopilar la mayor cantidad de datos respecto a las variables, procurando comprender su significado, su alcance y su adecuación en el ámbito donde se desarrolla. En esta parte se consideran tres dimensiones: los peatones, las unidades de transporte terrestre y las vías de tránsito, cada una de ellas con sus respectivos indicadores, los cuales facilitan una evaluación más detallada y precisa. El instrumento estuvo conformado por 12 ítems, se utilizó escala ordinal, lo que posibilitó establecer sus niveles de valoración de acuerdo al grado en que se manifieste la variable estudiada. De esta forma, se buscó obtener una medición clara, estructurada y coherente con la realidad observada.

Variable Y: Seguridad vial

Es conocido como un sistema orientado a cuidar la vida de los ciudadanos que se desplazan por el espacio público: peatones, ciclistas y ocupantes de vehículos. Su propósito fue disminuir los riesgos en la movilidad, reducir los accidentes de tránsito y evitar lesiones graves y pérdidas humanas. Por otro lado, el empleo de medidas de protección como el casco en motociclistas o el cinturón de seguridad en conductores y pasajeros ha evidenciado reducir de forma significativa el peligro de accidentes

60

mortales. Estas acciones pueden determinar el destino entre la vida y la muerte. Esto evidencia lo urgente de que los proyectos carreteros sean revisados por especialistas en seguridad vial que evalúen su diseño, emitan recomendaciones y determinen su viabilidad antes de su ejecución, garantizando así entornos más seguros para todos. (Martínez Aíd, 28-11-2024, 04:27 a.m.)

Definición operacional.

Se refiere a un conjunto organizado de procedimientos y orientaciones que permiten medir la variable seguridad vial, definida desde el plano conceptual. Su objetivo fue recopilar la mayor cantidad de información sobre esta variable, con la intención de comprender su significado, alcance y pertinencia dentro del contexto en el que se aplica.

3

Para ello, se consideran dos dimensiones clave: inspecciones y auditorías de seguridad vial y los planes de seguridad vial, cada una con sus respectivos indicadores. Estos elementos permiten validad de forma más minuciosa y estructurada los diferentes elementos que inciden en la previsión de riesgos y en el mejoramiento de las condiciones de movilidad. El instrumento estuvo integrado por 12 ítems, se empleó una escala de tipo ordinal, lo que facilitó establecer niveles de valoración según el grado de cumplimiento o desarrollo observado. De esta manera, se buscó lograr una medición clara y ajustada a la realidad, que aporte a un análisis más completo de la seguridad vial.

1

3.4. CUADRO DE OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

Tabla 01. Cuadro de operacionalización de variables.

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALA
Variable X: Educación	<ul style="list-style-type: none"> Las personas Los vehículos de transport e terrestre 	Peatones / Pasajeros / Ciclistas / Conductores Transporte motorizado / Transporte no motorizado Clasificación vial / Seguridad vial	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11, 12	Ordinal

6

	<ul style="list-style-type: none"> • Via publica 			
<p>4</p> <p>Variable Y: Seguridad vial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planes de seguridad vial • Auditorias e inspecciones de seguridad vial 	<p>Mejoramiento de la seguridad vial. / Mejorar condiciones de proyectos y carreteras del sistema vial /Mejorar dispositivos de control de tránsito / Desarrollar y divulgar las investigaciones de seguridad vial / Difusión de información sobre siniestralidad / Fomentar la formación y las campañas de sensibilización</p> <p>Métodos sistemáticos de prevención / Cumplimiento de aspectos de seguridad vial / Prevenir accidentes</p>	<p>15, 16, 17, 18, 19, 20,</p> <p>21, 22, 23, 24,</p>	<p>Ordina l</p>

18

CAPITULO IV: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

1

4.1 EL ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN.

Esta investigación se desarrolló un enfoque cuantitativo, se orientó a la recolección de datos para analizar, observar y medir cada una de las variables investigadas. Este enfoque permite trabajar con datos objetivos, susceptible de ser cuantificada y analizada mediante el análisis estadístico.

1

Máximo Ramírez J. et al. (2024), en el Manual del Investigador, retomando a Hernández et al. (2014), señala que el enfoque cuantitativo se fundamentó en el recojo de datos que posibilitan la comprobación de hipótesis mediante la medición numérica y estadístico. Su finalidad fue identificar patrones de comportamiento, relaciones entre variables y contrastar teorías basado en evidencia empírica.

1

En tal sentido, la indagación se sustenta en principios de objetividad y la obtención de evidencias cuantificables, lo que evidencia a la necesidad de medir con precisión

1 los fenómenos en estudio y precisar resultados confiables y verificables (Ramírez et al., 2024).

4.2 TIPO Y NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN

4.2.1 Tipo de investigación

1 Fue un estudio básico, también denominada indagación pura, tuvo como propósito generar conocimiento nuevo que ayude a comprender y explicar los fenómenos relacionados con los temas en estudio. Su interés radica en la aplicación inmediata de los resultados, ampliar y fortalecer el cuerpo teórico existente, aportando fundamentos sólidos a la comunidad académica. Este tipo de indagación procura responder a los problemas que fueron planteados desde el aspecto científico, ampliando sus causas, características y relaciones. Aunque sus hallazgos no se evidencian de forma directa en soluciones prácticas inmediatas, constituyen las bases esenciales para estudios futuros y el desarrollo de indagaciones aplicadas (Ramírez et al., 2024).

4.2.2 Nivel de investigación

2 El nivel de indagación fue **descriptivo–correlacional**. Porque busca detallar y caracterizar rasgos y comportamientos del objeto en estudio. Tal como señalan Ramírez et al. (2024) en el Manual del Investigador, este nivel permite desarrollar una descripción sistemática de la realidad mediante instrumentos como encuestas o censos, con la finalidad de recopilar información precisa de las variables analizadas. Este estudio fue **correlacional**, ya que permitió describe las variables, también permitió analizar la relación entre ambas variables. Su propósito fue determinar el grado de asociación, similitud o diferencia entre dos o más variables. Según Vargas (2009), la indagación correlacional es un método no experimental donde el investigador mide las variables propuestas para validar la relación que existe entre ellas, sin manipularlas. Este tipo de trabajo facilita comprender cómo interactúan las variables, cómo se comportan y pueden vincularse con los cambios, sin que dicha relación se vea influida por intervenciones externas. En tal sentido, los estudios correlacionales identifican patrones de asociación que contribuyan a una mejor interpretación del fenómeno investigado (Ramírez et al., 2024).

4.2. MÉTODOS Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

4.2.1 Método de la investigación

El método hipotético–deductivo, porque permitió crear nuevos conocimientos orientados a dar respuesta a la problemática planteada. Este método fue aplicado de manera lógica y sistemática en distintas disciplinas científicas, ya que proporciona una estructura definida para el desarrollo del conocimiento.

El proceso se inicia con la observación de la realidad, continúa con el planteamiento de hipótesis, posteriormente, mediante el razonamiento, el análisis y la contrastación empírica, se verifico lo planteado. De esta manera, el conocimiento no solamente se construye, sino que también se somete a comprobación.

Máximo Ramírez et al. (2024), retomando a Bernal (2010, p. 60), señala que este método está basado en procedimientos formulados en forma proposiciones y conjeturas que buscan corroborar las hipótesis del estudio. Para ello, se confrontan los planteamientos teóricos con hechos y hallazgos obtenidos, lo que finalmente conduce a conclusiones fundamentadas y verificables. (Ramírez J. et al., 2024).

4.3.2 Diseño de la investigación

El diseño de la indagación fue no experimental, correlacional y de corte transversal, porque el estudio se realizó sin manipular las variables ni intervenir en los hechos observados. Vale decir, los fenómenos se analizaron tal como ocurren en su contexto natural, sin manipular su dinámica. En este tipo de diseño, el autor de la investigación se limitó a observar, medir y analizar las variables, sin generar situaciones controladas propias de un experimento.

Estudio se considera correlacional, ya que busca identificar y analizar la relación existente entre las variables, determinando el grado de vínculo entre ellas sin establecer una relación de causa–efecto.

El estudio se considera transversal ya que la recopilación de información se efectúa en un único momento determinado. Esto quiere decir que la información se obtiene en un tiempo específico, lo que permite describir la situación de las variables en ese punto concreto, estableciendo el inicio y el cierre del proceso investigativo. (Ramírez et al., 2024).

4.4. Población y muestra de la investigación

4.4.1 Población

Se refiere al universo de estudio, es decir, grupo de personas sobre las cuales se desarrollaron la investigación. En este campo se establecen con claridad los

criterios de inclusión y exclusión que precisa quiénes forman parte del estudio, garantizando la concordancia definida con tablas y figuras sustentadas con datos teóricos. De acuerdo con Ramírez et al. (2024), la población debe ser representativa para asegurar la validez de los resultados, recomendándose un mínimo de 200 estudiantes para estudios de esta naturaleza. En el presente trabajo, la población se conformo por 200 encuestados, quienes cumplen con los criterios determinados sobre la cual se realizó el análisis correspondiente.

4.4.2 Muestra

Se determinó considerando el diseño de la investigación y la naturaleza del estudio. La muestra fue de tipo probabilístico, lo que garantiza que cada individuo de la población tenga una probabilidad conocida y no nula de ser seleccionado, asegurando así representatividad y confiabilidad en los resultados.

Para definir la muestra se tomó en cuenta las características de la población y se realizó una estratificación, dividiendo a los participantes en grupos homogéneos según criterios relevantes, a fin de reflejar mejor la composición del universo estudiado. La selección de la muestra se realizó mediante la aplicación de una fórmula probabilística, siguiendo los lineamientos establecidos por Ramírez et al. (2024), lo que asegura un proceso riguroso y objetivo, se emplearon técnicas e instrumentos de recolección de datos adecuados a los objetivos del estudio, garantizando que la información obtenida sea precisa y útil para el análisis.

En este caso, el muestreo fue de tipo probabilístico y se aplicó la fórmula correspondiente para determinar el tamaño exacto de la muestra.

$$n = \frac{z^2 pqN}{E^2(N - 1) + z^2 PQ}$$

Dónde:

- **N (población):** 200 estudiantes
- **Z (nivel de confianza 95%):** 1.96
- **p (probabilidad a favor):** 50% o 0.5
- **q (probabilidad en contra):** 50% o 0.5
- **E (margen de error):** 5% o 0.05

Estos valores facilitaron para calcular cuántos participantes se necesitaban para que la muestra sea representativa, asegurando así que los resultados sean confiables y adecuados.

$$\frac{1,96^2 \times 0,5 \times 0,5 \times 200}{0,05^2(200 - 1) + 1,96^2 \times 0,5 \times 0,5}$$
$$n = 192,8 / 1,4579 = 132,54 = 133$$

La muestra de este trabajo fue constituida por 133 estudiantes del IESTP, provincia de Espinar - Cusco, quienes participaron adecuándose a los criterios establecidos para esta investigación. Este grupo represento en forma significativa a la población, permitiendo realizar un análisis confiable de las variables estudiadas

4.4.3 Técnicas

La encuesta es un instrumento para recolectar información de los encuestados sobre determinadas variables de interés. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014), la encuesta se conoce como un procedimiento sistemático para recoger información de un grupo de sujetos o cosas mediante preguntas estructuradas, con la finalidad de describir comportamientos, actitudes, opiniones o características específicas de la población estudiada.

4.4.4 Instrumento

El cuestionario la herramienta para la recopilación de datos en este estudio, conforme a su metodología y los modelos propuestos. Se considera como un instrumento que permite recoger datos de manera sistemática sobre las variables de investigación, precisando su análisis y comparación. Según Hernández et al. (2014), los cuestionarios son instrumentos preparados para obtener información de los participantes mediante preguntas definidas con antelación, lo que asegura uniformidad y confiabilidad en datos recabados.

El cuestionario empleado en este estudio fue una hoja de documentación previamente aprobada por el autor, diseñada para medir las variables de estudio. Su estructura comprende al menos 12 preguntas por variable, formuladas de acuerdo cada dimensión, para garantizar consistencia en la recolección de datos.

Para asegurar la confiabilidad del instrumento, se aplicó la prueba Alfa de Cronbach, lo que valida la consistencia interna de las preguntas, garantizando que

los resultados obtenidos sean sólidos y representativos respecto a la población (Ramírez et al., 2024).

4.4.5 Validez y confiabilidad

La validez de contenido de este instrumento fue asegurada a través de la evaluación de expertos, quienes pudieron fundamentar y garantizar que las preguntas sean pertinentes y representativas relacionado con las variables estudiadas. En este caso específico se contó con tres especialistas, quienes fueron metodólogos, expertos en la temática y de especialidad, con grado de Maestro o Doctor, registrados en SUNEDU, y que posean conocimientos sólidos respecto al tema y experiencia comprobada en el contexto de la investigación. En cuanto a la confiabilidad, se evaluó utilizando el Alfa de Cronbach, que permitió determinar la consistencia interna del cuestionario. El instrumento fue sometido a un análisis de confiabilidad, procedimiento indicado para cuestionarios que no han sido validados en estudios previos y que están basados en escalas de Likert. Este proceso garantiza que las mediciones obtenidas sean estables, consistentes y adecuadas para su posterior análisis (Ramírez et al., 2024).

Tabla 02: Escala de valores de Alfa de Cronbach

Intervalo al que pertenece el coeficiente alfa de Cronbach	Valoración de la fiabilidad de los ítems analizados
[0 ; 0,5[Inaceptable
[0,5 ; 0,6[Pobre
[0,6 ; 0,7[Débil
[0,7 ; 0,8[Aceptable
[0,8 ; 0,9[Bueno
[0,9 ; 1]	Excelente

Por: Eduardo Chaves- Barboza y Laura Rodríguez-Miranda

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,933	2

Conforme a la escala de valores de Alfa de Cronbach 0.933 nos señala que el instrumento tiene excelente fiabilidad, por lo que debe utilizarse en el desarrollo de la investigación.

4.5.2 Procesamiento y análisis de datos

1 Para realizar la presente estudio es necesario elaborar instrumentos que permitan recopilar la información necesaria para el desarrollo, posteriormente, dicha información será procesada a través del programa estadístico SPSS26, lo que ayudó a presentar los resultados de forma ordenada y entendible. Para el desarrollo del objetivo general fue mediante la prueba de normalidad para determinar el estadístico a utilizar en las contrastaciones de las hipótesis planteadas.

