



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO**

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN  
PÚBLICA**

Gestión de seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito  
en un distrito de la provincia de Chiclayo

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

**AUTOR:**

Cumpa Gonzales, Juan Jorge ([orcid.org/0000-0002-6345-2819](https://orcid.org/0000-0002-6345-2819))

**ASESORES:**

Dr. Hernandez Torres, Alex Miguel ([orcid.org/0000-0002-5682-2500](https://orcid.org/0000-0002-5682-2500))

Dr. Villon Prieto, Rafael Damian ([orcid.org/0000-0002-5248-4858](https://orcid.org/0000-0002-5248-4858))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión de Políticas Públicas

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

CHICLAYO – PERÚ

2024

## **DEDICATORIA**

A mi amada esposa Cristina, cuyos sabios consejos y constante motivación me impulsaron a alcanzar la culminación de mi maestría, infundiendo la fuerza necesaria para superar cada obstáculo con determinación y amor.

A mis amados hijos, Ivanna y Christian, cuyo inquebrantable apoyo y comprensión fueron el pilar que sostuvo mi determinación durante el arduo desarrollo de mi tesis, inspirándome a alcanzar nuevas metas.

A mi madre Margarita, cuyo amor incondicional y valiosa orientación forjaron el camino hacia el éxito académico, convirtiéndolo en un sendero de superación y logros invaluable.

A mi fiel amiga Cleopatra, cuya compañía durante las largas horas de la noche mientras desarrollaba mi tesis infundió valor y aliento hacia el logro de mis metas académicas, convirtiéndose en un pilar de fortaleza y apoyo incondicional.

Juan Jorge

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios por concederme sabiduría y por permitirme disfrutar de la vida al lado de mis seres queridos.

A mi esposa por brindarme su apoyo incondicional y por impulsarme a seguir adelante en cada paso que doy.

A mis respetados docentes, cuyas orientaciones fueron fundamentales para guiarnos en la investigación y alcanzar el grado académico de maestro.

Además, mi gratitud se extiende a todas las personas amigas que me apoyaron en la recopilación de datos, aportaron ideas valiosas y brindaron comentarios constructivos, contribuyendo así a un estudio más completo y a la formulación del presente trabajo.

El Autor.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA.....	i
DEDICATORIA .....	ii
AGRADECIMIENTO .....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	iv
ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS .....	v
RESUMEN.....	vi
ABSTRACT.....	vii
I. INTRODUCCIÓN. ....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	4
III. METODOLOGÍA.....	14
3.1. Tipo y diseño de investigación .....	14
3.2. Variables y operacionalización.....	14
3.3. Población y muestra .....	15
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	16
3.5. Procedimiento.....	17
3.6. Método de análisis de datos .....	18
3.7. Aspectos éticos.....	18
IV. RESULTADOS.....	19
V. DISCUSIÓN .....	24
VI. CONCLUSIONES.....	30
VII. RECOMENDACIONES .....	31
VIII. PROPUESTA.....	32
REFERENCIAS .....	34
ANEXOS.....	44

## **ÍNDICE DE TABLAS**

Tabla 1. Nivel de Gestión de Seguridad Vial .....	19
Tabla 2. Nivel de Dimensiones de la Variable Gestión de Seguridad Vial .....	20
Tabla 3. Nivel de la Variable Prevencion de Accidentes de Tránsito .....	21
Tabla 4. Tabla Cruzada de Variables .....	21
Tabla 5. Validación de la Propuesta de Gestión de Seguridad Vial .....	23

## **ÍNDICE DE FIGURAS**

Figura 1. Propuesta Fundamentada en la Teoría de Deming .....	22
Figura 2. Esquema de Diseño de la Investigación.....	91

## RESUMEN

El presente estudio propuso mejoras en la gestión de seguridad vial para prevenir accidentes de tránsito en el tramo del Km. 03 al Km. 08 de la carretera de acceso al distrito de La Victoria. Se utilizó una investigación aplicada, con un enfoque cuantitativo y un diseño descriptivo-propositivo no experimental; con una muestra de 50 personas seleccionadas de una población de 1000, incluyendo usuarios, conductores, autoridades municipales y policiales. Se empleó un método de muestreo no probabilístico intencional. La técnica de encuesta se empleó, con un cuestionario como instrumento, validado mediante evaluación por juicio de expertos. Además, la fiabilidad del instrumento se determinó utilizando el índice alfa de Cronbach. Los hallazgos de la investigación revelaron que el 58% de los encuestados consideran que el nivel de gestión de seguridad vial es malo, en contraste con el 42% que indicaron que no es ni bueno ni malo. En consecuencia, se propusieron mejoras en la gestión de seguridad vial al municipio del distrito de La Victoria para tener un impacto significativo en la reducción de accidentes de tránsito y preservar la vida humana.

**Palabras clave:** Accidentes de tránsito, gestión, prevención, seguridad vial.

## **ABSTRACT**

The present study proposed improvements in road safety management to prevent traffic accidents in the stretch from Km. 03 to Km. 08 of the access road to the district of La Victoria. An applied research approach was used, with a quantitative focus and a non-experimental descriptive-propositional design; with a sample of 50 people selected from a population of 1000, including users, drivers, municipal authorities, and police. An intentional non-probabilistic sampling method was employed. The survey technique was used, with a questionnaire as the instrument, validated through expert judgment evaluation. In addition, the reliability of the instrument was determined using the Cronbach's alpha index. The research findings revealed that 58% of the respondents consider the level of road safety management to be poor, in contrast to 42% who indicated that it is neither good nor bad. Consequently, improvements in road safety management were proposed to the municipality of the district of La Victoria to have a significant impact on reducing traffic accidents and preserving human life.

**Keywords:** Traffic Accidents, management, prevention, road Safety

## **I. INTRODUCCIÓN.**

La seguridad vial, reconocida como una prioridad global, se ha convertido en una necesidad apremiante debido a las altas tasas de siniestros viales que ocurren cada año. Según el Organismo Mundial de la Salud (2022) los incidentes viales representaban la causa predominante de fallecimiento en la población joven y adulta en edad laboral; frente a este desafío la gestión de la seguridad vial se convirtió en una urgencia imperante, buscando reducir los sucesos en las vías mediante la implementación de programas efectivos y la aplicación de políticas apropiadas.

De manera adicional, el Global Status Report on Road Safety elaborado por la Organización Mundial de la Salud, señaló que anualmente perdían la vida cerca de 1,3 millones de personas; mientras que entre 20 a 50 millones resultaban lesionados en todo el mundo a causa de los siniestros viales. El informe destacó que peatones, usuarios de bicicletas y motociclistas representaban casi la mitad de las víctimas (OMS, 2018).

Según la Comisión Europea (2022) en Europa, aunque hubo un aumento del 5% en los fallecimientos ocurridos en las autopistas durante el año 2021, la cifra total de víctimas mortales fue menor en comparación con el año 2019. Esto señaló una tendencia positiva en términos de seguridad vial en el continente.

Además, informó la Dirección General de Tráfico (2023) que hasta el año 2023 se habían registrado 739 fallecimientos en accidentes de tránsito en España, lo cual representaba una disminución de 19 muertes con respecto al año precedente. Los resultados reflejaron avances significativos en las medidas implementadas para fortalecer la seguridad vial y resguardar la vida de los conductores y peatones.

Conforme la Comunidad Andina (2022) se reportaron más de 274,00 accidentes de tránsito en Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú durante el año 2021; siendo la principal causa, la conducta imprudente del conductor. Para abordar esta problemática, de acuerdo la United Nations Institute for Training and Research (2023) la secretaria de la Comunidad Andina desarrolló el Tablero Virtual de Seguridad Vial, que permitía supervisar los indicadores de seguridad vial a nivel regional y nacional, informando sobre incidentes de tránsito, en cada país y región.



Por otro lado, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2022) en Perú a pesar de las acciones adoptadas para fortalecer la seguridad vial, como la fijación de límites de velocidad adicionales en áreas urbanas, se observaron cifras elevadas de incidentes viales. El diario el Peruano (2023) informó que se produjeron 83,881 incidentes viales que ocasionando la pérdida de 3,312 vidas y dejando heridas a 53,544 personas durante el 2022. También, la Dirección de Tecnología de la Información y Telecomunicaciones de la PNP (2022) registró 3,137 sucesos viales con 87 fallecidos y 2,102 heridos, en el departamento de Lambayeque.

Según el diario La República (2023) en Lambayeque se registraron más de 2,504 incidentes viales con consecuencias fatales y personas lesionadas desde enero hasta mediados de agosto de 2023. De acuerdo con datos de la Policía Nacional, se determinó que la actitud imprudente de los choferes fue la principal causa de estos incidentes. Le sigue la negligencia de los conductores por estar en estado de ebriedad. Además, el exceso de velocidad fue identificado como la tercera causa. Por último, la propia imprudencia de los peatones y/o pasajeros, también tuvo un papel relevante en estos incidentes viales.

Es evidente que la seguridad vial es un tema relevante que perjudica a toda la sociedad. Por ello, es necesario investigar a profundidad las causas y consecuencias de los siniestros viales. En ese sentido, de las consideraciones expuestas nos llevan a plantear la siguiente interrogante: ¿En qué medida una propuesta de gestión de seguridad vial mejora la prevención de los accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023? Se identificaron los problemas específicos siguientes: P.E.1: ¿Cuál es el nivel de gestión de seguridad vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023? P.E.2: ¿Cuál es el nivel de las dimensiones de la gestión de seguridad vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023? P.E.3: ¿Cuál es el nivel de prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023? P.E.4: ¿Cuál es la propuesta de gestión de seguridad vial que mejora la prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023? P.E.5: ¿Cuál es el nivel de validación de una propuesta de gestión de seguridad vial que mejora la prevención de los accidentes de tránsito en el distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023?

La presente investigación fue justificada teóricamente en base a la necesidad de comprender y abordar los factores subyacentes de los incidentes viales, así como en la relevancia de mejorar en las medidas y las políticas de seguridad vial. Se buscó contribuir a las referencias bibliográficas existente sobre seguridad vial al proponer un plan de gestión orientado a potenciar la prevención de accidentes viales en un distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023.

Por otro lado, la justificación práctica se basa en la evidencia de que una propuesta de gestión enfocada a la seguridad vial, puede reducir significativamente la incidencia de incidentes viales y prevenir lesiones y pérdidas de vidas innecesarias. Esta propuesta se adaptó a las necesidades específicas de un distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023, y tiene como objetivo lograr resultados concretos en términos de bienestar de la comunidad.

Finalmente, la justificación metodológica se sustentó en el uso de un enfoque cuantitativo para abordar el problema vial. Se analizaron estadísticamente los datos disponibles y se realizaron encuestas para recopilar información sobre la gestión de la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tránsito, lo que permitió obtener una visión completa y precisa del problema.

En cuanto a los objetivos de la presente investigación fueron los siguientes: Objetivo general: Determinar una propuesta de gestión de seguridad vial que mejore la prevención de los accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023. Como objetivos específicos: O.E.1. Identificar el nivel de gestión de seguridad vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023. O.E.2: Analizar el nivel de las dimensiones de la gestión de seguridad vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023. O.E.3: Analizar el nivel de prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023. O.E.4: Diseñar una propuesta de gestión de seguridad vial que mejore la prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023. O.E.5: Establecer el nivel de validación de una propuesta de gestión de seguridad vial que mejore la prevención de los accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023.

## II. MARCO TEÓRICO

La investigación se fundamentó en los antecedentes internacionales y nacionales relacionados con el tema.

Según Saagian (2023) realizó un estudio a fin de examinar las estrategias de enseñanza de educación vial en los centros de estudios de nivel medio en la capital argentina, enfocándose en la falta de inclusión de educación vial en el plan de estudio y su impacto en la cultura vial. La población objetivo fueron los alumnos de escuelas secundarias, dada la alta incidencia de accidentes viales en el grupo de adolescentes de 15 a 24 años. El desenlace del estudio, fue la necesidad de integrar la educación vial de manera transversal en el currículum escolar.

Por otra parte, Chen et al. (2022) se enfocaron en evaluar el progreso en asuntos de seguridad vial en los países pertenecientes al Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico. Utilizaron el método EWM, el análisis relacional gris (GRA) y la comparación de valores singulares (SVD). Los resultados de la investigación se tradujeron en la identificación de los países con mejor y peor desempeño en seguridad vial, lo que permitió a quienes tienen la responsabilidad de tomar decisiones y a los formuladores de políticas la base necesaria para desarrollar planes de acción precisos y efectivos.

Según el Banco Mundial (2018) llevó a cabo un estudio sobre la relación entre seguridad vial y desarrollo económico en naciones con economías de bajos y medianos ingresos. Incluyeron China, Filipinas, India, Tailandia y Tanzania. Se utilizó un enfoque cuantitativo para evaluar el impacto económico de los incidentes viales y se examinaron indicadores económicos y tasas de letalidad por lesiones derivadas de la circulación vehicular en estos países; evidenciando que una disminución del 10% en las muertes a causa de siniestros viales podría incrementar el PIB real per cápita en un 3,6% durante un lapso de 24 años.

