



**VICERRECTORADO ACADÉMICO
ESCUELA DE POSGRADO**

TESIS

**PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO DE INFRACTORES SEGÚN MINISTERIO DE
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, LIMA, 2021**

PRESENTADO POR:

**BACH. GISELA RIVAS VILLANTOY
CODIGO: ORCID 0000-0002-2224-1767**

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN
GESTIÓN PÚBLICA Y CONTROL GUBERNAMENTAL**

LIMA – PERÚ

2021



VICERRECTORADO ACADÉMICO

ESCUELA DE POSGRADO

PROYECTO DE TESIS

**PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO DE INFRACTORES SEGÚN MINISTERIO DE
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, LIMA, 2021**

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

**FORTALECIMIENTO DE LA FORMACIÓN TÉCNICO-PROFESIONAL EN LA
CONEXIÓN AL TRABAJO Y EL CRECIMIENTO SOCIO-ECONÓMICO**

ASESOR:

DR. MAXIMO RAMIREZ JULCA

CODIGO: ORCID 0000-0002-1385-3139

DEDICATORIA

A mi familia.

AGRADECIMIENTO

A los docentes catedráticos de la Universidad. A mis asesores en este proceso de tesis.

RECONOCIMIENTO

A los especialistas y conductores del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

ÍNDICE

CARATULA.....	i
DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTO	iv
RECONOCIMIENTO	v
RESUMEN	x
ABSTRACT.....	xi
INTRODUCCIÓN.....	12
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	15
1.1 DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA.....	15
1.2 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	18
1.2.1. Delimitación espacial.....	18
1.2.2. Delimitación social	18
1.2.3. Delimitación temporal	18
1.3 PROBLEMAS DE INVESTIGACIÓN	18
1.3.1. Problema general	18
1.3.2. Problemas específicos.....	18
1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	19
1.4.1. Objetivo general.....	19
1.4.2. Objetivos específicos	19
1.5 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	19
1.5.1 Justificación	19
1.5.2 Importancia	20
1.6 FACTIBILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.....	21
1.7 LIMITACIONES DEL ESTUDIO	21
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.....	22
2.1 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA.....	22
2.2 BASES TEÓRICAS O CIENTÍFICAS	26
2.3 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS.....	42
CAPÍTULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES	44
3.1 HIPÓTESIS GENERAL.....	44
3.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.....	44
3.3 DEFINICIÓN CONCEPTUAL Y OPERACIONAL DE LAS	45

3. 4 CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	46
CAPÍTULO IV: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	47
4.1 TIPO Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN	47
4.1.1 Tipo de investigación.....	47
4.1.2 Nivel de investigación	47
4.2 MÉTODOS Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	48
4.2.1 Método de investigación.....	48
4.2.2 Diseño de la investigación	48
4.3 POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN.....	49
4.3.1 Población	49
4.3.2 Muestra	49
4.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	49
4.4.1 Técnica.....	49
4.4.2 Instrumentos.....	50
4.4.3 Validez y Confiabilidad	50
4.4.4 Procesamiento y análisis de datos.....	51
4.4.5 Ética en la investigación	51
CAPITULO V: RESULTADOS.....	53
5.1. Análisis descriptivo.....	53
5.2. Análisis inferencial	58
FUENTES DE INFORMACIÓN	68

ANEXOS

1. Matriz de consistencia.
2. Instrumento(s) de recolección de datos organizado en variables, dimensiones e indicadores.
3. Validación de expertos
4. Tabla de la prueba de confiabilidad
5. Copia de la data procesada
6. Consentimiento informado
7. Autorización de la entidad donde se realizó el trabajo de campo.
8. Declaratoria de autenticidad del informe de tesis.

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Validez de expertos	44
Tabla 2. Estadísticas de fiabilidad	44
Tabla 3. Niveles de evaluación de la gestión del programa de seguridad vial	46
Tabla 4. Niveles de evaluación de la formación vial	47
Tabla 5. Niveles de evaluación de la educación vial	48
Tabla 6. Niveles de evaluación de la seguridad vial	49
Tabla 7. Niveles de evaluación de la percepción de los accidentes de tránsito	50

INDICE DE TABLAS

Figura 1. Características del Modelo de la acción razonada	24
Figura 2. Modos de reacción ante un peligro vial potencial	25
Figura 3. Los ejes de gestión de la Dirección de Seguridad Vial	32
Figura 4. Niveles de evaluación del programa de seguridad vial	46
Figura 5. Niveles de evaluación de la formación vial	47
Figura 6. Niveles de evaluación de la educación vial	48
Figura 7. Niveles de evaluación de la seguridad vial	49
Figura 8. Niveles de evaluación de la percepción de los accidentes de tránsito	50

RESUMEN

Esta investigación tuvo como propósito determinar la relación entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021. Ambas variables, la primera se ampara en la enseñanza vial y que se encamina a la segunda variable porque se aborda bajo situaciones problemáticas relacionadas al aumento de la inseguridad y los accidentes de tránsito en las calles y las implicancias de estas acciones para el conductor y el peatón.

La metodología se fundamentó en un enfoque cuantitativo, tipo básica, método hipotético deductivo, diseño no experimental, nivel descriptivo correlacional. La muestra lo conformaron 70 conductores infractores, a quienes se le aplicó dos instrumentos que miden la percepción sobre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito.

Conclusión: Los resultados determinaron una relación positiva y alta entre el programa de seguridad vial y la educación vial frente a la percepción de los accidentes de tránsito (0,869** y 0.804** respectivamente). Asimismo, identificó una correlación positiva pero moderada entre la formación y seguridad vial y la percepción de los accidentes de tránsito (0,516** y 0,417** respectivamente).

Palabras clave: programa, seguridad vial, formación vial, educación vial, accidentes de tránsito.

ABSTRACT

The purpose of this research was to determine the road safety program and traffic accidents in Lima, 2021. Both variables, the first one is covered by road education and which is directed to the second variable because it is addressed under situations problems related to the increase in insecurity and traffic accidents on the streets and the implications of these actions for the driver and pedestrian.

The methodology was based on a quantitative approach, basic type, hypothetical deductive method, non-experimental design, correlational descriptive level. The sample was made up of 70 offending drivers, to whom two instruments were applied that measure the perception about the management of the road safety program and traffic accidents.

Conclusion: The results determined a positive and high relationship between the management of the road safety program and road safety education compared to the perception of traffic accidents (0.869** and 0.804** respectively). It also identified a positive but moderate correlation between training and road safety and the perception of traffic accidents (0.516** and 0.417** respectively).

Keywords: Program, road safety, road training, road education, traffic accidents.

INTRODUCCIÓN

El programa de seguridad vial ha permitido que las instituciones gubernamentales y municipales afronten la problemática del tránsito y el desapego al cumplimiento de sus normativas en las principales ciudades del continente y el mundo desde una perspectiva reconstructiva y de interés hacia la cultura preventiva. Si bien, la formación vial debe partir desde el ámbito socio familiar educativo, es responsabilidad de las autoridades predisponer de acciones que permitan la disminución de las incidencias de transgresión de tránsito por parte de los conductores y peatones (Delgado, 2021).

El incremento de accidentes en las calles ocasionados por diversos factores por parte de la irresponsabilidad de los conductores ha llevado a la disposición de formular programas efectivos que orienten la concientización de la problemática cotidiana en las vías públicas. Además, es relevante mencionar que los problemas de orden psicosocial, personal, familiar, laboral han generado en los conductores la inestabilidad del comportamiento provocando que se susciten riesgos al manejar un vehículo. Del mismo modo, para Díaz Escobar (2017) la conducta de los peatones en su desplazamiento pedestre por las calles no ha sido consecuente y en múltiples ocasiones han quebrantando las normativas de tránsito peatonal al caminar por zonas prohibidas para individuos a pie, cruce de vías cerradas en semáforos en verde para carros, lo que ha conllevado a accidentes y daños colaterales de consideración a los involucrados.

Los programas efectivos de seguridad vial para conductores y peatones es una alternativa adecuada para la sensibilización de las personas en su accionar cotidiana en las calles, tanto en el manejo de un automóvil como el caminar por las vías públicas. En ese sentido, estos programas tienen un propósito direccionado hacia el interés social y la convivencia armoniosa de la comunidad, puesto que desarrolla acciones pertinentes para disminuir las incidencias de tráfico (Thigpen y Handy, 2018). Del mismo modo, las normativas de tránsito deben incluir sanciones ejemplares que eviten la proliferación de infractores indiferentes a la ley de tránsito y al respeto de la vida de los demás. Cabe resaltar que la seguridad vial no es exclusiva de las autoridades sino de la predisposición de los ciudadanos por la mejora de la situación vial en sus respectivos contextos en el que se desenvuelven a diario.

Sin lugar a dudas, la pertinencia de estos programas radica en conocer y analizar la problemática mundial y local sobre muertes, accidentes y daños de tránsito insensatos, que podrían evitarse, y difundir las experiencias de gestión pública innovadoras de las diferentes realidades para concientizar a la población en la toma de decisiones entorno a su papel de conductor o peatón, y participar en la mejora de todo lo concerniente a la gestión de la seguridad vial (Valenzuela y Talavera, 2015).

Por lo tanto, al referirse a la seguridad vial se busca disponer de forma conjunta la estabilidad personal de cada ciudadano en su accionar cotidiano, preservando la tranquilidad al efectuar sus actividades en los espacios públicos y ordenar el tránsito vehicular mediante el desplazamiento efectivo de los vehículos.

La investigación se estructura de la siguiente manera:

“En el capítulo I: Planteamiento del problema, se describe la realidad del problema para formular la pregunta de investigación, se delimita la investigación Social, Espacial, - temporal y Conceptual”.

“En el capítulo II: Marco Teórico Conceptual, se recogen de manera resumida los antecedentes, resultados de los estudios sobre el tema en el extranjero y en nuestro país, bases teóricas con la definición de los términos básicos que se emplean en el desarrollo de la investigación”.

“En el capítulo III: Hipótesis y Variables, se presentan las hipótesis y variables de la investigación, la definición conceptual y operacional de las variables como también el cuadro operacional de variables”.

“En el capítulo IV: Metodología de la investigación, Se detalla la metodología empleada, describiendo el tipo, nivel, método y diseño de investigación, así mismo, se selecciona la población y muestra, puntualizando las técnicas de recolección de datos y finalmente el instrumento, el procesamiento y análisis de datos y la ética de la investigación”.

“En el capítulo V: Resultados análisis descriptivo y análisis inferencial.

En el capítulo VI: Discusión de los resultados, conclusiones, recomendaciones y fuentes de información”.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

1.1 DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA

La seguridad vial en las calles ha cobrado interés en los últimos años en las principales urbes del continente y del mundo, puesto que los accidentes de tránsito derivan en implicancias como la subsecuente muerte o incapacidad física de las personas y en la actualidad constituye una preocupación para las autoridades debido a las pérdidas anuales de vidas de 1,3 millones, y en la formulación de políticas públicas pertinentes para la reducción de los incidentes causados por los conductores contra los peatones que cuestan a la mayoría de naciones el 3% de su PIB (Organización Mundial de la Salud, 2021). Sin lugar a dudas la cultura preventiva y el fortalecimiento de la educación vial desde los primeros años de edad escolar permitirá la concientización de los futuros ciudadanos al manejo y desplazamiento adecuado vehicular, respetando la vida de los demás y la suya propia, evitando situaciones lamentables que acarrearán en el aumento considerado de la letalidad por accidentes en las pistas.

Los accidentes ocasionados por los conductores en el ejercicio funcional de los vehículos presentan causales determinados a efectos de consumo de bebidas alcohólicas y estupefacientes, siendo lo más característico en estos siniestros en cualquier realidad del mundo, siendo la población joven entre los cinco y veintinueve años los más afectados con las secuelas de traumatismo corporal (Horsnell, Senserrick y Twisk, 2021). En ese sentido, es importante tomar en consideración la gestión efectiva de seguridad vial que incluya el abordaje de la prevención, sanciones jurídicas y penales, daños y perjuicios a

las víctimas con el firme propósito de reducir los accidentes vehiculares y peatonales. De esta manera, las grandes ciudades puedan predisponer su preocupación en otras problemáticas sociales

Es importante acotar que la Organización de las Naciones Unidas (2011) desarrolló un plan de acción mundial sobre seguridad vial para un decenio en el que involucraba acciones concretas preventivas y la formulación de experiencias de enseñanza interdisciplinaria que aborden la temática vial como un eje fundamental en el proceso formativo de los estudiantes. En el contexto latinoamericano, desde muchos años atrás se ha venido implementando desde las escuelas el enfoque vial. Así, la seguridad ciudadana de los peatones en las calles es asumida como una problemática social que acarrea consecuencias fatales como la muerte o la incapacidad para movilizarse y valerse por sí mismo debido a las secuelas dejada por los accidentes vehiculares (Pico, Gonzales y Noreña, 2011). Por ello, la formación vial en el contexto mexicano se ha predispuesto en la concientización de la población escolar, en asumir la responsabilidad de sus acciones y valoración de la vida de los demás, así como la suya propia. Así, la cultura preventiva vial permitirá mejoras sustantivas en la formación vial de los individuos.

Según Tanikawa y Paz (2021) la gestión efectiva de los programas de seguridad vial implica alianzas institucionales y la mejora de los sistemas de transportes urbanos con la efectividad y garantía del bienestar e integridad de los ciudadanos en su desplazamiento por las calles y las zonas de tránsito. La vulnerabilidad de las personas ante un accidente debe abordarse con la actualización de las normas jurídicas para que las sanciones a los conductores y peatones irresponsables eviten seguir ejecutando siniestros en la vía pública. De esta manera, la seguridad en las calles será más efectiva y evitará a mediano y largo plazo la reducción del número de accidentes y letalidad como resultado de una colisión vehicular (López, 2021).

La seguridad vial en el país es responsabilidad del Estado y sus entes institucionales como los Ministerios de Educación, Transportes y Comunicaciones encargados de las políticas públicas viales contando con el apoyo de otras instituciones en el establecimiento de los lineamientos efectivos. En ese sentido, la enseñanza vial es fundamental para la formación ciudadana, ya que se espera que los futuros ciudadanos, sepan cómo conducirse en las calles, conozcan las reglas de tránsito y pongan en práctica constante el respeto hacia el “*otro*” como a sí mismo, aprendiendo a convivir en sociedad de manera armoniosa.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (2016) ha delineado algunas consideraciones entorno al transporte urbano en la ciudad de Lima, los accidentes y los criterios de actividad de la autoridad encargada de gestionarlo como es la ATU (Autoridad de transporte urbano). También, es importante lo manifestado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial (hoy Comisión Multisectorial de Seguridad Vial), cuya propuesta implica una reforma de la seguridad vial en un plazo de nueve años hasta 2024. Sin lugar a dudas, las políticas establecidas permitirán un ordenamiento conveniente en adelante, incluyendo la cultura preventiva desde la etapa escolar y ahí recae la responsabilidad en el Ministerio de Educación del Perú (2013) que mediante las experiencias y proyectos curriculares en las escuelas básicas regulares afianzara la reflexión y toma de conciencia por el respeto de las normas de tránsito, y afianzara la formación vial de los futuros conductores y peatones. Sin lugar a dudas los proyectos constituyen un reto educacional y la enseñanza vial es relevante en el currículo nacional, puesto que la formación vial es un enfoque que es parte del comportamiento de un grupo social civilizado, lo que clarifica la importancia de la enseñanza de esta corriente en el contexto educativo (Chia y Huamani, 2010).

Los programas sobre seguridad vial tienen como antecedente aquellos planes que se han formulado en la etapa escolar y que sirven de modelo para la predisposición de acciones reconstructivas. Sin lugar a dudas, las experiencias son referenciales, presentan una gran significancia en el proceso de adquisición de las competencias procedimentales de los futuros conductores. Las actividades de seguridad vial se afianzan en la participación activa de las personas que forman parte del programa que permitirá que se vuelve sujeto de su propio aprendizaje en materia vial, se pretende sensibilizar al participante entorno a la consideración que todo individuo tiene derechos que debe respetar y conocer en su condición como conductor y también de peatón. Sin lugar a dudas se debe fortalecer los programas escolares, comunales puesto que servirán de punto inicial para los planes de gestión pública en la mejora de la situación vial de la comunidad.

Por lo tanto, la pertinencia de esta enseñanza vial radica en el conocimiento de la realidad problemática vial, las muertes y daños ocasionados por la irresponsabilidad de los conductores, accidentes suscitados por peatones que no han entendido que las pistas son para vehículos y la acera para personas. Así, la sensibilización permitirá la valoración

de la vida y la toma de conciencia para disminuir las incidencias de tránsito y que se fortalezca la cultura preventiva en materia de seguridad vial.

1.2 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.2.1. Delimitación espacial: Ministerio de Transportes y Comunicaciones ubicado en Jirón Zorritos 1203 Cercado de Lima en la ciudad de Lima.

1.2.2. Delimitación social: Los conductores adscritos al programa de seguridad vial en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.2.3. Delimitación temporal: El estudio tuvo una duración de 12 meses

1.2.4. Delimitación conceptual: Programas, Educación vial, Accidentes de tránsito

1.3 PROBLEMAS DE INVESTIGACIÓN

1.3.1. Problema general

¿Cuál es la relación que existe entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en conductores infractores en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en Lima, 2021?

1.3.2. Problemas específicos

¿Cuál es la relación que existe entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021?

¿Cuál es la relación que existe entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021?

¿Cuál es la relación que existe entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021?

1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo general

OG: Determinar la relación entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021.

1.4.2. Objetivos específicos

OE₁: Identificar la relación que existe entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021.

OE₂: Establecer la relación que existe entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021.

OE₃: Precisar la relación que existe entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021.

1.5 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.

1.5.1 Justificación

Valor teórico: “En investigación, hay una justificación teórica cuando el propósito del estudio es generar reflexión y debate académico sobre el conocimiento existente, confrontar una teoría, contrastar resultados o hacer epistemología del conocimiento existente” (Bernal. 2016, p.103)

El abordar la temática de seguridad vial, se justifica el estudio desde la perspectiva social, debido que los accidentes y daños colaterales ocasionados por los irresponsables conductores, así como las vías en un estado deplorable mantienen un alto índice de estos siniestros y es menester sensibilizar a las personas desde los inicios de su etapa escolar, concientizando su responsabilidad como conductor al manejar un vehículo por las calles y evitar las imprudencias, distracciones y omisiones.