4.5.3 Ética de la Investigación

37 En el desarrollo de esta investigación se tuvo como principio básico el respeto irrestricto a la ética y la moral, tal como está establecido en los reglamentos y normas de la Universidad Alas Peruanas. En cada proceso del presente estudio se contó con planificación, ejecución, responsabilidad, transparencia y compromiso académico, que permitió al investigador garantizar las acciones realizadas se enmarquen en los valores institucionales y del respeto por la dignidad humana.

2 Con la ética en la investigación, se priorizó la protección de la salud y el bienestar de las personas que participaron en el presente estudio, así como el cuidado de los animales y las plantas involucrados en la zona de influencia de la investigación.

3 Se adoptaron medidas preventivas para evitar cualquier tipo de riesgo o afectación, garantizando que los procedimientos aplicados fueran seguros y responsables.

2 En el mismo sentido, se asumió un compromiso con el cuidado del medio ambiente, procurando que las actividades desarrolladas no generen impactos negativos y contribuyan, a la reducción de efectos que agravan el calentamiento global. En ese sentido, se promovió el empleo responsable de recursos, la mitigación de residuos y la adopción de prácticas sostenibles, corroborando así una conciencia ambiental expresado con las exigencias actuales, con el compromiso con la sociedad, por ende, con la investigación académica.

CAPITULO V: RESULTADOS

5.1 Análisis descriptivo

Tabla 03: Considera Ud., que los Peatones deben estar actualizados sobre seguridad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	2	1,5
POCO IMPORTANTE	3	2,3
NEUTRAL	6	4,5
IMPORTANTE	62	46,6
MUY IMPORTANTE	60	45,1
Total	133	100,0

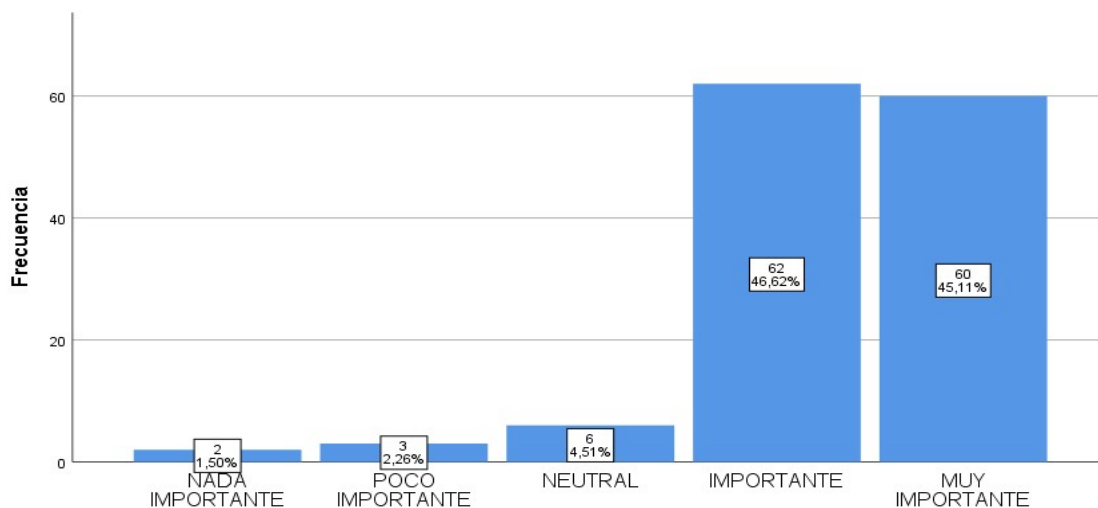


Figura 01: Considera Ud., que los Peatones deben estar actualizados sobre seguridad vial
 Según la figura 01 considera Ud., que los Peatones deben estar actualizados sobre seguridad vial con el 46.62% considera importante, 45.11% muy importante, con 4.51% neutral, 2.26% poco importante y 1.50% nada importante.

Tabla 04: Considera Ud., que los pasajeros deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	2	1,5
POCO IMPORTANTE	4	3,0
NEUTRAL	6	4,5
IMPORTANTE	61	45,9
MUY IMPORTANTE	60	45,1
Total	133	100,0

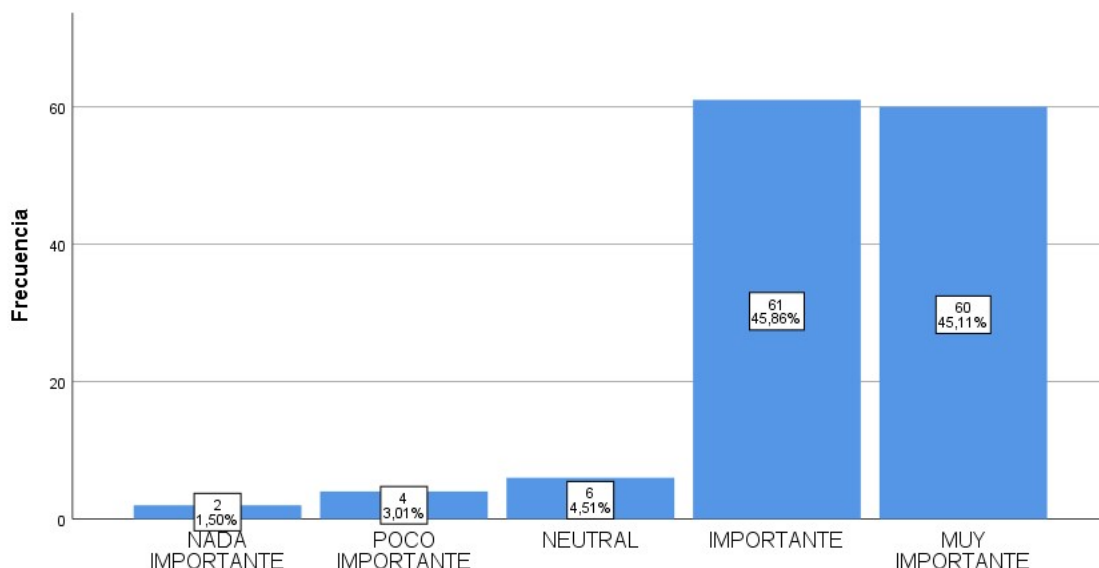


Figura 02: Considera Ud., que los pasajeros deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial

Según la figura 02 considera Ud., que los pasajeros deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial con el 45.86% considera importante, 45.11% muy importante, con 4.51% neutral, 3.01% poco importante y 1.50% nada importante.

Tabla 05: Cree Ud., que los ciclistas también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	4	3,0
POCO IMPORTANTE	3	2,3
NEUTRAL	6	4,5
IMPORTANTE	61	45,9
MUY IMPORTANTE	59	44,4

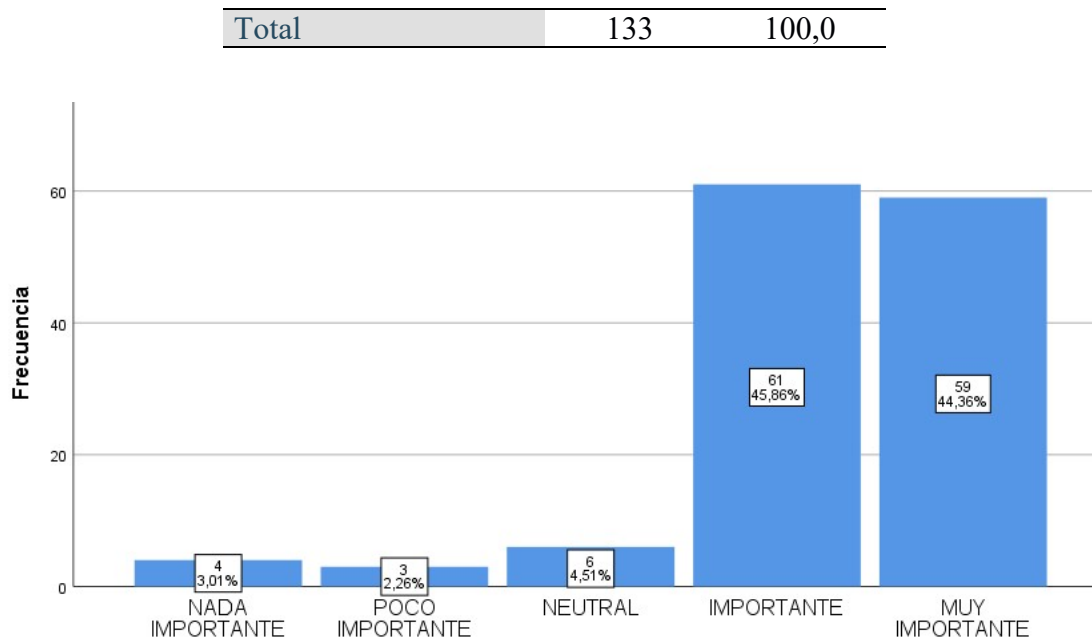


Figura 03: Cree Ud., que los ciclistas también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial

Según la figura 03 cree Ud., que los ciclistas también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial con el 45.86% considera importante, 44.36% muy importante, con 4.51% neutral, 3.01% nada importante y 2.26% poco importante.

Tabla 06: Considera Ud., que los conductores también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	4	3,0
POCO IMPORTANTE	3	2,3
NEUTRAL	5	3,8
IMPORTANTE	62	46,6
MUY IMPORTANTE	59	44,4

Total	133	100,0
-------	-----	-------

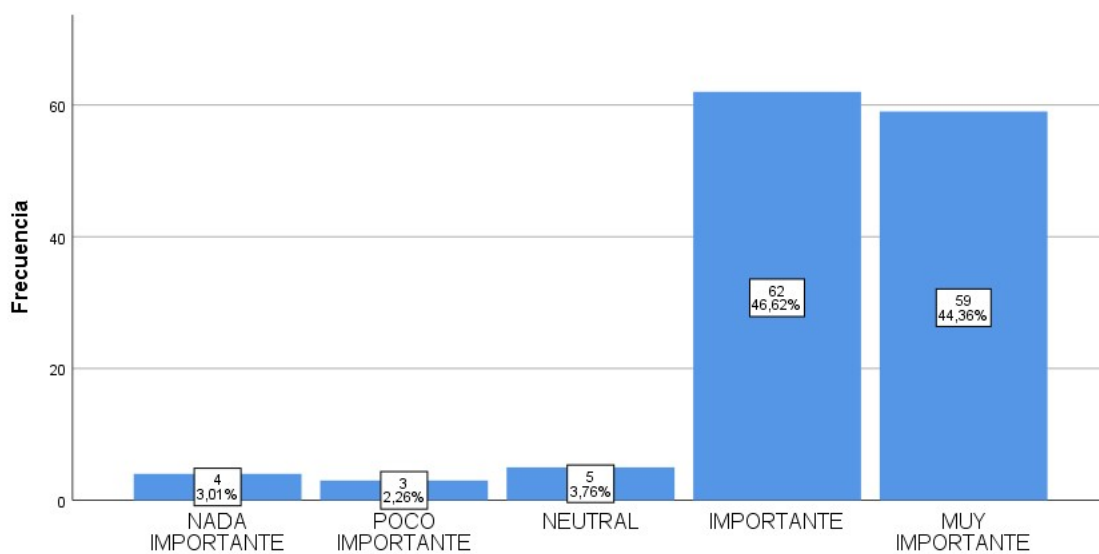


Figura 04: Considera Ud., que los conductores también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial

Según la figura 04 considera Ud., que los conductores también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial con el 46.62% considera importante, 44.36% muy importante, con 3.76% neutral, 3.01% nada importante y 2.26% poco importante.

Tabla 07: Cree Ud., que los conductores de transporte motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	6	4,5
POCO IMPORTANTE	4	3,0
NEUTRAL	4	3,0
IMPORTANTE	72	54,1

2

MUY IMPORTANTE	47	35,3
Total	133	100,0

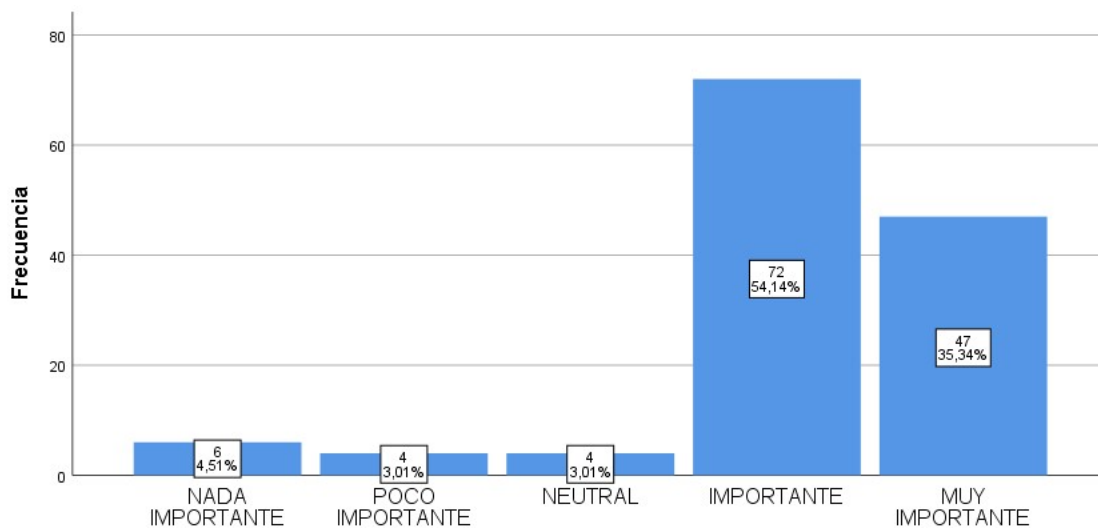


Figura 05: Cree Ud., que los conductores de transporte motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial

Según la figura 05 cree Ud., que los conductores de transporte motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial con el 54.14% considera importante, 35.34% muy importante, 4.51% nada importante y con 3.01% neutral y poco importante.

