



ESCUELA DE POSGRADO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**Gestión de la seguridad vial y su influencia en el servicio
de transporte público de la Municipalidad Provincial de
Julcán, 2017**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA

AUTORES:

Br. Montoya Terrones Víctor Andrés

Br. Quispe Zavala Liliana Del Pilar

ASESOR:

Dr. Morales Salazar Pedro Otoniel

SECCIÓN:

Ciencias Empresariales

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

DIRECCIÓN

PERÚ – 2018

PÁGINA DEL JURADO

Dr. Aldave Herrera Rafael
Presidente

Dr. Alva Gastón Alva Alva
Secretario

Dr. Morales Salazar Pedro Otoniel
Vocal

DEDICATORIA

La elaboración y conclusión de este estudio de investigación, se lo dedico principalmente a mis padres....

Quienes fueron los primeros maestros e impulsores de perseverancia, apoyo constante, consejos y valores que han permitido ser una persona ejemplo para la sociedad. Por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, este trabajo ha sido posible gracias a ellos.

Víctor Andrés.

El presente trabajo se lo dedico primero a Dios, porque nunca me abandonó ante las adversidades pasadas, a mis padres luchadores y valiosos por mostrarme el camino a la superación, y que sin su aliento no hubiese sido posible conseguir un logro más en mi vida. A mis mellizos Paula y Fernando, y mi pequeño Aron, mi gran motivación indesmayable.

A mi maestro, a quien en esta ocasión no ha sido la excepción y exalto su trabajo, le agradezco con creces por apoyarme a conseguir esta reciente meta, mi maestría.

Liliana del Pilar.

AGRADECIMIENTO

A Dios.... por permitirme llegar hasta donde estoy brindándome salud, sabiduría, bondad y mucha paciencia.

A Katherine Gisela mi querida y fiel compañera, por su innegable e incansable labor dentro del desarrollo de mi tesis.

A Magdiel Torres quien, con dirección y conocimiento en el tema a desarrollar, pude culminar satisfactoriamente la estructura y contenido de la tesis.

Al Dr. Pedro Morales Salazar que, gracias a sus conocimientos vertidos en cada clase de Posgrado, así como el desprendimiento que tuvo por apoyarnos ante las diversas consultas sobre nuestro tema, logró diseñar toda la estructura del proyecto de tesis que ahora se hace realidad.

Víctor Andrés

Al todo Poderoso, por ser la luz divina que me guía siempre por el sendero de mi vida.

A mi amada familia, entre estos mis padres, hermana y esposo, porque estuvieron presente en los momentos buenos y malos y nunca dudaron en apoyarme y confortarme con sus sabios consejos para calmar mi tristeza y ansiedad.

De igual manera un agradecimiento a ustedes miembros del jurado por su presencia en este acto crucial en mi formación académica, a mis profesores quienes con sus conocimientos hicieron posible la culminación de la Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo y a todas aquellas personas quienes de manera directa e indirecta me hicieron depositario de su confianza.

Liliana del Pilar


DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Br. Víctor Andrés Montoya Terrones, identificado con DNI N°18198120 y Br. Liliana Del Pilar Quispe Zavala, identificada con DNI N°18211867, estudiantes del Programa de Maestría en Gestión Pública, de la Universidad César Vallejo Sede Trujillo, declaramos que el trabajo académico titulado "Gestión de la seguridad vial y su influencia en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017" presentada en 199 folios, para la obtención del grado académico de Magister en Gestión Pública es de nuestra autoría.

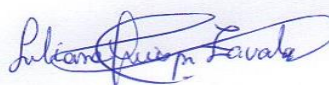
Por tanto, declaramos bajo juramento que:

- Hemos mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo con lo establecido por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No se ha utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo. Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentado completa ni parcialmente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
- Somos conscientes de que nuestro trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios. De encontrar uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a las sanciones que determinan el procedimiento disciplinario.

Julcán, 11 de marzo de 2017.



Br. Víctor Andrés Montoya Terrones
DNI 18198120



Br. Liliana Del Pilar Quispe Zavala
DNI 18211867

PRESENTACIÓN

Señores Miembros del Jurado;

Cumpliendo con el Reglamento de Grados y Títulos de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, nosotros: Montoya Terrones Víctor Andrés y Quispe Zavala Liliana Del Pilar, presentamos ante ustedes la tesis titulada “Gestión de la seguridad vial y su influencia en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, con el objetivo de determinar la influencia de la gestión de seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, investigación que ha de coadyuvar a su mejoramiento y ordenamiento, a fin de alcanzar el cumplimiento de los objetivos y metas que el sistema jurídico le ha otorgado. El presente trabajo ha sido realizado de acuerdo a los lineamientos fijados para elaboración de tesis de la Escuela de Posgrado conjuntamente con los conocimientos obtenidos a lo largo del desarrollo de los ciclos de la maestría, investigación exploratoria, información bibliográfica y experiencia laboral.

Entregando el presente estudio con la sana y objetiva convicción de que el mismo tenga los merecimientos que amerite su aprobación, les invito a analizarlo y aprobarlo, sin embargo, como todo trabajo humano es capaz de ser perfeccionado, espero vuestras sugerencias para mejorarlo y así poder realizar la sustentación de la presente tesis.

Los Autores

INDICE

PÁGINAS PRELIMINARES

Página del jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaratoria de autoría	v
Presentación	vi
Índice	vii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
I.- INTRODUCCIÓN.	11
1.1.- Realidad problemática.	12
1.2.- Trabajos previos.	17
1.2.1. A nivel internacional	18
1.2.2. A nivel nacional	21
1.2.3. A nivel regional	29
1.3.- Teorías relacionadas al tema.	33
1.4.- Formulación del problema.	48
1.5.- Justificación del estudio.	49
1.6.- Hipótesis.	52
1.6.1. Hipótesis de investigación	52
1.6.2. Hipótesis nula	52
1.6.3. Hipótesis específicas	52
1.7.- Objetivos	53
1.7.1. Objetivo general	53
1.7.2. Objetivos específicos	53
II.- MÉTODO	56
2.1.- Diseño de investigación	57
2.2.- Variables, operacionalización	58
2.3.- Población y muestra	62
2.4.- Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	64
2.5.- Métodos de análisis de datos	67
2.6.- Aspectos éticos	67

III. RESULTADOS	68
IV. DISCUSIÓN	81
V. CONCLUSIONES	90
VI. RECOMENDACIONES	93
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	94

ANEXOS

Anexo 1: Artículo Científico

Anexo 2: Matriz de puntuaciones de las variables

Anexo 3: Ficha de validación de contenido de los instrumentos

Anexo 4: Ficha resumen de los expertos validados

Anexo 5: Validación de constructo de los instrumentos

Anexo 6: Confiabilidad de los instrumentos

Anexo 7: Instrumentos

Anexo 8: Fichas técnicas de los instrumentos

Anexo 9: Constancia de realización del estudio de investigación

Anexo 10: Matriz de constancia interna del informe de tesis

Anexo 11: Panel fotográfico

RESUMEN

El presente estudio se realizó con la finalidad de establecer la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017. El tipo de estudio es el no experimental, el diseño es correlacional causal de corte transeccional y los métodos de investigación aplicados fueron el deductivo, inductivo y analítico. Se trabajó con una muestra de 144 personas entre operadores del servicio de transporte público y funcionarios de la Municipalidad Provincial de Julcán. Para la recolección de datos se empleó la técnica de la encuesta y el instrumento fue el cuestionario. El análisis de la información se ha realizado empleando la estadística descriptiva e inferencial, como herramientas para el procesamiento de los datos se utilizó el programa estadístico SPSS, versión 23.

Los resultados obtenidos han permitido determinar que la gestión de la seguridad vial influye directa y significativa en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,294$, con un sig. (Bilateral) ,000 por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.

El nivel de la variable gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.1% determinado por 75 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.2% determinado por 42 encuestados; “Muy deficiente” con un 9.7% determinado por 14 encuestados y “Eficiente” con un 9.0% determinado por 13 encuestados.

El nivel de la variable servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.8% determinado por 76 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.9% determinado por 43 encuestados; “Muy deficiente” con un 11.7% determinado por 17 encuestados y “Eficiente” con un 5.6% determinado por 8 encuestados.

PALABRAS CLAVE: Gestión de la seguridad vial, servicio de transporte público.

ABSTRACT

The present study was carried out in order to establish the influence of road safety management on the public transport service in the Municipality of Juncón - 2017. The type of study is non-experimental, the design is causal correlational transectional, and the applied research methods were deductive, inductive and analytical. We worked with a sample of 144 people between operators of the public transport service and officials of Juncón. For data collection, the survey was used and the instrument was the questionnaire. The analysis of the information has been made using descriptive and inferential statistics. The statistical program SPSS version 23 was used as a tool for data processing.

The results obtained have made it possible to determine that road safety management has a direct and highly significant impact on the public transport service of Juncón because the contingency coefficient of the Kendall Tau_b test statistic is $\tau = .294$, with a sig. (Bilateral), .000 for which the research hypothesis is accepted and the null hypothesis is rejected.

The level of the road safety management variable in Juncón is predominantly "Deficient" with 52.1% determined by 75 respondents out of a total of 144, followed by the "Regular" level with 29.2% determined by 42 surveyed, "Very deficient" with 9.7% determined by 14 respondents and "Efficient" with 9.0% determined by 13 respondents.

The level of the public transport service variable in Juncón is predominantly "Deficient" with 52.8% determined by 76 respondents out of a total of 144, followed by the "Regular" level with 29.9% determined by 43 respondents, "Very deficient" with 11.7% determined by 17 respondents and "Efficient" with 5.6% determined by 8 respondents.

KEYWORDS: Road safety management, public transport service.

I. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación busca ser un aporte y contribuir a cambiar la forma de percibir las dificultades de las fisuras que surgen a causa del tránsito, así como de una cultura de prevención que sea eficaz. Lo que se quiere lograr es fortalecer a las instituciones, creando pactos eficaces para conseguir tener sistemas de tránsito que cuenten con una total seguridad. Así mismo lograr determinar y subsanar las primordiales raíces del fallo, consiguiendo aminorar el peligro y los efectos de las lesiones. Lograr determinar comportamientos arriesgados que coadyuven a los choques, de modo tal que permita identificar problemas, formular estrategias, establecer metas y generar que las personas puedan prever estas situaciones.

La seguridad vial en el servicio de transporte público es responsabilidad de operadores, usuarios y las autoridades, funcionarios y servidores de las entidades del Estado. En tal sentido el objetivo de la investigación está determinado en la parte que corresponde en el presente informe lo mismo sucede con la hipótesis de investigación.

Así la investigación se justifica porque describe, explica, analiza las variables y dimensiones en estudio en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, persigue el objetivo de direccionar las políticas públicas y equipamientos de la ciudad de Julcán con miras al Bicentenario Perú 2021 y los objetivos del desarrollo sostenible al 2030, en beneficio de la población, identificando las deficiencias y conocer las causas que lo producen, teniendo en cuenta lo teórico y práctico, corrigiendo y mejorando, asegurando la eficiencia de los servicios públicos que se brinda a la población; los resultados van a servir para crear modelos adecuados, evitar debilidades sobre gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público, permitirá fortalecer temas, teorías, leyes, normas de seguridad vial, para así formular recomendaciones, los resultados que se logren servirán para que las autoridades y los responsables encargados de la Dirección de servicio de transporte público, tomen decisiones en bien de la población. El trabajo de investigación se realiza en el marco de las normas establecidas por la Universidad Cesar Vallejo de Trujillo. Los datos obtenidos han sido ingresados a los programas

computarizados MS Office y SPSS V 23 teniendo un informe concluido que se ha trabajado en siete partes, consignando las referencias bibliográficas y finalmente todos los anexos que se consideran importantes para poner en la tesis, en especial el cuestionario que se utilizó en el desarrollo de la presente investigación.

1.1 Realidad problemática

A nivel mundial se considera a la seguridad vial como uno de los objetivos para el desarrollo sostenible, por lo que las Naciones Unidas la tienen como área fundamental a tener en cuenta en el desarrollo de sus acciones en el contexto del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Así mismo que los países en vías de desarrollo son los que muestran mayores deficiencias en el manejo de la seguridad en las carreteras, por lo que para su corrección se tienen que distraer recursos económicos que son necesarios para la solución de problemas más acuciantes relacionados con la pobreza y extrema pobreza, siendo que el costo estimado de 1 a 5% del PIB cubre la mejora de infraestructura y seguridad vial (CEPAL, 2016, p. 6).

Tal como se puede apreciar en los países europeos, como es el caso de España quien vive un problema de años, quien busca aplacar un proceso, cuyas consecuencias se viene agudizando cada día, tanto gobierno, instituciones internacionales y expertos en estos temas, han unido esfuerzos para intervenir en cuestiones de transporte, al igual que la seguridad vial, desde una nueva visión, la de reducir el uso del vehículo motorizado privado en las ciudades, para promover medios de transporte menos consumidores de suelo y de recursos (transporte a pie y en bicicleta).

En esa dirección trabajan hoy en día instituciones internacionales como la Unión europea, o el Ministerio Británico de transporte, quienes encabezan el intento de introducir una profunda transformación en la consideración de las cuestiones de la movilidad y el transporte en las áreas urbanas y suburbanas. (POZUETA, 2000)

A nivel nacional tenemos cifras nada alentadoras para la estadística de los fallecidos por accidentes de tránsito, tal es el caso que, en el 2017 producto de los accidentes de tránsito en la región La Libertad fallecieron 212 personas y que el 70% de estas, se debió al exceso de velocidad principalmente en la vía nacional Panamericana Norte

La utilización del entorno público para la ejecución de acciones respecto del transporte de pasajeros y mercancías, ha generado un cambio significativo en los diversos asentamientos humanos, que dan forma a pueblos y ciudades en el que se generan congestión de tráfico, horas muertas, estrés y contaminación del medio ambiente y el aumento en la tasa de accidentes; los accidentes que resultan de la imprudencia y la irresponsabilidad son de interés colectivo y afectan a personas de todas las edades y sexos.

Lograr la sistematización del transporte permite que la humanidad se desarrolle en una sociedad con espacios urbanizados, el transporte ya no se subsume en una problemática esencialmente técnica, se ha convertido en parte importante de la problemática social y económica. De hecho, el transporte está directamente relacionado con la tendencia de la población a vivir en zonas urbanizadas constituyendo grandes, medianas y pequeñas ciudades en las cuales la movilización para la intercomunicación es inherente no solo es útil en este sentido, también lo es para impulsar mejores relaciones sociales, económicas e incluso políticas.

A nivel local, en la provincia de Julcán, el transporte terrestre muestra desunión en el servicio, congestión, grandes tasas de accidentes, confusión, hechos delictivos, unidades móviles desfasadas y empresas de transporte que no cumplen con las formalidades legales, contaminantes en condiciones técnicas precarias, conductores descuidados, imprudentes, agresivos e irresponsables, cobradores codiciosos e irrepresentables. En este sentido investigar los hechos o circunstancias respecto del sistema de transporte constituye una necesidad, dado a que lo álgido del estado situacional, requiere

soluciones drásticas y efectivas para el beneficio del desarrollo ambiental y social en la provincia de Julcán; una de ellas podría ser la ejecución de un Plan de Acción (PESV 2018-2021) que permita el desarrollo sostenible en el sistema de transporte y que asegure el fortalecimiento y administración de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán.

La ciudad de Julcán es el destino a nivel regional (interprovincial) por donde inevitablemente deben transitar los vehículos menores y/o mayores que tienen que trasladarse a los distritos que conforman la Provincia de Julcán. Para ello no se cuenta con suficiente y adecuada infraestructura o equipamiento que permita el ingreso de unidades vehiculares tipo (M1 - M2 – M3 y N3) sin entorpecer el tráfico vehicular; este punto de embarque y desembarque (“Terminal”) es el único punto provincial de articulación entre la ciudad de Trujillo y los distritos que conforman la Provincia de Julcán, permitiendo un flujo de población flotante. Actualmente aún no se encuentra con resolución de transporte regional o nacional que regule las necesidades que presenta el Distrito de Julcán.

Uno de los problemas al que se enfrenta el actual gobierno es la gestión del transporte urbano e interurbano, debido a no contar con un transporte formalizado en unidades (M2 - M3) se enfrentan al transporte colectivo (M1) administrado por la provincial de Otuzco sin fiscalización (distrital y provincial), autorizándole como puntos de operación la vía pública impactando el flujo vehicular, generando inseguridad a los peatones y apropiándose del espacio público. A nivel distrital Julcán autoriza el ingreso de unidades para su transporte urbano en la modalidad moto taxi y motocicletas (L1 y L2), el cual se constituye en una modalidad totalmente informal, estableciendo sus puntos de operación y paraderos sin ninguna autorización. Esto se ha convertido en un sistema que deteriora la imagen urbana de la ciudad por el número de unidades aprobadas sin un sustento de oferta y demanda, así como una

asignación de la misma permitiendo reconocer las zonas generadoras y atractivas para turistas.

La ciudad no cuenta con equipamiento, tampoco se ha estudiado la necesidad de implementar semaforización en otras intersecciones como por ejemplo los ingresos a la ciudad. Las vías no están equipadas con dispositivos de control de tráfico tipo señalización (horizontal - vertical) a niveles informativo y tránsito. Debido al ser un lugar de crecimiento se necesita tomarse medidas necesarias para la señalización e indicaciones viales, para hacer mucho más ordenado y transitable la estadía de los turistas y ciudadanos de la zona.

Actualmente en Julcán se cuenta con un espacio público peatonal (movilidad no motorizada) sin declarar ni caracterizar propio de una ciudad emergente, esto se debe a la ausencia de una política pública urbana clara que defina su proyección de crecimiento poblacional. Los espacios urbanos deben de obedecer a la articulación del casco funcional y el casco formal, tomando importancia la escala humana y la accesibilidad universal dentro de los hitos arquitectónicos y sus puntos de interés.

En la actualidad y debido no solo a la explosión demográfica sino también a los factores de migración, contar con un transporte sistematizado es vital para solucionar no solo su problemática tecnológica, sino también los problemas sociales y económicos a los que involucra una transformación en el incremento urbano y difusión de la ciudad, y la necesidad de movilizarse dado a que los seres humanos tendemos a relacionarnos y desarrollar actividades económicas y hasta políticas como parte de nuestro vivir en sociedad. El sistema de transporte nos permite conectarnos con otros lugares permitiendo el desarrollo comercial, turístico y urbano del Distrito de Julcán.

Julcán posee pueblos que se interconectan con su ciudad capital a través de una infraestructura vial construida en los últimos años, dando lugar a una red dentro de un corredor económico por lo que se debe

garantizar el servicio de transporte y la seguridad vial con empresas formalizadas para este rubro, que cuenten con un parque automotor moderno y confortable y con el personal encargado de la conducción vehicular, así como operadores de esta actividad eficientes y responsables para evitar la pérdida de vida o de la salud de los pasajeros, así como el deterioro de los bienes transportables de un lugar a otro dentro de la provincia de Julcán. En este contexto es necesario implementar políticas públicas que orienten los procesos de planificación estratégica para lograr los objetivos y lograr la rehabilitación, cimentación y mantenimiento del transporte para alcanzar el anhelado crecimiento económico, relegando la necesidad de las personas de que se les preste dicho servicio.

La PNP es quien se encarga de llevar a cabo la fiscalización y control del tráfico vehicular coordinando con diversas entidades públicas dependientes del gobierno nacional, regional y local para que se logre la eficacia y eficiencia del servicio de transporte y con costos aceptables que no medien los escasos recursos con que la caja fiscal financia diversos proyectos para eliminar las brechas que existen en los diversos sectores tales como: el de educación, salud y saneamiento básico y la conservación del medio ambiente. La inversión en seguridad vial es rentable por la producción de ahorros pecuniarios y proteger a la población y a sus generaciones futuras, quienes tienen relación con el valor que se le está asignando a la vida misma y a la sociedad. (Alutrado, 2007, p. 7).

Para controlar el riesgo, el aumento de la cantidad de vehículos y la demanda de conductores idóneos, se han efectuado esfuerzos muy escasos por lo que es explicable que se hayan incrementado los choques y atropellos en los últimos años (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2015, p. 48). Los proyectos de infraestructura básica para disminuir la cantidad de accidentes de tránsito sustancialmente han ido en aumento, constituyendo una cartera de proyectos sobre demarcación y señalización en pistas, pasos peatonales como las

cebras, a lo que se suma la regulación para reducir la velocidad de los vehículos, y de la misma manera en cuanto a construir carretas seguras para los vehículos de dos ruedas (bicicletas, motos, etc.) (Lautrédou, 2000, p. 9).

A lo antes expresado se le denomina “sistema de seguridad vial, el mismo que se encuentra conformado por: la capacitación brindada a los choferes, el acatar las normas, el sistema de transporte, las infraestructuras, vehículos, y otros. (Ferrer, 2013, p. 28). Es necesario que se identifiquen de manera precisa el rol que cumplen las municipalidades a través de sus órganos cuya función tiene que ver con el tránsito, también el rol que cumplen la policía nacional, los terminales de transporte y los fiscalizadores del tránsito (Ferrer, 2013, p. 29), los que muchas veces no coordinan y en consecuencia no existe la debida articulación interinstitucional como política pública para buscar el bienestar de la población (Ramos, 2013, p. 16). Enfrentar la problemática de la seguridad vial se convierte en un cometido tedioso por la implicancia de involucrar a los sectores del gobierno nacional como a las entidades de los gobiernos subnacionales, también de intervenciones diversas, con esfuerzos para obtener una cultura más saludable (Castro, 2005, p. 5)

El mejoramiento del equipo vial, el cumplimiento de la normatividad y sobre todo el transporte, se encuentran relacionadas al planeamiento en el mediano plazo y urbano, preponderando a los automóviles como a los transeúntes. (Castro, 2005, p. 53).

Contar con mejores vías de acceso a poblados que actualmente no disponen de carreteras, permiten el ingreso de vehículos de carga pesada que puedan hacer llegar productos de todas las regiones del país. (Banco Central de Reserva del Perú, 2013, p.136).

La desinformación acarrea que no sea posible instaurar, planear, liderar y llevar un control del transporte de manera eficaz. El estudio que presentamos pretende poner en conocimiento la influencia de la variable

independiente en la variable dependiente, que son enunciadas en acápite correspondientes, así como sus dimensiones, y por lo tanto la identificación de deficiencias en el desarrollo de las actividades, las limitaciones y falta de recursos para ejecutar los procesos por lo que establecer alternativas de solución es desde ya plausible.

1.2 Trabajos previos

Se indagó acerca de la información concerniente a la presente investigación, encontrándose algunas investigaciones referidas a dichas variables haciendo posible ampliar y mejorar este trabajo basándonos en los trabajos previos.

1.2.1. A nivel internacional

Fernández (2014) en su investigación *Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible, desarrollado en Madrid y Sevilla - España* concluye: El uso de los vehículos motorizados, ha sido direccionado a disminuir el hecho de que la gente vaya a pie o que utilice los medios de transporte público, hecho que requiere de una infraestructura vial segura para un medio de transporte sostenible, ecológico, saludable y económico, el diseño, trazado, construcción de una red vial basada en los avances tecnológicos.

El autor arriba a la siguiente recomendación:

Implementar un sistema de transporte intermodal conjugándose el Transporte público masivo con el transporte no motorizado es decir que las redes se interconecten y lleguen a estos sistemas de transporte juntamente con las rutas complementarias como nuevo modelo de sistema urbano de transporte.

Su estudio se basa en los avances tecnológicos referentes a los hechos de esta dimensión que se vienen suscitando en el continente europeo, ello en base a la labor que respaldan las instituciones público y privada. No obstante que aún hay mucho que abordar que a la fecha aún no se han profundizado en su totalidad y que están relacionados a enfocarlos desde el punto de vista de las ciencias sociales y culturales, que a la par está

plasmado en los cambios de hábitos de las personas y la participación de la ciudadanía en cuanto las transformaciones del régimen de movilidad. Por ejemplo, la autora Carmen Miralles Guasch, resalta en su obra titulada *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto* (2002), que el diseño de las políticas de movilidad es producto del actuar de diversos actores y agentes sociales dentro de un entorno determinado, conformado por las esferas: la económica, la política y la de la sociedad civil.

Hacen un estudio comparativo entre la movilidad no motorizada y los medios de transporte público que comúnmente se emplea en las ciudades de Madrid y Sevilla, que no necesariamente se traduce en un descenso en el uso de los vehículos motorizados, sino direccionado a disminuir el hecho de que la gente camine o haga uso de los medios de transporte público. En los últimos años los diferentes medios de transporte han ido en crecimiento a causa de las modificaciones en el sistema, aumento poblacional un tanto desordenado por su extensión y a un creciente desarrollo de la economía. Este desarrollo ha originado una adecuación en la estructura de transporte público como privado, dando lugar a los modos motorizados, especialmente al automóvil privado.

Torres (2012), *Metodología de evaluación de la seguridad vial en intersecciones basada en el análisis cuantitativo de conflictos entre vehículos*, Universidad Politécnica de Madrid, España. Llegó a la conclusión de que, en las últimas tres décadas, la flota automotriz global ha crecido abrumadoramente, mayor en los países desarrollados que en los países subdesarrollados, lo que causa congestión de tráfico, contaminación del aire. El tráfico y los accidentes de tránsito que afectan la vida de las personas, que también se pierden, son la mayor dificultad para encontrar métodos innovadores que mejoren esta situación, por la falta de modelos prospectivos de operación y por no considerar qué tipos de instalaciones son seguras o no.

La seguridad vial ha sido subvalorada como problema social al no tener en cuenta que involucra a la sociedad en su integridad, por lo que se requiere que este problema sea abordado con una visión completa como un programa de gobierno tanto regional como local.

Herrera (2010). *Propuesta de un sistema de gestión de los riesgos para la prevención de los accidentes vehiculares*, Instituto Politécnico Nacional, México D.F. Llega a la conclusión de que los accidentes de vehículos repercuten en la salud pública; es decir, son los motivos esenciales de deceso y lesiones catastróficas en la industria, y por lo tanto así debe creer el gerente que es responsable de la salud y defensa de una entidad que requiere el transporte de sus productos, bienes o servicios por los vehículos. Bajo un control sistémico de los riesgos asociados con la conducción de vehículos, es necesario incluir la evaluación de las condiciones, características, distancias, tipo de carretera, el tiempo, etc., así como condiciones de la carretera y que el vehículo debe seguir una ruta. La falta de un sistema de gestión para prevenir los accidentes de vehículos internacionalmente reconocidos, abrió la posibilidad de que las organizaciones con más experiencia en las opciones de prevención propongan una posible solución al problema de los accidentes de tráfico.

Isaza (2008), en su proyecto de investigación titulada *Conurbación y desarrollo sustentable: una estrategia de intervención para la integración regional caso: primer anillo metropolitano Bogotá- Sabana de Occidente*, realizado para alcanzar el título de Magister en planeación urbana y regional, de la Pontificia Universidad Javeriana Facultad de Arquitectura y Diseño Maestría en planeación urbana y regional Bogotá, D.C.; señala que el estudio y la propuesta desarrollada en su estudio se encuadra respecto a las tácticas urbano-regionales de fiscalización para planificar una relación lógica y armónica entre

el medio ambiente y el transporte, lo que debe percibirse como una anteposición de componentes de red que deben actuar coordinadamente y de manera sincronizada para lograr ordenar el país. Todo este suceso es un desafío en lo que se refiere a planificar el territorio físico, temas institucionales, número de personas relacionadas a la gestión a nivel gremial y de gobierno, los que están relacionados directamente con la reorganización de la región; y así fortificar las ciudades a nivel nacional e internacional.

1.2.2. A nivel nacional

Ártica (2015), *Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013*, Pontificia Universidad Católica del Perú Escuela de Posgrado, Lima-Perú. Da a conocer que actualmente la seguridad vial es estimado como uno de los mayores contratiempos globales cada año (OMS, 2008) ocurren 1,2 millones de muertes en el mundo de hoy, un problema que debe abordarse a nivel mundial, y sectorial, por lo que debería lograrse una actuación coordinada entre los diferentes grupos sociales (policía, el transporte, los jueces, los fiscales, la educación, salud, entre otros).

El Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2013-2018, menciona la poca cultura sobre seguridad vial para reducir el número de muertes y lesiones en choques vehiculares, en la actualidad no se cuenta con disposiciones legales en general, para dar atención a las víctimas de accidentes de tráfico, existiendo regulaciones ineficientes e ineficaces para resolver este problema.

Arias (2014). En el trabajo de investigación titulada *“Estudio de impacto vial para escuelas en zonas urbanas de Lima Metropolitana”*. Lima- Perú; Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Sostiene que en las dos últimas gestiones municipales

distritales y de Lima Metropolitana se toman importantes medidas para mejorar los planes de desarrollo urbano, del transporte en la ciudad y nuevas normas municipales. A lo que hay que agregar, las obras civiles que ejecuta el Municipio Metropolitano de Lima, las cuales son necesarias para gestionar la demanda y normar la construcción de nuevos proyectos que favorezcan a la ciudadanía. Como los gobiernos locales son entidades responsables de la planificación y la gestión urbana, les incumbe la obligación de realizar estudios de impacto vial (EIV). Del mismo modo, es muy importante para la entidad responsable definir claramente cuándo es necesario llevar a cabo un EIV y cuál será su contenido. Esos enfoques y los requisitos necesarios deben respetarse estrictamente para evaluar los impactos que se producirán en la red de transporte por carretera.

García (2014), en su estudio denominado “Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público”. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Trujillo. Trujillo–Perú. Llega a la conclusión de que el tránsito y la seguridad vial se han convertido en contratiempos globales en la que están involucrados millones de seres humanos, por lo que la administración de los servicios de transporte es globalmente muy compleja; por esta razón, una sola entidad no debería asumir tal competencia, sino que se debe buscar involucrar a todos.

En cuanto a nuestro país (Perú) en el artículo 15° de la Ley general de transporte y tránsito N° 27181 se prescribe que tal competencia es de las autoridades de transporte y tránsito terrestre, según sea el caso. De acuerdo con las regulaciones vigentes en Perú, los municipios tienen diferentes habilidades. Por ejemplo, el Artículo 194 de la Constitución Política (1993) hace referencia a que las autoridades provinciales y distritales poseen autonomía en el ámbito político, económico y administrativo en

materia de su jurisdicción, así como el artículo 195 estipula que las autoridades provinciales y distritales promueven el desarrollo, así mismo tienen competencia para regular las actividades en el transporte público.

Gutiérrez (2013) en el trabajo de investigación titulado “Transporte Público de calidad y la movilidad urbana”. Lima: NTU. Sin un transporte urbano de alta calidad, clase -mundial, apto para quienes cuentan con recursos económicos o para quienes no cuentan con dichos recursos, no se puede ganar ante el progreso del automóvil privado y la moto. Se tendrá que continuar tolerando el perjuicio que la motorización causa a la vida y salud de los ciudadanos, así como al desarrollo de las ciudades. *En SIBRT se desea vencer dichos perjuicios, a través de la alianza más vasta involucrada netamente en modernizar el transporte público en las sociedades de Latinoamérica, para lograr brindar a los ciudadanos un servicio integral de gran calidad en el menor tiempo posible y que sobre todo pueda llegar a cada uno de ellos. Este se considera una gran contribución para lograr la renovación del sistema urbano en Hispanoamérica, para beneficiar a casi 500 millones de habitantes, esto es más del 80% de toda la población residentes en ciudades (CELADE, 2013). Esto costaría más de 100 billones de dólares en los próximos 10 -15 años para infraestructura tipo BRT y renovar flota de buses en 242 ciudades con más de 250 mil habitantes (SIBRT, 2011). Tal es el caso de América Latina que ha destacado como pionera de los BRTs.*

En dicho estudio también se revisan algunas experiencias de distintas ciudades que presentan problemas similares a las de Sabana Occidental de Bogotá. Por último, uno de los capítulos aborda la propuesta de intervención basado en un sistema integrado de intervención vial, convirtiéndose en una opción para alcanzar una matriz de ocupación condensado, relacionado con los objetivos del desarrollo sustentable.

Ríos (2012), en su artículo titulado *¿Cómo transformar el Sistema de Transporte Peruano?* Precisa que el transporte en las ciudades del Perú y en especial en la ciudad Capital, es extremadamente caótico, desordenado que se ve reflejado en la informalidad y siniestralidad insoportables y esto a la vez se traduce en el maltrato al ciudadano que a la larga viene tornándose en una norma de vida. En Lima cualquier gobierno municipal deberá buscar planificar para un horizonte temporal mayor en la que juega un rol importante la innovación del modelo energético existente en nuestro país, junto a un proceso de transformación del modelo de servicio de transporte terrestre peruano, en el que el peatón, el ciclista y el transporte público deben ser los elementos centrales de una planificación estratégica para el ámbito nacional, regional y local de movilidad sostenible. Lo que requiere un inicio inmediato para que los costos necesarios no sean traumáticos como los que tienen hoy en día los países más desarrollados con un transporte privado más masificado y grandes volúmenes de transporte de mercancías.

MTC, MINEDU (2008), en su publicación quería lograr ofrecer a los profesores y asesores del nivel primario, el uso de un nuevo instrumento de enseñanza para poder dirigir a cada uno de los estudiantes en base a sus necesidades, logrando una conciencia vial, a través de diversas labores educativas que fomente el conocimiento, desarrollar adecuadas actitudes, la soberanía y seguridad personal conectado a la seguridad vial.

También se encontró el diagnóstico presentado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial, la salud pública está siendo aquejada por los altos niveles de accidentes de tránsito, los datos arrojados fueron que al año en todo el mundo mueren alrededor de 1.2 millones de personas y 50 millones se ven afectadas por los diversos atropellos de tránsito, las cifras proyectadas arrojan que aumentará en 65% en los próximos 20 años. En nuestro país, por

consiguiente al crecimiento urbano, migración e industrialización, ocasionando un rápido desarrollo y mayor desorden en los últimos años. Podemos ver ahora la existencia de transporte urbano, así como también el interurbano que comprenden las famosas “combis” y “coaster”, así también “ticos” y mototaxis, que son los de mayor uso en ciertas zonas del país. (MTC, MINEDU, 2008). Así mismo existe el dinámico menoscabo de las rutas de circulación y el tráfico, los mismos que afectan la vida de los ciudadanos, convirtiéndose en una razón válida para que en nuestro país se instituyan procesos de renovación de la seguridad vial a nivel nacional.

D.S. N°033-2001-MTC. Art. 1 “El reglamento establece normativa que regularizan el uso de las vías de transporte terrestre para los transeúntes, automóviles, animales y todas las labores relacionadas al transporte y al medio ambiente, siempre que este último tenga relación con el tránsito. Es aplicable en toda la república”.

Al ser creado el Consejo (D.S. N° 010-96-MTC), a raíz de la recomendación del “Estudio integral sobre seguridad vial” llevado a cabo por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, surgiendo por la necesidad de establecer un ente controlador y de prevención para que lleve cabo las coordinaciones en cuanto al accionar de las entidades, públicas y privadas, relacionadas a la seguridad vial, así mismo vigile lo que se requiera para lograr dichos fines.

El consejo lo preside el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, también hay participación del Ministerio del Interior, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Trabajo, el representante de la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, el representante de la Municipalidad Metropolitana de Lima, el representante de la SUNAT

(Superintendencia Nacional de Administración Tributaria), el representante de INDECOPI (Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual) y el Director General de Transporte Terrestre del MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones).

Las medidas adoptadas por el Consejo Nacional de Seguridad Vial son: plantear estrategias, fines y objetivos en cuanto a la seguridad vial, a través de la formulación de tácticas que prevengan accidentes y coordinando la implementación de esquemas a corto, mediano y largo plazo. También involucra el esbozar, impulsar y evaluar las labores de seguridad vial. Fomentar y crear acontecimientos y trabajos para mejorar la seguridad vial. Determinar y sugerir normas legales y reglamentarias que conduzcan a la mejora de la seguridad vial, y al cumplimiento de tales leyes. Promocionar la intervención y cooperación de organizaciones comerciales tanto públicas como privadas, sean nacionales o extranjeras en los programas de seguridad vial. Que se promuevan y lleven a cabo estudios en cuanto a los accidentes de tránsito. Promocionar y llevar a cabo la coordinación del progreso de las organizaciones encargadas de atender a aquellos que resulten perjudicados por los accidentes de tránsito. Que se realicen las coordinaciones en cuanto a las labores de las organizaciones que se involucren en el ámbito de seguridad vial. Que se promuevan el desarrollo de programas educativos, concientización y otros que colaboren en la creación de una cultura vial. (MTC, MINEDU 2008).

CNSV (2010) Los accidentes de tránsito se han convertido en la segunda causa de muerte en el mundo entre personas de 05 a 29 años de edad, y tercera en cuanto a personas de 30 a 44 años. Se evalúa que alrededor de 1.2 millones fallecen cada año a nivel mundial. Casi 50 millones de individuos han tenido lesiones. El

gasto mundial es casi de US\$ 518 mil millones cada año, así como lo señalan en Organización Mundial de la Salud y Banco Mundial.

De acuerdo a lo presentado por CNSV (2010) las metas esenciales son: mayor conciencia, compromiso y toma de decisiones en cada uno de los ámbitos (gobiernos, industria, organismos internacionales, ONGs y sociedad). Así también, lograr cambiar la percepción que se tiene de los problemas que surgen a causa de la circulación vehicular y de lo que se convierte en una eficaz prevención. Lo que se desea lograr es fortalecer las instituciones y llevar a cabo pactos que alcancen la seguridad vial.

Así mismo señala a un nuevo modelo de enfoque sistémico: donde se logra identificar y dar solución a las raíces del problema en cuanto la vía pública, teniendo como resultado disminuir el peligro y las consecuencias de las lesiones. Poder determinar acciones que denoten peligro y que por ende ocasionen accidentes, de modo tal que permita describir la problemática, plantear tácticas, fijarse objetivos y monitorear el desempeño.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (2013) mediante informe señala que se han tomado consideraciones en asuntos legislativos acerca de la Seguridad Vial, donde se está demostrando que adoptar medidas promoviendo la cultura de seguridad vial y controlar sigilosamente que se cumplan con las normas de tránsito, va a tener una repercusión en los factores que interviene para que se susciten los accidentes vehiculares, entre estos tenemos: la falta de prudencia de los choferes, el excederse de la velocidad permitida, conducir vehículos en estado de ebriedad, imprudencia del peatón, no hacer uso del casco en caso de motociclista y ciclistas, utilizar el cinturón de seguridad y utilizar asientos especiales para la retención de niños.

En la actualidad el diagnóstico de la seguridad vial en el Perú según MTC (2013) reconoce que existe poca aceptación a las

estrategias públicas en los diversos niveles institucionales que tengan relación con la seguridad vial, tenemos un porcentaje de mandatarios que dudan en cuanto a la falta de cumplimiento normativo del área de transportes, alto porcentaje de vehículos con exceso de velocidad en zonas inapropiadas, falta de prudencia al conducir y manejo bajo efectos del alcohol; poca fiscalización de las normas de tránsito, elevado índice de incumplimiento de las normas, poca asignación de recursos para un mejor desarrollo de la seguridad vial y falta de cultura vial.

