



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA

Gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador
beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del
Santa, 2023

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Vasquez Miranda, Makiver Noe (orcid.org/0009-0001-6351-7053)

ASESORES:

Dr. Álvarez Carrillo, Nicolás (orcid.org/0000-0002-9794-0423)

Dr. Ruiz Gómez, Andrés Alberto (orcid.org/0000-0003-0817-0875)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

CHIMBOTE – PERÚ

2023

DEDICATORIA

A mis padres, al Doctor Emilio J. Vásquez Bolaños y Olivia L. Miranda Liñán, quienes, con su esfuerzo y sacrificio, son un ejemplo y fuente de inspiración para alcanzar el éxito de superación en mis estudios.

A mis hermanos: Mg. Rusby Vásquez M. y Jamed V. M. por comprenderme y brindarme el apoyo constante para cumplir mis metas trazadas.

Vasquez Miranda

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por darme, sabiduría, fortaleza y salud.

Agradecer a mi familia, por sus consejos, motivación y apoyo para lograr cada propósito y meta que me propongo.

Y así mismo, agradecer al Dr. Nicolás Álvarez Carrillo quien me brindó una orientación permanente para el desarrollo del presente proyecto profesional, de la misma manera al Dr. Andrés Alberto Ruiz Gómez quien con su asesoramiento se pudo lograr los objetivos trazados

Vasquez Miranda

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad de los Asesores

Nosotros, ALVAREZ CARRILLO NICOLAS, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHIMBOTE, asesores de Tesis titulada: "Gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023", cuyo autor es VASQUEZ MIRANDA MAKIVER NOE, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 16.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

Hemos revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumimos la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual nos sometemos a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

CHIMBOTE, 01 de Setiembre del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ALVAREZ CARRILLO NICOLAS DNI: 32736800 ORCID: 0000-0002-9794-0423	Firmado electrónicamente por: NALAVAREZ el 01- 09-2023 13:56:15
RUIZ GOMEZ ANDRES ALBERTO DNI: 18170917 ORCID: 0000-0003-0817-0875	Firmado electrónicamente por: ARUIZ el 01-09-2023 13:47:20

Código documento Trilce: TRI - 0650563



DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DEL AUTOR



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, VASQUEZ MIRANDA MAKIVER NOE estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO del programa de MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHIMBOTE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa,2023", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de la información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Nombres y Apellidos	Firma
VASQUEZ MIRANDA MAKIVER NOE DNI: 72910436 ORCID: 0009-0001-6351-7053	Firmado electrónicamente por: MVASQUEZMI el 02- 09-2023 01:19:59

Código documento Trilce: INV - 1274692



Índice de contenidos

CARÁTULA	i
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR	iv
DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DEL AUTOR	v
Índice de contenidos	vi
Índice de tablas	vii
Índice de figuras	viii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	10
3.1. Tipo y diseño de investigación	10
3.2. Variables y operacionalización.	11
3.3. Población, muestra y muestreo.	12
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	13
3.5. Procedimientos	14
3.6. Método de análisis de los datos	14
3.7. Aspectos éticos	14
IV. RESULTADOS	15
4.1. Resultados	15
V. DISCUSIÓN	23
VI. CONCLUSIONES	28
VII. RECOMENDACIONES	30
REFERENCIAS	31
ANEXOS	

Índice de tablas

	Pág.
Tabla 1 Prueba de normalidad de Kolmogórov-Smirnov	15
Tabla 2 Correlación de Spearman de la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023	17
Tabla 3 Correlación de Spearman de la planificación y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023	18
Tabla 4 Correlación de Spearman de la inversión y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023	19
Tabla 5 Correlación de Spearman de la conservación vial y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023	20
Tabla 6 Distribución de frecuencias del nivel de gestión de infraestructura vial tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023	21
Tabla 7 Distribución de frecuencias del nivel de la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa,2023	22

Índice de figuras

	Pág.
Figura 1 Prueba de normalidad.	16
Figura 2 Diagrama de dispersión de la Correlación de Spearman de la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023	17
Figura 3 Diagrama de dispersión de la Correlación de Spearman de la planificación y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023	18
Figura 4 Diagrama de dispersión de la Correlación de Spearman de la inversión y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023	19
Figura 5 Diagrama de dispersión de la Correlación de Spearman de la conservación vial y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023	20
Figura 6 Distribución de frecuencias del nivel de gestión de infraestructura vial tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023	21
Figura 7 Distribución de frecuencias del nivel de la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa,2023	22

RESUMEN

Este trabajo de investigación tuvo como objetivo determinar la relación que existe entre la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023, se trabajó en una muestra de 80 jefes de familias, La metodología empleada fue cuantitativa, el diseño utilizado fue el correlacional, se utilizó la encuesta y dos cuestionarios de preguntas cerradas. La confiabilidad se determinó en cada instrumento por medio de la prueba Alfa de Cronbach ($\alpha_1 = 0,82$ infraestructura vial y $\alpha_2 = 0,80$ calidad de vida), Los datos se analizaron con la prueba de Spearman y para el procedimiento estadístico el Excel y SPSS. Luego de discutir los datos, se obtuvieron como conclusiones: Si existe correlación baja indirecta, entre la gestión de infraestructura vial y calidad de vida ($\rho = -0,350$), pero significativa ($p=0,001 < \alpha=0,05$), debido a que la gestión de infraestructura vial a pesar de encontrarse en un nivel regular en su estado de planificación, inversión, y conservación vial, no satisface y no generan un impacto positivo en la calidad de vida, siendo no adecuada. El 75% de pobladores manifiestan que hay un nivel regular en la gestión de infraestructura vial, un 22.5% perciben un nivel adecuado y un 2.5% perciben inadecuado la gestión vial, esto porque presenta una baja conservación de las vías perjudicando la circulación peatonal y vehicular.

Palabras clave: planificación, inversión, conservación vial, condición ambiental.
condición económica

ABSTRACT

The objective of this research work was to determine the relationship that exists between the management of road infrastructure and the quality of life of the resident benefiting from the section San Carlos, Vinzos - Province of Santa, 2023, working in a sample of 80 heads of families, the methodology used was quantitative, the design used was correlational, the survey and two questionnaires with closed questions were used. Reliability was determined in each instrument by means of Cronbach's Alpha test ($\alpha_1 = 0,82$ road infrastructure and $\alpha_2 = 0,80$ quality of life), the data was analyzed with the Spearman test and for the statistical procedure, Excel and SPSS. After discussing the data, the following conclusions were obtained: If there is a low indirect correlation between road infrastructure management and quality of life ($\rho = -0.350$), but significant ($p = 0.001 < \alpha = 0.05$), because road infrastructure management despite being in a regular level in their state of planning, investment, and road conversation, does not satisfy and does not generate a positive impact on the quality of life, being inadequate. 75% of residents state that there is a regular level in the management of road infrastructure, 22.5% perceive an adequate level and 2.5% perceive road management as inadequate, this because it presents a low conservation of roads, harming pedestrian and vehicular circulation.

Keywords: planning, investment, road maintenance, environmental condition. economic condition

I. INTRODUCCIÓN

La infraestructura vial es de gran importancia en todo el ámbito territorial para un país, siendo para los gobiernos obras de gran envergadura; sin embargo, durante los últimos años la falta de preocupación de los gobernantes ha generado un déficit en las infraestructuras viales no permitiendo un incremento o satisfacción de su bienestar y el progreso mónico.

Serrano y García (2017) refieren que las inversiones públicas en España han sufrido crisis económicas, disminuyendo proyectos viales y aminorando la inversión expansiva, dificultando alternativas de reemplazo en los propósitos de construcción vial.; Así mismo, las obras de comunicación en México simboliza un activo primordial, demanda una gestión oportuna de los gastos beneficiosos que accedan proteger en buenas condiciones los servicios básicos y que el servicio ofrecido sea el más óptimo; debido a los efectos del cambio climático en México han generado daños a las infraestructuras habiendo: destrucción de cunetas, destrucción de alcantarillas, pavimentos perdidos y destrucción de obras de drenaje menores (AMIVTAC, 2018); sin embargo en Ecuador el MTC (2014) señala que ha notado una mejoría en su instalaciones, cubiertas y eficacia de vías, pero aún padecen de una apropiada precaución, requiriendo una mejora en la gestión por parte de sus gobernantes para disminuir la desconformidad por parte de sus ciudadanos, el cual con una buena señalización, eliminación de obstáculos, mejora de bermas, y otras actualizaciones en las Infraestructuras viales mejoraran los estilos de vida de y un mejor transporte en sus tramos viales.

En el Perú, Gonzalo (2020) señala que uno de los problemas más relevantes es en épocas de lluvias, como consecuencia se produce huaicos, deslizamiento, desbordes que ocasionan daños a las carreteras, limitando al transporte de alimentos, traslado de personas, entre otras actividades; así mismo, Rojas (2018) indica que en el Perú las redes viales el 85 % esta asfaltada, el 8% sin asfalto y no existe información en un 7%; aun cuando, el 55% en condiciones de uso es bueno, teniendo la necesidad de realizar los mantenimientos de las vías en los tramos donde el deterioro esta propenso a los climas extremos de sus regiones. En Lima y Callao, se reportaron puntos críticos dentro de su infraestructura vial; las pistas presentan baches y grietas en un

53%, el 46% carecía de cruces peatonales o no eran visibles, el 81% no cuentan con rampas, no existían semáforos en un 50% y que el 17% no se encontraban en buen estado ; el cual es un peligro inminente a las infracciones viales y accidentes de las cuales pone en riesgo la vida humana (El Comercio, 2018).

En el distrito de Chimbote, La Red de Salud Pacífico Norte y la Defensoría del Pueblo realizaron una supervisión conjunta en la infraestructura vial de la Avenida Camino Real en el cual indican que la población tiene derecho a contar con una vida y un ambiente purificado, constatando que el estado de la vía produce una gran cantidad de polvo afectando la salud de los moradores; por lo cual sugirieron al alcalde darle solución a este problema el cual afecta el derecho al libre tránsito, salud , seguridad y genera molestia y preocupación entre la ciudadanía (Defensoría del Pueblo, 2017); así mismo, durante esta última lluvia en Chimbote en el mes de Marzo del 2023, ha ocurrido huaycos que dejaron incomunicado a más de 25 mil habitantes desde los tramos de Santa a Sihuas, debido a las carreteras están destruidas y con rocas que no permiten un pase por más de 15 kilómetros (RPP, 2023).

De continuar con esta situación, como país nos encontramos con carreteras pavimentadas en menor proporción, altos porcentajes de carreteras no cuentan mantenimiento vial, generando una problemática en la salud, molestia y preocupación ciudadana. Por lo que, se formula la siguiente interrogante de investigación ¿Qué relación existe entre la Gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023?

El presente estudio se justifica de acuerdo a los criterios de conveniencia, relevancia social y de utilidad metodológica. Por conveniencia, la indagación de datos existentes sobre la gestión de Infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado. Cuyos resultados recogidos servirán a los representantes del Gobierno local, Gobierno Regional y Gobierno Nacional implementar una mejora en la Gestión de infraestructura vial y generar obra vial de mayor impacto. Por su relevancia social los grandes beneficiados serán los

pobladores del tramo San Carlos, Vinzos; porque de acuerdo a los resultados obtenidos del cuestionario aplicado a la población, nos permitirá buscar soluciones que disminuyan su disconformidad, problemas de salud, malestar y preocupación del poblador beneficiado. Metodológicamente, este estudio de investigación dará un aporte para ser replicados en otros aportes investigativos con los dos cuestionarios, de los cuales su validación y su confiabilidad se realizaron por expertos.

De nuestros objetivos de investigación, tenemos como objetivo general: Determinar la relación que existe entre la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023; como objetivos específicos descriptivos, tenemos: Describir el nivel de gestión de infraestructura vial y describir el nivel de calidad de vida del poblador beneficiado. Y, de los objetivos descriptivos correlacionales, se tiene: Determinar la relación que existe entre la planificación y la calidad de vida del poblador beneficiado; Determinar la relación que existe entre la inversión y la calidad de vida del poblador beneficiado; determinar la relación que existe entre conservación vial y la calidad de vida del poblador beneficiado.

De las hipótesis de investigación, planteamos como hipótesis general: Hi Existe relación significativa entre la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023. Y, de las hipótesis específicas correlacionales, tenemos: Hi1 Existe relación significativa entre planificación y calidad de vida del poblador beneficiado; Hi2 Existe relación significativa entre la inversión y calidad de vida del poblador beneficiado; Hi3 Existe relación significativa entre conservación vial y calidad de vida del poblador beneficiado.

II. MARCO TEÓRICO

En concordancia a estudios precedentes examinadas con relación a nuestra variable de estudios, en el marco nacional tenemos a Delgado (2020), cuyo objetivo fue comprobar la compatibilidad de la construcción vial del Nuevo Lima - Barranca en el bienestar poblacional, con una muestra de 135 jefes de hogar, con una metodología cuantitativa y un diseño de investigación descriptivo correlacional. Obteniendo como conclusión la existencia significativamente de la gestión y el bienestar poblacional beneficiaria, en el cual el 56% percibe un incremento en su bienestar de vida, el 31% percibe regular mejora, el 13% no percibe mejorar en su bienestar de vida y con respecto a la infraestructura vial en una 50% es adecuado, el 32 % regular y el 18% inadecuado de acuerdo a la encuesta realizada a la población.

En su estudio de investigación, Arévalo (2022), su objetivo fue comprobar la incidencia en la construcción de servicios básicos en el bienestar poblacional. Trabajando con una muestra de 63 jefes de familia, con una método cuantitativa y un diseño descriptivo correlacional. Concluyendo que en un 20 % hay relación significativa.