Utilidad metodológica: “En la Investigación científica, la justificación metodológica del estudio se da cuando el proyecto por realizar propone un nuevo

método o una nueva estrategia para generar conocimiento válido y confiable.” (Bernal,2016, p.103).

La enseñanza vial tiende a enfocarse a abordar las problemáticas que inciden en el aumento de la inseguridad de tránsito en las calles, lograr aprendizajes relevantes en los educandos para que a mediano y largo plazo asuman las implicancias de sus acciones al frente de un vehículo.

Implicancia práctica: “Se considera que una investigación tiene justificación práctica cuando su desarrollo ayuda a resolver un problema o, por lo menos, propone estrategias que al aplicarse contribuirán a resolverlo” (Bernal, 2016, p.103).

El abordar la temática de seguridad vial, se justifica el estudio desde la perspectiva social, debido que los accidentes y daños colaterales ocasionados por los irresponsables conductores, así como las vías en un estado deplorable mantienen un alto índice de estos siniestros y es menester sensibilizar a las personas desde los inicios de su etapa escolar, concientizando su responsabilidad como conductor al manejar un vehículo por las calles y evitar las imprudencias, distracciones y omisiones. La enseñanza vial tiende a enfocarse a abordar las problemáticas que inciden en el aumento de la inseguridad de tránsito en las calles, lograr aprendizajes relevantes en los conductores para que a mediano y largo plazo asuman las implicancias de sus acciones al frente de un vehículo.

1.5.2 Importancia

La relevancia de una evaluación estratégica entorno a la seguridad vial implica la generación de espacios públicos adecuados y seguros con una perspectiva de prevención entorno a impulsar la sistematización práctica de las políticas relacionadas con la formación vial. Del mismo modo, se justifica debido que la señalización e implementación de los espacios peatonales y las carreteras permitirán la construcción del enfoque en materia preventiva a los conductores y a las personas que transitan a pie por las vías públicas.

1.6 FACTIBILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

“Es necesario considerara un aspecto importante del planteamiento del problema: la factibilidad del estudio; para ello se debe de tomar en cuenta la disponibilidad de tiempo, recursos financieros, humanos, y materiales que determinaran e n última instancia, los alcances de la investigación (...) asimismo, resulta indispensable que tengamos acceso al lugar o contexto donde se realizará el estudio” (Hernández, R, Fernández, C. y Baptista, P. 2014: 41).

La presente investigación es factible de ejecución, puesto que cuenta con los recursos Humanos, Materiales y Economicos indispensables para la consecución de los objetivos propuestos. Además, es viable debido que el proyecto se desarrolló en un contexto real y que es posible el cumplimiento de las metas y el impacto de cambio que se evidenciará en el futuro.

1.7 LIMITACIONES DEL ESTUDIO

“Quien menciona algunas posibles limitaciones de carácter, económico-financiero, tecnológicas o de tiempo. Limitaciones son las condiciones materiales, económicas, personales e institucionales que pueden frenar o retrasar la investigación o restarle confiabilidad. Hay muchas investigaciones que por falta de auspicios económicos se relentizan”. (Ñaupas, 2014:165).

El estudio efectuado ha presentado algunas dificultades que es indispensable mencionarlos. En primer término, las escasas referencias bibliográficas nacionales actualizadas constituyen una limitante en el proceso de investigación. También, el proceso de aplicabilidad de los instrumentos de recojo de datos arrojó un número menor de participantes encuestados de los que se pretendía medir, sin embargo, se logró el número mínimo para el procesamiento de la información.

CAPÍTULO II:

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.

2.1 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

Khan, Muhammad, Hussain, Nasir, Munsif, Imran y Sajjad (2021) en el contexto de la realidad asiática, estuvo direccionado a la enseñanza de seguridad vial utilizando dispositivos de realidad virtual para que la vivencialidad sea más significativa. El propósito de este trabajo consistió en proponer el uso pertinente de la configuración virtual en niños, jóvenes y adultos, para que puedan ser educados y participen en ejercicios relacionados a temáticas viales. Tuvo un enfoque cualitativo y se abordó el análisis documental de experiencias en el uso de las tecnologías de realidad virtual. Se contó con una matriz de análisis que fue validado que permitió recoger información relevante que luego fue procesado para obtener los primeros hallazgos. En ese sentido, los resultados evidenciaron que la vivencialidad es más significativa en niños y jóvenes, predispone una enseñanza más efectiva y participativa que los video tradicionales. Por ello, se concluyó en que la puesta en práctica de estas herramientas minimizará los accidentes de tránsito y de peatón, puesto que contribuirá a la cultura preventiva vial.

Rozo y Pérez (2021) en el contexto social del norte colombiano y estuvo enfocado en la prevención de accidentes, formación y enseñanza vial. El objetivo principal del estudio fue identificar la forma como abordan la seguridad vial los conductores de una empresa motociclista en las grandes urbes de la zona mencionada. Se tuvo un estudio cuantitativo de diseño de campo, descriptivo y se pudo contar con la participación de 80 conductores. En cuanto a los instrumentos de recojo de información se aplicó un cuestionario validado que incluyó las actitudes, conductas y compromiso del conductor. Luego de recopilar los

datos se procedió a analizarlos mediante el apoyo del programa estadístico SPSS. Los hallazgos mostraron que la etapa de sensibilización predispone un enfoque preventivo en la reducción de índices de accidentes y muertes. Por lo tanto, se concluyó que la formulación de la cultura preventiva mediante un decálogo permitirá fomentar el respeto mutuo, valorar la vida de los demás, la familia y la propia.

Yanes, Haro y Aguirre (2021) abordó la preocupación de la cultura preventiva de accidentes de tráfico, la disminución de la letalidad ciudadana en la realidad vial ecuatoriana. Es por ello, que el propósito principal del estudio fue analizar el comportamiento del peatón, el cumplimiento de la normativa de tránsito y la presencia de políticas públicas pertinentes encaminadas a la formación y prevención vial. La metodología fue descriptiva y cuantitativa, se pudo contar con la participación de 483 personas que fueron encuestadas en un tramo comprendido de la principal vía de transporte de la ciudad de Babahoyo, luego los datos fueron procesados de manera pertinente. Los resultados mostraron que un porcentaje mayor a la mitad de los encuestados desconocen los límites del espacio público y reconocen la importancia del uso de las motocicletas como medio de transporte en las áreas urbano comerciales de la ciudad mencionada, así como la presencia del congestionamiento vehicular. Se concluyó en la relevancia de proponer estrategias viables adaptables a la circulación peatonal de manera segura y accesible.

Mejía (2021) realizado en el área urbana hondureña de la ciudad de Tegucigalpa estuvo direccionado a la formación vial y peatonal poniendo énfasis en la prevención efectiva. De esta manera, el propósito de la investigación consistió en analizar los factores que afectan la seguridad vial urbana del país mencionado. Se tuvo un diseño de análisis documental descriptivo entorno a los informes ministeriales de tránsito y vialidad en los últimos tres años. Se pudo contar con una matriz analítica para poder recoger la información para luego proceder a su análisis respectivo. En ese sentido, los resultados han mostrado que los factores de riesgo más comunes se circunscriben en la transgresión de las normas, el exceso de velocidad al manejar, consumo de estupefacientes y alcohol por parte de los conductores durante el manejo vehicular. Por lo tanto, se concluyó que la implementación de medidas y planes pertinentes de índole vial en zonas urbanas coadyuvará a la mejora de la seguridad peatonal.

Muñoz (2021) que se direccionó desde la perspectiva jurídica las implicancias penales entorno a la seguridad vial en la realidad española. En ese sentido, el propósito del presente estudio consistió en analizar las modificatorias jurídicas del Código Penal, en materia de imprudencia vehicular y abandono de víctimas de accidentes de tránsito. Se tuvo un estudio de tipo documental, puesto que se analizó las normativas viales penales y para ello se contó con la matriz de análisis documentario que permitió recabar las inferencias y argumentaciones sobre las medidas abordadas entorno a la temática investigada. Los resultados evidenciaron que la interpretación auténtica de la normativa permitirá sanciones adecuadas y evitará tecnicismos que pueden beneficiar al infractor aun cuando tienda a abandonar a la víctima en el sitio del accidente. Por lo tanto, se concluyó que las normativas jurídicas penales sobre vialidad son interpretadas desde la perspectiva del infractor y la víctima, puesto que la sanción en materia de imprudencia en la conducción de vehículos debe ser ejemplificadora.

1.1.1. Antecedentes nacionales

Chavarry y Príncipe (2021) estuvo enfocada en la mejora sustantiva de los niveles de seguridad vial en las carreteras. Así, el objetivo principal del estudio fue aplicar las herramientas predispuestas en materia de seguridad vial. Se tuvo una investigación descriptiva, correlacional y de diseño no experimental. La muestra del estudio ha consistido en ocho tramos de concentración severa de accidentes en las carreteras de la Región Junín, y el estudio fue de causa efecto. Se contó con el instrumento de recojo de datos la revisión documental que permitió analizar la información recabada. Los hallazgos mostraron las principales problemáticas viales como la discontinuidad de los sistemas de contención vehicular, accesos, curvaturas escasas, sobreanchos, tramos deteriorados y deficientes instrumentos de tránsito. Por lo tanto, se concluyó que el índice de accidentes en la vía estudiada tiene como factores de incidencia el desconocimiento de las normativas de tráfico aunado por el hecho de evidenciar daños de infraestructura de las carreteras.

Escobedo y Cárdenas (2021) en el contexto de la ciudad de Trujillo en los últimos tres años y se direccionó a abordar la problemática de los accidentes de tránsito a peatones. En ese sentido, el propósito fue identificar el perfil epidemiológico de los accidentes ocurridos en la ciudad mencionada. Se tuvo un estudio descriptivo, retrospectivo de corte transversal y se pudo contar con 758 pacientes atendidos por lesiones de accidente en el

Hospital Regional, Se efectuó el estudio documental de las historias clínicas poniéndose énfasis en el diagnóstico, incidencia, edad, condición del paciente, así se pudo contar con una matriz de análisis documentario para poder procesar la información recabada. Los resultados del estudio mostraron que la atención de pacientes masculinos fue superior al femenino, las edades oscilaron entre los 20 a 39 años de edad, las áreas medicas requeridas para la atención correspondieron a Traumatología y Neurocirugía respectivamente. Por lo tanto, se concluyó que la atención médica ha sido mayor con la evidencia de los daños paulatinos de la persona accidentada a diferencia de la letalidad que tuvo una menor incidencia en los años abordados en el estudio.

Sangay (2021) quien lo predispuso a abordar la seguridad vial desde la perspectiva real en lugares concurridos de la ciudad de Cajamarca. El objetivo de la investigación fue determinar la incidencia de las características geométricas de dos cruces de calles peatonales de la ciudad mencionada. La metodología utilizada fue diseño no experimental del tipo aplicada. En cuanto a la población estuvo conformada por las vías de tránsito vehicular de la zona central de la urbe y el muestreo por conveniencia dirección en dos calles principales. También, es importante acotar que se utilizó el análisis documentario puesto que se consultó los informes viales correspondientes como los accidentes de tránsito y la situación estructural de las calles que contó con el apoyo de una matriz documentaria. Los hallazgos del estudio han evidenciado que el pavimento de las calles investigadas muestra fallas como baches, grietas, escamaduras lo que desencadena en accidentes de tráfico con incidencia en los peatones. Por ello, se concluyó en la implementación y mantenimiento continuo de las vías para evitar el deterioro respectivo en perjuicio de los peatones y vehículos.

Mamani (2021) estuvo enfocada en la problemática del alcohol consumido por los conductores y su incidencia en los accidentes de tránsito. En ese sentido, el propósito básico del estudio fue analizar la reducción del límite alcoholemia para reducir los delitos suscitados en estado de ebriedad tomando en consideración las disposiciones jurídicas del código penal. Tuvo un enfoque cuantitativo, descriptivo y se pudo contar con la participación de 185 informantes que laboran en el ámbito distrital judicial de Lambayeque en calidad de jueces, fiscales y abogados defensores a quienes se les pudo aplicar un cuestionario virtual que fue validado por expertos, luego con el apoyo del

programa estadístico SPSS se procedió al procesamiento de la información para poder obtener los primeros resultados que evidenciaron el límite actual de alcohol es insuficiente para una sanción ejemplificadora y de acuerdo al daño ocasionado a la víctima, y las incidencias acontecen de manera reiterada. Por lo tanto, se concluyó que la reducción del límite de alcohol podrá disminuir de manera paulatina el índice de accidentes y eventos desafortunados relacionados con el tránsito, es menester de las autoridades y los estudiosos del tema abordarlo para la mejora de la situación investigada.

Gallardo (2016) se predispuso entorno al estado actual de la seguridad vial en el país y tuvo como propósito investigativo proponer una propuesta de mejora vial que pueda implementarse sin necesidad de depender de inversionistas grandes, puesto que la burocracia constituye la mayor dificultad a superar en las propuestas efectivas de mejora. Tuvo una metodología documental y contó con el análisis de experiencias suscitadas en realidades viales foráneas como la norteamericana y canadiense. Se contó con una matriz de análisis que permitió recabar e interpretar la información respectiva para su posterior procesamiento. En ese sentido, los resultados mostraron que existe una deficiencia en propuestas de implementación de seguridad, formación vial a conductores y peatones lo que ha acarreado problemáticas entorno a los accidentes de tránsito. Por ello, se concluyó en que las iniciativas son relevantes para el funcionamiento óptimo de la seguridad vial y las autoridades locales y nacionales son los responsables en la formulación de políticas públicas pertinentes.

2.2 BASES TEÓRICAS O CIENTÍFICAS

El estudio teórico de la seguridad vial implica abordar propuestas y modelos relacionados a la propensión a los siniestros, en la cual se sustenta que un grupo segmental de uno mayor corre riesgo de padecer un accidente, sin embargo esta proposición es ambigua y poco convincente, pero que intenta explicar una situación fortuita amparada en las circunstancias y en la inadecuada gestión de los procedimientos y protocolos de seguridad ante una situación de riesgo laboral, cotidiano y relacionado con las actividades de los individuos en su entorno social (Arbour y Kerrich, 1951; Carro, Hernández y Sahagún, 2014).

La propuesta teórica de **la acción razonada y del comportamiento planeado**, elaborado por Fishbein y Ajzen, (1975), fundamenta que la persona es un ser racional capaz de procesar información relevante y significativa desde una perspectiva holística para la predisposición de la toma efectiva de decisiones en concordancia con la valoración de su comportamiento y las expectativas que experimenta hacia el logro de resultados efectivos tal como se visualiza en la siguiente figura:

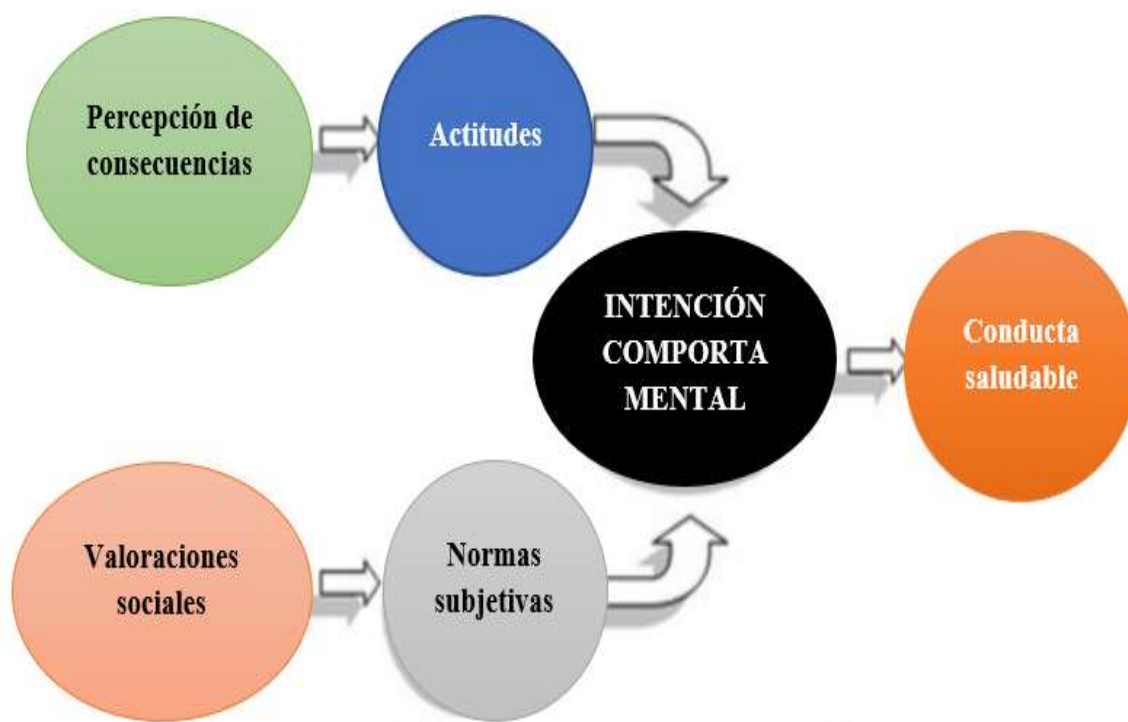


Figura 1. Características del Modelo de la acción razonada. *Fuente.* Fishbein y Ajzen, 1975

Sin lugar a dudas, la presencia de los factores de comportamientos y de las actitudes tienden a brindar una explicación convincente entorno a las conductas pertinentes de los individuos. Así, esta propuesta teórica considera que la conducta adecuada es producto de la intención comportamental, que equivale a predisponer el propósito de la persona para efectuar dicho accionar, puesto que se encuentran sujetos a una disposición voluntaria y la predicción de la conducta se evidencia mediante la intencionalidad personal y social que se efectúa o no dicho proceder

En cuanto a la **Teoría del dominó** desarrollada en un inicio por Heinrich a inicios de los años treinta, pero que fue sistematizado y ampliado con los años, se predispuso en primer término en el ámbito de la seguridad laboral y el cuidado del personal en situaciones de riesgo, con los años se adecuó a los lineamientos políticos para tener posteriormente influencia en el entorno social. En ese sentido, esta propuesta manifiesta que un accidente se origina por una secuencia de hechos y estos factores se encuentran enlazados de tal manera que se transforman de forma similar a las fichas de dominó. Así, la secuencia de los factores en cuanto a los accidentes se predispone en un orden que empieza con la heredad y el entorno social, las acciones inseguras, las fallas personales, el surgimiento de los accidentes y la lesión respectiva. Esta secuencia equivale al accionar del domino y a la concatenación de los hechos, así mismo se explica que la ausencia de una de las fichas o de los eventos interrumpirá la secuencia y es factible que evite el accidente y el daño que ocasione (Heinrich, Petersen y Roos, 1980). Esta propuesta presenta un punto inicial para el análisis discursivo y una base teórica para futuras estudios.