3

Tabla 08: Considera Ud., que los conductores de transporte motorizado deben ser capacitados periódicamente sobre el cumplimiento de las reglas de seguridad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	9	6,8
POCO IMPORTANTE	4	3,0
NEUTRAL	4	3,0
IMPORTANTE	76	57,1
MUY IMPORTANTE	40	30,1

Total	133	100,0
-------	-----	-------

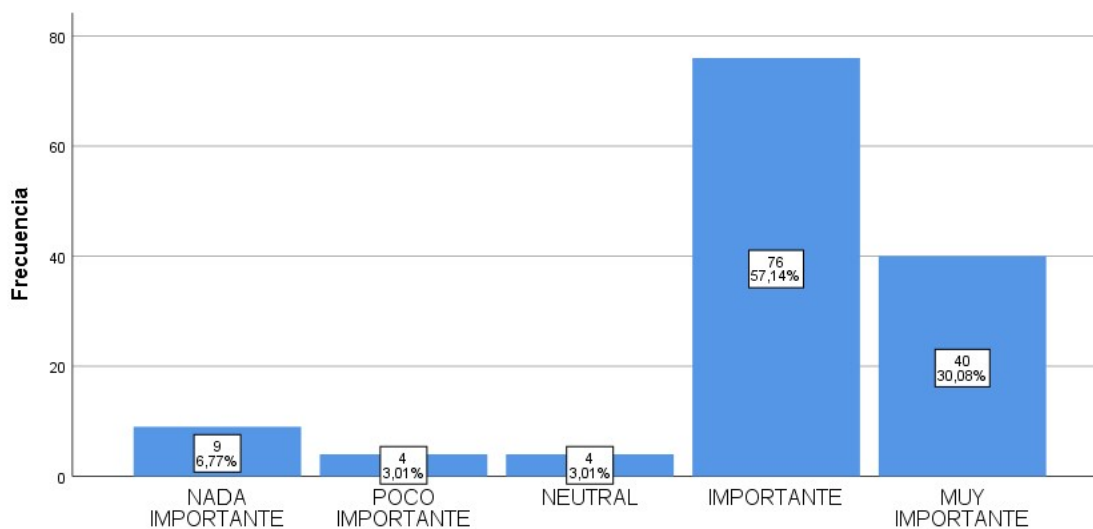


Figura 06: Considera Ud., que los conductores de transporte motorizado deben ser capacitados periódicamente sobre el cumplimiento de las reglas de seguridad vial

Según la figura 06 considera Ud., que los conductores de transporte motorizado deben ser capacitados periódicamente sobre el cumplimiento de las reglas de seguridad vial con el 57.14% considera importante, 30.08% muy importante, 6.77% nada importante y con 3.01% neutral y poco importante respectivamente.

Tabla 09: Considera Ud., que conductores de transporte no motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	6	4,5
POCO IMPORTANTE	3	2,3
NEUTRAL	4	3,0

IMPORTANTE	71	53,4
MUY IMPORTANTE	49	36,8
Total	133	100,0

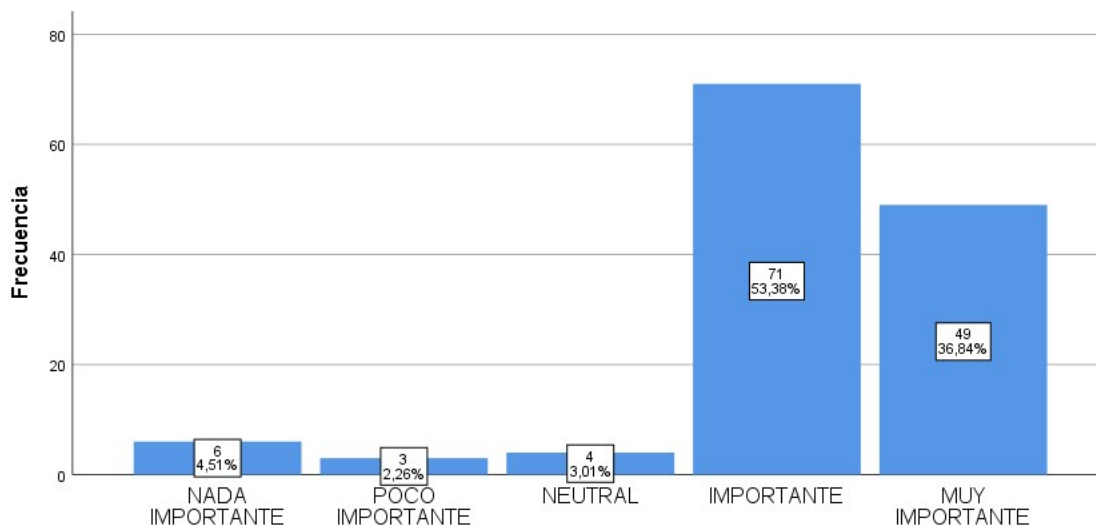


Figura 07: Considera Ud., que conductores de transporte no motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial

Según la figura 07 considera Ud., que conductores de transporte no motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial con el 53.38% considera importante, 36.84% muy importante, 4.51% nada importante, con 3.01% neutral y 2.26% poco importante.

Tabla 10: Considera Ud., que conductores de transporte motorizado deben ser capacitados sobre las reglas de seguridad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	9	6,8
POCO IMPORTANTE	4	3,0
NEUTRAL	4	3,0
IMPORTANTE	74	55,6

MUY IMPORTANTE	42	31,6
Total	133	100,0

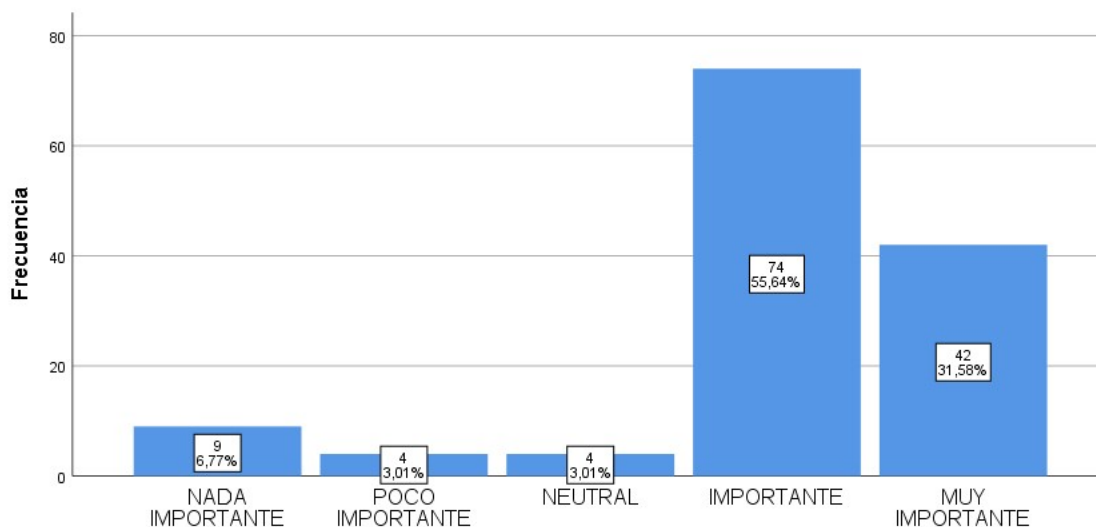


Figura 08: Considera Ud., que conductores de transporte motorizado deben ser capacitados sobre las reglas de seguridad vial

Según la figura 08 considera Ud., que conductores de transporte motorizado deben ser capacitados sobre las reglas de seguridad vial con el 55.64% considera importante, 31.58% muy importante, 6.77% nada importante y con 3.01% neutral y poco importante respectivamente.

Tabla 11: Cree Ud., que las entidades responsables deben señalar las vías según ubicación geográfica

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	13	9,8
POCO IMPORTANTE	4	3,0
NEUTRAL	4	3,0
IMPORTANTE	71	53,4
MUY IMPORTANTE	41	30,8
Total	133	100,0

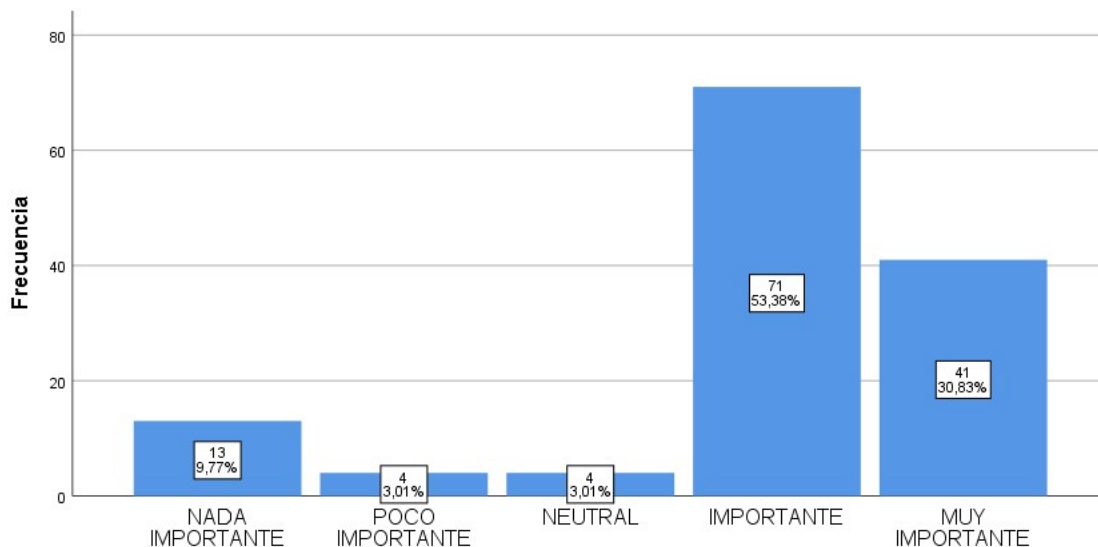


Figura 09: Cree Ud., que las entidades responsables deben señalar las vías según ubicación geográfica

Según la figura 09 cree Ud., que las entidades responsables deben señalar las vías según ubicación geográfica con el 53.38% considera importante, 30.83% muy importante, 9.77% nada importante y con 3.01% neutral y poco importante respectivamente.

Tabla 12: Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar programas de capacitación sobre las vías de ubicación geográfica

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	6	4,5
POCO IMPORTANTE	5	3,8
NEUTRAL	7	5,3
IMPORTANTE	76	57,1
MUY IMPORTANTE	39	29,3
Total	133	100,0

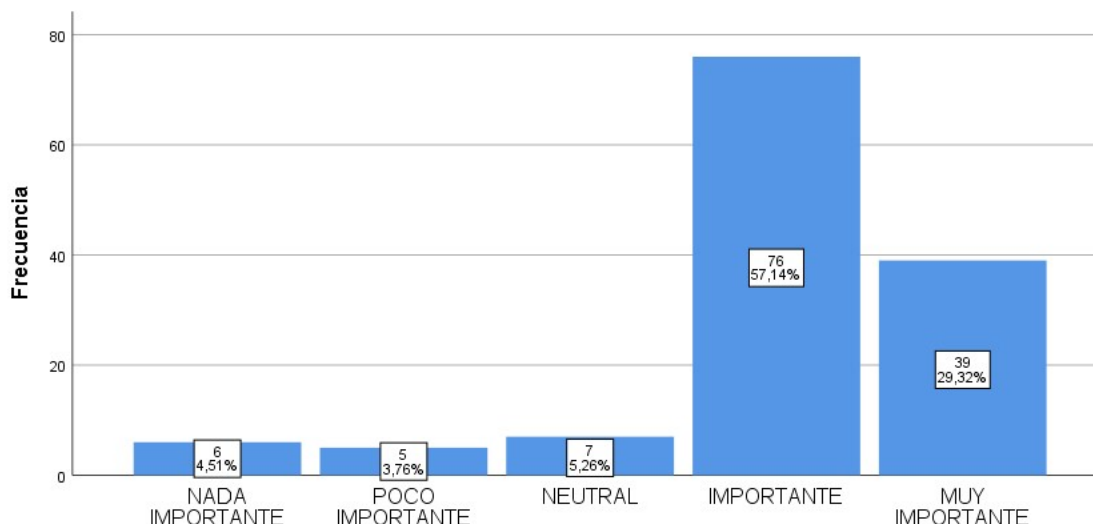


Figura 10: Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar programas de capacitación sobre las vías de ubicación geográfica

Según la figura 10 considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar programas de capacitación sobre las vías de ubicación geográfica con el 57.14% considera importante, 29.32% muy importante, con 5.26% neutral, 4.51% nada importante y 3.76% poco importante.

Tabla 13: Considera Ud., que las responsabilidades sobre educación vial deben ser según disposición municipal

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	4	3,0
POCO IMPORTANTE	2	1,5
NEUTRAL IMPORTANTE	4	3,0
MUY IMPORTANTE	74	55,6
Total	49	36,8
Total	133	100,0

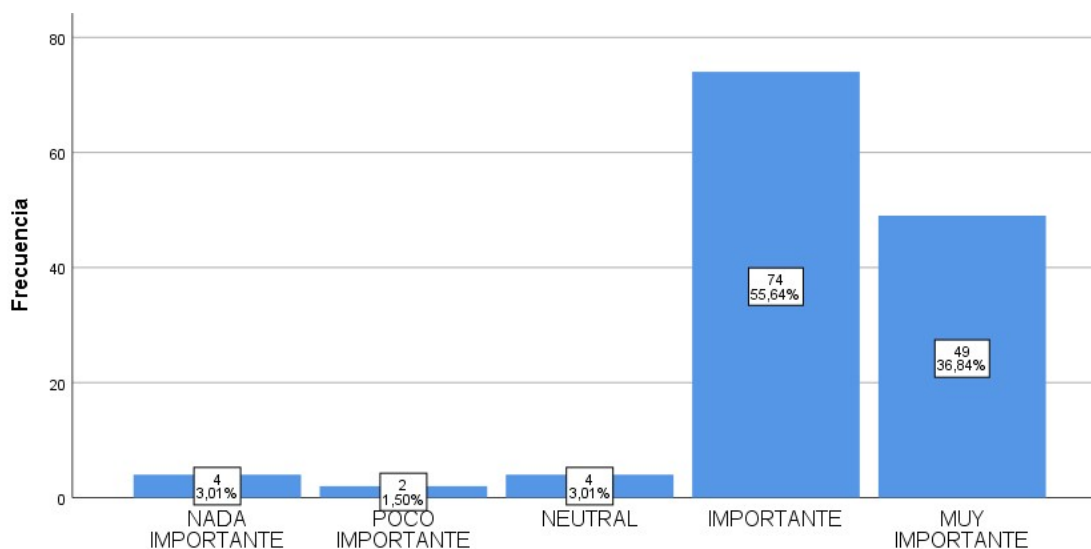


Figura 11: Considera Ud., que las responsabilidades sobre educación vial deben ser según disposición municipal

Según la figura 11 considera Ud., que las responsabilidades sobre educación vial deben ser según disposición municipal con el 55.64% considera importante, 36.84% muy importante, con 3.01% neutral y nada importante respectivamente y 1.50% poco importante.