Rojas (2018), en su estudio de investigación su objetivo fue comprobar la incidencia de la gestión de preservación vial en el bienestar del usuario en la carretera Shapaja-Chazuta, 2018, se determinó una muestra de 67 pobladores, con una metodología cuantitativa y un diseño de investigación descriptivo correlacional, utilidad instrumento cuestionario. concluyó que no se realiza una adecuada conservación de las vías por parte de las autoridades; siendo percibido por los pobladores de manera negativa

Rosales (2016), en su estudio de investigación, su objetivo fue comprobar la administración de servicios viales y su repercusión en la Región Piura, la información obtenido mediante una ficha de observación, implementando la metodología de investigación bibliográfica o documental, cualitativa, quien concluye que los proyectos viales en la región de Piura serán beneficiosas, permitiendo poder acceder a las diferentes centros poblados, el acceso a sus estudiantes a una mejor educación, mayor acceso a puestos de

trabajos y ingresos económicos para sus habitantes y una mejor condición de salud.

Sobre la variable Gestión vial, Miranda (2020) en su trabajo de investigación cuya finalidad fue comprobar el vínculo de la vial rural y la seguridad vial, trabajando en una muestra de 50 trabajadores, con un enfoque a no experimental y transversal descriptiva correlacional, Concluyendo que, si existe relación, siendo estos de manera positiva para la población.

Figuerola et al. (2018), en su trabajo de investigación cuya finalidad fue analizar el nuevo enfoque de las estrategias de la administración vial el Perú, se recogió la indagación de documentos y por medio de entrevistas, la técnicas empleada es enfoque cualitativo descriptivo, quien concluyó que durante los estudios preliminares los proyectos de infraestructura deben integrar una necesidad que cumple con una visión proyectada; orientada al mejoramiento del capital humano, mercado laboral y al cierre de brechas de infraestructura y servicios sociales.

Herrera (2022), en su trabajo de investigación cuya finalidad fue comprobar la repercusión de la gestión de proyectos viales en un Gobierno Regional, Perú, la técnicas empleada es enfoque cualitativo descriptivo causa, quien concluyó que implementando una buena gestión de los planes ayudarán a mejorar la ejecución de las obras del gobierno regional.

A nivel internacional, Tapia (2016) en el trabajo de investigación, cuya finalidad fue realizar la apreciación posterior de la aplicación del plan de preservación de las vías por Resultados, la información se recogió mediante una ficha de observación, implementando la metodología de investigación bibliográfica o documental, cualitativa, quien concluye que contar con una buena gestión de conservación vial de la Red Estatal, con la finalidad de tomar las acciones necesarias, para evitar gastos innecesarios, así mismo brindar vías de buena calidad, mejorando la seguridad de las vías y la población”.

De las definiciones conceptuales para nuestras variables de estudio, tenemos a Solminihac et al. (2018, p.48), quien considera que la administración de la infraestructura vial es una especialidad de la ingeniería civil que admite planificar, invertir y mantener las vías en buen estado hasta para cumplir su fin útil, perfeccionando el uso de los patrimonios utilizables. Al respecto el MTC (2016, p.3) señala que el sistema de administración vial es un proceso que favorece a las entidades de los gobiernos, en el cual constituye una serie de acciones para proyectar la inversión de vías, obras de arte, seguridad vial; verificar la ejecución de las obras; así mismo Cruz (2010) señala que La gestión de infraestructura vial está orientado a que las vías se encuentren en estados óptimos para la circulación del tránsito vehicular y peatonal, que los recursos deben ser invertidos durante la etapa de post inversión para mantener obras en buen estado y con inversiones a menor proporción.

Así mismo el Ministerio de transporte y obras públicas (2014), define que es la gerencia de los Servicios viales, la que incluye las funciones de planificar, ejecutar y conservar la infraestructura vial terrestre, por lo que Adey (2018), nos indica que la infraestructura vial es de gran importancia, que por su naturaleza estas sufren por el tiempo o por su uso un desgaste y desvalorización de su valor; siendo de gran importancia gestionar activos para reducir su valor y así mismo gestionar su mantenimiento, reparación y rehabilitación en función de los datos sobre el estado existente, el riesgo de su uso, los costos del ciclo de vida y la edad con criterios que deben reflejar las necesidades de los usuarios y las condiciones reales relacionadas con los activos.

Las teorías que fundamentan nuestras dimensiones de nuestra variable Gestión de infraestructura vial, según el MTC (2016) tiene como dimensión la Planificación a fin de valorar la utilidad de efectuar un proyecto de inversión estatal, con la finalidad de verificar si las gestiones realizadas son socialmente rentable, sostenible y compatible con las propuestas enumeradas por los gobiernos en obras públicas de envergaduras; (p. 3). por su parte el MEF (2015) cita como dimensión la Inversión, precisando como un conjunto de acciones, procesos, reglamentos que garantizan obras de calidad de inversión, así mismo el Ministerio de Transporte y Comunicación (2016, p.2) señala que es una etapa

en donde se elaboran los estudios definitivos, los diseños de acuerdo al Reglamento Nacional teniendo en consideración la velocidad, tráfico, zona geográfica, seguridad vial y otros; por su parte, Solminihac et al. (2018, p.49) se enfoca en los procesos constructivos y la inspección del acabado y su proceso adecuado de la obra. Por otro lado, (Moreno et al., 2018) menciona como dimensión la Conservación Vial definiendo como trabajo constante de carácter provisorio y planeado para custodiar las obras que se encuentran propensas a diferentes tipos de climas, usos que pueden afectar su vida útil uso; según Solminihac et al. (2018, p.291) señala que el mantenimiento vial tiene la finalidad de rescatar o perfeccionar el estado de la construcción vial y extender su duración de prestación; por su parte el Ministerio de Transporte y Comunicación (2013) menciona que la conservación vial está encaminado en la conservación del propiedad vial, la prevención y disminución de catástrofes que perjudiquen la infraestructura, indicando dos tipos de mantenimientos: rutinarios y periódicos; definiendo los mantenimiento rutinarios como una acción inmediata que se realiza diariamente durante todo el tramo ve las vías para permitir un circulación vial placentera ; y el mantenimiento periódico como una actividad más de especialidad que permite rescatar las vías conforme a sus características iniciales, pudiendo durar meses hasta años. De las teorías descritas, la investigación recolecta la información sostenidas por Solminihac et al. y, la dimensión conservación vial sostenido por el Ministerio de Transporte y Comunicación.

Con respecto a la variable Calidad de Vida, según Salas & Garzón (2013, p. 4) es definida como una sensación de las personas o individuos que satisfacen las carencias y tienen oportunidades para alcanzar una mejor vida; así mismo Teoli D (2023) define en saciar sus carestías a nivel físico, psicológica, social, de actividades y material; por otro lado, Eurostat (2023, p. 1) señala que el bienestar de un individuo está orientado en la apreciación de una persona que están expuestos a varios factores médicos o no médicos, tanto en lo físico, mental o emocional y social; por lo cual la percepción está enfocada a la salud y el felicidad; Ardilla (2017), defina la calidad de vida: como un estado de complacencia, procedente de la actuación del potencial de la individuo.

También Urzúa & Caqueo (2012) define como la tranquilidad de la persona o su desconformidad en donde se encuentran; así mismo Fallowfield (2015) señala que el bienestar de un individuo es una impresión omnipresente que tiene diferentes definiciones filosóficas, políticas y relacionadas con la salud. Incluye el bienestar físico, funcional, social y emocional de un individuo.

Además, Allardt (2016, p. 101) analiza la calidad de vida en dos escenarios de objetivas y subjetivas. Considerando cuatro aspectos: Material, No material, satisfacción y felicidad; por su parte Nuvolati (2022) analiza en cinco dominios siendo la primera a aspecto material colectivo referidos a los la salud, la asistencia social, la educación obligatoria y el comercio; la segunda aspectos materiales individuales, relacionado a lo personal y familiar; el tercer dominio relacionado a lo material no colectivo referido a la diversión y deporte; el cuarto aspectos no materiales relacionadas con las relaciones interpersonales privadas, las relaciones con la familia, las relaciones con los amigos, la cooperación pobladora, el alcanzar a la investigación y por ultimo el aspecto general, relacionado con las particularidades del paisaje y el clima y las características del patrimonio histórico y arquitectónico del espacio objeto de análisis. Por otro lado, Mendes (2019), relaciona a la calidad de vida en diferentes aspectos: contaminación, vivienda, desempleo, delincuencia, comercio y servicios, movilidad, power shopping, patrimonio y clima.

Desde una perspectiva urbana la calidad de vida es relacionada por Rojas (2011) como la dificultad de la población de poder acceder a los servicios básicos, no contar con los servicios público, sin áreas verdes, zonas insalubres y lo mas importantes poder contar con el acceso a las vías de comunicación, siendo estos problemas de interés público, así mismo Ponce (2018) se refiera a la calidad de vida como una sensación atractiva dentro de su espacio donde reside y opera, en el cual están vinculados al grado de agrado y percepción en su zona como saludable, seguro y placentero visualmente.

De la dimensión de la variable Calidad de vida según Delfin & Martins (2020, p 15) engloba en sus teorías las descritas anteriormente referente a la calidad de vida en 4 dominios siendo estas condiciones: ambientales, materiales, económicas y Sociedad.

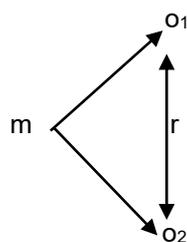
De la dimensión Condiciones Ambientales Delfin & Martins (2020, p 15), está referida al bienestar de un individuo de acuerdo al lugar en donde se encuentre siendo esto al acceso a un ambiente natural, contar con el aire puro, contar con una disponibilidad hídrica, contar con áreas verdes. Así mismo tenemos a la OMS (2019) señala que la salud ambiental está vinculado con los factores físicos: aspectos como el clima, la irradiación, el ruido, los olores; Factores químicos: aire, agua, alimentos; y biológicos: encuentran animales, plantas y microorganismos; Como segunda dimensión tenemos las Condiciones materiales colectivas, relacionada con la población a poder contar con los servicios, una educación, una salud, los medios de transporte y contar con un comercio constante; así mismo indicador tenemos Condiciones económicas el cual es donde se evalúa la economía de la población, tanto en sus ingresos como egresos; y finalmente, el indicador Sociedad esta relacionadas con la participación de la ciudadana en los eventos sociales de se presentan durante las reuniones públicas.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

La investigación fue de enfoque positivista, de acuerdo a Park et al. (2020, p. 690) el enfoque positivista afirma que los hechos reales pueden observarse empíricamente y explicarse con análisis lógico y por otro lado Salazar et al. (2017) que la noción resulta de lo visible y son posibles de control y conteo; y siendo de tipo básico, transeccional y cuantitativo, que de acuerdo a Creswell (2018) la investigación cuantitativa nos permite analizar la información a través de datos numéricos.

El diseño de investigación utilizado fue correlacional simple y bivariado porque se pretende determinar el nivel de asociación de las variables Gestión de infraestructura vial y calidad de vida. Este diseño es sostenido por Carpintero (2017) quien considera que nos permitirá determinar la relación que existe en dos variables. El esquema para este diseño, es:



Donde:

m: jefes de familia

O1: Gestión de infraestructura vial

O2: Calidad de vida

r: relación entre las variables

3.2. Variables y operacionalización.

3.2.1. Definiciones de las variables:

V₁: Gestión de infraestructura vial

Definición conceptual. – Es una especialidad de la ingeniería civil que permite planificar, invertir y mantener las vías en buen estado hasta para cumplir su fin útil, perfeccionando el uso de los patrimonios utilizables. (Solminihaç et al. 2018, p.48).

Definición operacional. – Son las acciones que realizan los actores gubernamentales comprendiendo las funciones de planificar, invertir y conservar la infraestructura vial terrestre, abarcando distintos tipos de acciones de las cuales permitirán que las obras ejecutadas tengan una funcionalidad y los recursos invertidos sean lo óptimos; los cuáles se aplicarán mediante un cuestionario de preguntas cerradas.

V₂: Calidad de Vida

Definición conceptual. – se define como una sensación de parte de las personas que satisfacen las carencias y tienen oportunidades para alcanzar una mejor vida (Salas & Garzón (2013, p. 4).

Definición operacional. – Comprende la satisfacción de las personas por el hábitat principal del hombre que lo rodea, de los cuales son evaluadas en condiciones ambientales, materiales, económicas y sociales; los cuáles se aplicarán mediante una encuesta.

3.3. Población, muestra y muestreo.

3.3.1. Población

La población son un grupo de habitantes que se encuentran en una determinada área u ocupación de los cuales coinciden con ciertas características (Hernández et al., 2014); así mismo, Majid (2018) señala que es un grupo de individuos, en donde se desea realizar un estudio en específico. En población utilizada fue, los pobladores del centro poblado de San Carlos y Vinzos, de la Provincia del Santa, constituida por N = 100 jefes de familias que se encuentran colindantes a la infraestructura vial.

3.3.2. Muestra

Pequeño grupo de individuos representativos de una población general, el cual nos permite determinar o estudiar una investigación.

Muestra utilizada es probabilística, se realizó el cálculo mediante fórmula, el cual nos dio por resultado de una muestra n=80 jefes de familias colindantes a la infraestructura vial.

3.3.3. Muestreo

Es el proceso de clasificación de los integrantes que constituyen la muestra. El muestreo fue aleatorio por medio de una tómbola o sorteo, el cual es definido por las muestras probabilísticas, en donde (Hernández et al., 2014) la población tiene la misma capacidad de ser elección.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La información recogida para la investigación, se utilizó la encuesta, en donde Check & Schutt (2012, p. 160) señala que es reunir información aplicada a un pequeño grupo de individuos un cuestionario de preguntas.