Por otro lado, Gallo & Castillo (2018) evaluaron la seguridad en las autopistas de Bogotá. Emplearon una metodología que abarcó el estudio de información cuantitativa, experimental e histórica. Identificaron la ausencia de señalización, la conducción a velocidades excesivas y el deterioro del pavimento como causas principales de los accidentes. Como resultado, sugirieron medidas de mejora, como la minoración de la máxima velocidad en el casco urbano a 50 km/h, la construcción

y el cuidado del 60% de las vías de la ciudad, y la optimización de la señalización, que podrían implementarse en Bogotá.

El estudio de Cabrera-Erazo (2019) se enfocó en determinar lugares críticos y las causas principales de los incidentes viales en Loja, proponiendo soluciones técnicas desde la perspectiva humano-vehículo-equipamiento ambiental. La metodología utilizada fue cuantitativa-descriptiva, de documental de campo, con análisis estadístico y los métodos analítico-sintético, científico, inductivo y deductivo. Su investigación reveló que la negligencia del conductor era la principal causa de accidentes.

Según la investigación llevada a cabo por Carchi & Morocho (2019) se analizaron los incidentes de tránsito originados por deficiencias mecánicas en los vehículos en el cantón Cuenca – Ecuador; estableciendo que el sistema de frenos fue la causa principal de los siniestros viales y aquellos vehículos que no superaron o fueron sujetos a condiciones específicas en la revisión técnica vehicular tuvieron un papel relevante en estos eventos viales.

Por otro lado, Outay et al. (2020) se enfocaron en la integración de drones en aspectos cruciales del transporte, como la seguridad vial, vigilancia del tránsito y gestión de infraestructuras viarias. El estudio se sustentó en una exhaustiva revisión de algoritmos de visión por computadora, específicamente diseñada para extraer rasgos claves de videos e imágenes capturadas por drones. Subrayaron la capacidad significativa de los drones para mejorar el análisis del flujo vehicular, evaluar riesgos, proporcionar respaldo en investigaciones de accidentes y la evaluación de daños en estructuras como puentes y aceras.

También, Cedeño-Alcívar & Mogrovejo (2023) realizaron un estudio en la Provincia de Manabí - Ecuador, con el propósito de identificar estrategias efectivas de seguridad vial a fin de disminuir los índices de siniestros viales. Su metodología abarcó la caracterización de la siniestralidad, la identificación de riesgos, análisis y propuestas de mejora. Los resultados destacaron que las principales causas de accidentes estaban relacionadas con el incumplimiento de señales, la conducción distraída y el consumo de alcohol. Como mejoras se propusieron la instalación de señalización vertical, horizontal y semáforos en las intersecciones.

En la investigación llevada a cabo por Delgado & Ruiz (2023) realizaron la Evaluación Técnica de Señalización orientada a la Seguridad Vial en la carretera

Santa Cruz – Pozo de la Sabana ubicada en el Cantón Montecristi. La metodología descriptiva y exploratoria, incluyó un dron y fichas de observación, respaldada por normativas nacionales. Utilizaron Agisoft Metashape y Cloud Compare para datos en 3D, con análisis en Excel y diseño vial en Civil 3D. Los resultados destacaron la atención de señalización horizontal y vertical. La propuesta consistió en un diseño normativo para optimizar la seguridad vial.

Además, en su estudio Muñoz & Hinojosa (2023) destacaron la relevancia de utilizar Sistemas de Información Geográfica (SIG) en la administración de seguridad vial, centrándose específicamente en Toluca, México. Desarrollaron el SIGESEV-TC, un portal que gestionaba y visualizaba estadísticamente incidentes viales, ofreciendo datos valiosos para respaldar la toma de decisiones en temas viales.

Según Caicedo (2023) el Tablero Virtual de Seguridad Vial, se convertirá en el instrumento esencial para diseñar estrategias de seguridad vial a nivel gubernamental. Esta plataforma fomentará el diálogo y la implementación de acciones concretas destinadas a la disminución del índice de los accidentes viales. Se anticipa que este enfoque contribuirá significativamente a la minimización de los impactos adversos que dichos accidentes provocan en el ámbito socioeconómico de la región.

Por su parte, Acerra et al. (2023) encontró que los pasos de peatones son puntos críticos, con un 16% de usuarios incapaces de percibirlos. La metodología exhaustiva incluyó revisión, análisis visual y cinematográfico, observación directa y recopilación de datos cinematográficos. La atención se centró en pasos de cebra (60%) y señales verticales (24%). Además, se resaltó que los conductores mantenían una velocidad promedio de 50 km/h 100 metros antes del cruce peatonal, indicando la importancia de implementar mejoras en la infraestructura vial para fortalecer la seguridad en esa zona.

En la investigación de Gonzales (2023) se utilizó la sección de pronóstico de accidentes del Compendio de Seguridad Vial - HSM de la AASHTO en el cruce de la avenida Ferrocarril y la calle Barranquilla. El objetivo fue evaluar retrospectivamente el nivel de seguridad vial y anticipar posibles accidentes. Este enfoque incluyó la recopilación de datos de accidentes anteriores, observaciones en campo y un análisis detallado de las características de la intersección.

Emergieron hallazgos que indicaban un riesgo significativo de accidentes, confirmando la eficacia del módulo de predicción.

De acuerdo con los antecedentes nacionales, tenemos a Palomino (2018) que realizó un estudio con el fin de mejorar el flujo vehicular entre las avenidas Arequipa y Aramburú, con la finalidad de mitigar el impacto social, incluyendo la pérdida de tiempo laboral, accidentes y contaminación ambiental. Se identificaron conflictos operacionales, especialmente relacionados con giros a la izquierda y el inadecuado diseño geométrico vial, los cuales disminuían la capacidad del cruce y aumentaban la probabilidad de accidentes. La conclusión fue que la congestión vial y el impacto social estaban ligados con la gestión vial.

Según, Guevara & Norabuena (2019) llevaron a cabo un estudio que se enfocó en examinar los incidentes de tráfico en la carretera variante de Pasamayo, proponiendo medidas para reducir su frecuencia. La metodología empleada incluyó la metodología predictiva y la inspección del Manual de Seguridad Vial. Se identificaron dos tramos con una alta concentración de accidentes, y se sugirieron mejoras como el ensanchamiento de la berma, la introducción de bandas sonoras transversales y la instalación de barreras de contención.

Por otro lado, Tapia (2019) exploró la efectividad del Órgano de Transporte y Comunicaciones en la previsión de accidentes de tránsito en servicios nacionales de transporte de pasajeros. Se utilizó un enfoque inductivo y un estudio de caso, entrevistándose a funcionarios de la Institución de Transporte y Comunicaciones que revelaron que las acciones de regulación y supervisión no han sido totalmente efectivas. Se resalta la importancia de introducir estrategias adicionales para fortalecer la seguridad vial en estos servicios.

Por su parte, Cordero & Huapaya (2020) llevaron a cabo una investigación centrada en mejorar la seguridad vial en el sur de Lima - Punta Hermosa. Punta Negra. San Bartolo y Santa María del Mar. Utilizaron estándares internacionales para un análisis vial, respaldado por cuadros comparativos adaptados al caso específico. Identificaron un tramo en particular que necesitaba mejoras. La aplicación de la metodología predictiva del Manual de Seguridad Vial permitió proyectar valores de accidentes y estimar la reducción potencial mediante los valores FMC de Clearinghouse.

Cabe mencionar que Arias (2021) analizó el comportamiento de conductores en un simulador de conducción, utilizando mediciones de ondas cerebrales y Machine Learning. Se identificaron factores que influyen en errores al conducir. La muestra incluyó participantes de 16 a 90 años, de ambos sexos, basada en datos de fatalidades. Se observó que conductores de más de 50 años muestran una mayor preocupación frente a distracciones. Se propuso un patrón matemático para detallar el comportamiento de estos conductores.

En cuanto a Bautista (2021) en su estudio se mejoró el diseño geométrico para incrementar la seguridad vial en un tramo crítico de una carretera en Piura, Perú. Verificó el cumplimiento de normativas y encontró que muchos parámetros no cumplían con ellas, lo que llevó a una modificación total del diseño utilizando software para propuestas más eficientes. La nueva propuesta cumplió con la normativa y presentó elementos adicionales para mejorar la seguridad, basándose en principios de calidad y normativas de la Autoridad de Transportes y Comunicaciones.

Por otra parte, Quispealaya (2021) realizó un estudio para mejorar la seguridad en la carretera central, específicamente en el tramo PE022. Se seleccionó el tramo del km 90 al km 130, identificando cinco áreas con alta concentración de accidentes. Se enfocaron en el TCA1, que abarca 2 kilómetros desde el km 99.300 m. hasta el km 101.300 m. Se propuso instalar chevrones en la curva que va del km 100.200m. al km 100.500m., así como marcas en la calzada para advertir la peligrosidad de la curva. Estas mejoras en señalización y seguridad vial tienen el potencial de aminorar la incidencia de accidentes de tránsito.

En otro estudio realizado por Cubas (2021) se analizó si las peculiaridades del diseño geométrico de la vía San Juan Choten tienen un impacto en la seguridad vial, evaluando su clasificación, características geométricas y velocidades máximas. Los resultados mostraron que la carretera no cumple con los estándares mínimos de seguridad; concluyendo que las peculiaridades geométricas inciden negativamente en la seguridad vial y se sugiere mejorar la carretera para adecuarla a una de primera clase tipo III, es decir una vía con un índice medio diario de tránsito vehicular que es inferior a 400 vehículos por día.

Por otro lado, Bazán (2022) exploró la relación entre las estrategias administrativas de prácticas viales y la mentalidad preventiva en la

superintendencia de transporte terrestre de personas - carga - mercancías durante 2021. Con métodos deductivos y analíticos, el estudio involucró a 61 colaboradores, evidenciando deficiencias en prácticas viales y mentalidad preventiva, con indicadores de 71% y 69%, respectivamente. Se determinó que la carencia en gestión y cultura preventiva es una razón principal para que ocurran los incidentes de tránsito en cualquier lugar del Perú.

En el estudio realizado por Pérez & Pérez (2022) se examinó y recomendó mejoras para la seguridad vial y la disminución de incidentes viales en el cruce de la av. Atahualpa y la vía rápida - sur en Cajamarca; desde el punto de vista del diseño, iluminación, señalización, superficie de carretera y visibilidad; dirigido a los encargados de la determinación de decisiones, las entidades pertinentes y la sociedad en general. Este estudio se caracterizó por su enfoque descriptivo, analítico y no experimental, utilizando una lista de chequeo y encuestas como herramientas para recopilar datos sobre seguridad vial.

También, Loayza & Márquez (2023) realizaron una investigación enfocada en resaltar la importancia de cumplir y respetar la Inspección de Seguridad Vial (ISV) en las vías principales de la región, específicamente en el tramo Pisac - Calca, donde se registraban numerosos accidentes de tránsito. Utilizaron el Compendio de Seguridad Vial 2017 como guía, se analizaron las deficiencias en aspectos viales clave mediante fichas de inspección. Demostraron que la implementación de este manual y la aplicación de la ISV permitieron abordar y solucionar las deficiencias identificadas en el tramo estudiado.

La investigación se sustentó en los principios científicos de la disciplina, los cuales orientaron la formulación, análisis e interpretación del estudio. En ese contexto, se exploraron teorías relacionadas con la gestión de seguridad vial y los incidentes de tránsito. Algunas de las teorías destacadas se encuentran las siguientes:

Según Las Naciones Unidas (2020) en su Resolución 74/299 se proclama el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, siendo su principal objetivo reducir en los próximos diez años, es decir desde 2021 hasta 2030 las cifras de muertos y lesiones originadas por accidentes de tránsito en todo el mundo.



Por consiguiente, el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial tiene como objetivo abordar de manera integral los problemas de seguridad vial, promoviendo acciones y políticas que contribuyan a salvar vidas en las carreteras. Este Plan es un llamado a la acción a nivel mundial para que los gobernantes, entidades globales, grupos comunitarios y demás interesados trabajen juntos para hacer que las carreteras sean más seguras y reducir las tragedias relacionadas con accidentes de tránsito (Organización Mundial de la Salud, 2021).

De igual manera, la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial para el periodo 2023 - 2030 ha adoptado la perspectiva del Sistema Seguro, con el propósito de garantizar que el medio de transporte salvaguarde la vida y la salud de las personas. Lo que incluye la ejecución de medidas para garantizar una infraestructura vial segura, la implementación de normativas de tránsito más estrictos, la fomentación de la educación vial y conciencia ciudadana, el impulso del uso de tecnologías y sistemas de salvaguardia en la movilidad vehicular, y la coordinación intersectorial (Decreto Supremo N° 009-2023-MTC, 2023).