La dificultad de los accidentes de tránsito, hace necesario que se toque el asunto en base a pautas claras, partiendo de políticas públicas en la dimensión de “Planificación”. Lo que se pretende lograr en esta dimensión es: que se proporcione a los mandatarios pautas para tomar decisiones estratégicas y se intervenga de forma articuladas, revirtiendo los peligros en el sistema vial. Se debe tener en cuenta objetivos claros y que se puedan alcanzar. Se pretende fortalecer las instituciones en el ámbito de seguridad vial en nuestro país. MTC (2013).

Jara & Vásquez (2012), en su artículo titulado *“El Servicio de Transporte Público Urbano de personas: libre mercado y regulación”* refiere que el servicio de transporte urbano, es una actividad económica, regulada por normas que constituye el camino jurídico por el que se puede transitar al amparo de la constitución y la ley. Por lo tanto, se puede observar de manera clara y contundente que la Constitución Política del Perú, es la principal fuente normativa para un cabal entendimiento del régimen jurídico-económico aplicado a transporte. Así también se tiene normativa sectorial, como es el caso de la Ley N° 27181- Ley General de transporte y tránsito terrestre (en adelante LGt), la cual abarca ciertas libertades económicas señaladas en nuestra constitución política; y el decreto Legislativo N° 651 de 1991, el

cual se refiere a la libre competencia y acceso en el servicio de transporte urbano (Jara, M. y Vásquez, J., 2012).

Borjas (2013), en su tesis titulada *“Análisis, Diseño e Implementación de un Sistema de Información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público”*, para obtener el título de ingeniero informático, señala que la medida propuesta, permite que se logre administrar la información para luego tomar decisiones, no implicando variaciones en la infraestructura o del ámbito tecnológico. Sin embargo, se recomienda que en cuanto al ámbito tecnológico se utilicen dispositivos.

1.2.3. A nivel regional

Stein (2016) en su investigación sobre la *“Gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la provincia de Virú - 2016”*. Tesis para obtener el grado de Magister en Gestión Pública por la Universidad César Vallejo, Trujillo, Perú utilizó una metodología cuantitativa, cuyo objetivo principal fue describir el influjo que ejerce en el ámbito de transportes en la provincia de Virú -2016, la gestión de la seguridad vial. La investigación es no experimental y es de diseño correlacional causal transeccional. En esta encuesta, se seleccionaron 375 personas por muestreo aleatorio simple entre usuarios, operadores de transporte y gerentes de transporte en el municipio provincial de Virú, 2016; se usaron instrumentos confiables y validados por expertos para obtener una información veraz; la cual fue procesada con el software SPSS-V23, cuyos resultados se presentan en tablas y figuras estadísticas detallada y ordenadamente.

Se llegó al siguiente resultado: la gestión de la seguridad vial tiene una influencia significativa en el servicio de transporte público en la provincia de Virú -2016. El nivel de la Gestión de seguridad vial,

fue efectivo en 55.2% y el nivel del Servicio de transporte público fue estable en 44%.

Como apreciación crítica a este estudio cabe resaltar cuán importante es el estudio realizado, pues gracias a su contenido teórico y a las estadísticas presentadas, permite contribuir a un nuevo estudio, pues la gestión de seguridad vial se visualiza como una táctica que articula los elementos de la gestión del tráfico, la gestión del punto negro, la educación y la formación, el control y la política.

Malca (2016) en su tesis titulada *“Infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes y los accidentes de tránsito en la Región La Libertad 2015”* presentada a la Universidad Cesar Vallejo de Trujillo para obtener el grado de Magister en Gestión Pública; con el objetivo de determinar la relación que existe entre las acciones de incumplimiento e infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes y los accidentes de tránsito en la Región La Libertad 2015 y validar la hipótesis que existe una relación significativa entre las acciones de incumplimiento e infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes y los accidentes de tránsito en la Región La Libertad 2015. La investigación realizada fue no experimental, tuvo un diseño correlacional, de corte transversal; asimismo se utilizaron los métodos deductivo e inductivo. Se tuvo como muestra a 30 choferes de las diversas agencias de transporte debidamente registradas en la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de La Libertad. La técnica que se aplicó fue la encuesta y como instrumentos dos cuestionarios debidamente validados y confiables.

Se procesó la información aplicando el SPSS-V23. Los resultados se presentaron en tablas y gráficos, obteniéndose que: 1) Para los niveles de la variable las acciones de incumplimiento e

infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes, el de mayor predominación fue el nivel Alto con un 83.3% (25 conductores), 2) de los niveles de la variable accidentes de tránsito, el que predomina más es el nivel Muy Alto con 70% (18 conductores).

De manera general se concluye en esta investigación que existe en la Región La Libertad 2015 una correlación positiva fuerte entre la variable incumplimiento e infracciones al Reglamento Nacional de Administración de Transportes – RNAT con los accidentes de tránsito.

Su principal recomendación es que las Autoridades de educación: Organicen seminarios y talleres orientados a la alteración de los comportamientos de riesgo suscitados entre los ciudadanos. El tema de la seguridad vial debe verse involucrada en los diferentes ámbitos de la sociedad de nuestro país, siendo parte de anuncios urbanos saludables, esto a través de la institución de un espacio de encuentro y diálogo entre la juventud y la comunidad en general, permitiendo una coexistencia con total seguridad, libre de cualquier práctica de transporte informal o comportamiento arriesgado con respecto a una cultura de tránsito.

Valderrama (2015) en su *“Propuesta del diseño organizacional para mejorar la gestión pública del instituto vial provincial de la Provincia de Gran Chimú”*, de la Universidad Nacional de Trujillo Facultad de Ciencias Económicas, Trujillo–Perú. Se llega a la conclusión que en la provincia de Gran Chimú el órgano responsable no tiene un buen diseño organizacional, lo que es observable la mala gestión pública ejercida en los últimos tiempos. Con el análisis situacional, se ha determinado como problema principal del IVP la obtención de bienes de distintas fuentes para planes de construcción, restauración y vigilancia, pues los actuales recursos financieros no son los que se requieren y existen restricciones para conservar adecuada transitabilidad de

las carreteras provinciales. Se puede concluir bajo la lupa de la gestión pública, que el IVP Gran Chimú, o está respaldado por su comité directivo; del mismo modo, no tiene una hoja de ruta participativa provincial actualizada que muestre planificación para sus actividades.

García (2014). *Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público*. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Trujillo. Trujillo–Perú. Llega a la conclusión que la seguridad vial y el transporte público se han convertido en una problemática global y que involucra al mundo en su totalidad. Un asunto de gran importancia y que reviste cierta complejidad, es la administración del transporte y el servicio que éste brinda, por ello la competencia de los mismos debería abarcar a varias instituciones y no a una sola.

1.3 Teorías relacionadas al tema

1.3.1. Gestión de la seguridad vial

1.3.1.1. Definición de gestión de la seguridad vial

Hace referencia a que la gestión de la seguridad vial es un conjunto de tácticas, actuaciones y mecanismos para establecer un sistema seguro para disminuir la cantidad de accidentes en la red vial que ocasionan lesiones y pérdidas de vidas, así como deterioros de los bienes transportables por lo que debe considerarse un sistema apropiado de circulación que los integre teniendo en cuenta los riesgos sin separar ningún elemento, para comprender las diversas circunstancias que participan, con diferentes consecuencias y que logran trazar la red de dichos hechos y causas, para ello se toma un esquema integrado que permitirá identificar la problemática,

formular tácticas, establecer metas y supervisar el desempeño. (Tormo, &, Chisvert 2011, p. 11).

Gestión de Seguridad Vial es el conjunto de acciones y procesos para garantizar un buen funcionamiento del tráfico, por medio de reglamentos, disposiciones y leyes; así como de toda una normativa dirigida a transeúntes, pasajeros y choferes, para lograr usar correctamente la vía pública, evitando choques y atropellos (Montalván, 2013, p. 13).

Se conoce como seguridad activa a la gestión de seguridad vial, pues su intervención se produce antes de que se suscite el accidente, mientras que la seguridad pasiva se produce con posterioridad al accidente de tránsito queriendo disminuir las consecuencias. (Canela, 2014, p. 24).

Seguridad Vial: Es todo hecho o circunstancia que garantice la tranquilidad de los ciudadanos, choferes, transeúntes, ciclistas, pasajeros y peatones, mediante la mejoría de las infraestructuras viales o en su defecto a través de campañas que concienticen y eduquen a la población en cuanto a la seguridad vial, para así interiorizar en las personas patrones culturales. Todo ello, no es obligación de los que tengan relación directa a los accidentes de tránsito, sino que nos involucra a todos; es decir, peatones, choferes, autoridades de los diferentes campos: educación, salud, etc. (Guzmán, 2014, p. 2).

1.3.1.2. Características de gestión de seguridad vial

- Acciones y procesos que aseguran la correcta progresión del tráfico, a través del conocimiento (normativas, disposiciones y leyes) y estándares como peatones, pasajeros o conductores, para usar correctamente la

carretera y evitar los accidentes viales (Montalván, 2013, p.13).

- Relacionada al crecimiento y la salud pública, pues muchos vehículos viajan por carreteras en muchos países, el problema puede complicarse de antemano.
- Es de suma importancia para proteger efectivamente la integridad de los peatones, pasajeros o choferes sea el tipo de vehículo que sea.

1.3.1.3. Importancia de gestión de seguridad vial

La gestión de la Seguridad Vial es importante para reducir las lesiones y muertes innecesarias. La seguridad vial se refiere a las conductas que las personas demuestran en la vía pública, sean estos transeúntes, choferes o pasajeros, las mismas que están dirigidas a lograr su propia seguridad y la de los demás. Para que se cristalice esta realidad, es que se ha llevado a cabo la producción de reglas, leyes y normas que regularan el orden del tránsito y permitirán fortalecer de alguna u otra manera la++ seguridad de los ciudadanos, asimismo controlará y evitará acciones excesivas e inmoderadas que atenten contra los derechos que todas las personas poseen. (Naciones Unidas, 2012, p. 4), siendo de suma importancia para proteger efectivamente la integridad de los peatones, pasajeros o choferes sea el tipo de vehículo que sea.

1.3.1.4. Tipos de seguridad vial, están considerados:

Seguridad nominal: Cada sociedad tiene su propio estándar de ruta; por ello, estamos frente a una ruta confiable si efectúan todos los requerimientos normativos. Por lo tanto, se refiere a la seguridad nominal, normativa o legal (Hauer, 1999 citado por Dextre, 2010, p. 76).

Seguridad sustantiva: considerado objetiva o estadísticamente, y relacionado con el número y la gravedad de los accidentes "(Sorensen y Mosslemi, 2009), también menciona que la relación que se produce entre el diseño de una carretera y la cantidad de accidentes fue lo que motivó este estudio, considerada una experiencia común para diseñar carreteras con seguridad nominal, tal como se hace referencia en las normas, sin embargo causa preocupación que gran parte de los diseñadores creen que la seguridad nominal es sinónimo de seguridad adecuada como dice Hauer (1999), no siendo esto cierto.

Percepción de seguridad: según Elvin (2008), la seguridad subjetiva tiene dos aspectos: a) cuál es la cantidad de individuos que muestran el riesgo de tráfico, y b) cuál es la incomodidad de que las personas piensen en el nivel de riesgo, el primer componente cognitivo, luego que el segundo componente emocional está relacionado con la inseguridad, el miedo y la ansiedad (Sjoberg, 1993 citado por Dextre, 2010, p. 81).

1.3.1.5. Dimensiones de gestión de seguridad vial

En cuanto a las dimensiones la variable seguridad vial, se puede señalar que llevan a cabo una función importante, pues congrega los aspectos más trascendentales de lo que concierne a seguridad vial, se utilizará el libro de seguridad vial, el mismo que hace referencia a programas, campañas de capacitación de solicitantes de licencias de conducir, sistema de respuesta de emergencia, políticas públicas locales, participación social, seguridad local, seguridad vial, ingeniería, proceso regulatorio y aplicación en ingeniería el tráfico y la red de carreteras Quispe, (2009).

Las dimensiones de la seguridad vial son las siguientes:

- a) **Programas educativos** con enfoque para el desarrollo de conceptos, principios y técnicas de la seguridad vial, para concientizar a la niñez y a la juventud sobre los hábitos y actitudes frente a los riesgos con autonomía y responsabilidad respecto de la seguridad vial.
- b) **Políticas públicas locales**, que son las guías en la ejecución e implementación de actividades respecto de las características específicas a nivel de geografía, de poblaciones, clima y cultura, que permitan intervenir efectiva y adecuadamente los comportamientos de las personas en sus zonas.
- c) **Infraestructura e ingeniería vial**, con el diseño, la planificación y la implementación de obras viales teniendo en cuenta los recursos para su mantenimiento, considerando las necesidades de los usuarios para movilizarse en la red vial, sobre todo niños, niñas, adolescente y adultos con discapacidad.
- d) **Sistema de tránsito** y procesos de gestión local de la seguridad vial, con la finalidad de implementar un sistema de transporte a nivel local y regional, utilizando patrones metodológico, participativos y diagnósticos, iniciando en la etapa de formulación hasta llegar a la fase de evaluar los proyectos trazados para solucionar la problemática entorno a la seguridad vial para garantizar una inmediata atención a la emergencia, gestión bajo la responsabilidad nacional del Ministerio de transportes y comunicaciones y del Ministerio de Salud, como miembros del Consejo Nacional de Seguridad Vial, y de las Direcciones de transportes regionales y los establecimientos de salud dependientes de los gobiernos regionales cuya función consiste en enunciar y desarrollar

estrategias de emergencia dirigidos a rescatar personas heridas y víctimas.

- e) **Participación social** de los gobiernos a nivel local, de sociedades civil y empresas privadas, como personaje de políticas públicas y planificación estratégica en cuanto a la seguridad vial.
- f) **Normatividad** para reglamentar a nivel nacional, regional y local el transporte y tránsito terrestre eliminando los riesgos de accidentes. Campañas de formación y acreditación de conductores teniendo en cuenta el perfil requerido y que garantiza su idoneidad para el desempeño en la conducción de vehículos sobre todo de transporte público, lo que deberá ser supervisado y fiscalizado por instituciones públicas, como gobiernos regionales y locales previa certificación y acreditación de postulantes a conductores.

1.3.1.6. Enfoque

Hay una inclinación por el enfoque positivista dominante en algunas comunidades científicas. El enfoque positivista se caracteriza porque existe una relación del investigador con el objeto de estudio, la estadística es una medida de cuantificación, verificación y medición de todo, controlando el estudio de los fenómenos, en base a similitudes; El positivismo es un conjunto de regulaciones que gobierna el conocimiento humano y que tiende a reservar el nombre de ciencia para operaciones observables en la evolución de las ciencias modernas de la naturaleza. La teoría de la ciencia que sostiene el positivismo se caracteriza por afirmar que el único conocimiento verdadero es el producido por la ciencia. Kolakowski (1988, p 43).

1.3.1.7. Doctrina

Nos inclinamos por la concepción doctrinaria que sustenta las intervenciones de organizaciones internacionales como Global Environmental Fund que buscan calidad y eficiencia, para asegurar las necesidades de las personas, proponen resultados positivos, buscan disminuir costos, innovan, acrecientan la imagen de las entidades y que sus recursos humanos estén capacitados para que formulen esquemas de sistemas de transporte urbano que consideren el crecimiento global de la ciudad, pero esto no solo es atender la demanda de viaje, sino que modela la ciudad y va más allá respecto a la emisión de gases contaminantes por ejemplo. Por lo tanto, el tránsito será una forma compleja de aplicación de medidas preventivas, porque un accidente envuelve diversos factores y, cuando eso sucede, es difícil identificar el fracaso de la seguridad y priorizar las acciones de prevención. Entre el 70% y el 90% de los accidentes viales son una de sus fuentes principales (Anacona, 2014, p. 32).

1.3.2. Servicio de Transporte Público

1.3.2.1. Definición de servicio de transporte público

Es la sistematización estructurada de medios dirigidos a trasladar individuos y bienes transportables de aquí para allá.

Nos referimos a transporte público, al servicio remunerado de transporte que se lleva a cabo por terceros formalizados como empresa o persona natural que poseen los vehículos para desarrollar el servicio (Borjas, 2013, p. 9).

Transporte público terrestre es el servicio regulado por órganos generalmente del gobierno. En nuestro país, el

ente regulador del transporte es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (El autor).

Sistema de Transporte Urbano (STU): está integrado por autos, buses, camiones, motocicletas, metros, etc.; así como por el sistema vial que está conformada por las avenidas, pistas de ferrocarril y las que se organizan en públicos y privados. (Mares, 1996, p. 37).

1.3.2.2. Características del servicio de transporte público

- Enfoque de planificación urbana (PU) a partir de diseño urbano y doctrina urbanística de movimiento moderna. Alcanza identidad propia con regulación normativa de usos del suelo.
- Énfasis en formulación de planes físico-espaciales, con imagen objetiva de largo plazo.
- Enfoque sectorial dirigido a metas y a oferta urbana.
- Cuestionamiento por limitaciones estructurales: Falta de flexibilidad y eficacia ante la dinámica urbana. Dificultad de controlar fuerzas externas a proceso planificador.
- Planificación Estratégica: Proceso para actuar de manera integral y a largo plazo, con cursos de acción, indicadores de seguimiento de resultados, integrado por agentes sociales y económicos a nivel local.

1.3.2.3. Importancia del servicio de transporte público

Es importante porque busca cambios cualitativos en el crecimiento urbano antes que instrucciones para uso del suelo. Genera fragmentación urbana y segregación social urbana. No necesariamente involucra, convoca, identifica y/o beneficia a toda la ciudad o a la mayoría de estratos sociales.

También es importante porque tiene que ver con una apropiada relación entre desarrollo urbano y medio ambiente, siendo que al equilibrarse permitirá alcanzar una estabilidad de la población en un espacio geográfico. Ingresa criterio de sustentabilidad ambiental en proceso planificador de ciudades, pero no resuelve incorporación de temas como crecimiento urbano competitivo, equidad social urbana y gobernabilidad. Argumentos ambientales aparecen en planes urbanos: Recalificación de plan urbano como plan urbano ambiental, que significa fijar metas ambientales, ligadas con calidad relativa de componentes de soporte natural (aire, agua, suelo), y no en demasía con la calidad de vida de los pobladores. Aplicación convalidatoria de técnicas de EIA para supuesta legitimidad del plan urbano; ligada a comprobación de algunos indicadores relacionados a la medición de calidad de componentes de soporte natural.

Tiene en cuenta la Planificación Urbana y Gobernanza: Enfoque de gestión urbana de inicios de siglo XXI. Gobernanza (o gobernabilidad): reconocer lo importante que es la participación en conjunto de personas e instituciones, con poder para intervenir en procesos sociales que les atañen. En contexto de competitividad entre ciudades, políticas locales ligadas a desarrollo económico, buscan gobernabilidad urbana (Gobernanza urbana). Sistema de gobierno que une instituciones políticas, actores sociales y organizaciones privadas en el proceso de la toma de decisiones en el desarrollo urbano. Acuerdos de corto y mediano plazo con actores sociales involucrados, para lograr corrección incremental de principales problemas que afectan evolución de ciudades. Gestión urbana y ambiental actualmente vinculada con gobernabilidad, porque procuran negociación entre

actores involucrados para mitigación y/o resolución de conflictos urbanos y ambientales.

Forma de gestión urbana que privilegia acción de actores sociales en desarrollo de ciudades. No ha demostrado ser suficiente como intento de sustitución de planificación urbana contemporánea, sino como su complementación.

Y finalmente porque considera la Planificación *Urbana Sostenible*: Enfoque de PU de inicios de siglo XXI (Cumbre de Johannesburgo, 2002). Implica redefinición de PU: revisión de naturaleza, formula metas y formas concretas de materialización, de instrumentos técnicos e instancias operativas. Instrumento orientado a prever, orientar, procurar, promover y regular conjugación equilibrada y planificada de principios y componentes en centros urbanos o ciudades: Complementariedad urbano – territorial. Competitividad urbana. Funcionalidad urbana. Calidad urbanística y paisajística. Sustentabilidad ambiental. Equidad social. Identidad cultural. Gobernanza urbana.

Aún se maneja en términos teóricos y académicos, pero no ha sido asimilada en términos legales y normativos en mayoría de países, y no se ha resuelto su aplicación metodológica y operativa en planes urbanos, salvo aproximaciones valiosas.

1.3.2.4. Tipos de servicio de transporte

El transporte terrestre es el más usado y considerado como el medio transversal de los eventos más importantes que resume la historia de la humanidad. Lo que ha hecho que se clasifique en transporte de personas o transporte de carga o mercancías.

1.3.2.5. Enfoque

Se le da más importancia a la construcción y renovación de la infraestructura vial, aunque pequeñas secciones han generado una construcción progresiva debido al crecimiento y aumento de la flota de vehículos y el tráfico masivo de más tonelaje y varias categorías orientadas al transporte. Reducción de los accidentes de tráfico, incluida la separación del tráfico, el demarcar y señalizar las pistas, los cruces de peatones visibles, la disminución de la velocidad y la construcción de carreteras confiables para los vehículos de dos ruedas (Lautrédou, 2000, p. 9). Enfoque de la teoría del riesgo que se caracteriza, porque lo importante es conocer quienes produjeron el riesgo, no de quien fue materialmente la persona que lo causó; es decir, vincula al proceso la persona que contribuyó a crear el riesgo que terminó en el daño hacia una persona. En el caso de un accidente de tránsito, según esta teoría estarían involucrados el chofer, propietario del vehículo, la empresa afiliadora y hasta de ser el caso la empresa leasing, porque todos crearon el riesgo.

1.3.2.6. Doctrina

El autor Garrido (2001) señala que el transporte es una estructura organizacional y tecnológica que involucra el movimiento de individuos y bienes de un espacio a otro para equilibrar la brecha espacial y temporal entre la oferta y la demanda, y hacer esta transferencia de manera efectiva y sostenible. El estudio del transporte desde un punto de vista geográfico es esencial, a causa de su relación inherente con el espacio, por ello las implicaciones de su operación inciden territorialmente; (Chías Becerril, 2012, citado por Correa, 2015, p. 9).

1.3.2.7. Teoría

El rol del Estado en el manejo de los nuevos cambios se basa en la necesidad de evitar la sobrecarga, reducir sus roles excesivos y aumentar el grado de autonomía que garantiza el buen funcionamiento de los mercados. Las visiones y clasificaciones del Estado han pasado por el mínimo-máximo, el ágil-lento, y así sucesivamente. Todas estas tipologías son vistas que responden a modelos dentro del mismo sistema capitalista y, por lo tanto, respaldan estas mismas relaciones. Que sea máximo, grande y ágil no nos dice nada acerca de las variaciones en términos, por ejemplo, de cómo será responsable de la redistribución del ingreso, la resolución de crisis, etc. Los informes del Banco Mundial (WDR 1997) sugieren que las reformas no tienen objetivos específicos, aunque especifica que los países con Estados grandes deberían priorizar la privatización y la liberalización del mercado. Los principales obstáculos para la reforma son la existencia de ganadores y perdedores de las políticas aplicadas y de cómo compensar a los perdedores, la fuerza política de los grupos clave y el diseño de las instituciones estatales. Para los reformadores, aparecen tres advertencias: muchas reformas se hacen de forma radical en respuesta a una amenaza o durante la "luna de miel" de una nueva. La segunda advertencia enfatiza la consideración de posibles obstáculos y reparaciones, la cuestión de planificar la reforma y evitar la toma del Estado por parte de ciertos grupos de interés, y la búsqueda de un consenso social.

Es importante que las reformas no sucedan por accidente y que las fuerzas que quieren mantener el status quo intenten hacerlo. Está claro que puede haber generalizaciones para dar recetas para fracasos y éxitos en la reforma.

De acuerdo con la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública 2021, la Administración centrada en el ciudadano necesariamente necesita cambiar el modelo tradicional de organización funcional y migrar a una organización mediante el proceso contenido en la "cadena de valor" de cada entidad, para hacer para que los bienes y servicios públicos de su responsabilidad generen resultados e impactos positivos para el ciudadano, dados los recursos disponibles. Los procesos se definen como una secuencia de actividades que transforma una entrada (solicitud de un bien o servicio) en una salida (entrega del bien o servicio), agregando un valor a cada paso de la cadena (mejor calidad / precio, velocidad, facilidad, comodidad, entre otros).

Los procesos son de dos tipos, en los llamados "procesos clave" de la cadena de valor y, por otro lado, que se llaman "soporte", por un lado, que resultan directamente de la producción de un bien o servicio, están al servicio tan transversales a todas las actividades, como administración central, gestión financiera, personal, infraestructura, equipamiento y logística, en el sector público se rigen por sistemas administrativos aplicable a todas las entidades. En un modelo de gestión basado en resultados, ambos tipos de procesos deben optimizarse. Las organizaciones modernas están estudiando rigurosamente cómo optimizar, formalizar y automatizar cada uno de sus procesos internos como parte de la "cadena de valor". Los insumos esenciales (insumos) para optimizar la cadena de valor son personal (conocimiento), infraestructura (instalaciones), equipo, técnicas y métodos, y finanzas.

La nueva gestión pública es una respuesta a la necesidad de la administración pública de adaptarse al entorno

socioeconómico reciente, ya que el modelo tradicional de gestión pública no responde a los cambios que se producen en los diferentes países.

La nueva gestión pública es un enfoque que busca involucrar al ciudadano en las soluciones de diferentes problemas que obtendrán los mejores beneficios.

Sin embargo, la aplicabilidad y efectividad de los postulados que conforman la nueva gestión pública es una tarea difícil para las Administraciones Públicas de los diferentes países, afectando con una intensidad diferente en ellos, incluso, que puede variar considerablemente de un país a otro y desde una jurisdicción a otra. En el pasado, la implementación de un Estado moderno ha cambiado significativamente la forma en que las diferentes administraciones públicas actúan, haciéndolas más transparentes, más abiertas a los ciudadanos y más flexibles en su gestión.

Si bien es cierto que la nueva gestión pública ha revigorizado la administración de las instituciones gubernamentales, es necesario fortalecer la transparencia de la gestión, basada no solo en el acceso virtual, sino también en la formación de una organización ciudadana que permite la verificación en in situ.

1.3.2.8. Dimensiones del Servicio de Transporte Público

- a) Calidad del Servicio Público** relacionado con el desempeño de los choferes al público como cliente, para determinar si el mencionado servicio se brinda de manera oportuna, con precios y buen trato; así como empleando los recursos tecnológicos para brindar un mejor servicio de transporte público.
- b) Parque Automotor**, es la cantidad de unidades de transporte público y su estado situacional, teniendo en

cuenta la renovación periódica de las mismas para que puedan dar cumplimiento a los patrones ambientales y otros.

- c) Capacitación de los Operadores**, para obtener un grado y nivel de capacitación adecuado por parte de los choferes, la calidad de su trato y la eficiencia del servicio brindado, la obligación que poseen así también el record de accidentes de tránsito.
- d) Seguridad y Confort**, en la conducción de las unidades de transporte teniendo en cuenta los límites de velocidad que prescribe la ley, el impacto en el medio ambiente, la comodidad de los ciudadanos, como también la conservación y cuidado de los vehículos.
- e) Monitoreo, evaluación y control** del servicio de transporte público por parte dl municipio mediante de un programa encargado de evaluar los vehículos, las sanciones impuestas a choferes, el depósito de vehículos que no cumplen con las formalidades de ley; y la supervisión de unidades menores.

1.3.2.9. Paradigmas

Márquez, (2008) estipula que el paradigma simboliza la base de la epistemología en la cual se va a desarrollar una investigación. El cual es importante porque nos permite evaluar la coherencia lógica de una investigación desde la formulación, análisis, metodología hasta llegar a los resultados.

En este sentido el presente trabajo está desarrollado bajo la perspectiva del enfoque cuantitativo, enmarcándose dentro del paradigma del “Positivista”, porque bajo esta postura, nuestro actuar como investigadores es aislado o ajeno al objeto de estudio, sólo mediante la observación hemos analizado o conocido lo que ocurre en la Municipalidad Provincial de Julcán con respecto a la gestión de la

seguridad vial y su influencia en el servicio de transporte, no se ha interferido o manipulado en la realidad de los hechos.

1.4. Formulación del problema

El Club Ensayos (documento enviado por Marckomenalva, 2013) indica que según la Organización Mundial de la Salud (OMS), considerado como el Organismo más importante en esta área, concibe a los accidentes de tránsito como una epidemia mundial, pues se han generado 1.2 millones de víctimas mortales cada año a nivel mundial, y más o menos 35 millones de víctimas no mortales y según versión de la propia OMS al año 2015 estos han aumentado, pues en carreteras mueren en el mundo entero 1.25 millones de personas, sufriendo traumatismos no mortales entre 20 y 40 millones y asimismo los traumatismos reflejan el 48% de los decesos entre adultos de más o menos 15 a 44 años de edad. Haciendo presente además que el total de víctimas afectas no sólo abarca dichas cifras, por el contrario, tiene múltiples secuelas, sumándole el número de ciudadanos afectados y que son cabeza de familia (Organización Mundial de la Salud, 2015).

El Estado Peruano en su forma de organización y en su calidad de ente normativo, regulador y proteccionista en el campo del tránsito y del transporte terrestre orientado a la satisfacción de los menesteres de los usuarios, y que desea resguardar la seguridad y salud de los mismos, así como la de su entorno; a fin de que el transporte terrestre se brinde en las condiciones señaladas precedentemente, dicta reglamentos y dirigen los niveles de la organización en el ámbito administrativo y nacional, regional y provincial, como es el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC que “Aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transportes” (RNAT), que está orientada a dar regulación a todo lo que se relacione con los servicios prestados en el campo de transportes terrestre, sea público y/o privado, de personas, mercancías y mixto a provincias, regiones o a nivel nacional y asimismo los procedimientos para la fiscalización y sanción de las acciones de incumplimiento e

infracciones tipificadas en el acotado Reglamento, en que incurren los operadores prestadores del servicio y conductores.

Teniendo en cuenta los fenómenos de la realidad antes descrita, el investigador ha identificado el problema en la jurisdicción de la Municipalidad Provincial de Julcán, y formula lo siguiente:

¿Cuál es la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017?

1.5 Justificación del estudio

El estudio se ha realizado al haber observado en la realidad la seguridad vial y el servicio de transporte público, algunas deficiencias en el desarrollo de las actividades inherentes a estas dos variables, asimismo las limitaciones constituidas por restricciones y topes externos y la escases de recursos que no permiten contar con un sistema estructurado que garantice no solamente el libre tránsito sino también el conservar la vida y la salud en las personas y la integridad física de los bienes transportables, sin dejar de lado la formación de los jóvenes sobre esta problemática en la etapa escolar, para conocer las reglas aplicables al transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial a fin de proteger su integridad física y psicológica.

A diario vemos comportamientos irresponsables en los diferentes usuarios de las vías, sea como transportista, peatón, pasajero o conductor, los que no tienen en cuenta los conceptos modernos, principios relevantes y las técnicas avanzadas, aparte de las normas aplicables y el entorno como marco referencial dirigido a eludir accidentes de tránsito, que constituye uno de los principales problemas que se sufre actualmente en nuestra sociedad. Por el que consideramos favorable realizar esta investigación porque nos permitirá orientar las políticas públicas y equipamientos de la ciudad de Julcán con miras al Bicentenario Perú 2021 y los Objetivos del Desarrollo Sostenible al 2030.

- **Valor teórico**, porque no solo se examinará la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público, sino también ejecutará un proceso de evaluación para determinar si el servicio que se presta es el adecuado y además buscar nuevas alternativas de movilidad a bajo costo, pero de manera eficiente y con el confort requerido por los usuarios.
- **Relevancia social**, porque la población tiene grande expectativa en el mejoramiento del sistema existente y de la calidad del servicio y sobre todo en la disminución de los accidentes que generan no solamente lesiones, sino también pérdidas de vidas, por lo que es justificable en la medida de mejorar la toma de decisiones de las autoridades involucradas respecto de futuros proyectos que mejoren la seguridad vial y el servicio de transporte público.
- **Implicaciones prácticas**, Porque implicará el empleo de diseños adecuados para un buen servicio de transporte público y considerar los intangibles como son los valores éticos del transporte, así como de organizar de mejor manera las rutas y sistemas que vayan acorde con las necesidades que los pueblos y las ciudades de la provincia de Julcán demanden, siendo necesaria la correspondiente regulación de parte de los órganos competentes.
- **Utilidad metodológica**, porque se ha tenido en cuenta el método científico como son el inductivo, deductivo y analítico en el presente estudio, aplicándose la encuesta y utilizando como instrumento el respectivo cuestionario; asimismo se empleó la estadística descriptiva y la inferencial con el apoyo del SPSS-V23 para recopilar los datos, lo cual hace confiable y válido los resultados obtenidos y las conclusiones a las que se han arribado, las mismas que constituyen premisas para la formulación de sugerencias y recomendaciones. Esto hará posible llevar a cabo otros estudios relacionados a la problemática de ambas variables: gestión de la seguridad vial y el transporte público.
- **Legal**, Reglamento Nacional de Transporte y Tránsito - emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La presente investigación se enmarca en la Ley N° 30220 Ley Universitaria, la que por tiene por finalidad brindar normas para crear, el funcionamiento, supervisar y

cerrar las universidades; Ley 25350, Ley de Creación de la Universidad César Vallejo; y, en la Resolución N° 1513-2001-ANR que sustenta la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo. Asimismo, tiene una relación directa con diferentes normas concernientes a la modernización de la gestión pública, en las que en forma directa o indirecta comprenden a la gestión del cambio, la necesidad de que las entidades públicas cambien en su forma tradicional de gestión; entre las principales normas tenemos:

- a. Leyes y resoluciones sobre investigación en la universidad
 - b. Ley 30220-2014, Nueva Ley Universitaria del Perú.
 - c. Ley 25350, Ley de Creación de la Universidad César Vallejo.
 - d. Resolución N° 1513-2001-ANR, Escuela de Postgrado de la Universidad César Vallejo.
 - e. Resolución Directoral N° 3902-2013/EPG-UCV, Reglamento de Investigación de Postgrado.
- Así mismo es necesario porque proyectará un sistema de transporte más inclusivo y adecuado al rápido crecimiento urbano de la ciudad. Se pretende cambiar la actitud de la población, generando un mejoramiento en los niveles de tolerancia de la población.

Por lo tanto, con las consideraciones expuestas líneas arriba, consideramos que nuestra investigación queda justificada.

1.6 Hipótesis

1.6.1 Hipótesis de investigación (Hi)

La Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

1.6.2 Hipótesis Nula (Ho)

La gestión de la seguridad vial no influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017

1.6.3 Hipótesis Específicas

H₁: La dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de

transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.

H₂: La dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.

H₃: La dimensión Ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

H₄: La dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

H₅: La dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

H₆: La dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

H₇: La gestión de la seguridad vial influye significativamente en la dimensión calidad del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

H₈: La gestión de la seguridad vial influye significativamente en la dimensión parque automotor del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

H₉: La gestión de la seguridad vial influye significativamente en la dimensión capacitación de los operadores del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.

H₁₀: La gestión de la seguridad vial influye significativamente en la dimensión seguridad y confort del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

H₁₁: La gestión de la seguridad vial influye significativamente en la dimensión monitoreo, evaluación y control del servicio de

transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.

1.7 Objetivos

1.7.1. Objetivo General

Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

1.7.2. Objetivos Específicos

O₁: Identificar los niveles de la gestión de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

O₂: Identificar los niveles del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

O₃: Determinar la influencia de la dimensión Programas educativos de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.

O₄: Determinar la influencia de la dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.

O₅: Determinar la influencia de la dimensión Ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

O₆: Determinar la influencia de la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

- O7:** Determinar la influencia de la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.
- O8:** Determinar la influencia de la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.
- O9:** Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en la dimensión calidad de servicio del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.
- O10:** Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en la dimensión parque automotor del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.
- O11:** Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en la dimensión capacitación de los operadores del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.
- O12:** Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en la dimensión seguridad y confort del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.
- O13:** Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en la dimensión monitoreo, evaluación y control del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.

II. MÉTODO

En nuestro estudio, hemos revisado los diferentes métodos que se emplean para realizar una investigación con rigor científico y entre los analizados, hemos seleccionado los que consideramos se adecuan más a nuestro esquema y tema relacionado con la investigación, de tal forma que la recolección de información, sea ordenada y se analicen los datos obtenidos. Con la metodología científica para darle validez y confiabilidad a los resultados.

Método inductivo

Es pasar de lo particular, como pueden ser los resultados, a lo general que serían las hipótesis, teorías y leyes, en otras palabras, se generaliza los resultados. Según Ruiz (2007, p. 34), esta generalización no se logra sólo a partir de los hechos empíricos, pues de conocimientos ya alcanzados se pueden obtener nuevos conocimientos, los cuales serán más complejos.

Para Hernández Sampieri, (2006, p. 107), el método inductivo se aplica en los principios descubiertos a casos particulares, a partir de un enlace de juicios. Se usa cuando se procesan y se analizan los datos obtenidos de los cuestionarios aplicados y en el análisis e interpretación de la información.

Método deductivo

Cuando de los datos que empiezan por lo general y son aceptados como verdaderos, se arriban a conclusiones de tipo particular. Buendía, Colás y Hernández (1997, p. 56).

El método deductivo, permite deducir nuevos conocimientos o leyes aún no conocidas, saber deducir nuevas hipótesis como consecuencia de otras más

generales, de allí que lo hayamos aplicado para la revisión de la literatura y en la presentación de nuestro informe final.

Método descriptivo

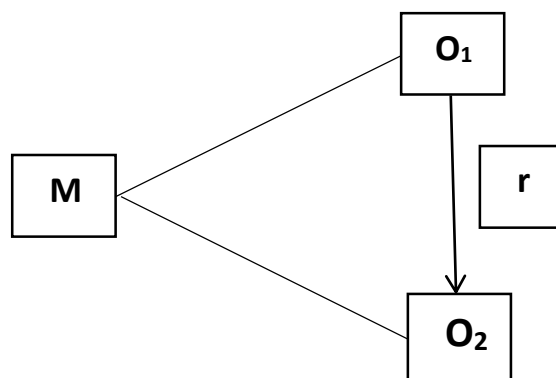
Para Tamayo (2003, p. 46), el método consiste en describir y evaluar las características de una situación particular en uno o más puntos del tiempo. Se analizan los datos reunidos para descubrir así, cuales variables están relacionadas entre sí.

Tipo de investigación

La presente investigación es no experimental, puesto que no se han manipulado las variables, observándose los fenómenos en su estado natural para luego realizar un análisis” (Hernández, 2010, p. 76).

2.1. Diseño de Investigación

Atendiendo a lo señalado por el autor Sánchez y Reyes (1987), el diseño del presente estudio fue correlacional transeccional causal, pues se buscó lograr instaurar la vinculación existente entre las variables, y su sentido de causalidad; es decir si entre ambas se suscita una relación de causa a efecto; siendo el diagrama:



Dónde:

M : Muestra (Usuarios y operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Gerencia de transportes de la Municipalidad Provincial de Julcán).