Así mismo, se aplicó el cuestionario de preguntas del tipo Escala de Likert (Totalmente de acuerdo 5, De acuerdo 4, Indiferente 3, En desacuerdo 2, Totalmente en desacuerdo 1), según Gomes (2018) los cuestionarios de preguntas cerradas son preguntas establecidas con alternativas de respuesta delimitadas. El cuestionario de la variable independiente consigna de 25 preguntas y el segundo cuestionario de la variable dependientes consiga de 18 preguntas.

Para dar validez al instrumento, esta se realizó por medio de juicio de expertos siendo estos tres validadores, según Robles & Rojas (2018) los instrumentos antes de ser aplicadas deben ser revisas, consultados por expertos (p. 7). Los validadores son profesionales con el grado de Magister en Gestión pública.

Por lo cual se realizó la confiabilidad de los cuestionarios, según Kerlinger (2002) ayuda a los instrumentos sean confiables y coherentes para su aplicación. Para dar mayor realce y nuestro instrumento sea confiable, se utilizó el método de Alfa de Cronbach, en el cual se tiene que realizar una pequeña muestra piloto, el cual consta de 15 pobladores del tramo San Carlos - Vinzos. Luego del tratamiento se tiene que el instrumento de la variable 1 es muy bueno ($\alpha_1=0,82$) y el instrumento de la variable 2 es muy bueno ($\alpha_2=0,80$), por lo cual dichos instrumentos tienen una confiabilidad muy buena y deben ser aplicados para obtener sus resultados confiables.

3.5. Procedimientos

La información recogida para la investigación, fue mediante la elaboración de instrumentos para las dos variables de investigación, posterior a ello se dio la validez de los instrumentos por el juicio de expertos, siendo dicha validación mediante un formato; así mismo, se realizó la confiabilidad de los cuestionarios, dicha confiabilidad es por medio de una prueba piloto; el cual se aplicó el cuestionario a la muestra de nuestra investigación, siendo está recogida en una base de datos.

3.6. Método de análisis de los datos

Proceso que nos permitirá realizar la narración e interpretación (Schettini, 2015, p. 71).

La información recolectada será procesada mediante el programa estadístico SPSS, tablas de frecuencias y gráficos de barras; prueba de Kolmogorov-Smirnov, y prueba de hipótesis mediante la prueba de Correlación de Spearman. Luego mediante el método interpretativo deductivo para discutir y analizar los resultados obtenidos de acuerdo al marco teórico.

3.7. Aspectos éticos

El Aspecto ético según (Belmont, 2017), Indica los principios éticos son los que guían la conducta de investigación con los seres humanos; siendo esta privada y personal; así mismo, las respuesta obtenidas de las encuestas aplicadas no serán modificadas y solo aplicadas para este estudio de investigación con el consentimiento de las encuestados; así mismo, las citas bibliográficas se emplearán conforme a la normativa (APA).

IV. RESULTADOS

4.1. Resultados

4.1.1. Prueba de normalización:

De acuerdo a la muestra se tiene $n = 80$, por lo que se empleará la prueba de Kolmogórov-Smirnov, con la finalidad de determinar que prueba estadística será empleada.

1. Hipótesis:

H_0 : La distribución de los datos es normal

H_a : La distribución de los datos no es normal

2. Nivel de significancia

Confianza 95%

Sig.: $\alpha = 5\% = 0,05$

Tabla 1

Prueba de normalidad de Kolmogórov-Smirnov

	Estadístico	gl	p
V ₁ : Gestión de Infraestructura vial	.200	80	.001
V ₂ : Calidad de Vida	.187	80	.001

Fuente: Elaboración propia

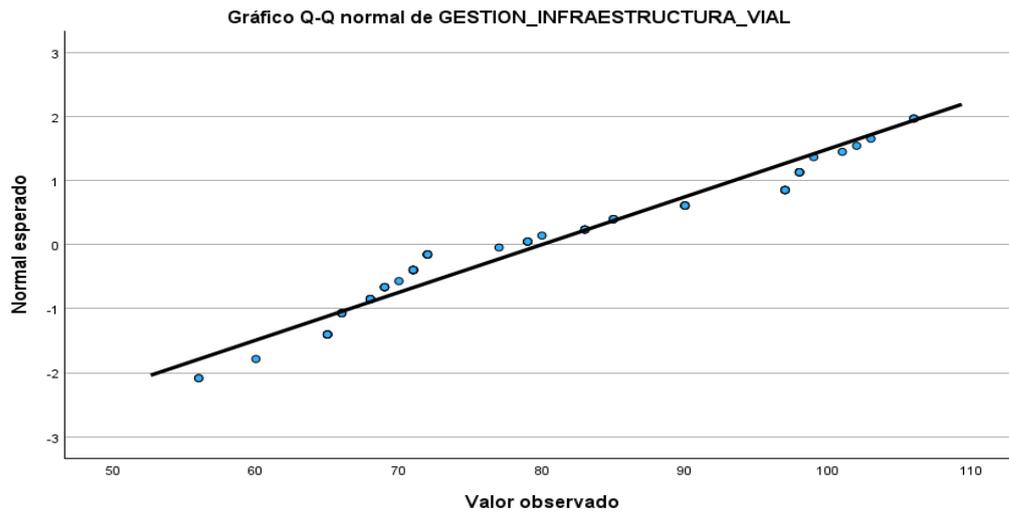
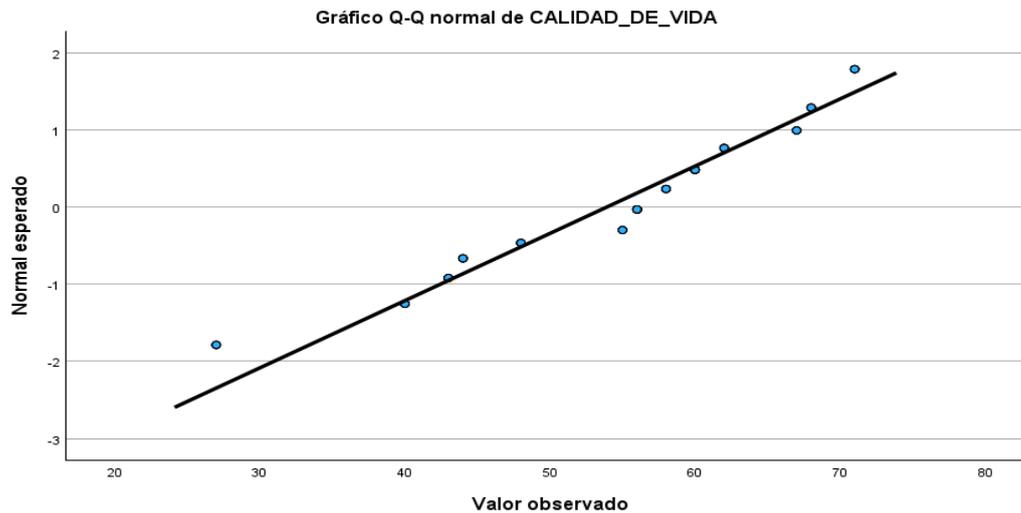


Figura 1

Prueba de normalidad.



3. Criterio de decisión

Si $p < 0,05$ la H_a se acepta y el H_0 se rechaza.

Si $p \geq 0,05$ él H_a se rechaza y el H_0 se acepta

Tenemos $p = 0,001 < 0,05$ rechazamos el H_0 y aceptamos la H_a

4. Decisión y conclusión

Como $p = 0,001 < 0,05$ entonces rechazamos la H_0 y aceptamos la H_a , la distribución de estos datos no es normal, es por ello que se utilizara una estadística no paramétrica (Prueba de Spearman).

4.1.2. Resultados por hipótesis:

De la hipótesis general:

Tabla 2

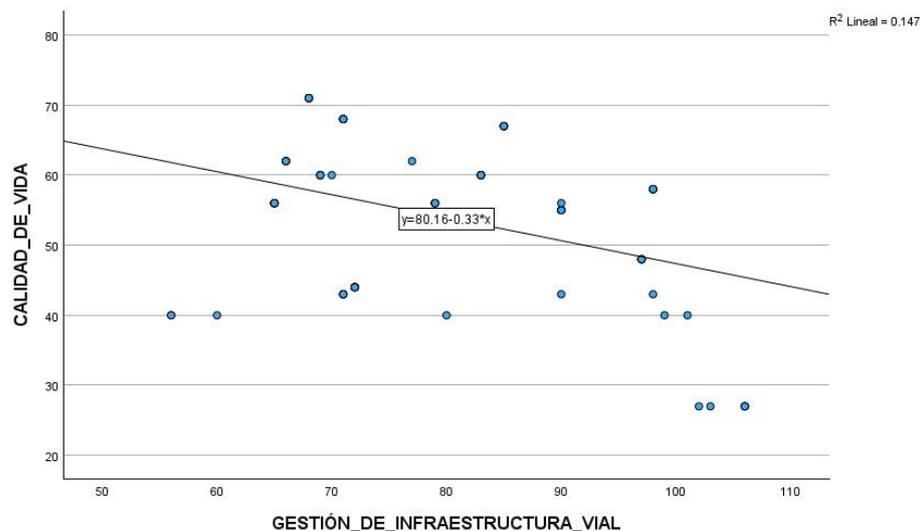
Correlación de Spearman de la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023

	rho	p	η
<i>Gestión de infraestructura vial – Calidad de vida</i>	-0.350	0,001	80

Fuente: Elaboración propia

Figura 2

Diagrama de dispersión de la Correlación de Spearman de la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa.



Interpretación:

Como $p=0,001 < \alpha=0,05$, es significativa la relación entre la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023, además tiene una correlación negativa baja ($rho = -0,350$), con una relación indirecta.

De las hipótesis específicas:

Tabla 3

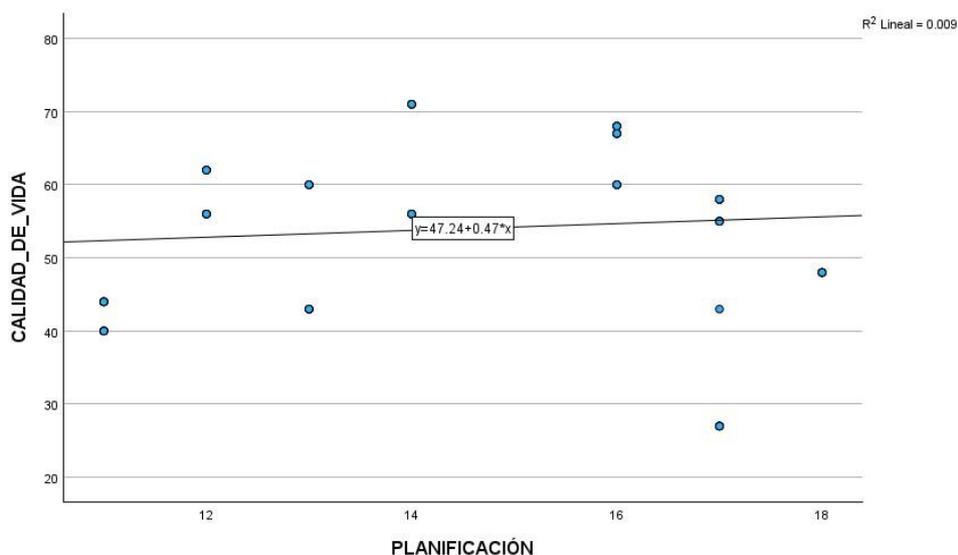
Correlación de Spearman de la planificación y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023.

	rho	p	η
<i>Planificación – Calidad de vida</i>	0,099	0,382	80

Fuente: Elaboración propia

Figura 3

Diagrama de dispersión de la Correlación de Spearman de la planificación y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023.



Interpretación:

Como $p=0,382 > \alpha=0,05$, no es significativa la relación entre la planificación y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, siendo esta de correlación positiva baja ($rho = 0,099$), con una relación directa.

Tabla 4

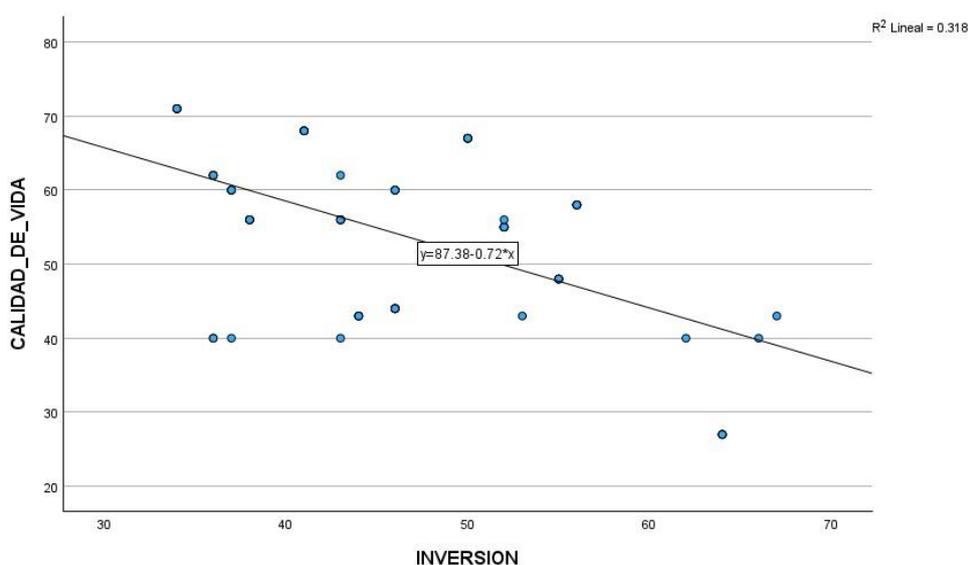
Correlación de Spearman de la inversión y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023

	rho	p	η
<i>Inversión – Calidad de vida</i>	-0.504	0,001	80

Fuente: Elaboración propia

Figura 4

Diagrama de dispersión de la Correlación de Spearman de la inversión y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023.