Tabla 14: Considera Ud., que la falta de cultura vial es por la mala responsabilidad de la disposición municipal

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	7	5,3
POCO IMPORTANTE	3	2,3
NEUTRAL	4	3,0
IMPORTANTE	74	55,6
MUY IMPORTANTE	45	33,8
Total	133	100,0

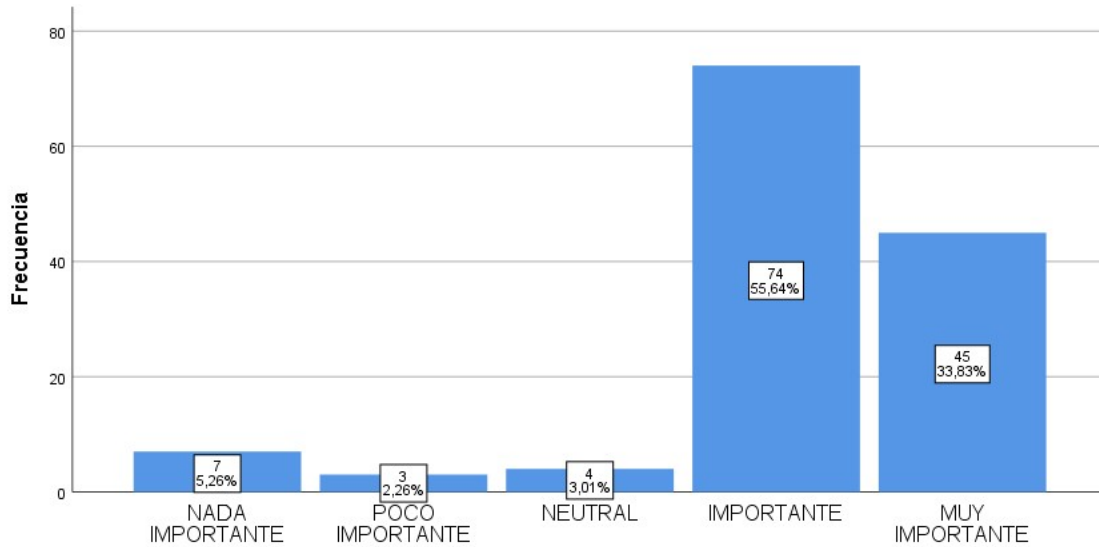


Figura 12: Considera Ud., que la falta de cultura vial es por la mala responsabilidad de la disposición municipal

2 Según la figura 12 considera Ud., que la falta de cultura vial es por la mala responsabilidad de la disposición municipal con el 55.64% considera importante, 33.83% muy importante, 5.26% nada importante, con 3.01% neutral y 2.26% poco importante.

4 Tabla 15: Considera Ud., que es importante Compatibilizar el aumento de movilidad con mejora de seguridad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	6	4,5
POCO IMPORTANTE	2	1,5
NEUTRAL	10	7,5
IMPORTANTE	77	57,9
MUY IMPORTANTE	38	28,6
Total	133	100,0

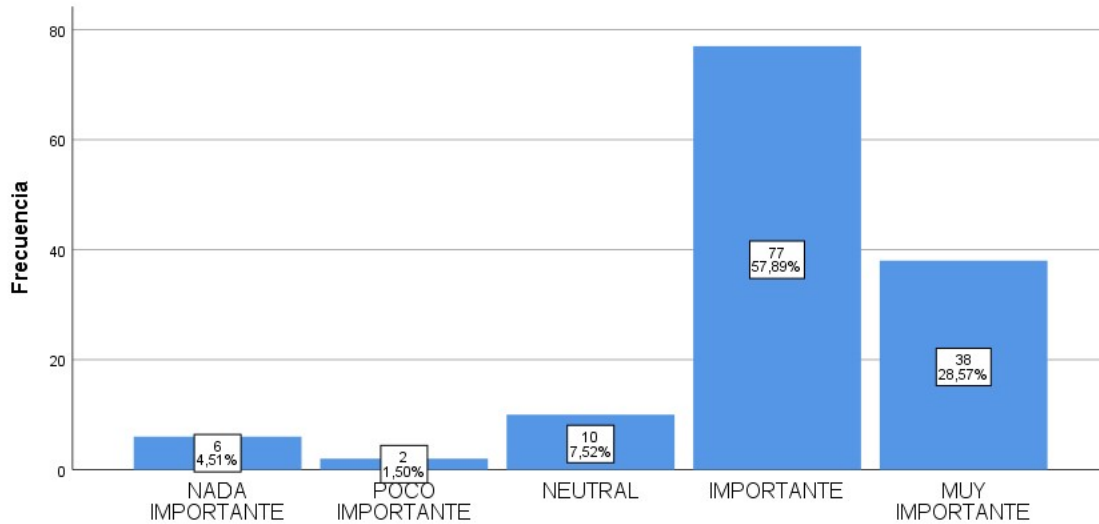


Figura 13: Considera Ud., que los conductores también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial

Según la figura 13 considera Ud., que los conductores también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial con el 57.89% considera importante, 28.57% muy importante, con 7.52% neutral, 4.51% nada importante y 1.50% poco importante.

5 Tabla 16: Considera Ud., que se debe mejorar las condiciones de seguridad de proyectos y carreteras del sistema vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	6	4,5
IMPORTANTE	90	67,7
MUY IMPORTANTE	37	27,8
Total	133	100,0

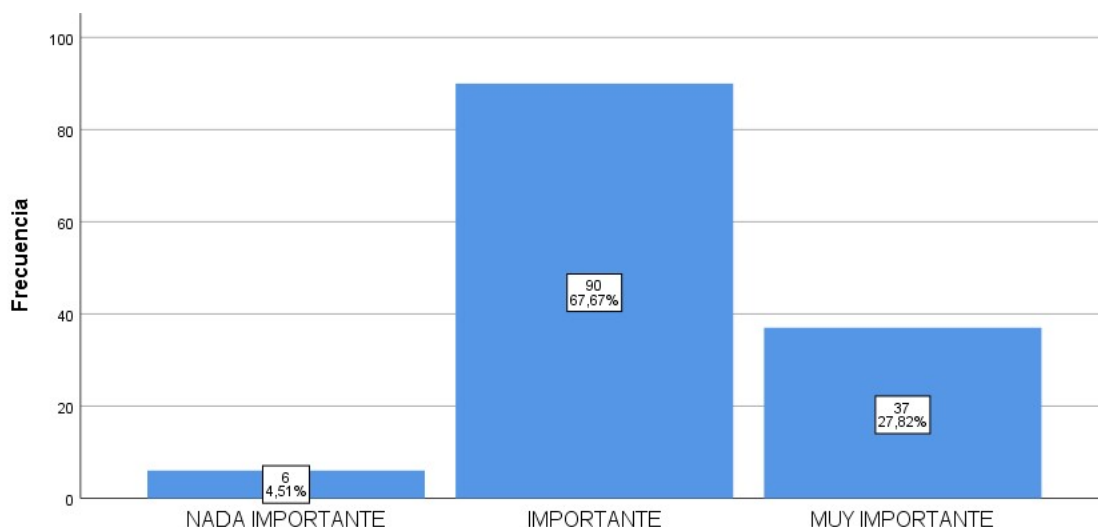


Figura 14: Considera Ud., que se debe mejorar las condiciones de seguridad de proyectos y carreteras del sistema vial

Según la figura 14 considera Ud., que se debe mejorar las condiciones de seguridad de proyectos y carreteras del sistema vial con el 67.67% considera importante, 27.82% muy importante y 4.51% nada importante.

Tabla 17: Considera Ud., que es importante mejorar dispositivos de control de tránsito, haciéndola útil al tiempo

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	4	3,0
POCO IMPORTANTE	3	2,3
NEUTRAL	9	6,8
IMPORTANTE	78	58,6
MUY IMPORTANTE	39	29,3
Total	133	100,0

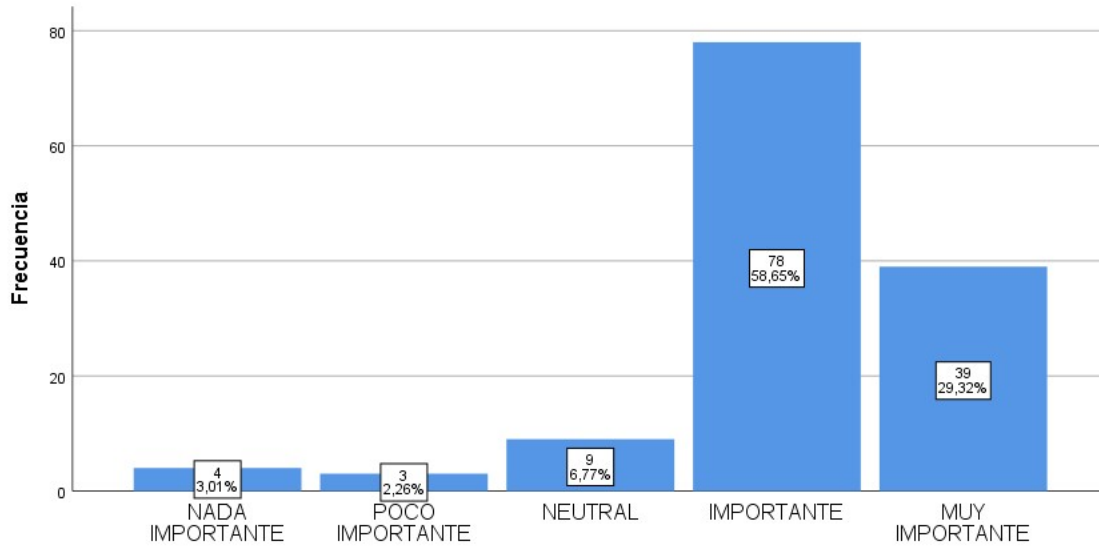


Figura 15: Considera Ud., que es importante mejorar dispositivos de control de tránsito, haciéndola útil al tiempo

Según la figura 15 considera Ud., que es importante mejorar dispositivos de control de tránsito, haciéndola útil al tiempo con el 58.65% considera importante, 29.32% muy importante, con 6.77% neutral, 3.01% nada importante y 2.26% poco importante.

4 Tabla 18: Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar y divulgar las investigaciones relacionadas con la seguridad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	7	5,3
NEUTRAL	9	6,8
IMPORTANTE	79	59,4
MUY IMPORTANTE	38	28,6
Total	133	100,0

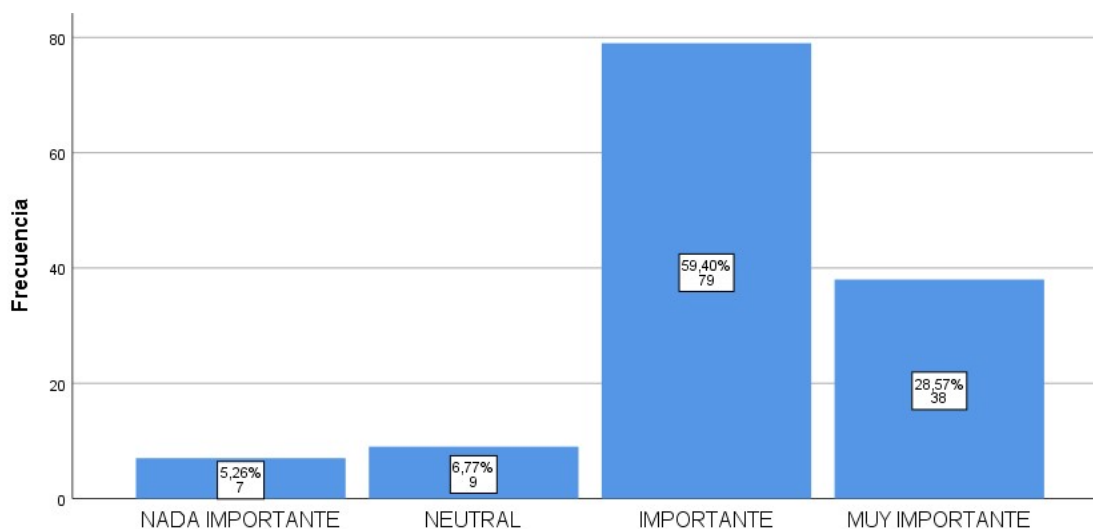


Figura 16: Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar y divulgar las investigaciones relacionadas con la seguridad vial

Según la figura 16 considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar y divulgar las investigaciones relacionadas con la seguridad vial con el 59.40% considera importante, 28.57% muy importante, 6.77% neutral y 5.26% nada importante.

Tabla 19: Considera Ud., que se debe fomentar la difusión de información sobre siniestralidad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	5	3,8
NEUTRAL	7	5,3
IMPORTANTE	77	57,9
MUY IMPORTANTE	44	33,1
Total	133	100,0

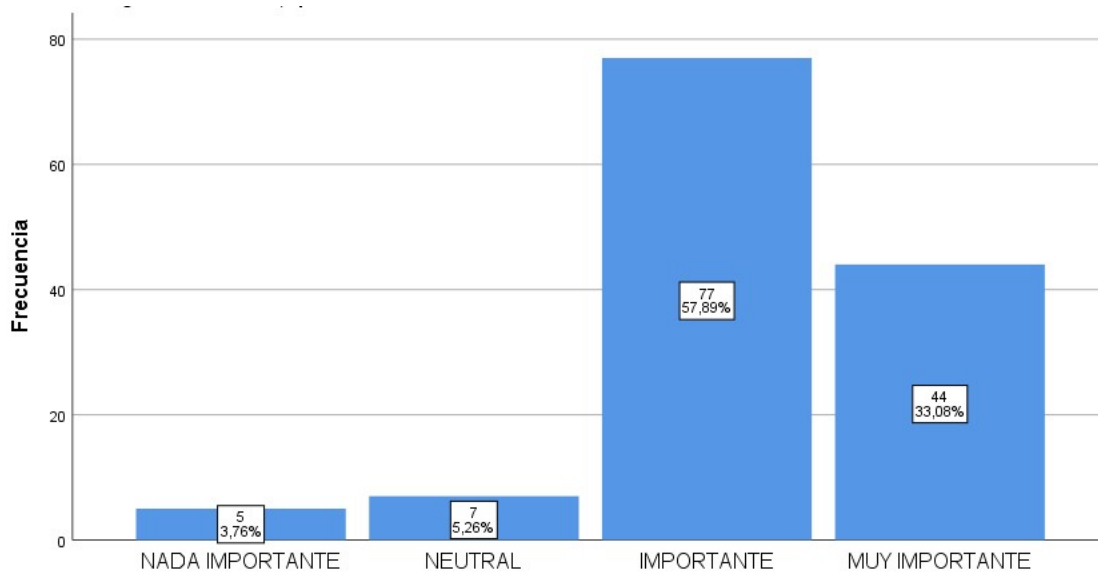


Figura 17: Considera Ud., que se debe fomentar la difusión de información sobre siniestralidad vial

Según la figura 17 considera Ud., que se debe fomentar la difusión de información sobre siniestralidad vial con el 57.89% considera importante, 33.08% muy importante, 5.26% neutral y 3.76% nada importante.