- O₁ : Observación de la variable independiente: Gestión de la seguridad vial
- O₂ : Observación de la variable dependiente: Servicio de transporte público.
- r : Relación de causalidad de las variables

2.2. Variables

2.2.1. Variable independiente (O₁): Gestión de la seguridad vial

Gestión de la Seguridad Vial: Constituyen las estrategias, acciones en diferentes espacios, y ámbitos sean estos respecto de la informática, normas, formación, educación, tecnología, que permita contar con un sistema seguro para bajar los índices de accidentes de tráfico y de lesiones. Este sistema estructurado hará posible que el transporte se integre en una totalidad, donde ningún elemento para comprender las diversas circunstancias que participan, con diferentes consecuencias y que logran trazar la red de dichos hechos y causas, para ello se toma un esquema integrado que permitirá identificar la problemática, formular tácticas, establecer metas y supervisar el desempeño. (Tormo, &, Chisvert 2011, p. 11).

2.2.2. Variable dependiente (O₂): Servicio de transporte público

Es aquel servicio remunerado de transporte que se lleva a cabo por terceros formalizados como empresa o persona natural que poseen los vehículos para desarrollar el servicio.

Transporte público terrestre es el servicio regulado por órganos generalmente del gobierno. En nuestro país, el ente regulador del transporte es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Borjas, 2013, p. 9).

2.2.3. Operacionalización de variables

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
Variable independiente: Gestión de la seguridad vial	Gestión de la Seguridad Vial: es un conjunto de tácticas, actuaciones y mecanismos para establecer un sistema seguro a fin de disminuir la cantidad de accidentes en la red vial, que ocasionan lesiones y pérdidas de vida, así como deterioro de los bienes transportables, por lo que debe considerarse un sistema apropiado de circulación que los integre teniendo en cuenta los riesgos, sin separar ningún elemento, para comprender las diversas	Es el nivel de medición global de la variable Gestión de la seguridad vial y de cada una de sus dimensiones: Programas educativos, Políticas públicas locales, Ingeniería vial, Sistema de tránsito, Deficiencias del sistema, Participación social, Normatividad. Para medirlo se aplicará un cuestionario de 41 ítems.	Programas educativos	<ul style="list-style-type: none"> • Normas de seguridad vial. • Normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas. • Cultura de educación vial. • Seguridad vial como una responsabilidad compartida. • Comportamiento ciudadano. • Tasa de accidentes de tránsito. • Medios de comunicación. • Plan de Educación en Seguridad Vial. 	Ordinal de tipo Likert: Muy deficiente Deficiente Regular Eficiente Muy Eficiente
			Políticas públicas locales	<ul style="list-style-type: none"> • Protección a los usuarios del servicio. • Creación de políticas públicas de seguridad vial. • Seguridad vial y peatonal incluyente e integrales. • La seguridad vial como tema de interés para el Estado. • Programas culturales. • Estudios de Impacto vial. 	
			Ingeniería vial	<ul style="list-style-type: none"> • Deterioro de las vías de circulación. • Proyectos viales. • Riesgo de accidentes y lesiones en las carreteras. • Dotación de infraestructura y equipamiento. • Identificación y eliminación de paraderos informales. • Servicio de transporte compatible con el medio ambiente. • Racionalización y reestructuración del sistema de Transporte. • Fomento de inversiones y financiamiento de proyectos viales. 	
			Sistema de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de transporte como respuesta a las necesidades. • Siniestralidad vial por factores humanos, técnicos y de equipamiento. • Señalización, pasos peatonales y paraderos públicos. • Límites de velocidad en las vías urbanas. • Accidentes de tráfico en la provincia. • Infraestructura vial urbana. • Tránsito vehicular y peatonal. 	

	<p>circunstancias que participan, con diferentes consecuencias y que logran trazar la red de dichos hechos y causas, para ello se toma un esquema integrado que permitirá identificar la problemática, formular tácticas, establecer metas y supervisar el desempeño.</p> <p>(Tormo, & Chisvert 2011, p. 11).</p>		<p>Participación social</p> <ul style="list-style-type: none"> • Participación de la sociedad en los planes de seguridad vial. • Concientización a la ciudadanía. • Posicionamiento de la seguridad vial. • Sensibilización continua a la población. • Articulación vial de actividades productivas, comerciales y de servicios. • Participación ciudadana en las rendiciones de cuenta. 	
			<p>Normatividad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leyes que se aplica en el sistema de tránsito. • Normas de seguridad vial y señales de tránsito. • Directivas de control en la Municipalidad. • Regulación y jerarquización de vías. • Estándares para la aplicación de sanciones. • Responsabilidad a los operadores viales. 	

Fuente: Elaboración del investigador

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
Variable dependiente: Servicio de transporte público	<p>Transporte público es el servicio remunerado de transporte que se lleva a cabo por terceros formalizados como empresa o persona natural que poseen los vehículos para desarrollar el servicio.</p> <p>Transporte público terrestre es el servicio regulado por órganos generalmente del gobierno. En nuestro país, el ente regulador del transporte es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Borjas, G., 2013, p. 9).</p>	<p>Es la medición del nivel del Servicio de transporte público a través de un cuestionario de 32 ítems y está conformada de 5 dimensiones:</p> <p>Calidad del servicio, Parque automotor, capacitación de los operadores, Seguridad y Confort, Monitoreo, Evaluación y Control.</p>	Calidad del servicio	<ul style="list-style-type: none"> • Desempeño de los operadores viales. • Avances tecnológicos. • Tarifas y costos de transporte. • Capacidad y lugares de embarque de las unidades vehiculares. • Cordialidad de operadores viales. • Servicio de transporte oportuno, rápido y seguro. 	<p>Ordinal de tipo Likert:</p> <p>Muy deficiente</p> <p>Deficiente</p> <p>Regular</p> <p>Eficiente</p> <p>Muy Eficiente</p>
			Parque automotor	<ul style="list-style-type: none"> • Antigüedad del parque Automotor. • Condiciones de las unidades vehiculares. • Crecimiento del parque automotor. • Satisfacción de demanda. • Renovación de unidades. • Contaminación ambiental. 	
			capacitación de los operadores	<ul style="list-style-type: none"> • Operadores del servicio. • Mecanismos de participación y educación. • Conducción responsable y seguro de pasajeros. • Mejora de la calidad del servicio. • Prevención de accidentes de tránsito. • Infracciones de tránsito. 	
			Seguridad y Confort	<ul style="list-style-type: none"> • Conducción y traslado con seguridad. • Respeto de los límites de velocidad. • Satisfacción de los usuarios. • Menor impacto ambiental. • Confort en ruta Trujillo – Jucán y viceversa. • Permisos y seguros al día. • Cumplimiento de la oferta publicada. 	
			Monitoreo, Evaluación y Control	<ul style="list-style-type: none"> • Programas de evaluación vehicular. • Monitoreo y cumplimiento del servicio. • Base de datos. • Multas y sanciones a conductores. • Retiro de unidades informales. • Control y supervisión vehículos menores. • Monitoreo al cumplimiento de requisitos legales. 	

Fuente: Elaboración del investigador

2.3. Población y muestra

2.3.1. Población

Conformada por los operadores del servicio de transporte y por los funcionarios de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 1
Distribución de operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017.

PARTICIPANTES	GENERO		TOTAL
	Hombres	Mujeres	
Operadores del servicio de transporte	150	50	200
Funcionarios de la Municipalidad Provincial de Julcán	20	10	30
TOTAL	170	60	230

Fuente: Gerencia de transportes y Recursos Humanos de la Municipalidad Provincial de Julcán.

2.3.2. Muestra

La muestra es el subconjunto de la población, y su fin es que las unidades del subconjunto representen a la población, siendo que su tamaño dependerá de la hipótesis.

La fórmula es:

$$n_0 = \frac{Z^2 N \cdot p \cdot q}{(N - 1)E^2 + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Dónde:

n_0 = Tamaño de la muestra inicial

N = Población = 230

Z = Nivel de confianza (Dista. Normal = 1.96

E = Error permitido ($\alpha = 5\%$) = 0.05

p = Probabilidad de éxito = 0.5

q = Probabilidad de fracaso = 0.5

Remplazando valores:

$$n_o = \frac{(1.96)^2(230)(0.5)(0.5)}{(230 - 1)(0.05)^2 + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n_o = 144$$

Nuestra muestra estuvo integrada por 144 personas, entre los cuales se encuentran operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017; como se observa en la tabla 2:

Tabla 2

Distribución de la muestra de operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017.

PARTICIPANTES	GENERO		TOTAL
	Hombres	Mujeres	
Operadores del servicio de transporte	100	19	119
Funcionarios de Municipalidad Provincial de Julcán	16	9	25
TOTAL	116	28	144

Fuente: Gerencia de transportes y Recursos Humanos de la Municipalidad Provincial de Julcán.

2.3.3. Muestreo

El muestreo es la realización de una serie de operaciones para poder seleccionar la muestra sobre la cual se ejecutará o desarrollará la investigación, nos referimos a la técnica empleada para escoger a los sujetos, objetos o fenómenos.

Parra (2003, p. 25), el muestreo es el esfuerzo deliberado que se efectúa para obtener muestras representativas mediante la inclusión en la muestra de grupos que suponemos que son típicos. Para la técnica del muestreo se tuvieron en cuenta criterios de inclusión y de exclusión

Criterios de Inclusión

- Se seleccionó a operadores del servicio de transporte público de la Provincia de Juncal, 2017, de ambos sexos y que fueran mayores de edad.
- Se seleccionó también a funcionarios de la Municipalidad Provincial de Juncal, 2017.

Criterios de exclusión

- No se consideró a los Operadores del servicio de transporte público de otras provincias o que tengan cargos de manera temporal.

Unidad de análisis

Operador del servicio de transporte y funcionario de la Municipalidad Provincial de Juncal, 2017.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Se consideraron las siguientes técnicas e instrumentos:

2.4.1. Técnicas

La encuesta. A través de la cual se logró obtener la información necesaria en cuanto a la Gestión de la seguridad vial y el Servicio de transporte público en la Provincia de Juncal - 2017, y así lograr plantear correctamente la problemática.

2.4.2. Instrumentos

El cuestionario. El que fue elaborado basándose en preguntas cerradas, las que fueron aplicados a los operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017; obteniéndose datos en cuanto a las dos variables en estudio: Gestión de la seguridad vial y Servicio de transporte público.

El cuestionario que se elaboró para la variable 1: sobre Gestión de la seguridad vial, estuvo conformado por 6 dimensiones: Programas educativos, Políticas públicas locales, Ingeniería vial, Sistema de tránsito, Participación social y Normatividad, con un total de 41 ítems.

El cuestionario elaborado para la variable 2: servicio de transporte público, estuvo conformado por 5 dimensiones: calidad del servicio, parque automotor, capacitación de los operadores, seguridad y confort, monitoreo, evaluación y control; con un total de 32 ítems.

2.4.3. Dimensiones del Servicio de Transporte Público

Validación y confiabilidad del instrumento

El que nuestro instrumento para medir sea válido y confiable, garantiza que los resultados alcanzados han tenido una base científica, pues si dichos instrumentos no hubiesen sido validados, la información no estaría debidamente articulada con los objetivos del estudio.

El instrumento es confiable, cuando al medirse los eventos con instrumentos en distintos tiempos, los resultados son similares. (Bernal, 2000).

- **La validez de los instrumentos de recolección de datos**

Expertos en investigación del área de Gestión Pública, realizaron la validez de los instrumentos con los que se recolectaron los datos. La validez del instrumento se hizo por juicio de diez (10) expertos del área de gestión pública:

Dr. Morales Salazar Pedro Otoniel.
Dr. Alva Alva Walter.
Dr. Amaya Mariños Raúl Alberto.
Dr. Aldave Herrera Rafael Fernando.
Dr. Andrés Enrique Recalde Gracey
Dr. Miguel Tolentino Montenegro
Mg. Javier Fernando de Chorié Prieto
Mg. Karen Lilibet Supo Cornejo
Mg. Karoll Yanina Campos Gutiérrez
Mg. César Augusto Cueva Castillo

- **Confiabilidad de los instrumentos de recolección de datos**

La fiabilidad de los instrumentos se obtiene cuando se los somete a una prueba piloto de observación de actores del servicio de transporte y funcionarios de la Municipalidad Provincial de Julcan, 2017, en este caso la confiabilidad fue determinada por el Coeficiente de Alfa de Cronbach, el cual es calculado mediante la variación de ítems y variación del puntaje total. Finalmente, mediante el SPSS V23, se pudo procesar la información.

Según, (George & Mallery 1995), el coeficiente del Alfa de Cronbach nivel de fiabilidad no es aceptable cuando la muestra este debajo de 0,5, si tomara un valor entre 0,5 y si es 0,6 es considerado como un nivel pobre, pero si se sitúa entre 0,6 y 0,7 estaríamos frente a un nivel aceptable; mientras que si se sitúa entre 0,7 y 0,8 el nivel sería muy aceptable; en el intervalo 0,8 - 0,9 se califica como un nivel bueno, y si tomara un valor superior a 0,9 sería excelente. El coeficiente para la variable gestión de la seguridad vial es de 0.915 el cual es excelente; y el de la variable servicio del transporte público es de 0.902 el cual también es excelente.

2.5. Métodos de Análisis de datos

Los métodos utilizados fueron los siguientes:

a) Estadística descriptiva, que consistió en:

- Matriz de puntuaciones de las variables independiente y dependiente y sus dimensiones.
- Elaboración de tablas para la distribución de frecuencias.
- Gráficos estadísticos.

b) Estadística inferencial que consistió en:

- Para procesar y lograr los resultados estadísticos, descriptivos y obtener la constatación de las hipótesis, se utilizó el SPSS V23.
- Prueba de Kolmogorov – Smirnov; para la muestra que compara la función acumulada observada de: gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público; el nivel de significancia fue del 5%,

2.6. Aspectos éticos

En el presente estudio se cuidó la identidad de los individuos de estudio, considerando los aspectos éticos que correspondía, entre los que se encuentran la confidencialidad, el consentimiento para brindar información, la libre participación y el anonimato de la información.

III. RESULTADOS

Para recabar y analizar la información pertinente, se aplicó dos cuestionarios, que recogió los datos relacionados con preguntas de las dimensiones de las dos variables en estudio. Se utilizó en este caso el Coeficiente de Contingencia del Estadístico de Tau- b de kendall con el propósito de determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017. La presentación y análisis de los resultados se muestran a continuación en las tablas y gráficos estadísticos.

Tabla 1:

Prueba de Kolmogorov Smirnov de los puntajes sobre la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017

Pruebas no paramétricas

Prueba de Kolmogorov- Smirnov para una muestra														
		GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO	PROGRAMAS EDUCATIVOS	POLITICAS PUBLICAS LOCALES	INGENIERIA VIAL	SISTEMA DE TRANSITO	PARTICIPACIÓN SOCIAL	NORMATIVIDAD	CALIDAD DE SERVICIO	PARQUE AUTOMOTOR	CAPACITACIÓN DE LOS OPERADORES	SEGURIDAD Y CONFORT	MONITOREO, EVALUACION Y CONTROL
		144	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
Parámetros	Media	46,49	34,52	8,84	7,04	9,24	7,74	6,94	6,67	6,41	6,92	6,57	7,51	7,12
Normales	Desviación típica	16,798	13,212	3,977	3,169	4,014	3,3	2,939	3,421	3,471	2,988	3,177	3,37	3,731
Diferencias	Absoluta	0,061	0,064	0,123	0,094	0,135	0,136	0,099	0,189	0,109	0,142	0,175	0,164	0,071
más	Positiva	0,061	0,064	0,123	0,094	0,135	0,136	0,091	0,189	0,109	0,142	0,175	0,164	0,071
extremas	Negativa	-0,054	-0,037	-0,082	-0,086	-0,082	-0,075	-0,099	-0,125	-0,093	-0,095	-0,095	-0,076	-0,052
Kolmogorov- Smirnov		0,736	0,774	1,474	1,134	1,623	1,628	1,183	2,27	1,309	1,7	2,104	1,967	0,851
Sig.asintot. (Bilateral)		0,65	0,588	0,026	0,153	0,01	0,01	0,122	0	0,065	0,006	0	0,001	0,464
a. La distribución de contraste es la Normal														
b. Se han calculado a partir de los Datos.														

Descripción: En la Tabla 1 se observa el resultado de la prueba de normalidad (Kolmogorov-Smirnov) de la variable influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, con sus dimensiones, denotándose que el nivel de significancia de la prueba de Kolmogorov-Smirnov, la mayoría (7) de los valores en las dimensiones son menores a 5% de significancia estándar ($p < 0.05$); demostrándose que se distribuyen de manera no normal, por lo tanto se determina utilizar pruebas no paramétricas para analizar la relación de causalidad entre las variables, se utilizó en este caso el Coeficiente de Contingencia del Estadístico de Tau-b- de Kendall.

3.1. Descripción de resultados de correlaciones de las variables gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017

3.1.1. Prueba de hipótesis

Hi: La Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.

Tabla 2:

Correlación de las variables gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017.

			Correlaciones	
			GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO
GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL	Coeficiente de correlación		1,000	,294**
	Sig. (bilateral)		.	,000
	N		144	144
SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO	Coeficiente de correlación		,294**	1,000
	Sig. (bilateral)		,000	.
	N		144	144

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

Fuente: Resultados obtenidos del SPSS V 23

Interpretación: En la Tabla 2 que contienen datos obtenidos de SPSS v23 se observa que entre la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,294$, con un sig. (Bilateral) ,000 por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.

3.1.2. Prueba de hipótesis específicas

H1: La dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

Tabla 3

Correlación de la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

		Correlaciones		
			PROGRAMAS EDUCATIVOS	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO
Tau_b de Kendall	PROGRAMAS EDUCATIVOS	Coeficiente de correlación	1,000	,247**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	144	144
	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO	Coeficiente de correlación	,247**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	144	144

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

Fuente: Resultados obtenidos del SPSS V 23

Interpretación: En la Tabla 3 que contienen datos obtenidos de SPSS v23 se observa que entre la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente

de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,247$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H1

H2: La dimensión Políticas públicas locales de la Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

Tabla 4

Correlación de la dimensión políticas públicos locales de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

			Correlaciones	
			POLITICAS PUBLICAS LOCALES	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO
Tau_b de Kendall	POLITICAS PUBLICAS LOCALES	Coeficiente de correlación	1,000	,240**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	144	144
	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO	Coeficiente de correlación	,240**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	144	144

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

Fuente: Resultados obtenidos del SPSS V 23

Interpretación: En la Tabla 4 que contienen datos obtenidos de SPSS v23 se observa que entre la dimensión políticas públicos locales de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,240$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H2

H3: La dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

Tabla 5

Correlación de la dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

Correlaciones			
		INGENIERIA VIAL	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO
Tau_b de Kendall	INGENIERIA VIAL	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,243**
		N	144
	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO	Coeficiente de correlación	,243**
		Sig. (bilateral)	1,000
		N	144

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

Fuente: Resultados obtenidos del SPSS V 23

Interpretación: En la Tabla 5 que contienen datos obtenidos de SPSS v23 se observa que entre la dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,243$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H3.

H4: La dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

Tabla 6

Correlación de la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

Correlaciones			
		SISTEMA DE TRANSITO	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO
Tau_b de Kendall	Coeficiente de correlación	1,000	,275**
	SISTEMA DE TRANSITO Sig. (bilateral)	.	,000
	N	144	144
	Coeficiente de correlación	,275**	1,000
	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Sig. (bilateral)	,000	.
	N	144	144

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

Fuente: Resultados obtenidos del SPSS V 23

Interpretación: En la Tabla 6 que contienen datos obtenidos de SPSS v23 se observa que entre la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,275$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H4.

H5: La dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

Tabla 7

Correlación de la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

Correlaciones			
		PARTICIPACIÓN SOCIAL	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO
Tau_b de Kendall	PARTICIPACIÓN SOCIAL	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,204**
		N	144
	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO	Coeficiente de correlación	,204**
		Sig. (bilateral)	,001
		N	144

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

Fuente: Resultados obtenidos del SPSS V 23

Interpretación: En la Tabla 7 que contienen datos obtenidos de SPSS v23 se observa que entre la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,204$, con un sig (bilateral) ,001. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H5.

H6: La dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

Tabla 8

Correlación de la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

Correlaciones			NORMATIVIDAD	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO
Tau_b de Kendall	NORMATIVIDAD	Coeficiente de correlación	1,000	,224**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	144	144
	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO	Coeficiente de correlación	,224**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	144	144

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

Fuente: Resultados obtenidos del SPSS V 23

Interpretación: En la Tabla 8 que contienen datos obtenidos de SPSS v23 se observa que entre la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,224$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H6.

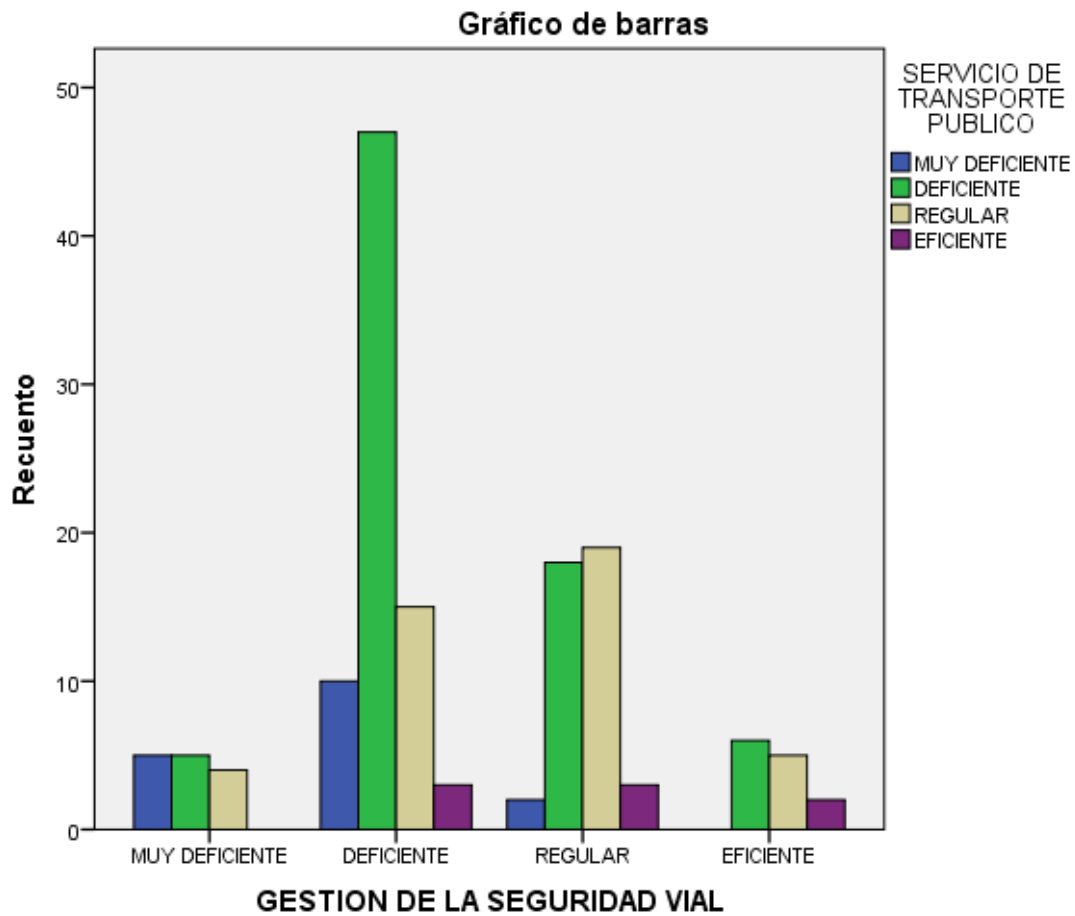
Niveles de la variable gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

Tabla 9

			SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO				Total
			MUY DEFICIENTE	DEFICIENTE	REGULAR	EFICIENTE	
GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL		Recuento	5	5	4	0	14
	MUY DEFICIENTE	Frecuencia esperada	1,7	7,4	4,2	,8	14,0
		% del total	3,5%	3,5%	2,8%	0,0%	9,7%
		Recuento	10	47	15	3	75
	DEFICIENTE	Frecuencia esperada	8,9	39,6	22,4	4,2	75,0
		% del total	6,9%	32,6%	10,4%	2,1%	52,1%
		Recuento	2	18	19	3	42
	REGULAR	Frecuencia esperada	5,0	22,2	12,5	2,3	42,0
		% del total	1,4%	12,5%	13,2%	2,1%	29,2%
		Recuento	0	6	5	2	13
	EFICIENTE	Frecuencia esperada	1,5	6,9	3,9	,7	13,0
		% del total	0,0%	4,2%	3,5%	1,4%	9,0%
Total		Recuento	17	76	43	8	144
		Frecuencia esperada	17,0	76,0	43,0	8,0	144,0
		% del total	11,8%	52,8%	29,9%	5,6%	100,0%

Fuente: Resultados obtenidos del SPSS V 23

Grafico 1:



Interpretación:

El nivel de la variable gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.1% determinado por 75 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.2% determinado por 42 encuestados; “Muy deficiente” con un 9.7% determinado por 14 encuestados y “Eficiente” con un 9.0% determinado por 13 encuestados

Niveles de la variable del servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017

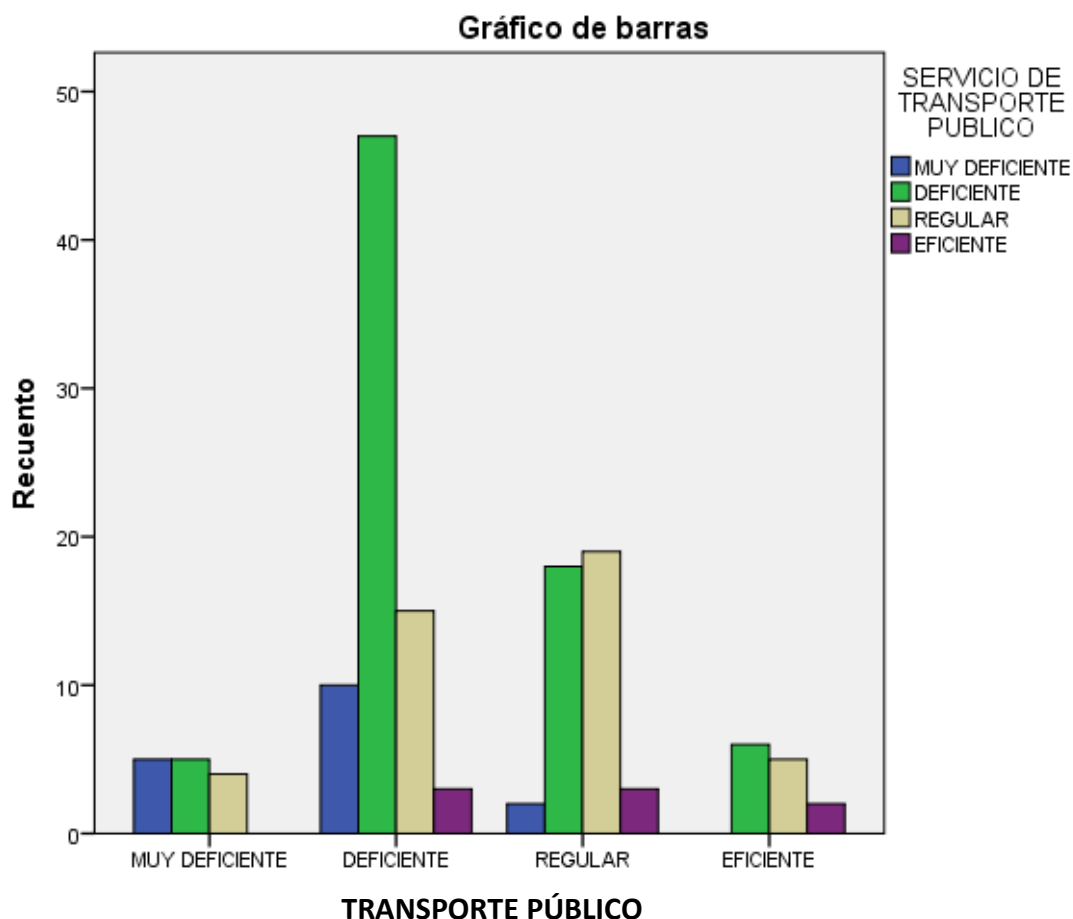
Tabla 10

Tabla de contingencia GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL * SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO

			SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO				Total
			MUY DEFICIENTE	DEFICIENTE	REGULAR	EFICIENTE	
GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL		Recuento	5	5	4	0	14
	MUY DEFICIENTE	Frecuencia esperada	1,7	7,4	4,2	,8	14,0
		% del total	3,5%	3,5%	2,8%	0,0%	9,7%
		Recuento	10	47	15	3	75
	DEFICIENTE	Frecuencia esperada	8,9	39,6	22,4	4,2	75,0
		% del total	6,9%	32,6%	10,4%	2,1%	52,1%
		Recuento	2	18	19	3	42
	REGULAR	Frecuencia esperada	5,0	22,2	12,5	2,3	42,0
		% del total	1,4%	12,5%	13,2%	2,1%	29,2%
		Recuento	0	6	5	2	13
	EFICIENTE	Frecuencia esperada	1,5	6,9	3,9	,7	13,0
		% del total	0,0%	4,2%	3,5%	1,4%	9,0%
Total		Recuento	17	76	43	8	144
		Frecuencia esperada	17,0	76,0	43,0	8,0	144,0
		% del total	11,8%	52,8%	29,9%	5,6%	100,0%

Fuente: Resultados obtenidos del SPSS V 23

Gráfico:



Fuente: Resultados obtenidos del SPSS V 23

Interpretación:

El nivel de la variable servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.8% determinado por 76 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.9% determinado por 43 encuestados; “Muy deficiente” con un 11.8% determinado por 17 encuestados y “Eficiente” con un 5.6% determinado por 8 encuestados

IV. DISCUSIÓN

Después de presentar los resultados, en la presente investigación, pasamos a realizar la discusión de los mismos:

En cuanto al primer resultado obtenido, se tiene que entre la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau b de Kendall es $\tau = ,294$, con un sig. (Bilateral) ,000 por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula. El mencionado resultado, de manera general, permite responder al problema formulado en la investigación, confirmar nuestra hipótesis de investigación y dar por alcanzado nuestro objetivo general; pues al empezar el presente trabajo nuestra interrogante era “¿Cuál es la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017?”, ante dicho problema se esbozó como hipótesis que “La Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017” y como hipótesis nula que “La Gestión de la seguridad vial no influye de manera directa y significativa en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017”; en consecuencia, y en relación al resultado obtenido y discutido, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula. Asimismo, se da por logrado nuestro objetivo general, al haber alcanzado “Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”.

Con respecto de este resultado es importante señalar que hemos confirmado nuestra hipótesis de investigación observando plenamente los procedimientos científicos, habiendo quedado establecido, en nuestra investigación, que existe influencia directa y significativa de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, analizada.

En teorías relacionadas con el tema habíamos mencionado que seguridad vial es un conjunto de tácticas, actuaciones y mecanismos para establecer un sistema seguro para disminuir la cantidad de accidentes en la red vial que ocasionan lesiones y pérdidas de vidas: así como deterioros de los bienes transportables por lo que debe considerarse un sistema apropiado de circulación que los integre teniendo en cuenta los riesgos sin separar, ningún elemento para comprender las diversas circunstancias que participan, con diferentes consecuencias y que logran trazar la red de dichos hechos y causas, para ello se toma un esquema integrado que permitirá identificar la problemática, formular tácticas , establecer metas y supervisar el desempeño. (Tormo, & Chisvert 2011, p. 11). En este contexto y observando las respuestas a nuestro cuestionario tales como si se hace uso correcto de las vías, se respeta las normas de tránsito y seguridad vial, respondieron a veces con un 52% (72 operadores y funcionarios), nunca con un 23.61% (34 operadores y funcionarios), casi siempre con un 19.44%(28 operadores y funcionarios); y siempre con un 6.94% (operadores y funcionarios) y si se promueve el conocimiento de las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas, respondieron a veces con un 50.00% (72 operadores y funcionarios), nunca con un 24.31% (35 operadores y funcionarios), casi siempre con un 23.61% (34 operadores y funcionarios) y siempre con un 2.08% (3 operadores y funcionarios). Creemos que nuestros resultados no se condicen con nuestra definición en la medida que quienes tienen responsabilidad en la gestión de la seguridad vial no están diseñando y ejecutando estrategias efectivas para de acuerdo a la problemática existente por lo que es de notar la importancia de los programas educativos para concientizar tanto a peatones como a los conductores de vehículos de transporte público, comprobándose en general en nuestra investigación en concreto, al confirmar la influencia significativa de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán 2017, sobre todo de las dimensiones de la variable independiente consideradas para obtener la percepción de los encuestados medidos mediante el instrumento aplicado . Lo señalado anteriormente es coherente con lo expresado por Ríos, A. (2012), en su artículo titulado ¿Cómo transformar el Sistema de

Transporte Peruano? quién precisa que el transporte en las ciudades del Perú y en especial en la ciudad Capital, es extremadamente caótico, desordenado que se ve reflejado en la informalidad y siniestralidad insoportables y esto a la vez se traduce en el maltrato al ciudadano que a la larga viene tornándose en una norma de vida, así mismo manifiesta que se deberá buscar planificar para un horizonte temporal mayor en la que juega un rol importante la innovación del modelo energético existente en nuestro país junto a un proceso de transformación del modelo de servicio de transporte terrestre peruano, en el que el peatón, el ciclista y el transporte público deben ser los elementos centrales de una planificación estratégica para el ámbito nacional, regional y local de movilidad sostenible. Lo que requiere un inicio inmediato para que los costos necesarios no sean traumáticos como los que tienen hoy en día los países más desarrollados con un transporte privado más masificado y grandes volúmenes de transporte de mercancías. En cuanto a los resultados específicos, tenemos que entre la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,247$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H1

Esto permite aceptar la primera hipótesis específica de nuestra investigación, a través de la cual se postuló tentativamente que “La dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, de igual forma nos permite dar por alcanzado el primero de nuestros objetivos específicos a través del cual nos establecimos “Determinar la influencia de la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”.

La influencia de esta dimensión en el servicio de transporte público se demuestra cuando ante la pregunta si la educación vial ayuda a reducir la alta tasa de

accidentes de tránsito, los encuestados respondieron casi siempre con un 29.17% (42 operadores y funcionarios), a veces con un 27.08% (39 operadores y funcionarios), siempre con 23.61% (34 operadores y funcionarios) y nunca con un 20.14% (29 operadores y funcionarios).

En un gran porcentaje los encuestados consideran que la educación es importante para reducir la alta tasa de accidentes de tránsito lo cual es coherente con la publicación del MTC, MINEDU (2008), que tiene como objetivo principal brindar a los docentes y tutores de primaria, el uso de una nueva herramienta pedagógica que puedan dirigir a cada uno de los estudiantes en base a sus necesidades, logrando una conciencia vial, a través de diversas labores educativas que fomente el conocimiento, desarrollar adecuadas actitudes, la soberanía y seguridad personal conectado a la seguridad vial.

El segundo resultado específico, refiere que entre la dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = .240$, con un sig (bilateral) $.000$. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel $0,01$ (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H2.

Este resultado confirma la segunda hipótesis específica de nuestra investigación, mediante la cual se postuló tentativamente que “La dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, de igual forma permite dar por alcanzado el segundo de los objetivos específicos, a través del cual se propuso “Determinar la influencia de la dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”.

Frente a este resultado materializado con las respuestas respecto a si las políticas públicas se implementan con participación de instituciones, organizaciones y

población en general, respondieron a veces con un 43.75% (63 operadores y funcionarios), casi siempre con un 27.08% (39 operadores y funcionarios), nunca con 21.53% (31 operadores y funcionarios) y siempre con un 7.64% (11 operadores y funcionarios), por lo que debe preocuparnos que las autoridades locales no ejerzan de manera responsable las funciones respecto a este importante tema de la seguridad vial y el servicio de transporte público por lo que traemos a colación a García, M (2014). Con su conclusión de que la seguridad vial y el transporte público se han convertido en una problemática global y que involucra al mundo en su totalidad. Un asunto de gran importancia y que reviste cierta complejidad, es la administración del transporte y el servicio que éste brinda, por ello la competencia de los mismos debería abarcar a varias instituciones y no a una sola.

El tercer resultado específico es que entre la dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = .243$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H3. A través de este resultado se acepta la tercera hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que “La dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, y también permite dar por logrado el tercero de los objetivos específicos a través del cual se propuso “Determinar la influencia de la dimensión Ingeniería vial de la Gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”

En este contexto ante las preguntas si la red vial se encuentra dotada de infraestructura y equipamiento adecuado, respondieron a veces con un 36.11% (52 operadores y funcionarios), nunca con un 34.72% (50 operadores y funcionarios), casi siempre con un 23.61% (34 operadores y funcionarios) y siempre con un 5.56% (8 operadores y funcionarios). De allí que sea necesaria tener en cuenta el diseño,

la planificación y la implementación de obras viales considerando los recursos para su mantenimiento, las necesidades de los usuarios para movilizarse en la red vial, sobre todo niños, niñas, adolescente y adultos con discapacidad.

El cuarto resultado específico es que entre la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = .275$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H4.

A través de este resultado se acepta la cuarta hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que “La dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, y también permite dar por logrado el cuarto de los objetivos específicos a través del cual se propuso “Determinar la influencia de la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, siendo contundente la respuesta obtenida respecto a si el sistema de transporte responde a las necesidades de los usuarios del sistema de tránsito., respondieron a veces con un 54.17% (68 operadores y funcionarios), casi siempre con un 23.61% (34 operadores y funcionarios), nunca con un 13.89% (20 operadores y funcionarios) y siempre con un 8.33% (12 operadores y funcionarios). Y si se mejora la normatividad y se aplica en el sistema de tránsito, respondieron a veces con un 41.67% (60 operadores y funcionarios), nunca con un 34.03% (49 operadores y funcionarios), casi siempre con un 20.83% (30 operadores y funcionarios) y siempre con un 3.47% (5 operadores y funcionarios), por lo que se debe poner énfasis en la responsabilidad nacional del Ministerio de transportes y comunicaciones y del Consejo Nacional de Seguridad Vial, las Direcciones de transportes regionales y los locales dependientes de los gobiernos regionales y

locales cuya función consiste en enunciar y desarrollar estrategias de emergencia dirigidos a rescatar personas heridas y víctimas.

El quinto resultado específico es que entre la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = .204$, con un sig (bilateral) ,001. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H5.

A través de este resultado se acepta la quinta hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que “La dimensión Participación social de la Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, y también permite dar por logrado el quinto de los objetivos específicos a través del cual se propuso “Determinar la influencia de la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 por lo que se debe considerar la respuesta obtenida respecto a si se fomenta la participación social en los planes de seguridad vial, respondieron a veces con un 57.64% (83 operadores y funcionarios), nunca con un 24.31% (35 operadores y funcionarios), casi siempre con un 13.89% (20 operadores y funcionarios) y siempre con un 4.17% (6 operadores y funcionarios) y también que la seguridad vial no es obligación de los que tengan relación directa a los accidentes de tránsito, sino que nos involucra a todos; es decir, peatones, choferes, autoridades de los diferentes campos: educación, salud, etc. (Guzmán, 2014, p. 2).

El sexto resultado específico es que entre la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = .224$,

con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H6.