Interpretación:

Como $p=0,001 < \alpha=0,05$, es significativa la relación entre la inversión y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023, además tiene una correlación negativa moderada ($rho = -0,504$), con una relación indirecta.

Tabla 5

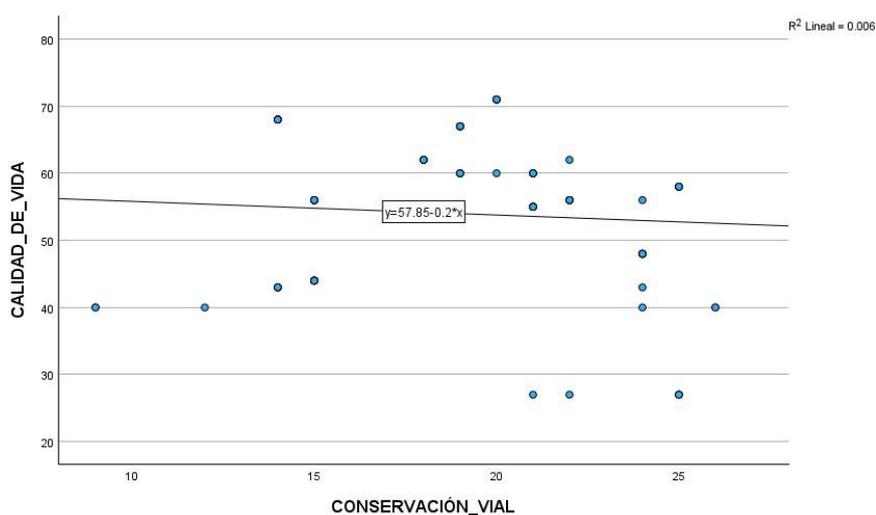
Correlación de Spearman de la conservación vial y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023

	rho	p	η
<i>Conservación vial – Calidad de vida</i>	-0,139	0,218	80

Fuente: Elaboración propia

Figura 5

Diagrama de dispersión de la Correlación de Spearman de la conservación vial y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023.



Interpretación:

Como $p=0,218 > \alpha=0,05$, no es significativa la relación entre la conservación y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023, siendo esta de correlación negativa baja ($rho = -0,139$), con una relación indirecta.

De los objetivos descriptivos

Tabla 6

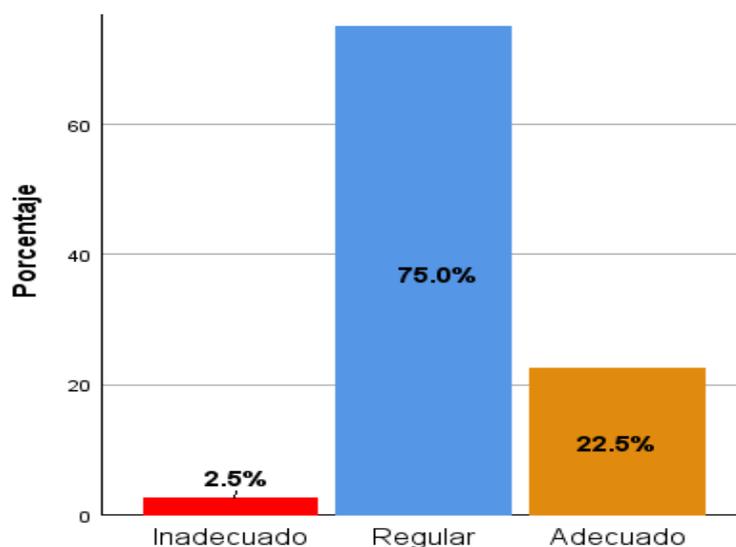
Distribución de frecuencias del nivel de gestión de infraestructura vial tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023

	Frecuencia	Porcentaje
Inadecuado	2	2.5%
Regular	60	75%
Adecuado	18	22.5%
Total	80	100.0

Fuente: Elaboración propia

Figura 6

Distribución de frecuencias del nivel de gestión de infraestructura vial tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023



Interpretación: De la tabla n° 6 y figura n° 6 se observa que 75% de pobladores encuestados manifiestan que hay un nivel regular en la gestión de infraestructura vial, un 22.5% perciben un nivel adecuado y un 2.5% de los encuestados perciben que es inadecuado la gestión vial.

Tabla 7

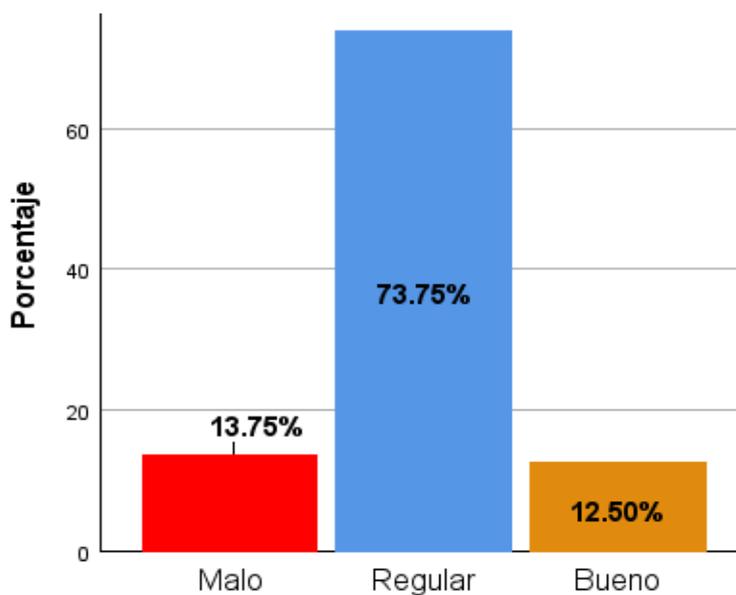
Distribución de frecuencias del nivel de la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023

	Frecuencia	Porcentaje
Malo	11	13.75%
Regular	59	73.75%
Bueno	10	12.50%
Total	80	100.0

Fuente: Elaboración propia

Figura 7

Distribución de frecuencias del nivel de la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023



Interpretación: El 73.75% de los pobladores beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa manifiesta que la calidad de vida se encuentra en un nivel regular, un 12.5 % perciben una calidad de vida es buena y un 13.75% perciben una calidad de vida baja

V. DISCUSIÓN

De acuerdo a los objetivos de la investigación, los resultados serán sometidos a una discusión:

De la tabla N° 2 y figura N° 2, se tiene que $p=0,001 < \alpha=0,05$, obteniendo una significancia entre la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023, además tiene una correlación negativa baja $\rho = -0,350$, con una relación indirecta. Este resultado es fundado por Solminihac et al. (2018) quien considera que la administración de la infraestructura vial es una especialidad de la ingeniería civil que admite planificar, invertir y mantener las vías en buen estado hasta para cumplir su fin útil, perfeccionando el uso de los patrimonios utilizables; así mismo, Salas & Garzón (2013) sostiene que la calidad de vida es una sensación de parte de las personas que satisfacen las carencias y tienen oportunidades para alcanzar una mejor vida. Por lo que Delgado (2020), señala que existe una implicancia significativamente de la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida de los pobladores beneficiarios, en el cual el 56% percibe mucho avance en su calidad de vida, el 31% percibe regular mejora, el 13% no percibe mejorar en su calidad de vida y con respecto a la administración de infraestructura vial en una 50% es adecuado, el 32 % regular y el 18% inadecuado de acuerdo a la encuesta realizada a la población, de igual modo, Arévalo (2022), obtuvo que en un 20 % hay relación significativa. Por lo que inferimos la existencia de correlación de las variables, siendo esta significativamente baja debido a que la gestión de la infraestructura vial a pesar de encontrarse en un nivel regular en su estado de planificación, inversión, y conservación vial, no satisfacen y no generan un impacto positivo en la conservación ambiental, material, económico y social de la población y lo primordial la población siente que calidad de vida no es la adecuada.

De la tabla N° 6 y figura N° 6 , el 75% de pobladores encuestados manifiestan que hay un nivel regular en la gestión de infraestructura vial, un 22.5% perciben un nivel adecuado y un 2.5% de los encuestados dicen es inadecuado la gestión vial. Estos resultados se ajustan a lo sostenido por Cruz (2010) quien señala que la gestión de infraestructura vial está orientada a que las vías se encuentren en estados óptimos para la circulación del tránsito vehicular y peatonal, que los recursos deben ser invertidos durante la etapa de post inversión para mantener obras en buen estado y con inversiones a menor proporción. Dicha información es señalada por Figueroa et al. (2018), quien señala que durante los estudios preliminares los proyectos de infraestructura deben integrar una necesidad que cumple con una visión proyectada; orientada al mejoramiento del capital humano, mercado laboral y al cierre de brechas de infraestructura y servicios sociales. Por lo que inferimos que, el 75% de la población beneficiaria del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa perciben que el estado de la Gestión de la Infraestructura vial es de un nivel regular, debido al estado de su diseño y conservación de la vía no se encuentran en buenas condiciones.

De la tabla N° 7 y figura N° 7, el 73.75% de los pobladores beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa manifiesta que la calidad de vida percibe un nivel regular, un 12.5 % perciben una calidad de vida es buena y un 13.75% perciben una calidad de vida baja, porque se presenta una deficiente infraestructura vial esto influye en su bienestar poblacional. Estos resultados se ajustan a lo sostenido por Ponce (2018) quien refiera que calidad de vida es una sensación atractiva dentro de su espacio donde reside y opera, en el cual están vinculados al grado de satisfacción y percepción de su bienestar saludable, seguro y placer así mismo, según Eurostat (2023) la calidad de vida está orientada en la apreciación de una persona que están expuestos a varios factores médicos o no médicos, tanto en lo físico, mental o emocional y social; por lo cual la percepción está enfocada a la salud y la felicidad. Además, los resultados obtenidos son

corroborados con los encontrados por Rosales (2016), que los proyectos viales en la región de Piura son beneficiosos, permitiendo poder acceder a los diferentes centros poblados, el acceso a sus estudiantes a una mejor educación, mayor acceso a puestos de trabajos e ingresos económicos para sus habitantes y una mejor condición de salud. De lo que se puede inferir que el 73.75% de la población beneficiaria del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa perciben de manera regular, debido a que en el ambiente y las condiciones de la vía no son los adecuados.

De la tabla N° 3 y figura N° 3, se tiene que $\rho=0,382 > \alpha=0,05$, no existiendo una significancia entre la planificación y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023, además tiene una correlación positiva baja ($\rho = 0,099$), directa. Este resultado se ajusta a lo sostenido por el Ministerio de Transporte y Comunicación (2016) quien considera la planificación como un fin de valorar la utilidad de efectuar un proyecto de inversión estatal, con la finalidad de verificar si las gestiones realizadas son socialmente rentable, sostenible y compatible con las propuestas enumeradas por los gobiernos en obras públicas de envergaduras. Estos resultados no coinciden con los hallados por Figueroa et al. (2018), quien señala que durante los estudios preliminares los proyectos de infraestructura deben integrar una necesidad que cumple con una visión proyectada; orientada al mejoramiento del capital humano, mercado laboral y al cierre de brechas de infraestructura y servicios sociales. Por lo que inferimos en que, la correlación baja ente la planificación y la variable calidad de vida si existe, pero no es significativa esto debido a que no se ha tomado en cuenta la participación de la población para determinar si es rentable y sostenible la gestión de infraestructura vial.

De la tabla N° 4 y figura N° 4, se tiene que $p=0,001 < \alpha=0,05$, existiendo una significancia de la inversión y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023, teniendo una correlación negativa moderada ($rho = -0,504$), con una relación indirecta. Estos resultados se ajustan a lo sostenido por MEF (2015) quien precisa que la inversión es un conjunto de acciones, procesos, reglamentos que garantizan obras de calidad de inversión, así mismo el Ministerio de Transporte y Comunicación (2016, p.2) señala que es una etapa en donde se elaboran los estudios definitivos, los diseños de acuerdo al reglamento nacional teniendo en consideración la velocidad, tráfico, zona geográfica, seguridad vial y otros. Así mismo, Herrera (2022), señala que implementando una buena gestión de los planes ayudarán a mejorar la ejecución de las obras del gobierno regional. Por lo que inferimos en que, la correlación entre las variables de inversión y la calidad de vida si existe, con una significancia, esto debido a que, durante la etapa de inversión a pesar que realizaron los estudios definitivos, diseño y construcción, la población no se encuentra satisfecha con el diseño, demuestran inseguridad en circular por las vías del tramo San Carlos. Vinzos, por lo cual esto ha ocasionado que la población no esté totalmente de acuerdo a los diseños ejecutados.

De la tabla N° 5 y figura N° 5, se tiene que $p=0,218 > \alpha=0,05$, no es significativa la relación entre la conservación vial y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, siendo de correlación negativa baja ($rho = -0,139$), con una relación indirecta. Este resultado es fundado por (Moreno et al., 2018) quien indica como trabajo constante de carácter provisorio y planeado para custodiar las obras que se encuentran propensas a diferentes tipos de climas, usos que pueden afectar su vida útil ; según Solminihac et al. (2018) señala que el mantenimiento vial tiene la finalidad de rescatar o perfeccionar el estado de la construcción vial y extender su duración de prestación; por su parte el ministerio de transporte y comunicación (2013) menciona que la conservación vial está encaminado en la conservación del propiedad vial, la prevención y disminución de

catástrofes que perjudiquen la infraestructura, indicando dos tipos de mantenimientos: rutinarios y periódicos. Estos resultados no coinciden con lo hallado por Tapia (2016) quien indica que contar con una buena gestión de conservación vial de la red estatal, con la finalidad de tomar las acciones necesarias, para evitar gastos innecesarios, así mismo brindar vías de buena calidad, mejorando la seguridad de las vías y la población. Por lo que inferimos en que, la correlación entre la conservación vial y la calidad de vida si existe, pero no es significativa esto porque no se está realizando adecuadamente los mantenimientos viales, las intervenciones de conservación de la vía en el tramo San Carlos - Vinzos, la cual genera una insatisfacción y la población no se siente segura del estado situacional de la vía.