Es importante considerar a la denominada **teoría de la amenaza-evitación** de Fuller, (1986) que especifica la presencia del riesgo como indicador de recompensas y sanciones en relación a la conducta mostrada. Es por ello que guarda relación con el proceso del desarrollo de aprendizajes como elemento clave de evitación ante estímulos que son considerados amenazas. Esta propuesta enfocada en la educación vial predispone a los conductores el conocimiento efectivo de la relación entre las circunstancias opciones de respuesta e implicancias de las opciones. Es por ello, indispensable el poder analizar la actuación y comportamiento de los conductores ante una situación amenazante de alto riesgo evidenciable. Los modos frecuentes que esta propuesta sustenta se enfocan en la respuesta de anticipación y la retardada tal como se visualiza en la siguiente figura:



Figura 2. Modos de reacción ante un peligro vial potencial. Fuente. Fuller (1986)

Por ello, de acuerdo a lo visualizado, las anticipatorias son más convenientes, puesto que las retardadas es probable una conducción arriesgada con posibles incidentes que lamentar. Así, las personas que conducen un vehículo tienden a acumular experiencia de lo anticipatorio, la situación hipotética determinada lo que implicara una menor conducta en relación a una de las respuestas asumidas. Por lo tanto, es indispensable tomar en consideración la supervisión vigilante que conduzca a la sanción correspondiente de las conductas evidenciadas como retardadas que desencadenen en accidentes. Del mismo modo, fortaleciendo la anticipación de las mismas por evitación para la facilitación de los aprendizajes relevantes en los conductores y mejorar su capacidad de respuesta con el propósito de reducir los siniestros en las vías públicas.

Marco conceptual

Variable 1. programa de seguridad vial

Dimensión 1. Formación vial

La enseñanza formativa de los aspectos relacionados con la vialidad se predispone a la adquisición de una serie de actitudes, comportamientos ciudadanos entorno a una pertinencia instructiva en el desplazamiento y circulación por las vías públicas, respetando el derecho de los demás y cumpliendo las normativas temáticas en la vida

cotidiana, de lo contrario los incidentes y siniestros de tráfico evidenciaran la transgresión de las normas de tránsito (Sivak y Tsimhoni, 2008)

En cuanto a **las áreas temáticas**, que aborda la formación vial tienden a circunscribirse según Jariot y Montané (2009) a dos ejes fundamentales que son: las normas y señales de tránsito, la cultura preventiva de los accidentes. De esta manera, el conocimiento de las normativas reguladores de tránsito vehicular es fundamental tanto para los conductores como peatones, y aborda la señalización de las vías, la presencia relevante del semáforo y los principios que permiten establecer la circulación conveniente. En el caso de la cultura preventiva, se pretende la sensibilización individual y colectiva del tránsito vial promoviendo una visión humanista sobre las implicancias que ocasiona un accidente vehicular en las calles, poniendo énfasis en la seguridad y el cumplimiento efectivo de las normativas. Es importante acotar que la prevención vial permitirá gestionar el ordenamiento circular y afianzar la adquisición de comportamientos adecuados en el desenvolvimiento cotidiano hasta que se vuelva un hábito recurrente. Por lo tanto, las áreas temáticas son indispensables en la formación vial, puesto que tienden a abordar una serie de acciones relevantes entorno a la vialidad y esto debe ser continuo en el proceso de obtención de las licencias de conducir y durante la revalidación de las mismas

Los conocimientos derivados de la formación vial están predisuestos desde una perspectiva integral y considerando la interdisciplinaridad en el desarrollo temático. Es por ello, para Tencio (2008) los contenidos a desarrollar en un programa de implementación vial deben estar contextualizados a la problemática acontecida en la realidad, siendo el conocimiento de los derechos de los peatones y las personas inclusivas prioritarias, la disposición de aprender los primeros auxilios, la labor de la policía de tránsito como ente rector de la vialidad a nivel nacional y las principales medidas de seguridad del conductor y peatón.

Derecho de los peatones y personas inclusivas: Es fundamental que las personas de a pie lo conozcan, así como los conductores, puesto que existe un desconocimiento e indiferencia por brindar deferencia en la circulación de las personas. Del mismo modo, se debe tomar en consideración a las personas con habilidades diferentes en su desplazamiento y priorizar al peatón por encima de todo.

Primeros auxilios: El conocimiento de estas acciones preventivas de salud permitirá una reacción rápida y adecuada ante un accidente, se podrá brindar atención ambulatoria básica para la estabilización de las víctimas en espera del personal médico. Cabe resaltar que este procedimiento evitara situaciones colaterales extremas en las personas afectadas.

Policía Nacional de Transito: La importancia de conocer la labor policial permitirá cooperar con las autoridades ante situaciones evidenciables de accidentes vehiculares.

Medios y medidas de seguridad: Indispensable para fomentar la cultura preventiva de accidentes de tránsito.

Dimensión 2. Educación vial

Tiende a contribuir de manera pertinente a la formación del individuo en materia de normativas de circulación y desplazamiento vial. En ese sentido, tiende a promover aprendizajes relacionados con los reglamentos de tránsito, actitudes, autoestima, tolerancia y respeto mutuo hacia la conformación de una cultura ciudadana que proteja la integridad de los demás asumiendo sus derechos y responsabilidades frente a las situaciones de riesgo que atenten contra la seguridad y la vida de los semejantes (Arnau y Montané, 2010).

En cuanto **al desarrollo de habilidades**, estos se direccionan no solo al aspecto cognitivo sino el interpersonal, la construcción del conocimiento y la capacidad de resolver situaciones, conflictos desde una perspectiva social y emocional. En ese sentido, el propósito tiende a fortalecer las habilidades sociales e interpersonales tal como lo sustentaron en un inicio Shure y Spivack (1974) entorno a los cinco pensamientos como el causal, alternativo, consecuencial, perspectiva, medios-fines y posteriormente Gardner (1983) con la inteligencia interpersonal. Es importante considerar que los programas y planes viales educacionales apuntan al crecimiento integral de los individuos en su desenvolvimiento en los espacios públicos. Para Farners (1995), estos pensamientos permiten a las personas afrontar una problemática o conflicto de forma analítica y potenciando la creatividad, lateralidad y las actitudes en relación con un escenario vial en donde todos los días tanto conductores y peatones conviven y efectúan sus actividades. Por ello, el desarrollo de las habilidades cognitivas, actitudinales y procedimentales

permitirán afianzar la educación vial desde la etapa escolar y que el proceso formativo tienda a desarrollar aprendizajes relevantes en concordancia con la vialidad.

El **comportamiento de los usuarios** va a evidenciar en qué medida el desarrollo conceptual y actitudinal ha sido efectiva ante una tentativa situación, la respuesta asertiva y pertinente. En ese sentido, es indispensable tomar en consideración que los comportamientos viales son variados y se encaminan en perspectiva de las actitudes, acciones valorativas que se efectúan en la vía pública (Tanikawa y Paz, 2021). Sin embargo, es común percibir que las reacciones son disimiles y muestran agresividad en los conductores y peatones, como resultado de la carga emocional estresante y las frustraciones que experimenta en su devenir, lo que acarrea en una conducta inestable Por otro lado, la indiferencia por el respeto de la vida de los demás y asumir una posición omnipresente trae como resultado implicaciones lamentables, puesto que no se valora los riesgos contextuales ni se toma las precauciones necesarias. Por ello, la situación emocional de los conductores es una preocupación constante y debe predisponerse en abordarse desde una perspectiva de terapia psicológica, y en el caso de los peatones evitar el accionar de hechos que atenten contra el normal desenvolvimiento vial en las calles, puesto que la vulnerabilidad en el caso de los accidentes recae en la mayoría de los casos en los peatones.

Dimensión 3. Seguridad vial

La seguridad vial constituye la conformación efectiva de un plan operativo de acciones formuladas entorno a la prevención y como hacer frente ante situaciones de accidentes de tránsito. Es por ello que en el proceso de desarrollo de las actividades es fundamental incluir la adquisición de hábitos y conductas pertinentes del conductor y peatón en una convivencia ordenada entre todos los ciudadanos (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2016).

Las normas de tránsito tienen un objetivo principal que es el ordenamiento del flujo vehicular y el desplazamiento de los peatones, siendo el semáforo el principal medio vial para la mantención del orden en las pistas y calles (Chávez y Cabrera, 2018). Asimismo, las señales de tránsito desempeñan un rol fundamental y estas son: reglamentarias, preventivas, informativas y transitorias

Señales reglamentarias: Muestran las prohibiciones y límites establecidos en la vía pública, su quebrantamiento es susceptible de sanción. La mayoría son símbolos geométricos rojos, blanco y letra negra.

Señales preventivas: Muestran los riesgos que puede acontecer en el recorrido vial. Son de color amarillo y de letras negras.

Señales informativas: Su propósito es informar sobre los diversos sitios y servicios que se encuentran en la vía pública. Son azules, blancos y de simbología negra.

Señales transitorias: Su propósito es el control del tráfico en los lugares en que se realizan construcciones o mantenimiento de las carreteras.

Es importante considerar la **normatividad de seguridad vial en el país** y estas parten de la Constitución Política del Perú (Congreso de la República, 1993), “en el que incluyen los derechos consagrados, la defensa de la Persona Humana y el respeto a su dignidad, a su derecho a la vida, a su integridad moral, psíquica, física, a su desarrollo y bienestar, que son el fin supremo de la sociedad y el Estado”. (Artículo 1 y 2). La Constitución Política vela por el respeto de los Derechos Humanos de las personas, su seguridad y bienestar que se desprende a su vez de la Declaración Universal de los Derechos Humanos. La convivencia social significa el respeto del “*otro*”, evitando situaciones que pongan en riesgo su seguridad en el contexto donde se desenvuelve, sea en las calles como en su casa. Toda situación que altere este derecho, atenta contra la persona humana, especialmente si acontece en las vías públicas como peatón y/o conductor

“La semana de la educación vial fue creada por Resolución Suprema N° 255-77-TD a celebrarse la primera semana de setiembre en todo el Perú, con el objetivo de promover en los centros educativos, medidas de prevención contra los accidentes de tránsito”. El objetivo primordial de la celebración de la semana de la educación vial es precisamente, difundir las reglas de tránsito entre peatones, estudiantes, ciclistas y conductores de vehículos motorizados para prevenir accidentes lamentables, exista una sensibilización y preocupación por la problemática vial.

El Decreto Supremo N° 010-96-MTC, modificado posteriormente por los Decretos Supremos 024-2001-MTC, 027-2002-MTC, Decreto Supremo 023-2008-MTC

y últimamente por el Decreto Supremo N° 021-2018-MTC: Creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial (hoy Comisión Multisectorial de Seguridad Vial). Se contempla la Implementación del Programa Educativo de Seguridad Vial al interior del sistema educativo peruano. Uno de sus principios fundamentales es respeto de la vida y la convivencia bajo las disposiciones estipuladas. La inclusión en el currículo educativo del enfoque educativo vial se inicia con la creación de este Consejo, posteriormente se sistematizaría con las guías de enseñanza y capacitación docente a nivel nacional.

En cuanto a **los Reglamentos**, corresponde a la entidad gubernamental de transporte y comunicaciones formular los lineamientos respectivos, siendo el Reglamento Nacional de Tránsito o Código de Tránsito. Decreto Supremo N° 016-2009-MTC. Se realizan algunas modificaciones al Reglamento ya establecido, específicamente lo relacionado a licencias de conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre y la autorización y funcionamiento de los centros de instrucción donde se dictan los cursos de seguridad vial y sensibilización del infractor. Se pone énfasis en implementar las medidas preventivas y la concientización del ciudadano por esta problemática. Asimismo, aborda la relevancia de las sanciones y como estas deban aplicarse en relación al accidente acontecido. Cabe resaltar que las modificatorias se han estado dando en algunas normativas y se han estado adaptado con el paso de los años, como los Decreto Supremo 023-2021-MTC entre las últimas.

El sistema de tránsito tiende a integrar de manera concreta a los principales factores que constituyen este ordenamiento y estos se constituyen según Manso y Castaño (2008) en humanos (peatones, conductores y pasajeros), mecánicos (vehículos motorizados circulantes), ambientales (carreteras, calles, rutas viales) y las normas (preventivas, reglamentarias, informativas, transitorias).

Los factores humanos son los protagonistas principales en el desplazamiento y circulación cotidiana y ejecutan diversas acciones en el contexto, pueden ser conductores, peatones y pasajeros del transporte público, este dinamismo trae como implicancia que la formación y enseñanza vial deben priorizarse para el desarrollo de hábitos y actitudes significativas. Los factores mecánicos, conciernen a los vehículos y medios motorizados que transitan por las carreteras y pistas, se encuentran sujetas a las normas de tránsito y a la autorización respectiva de las autoridades, así como la suspensión de permiso de circulación debido a una accidente o siniestro de tránsito. Los factores ambientales,

abordan al escenario de circulación del contexto, las vías públicas, las calles y las pistas por donde los factores humanos y mecánicos circularan. Las autoridades gubernamentales son los responsables del mantenimiento de las vías para evitar alguna situación que conlleve a un accidente de tránsito (Castaño, 2021).

Plan Nacional de Seguridad vial

El Decreto Supremo N° 013-2007-MTC, aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-11 y estuvo direccionado en promover en ese primer lustro la formación de la cultura vial en las personas y en especial los más jóvenes, puesto que este último grupo determinará el cambio en las actitudes y hábitos de comportamiento en materia de tránsito y vialidad. Este plan se direccionó en generar valores por el respeto y reflexión a las normas de convivencia social en materia del uso correcto de las vías, el respeto a las normas de tránsito y seguridad vial.

En el lustro correspondiente entre 2011-2015, el plan se desarrolló entorno a los aportes de dos documentos indispensables para la consolidación de las acciones preventivas. En ese sentido, estos correspondieron al Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, de las Naciones Unidas y el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial. Apoyo al Decenio de Acción por la Organización Mundial de la Salud (2013). Ambos documentos permitieron delinear acciones específicas como el tomar medidas destinadas a alentar el compromiso político y la asignación de recursos pertinentes por parte de los estados participantes. Asimismo, la disminución de la velocidad y el uso del cinturón de seguridad para los conductores y pasajeros han sido las medidas más difundidas en la realidad vial nacional. Es relevante considerar que la intervención y difusión de estas medidas se inició con la sensibilización ciudadana y se direccionó a la mejora continua de la seguridad de la infraestructura vial, la intensificación de la labor para mejorar las normas sobre los vehículos, la mejora de la atención a los accidentados y la armonización de la notificación de los datos relativos a las lesiones causadas por el tránsito

En cuanto al Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial comprendido ente 2017-2021, y se encuentra vigente ha permitido la adecuación de la Comisión Multisectorial de Seguridad Vial (2017), que ha ocasionado el inicio operacional de la Dirección de Seguridad Vial (2019), esta última ha predispuesto sus ejes de gestión en concordancia

con lo propuesto por el Banco Interamericano de Desarrollo, tal como se visualiza en la siguiente figura:

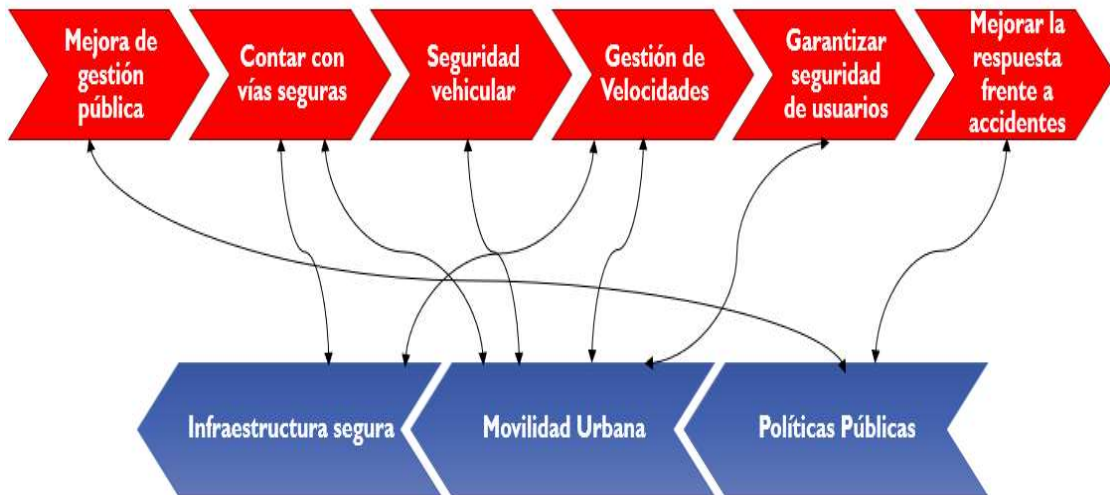


Figura 3. Los ejes de gestión de la Dirección de Seguridad Vial. *Fuente.* Banco Interamericano de Desarrollo (2016)

Los ejes de gestión se han articulado de tal manera que tanto la infraestructura segura, la movilidad urbana y las políticas públicas constituyen referentes concretos a la mejora de la seguridad vial que será afianzado en los siguientes años contando con el apoyo normativo e institucional nacional e internacional. Sin lugar a dudas el aporte de Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de la Organización Mundial para la Salud (2021) es fundamental para la consolidación de las acciones prospectivas de prevención.

El Plan Nacional vigente se ha enfocado desde el “desarrollo de la fase de análisis prospectivo que incluye el modelo conceptual del sistema de seguridad vial, la identificación, análisis de tendencias y eventos de futuro, variables estratégicas y diagnóstico, la construcción de escenarios, así como la identificación de oportunidades y riesgos. En cuanto a la fase estratégica, abarca el escenario apuesta, la visión, objetivos estratégicos, las acciones estratégicas y la identificación de la ruta estratégica entorno a la problemática vial nacional”.

Variable 2. Accidentes de tránsito

Dimensión 1. Uso de alcohol y drogas.