A través de este resultado se acepta la sexta hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que “La dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, y también permite dar por logrado el sexto de los objetivos específicos a través del cual se propuso “Determinar la influencia de la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017, llamando la atención o alertándonos la respuesta obtenida respecto a si se mejora la normatividad y se aplica en el sistema de tránsito, respondieron a veces con un 41.67% (60 operadores y funcionarios), nunca con un 34.03% (49 operadores y funcionarios), casi siempre con un 20.83% (30 operadores y funcionarios) y siempre con un 3.47% (5 operadores y funcionarios). Por ello nuestras autoridades deben tener en cuenta que gestión de Seguridad Vial es el conjunto de acciones y procesos para garantizar un buen funcionamiento del tráfico, por medio de reglamentos, disposiciones y leyes; así como de toda una normativa dirigidas a transeúntes, pasajeros y choferes, para lograr el uso correcto de la vía pública y evitar los accidentes de tránsito. (Montalván, 2013, p.13).

Para finalizar, respecto a el nivel de la variable gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.1% determinado por 75 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.2% determinado por 42 encuestados; “Muy deficiente” con un 9.7% determinado por 14 encuestados y “Eficiente” con un 9.0% determinado por 13 encuestados y que el nivel de la variable servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.8% determinado por 76 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.9% determinado por 43 encuestados; “Muy deficiente” con un 9.1% determinado por 13 encuestados y “Eficiente” con un 5.6% determinado por 8 encuestados

Estos niveles representan un desafío en cuanto a la planificación de territorio físico, en los aspectos institucionales, por la cantidad de actores involucrados en la gestión, como en los niveles de gobierno, gremios y la población residente en nuestro caso Julcán por cuanto es una ciudad de la sierra Liberteña del Perú, situada dentro de la provincia de Julcán en donde pues tiene una influencia masiva de circulación de vehículos de transporte público interprovincial a nivel Nacional, consiguientemente abordar este tema es de vital importancia por cuanto en el Distrito de Julcán a causa de los constantes problemas de ordenamiento territorial, surge la necesidad de mejorar y regular el sistema de movilidad.

Determinar e identificar los factores que dan lugar a que el desarrollo sostenible del sistema de transporte se vea mellado por la imagen negativa que hasta el momento ninguna gestión precedente haya podido lograrla en el Distrito de Julcán, es motivo del desarrollo del presente estudio de investigación, con la finalidad de aplicar dichos estudios y ponerlos a disposición de las autoridades como uno de las alternativas que permitan brindar eficacia y sostenibilidad en nuestro distrito.

V. CONCLUSIONES

- 5.1.** La Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte

público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau b de Kendall es $\tau = ,294$, con un sig. (Bilateral) ,000 por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.

- 5.2.** La dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,247$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H1.
- 5.3.** La dimensión políticas públicos locales de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la dimensión políticas públicos locales de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,240$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H2.
- 5.4.** La dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del

estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,243$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H3.

5.5. La dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,275$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H4.

5.6. La dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,204$, con un sig (bilateral) ,001. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H5.

5.7. La dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,224$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H6.

- 5.8.** El nivel de la variable gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.1% determinado por 75 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.2% determinado por 42 encuestados; “Muy deficiente” con un 9.7% determinado por 14 encuestados y “Eficiente” con un 9.0% determinado por 13 encuestados.
- 5.9.** El nivel de la variable servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.8% determinado por 76 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.9% determinado por 43 encuestados; “Muy deficiente” con un 11.7% determinado por 17 encuestados y “Eficiente” con un 5.6% determinado por 8 encuestados

VI. RECOMENDACIONES

- 6.1.** Al Alcalde de la Municipalidad provincial de Julcán se le sugiere difunda los resultados de la presente investigación, resaltando la importancia de la gestión de la seguridad vial y tenga en cuenta las recomendaciones

de este informe que estamos seguros servirá de precedente a futuras investigaciones.

- 6.2. Al Alcalde de la Municipalidad provincial de Julcán se le sugiere establecer objetivos estratégicos cuyo logro otorguen garantía a los ciudadanos de que se hará un uso eficiente y eficaz de los limitados recursos, con la implementación de sistemas de gestión de seguridad vial basados en la herramienta de planificación estratégica.
- 6.3. Al Gobernador Regional se le recomienda fortalecer la articulación interinstitucional a nivel local, regional y nacional priorizando la seguridad vial, cuyos conceptos modernos deben ser incorporados en la legislación sobre transporte nacional, con especial énfasis en la seguridad vial del transporte público.
- 6.4. Al Gerente Regional de Educación de La Libertad se le recomienda promocionar una cultura de seguridad vial en toda la región mediante la introducción en la currícula de costumbres y actitudes preventivas en los estudiantes, lo que refuerza el cumplimiento de las normas y regulaciones de tráfico.
- 6.5. Al Ministro de Transporte y Comunicaciones establecer las brechas existentes en el servicio de transporte público para que los gobiernos regionales y locales puedan alinear objetivos estratégicos con la finalidad de disminuir riesgos en la seguridad vial con una mejor articulación con el sistema de planificación, presupuesto concretando la ejecución de obras viales.

VII. REFERENCIAS

Anaconda, I. (2014) *Propuesta educativa sobre seguridad vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena, Universidad del Valle*, instituto de educación y pedagogía, Santiago de Cali, Colombia.

- Arias, P. & Valdiviezo, V. (2014) *Estudio de impacto vial para escuelas en zonas urbanas de Lima Metropolitana*. Lima- Perú; Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.
- Artica, R. (2015) *Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013*, Pontificia Universidad Católica del Perú Escuela de Posgrado, Lima-Perú.
- Banco Central de Reserva del Perú (2013) *Informe Económico y Social Región La Libertad*, Gobierno Regional de La Libertad.
- Bonilla, H. (2006) *Análisis del Sistema de Transporte Público en la Ciudad de Huancayo*; Tesis de Universidad Católica del Perú; Lima
- Borjas, G. (2013) *Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público*, Facultad de Ciencias e Ingeniería, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Canela, S. (2014) *Propuestas de mejora del registro de datos catalán en base a países pioneros en seguridad vial*, Projecte o Tesina D'especialitat, Escola de Camins.
- Castro, A. (2005) *Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial, Red de Municipios y Comunidades Saludables - Perú* Ministerio de Salud Organización Panamericana de la Salud Organización Mundial de la Salud.
- Ferrer, A., et. al. (2013) *Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial*, Fondo Mundial para la Seguridad Vial.
- Gálvez, S. (2008) *Diseño de un sistema de control de gestión como apoyo a la conservación de redes viales realizada por el ministerio de obras públicas*. Universidad de Chile, Departamento de Ingeniería industrial.

- García, M. (2014) *Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público*. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Trujillo. Trujillo–Perú.
- Gómez, H. (2014) *Guía de seguridad vial Bancos multilaterales de desarrollo Iniciativa de seguridad vial*, Corporación Andina de Fomento.
- Hernández, V. (2010) *Evaluación y Gestión Estratégica para la Seguridad Vial: Ciudad Juárez, México, 2008-2010*, El Colegio de la Frontera Norte, A.C. Tijuana, B. C., México.
- Herrera, R. (2010) *Propuesta de un sistema de gestión de los riesgos para la prevención de los accidentes vehiculares*, Instituto Politécnico Nacional, México D.F.
- Kuperstein, S., et. al. (2011) *Investigación y plan de mercadeo social para la promoción de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú.
- Lautrédou, G. (2007) *Guía práctica de seguridad vial Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja*, Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y Alianza Mundial para la Seguridad Vial.
- Municipalidad Provincial de Virú (2014) *Plan de Desarrollo Concertado “Virú un Hogar para la Vida” 2014-2021*.
- Pico, M., et. al. (2011) *Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública*, Hacia promoción de la Salud vol.16 no.2 Manizales July/Dec.

- Plan Nacional De Seguridad Vial (2015) *Consejo Nacional De Seguridad Vial*, Secretaria Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial.
- Régoli, S. (2007) *La regulación del transporte urbano de pasajeros. El caso de la ciudad de Santa Fe*, Facultad de Ciencias Económicas Universidad Nacional del Litoral, Argentina.
- Tapia J. (1998) *La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud*. Rev Panam Sal Pública.
- Tormo, T. &, Chisvert, M. (2011) *Temario General de la ESTT – OEP*, Grupo de Materias Generales.
- Torres, J. (2012) *Metodología de evaluación de la seguridad vial en intersecciones basada en el análisis cuantitativo de conflictos entre vehículos*, Universidad Politécnica de Madrid, España.
- Valderrama, M. (2015) *Propuesta del diseño organizacional para mejorar la gestión pública del instituto vial provincial de la Provincia de Gran Chimú*, Universidad Nacional de Trujillo Facultad de Ciencias Económicas, Trujillo–Perú.

ARTÍCULO CIENTÍFICO

1. TÍTULO
Gestión de la seguridad vial y su influencia en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017.
2. AUTOR
 - Nombres y Apellidos: Br. Víctor Andrés Montoya Terrones.
 - Correo electrónico: amontoya_terrones@hotmail.com

Afiliación institucional: Estudiante de Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo.

➤ Nombres y Apellidos: Br. Liliana del Pilar Quispe Zavala.

Correo electrónico: lilianadelpilarquispezavala@gmail.com

Afiliación institucional: Estudiante de Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo.

3. RESUMEN

El presente estudio se realizó con la finalidad de establecer la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017. El tipo de estudio es el no experimental, el diseño es correlacional causal de corte transeccional y los métodos de investigación aplicados fueron el deductivo, inductivo y analítico. Se trabajó con una muestra de 144 personas entre operadores del servicio de transporte público y funcionarios de la Municipalidad Provincial de Julcán. Para la recolección de datos se empleó la encuesta y el instrumento fue el cuestionario. El análisis de la información se ha realizado empleando la estadística descriptiva e inferencial, como herramientas para el procesamiento de los datos se utilizó el programa estadístico SPSS, versión 23.

Los resultados obtenidos han permitido determinar que la gestión de la seguridad vial influye directa y significativa en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,294$, con un sig. (Bilateral) ,000 por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.

El nivel de la variable gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.1% determinado por 75 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.2% determinado por 42 encuestados; “Muy deficiente” con un 9.7% determinado por 14 encuestados y “Eficiente” con un 9.0% determinado por 13 encuestados.

El nivel de la variable servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.8% determinado por 76 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.9% determinado por 43 encuestados; “Muy deficiente” con un 11.7% determinado por 17 encuestados y “Eficiente” con un 5.6% determinado por 8 encuestados.

4. PALABRAS CLAVE

Gestión de la seguridad vial, servicio de transporte público.

5. ABSTRACT

The present study was carried out in order to establish the influence of road safety management on the public transport service in the Municipality of Julcán - 2017. The type of study is non-experimental, the design is causal correlational transectional, and the applied research methods were deductive, inductive and analytical. We worked with a sample of 144 people between operators of the public transport service and officials of Julcan. For data collection, the survey was used and the instrument was the questionnaire. The analysis of the information has been made using descriptive and inferential statistics. The statistical program SPSS version 23 was used as a tool for data processing.

The results obtained have made it possible to determine that road safety management has a direct and significant impact on the public transport service of Julcán because the contingency coefficient of the Kendall Tau_b test statistic is $\tau = ,294$, with a sig. (Bilateral), 000 for which the research hypothesis is accepted and the null hypothesis is rejected.

The level of the road safety management variable in Julcán is predominantly "Deficient" with 52.1% determined by 75 respondents out of a total of 144, followed by the "Regular" level with 29.2% determined by 42 surveyed, "Very deficient" with 9.7% determined by 14 respondents and "Efficient" with 9.0% determined by 13 respondents.

The level of the public transport service variable in Julcán is predominantly "Deficient" with 52.8% determined by 76 respondents out of a total of 144, followed by the "Regular" level with 29.9% determined by 43 respondents, "Very deficient" with 11.7% determined by 17 respondents and "Efficient" with 5.6% determined by 8 respondents.

6. KEY WORDS

Road safety management, public transport service.

7. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación se encuentra dentro de la línea de investigación de la Dirección y busca ser un aporte y contribuir a cambiar la forma de percibir las dificultades de las fisuras que surgen a causa del tránsito, así como de una cultura de prevención que sea eficaz. Lo que se quiere lograr es fortalecer a las instituciones,

creando pactos eficaces para conseguir tener sistemas de tránsito que cuenten con una total seguridad. Así mismo lograr determinar y subsanar las primordiales raíces del fallo, consiguiendo aminorar el peligro y los efectos de las lesiones. Lograr determinar comportamientos arriesgados que coadyuven a los choques, de modo tal que permita identificar problemas, formular estrategias, establecer metas y generar que las personas puedan prever estas situaciones.

Es importante hacer mención a Fernández (2014) en su estudio de investigación *Sistemas de movilidad urbana sostenible, desarrollado en Madrid y Sevilla (España)* concluye que el uso de los vehículos motorizados, ha sido direccionado para minimizar el hecho de que la gente se traslade a pie, pero siempre y cuando se cuente con una infraestructura vial segura, ecológica, saludable, económica y basada siempre en los avances tecnológicos; el Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2013-2018, donde se menciona la poca cultura sobre seguridad vial para reducir el número de muertes y lesiones en choques vehiculares, así mismo que en la actualidad no se cuenta con disposiciones en general, para brindar atención a las víctimas de los accidentes de tránsito; García (2014), en su investigación sobre *Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público, desarrollado en el departamento de la Libertad, Trujillo*, donde concluye que el tránsito y la seguridad vial se ha convertido en contratiempos globales, en la que están involucrados millones de seres humanos, por lo que la administración de los servicios de transporte es globalmente muy compleja, por esta razón una sola entidad no debería asumir tal competencia, sino que debe involucrar a varias instituciones.

En cuanto a las teorías sobre servicio de transporte público, consideramos relevante lo expresado por (Lautrédou, 2000, p. 9) en el enfoque de la teoría del riesgo, que se caracteriza porque lo importante es conocer quienes produjeron el riesgo, no de quien materialmente lo causó, es decir vincula al proceso a la persona que contribuyó a crear el riesgo que terminó en el daño hacia otra persona. La seguridad vial en el servicio de transporte público es responsabilidad de conductores, operadores, usuarios y las autoridades, funcionarios y servidores de las entidades del Estado. En tal sentido el problema y objetivo general de la investigación es determinar la influencia de la seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, cuyos objetivos específicos están orientados a identificar los

niveles de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, determinar la influencia de las dimensiones planteadas para la gestión de seguridad vial en el servicio de transporte público, así mismo determinar la influencia de la gestión de seguridad vial en las dimensiones propuestas para el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017.

Así la investigación se justifica porque describe, explica, analiza las variables y dimensiones en estudio en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, persigue el objetivo de direccionar las políticas públicas y equipamientos de la ciudad de Julcán con miras al Bicentenario Perú 2021 y los objetivos del desarrollo sostenible al 2030 en beneficio de la población, identificando las deficiencias y conocer las causas que lo producen, teniendo en cuenta lo teórico y práctico, corrigiendo y mejorando, asegurando la eficiencia de los servicios públicos que se brinda a la población; los resultados van a servir para crear modelos adecuados, evitar debilidades sobre gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público, permitirá fortalecer temas, teorías, leyes, normas de seguridad vial, para así formular recomendaciones, los resultados que se logren servirán para que las autoridades y los responsables encargados de la Dirección de servicio de transporte público, tomen decisiones en bien de la población. El trabajo de investigación se realiza en el marco de las normas establecidas por la Universidad Cesar Vallejo de Trujillo. Los datos obtenidos han sido ingresados a los programas computarizados MS Office y SPSS V 23 teniendo un informe concluido que se ha trabajado en siete partes, consignando las referencias bibliográficas y finalmente todos los anexos que se consideran importantes para poner en la tesis, en especial el cuestionario que se utilizó en el desarrollo de la presente investigación.

8. METODOLOGÍA

En nuestro estudio atendiendo a lo señalado por el autor Sánchez y Reyes (1987), el diseño fue correlacional transeccional causal, pues se buscó lograr instaurar la vinculación existente entre las variables, y su sentido de causalidad; es decir si entre ambas se suscita una relación de causa a efecto.

hemos revisados los diferentes métodos que se emplean para realizar una investigación con rigor científico y de entre los analizados hemos seleccionados los que consideramos se adecuan más a nuestro esquema y tema relacionado con la

investigación, de tal forma que la recolección de información, sea ordenada y se analicen los datos obtenidos. Con la metodología científica para darle validez y confiabilidad a los resultados.

Método inductivo

Es pasar de lo particular, como pueden ser los resultados, a lo general que serían las hipótesis, teorías y leyes, en otras palabras se generaliza los resultados. Según Ruiz (2007, p.34), Esta generalización no se logra sólo a partir de los hechos empíricos, pues de conocimientos ya alcanzados se pueden obtener nuevos conocimientos, los cuales serán más complejos.

Método deductivo

Cuando de los datos que empiezan por lo general y son aceptados como verdaderos, se arriban a conclusiones de tipo particular. Buendía, Colás y Hernández (1997, p. 56).

Método descriptivo

Para Tamayo (2003, p. 46), el método consiste en describir y evaluar las características de una situación particular en uno o más puntos del tiempo. Se analizan los datos reunidos para descubrir así, cuales variables están relacionadas entre sí.

Tipo de investigación

La presente investigación es no experimental, puesto que no se han manipulado las variables, observándose los fenómenos en su estado natural para luego realizar un análisis” (Hernández, 2010, p. 76).

Muestra:

Nuestra muestra estuvo integrada por 144 personas, entre los cuales se encuentran operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017

Muestreo

El muestreo es la realización de una serie de operaciones para poder seleccionar la muestra sobre la cual se ejecutará o desarrollará la investigación, nos referimos a la técnica empleada para escoger a los sujetos, objetos o fenómenos.

Para la técnica del muestreo se tuvieron en cuenta criterios de inclusión y de exclusión. Se consideraron las siguientes técnicas e instrumentos:

Técnicas, fue la encuesta con su instrumento El cuestionario, el que fue elaborado basándose en preguntas cerradas, las que fueron aplicados a los operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017. El cuestionario que se elaboró para la variable 1: sobre Gestión de la seguridad vial, estuvo conformado por 6 dimensiones: Programas educativos, Políticas públicas locales, Ingeniería vial, Sistema de tránsito, Participación social y Normatividad, con un total de 41 ítems.

El cuestionario elaborado para la variable 2: servicio de transporte público, estuvo conformado por 5 dimensiones: calidad del servicio, parque automotor, capacitación de los operadores, seguridad y confort, monitoreo, evaluación y control; con un total de 32 ítems.

Validación y confiabilidad del instrumento

La validez del instrumento: Expertos (10) en investigación del área de Gestión Pública, realizaron la validez de los instrumentos con los que se recolectaron, los datos.

La confiabilidad fue determinada por el Coeficiente de Alfa de Cronbach. El coeficiente para la variable gestión de la seguridad vial es de 0.915 el cual es excelente; y de variable servicio del transporte público es de 0.902 el cual también es excelente.

Métodos de Análisis de datos

Los métodos utilizados fueron los siguientes:

Estadística descriptiva, que consistió en:

- Matriz de puntuaciones de las variables independiente y dependiente y sus dimensiones.
- Elaboración de tablas para la distribución de frecuencias.
- Gráficos estadísticos.

Estadística inferencial que consistió en:

- Para procesar y lograr los resultados estadísticos, descriptivos y obtener la constatación de las hipótesis, se utilizó el SPSS V23.
- Prueba de Kolmogorov – Smirnov; determinando los datos como No Paramétricos.

RESULTADOS

La encuesta se realizó en la misma municipalidad como en todo el distrito de Julcán del 11 al 14 de diciembre del 2017, en cada encuestado se demoró de 20 a 25 minutos. Para recabar y analizar la información pertinente, se aplicó dos

cuestionarios, que recogió los datos relacionados con preguntas de las dimensiones de las dos variables en estudio. Se utilizó en este caso el Coeficiente de Contingencia del Estadístico de Tau- b de Kendall con el propósito de determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017.

Se observa que entre la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,294$, con un sig. (Bilateral) ,000 por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.

Dentro de los resultados específicos se tiene que las 6 dimensiones de la primera variable, el 56.1% de encuestados consideraron como predominantemente “deficiente” a la gestión de la seguridad vial y al servicio de transporte público el 52.8% de igual manera predominantemente “deficiente”.

9. DISCUSIÓN

Después de presentar los resultados, en la presente investigación, pasamos a realizar la discusión de los mismos:

En cuanto al primer resultado obtenido, se tiene que entre la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau b de Kendall es $\tau = ,294$, con un sig. (Bilateral) ,000 por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula. El mencionado resultado, de manera general, permite responder al problema formulado en la investigación, confirmar nuestra hipótesis de investigación y dar por alcanzado nuestro objetivo general; pues al empezar el presente trabajo nuestra interrogante era “¿Cuál es la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017?”, ante dicho problema se esbozó como hipótesis que “La Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017” y como hipótesis nula que “La Gestión de la seguridad vial no influye de manera directa y significativa en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017”; en consecuencia,

y en relación al resultado obtenido y discutido, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula. Asimismo, se da por logrado nuestro objetivo general, al haber alcanzado “Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”.

Con respecto de este resultado es importante señalar que hemos confirmado nuestra hipótesis de investigación observando plenamente los procedimientos científicos, habiendo quedado establecido, en nuestra investigación, que existe influencia directa y significativa de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, analizada.

En teorías relacionadas con el tema habíamos mencionado que seguridad vial es un conjunto de tácticas, actuaciones y mecanismos para establecer un sistema seguro para disminuir la cantidad de accidentes en la red vial que ocasionan lesiones y pérdidas de vidas: así como deterioros de los bienes transportables por lo que debe considerarse un sistema apropiado de circulación que los integre teniendo en cuenta los riesgos sin separar, ningún elemento para comprender las diversas circunstancias que participan, con diferentes consecuencias y que logran trazar la red de dichos hechos y causas, para ello se toma un esquema integrado que permitirá identificar la problemática, formular tácticas , establecer metas y supervisar el desempeño. (Tormo, & Chisvert 2011, p. 11). En este contexto y observando las respuestas a nuestro cuestionario tales como si se hace uso correcto de las vías, se respeta las normas de tránsito y seguridad vial, respondieron a veces con un 52% (72 operadores y funcionarios), nunca con un 23.61% (34 operadores y funcionarios), casi siempre con un 19.44%(28 operadores y funcionarios); y siempre con un 6.94% (operadores y funcionarios) y si se promueve el conocimiento de las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas, respondieron a veces con un 50.00% (72 operadores y funcionarios), nunca con un 24.31% (35 operadores y funcionarios), casi siempre con un 23.61% (34 operadores y funcionarios) y siempre con un 2.08% (3 operadores y funcionarios). Creemos que nuestros resultados no se condicen con nuestra definición en la medida que quienes tienen responsabilidad en la gestión de la seguridad vial no están diseñando y ejecutando estrategias efectivas para de acuerdo a la problemática existente por lo que es de notar la importancia de los programas educativos para concientizar tanto a peatones como a los conductores de vehículos de transporte público, comprobándose en general en nuestra investigación

en concreto, al confirmar la influencia significativa de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán 2017, sobre todo de las dimensiones de la variable independiente consideradas para obtener la percepción de los encuestados medidos mediante el instrumento aplicado. En cuanto a los resultados específicos, tenemos que entre la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,247$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H1

Esto permite aceptar la primera hipótesis específica de nuestra investigación, a través de la cual se postuló tentativamente que “La dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, de igual forma nos permite dar por alcanzado el primero de nuestros objetivos específicos a través del cual nos establecimos “Determinar la influencia de la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”.

La influencia de esta dimensión en el servicio de transporte público se demuestra cuando ante la pregunta si la educación vial ayuda a reducir la alta tasa de accidentes de tránsito, los encuestados respondieron casi siempre con un 29.17% (42 operadores y funcionarios), a veces con un 27.08% (39 operadores y funcionarios), siempre con 23.61% (34 operadores y funcionarios) y nunca con un 20.14% (29 operadores y funcionarios).

En un gran porcentaje los encuestados consideran que la educación es importante para reducir la alta tasa de accidentes de tránsito lo cual es coherente con la publicación del MTC, MINEDU (2008), que tiene como objetivo principal brindar a los docentes y tutores de primaria, el uso de una nueva herramienta pedagógica que puedan dirigir a cada uno de los estudiantes en base a sus necesidades, logrando una conciencia vial, a través de diversas labores educativas que fomente el conocimiento, desarrollar adecuadas actitudes, la soberanía y seguridad personal conectado a la seguridad vial.

El segundo resultado específico, refiere que entre la dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,240$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H2.

Este resultado confirma la segunda hipótesis específica de nuestra investigación, mediante la cual se postuló tentativamente que “La dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, de igual forma permite dar por alcanzado el segundo de los objetivos específicos, a través del cual se propuso “Determinar la influencia de la dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”.

Frente a este resultado materializado con las respuestas respecto a si las políticas públicas se implementan con participación de instituciones, organizaciones y población en general, respondieron a veces con un 43.75% (63 operadores y funcionarios), casi siempre con un 27.08% (39 operadores y funcionarios), nunca con 21.53% (31 operadores y funcionarios) y siempre con un 7.64% (11 operadores y funcionarios), por lo que debe preocuparnos que las autoridades locales no ejerzan de manera responsable las funciones respecto a este importante tema de la seguridad vial y el servicio de transporte público por lo que traemos a colación a García, M (2014). Con su conclusión de que la seguridad vial y el transporte público se han convertido en una problemática global y que involucra al mundo en su totalidad. Un asunto de gran importancia y que reviste cierta complejidad, es la administración del transporte y el servicio que éste brinda, por ello la competencia de los mismos debería abarcar a varias instituciones y no a una sola.

El tercer resultado específico es que entre la dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,243$,

con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H3.

A través de este resultado se acepta la tercera hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que “La dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, y también permite dar por logrado el tercero de los objetivos específicos a través del cual se propuso “Determinar la influencia de la dimensión Ingeniería vial de la Gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017” En este contexto ante las preguntas si la red vial se encuentra dotada de infraestructura y equipamiento adecuado, respondieron a veces con un 36.11% (52 operadores y funcionarios), nunca con un 34.72% (50 operadores y funcionarios), casi siempre con un 23.61% (34 operadores y funcionarios) y siempre con un 5.56% (8 operadores y funcionarios). De allí que sea necesaria tener en cuenta el diseño, la planificación y la implementación de obras viales considerando los recursos para su mantenimiento, las necesidades de los usuarios para movilizarse en la red vial, sobre todo niños, niñas, adolescente y adultos con discapacidad.

El cuarto resultado específico es que entre la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = .275$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H4.

A través de este resultado se acepta la cuarta hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que “La dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, y también permite dar por logrado el cuarto de los objetivos específicos a través del cual se propuso “Determinar la influencia de la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, siendo contundente la respuesta obtenida respecto a si el sistema de transporte responde a las necesidades de los usuarios del sistema de tránsito., respondieron a veces con un 54.17% (68 operadores y funcionarios), casi siempre con un 23.61%

(34 operadores y funcionarios), nunca con un 13.89% (20 operadores y funcionarios) y siempre con un 8.33% (12 operadores y funcionarios). Y si se mejora la normatividad y se aplica en el sistema de tránsito, respondieron a veces con un 41.67% (60 operadores y funcionarios), nunca con un 34.03% (49 operadores y funcionarios), casi siempre con un 20.83% (30 operadores y funcionarios) y siempre con un 3.47% (5 operadores y funcionarios), por lo que se debe poner énfasis en la responsabilidad nacional del Ministerio de transportes y comunicaciones y del Consejo Nacional de Seguridad Vial, las Direcciones de transportes regionales y los locales dependientes de los gobiernos regionales y locales cuya función consiste en enunciar y desarrollar estrategias de emergencia dirigidos a rescatar personas heridas y víctimas.

El quinto resultado específico es que entre la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = .204$, con un sig (bilateral) ,001. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H5.

A través de este resultado se acepta la quinta hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que “La dimensión Participación social de la Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, y también permite dar por logrado el quinto de los objetivos específicos a través del cual se propuso “Determinar la influencia de la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 por lo que se debe considerar la respuesta obtenida respecto a si se fomenta la participación social en los planes de seguridad vial, respondieron a veces con un 57.64% (83 operadores y funcionarios), nunca con un 24.31% (35 operadores y funcionarios), casi siempre con un 13.89% (20 operadores y funcionarios) y siempre con un 4.17% (6 operadores y funcionarios) y también que la seguridad vial no es obligación de los que tengan relación directa a los accidentes de tránsito, sino que nos involucra a todos; es decir, peatones, choferes, autoridades de los diferentes campos: educación, salud, etc. (Guzmán, 2014, p. 2).

El sexto resultado específico es que entre la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de

Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,224$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H6.

A través de este resultado se acepta la sexta hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que “La dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, y también permite dar por logrado el sexto de los objetivos específicos a través del cual se propuso “Determinar la influencia de la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, llamando la atención o alertándonos la respuesta obtenida respecto a si se mejora la normatividad y se aplica en el sistema de tránsito, respondieron a veces con un 41.67% (60 operadores y funcionarios), nunca con un 34.03% (49 operadores y funcionarios), casi siempre con un 20.83% (30 operadores y funcionarios) y siempre con un 3.47% (5 operadores y funcionarios). Por ello nuestras autoridades deben tener en cuenta que gestión de Seguridad Vial es el conjunto de acciones y procesos para garantizar un buen funcionamiento del tráfico, por medio de reglamentos, disposiciones y leyes; así como de toda una normativa dirigidas a transeúntes, pasajeros y choferes, para lograr el uso correcto de la vía pública y evitar los accidentes de tránsito. (Montalván, 2013, p.13).

Para finalizar, respecto al nivel de la variable gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.1% determinado por 75 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.2% determinado por 42 encuestados; “Muy deficiente” con un 9.7% determinado por 14 encuestados y “Eficiente” con un 9.0% determinado por 13 encuestados y que el nivel de la variable servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente “Deficiente” con un 52.8% determinado por 76 encuestados de un total de 144 seguido del nivel “Regular” con un 29.9% determinado por 43 encuestados; “Muy deficiente” con un 9.1% determinado por 17 encuestados y “Eficiente” con un 5.6% determinado por 8 encuestados

Estos niveles representan un desafío en cuanto a la planificación de territorio físico, en los aspectos institucionales, por la cantidad de actores involucrados en la gestión, como en los niveles de gobierno, gremios y la población residente en nuestro caso Julcán por cuanto es una ciudad de la sierra Libertena del Perú, situada dentro de la provincia de Julcán en donde pues tiene una influencia masiva de circulación de vehículos de transporte público interprovincial a nivel Nacional, consiguientemente abordar este tema es de vital importancia por cuanto en el Distrito de Julcán a causa de los constantes problemas de ordenamiento territorial, surge la necesidad de mejorar y regular el sistema de movilidad.

Determinar e identificar los factores que dan lugar a que el desarrollo sostenible del sistema de transporte se vea mellado por la imagen negativa que hasta el momento ninguna gestión precedente haya podido lograrla en el Distrito de Julcán, es motivo del desarrollo del presente estudio de investigación, con la finalidad de aplicar dichos estudios y ponerlos a disposición de las autoridades como uno de las alternativas que permitan brindar eficacia y sostenibilidad en nuestro distrito.

10. CONCLUSIONES

La Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, existe una correlación directa o positiva altamente significativa dado que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau b de Kendall es $\tau = ,294$, con un sig. (Bilateral) ,000 por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.

11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS DEL ARTÍCULO

Anacona, I. (2014) Propuesta educativa sobre seguridad vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena, Universidad del Valle, instituto de educación y pedagogía, Santiago de Cali, Colombia.

Arias, P. & Valdiviezo, V. (2014) Estudio de impacto vial para escuelas en zonas urbanas de Lima Metropolitana. Lima- Perú; Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.

Artica, R. (2015) Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013, Pontificia Universidad Católica del Perú Escuela de Posgrado, Lima-Perú.

Banco Central de Reserva del Perú (2013) Informe Económico y Social Región La Libertad, Gobierno Regional de La Libertad.

Bonilla, H. (2006) Análisis del Sistema de Transporte Público en la Ciudad de Huancayo; Tesis de Universidad Católica del Perú; Lima

Borjas, G. (2013) Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público, Facultad de Ciencias e Ingeniería, Pontificia Universidad Católica del Perú.

Canela, S. (2014) Propuestas de mejora del registro de datos catalán en base a países pioneros en seguridad vial, Projecte o Tesina D'especialitat, Escola de Camins.

Castro, A. (2005) Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial, Red de Municipios y Comunidades Saludables - Perú Ministerio de Salud Organización Panamericana de la Salud Organización Mundial de la Salud.

Ferrer, A., et. al. (2013) Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial, Fondo Mundial para la Seguridad Vial.

Gálvez, S. (2008) Diseño de un sistema de control de gestión como apoyo a la conservación de redes viales realizada por el ministerio de obras públicas. Universidad de Chile, Departamento de Ingeniería industrial.

García, M. (2014) Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Trujillo. Trujillo-Perú.

Gómez, H. (2014) Guía de seguridad vial Bancos multilaterales de desarrollo Iniciativa de seguridad vial, Corporación Andina de Fomento.

Hernández, V. (2010) Evaluación y Gestión Estratégica para la Seguridad Vial: Ciudad Juárez, México, 2008-2010, El Colegio de la Frontera Norte, A.C. Tijuana, B. C., México.

Herrera, R. (2010) Propuesta de un sistema de gestión de los riesgos para la prevención de los accidentes vehiculares, Instituto Politécnico Nacional, México D.F.

Kuperstein, S., et. al. (2011) Investigación y plan de mercadeo social para la promoción de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú.

Lautrédou, G. (2007) Guía práctica de seguridad vial Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y Alianza Mundial para la Seguridad Vial.

Municipalidad Provincial de Virú (2014) Plan de Desarrollo Concertado “Virú un Hogar para la Vida” 2014-2021.

Pico, M., et. al. (2011) Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública, Hacia promoción de la Salud vol.16 no.2 Manizales July/Dec.

Plan Nacional De Seguridad Vial (2015) Consejo Nacional De Seguridad Vial, Secretaria Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Régoli, S. (2007) La regulación del transporte urbano de pasajeros. El caso de la ciudad de Santa Fe, Facultad de Ciencias Económicas Universidad Nacional del Litoral, Argentina.

Tapia J. (1998) La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud. Rev Panam Sal Pública.

Tormo, T. &, Chisvert, M. (2011) Temario General de la ESTT – OEP, Grupo de Materias Generales.

Torres, J. (2012) Metodología de evaluación de la seguridad vial en intersecciones basada en el análisis cuantitativo de conflictos entre vehículos, Universidad Politécnica de Madrid, España.

Valderrama, M. (2015) Propuesta del diseño organizacional para mejorar la gestión pública del instituto vial provincial de la Provincia de Gran Chimú, Universidad Nacional de Trujillo Facultad de Ciencias Económicas, Trujillo–Perú.