Tabla 20: Cree Ud., que se debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	5	3,8
IMPORTANTE	84	63,2
MUY IMPORTANTE	44	33,1
Total	133	100,0

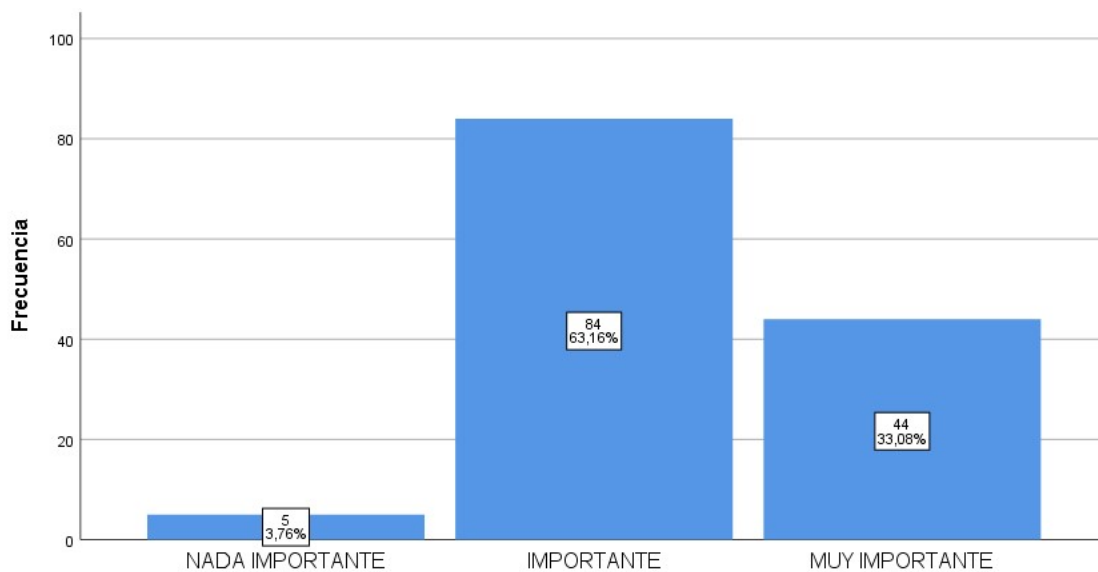


Figura 18: Cree Ud., que se debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial

Según la figura 18 cree Ud., que se debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial con el 63.16% considera importante, 33.08% muy importante y 3.76% nada importante.

2 Tabla 21: Considera Ud., que la policía nacional del Perú debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	4	3,0
POCO IMPORTANTE	4	3,0
NEUTRAL	12	9,0
IMPORTANTE	76	57,1
MUY IMPORTANTE	37	27,8
Total	133	100,0

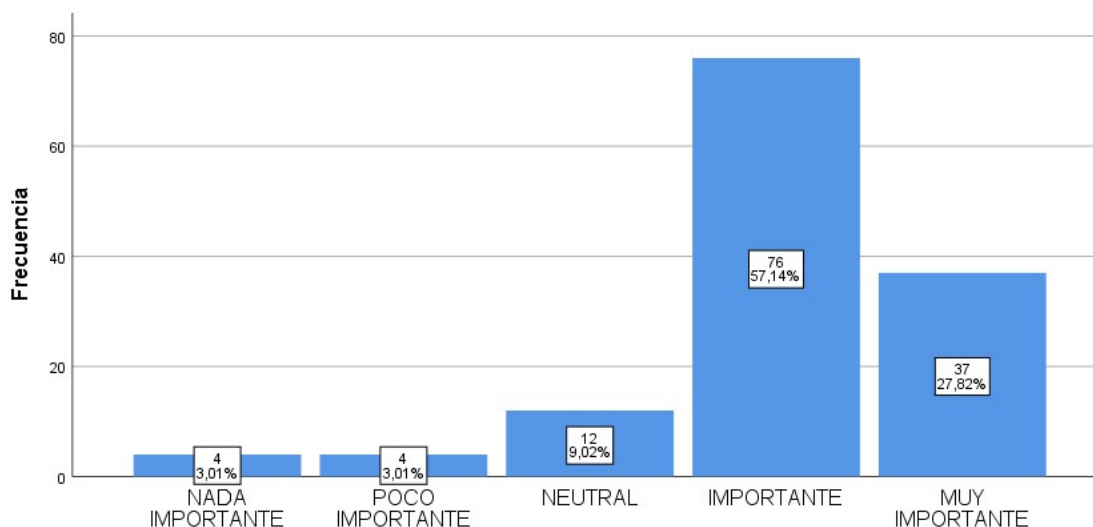


Figura 19: Considera Ud., que la policía nacional del Perú debe Fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial

Según la figura 19 considera Ud., que la policía nacional del Perú debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial con el 57.14% considera importante, 27.82% muy importante, 9.02% neutral, 3.01% nada importante y poco importante respectivamente.

Tabla 22: Considera Ud., que el ministerio de transportes debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	6	4,5
NEUTRAL	6	4,5
IMPORTANTE	75	56,4
MUY IMPORTANTE	46	34,6
Total	133	100,0

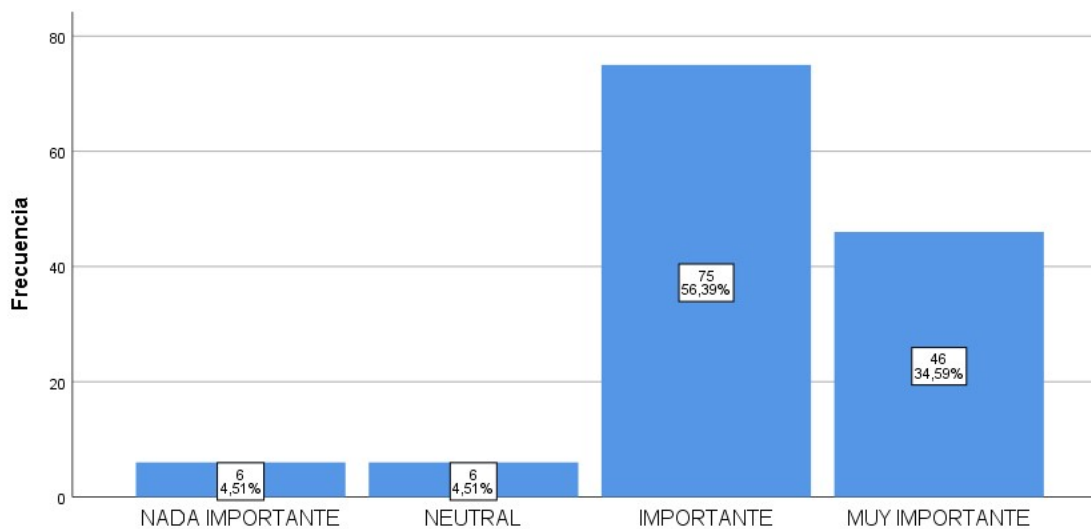


Figura 20: Considera Ud., que es importante desarrollar métodos sistemáticos de prevención de accidentes

Según la figura 20 considera Ud., que es importante desarrollar métodos sistemáticos de prevención de accidentes con el 56.39% considera importante, 34.59% muy importante y 4.51% neutral y nada importante respectivamente.

Tabla 23: Considera Ud., que es importante desarrollar Métodos sistemáticos de prevención de accidentes

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	5	3,8
NEUTRAL	9	6,8
IMPORTANTE	80	60,2
MUY IMPORTANTE	39	29,3
Total	133	100,0

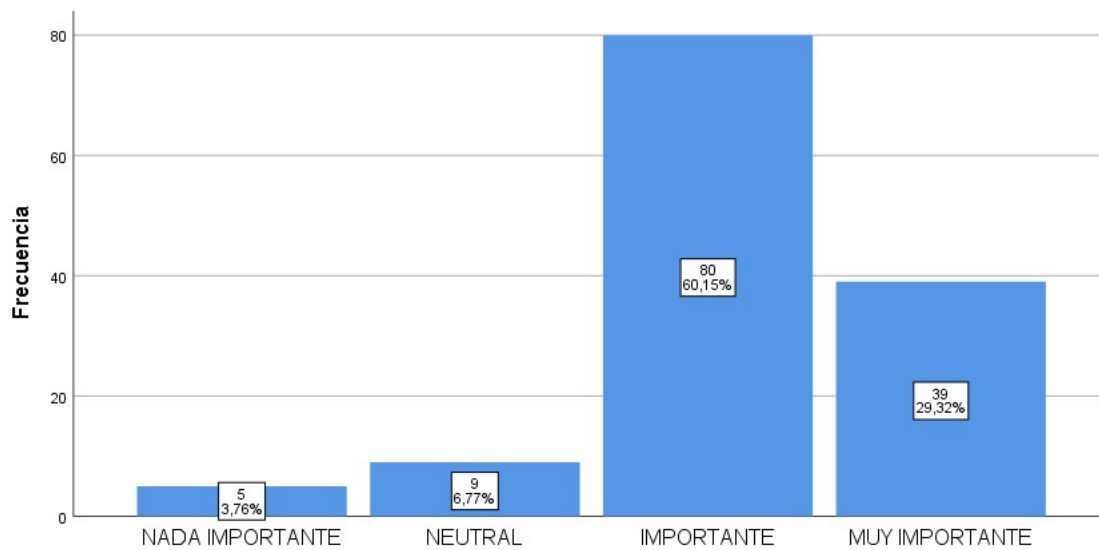


Figura 21: Considera Ud., que es importante desarrollar métodos sistemáticos de prevención de accidentes

Según la figura 21 considera Ud., que es importante desarrollar métodos sistemáticos de prevención de accidentes con el 60.15% considera importante, 29.32% muy importante, 6.77% neutral y 3.76% nada importante.

Tabla 24: Considera Ud., que es importante mejorar dispositivos de control de tránsito, haciéndola útil al tiempo

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	5	3,8
IMPORTANTE	89	66,9
MUY IMPORTANTE	39	29,3

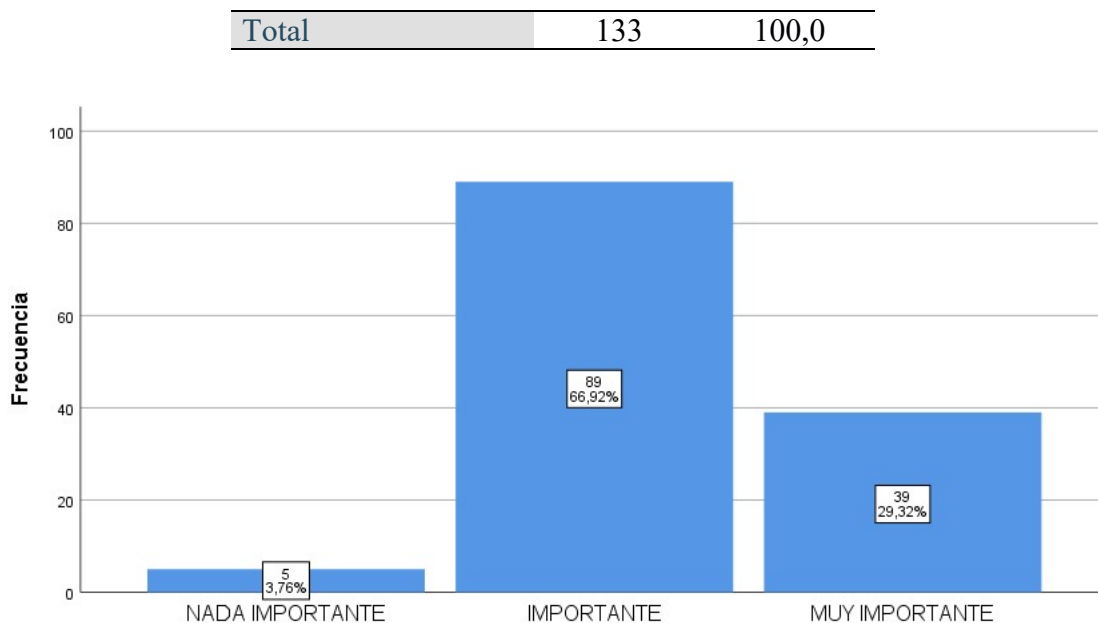


Figura 22: Considera Ud., que se debe mejorar las condiciones de seguridad de proyectos y carreteras del sistema vial

Según la figura 22 considera Ud., que se debe mejorar las condiciones de seguridad de proyectos y carreteras del sistema vial con el 66.92% considera importante, 29.32% muy importante y 3.76% nada importante.

Tabla 25: Considera Ud., que el gobierno debe dar Cumplimiento de aspectos vinculados a la seguridad vial

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	5	3,8
POCO IMPORTANTE	6	4,5
NEUTRAL	15	11,3
IMPORTANTE	70	52,6
MUY IMPORTANTE	37	27,8
Total	133	100,0

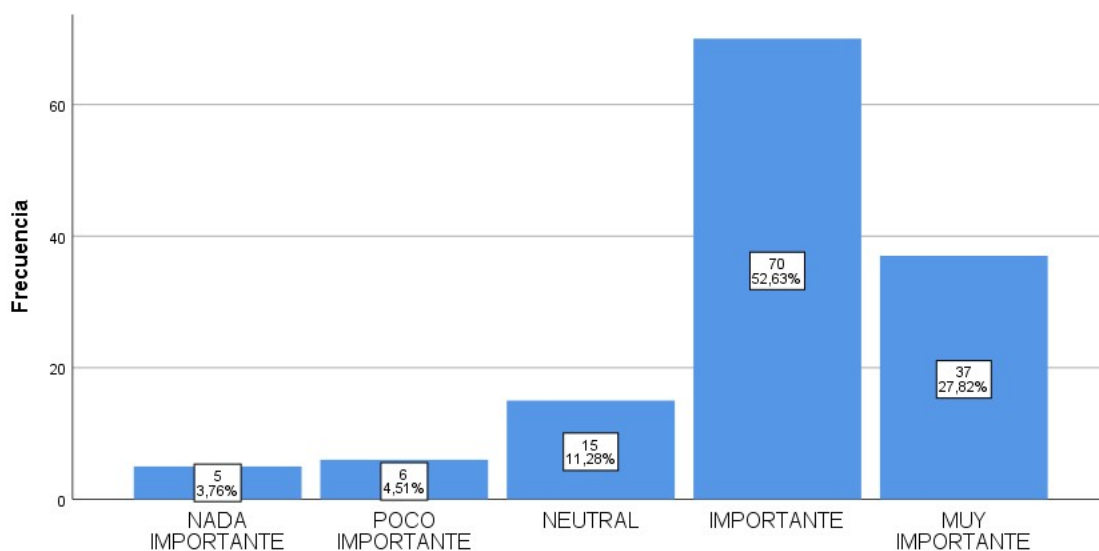


Figura 23: Considera Ud., que el gobierno debe dar **Cumplimiento de aspectos vinculados a la seguridad vial**

Según la figura 23 considera Ud., que el gobierno debe dar **cumplimiento de aspectos vinculados a la seguridad vial** con el 52.63% considera importante, 27.82% muy importante, con 11.28% neutral, 4.51% poco importante y 3.76% nada importante.