VI. CONCLUSIONES

Primera. Si existe correlación indirecta y baja entre las variables gestión de infraestructura vial y la calidad de vida ($\rho = -0,350$), pero siendo esta significativa ($p=0,001 < \alpha=0,05$), debido a que la gestión de la infraestructura vial a pesar de encontrarse en un nivel regular en su estado de planificación, inversión, y conservación vial, no satisfacen y no generan un impacto positivo en la conservación ambiental, material, económico y social de la población y lo primordial la población siente que la calidad de vida no es la adecuada.

Segunda. El 75% de pobladores encuestados manifiestan que hay un nivel regular en la gestión de infraestructura vial, un 22.5% percibe adecuado y el 2.5% perciben de manera inadecuada, esto porque presenta una baja conservación de las vías perjudicando la circulación peatonal y vehicular.

Tercera. El 73.75% de los pobladores beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa manifiesta que la calidad de vida percibe un nivel regular, un 12.5 % perciben una calidad de vida es buena y un 13.75% perciben una calidad de vida baja, porque se presenta una deficiente infraestructura vial esto influye en su bienestar poblacional.

Cuarta. Si existe una correlación positiva baja entre la planificación y calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023 ($\rho = 0,099$), pero no es significativa ($p=0,382 > \alpha=0,05$), esto debido a que no se ha tomado en cuenta la participación de la población para determinar si es rentable y sostenible la gestión de infraestructura vial.

Quinta. Si existe una correlación negativa moderada entre la inversión y la calidad de vida de los pobladores del trayecto San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023 ($\rho = -0,504$), pero es significativa

($p=0,001 < \alpha=0,05$), debido a que durante la etapa de inversión a pesar que realizaron los estudios definitivos, diseño y construcción, la población no se encuentra satisfecha con el diseño, demuestran inseguridad en circular por las vías del tramo San Carlos. Vinzos, por lo cual esto ha ocasionado que la población no esté totalmente de acuerdo a los diseños ejecutados.

Sexto. Si existe una correlación baja entre la conservación vial y la calidad de vida de los pobladores del trayecto San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023 ($\rho = 0,139$), pero no es significativa ($p=0,218 > \alpha=0,05$), esto debido a que no se está realizando adecuadamente los mantenimientos viales, las intervenciones de conservación de la vía en el tramo San Carlos - Vinzos, la cual genera una insatisfacción y la población no se siente segura del estado situacional de la vía.

VII. RECOMENDACIONES

Primera. Se recomienda al Ministerio de Transporte y Comunicación Realizar una buena gestión de infraestructura vial, considerando dentro del presupuesto las inversiones desde el inicio de obras hasta el mantenimiento periódico de las vías.

Segunda. Se recomienda al Ministerio de Transporte y Comunicación Considerar la participación de la ciudadanía en la etapa preliminar de los proyectos, involucrando y escuchando las necesidades de la población para garantizarles una mejor calidad de vida.

Tercero. Se recomienda al Ministerio de Transporte y Comunicación Realizar mantenimientos constantes a las infraestructuras viales permitiendo la circulación vehicular, peatonal y a la vez esta permitirá el desarrollo de la economía de la población.

Cuarto. Se recomienda a la población, dar un buen uso de la infraestructura vial: no desechando desmontes dentro de las obras hidráulicas, no realizar excavaciones en los taludes de las carreteras ya que estos generan desprendimientos, así mismo deben de incentivar el mantenimiento y limpieza en estas vías.

REFERENCIAS:

- Adey, BT. (2018). Multiple-criterio decision support system in highway infrastructure management. *TRANSPORT*, 2-14. <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000354735>
- Allardt, E. (2016). *Experiences from the Comparative Scandinavian Study, with a Bibliography of the Project*. Amsterdam: European Journal of Political Research.
- AMIVTAC. (2018). Aplicación del marco internacional para la adaptación de la infraestructura carretera ante el cambio climático en México. *AMIVTAC*, 8. https://issuu.com/viasterrestres/docs/vt53_digital
- Ardilla, R. (2017). Calidad de vida: una definición integradora. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 162-164. <https://www.elsevier.es/es-revista-revista-latinoamericana-psicologia-205>
- Arevalo, J. (2022). *Gestión de obras de infraestructura y calidad de vida en la población de Bello Horizonte, La Banda de Shilcayo, San Martín – 2022*. (Tesis de Maestría), Universidad Cesar Vallejo. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/96165/Arevalo_AJM-SD.pdf?sequence=8&isAllowed=y
- Belmont. (2017). *Principios y guías éticos para la protección de los sujetos humanos de investigación*. Navarra: Institutes of Health.
- Brady, W. (2016). Territorial development, planning reform and urban governance: the case of Ireland's second-tier cities. *European Planning Studies*, 1-24. <https://doi.org/10.1080/09654313.2016.1248906>
- Carpintero, G. (2017). *Simple Bivariate Correlation*. Chicago: SAGE Publications. <https://doi.org/10.4135/9781483381411>.
- CASTAÑEDA, Laura and GOMEZ, Claudia, 2020. *Relocation or social welfare? Evaluation of accessibility conditions in eradications in the Metropolitan Area of Tucumán*. Online. México: Universidad Nacional de Tucumán. [Accessed 16 May 2022].

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S018672102020000100185&script=sci_arttext

- Check, & Schutt. (2012). *Research methods in education*. Thousand Oaks.
- Creswell, J. (2018). *Research Design: Qualitative & Quantitative Approaches*. London: SAGE Publications.
- Cruz, C. C. (2010). Planes de Conservación Vial Cantonal para fortalecer la acción municipal en Costa Rica. *Revista UCR*, 1-6. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/vial/article/download/1957/1929>
- Defensoría del Pueblo. (04 de Junio de 2017). *Defensoría del Pueblo*. <https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-constato-estado-deplorable-de-infraestructura-vial-en-avenida-camino-real/>
- Delfin, L., & Martins, I. (2020). *A QUALIDADE DE VIDA URBANA O caso da cidade do Porto*. Porto: CEMPRE.
- Delgado, G. (2020). *Gestión de infraestructura vial y su implicancia en la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019*. (Tesis de Maestría), Universidad Cesar Vallejo. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/46464/Delgado_AG-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- El Comercio. (26 de 05 de 2018). La deficiente y peligrosa infraestructura vial en Lima. *Transporte*, págs. 1-1. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/notepases-deficiente-peligrosa-infraestructura-vial-lima-noticia-522799-noticia/>
- Eurostat. (2023). Quality of life indicators - measuring quality of life. *Statistics Explained*, 1. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Quality_of_life_indicators_-_measuring_quality_of_life#The_8.2B1_dimensions_of_quality_of_life
- Fallowfield, L. (2015). What is quality of life? *Health economics*, 1-8. <file:///C:/Users/Makiver%20Vasquez/Downloads/WhatisQOL.pdf>

- Figuroa et al. (2017), *Plan Estratégico del Subsector Infraestructura Vial en el Perú 2016-2020* (Tesis de Maestría), Pontificia Universidad Católica Del Perú. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/9604>.
- Fleetwood, D. (2018). Sample: Definition, Types, Formula & Examples. *Questionpro*, 2-4. <https://www.questionpro.com/blog/sample/#:~:text=Sampling%20advantages-,What%20is%20a%20Sample%3F,efficient%20method%20of%20conducting%20research>.
- Gómez, M. (2018). *Elementos de Estadística Descriptiva*. Madrid: Universidad Estatal a Distancia.
- Gonzalo, G. (2020). Carreteras en el Perú: ¿Qué debemos tener en cuenta para su mantenimiento y conservación? *Revista Economía*, 1. <https://www.revistaeconomia.com/carreteras-en-el-peru-que-debemos-tener-en-cuenta-para-su-mantenimiento-y-conservacion-2/>
- Hernández et al. (2014). *Metodología de Investigación*. Mexico: McGrawhill.
- Herrera, Y. B. (2022), *Gestión de proyectos en la ejecución de inversiones de infraestructura vial en un Gobierno Regional, Perú – 2022*. (Tesis de Maestría). Universidad Cesar Vallejo. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/100183/Herrera_AYB-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- INEI. (2017). *Instituto Nacional de Estadística e Informática*. <http://sige.inei.gob.pe/test/atlas/>
- Kerlinger, F. (2002). *Enfoque conceptual de la Investigación del comportamiento*. Mexico: McGraw Hil.
- Macas, J. E. (2017). *Modelo de gestión vial para la sostenibilidad de la vía Balosa y su aporte al desarrollo local*. (Tesis de maestría). Universidad Técnica de Machala, Ecuador.

http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/10587/1/TMUAIC_2017_GC_CD008.pdf.

MAJID, U. (2018). *Research Fundamentals: Study Design, Population, and Sample Size*. <https://www.urncst.com/index.php/urncst/article/view/16> .

Maposita, D. (2011). *La infraestructura vial y su influencia en la calidad de vida de los moradores de las colonias nueva esperanza y libertad, pertenecientes al cantón santa clara de la provincia de pastaza*. (Tesis). Universidad Técnica De Ambato Ecuador. <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/1099/1/Tesis%20630%20-%20Moposita%20Centeno%20Dar%c3%ado%20Javier.pdf>

MEF. (2015). Guía metodológica para la identificación, formulación y evaluación social de proyectos de vialidad interrumpida. *Servicios Gráficos JMD S.R.L.*, 14-188. https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/normas/normasv/2015/RD003-2015/Guia_Interurbana.pdf

Mendes, J. (2019). *Onde viver em Portugal - Uma análise da qualidade de vida nas capitais de distrito*. Coimbra: Ordem dos Engenheiros.

Mendoza Díaz, A. (2011). Prácticas para evaluar la calidad de. *SANFANDILA*, 22-82. <https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt353.pdf>

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. (2014). *Asistencia Técnica al Programa de Infraestructura y Conservación Vial (EC-L1065)*. Ecuador: CONVENIO DE COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE.

Miranda, J. P. (2020), *Gestión vial rural y seguridad vial en el Instituto Vial Provincial de San Martín – 2020*. (Tesis de Maestría). Universidad Cesar Vallejo. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/67751/Miranda_LJP-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Moreno et al. (2018). Mantenimiento y conservación de carreteras. *ÁREA DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO, S.L.*, 11-139. <https://www.3ciencias.com/wp-content/uploads/2018/03/mantenimiento-y-conservaci%C3%B3n-de-carreteras-tomo-2-breve.pdf>
- MTC. (2013). Manual de carreteras - Conservación vial. *El Peruano*, 22-1243. http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/P_recientes/4877.pdf
- MTC. (2016). *MODELO DEL SISTEMA DE GESTIÓN*. Lima: GPP-Provías Nacional.
- Nuvolati, G. (2022). *La qualità della vita urbana. Teorie, metodi e risultati della ricerche*. Milano: Franco Angeli.
- ONUDI. (2017). INFRESTRUCTURA DE CALIDAD. *Department of Trade, Investment and Innovation*, 2-8. https://www.unido.org/sites/default/files/2017-02/QI_Spanish_final_0.pdf
- Organización Mundial de la Salud. (2019). Salud ambiental: nuestro entorno y sus consecuencias. *S&P*, 1-1. <https://www.solerpalau.com/es-es/blog/salud-ambiental/>
- Park et al. (2020). The Positivism Paradigm of Research. *Medical Colleges*, 690-694. <https://doi.org/10.1097/ACM.0000000000003093>
- Patricia Schettini, I. (2015). *Análisis de datos cualitativos*. La Plata: E-Book. http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/49017/Documento_completo.pdf?sequence=1
- Ponce, M. G. (2018). *Medición de pobreza multidimensional de la iniciativa en pobreza y desarrollo humano*. Venezuela: Revista de Ciencias Sociales. <https://www.redalyc.org/journal/280/28059581008/28059581008.pdf>
- Robles, p., & Rojas, M. (2018). *La validación por juicio de expertos: dos investigaciones cualitativas en lingüística aplicada*. Nebrija.
- Rojas, A. (2018). *Gestión de mantenimiento vial y su influencia en la satisfacción del usuario de la carretera Shapaja - Chazuta, 2018*. (Tesis de maestría). Universidad César Vallejo, Tarapoto, Perú.

http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/26015/Rojas_PA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rojas, A. (2011). Calidad de vida, calidad ambiental y sustentabilidad como conceptos urbanos. *FERMETUM*, 176-207. <https://www.redalyc.org/pdf/705/70538663003.pdf>

Rosales, M. (2016). *Gestión de infraestructura vial en la red departamental de la región Piura-2012* (Tesis de Máster en Ingeniería Civil con Mención en Ingeniería Vial). Universidad de Piura. Facultad de Ingeniería. Lima, Perú. https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2864/MAS_ICI_V-L_038.pdf?sequence=3&isAllowed=y

RPP. (20 de Marzo de 2023). *RPP Noticias*. Áncash: vías que conectan a centros poblados con Chimbote están bloqueadas por derrumbes. <https://rpp.pe/peru/actualidad/ancash-vias-que-conectan-a-centros-poblados-con-chimbote-estan-bloqueadas-por-derrumbes-noticia-1473720?ref=rpp>

Salas Z, C., & Garzón, M. (2013). The notion of quality of life and its measurement. *Revista CES Salud Publica*, 10-3. <https://link.gale.com/apps/doc/A416302817/HWRC?u=univcv&sid=bookmark-HWRC&xid=5b6be760>

Salazar et al. (2017). *Influence of positivism on nursing research and practice*. Granada: Index Enferm.