ANEXO N° 1 Matriz de puntuaciones de las variables

A. Gestión de la seguridad vial

GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL																			
PROGRAMAS EDUCATIVOS			POLITICAS PUBLICAS LOCALES			INGENIERIA VIAL			SISTEMA DE TRANSITO			PARTICIPACION SOCIAL			NORMATIVIDAD			TOTAL VARIABLE	
MUESTRA	ST	NIVEL	MUESTRA	ST	NIVEL	MUESTRA	ST	NIVEL	MUESTRA	ST	NIVEL	MUESTRA	ST	NIVEL	MUESTRA	ST	NIVEL	TT	NIVEL
E1	6	Deficiente	E1	8	Regular	E1	6	Deficiente	E1	10	Regular	E1	8	Regular	E1	10	Regular	48	Deficiente
E2	5	Deficiente	E2	3	Muy deficiente	E2	4	Muy deficiente	E2	5	Deficiente	E2	2	Muy deficiente	E2	3	Muy deficiente	22	Muy deficiente
E3	6	Deficiente	E3	4	Deficiente	E3	3	Muy deficiente	E3	7	Deficiente	E3	1	Muy deficiente	E3	2	Muy deficiente	23	Muy deficiente
E4	3	Muy deficiente	E4	1	Muy deficiente	E4	4	Muy deficiente	E4	6	Deficiente	E4	2	Muy deficiente	E4	5	Deficiente	21	Muy deficiente
E5	2	Muy deficiente	E5	1	Muy deficiente	E5	0	Muy deficiente	E5	3	Muy deficiente	E5	3	Muy deficiente	E5	0	Muy deficiente	9	Muy deficiente
E6	4	Muy deficiente	E6	7	Deficiente	E6	6	Deficiente	E6	6	Deficiente	E6	5	Deficiente	E6	5	Deficiente	33	Deficiente
E7	16	Eficiente	E7	11	Regular	E7	12	Regular	E7	14	Eficiente	E7	13	Eficiente	E7	15	Eficiente	81	Eficiente
E8	16	Eficiente	E8	9	Regular	E8	13	Regular	E8	11	Regular	E8	12	Eficiente	E8	14	Eficiente	75	Eficiente
E9	18	Eficiente	E9	9	Regular	E9	12	Regular	E9	14	Eficiente	E9	8	Regular	E9	11	Regular	72	Regular
E10	12	Regular	E10	11	Regular	E10	13	Regular	E10	8	Deficiente	E10	10	Regular	E10	6	Deficiente	60	Regular
E11	16	Eficiente	E11	10	Regular	E11	8	Deficiente	E11	9	Regular	E11	11	Regular	E11	5	Deficiente	59	Regular
E12	11	Regular	E12	7	Deficiente	E12	8	Deficiente	E12	7	Deficiente	E12	8	Regular	E12	5	Deficiente	46	Deficiente
E13	9	Deficiente	E13	11	Regular	E13	15	Eficiente	E13	13	Eficiente	E13	11	Regular	E13	14	Eficiente	73	Regular
E14	5	Deficiente	E14	7	Deficiente	E14	9	Deficiente	E14	4	Muy deficiente	E14	8	Regular	E14	5	Deficiente	38	Deficiente
E15	7	Deficiente	E15	2	Muy deficiente	E15	4	Muy deficiente	E15	4	Muy deficiente	E15	8	Regular	E15	3	Muy deficiente	28	Deficiente
E16	7	Deficiente	E16	5	Deficiente	E16	5	Deficiente	E16	7	Deficiente	E16	7	Deficiente	E16	4	Deficiente	35	Deficiente
E17	5	Deficiente	E17	4	Deficiente	E17	4	Muy deficiente	E17	7	Deficiente	E17	6	Deficiente	E17	5	Deficiente	31	Deficiente
E18	8	Deficiente	E18	9	Regular	E18	5	Deficiente	E18	7	Deficiente	E18	3	Muy deficiente	E18	4	Deficiente	36	Deficiente
E19	7	Deficiente	E19	4	Deficiente	E19	2	Muy deficiente	E19	7	Deficiente	E19	5	Deficiente	E19	6	Deficiente	31	Deficiente
E20	9	Deficiente	E20	5	Deficiente	E20	4	Muy deficiente	E20	5	Deficiente	E20	5	Deficiente	E20	0	Muy deficiente	28	Deficiente
E21	4	Muy deficiente	E21	3	Muy deficiente	E21	8	Deficiente	E21	4	Muy deficiente	E21	3	Muy deficiente	E21	3	Muy deficiente	25	Deficiente
E22	6	Deficiente	E22	5	Deficiente	E22	10	Regular	E22	6	Deficiente	E22	9	Regular	E22	0	Muy deficiente	36	Deficiente
E23	8	Deficiente	E23	7	Deficiente	E23	11	Regular	E23	8	Deficiente	E23	7	Deficiente	E23	7	Deficiente	48	Deficiente
E24	10	Regular	E24	8	Regular	E24	11	Regular	E24	8	Deficiente	E24	8	Regular	E24	9	Regular	54	Regular
E25	11	Regular	E25	11	Regular	E25	10	Regular	E25	9	Regular	E25	8	Regular	E25	8	Regular	57	Regular
E26	10	Regular	E26	8	Regular	E26	9	Deficiente	E26	6	Deficiente	E26	8	Regular	E26	9	Regular	50	Regular
E27	9	Deficiente	E27	9	Regular	E27	11	Regular	E27	8	Deficiente	E27	8	Regular	E27	6	Deficiente	51	Regular
E28	11	Regular	E28	8	Regular	E28	9	Deficiente	E28	8	Deficiente	E28	8	Regular	E28	5	Deficiente	49	Deficiente
E29	8	Deficiente	E29	6	Deficiente	E29	5	Deficiente	E29	3	Muy deficiente	E29	4	Deficiente	E29	8	Regular	34	Deficiente
E30	10	Regular	E30	9	Regular	E30	12	Regular	E30	8	Deficiente	E30	8	Regular	E30	10	Regular	57	Regular
E31	5	Deficiente	E31	4	Deficiente	E31	3	Muy deficiente	E31	3	Muy deficiente	E31	4	Deficiente	E31	2	Muy deficiente	21	Muy deficiente
E32	8	Deficiente	E32	11	Regular	E32	10	Regular	E32	6	Deficiente	E32	10	Regular	E32	7	Deficiente	52	Regular
E33	7	Deficiente	E33	8	Regular	E33	9	Deficiente	E33	7	Deficiente	E33	5	Deficiente	E33	5	Deficiente	41	Deficiente
E34	8	Deficiente	E34	5	Deficiente	E34	9	Deficiente	E34	4	Muy deficiente	E34	5	Deficiente	E34	7	Deficiente	38	Deficiente
E35	8	Deficiente	E35	5	Deficiente	E35	9	Deficiente	E35	4	Muy deficiente	E35	6	Deficiente	E35	6	Deficiente	38	Deficiente
E36	5	Deficiente	E36	5	Deficiente	E36	3	Muy deficiente	E36	1	Muy deficiente	E36	4	Deficiente	E36	1	Muy deficiente	19	Muy deficiente
E37	5	Deficiente	E37	1	Muy deficiente	E37	8	Deficiente	E37	6	Deficiente	E37	6	Deficiente	E37	4	Deficiente	30	Deficiente
E38	5	Deficiente	E38	2	Muy deficiente	E38	6	Deficiente	E38	7	Deficiente	E38	5	Deficiente	E38	4	Deficiente	29	Deficiente
E39	10	Regular	E39	9	Regular	E39	13	Regular	E39	14	Eficiente	E39	8	Regular	E39	15	Eficiente	69	Regular
E40	8	Deficiente	E40	9	Regular	E40	11	Regular	E40	11	Regular	E40	7	Deficiente	E40	0	Muy deficiente	46	Deficiente
E41	14	Regular	E41	12	Eficiente	E41	15	Eficiente	E41	10	Regular	E41	9	Regular	E41	10	Regular	70	Regular
E42	10	Regular	E42	10	Regular	E42	17	Eficiente	E42	15	Eficiente	E42	13	Eficiente	E42	10	Regular	75	Eficiente
E43	10	Regular	E43	8	Regular	E43	6	Deficiente	E43	8	Deficiente	E43	15	Eficiente	E43	5	Deficiente	52	Regular
E44	7	Deficiente	E44	7	Deficiente	E44	11	Regular	E44	8	Deficiente	E44	6	Deficiente	E44	7	Deficiente	46	Deficiente
E45	4	Muy deficiente	E45	6	Deficiente	E45	11	Regular	E45	2	Muy deficiente	E45	3	Muy deficiente	E45	2	Muy deficiente	28	Deficiente
E46	5	Deficiente	E46	7	Deficiente	E46	3	Muy deficiente	E46	2	Muy deficiente	E46	3	Muy deficiente	E46	5	Deficiente	25	Deficiente

E47	5	Deficiente	E47	3	Muy deficiente	E47	6	Deficiente	E47	6	Deficiente	E47	4	Deficiente	E47	3	Muy deficiente	27	Deficiente
E48	8	Deficiente	E48	4	Deficiente	E48	8	Deficiente	E48	8	Deficiente	E48	5	Deficiente	E48	6	Deficiente	39	Deficiente
E49	8	Deficiente	E49	11	Regular	E49	8	Deficiente	E49	6	Deficiente	E49	7	Deficiente	E49	10	Regular	50	Regular
E50	9	Deficiente	E50	9	Regular	E50	7	Deficiente	E50	4	Muy deficiente	E50	4	Deficiente	E50	6	Deficiente	39	Deficiente
E51	7	Deficiente	E51	5	Deficiente	E51	7	Deficiente	E51	6	Deficiente	E51	4	Deficiente	E51	6	Deficiente	35	Deficiente
E52	8	Deficiente	E52	5	Deficiente	E52	8	Deficiente	E52	8	Deficiente	E52	4	Deficiente	E52	6	Deficiente	39	Deficiente
E53	8	Deficiente	E53	6	Deficiente	E53	9	Deficiente	E53	9	Regular	E53	7	Deficiente	E53	8	Regular	47	Deficiente
E54	9	Deficiente	E54	11	Regular	E54	15	Eficiente	E54	9	Regular	E54	6	Deficiente	E54	9	Regular	59	Regular
E55	4	Muy deficiente	E55	4	Deficiente	E55	7	Deficiente	E55	6	Deficiente	E55	6	Deficiente	E55	6	Deficiente	33	Deficiente
E56	7	Deficiente	E56	4	Deficiente	E56	6	Deficiente	E56	6	Deficiente	E56	5	Deficiente	E56	8	Regular	36	Deficiente
E57	13	Regular	E57	12	Eficiente	E57	14	Regular	E57	14	Eficiente	E57	11	Regular	E57	13	Eficiente	77	Eficiente
E58	13	Regular	E58	9	Regular	E58	8	Deficiente	E58	9	Regular	E58	10	Regular	E58	8	Regular	57	Regular
E59	12	Regular	E59	8	Regular	E59	14	Regular	E59	8	Deficiente	E59	5	Deficiente	E59	5	Deficiente	52	Regular
E60	8	Deficiente	E60	3	Muy deficiente	E60	9	Deficiente	E60	6	Deficiente	E60	6	Deficiente	E60	11	Regular	43	Deficiente
E61	12	Regular	E61	12	Eficiente	E61	15	Eficiente	E61	9	Regular	E61	9	Regular	E61	6	Deficiente	63	Regular
E62	16	Eficiente	E62	14	Eficiente	E62	15	Eficiente	E62	14	Eficiente	E62	11	Regular	E62	11	Regular	81	Eficiente
E63	10	Regular	E63	6	Deficiente	E63	13	Regular	E63	12	Regular	E63	5	Deficiente	E63	11	Regular	57	Regular
E64	15	Eficiente	E64	12	Eficiente	E64	9	Deficiente	E64	5	Deficiente	E64	5	Deficiente	E64	5	Deficiente	51	Regular
E65	7	Deficiente	E65	7	Deficiente	E65	9	Deficiente	E65	9	Regular	E65	3	Muy deficiente	E65	5	Deficiente	40	Deficiente
E66	8	Deficiente	E66	9	Regular	E66	8	Deficiente	E66	7	Deficiente	E66	8	Regular	E66	7	Deficiente	47	Deficiente
E67	7	Deficiente	E67	5	Deficiente	E67	7	Deficiente	E67	7	Deficiente	E67	8	Regular	E67	6	Deficiente	40	Deficiente
E68	17	Eficiente	E68	7	Deficiente	E68	4	Muy deficiente	E68	6	Deficiente	E68	6	Deficiente	E68	5	Deficiente	45	Deficiente
E69	5	Deficiente	E69	6	Deficiente	E69	6	Deficiente	E69	7	Deficiente	E69	7	Deficiente	E69	5	Deficiente	36	Deficiente
E70	8	Deficiente	E70	6	Deficiente	E70	8	Deficiente	E70	8	Deficiente	E70	5	Deficiente	E70	7	Deficiente	42	Deficiente
E71	5	Deficiente	E71	7	Deficiente	E71	7	Deficiente	E71	6	Deficiente	E71	10	Regular	E71	7	Deficiente	42	Deficiente
E72	9	Deficiente	E72	9	Regular	E72	15	Eficiente	E72	11	Regular	E72	9	Regular	E72	11	Regular	64	Regular
E73	10	Regular	E73	5	Deficiente	E73	4	Muy deficiente	E73	5	Deficiente	E73	6	Deficiente	E73	5	Deficiente	35	Deficiente
E74	12	Regular	E74	5	Deficiente	E74	8	Deficiente	E74	12	Regular	E74	7	Deficiente	E74	5	Deficiente	49	Deficiente
E75	7	Deficiente	E75	8	Regular	E75	7	Deficiente	E75	8	Deficiente	E75	8	Regular	E75	5	Deficiente	43	Deficiente
E76	9	Deficiente	E76	7	Deficiente	E76	15	Eficiente	E76	12	Regular	E76	10	Regular	E76	11	Regular	64	Regular
E77	17	Eficiente	E77	11	Regular	E77	14	Regular	E77	12	Regular	E77	7	Deficiente	E77	4	Deficiente	65	Regular
E78	16	Eficiente	E78	13	Eficiente	E78	19	Eficiente	E78	14	Eficiente	E78	8	Regular	E78	9	Regular	79	Eficiente
E79	9	Deficiente	E79	8	Regular	E79	11	Regular	E79	7	Deficiente	E79	10	Regular	E79	12	Eficiente	57	Regular
E80	6	Deficiente	E80	5	Deficiente	E80	2	Muy deficiente	E80	3	Muy deficiente	E80	6	Deficiente	E80	6	Deficiente	28	Deficiente
E81	6	Deficiente	E81	1	Muy deficiente	E81	7	Deficiente	E81	3	Muy deficiente	E81	6	Deficiente	E81	6	Deficiente	29	Deficiente
E82	10	Regular	E82	3	Muy deficiente	E82	9	Deficiente	E82	9	Regular	E82	3	Muy deficiente	E82	7	Deficiente	41	Deficiente
E83	1	Muy deficiente	E83	2	Muy deficiente	E83	8	Deficiente	E83	4	Muy deficiente	E83	2	Muy deficiente	E83	8	Regular	25	Deficiente
E84	7	Deficiente	E84	9	Regular	E84	8	Deficiente	E84	7	Deficiente	E84	9	Regular	E84	13	Eficiente	53	Regular
E85	7	Deficiente	E85	6	Deficiente	E85	8	Deficiente	E85	13	Eficiente	E85	8	Regular	E85	6	Deficiente	48	Deficiente
E86	7	Deficiente	E86	7	Deficiente	E86	11	Regular	E86	4	Muy deficiente	E86	5	Deficiente	E86	8	Regular	42	Deficiente
E87	9	Deficiente	E87	11	Regular	E87	12	Regular	E87	10	Regular	E87	7	Deficiente	E87	5	Deficiente	54	Regular
E88	18	Eficiente	E88	9	Regular	E88	12	Regular	E88	14	Eficiente	E88	8	Regular	E88	11	Regular	72	Regular
E89	12	Regular	E89	11	Regular	E89	13	Regular	E89	8	Deficiente	E89	10	Regular	E89	6	Deficiente	60	Regular
E90	16	Eficiente	E90	10	Regular	E90	8	Deficiente	E90	9	Regular	E90	11	Regular	E90	5	Deficiente	59	Regular
E91	11	Regular	E91	7	Deficiente	E91	8	Deficiente	E91	7	Deficiente	E91	8	Regular	E91	5	Deficiente	46	Deficiente
E92	9	Deficiente	E92	11	Regular	E92	15	Eficiente	E92	13	Eficiente	E92	13	Eficiente	E92	14	Eficiente	75	Eficiente
E93	5	Deficiente	E93	7	Deficiente	E93	9	Deficiente	E93	4	Muy deficiente	E93	9	Regular	E93	5	Deficiente	39	Deficiente
E94	7	Deficiente	E94	5	Deficiente	E94	16	Eficiente	E94	7	Deficiente	E94	8	Regular	E94	6	Deficiente	49	Deficiente
E95	12	Regular	E95	8	Regular	E95	14	Regular	E95	8	Deficiente	E95	5	Deficiente	E95	5	Deficiente	52	Regular

E96	8	Deficiente	E96	3	Muy deficiente	E96	9	Deficiente	E96	6	Deficiente	E96	6	Deficiente	E96	11	Regular	43	Deficiente
E97	12	Regular	E97	12	Eficiente	E97	15	Eficiente	E97	9	Regular	E97	9	Regular	E97	6	Deficiente	63	Regular
E98	16	Eficiente	E98	14	Eficiente	E98	15	Eficiente	E98	14	Eficiente	E98	11	Regular	E98	11	Regular	81	Eficiente
E99	10	Regular	E99	6	Deficiente	E99	13	Regular	E99	12	Regular	E99	5	Deficiente	E99	11	Regular	57	Regular
E100	15	Eficiente	E100	12	Eficiente	E100	9	Deficiente	E100	5	Deficiente	E100	5	Deficiente	E100	5	Deficiente	51	Regular
E101	7	Deficiente	E101	7	Deficiente	E101	9	Deficiente	E101	9	Regular	E101	2	Muy deficiente	E101	5	Deficiente	39	Deficiente
E102	8	Deficiente	E102	9	Regular	E102	8	Deficiente	E102	7	Deficiente	E102	8	Regular	E102	7	Deficiente	47	Deficiente
E103	2	Muy deficiente	E103	4	Deficiente	E103	5	Deficiente	E103	5	Deficiente	E103	10	Regular	E103	6	Deficiente	32	Deficiente
E104	5	Deficiente	E104	7	Deficiente	E104	7	Deficiente	E104	6	Deficiente	E104	10	Regular	E104	7	Deficiente	42	Deficiente
E105	9	Deficiente	E105	9	Regular	E105	15	Eficiente	E105	11	Regular	E105	9	Regular	E105	11	Regular	64	Regular
E106	10	Regular	E106	5	Deficiente	E106	4	Muy deficiente	E106	5	Deficiente	E106	6	Deficiente	E106	5	Deficiente	35	Deficiente
E107	12	Regular	E107	5	Deficiente	E107	8	Deficiente	E107	12	Regular	E107	7	Deficiente	E107	5	Deficiente	49	Deficiente
E108	7	Deficiente	E108	8	Regular	E108	7	Deficiente	E108	8	Deficiente	E108	8	Regular	E108	5	Deficiente	43	Deficiente
E109	9	Deficiente	E109	7	Deficiente	E109	15	Eficiente	E109	12	Regular	E109	10	Regular	E109	11	Regular	64	Regular
E110	17	Eficiente	E110	11	Regular	E110	14	Regular	E110	12	Regular	E110	6	Deficiente	E110	4	Deficiente	64	Regular
E111	16	Eficiente	E111	13	Eficiente	E111	19	Eficiente	E111	14	Eficiente	E111	9	Regular	E111	9	Regular	80	Eficiente
E112	6	Deficiente	E112	9	Regular	E112	13	Regular	E112	6	Deficiente	E112	8	Regular	E112	6	Deficiente	48	Deficiente
E113	6	Deficiente	E113	6	Deficiente	E113	7	Deficiente	E113	5	Deficiente	E113	10	Regular	E113	10	Regular	44	Deficiente
E114	11	Regular	E114	7	Deficiente	E114	8	Deficiente	E114	7	Deficiente	E114	8	Regular	E114	5	Deficiente	46	Deficiente
E115	9	Deficiente	E115	11	Regular	E115	15	Eficiente	E115	13	Eficiente	E115	13	Eficiente	E115	14	Eficiente	75	Eficiente
E116	5	Deficiente	E116	7	Deficiente	E116	9	Deficiente	E116	4	Muy deficiente	E116	9	Regular	E116	5	Deficiente	39	Deficiente
E117	7	Deficiente	E117	5	Deficiente	E117	16	Eficiente	E117	7	Deficiente	E117	8	Regular	E117	6	Deficiente	49	Deficiente
E118	12	Regular	E118	8	Regular	E118	14	Regular	E118	8	Deficiente	E118	5	Deficiente	E118	5	Deficiente	52	Regular
E119	8	Deficiente	E119	3	Muy deficiente	E119	9	Deficiente	E119	6	Deficiente	E119	5	Deficiente	E119	11	Regular	42	Deficiente
E120	12	Regular	E120	12	Eficiente	E120	15	Eficiente	E120	9	Regular	E120	9	Regular	E120	6	Deficiente	63	Regular
E121	6	Deficiente	E121	6	Deficiente	E121	9	Deficiente	E121	5	Deficiente	E121	7	Deficiente	E121	5	Deficiente	38	Deficiente
E122	12	Regular	E122	11	Regular	E122	16	Eficiente	E122	16	Eficiente	E122	14	Eficiente	E122	13	Eficiente	82	Eficiente
E123	3	Muy deficiente	E123	4	Deficiente	E123	7	Deficiente	E123	7	Deficiente	E123	5	Deficiente	E123	6	Deficiente	32	Deficiente
E124	4	Muy deficiente	E124	0	Muy deficiente	E124	6	Deficiente	E124	2	Muy deficiente	E124	0	Muy deficiente	E124	3	Muy deficiente	15	Muy deficiente
E125	3	Muy deficiente	E125	3	Muy deficiente	E125	4	Muy deficiente	E125	3	Muy deficiente	E125	4	Deficiente	E125	4	Deficiente	21	Muy deficiente
E126	5	Deficiente	E126	4	Deficiente	E126	13	Regular	E126	8	Deficiente	E126	6	Deficiente	E126	6	Deficiente	42	Deficiente
E127	9	Deficiente	E127	3	Muy deficiente	E127	5	Deficiente	E127	5	Deficiente	E127	6	Deficiente	E127	3	Muy deficiente	31	Deficiente
E128	13	Regular	E128	9	Regular	E128	11	Regular	E128	5	Deficiente	E128	5	Deficiente	E128	5	Deficiente	48	Deficiente
E129	4	Muy deficiente	E129	4	Deficiente	E129	6	Deficiente	E129	1	Muy deficiente	E129	5	Deficiente	E129	3	Muy deficiente	23	Muy deficiente
E130	2	Muy deficiente	E130	3	Muy deficiente	E130	8	Deficiente	E130	7	Deficiente	E130	2	Muy deficiente	E130	2	Muy deficiente	24	Muy deficiente
E131	11	Regular	E131	9	Regular	E131	14	Regular	E131	7	Deficiente	E131	9	Regular	E131	7	Deficiente	57	Regular
E132	5	Deficiente	E132	3	Muy deficiente	E132	4	Muy deficiente	E132	5	Deficiente	E132	2	Muy deficiente	E132	3	Muy deficiente	22	Muy deficiente
E133	6	Deficiente	E133	4	Deficiente	E133	3	Muy deficiente	E133	7	Deficiente	E133	1	Muy deficiente	E133	2	Muy deficiente	23	Muy deficiente
E134	3	Muy deficiente	E134	1	Muy deficiente	E134	4	Muy deficiente	E134	6	Deficiente	E134	2	Muy deficiente	E134	5	Deficiente	21	Muy deficiente
E135	2	Muy deficiente	E135	1	Muy deficiente	E135	0	Muy deficiente	E135	3	Muy deficiente	E135	3	Muy deficiente	E135	0	Muy deficiente	9	Muy deficiente
E136	4	Muy deficiente	E136	7	Deficiente	E136	6	Deficiente	E136	6	Deficiente	E136	5	Deficiente	E136	5	Deficiente	33	Deficiente
E137	16	Eficiente	E137	11	Regular	E137	12	Regular	E137	14	Eficiente	E137	13	Regular	E137	15	Eficiente	81	Eficiente
E138	16	Eficiente	E138	9	Regular	E138	13	Regular	E138	11	Regular	E138	12	Eficiente	E138	14	Eficiente	75	Eficiente
E139	18	Eficiente	E139	9	Regular	E139	12	Regular	E139	14	Eficiente	E139	8	Regular	E139	11	Regular	72	Regular
E140	12	Regular	E140	11	Regular	E140	13	Regular	E140	8	Deficiente	E140	10	Regular	E140	6	Deficiente	60	Regular
E141	16	Eficiente	E141	10	Regular	E141	8	Deficiente	E141	9	Regular	E141	9	Regular	E141	5	Deficiente	57	Regular
E142	8	Deficiente	E142	5	Deficiente	E142	8	Deficiente	E142	10	Regular	E142	6	Deficiente	E142	5	Deficiente	42	Deficiente
E143	8	Deficiente	E143	8	Regular	E143	6	Deficiente	E143	6	Deficiente	E143	4	Deficiente	E143	10	Regular	42	Deficiente
E144	9	Deficiente	E144	5	Deficiente	E144	8	Deficiente	E144	9	Regular	E144	6	Deficiente	E144	1	Muy deficiente	38	Deficiente

Fuente: Instrumentos aplicados a los trabajadores de la Municipalidad Provincial de Julcán

B. Servicio de transporte público

CALIDAD DE SERVICIO			PARQUE AUTOMOTOR			CAPACITACIÓN DE LOS OPERADORES			SEGURIDAD Y CONFORT			MONITOREO, EVALUACIÓN Y CONTROL			TOTAL VARIABLE	
MUESTRA	ST	NIVEL	MUESTRA	ST	NIVEL	MUESTRA	ST	NIVEL	MUESTRA	ST	NIVEL	MUESTRA	ST	NIVEL	TT	NIVEL
E1	2	Muy deficiente	E1	6	Deficiente	E1	4	Deficiente	E1	6	Deficiente	E1	1	Muy deficiente	19	Muy deficiente
E2	3	Muy deficiente	E2	5	Deficiente	E2	4	Deficiente	E2	3	Muy deficiente	E2	4	Muy deficiente	19	Muy deficiente
E3	2	Muy deficiente	E3	1	Muy deficiente	E3	5	Deficiente	E3	2	Muy deficiente	E3	6	Deficiente	16	Muy deficiente
E4	0	Muy deficiente	E4	5	Deficiente	E4	3	Muy deficiente	E4	3	Muy deficiente	E4	3	Muy deficiente	14	Muy deficiente
E5	2	Muy deficiente	E5	4	Deficiente	E5	0	Muy deficiente	E5	0	Muy deficiente	E5	0	Muy deficiente	6	Muy deficiente
E6	3	Muy deficiente	E6	7	Deficiente	E6	6	Deficiente	E6	5	Deficiente	E6	4	Muy deficiente	25	Deficiente
E7	10	Regular	E7	6	Deficiente	E7	6	Deficiente	E7	11	Regular	E7	16	Eficiente	49	Regular
E8	11	Regular	E8	5	Deficiente	E8	10	Regular	E8	15	Eficiente	E8	14	Eficiente	55	Regular
E9	13	Eficiente	E9	7	Deficiente	E9	9	Regular	E9	12	Regular	E9	16	Eficiente	57	Regular
E10	7	Deficiente	E10	8	Regular	E10	7	Deficiente	E10	8	Deficiente	E10	11	Regular	41	Regular
E11	12	Eficiente	E11	10	Regular	E11	7	Deficiente	E11	7	Deficiente	E11	6	Deficiente	42	Regular
E12	8	Regular	E12	7	Deficiente	E12	8	Regular	E12	13	Eficiente	E12	5	Deficiente	41	Regular
E13	8	Regular	E13	8	Regular	E13	4	Deficiente	E13	5	Deficiente	E13	6	Deficiente	31	Deficiente
E14	5	Deficiente	E14	6	Deficiente	E14	6	Deficiente	E14	6	Deficiente	E14	5	Deficiente	28	Deficiente
E15	4	Deficiente	E15	4	Deficiente	E15	3	Muy deficiente	E15	4	Muy deficiente	E15	3	Muy deficiente	18	Muy deficiente
E16	4	Deficiente	E16	3	Muy deficiente	E16	6	Deficiente	E16	5	Deficiente	E16	9	Regular	27	Deficiente
E17	3	Muy deficiente	E17	3	Muy deficiente	E17	6	Deficiente	E17	4	Muy deficiente	E17	8	Deficiente	24	Deficiente
E18	2	Muy deficiente	E18	2	Muy deficiente	E18	6	Deficiente	E18	5	Deficiente	E18	6	Deficiente	21	Deficiente
E19	3	Muy deficiente	E19	3	Muy deficiente	E19	7	Deficiente	E19	6	Deficiente	E19	8	Deficiente	27	Deficiente
E20	3	Muy deficiente	E20	8	Regular	E20	4	Deficiente	E20	5	Deficiente	E20	4	Muy deficiente	24	Deficiente
E21	3	Muy deficiente	E21	6	Deficiente	E21	5	Deficiente	E21	5	Deficiente	E21	4	Muy deficiente	23	Deficiente
E22	3	Muy deficiente	E22	5	Deficiente	E22	3	Muy deficiente	E22	6	Deficiente	E22	4	Muy deficiente	21	Deficiente
E23	3	Muy deficiente	E23	7	Deficiente	E23	3	Muy deficiente	E23	5	Deficiente	E23	3	Muy deficiente	21	Deficiente
E24	3	Muy deficiente	E24	8	Regular	E24	6	Deficiente	E24	9	Regular	E24	10	Regular	36	Deficiente
E25	5	Deficiente	E25	8	Regular	E25	6	Deficiente	E25	8	Deficiente	E25	10	Regular	37	Deficiente
E26	5	Deficiente	E26	6	Deficiente	E26	7	Deficiente	E26	5	Deficiente	E26	8	Deficiente	31	Deficiente
E27	6	Deficiente	E27	7	Deficiente	E27	7	Deficiente	E27	4	Muy deficiente	E27	8	Deficiente	32	Deficiente
E28	4	Deficiente	E28	6	Deficiente	E28	6	Deficiente	E28	6	Deficiente	E28	8	Deficiente	30	Deficiente
E29	2	Muy deficiente	E29	5	Deficiente	E29	5	Deficiente	E29	3	Muy deficiente	E29	6	Deficiente	21	Deficiente
E30	11	Regular	E30	9	Regular	E30	12	Eficiente	E30	8	Deficiente	E30	15	Eficiente	55	Regular
E31	6	Deficiente	E31	1	Muy deficiente	E31	9	Regular	E31	3	Muy deficiente	E31	1	Muy deficiente	20	Deficiente
E32	4	Deficiente	E32	3	Muy deficiente	E32	1	Muy deficiente	E32	3	Muy deficiente	E32	2	Muy deficiente	13	Muy deficiente
E33	4	Deficiente	E33	4	Deficiente	E33	4	Deficiente	E33	5	Deficiente	E33	2	Muy deficiente	19	Muy deficiente
E34	0	Muy deficiente	E34	0	Muy deficiente	E34	0	Muy deficiente	E34	2	Muy deficiente	E34	0	Muy deficiente	2	Muy deficiente
E35	6	Deficiente	E35	5	Deficiente	E35	4	Deficiente	E35	3	Muy deficiente	E35	4	Muy deficiente	22	Deficiente

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
E36	0	Muy deficiente	E36	3	Muy deficiente	E36	1	Muy deficiente	E36	0	Muy deficiente	E36	3	Muy deficiente	7	Muy deficiente
E37	3	Muy deficiente	E37	6	Deficiente	E37	7	Deficiente	E37	5	Deficiente	E37	6	Deficiente	27	Deficiente
E38	8	Regular	E38	7	Deficiente	E38	4	Deficiente	E38	10	Regular	E38	4	Muy deficiente	33	Deficiente
E39	9	Regular	E39	12	Eficiente	E39	11	Regular	E39	15	Eficiente	E39	13	Eficiente	60	Eficiente
E40	8	Regular	E40	12	Eficiente	E40	4	Deficiente	E40	3	Muy deficiente	E40	8	Deficiente	35	Deficiente
E41	9	Regular	E41	8	Regular	E41	10	Regular	E41	8	Deficiente	E41	8	Deficiente	43	Regular
E42	12	Eficiente	E42	13	Eficiente	E42	14	Eficiente	E42	17	Muy Eficiente	E42	18	Muy Eficiente	74	Eficiente
E43	2	Muy deficiente	E43	5	Deficiente	E43	5	Deficiente	E43	5	Deficiente	E43	5	Deficiente	22	Deficiente
E44	3	Muy deficiente	E44	4	Deficiente	E44	3	Muy deficiente	E44	5	Deficiente	E44	4	Muy deficiente	19	Muy deficiente
E45	1	Muy deficiente	E45	4	Deficiente	E45	4	Deficiente	E45	3	Muy deficiente	E45	3	Muy deficiente	15	Muy deficiente
E46	5	Deficiente	E46	4	Deficiente	E46	2	Muy deficiente	E46	6	Deficiente	E46	3	Muy deficiente	20	Deficiente
E47	1	Muy deficiente	E47	4	Deficiente	E47	1	Muy deficiente	E47	7	Deficiente	E47	1	Muy deficiente	14	Muy deficiente
E48	8	Regular	E48	7	Deficiente	E48	5	Deficiente	E48	10	Regular	E48	4	Muy deficiente	34	Deficiente
E49	13	Eficiente	E49	9	Regular	E49	9	Regular	E49	6	Deficiente	E49	9	Regular	46	Regular
E50	4	Deficiente	E50	9	Regular	E50	7	Deficiente	E50	4	Muy deficiente	E50	11	Regular	35	Deficiente
E51	8	Regular	E51	6	Deficiente	E51	5	Deficiente	E51	10	Regular	E51	7	Deficiente	36	Deficiente
E52	9	Regular	E52	6	Deficiente	E52	5	Deficiente	E52	12	Regular	E52	7	Deficiente	39	Regular
E53	10	Regular	E53	5	Deficiente	E53	11	Regular	E53	7	Deficiente	E53	11	Regular	44	Regular
E54	11	Regular	E54	7	Deficiente	E54	9	Regular	E54	13	Eficiente	E54	9	Regular	49	Regular
E55	9	Regular	E55	8	Regular	E55	6	Deficiente	E55	10	Regular	E55	8	Deficiente	41	Regular
E56	11	Regular	E56	6	Deficiente	E56	7	Deficiente	E56	7	Deficiente	E56	6	Deficiente	37	Deficiente
E57	8	Regular	E57	5	Deficiente	E57	6	Deficiente	E57	7	Deficiente	E57	9	Regular	35	Deficiente
E58	7	Deficiente	E58	6	Deficiente	E58	13	Eficiente	E58	8	Deficiente	E58	12	Regular	46	Regular
E59	11	Regular	E59	12	Eficiente	E59	12	Eficiente	E59	8	Deficiente	E59	10	Regular	53	Regular
E60	7	Deficiente	E60	7	Deficiente	E60	6	Deficiente	E60	6	Deficiente	E60	9	Regular	35	Deficiente
E61	7	Deficiente	E61	6	Deficiente	E61	9	Regular	E61	10	Regular	E61	14	Eficiente	46	Regular
E62	6	Deficiente	E62	9	Regular	E62	8	Regular	E62	13	Eficiente	E62	8	Deficiente	44	Regular
E63	11	Regular	E63	12	Eficiente	E63	13	Eficiente	E63	10	Regular	E63	9	Regular	55	Regular
E64	12	Eficiente	E64	13	Eficiente	E64	6	Deficiente	E64	13	Eficiente	E64	11	Regular	55	Regular
E65	10	Regular	E65	4	Deficiente	E65	6	Deficiente	E65	7	Deficiente	E65	1	Muy deficiente	28	Deficiente
E66	5	Deficiente	E66	5	Deficiente	E66	8	Regular	E66	6	Deficiente	E66	7	Deficiente	31	Deficiente
E67	4	Deficiente	E67	7	Deficiente	E67	5	Deficiente	E67	7	Deficiente	E67	6	Deficiente	29	Deficiente
E68	5	Deficiente	E68	8	Regular	E68	5	Deficiente	E68	6	Deficiente	E68	9	Regular	33	Deficiente
E69	3	Muy deficiente	E69	5	Deficiente	E69	5	Deficiente	E69	6	Deficiente	E69	8	Deficiente	27	Deficiente
E70	5	Deficiente	E70	5	Deficiente	E70	5	Deficiente	E70	7	Deficiente	E70	5	Deficiente	27	Deficiente
E71	5	Deficiente	E71	4	Deficiente	E71	6	Deficiente	E71	7	Deficiente	E71	5	Deficiente	27	Deficiente
E72	5	Deficiente	E72	7	Deficiente	E72	7	Deficiente	E72	9	Regular	E72	9	Regular	37	Deficiente
E73	6	Deficiente	E73	5	Deficiente	E73	5	Deficiente	E73	9	Regular	E73	9	Regular	34	Deficiente

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
E74	9	Regular	E74	7	Deficiente	E74	5	Deficiente	E74	6	Deficiente	E74	6	Deficiente	33	Deficiente
E75	12	Eficiente	E75	10	Regular	E75	12	Eficiente	E75	15	Eficiente	E75	13	Eficiente	62	Eficiente
E76	9	Regular	E76	12	Eficiente	E76	12	Eficiente	E76	15	Eficiente	E76	12	Regular	60	Eficiente
E77	4	Deficiente	E77	7	Deficiente	E77	5	Deficiente	E77	5	Deficiente	E77	7	Deficiente	28	Deficiente
E78	13	Eficiente	E78	13	Eficiente	E78	11	Regular	E78	13	Eficiente	E78	12	Regular	62	Eficiente
E79	7	Deficiente	E79	4	Deficiente	E79	5	Deficiente	E79	7	Deficiente	E79	7	Deficiente	30	Deficiente
E80	5	Deficiente	E80	8	Regular	E80	6	Deficiente	E80	11	Regular	E80	12	Regular	42	Regular
E81	9	Regular	E81	13	Eficiente	E81	13	Eficiente	E81	9	Regular	E81	4	Muy deficiente	48	Regular
E82	6	Deficiente	E82	16	Muy eficiente	E82	6	Deficiente	E82	4	Muy deficiente	E82	0	Muy deficiente	32	Deficiente
E83	2	Muy deficiente	E83	5	Deficiente	E83	6	Deficiente	E83	7	Deficiente	E83	5	Deficiente	25	Deficiente
E84	1	Muy deficiente	E84	10	Regular	E84	9	Regular	E84	7	Deficiente	E84	7	Deficiente	34	Deficiente
E85	9	Regular	E85	6	Deficiente	E85	2	Muy deficiente	E85	5	Deficiente	E85	5	Deficiente	27	Deficiente
E86	5	Deficiente	E86	10	Regular	E86	8	Regular	E86	7	Deficiente	E86	5	Deficiente	35	Deficiente
E87	5	Deficiente	E87	4	Deficiente	E87	2	Muy deficiente	E87	6	Deficiente	E87	3	Muy deficiente	20	Deficiente
E88	1	Muy deficiente	E88	4	Deficiente	E88	1	Muy deficiente	E88	7	Deficiente	E88	1	Muy deficiente	14	Muy deficiente
E89	8	Regular	E89	7	Deficiente	E89	5	Deficiente	E89	10	Regular	E89	4	Muy deficiente	34	Deficiente
E90	13	Eficiente	E90	9	Regular	E90	9	Regular	E90	6	Deficiente	E90	9	Regular	46	Regular
E91	4	Deficiente	E91	9	Regular	E91	7	Deficiente	E91	4	Muy deficiente	E91	11	Regular	35	Deficiente
E92	8	Regular	E92	6	Deficiente	E92	5	Deficiente	E92	10	Regular	E92	7	Deficiente	36	Deficiente
E93	9	Regular	E93	6	Deficiente	E93	5	Deficiente	E93	12	Regular	E93	7	Deficiente	39	Regular
E94	10	Regular	E94	5	Deficiente	E94	11	Regular	E94	7	Deficiente	E94	11	Regular	44	Regular
E95	4	Deficiente	E95	0	Muy deficiente	E95	1	Muy deficiente	E95	9	Regular	E95	8	Deficiente	22	Deficiente
E96	2	Muy deficiente	E96	5	Deficiente	E96	5	Deficiente	E96	3	Muy deficiente	E96	1	Muy deficiente	16	Muy deficiente
E97	10	Regular	E97	5	Deficiente	E97	11	Regular	E97	7	Deficiente	E97	11	Regular	44	Regular
E98	11	Regular	E98	7	Deficiente	E98	9	Regular	E98	13	Eficiente	E98	9	Regular	49	Regular
E99	9	Regular	E99	8	Regular	E99	6	Deficiente	E99	10	Regular	E99	8	Deficiente	41	Regular
E100	11	Regular	E100	6	Deficiente	E100	7	Deficiente	E100	7	Deficiente	E100	6	Deficiente	37	Deficiente
E101	8	Regular	E101	5	Deficiente	E101	6	Deficiente	E101	7	Deficiente	E101	9	Regular	35	Deficiente
E102	7	Deficiente	E102	6	Deficiente	E102	13	Eficiente	E102	8	Deficiente	E102	12	Regular	46	Regular
E103	9	Regular	E103	7	Deficiente	E103	5	Deficiente	E103	6	Deficiente	E103	6	Deficiente	33	Deficiente
E104	12	Eficiente	E104	10	Regular	E104	12	Eficiente	E104	15	Eficiente	E104	13	Eficiente	62	Eficiente
E105	9	Regular	E105	12	Eficiente	E105	12	Eficiente	E105	15	Eficiente	E105	12	Regular	60	Eficiente
E106	4	Deficiente	E106	7	Deficiente	E106	5	Deficiente	E106	5	Deficiente	E106	7	Deficiente	28	Deficiente
E107	13	Eficiente	E107	13	Eficiente	E107	11	Regular	E107	13	Eficiente	E107	12	Regular	62	Eficiente
E108	7	Deficiente	E108	4	Deficiente	E108	5	Deficiente	E108	7	Deficiente	E108	7	Deficiente	30	Deficiente
E109	3	Muy deficiente	E109	5	Deficiente	E109	5	Deficiente	E109	5	Deficiente	E109	6	Deficiente	24	Deficiente
E110	8	Regular	E110	9	Regular	E110	11	Regular	E110	9	Regular	E110	10	Regular	47	Regular
E111	8	Regular	E111	8	Regular	E111	6	Deficiente	E111	12	Regular	E111	12	Regular	46	Regular

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
E112	2	Muy deficiente	E112	8	Regular	E112	6	Deficiente	E112	10	Regular	E112	4	Muy deficiente	30	Deficiente
E113	4	Deficiente	E113	4	Deficiente	E113	4	Deficiente	E113	5	Deficiente	E113	2	Muy deficiente	19	Muy deficiente
E114	2	Muy deficiente	E114	5	Deficiente	E114	5	Deficiente	E114	5	Deficiente	E114	4	Muy deficiente	21	Deficiente
E115	4	Deficiente	E115	6	Deficiente	E115	4	Deficiente	E115	5	Deficiente	E115	5	Deficiente	24	Deficiente
E116	11	Regular	E116	15	Eficiente	E116	6	Deficiente	E116	10	Regular	E116	8	Deficiente	50	Regular
E117	3	Muy deficiente	E117	7	Deficiente	E117	4	Deficiente	E117	2	Muy deficiente	E117	4	Muy deficiente	20	Deficiente
E118	2	Muy deficiente	E118	8	Regular	E118	3	Muy deficiente	E118	5	Deficiente	E118	3	Muy deficiente	21	Deficiente
E119	6	Deficiente	E119	9	Regular	E119	12	Eficiente	E119	11	Regular	E119	6	Deficiente	44	Regular
E120	5	Deficiente	E120	8	Regular	E120	6	Deficiente	E120	11	Regular	E120	12	Regular	42	Regular
E121	9	Regular	E121	13	Eficiente	E121	13	Eficiente	E121	9	Regular	E121	4	Muy deficiente	48	Regular
E122	6	Deficiente	E122	16	Muy Eficiente	E122	6	Deficiente	E122	4	Muy deficiente	E122	0	Muy deficiente	32	Deficiente
E123	2	Muy deficiente	E123	5	Deficiente	E123	6	Deficiente	E123	7	Deficiente	E123	5	Deficiente	25	Deficiente
E124	1	Muy deficiente	E124	10	Regular	E124	9	Regular	E124	7	Deficiente	E124	7	Deficiente	34	Deficiente
E125	9	Regular	E125	6	Deficiente	E125	2	Muy deficiente	E125	5	Deficiente	E125	5	Deficiente	27	Deficiente
E126	5	Deficiente	E126	10	Regular	E126	8	Regular	E126	7	Deficiente	E126	5	Deficiente	35	Deficiente
E127	5	Deficiente	E127	4	Deficiente	E127	2	Muy deficiente	E127	6	Deficiente	E127	3	Muy deficiente	20	Deficiente
E128	1	Muy deficiente	E128	4	Deficiente	E128	1	Muy deficiente	E128	7	Deficiente	E128	1	Muy deficiente	14	Muy deficiente
E129	8	Regular	E129	7	Deficiente	E129	5	Deficiente	E129	10	Regular	E129	4	Muy deficiente	34	Deficiente
E130	13	Eficiente	E130	9	Regular	E130	9	Regular	E130	6	Deficiente	E130	9	Regular	46	Regular
E131	4	Deficiente	E131	9	Regular	E131	7	Deficiente	E131	4	Muy deficiente	E131	11	Regular	35	Deficiente
E132	8	Regular	E132	6	Deficiente	E132	5	Deficiente	E132	10	Regular	E132	7	Deficiente	36	Deficiente
E133	9	Regular	E133	6	Deficiente	E133	5	Deficiente	E133	12	Regular	E133	7	Deficiente	39	Regular
E134	10	Regular	E134	5	Deficiente	E134	11	Regular	E134	7	Deficiente	E134	11	Regular	44	Regular
E135	11	Regular	E135	7	Deficiente	E135	9	Regular	E135	13	Eficiente	E135	9	Regular	49	Regular
E136	9	Regular	E136	8	Regular	E136	6	Deficiente	E136	10	Regular	E136	8	Deficiente	41	Regular
E137	11	Regular	E137	6	Deficiente	E137	7	Deficiente	E137	7	Deficiente	E137	6	Deficiente	37	Deficiente
E138	8	Regular	E138	5	Deficiente	E138	6	Deficiente	E138	7	Deficiente	E138	9	Regular	35	Deficiente
E139	7	Deficiente	E139	6	Deficiente	E139	13	Eficiente	E139	8	Deficiente	E139	12	Regular	46	Regular
E140	11	Regular	E140	12	Eficiente	E140	12	Eficiente	E140	8	Deficiente	E140	10	Regular	53	Regular
E141	7	Deficiente	E141	7	Deficiente	E141	6	Deficiente	E141	6	Deficiente	E141	9	Regular	35	Deficiente
E142	7	Deficiente	E142	6	Deficiente	E142	9	Regular	E142	10	Regular	E142	14	Eficiente	46	Regular
E143	6	Deficiente	E143	9	Regular	E143	8	Regular	E143	13	Eficiente	E143	8	Deficiente	44	Regular
E144	2	Muy deficiente	E144	9	Regular	E144	12	Eficiente	E144	8	Deficiente	E144	7	Deficiente	38	Deficiente

Fuente: Instrumentos aplicados a los trabajadores de la Municipalidad Provincial de Julcán

ANEXO 2: FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS

A. GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL

INSTRUCCIÓN: A continuación le hacemos llegar el instrumento de recolección de datos (Cuestionario) que permitirá recoger la información con el objetivo de analizar la influencia de la seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán. Por lo que le pedimos tenga a bien evaluar el instrumento, haciendo las correcciones pertinentes en la escala valorativa que alcanzamos, con los criterios de validación de contenido:

- a) **REDACCIÓN.** Interpretación unívoca del enunciado de la pregunta para lograr con claridad y precisión el uso del vocabulario técnico.
- b) **PERTINENCIA.** Es útil y adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.
- c) **COHERENCIA O CONGRUENCIA.** Existe una organización lógica en base a la relación estrecha entre: la variable y la dimensión; la dimensión y el indicador; el indicador y el ítem; el ítem y la opción de respuesta con los objetivos a lograr.
- d) **ADECUACIÓN.** Correspondencia entre el contenido de cada pregunta y el nivel de preparación o desempeño del entrevistado.
- e) **COMPRENSIÓN.** Se alcanza un entendimiento global de las preguntas.