Tabla 26: Considera Ud., que el ministerio de transportes debe evaluar para prevenir accidentes viales

Válido	Frecuencia	Porcentaje
NADA IMPORTANTE	9	6,8
NEUTRAL	2	1,5
IMPORTANTE	81	60,9
MUY IMPORTANTE	41	30,8
Total	133	100,0

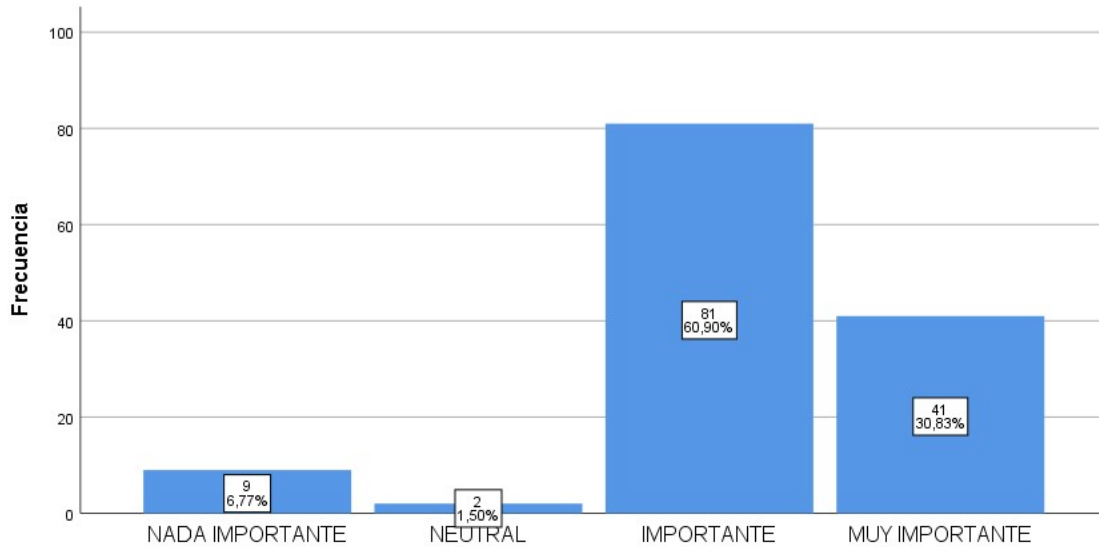


Figura 24: Considera Ud., que el ministerio de transportes debe evaluar para prevenir accidentes viales

Según la figura 24 considera Ud., que el ministerio de transportes debe evaluar para prevenir accidentes viales con el 60.90% considera importante, 30.83% muy con 6.77% nada importante y 1.50% neutral.

2

ANALISIS INFERENCIAL:

PRUEBA DE NORMALIDAD

H0: Los datos obedecen una distribución normal

H1: Los datos no obedecen una distribución normal

Tabla 27: Prueba de normalidad

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
VARIABLE X: EDUCACION	,138	133	,000	,932	133	,000

VARIABLE Y: SEGURIDAD	,134	133	,000	,961	133	,001
VIAL						

a. Corrección de significación de Lilliefors

De conformidad con la prueba de Kolmogorov-Smirnov aplicada a la muestra de 133 estudiantes, se obtuvieron una significación bilateral de 0,000, la cual es menor que el umbral de $P = 0,05$. Esto permitió rechazar la hipótesis nula (H_0) y verificar que los datos no siguen una distribución normal.

Por presentación de esta característica de los datos, para contrastar las hipótesis se optó por utilizar la prueba no paramétrica de Rho de Spearman, la cual fue adecuada para analizar la correlación entre variables sin asumir normalidad en la distribución.

CONTRASTACION DE LAS HIPOTESIS:

Interpretación del coeficiente de correlación de Spearman

Tabla 28: Tabla de coeficiente de correlación de Spearman

Valor de <i>rho</i>	Significado
-1	Correlación negativa grande y perfecta
-0.9 a -0.99	Correlación negativa muy alta
-0.7 a -0.89	Correlación negativa alta
-0.4 a -0.69	Correlación negativa moderada
-0.2 a -0.39	Correlación negativa baja
-0.01 a -0.19	Correlación negativa muy baja
0	Correlación nula
0.01 a 0.19	Correlación positiva muy baja
0.2 a 0.39	Correlación positiva baja
0.4 a 0.69	Correlación positiva moderada
0.7 a 0.89	Correlación positiva alta
0.9 a 0.99	Correlación positiva muy alta
1	Correlación positiva grande y perfecta

A. Martínez Rebollar y W. Campos Francisco (Mexico)

CONTRASTACION DE LA HIPOTESIS GENERAL:

H0: La educación NO se relaciona significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.

H1: La educación se relaciona significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024

Tabla 29: Contrastacion de la hipotesis general

		Correlaciones	
Rho de Spearman		VARIABLE X: EDUCACION	VARIABLE Y: SEGURIDAD VIAL
VARIABLE X: EDUCACION	Coficiente de correlación	1,000	,177*
	Sig. (bilateral)	.	,042
	N	133	133
VARIABLE Y: SEGURIDAD VIAL	Coficiente de correlación	,177*	1,000
	Sig. (bilateral)	,042	.
	N	133	133

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

De conformidad con la prueba de Rho de Spearman, el valor obtenido de 0,177 señaló una correlación positiva baja entre ambas variables estudiadas. Empero, la significación bilateral de 0,042, siendo menor que el umbral de $P = 0,05$, lo que permitió rechazar la hipótesis nula (H_0).

En tal sentido, se concluye que existe una asociación significativa entre la educación y la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en provincia de Espinar – Cusco, 2024, aunque la intensidad de la asociación sea baja

CONTRASTACION DE LA PRIMERA HIPOTESIS ESPECIFICA:

H0: Las personas NO se relacionan significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de espinar - cusco, 2024.

H1: Las personas se relacionan significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de espinar - cusco, 2024.

Tabla 30:

		DIMENSION 1:	VARIABLE Y:
Rho de Spearman		Las personas	SEGURIDAD VIAL
DIMENSION 1: Las personas	Coefficiente de correlación	1,000	,430**
	Sig. (bilateral)	!	,000
	N	133	133
VARIABLE Y: SEGURIDAD VIAL	Coefficiente de correlación	,430**	1,000
	Sig. (bilateral)	,000	!
	N	133	133

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

De acuerdo con los resultados de la prueba de Rho de Spearman, se obtuvo un valor de 0,430, lo que evidencia una correlación positiva de intensidad moderada, la significación bilateral de 0,000, al ser menor que $P = 0,05$, nos permite rechazar la hipótesis nula (H_0). En tan sentido, permite afirmar que existe un vínculo significativo entre la dimensión “las personas” y seguridad vial de los estudiantes del IESTP en provincia de Espinar – Cusco, 2024, lo que pondera que los comportamientos y actitudes de las personas impactan de manera relevante en la seguridad vial del entorno estudiantil.

CONTRASTACION DE LA SEGUNDA HIPOTESIS ESPECIFICA:

H0: Los vehículos de transporte terrestre NO se relacionan significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.

H1: Los vehículos de transporte terrestre se relacionan significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.

Tabla 31: Contratación de la segunda hipótesis específica

Correlaciones			
Rho de Spearman		DIMENSION 2: Los vehículos de transporte terrestre	VARIABLE Y: SEGURIDAD VIAL
DIMENSION 2: Los vehículos de transporte terrestre	Coefficiente de correlación	1,000	-,268**
	Sig. (bilateral)	.	,002
	N	133	133
VARIABLE Y: SEGURIDAD VIAL	Coefficiente de correlación	-,268**	1,000
	Sig. (bilateral)	,002	.
	N	133	133

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

De acuerdo con los resultados de la prueba de Rho de Spearman, se obtuvo un valor de -0,268, lo que señala una correlación negativa de baja intensidad. La significación bilateral de 0,002, al ser menor que $P = 0,05$, lo que nos permite rechazar la hipótesis nula (H_0).

En tal sentido, se concluye que existe una asociación significativa entre la dimensión “vehículos de transporte terrestre” y seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar – Cusco, 2024, lo que evidencia que ciertos aspectos se encuentran relacionados con los vehículos, estos influyen negativamente en la seguridad vial dentro del contexto estudiantil

CONTRASTACION DE LA TERCERA HIPÓTESIS ESPECÍFICA

H0: La vía pública no se relaciona significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar-Cusco, 2024

H1 La vía pública se relaciona significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar-Cusco, 2024

Tabla 32:

Rho de Spearman		DIMENSION 3: Via publica		VARIABLE Y: SEGURIDAD VIAL
28	DIMENSION 3: Via publica	Coefficiente de correlación	1,000	,231**
		Sig. (bilateral)	.	008
		N	133	33
28	VARIABLE Y: SEGURIDAD VIAL	Coefficiente de correlación	-,231**	,000
		Sig. (bilateral)	,008	.
		N	133	33
6 ** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).				

Según los resultados de la prueba de Rho de Spearman, se evidenciaron un valor de -0,231, lo que señala una asociación negativa de baja intensidad. La significación bilateral de 0,008, al ser menor que $P = 0,05$, permite dar rechazo a la hipótesis nula (H_0).

En tal sentido, se puede afirmar que existe una asociación significativa entre la dimensión “vía pública” y seguridad vial de los estudiantes del IESTP en provincia de Espinar – Cusco, 2024, lo que da cuenta que las condiciones y características de la vía pública impactan de manera relevante, aunque de forma moderada, en la seguridad vial del entorno estudiantil.

VI. DISCUSION DE RESULTADOS

Conforme a los hallazgos encontrados en este estudio, el Rho de Spearman evidencio un valor de 0,177, que permite señalar que hay una asociación positiva muy baja de las variables estudiadas. Sin embargo, la significación bilateral de 0,042, al ser menor que $P = 0,05$, que permite rechazar a la hipótesis nula (H_0).

En tal sentido, permite señalar que existe una asociación significativa de la educación y seguridad vial de los educandos del IESTP en provincia de Espinar,

52 aunque la intensidad de este vínculo sea baja. Estos resultados concuerdan con lo manifestado por Rosen et al. (2022), que señalan que la influencia de la educación en la promoción de conductas seguras en el tránsito. Esto nos indica que los países tardaron en adoptar las políticas e intervenciones recomendadas para paliar los traumas ocasionados por el tránsito. Instamos a que se preste más atención a las intervenciones de eficacia probada que previenen los traumas ocasionados por el tránsito durante el segundo decenio de acción en favor de la seguridad vial. También Betancur C. (2024) indica que se identifican las principales causas del aumento en la accidentalidad y mortalidad, destacando la falta de implementación efectiva de proyectos educativos viales en las instituciones locales. A partir de una revisión exhaustiva de documentos legales y científicos, la investigación propone acciones estratégicas que permiten mejorar la seguridad a través del sistema educativo, hábitos y comportamientos seguros en la vía.

2 Respecto a la prueba de Rho de Spearman evidenció el valor de 0,430, que señala una asociación moderada de la dimensión “personas” y la seguridad vial. La significación bilateral de 0,000, por estar por debajo de $P = 0,05$, lo que permitió dar rechazo a la hipótesis nula (H_0).

1 Estos hechos permiten evidenciar la existencia relación entre las personas y seguridad vial de los estudiantes del IESTP en provincia de Espinar – Cusco, 2024. De la misma manera, Figueroa y Valdiviezo (2022) señalaron carencias en las medidas implementadas hasta el momento y evidenciaron la urgencia de involucrar a todos los actores, tanto para planificar como para ejecutar las acciones. El estudio evidenció que en la provincia de Santa Elena, programas del sistema educativo vial son muy limitados; no se cuenta con iniciativas formales, y se trabaja con educandos de bachillerato en educación vial, lo que dificulta el impacto de las estrategias preventivas.

1 Conforme con los hallazgos encontrados en este estudio, la prueba de Rho de Spearman evidenció el valor de -0,268, lo que señala una asociación negativa de nivel bajo entre la dimensión “vehículos de transporte terrestre” y seguridad vial. 2 La significación bilateral de 0,002, por ser menor de $P = 0,05$, facilita dar rechazo 9 la hipótesis nula (H_0). En tal sentido, sus conclusiones dan cuenta la existencia de una relación significativa de los vehículos de transporte y seguridad vial de los estudiantes del IESTP en provincia de Espinar – Cusco, 2024, indicándose que

ciertos aspectos relacionados con los vehículos pueden incidir negativamente en la seguridad vial.

Siguiendo la línea de los hallazgos, Miranda (2021) indica que seguridad terrestre no debe ser entendido únicamente como reglas, porque obedece a un sistema de interconexión que fomente conciencia colectiva y convivencia segura en las vías terrestres. Los resultados son el producto de sacrificios realizados, dan cuenta que el riesgo vial no está reconocido de manera adecuada, lo que indica que hay urgencia de programas integrales de prevención que contribuyan a reducir accidentes y sanciones.

Por otra parte, Sánchez (2023) señala que, en el análisis de accidentes por comisarías, el distrito de Trujillo presentó la mayor cantidad de incidentes, seguido por Ayacucho (41,41%), El Alambre (29,86%) y La Noria (28,73%). Al evaluar la clase de accidentes, la mayoría sucedió por peligro en las comisarías de Alambre (12,5%), seguido de atropellados y choques también en Alambre (12,2%). En cuanto a las causas, la imprudencia del conductor tuvo mayor frecuencia, destacando en la comisaría de La Noria con un 25,8%. Por edad, los accidentes se evidenciaron principalmente los 26 y 35 años en las comisarías de Ayacucho, seguidos por El Alambre con un 10,1%, y entre los 36 y 45 años también en Ayacucho, con varios casos que fueron referenciados por estado de ebriedad en El Alambre.