En cuanto al **uso de alcohol cuando se conduce**, ha sido la causa fundamental de los accidentes en las calles y constituye una problemática para la mejora de la seguridad vial. En la actualidad el consumo se ha ido incrementando debido a los nuevos patrones contextuales en la población juvenil y en los análisis toxicológicos en conductores fallecidos han mostrado índices de consumo por encima de lo permitido (Giménez, Motos y Cortes, 2014). Sin lugar a dudas la alteración de la capacidad de concentración y la dependencia emocional por libar alcohol predisponen al conductor en una posición de vulnerabilidad a su integridad y por ende de los peatones al desplazarse en el vehículo. El alcohol tiende a inhibir la voluntad y la toma de decisiones, albergando una situación de dubitación y euforia que hace inviable la conducción respectiva. Del mismo modo, las creencias erróneas de los conductores al considerar que dejar de beber una hora antes de conducir, incitar al vomito, beber leche o tomar algún jugo de frutas, consumir pescado o mariscos han sido las más características, pero con resultados distintos. Sin embargo, estas creencias empíricas condicionan la disposición de reforzamiento de las conductas pertinentes de conducción de vehículos y permite mantener la idea que estar borracho no interfiere en nada la capacidad de conducir, lo que es falso y constituye la razón por la cual numerosos conductores siguen manejando autos, motocicletas en estado de ebriedad en el país y el mundo (Assailly, 2007).

El **uso de drogas durante la conducción de vehículos**, ha ido incrementándose en el presente siglo, el abuso sistemático de estos productos ilegales tiende a alterar la capacidad de conducción de un vehículo. Para Martínez y Fernández Alba (2002), las drogas más utilizadas son la cocaína y pastillas anfetaminas, marihuana y las sintéticas como éxtasis y los derivados del LSD. El impacto de accidentes de tránsito por consumo irresponsable de estupefacientes tiene mayor gravedad en conductores, pasajeros y peatones, puesto que la inhibición de la realidad, la alucinación, la predisposición de euforia y la alteración psicosomática representa un crucial peligro constante. En la población juvenil el uso de las drogas se ha extendido notoriamente, aunado por el hecho que la mayoría de los jóvenes conduce bicicletas y autos deportivos sin considerar lo peligroso que significa estar bajo los efectos de la droga y conducir un vehículo. Es por ello, que las sanciones son drásticas para los infractores de la normativa de tránsito y las

atenuantes son mínimas, puesto que es indispensable considerar la conducción de auto o motocicleta como una actividad responsable y que toda alteración corporal emocional tendrá implicancias, daños colaterales a la persona misma y a los demás en los espacios públicos (Brady y Ly, 2012).

Dimensión 2. Fatiga y sueño.

La **fatiga por exceso de trabajo**, es causado por el inadecuado descanso o el escaso tiempo para realizarlo, debido a las múltiples obligaciones laborales y académicas de las personas. Frente a una situación de conducción que implique una total concentración no podrá evidenciarlo, puesto que el conducir en la noche, la presencia de lluvia y neblina en días fríos o la presencia de flujos vehiculares que alteran el tráfico tiende a desconcentrar y generar estrés, ansiedad en los conductores, aumentando la monotonía en la conducción vehicular, la incomodidad en el interior del automóvil que condicionan el comportamiento de los individuos al volante. Para el Ministerio del Interior de España (2014), las cargas laborales y la competitividad predispone a las personas a reducir sus espacios de recreación y descanso por el deseo de asumir su cumplimiento efectivo. En ese sentido, es indispensable en la educación y seguridad vial la regulación de la conducción en el transporte, es decir evitar que una persona se mantenga conduciendo por una cantidad de horas seguidas. Así, la reglamentación es la garantía que brindara seguridad a los peatones y conductores en el sistema vial.

La **conducción en condiciones de sueño**, dificulta el normal desenvolvimiento vehicular de los conductores, puesto que el sueño constituye una situación de riesgo al volante. El quedarse dormido sea por cansancio excesivo o la medicación de fármacos ocasionara una tardía reacción frente a un potencial accidente y un daño colateral que puede desencadenar en muerte (Tregear, Reston, Schoelles y Phillips, 2009). Un indicador resaltante es que la mayoría de accidentes con causal de sueño se ha efectuado en la noche y en temporada invernal cuando el deseo de dormir se vuelve mayor. En el caso del soporcio diurno las causales pueden ser el consumo de medicamentos que tienden a alterar la concentración y la atención de las personas. Así, los siniestros que acontecen en el horario matutino son factores de riesgo complementario pues incluye a peatones en actividades cotidianas. También, los trastornos producidos por la

somnolencia tienden a ser perjudiciales como la narcolepsia que imposibilita el conducir (Rey de Castro y Rosales, 2010). Por ello, el sueño y su alteración traerá efectos negativos para la salud y con mayor razón a la capacidad de manejar un vehículo en las calles, así mismo es necesario reflexionar y auto evaluarse si las condiciones para manejar son óptimas para evitar potenciales accidentes de tránsito con consecuencias lamentables para el conductor y los peatones.

Dimensión 3. Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad

Al referirse a **la transgresión a la señalización vial**, esta hace mención a la actitud de quebrantar, alterar y no cumplir con lo establecido e instruido según las normativas legales, es decir el individuo o grupo de ellos no internaliza ni valora su presencia. La transgresión es el resultado de una indiferencia social a la convivencia con los demás, genera desconfianza y temor en los demás ciudadanos (Portocarrero, 2001). La mayoría de faltas de tránsito están relacionadas con la señalización y el desplazamiento móvil en las principales calles, tanto el factor estrés por el tráfico y la premura de tiempo se conjugan con la condición socio emocional del individuo que conduce evidenciando una consecuencia de incumplimiento y falta a las señales establecidas, En ese sentido, el pasarse el semáforo, doblar en lugares prohibidos y conducir a alta velocidad en un área restringida por la presencia de escuelas u hospitales constituyen las transgresiones más cotidianas que las autoridades policiales tienen que atender para una sanción respectiva. Es importante acotar que la mayor probabilidad de quebrantar una señalización vial se manifiesta cuando estas no se perciben como legítimas por parte de los conductores y peatones, es por ello que las sanciones deben apuntar a la disminución de la incidencia de faltas que infringen las normas establecidas de tránsito (Miguez, Godoy del Sol y Ortis, 2010).

En relación con **el exceso de velocidad**, es el factor más recurrente de riesgo y vulnerabilidad frente a un potencial accidente de tránsito, las ansias por conducir en menor tiempo pueden desencadenar daños y perjuicios y suele presentarse en las grandes ciudades. Así, la inadecuada velocidad por parte de los conductores acarrea siniestros, tanto la presencia policial y las sanciones correspondientes permitirá en gran medida disminuir las incidencias y que se refuercen comportamientos negativos por conducir en notoria velocidad sin prever los riesgos que puede acontecer para la integridad de los

conductores y los peatones. Por ello, la influencia negativa de asumir el descontrol por el vértigo de la velocidad tendrá implicancias en el tiempo. El manejo adecuado de velocidad conveniente y estandarizado de acuerdo a las normativas existentes permitirá la prevalencia de seguridad y protección ante un posible siniestro y si aconteciera las implicancias y daños no serán de gravedad a contraparte si estaría manejando a contada velocidad (Trujillo, Gutiérrez, Giraldo, Grisales y Agudelo, 2019).

Dimensión 4. Comportamientos alterados y distracciones

En relación a **la conducción bajo los efectos de comportamientos alterados**, se pone de manifiesto en los problemas conductuales ocasionados por el estrés y los trastornos mentales que presentan las personas que evidencian un patrón secuencial de agresión verbal y física durante el desplazamiento vehicular por las calles. El consumo de medicamentos incide en la alteración y el comportamiento de los conductores, aunado por la influencia emocional que tiene su origen en los problemas particulares y familiares. Del mismo modo, la euforia conlleva a la distorsión real de las percepciones viales, las capacidades procedimentales motoras y en la valoración del respeto de la vida misma y de los demás (Moreno y Monge, 2011) Sin lugar a dudas, los estados mentales de paranoia como resultado de la situación inestable emocional del individuo significará un peligro latente para los peatones y los demás conductores. También, una persona con tratamiento mental no puede conducir un vehículo, puesto que según Iversen (2004) las afecciones de índole depresiva tienden a provocar situaciones y efectos de inhibición en la atención lo que equivale a la disminución de la capacidad de toma de decisiones y discernimiento en el sistema motor del individuo. Por ello, la posibilidad de conducir un vehículo es inviable y si lo hiciese asumirá las consecuencias de su proceder de acuerdo a las normativas vigentes.

Las **distracciones por uso de equipos electrónicos** como el celular, tablets y otros dispositivos han evidenciado la irresponsabilidad de los conductores y el no poder diferenciar la utilidad con la diversión. Se entiende que el uso móvil de los teléfonos se ha masificado en la población con una demanda que va en aumento con el advenimiento de nuevos modelos tecnológicos. La necesidad de comunicación en tiempo real, la presencia de los juegos en línea y los dispositivos predispuestos para ambas acciones ofrecen una gama de beneficios que sean ido convirtiendo en necesarios en la vida de los ciudadanos constituyendo una herramienta de manejo nada complicado en jóvenes y

adultos. Sin embargo, al conducir un vehículo, la distracción tiende a desviar la atención del conductor con motivo de usar el celular para dialogar sobre un determinado tema, que suele incluir la redacción de mensaje de textos en los aplicativos y redes sociales más populares de la web. Del mismo modo, la presencia de aparatos visuales como mini televisores y dispositivos musicales como elementos de entretenimiento no pueden ser tomados en cuenta por el conductor en pleno ejercicio de conducción de un vehículo, puesto que es probable que ocasionara un accidente de tránsito. La actitud compulsiva y la nomofobia en el uso de los aparatos móviles han traído resultados lamentables en la vida pública de las grandes ciudades, no solo la posibilidad de un daño severo colateral sino el perjuicio a víctimas circunstanciales producto de un siniestro vial (Zapata, 2019). Sin lugar a dudas, la concientización y fortalecer el sentido de responsabilidad al manejar un vehículo serán la clave para a la mejora de esta dificultad y mala praxis por parte de algunos conductores.

Por otro lado, **las distracciones causadas por acompañantes** en situaciones indecorosas que atañen a la moral y las buenas costumbres, la acción de consumir licor e inhalar drogas por parte de un grupo de personas dentro de un automóvil en movimiento, las agresiones verbales de los acompañantes hacia otros conductores y peatones son solo algunos hechos que suelen acontecer en los accidentes de tránsito. El estar acompañado no constituye una falta sancionadora, pero el accionar de la misma o de los otros que impidan la concentración del conductor si amerita una infracción. La distracción por acciones de pelea y de actos impropios en vehículos circulando han evidenciado la insensatez ni falta de respeto a la vida de los demás por parte de los acompañantes y del mismo conductor. Para Gutiérrez, Willians y Lobos (2017), los síntomas de ebriedad, drogadicción y situaciones inverosímiles han acarreado accidentes lamentables en las calles y carreteras. Por ello, la forma más segura de evitarlas es sensibilizarse y asumir conciencia de su importancia y la capacidad de análisis de los hábitos inadecuados para no realizarlos. Las distracciones al margen de causar un accidente son causales de daños irreversibles a las mismas personas y a los peatones ocasionales.

2.3 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS

Gestión del programa de seguridad vial

Para Terrazas (2009) la gestión es definida como acciones operativas coordinadas y orientadas al logro de los propósitos organizacionales que conforman un programa, proyecto de interés estratégico para optimizar la mejora y solución a una problemática identificada. En el caso de seguridad vial se predispone a abordar la realidad contextual entorno al correcto funcionamiento de tránsito y circulación en las vías públicas mediante acciones dirigidas para la concientización de la problemática y búsqueda de soluciones efectivas.

Formación Vial

Es interesante considerar lo aportado por Sivak y Tsimhoni (2008) que se direcciona a la formación adecuada a los conductores y peatones en relación con la prevención del ámbito vial y en la enseñanza formativa de ciudadanos responsables e informados capaces de conducir un vehículo respetando las reglas de tránsito y la vida de los demás, en el caso de los peatones respetando las vías de circulación y desplazamiento por las calles.

Educación Vial

Es el conocimiento efectivo de las normativas y señales de tráfico que regulan el desplazamiento de los vehículo e individuos por las calles y las carreteras, que incluye la disposición de actitudes, hábitos para enfrentar situaciones de transitabilidad que tiende a acontecer tanto como peatón y conductor (Arnau y Montané, 2010).

Seguridad Vial

Al referirse a la seguridad vial, esta se circunscribe al accionar, mecanismos efectivos planificados y organizados con una intencionalidad preventiva en relación del ordenamiento circulatorio de vehículos y peatones en las calles, evitando la reducción del número de siniestros y accidentes (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2016)

Accidentes de tránsito

La Organización Mundial de la Salud (2021) considera que el accidente de tránsito es un siniestro ocasionado por el efecto de un daño suscitado en la vía pública por parte de un

conductor hacia otros conductores o a los peatones. El accidente tiende a vincularse con la contingencia ejecutada que involucra situaciones fatales y daños colaterales como resultado del siniestro.

Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad

Al abordar la transgresión legal, se predispone según Moreno y Duran (2018) a cuestiones subjetivas de los individuos infractores y a las implicancias evidenciadas de este accionar contra la salud, el cuerpo y la seguridad peatonal. En ese sentido, el quebrantamiento de la ley vial asume fallas de adaptabilidad social que comete el accionar y tiende a reincidirlo, lo que conlleva a establecer sanciones y criterios ejemplificadores

En el caso del exceso de velocidad, es una problemática generalizada en los conductores que intentan aprovechar la capacidad de sus vehículos para reducir los tiempos pero que trae implicancias viales en las calles y carreteras (Montoro, Alonso, Esteban y Toledo, 2010). Por ello, se ha establecido un tiempo de velocidad establecido para evitar la incidencia de los accidentes de tránsito.

CAPÍTULO III:

HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1 HIPÓTESIS GENERAL

H0: No existe relación significativa entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima.

HG: Existe relación significativa entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima.

3.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

H1: Existe relación significativa entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima.

H2: Existe relación significativa entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima.

H3: Existe relación significativa entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima.

3.3 DEFINICIÓN CONCEPTUAL Y OPERACIONAL DE LAS VARIABLES

Variable X: Programa de seguridad vial

Para Terrazas (2009) la gestión es definida como acciones operativas coordinadas y orientadas al logro de los propósitos organizacionales que conforman un programa, proyecto de interés estratégico para optimizar la mejora y solución a una problemática identificada. En el caso de seguridad vial se predispone a abordar la realidad contextual entorno al correcto funcionamiento de tránsito y circulación en las vías públicas mediante acciones dirigidas para la concientización de la problemática y búsqueda de soluciones efectivas.

Variable Y: Accidentes de tránsito

La Organización Mundial de la Salud (2021) considera que el accidente de tránsito es un siniestro ocasionado por el efecto de un daño suscitado en la vía pública por parte de un conductor hacia otros conductores o a los peatones. El accidente tiende a vincularse con la contingencia ejecutada que involucra situaciones fatales y daños colaterales como resultado del evento acontecido.

3. 4 CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALA
Variable 1: PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL	Formación vial	Áreas temáticas Conocimientos	1,2,3,4,5,6	Ordinal
	Educación vial	Desarrollo de habilidades Comportamientos humanos	7,8,9,10,11,12,	
	Seguridad vial	Normas Reglamentos Sistema de tránsito	13,14,15,16,17,18,19	
Variable 2: ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Uso de alcohol y drogas	Uso de alcohol cuando se conduce Uso de drogas durante la conducción de vehículos	1,2,3,4,5,6,7	Ordinal
	Fatiga y sueño	Fatiga por exceso de trabajo Conducción en condiciones de sueño	8,9,10,11,12,13,14,15,16	
	Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad	Transgresión a la señalización vial Exceso de velocidad	17,18,19,20,21,22,23,24	
	Comportamientos alterados y distracciones	Conducción bajo los efectos de comportamientos alterados Distracciones por uso de equipos electrónicos Distracción por causa de acompañantes	25,26,27,28,29,30,31,32,33,34,	

CAPÍTULO IV

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Para Hernández y Mendoza (2018) este enfoque cuantitativo utilizó la recolección de información para su posterior análisis para dar respuesta al planteamiento de la problemática identificada. En ese sentido, usa la metodología entorno a las técnicas estadísticas para poder identificar y contrastar la veracidad o no de las hipótesis formuladas en el proceso de investigación.

4.1 TIPO Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN

4.1.1 Tipo de investigación

Este tipo de investigación básica, según Carhuancho, Nolazco, Sicheri, Guerrero y Casana (2019), se caracteriza porque comprende un marco referencial teórico y se mantiene en el mismo con el propósito de acrecentar de forma gradual los conocimientos sin el contraste ni la practicidad de su contenido.

4.1.2 Nivel de investigación

“La investigación fue de nivel descriptivo, debido que se enfocó en la puntualización de las particularidades del grupo poblacional del estudio. Sin lugar a dudas su interés en dar respuesta representativa a la interrogante planteada mediante la determinación efectiva de lo que se pretende describir. Asimismo, es correlacional, porque comprueba a relación entre dos variables” (Palella y Martins, 2017).

4.2 MÉTODOS Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

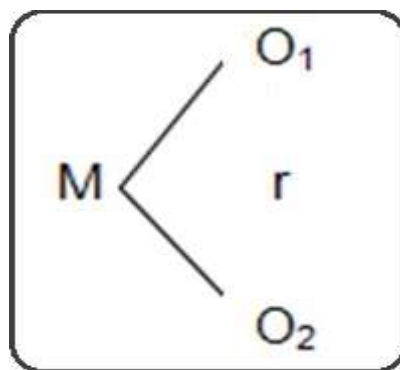
4.2.1 Método de investigación

El método de investigación para este estudio fue el hipotético deductivo, basado en hipótesis que se demostrarán con pruebas de correlación como indica el diseño (Hernández y Mendoza, 2018).

4.2.2 Diseño de la investigación

Según Alán y Cortez (2018) “este diseño no experimental se enmarca en su propósito al conocimiento efectivo de la relación entre las variables de estudio o las categorías respectivas en el estudio y de acuerdo a la realidad problemática”.

“También, es de corte transeccional o transversal ya que se utiliza para realizar estudios de investigación de hechos y fenómenos de la realidad, en un momento determinado de tiempo” (Carrasco, 2013, p.72).



Donde:

M = muestra de investigación

O1 = Programa de Seguridad Vial

O2 = Accidentes de tránsito

R = relaciones entre las variables de estudio

4.3 POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN

4.3.1 Población

“La población es el grupo conformado por personas de un entorno determinado, asimismo involucra casos, situaciones, objetos que se ajustan a criterios establecidos con el objetivo de sistematizar los resultados del estudio”. (Hernández y Mendoza, 2018). La población para este estudio lo conforman 800 conductores.