Leyenda: A = 1 = Bueno (se acepta el ítem) B = 0 = Deficiente (se rechaza el ítem)

ESTAREMOS MUY AGRADECIDOS DE USTED

MATRIZ DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

TÍTULO DE LA TESIS: Gestión de la seguridad vial y su influencia en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017

VARIABLE: Gestión de la seguridad vial												
DIMENSIÓN 1: Programas educativos												
INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO										OBSERVACIONES
		REDACCIÓN		PERTINENCIA		COHERENCIA		ADECUACIÓN		COMPRENSIÓN		
		A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	
Normas de seguridad vial	¿Se respeta las normas de tránsito y seguridad vial, con el uso correcto de las vías?	1		1		1		1		1		
Normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas	¿Se difunde el conocimiento de las normas y señales de tránsito?	1		1		1		1		1		
Cultura de educación vial	¿Se fomenta la cultura de la educación vial en los centros educativos?	1		1		1		1		1		
Seguridad vial como una responsabilidad compartida	¿La seguridad vial se asume responsablemente tanto los usuarios del servicio y las instituciones fiscalizadoras?	1		1		1		1		1		
Comportamiento ciudadano	¿La población toma conciencia de sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón?	1		1		1		1		1		
Tasa de accidentes de tránsito	¿La educación vial facilita la reducción de las tasas de accidentes de tránsito?	1		1		1		1		1		


Medios de comunicación	¿Los medios de comunicación ayudan con la difusión seria y responsable de la educación vial?	1		1		1		1		1		
Plan de Educación en Seguridad Vial	¿Se ha elaborado un plan de seguridad vial y se ha difundido a la población?	1		1		1		1		1		
DIMENSIÓN 2: Políticas públicas locales												
Protección a los usuarios del servicio	¿La seguridad vial tiene la finalidad de proteger a los usuarios?	1		1		1		1		1		
Creación de políticas públicas de seguridad vial	¿Se crean políticas públicas integrales de seguridad vial en la Municipalidad?	1		1		1		1		1		
Seguridad vial y peatonal incluyente e integrales	¿El gobierno local y regional tiene como tema de interés a la seguridad vial y llega a todos los estratos de la población?	1		1		1		1		1		
La seguridad vial como tema de interés para el Estado	¿Se implementan de manera obligatoria Planes de Seguridad Vial en los tres niveles de gobierno?	1		1		1		1		1		
Programas culturales	¿Se fortalecen y articulan los programas culturales de seguridad vial?	1		1		1		1		1		
Estudios de Impacto vial	¿Se realizan estudios de impacto vial generados por la puesta en marcha de las políticas públicas locales?	1		1		1		1		1		
DIMENSIÓN 3: Ingeniería vial												
Deterioro de las vías de circulación	¿Se deterioran con facilidad las vías de circulación?	1		1		1		1		1		
Proyectos viales	¿Se planifica, diseña e implementan proyectos de infraestructura vial en beneficio de la provincia?	1		1		1		1		1		
Riesgo de accidentes y lesiones en las carreteras	¿Se reducen los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras?	1		1		1		1		1		
Dotación de infraestructura y equipamiento	¿La infraestructura y equipamiento de la red vial se encuentra bien dotada?	1		1		1		1		1		

Identificación y eliminación de paraderos informales	¿Se descartan los paraderos informales haciendo una adecuada señalización de los lugares de embarque?	1		1		1		1		1		
Servicio de transporte compatible con el medio ambiente	¿Se evita la contaminación generando compatibilidad entre el servicio de transporte y el medio ambiente?	1		1		1		1		1		
Racionalización y reestructuración del sistema de Transporte	¿Se racionaliza y reestructura el sistema de transporte público?	1		1		1		1		1		
Fomento de inversiones y financiamiento de proyectos viales	¿Se da impulso a las inversiones y el financiamiento para la ejecución de obras de infraestructura vial?	1		1		1		1		1		
DIMENSIÓN 4: Sistema de tránsito												
Sistema de transporte como respuesta a las necesidades	¿El sistema de tránsito responde a las expectativas y necesidades de los usuarios del servicio?	1		1		1		1		1		
Siniestralidad vial por factores humanos, técnicos y de equipamiento	¿Se reducen los riesgos de siniestro por factores humanos, técnicos y de equipamiento?	1		1		1		1		1		
Señalización, pasos peatonales y paraderos públicos	¿Se tiene una adecuada señalización, pasos peatonales y paraderos públicos?	1		1		1		1		1		
Límites de velocidad en las vías urbanas	¿Se respeta los límites de velocidad en las vías urbanas?	1		1		1		1		1		
Accidentes de tráfico en la provincia	¿Se reduce los accidentes de tránsito en la provincia?	1		1		1		1		1		
Infraestructura vial urbana	¿Se optimiza la capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial?	1		1		1		1		1		
Tránsito vehicular y peatonal	¿El tránsito vehicular es fluido, seguro y ordenado?	1		1		1		1		1		
DIMENSIÓN 5: Participación social												


Participación de la sociedad en los planes de seguridad vial	¿Se fomenta la participación de la ciudadanía en los planes de seguridad vial?	1		1		1		1		1	
Concientización a la ciudadanía	¿Los ciudadanos son conscientes de que la seguridad vial mejora el nivel cultural de la sociedad?	1		1		1		1		1	
Posicionamiento de la seguridad vial	¿La participación de la sociedad en general favorece el posicionamiento de la seguridad vial?	1		1		1		1		1	
Sensibilización continua a la población	¿Se organiza talleres a la población en temas de respeto a la vida, valor de las normas de tránsito y responsabilidad ciudadana?	1		1		1		1		1	
Articulación vial de actividades productivas, comerciales y de servicios	¿La articulación vial con la ciudadanía fortalece las actividades productivas, comerciales y de servicios en el territorio?	1		1		1		1		1	
Participación ciudadana en las rendiciones de cuenta	¿La ciudadanía participa masivamente en la rendición de cuentas, planteando proyectos de infraestructura vial?	1		1		1		1		1	
DIMENSIÓN 6: Normatividad											
Leyes que se aplica en el sistema de tránsito	Se mejora las leyes de acuerdo a la necesidad y se aplica en el sistema de tránsito.	1		1		1		1		1	
Normas de seguridad vial y señales de tránsito	¿Los operadores del servicio conocen la norma de tránsito y respetan las señales de tránsito?	1		1		1		1		1	
Directivas de control en la Municipalidad	¿Se implementa directivas de control para el otorgamiento de licencias de conducir en la Municipalidad?	1		1		1		1		1	
Regulación y jerarquización de vías	¿Se regulan y jerarquizan las vías dentro del marco nacional y urbano?	1		1		1		1		1	
Estándares para la aplicación de sanciones	¿Se fijan estándares para la aplicación de sanciones en función a la norma vigente?	1		1		1		1		1	

Responsabilidad a los operadores viales	¿Se exige responsabilidad a los operadores viales, para el cumplimiento de la normas de tránsito en la provincia de Jucán?	1		1		1		1		1		
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	--


FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Walter G. Alva Alva.	DNI N°	17904174
Nombre del instrumento	Cuestionario de la gestión de la seguridad vial		
Dirección domiciliaria	MZT 1 Urb. San Andrés 5 ^a Etapa	Teléfono domicilio	—
Título Profesional / Especialidad	Ingeniero Estadístico	Teléfono Celular	969643687
Grado Académico	Mg.		
Mención	Ciencias.		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo 17 de febrero 2018

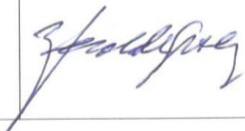
FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Rojas ALBERTO AMAYA MONSOS	DNI N°	17856557
Nombre del instrumento	Cuestionario de la gestión de la seguridad vial		
Dirección domiciliaria	MONSCO 387 Villa de INGENIEROS	Teléfono domicilio	—
Título Profesional / Especialidad	INGENIERO TRANSVIAL	Teléfono Celular	988407416
Grado Académico	DOCTOR		
Mención	GESTION PUBLICA Y GOBERNABILIDAD		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 15 de Enero 2018.

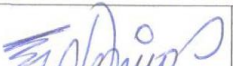
FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	RAFAEL FERNANDO AIDAVE HERAON		DNI N°	18099065
Nombre del instrumento	Cuestionario de la gestión de la seguridad vial			
Dirección domiciliaria	Urb. El Recreo Paraguary 218	Teléfono domicilio		
Título Profesional / Especialidad	ABOGADO	Teléfono Celular	948501141	
Grado Académico	MAESTRO			
Mención	EN GESTIÓN PÚBLICA			
FIRMA		Lugar y Fecha:	ESCUAR POSGRADO 17/02/2018	


FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	ANDRÉS ENRIQUE RECALDE CROAZ		DNI N°	17933665
Nombre del instrumento	Cuestionario de la gestión de la seguridad vial			
Dirección domiciliaria	YAGUARO HUACA N° 111	Teléfono domicilio	044-232974	
Título Profesional / Especialidad	ABOGADO	Teléfono Celular		
Grado Académico	DOCTOR			
Mención	ADMINISTRACION			
FIRMA		Lugar y Fecha:	Tupiza, 19 de febrero 2018	

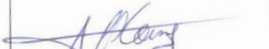
FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Miguel Angel Tokentius Montenegro	DNI N°	06756771
Nombre del instrumento	Cuestionario de la gestión de la seguridad vial		
Dirección domiciliaria	Mz F2-2 II Etapa Moravia	Teléfono domicilio	
Título Profesional / Especialidad	Economista	Teléfono Celular	971230304
Grado Académico	Doct		
Mención	Administración		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 21 Feb. 2018.-

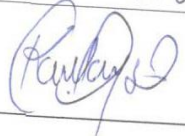
FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	JAVIER FERNANDO DE CHORIE PRIETO	DNI N°	02863857
Nombre del instrumento	Cuestionario de la gestión de la seguridad vial		
Dirección domiciliaria	CALLE STO DOMINGO 353 DPTO 101 URB. EL RECREO	Teléfono domicilio	243832
Título Profesional / Especialidad	ABOGADO	Teléfono Celular	971881276
Grado Académico	MAGISTER		
Mención	GESTION PUBLICA		
FIRMA		Lugar y Fecha:	TRUJILLO 21 FEBRERO 2018 .


FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Karen Lilibet Supo Camayo	DNI N°	40283038
Nombre del instrumento	Cuestionario de la gestión de la seguridad vial		
Dirección domiciliaria	Urb. Las Casuarinas 112K-3	Teléfono domicilio	
Título Profesional / Especialidad	ABOGADA	Teléfono Celular	949286681
Grado Académico	MAGISTER		
Mención	Gestión Pública		
FIRMA		Lugar y Fecha:	

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Karol Yanina Campos Antón	DNI N°	4855646
Nombre del instrumento	Cuestionario de la gestión de la seguridad vial		
Dirección domiciliaria	Lucio Seneza # 550 Urb. Rajavari	Teléfono domicilio	980321497
Título Profesional / Especialidad	Comunivadora Social	Teléfono Celular	
Grado Académico	Magister		
Mención	Gestión Pública		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo 21 Febrero del 2018

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	César Augusto Cueva Castillo	DNI N°	02868729
Nombre del instrumento	Cuestionario de la gestión de la seguridad vial		
Dirección domiciliaria	Av. Metropolitana Mz. B' lote 8	Teléfono domicilio	
Título Profesional / Especialidad	ABOGADO	Teléfono Celular	949165828
Grado Académico	MAGISTER		
Mención	Gestión Pública		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Ti. 21/02/2018

VARIABLE: Servicio de transporte público												
DIMENSIÓN 1: Calidad de servicio												
INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO										OBSERVACIONES
		REDACCIÓN		PERTINENCIA		COHERENCIA		ADECUACIÓN		COMPRENSIÓN		
		A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	
Desempeño de los operadores viales	¿Se fomenta la mejora continua para el desempeño de los operadores del servicio?	1		1		1		1		1		
Avances tecnológicos	¿Se toman en cuenta el avance tecnológico para mejorar el servicio a los usuarios del servicio?	1		1		1		1		1		
Tarifas y costos de transporte	¿Se controla la uniformidad de las tarifas y costos de transporte sin reducir la calidad del servicio?	1		1		1		1		1		
Capacidad y lugares de embarque de las unidades vehiculares	¿Se hace cumplir la capacidad de la unidad vehicular y los lugares destinados para abordar?	1		1		1		1		1		
Cordialidad de operadores viales	¿Los operadores del servicio respetan y brindan un trato amable a los usuarios?	1		1		1		1		1		
Servicio de transporte oportuno, rápido y seguro	¿El servicio de transporte es oportuno, rápido y seguro?	1		1		1		1		1		

DIMENSIÓN 2: Parque automotor											
Antigüedad del parque Automotor	¿La antigüedad del parque automotor supera los límites permitidos por ley?	1		1		1		1		1	
Condiciones de las unidades vehiculares	¿Se hacen mantenimientos preventivos de las unidades de transporte público?	1		1		1		1		1	
Crecimiento del parque automotor	¿El parque automotor regula el crecimiento de los vehículos destinados al transporte público?	1		1		1		1		1	
Satisfacción de demanda	¿La cantidad de unidades de transporte en buenas condiciones es suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios?	1		1		1		1		1	
Renovación de unidades	¿Se renueva la flota de vehículos de transporte público con más de 15 años de antigüedad?	1		1		1		1		1	
Contaminación ambiental	¿El parque automotor promueve la conservación del medio ambiente?	1		1		1		1		1	
DIMENSIÓN 3: Capacitación de los operadores											
Operadores del servicio	¿Los operadores del servicio se encuentran capacitados y conocen la normativa?	1		1		1		1		1	
Mecanismos de participación y educación	¿Se generan mecanismos de participación fomentando la educación de los operadores?	1		1		1		1		1	
Conducción responsable y seguro de pasajeros	¿Se pone énfasis en la conducción responsable y el transporte seguro?	1		1		1		1		1	
Mejora de la calidad del servicio	¿La Municipalidad posee un plan de incentivos para la mejora continua de la calidad de servicio que brindan los operadores viales?	1		1		1		1		1	
Prevención de accidentes de tránsito	¿Se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención?	1		1		1		1		1	


	de accidentes ocasionados por fallas humanas?										
Infracciones de tránsito	¿Disminuyen las infracciones de tránsito cometidas por los operadores del servicio?	1		1		1		1		1	
DIMENSIÓN 4: Seguridad y confort											
Conducción y traslado con seguridad	¿El servicio de transporte público se brinda con la seguridad que el caso amerita?	1		1		1		1		1	
Respeto de los límites de velocidad	¿Las empresas de transporte hacen cumplir los límites de velocidad de sus operadores del servicio?	1		1		1		1		1	
Satisfacción de los usuarios	¿Se hacen pruebas de medición para saber el grado de satisfacción de los usuarios?	1		1		1		1		1	
Menor impacto ambiental	¿Los vehículos dispuestos al servicio de transporte público, producen un menor impacto de contaminación del ambiente?	1		1		1		1		1	
Confort en ruta Trujillo – Julcán y viceversa	¿Las unidades de transporte brindan comodidad a sus pasajeros en la ruta Trujillo-Julcán y viceversa?	1		1		1		1		1	
Permisos y seguros al día	¿Los vehículos de transporte público cuentan con los permisos y seguros al día.?	1		1		1		1		1	
Cumplimiento de la oferta publicada	¿Las empresas de transporte público cumplen con la oferta ofrecido en su publicidad?	1		1		1		1		1	
DIMENSIÓN 5: Monitoreo, evaluación y control											
Programas de evaluación vehicular	¿Se promueven y ejecutan nuevos y modernos programas de evaluación a los vehículos de transporte público?	1		1		1		1		1	
Monitoreo y cumplimiento del servicio	¿La Municipalidad vela por el monitoreo, evaluación y control del servicio de transporte en la provincia?	1		1		1		1		1	

Base de datos	¿Se posee una base de datos de los operadores del servicio en la provincia?	1		1		1		1		1	
Multas y sanciones a conductores	¿Se hace cumplir el reglamento de sanciones por infracción a la normatividad vial?	1		1		1		1		1	
Retiro de unidades informales	¿Se retiran de circulación aquellos vehículos informales y los que no cumplen los requisitos para operar?	1		1		1		1		1	
Control y supervisión vehículos menores	¿La Municipalidad ejerce control y supervisión a los vehículos menores?	1		1		1		1		1	
Monitoreo al cumplimiento de requisitos legales	¿SUTRAN monitorea el cumplimiento de requisitos exigidos por ley de las unidades de transporte público?	1		1		1		1		1	


FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Pedro Otaniel Morales Salazar		DNI N°	17910106
Nombre del instrumento	Cuestionario del servicio de transporte público			
Dirección domiciliaria	Calle San Emmeraldas 350 - Urb. Santa Inés - Trujillo	Teléfono domicilio	044-622989	
Título Profesional / Especialidad	Ingeniero Mecánico	Teléfono Celular	966814447	
Grado Académico	Doctor			
Mención	Doctor en Administración de la Educación			
FIRMA	 Ing. Pedro Otaniel Morales Salazar LIC. EDUCACIÓN SECUNDARIA MG. EN GESTIÓN PÚBLICA Y DESARROLLO LOCAL DOCTOR EN ADMINISTRACIÓN DE LA EDUCACIÓN	Lugar y Fecha:	Trujillo, 15 de Enero del 2018	


FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Walter G. Alva Alva.		DNI N°	17904174
Nombre del instrumento	Cuestionario del servicio de transporte público			
Dirección domiciliaria	M2 T 1 Urb. San Andrés 5 ^{ta} Etapa.	Teléfono domicilio		
Título Profesional / Especialidad	Licenciado Estadística	Teléfono Celular	969643687	
Grado Académico	Mg.			
Mención	Alicion			
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo 17 de febrero 2018	


FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Andrés Enrique Recalde Gómez		DNI N°	17933665
Nombre del instrumento	Cuestionario del servicio de transporte público			
Dirección domiciliaria	Tobuor Huevoa No. 111	Teléfono domicilio	044-232994	
Título Profesional / Especialidad	ABOGADO	Teléfono Celular	949943733	
Grado Académico	DOCTOR			
Mención	ADMINISTRACION			
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 19 de febrero 2018	

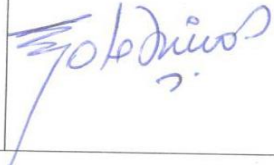
FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Raúl Alberto Amaya Marinos		DNI N°	17856551
Nombre del instrumento	Cuestionario del servicio de transporte público			
Dirección domiciliaria	Monaco 387 Villa del Ingeniero	Teléfono domicilio	-	
Título Profesional / Especialidad	Ingeniero Industrial	Teléfono Celular	948407416	
Grado Académico	Doctor			
Mención	Gestión Pública y Gobernabilidad.			
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 15 de Enero 2018.	

FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Rafael Fernando Aldave Herrera	DNI N°	18099065
Nombre del instrumento	Cuestionario del servicio de transporte público		
Dirección domiciliaria	Urb. El Recreo - Ponquey 218	Teléfono domicilio	
Título Profesional / Especialidad	PSICOLOGO	Teléfono Celular	998501141
Grado Académico	MAESTRO		
Mención	Gestión pública.		
FIRMA		Lugar y Fecha:	EPG. 17/02/2018


FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Miguel Ángel Tolentino Montenegro	DNI N°	06256777
Nombre del instrumento	Cuestionario del servicio de transporte público		
Dirección domiciliaria	Mz F2-2, Urb. Mauderata I etapa	Teléfono domicilio	
Título Profesional / Especialidad	Economista	Teléfono Celular	971230304
Grado Académico	Doctor		
Mención	Administración		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Toujillo, 21 Feb. 2018. -


FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	JAVIER FERNANDO DE CHORIE PRIETO	DNI N°	02863857
Nombre del instrumento	Cuestionario del servicio de transporte público		
Dirección domiciliaria	CALLE STO DOMINGO 353 Dpto 101 - URB EL RECREO	Teléfono domicilio	243832
Título Profesional / Especialidad	ABOGADO	Teléfono Celular	971881276
Grado Académico	MAGISTER		
Mención	GESTION PUBLICA.		
FIRMA		Lugar y Fecha:	TRUJILLO 21 FEBRERO 2018.


FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	KAREN LIBERT SUPO CORNEJO	DNI N°	40283036
Nombre del instrumento	Cuestionario del servicio de transporte público		
Dirección domiciliaria	URB LAS CASUARINAS 192K -3	Teléfono domicilio	
Título Profesional / Especialidad	ABOGADO	Teléfono Celular	949286681
Grado Académico	MAGISTER		
Mención	Gestión Pública		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 21 de febrero 2018

FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	Karoll Yanina Campos Cuenting	DNI N°	76515646
Nombre del instrumento	Cuestionario del servicio de transporte público		
Dirección domiciliaria	Luis Sainza #550 Urb. Rajón	Teléfono domicilio	
Título Profesional / Especialidad	Comunicadora Social	Teléfono Celular	980321491
Grado Académico	Magister		
Mención	Gestión Pública		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 21 de Febrero del 2018

FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos	César Augusto Cueva Castillo	DNI N°	02868729
Nombre del instrumento	Cuestionario del servicio de transporte público		
Dirección domiciliaria	Av. Metropolitana Mz B' Lote 8	Teléfono domicilio	
Título Profesional / Especialidad	ABOGADO	Teléfono Celular	949165828
Grado Académico	MAGISTER		
Mención	GESTIÓN PÚBLICA		
FIRMA		Lugar y Fecha:	T. 21/02/2018

ANEXO N° 3 Ficha resumen de los expertos validados

A Variable: Gestión de la seguridad vial

ITEMS	CRITERIOS	JUECES										Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe	
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10							
1	Se respeta las normas de tránsito y seguridad vial, con el uso correcto de las vías.	Redacción	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
2	Se difunde el conocimiento de las normas y señales de tránsito.	Redacción	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Pertinencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Coherencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Adecuación	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Comprensión	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
3	Se fomenta la cultura de la educación vial en los centros educativos.	Redacción	1	1	1	1	1	1	0	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	0	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	0	1	1	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida	
4	La seguridad vial se asume como una responsabilidad compartida.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	0	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
5	La población toma conciencia de sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	0	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
6	La educación vial facilita la reducción de las tasas de accidentes de tránsito.	Redacción	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Pertinencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	

ITEMS	CRITERIOS	JUECES										Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe	
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10							
7	Los medios de comunicación ayudan con la difusión de la educación vial.	Redacción	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida
8	Se ha elaborado un plan de seguridad vial que la población conozca.	Redacción	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Pertinencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Coherencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Adecuación	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Comprensión	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
9	La seguridad tiene la finalidad de proteger a los usuarios.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
10	Se crean políticas públicas integrales de seguridad vial.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
11	El gobierno local y regional tiene como tema de interés a la seguridad vial.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
12	En la implementación de políticas públicas participan las instituciones y la población en general.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
13	Se fortalecen y articulan los programas culturales de seguridad vial.	Redacción	1	1	1	1	1	0	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	

ITEMS	CRITERIOS	JUECES										Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe	
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10							
14	Se realizan estudios de impacto vial generados por la puesta en marcha de las políticas públicas locales	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
15	Se deterioran con facilidad las vías de circulación.	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
16	Se planifica, diseña e implementan proyectos de infraestructura vial en beneficio de la provincia..	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
17	Se reducen los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras.	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
18	La infraestructura y equipamiento de la red vial se encuentra bien dotada.	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
19	Se descartan los paraderos informales haciendo una adecuada señalización de los lugares de embarque	Comprensión	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Redacción	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Pertinencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Coherencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Adecuación	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
20	Se evita la contaminación generando compatibilidad entre	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	

ITEMS		CRITERIOS	JUECES										Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10						
	el servicio de transporte y el medio ambiente.	Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
21	Se reordena y se racionaliza el sistema de transporte público.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
22	Se da impulso a las inversiones y el financiamiento para la ejecución de obras de infraestructura vial.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
23	El sistema de tránsito responde a las expectativas y necesidades de los usuarios del servicio.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
24	Se reducen los riesgos de siniestro por factores humanos, técnicos y de equipamiento	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
25	Se tiene una adecuada señalización, pasos peatonales y paraderos públicos.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
26	Se respeta los límites de velocidad en las vías urbanas.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
27		Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta

ITEMS		CRITERIOS	JUECES										Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10						
	Se reduce los accidentes de tránsito en la provincia..	Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
28	Se optimiza la capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
29	El tránsito vehicular es fluido, seguro y ordenado	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
30	Se fomenta la participación de la ciudadanía en los planes de seguridad vial.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
31	La participación de la sociedad en general favorece el establecimiento de la seguridad vial.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
32	La participación de la sociedad en general favorece el establecimiento de la seguridad vial.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	

33	Se organiza talleres a la población en temas de respeto a la vida, valor de las normas de tránsito y responsabilidad ciudadana	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
34	La articulación vial con la ciudadanía fortalece las actividades productivas, comerciales y de servicios en el territorio	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
35	La ciudadanía participa masivamente en la rendición de cuentas, planteando proyectos de infraestructura vial.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
36	Se mejora la normatividad de acuerdo a la necesidad y se aplica en el sistema de tránsito.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
37	Los operadores del servicio conocen la norma y la respetan.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
38	Se regulan y jerarquizan las vías dentro del marco nacional y urbano.	Redacción	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Pertinencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Coherencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Adecuación	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Comprensión	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
39	Se exige responsabilidad para el cumplimiento de la normas de tránsito en la provincia de Julcán.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
40		Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	

	Se fijan estándares y normas para estas actividades y se fomenta el cumplimiento de las mismas	Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
41	Se exige más responsabilidad a los operadores viales por la utilización segura de las redes viales	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	

B. Variable: Servicio de transporte público

ITEMS	CRITERIOS	JUECES										Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe	
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10							
1	Se fomenta la mejora continua para el desempeño de los operadores del servicio.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
2	Se toman en cuenta el avance tecnológico para mejorar el servicio a los usuarios del servicio	Redacción	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	7	0.70	0.048	Válido	0.40	Validez nula
		Pertinencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Coherencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Adecuación	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Comprensión	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida
3	Se controla la uniformidad de las tarifas y costos de transporte sin reducir la calidad del servicio	Redacción	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Pertinencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Coherencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Adecuación	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Comprensión	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
4	Se hace cumplir la capacidad de la unidad vehicular y los lugares destinados para abordar.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
5	Los operadores del servicio respetan y brindan un trato amable a los usuarios.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
6	El servicio de transporte es oportuno, rápido y seguro.	Redacción	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Pertinencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Coherencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Adecuación	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Comprensión	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
7	La antigüedad del parque automotor supera los límites permitidos por ley..	Redacción	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Pertinencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
		Coherencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez

ITEMS	CRITERIOS	JUECES										Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10						
	Adecuación	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
	Comprensión	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez
8	Se hacen mantenimientos preventivos de las unidades de transporte público.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
9	El parque automotor regula el crecimiento de los vehículos destinados al transporte público.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
10	La cantidad de unidades de transporte es suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
11	Se renueva la flota de vehículos de transporte público con más de 15 años de antigüedad.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
12	El parque automotor promueve la conservación del medio ambiente.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
13	Los operadores del servicio se encuentran capacitados y conocen la normativa..	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
14		Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta

ITEMS		CRITERIOS	JUECES										Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10						
	Se generan mecanismos de participación fomentando la educación de los operadores.	Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
15	Se pone énfasis en la conducción responsable y el transporte seguro.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida
16	La municipalidad provincial de Julcán posee un plan de capacitación para los operadores.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
17	Se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
18	Disminuyen las infracciones de tránsito cometidas por los operadores del servicio.	Redacción	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida
19	El servicio de transporte público se brinda con la seguridad que el caso amerita.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
20	Las empresas de transporte hacen cumplir los límites de velocidad de sus operadores del servicio.	Redacción	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida
21		Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	

ITEMS	CRITERIOS	JUECES										Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10						
Se hacen pruebas de medición para saber el grado de satisfacción de los usuarios.	Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
22 Los vehículos dispuestos al servicio de transporte público, producen un menor impacto de contaminación del ambiente..	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
23 Las unidades de transporte brindan comodidad a sus pasajeros en la ruta Trujillo-Julcán y viceversa	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
24 Los vehículos de transporte público cuentan con los permisos y seguros al día..	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
25 Las empresas de transporte público obligan a sus operadores a cumplir con el confort ofrecido en sus propagandas..	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
26 Se promueven y ejecutan nuevos y modernos programas de evaluación a los vehículos	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
27 La Municipalidad Provincial de Julcán vela por el monitoreo, evaluación y control del servicio de transporte en la provincia.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta

ITEMS	CRITERIOS	JUECES										Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe	
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10							
28	Se posee una base de datos de los operadores del servicio en la provincia.	Redacción	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida
29	Se hace cumplir el reglamento de sanciones por infracción a la normatividad vial.	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
30	Se retiran de circulación aquellos vehículos informales y los que no cumplen los requisitos para operar	Redacción	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
31	Se ejerce control y supervisión a los vehículos menores.	Redacción	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	7	0.70	0.048	Válido	0.40	Validez nula
		Pertinencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Coherencia	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Adecuación	1	1	1	0	1	1	1	1	1	9	0.90	0.001	Válido	0.80	Excelente Validez	
		Comprensión	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	7	0.70	0.048	Válido	0.40	Validez nula
32	La Gerencia Regional de Transporte supervisa y verifica que las unidades de transporte público cuenten con los requisitos exigidos por ley.	Redacción	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida
		Pertinencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Coherencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Adecuación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1.00	0.001	Válido	1.00	Validez perfecta	
		Comprensión	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8	0.80	0.049	Válido	0.60	Válida

Fuente: Resultados de evaluación del instrumento matriz de contenido

ANEXO N° 4 Validación de constructo

A. Gestión de la seguridad vial (análisis factorial)

	Programas educativos	Validez de Pearson >0.21
1	Se respeta las normas de tránsito y seguridad vial, con el uso correcto de las vías.	0.64
2	Se difunde el conocimiento de las normas y señales de tránsito.	0.61
3	Se fomenta la cultura de la educación vial en los centros educativos.	0.58
4	La seguridad vial se asume responsablemente tanto los usuarios del servicio y las instituciones fiscalizadoras.	0.65
5	La población toma conciencia de sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón.	0.53
6	La educación vial facilita la reducción de las tasas de accidentes de tránsito.	0.55
7	Los medios de comunicación ayudan con la difusión seria y responsable de la educación vial.	0.43
8	Se ha elaborado un plan de seguridad vial y se ha difundido a la población.	0.64
Validez de Pearson de la dimensión = 0.80		
	Políticas públicas locales	Validez de Pearson >0.21
9	La seguridad tiene la finalidad de proteger a los usuarios.	0.63
10	Se crean políticas públicas integrales de seguridad vial en la municipalidad.	0.59
11	El gobierno local y regional tiene como tema de interés a la seguridad vial y llega a todos los estratos de la población.	0.58
12	Se implementan de manera obligatoria Planes de Seguridad Vial en los tres niveles de gobierno.	0.54
13	Se fortalecen y articulan los programas culturales de seguridad vial.	0.69
14	Se realizan estudios de impacto vial generados por la puesta en marcha de las políticas públicas locales.	0.59
Validez de Pearson de la dimensión = 0.84		
	Ingeniería vial	Validez de Pearson >0.21

15	Se deterioran con facilidad las vías de circulación.	0.35
16	Se planifica, diseña e implementan proyectos de infraestructura vial en beneficio de la provincia.	0.55
17	Se reducen los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras.	0.58
18	La infraestructura y equipamiento de la red vial se encuentra bien dotada.	0.59
19	Se descartan los paraderos informales haciendo una adecuada señalización de los lugares de embarque.	0.67
20	Se evita la contaminación generando compatibilidad entre el servicio de transporte y el medio ambiente.	0.59
21	Se reordena y se racionaliza el sistema de transporte público.	0.64
22	Se da impulso a las inversiones y el financiamiento para la ejecución de obras de infraestructura vial.	0.67
Validez de Pearson de la dimensión = 0.84		
	Sistema de tránsito	Validez de Pearson >0.21
23	El sistema de tránsito responde a las expectativas y necesidades de los usuarios del servicio.	0.58
24	Se reducen los riesgos de siniestro por factores humanos, técnicos y de equipamiento.	0.56
25	Se tiene una adecuada señalización, pasos peatonales y paraderos públicos.	0.60
26	Se respeta los límites de velocidad en las vías urbanas.	0.70
27	Se reduce los accidentes de tránsito en la provincia.	0.49
28	Se optimiza la capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial.	0.53
29	El tránsito vehicular es fluido, seguro y ordenado.	0.58
Validez de Pearson de la dimensión = 0.84		
	Participación social	Validez de Pearson >0.21
30	Se fomenta la participación de la ciudadanía en los planes de seguridad vial.	0.52
31	La participación de la sociedad en general favorece el establecimiento de la seguridad vial.	0.33
32	La participación de la sociedad en general favorece el establecimiento de la seguridad vial.	0.66
33	Se organiza talleres a la población en temas de respeto a la vida, valor de las normas de tránsito y responsabilidad ciudadana	0.63

34	La articulación vial con la ciudadanía fortalece las actividades productivas, comerciales y de servicios en el territorio	0.61
35	La ciudadanía participa masivamente en la rendición de cuentas, planteando proyectos de infraestructura vial.	0.58
Validez de Pearson de la dimensión = 0.77		
	Normatividad	Validez de Pearson >0.21
36	Se mejora la normatividad de acuerdo a la necesidad y se aplica en el sistema de tránsito.	0.76
37	Los operadores del servicio conocen la norma y la respetan.	0.66
38	Se regulan y jerarquizan las vías dentro del marco nacional y urbano.	0.72
39	Se exige responsabilidad para el cumplimiento de la normas de tránsito en la provincia de Julcán.	0.66
40	Se fijan estándares y normas para estas actividades y se fomenta el cumplimiento de las mismas	0.56
41	Se exige más responsabilidad a los operadores viales por la utilización segura de las redes viales	0.65
Validez de Pearson de la dimensión = 0.74		