Estos hallazgos reafirman la importancia de considerar tanto los vehículos como el comportamiento humano en la realización de campañas de sensibilización respecto a la seguridad vial para que sean más efectivas y contextualizadas.

Conforme al Rho de Spearman, se evidenció una asociación negativa de nivel bajo de la dimensión de la vía pública y seguridad vial. En el mismo sentido, la sig. Bilateral tuvo un 0,008, un valor menor a 0,05, que permitió dar rechazo a la hipótesis nula. Señalando la existencia una asociación entre la vía pública y seguridad vial de los estudiantes del IESTP en provincia de Espinar, Cusco.

Paredes y Enith (2022) indicaron que las causas de los accidentes de tránsito son por la imprudencia de los conductores. Por ello, es necesario hacer campaña para fomentar una educación vial responsable para mejorar la cultura vial, así como las situaciones de las carreteras, incluyendo una iluminación acorde y campañas viales. Lo que permitirá minimizar la mortalidad por accidentes causados por el

7 tránsito que requiere la intervención de profesionales y gestores de salud, estos profesionales deben permitir fortalecer las políticas públicas en materia de seguridad terrestre mitigando accidentes de ultima hora.

Catagua L. (2023) señaló que la cultura vial está centrado en respetar las señales y normativas de tránsito, así como la forma de cumplir con las normas que regulan tanto vías públicas como privadas. Esta educación no solamente es importante para futuros conductores y peatones, sino que es importante para toda la sociedad, todos deben aprender desde la escuela. De esta manera, se contribuye a limitar los factores que ocasionan riesgo, simplifican riesgos y previenen accidentes vehiculares.

6 En este escenario, el propósito del presente estudio permite diseñar estrategias didácticas para favorecer el aprendizaje en la cultura vial de los futuros conductores vehículos terrestres con licencia.

Borbor (2023) evidencio en su estudio que la cultura de seguridad vial fue considerado de nivel bajo con 65 % de los choferes encuestados, respecto al grado de prevención de accidentes vehiculares también fue de nivel bajo con 66 %. Todas las dimensiones de cultura vial evidenciaron una asociación positiva con la prevención de accidentes vehiculares. Particularmente, se evidencio una asociación relevante entre seguridad y prevención, referido a la cultura de transportes en distrito de Tarapoto en 2023, con un valor de $p < 0.01$, de correlación de Spearman de 0.715 con estimación que depende del 51.12 % entre las variables.

Daza (2021) analizo los accidentes vehiculares definiendo tres factores principales: las personas, los automóviles y escenario vial, destacando la importancia de ponderar en cada uno para mitigar riesgos y fortalecer la seguridad en las vías.

3 En este escenario, se identificaron como causas evidentes de los accidentes de tránsito la imprudencia de los conductores y el exceso de velocidad en el territorio peruano. Aunque existen otros datos que se presentan con menor frecuencia, estos también tienen incidencia significativa en la seguridad vial.

3 De manera particular, en 2019 se evidencio un vínculo entre la imprudencia de los vehículos y disminución de los estándares de cultura vial en la ciudad Lima. Esto requiere que el incremento negligente a la hora de conducir se junta con retrocesos

en la cultura vial. Estos datos resaltan la necesidad de poder interior de manera integral que requieren las dimensiones de la cultura vial, con propósito de lograr un tránsito más responsable y seguro.

Aguilar P. (2023) en su estudio comprobó datos estadísticos que estaba relacionado con un Coeficiente de Spearman, hallando el valor de $\rho = -0,308$ y un grado de sig. De $p = 0,020 (< 0,05)$. A partir de estos resultados, se infiere que para implementar nuevas estrategias para crear conciencia respecto a la cultura vial podría aportar de manera significativa para mitigar los accidentes de tránsito, teniendo en cuenta los aspectos humanos, vehiculares como viales.

Del mismo modo, resulta importante promover campañas permanentes de educación vial y escenarios de capacitación dirigidos tanto a conductores como a peatones y ciclistas. Difundir la cultura de tolerancia, responsabilidad y empatía en las vías públicas con responsabilidad que permita prevenir conductas imprudentes y a fortalecer la convivencia ciudadana.

Estas acciones, articuladas en formas planificada y sostenida en el tiempo, no solamente permitirían mejorar la práctica y cumplir con las normas referidos al tránsito, sino que también ayudarían a reducir el número de accidentes. En definitiva, se trata de proteger lo más valioso: la vida y la integridad de cada ciudadano, construyendo el entorno vehicular más humano y seguro, socialmente responsable.

CONCLUSIONES:

PRIMERA CONCLUSIÓN: Conforme se ha analizado el propósito del estudio se concluye que educación se asocia con la seguridad vial de los educandos del IESTP en provincia de Espinar. Esto fue corroborado con la prueba de Rho de Spearman, donde el valor de 0,177 señaló una asociación positiva muy baja. En el mismo sentido, su significancia bilateral fue un 0,042, menor a $P = 0,05$, lo que facilitó dar rechazo a la hipótesis nula (H_0) permitió aceptar hipótesis alterna (H_1), evidenciando con ello, que la educación tiene un efecto significativo respecto a la seguridad vial de los educandos.

SEGUNDA CONCLUSIÓN: De conformidad con el análisis del objetivo específico uno, se encontró que la dimensión las personas se relacionan de manera positiva con la cultura vial de los estudiantes del IESTP en provincia de Espinar, Cusco. El Rho de Spearman arrojó el valor de 0,430, que señala una relación significativa de intensidad moderado. La sig. bilateral fue de 0,000, un valor menor a $P = 0,05$, lo que señala para dar rechazo hipótesis nula (H_0) y dar por aceptado la hipótesis alterna (H_1), confirmando que el vínculo y comportamiento de las personas impactan en la seguridad vial de los estudiantes.

TERCERA CONCLUSIÓN: De acuerdo al análisis del objetivo específico dos, se evidenció que su dimensión vehículos de transporte terrestre está vinculados en forma significativa con la cultura vial de los estudiantes del IESTP en provincia de Espinar, Cusco. El Rho de Spearman arrojó el -0,268, que señaló una asociación negativa de nivel bajo. La sig. Bilateral fue de 0,002, menor a $P = 0,05$, que permitió rechazar a la hipótesis nula (H_0) dar por aceptado la hipótesis alterna (H_1). Esto demuestra a los vehículos de transporte terrestre impactan en forma significativa en la cultura vial de los estudiantes, aunque la relación sea inversa y de baja intensidad.

CUARTA CONCLUSIÓN: de conformidad con el análisis del objetivo específico tres, se evidencio que su dimensión vía pública está vinculado de manera significativa con la seguridad vial de los estudiantes del iestp en la provincia de espinar, cusco. El rho de spearman arrojó un -0,231, lo que señala un vínculo negativo bajo. La sig. Bilateral fue de 0,008, menor a $p = 0,05$, lo que permitió rechazar la hipótesis nula (h_0) dar por aceptado la hipótesis alterna (h_1). esta actividad indica que las condiciones de la vía pública tienen un efecto significativo sobre la seguridad vial de los estudiantes, aunque la relación sea inversa y de baja intensidad.

RECOMENDACIONES

2 PRIMERA RWECOMENDACION: Solicitar a las autoridades municipales desarrollar programas de educación vial a fin de promover una cultura y campañas de sensibilización vial teniendo en cuenta que para la prevención de accidentes viales el 63.16% considera importante, 33.08% muy importante y 3.76% nada importante.

SEGUNDA RECOMENDACIÓN: Hacer conocer a los gobiernos locales que las responsabilidades sobre educación vial deben ser según disposición municipal, teniendo en consideración que responsabilizan esta actividad con el 55.64% considera importante, 36.84% muy importante.

TERCERA RECOMENDACIÓN: Gestionar ante la SUTRAN y la Unidad de tránsito de la PNP, por ser los responsables en actividades de control de tránsito a fin de que capaciten a los conductores con programas de orientación vehicular considerando que el desarrollo de métodos sistemáticos de prevención de accidentes el 56.39% considera importante, 34.59% muy importante.

CUARTA RECOMENDACIÓN: Gestionar ante el ministerio de transportes orientaciones y capacitación para prevenir accidentes viales teniendo en cuenta que de los encuestados el 60.90% considera importante, 30.83% muy importante.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilar S. (2023). Seguridad vial y su relación con los accidentes de tránsito en conductores y peatones de Lima Metropolitana y Callao en el año 2022. <https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/b5a83695-5c17-4e21-905c-b8c2fc364bfa/content>
- Arbieto P., Jiménez J., Villalobos W. (2024). Alta mortalidad en accidentes de tránsito por velocidad con implicancia de género en Lima Metropolitana, en el periodo 2020 – 2022. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/28546/VILLA_LOBOS%20OLORTEGUI_ARBIETO%20AYQUIPA_JIMNEZ%20GARCES_A_LTA_MORTALIDAD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Betancur C. (2024) Análisis de las estrategias de educación en seguridad vial para mitigar los accidentes de tránsito en el municipio de Cartago. <https://repositorio.ucaldas.edu.co/handle/ucaldas/20763>
- Borbor M., (2023). Seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito en el distrito de Tarapoto – 2023. URI. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/132531>
- Cañon J. (2023). Bici infraestructura vial en Bogotá: Un estudio de caso con colectivos y ciclistas urbanos. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/19083/2/TFLACSO-2023JGCT.pdf>
- Carreño G., Espíndola N. (2021). Propuesta de campaña pedagógica de seguridad vial para automóviles en la ciudad de Bucaramanga. <https://noesis.uis.edu.co/server/api/core/bitstreams/29874808-6e9e-4815-88a4-8fc7b30c6f0c/content>
- Catagua L. (2023) Estrategia didáctica de enseñanza y aprendizaje en la educación vial de los conductores profesionales con licencia tipo A1. DOI: <https://doi.org/10.47230/revista.ciencia-lideres.v2.n2.2023.48-55>
- Correa G. (2019). Plan estratégico de seguridad vial para el Cantón Colta. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/11477/1/112T0110.pdf>

- Daza, M. (2021). Análisis de la regulación en materia de seguridad vial en contratos de concesiones; Hacia una asignación de responsabilidad al concesionario. [Tesis de maestría, Universidad del https://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/3396/Daza%20Melissa_Trabajo%20investigación_Maestría_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Decreto Supremo N° 013-2007-MTC., (2007-2011). Aprueban plan nacional de seguridad vial. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/308753-013-2007-mtc>
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC (20-11-2024; 8:35 pm). Texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito - Código de Tránsito http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_1_56.pdf
- Figuroa, N.; y Valdiviezo, M. (2022). Análisis de la implementación de los programas de educación en seguridad vial como mecanismo preventivo en la reducción de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena (2017-2021). [Tesis de maestría]. Escuela Superior Politécnica del Litoral. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/53573/1/T-111629%20FIGUEROA-VALDIVIEZO.pdf>
- Jorma Saari (21-11-24. 19.59 PM). Prevención de accidentes. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.uv.es/~meliajl/MAS TERComp11/56OITPrAcc.pdf>
- Martínez Aíd (28-11-2024. 04:27 AM). *La creación de leyes y reglamentos de movilidad adecuados y estandarizados permite mejorar la vigilancia y aplicación de sanciones enfocadas para fortalecer la seguridad vial.* <https://foroconsultivo.org.mx/INCyTU/index.php/notas/109-25-seguridad-vial-n>
- Miranda, J. (2021). Gestión vial rural y seguridad vial en el Instituto Vial Provincial de San Martín – 2020. Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/67751/Miranda_LJP-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Ministerio de Educación (2013). Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de secundaria.

<https://repositorio.minedu.gob.pe/handle/20.500.12799/5651>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2017) Manual de Seguridad Vial. Dirección General de Caminos y Ferrocarriles.

https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/manuales/Manual_de_Seguridad_Vial_2017.pdf

Paredes, S., y Enith C., (2022). Seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito:

Una revisión bibliográfica.

https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/USAT_b4b3021de258778f77929c93816cbaae/Details

Plastigama (2024) Mejorar dispositivos de control de tránsito. Dispositivos viales para mejorar la seguridad vial. <https://blog.wavin.com/es-ec/dispositivos-viales-para-mejorar-la-seguridad-vial>

Pratto R., y Flores A., (2008). Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de primaria. chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/Guia%20Ed.Vial%20Primaria.pdf

Ramírez M., et al 2024. Manual del investigador.