Se tomó en cuenta el Compendio de Seguridad Vial - Highway Safety Manual o HSM en inglés; emerge como una valiosa fuente de herramientas y conocimientos para facilitar el proceso decisivo en el campo de la seguridad vial. Este compendio se erige como una referencia significativa, respaldada por información cuantitativa obtenida mediante diversas metodologías para medir, estimar y evaluar la frecuencia de accidentes (American Association of State Highway and Transportation Officials, 2010).

Por otra parte, la Agencia Sueca de Transporte en 1997 desarrolló la teoría "Visión Cero", la cual se basa en la idea de que no se debe aceptar ningún nivel de muertes o lesiones graves en accidentes de tránsito. Para alcanzar este objetivo, se busca diseñar las carreteras y los vehículos a fin de disminuir los accidentes vehiculares. Además, se fomenta la educación y la concienciación de los conductores y peatones. La teoría subraya la relevancia de aplicar de manera estricta las normativas de circulación y la imperatividad de una pronta y eficaz respuesta ante eventualidades de tránsito ( Giambartolomei, 2023).

Se tuvo en cuenta a Deming quien, en 1950 propuso el Ciclo PDCA (Planificar, hacer, verificar, actuar) como modelo de mejora continua, aplicado a

estrategias de gestión de seguridad vial, que permitió identificar y solucionar problemas de manera efectiva y que exige un fuerte liderazgo y compromiso por parte de alta dirección (Sánchez, 2023).

Se consideró la teoría de Haddon quien en 1970 desarrolló una matriz que considera etapas del siniestro (pre siniestro, siniestro y post siniestro) y factores intervinientes (humano, vehículo y vía) para comprender y prevenir incidentes en el tránsito. Esta teoría argumenta que la seguridad vial debe ser estudiada desde una perspectiva integral que incluye diversos elementos, como el vehículo, el entorno y el comportamiento humano (Meléndrez, 2018).

Por otro lado, se consideró el Manual de Seguridad Vial, que establece que a través de la seguridad vial se promoverán y se difundirán iniciativas para la prevención y mitigación de siniestros viales en las rutas nacionales, lo que ayudarán a minimizar impactos negativos en la sociedad debido a los accidentes de tránsito (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2017).

Por último, se consideró la Ley N° 27972 (2003) marco normativo de Municipalidades, que otorga funciones específicas y compartidas a las municipalidades provinciales y distritales, con el fin de garantizar la confianza vial. Esto implica la instalación, mantenimiento y actualización del sistema de señalización de tránsito en sus áreas correspondientes, además de la determinación de las nomenclaturas de las vías. Estas responsabilidades se llevan a cabo en coordinación con otras municipalidades, de acuerdo al numeral 2.4 del artículo 81° referente a tránsito, vialidad y transporte público.

Asimismo, se tomó en cuenta las definiciones de las dimensiones de la variable Gestión de seguridad vial:

Educación vial. Según Verástegui (2018) comprende el entendimiento y las acciones asociadas con las pautas y señales que controlan el tránsito de peatones y vehículos en las vías públicas y aceras. Su finalidad radica en optimizar la movilidad urbana, fomentar la armonía en la convivencia y disminuir la incidencia de accidentes. Es esencial impartir estos conceptos desde una edad temprana, es decir desde que se inicia la etapa escolar y ponerlos en práctica para que arraiguen como hábitos permanentes y perduren en el futuro.

Comportamiento del conductor. De acuerdo a Tuteorica. Com (2018) son las decisiones, acciones y actitudes que los conductores adoptan mientras están al volante de un vehículo. Esto incluye cómo interactúan los que se encuentran en el volante con otros vehículos y usuarios de la carretera, cómo responden a las señales y peligros en la vía, así como determinar su capacidad para mantener el control del vehículo.

Infraestructura Vial. Según Sánchez (2019) comprende las carreteras y autopistas que conectan diferentes ubicaciones dentro de un país. Esta red es crucial para el progreso económico y social, ya que facilita la movilización de personas y mercancías, fomentando la conexión y el desarrollo de diversas zonas. Taillanter & Barthélemy (2023) la definen como la red de carreteras, calles y carreteras de circunvalación que conectan ciudades, pueblos y áreas urbanas. Su importancia radica en facilitar el transporte, reducir la congestión vehicular, mejorar la movilidad y contribuir al desarrollo social de las regiones.

Vehículo. De acuerdo el D.S. N° 016-2009-MTC (2009) se define como un artefacto que opera libremente y está destinado al transporte de personas o bienes por una vía. Además, se establece que un vehículo automotor es aquel con más de dos ruedas, motor y tracción propia. De acuerdo con la normativa, se considera vehículo automotor menor a aquel de dos o tres ruedas, equipado con montura o asiento para el conductor y pasajeros, según el caso.

Políticas y Normativas. De acuerdo al Manual de Seguridad Vial, se definen como medidas y directrices establecidas con el objetivo de mejorar los resultados en seguridad vial. Asimismo, implican comprender los problemas actuales mediante el análisis de datos, desarrollar un plan con objetivos y acciones apropiadas, y considerar la infraestructura como un aspecto crucial en el enfoque de seguridad vial (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2017).

También se tuvieron en cuenta las descripciones de las dimensiones de la variable dependiente – Prevención de accidentes de tránsito:

Fiscalización y control. Según La SUTRAN (2023) es un proceso que tiene como fin monitorear las regulaciones actuales en el ámbito del transporte terrestre. En caso de incumplimientos o infracciones por parte de los transportistas, conductores u operadores de terminales terrestres, se deben tomar medidas

correctivas o iniciar procedimientos administrativos sancionadores. Por otro lado, Cantisani et al. (2023) establecen que la fiscalización es el proceso de inspección y supervisión que realizan las autoridades competentes en el transporte, destinado a mejorar la seguridad en el sistema vial.

Medidas preventivas. Según Utomo & Bawono (2020) son las acciones que buscan prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito en las vías, a través de la sensibilización, el monitoreo y la intervención activa.

Capacitación. De acuerdo a García et al. es considerada como una de las inversiones más saludables para las organizaciones, ya que permitía que las entidades cuenten con personal altamente calificado y alcancen rendimientos más altos. Del mismo modo, los resultados obtenidos de la capacitación no solo benefician a los capacitados, sino que también contribuyen al logro de los objetivos institucionales.

Servicios de emergencia. Conforme Vera et. al (2018) comprenden el Sistema Médico de Emergencias (SME) y la atención médica prehospitalaria (AMP). El Sistema Médico de Emergencias brinda atención de emergencia a personas con lesiones o enfermedades graves, a través de ambulancias, personal médico capacitado y coordinación con hospitales. La atención médica prehospitalaria se enfoca en evaluar, estabilizar y proporcionar medicamentos y procedimientos básicos para salvar vidas antes de llegar al hospital.

### **III. METODOLOGÍA**

#### **3.1. Tipo y diseño de investigación**

##### **3.1.1. Tipo de investigación**

Al respecto, Arispe et al. (2020) la investigación aplicada utiliza la ciencia para encontrar maneras prácticas y específicas de abordar una necesidad. Por otro lado, menciona que el enfoque cuantitativo se basa en la medición, utilizando la estadística para la cuantificación. En ese sentido, la presente investigación fue aplicada, con un enfoque cuantitativo, teniendo un nivel descriptivo propositivo.

##### **3.1.2. Diseño de la investigación**

De acuerdo a Arias & Jovino (2021) el diseño no experimental se distingue por la ausencia de aplicar estímulos o condiciones experimentales específicas a las variables bajo estudio, se enfoca en analizar las características de dichas variables a lo largo del tiempo sin intervenir en ellas, utilizando mediciones para observar el proceso de cambio y comparar los resultados. En ese sentido, el estudio empleó un diseño no experimental.

#### **3.2. Variables y operacionalización**

Según Núñez (2007) citado por Arias et al. (2022) la variable es aquello que se estudiará, medirá, controlará o manipulará. La expresión de una variable puede ser conceptual u operacional. La conceptualización se refiere a la definición teórica de las variables, mientras que la operacionalización implica la desagregación o descomposición de las variables a través de un proceso de deducción, desde lo más general hasta lo más específico. Por ello, se ha determinado la siguiente definición conceptual de las siguientes variables:

Variable Independiente: Gestión de Seguridad Vial. Son las estrategias de una entidad, organismo o institución que conllevan a erradicar completamente las lesiones serias y decesos derivados de los accidentes viales. Según Valverde (2021) la gestión de seguridad vial se refiere a un conjunto de medidas y estrategias que se desarrollan dentro de una organización con el objetivo de lograr resultados positivos a largo plazo. Estas

acciones se implementan con el fin de garantizar la protección en las rutas de manera sostenible.

Además, para concretar la definición conceptual de Gestión de Seguridad Vial, se abordaron cinco dimensiones: Educación vial, comportamiento del conductor, infraestructura vial, vehículos y políticas y normativas.

Variable Dependiente: Prevención de accidentes de tránsito. De acuerdo a al Manual de Seguridad Vial (2017) consiste en la implementación de diversas medidas y acciones destinadas a evitar la ocurrencia de accidentes en las vías públicas. Estas medidas incluyen la promoción de conductas seguras al conducir, el mantenimiento adecuado de los vehículos, la mejora de la infraestructura vial, la aplicación de leyes y regulaciones de tránsito, así como la educación sobre seguridad vial.

Asimismo, para concretar la definición conceptual de Prevención de Accidentes de Tránsito, se abordaron cinco dimensiones: Comportamiento del peatón, fiscalización y control, medidas preventivas, capacitaciones y servicios de emergencia.

### **3.3. Población, muestra y muestreo**

**3.3.1. Población:** Según Condori (2020) la población son los elementos o unidades a analizar en el ámbito específico de la investigación. Arias et al. (2022) señalan que la calidad de una población no se mide por la cantidad de participantes, sino por su capacidad para alcanzar el objetivo propuesto sin limitaciones.

Por lo tanto, se determinó una población de estudio de 1000 personas, incluyendo usuarios, conductores, autoridades municipales y policiales involucrados en la gestión de seguridad vial en la carretera de acceso del distrito de La Victoria, lo que permitió obtener una perspectiva completa y representativa de las personas o entidades vinculadas al asunto en análisis.

Criterios de inclusión: Se incluyeron a personas mayores de 18 años que utilizan la carretera de acceso del distrito de La Victoria en varios roles, incluyendo conductores, peatones, ciclistas, pasajeros y servidores públicos relacionados con la gestión del tránsito.

Criterios de exclusión: Los criterios de exclusión se aplicaron a quienes transitan por la carretera panamericana norte para llegar al distrito de La Victoria, a menores de 18 años sin permiso para conducir vehículos y a servidores públicos no directamente involucrados en la gestión de seguridad vial, como personal administrativo no relacionadas con el tránsito.

### **3.3.2. Muestra**

Conforme Hernández-Sampieri & Mendoza (2018) citado por Arias et al. (2022) la muestra es un subgrupo representativo de la población en estudio. En este caso, se conformó una muestra de 50 personas para la investigación, incluyendo 20 conductores, 20 usuarios que transitaban el tramo de la carretera en estudio, y 10 servidores públicos involucrados en la gestión de seguridad vial en el distrito de La Victoria.

### **3.3.3. Muestreo**

El muestreo no probabilístico intencional o por conveniencia, de acuerdo a Arias et al. (2022) es una técnica que permite al investigador elegir a los participantes de la muestra según sus criterios personales. En ese sentido, se determinó el tamaño de la muestra del estudio, utilizando el criterio por conveniencia; toda vez que, se obtuvo datos de conductores, usuarios y servidores públicos que estuvieron aptos a participar en la investigación.

### **3.3.4. Unidad de análisis**

Es el tema a investigar del cual se va obtener las referencias o la información para realizar el análisis del estudio. (Arias et al., 2022). En ese contexto fue establecida en 50 personas que fueron seleccionados como muestra representativa de una población total de 1000 personas.

## **3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

La investigación utilizó la técnica de encuesta, según Arias & Covinos (2021) consiste en recopilar información de los participantes mediante un conjunto de preguntas estandarizadas. Por otra parte, se empleó un cuestionario como instrumento para la recolección de datos, el cual se compone de preguntas derivadas de los indicadores a medir en una variable específica. Es crucial considerar la cantidad, orden y claridad de las preguntas, ya que pueden afectar el resultado del cuestionario (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018).

Cabe mencionar que, el cuestionario fue estructurado bajo la escala tipo Likert para evaluar actitudes en la investigación social (Moreno, 2018). Para la variable independiente "Gestión de seguridad vial" se aplicó un cuestionario con veinticinco ítems que abarcan cinco dimensiones, adaptado al modelo Likert. De manera similar, se empleó otro cuestionario adaptado a la escala Likert con veinticinco ítems para evaluar la variable dependiente "Prevención de accidentes de tránsito", que también consta de cinco dimensiones (Moreno, 2018).