B. Servicio de transporte público (análisis factorial)

	Calidad del servicio	Validez de Pearson >0.21
1	Se fomenta la mejora continua para el desempeño de los operadores del servicio.	0.73
2	Se toman en cuenta el avance tecnológico para mejorar el servicio a los usuarios del servicio	0.55
3	Se controla la uniformidad de las tarifas y costos de transporte sin reducir la calidad del servicio	0.78
4	Se hace cumplir la capacidad de la unidad vehicular y los lugares destinados para abordar.	0.72
5	Los operadores del servicio respetan y brindan un trato amable a los usuarios.	0.63
6	El servicio de transporte es oportuno, rápido y seguro.	0.62
Validez de Pearson de la dimensión = 0.81		
	Parque automotor	Validez de Pearson >0.21
7	La antigüedad del parque automotor supera los límites permitidos por ley.	0.65
8	Se hacen mantenimientos preventivos de las unidades de transporte público.	0.47
9	El parque automotor regula el crecimiento de los vehículos destinados al transporte público.	0.56
10	La cantidad de unidades de transporte es suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios.	0.59
11	Se renueva la flota de vehículos de transporte público con más de 15 años de antigüedad.	0.63
12	El parque automotor promueve la conservación del medio ambiente.	0.69
Validez de Pearson de la dimensión = 0.68		

	Capacitación de los operadores	Validez de Pearson >0.21
13	Los operadores del servicio se encuentran capacitados y conocen la normativa.	0.45
14	Se generan mecanismos de participación fomentando la educación de los operadores.	0.74
15	Se pone énfasis en la conducción responsable y el transporte seguro.	0.69
16	La municipalidad provincial de Julcán posee un plan de capacitación para los operadores.	0.75
17	Se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas.	0.61
18	Disminuyen las infracciones de tránsito cometidas por los operadores del servicio.	0.56
Validez de Pearson de la dimensión = 0.83		
	Seguridad y Confort	Validez de Pearson >0.21
19	El servicio de transporte público se brinda con la seguridad que el caso amerita.	0.65
20	Las empresas de transporte hacen cumplir los límites de velocidad de sus operadores del servicio.	0.63
21	Se hacen pruebas de medición para saber el grado de satisfacción de los usuarios.	0.52
22	Los vehículos dispuestos al servicio de transporte público, producen un menor impacto de contaminación del ambiente.	0.66
23	Las unidades de transporte brindan comodidad a sus pasajeros en la ruta Trujillo-Julcán y viceversa.	0.61
24	Los vehículos de transporte público cuentan con los permisos y seguros al día.	0.63
25	Las empresas de transporte público obligan a sus operadores a cumplir con el confort ofrecido en sus propagandas.	0.54
Validez de Pearson de la dimensión = 0.81		
	Monitoreo, Evaluación y Control	Validez de

		Pearson >0.21
26	Se promueven y ejecutan nuevos y modernos programas de evaluación a los vehículos.	0.60
27	La Municipalidad Provincial de Julcán vela por el monitoreo, evaluación y control del servicio de transporte en la provincia.	0.67
28	Se posee una base de datos de los operadores del servicio en la provincia.	0.76
29	Se hace cumplir el reglamento de sanciones por infracción a la normatividad vial.	0.72
30	Se retiran de circulación aquellos vehículos informales y los que no cumplen los requisitos para operar	0.67
31	Se ejerce control y supervisión a los vehículos menores.	0.54
32	La Gerencia Regional de Transporte supervisa y verifica que las unidades de transporte público cuenten con los requisitos exigidos por ley.	0.57
Validez de Pearson de la dimensión = 0.81		

ANEXO N° 5 Confiabilidad de instrumentos

A. VARIABLE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

ITEM	DIMENSIONES	Alfa de Cronbach
	Programas educativos	
1	Se respeta las normas de tránsito y seguridad vial, con el uso correcto de las vías.	,913
2	Se difunde el conocimiento de las normas y señales de tránsito.	,913
3	Se fomenta la cultura de la educación vial en los centros educativos.	,913
4	La seguridad vial se asume como una responsabilidad compartida.	,913
5	La población toma conciencia de sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón.	,914
6	La educación vial facilita la reducción de las tasas de accidentes de tránsito.	,914
7	Los medios de comunicación ayudan con la difusión de la educación vial.	,914
8	Se ha elaborado un plan de seguridad vial que la población conozca.	,911
Alfa de Cronbach: $\alpha = ,709$ La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE		
	Políticas públicas locales	Alfa de Cronbach
9	La seguridad tiene la finalidad de proteger a los usuarios.	,912
10	Se crean políticas públicas integrales de seguridad vial.	,913
11	El gobierno local y regional tiene como tema de interés a la seguridad vial.	,914
12	En la implementación de políticas públicas participan las instituciones y la población en general.	,914
13	Se fortalecen y articulan los programas culturales de seguridad vial.	,910
14	Se realizan estudios de impacto vial generados por la puesta en marcha de las políticas públicas locales.	,912
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,649$ La fiabilidad se considera como ACEPTABLE		

	Ingeniería vial	Alfa de Cronbach
15	Se deterioran con facilidad las vías de circulación.	,915
16	Se planifica, diseña e implementan proyectos de infraestructura vial en beneficio de la provincia.	,911
17	Se reducen los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras.	,914
18	La infraestructura y equipamiento de la red vial se encuentra bien dotada.	,914
19	Se descartan los paraderos informales haciendo una adecuada señalización de los lugares de embarque.	,911
20	Se evita la contaminación generando compatibilidad entre el servicio de transporte y el medio ambiente.	,914
21	Se reordena y se racionaliza el sistema de transporte público.	,912
22	Se da impulso a las inversiones y el financiamiento para la ejecución de obras de infraestructura vial.	,913
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0.716$ La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE		
	Sistema de tránsito	Alfa de Cronbach
23	El sistema de tránsito responde a las expectativas y necesidades de los usuarios del servicio.	,913
24	Se reducen los riesgos de siniestro por factores humanos, técnicos y de equipamiento.	,913
25	Se tiene una adecuada señalización, pasos peatonales y paraderos públicos.	,913
26	Se respeta los límites de velocidad en las vías urbanas.	,911
27	Se reduce los accidentes de tránsito en la provincia.	,913
28	Se optimiza la capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial.	,914
29	El tránsito vehicular es fluido, seguro y ordenado.	,913
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0.673$ La fiabilidad se considera como ACEPTABLE		
	Participación social	Alfa de Cronbach
30	Se fomenta la participación de la ciudadanía en los planes de seguridad vial.	,912

31	La participación de la sociedad en general favorece el establecimiento de la seguridad vial.	,916
32	La participación de la sociedad en general favorece el establecimiento de la seguridad vial.	,913
33	Se organiza talleres a la población en temas de respeto a la vida, valor de las normas de tránsito y responsabilidad ciudadana	,914
34	La articulación vial con la ciudadanía fortalece las actividades productivas, comerciales y de servicios en el territorio	,914
35	La ciudadanía participa masivamente en la rendición de cuentas, planteando proyectos de infraestructura vial.	,913
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0.625$ La fiabilidad se considera como ACEPTABLE		
	Normatividad	Alfa de Cronbach
36	Se mejora la normatividad de acuerdo a la necesidad y se aplica en el sistema de tránsito.	,912
37	Los operadores del servicio conocen la norma y la respetan.	,916
38	Se regulan y jerarquizan las vías dentro del marco nacional y urbano.	,913
39	Se exige responsabilidad para el cumplimiento de la normas de tránsito en la provincia de Jucán.	,914
40	Se fijan estándares y normas para estas actividades y se fomenta el cumplimiento de las mismas	,914
41	Se exige más responsabilidad a los operadores viales por la utilización segura de las redes viales	,913
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0.755$ La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE		

Fuente: Datos obtenidos de los trabajadores y operadores de la Municipalidad Provincial de Jucán, 2017.

Para la variable seguridad vial el valor del instrumento del Coeficiente del Alfa de Cronbach: $\alpha = ,915$, siendo la fiabilidad considerada como EXCELENTE

B. VARIABLE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

ITEM	DIMENSIONES	Alfa de Cronbach
	Calidad del servicio	
1	Se fomenta la mejora continua para el desempeño de los operadores del servicio.	,897
2	Se toman en cuenta el avance tecnológico para mejorar el servicio a los usuarios del servicio	,900
3	Se controla la uniformidad de las tarifas y costos de transporte sin reducir la calidad del servicio	,898
4	Se hace cumplir la capacidad de la unidad vehicular y los lugares destinados para abordar.	,897
5	Los operadores del servicio respetan y brindan un trato amable a los usuarios.	,899
6	El servicio de transporte es oportuno, rápido y seguro.	,900
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0.752$		
La fiabilidad se considera como EXCELENTE		
	Parque automotor	Alfa de Cronbach
7	La antigüedad del parque automotor supera los límites permitidos por ley.	,902
8	Se hacen mantenimientos preventivos de las unidades de transporte público.	,900
9	El parque automotor regula el crecimiento de los vehículos destinados al transporte público.	,904
10	La cantidad de unidades de transporte es suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios.	,902
11	Se renueva la flota de vehículos de transporte público con más de 15 años de antigüedad.	,901
12	El parque automotor promueve la conservación del medio ambiente.	,897
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0.641$		
La fiabilidad se considera como ACEPTABLE		
	Capacitación de los operadores	Alfa de Cronbach
13	Los operadores del servicio se encuentran capacitados y conocen la normativa.	,901
14	Se generan mecanismos de participación fomentando la educación de los operadores.	,898
15	Se pone énfasis en la conducción responsable y el transporte seguro.	,898
16	La municipalidad provincial de Julcán posee un plan de capacitación para los operadores.	,897

17	Se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas.	,899
18	Disminuyen las infracciones de tránsito cometidas por los operadores del servicio.	,900
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0.704$ La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE		
	Seguridad y Confort	Alfa de Cronbach
19	El servicio de transporte público se brinda con la seguridad que el caso amerita.	,899
20	Las empresas de transporte hacen cumplir los límites de velocidad de sus operadores del servicio.	,899
21	Se hacen pruebas de medición para saber el grado de satisfacción de los usuarios.	,900
22	Los vehículos dispuestos al servicio de transporte público, producen un menor impacto de contaminación del ambiente.	,899
23	Las unidades de transporte brindan comodidad a sus pasajeros en la ruta Trujillo-Julcán y viceversa.	,899
24	Los vehículos de transporte público cuentan con los permisos y seguros al día.	,901
25	Las empresas de transporte público obligan a sus operadores a cumplir con el confort ofrecido en sus propagandas.	,900
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0.710$ La fiabilidad se considera como ACEPTABLE		
	Monitoreo, Evaluación y Control	Alfa de Cronbach
26	Se promueven y ejecutan nuevos y modernos programas de evaluación a los vehículos.	,898
27	La Municipalidad Provincial de Julcán vela por el monitoreo, evaluación y control del servicio de transporte en la provincia.	,900
28	Se posee una base de datos de los operadores del servicio en la provincia.	,899
29	Se hace cumplir el reglamento de sanciones por infracción a la normatividad vial.	,899
30	Se retiran de circulación aquellos vehículos informales y los que no cumplen los requisitos para operar	,897
31	Se ejerce control y supervisión a los vehículos menores.	,900

32	La Gerencia Regional de Transporte supervisa y verifica que las unidades de transporte público cuenten con los requisitos exigidos por ley.	,899
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0.772$		
La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE		

Para la variable servicio de transporte público el valor del instrumento del Coeficiente del Alfa de Cronbach: $\alpha = ,902$ siendo la fiabilidad se considera como EXCELENTE.

ALFA DE CRONBACH PARA DETERMINAR LA CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

FORMULA DE CRONBACH

$$\alpha = \left[\frac{K}{K-1} \right] \left[1 - \frac{\sum_{i=1}^K S_i^2}{S_t^2} \right]$$

Según George & Mallery (1995) menciona que el coeficiente del Alfa de Cronbach por debajo de 0,5 muestra un nivel de fiabilidad no aceptables, si tomara un valor entre 0,5 y 0,6 se podría considerar como un nivel pobre, si se situara entre 0,6 y 0,7 se estaría ante un nivel débil; entre 0,7 y 0,8 haría referencia a un nivel aceptable; en el intervalo 0,8 – 0,9 se podría calificar como un nivel bueno, y si tomara un valor superior a 0,9 sería excelente.

Para el cuestionario de gestión de la seguridad vial, el valor del Alfa de Cronbach es de ,915, ubicado en un nivel excelente En tanto que para la variable servicio de transporte público, el valor del Alfa de Cronbach es ,902 calificado como nivel excelente.

Para el cuestionario de gestión de seguridad vial

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,915	41

Nivel del Coeficiente del ALFA DE CRONBACH: Excelente

Para el cuestionario de servicio de transporte público

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,902	32

Nivel del Coeficiente del ALFA DE CRONBACH: EXCELENTE

ANEXO N° 6 Instrumentos

A. CUESTIONARIO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Edad: _____

Sexo: Masculino []

Femenino []

Nivel: _____

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información para establecer el nivel de eficiencia de la Gestión de la seguridad vial. Así mismo se le pide ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas. Se le agradece por anticipado su valiosa participación y colaboración, considerando que los resultados de este estudio de investigación científica permitirán mejorar la Gestión orientada a la seguridad vial y consecuentemente disminuir los accidentes de tránsito.

INSTRUCCIONES:

El cuestionario consta de 41 ítems. Cada ítem incluye cuatro alternativas de respuestas. Lea con mucha atención cada una de los ítems y las opciones de las repuestas que le siguen. Para cada ítem marque sólo una respuesta con una equis (X) en la letra que considere que se aproxime más a su realidad, es decir cuántas veces ocurren estas situaciones en su institución o provincia.

1. Si no ocurre, marca la alternativa **NUNCA (0)**
2. Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **A VECES (1)**
3. Si ocurre muchas veces, marca la alternativa **CASI SIEMPRE (2)**
4. Si ocurre continuamente, marca la alternativa **SIEMPRE (3)**

Nº	ÍTEMS	NUNCA (0)	A VECES (1)	CASI SIEMPRE (2)	SIEMPRE (3)
Programas educativos					
1	Se respeta las normas de tránsito y seguridad vial, con el uso correcto de las vías.				
2	Se difunde el conocimiento de las normas y señales de tránsito.				
3	Se fomenta la cultura de la educación vial en los centros educativos.				
4	La seguridad vial se asume responsablemente tanto los usuarios del servicio y las instituciones fiscalizadoras.				
5	La población toma conciencia de sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón.				
6	La educación vial facilita la reducción de las tasas de accidentes de tránsito.				
7	Los medios de comunicación ayudan con la difusión seria y responsable de la educación vial.				

8	Se ha elaborado un plan de seguridad vial y se ha difundido a la población.				
Políticas públicas locales					
9	La seguridad tiene la finalidad de proteger a los usuarios.				
10	Se crean políticas públicas integrales de seguridad vial en la municipalidad.				
11	El gobierno local y regional tiene como tema de interés a la seguridad vial y llega a todos los estratos de la población.				
12	Se implementan de manera obligatoria Planes de Seguridad Vial en los tres niveles de gobierno.				
13	Se fortalecen y articulan los programas culturales de seguridad vial.				
14	Se realizan estudios de impacto vial generados por la puesta en marcha de las políticas públicas locales.				
Ingeniería vial					
15	Se deterioran con facilidad las vías de circulación.				
16	Se planifica, diseña e implementan proyectos de infraestructura vial en beneficio de la provincia.				
17	Se reducen los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras.				
18	La infraestructura y equipamiento de la red vial se encuentra bien dotada.				
19	Se descartan los paraderos informales haciendo una adecuada señalización de los lugares de embarque.				
20	Se evita la contaminación generando compatibilidad entre el servicio de transporte y el medio ambiente.				
21	Se reordena y se racionaliza el sistema de transporte público.				
22	Se da impulso a las inversiones y el financiamiento para la ejecución de obras de infraestructura vial.				
Sistema de tránsito					
23	El sistema de tránsito responde a las expectativas y necesidades de los usuarios del servicio.				
24	Se reducen los riesgos de siniestro por factores humanos, técnicos y de equipamiento.				
25	Se tiene una adecuada señalización, pasos peatonales y paraderos públicos.				
26	Se respeta los límites de velocidad en las vías urbanas.				
27	Se reduce los accidentes de tránsito en la provincia.				
28	Se optimiza la capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial.				
29	El tránsito vehicular es fluido, seguro y ordenado.				
Participación social					
30	Se fomenta la participación de la ciudadanía en los planes de seguridad vial.				
31	La participación de la sociedad en general favorece el establecimiento de la seguridad vial.				
32	La participación de la sociedad en general favorece el establecimiento de la seguridad vial.				

33	Se organiza talleres a la población en temas de respeto a la vida, valor de las normas de tránsito y responsabilidad ciudadana				
34	La articulación vial con la ciudadanía fortalece las actividades productivas, comerciales y de servicios en el territorio				
35	La ciudadanía participa masivamente en la rendición de cuentas, planteando proyectos de infraestructura vial.				
Normatividad					
36	Se mejora la normatividad de acuerdo a la necesidad y se aplica en el sistema de tránsito.				
37	Los operadores del servicio conocen la norma y la respetan.				
38	Se regulan y jerarquizan las vías dentro del marco nacional y urbano.				
39	Se exige responsabilidad para el cumplimiento de la normas de tránsito en la provincia de Jucán.				
40	Se fijan estándares y normas para estas actividades y se fomenta el cumplimiento de las mismas				
41	Se exige más responsabilidad a los operadores viales por la utilización segura de las redes viales				

Intervalo	Nivel
0 - 24	Muy deficiente
25 - 49	Deficiente
50 - 74	Regular
75 - 99	Eficiente
100 - 123	Muy Eficiente

B. CUESTIONARIO DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Edad: _____

Sexo: Masculino []

Femenino []

Nivel: _____

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información para establecer cómo influye la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público de la provincial de Jucán. Así mismo se le pide ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas.

Se le agradece por anticipado su valiosa participación y colaboración, considerando que los resultados de este estudio de investigación científica permitirán mejorar la calidad del servicio de transporte público a través de una gestión de la seguridad vial eficiente y participativa.

INSTRUCCIONES:

El cuestionario consta de 32 ítems. Cada ítem incluye cuatro alternativas de respuestas. Lea con mucha atención cada una de los ítems y las opciones de las repuestas que le siguen. Para cada ítem marque sólo una respuesta con una equis (x) en la letra que considere que se aproxime más a su realidad, es decir cuántas veces te ocurren estas situaciones en su institución o provincia.

5. Si no ocurre nunca, marca la alternativa **NUNCA (0)**
6. Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **A VECES (1)**
7. Si ocurren muchas veces, marca la alternativa **CASI SIEMPRE (2)**
8. Si ocurren continuamente, marca la alternativa **SIEMPRE (3)**

Nº	ÍTEMS	NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Calidad del servicio					
1	Se fomenta la mejora continua para el desempeño de los operadores del servicio.				
2	Se toman en cuenta el avance tecnológico para mejorar el servicio a los usuarios del servicio				
3	Se controla la uniformidad de las tarifas y costos de transporte sin reducir la calidad del servicio				
4	Se hace cumplir la capacidad de la unidad vehicular y los lugares destinados para abordar.				

5	Los operadores del servicio respetan y brindan un trato amable a los usuarios.				
6	El servicio de transporte es oportuno, rápido y seguro.				
Parque automotor					
7	La antigüedad del parque automotor supera los límites permitidos por ley.				
8	Se hacen mantenimientos preventivos de las unidades de transporte público.				
9	El parque automotor regula el crecimiento de los vehículos destinados al transporte público.				
10	La cantidad de unidades de transporte es suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios.				
11	Se renueva la flota de vehículos de transporte público con más de 15 años de antigüedad.				
12	El parque automotor promueve la conservación del medio ambiente.				
Capacitación de los operadores					
13	Los operadores del servicio se encuentran capacitados y conocen la normativa.				
14	Se generan mecanismos de participación fomentando la educación de los operadores.				
15	Se pone énfasis en la conducción responsable y el transporte seguro.				
16	La municipalidad provincial de Julcán posee un plan de capacitación para los operadores.				
17	Se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas.				
18	Disminuyen las infracciones de tránsito cometidas por los operadores del servicio.				
Seguridad y Confort					
19	El servicio de transporte público se brinda con la seguridad que el caso amerita.				
20	Las empresas de transporte hacen cumplir los límites de velocidad de sus operadores del servicio.				
21	Se hacen pruebas de medición para saber el grado de satisfacción de los usuarios.				
22	Los vehículos dispuestos al servicio de transporte público, producen un menor impacto de contaminación del ambiente.				
23	Las unidades de transporte brindan comodidad a sus pasajeros en la ruta Trujillo-Julcán y viceversa.				
24	Los vehículos de transporte público cuentan con los permisos y seguros al día.				
25	Las empresas de transporte público obligan a sus operadores a cumplir con el confort ofrecido en sus propagandas.				
Monitoreo, Evaluación y Control					
26	Se promueven y ejecutan nuevos y modernos programas de evaluación a los vehículos.				

27	La Municipalidad Provincial de Julcán vela por el monitoreo, evaluación y control del servicio de transporte en la provincia.				
28	Se posee una base de datos de los operadores del servicio en la provincia.				
29	Se hace cumplir el reglamento de sanciones por infracción a la normatividad vial.				
30	Se retiran de circulación aquellos vehículos informales y los que no cumplen los requisitos para operar				
31	Se ejerce control y supervisión a los vehículos menores.				
32	La Gerencia Regional de Transporte supervisa y verifica que las unidades de transporte público cuenten con los requisitos exigidos por ley.				

Intervalo	Nivel
0 - 18	Muy deficiente
19 - 37	Deficiente
38 - 56	Regular
57 – 75	Eficiente
76 - 94	Muy Eficiente

ANEXO N°7 Fichas técnicas de los instrumentos.

Ficha técnica N°1 Instrumento de gestión de la seguridad vial

1. Nombre:

Cuestionario de la gestión de la seguridad vial

2. Autor:

Br. Montoya Terrones Víctor Andrés.

Br. Quispe Zavala Liliana Del Pilar.

3. Objetivo:

Determinar la influencia de la gestión de seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

4. Normas:

- Es primordial que al contestar el funcionario y operador del servicio sea objetivo, honesto y sincero con sus respuestas y de esta manera obtener un testimonio verídico.
- Considerar el tiempo brindado para el desarrollo de cada cuestionario.

5. Usuarios (muestra):

El total de la muestra es: 144 personas, conformada por 119 operadores del servicio y 25 funcionarios.

6. Unidad de análisis

Municipalidad Provincial de Julcán.

7. Modo de aplicación:

- El presente instrumento de evaluación está constituido en 41 ítems, estructurado en las seis dimensiones de gestión de la seguridad vial y su escala es de cero, uno, dos y tres puntos por cada ítem.
- Los funcionarios y operadores del servicio deben de desarrollar el cuestionario en forma individual, estipulando la información solicitada de acuerdo a las instrucciones para realizar dicho instrumento de evaluación.

- Para el desarrollo del cuestionario el tiempo será alrededor de 30 minutos y los materiales que utilizará son un bolígrafo o lápiz.

8. Estructura:

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA			
				Siempre	Casi	A veces	Nunca
GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Programas educativos	Normas de seguridad vial	¿Se respeta las normas de tránsito y seguridad vial, con el uso correcto de las				
		Normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas	¿Se difunde el conocimiento de las normas y señales de tránsito?				
		Cultura de educación vial	¿Se fomenta la cultura de la educación vial en los centros educativos?				
		Seguridad vial como una responsabilidad compartida	¿La seguridad vial se asume responsablemente tanto los usuarios del				
		Comportamiento ciudadano	¿La población toma conciencia de sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón?				
		Tasa de accidentes de tránsito	¿La educación vial facilita la reducción de las tasas de accidentes de tránsito?				
		Medios de comunicación	¿Los medios de comunicación ayudan con la difusión seria y responsable de la educación				
		Plan de Educación en Seguridad Vial	¿Se ha elaborado un plan de seguridad vial y se ha difundido a la población?				
	Políticas públicas locales	Protección a los usuarios del servicio	¿La seguridad vial tiene la finalidad de proteger a los usuarios?				
		Creación de políticas públicas de seguridad vial	¿Se crean políticas públicas integrales de seguridad vial en la Municipalidad?				
		Seguridad vial y peatonal incluyente e integrales	¿El gobierno local y regional tiene como tema de interés a la seguridad vial y llega a todos los				
		La seguridad vial como tema de interés para el Estado	¿Se implementan de manera obligatoria Planes de Seguridad Vial en los tres niveles de				
		Programas culturales	¿Se fortalecen y articulan los programas culturales de seguridad vial?				
		Estudios de Impacto vial	¿Se realizan estudios de impacto vial generados por la puesta en marcha de las políticas públicas locales?				
	Ingeniería vial	Deterioro de las vías de circulación	¿Se deterioran con facilidad las vías de circulación?				
		Proyectos viales	¿Se planifica, diseña e implementan proyectos de infraestructura vial en beneficio de la				
		Riesgo de accidentes y lesiones en las carreteras	¿Se reducen los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras?				
		Dotación de infraestructura y equipamiento	¿La infraestructura y equipamiento de la red vial se encuentra bien dotada?				
		Identificación y eliminación de paraderos informales	¿Se descartan los paraderos informales haciendo una adecuada señalización de los lugares de embarque?				

	Servicio de transporte compatible con el medio ambiente	¿Se evita la contaminación generando compatibilidad entre el servicio de transporte y				
	Racionalización y reestructuración del sistema de Transporte	¿Se reordena y racionaliza el sistema de transporte público?				
	Fomento de inversiones y financiamiento de proyectos viales	¿Se da impulso a las inversiones y el financiamiento para la ejecución de obras de infraestructura vial?				
Sistema de tránsito	Sistema de transporte como respuesta a las necesidades	¿El sistema de tránsito responde a las expectativas y necesidades de los usuarios del				
	Siniestralidad vial por factores humanos, técnicos y de equipamiento	¿Se reducen los riesgos de siniestro por factores humanos, técnicos y de				
	Señalización, pasos peatonales y paraderos públicos	¿Se tiene una adecuada señalización, pasos peatonales y paraderos públicos?				
	Límites de velocidad en las vías urbanas	¿Se respeta los límites de velocidad en las vías urbanas?				
	Accidentes de tráfico en la provincia	¿Se reduce los accidentes de tránsito en la provincia?				
	Infraestructura vial urbana	¿Se optimiza la capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial?				
	Tránsito vehicular y peatonal	¿El tránsito vehicular es fluido, seguro y ordenado?				
Participación social	Participación de la sociedad en los planes de seguridad vial	¿Se fomenta la participación de la ciudadanía en los planes de seguridad vial?				
	Concientización a la ciudadanía	¿Los ciudadanos son conscientes de que la seguridad vial mejora el nivel cultural de la				
	Posicionamiento de la seguridad vial	¿La participación de la sociedad en general favorece el posicionamiento de la seguridad vial?				
	Sensibilización continua a la población	¿Se organiza talleres a la población en temas de respeto a la vida, valor de las normas de tránsito y responsabilidad ciudadana?				
	Articulación vial de actividades productivas, comerciales y de servicios	¿La articulación vial con la ciudadanía fortalece las actividades productivas, comerciales y de servicios en el territorio?				
	Participación ciudadana en las rendiciones de cuenta	¿La ciudadanía participa masivamente en la rendición de cuentas, planteando proyectos de infraestructura vial?				
Normatividad	Leyes que se aplica en el sistema de tránsito	Se mejora las leyes de acuerdo a la necesidad y se aplica en el sistema de tránsito.				
	Normas de seguridad vial y señales de tránsito	¿Los operadores del servicio conocen la norma de tránsito y respetan las señales de				
	Directivas de control en la Municipalidad	¿Se implementa directivas de control para el otorgamiento de licencias de conducir en la				
	Regulación y jerarquización de vías	¿Se regulan y jerarquizan las vías dentro del marco nacional y urbano?				
	Estándares para la aplicación de sanciones	¿Se fijan estándares para la aplicación de sanciones en función a la norma vigente?				
	Responsabilidad a los operadores viales	¿Se exige responsabilidad a los operadores viales, para el cumplimiento de la normas de tránsito en la provincia de Jujacán?				

9. Escala:

9.1. Escala general de la variable 1: Gestión de la seguridad vial

Intervalo	Nivel
0 – 24	Muy deficiente
25 -49	Deficiente
50 -74	Regular
75 -99	Eficiente
100 -123	Muy eficiente

9.2. Escala específica (por dimensión):

Dimensiones	Intervalo	Nivel
- Programas educativos - Ingeniería vial	0 - 4	Muy deficiente
	5 - 9	Deficiente
	10 - 14	Regular
	15- 1 9	Eficiente
	20 - 24	Muy eficiente

Dimensiones	Intervalo	Nivel
- Políticas públicas locales - Participación social - Normatividad	0 - 3	Muy deficiente
	4 - 7	Deficiente
	8 - 11	Regular
	12- 1 5	Eficiente
	16 - 18	Muy eficiente

Dimensiones	Intervalo	Nivel
- Sistema de tránsito	0 - 4	Muy deficiente
	5 - 8	Deficiente
	9 - 12	Regular
	13- 1 6	Eficiente
	17 - 21	Muy eficiente

9.3. Escala valorativa de las alternativas de respuesta de los ítems:

Siempre	=	3
Casi siempre	=	2
A veces	=	1
Nunca	=	0

10. Validación y confiabilidad:

El instrumento fue validado por el juicio de 10 expertos del área de gestión pública:

Dr. Morales Salazar Pedro Otoniel.

Dr. Alva Alva Walter.

Dr. Amaya Mariños Raúl Alberto.

Dr. Méndez Ibañez Gessel Edinson.

Dr. Recalde Gracey Andrés Enrique.

Dr. Aldave Herrera Rafael Fernando.

Dr. Miguel Tolentino Montenegro.

Dra Julia Soto Deza.

La confiabilidad del instrumento se hizo por el método de Alfa de Cronbach, obteniendo el valor de 0.915, que corresponde a un instrumento EXCELENTE

Ficha técnica N°2: Servicio de transporte público

1. Nombre:

Cuestionario de servicio de transporte público

2. Autor:

Br. Montoya Terrones Víctor Andrés.

Br. Quispe Zavala Liliana Del Pilar.

3. Objetivo:

Determinar la influencia de la gestión de seguridad vial en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.

4. Normas:

- Es primordial que al contestar el funcionario y operador del servicio sea objetivo, honesto y sincero con sus respuestas para así poder tener una información verídica.
- Tener en cuenta el tiempo brindado para el desarrollo de cada cuestionario.

5. Usuarios (muestra):

El total de usuarios es de 144 personas, conformada por 119 operadores del servicio y 25 funcionarios.

6. Unidad de análisis

Municipalidad Provincial de Julcán.

7. Modo de aplicación:

- El presente instrumento de evaluación está constituido en 32 ítems, agrupadas en las cinco dimensiones de servicio de transporte público y su escala es de cero, uno, dos y tres puntos por cada ítem.
- Los funcionarios y operadores del servicio deben de desarrollar el cuestionario en forma individual, consignando los datos requeridos de

acuerdo a las instrucciones para su desarrollo de dicho instrumento de evaluación.

- El tiempo de la aplicación del cuestionario será aproximadamente de 25 minutos y los materiales que utilizará son un bolígrafo o lápiz.

8. Estructura:

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA			
				Siempre	Casi	A veces	Nunca
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO	Calidad del servicio	Mejora continua	¿Se fomenta la mejora continua para el desempeño de los operadores del servicio?				
		Tecnología	¿Se toman en cuenta el avance tecnológico para mejorar el servicio a los usuarios del servicio?				
		Control de precios	Se controla la uniformidad de las tarifas y costos de transporte sin reducir la calidad del servicio?				
		Vehículo y paraderos	¿Se hace cumplir la capacidad de la unidad vehicular y los lugares destinados para abordar?				
		Trato a pasajeros	¿Los operadores del servicio respetan y brindan un trato amable a los usuarios?				
		Seguridad y oportunidad	¿El servicio de transporte es oportuno, rápido y seguro?				
	Parque automotor	Parque automotor	La antigüedad del parque automotor supera los límites permitidos por ley.				
		Prevención	Se hacen mantenimientos preventivos de las unidades de transporte público.				
		Regulación	El parque automotor regula el crecimiento de los vehículos destinados al transporte público.				
		Oferta- demanda	La cantidad de unidades de transporte es suficiente para satisfacer la demanda de los				

		Renovación de unidades	Se renueva la flota de vehículos de transporte público con más de 15 años de antigüedad.				
		Impacto ambiental	El parque automotor promueve la conservación del medio ambiente.				
	Capacitación de los operadores	Capacitación	Los operadores del servicio se encuentran capacitados y conocen la normativa.				
		Participación	Se generan mecanismos de participación fomentando la educación de los operadores.				
		Responsabilidad	Se pone énfasis en la conducción responsable y el transporte seguro.				
		Desarrollo de capacidades	La municipalidad provincial de Julcán posee un plan de capacitación para los operadores.				
		Prevención	Se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas.				
		Cierre de brechas	Disminuyen las infracciones de tránsito cometidas por los operadores del servicio.				
	Seguridad y Confort	Seguridad en el servicio	El servicio de transporte público se brinda con la seguridad que el caso amerita.				
		Cumplimiento normativo	Las empresas de transporte hacen cumplir los límites de velocidad de sus operadores del servicio.				
Percepción ciudadana		Se hacen pruebas de medición para saber el grado de satisfacción de los usuarios.					
Contaminación		Los vehículos dispuestos al servicio de transporte público, producen un menor impacto de contaminación del ambiente.					

		Confort	Las unidades de transporte brindan comodidad a sus pasajeros en la ruta Trujillo-Julcán y viceversa.				
		Cumplimiento de requisitos	Los vehículos de transporte público cuentan con los permisos y seguros al día.				
Monitoreo, Evaluación y Control		Evaluación vehicular	Se promueven y ejecutan nuevos y modernos programas de evaluación a los vehículos.				
		Seguimiento y supervisión	La Municipalidad Provincial de Julcán vela por el monitoreo, evaluación y control del servicio de transporte en la provincia.				
		Base de datos	Se posee una base de datos de los operadores del servicio en la provincia.				
		Normas internas	Se hace cumplir el reglamento de sanciones por infracción a la normatividad vial.				
			Se retiran de circulación aquellos vehículos informales y los que no cumplen los requisitos para operar				
			Se ejerce control y supervisión a los vehículos menores.				
			La Gerencia Regional de Transporte supervisa y verifica que las unidades de transporte público cuenten con los requisitos exigidos por ley.				

9. Escala:

9.1. Escala general de la variable 1: Servicio de transporte público

Intervalo	Nivel
0 – 18	Muy deficiente

19 – 37	Deficiente
38 – 56	Regular
57 – 75	Eficiente
76 – 94	Muy eficiente

a. Escala específica (por dimensión):

Dimensiones	Intervalo	Nivel
- Calidad del servicio - Parque automotor - Capacitación de los operadores	0 - 3	Muy deficiente
	4 - 7	Deficiente
	8 - 11	Regular
	12- 1 5	Eficiente
	16 - 18	Muy eficiente

Dimensiones	Intervalo	Nivel
- Seguridad y confort - Monitoreo, evaluación y control	0 - 4	Muy deficiente
	5 - 8	Deficiente
	9 - 12	Regular
	13- 1 6	Eficiente
	17 - 21	Muy eficiente

9.3. Escala valorativa de las alternativas de respuesta de los ítems:

Siempre	=	3
Casi siempre	=	2
A veces	=	1
Nunca	=	0

10. Validación y confiabilidad:

La validez del instrumento se hizo por juicio de tres expertos del área de gestión pública:

Dr. Morales Salazar Pedro Otoniel.
Dr. Alva Alva Walter.
Dr. Amaya Mariños Raúl Alberto.
Dr. Méndez Ibañez Gessel Edinson.
Dr. Aldave Herrera Rafael Fernando.
Dr. Andrés Enrique Recalde Gracey
Dr. Miguel Tolentino Montenegro
Dra Julia Soto Deza.

La confiabilidad del instrumento se hizo por el método de Alfa de Cronbach, obteniendo el valor de 0.902, que corresponde a un instrumento EXCELENTE

ANEXO N°8 Constancia de realización del estudio de investigación

CONSTANCIA DE REALIZACIÓN DEL ESTUDIO DE INVESTIGACIÓN

El Alcalde de la Municipalidad Provincial de Virú, Departamento La Libertad;

HACE CONSTAR:

ANEXO N°9 Matriz de consistencia del informe de investigación

TITULO DEL ESTUDIO DE INVESTIGACIÓN: Gestión de la seguridad vial y su influencia en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán.