4.3.2 Muestra

En el caso de la muestra, es aquel segmento poblacional que se selecciona para el estudio respectivo, puesto que representa una parte de la población y es utilizada para recopilar un número determinado sin medir a la población en su conjunto (Soto, 2015). En el caso de la presente investigación, la muestra la conforman 70 conductores que llevaron el programa vial respectivo. Se eligió la muestra a criterio del investigador, por eso el muestreo es no probabilístico por conveniencia (Hernández y Mendoza, 2018).

4.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

4.4.1 Técnica

“Las técnicas de investigación son en realidad método especiales o particulares que se aplican en cada etapa de la investigación científica, cuantitativa o cualitativa, variando en su naturaleza de acuerdo con el enfoque”. (Ñaupas, Mejía, Novoa y Villagómez, 2018: 135)

Técnica de la observación “Esta técnica consiste en captar a través de la visión algunos hechos o situaciones que se produzcan en relación a los objetivos planteados” (Arias, 2012, p.69).

Técnica de la encuesta: “Puntualmente, la encuesta puede definirse como una técnica de investigación social para la indagación, exploración y recolección de datos, mediante preguntas formuladas directa o indirectamente a los sujetos que constituyen la unidad de análisis de estudio investigativo”. (Carrasco, 2013: 314)

4.4.2 Instrumentos

Para Valderrama (2015) “el cuestionario es el conjunto variado de ítems formulados de las variables que son susceptibles de medición. En ese sentido, se obtuvo datos valederos del estudio. También, es importante acotar que estos instrumentos para que sea confiables tiene que mostrar criterios de pertinencia, congruencia y coherencia en concordancia con el planteamiento y las hipótesis planteadas. Los instrumentos fueron dos cuestionarios, dirigidos a conductores infractores; uno mide la gestión del programa de seguridad vial y el otro instrumento mide la percepción de los conductores frente a los accidentes de tránsito”.

4.4.3 Validez y Confiabilidad

Para realizar la validez y llevarla a cabo se buscará el criterio de 3 jueces expertos en el tema investigado, ellos brindaran su opinión sobre la medición de las variables.

La validez se realizó por juicio de expertos, temáticos y metodológicos.

Tabla 1.

Validez de expertos

Nro.	Expertos	Condición	Instrumentos	Criterio
1	Dr. Fernando Alexis Nolazco Labajos	Metodólogo	Cuestionario 1 Cuestionario 2	Aplicable
2	Dr. Jaime Menacho Carhuamaca	Metodólogo	Cuestionario 1 Cuestionario 2	Aplicable
3	Mgr. Ana Lima Escajadillo	Temático	Cuestionario 1 Cuestionario 2	Aplicable

Los expertos determinaron la validez de los dos instrumentos.

“El criterio de confiabilidad del instrumento se determina en la presente investigación, por el coeficiente de Alfa Cronbach, desarrollado por J.L. Cronbach, que requiere de una sola administración del instrumento de medición y produce valores que oscilan entre uno y cero. Es aplicable a escalas de varios valores posibles por, lo que puede ser utilizado para determinar la confiabilidad”.

La confiabilidad se realizó aplicando una prueba piloto y luego se comprueba este indicador con el Alpha de Cronbach.

Tabla 2.

Estadísticas de fiabilidad

Alpha de Cronbach	N de elementos/ítems
,976	19
,862	34

N=20

Los instrumentos, luego de la prueba de Alpha de Cronbach, demuestran una alta confiabilidad.

4.4.4 Procesamiento y análisis de datos

Para el procesamiento de datos, luego de aplicar los instrumentos a la muestra, se introducen los datos a un Excel matriz y luego se procesa en el SPSS 25.

Técnica de Software SPSS versión 25 para validar, procesar y contrastar hipótesis.

- “Estadística Descriptiva: los resultados son presentados en tablas de doble entrada donde se consignan las variables.
- Tabulación de la información recopilada.
- Presentación de gráficos y matriz para identificar informaciones
- Interpretación de resultados.
- El procesamiento de datos se realizó mediante la utilización del programa SPSS versión 25 para Windows, así como Microsoft Excel, habiéndose obtenido resultados similares”.

4.4.5 Ética en la investigación

Zúñiga (2020), “refirió que los aspectos éticos son las normas que debe tener el investigador, es decir, es de suma importancia que de principio hasta a fin de un proceso de investigación se tengan normas éticas, porque evita plagio, divulgación de información, entre otros”. (párr. 3)

La información que se desprenda del cuestionario será protegida, garantizando la confidencialidad y privacidad de la identidad de los sujetos participantes. Quienes obtendrán información completa y detallada acerca de la naturaleza de la investigación, objetivos, métodos, resultados esperados y posibles riesgos. En función de estas razones es que se solicitará la participación voluntaria, para ser encuestadas con el fin de transcribir luego la información recabada. En el rol de investigador responsable muestro mi voluntad para aclarar cualquier duda sobre la investigación a realizada.

En este aspecto, los datos de este estudio son verídicos, se cuenta con el permiso de la entidad que es el contexto de estudio, se indagaron fuentes fidedignas y se utiliza el APA actual.

CAPITULO V: RESULTADOS

5.1. Análisis descriptivo

Tabla 3.

Niveles de evaluación del programa de seguridad vial.

Niveles	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Deficiente	11	15,7
Regular	54	77,1
Eficiente	5	7,1
Total	70	100,0

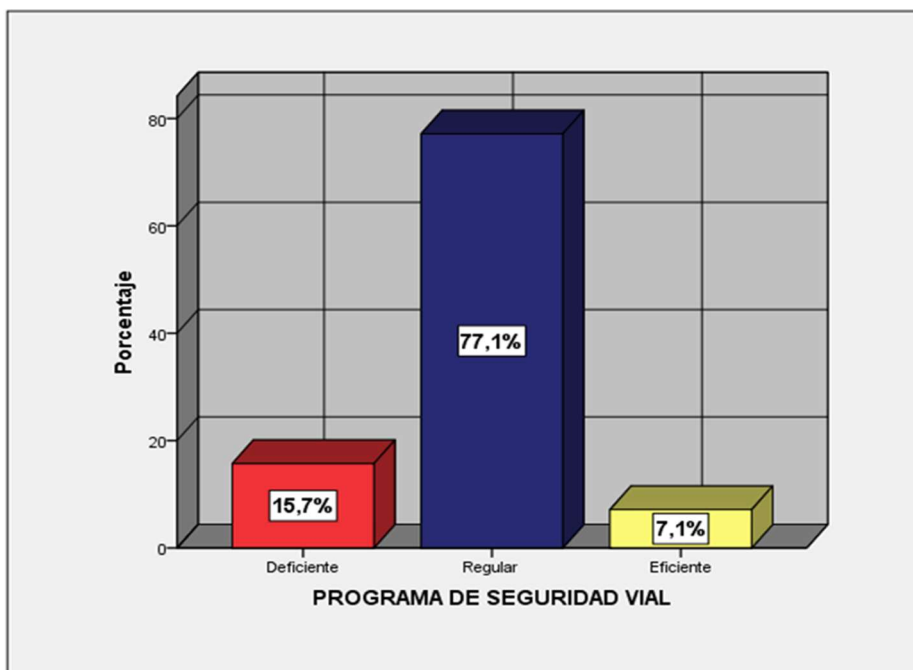


Figura 4. Gráfico de barras del Programa de seguridad vial.

En la tabla y figura se observa, que de los 70 encuestados, el 15,7% de los participantes indican que existe una deficiente programa de seguridad vial; el 77,1% manifiestan un nivel regular y el 7.1% determinan un nivel de eficiente del programa de seguridad vial en Lima.

Tabla 4.

Niveles de evaluación de la formación vial.

Niveles	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Deficiente	8	11,4
Regular	44	62,9
Eficiente	18	25,7
Total	70	100,0

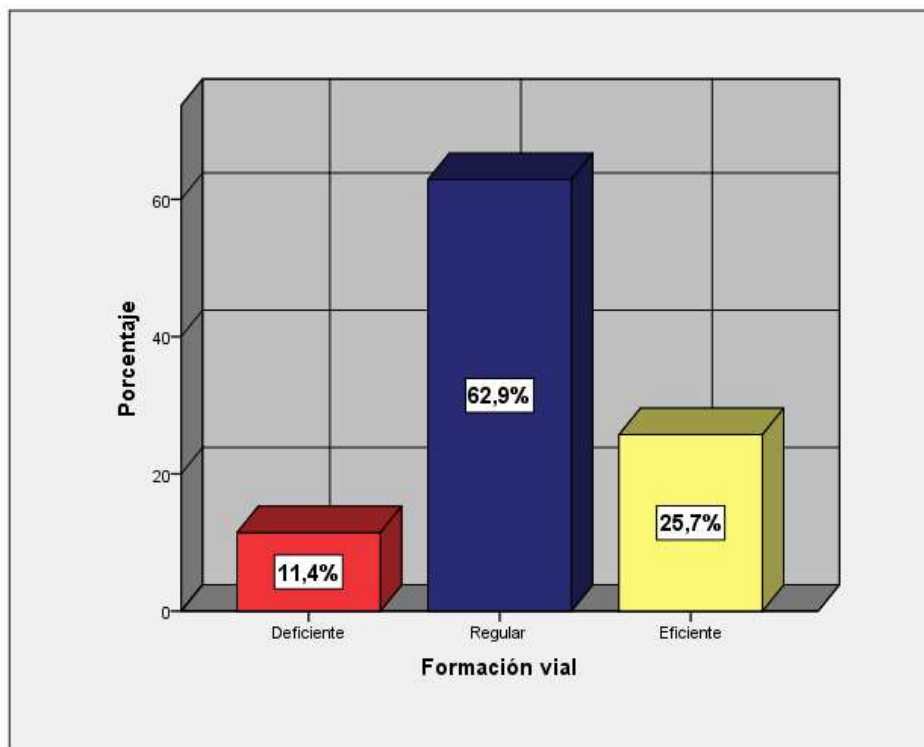


Figura 5. Gráfico de barras de la Formación vial.

En la tabla y figura se observa, que de los 70 encuestados, el 11,4% de los conductores indican que existe una deficiente formación vial; el 62,9% manifiestan un nivel regular y el 25,7% determinan un nivel de eficiente de la formación vial en Lima.

Tabla 5.

Niveles de evaluación de la educación vial.

Niveles	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Deficiente	23	32,9
Regular	39	55,7
Eficiente	8	11,4
Total	70	100,0

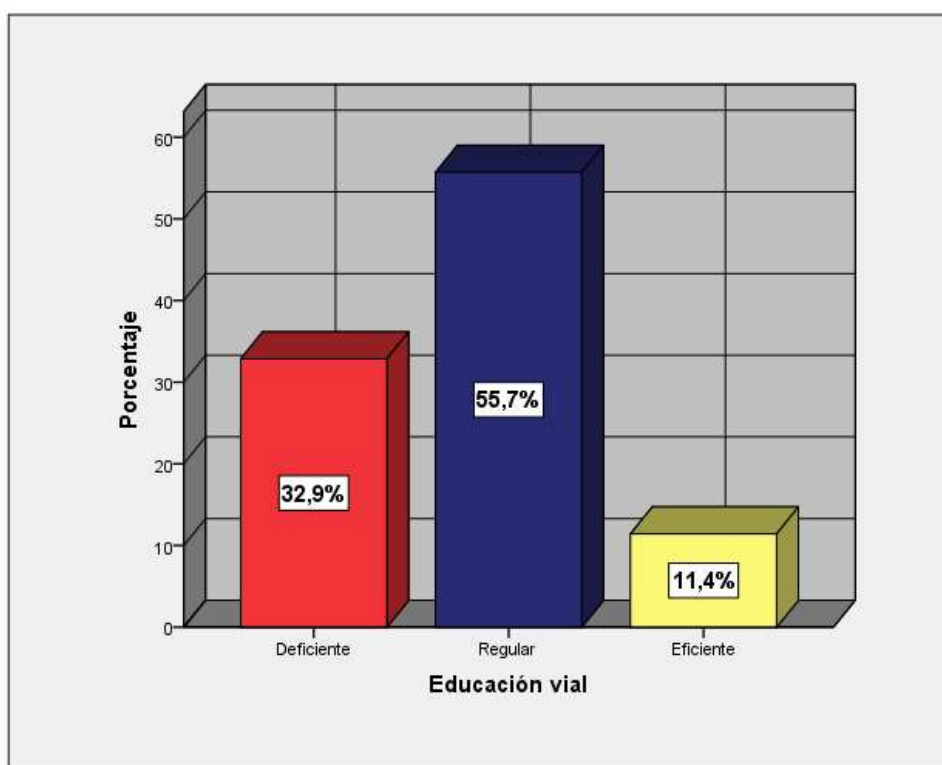


Figura 6. Gráfico de barras de la Educación vial.

En la tabla y figura se observa, que de los 70 encuestados, el 32,9% de los conductores indican que existe una deficiente educación vial; el 55,7% manifiestan un nivel regular y el 11,4% determinan un nivel de eficiente de la educación vial en Lima.

Tabla 6.

Niveles de evaluación de la seguridad vial.

Niveles	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Deficiente	41	58,6
Regular	23	32,9
Eficiente	6	8,6
Total	70	100,0

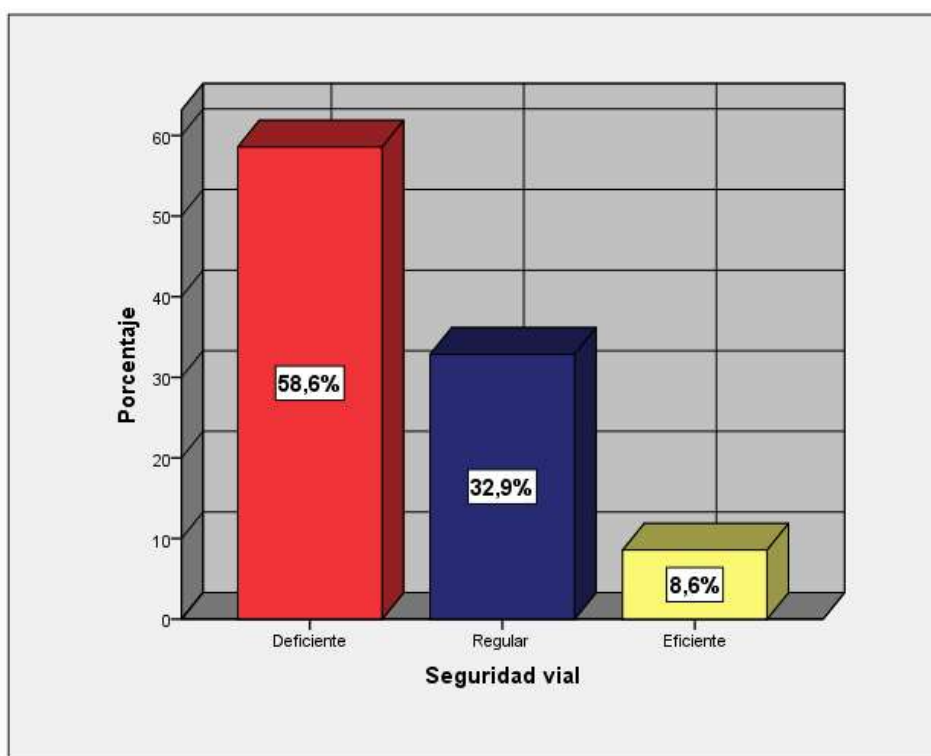


Figura 7. Gráfico de barras de la Seguridad vial

En la tabla y figura se observa, que de los 70 encuestados, el 58,6% de los conductores indican que existe una deficiente seguridad vial; el 32,9% manifiestan un nivel regular y sólo un 8,6% indican un nivel de eficiente de la seguridad vial en Lima.

Tabla 7-

Niveles de evaluación de la percepción de los accidentes de tránsito.

Niveles	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Deficiente	14	20,0
Regular	49	70,0
Eficiente	7	10,0
Total	70	100,0

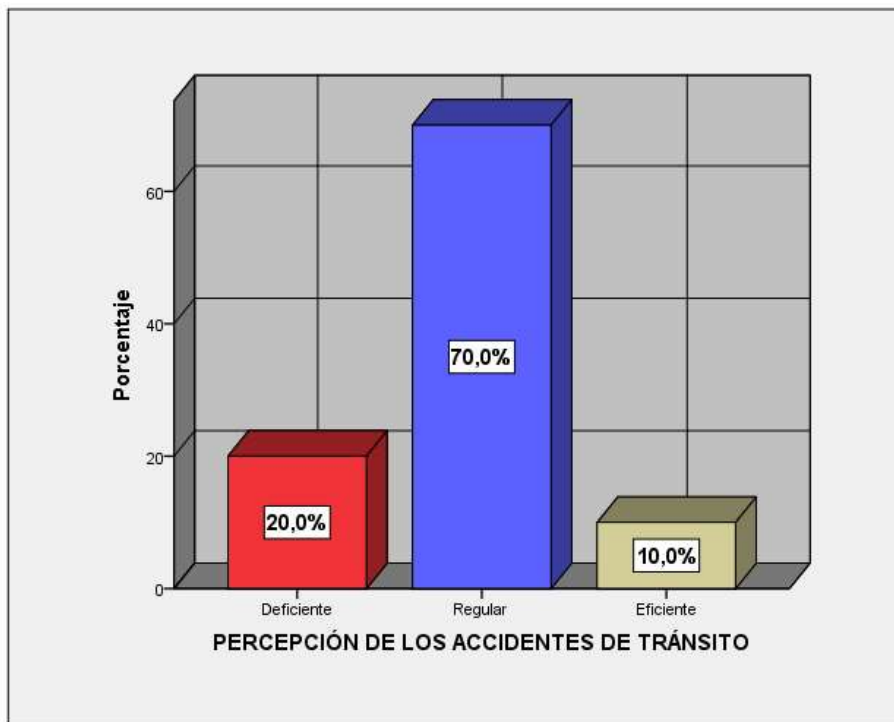


Figura 8. Gráfico de barras de la percepción de los accidentes de tránsito.

En la tabla y figura se observa, que de los 70 encuestados, el 20 % de los conductores indican que existe una deficiente referente a la percepción de los accidentes de tránsito; el 70% manifiestan un nivel regular y el 10% determinan un nivel de eficiente en cuanto a la percepción de los accidentes de tránsito en Lima.