Las alternativas tipo Likert utilizadas, que corresponden a las opciones de respuestas de ambos cuestionarios, fueron: Muy de acuerdo, de acuerdo, indiferente, desacuerdo, muy desacuerdo. La puntuación establecida en las alternativas fueron las siguientes: (5) Muy de acuerdo; (4) De acuerdo; (3) Indiferente; (2) Desacuerdo; (1) Muy desacuerdo.

La validación del instrumento se realizó mediante el coeficiente V de Aiken. Según Robles (2018) es una medida estadística empleada para evaluar la validez de contenido de instrumentos de medición, como cuestionarios, a través de las evaluaciones de expertos sobre los ítems. En este estudio, participaron tres profesionales altamente calificados con sólidos conocimientos y experiencia en la investigación del área pertinente. Como resultado, el promedio de la validez de contenido del instrumento fue de 0.994, según las valoraciones de estos expertos.

Por otro lado, se evaluó la confiabilidad del instrumento mediante el coeficiente alfa de Cronbach. Este índice, según Rodríguez & Reguant (2020) se emplea para medir la coherencia interna de un instrumento de medición. El cálculo de este coeficiente, llevado a cabo mediante herramientas estadísticas como SPSS, desempeña un papel crucial en el proceso de toma de decisiones dentro de la investigación. En este contexto, se observó que la confiabilidad del instrumento de la investigación, fue del 0.192% para la variable "Gestión de seguridad vial" y del 0.913% para la variable "Prevención de los accidentes de tránsito".

### **3.5. Procedimiento**

La investigación se inició con la percepción de una realidad problemática, lo que llevó a la identificación de las variables de estudio. Para



ello, se recolectó información y se elaboró una matriz de operacionalización de variables. Se describió brevemente la realidad problemática y se recopilaron antecedentes y teorías nacionales e internacionales. Se utilizó una encuesta con cuestionario aprobado por expertos, empleando el alfa de Cronbach para su confiabilidad.

### **3.6. Método de análisis de datos**

Se optó por llevar a cabo un estudio cuantitativo de datos. Para ello, se eligieron las pruebas estadísticas pertinentes con el fin de examinar los datos y obtener resultados confiables y validables. Con el propósito de simplificar este proceso, se empleó la versión 2021 del programa Microsoft Excel, que facilitó el recuento de frecuencias, la organización de datos en tablas. La presentación del informe final se llevó a cabo mediante el uso del programa Microsoft Word. En cuanto al enfoque utilizado en el análisis de datos y se eligió el método analítico.

### **3.7. Aspectos éticos**

De acuerdo al acto resolutivo del Consejo Universitario N° 0340-2021/UCV, se consideraron los siguientes criterios éticos:

**Beneficencia:** Se garantizó la salvaguarda del bienestar de los participantes en la investigación, buscando ofrecer beneficios tangibles mediante una propuesta de gestión de seguridad vial.

**Integridad humana:** Se aseguró la preservación del respeto a la dignidad y los derechos de aquellos que participaron en el estudio.

**Probidad:** Los resultados se presentaron de manera precisa y veraz, sin distorsionar ni manipular los datos obtenidos.

**Transparencia:** La metodología utilizada se divulgó, junto con la disponibilidad de los datos recopilados, y los resultados se publicaron en fuentes científicas confiables, siguiendo las normas establecidas por APA 7ma edición. Este enfoque fomentó la replicabilidad y verificación del estudio, promoviendo así la transparencia en la investigación.

#### IV. RESULTADOS

Se estableció que el instrumento de recolección de datos fue un cuestionario dividido en dos partes, cada una de ellas compuesta por 25 ítems, diseñado para evaluar las variables de gestión de seguridad vial y prevención de los accidentes de tránsito. Este cuestionario fue administrado tanto a conductores como a usuarios que transitan por el tramo del km. 03 al Km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria; así como a las autoridades responsables de la gestión de seguridad vial de dicho distrito. A continuación, se presentan detalladamente los resultados obtenidos, los cuales fueron sometidos a un análisis exhaustivo y procesados de acuerdo con su interpretación. Además, se destacan las dimensiones específicas que fueron objeto de estudio en esta investigación. Este enfoque permite una comprensión profunda de la realidad en materia de seguridad vial en la mencionada área, brindando una visión clara y valiosa para abordar los desafíos identificados.

Respecto al objetivo específico 1, identificar el nivel de gestión de seguridad vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023, se presenta el siguiente resultado:

**Tabla 1**

*Nivel de Gestión de Seguridad Vial*

<b>Variable Gestión de Seguridad Vial</b>				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Ni Mala Ni Buena	21	42,0%	42,0%	42,0%
Malo	29	58,0%	58,0%	100,00%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	

Los resultados presentados en la tabla 1, indican que el 58,0% de los encuestados perciben que el nivel de gestión de seguridad vial es calificado como malo. Por otro lado, el 42% restante indica que no lo considera ni bueno ni malo.

En relación al objetivo específico 3, analizar el nivel de las dimensiones de la Gestión de Seguridad Vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023, cuyas dimensiones fueron: Seguridad vial, comportamiento del conductor, infraestructura vial, vehículos y políticas y normativas, el resultado fue el siguiente:

**Tabla 2**

*Nivel de las Dimensiones de la Variable Gestión de Seguridad Vial*

	Dimensión Seguridad Vial		Dimensión Comportamiento del Conductor		Dimensión Infraestructura Vial		Dimensión Vehículos		Dimensión Políticas y Normativas	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Buena	3	6.0								
Ni Mala Ni Buena	24	48.0	27	54.0	34	68.0	47	94.0	44	88.0
Mala	23	46.0	23	46.0	16	32.0	3	6.0	6	12.0
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100.0</b>	<b>50</b>	<b>100.0</b>	<b>50</b>	<b>100.0</b>	<b>50</b>	<b>100.0</b>	<b>50</b>	<b>100.0</b>

Según los resultados establecidos en la tabla 2, se visualiza que el 48% de los encuestados se sitúa en el nivel ni malo ni bueno en la dimensión de educación vial, mientras que el 46% indica un nivel malo. En cuanto a la dimensión comportamiento del conductor, el 46% lo clasifica como malo y el 54% como ni bueno ni malo. En relación a la dimensión infraestructura vial, el 32% muestra un nivel malo y el 68% se sitúa en el nivel ni bueno ni malo. Respecto a la dimensión de vehículos, el 94% se encuentra en el nivel ni bueno ni malo, mientras que solo el 6% está en el nivel malo. En cuanto a la dimensión políticas y normativas, el 88% se sitúa en el nivel ni bueno ni malo y el 12% en el nivel malo.

Por consiguiente, el objetivo específico 3, analizar el nivel de prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo, presenta el siguiente resultado:

**Tabla 3***Nivel de la Variable Prevención de Accidentes de Tránsito*

<b>Variable Prevención de Accidentes de Tránsito</b>						
			Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Ni Buena	Mala	Ni Mala	19	38,0%	38,0%	38,0%
			31	62,0%	62,0%	100,00%
<b>Total</b>			<b>50</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	

La tabla 3, revela que el 62% de los encuestados señala que la prevención de accidentes de tránsito se encuentra en un nivel malo; mientras que el 38% restante se sitúa en un nivel clasificado como ni bueno ni malo.

En relación al objetivo general: Determinar cómo una propuesta de gestión de seguridad vial mejora la prevención de los accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023, presenta el siguiente resultado:

**Tabla 4***Tabla Cruzada Variable Gestión de Seguridad Vial – Variable Prevención de Accidentes de Tránsito*

<b>Variable Prevención de Accidentes de Tránsito</b>					
			<b>Ni Mala Ni Buena</b>	<b>Mala</b>	<b>Total</b>
Variable Gestión de Seguridad Vial	Ni Mala	Recuento esperado	8,0	13,0	21,0
	Ni Buena	% dentro de la variable gestión de la seguridad vial	38.1%	61,9%	100,0%
	Mala	Recuento esperado	11,0	18,0	29,0
		% dentro de la variable gestión de la seguridad vial	37.9%	62,1%	100,0%
<b>Total</b>		<b>Recuento esperado</b>	<b>19,0</b>	<b>31,0</b>	<b>50,0</b>
		<b>% dentro de la variable gestión de la seguridad vial</b>	<b>38,0%</b>	<b>62,0%</b>	<b>100;0%</b>

La tabla 4 evidencia que, al cruzar los datos, un 62,1% de los encuestados clasifican a la variable Gestión de Seguridad Vial deficiente y nivel insatisfactorio a la variable Prevención de Accidentes de Tránsito. Por otro lado, un 38,1% indica que las acciones relacionadas con la gestión de seguridad vial y la prevención de accidentes de tránsito, no se califican ni como malas ni como buenas.

Respecto, al objetivo de diseñar una propuesta de gestión de seguridad vial que mejore la prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023 y después de analizar los resultados, se determinó la Gestión de Seguridad Vial es insatisfactoria en la prevención de accidentes de tránsito. En respuesta a ello, se desarrolló una propuesta fundamentada en la Teoría de Deming y enfocada en la mejora continua, denominada: "Mejora de la gestión de seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito en el tramo que comprende el Km. 03 al Km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria".

**Figura 1**

*Propuesta Fundamentada en la Teoría de Deming*



Nota. Elaborado por el autor.

En relación al objetivo específico 5, establecer el nivel de validación de una propuesta de gestión de seguridad vial que mejore la prevención de los accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023. La propuesta de gestión de seguridad vial, diseñada para prevenir accidentes de tránsito en el tramo que comprende el Km. 03 al Km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria, ha sido evaluada y validada por un panel de tres expertos. El consenso unánime de los especialistas fue la aprobación de la propuesta, destacando su aplicabilidad y pertinencia en la situación actual. Esta validación respalda la efectividad y relevancia de la propuesta, asegurando su utilidad para abordar y mejorar la seguridad vial en el distrito de La Victoria.

**Tabla 5**

*Juicio de Expertos de la Validación de la Propuesta de Gestión de Seguridad Vial*

<b>Nombre del Experto</b>	<b>Grado del Experto</b>	<b>Calificación</b>
Oscar Ludeña Hurtado	Maestro en Administración y Ciencias Policiales	Válido
Mayra Velezmoro Delgado	Magister en Gestión Pública	Válido
Darwin José Mires Agip	Magister en Gestión Pública	Válido

Nota. Elaborado por el autor.

## V. DISCUSIÓN

Según el objetivo específico 1, que busca identificar el nivel de gestión de seguridad vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023, los resultados obtenidos en la tabla 1, revelan que el 58% de los encuestados percibe el nivel de Gestión de Seguridad Vial en el distrito de La Victoria como malo; mientras que el 42% restante no lo considera ni bueno ni malo. Estos hallazgos comparados con el estudio realizado por Chet et al. (2022) titulado: “Medición de los logros en seguridad vial basado en EWM-GRA-SVD: un sistema de apoyo a la toma de decisiones para los países de APEC”; que se centra en un enfoque internacional y utiliza métodos más complejos como el análisis relacional gris y la descomposición de valores singulares para medir los logros en seguridad vial. Esta metodología más amplia y global podría explicar la divergencia entre los resultados obtenidos en ambos estudios. La discrepancia podría atribuirse a las diferencias en el alcance geográfico y la escala de evaluación. Mientras que el objetivo se centra específicamente en un distrito local, el estudio de Chet et al. aborda la seguridad vial a nivel internacional, lo que puede llevar a variaciones en la percepción y en la aplicación de metodologías de evaluación. En resumen, aunque los resultados de la investigación reflejan una preocupación localizada por la gestión de seguridad vial en el distrito de La Victoria, la discrepancia con el estudio de Chet et al. sugiere que las percepciones y evaluaciones pueden variar significativamente dependiendo del ámbito geográfico y el enfoque metodológico utilizado en la medición de la seguridad vial. Por lo tanto; la presente investigación aporta una comprensión detallada y específica de las percepciones y evaluaciones locales sobre la gestión de seguridad vial en el distrito de La Victoria, lo cual enriquece la comprensión general del tema y contribuye a la formulación de medidas concretas para mejorar la seguridad vial en el tramo que comprende el Km. 03 al Km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria.

Respecto al objetivo específico 2, que busca analizar el nivel de las dimensiones de la gestión de seguridad vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023; los resultados obtenidos presentan una variedad de percepciones. La tabla 2, consolidada por dimensiones de la variable gestión

de seguridad vial; revela que el 48% de los encuestados se encuentran en el nivel ni malo ni bueno; en la dimensión educación vial, mientras que el 46% están en el nivel malo. Estos hallazgos se conectan de manera significativa con la investigación de Saagian (2023) titulada: “Estrategias didácticas orientadas a alumnos de escuelas secundarias de Capital Federal sobre educación vial”, quien abogó por la integración transversal de la educación vial en el currículum escolar. En ese sentido, al hallar en el presente estudio que casi la mitad de los encuestados tienen una percepción neutral o negativa sobre la educación vial; concuerdo con la investigación realizada por Saagian. Por lo tanto, el aporte de la investigación respecto a la dimensión mencionada, radica en la importancia de integrar la educación vial en el currículum escolar como una medida efectiva para mejorar la gestión de seguridad vial en el Perú y prevenir los accidentes de tránsito. Asimismo, la inclusión de la educación vial en el currículum escolar no solo promoverá una mayor conciencia sobre las normas de tránsito, sino que también contribuirá a formar conductores más responsables y a reducir los riesgos de accidentes viales.