Schalock, R., & Verdugo, M. (2007). el concepto de calidad de vida en los servicios y apoyos para personas con discapacidad intelectual. *hustings college*, 2-16. <https://hdl.handle.net/20.500.12365/18060>

Serrano Martínez, J. M., & Ramón García, M. (2017). La construcción de infraestructuras de transporte en España: compleja realidad territorial y devenir incierto. *Finisterra*, 3-28. <http://dx.doi.org/10.18055/Finis10885>

Solminihaq et al. (2018). *Gestión de infraestructura vial* (Tercera ed.). Santiago: Ediciones UC.

https://books.google.com.pe/books?id=kw6DDwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

Teoli D, B. (2023). Quality Of Life. *StatPearls Publishing*, 1-1.
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK536962/>

Tapia, R. S. (2016). *Evaluación Ex – Post de la implementación del programa de mantenimiento vial por niveles de servicio en la red vial estatal del Ecuador*. (Tesis de maestría). Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
<http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/11084/TESIS%20SUSANA%20TAPIA%20O..pdf?sequence=1&isAllowed=y>

TRANSPORTE Y COMUNICACION. (2016). Decreto Supremo que modifica los artículos 10, 12, 13, 14, 15 y 16 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial. *El Peruano*, 2-3.
https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/carreteras/DS%20N%C2%B0%20021-2016-MTC.pdf

Urzúa , A., & Caqueo, A. (2012). Quality of life: A theoretical review. *Sociedad Chilena de Psicología Clínica*, 62-71.
<https://scielo.conicyt.cl/pdf/terpsicol/v30n1/art06.pdf>

Anexo 1: Tabla de operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	Nº ÍTEMS	ESCALA DE MEDICIÓN
V₁: GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL	La Gestión de infraestructura vial es una especialidad de la ingeniería civil que permite planificar, invertir y mantener las vías en buen estado hasta para cumplir su fin útil, perfeccionando el uso de los patrimonios utilizables. (Solminihac et al. 2018, p.48).	Son las acciones que realizan los actores gubernamentales comprendiendo las funciones de planificar, invertir y conservar la infraestructura vial terrestre, abarcando distintos tipos de acciones de las cuales permitirán que las obras ejecutadas tengan una funcionalidad y los recursos invertidos sean lo óptimos.	Planificación Evalúa la conveniencia de realizar un proyecto de inversión pública, determinar la evidencia de ser socialmente rentable, sostenible y compatible con las políticas sectoriales del proyecto de inversión pública; criterios que sustentan la declaración de la viabilidad (Ministerio de Transporte y Comunicación, 2016).	<ul style="list-style-type: none"> • Rentable • Sostenible 	01 - 02 03 - 04	<p>Escala: Ordinal</p> <p>Técnica: La encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario de preguntas cerradas con respuestas del tipo Likert.</p> <p>Adecuado (3); Regular (2); Inadecuado (1)</p> <p>Nivel de medición:</p> <p>Totalmente de acuerdo: [69;79[De acuerdo: [58; 68] Indiferente [47; 57]</p>
			Inversión Es una etapa en donde se elaboran los estudios definitivos, los diseños de acuerdo al Reglamento	<ul style="list-style-type: none"> • Estudios definitivos • Diseño • Construcción 	05 - 07 08-16 17-19	

			Nacional teniendo en consideración la velocidad, trafico, zona geográfica, seguridad vial y otros (Ministerio de Transporte y Comunicación, 2016).			En desacuerdo: [36; 46] Totalmente en desacuerdo [25; 35]
			Conservación Vial Solminihac et al. (2018, p.291) señala que el mantenimiento vial tiene la finalidad de recuperar o mejorar la condición de la infraestructura vial y prolongar su vida de servicio y Ministerio de Transporte y Comunicación (2013) menciona que la conservación vial o el Mantenimiento vial está orientado en la preservación del patrimonio vial, la prevención y mitigación de desastres que afecten la infraestructura, indicando dos tipos de	<ul style="list-style-type: none"> • Conservación rutinaria • Conservación periódica 	<p>20-22</p> <p>23-25</p>	

			mantenimientos: Rutinarios y periódicos			
V₂: CALIDAD DE VIDA DEL POBLADOR BENEFICIADO	se define como una sensación de parte de las personas que satisfacen las carencias y tienen oportunidades para alcanzar una mejor vida (Salas Z & Garzón (2013, p. 4).	Comprende la satisfacción de las personas por el hábitat principal del hombre que lo rodea, de los cuales son evaluadas en condiciones ambientales, condiciones materiales, condiciones económicas y sociales	Condiciones Ambientales Organización Mundial de la Salud (2019) señala que la salud ambiental está vinculada con los factores físicos: aspectos como la temperatura, la iluminación, el ruido, los olores; Factores químicos: en el aire, en el agua, en los alimentos; y biológicos: encuentran animales, plantas y microorganismos;	<ul style="list-style-type: none"> • Espacios verdes • Ruido • Calidad del aire • Infraestructura básica 	01 02 03 04	Escala: Ordinal Técnica: La encuesta Instrumento: Cuestionario de preguntas cerradas con respuestas del tipo Likert. Bueno (3); Regular (2); Malo (1) Nivel de medición: Totalmente de acuerdo: [50;57[De acuerdo: [42; 49] Indiferente [34; 41] En desacuerdo: [26; 33]
			Condiciones materiales Relacionadas con las condiciones colectivas de vida en la ciudad en los ámbitos de la cultura, el deporte, la educación, la salud, la asistencia social, el	<ul style="list-style-type: none"> • Equipamiento Deportivo • Patrimonio • Equipamiento Educativo • Movilidad 	05 06 07 08	

			transporte, el comercio y los servicios, (Delfin & Martins 2002, p 15),			Totalmente en desacuerdo [18; 25]
			Condiciones económicas Pretende analizar la ciudad como núcleo de actividad económica y las cuestiones resultantes vinculadas a las condiciones de vida de los individuos en la ciudad: ingresos y consumos, mercado de trabajo, vivienda, dinámica económica; y finalmente (Delfin & Martins 2002, p 15),	<ul style="list-style-type: none"> • ingreso y consumo • Mercado de trabajo • dinamismo económico 	<p>09</p> <p>10</p> <p>11</p>	
			Sociedad Esta relacionadas con las elecciones individuales y la participación ciudadana (Delfin & Martins 2002, p 15),	<ul style="list-style-type: none"> •dinámica cultural •Población •Seguridad •Salud 	<p>12</p> <p>13</p> <p>14</p> <p>15-18</p>	

Anexo 2: Instrumentos de recolección de datos

CUESTIONARIO 1: Gestión de infraestructura vial

Estimado poblador: la presente encuesta ha sido elaborada para conocer la situación de la Gestión de infraestructura vial del tramo San Carlos - Vinzos; tenga la amabilidad de responder (previa lectura del ítem) marcando con una (x) solo una de las alternativas propuestas. De la información que proporciones nos permitirá realizar algunas sugerencias para mejorar el trabajo del área en estudio.

¡Gracias por tu colaboración!

DIMENSIÓN 1: PLANIFICACIÓN						
N°	ÍTEM	ESCALA DE MEDICIÓN				
		Totalmente de acuerdo (5)	De acuerdo (4)	Indiferente (3)	En desacuerdo (2)	Totalmente en desacuerdo (1)
01	La Gestión de la Infraestructura vial en el Tramo San Carlos a Vinzos es beneficiosa para usted.					
02	La Gestión de la Infraestructura se desarrolló con la Participación de los pobladores.					
03	La Gestión de la infraestructura vial en el Tramo San Carlos a Vinzos le permite un mejor acceso a la zona Urbana.					
04	La Gestión de la infraestructura le ha permitido el fortalecimiento social.					

DIMENSIÓN 2: INVERSIÓN						
N°	ÍTEM	ESCALA DE MEDICIÓN				
		Totalmente de acuerdo (5)	De acuerdo (4)	Indiferente (3)	En desacuerdo (2)	Totalmente en desacuerdo (1)
05	En los estudios del terreno para la carretera, usted observo si se realizó la nivelación adecuada en el tramo San Carlos a Vinzos.					
06	En los estudios del terreno para la carretera, usted verifico si se realizó el inventario de los vehículos que frecuentan el tramo San Carlos a Vinzos.					
07	En los estudios del terreno para la carretera, usted observo si realizaron los estudios de suelos en todo el tramo de San Carlos y Vinzos					
08	Del diseño de la carretera San Carlos a Vinzos, presenta una buena visibilidad de parada, adelantamiento y/o cruzar.					
09	Del diseño de la carretera tiene curvas muy cerradas en el tramo San Carlos a Vinzos.					
10	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, en las curvas el ancho de la pista aumenta.					
11	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos considera paradas de seguridad para los vehículos en emergencia.					
12	Del diseño de la carretera considera puentes de la misma					

	dimensión de la pista tramo San Carlos a Vinzos.					
13	Cree usted que el ancho de la pista del tramo San Carlos a Vinzos es adecuada para el tránsito de vehicular.					
14	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos consideran canales laterales en todo el recorrido de la pista.					
15	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos las alcantarillas están ubicados en las zonas necesarias.					
16	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos están colocadas suficientes señalizaciones de tránsito.					
17	De la construcción de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, el espesor del pavimento es la adecuada.					
18	De la construcción de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, se siente algún tipo de desnivel durante su viaje.					
19	Las alcantarillas construidas de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, tienen la capacidad de soportar las lluvias intensas.					
DIMENSIÓN 3: CONSERVACIÓN VIAL						
N°	ÍTEM	ESCALA DE MEDICIÓN				
		Totalmente de acuerdo (5)	De acuerdo (4)	Indiferente (3)	En desacuerdo (2)	Totalmente en desacuerdo (1)
20	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, la pista, los canales laterales, los puentes y					

	las alcantarillas se encuentran limpias y se realizan trabajos de limpieza constantemente.					
21	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, las señalizaciones de tránsito reciben un mantenimiento permanente.					
22	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, las piedras y arenas que caen sobre la pista son limpiados permanentemente.					
23	Los baches y fisuras que se aprecian en la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.					
24	Los canales laterales y las alcantarillas de la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.					
25	Los bordes de la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.					

CUESTIONARIO 2: CALIDAD DE VIDA

Estimado poblador: la presente encuesta ha sido elaborada para conocer la situación actual de la Calidad de Vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos - Vinzos; tenga la amabilidad de responder (previa lectura del ítem) marcando con una (x) solo una de las alternativas propuestas. De la información que proporciones nos permitirá realizar algunas sugerencias para mejorar el trabajo del área en estudio.

¡Gracias por tu colaboración!

DIMENSIÓN 1: CONDICIONES AMBIENTALES						
N°	ÍTEM	ESCALA DE MEDICIÓN				
		Totalmente de acuerdo (5)	De acuerdo (4)	Indiferente (3)	En desacuerdo (2)	Totalmente en desacuerdo (1)
01	En la carretera San Carlos a Vinzos, existen áreas verdes.					
02	En la carretera San Carlos a Vinzos existe contaminación sonora por la frecuente circulación automovilístico.					
03	Existe contaminación del aire por el estado actual de la carretera en el tramo San Carlos a Vinzos.					
04	En la carretera San Carlos a Vinzos, existe depósitos para el recojo de desechos residuales (basura).					
DIMENSIÓN 2: CONDICIONES MATERIALES						
N°	ÍTEM	ESCALA DE MEDICIÓN				
		Totalmente de acuerdo (5)	De acuerdo (4)	Indiferente (3)	En desacuerdo (2)	Totalmente en desacuerdo (1)
05	Los pobladores que se encuentran en el tramo de la					

	carretera San Carlos a Vinzos tienen mayor acceso a las zonas de deporte.					
06	La carretera San Carlos a Vinzos ha permitido un mejor acceso a pobladores de diferentes zonas al uso de espacios públicos.					
07	La carretera San Carlos a Vinzos ha permitido un mejor acceso a pobladores para dirigirse a los centros de salud.					
08	La carretera San Carlos a Vinzos facilita a los pobladores movilizar sus productos a los diferentes mercados.					
DIMENSIÓN 3: CONDICIONES ECONÓMICAS						
N°	ÍTEM	ESCALA DE MEDICIÓN				
		Totalmente de acuerdo (5)	De acuerdo (4)	Indiferente (3)	En desacuerdo (2)	Totalmente en desacuerdo (1)
09	La existencia de la carretera San Carlos a Vinzos, ha contribuido a promover el desarrollo de actividades económicas en la población.					
10	Los pobladores tienen mayor acceso a lugares de trabajo, sea en la agricultura (llegar a las chacras es mucho más fácil) o en comercios, tiendas, restaurantes, de diferentes distritos de la provincia.					
11	La infraestructura vial es considerada como elemento básico en la dinamización de la economía local.					

DIMENSIÓN 4: CONDICIONES SOCIALES

N°	ÍTEM	ESCALA DE MEDICIÓN				
		Totalmente de acuerdo (5)	De acuerdo (4)	Indiferente (3)	En desacuerdo (2)	Totalmente en desacuerdo (1)
12	El turismo hacia las zonas Arqueológicas ha aumentado en el tramos de la carretera San Carlos a Vinzos.					
13	La carretera San Carlos a Vinzos , ha generado el aumento poblacional de visitantes de diferentes partes del Región.					
14	En la Carretera San Carlos a Vinzos a permitido mejorar la seguridad ciudadana.					
15	Los pobladores que se encuentran en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos tienen mayor acceso a la atención médica.					
16	Se realizan campañas médicas con mayor frecuencia en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos, debido al mejoramiento del acceso.					
17	Viaja usted cómodamente durante el trayecto en el tramo de la carretera de San Carlos a Vinzos.					
18	El traslado de pacientes de las zonas aledañas a la carretera San Carlos a Vinzos que necesitan ser atendidos en hospitales con mayor categoría es más rápida.					