<https://libros.edicionesclio.com/index.php/inicio/catalog/view/199/312/831>

Resolución Ministerial N.º 0374-2008-ED. Oficializan Guías de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de las Instituciones Educativas de Educación Básica Regular. chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/148089/_0374-2008-ED_-_15-10-2012_01_20_34_-RM-0374-2008-ED.pdf?v=1531977850

Rivera J., (2015). La red vial es imprescindible para el desarrollo y crecimiento de un país. <https://www.udep.edu.pe/hoy/2015/12/la-red-vial-es-imprescindible-para-el-desarrollo-y-crecimiento-de-un-pais/>

- Rosen, H. E., et al. (2022). **Seguridad vial mundial 2010-2018: un análisis de los informes de situación mundiales.** <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/35906119/>.
- Saldaña B., Taípe W. (2018). Rehabilitación y mejoramiento en vías de bajo volumen de tránsito a nivel tratamiento superficial Palmeras-Ayacucho. https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/4545/saldana_taip_e.pdf
- SBS para ciudadanos (21-11-24. 19.59 PM). <https://www.sbs.gob.pe/usuarios/nuestros-servicios/reporte-de-sinIESTPralidad-soat>
- Sánchez C. (2023) Plan de seguridad vial para mejorar los riesgos asociados en accidentes de tránsito vehicular en el distrito de Trujillo, 2022. URI. <https://hdl.handle.net/20.500.12802/10804>
- Timana J., (2020). Seguridad vial en el Perú debe ser parte del sistema educativo. <https://www.udep.edu.pe/hoy/2020/10/educacion-vial-en-peru-debe-ser-parte-del-sistema-educativo/>
- Valcárcel Josefa (2020). Plan de Investigación e Innovación en Seguridad Vial y Movilidad 2017-2020. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://socios.aecarretera.com/espacio/wp-content/uploads/2019/02/20170302-PLAN-INVESTIGACION-E-INNOVACION.pdf](https://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://socios.aecarretera.com/espacio/wp-content/uploads/2019/02/20170302-PLAN-INVESTIGACION-E-INNOVACION.pdf)

ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

Tabla 33: Matriz de consistencia

Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	Variables, dimensiones e indicadores	Metodología
¿Cuál es la relación entre la educación y la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024?	Determinar la relación entre la educación y la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.	La educación se relaciona significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.	Variable X: Educación Dimensiones: <ul style="list-style-type: none"> • Las personas • Los vehículos de transporte terrestre • Via publica Variable Y: Seguridad Vial Dimensiones: <ul style="list-style-type: none"> • Planes de seguridad vial 	Enfoque: Cuantitativo Tipo: Sustantiva - Básica Nivel: Descriptivo - correlacional Método: Hipotético - deductivo Diseño: No experimental, de corte transversal
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas	<ul style="list-style-type: none"> • Auditorias e inspecciones de seguridad vial 	
¿Cuál es la relación entre las personas y la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024?	Establecer la relación entre las personas y la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.	Las personas se relacionarán significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.		
¿Cuál es la relación entre los vehículos de transporte terrestre y la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024?	Precisar la relación entre los vehículos de transporte terrestre y la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.	Los vehículos de transporte terrestre se relacionarán significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.		
¿Cuál es la relación entre la vía pública y la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024?	Encontrar la relación entre vía pública y la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.	La vía pública se relacionará significativamente con la seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024.		
				Población: Estará constituida por 200 estudiantes Muestra: Estará conformada por 133 estudiantes Técnica: Encuesta Instrumento: Cuestionario

ANEXO 2: Cuestionario según variables, dimensiones e indicadores

Escala de Likert: 1: Nada importante 2. Poco importante 3. Neutral 4. Importante 5. Muy importante

VARIABLES, DIMENSIONES E ITEMS					
VARIABLE X: EDUCACION	1	2	3	4	5
DIMENSION 1: Las personas					
P1: ¿Considera Ud., que los Peatones deben estar actualizados sobre seguridad vial?					
P2: ¿Considera Ud., que los pasajeros deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial?					
P3: ¿Cree Ud., que los ciclistas también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial?					
P4: ¿Considera Ud., que los conductores también deben conocer las reglas mínimas sobre seguridad vial?					
DIMENSION 2: Los vehículos de transporte terrestre					
P5: ¿Cree Ud., que los conductores de transporte motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial?					
P6: ¿Considera Ud., que los conductores de transporte motorizado deben ser capacitados periódicamente sobre el cumplimiento de las reglas de seguridad vial?					
P7: ¿Considera Ud., que los conductores de transporte no motorizado deben cumplir con las reglas de seguridad vial?					
P8: ¿Considera Ud., que los conductores de transporte motorizado deben ser capacitados sobre las reglas de seguridad vial?					
DIMENSION 3: Via publica					
P9: ¿Cree Ud., que las entidades responsables deben señalar las vías según ubicación geográfica?					
P10: ¿Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar programas de capacitación sobre las vías de ubicación geográfica?					
P11: ¿Considera Ud., que las responsabilidades sobre educación vial deben ser según disposición municipal?					
P12: ¿Considera Ud., que la falta de cultura vial es por la mala responsabilidad de la disposición municipal?					
VARIABLE Y: SEGURIDAD VIAL					

<p>• DIMENSION 4: Planes de seguridad vial</p>					
<p>P13: ¿Considera Ud., que es importante Compatibilizar el aumento de movilidad con mejora de seguridad vial?</p>					
<p>P14: ¿Considera Ud., que se debe mejorar las condiciones de seguridad de proyectos y carreteras del sistema vial?</p>					
<p>P15: ¿Considera Ud., que es importante mejorar dispositivos de control de tránsito, haciéndola útil al tiempo?</p>					
<p>P16: ¿Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar y divulgar las investigaciones relacionadas con la seguridad vial?</p>					
<p>P17: ¿Considera Ud., que se debe fomentar la difusión de información sobre siniestralidad vial?</p>					
<p>P18: ¿Cree Ud., que se debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial?</p>					
<p>P19: ¿Considera Ud., que la policía nacional del Perú debe Fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial?</p>					
<p>P20: ¿Considera Ud., que el ministerio de transportes debe fomentar la formación y las campañas de sensibilización vial?</p>					
<p>DIMENSION 5: AUDITORIAS E INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL</p>					
<p>P21: ¿Considera Ud., que es importante desarrollar Métodos sistemáticos de prevención de accidentes?</p>					
<p>P22: ¿Considera Ud., que deben considerar la participación en equipo para desarrollar Métodos sistemáticos de prevención de accidentes viales?</p>					
<p>P23: ¿Considera Ud., que el gobierno debe dar Cumplimiento de aspectos vinculados a la seguridad vial?</p>					
<p>P24: ¿Considera Ud., que el ministerio de transportes debe evaluar para prevenir accidentes viales?</p>					

ANEXO 3: FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO
VICERRECTORADO ACADEMICO
ESCUELA DE POSGRADO

FICHA DE VALIDACION DE INSTRUMENTO

1. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: DR. CARLOS A. TEMOCHE ROSALES
- 1.2 Grado académico: DOCTOR.
- 1.3 Cargo e institución donde labora: DOCENTE TC EN LA UNMSM.
- 1.4 Título de la Investigación: "Educación y seguridad vial de los estudiantes del IESTPP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024."
- 1.5 Autor del instrumento: Bach: William Alexander Palomino Bellido
- 1.6 Doctorado/ Mención: Doctorado en salud publica
- 1.7 Nombre del instrumento: Cuestionario.

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS/CUANTITATIVOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy Buena 61-80%	Excelente 81-100%
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.				X	
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.					X
4. ORGANIZACION	Existe una organización lógica.					X
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del estudio.					X
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos-Científicos y del tema de estudio.					X
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, dimensiones y variables.				X	
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del estudio.					X
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías.					X
PROMEDIO					16.00%	80.00%
TOTAL						96.00%

VALORACION CUANTITATIVA: El resultado de la investigación fue de 96.00%

VALORACION CUALITATIVA: 96.00% x 0.20: 19.20

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: El instrumento tiene una alta aplicabilidad.

Lima, 10 de noviembre del 2024

.....

DR. CARLOS A. TEMOCHE ROSALES
CODIGO ORCID: 0000-0001-6790-2840

**VICERRECTORADO ACADEMICO
ESCUELA DE POSGRADO
FICHA DE VALIDACION DE INSTRUMENTO**

1. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: **Dr. MICHEL FREDY PONCE SALDIVAR**
- 1.2 Grado académico: **DOCTOR**
- 1.3 Cargo e institución donde labora: **DOCENTE TIEMPO PARCIAL EN LA U.P. WINNER.**
- 1.4 Título de la Investigación: **"Educación y seguridad vial de los estudiantes del IESTPP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024."**
- 1.5 Autor del instrumento: **Bach: William Alexander Palomino Bellido**
- 1.6 Doctorado/ Mención: **Doctorado en salud publica**
- 1.7 Nombre del instrumento: **Cuestionario.**

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS/CUANTITATIVOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.				X	
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.					X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.					X
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del estudio.					X
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos-Científicos y del tema de estudio.					X
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, dimensiones y variables.				X	
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del estudio.					X
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías.				X	
PROMEDIO					24.00%	70.00%
TOTAL						94.00%

VALORACION CUANTITATIVA: El resultado de la investigación fue de 94.00%

VALORACION CUALITATIVA: 94.00% x 0.20: 18.40

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: El instrumento tiene una alta aplicabilidad.

Lima, 10 de noviembre del 2024

Dr. MICHEL FREDY PONCE SALDIVAR

DNI. N° 43302484

CODIGO ORCID: 0000 - 0001 - 5061 - 2759

**VICERRECTORADO ACADEMICO
ESCUELA DE POSGRADO
FICHA DE VALIDACION DE INSTRUMENTO**

1. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: BRINGAS SALVADOR JORGE LUIS
- 1.2 Grado académico: DOCTOR
- 1.3 Cargo e institución donde labora: DOCENTE TIEMPO PARCIAL EN LA UAP.
- 1.4 Título de la Investigación: "Educación y seguridad vial de los estudiantes del IESTPP en la provincia de Espinar - Cusco, 2024."
- 1.5 Autor del instrumento: Bach: William Alexander Palomino Ballido
- 1.6 Doctorado/ Mención: Doctorado en salud pública
- 1.7 Nombre del instrumento: Cuestionario.

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS/CUANTITATIVOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
11. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.				X	
12. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					X
13. ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.					X
14. ORGANIZACION	Existe una organización lógica.					X
15. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.					X
16. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del estudio.					X
17. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos-Científicos y del tema de estudio.					X
18. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, dimensiones y variables.					X
19. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del estudio.					X
20. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías.					X
PROMEDIO					8.00%	90.00%
TOTAL						98.00%

VALORACION CUANTITATIVA: El resultado de la investigación fue de 98.00%

VALORACION CUALITATIVA: 98.00% x 0.20: 19.60

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: El instrumento tiene una alta aplicabilidad.

Lima, 10 de noviembre del 2024

.....
DRA. SILVANA YANIRE SAM ZAVALA
CODIGO ORCID: 0000-0001-5676-8914
DNI. 25697788

ANEXO 4: COPIA DE DATOS PROCESADOS:

	Nombre	Tipo	Anchura	Decimales	Etiqueta	Valores	Pérdida	Columnas	Alineación	Medida	Por
1	VX	Namérica	0	0	VARIABLE 2: EDUCACION	Ninguna	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Escala	🔗 Entrada
2	D1	Namérica	0	0	DIMENSION 1: Las personas	Ninguna	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Escala	🔗 Entrada
3	P1	Namérica	0	0	P1 ¿Considera Ud., que los Peatones deben estar actualizados sobre se...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
4	P2	Namérica	0	0	P2 ¿Considera Ud., que los pasajeros deben conocer las reglas mínimas...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
5	P3	Namérica	0	0	P3 ¿ Cree Ud. que los ciclistas también deben conocer las reg...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
6	P4	Namérica	0	0	P4 ¿Considera Ud., que los conductores también deben conocer las reg...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
7	D2	Namérica	0	0	DIMENSION 2: Los vehículos de transporte terrestre	Ninguna	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Escala	🔗 Entrada
8	P5	Namérica	0	0	P5 ¿ Cree Ud., que los conductores de transporte motorizado deben co...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
9	P6	Namérica	0	0	P6 ¿Considera Ud., que los conductores de transporte motorizado debe...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
10	P7	Namérica	0	0	P7 ¿Considera Ud., que conductores de transporte no motorizado debe...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
11	P8	Namérica	0	0	P8 ¿Considera Ud., que conductores de transporte motorizado debe...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
12	D3	Namérica	0	0	DIMENSION 3: Via pública	Ninguna	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Escala	🔗 Entrada
13	P9	Namérica	0	0	P9 ¿ Cree Ud., que las entidades responsables deben señalar la vici...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
14	P10	Namérica	0	0	P10 ¿Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar p...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
15	P11	Namérica	0	0	P11 ¿Considera Ud., que las responsabilidades sobre educación rial deb...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
16	P12	Namérica	0	0	P12 ¿Considera Ud., que la falta de cultura vial es por la mala respoa...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
17	VY	Namérica	0	0	VARIABLE 3: SEGURIDAD VIAL	Ninguna	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Escala	🔗 Entrada
18	D4	Namérica	0	2	DIMENSION 4: Planes de seguridad vial	Ninguna	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Escala	🔗 Entrada
19	P13	Namérica	0	0	P13 ¿Considera Ud., que es importante Computarizar el sistema de s...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
20	P14	Namérica	0	0	P14 ¿Considera Ud., que se debe mejorar las condiciones de seguridad...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
21	P15	Namérica	0	0	P15 ¿Considera Ud., que es importante mejorar dispositivos de control d...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
22	P16	Namérica	0	0	P16 ¿Considera Ud., que las entidades responsables deben desarrollar y...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
23	P17	Namérica	0	0	P17 ¿Considera Ud., que se debe fomentar la difusión de información s...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
24	P18	Namérica	0	0	P18 ¿ Cree Ud., que se debe fomentar la formación y las campañas de s...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
25	P19	Namérica	0	0	P19 ¿Considera Ud., que la policía nacional del Perú debe fomentar la s...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
26	P20	Namérica	0	0	P20 ¿Considera Ud., que el ministerio de transporte debe fomentar la s...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
27	D5	Namérica	0	0	DIMENSION 5: AUDITORIAS E INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL	Ninguna	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Escala	🔗 Entrada
28	P21	Namérica	0	0	P21 ¿Considera Ud., que es importante desarrollar Métodos sistemáticos...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
29	P22	Namérica	0	0	P22 ¿Considera Ud., que deben considerarse la participación en equipo par...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
30	P23	Namérica	0	0	P23 ¿Considera Ud., que el gobierno de la dar Compañías de aspect...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada
31	P24	Namérica	0	0	P24 ¿Considera Ud., que el ministerio de transporte debe evaluar para...	(1, NADA L...	Ninguno	0	☑ Derecha	📏 Ordinal	🔗 Entrada

ANEXO 5: DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL PLAN DE TESIS.

Yo, Edgar Enrique Montoya Zúñiga, egresado de la Escuela de Posgrado de la Maestría en Docencia Universitaria y Gestión Educativa, DECLARO BAJO JURAMENTO que soy autor del trabajo de Investigación científica titulado: "Educación y seguridad vial de los estudiantes del IESTP en la Provincia de Espinar - Cusco, 2024.", para optar el grado de: maestro en docencia universitaria y gestión educativa", cuya autoría es el resultado de mis esfuerzos y dedicación, el mismo que fue revisado por el docente asesor, Dr. Máximo Ramírez Julca. Quien dio su conformidad, considerando el esquema matriz de desarrollo que exige la Escuela Profesional de Post Grado.

Dejo expresa constancia que en el supuesto incurra en el incumplimiento de la originalidad del trabajo de Investigación Científica, o en el caso de incurrir en plagio parcial o total del mismo, soy responsable y consiente de los efectos que produzcan dicho incumplimiento.

Me ratifico en lo expresado y en señal de conformidad firmo la presente declaración jurada en la ciudad de Lima, a los 17 días del mes de octubre del 2024, en forma conjunta con mi docente asesor.

Lima 25 de febrero del 2025



.....
Edgar Enrique Montoya Zúñiga
DNI. 01525203

CODIGO ORCID: 0009-0000-7252-20680