Por otra parte, en cuanto a la dimensión comportamiento del conductor refleja que un 46% está en el nivel malo y un 54% en ni bueno ni malo; datos que al ser comparado con el estudio realizado por Rojas (2021) en su tesis titulada: “Modelos de comportamiento de conductores y la generación de accidentes de tránsito”, en la cual se analizó el comportamiento de conductores en un simulador de conducción, utilizando mediciones de ondas cerebrales y Machine Learning; quien concluyó que conductores mayores de 50 años son más cautelosos ante distracciones, proponiendo un modelo matemático para el comportamiento de conductores en diferentes escenarios; con estos resultados se concuerda la importancia de comprender los factores que influyen en el comportamiento al conducir, incluyendo la edad y la reacción ante distracciones; pero, se debe incluir en el estudio, campañas de concienciación sobre los riesgos de la conducción distraída, el uso del teléfono móvil y otras distracciones.

Por lo tanto, el aporte de la presente investigación en relación a la dimensión comportamiento del conductor, se resalta en la necesidad de incluir campañas de concienciación sobre los riesgos de la conducción distraída, el



uso del teléfono móvil y otras distracciones, lo que contribuirá a promover conductas más seguras y responsables al volante.

Acerca de la dimensión Infraestructura Vial nos indica que un 32% está en el nivel malo y un 68% en el nivel ni bueno ni malo; datos que al ser comparado con la investigación realizada por Cubas (2021 titulada - Influencia de las características geométricas de la carretera San Juan – Choten en la seguridad vial – Cajamarca, en la cual se analizó si las características geométricas de la carretera San Juan Choten afectan la seguridad vial. Los resultados mostraron que la carretera no cumple con los estándares mínimos de seguridad, lo que influye en la seguridad de los vehículos; concluyendo que las características geométricas afectan la seguridad vial y se recomienda mejorar la carretera para adecuarla a una de primera clase tipo III, es decir a una carretera con un índice medio diario de tráfico vehicular que es inferior a 400 vehículos por día. En ese sentido, concuerdo con el estudio realizado por Cubas; toda vez que, el tramo del Km.03 al Km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria no cumple con los indicadores mínimos exigidos por normatividad vigente, como son que los radios de las curvas que no se ajustan a las longitudes de los vehículos, la variabilidad de la velocidad de operación en tramos consecutivos, la falta de señalización y marcado en la carretera, la falta de iluminación. Cabe mencionar que, el aporte de la presente investigación respecto a la dimensión mencionada, resalta en la necesidad de mejorar la infraestructura vial para adecuarla a los estándares de seguridad, de lo que se puede advertir que las características geométricas de una carretera influyen en la siniestralidad vial, respaldándose la importancia de implementar medidas para garantizar carreteras seguras y adecuadas a las necesidades de tránsito actual, promoviendo así la seguridad y bienestar de los ciudadanos.

En la dimensión vehículos, se observa que un 94% se encuentra en un nivel que no es ni bueno ni malo, mientras que solo el 6% está en un nivel malo. Estos datos son comparables con el estudio realizado por Carchi & Morocho (2019) titulado - Análisis de los accidentes de tránsito provocados por fallas mecánicas en vehículos de la subcategoría M1 en el cantón Cuenca-Ecuador. En dicho estudio, se analizaron los accidentes de tránsito causados

por fallas mecánicas en vehículos del cantón Cuenca, Ecuador, y se determinó que el sistema de frenos fue la principal causa de los siniestros viales. Además, se encontró que estos vehículos no aprobaron o fueron condicionados según el historial de la revisión técnica vehicular. Este resultado está acorde con la dimensión analizada, ya que los vehículos que circulan por el tramo de estudio no reciben el mantenimiento preventivo y correctivo necesario por parte de los conductores, lo que resulta en accidentes de tránsito. Así pues, el aporte del presente estudio respecto a la dimensión mencionada, radica en la necesidad de promover la importancia del mantenimiento y la revisión técnica vehicular para prevenir accidentes causados por fallas mecánicas.

Además, en la dimensión políticas y normativas se visualiza que un 88% de los encuestados la considera ni buena ni mala; mientras que el 12% la califica como mala. Al contrastar estos datos con la investigación realizada por Tapia (2019) que exploró la efectividad del Organismo de Transporte y Comunicaciones en la prevención de accidentes de tránsito en servicios nacionales de transporte de pasajeros; se revela que las acciones de regulación y supervisión no han sido completamente efectivas; resaltando la importancia de introducir estrategias adicionales para fortalecer la seguridad vial en estos servicios. En ese sentido, dicho estudio concuerda con los resultados obtenidos; toda vez que, un porcentaje significativo de encuestados no consideran que las políticas y normativas existentes sean particularmente efectivas ni ineficaces. Esta interpretación indica que existe un margen para mejorar y fortalecer las políticas y normativas en relación con la seguridad vial, a fin de lograr un impacto más positivo en la prevención de accidentes de tránsito. El aporte de la presente investigación es poner de manifiesto la necesidad de fortalecer las políticas y normativas en relación con la seguridad vial en el distrito de La Victoria; lo que permitirá lograr un impacto más positivo en la prevención de accidentes de tránsito y en la protección de la población.

En relación con el objetivo específico 3 orientado a analizar el nivel de prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023; los resultados obtenidos en la tabla 3 se evidencia que los 62%

de encuestados considera mala la prevención de accidentes de tránsito; mientras que un 38% la considera ni buena ni mala. Estos hallazgos comparados con el estudio realizado por Cedeño-Alcívar & Mogrovejo (2023) que realizaron un estudio en la Provincia de Manabí - Ecuador, con el fin de identificar estrategias efectivas de seguridad vial a fin de prevenir y disminuir los índices de siniestros viales. Los resultados destacaron que las principales causas de accidentes estaban relacionadas con el incumplimiento de señales, la conducción distraída y el consumo de alcohol. Como mejoras se propusieron la instalación de señalización vertical, horizontal y semáforos en las intersecciones. Aunque sus resultados y propuestas son valiosos, es evidente que las dinámicas y desafíos específicos en la Provincia de Manabí pueden diferir de los del distrito de Chiclayo. La discrepancia entre los resultados podría atribuirse a las características únicas de cada ubicación, como las condiciones del tráfico, el cumplimiento de normativas locales, y la infraestructura vial particular. Además, las estrategias propuestas por Cedeño-Alcívar & Mogrovejo pueden ser más aplicables a contextos donde las causas principales de accidentes se alineen con aquellas identificadas en su estudio. En ese sentido, discrepo con los resultados y enfoques presentados por Cedeño-Alcívar & Mogrovejo debido a las diferencias contextuales y particularidades de cada ubicación, lo que subraya la importancia de adaptar las estrategias de prevención de accidentes a las condiciones y desafíos específicos de cada región. El aporte del presente estudio, resalta en la necesidad de analizar las dinámicas y desafíos específicos en el distrito de La Victoria, para implementar estrategias efectivas y adaptadas a su contexto particular.

Es preciso mencionar que, en la presente investigación, se vislumbraron diversas limitaciones que, de alguna manera, influyeron en la recolección de información, arrojando luces sobre elementos cruciales que deben tenerse en cuenta al interpretar los resultados y evaluaciones finales. En primer lugar, se destaca la presencia de restricciones temporales significativas, resultado de jornadas laborales extenuantes, que limitó la aplicación de métodos adicionales para la recopilación de información.

Por otro lado, se presentó el celo profesional y la desconfianza palpable entre los funcionarios de las instituciones relacionadas con la investigación. Este ambiente de precaución generó una cierta reserva a compartir información, con el temor subyacente de posibles repercusiones negativas en sus roles laborales. También, se encontró la falta de disponibilidad de las personas para participar en la encuesta, atribuida tanto a la situación de desconfianza generalizada en el país como a la aversión a situaciones potencialmente contradictorias. Finalmente, la búsqueda de expertos profesionales en seguridad vial con el grado de magíster resultó ser un desafío, ya que en el departamento no hay una presencia significativa de profesionales con este perfil y que es de importancia en el desarrollo del presente estudio.

Aun así, la presente investigación representa un aporte sustancial al ámbito académico al ofrecer una visión detallada y contextualizada de la gestión de seguridad vial en el distrito de La Victoria, provincia de Chiclayo, durante el año 2023. Los resultados obtenidos y las evaluaciones realizadas arrojan luz sobre aspectos críticos que trascienden la comunidad local, extendiéndose a implicaciones más amplias en el ámbito de la seguridad vial. Adicionalmente, se proporcionan herramientas prácticas a través de estrategias detalladas en la propuesta. Estas estrategias no solo representan sugerencias, sino que constituyen recursos tangibles que los responsables de las decisiones en materia de seguridad vial pueden considerar e implementar. Este aporte conlleva la posibilidad concreta de prevenir accidentes de tránsito, salvaguardando vidas humanas y fomentando la creación de un entorno más seguro y confiable para todos los ciudadanos.

## **VI. CONCLUSIONES**

1. El diagnóstico de estudio, revela una preocupación significativa respecto al nivel de gestión de seguridad vial en el distrito de La Victoria; debido a que un 58,0% de los encuestados calificaron la gestión como "mala", se destaca la urgencia de abordar y mejorar las prácticas actuales.
2. La investigación revela que los encuestados muestran indecisión en cuanto a su percepción sobre las dimensiones de seguridad vial, comportamiento del conductor, infraestructura vial, vehículos y políticas y normativas. Esta indecisión es un indicador de falta de claridad o confianza en la efectividad de las medidas actuales de seguridad vial en el distrito de La Victoria.
3. Se elaboró una propuesta que incluye estrategias para promover el desarrollo sostenible de la entidad edil. Esta propuesta se basa en los cinco pilares fundamentales de la seguridad vial: gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a las víctimas.
4. Se plantea la propuesta, mejora de la gestión de seguridad vial para prevenir los accidentes de tránsito en el tramo que abarca el kilómetro 03 hasta el kilómetro 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria. Esto se debe a que todavía existe un 42% de los encuestados que considera la gestión de seguridad vial ni buena ni mala.
5. Se validó la propuesta de gestión de seguridad vial, siendo viable y practica para su implementación, garantizando su efectividad en la mejora de la seguridad vial, y promoviendo un entorno vial más seguro y sostenible, alineado con las necesidades y expectativas de la comunidad.

## **VII. RECOMENDACIONES**

1. Se recomienda al Alcalde y al Consejo Municipal del distrito de La Victoria implementar medidas específicas para mejorar la gestión de la seguridad vial. Esto incluye la creación y promulgación de políticas municipales que prioricen la seguridad vial, la asignación de recursos para mejorar la infraestructura vial, la realización de campañas de concientización pública, y la coordinación con otras instituciones y organismos de seguridad para abordar integralmente los problemas de seguridad vial.
2. Se recomienda al Alcalde y al Gerente Municipal tomar medidas concretas y adaptadas a las necesidades y características específicas del distrito de La Victoria para abordar las preocupaciones de los ciudadanos respecto a las dimensiones de la gestión de la seguridad vial.
3. Se recomienda al titular del Departamento de Tránsito, Viabilidad y Transporte de la Municipalidad Distrital de La Victoria, adoptar medidas inmediatas y eficaces con el propósito de reforzar las acciones preventivas ante accidentes de tránsito. Entre dichas medidas se incluye la intensificación de la fiscalización del cumplimiento de las normativas viales, así como la aplicación de sanciones a aquellos que incumplan dichas normas.
4. Se recomienda al alcalde, asumir un papel activo en el respaldo y promoción de la propuesta: Mejora de la gestión de seguridad vial para prevenir los accidentes de tránsito en el tramo que comprende el Km. 03 al Km. 08 de la carretera de acceso del distrito de la victoria; garantizando la asignación de recursos financieros, humanos y tecnológicos necesarios para la implementación de dicha propuesta.
5. Se recomienda al Alcalde y al Gerente Municipal crear un equipo encargado de supervisar y monitorear las estrategias establecidas en la propuesta, a fin de que se realice seguimientos periódicos y recopilar datos para evaluar continuamente la efectividad de las medidas adoptadas.

## **VIII. PROPUESTA**

La investigación se centra en enfrentar el desafío de los accidentes de tránsito en el tramo del km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso de La Victoria, una amenaza significativa para la seguridad vial y el bienestar ciudadano. Ante esta preocupación, y basándonos en los resultados que indican que el 58% de los encuestados considera buena la gestión de seguridad vial, mientras que el 42% la percibe como neutral, se propone la iniciativa de mejorar la gestión de seguridad vial en la Municipalidad Distrital de La Victoria. Esta iniciativa se plasma en la propuesta denominada "Mejora de la Gestión de Seguridad Vial para la Prevención de Accidentes de Tránsito en el tramo del km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria." Es importante mencionar, que el Fondo de la ONU para la seguridad vial, en el año 2022, realizó una convocatoria de propuestas a fin fortalecer la seguridad en vías de tránsito; enfocándose en la gestión, en carretas, vehículos, usuarios seguros y en la respuesta post accidente. (United Nations Road Safety Fund, 2022).