5.2. Análisis inferencial

Resumen de procesamiento de casos

	Válido		Casos Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL	70	100,0%	0	0,0%	70	100,0%
ACCIDENTES DE TRANSITO	70	100,0%	0	0,0%	70	100,0%

Tabla 44
Pruebas de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL	,122	70	,001	,948	70	,001
ACCIDENTES DE TRANSITO	,132	70	,000	,954	70	,002

a. Corrección de significación de Lilliefors

Conclusión:

“Podemos afirmar que las variables Programa de Seguridad Vial y Accidentes de tránsito provienen de una distribución distinta a la normal según el p – valor = ,000 < al $\alpha = 0,05$ después de aplicar la prueba de Kolmogorov-Smirnova para muestras mayores a 50 unidades de análisis, en consecuencia, para realizar el análisis inferencias utilizamos el estadístico de correlación Rho de Spearman”.

Contrastación de la Hipótesis General

H₀: No existe relación significativa entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima.

H_g: Existe relación significativa entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima.

Prueba de correlación: Spearman

Nivel de significancia, $\alpha = 0.05$

Consideración: Acepta la H₀ cuando $p > 0.05$, rechaza la H₀ cuando $p < 0.05$

Tabla 8.

Correlación de Spearman para la contratación de la hipótesis general

		PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	
Rho de Spearman	PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL	Coefficiente de correlación	1,000	,869**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	70	70
	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Coefficiente de correlación	,869**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	70	70

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

Realizada la prueba de contrastación de Rho de Spearman, se obtuvo un nivel de significancia de 0,000; con un coeficiente de correlación de ,869**, rechazándose la hipótesis nula y aceptando la hipótesis general, dado la comprobación de la relación positiva y alta entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima.

Contrastación de la Hipótesis Específica 1

H₀: No existe relación significativa entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima.

H₁: Existe relación significativa entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima.

Prueba de correlación: Spearman

Nivel de significancia, $\alpha = 0.05$

Consideración: Acepta la H₀ cuando $p > 0.05$, rechaza la H₀ cuando $p < 0.05$

Tabla 9.

Correlación de Spearman para la contrastación de la hipótesis específica 1

			Formación vial	ACCIDENTES DE TRÁNSITO
Rho de Spearman	FORMACIÓN VIAL	Coefficiente de correlación	1,000	,516**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	70	70
	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Coefficiente de correlación	,516**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	70	70

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

Realizada la prueba de contrastación de Rho de Spearman, se obtuvo un nivel de significancia de 0,000; con un coeficiente de correlación de ,516**, rechazándose la hipótesis nula y aceptando la hipótesis específica 1, dado la comprobación de la relación positiva y moderada entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima.

Contrastación de la hipótesis Específica 2

H₀: No existe relación significativa entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima.

H₂: Existe relación significativa entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima.

Prueba de correlación: Spearman

Nivel de significancia, $\alpha = 0.05$

Consideración: Acepta la H₀ cuando $p > 0.05$, rechaza la H₀ cuando $p < 0.05$

Tabla 10.

Correlación de Spearman para la contrastación de la hipótesis específica 2

			Educación vial	ACCIDENTES DE TRÁNSITO
Rho de Spearman	EDUCACIÓN VIAL	Coefficiente de correlación	1,000	,804**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	70	70
	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Coefficiente de correlación	,804**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	70	70

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

Realizada la prueba de contrastación de Rho de Spearman, se obtuvo un nivel de significancia de 0,000; con un coeficiente de correlación de ,804**, rechazándose la hipótesis nula y aceptando la hipótesis específica 2, dado la comprobación de la relación positiva y muy alta entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima.

Contrastación de la Hipótesis Específica 3

H2: Existe relación significativa entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima.

H₀: No existe relación significativa entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima.

Prueba de correlación: Spearman

Nivel de significancia, $\alpha = 0.05$

Consideración: Acepta la H₀ cuando $p > 0.05$, rechaza la H₀ cuando $p < 0.05$

Tabla 11.

Correlación de Spearman para la contrastación de la hipótesis específica 3

		Seguridad vial	ACCIDENTES DE TRÁNSITO
Rho de Spearman	SEGURIDAD VIAL	Coefficiente de correlación	,417**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	70
	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Coefficiente de correlación	,417**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	70

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

Realizada la prueba de contrastación de Rho de Spearman, se obtuvo un nivel de significancia de 0,000; con un coeficiente de correlación de ,417**, rechazándose la hipótesis nula y aceptando la hipótesis específica 3, dado la comprobación de la relación positiva y moderada entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima.

CAPÍTULO VI:

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Las instituciones gubernamentales afrontan la problemática del tránsito y sus demás situaciones a través de programas de seguridad vial, orientándose a una perspectiva reconstructiva y de interés hacia la cultura preventiva. Si bien, la formación vial debe partir desde el ámbito socio familiar educativo, es responsabilidad de las autoridades predisponer de diversas actividades que disminuyan las incidencias de transgresión de tránsito y accidentes de tránsito por parte de los conductores y peatones (Delgado, 2021).

En relación a la hipótesis general, que determinó que existe relación entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021; los resultados indican una relación positiva y alta entre ambas variables. Esto implica la importancia de un efectivo programa para conocer, evitar y contrarrestar la percepción de los accidentes de tránsito. Lo expuesto corrobora los estudios de Muñoz (2020) quien concluyó que las normativas jurídicas penales sobre seguridad vial son interpretadas desde la perspectiva del infractor y la víctima, puesto que la sanción en materia de imprudencia en la conducción de vehículos debe ser ejemplificadora. Asimismo, coinciden con la investigación de Gallardo (2016) quien sostuvo que las iniciativas son relevantes para el funcionamiento óptimo de la seguridad vial y las autoridades locales y nacionales son los

responsables en la formulación de políticas públicas pertinentes para evitar los accidentes de tránsito.

Con respecto a la hipótesis específica 1, que indicó que existe relación entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021, los resultados difunden la comprobación de la relación positiva y moderada entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021. Esta información ratifica los estudios de Mejía (2021) quien concluyó que la implementación de medidas y planes pertinentes de índole vial en zonas urbanas coadyuvara a la mejora de la seguridad peatonal. Asimismo, coincide con lo expuesto por Escobedo y Cárdenas (2021) quienes estudiaron la problemática de los accidentes de tránsito a peatones y la seguridad vial, determinando que la atención médica ha sido mayor con la evidencia de los daños paulatinos de la persona accidentada a diferencia de la letalidad que tuvo una menor incidencia en los años abordados en el estudio, esto por la falta de seguridad vial.

La hipótesis específica 2, sostiene que existe relación entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021. Los resultados evidencian un coeficiente de correlación de ,804**, rechazándose la hipótesis nula y aceptando la hipótesis específica 2, dado la comprobación de la relación positiva y muy alta entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima. Esta alta correlación incide en la importancia de la educación vial, que tiende a promover aprendizajes relacionados con los reglamentos de tránsito, actitudes, autoestima, tolerancia y respeto mutuo hacia la conformación de una cultura ciudadana que proteja la integridad de los demás (Arnau y Montané, 2010). Asimismo, este estudio coincide con lo expuesto por Yanes, Haro y Aguirre (2021) quienes explican que un porcentaje mayor a la mitad de los encuestados desconocen los límites del espacio público, así como la desconocen los factores del congestionamiento vehicular, esto a raíz de no desarrollar una educación vial para vivir de manera segura y accesible.

Finalmente, la hipótesis 3, planteó que existe relación entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021. Realizada la prueba de contrastación, se obtuvo un coeficiente de correlación de ,417**, rechazándose la hipótesis nula y aceptando la hipótesis en mención, dado la comprobación de la relación positiva y moderada entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito. Estos resultados coinciden con lo estudiado

por Khan, Muhammad, Hussain, Nasir, Munsif, Imran y Sajjad (2021) quienes evidenciaron que una enseñanza más efectiva y participativa minimizará los accidentes de tránsito y de peatón, puesto que contribuirá a la cultura preventiva vial. Asimismo, constata la investigación de Sangay (2021) quien lo predispuso a abordar la seguridad vial desde la perspectiva real en lugares concurridos de la ciudad de Cajamarca, concluyendo que la implementación y mantenimiento continuo de las vías y la seguridad vial evitaría respectivo en perjuicio de los peatones y vehículos. De la misma manera coincide con los estudios de Chavarry y Príncipe (2021) quienes sostuvieron que el índice de accidentes en la vía tiene como factores de incidencia el desconocimiento de las normativas de tráfico aunado por el hecho de evidenciar daños de infraestructura de las carreteras, y exige la necesidad del reforzamiento de la seguridad vial.

CONCLUSIONES

Primera: Se determinó que existe relación positiva alta y significativa entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, se obtuvo un nivel de significancia de 0,000; con un coeficiente de correlación de ,869**, de esta manera se sostiene la importancia de la gestión de programas y acciones que sobre seguridad vial y su incidencia en la percepción de los accidentes de tránsito, en base a la opinión de los conductores infractores en Lima.

Segunda: Se identificó la relación positiva moderada y significativa que existe entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima, se obtuvo un nivel de significancia de 0,000; con un coeficiente de correlación de ,516**, es así que, la formación vial en cuanto a el conocimiento de las normativas reguladores de tránsito vehicular es fundamental tanto para los conductores como peatones porque incide de manera moderada en la percepción que tienen por los accidentes de tránsito.

Tercera: Se establecer la relación positiva alta y significativa que existe entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima, se obtuvo un nivel de significancia de 0,000; con un coeficiente de correlación de ,804**, es decir que una adecuada educación vial, en materia de normativas de circulación, reglamentos de tránsito, actitudes, autoestima, tolerancia y respeto mutuo hacia la conformación de una cultura tiende a contribuir de manera pertinente a la formación del individuo y su percepción de prevención ante los accidentes de tránsito.

Cuarta: Se precisa la relación positiva moderada y significativa que existe entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, se obtuvo un nivel de significancia de 0,000; con un coeficiente de correlación de ,417**, de esta manera, que el conocimiento y respeto de la seguridad vial, establecido como un proceso de desarrollo de las actividades ciudadanas y la adquisición de hábitos y conductas pertinentes del conductor y peatón inciden en una convivencia ordenada y la percepción adecuada que se tiene por los accidentes de tránsito.

RECOMENDACIONES

Primera: Se recomienda a las instituciones pertinentes del Ministerio de Transportes Y Comunicaciones, insistir en los cursos de capacitación y programas de prevención para los conductores, y no solo para los infractores, sino para los nuevos conductores que logran obtener su brevete.

Segunda: Realizar en coordinación con instituciones educativas más cercanas, campañas de educación y seguridad vial, básicamente para los peatones que son la mayoría de los ciudadanos.

Tercera: Proyectar y difundir propagandas y materiales virtuales, sobre la prevención, riesgos y consecuencias de los accidentes de tránsito.

Cuarta: Siendo la seguridad vial tarea de todos, hacer un estudio de las diversas zonas propensas a los accidentes de tránsito, y buscar los medios pertinentes para disminuir esta situación, a través de acciones que involucren la seguridad, educación y formación vial de todos los ciudadanos, sean conductores o peatones.

FUENTES DE INFORMACIÓN

- Alan, D., & Cortez, L. (2018). *Procesos y Fundamentos de la Investigación Científica*. Editorial UTMACH
- Arbous. A.G. & Kerrich, J.E. (1951). Accident statistics and the concept of accident proneness. *Biometrics*. 7: 340-432.
- Arnau, L., & Montané, J. (2010). Educación vial y cambio de actitudes: algunos resultados y líneas de futuro. *Educar*, 46, 43-56. <https://www.redalyc.org/pdf/3421/342130835004.pdf>
- Assailly, J.P. (2007). *Driver Training and Green driving in Europe: ¿where are going to?* INRETS
- Brady, J.E., & Ly, G. (2012). Prevalence of alcohol and other drugs in fatally injured drivers. *Addiction*, 108, 104–114. [https://doi.org/10.1111 / j.1360-0443.2012.03993.x](https://doi.org/10.1111/j.1360-0443.2012.03993.x)
- Carhuanchu, I., Nolasco, F., Sicheri, L., Guerrero, M., & Casana, K. (2019). *Metodología para la investigación holística*. UIDE. <https://repositorio.uide.edu.ec/handle/37000/3893>
- Carro, E., Hernández, N., & Sahagún, A. (2014). Psicología del tránsito en México: Revisión de publicaciones en revistas científicas mexicanas. *Revista de Psicología y Ciencias del Comportamiento*, 5(1), 24- 35. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5925163.pdf>.
- Castaño, L. (2021). *Sistema alternativo de financiamiento para la gestión de la movilidad y seguridad vial* [Tesis de Maestría. Universidad de Los Andes. Colombia]. <http://hdl.handle.net/1992/50713>
- Chavarry, C., & Príncipe, G. (2021). Manual de seguridad vial para aumentar los niveles de infraestructura en las carreteras del Perú. *Pro Sciences: Revista De Producción, Ciencias E Investigación*, 5(38), 179–196. <https://doi.org/10.29018/issn.2588-1000vol5iss38.2021pp179-196>
- Chávez, E., & Cabrera, V. (2018). *Nivel de conocimiento de las señales de tránsito y la prevención de los accidentes en la provincia de Bongará – Amazonas* [Tesis de

Maestro. Universidad Cesar Vallejo. Lima].
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/31806>

Chia, L., & Huamani, S. (2010). *Accidentes de Tránsito en el Perú: ¿Casualidad o Causalidad?*, Cuadernos de Infraestructura e Inclusión Social.
<https://es.scribd.com/document/384357279/Fatores-de-Accidente-de-Transito>

Congreso de la República (1993). *Constitución Política del Perú*. Fondo Editorial del Congreso.

Decreto Supremo N° 013-2007-MTC, que aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial. Diario Oficial El Peruano (2007). <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/308753-013-2007-mtc>

Decreto Supremo N° 023-2008-MTC. Que modifica la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Diario Oficial El Peruano (2008).

Decreto Supremo N° 021-2018-MTC. Que modifica la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Diario Oficial El Peruano (2008).

Decreto Supremo N° 016-2009-MTC. Que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito o Código de Tránsito. Diario Oficial El Peruano (2009).
<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9897-016-2009-mtc>

Decreto Supremo 023-2021-MTC. Que aprueba la modificación del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC <https://www.gob.pe/de/institucion/pcm/normas-legales/1682250-023-2021-pcm>

Delgado, C. (2021). Doctrina legal de los delitos contra la seguridad vial. *Tráfico y seguridad vial*, 11, 259-269.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7826653>

Díaz Escobar, C. J. (2017). *Factores de riesgo que afectan la severidad de los accidentes de tráfico en áreas urbanas. El caso de Cartagena, Colombia*. [Tesis de Maestría. Universidad del Norte. Barranquilla]. <http://hdl.handle.net/10584/8207>

- Escobedo, E. & Cárdenas, J. (2021). Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito. Hospital Regional Docente de Trujillo 2016 – 2018. *Revista Médica de Trujillo*, 16(1), 38-46. <http://dx.doi.org/10.17268/rmt.2020.v16i01.08>
- Farners, M. (1995). Educación vial en la prevención de la accidentabilidad. *Anuario de Psicología* (65), 185-190. <https://www.raco.cat/index.php/AnuarioPsicologia/article/download/61288/8892>
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (1975). *Belief, Attitude, Intention And Behavior: An introduction to theory and research*. Addison-Wesley
- Fuller, R. (1986). Reflections on risk homeostasis theory. En B. Brehmer, Jungerman, Lourens y Sevon (Eds.), *New directions in research on decision making*. Elsevier.
- Gallardo, G. (2016). *La seguridad vial en el Perú* [Tesis de Máster. Universidad de Piura. Perú]. <https://hdl.handle.net/11042/2860>
- Gardner, H. (1983). *Frames of Mind: The Theory of Multiple Intelligences*. Basic Books
- Giménez, J., Motos, P., & Cortés, M.T. (2014). Factores asociados en la relación alcohol-conducción en jóvenes conductores. *Salud y drogas*, 14(1), 15-26. <https://www.redalyc.org/pdf/839/83931686002.pdf>
- Gutiérrez, J., Willians, Ó., & Lobos, M. (2017). *El comportamiento agresivo al conducir*. Publicaciones de la Universidad Tecnológica del Perú
- Heinrich, W.H., Petersen, D., & Roos, N. (1980). *Industrial accident prevention*. Mc Graw Hill.
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativas, cualitativas y mixtas*. Editorial Mc Graw Hill Education
- Horsnell, G., Senserrick, T., & Twisk, D. (2021). Developing a Scaffolded, Structured Approach to Road Safety Education in Schools. *Journal of Road Safety*, 32(2), 41-48. <https://doi.org/10.33492/JRS-D-20-00260>
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. Transportation Research Part F: *Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135-150. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2003.11.003>

- Jariot, M., & Montané, J. (2009). Actitudes y velocidad en jóvenes. Aplicación de un programa de Educación Vial. *Relieve*, 15(1), 1-28. <https://www.redalyc.org/pdf/916/91612922003.pdf>
- Khan, N., Muhammad, K., Hussain, T., Nasir, M., Munsif, M., Imran, A.S., & Sajjad, M. (2021). An Adaptive Game-Based Learning Strategy for Children Road Safety Education and Practice in Virtual Space. *Sensors*, 21, 3661, 1-21. <https://doi.org/10.3390/s21113661>
- López, G. (2021). Actuaciones de seguridad vial en ámbito urbano: itinerarios ciclistas. *Riunet*, 1, 1-8. <http://hdl.handle.net/10251/167517>
- Mamani, J. (2021). *Reducción del límite de alcohol para disminuir el alto índice de delitos cometidos por personas en estado de ebriedad en el art.274 del código penal*. [Tesis de Maestría. Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo. Lambayeque]. <https://hdl.handle.net/20.500.12893/9434>
- Manso, V., & Castaño, M (Coords) (2008). *Educación y Seguridad Vial. La aportación de los agentes sociales en la movilidad segura*. Trafico Vial.
- Martínez, T., & Fernández Alba, A. (2002). Creencias sobre los efectos de las sustancias psicoactivas sobre la conducción de vehículos en consumidores de drogas. *Psicopatología clínica, legal y forense*, 2(2), 23-38.
- Mejía, A. (2021). *Análisis para la mejora de la seguridad vial urbana en Honduras: Propuesta de Implementación de micro medidas en la infraestructura de una rotonda en la ciudad de Tegucigalpa*. [Tesis de Master. Universidad Politécnica de Catalunya. España]. <http://hdl.handle.net/2117/339748>
- Miguez, J., Godoy del Sol, H., Ortis, M. (2010). Caracterización de la mortalidad por accidentes de tránsito con participación de ciclos: un problema socio médico. *MediSur*. 8(4), 57-62. http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S1727-897X2010000400009&script=sci_abstract
- Ministerio del Interior de España (2014). *Factores de riesgo vial: La fatiga*. MIE-Dirección General del Trafico.