Ficha técnica del instrumento

GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Nombre:	Cuestionario de preguntas cerradas		
Autor de la investigación	Makiver Noé Vasquez Miranda		
Dimensiones:	Planificación, inversión y conservación vial		
N° de ítems	25		
Escala de valoración de ítems:	Adecuado (3); Regular (2); Inadecuado (1)		
Ámbito de aplicación:	vía tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, Departamento de Ancash.		
Administración:	Aplicación directa del cuestionario		
Duración:	15 minutos (Aproximadamente)		
Objetivo:	Determinar la relación que existe entre la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023		
Validez:	Validez de contenido mediante el juicio de tres expertos con grado de magister en gestión pública. Un profesional labora en el Proyecto Especial CHINECAS, un profesional en el Área de OPMI de la Municipalidad Distrital de Samanco y un profesional docente de Ingeniería Civil en la Universidad Cesar Vallejo, Filial: Chimbote. Los cuales evaluaron la coherencia entre variable, dimensión, ítem y alternativas.		
Confiabilidad:	Mediante el coeficiente de consistencia interna y técnica de alfa de Cronbach, se determinó un nivel de confiabilidad alta ($\alpha_1 = 0,82$)		
Unidades de información:	Jefes de familia colindantes a la vía del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, Departamento de Ancash.		
Organización:	Dimensión	N° de ítem	
	Planificación	1-4	
	Inversión	5-19	
	Conservación vial	20-25	
Niveles /Valores finales de la variable	Totalmente de acuerdo: [69;79] De acuerdo: [58; 68] Indiferente [47; 57] En desacuerdo: [36; 46] Totalmente en desacuerdo [25; 35]		

CALIDAD DE VIDA

Nombre:	Cuestionario de preguntas cerradas		
Autor de la investigación	Makiver Noé Vasquez Miranda		
Dimensiones:	Condiciones Ambientales, Condiciones Materiales, Condiciones Económicas y Condiciones Sociales.		
N° de ítems	18		
Escala de valoración de ítems:	Bueno (3); Regular (2); Malo (1)		
Ámbito de aplicación:	Vía tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, Departamento de Ancash.		
Administración:	Aplicación directa del cuestionario		
Duración:	15 minutos (Aproximadamente)		
Objetivo:	Determinar la relación que existe entre la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, 2023		
Validez:	Validez de contenido mediante el juicio de tres expertos con grado de magister en gestión pública. Un profesional labora en el Proyecto Especial CHINECAS, un profesional en el Área de OPMI de la Municipalidad Distrital de Samanco y un profesional docente de Ingeniería Civil en la Universidad Cesar Vallejo, Filial: Chimbote Los cuales evaluaron la coherencia entre variable, dimensión, ítem y alternativas.		
Confiabilidad:	Mediante el coeficiente de consistencia interna y técnica de alfa de Cronbach, se determinó un nivel de confiabilidad alta ($\alpha_1 = 0,80$)		
Unidades de información:	Jefes de familia colindantes a la vía del tramo San Carlos, Vinzos – Provincia del Santa, Departamento de Ancash.		
Organización:	Dimensión	N° de ítem	
	Condiciones Ambientales	1-4	
	Condiciones Materiales	5-8	
	Condiciones Económicas	9-11	
	Condiciones Sociales	12-18	
Niveles /Valores finales de la variable	Totalmente de acuerdo: [50;57] De acuerdo: [42; 49] Indiferente [34; 41] En desacuerdo: [26; 33] Totalmente en desacuerdo [18; 25]		

Anexo 3: Cálculo del tamaño de la muestra

$$n = \frac{N * Z_{1-\alpha/2}^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z_{1-\alpha/2}^2 * p * q}$$

Marco muestral	N =	100
Alfa (máximo error tipo I)	$\alpha =$	0,050
Nivel de confianza	$1 - \frac{\alpha}{2}$	0,975
Z de (1 - $\alpha/2$)	Z (1 - $\alpha/2$)	1,960
Prevalencia	p =	0,500
Complemento de p	q =	0,500
Precisión	d =	0,050
Tamaño de muestra	n =	79.51
Tamaño aproximado de la muestra	n \cong	80

Anexo 4: Evaluación por juicio de expertos

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia 1		Relevancia 2		Claridad3		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	PLANIFICACIÓN							
1	La Gestión de la Infraestructura vial en el Tramo San Carlos a Vinzos es beneficiosa para usted.	X		X		X		
2	La Gestión de la Infraestructura se desarrolló con la Participación de los pobladores.	X		X		X		
3	La Gestión de la infraestructura vial en el Tramo San Carlos a Vinzos le permite un mejor acceso a la zona Urbana.	X		X		X		
4	La Gestión de la infraestructura le ha permitido el fortalecimiento social.	X		X		X		
	INVERSIÓN							
5	En los estudios del terreno para la carretera, usted observo si se realizó la nivelación adecuada en el tramo San Carlos a Vinzos.	X		X		X		
6	En los estudios del terreno para la carretera, usted verifico si se realizo el inventario de los vehículos que frecuentan el tramo San Carlos a Vinzos.	X		X		X		
7	En los estudios del terreno para la carretera, usted observo si realizaron los estudios de suelos en todo el tramo de San Carlos y Vinzos	X		X		X		
8	Del diseño de la carretera San Carlos a Vinzos, presenta una buena visibilidad de parada, adelantamiento y/o cruzar.	X		X		X		
9	Del diseño de la carretera tiene curvas muy cerradas en el tramo San Carlos a Vinzos.	X		X		X		
10	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, en las curvas el ancho de la pista aumenta.	X		X		X		
11	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos considera paradas de seguridad para los vehículos en emergencia.	X		X		X		
12	Del diseño de la carretera considera puentes de la misma dimensión de la pista tramo San Carlos a Vinzos.	X		X		X		
13	Cree usted que el ancho de la pista del tramo San Carlos a Vinzos es adecuada para el tránsito de vehicular.	X		X		X		
14	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos consideran canales laterales en todo el recorrido de la pista.	X		X		X		
15	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos las alcantarillas están ubicados en las zonas necesarias.	X		X		X		
16	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos están colocadas suficientes señalizaciones de tránsito.	X		X		X		

17	De la construcción de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, el espesor del pavimento es la adecuada.	<input checked="" type="checkbox"/>							
18	De la construcción de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, se siente algún tipo de desnivel durante su viaje.	<input checked="" type="checkbox"/>							
19	Las alcantarillas construidas de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, tienen la capacidad de soportar las lluvias intensas.	<input checked="" type="checkbox"/>							
	CONSERVACIÓN VIAL	SI	No	SI	No	SI	No	SI	No
20	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, la pista, los canales laterales, los puentes y las alcantarillas se encuentran limpias y se realizan trabajos de limpieza constantemente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
21	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, las señalizaciones de tránsito reciben un mantenimiento permanente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
22	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, las piedras y arenas que caen sobre la pista son limpiados permanentemente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
23	Los baches y fisuras que se aprecian en la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
24	Los canales laterales y las alcantarillas de la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
25	Los bordes de la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.	<input checked="" type="checkbox"/>							

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: CALIDAD DE VIDA DEL POBLADOR BENEFICIADO

Nº	DIMENSIONES/ items	Pertinencia				Relevancia				Claridad3				Sugerencias
		1		2		3		4		5		6		
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
	CONDICIONES AMBIENTALES													
1	En la carretera San Carlos a Vinzos, existen áreas verdes.	X						X				X		
2	En la carretera San Carlos a Vinzos existe contaminación sonora por la frecuente circulación automovilística.	X						X				X		
3	Existe contaminación del aire por el estado actual de la carretera en el tramo San Carlos a Vinzos.	X						X				X		
4	En la carretera San Carlos a Vinzos, existe depósitos para el recojo de desechos residuales (basura).	X						X				X		
	CONDICIONES MATERIALES													
5	Los pobladores que se encuentran en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos tienen mayor acceso a las zonas de deporte.	X						X				X		
6	La carretera San Carlos a Vinzos ha permitido un mejor acceso a pobladores de diferentes zonas al uso de espacios públicos.	X						X				X		
7	La carretera San Carlos a Vinzos ha permitido un mejor acceso a pobladores para dirigirse a los centros de salud.	X						X				X		
8	La carretera San Carlos a Vinzos facilita a los pobladores movilizar sus productos a los diferentes mercados.	X						X				X		
	CONDICIONES ECONÓMICAS													
9	La existencia de la carretera San Carlos a Vinzos, ha contribuido a promover el desarrollo de actividades económicas en la población.	X						X				X		
10	Los pobladores tienen mayor acceso a lugares de trabajo, sea en la agricultura (llegar a las chacras es mucho más fácil) o en comercios, tiendas, restaurantes, de diferentes distritos de la provincia.	X						X				X		
11	La infraestructura vial es considerada como elemento básico en la dinamización de la economía local.	X						X				X		
	CONDICIONES SOCIALES													
12	El turismo hacia las zonas Arqueológicas ha aumentado en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos.	X						X				X		
13	La carretera San Carlos a Vinzos, ha generado el aumento poblacional de visitantes de diferentes partes del Región.	X						X				X		
14	En la Carretera San Carlos a Vinzos a permitido mejorar la seguridad ciudadana.	X						X				X		
15	Los pobladores que se encuentran en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos tienen mayor acceso a la atención médica.	X						X				X		

16	Se realizan campañas médicas con mayor frecuencia en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos, debido al mejoramiento del acceso.	X	X	X	X	
17	Viaja usted cómodamente durante el trayecto en el tramo de la carretera de San Carlos a Vinzos.	X	X	X	X	
18	El traslado de pacientes de las zonas aledañas a la carretera San Carlos a Vinzos que necesitan ser atendidos en hospitales con mayor categoría es más rápida.	X	X	X	X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: López Carranza Atilio Rubén DNI: 32965940

Especialidad del validador: Maestría en Gestión Pública

- ¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- ²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- ³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

31 de Mayo del 2023


Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia 1			Relevancia 2			Claridad3			Sugerencias
		Si	No		Si	No		Si	No		
	PLANIFICACIÓN										
1	La Gestión de la Infraestructura vial en el Tramo San Carlos a Vinzos es beneficiosa para usted.	X			X			X			
2	La Gestión de la Infraestructura se desarrolló con la Participación de los pobladores.	X			X			X			
3	La Gestión de la infraestructura vial en el Tramo San Carlos a Vinzos le permite un mejor acceso a la zona Urbana.	X			X			X			
4	La Gestión de la infraestructura le ha permitido el fortalecimiento social.	X			X			X			
	INVERSIÓN										
5	En los estudios del terreno para la carretera, usted observo si se realizó la nivelación adecuada en el tramo San Carlos a Vinzos.	X			X			X			
6	En los estudios del terreno para la carretera, usted verifico si se realizó el inventario de los vehículos que frecuentan el tramo San Carlos a Vinzos.	X			X			X			
7	En los estudios del terreno para la carretera, usted observo si realizaron los estudios de suelos en todo el tramo de San Carlos y Vinzos.	X			X			X			
8	Del diseño de la carretera San Carlos a Vinzos, presenta una buena visibilidad de parada, adelantamiento y/o cruzar.	X			X			X			
9	Del diseño de la carretera tiene curvas muy cerradas en el tramo San Carlos a Vinzos.	X			X			X			
10	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, en las curvas el ancho de la pista aumenta.	X			X			X			
11	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos considera paradas de seguridad para los vehículos en emergencia.	X			X			X			
12	Del diseño de la carretera considera puentes de la misma dimensión de la pista tramo San Carlos a Vinzos.	X			X			X			
13	Cree usted que el ancho de la pista del tramo San Carlos a Vinzos es adecuada para el tránsito de vehicular.	X			X			X			
14	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos consideran canales laterales en todo el recorrido de la pista.	X			X			X			
15	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos las alcantarillas están ubicados en las zonas necesarias.	X			X			X			
16	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos están colocadas suficientes señalizaciones de tránsito.	X			X			X			

17	De la construcción de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, el espesor del pavimento es la adecuada.	<input checked="" type="checkbox"/>							
18	De la construcción de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, se siente algún tipo de desnivel durante su viaje.	<input checked="" type="checkbox"/>							
19	Las alcantarillas construidas de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, tienen la capacidad de soportar las lluvias intensas.	<input checked="" type="checkbox"/>							
	CONSERVACIÓN VIAL	SI	No	SI	No	SI	No	SI	No
20	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, la pista, los canales laterales, los puentes y las alcantarillas se encuentran limpias y se realizan trabajos de limpieza constantemente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
21	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, las señalizaciones de tránsito reciben un mantenimiento permanente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
22	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, las piedras y arenas que caen sobre la pista son limpiados permanentemente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
23	Los baches y fisuras que se aprecian en la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
24	Los canales laterales y las alcantarillas de la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
25	Los bordes de la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.	<input checked="" type="checkbox"/>							

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: CALIDAD DE VIDA DEL POBLADOR BENEFICIADO