En ese sentido, la presente mejora implica implementar normativas y controles más rigurosos, fortalecer la coordinación entre sectores, adoptar medidas para garantizar una infraestructura vial segura, promover la educación vial y la conciencia ciudadana, así como impulsar el uso de tecnologías y sistemas de seguridad en vehículos. La propuesta se dirige específicamente al Alcalde, Gerente Municipal y a los funcionarios responsables de diversas áreas en la Municipalidad Distrital de La Victoria.

Asimismo, la propuesta se encuentra fundamentada en los cinco pilares esenciales de la seguridad vial: gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a las víctimas (Plan Nacional Multisectorial de Seguridad Vial para el 2030, 2023). También, se apoya en la normativa nacional, incluyendo la Constitución Política del Perú y leyes orgánicas. Participan activamente diversas entidades como la Policía Nacional del Perú, instituciones educativas, empresas de servicio de transporte público y la población civil organizada.

Se propone la creación de un plan de acción de seguridad vial, diseñado por las autoridades locales con conocimiento directo de la problemática en el distrito. Se abordan aspectos relacionados con el comportamiento humano, como el exceso

de velocidad y la ebriedad del conductor, mediante la instalación de cinemómetros y operativos de alcoholemia. Se promueven programas de difusión y capacitaciones para reducir el desacato a las señales de tránsito e imprudencias de los usuarios.

En relación a los vehículos, se plantea un programa de chatarreo vehicular para renovar el parque automotor y contribuir al cuidado del medio ambiente. Respecto a la infraestructura vial, se sugiere demarcación en el pavimento, señales de cruce peatonal y delineadores en curvas, conforme a normativas técnicas. Se establecen estrategias para el mantenimiento de reductores de velocidad y líneas de cruce peatonal.

Además, se propone la implementación de un programa de capacitación continua para el personal de tránsito, viabilidad y transporte, así como la coordinación con entidades especializadas en seguridad vial para garantizar respuestas rápidas y efectivas ante accidentes de tránsito.

El programa de actividades abarca la convocatoria a autoridades locales, coordinación con entidades especializadas, programas de difusión, demarcación de vías, instalación de señales, y la implementación de programas de formación en primeros auxilios.

En resumen, la propuesta busca una mejora integral en la seguridad vial, con un impacto significativo en la reducción de accidentes viales, preservación de la vida humana y la promoción de un entorno más seguro y confiable para todos los ciudadanos. No solo aborda el problema actual, sino que sienta las bases para un futuro más seguro y sostenible en términos de seguridad vial. (Ver anexo de desarrollo de la propuesta).



## REFERENCIAS

- American Association of State Highway and Transportation Officials (2010). *Highway Safety Manual*.  
<http://www.highwaysafetymanual.org/Pages/About.aspx>
- Acerra, E., Lanteri, C., Vignali, V., Pazzini, M. & Andrea, S. (2023). Safety roads: the analysis of driving behaviour and the effects on the infrastructural design. *Transportation Research Procedia* (69),336-343.  
<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.02.180>.
- Arias, J., Holgado, J., Tafur, T., & Vásquez, M. (2022) *Metodología de la investigación: El método ARIAS para realizar un proyecto*. Instituto Universitario de Innovación Ciencia y Tecnología Inudi Perú S.A.C.  
<https://doi.org/10.35622/inudi.b.016>
- Arias, J., & Covinos, M. (2021). *Diseño y Metodología de la Investigación*. Enfoques Consulting EIRL. file:///C:/Users/Juan%20Christian/Downloads/Arias-Covinos-Dise%C3%B1o\_y\_metodologia\_de\_la\_investigacion%20(1).pdf
- Arias, W. (2021). *Modelo de comportamiento de conductores y la generación de accidentes de tránsito*. Universidad Nacional de Colombia. [Tesis doctoral, Universidad Nacional de Colombia].  
<https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/80429>
- Arispe, C., Yangali, J., Guerrero, M., Lozada, O., Acuña, L., & Arellano, C. (2020). *La Investigación Científica – Una aproximación para los estudios de posgrado*. Universidad Internacional del Ecuador.  
<https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/4310/1/LA%20INVESTIGACION%20CIENTIFICA.pdf>

- Banco Mundial (2018, 09 de enero). *Las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito frenan el crecimiento económico de los países en desarrollo*. <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2018/01/09/road-deaths-and-injuries-hold-back-economic-growth-in-developing-countries>
- Bautista, J. O. (2021). *Análisis de la seguridad vial desde el diseño geométrico de la carretera Canchaque–Huancabamba*. [Tesis pre grado, Universidad de Piura]. <https://hdl.handle.net/11042/5083>
- Bazán, E. D. (2022). *Gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito en una Institución de la SUTRAN, 2021*. [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/102915>
- Cabrera-Eraza, M. (2019). Propuesta técnica para la reducción de los accidentes de tránsito en la ciudad de Loja. *Dominio de las Ciencias*,5(2), 597-610. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7343702>
- Caicedo, D. (2023). La Comunidad Andina presenta una plataforma regional sobre accidentes de tránsito. *SWI swissinfo.ch*. [https://www.swissinfo.ch/spa/andinos-transporte\\_la-comunidad-andina-presenta-una-plataforma-regional-sobre-accidentes-de-tr%C3%A1nsito/48644624](https://www.swissinfo.ch/spa/andinos-transporte_la-comunidad-andina-presenta-una-plataforma-regional-sobre-accidentes-de-tr%C3%A1nsito/48644624)
- Cantisani, G., Borrelli, C. C., Del Serrone, G., & Peluso P. (2023). Optimizing Road Safety Inspections on Rural Roads. *Infrastructure*, 8 (2), 30. <https://doi.org/10.3390/infraestructuras8020030>
- Carchi, P. V., & Morocho, E. O. (2019). *Análisis de los accidentes de tránsito provocados por fallas mecánicas en vehículos de la subcategoría M1 en el*

*cantón Cuenca-Ecuador*. [Tesis de pre grado, Universidad Politécnica Salesiana Sede Cuenca].

<https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/17953>

Cedeño, B. & Mogrovejo, D. (2023). Estrategia de seguridad vial para la reducción de siniestros de tránsito provincia de Manabí. *Revista Científica Multidisciplinaria Arbitrada Yachasun*, 7(13), 94-11.

<https://doi.org/10.46296/yc.v7i13.0356>

Condori, Ojeda. Porfirio (2020). *Universo, población y muestra*. Acta académica. <https://www.aacademica.org/cporfirio/18>

Cordero, L. N. & Huapaya, H. D. *Propuesta de implementación de alternativas de seguridad vial, mediante el análisis comparativo de manuales de diseño geométrico y/o seguridad vial de América (Perú, Chile, Bolivia, México y USA)–Aplicado a cuatro distritos del cono sur de Lima metropolitana*. [Tesis de pre grado, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. Repositorio institucional. <http://dx.doi.org/http://doi.org/10.19083/tesis/648741>

Chen, F., Shi, L., Li, Y., Wang, Q., Sun, H., Tang, X., y Sun, Z. (2022). Medición de los logros en seguridad vial basado en EWM-GRA-SVD: un sistema de apoyo a la toma de decisiones para los países de APEC. *Knowledge-Based Systems*, (252), 1-14. <https://doi.org/10.1016/j.knosys.2022.109373>

Cubas, A. (2021). *Influencia de las características geométricas de la carretera San Juan – Choten en la seguridad vial-Cajamarca*. [Tesis de maestría, Universidad Privada Antenor Orrego]. <https://hdl.handle.net/20.500.12759/8684>

- D. S. N° 009-2023-MTC. Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030. (2023, junio 24). Diario Oficial El Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2190371-3>
- D. S. N° 016-2009-MTC. Decreto Supremo que aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito (2009). SUTRAN. [https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D\\_-NRO\\_016-2009-MTC\\_AL\\_05.05.14.pdf](https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf)
- Delgado, R. P. & Ruiz, J. C. (2023). *Evaluación Técnica de Señalización para la Seguridad Vial de la vía Santa Cruz – Pozo de la Sabana del Cantón Montecristi*. [Tesis de pre grado, Universidad Estatal del Sur de Manabí]. Repositorio institucional. <http://repositorio.unesum.edu.ec/handle/53000/5463>
- Dirección de Tecnologías de la Información y Telecomunicaciones (2022, marzo). *Anuario estadístico policial 2022*. <https://www.policia.gob.pe/estadisticopnp/documentos/anuario-2022/anuario-estadistico-policial-2022.pdf>
- En el Perú 276 personas fallecen al mes a causa de accidentes de tránsito. (2023, junio 19). *El Peruano*. <https://www.elperuano.pe/noticia/215769-en-el-peru-276-personas-fallecen-al-mes-a-causa-de-accidentes-de-transito>
- Gallo, A. C. & Castillo, G. M. (2018). *Análisis de las condiciones de seguridad vial ligadas a temas de infraestructura en las vías rápidas de Bogotá*. [Tesis de grado, Universidad Católica de Colombia]. <https://hdl.handle.net/10983/16847>

- García, M., García, A. & Ortiz, T. (2021). Análisis desde la evaluación de impacto en la capacitación a directivos. *Redalyc* 23(3).  
<https://www.redalyc.org/journal/6378/637869395002/html/>
- Giambartolomei, M. (2023, junio 07). Visión Cero, el efectivo método sueco que logró que una capital de América Latina bajara los siniestros de tránsito. *La Nación*.  
<https://www.lanacion.com.ar/sociedad/vision-cero-el-efectivo-metodo-sueco-que-logro-que-una-capital-de-america-latina-bajara-los-nid07062023/>
- Gonzales, C. A. (2023). *Aplicación del módulo de predicción de accidentes del manual de seguridad vial HSM de la AASHTO en la intersección de la avenida ferrocarril y la calle barranquilla*. [Tesis de pre grado, Universidad EIA Ingeniería Civil Envigado]. Repositorio institucional.  
<https://repository.eia.edu.co/server/api/core/bitstreams/db179e86-7dca-4a1f-9305-aabfd354cd5f/content>
- Guevara, P. J. M. & Norabuena, J. D. (2019). *Análisis y propuesta de mejora de la seguridad vial en la carretera Panamericana Norte, tramo variante de Pasamayo del km 55 al km 70 aplicando la metodología del manual de seguridad vial*. [Tesis de pre grado, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. Repositorio institucional. <http://hdl.handle.net/10757/626485>
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativas, cualitativa y mixta*. Editorial McGraw-Hill Interamericana.  
[http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales\\_de\\_consulta/Drogas\\_de\\_Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf](http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf)

- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades. (27 de mayo de 2003). Normas Legales, N° 28806. Diario Oficial El Peruano. <https://diariooficial.elperuano.pe/Normas/obtenerDocumento?idNorma=28>
- Loayza, L. G., & Márquez, E. A. (2023). *Análisis de la seguridad vial de la carretera nacional pe-28b en el tramo poblado de Pisac hasta el poblado de calca mediante el método del Manual de seguridad vial peruano msv-2017 inspección de seguridad vial*. [Tesis de pre grado, Universidad Andina del Cusco]. Repositorio institucional. <https://hdl.handle.net/20.500.12557/5720>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2022, 27 de agosto). *MTC exhorta a municipalidades a cumplir con la implementación de señalización para los nuevos límites de velocidad*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/645138-mtc-exhorta-a-municipalidades-a-cumplir-con-la-implementacion-de-senalizacion-para-los-nuevos-limites>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú. (2017). *Manual de Seguridad Vial*. [https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas\\_carreteras/documentos/manuales/Manual\\_de\\_Seguridad\\_Vial\\_2017.pdf](https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/manuales/Manual_de_Seguridad_Vial_2017.pdf)
- Meléndrez, M. F. (2018). *Propuesta técnica para la reducción de accidentes de tránsito aplicando el método Haddon para la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo–caso circuito La Estación*. [Tesis pre grado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo Riobamba]. <http://dspace.esoch.edu.ec/handle/123456789/8423>