- Ministerio de Educación del Perú (2013). *Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de secundaria*. Minedu. <http://repositorio.minedu.gob.pe/handleMINEDU/5651>
- Ministerio de Educación del Perú (2008). *Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de secundaria*, Minedu. <http://repositorio.minedu.gob.pe/handleMINEDU/5651>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (2016). *Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao: propuesta conceptual*. MTC. <https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/index.html>
- Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C., & Toledo, F. (2010). *Manual de seguridad vial: el factor humano*. Barcelona.
- Moreno, N., & Duran, N. (2018). Indicadores psicológicos en la conducta transgresora de normas de tránsito. *Investigación y Desarrollo*, 26(1), 140-161. <https://www.redalyc.org/journal/268/26859569007/html/>
- Moreno, M., Monge, D. (2011). Actitudes hacia comportamientos protectores y de riesgo en conductores costarricenses *Revista Costarricense de Psicología*, 30, 45-46, 35-49. <https://www.redalyc.org/pdf/4767/476748709006.pdf>
- Muñoz, O. (2021). Delitos de homicidio y lesiones por imprudencia en el ámbito de la seguridad vial. Evolución y práctica de la modificación introducida por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación del Código Penal. *Cuadernos del Marqués de San Adrián: Revista de humanidades*, 13, 67-80. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7878012>
- Organización Mundial de la Salud (2021). *Traumatismos causados por el tránsito*. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Organización de las Naciones Unidas (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. ONU.
- Palella, S., & Martins, F. (2017). *Metodología de la investigación cuantitativa*. Fedupel.

- Pico, M., Gonzales, R., & Noreña, O. (2011). Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública. *Hacia la promoción de la Salud*, 16(2), 190-204. <http://www.scielo.org.co/pdf/hpsal/v16n2/v16n2a14.pdf>
- Portocarrero, G. (2001). *La transgresión como forma específica de goce del mundo criollo: Red para el desarrollo de las ciencias sociales*. PUCP.
- Resolución Suprema N° 255-77-TD. Que dispone la celebración de la semana de la educación vial
- Rey de Castro, J., & Rosales, E. (2010). Monitoreo del sueño en conductores de ómnibus y camiones: factor relevante a considerar para la renovación de la licencia de conducir. *Rev Perú Med Exp Salud Publica*, 27(2), 260-66. <http://www.scielo.org.pe/pdf/rins/v27n2/a16v27n2.pdf>
- Rozo, E., & Pérez, B. (2021). Decálogo de seguridad vial para la disminución de los riesgos en el personal operativo conductor de motocicleta, de una empresa ubicada en Norte de Santander, Cúcuta-Colombia. *Aibi Revista De investigación, administración E ingeniería*, 9(2), 40-52. <https://doi.org/10.15649/2346030X.779>
- Sangay, H. (2021). *Incidencia de las características de las vías avenida independencia - jirón sucre en la seguridad vial, Cajamarca – 2018*. [Tesis de Maestro. Universidad Nacional de Cajamarca. Perú]. <http://repositorio.unc.edu.pe/handle/UNC/4337>
- Shure, M. & Spivack, G. (1974) *Preschool interpersonal problem-solving (PIPS) test: Manual*. Department of Mental Health Sciences, Hahnemann Community Mental Health/Mental Retardation Center
- Sivak M, & Tsimhoni O. (2008). Improving Traffic Safety: conceptual considerations for successful action. *Journal of Safety Research*, 39, 453-457. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2008.08.002>
- Soto, R. (2015). *La tesis de maestría y doctorado en 4 pasos*. Colección Nuevo Milenio.
- Tanikawa, K., & Paz, D. (2021). El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro. *Boletín de Ciencias de la Tierra*. 50, 33-38. <https://doi.org/10.15446/rbct.n50.94842>

- Tencio, C. (2008). Una Alternativa para la formación vial. *Revista Educación*, 32(1), 13-26. <https://www.redalyc.org/pdf/440/44032103.pdf>
- Terrazas, R. (2009). Modelo conceptual para la gestión de proyectos. *Perspectivas*, 24, 165-188. <https://www.redalyc.org/pdf/4259/425942160009.pdf>
- Thigpen, C., & Handy, S. (2018). Driver's licensing delay: a retrospective case study of the impact of attitudes, parental and social influences, and intergenerational differences. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 111, 24-40. <https://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2018.03.002>
- Tregear, S., Reston, J., Schoelles, K., & Phillips, B. (2009). Obstructive sleep apnea and risk of motor vehicle crash: systematic review and meta-analysis. *Journal Clin Sleep Med*, 5(6), 573-81. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/20465027/>
- Trujillo, I., Gutiérrez E., Giraldo, E., Grisales, G., & Agudelo A. (2019). Lesiones por accidentes de tránsito en una institución de salud en el municipio de Pereira entre los años 2014-2017. *Univ. Salud*, 21(1), 8-18. <http://dx.doi.org/10.22267/rus.192101.135>
- Valderrama, S. (2015). *Pasos para elaborar proyectos de investigación científica cuantitativa, cualitativa y mixta*. (3a edición). San Marcos.
- Valenzuela, L. M., & Talavera, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes. *EURE (Santiago)*, 41(123), 5-27. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000300001>
- Yanes, C., Haro, D., & Aguirre, L. (2021). Análisis de la seguridad vial de los peatones en la ciudad de Babahoyo, Ecuador, 2020. *Dom. Cien*, 7(1), 412-431. <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v7i1.1650>
- Zapata, G. (2019). *Motivaciones psicosociales y patrones de conducta en conductores de una empresa de transportes de Chiclayo* [Tesis de Titulación. Universidad Señor de Sipán. Pimentel. Perú]. <https://hdl.handle.net/20.500.12802/5949>

ANEXOS

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: “PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE INFRACTORES SEGÚN MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, LIMA 2021”

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES E INDICADORES		METODOLOGIA
<p>Problema general ¿Cuál es la relación que existe entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021?</p> <p>Problemas específicos ¿Cuál es la relación que existe entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021? ¿Cuál es la relación que existe entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021? ¿Cuál es la relación que existe entre la seguridad vial y los accidentes de</p>	<p>Objetivo general Determinar la relación entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021.</p> <p>Objetivos específicos Identificar la relación que existe entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021. Establecer la relación que existe entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021. Precisar la relación que existe entre la</p>	<p>Hipótesis general Hg: Existe relación entre el programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021.</p> <p>Hipótesis específicas H1: Existe relación entre la formación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021. H2: Existe relación entre la educación vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021. H3: Existe relación entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021.</p>	<p>VARIABLE (1): PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL</p> <p>VARIABLE (2): ACCIDENTES DE TRÁNSITO</p>	<p>Formación vial</p> <p>Educación vial</p> <p>Seguridad vial</p> <p>Uso de alcohol y drogas</p> <p>Fatiga y sueño</p>	<p>Áreas temáticas Conocimientos</p> <p>Desarrollo de habilidades Comportamientos humanos</p> <p>Normas Reglamentos Sistema de tránsito</p> <p>Uso de alcohol cuando se conduce Uso de drogas durante la conducción de vehículos</p> <p>Fatiga por exceso de trabajo Conducción en condiciones de sueño</p>	<p>TIPO DE INVESTIGACIÓN: Básica</p> <p>NIVEL DE INVESTIGACION: Descriptivo</p> <p>METODO DE LA INVESTIGACION Hipotético deductivo</p> <p>DISEÑO DE LA INVESTIGACION: No Experimental</p> <p>POBLACIÓN: Conductores de Lima</p> <p>MUESTRA: 70 conductores infractores</p> <p>TECNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS:</p> <p>INSTRUMENTO:</p>

<p>tránsito en Lima, 2021?</p>	<p>seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima, 2021.</p>			<p>Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad</p> <p>Comportamientos alterados y distracciones</p>	<p>Transgresión a la señalización vial</p> <p>Exceso de velocidad</p> <p>Conducción bajo los efectos de comportamientos alterados</p> <p>Distracciones por uso de equipos electrónicos</p> <p>Distracción por causa de acompañantes</p>	<p>Cuestionario</p> <p>ESTADÍSTICO: Alpha de Cronbach Rho Spearman</p>
--------------------------------	---	--	--	--	---	--

INSTRUMENTOS 1

CUESTIONARIO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS DE ESTUDIO DIRIGIDO A CONDUCTORES INFRACTORES

INSTRUCCIONES: Estimado conductor a continuación usted encontrará un conjunto de afirmaciones, a las que deberá responder con la mayor sinceridad, para lo cual rogamos coloque una (X) en el recuadro correspondiente de acuerdo a los siguientes enunciados. No existe respuesta correcta o Incorrecta. Tómese su tiempo:

Nada	Poco	Regular	Lo necesario	Mucho
1	2	3	4	5

Nº.	ÍTEMS	1	2	3	4	5
1	¿Conoce usted sobre temas de seguridad vial?					
2	¿En el trabajo diario aplica usted sus conocimientos de seguridad vial?					
3	¿Considera usted que los demás conductores aplican sus conocimientos de seguridad vial?					
4	¿En la conducción diaria por su ruta le ceden el paso vehicular?					
5	¿En la conducción diaria por su ruta le cerraron el paso vehicular?					
6	¿Considera usted que las entidades gubernamentales están interesadas en capacitar y educar al sector transporte urbano?					
7	¿Conoce usted todos sus deberes y derechos como prestador de servicio de transporte urbano?					
8	¿Durante el día conduciendo observa usted que los demás conductores de transporte urbano realizan maniobras temerarias al conducir?					

9	¿Durante el día conduciendo realiza usted maniobras temerarias al conducir?					
10	¿Considera usted que en la conducción diaria es necesario realizar maniobras temerarias en la ruta?					
11	¿Durante el día conduciendo observa usted que los demás conductores superan los límites de velocidad establecidos?					
12	¿Durante el día conduciendo supera usted los límites de velocidad establecidos?					
13	¿El tiempo establecido por la empresa para circular la ruta establecida provoca que se superen los límites de velocidad establecidos en la ruta?					
14	¿Durante el día conduciendo transita usted con sus puertas abiertas?					
15	Ir “sacando la parte delantera del vehículo” en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarlo pasar.					
16	¿Durante el día conduciendo observa usted que los demás transportistas de servicio urbano no respetan los paraderos establecidos?					
17	¿Durante el día conduciendo respeta usted los paraderos establecidos?					
18	¿Considera usted que sus compañeros del servicio de transporte urbano respetan las señales de tránsito?					
19	¿Durante el día conduciendo observa usted que los demás transportistas de servicio urbano transitan con sus puertas abiertas?					

Muchas gracias

INSTRUMENTOS 2

CUESTIONARIO SOBRE LA PERCEPCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

INSTRUCCIONES: Estimado conductor a continuación usted encontrará un conjunto de afirmaciones, a las que deberá responder con la mayor sinceridad, para lo cual rogamos coloque una (X) en el recuadro correspondiente de acuerdo a los siguientes enunciados. No existe respuesta correcta o Incorrecta. Tómese su tiempo:

Nada	Poco	Regular	Lo necesario	Mucho
1	2	3	4	5

N°	ITEMS	1	2	3	4	5
1	¿Olvido alguna vez donde dejo el vehículo en un estacionamiento?					
2	¿Se da cuenta de la presencia de nuevas señales de tránsito en una vía por la que se conduce habitualmente?					
3	¿Se pasó alguna vez una salida o entrada en una vía y se vio obligado a dar un rodeo más largo?					
4	¿Le paso alguna vez que, teniendo un destino determinado, darse cuenta de repente se estaba dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted?					
5	¿Enciende sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa?					
6	¿Pensando en otras cosas, entrar en un ovalo circulando por un carril inadecuado?					
7	¿Retrocediendo, golpear contra algo que no se había visto?					
8	¿Circula superando los límites de velocidad en una zona residencial?					
9	¿No se dio cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal?					

10	¿Después de conducir durante un rato, darse cuenta que no tiene un claro recuerdo del camino recorrido y lo que ha sucedido durante el trayecto?					
11	¿Al realizar un giro, estuvo a punto de colisionar con otro vehículo que apareció a nuestro lado?					
12	¿Mira el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.?					
13	¿Condujo alguna vez aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol?					
14	¿Hace caso de los límites de velocidad señalizados en la vía?					
15	¿Se equivoca de salida en un ovalo por no haber prestado la atención debida a la señalización?					
16	¿Considera correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento?					
17	¿Dándose cuenta de que el carril por el que se circula desaparece y se junta con otro, no cambia de carril hasta el último momento?					
18	¿Circula cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia?					
19	¿Va a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada?					
20	¿Salir de un semáforo que se ha puesto en verde y darse cuenta de repente que se lleva una velocidad que no es la apropiada?					
21	¿Invadió el carril contrario para agilizar su viaje?					
22	¿Le sucedió alguna vez, no ver una señal de “ceda el paso” y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia?					
23	¿Meter carro en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarlo pasar?					
24	¿Cruzo una intersección a pesar de haber visto que el semáforo está en rojo?					
25	¿Pasa por alto los límites de velocidad a fin de no quedarse retrasado					

	respecto al flujo vehicular?					
26	¿Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea?					
27	¿Toca el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la vía?					
28	¿En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una vía principal, estar tan pendiente de los vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante?					
29	¿Tiene la costumbre de manifestar su antipatía u hostilidad un tipo particular de usuario?					
30	¿Adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste está señalizando su intención de girar a la izquierda?					
31	¿Se pega mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte?					
32	¿Acelera usted bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de lucirse?					
33	¿Enfadado por la acción de otro conductor, lo persigue con la intención de expresarle su molestia?					
34	¿Le incomoda que otros conductores lo pasen en la vía?					

Muchas gracias

VALIDACIONES



FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO 1 (EXPERTO 1)

1. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: Nolazco Labajos, Fernando Alexis
 1.2 Grado académico: Doctor
 1.3 Cargo e institución donde labora: Universidad Norbert Wiener
 1.4 Título de la investigación: "PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE INFRACTORES SEGÚN MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES LIMA, 2021"
 1.5 Autor del instrumento: Gisela Rivas Villantoy
 1.6 Maestría / Doctorado / Mención: Maestría
 1.7 Nombre del instrumento: CUESTIONARIO PARA LA RECOLECCION DE DATOS DE ESTUDIO DIRIGIDO A CONDUCTORES INFRACTORES.

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS/CUANTITATIVOS	DEFICIENTE 0-20%	REGULAR 21-40%	BUENO 41-60%	MUY BUENO 61-80%	EXCELENTE 81-100%
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado				X	
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas observables				X	
3. ACTUALIDAD	Adecuando 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 respinde al propósito del estudio				X	
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías				X	
SUB TOTAL						
TOTAL					80%	

VALORACION CUANTITATIVA (Total x 0,20): 80 %

VALORACION CUALITATIVA: Muy buena

OPINION DE APLICABILIDAD:

Instrumento aplicable

Lugar y fecha: Lima, 1 de diciembre del 2021



 Dr. Fernando Alexis Nolazco Labajos
 DNI: 40086182

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO 2 (EXPERTO 1)

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: Nolazco Labajos, Fernando Alexis
 1.2 Grado académico: Doctor
 1.3 Cargo e institución donde labora: Universidad Norbert Wiener
 1.4 Título de la investigación: "PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE INFRACTORES SEGÚN MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES LIMA, 2021"
 1.5 Autor del instrumento: Gisela Rivas Villantey
 1.6 Maestría / Doctorado / Mención: Maestría
 1.7 Nombre del instrumento: CUESTIONARIO SOBRE LA PERCEPCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS CUANTITATIVOS	DEFICIENTE 0-20%	REGULAR 21-40%	BUENO 41-60%	MUY BUENO 61-80%	EXCELENTE 81-100%
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado				X	
2. OBJETIVIDAD	Esta 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 estado				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 posturas en la investigación y construcción de teorías				X	
SUB TOTAL						
TOTAL					80%	

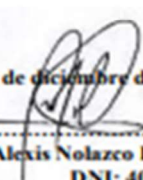
VALORACION CUANTITATIVA (Total x 0.20): 80 %

VALORACION CUALITATIVA: Muy buena

OPINION DE APLICABILIDAD:

Instrumento aplicable

Lugar y fecha: Lima, 1 de diciembre del 2021



Dr. Fernando Alexis Nolazco Labajos
DNI: 40086182

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO (EXPERTO 2)

1. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: Menacho Carhuamaca, Jaime David
 1.2 Grado académico: Doctor
 1.3 Cargo e institución donde labora: Universidad Nurbert Wiener
 1.4 Título de la investigación: "PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE INFRACTORES SEGÚN MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES LIMA, 2021"
 1.5 Autor del instrumento: Gisela Rivas Villantoy
 1.6 Maestría / Doctorado / Mención: Maestría
 1.7 Nombre del instrumento: CUESTIONARIO PARA LA RECOLECCION DE DATOS DE ESTUDIO DIRIGIDO A CONDUCTORES INFRACTORES

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS/CUANTITATIVOS	DEFICIENTE 0-20%	REGULAR 21-40%	BUENO 41-60%	MUY BUENO 61-80%	EXCELENTE 81-100%
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado				X	
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas observables				X	
3. ACTUALIDAD	Adecuando al alcance de ciencia y tecnología				X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica				X	
5. SUFICIENCIA	Cubre 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 pistas en la investigación y construcción de teorías				X	
SUB TOTAL						
TOTAL					80%	

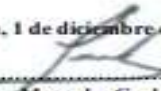
VALORACIÓN CUANTITATIVA (Total x 0.20): 80 %

VALORACION CUALITATIVA: Muy buena

OPINION DE APLICABILIDAD:

Instrumento aplicable

Lugar y fecha: Lima, 1 de diciembre del 2021



 Dr. Jaime Menacho Carhuamaca
 DNI:

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO 2(EXPERTO 2)

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: **Menacho Carhuamaca, Jaime David**
 1.2 Grado académico: **Doctor**
 1.3 Cargo e institución donde labora: **Universidad Norbert Wiener**
 1.4 Título de la investigación: **"PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE INFRACTORES SEGÚN MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES LIMA, 2021"**
 1.5 Autor del instrumento: **Gisela Rivas Villantoy**
 1.6 Maestría / Doctorado / Mención: **Maestría**
 1.7 Nombre del instrumento: **CUESTIONARIO SOBRE LA PERCEPCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS/CUANTITATIVOS	DEFICIENTE 0-20%	REGULAR 21-40%	BUENO 41-60%	MUY BUENO 61-80%	EXCELENTE 81-100%
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado					X
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas observables					X
3. ACTUALIDAD	Adecuando 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
SUB TOTAL						
TOTAL						90%


VALORACION CUANTITATIVA (Total x 0.20): 90 %

VALORACION CUALITATIVA: Excelente

OPINION DE APLICABILIDAD:

Instrumento aplicable

Lugar y fecha: Lima, 1 de diciembre del 2021



Dr. Jaime Menacho Carhuamaca
 DNI:

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO I (EXPERTO 3)

I. DATOS GENERALES

- I.1 Apellidos y nombres del experto: Lima Escajadillo, Ana Milagros
 I.2 Grado académico: Magister
 I.3 Cargo e institución donde labora: Capacitadora y asesora en QCO S.A.C.
 I.4 Título de la investigación: "PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE INFRACTORES SEGÚN MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES LIMA, 2021"
 I.5 Autor del instrumento: Gisela Rivas Villantoy
 I.6 Maestría / Doctorado / Mención: Maestría
 I.7 Nombre del instrumento: CUESTIONARIO PARA LA RECOLECCION DE DATOS DE ESTUDIO DIRIGIDO A CONDUCTORES INFRACTORES.