Nº	DIMENSIONES/ items	Pertinencia				Relevancia				Claridad				Sugerencias
		1		2		3		4		5		6		
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
	CONDICIONES AMBIENTALES													
1	En la carretera San Carlos a Vinzos, existen áreas verdes.	X						X				X		
2	En la carretera San Carlos a Vinzos existe contaminación sonora por la frecuente circulación automovilística.	X						X				X		
3	Existe contaminación del aire por el estado actual de la carretera en el tramo San Carlos a Vinzos.	X						X				X		
4	En la carretera San Carlos a Vinzos, existe depósitos para el recojo de desechos residuales (basura).	X						X				X		
	CONDICIONES MATERIALES													
5	Los pobladores que se encuentran en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos tienen mayor acceso a las zonas de deporte.	X						X				X		
6	La carretera San Carlos a Vinzos ha permitido un mejor acceso a pobladores de diferentes zonas al uso de espacios públicos.	X						X				X		
7	La carretera San Carlos a Vinzos ha permitido un mejor acceso a pobladores para dirigirse a los centros de salud.	X						X				X		
8	La carretera San Carlos a Vinzos facilita a los pobladores movilizar sus productos a los diferentes mercados.	X						X				X		
	CONDICIONES ECONÓMICAS													
9	La existencia de la carretera San Carlos a Vinzos, ha contribuido a promover el desarrollo de actividades económicas en la población.	X						X				X		
10	Los pobladores tienen mayor acceso a lugares de trabajo, sea en la agricultura (llegar a las chacras es mucho más fácil) o en comercios, tiendas, restaurantes, de diferentes distritos de la provincia.	X						X				X		
11	La infraestructura vial es considerada como elemento básico en la dinamización de la economía local.	X						X				X		
	CONDICIONES SOCIALES													
12	El turismo hacia las zonas Arqueológicas ha aumentado en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos.	X						X				X		
13	La carretera San Carlos a Vinzos, ha generado el aumento poblacional de visitantes de diferentes partes del Región.	X						X				X		
14	En la Carretera San Carlos a Vinzos a permitido mejorar la seguridad ciudadana.	X						X				X		
15	Los pobladores que se encuentran en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos tienen mayor acceso a la atención médica.	X						X				X		

16	Se realizan campañas médicas con mayor frecuencia en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos, debido al mejoramiento del acceso.	X		X		X	
17	Viaja usted cómodamente durante el trayecto en el tramo de la carretera de San Carlos a Vinzos.	X		X		X	
18	El traslado de pacientes de las zonas aledañas a la carretera San Carlos a Vinzos que necesitan ser atendidos en hospitales con mayor categoría es más rápida.	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: Castillo Avalos Luis Fernando DNI: 41383290

Especialidad del validador: Maestría en Gestión Pública

- ¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- ²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- ³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

31 de Mayo del 2023


Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia 1			Relevancia 2			Claridad 3			Sugerencias
		Si	No		Si	No		Si	No		
	PLANIFICACIÓN										
1	La Gestión de la Infraestructura vial en el Tramo San Carlos a Vinzos es beneficiosa para usted.	X			X			X			
2	La Gestión de la Infraestructura se desarrolló con la Participación de los pobladores.	X			X			X			
3	La Gestión de la infraestructura vial en el Tramo San Carlos a Vinzos le permite un mejor acceso a la zona Urbana.	X			X			X			
4	La Gestión de la infraestructura le ha permitido el fortalecimiento social.	X			X			X			
	INVERSIÓN										
5	En los estudios del terreno para la carretera, usted observo si se realizó la nivelación adecuada en el tramo San Carlos a Vinzos.	X			X			X			
6	En los estudios del terreno para la carretera, usted verifico si se realizó el inventario de los vehículos que frecuentan el tramo San Carlos a Vinzos.	X			X			X			
7	En los estudios del terreno para la carretera, usted observo si realizaron los estudios de suelos en todo el tramo de San Carlos y Vinzos.	X			X			X			
8	Del diseño de la carretera San Carlos a Vinzos, presenta una buena visibilidad de parada, adelantamiento y/o cruzar.	X			X			X			
9	Del diseño de la carretera tiene curvas muy cerradas en el tramo San Carlos a Vinzos.	X			X			X			
10	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, en las curvas el ancho de la pista aumenta.	X			X			X			
11	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos considera paradas de seguridad para los vehículos en emergencia.	X			X			X			
12	Del diseño de la carretera considera puentes de la misma dimensión de la pista tramo San Carlos a Vinzos.	X			X			X			
13	Cree usted que el ancho de la pista del tramo San Carlos a Vinzos es adecuada para el tránsito de vehicular.	X			X			X			
14	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos consideran canales laterales en todo el recorrido de la pista.	X			X			X			
15	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos las alcantarillas están ubicados en las zonas necesarias.	X			X			X			
16	Del diseño de la carretera tramo San Carlos a Vinzos están colocadas suficientes señalizaciones de tránsito.	X			X			X			

17	De la construcción de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, el espesor del pavimento es la adecuada.	<input checked="" type="checkbox"/>							
18	De la construcción de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, se siente algún tipo de desnivel durante su viaje.	<input checked="" type="checkbox"/>							
19	Las alcantarillas construidas de la carretera tramo San Carlos a Vinzos, tienen la capacidad de soportar las lluvias intensas.	<input checked="" type="checkbox"/>							
	CONSERVACIÓN VIAL	SI	No	SI	No	SI	No	SI	No
20	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, la pista, los canales laterales, los puentes y las alcantarillas se encuentran limpias y se realizan trabajos de limpieza constantemente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
21	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, las señalizaciones de tránsito reciben un mantenimiento permanente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
22	En la carretera tramo San Carlos a Vinzos, las piedras y arenas que caen sobre la pista son limpiados permanentemente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
23	Los baches y fisuras que se aprecian en la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
24	Los canales laterales y las alcantarillas de la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.	<input checked="" type="checkbox"/>							
25	Los bordes de la carretera San Carlos a Vinzos, son reparados y/o reconstruidos oportunamente.	<input checked="" type="checkbox"/>							

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: CALIDAD DE VIDA DEL POBLADOR BENEFICIADO

Nº	DIMENSIONES/ items	Pertinencia				Relevancia				Claridad3				Sugerencias
		1		2		3		4		5		6		
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
	CONDICIONES AMBIENTALES													
1	En la carretera San Carlos a Vinzos, existen áreas verdes.	X						X				X		
2	En la carretera San Carlos a Vinzos existe contaminación sonora por la frecuente circulación automovilística.	X						X				X		
3	Existe contaminación del aire por el estado actual de la carretera en el tramo San Carlos a Vinzos.	X						X				X		
4	En la carretera San Carlos a Vinzos, existe depósitos para el recojo de desechos residuales (basura).	X						X				X		
	CONDICIONES MATERIALES													
5	Los pobladores que se encuentran en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos tienen mayor acceso a las zonas de deporte.	X						X				X		
6	La carretera San Carlos a Vinzos ha permitido un mejor acceso a pobladores de diferentes zonas al uso de espacios públicos.	X						X				X		
7	La carretera San Carlos a Vinzos ha permitido un mejor acceso a pobladores para dirigirse a los centros de salud.	X						X				X		
8	La carretera San Carlos a Vinzos facilita a los pobladores movilizar sus productos a los diferentes mercados.	X						X				X		
	CONDICIONES ECONÓMICAS													
9	La existencia de la carretera San Carlos a Vinzos, ha contribuido a promover el desarrollo de actividades económicas en la población.	X						X				X		
10	Los pobladores tienen mayor acceso a lugares de trabajo, sea en la agricultura (llegar a las chacras es mucho más fácil) o en comercios, tiendas, restaurantes, de diferentes distritos de la provincia.	X						X				X		
11	La infraestructura vial es considerada como elemento básico en la dinamización de la economía local.	X						X				X		
	CONDICIONES SOCIALES													
12	El turismo hacia las zonas Arqueológicas ha aumentado en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos.	X						X				X		
13	La carretera San Carlos a Vinzos, ha generado el aumento poblacional de visitantes de diferentes partes del Región.	X						X				X		
14	En la Carretera San Carlos a Vinzos a permitido mejorar la seguridad ciudadana.	X						X				X		
15	Los pobladores que se encuentran en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos tienen mayor acceso a la atención médica.	X						X				X		

16	Se realizan campañas médicas con mayor frecuencia en el tramo de la carretera San Carlos a Vinzos, debido al mejoramiento del acceso.	X	X	X	X
17	Viaja usted cómodamente durante el trayecto en el tramo de la carretera de San Carlos a Vinzos.	X	X	X	X
18	El traslado de pacientes de las zonas aledañas a la carretera San Carlos a Vinzos que necesitan ser atendidos en hospitales con mayor categoría es más rápida.	X	X	X	X

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable** [X] **Aplicable después de corregir** [] **No aplicable** []

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: Cuadros Benites Dánae Mireya DNI: 70479692

Especialidad del validador: **Maestría en Gestión Pública**

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

31 de Mayo del 2023



Firma del Experto Informante.

Anexo 05: Confiabilidad de los instrumentos

GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

		ÍTEMES																									SUMA
ENCUESTADOS	ITEM 1	ITEM 2	ITEM 3	ITEM 4	ITEM 5	ITEM 6	ITEM 7	ITEM 8	ITEM 9	ITEM 10	ITEM 11	ITEM 12	ITEM 13	ITEM 14	ITEM 15	ITEM 16	ITEM 17	ITEM 18	ITEM 19	ITEM 20	ITEM 21	ITEM 22	ITEM 23	ITEM 24	ITEM 25	SUMA	
E1	1	1	5	4	3	3	4	3	2	2	1	3	3	1	5	2	1	2	1	1	2	2	1	1	2	56	
E2	5	3	4	1	3	2	4	2	1	5	1	3	3	1	3	1	5	5	5	2	2	4	1	3	2	71	
E3	4	1	4	2	3	3	2	3	4	4	1	4	4	2	4	3	1	5	3	1	3	4	2	3	2	72	
E4	1	4	3	4	2	4	1	1	1	3	2	4	1	2	4	4	3	2	4	2	3	3	2	3	2	65	
E5	5	4	4	1	1	4	1	4	2	1	2	3	3	4	5	3	2	3	5	4	3	5	3	4	3	79	
E6	1	5	3	4	1	5	1	1	3	2	1	4	3	3	3	3	4	2	1	4	3	1	4	4	3	69	
E7	5	4	4	3	4	2	4	2	4	2	2	3	2	3	4	2	4	2	6	2	4	5	5	2	3	83	
E8	4	4	3	3	2	2	2	2	1	3	4	1	3	3	3	4	1	1	2	2	2	5	4	5	1	68	
E9	1	4	3	4	2	3	2	1	1	4	1	2	1	4	3	3	4	4	1	3	1	3	4	3	4	66	
E10	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1	1	1	2	2	1	3	4	4	4	4	1	1	3	1	4	71	
E11	5	3	5	3	4	5	4	5	3	5	1	3	1	2	3	4	2	4	4	4	3	2	5	3	1	85	
E12	5	3	4	5	4	4	4	4	4	4	2	4	1	1	4	4	4	4	4	2	4	5	3	2	5	90	
E13	4	5	5	3	4	2	4	2	5	1	5	5	5	3	3	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	98	
E14	5	4	5	4	3	4	3	4	5	2	1	5	5	5	4	5	2	4	3	4	4	3	4	4	5	97	
E15	5	4	5	3	2	4	2	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	1	4	5	5	5	106	
VARIANZAP	2.756	1.316	0.596	1.23	1.09	1.04	1.49	1.63	2.24889	1.849	2	1.5556	2.0267	1.66	1.04	1.31	1.73	1.42	2.38	1.45	1.42	1.72	1.82	1.89	1.449	191.573333	
SUMATORIA DE	40.12444444																										
VARIANZA DE LA	191.5733333																										

$\alpha \rightarrow$ 0.82349 Prueba Alfa de Cronbach
 $k \rightarrow$ 25 Número de ítems
 $\sum S_i^2 \Rightarrow$ 40.1244 Varianza de la suma de ítems
 $S_T^2 \Rightarrow$ 191.573 Varianza del total de los ítems

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right]$$

CALIDAD DE VIDA

		ÍTEM																		
ENCUESTADOS	ITEM 1	ITEM 2	ITEM 3	ITEM 4	ITEM 5	ITEM 6	ITEM 7	ITEM 8	ITEM 9	ITEM 10	ITEM 11	ITEM 12	ITEM 13	ITEM 14	ITEM 15	ITEM 16	ITEM 17	ITEM 18	SUMA	
E1	1	4	1	1	1	4	4	4	1	4	1	1	2	4	2	2	1	2	40	
E2	1	5	1	1	5	4	4	4	1	1	1	2	2	4	3	2	1	1	43	
E3	1	1	1	2	4	3	5	5	3	1	2	1	2	2	4	3	2	2	44	
E4	1	2	3	4	3	3	3	5	4	1	4	3	3	1	5	4	5	2	56	
E5	1	3	4	4	2	3	3	5	3	4	4	4	4	1	5	4	1	1	56	
E6	1	4	4	3	4	4	4	4	1	3	4	5	2	3	5	5	2	2	60	
E7	1	2	2	4	4	5	4	4	2	4	2	4	2	4	5	4	3	4	60	
E8	4	5	4	3	3	5	3	3	5	3	3	4	2	5	5	4	5	5	71	
E9	1	5	4	5	4	5	3	5	5	1	4	1	1	4	5	4	4	1	62	
E10	5	5	5	1	5	4	5	5	4	2	5	2	1	4	5	3	5	2	68	
E11	1	5	5	5	4	5	5	5	2	2	4	3	3	5	5	5	2	1	67	
E12	1	4	5	1	5	5	5	3	3	1	2	1	5	4	5	1	2	2	55	
E13	4	4	5	4	5	3	2	4	4	1	2	2	4	4	5	1	1	3	58	
E14	1	4	4	1	1	2	5	1	5	4	1	1	5	5	5	1	1	1	48	
E15	1	2	2	1	1	1	2	2	1	3	1	1	1	1	1	4	1	1	27	
VARIANZAP	1.822	1.689	2.222	2.36	2.11	1.4	1.09	1.4	2.19556	1.556	1.822	1.822	1.7067	1.97	1.556	1.85	2.37	1.33	133.022222	
SUMATORIA DE	32.26666667																			
VARIANZA DE LA	133.0222222																			

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right]$$

$\alpha \rightarrow 0.80199$ Prueba Alfa de Cronbach
 $k \rightarrow 18$ Número de ítems
 $\sum S_i^2 \rightarrow 32.2667$ Varianza de la suma de ítems
 $S_T^2 \rightarrow 133.022$ Varianza del total de los ítems