INTRODUCCION	MÉTODO			RESULTADOS	DISCUSION	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES	
<p>ESTUDIOS PREVIOS:</p> <p>Fernández (2014) en su investigación Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible</p> <p>Torres (2012), Metodología de evaluación de la seguridad vial en intersecciones basada en el análisis cuantitativo de conflictos entre vehículos, Universidad Politécnica de Madrid, España</p> <p>Herrera (2010). Propuesta de un sistema de gestión de los riesgos para la prevención de los accidentes vehiculares, Instituto Politécnico Nacional, México D.F.</p> <p>Isaza (2008), en su proyecto de investigación titulada Conurbación y desarrollo sustentable: una estrategia de intervención para la integración regional caso: primer anillo metropolitano Bogotá- Sabana de Occidente</p> <p>Ártica (2015), Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013, Pontificia Universidad Católica del Perú Escuela de Posgrado, Lima-Perú Arias (2014). En el trabajo de investigación titulada "Estudio de impacto vial para</p>	<p>VARIABLES</p> <p>VARIABLE INDEPENDIENTE:</p> <p>Gestión de la seguridad vial</p> <p>DEFINICIÓN CONCEPTUAL:</p> <p>Se entiende como gestión de la seguridad vial a las estrategias, acciones en diferentes espacios, y ámbitos sean estos respecto de la informática, normas, formación, educación, tecnología, que permita contar con un sistema seguro para bajar los índices de accidentes de tráfico y de lesiones. Este sistema estructurado hará posible que el transporte se integre en una totalidad, donde ningún factor sea apartado de tal manera que podamos tomar conocimiento de las condiciones multicausales que participan, con variadas consecuencias y tener un diseño adecuado de la red de estas causas y condiciones, empleando un enfoque integral para permitir la identificación de los problemas, la formulación de estrategias, establecer objetivos y la supervisión del desempeño (Tormo, &, Chisvert 2011, p. 11).</p>	<p>DIMENSIONES</p> <p>Programas educativos</p>	<p>INDICADORES</p> <p>*Normas de seguridad vial</p> <p>*Normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas</p> <p>*Cultura de educación vial</p> <p>* Seguridad vial como una responsabilidad compartida</p> <p>*Comportamiento ciudadano</p> <p>*Tasa de accidentes de tránsito</p> <p>* Medios de comunicación</p>	<p>MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN:</p> <p>Método inductivo</p> <p>Es pasar de lo particular, como pueden ser los resultados ,a lo general que serían las hipótesis, teorías y leyes, en otras palabras se generaliza los resultados. Según Ruiz (2007, p.34), Esta generalización no se logra sólo a partir de los hechos empíricos, pues de conocimientos ya alcanzados se pueden obtener nuevos conocimientos, los cuales serán más complejos.</p> <p>Para Hernández Sampieri, (2006, p. 107), el método inductivo se aplica en los principios descubiertos a casos particulares, a partir de un enlace de juicios. Se usa</p>	<p>DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS:</p> <p>En cuanto al primer resultado obtenido, se tiene que entre la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau b de Kendall es $\tau = ,294$, con un sig. (Bilateral) ,000 por lo que se acepta la hipótesis de</p>	<p>Después de presentar los resultados, en la presente investigación, pasamos a realizar la discusión de los mismos:</p> <p>En cuanto al primer resultado obtenido, se tiene que entre la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau b de Kendall es $\tau = ,294$, con un sig. (Bilateral) ,000</p>	<p>5.1.La gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán-2017 debido a que la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público, existe una correlación directa o positiva significativa, dado que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau b de</p> <p>La Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017</p>	<p>6.1. Al Alcalde de la Municipalidad provincial de Julcán se le sugiere difunda los resultados de la presente investigación, resaltando la importancia de la gestión de la seguridad vial y tenga en cuenta las recomendaciones de este informe que estamos seguros servirá de precedente a futuras investigaciones.</p> <p>6.2. Al Alcalde de la Municipalidad provincial de Julcán se le sugiere establecer objetivos estratégicos cuyo logro otorguen garantía a los ciudadanos de que se hará un uso eficiente y eficaz de los limitados recursos, con la implementación de sistemas de gestión de seguridad vial basados en la herramienta de</p>

<p>escuelas en zonas urbanas de Lima Metropolitana". Lima- Perú; Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.</p> <p>García (2014), en su estudio denominado "Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público". Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Trujillo. Trujillo-Perú</p> <p>Gutiérrez (2013) en el trabajo de investigación titulado "Transporte Público de calidad y la movilidad urbana". Lima: NTU</p> <p>Stein (2016) en su investigación sobre la "Gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la provincia de Virú -2016". Tesis para obtener el grado de Magister en Gestión Pública por la Universidad César Vallejo, Trujillo,</p> <p>Malca (2016) en su tesis titulada "Infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes y los accidentes de tránsito en la Región La Libertad 2015" presentada a la Universidad Cesar Vallejo de Trujillo.</p> <p>Valderrama (2015) en su "Propuesta del diseño organizacional para mejorar la gestión pública del instituto vial provincial de la Provincia de Gran Chimú", de la Universidad Nacional de Trujillo Facultad de Ciencias Económicas, Trujillo-Perú</p>	<p>DEFINICIÓN OPERACIONAL:</p> <p>Es el nivel de medición global de la variable Gestión de la seguridad vial y de cada una de sus dimensiones: Programas educativos, Políticas públicas locales, Ingeniería vial, Sistema de tránsito, Deficiencias del sistema, Participación social, Normatividad.</p> <p>Para medirlo se aplicará un cuestionario de 48 ítems.</p> <p>ESCALA DE MEDICION: Ordinal de tipo Likert:</p> <p>Muy deficiente Deficiente Regular Eficiente Muy eficiente</p>			<p>cuando se procesan y se analizan los datos obtenidos de los cuestionarios aplicados y en el análisis e interpretación de la información.</p> <p>Método deductivo Cuando de los datos que empiezan por lo general y son aceptados como verdaderos, se arriban a conclusiones de tipo particular. Buendía, Colás y Hernández (1997, p. 56).</p> <p>El método deductivo, permite deducir nuevos conocimientos o leyes aún no conocidas, saber deducir nuevas hipótesis como consecuencia de otras más generales de allí que lo hayamos aplicado para la revisión de la literatura y en la presentación de nuestro informe final.</p> <p>Método descriptivo Para Tamayo (2003, p. 46), el método consiste en describir</p>	<p>investigación y se rechaza la hipótesis nula. En cuanto a los resultados específicos, tenemos que entre la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = .247$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H1</p> <p>El segundo resultado</p>	<p>por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula. El mencionado resultado, de manera general, permite responder al problema formulado en la investigación, confirmar nuestra hipótesis de investigación y dar por alcanzado nuestro objetivo general; pues al empezar el presente trabajo nuestra interrogante era "¿Cuál es la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017?", ante dicho problema se esbozó como hipótesis que "La Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la</p>	<p>debido a que entre la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, existe una correlación directa o positiva altamente significativa dado que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau b Kendall es $\tau = .294$, con un sig. (Bilateral) ,000 por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.</p> <p>5.2. La dimensión Programas Educativos de la gestión de seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad</p>	<p>planificación estratégica.</p> <p>Al Alcalde de la Municipalidad provincial de Julcán se le sugiere establecer objetivos estratégicos cuyo logro otorguen garantía a los ciudadanos de que se hará un uso eficiente y eficaz de los limitados recursos, con la implementación de sistemas de gestión de seguridad vial basados en la herramienta de planificación estratégica.</p> <p>6.3. Al Gobernador Regional se le recomienda fortalecer la articulación interinstitucional a nivel local, regional y nacional priorizando la seguridad vial, cuyos conceptos modernos deben ser incorporados en la legislación sobre transporte nacional, con especial énfasis en la seguridad vial del transporte público.</p>
---	--	--	--	---	--	--	--	--

<p>TEORÍAS QUE FUNDAMENTE LAS VARIABLES:</p> <p>El positivismo porque existe una relación del investigador con el objeto de estudio, la estadística es una medida de cuantificación, verificación y medición de todo, controlando el estudio de los fenómenos, en base a similitudes; El positivismo es un conjunto de regulaciones que gobierna el conocimiento humano y que tiende a reservar el nombre de ciencia para operaciones observables en la evolución de las ciencias modernas de la naturaleza. La teoría de la ciencia que sostiene el positivismo se caracteriza por afirmar que el único conocimiento verdadero es el producido por la ciencia. Kolakowski (1988, p 43), Se le da más importancia a la construcción y renovación de la infraestructura vial, aunque pequeñas secciones han generado una construcción progresiva debido al crecimiento y aumento de la flota de vehículos y el tráfico masivo de más tonelaje y varias categorías orientadas al transporte. Reducción de los accidentes de tráfico, incluida la separación del tráfico, el demarcar y</p>			<p>y evaluar las características de una situación particular en uno o más puntos del tiempo. Se analizan los datos reunidos para descubrir así, cuales variables están relacionadas entre sí.</p>	<p>específico, refiere que entre la dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = .240$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por</p>	<p>Municipalidad Provincial de Julcán -2017" y como hipótesis nula que "La Gestión de la seguridad vial no influye de manera directa y significativa en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017"; en consecuencia, y en relación al resultado obtenido y discutido, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula. Asimismo, se da por logrado nuestro objetivo general, al haber alcanzado "Determinar la influencia de la</p>	<p>Provincial de Julcán-2017 debido a que entre la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público, existe una correlación directa o positiva significativa,</p> <p>La dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que</p>	<p>Al Gobernador Regional se le recomienda fortalecer la articulación interinstitucional a nivel local, regional y nacional priorizando la seguridad vial, cuyos conceptos modernos deben ser incorporados en la legislación sobre transporte nacional, con especial énfasis en la seguridad vial del transporte público.</p> <p>6.4. Al Gerente Regional de Educación de La Libertad se le recomienda promocionar una cultura de seguridad vial en toda la región mediante la introducción en la</p>
		<p>* Plan de Educación en Seguridad Vial</p> <p>*</p>	<p>TIPO DE ESTUDIO:</p> <p>La presente investigación es no experimental, puesto que no se han manipulado las variables, observándose los fenómenos en su estado natural para luego realizar un análisis" (Hernández, 2010, p. 76).</p>				

<p>señalizar las pistas, los cruces de peatones visibles, la disminución de la velocidad y la construcción de carreteras confiables para los vehículos de dos ruedas (Lautrédou, 2000, p. 9).</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Tenemos a la justificación:</p> <p>Valor teórico, porque no solo se examinará la gestión de la seguridad vial y el sistema de transporte de servicio público, sino también ejecutar un proceso de evaluación para determinar si el servicio que se presta es el adecuado y además buscar nuevas alternativas de movilidad a bajo costo, pero de manera eficiente y con el confort requerido por los usuarios</p> <p>Relevancia social, porque la población tiene grande expectativa en el mejoramiento del sistema existente y de la calidad del servicio y sobre todo en la disminución de los accidentes que generan no solamente lesiones, sino también pérdidas de vidas, por lo que es justificable en la medida de mejorar las tomas de decisiones de las autoridades involucradas respecto de futuros</p>		<p>Políticas públicas locales</p>	<p>*Protección a los usuarios del servicio.</p> <p>*Creación de políticas públicas de seguridad vial</p> <p>*Seguridad vial y peatonal incluyente e integrales</p> <p>*La seguridad vial como tema de interés para el Estado</p> <p>*Programas culturales</p> <p>*Estudios de Impacto vial</p>	<p>DISEÑO:</p> <p>Atendiendo a lo señalado por el autor Sánchez y Reyes (1987), el diseño del presente estudio fue correlacional transeccional causal, pues se buscó lograr instaurar la vinculación existente entre las variables, y su sentido de causalidad; es decir si entre ambas se suscita una relación de causa a efecto</p>	<p>lo que se acepta la hipótesis específica H2.</p> <p>El tercer resultado específico es que entre la dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = .243$, con un sig (bilateral) .000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H3.</p> <p>El cuarto resultado</p>	<p>gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017". Con respecto de este resultado es importante señalar que hemos confirmado nuestra hipótesis de investigación observando plenamente los procedimientos científicos, habiendo quedado establecido, en nuestra investigación, que existe influencia directa y significativa de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, analizada. En teorías relacionadas con el tema habíamos mencionado que seguridad vial es un conjunto de</p>	<p>entre la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva altamente significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = .247$, con un sig (bilateral) .000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H1.</p> <p>5.3. La dimensión políticas públicas locales de la gestión de seguridad vial</p>	<p>currícula de costumbres y actitudes preventivas en los estudiantes, lo que refuerza el cumplimiento de las normas y regulaciones de tráfico.</p> <p>6.6. Al Ministro de Transporte y Comunicaciones establecer las brechas existentes en el servicio de transporte público para que los gobiernos regionales y locales puedan alinear objetivos estratégicos con la finalidad de disminuir riesgos en la seguridad vial con una mejor articulación con el sistema de planificación, presupuesto concretando la ejecución de obras viales.</p> <p>Al Gerente Regional de Educación de La Libertad se le recomienda promocionar una cultura de seguridad vial en toda la región</p>
		<p>Ingeniería vial</p>	<p>*Deterioro de las vías de circulación</p> <p>*Proyectos viales</p> <p>*Riesgo de accidentes y lesiones en las carreteras</p> <p>*Dotación de infraestructura y equipamiento</p> <p>*Identificación y eliminación de paraderos informales</p> <p>*Servicio de transporte compatible con</p>					

<p>proyectos que mejoren la seguridad vial y el servicio de transporte público. Implicaciones prácticas, Porque implicará el empleo de diseños adecuados para un buen servicio de transporte público y considerar los intangibles como son los valores éticos del transporte, así como de organizar de mejor manera las rutas y sistemas que vayan acorde con las necesidades que los pueblos y las ciudades de la provincia de Jucán demanden, siendo necesaria la correspondiente regulación de parte de los órganos competentes.</p> <p>Utilidad metodológica, porque se ha tenido en cuenta el método científico como son el inductivo, deductivo y analítico en el presente estudio, aplicándose la encuesta y utilizando como instrumento el respectivo cuestionario; asimismo se empleó la estadística descriptiva y la inferencial con el apoyo del SPSS-V23 para recopilar los datos, lo cual hace confiable y válido los resultados obtenidos y las conclusiones a las que se han arribado, las mismas que constituyen premisas para la formulación de sugerencias y recomendaciones. Esto hará posible llevar a cabo otros estudios relacionados a la problemática de ambas variables: gestión de la seguridad vial y el transporte público. Legal, Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La presente investigación se enmarca en la Ley N°</p>		<p>el medio ambiente</p> <p>*Racionalización y reestructuración del sistema de Transporte</p> <p>*Fomento de inversiones y financiamiento de proyectos viales</p>	<p>específico es que entre la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Jucán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau_b = 0,275$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H4. El quinto resultado específico es que entre la dimensión participación social de la gestión de la</p>	<p>tácticas, actuaciones y mecanismos para establecer un sistema seguro para disminuir la cantidad de accidentes en la red vial que ocasionan lesiones y pérdidas de vidas: así como deterioros de los bienes transportables por lo que debe considerarse un sistema apropiado de circulación que los integre teniendo en cuenta los riesgos sin separar, ningún elemento para comprender las diversas circunstancias que participan, con diferentes consecuencias y que logran trazar la red de dichos hechos y causas, para ello se toma un esquema integrado que permitirá identificar la problemática, formular</p>	<p>influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Jucán-2017 debido a que entre la dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público, existe una correlación directa o positiva significativa, dado que</p> <p>La dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Jucán -2017 debido a que entre la</p>	<p>mediante la introducción en la currícula de costumbres y actitudes preventivas en los estudiantes, lo que refuerza el cumplimiento de las normas y regulaciones de tráfico.</p>
	Sistema de tránsito	<p>*Sistema de transporte como respuesta a las necesidades</p> <p>*Siniestralidad vial por factores humanos, técnicos y de equipamiento</p> <p>*Señalización, pasos peatonales y paraderos públicos</p> <p>*Límites de velocidad en las vías urbanas</p> <p>*Accidentes de tráfico en la provincia</p> <p>*Infraestructura vial urbana</p> <p>*Tránsito vehicular y peatonal</p>				

<p>30220 Ley Universitaria, la que por fin brindar normas para crear, el funcionamiento, supervisar y cerrar las universidades; Ley 25350, Ley de Creación de la Universidad César Vallejo; y, en la Resolución N° 1513-2001-ANR que sustenta la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo</p> <p>PARADIGMA: Márquez, (2008) estipula que el paradigma simboliza la base de la epistemología en la cual se va a desarrollar una investigación. El cual es importante porque nos permite evaluar la coherencia lógica de una investigación desde la formulación, análisis, metodología hasta llegar a los resultados.</p> <p>PROBLEMA:</p> <p>¿Cuál es la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017?</p> <p>HIPÓTESIS:</p> <p>1.6.1 Hipótesis de Investigación</p> <p>Hipótesis de investigación (Hi) La Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de</p>		<p>Participación social</p>	<p>*Participación de la sociedad en los planes de seguridad vial</p> <p>*Concientización a la ciudadanía</p> <p>*Posicionamiento de la seguridad vial</p> <p>*Sensibilización continua a la población</p> <p>*Articulación vial de actividades productivas, comerciales y de servicios</p> <p>*Participación ciudadana en las rendiciones de cuenta</p>	<p>POBLACION:</p> <p>Conformada por los operadores del servicio de transporte y por los funcionarios de la Gerencia de transportes de la Municipalidad Provincial de Julcán, 201.:</p> <p>MUESTRA:</p> <p>Nuestra muestra estuvo integrada por 144 personas, entre los cuales se encuentran operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Gerencia de transportes de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017</p> <p>MUESTREO:</p> <p>El muestreo es la realización de una serie de operaciones para poder seleccionar la</p>	<p>seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = 0,204$, con un sig (bilateral) ,001. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H5. Para finalizar, respecto al nivel de la variable gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominante mente "Deficiente" con un 52.1% determinado por 75</p>	<p>tácticas, establecer metas y supervisar el desempeño. (Tormo, & Chisvert 2011, p. 11). En este contexto y observando las respuestas a nuestro cuestionario tales como si se hace uso correcto de las vías, se respeta las normas de tránsito y seguridad vial, respondieron a veces con un 52% (72 operadores y funcionarios), nunca con un 23.61% (34 operadores y funcionarios), casi siempre con un 19.44%(28 operadores y funcionarios); y siempre con un 6.94% (operadores y funcionarios) y si se promueve el conocimiento de las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas, respondieron a veces con un</p>	<p>dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva altamente dado a el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = 0,240$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H2.</p> <p>5.4. La dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de</p>
	<p>Normativa</p>						

<p>transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.</p> <p>1.6.2 Hipótesis Nula (Ho)</p> <p>Hipótesis Nula (Ho) La gestión de la seguridad vial no influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán – 2017.</p> <p>1.6.3 Hipótesis Específicas</p> <p>Hipótesis Específicas H1: La dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017. H2: La dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017. H3: La dimensión Ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial, influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán. La dimensión Ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017. H4: La dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial,</p>			<p>aplicación de sanciones</p> <p>*Responsabilidad a los operadores viales</p>	<p>muestra sobre la cual se ejecutara o desarrollará la investigación, nos referimos a la técnica empleada para escoger a los sujetos, objetos o fenómenos.</p> <p>Parra (2003, p. 25), el muestreo es el esfuerzo deliberado que se efectúa para obtener muestras representativas mediante la inclusión en la muestra de grupos que suponemos que son típicos.</p> <p>Para la técnica del muestreo se tuvieron en cuenta criterios de inclusión y de exclusión</p>	<p>encuestados de un total de 144 seguido del nivel "Regular" con un 29.2% determinado por 42 encuestados; "Muy deficiente" con un 9.7% determinado por 14 encuestados y "Eficiente" con un 9.0% determinado por 13 encuestados y que el nivel de la variable servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente "Deficiente" con un 52.8% determinado por 76 encuestados de un total de 144 seguido del nivel "Regular" con un 29.9% determinado por 43 encuestados; "Muy deficiente" con un 911.8% determinado</p>	<p>50.00% (72 operadores y funcionarios), nunca con un 24.31% (35 operadores y funcionarios), casi siempre con un 23.61% (34 operadores y funcionarios) y siempre con un 2.08% (3 operadores y funcionarios), creemos que nuestros resultados no se condicen con nuestra definición en la medida que quienes tienen responsabilidad en la gestión de la seguridad vial no están diseñando y ejecutando estrategias efectivas para de acuerdo a la problemática existente por lo que es de notar la importancia de los programas educativos para concientizar tanto a peatones como a los conductores de vehículos de transporte público, comprobándose</p>	<p>transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán-2017 debido a que entre la dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público, existe una correlación directa o positiva significativa, dado a que el</p> <p>La dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad</p>
---	--	--	--	---	---	--	--

<p>influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán-2017.</p> <p>La dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.</p> <p>H5: La dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial, influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán-2017.</p> <p>La dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.</p> <p>H6: La dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.</p> <p>H7: La gestión de la seguridad vial influye significativamente en la dimensión calidad del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.</p> <p>H8: La gestión de la seguridad vial influye significativamente en la dimensión parque automotor del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.</p> <p>H9: La gestión de la seguridad vial influye significativamente en la</p>					<p>por 17 encuestados y "Eficiente" con un 5.6% determinado por 8 encuestados. Estos niveles representan un desafío en cuanto a la planificación de territorio físico, en los aspectos institucionales, por la cantidad de actores involucrados en la gestión, como en los niveles de gobierno, gremios y la población residente en nuestro caso Julcán por cuanto es una ciudad de la sierra Libertena del Perú, situada dentro de la provincia de Julcán en donde pues tiene una influencia masiva de circulación de vehículos de transporte público interprovincial a nivel Nacional, consiguientem</p>	<p>en general en nuestra investigación en concreto, al confirmar la influencia altamente significativa de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán 2017, sobre todo de las dimensiones de la variable independiente consideradas para obtener la percepción de los encuestados medidos mediante el instrumento aplicado . Lo señalado anteriormente es coherente con lo expresado por Ríos, A. (2012), en su artículo titulado ¿Cómo transformar el Sistema de Transporte Peruano? quién precisa que el transporte en las ciudades del Perú y en especial en la ciudad Capital, es extremadament</p>	<p>Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva altamente significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = 0.243$, con un sig (bilateral) < 0.000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0.01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H3.</p> <p>5.5. La dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial, influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán-2017, debido a que</p>	
---	--	--	--	--	--	---	--	--

<p>dimensión capacitación de los operadores del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.</p> <p>H10: La gestión de la seguridad vial influye significativamente en la dimensión seguridad y confort del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p> <p>H11: La gestión de la seguridad vial influye significativamente en la dimensión monitoreo, evaluación y control del servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.</p> <p>OBJETIVOS: Objetivo General Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p> <p>Objetivos Específicos O1: Identificar los niveles de la gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017. O2: Identificar los niveles del servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017. O3: Determinar la influencia de la dimensión Programas educativos de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p>					<p>ente abordar este tema es de vital importancia por cuanto en el Distrito de Julcán a causa de los constantes problemas de ordenamiento territorial, surge la necesidad de mejorar y regular el sistema de movilidad. Determinar e identificar los factores que dan lugar a que el desarrollo sostenible del sistema de transporte se vea mellado por la imagen negativa que hasta el momento ninguna gestión precedente haya podido lograrla en el Distrito de Julcán, es motivo del desarrollo del presente estudio de investigación, con la finalidad de aplicar dichos estudios y</p>	<p>e caótico, desordenado que se ve reflejado en la informalidad y siniestralidad insoportables y esto a la vez se traduce en el maltrato al ciudadano que a la larga viene tornándose en una norma de vida así mismo manifiesta que se deberá buscar planificar para un horizonte temporal mayor en la que juega un rol importante la innovación del modelo energético existente en nuestro país junto a un proceso de transformación del modelo de servicio de transporte terrestre peruano, en el que el peatón, el ciclista y el transporte público deben ser los elementos centrales de una planificación estratégica para el ámbito nacional,</p>	<p>entre la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público, existe una correlación directa o positiva significativa, dado que el</p> <p>La dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una</p>	
--	--	--	--	--	---	---	---	--

<p>Determinar la influencia de la dimensión Programas educativos de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p> <p>O4: Determinar la influencia de la dimensión Políticas Públicas de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán- 2017.</p> <p>Determinar la influencia de la dimensión políticas públicos locales de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p> <p>O5: Determinar la influencia de la dimensión Ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017</p> <p>Determinar la influencia de la dimensión Ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p> <p>O6: Determinar la influencia de la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán – 2017.</p> <p>Determinar la influencia de la</p>					<p>ponerlos a disposición de las autoridades como uno de las alternativas que permitan brindar eficacia y sostenibilidad en nuestro distrito.</p>	<p>regional y local de movilidad sostenible. Lo que requiere un inicio inmediato para que los costos necesarios no sean traumáticos como los que tienen hoy en día los países más desarrollados con un transporte privado más masificado y grandes volúmenes de transporte de mercancías. En cuanto a los resultados específicos, tenemos que entre la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de</p>	<p>correlación directa o positiva altamente significativa dado a coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = 0,275$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H4.</p> <p>5.6. La dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial influye, significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán-2017 debido a que entre la</p>	
--	--	--	--	--	---	---	---	--

<p>dimensión Ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 20</p>						<p>contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,247$, con un sig (bilateral) $,000$. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel $0,01$ (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H1</p>	<p>dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público, existe una correlación directa o positiva significativa,</p>	
<p>Determinar la influencia de la dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p>	<p>VARIABLE DEPENDIENTE: Servicio de transporte público</p>	<p>Calidad de servicio</p>	<p>*Desempeño de los operadores viales</p> <p>*Avances tecnológicos</p> <p>*Tarifas y costos de transporte</p>		<p>PRUEBAS DE HIPÓTESIS:</p>	<p>Con la aplicación del SPSS v23 prueba de Tau-b de Kendall se observa que entre la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, existe una correlación directa o positiva altamente significativa dado que el coeficiente de contingencia del</p>	<p>La dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva</p>	
<p>O7: Determinar la influencia de la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017</p>	<p>DEFINICIÓN CONCEPTUAL Transporte público es el servicio remunerado de transporte que se lleva a cabo por terceros formalizados como empresa o persona natural que poseen los vehículos para desarrollar el servicio.</p>		<p>*Capacidad y lugares de embarque de las unidades vehiculares</p> <p>*Cordialidad de operadores viales</p>		<p>entre la variable gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017, existe una correlación directa o positiva altamente significativa dado que el coeficiente de contingencia del</p>	<p>Este permite aceptar la primera hipótesis específica de nuestra investigación, a través de la cual se postuló tentativamente que “La dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, de igual forma nos permite dar por alcanzado el primero de nuestros objetivos específicos a</p>	<p>La dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva</p>	
<p>Determinar la influencia de la dimensión Ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 20</p>	<p>Transporte público terrestre es el servicio regulado por órganos generalmente del gobierno. En nuestro país, el ente regulador del transporte es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Borjas, G., 2013, p. 9).</p>		<p>*Servicio de transporte oportuno, rápido y seguro</p>					
<p>Determinar la influencia de la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p>	<p>DEFINICIÓN OPERACIONAL Es la medición del nivel del Servicio de transporte público a través de un cuestionario de 32 ítems y está conformada de 5 dimensiones: Calidad del servicio, Parque automotor, capacitación de los operadores, Seguridad y Confort, Monitoreo, Evaluación y Control.</p>	<p>Parque automotor</p>	<p>*Antigüedad del parque Automotor</p> <p>*Condiciones de las unidades vehiculares</p> <p>*Crecimiento del parque automotor</p> <p>*Satisfacción de demanda</p> <p>*Renovación de unidades</p>	<p>TECNICAS: La encuesta. A través de la cual se logró obtener la información necesaria en cuanto a la Gestión de la seguridad vial y el Servicio de transporte público en la Provincia de Julcán - 2017, y así lograr plantear</p>				
<p>O8: Determinar la influencia de la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p>								
<p>Determinar la influencia de la dimensión Ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial en el</p>								

<p>servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 20</p> <p>Determinar la influencia de la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p> <p>O9: Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en la dimensión calidad de servicio del servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p> <p>O10: Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en la dimensión parque automotor del servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p> <p>O11: Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en la dimensión capacitación de los operadores del servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.</p> <p>O12: Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en la dimensión seguridad y confort del servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán - 2017.</p> <p>O13: Determinar la influencia de la gestión de la seguridad vial en la dimensión monitoreo, evaluación y control del servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017.</p>	<p>ESCALA DE MEDICION:</p> <p>Ordinal de tipo Likert:</p> <p>Muy deficiente</p> <p>Deficiente</p> <p>Regular</p> <p>Bueno</p> <p>Muy bueno</p>	<p>Capacitación de operadores</p>	<p>*Contaminación ambiental</p>	<p>correctamente la problemática.</p> <p>INSTRUMENTOS:</p> <p>El cuestionario. El que fue elaborado basándose en preguntas cerradas, las que fueron aplicados a los operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Gerencia de transportes de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017; obteniéndose datos en cuanto a las dos variables en estudio: Gestión de la seguridad vial y Servicio de transporte público.</p> <p>El cuestionario que se elaboró para la variable 1: sobre Gestión de la seguridad vial, estuvo conformado por 6 dimensiones:</p>	<p>estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,294$, con un sig. (Bilateral) ,000 por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.</p>	<p>través del cual nos establecimos "Determinar la influencia de la dimensión programas educativos de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017". La influencia de esta dimensión en el servicio de transporte público se demuestra cuando ante la pregunta si la educación vial ayuda a reducir la alta tasa de accidentes de tránsito, los encuestados respondieron casi siempre con un 29.17% (42 operadores y funcionarios), a veces con un 27.08% (39 operadores y funcionarios), siempre con 23.61% (34 operadores y funcionarios) y nunca con un 20.14% (29 operadores y funcionarios).</p>	<p>altamente significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,204$, con un sig (bilateral) ,001. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H5.</p> <p>5.7. La dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial, influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán-2017 debido a que entre la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial y servicio de transporte</p>
			<p>Seguridad y confort</p>				

			<p>*Cumplimiento de la oferta publicada</p>	<p>Programas educativos, Políticas públicas locales, Ingeniería vial, Sistema de tránsito, Participación social y Normatividad, con un total de 41 ítems.</p> <p>El cuestionario elaborado para la variable 2: servicio de transporte público, estuvo conformado por 5 dimensiones: calidad del servicio, parque automotor, capacitación de los operadores, seguridad y confort, monitoreo, evaluación y control; con un total de 32 ítems.</p>		<p>En un gran porcentaje los encuestados consideran que la educación es importante para reducir la alta tasa de accidentes de tránsito lo cual es coherente con la publicación del MTC, MINEDU (2008), que tiene como objetivo principal brindar a los docentes y tutores de primaria, el uso de una nueva herramienta pedagógica que puedan dirigir a cada uno de los estudiantes en base a sus necesidades, logrando una conciencia vial, a través de diversas labores educativas que fomenten el conocimiento, desarrollar adecuadas actitudes, la soberanía y seguridad personal conectado a la seguridad vial. El segundo resultado específico, refiere que entre</p>	<p>público, existe una correlación directa o positiva significativa,</p> <p>La dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 debido a que entre la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva altamente significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau=$,</p>	
		Monitoreo, evaluación y control	<p>*Programas de evaluación vehicular</p> <p>*Monitoreo y cumplimiento del servicio</p> <p>*Base de datos</p> <p>*Multas y sanciones a conductores</p>	<p>MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS</p> <p>a)</p> <p>Estadística descriptiva, que consistió en:</p> <p>-</p>				

			<p>*Retiro de unidades informales</p> <p>*Control y supervisión vehículos menores</p> <p>*Monitoreo al cumplimiento de requisitos legales</p>	<p>Matriz de puntuaciones de las variables independiente y dependiente y sus dimensiones.</p> <p>-</p> <p>Elaboración de tablas para la distribución de frecuencias.</p> <p>-</p> <p>Gráficos estadísticos.</p> <p>b)</p> <p>Estadística inferencial que consistió en:</p> <p>-</p> <p>Para procesar y lograr los resultados estadísticos, descriptivos y obtener la constatación de las hipótesis, se utilizó el SPSS V23.</p> <p>-</p> <p>Prueba de Kolmogorov –</p>		<p>la dimensión políticas públicos locales de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,240$, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H2. Este resultado confirma la segunda hipótesis específica de nuestra investigación, mediante la cual se postuló tentativamente que "La dimensión políticas públicas locales</p>	<p>224, con un sig (bilateral) ,000. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H6.</p> <p>5.8. El nivel de la variable gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán-2017, es predominantemente Deficiente, con un 52.1% determinado por 75 encuestados de un total de 144, seguido del nivel Regular, con un 29.2% determinado por 42 encuestados, Muy deficiente con un 9.7% determinado por 14 encuestados y Eficiente con un 9.0% determinado por 13 encuestados.</p>	
--	--	--	---	--	--	---	--	--

				Smirnov; para la muestra que compara la función acumulada observada de: gestión de la seguridad vial y servicio de transporte público; el nivel de significancia fue del 5%,		de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017", de igual forma permite dar por alcanzado el segundo de los objetivos específicos, a través del cual se propuso "Determinar la influencia de la dimensión políticas públicas locales de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017". Frente a este resultado materializado con las respuestas respecto a si las políticas públicas se implementan con participación de instituciones, organizaciones y población en general, respondieron a veces con un	El nivel de la variable gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantemente "Deficiente" con un 52.1% determinado por 75 encuestados de un total de 144 seguido del nivel "Regular" con un 29.2% determinado por 42 encuestados; "Muy deficiente" con un 9.7% determinado por 14 encuestados y "Eficiente" con un 9.0% determinado por 13 encuestados. 5.9. El nivel de la variable servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán-2017, es predominantem	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

						<p>43.75% (63 operadores y funcionarios), casi siempre con un 27.08% (39 operadores y funcionarios), nunca con 21.53% (31 operadores y funcionarios) y siempre con un 7.64% (11 operadores y funcionarios), por lo que debe preocuparnos que las autoridades locales no ejerzan de manera responsable las funciones respecto a este importante tema de la seguridad vial y el servicio de transporte público por lo que traemos a colación a García, M (2014). Con su conclusión de que la seguridad vial y el transporte público se han convertido en una problemática global y que involucra al mundo en su totalidad. Un asunto de gran importancia y</p>	<p>ente Deficiente, con un 52.8% determinado por 76 encuestados de un total de 144, seguido del nivel Regular, con un 29.9% determinado por 43 encuestados, Muy Deficiente con un 11.7% determinado por 17 encuestados y Eficiente con un 5.6% determinado por 8 encuestados.</p> <p>El nivel de la variable servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Jalcán -2017, es predominantemente "Deficiente" con un 52.8% determinado por 76 encuestados de un total de 144 seguido del nivel "Regular" con un 29.9% determinado</p>
--	--	--	--	--	--	--	---

					<p>que reviste cierta complejidad, es la administración del transporte y el servicio que éste brinda, por ello la competencia de los mismos debería abarcar a varias instituciones y no a una sola. El tercer resultado específico es que entre la dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,243$, con un sig (bilateral) $,000$. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel $0,01$</p>	<p>por 43 encuestados; "Muy deficiente" con un 11.7% determinado por 17 encuestados y "Eficiente" con un 5.6% determinado por 8 encuestados</p>	
--	--	--	--	--	---	---	--

						<p>(bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H3. .A través de este resultado se acepta la tercera hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que “La dimensión ingeniería vial de la gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”, y también permite dar por logrado el tercero de los objetivos específicos a través del cual se propuso “Determinar la influencia de la dimensión Ingeniería vial de la Gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017” En este contexto ante</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

						<p>las preguntas si la red vial se encuentra dotada de infraestructura y equipamiento adecuado, respondieron a veces con un 36.11% (52 operadores y funcionarios), nunca con un 34.72% (50 operadores y funcionarios), casi siempre con un 23.61% (34 operadores y funcionarios) y siempre con un 5.56% (8 operadores y funcionarios). De allí que sea necesaria tener en cuenta el diseño, la planificación y la implementación de obras viales considerando los recursos para su mantenimiento, las necesidades de los usuarios para movilizarse en la red vial, sobre todo niños, niñas, adolescente y adultos con discapacidad. El cuarto resultado específico es que entre la</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

						<p>dimensión sistema de tránsito de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba τ de Kendall es $\tau = 0,275$, con un sig (bilateral) $< 0,000$. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel $0,01$ (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H4. A través de este resultado se acepta la cuarta hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que "La dimensión sistema de tránsito de la gestión de la</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

						<p>seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017", y también permite dar por logrado el cuarto de los objetivos específicos a través del cual se propuso "Determinar la influencia de la dimensión de tránsito de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017", siendo contundente la respuesta obtenida respecto a si el sistema de transporte responde a las necesidades de los usuarios del sistema de tránsito., respondieron a veces con un 54.17% (68 operadores y funcionarios), casi siempre con un 23.61%</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

						<p>(34 operadores y funcionarios), nunca con un 13.89% (20 operadores y funcionarios) y siempre con un 8.33% (12 operadores y funcionarios). Y si se mejora la normatividad y se aplica en el sistema de tránsito, respondieron a veces con un 41.67% (60 operadores y funcionarios), nunca con un 34.03% (49 operadores y funcionarios), casi siempre con un 20.83% (30 operadores y funcionarios) y siempre con un 3.47% (5 operadores y funcionarios), por lo que se debe poner énfasis en la responsabilidad nacional del Ministerio de transportes y comunicaciones y del Consejo Nacional de Seguridad Vial, las Direcciones de transportes regionales y los locales dependientes</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

						<p>de los gobiernos regionales y locales cuya función consiste en enunciar y desarrollar estrategias de emergencia dirigidos a rescatar personas heridas y víctimas.</p> <p>El quinto resultado específico es que entre la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Juliaca -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau_b de Kendall es $\tau = ,204$, con un sig (bilateral) ,001. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel 0,01 (bilateral), por lo</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

						<p>que se acepta la hipótesis específica H5. A través de este resultado se acepta la quinta hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que "La dimensión Participación social de la Gestión de la seguridad vial influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017", y también permite dar por logrado el quinto de los objetivos específicos a través del cual se propuso "Determinar la influencia de la dimensión participación social de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017 por lo que se debe considerar</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

						<p>la respuesta obtenida respecto a si se fomenta la participación social en los planes de seguridad vial, respondieron a veces con un 57.64% (83 operadores y funcionarios), nunca con un 24.31% (35 operadores y funcionarios), casi siempre con un 13.89% (20 operadores y funcionarios) y siempre con un 4.17% (6 operadores y funcionarios) y también que la seguridad vial no es obligación de los que tengan relación directa a los accidentes de tránsito, sino que nos involucra a todos; es decir, peatones, choferes, autoridades de los diferentes campos: educación, salud, etc. (Guzmán, 2014, p. 2). El sexto resultado específico es</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

						<p>que entre la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial y el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, existe una correlación directa o positiva significativa dado a que el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba $\tau = 0,224$, con un sig (bilateral) $< 0,000$. Esto muestra que existe una relación directa y significativa al nivel $0,01$ (bilateral), por lo que se acepta la hipótesis específica H6. A través de este resultado se acepta la sexta hipótesis específica de nuestra investigación, postulándose tentativamente que "La dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

						<p>influye significativamente en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017", y también permite dar por logrado el sexto de los objetivos específicos a través del cual se propuso "Determinar la influencia de la dimensión normatividad de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, llamando la atención o alertándonos la respuesta obtenida respecto a si se mejora la normatividad y se aplica en el sistema de tránsito, respondieron a veces con un 41.67% (60 operadores y funcionarios), nunca con un 34.03% (49 operadores y funcionarios), casi siempre</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

						<p>con un 20.83% (30 operadores y funcionarios) y siempre con un 3.47% (5 operadores y funcionarios). Por ello nuestras autoridades deben tener en cuenta que gestión de Seguridad Vial es el conjunto de acciones y procesos para garantizar un buen funcionamiento del tráfico, por medio de reglamentos, disposiciones y leyes; así como de toda una normativa dirigida a transeúntes, pasajeros y choferes, para lograr el uso correcto de la vía pública y evitar los accidentes de tránsito. (Montalván, 2013, p.13).</p> <p>Para finalizar, respecto al nivel de la variable gestión de la seguridad vial en la Municipalidad Provincial de</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

						<p>Julcán -2017, es predominantem ente "Deficiente" con un 52.1% determinado por 75 encuestados de un total de 144 seguido del nivel "Regular" con un 29.2% determinado por 42 encuestados; "Muy deficiente" con un 9.7% determinado por 14 encuestados y "Eficiente" con un 9.0% determinado por 13 encuestados y que el nivel de la variable servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017, es predominantem ente "Deficiente" con un 52.8% determinado por 76 encuestados de un total de 144 seguido del nivel "Regular" con un 29.9% determinado por 43 encuestados; "Muy deficiente" con un 9.8% determinado por 17 encuestados y "Eficiente" con</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

						<p>un 5.6% determinado por 8 encuestados. Estos niveles representan un desafío en cuanto a la planificación de territorio físico, en los aspectos institucionales, por la cantidad de actores involucrados en la gestión, como en los niveles de gobierno, gremios y la población residente en nuestro caso. Julcán por cuanto es una ciudad de la sierra Libertaria del Perú, situada dentro de la provincia de Julcán en donde pues tiene una influencia masiva de circulación de vehículos de transporte público interprovincial a nivel Nacional, consiguientemente abordar este tema es de vital importancia por cuanto en el Distrito de Julcán a causa de los constantes</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

						<p>problemas de ordenamiento territorial, surge la necesidad de mejorar y regular el sistema de movilidad. Determinar e identificar los factores que dan lugar a que el desarrollo sostenible del sistema de transporte se vea mellado por la imagen negativa que hasta el momento ninguna gestión precedente haya podido lograrla en el Distrito de Julcán, es motivo del desarrollo del presente estudio de investigación, con la finalidad de aplicar dichos estudios y ponerlos a disposición de las autoridades como uno de las alternativas que permitan brindar eficacia y sostenibilidad en nuestro distrito.</p>		
--	--	--	--	--	--	---	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--

ANEXO N° 10 Panel Fotográfico