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS/CUANTITATIVOS	DEFICIENTE 0-20%	REGULAR 21-40%	BUENO 41-60%	MUY BUENO 61-80%	EXCELENTE 81-100%
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado				X	
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas observables				X	
3. ACTUALIDAD	Adecuando 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	
SUB TOTAL						
TOTAL					80%	

VALORACION CUANTITATIVA (Total x 0.20): 80 %

VALORACION CUALITATIVA: Muy buena

OPINION DE APLICABILIDAD:

Instrumento aplicable

Lugar y fecha: Lima, 1 de diciembre del 2021



Mgr. Ana Lima Escajadillo
DNI: 72180632

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO 2(EXPERTO.3)

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: Lima Escajadillo, Ana Milagros
 1.2 Grado académico: Magister
 1.3 Cargo e institución donde labora: Capacitadora y asesora en QCO S.A.C
 1.4 Título de la investigación: "PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE INFRACTORES SEGÚN MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES LIMA, 2021"
 1.5 Autor del instrumento: Gisela Rivas Villantoy
 1.6 Maestría / Doctorado / Mención: Maestría
 1.7 Nombre del instrumento: CUESTIONARIO SOBRE LA PERCEPCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS/CUANTITATIVOS	DEFICIENTE 0-20%	REGULAR 21-40%	BUENO 41-60%	MUY BUENO 61-80%	EXCELENTE 81-100%
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado					X
2. OBJETIVIDAD	Esta 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. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio					X
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas puntas en la investigación y construcción de teorías					X
SUB-TOTAL						X
TOTAL						95%

VALORACION CUANTITATIVA (Total x 0.20): 95 %

VALORACION CUALITATIVA: Muy buena

OPINION DE APLICABILIDAD:

Instrumento aplicable

Lugar y fecha: Lima, 1 de diciembre del 2021



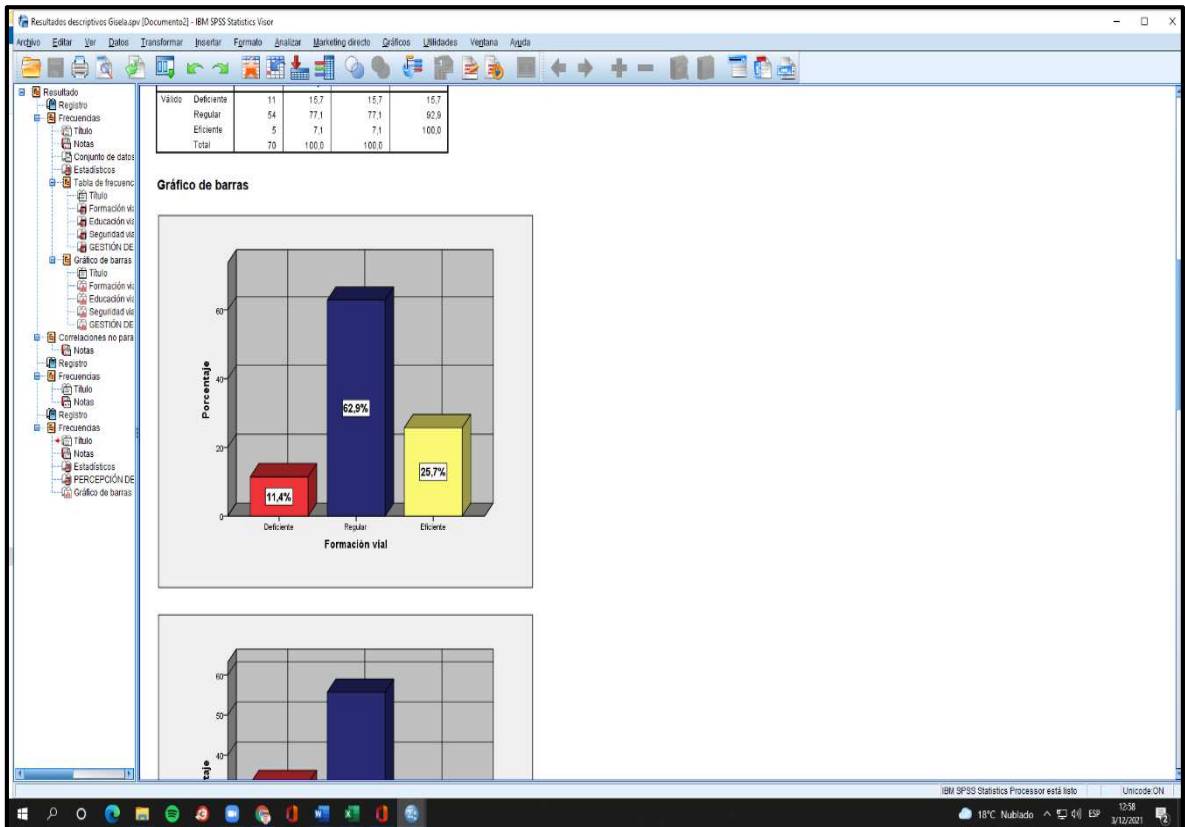
Mgtr. Ana Lima Escajadillo
DNI: 72180632

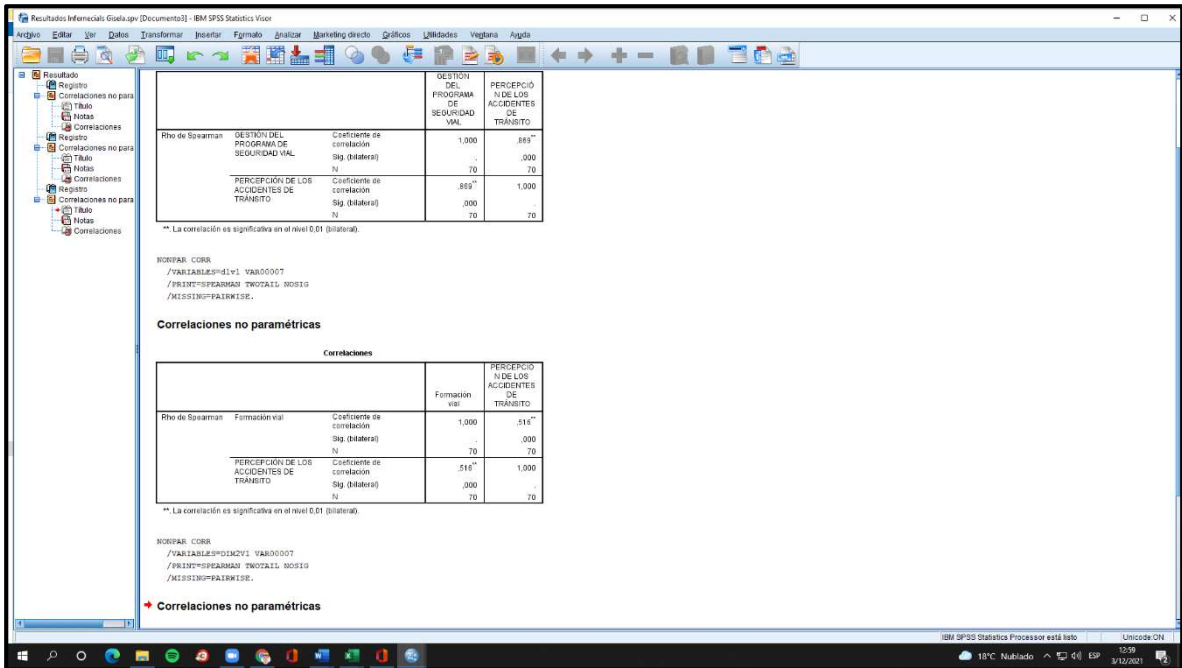
BASE DE DATOS

BASE DE DATOS GSELA.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

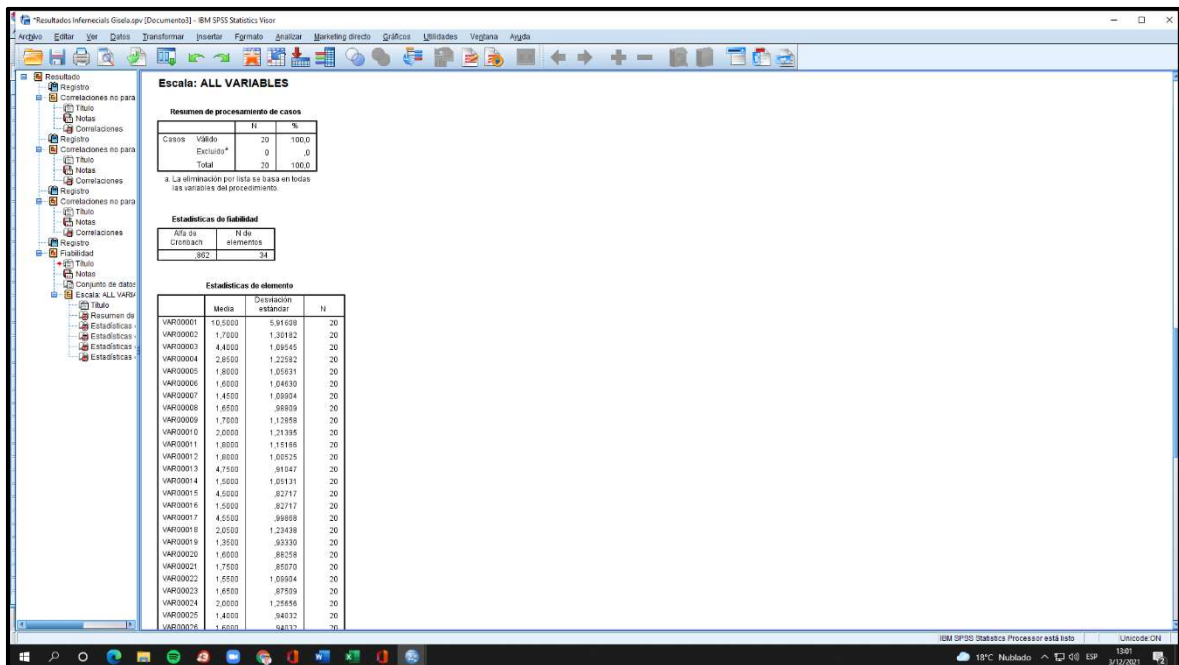
Visible: 10 de 10 variables

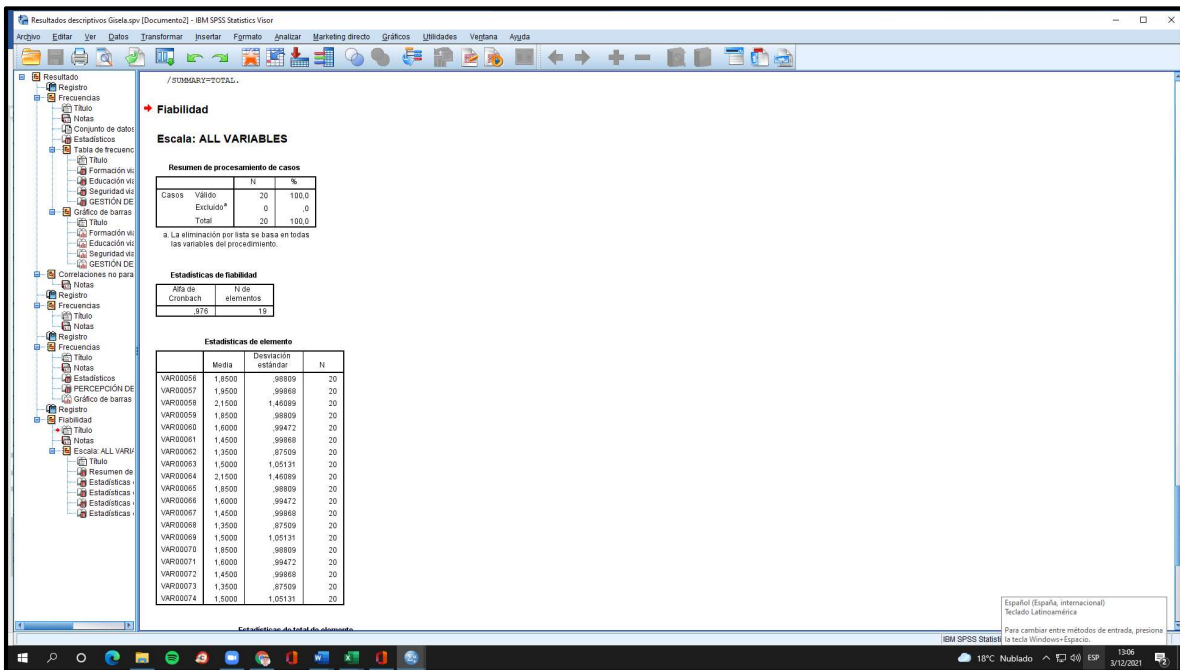
	VAR00001	VAR00002	VAR00003	VAR00004	VAR00005	d1v1	DMZV1	d2v1	VAR00006	VAR00007	var	var	var	var	var	var	var	var	var	
1	24.00	27.00	9.00	65.00	120.00	2	2	2	2.00	2.00										
2	28.00	27.00	10.00	65.00	66.00	3	2	2	2.00	2.00										
3	26.00	22.00	5.00	53.00	152.00	2	2	1	2.00	2.00										
4	20.00	23.00	11.00	54.00	59.00	2	2	2	2.00	2.00										
5	29.00	27.00	10.00	66.00	64.00	3	2	2	2.00	2.00										
6	7.00	9.00	3.00	19.00	69.00	1	1	1	1.00	1.00										
7	30.00	17.00	7.00	54.00	80.00	3	1	1	2.00	2.00										
8	25.00	18.00	8.00	51.00	62.00	2	1	2	2.00	2.00										
9	24.00	35.00	8.00	67.00	70.00	2	3	2	2.00	3.00										
10	18.00	22.00	7.00	47.00	96.00	2	2	1	2.00	2.00										
11	22.00	22.00	7.00	51.00	86.00	2	2	1	2.00	2.00										
12	7.00	9.00	3.00	19.00	69.00	1	1	1	1.00	1.00										
13	23.00	26.00	5.00	54.00	66.00	2	2	1	2.00	2.00										
14	30.00	14.00	4.00	48.00	80.00	3	3	3	3.00	3.00										
15	25.00	24.00	7.00	56.00	84.00	2	2	1	2.00	2.00										
16	29.00	25.00	11.00	65.00	72.00	3	2	2	2.00	2.00										
17	21.00	27.00	11.00	59.00	71.00	2	2	2	2.00	2.00										
18	7.00	9.00	3.00	19.00	69.00	1	1	1	1.00	1.00										
19	18.00	24.00	7.00	48.00	77.00	2	2	1	2.00	2.00										
20	7.00	21.00	5.00	33.00	82.00	1	1	1	1.00	1.00										
21	7.00	9.00	3.00	19.00	69.00	1	1	1	1.00	1.00										
22	25.00	18.00	9.00	52.00	88.00	2	1	2	2.00	2.00										
23	24.00	27.00	5.00	56.00	90.00	2	2	1	2.00	2.00										
24	26.00	16.00	9.00	51.00	78.00	2	1	2	2.00	2.00										
25	31.00	23.00	11.00	65.00	83.00	3	2	2	2.00	2.00										
26	31.00	16.00	7.00	54.00	100.00	3	1	1	2.00	2.00										
27	25.00	26.00	6.00	57.00	107.00	2	2	1	2.00	2.00										
28	20.00	25.00	7.00	52.00	116.00	2	2	1	2.00	2.00										
29	20.00	24.00	4.00	48.00	139.00	2	2	1	2.00	2.00										
30	7.00	9.00	3.00	19.00	69.00	1	1	1	1.00	1.00										
31	20.00	20.00	7.00	47.00	98.00	2	1	1	1.00	1.00										
32	31.00	21.00	9.00	61.00	109.00	3	1	2	2.00	1.00										
33	23.00	27.00	5.00	55.00	118.00	2	2	1	2.00	2.00										
34	19.00	26.00	5.00	50.00	125.00	2	2	1	2.00	2.00										
35	25.00	24.00	5.00	54.00	119.00	2	2	1	2.00	2.00										
36	25.00	27.00	10.00	62.00	128.00	2	2	2	2.00	2.00										
37	31.00	15.00	7.00	53.00	104.00	3	1	2	2.00	2.00										





CONFIABILIDAD (ALPHA DE CRONBACH)





Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,862	34

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,976	19

DECLARACIÓN JURADA

Yo, GISELA RIVAS VILLANTOY estudiante de Maestría en Gestión Pública y control gubernamental de la Universidad Alas Peruanas, identificado con DNI 09569197 con la tesis titulada:

“PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN CONDUCTORES INFRACTORES SEGÚN EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, LIMA 2021”

Declaro bajo juramento que:

1. El plan de tesis de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas por lo tanto los resultados que se presentan en el plan de tesis se constituirán en aporte a la realidad investigada.

Lima 8 de diciembre del 2021

DNI 09569197



GISELA RIVAS VILLANTOY