- Moreno Galindo, E. (2018). Metodología de investigación, pautas para hacer tesis. *Powered By Blogger*. <https://tesis-investigacion-cientifica.blogspot.com/2018/02/escala-de-likert.html>
- Muñoz, J., & Hinojosa, R. (2022). Diseño y creación de una herramienta geotecnológica para el análisis de la accidentalidad vial en la Ciudad de Toluca-México, SIGESEV-TC. *Revista Cartográfica*, (106), 7–34. <https://doi.org/10.35424/rcarto.i106.1660>
- Naciones Unidas (2020, 31 de agosto). *Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo A/RES/74/299*. Asamblea General de las Naciones Unidas. [https://contralaviolenciavial.org/uploads/A\\_RES\\_74\\_299\\_S.pdf](https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf)
- Organización Mundial de la Salud (2021, 20 de octubre). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030*. Organización Mundial de la Salud. <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- Outay, F., Abdullah, H. & Adnan, M. (2020). Applications of unmanned aerial vehicle (UAV) in road safety, traffic and highway infrastructure management: Recent advances and challenges. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* (141),116-129. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.09.018>.
- Palomino, S. (2018). *Propuesta de gestión vial para reducir la congestión vehicular y su impacto social en la intersección de la Av. Arequipa con la Av. Aramburú*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Federico Villarreal]. <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/2723>
- Pérez, H. F. & Pérez, J. A. (2022). *Análisis y propuesta de mejoramiento de la seguridad vial y reducción de los accidentes de tránsito en la intersección de las avenidas vía de evitamiento sur y Atahualpa, Cajamarca – 2021*. [Tesis

de pre grado, Universidad Privada del Norte]. TESIS FINAL-HFPC\_JAPR\_Oct 2022\_PDF\_TOTAL.pdf (upn.edu.pe)

- Quispealaya, Y. (2021). *Determinación de un tramo de concentración de accidentes del km 90 al km 130 de la carretera Central Lima–La Oroya y propuesta de mejoramiento en la señalización y seguridad vial para reducir la tasa de accidentes de tránsito*. [Tesis de pre grado, Universidad San Ignacio de Loyola]. Repositorio institucional. <https://hdl.handle.net/20.500.14005/11778>
- Robles, B. F. (2018). Índice de validez de contenido: Coeficiente V de Aiken. *Pueblo continente*, 29(1), 193-197. <http://journal.upao.edu.pe/PuebloContinente/article/view/991>
- Rodríguez, J. & Reguant, M. (2020). Calculate the reliability of a questionnaire or scale using SPSS: Cronbach alpha coefficient. *Revista d'Innovació i Recerca en Educació* 13 (2), 1-13. <https://revistes.ub.edu/index.php/REIRE/article/download/reire2020.13.230048/31484/73498>
- Saagian, Y. (2023). *Estrategias didácticas orientadas a alumnos de escuelas secundarias de Capital Federal sobre educación vial*. [Tesis pre grado, Universidad Abierta Interamericana].
- Sánchez, M. (2019). Infraestructura vial en el Perú. *LinkedIn*. <https://www.linkedin.com/pulse/infraestructura-vial-en-el-per%C3%BA-marcos-sanchez-alvarez>
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (2023, 31 de diciembre). *Supervisión y fiscalización en materia de transporte*. <https://www.gob.pe/11460-superintendencia-de-transporte-terrestre-de->



personas-carga-y-mercancias-supervision-y-fiscalizacion-en-materia-de-transporte

Taillanter, E. & Barthelemy, M. (2023). Evolution of road infrastructure in large urban areas. *Physical examination* E. 107(3).  
<https://doi.org/10.1103/PhysRevE.107.034304>

Tutorica.com (2023, 28 de febrero). *Comportamiento humano en el tráfico*. Tutorica.com. <https://tutorica.com/blog/psicologia-vial/el-comportamiento-humano-en-el-trafico/>

United Nations Road Safety Fund (2022, 21 de abril). *Un Road Safety Fund 2022 Call for Proposals Announcement*.  
[https://roadsafetyfund.un.org/sites/default/files/downloads/resources/2022-05/UN%20Road%20Safety%20Fund%202022%20Call%20for%20Proposals%20Announcement\\_0.pdf](https://roadsafetyfund.un.org/sites/default/files/downloads/resources/2022-05/UN%20Road%20Safety%20Fund%202022%20Call%20for%20Proposals%20Announcement_0.pdf)

United Nations Institute for Training and Research (2023, 03 de julio). *Unitar lanzó un panel virtual para apoyar a los países de la comunidad andina en sus esfuerzos de recopilación de datos para mejorar la seguridad vial*.  
<https://unitar.org/about/news-stories/news/unitar-launched-virtual-dashboard-support-andean-community-countries-data-collection-efforts-improve>

Utomo, P. P., & Bawono, B. T. (2020). Application Of Act No. 22 Of 2009 As A Traffic Accidents Countermeasures Management In The Blora Police Law Area. *Jurnal Daulat Hukum*, 3(2), 259-266.  
<https://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH/article/view/9373>

Valverde, G. (2021). *Propuesta final y diseño institucional para la atención de la seguridad vial en Perú*. Inter-American Development Bank.

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3082012/Informe%20Final%20Estudio%20Atenci%C3%B3n%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20en%20el%20Per%C3%BA.pdf>

Vásquez, C. (2023, agosto 20). Lambayeque: más de 65 personas mueren por siniestros viales. *La República*.

<https://larepublica.pe/sociedad/2023/08/20/lambayeque-mas-de-65-personas-mueren-por-siniestros-viales-kevin-pedraza-accidentes-de-transito-664940>

Vera, J. D., Pérez, R., Gómez, L., Hidalgo, E. & Fraga, J. (2018). The Emergency Medical System's response and its association with different outcomes in traffic accident victims in Mexican cities. *Cad. Saúde Pública* 34(10), 1-15.

<https://www.scielo.br/j/csp/a/hj7JQrnRzgjQbLhLK9Gf8sw/?format=pdf>

Verástegui, W. J. (2018). Educación vial: vivir seguro. Respositorio.minedu.gob.pe.

<https://hdl.handle.net/20.500.12799/5951>

## ANEXOS

### Anexo 1

#### Operacionalización de variables

VARIABLE DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE DIMENSIÓN
<b>Variable Dependiente:</b> Gestión de seguridad vial.	Según Valverde (2021) la gestión de seguridad vial se refiere a un conjunto de medidas y estrategias que se desarrollan dentro de una organización con el objetivo de lograr resultados positivos a largo plazo. Estas acciones se implementan con el propósito de mejorar la seguridad en las vías de manera sostenible.	La gestión de seguridad vial, fue estudiada a través del método de encuesta, utilizando como instrumento el cuestionario, conformado por veinticinco ítems, y se aplicará la escala de medición Likert, a sus cinco dimensiones: Educación vial, comportamiento del conductor, infraestructura vial, vehículos, y políticas y normativas.	Educación vial.  Comportamiento del conductor.  Infraestructura vial.  Vehículos  Políticas y normativas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accidentes de tránsito.</li> <li>• Mortalidad y lesiones graves por accidentes de tránsito.</li> <li>• Normas de seguridad al conducir.</li> <li>• Respeto a las normas de tránsito</li> <li>• Infracciones de tránsito cometidas por conductores.</li> <li>• Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas.</li> <li>• Vías en buen estado de conservación.</li> <li>• Señalización</li> <li>• Iluminación</li> <li>• Edad promedio de los vehículos en circulación</li> <li>• Accidentes de tránsito causados por fallas mecánicas en los vehículos.</li> <li>• Mantenimiento preventivo del vehículo</li> <li>• Políticas y normativas existentes.</li> <li>• Conocimiento y cumplimiento y de las políticas públicas y normativas.</li> </ul>	Escala de Likert:  Opciones de respuesta: Muy de acuerdo. De acuerdo. Indiferente. Desacuerdo. Muy desacuerdo.  Puntuación establecida de las respuestas: (5) Muy de acuerdo. (4) De acuerdo. (3) Indiferente. (2) Desacuerdo. (1) Muy desacuerdo.

VARIABLE DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE DIMENSIÓN
<b>Variable Independiente:</b> Prevención de accidentes de tránsito	De acuerdo a la Dirección General de Tráfico (2021) se refiere a la adopción de medidas y estrategias para evitar accidentes de tráfico y garantizar la seguridad de los usuarios de las vías. Estas medidas incluyen el cumplimiento de las normas de tráfico, la identificación y mitigación de los factores de riesgo, la educación y concienciación sobre seguridad vial, y la implementación de tecnologías y dispositivos de seguridad.	La prevención de accidentes de tránsito fue estudiada a través del método de la encuesta, utilizando como instrumento el cuestionario, conformado por veinticinco ítems, y se aplicará la escala de medición Likert, a sus cinco dimensiones: Comportamiento del peatón, fiscalización y control, medidas preventivas, capacitaciones, y servicios de emergencia.	Comportamiento del peatón  Fiscalización y control  Medidas preventivas  Capacitaciones  Servicios de emergencia.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Semáforos y señales de tránsito.</li> <li>• Pasos peatonales.</li> <li>• Distracción</li>   <li>• Infracciones de tránsito</li> <li>• Límites de velocidad</li> <li>• Controles de alcoholemia</li> <li>• Controles de seguridad vehicular</li>   <li>• Señalización adecuada.</li> <li>• Iluminación adecuada.</li> <li>• Peatonales en buen estado.</li>   <li>• Capacitaciones realizadas por autoridades locales sobre la prevención de accidentes de tránsito.</li>   <li>• Tiempo de respuesta de los servicios de emergencia.</li> <li>• Llamadas de emergencia atendidas</li> <li>• Servicios de emergencia brindados.</li> </ul>	<p>Escala de Likert:</p> <p>Opciones de respuesta: Muy de acuerdo. De acuerdo. Indiferente. Desacuerdo. Muy desacuerdo.</p> <p>Puntuación establecida de las respuestas: (5) Muy de acuerdo. (4) De acuerdo. (3) Indiferente. (2) Desacuerdo. (1) Muy desacuerdo.</p>

## Anexo 2

### Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	JUSTIFICACIÓN	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTOS
<p>¿En qué medida una propuesta de gestión de seguridad vial mejora la prevención de los accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023?</p> <p>PROBLEMAS ESPECIFICOS:            P.E.1: ¿Cuál es el nivel de gestión de seguridad vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023?            P.E.2: ¿Cuál es el nivel de las dimensiones de la gestión de seguridad vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023?            P.E.3: ¿Cuál es el nivel de prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023?            P.E.4: ¿Cuál es la propuesta de gestión de seguridad vial que mejora la prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023?            P.E.5: ¿Cuál es el nivel de validación de una propuesta de gestión de seguridad vial que mejora la prevención de los accidentes de tránsito en el distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023?</p>	<p>Objetivo General:            Determinar una propuesta de gestión de seguridad vial que mejore la prevención de los accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023.</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:            O.E.1. Identificar el nivel de gestión de seguridad vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023.            O.E.2: Analizar el nivel de las dimensiones de la gestión de seguridad vial en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023.            O.E.3: Analizar el nivel de prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023.            O.E.4: Diseñar una propuesta de gestión de seguridad vial que mejore la prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el 2023.            O.E.5: Establecer el nivel de validación de una propuesta de gestión de seguridad vial que mejore la prevención de los accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo en el año 2023.</p>	<p>La investigación se justificó teóricamente para comprender y abordar los factores subyacentes de los incidentes viales, así como mejorar las políticas y medidas de seguridad vial. Se propuso un plan de gestión para prevenir accidentes viales en un distrito de la provincia de Chiclayo en 2023, con el objetivo de mejorar el bienestar de la comunidad.</p> <p>La justificación práctica se basa en la evidencia de que una propuesta de gestión orientada a la seguridad vial puede reducir la incidencia de incidentes y prevenir lesiones y pérdidas de vidas.</p> <p>Se utilizó un enfoque cuantitativo, analizando datos estadísticos y realizando encuestas para obtener una visión completa del problema y generar recomendaciones fundamentadas para mejorar la seguridad vial en un distrito de Chiclayo.</p>	<p>Variable Independiente:            Gestión de seguridad vial.</p>	<p>Educación vial.</p> <p>Comportamiento del conductor.</p> <p>Infraestructura vial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accidentes de tránsito.</li> <li>• Mortalidad y lesiones graves por accidentes de tránsito.</li> <li>• Normas de seguridad al conducir.</li> <li>• Programas de educación vial.</li> <li>• Infracciones de tránsito</li> <li>• Respeto a las normas de tránsito</li> <li>• Infracciones de tránsito cometidas por conductores.</li> <li>• Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas.</li> <li>• Capacitación en seguridad vial.</li> <li>• Vías en buen estado de conservación.</li> <li>• Señalización</li> <li>• Iluminación</li> <li>• Reparación de daños en la vía.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escala de Likert:</li> <li>• Opciones de respuesta:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Muy de acuerdo.</li> <li>- De acuerdo.</li> <li>- Indiferente.</li> <li>- Desacuerdo.</li> <li>- Muy. Desacuerdo.</li> </ul> </li> <li>• Puntuación establecida de las respuestas:               <ul style="list-style-type: none"> <li>(5) Muy de acuerdo.</li> <li>(4) De acuerdo.</li> <li>(3) Indiferente.</li> <li>(2) Desacuerdo.</li> <li>(1) Muy desacuerdo.</li> </ul> </li> </ul>

				<p>Vehículos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Edad promedio de los vehículos en circulación</li> <li>• Inspección técnica vehicular</li> <li>• Sistemas de seguridad activa y pasiva.</li> <li>• Accidentes de tránsito causados por fallas mecánicas en los vehículos.</li> <li>• Mantenimiento preventivo del vehículo.</li> </ul> <p>Políticas y normativas Educación vial.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Políticas y normativas existentes relacionadas con la seguridad vial en el distrito.</li> <li>• Cumplimiento de las políticas públicas y normativas relacionadas con la seguridad vial en el distrito.</li> <li>• Conocimiento de las políticas públicas y normativas relacionadas con la seguridad vial.</li> </ul>		
			Variable Independiente: Prevención de los accidentes de tránsito.	Comportamiento del peatón	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Semáforos y señales de tránsito.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escala de Likert:</li> </ul>

				<p>Fiscalización y control</p> <p>Medidas preventivas</p> <p>Capacitaciones</p> <p>Servicios de emergencia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasos peatonales.</li> <li>• Distracción</li> <li>• Infracciones de tránsito.</li> <li>• Límites de velocidad.</li> <li>• Controles de alcoholemia.</li> <li>• Controles de seguridad vehicular.</li> <li>• Señalización adecuada.</li> <li>• Iluminación adecuada.</li> <li>• Peatonales en buen estado.</li> <li>• Capacitaciones realizadas por autoridades locales sobre la prevención de accidentes de tránsito.</li> <li>• Tiempo de respuesta de los servicios de emergencia.</li> <li>• Llamadas de emergencia atendidas.</li> <li>• Servicios de emergencia brindados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opciones de respuesta: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Muy de acuerdo.</li> <li>- De acuerdo.</li> <li>- Indiferente.</li> <li>- Desacuerdo.</li> <li>- Muy. Desacuerdo.</li> </ul> </li> <li>• Puntuación establecida de las respuestas: <ul style="list-style-type: none"> <li>(5) Muy de acuerdo.</li> <li>(4) De acuerdo.</li> <li>(3) Indiferente.</li> <li>(2) Desacuerdo.</li> <li>(1) Muy desacuerdo</li> </ul> </li> </ul>
--	--	--	--	---	---	---

## Anexo 3

### Instrumentos de recolección de datos

#### Cuestionario sobre la gestión de seguridad vial

Estimados participantes esperamos su colaboración, respondiendo con sinceridad la presente encuesta. El presente cuestionario es solo para marcar las opciones del 1 al 5 (siendo 1 puntaje más bajo y 5 el más alto). Solicito su colaboración en el llenado del instrumento, será anónimo y solo para uso académico. No hay respuestas correctas o erróneas. Lea Ud. con atención y conteste a las preguntas marcando con una "x en una opción:

PUNTUACION	
1	Muy desacuerdo
2	Desacuerdo
3	Indiferente
4	De acuerdo
5	Muy de Acuerdo

N°	Ítems	Escala				
		1	2	3	4	5
Educación vial						
1	¿La educación vial es fundamental para prevenir accidentes de tránsito?					
2	¿La educación vial debería ser obligatoria en todos los niveles educativos?					
3	¿Existe suficiente educación vial en mi comunidad?					
4	¿Los programas de educación vial son efectivos para concientizar la seguridad vial?					
5	¿Se deberían implementar más campañas de concientización sobre educación vial?					
Comportamiento del conductor						
6	¿El comportamiento del conductor es un factor determinante en la seguridad vial?					
7	¿Los conductores respetan las normas de tránsito en mi comunidad?					
8	¿Se deberían aplicar sanciones más severas para los conductores irresponsables?					



9	¿Los conductores suelen exceder los límites de velocidad en mi comunidad?					
10	¿La conducta agresiva al volante es un problema común en mi comunidad?					
Infraestructura vial						
11	¿La infraestructura vial influye en la seguridad vial?					
12	¿La señalización vial es adecuada en mi comunidad?					
13	¿Existen suficientes pasos peatonales seguros en mi comunidad?					
14	¿Las carreteras están bien iluminadas en mi comunidad?					
15	¿Se deberían mejorar las condiciones de las calles y carreteras en mi comunidad?					
Vehículos						
16	¿Los accidentes de tránsito se producen por fallas mecánicas del vehículo?					
17	¿Los conductores le dan importancia al mantenimiento preventivo de los vehículos que conducen?					
18	¿Circulan vehículos de fabricación antigua por la zona?					
19	¿La antigüedad de los vehículos influye en la seguridad vial?					
20	¿Los sistemas de frenado y control de estabilidad son importantes para la seguridad vial?					
Políticas y normativas						
21	¿Las políticas y normativas son fundamentales para promover la seguridad vial?					
22	¿Las autoridades aplican correctamente las normas de tránsito en mi comunidad?					
23	¿Se deberían implementar más políticas para fomentar el uso de medios de transporte sostenibles?					
24	¿Las políticas actuales son efectivas para prevenir accidentes de tránsito?					
25	¿Las autoridades deberían invertir más recursos en seguridad vial?					

## Cuestionario sobre la prevención de accidentes de tránsito

Estimados participantes esperamos su colaboración, respondiendo con sinceridad la presente encuesta. El presente cuestionario es solo para marcar las opciones del 1 al 5 (siendo 1 puntaje más bajo y 5 el más alto). Solicito su colaboración en el llenado del instrumento, será anónimo y solo para uso académico. No hay respuestas correctas o erróneas. Lea Ud. con atención y conteste a las preguntas marcando con una "x en una opción:

PUNTUACION	
1	Muy desacuerdo
2	Desacuerdo
3	Indiferente
4	De acuerdo
5	Muy de acuerdo

N°	Ítems	Escala				
		1	2	3	4	5
<b>Comportamiento del peatón</b>						
1	¿El comportamiento del peatón influye en la prevención de accidentes de tránsito?					
2	¿Los peatones respetan las normas de tránsito en mi comunidad?					
3	¿Los peatones suelen distraerse con sus dispositivos móviles mientras caminan?					
4	¿Se deberían implementar más campañas de concientización sobre seguridad vial para peatones?					
5	¿La falta de respeto a los semáforos por parte de los peatones es un problema común en mi comunidad?					
<b>Fiscalización y control</b>						
6	¿La fiscalización y control son fundamentales para prevenir accidentes de tránsito?					
7	¿Las autoridades aplican correctamente las normas de tránsito en mi comunidad?					
8	¿Se deberían aplicar sanciones más severas para los conductores y peatones irresponsables?					
9	¿La falta de fiscalización y control es un problema común en mi comunidad?					
10	¿Se deberían implementar más medidas para supervisar el cumplimiento de las normas de tránsito?					

Capacitaciones					
11	¿Las capacitaciones sobre seguridad vial son efectivas para concientizar la prevención de accidentes de tránsito?				
12	¿Se deberían implementar más programas de capacitación sobre seguridad vial?				
13	¿Las capacitaciones deberían ser obligatorias para conductores y peatones?				
14	¿Los programas de capacitación actuales son suficientes para prevenir accidentes de tránsito?				
15	¿Las capacitaciones deberían incluir temas sobre comportamiento del peatón y el uso correcto de la vía pública?				
Medidas preventivas					
16	¿Las medidas preventivas son importantes para prevenir accidentes de tránsito?				
17	¿Existen suficientes señales de tránsito en mi comunidad?				
18	¿Los pasos peatonales son seguros en mi comunidad?				
19	¿Las carreteras están bien iluminadas en mi comunidad?				
20	¿Se deberían mejorar las condiciones de las calles y carreteras en mi comunidad?				
Servicios de emergencia					
21	¿Los servicios de emergencia son importantes para prevenir accidentes de tránsito?				
22	¿Los servicios de emergencia en mi comunidad son eficientes?				
23	¿Los servicios de emergencia deberían estar más disponibles en mi comunidad?				
24	¿La atención de los servicios de emergencia es rápida en mi comunidad?				
25	¿Los servicios de emergencia deberían contar con más recursos?				

## Anexo 4 Validación de expertos.

Validador 1



### Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez, usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de las variables Gestión de seguridad vial y Prevención de accidentes de tránsito. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

#### 1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	<i>Luis Alberio Perez Renteria</i>	
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor ( )
Área de formación académica:	Clínica ( )	Social (X)
	Educativa ( )	Organizacional ( )
Áreas de experiencia profesional:	<i>Policia Nacional del Perú.</i>	
Institución donde labora:	<i>Policia Nacional del Perú</i>	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ( )	Más de 5 años (X)
	Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	
		<i>—</i>

#### 2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

#### 3. Datos de la escala

Nombre de la Prueba:	Cuestionario
Autor:	Juan Jorge Cumpa Gonzales
Procedencia:	Maestría en gestión pública
Administración:	Directa
Tiempo de aplicación:	25 minutos
Ámbito de aplicación:	Encuesta presencial a una muestra de 50 conductores y usuarios que transitan por el tramo del kilometro 03 al kilometro 08 de la carretera de acceso del distrito de la victoria.
Significación:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Variable independiente: Gestión de seguridad vial. Dimensiones: Educación vial, comportamiento del conductor, infraestructura vial, vehículos y políticas y normativas.</li><li>• Variable dependiente: Prevención de accidentes de tránsito. Dimensiones: Comportamiento del peatón, fiscalización y control, medidas preventivas, capacitaciones y servicios de emergencia.</li></ul>

### 5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario de Gestión de seguridad vial y Prevención de accidentes de tránsito elaborado por el maestrante Juan Jorge Cumpa Gonzales en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
<b>CLARIDAD</b> El ítem se comprende fácilmente, decir, sintáctica y semántica adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
<b>COHERENCIA</b> El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
<b>RELEVANCIA</b> El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

*Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente*

1. No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel



**DIMENSIONES DEL INSTRUMENTO** .....

**VARIABLE INDEPENDIENTE: GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL.**

**PRIMERA DIMENSIÓN: Educación Vial.**

Objetivo: Medir la dimensión de educación vial.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Conductores involucrados en accidentes que han recibido educación vial.	La educación vial es fundamental para prevenir accidentes de tránsito.	4	4	4	
Instituciones educativas que ofrecen programas de educación vial.	La educación vial debería ser obligatoria en todos los niveles educativos.	4	4	4	
Población que ha recibido educación vial.	Existe suficiente educación vial en mi comunidad.	3	4	4	
Conductores que han cambiado su comportamiento después de recibir educación vial.	Los programas de educación vial son efectivos para concientizar sobre la seguridad vial.	4	4	4	
Campañas de concientización sobre educación vial implementadas en el pasado.	Se deberían implementar más campañas de concientización sobre educación vial.	4	4	4	

**SEGUNDA DIMENSIÓN: Comportamiento del conductor.**

Objetivo: Medir la dimensión comportamiento del conductor.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Accidentes de tránsito causados por conductores imprudentes.	El comportamiento del conductor es un factor determinante en la seguridad vial.	4	4	4	
Infracciones de tránsito registradas.	Los conductores respetan las normas de tránsito en mi comunidad.	4	4	4	



Impacto de las sanciones actuales en la reducción de conductas irresponsables.	Se deberían aplicar sanciones más severas para los conductores irresponsables.	4	4	4	
Multas por exceso de velocidad registradas.	Los conductores suelen exceder los límites de velocidad en mi comunidad	4	4	4	
Percepciones de la comunidad sobre la frecuencia de conducta agresiva al volante.	La conducta agresiva al volante es un problema común en mi comunidad	4	4	4	

**TERCERA DIMENSIÓN: Infraestructura vial.**

Objetivo: Medir la dimensión infraestructura vial.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Calidad de la infraestructura vial.	La infraestructura vial influye en la seguridad vial.	4	4	4	
Calidad y visibilidad de las señales de tránsito.	La señalización vial es adecuada en mi comunidad.	4	4	4	
Cantidad y calidad de los pasos peatonales.	Existen suficientes pasos peatonales seguros en mi comunidad	3	4	4	
Calidad y cantidad de la iluminación en las carreteras.	Las carreteras están bien iluminadas en mi comunidad.	4	4	4	
Estado general de las calles y carreteras.	Se deberían mejorar las condiciones de las calles y carreteras en mi comunidad.	4	4	4	



**CUARTA DIMENSIÓN: Vehículos.**

Objetivo: Medir la dimensión vehículos.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Accidentes de tránsito atribuidos a fallas mecánicas	Los accidentes de tránsito se producen por fallas mecánicas del vehículo.	4	4	4	
Vehículos que han sufrido averías o accidentes debido a falta de mantenimiento.	Los conductores le dan importancia al mantenimiento preventivo de los vehículos que conducen.	4	4	4	
Vehículos registrados en la zona que son considerados de fabricación antigua.	Circulan vehículos de fabricación antigua por la zona.	4	4	4	
Accidentes de tránsito según la antigüedad de los vehículos involucrados.	La antigüedad de los vehículos influye en la seguridad vial.	4	4	4	
Accidentes de tránsito atribuidos a fallos en los sistemas de frenado o control de estabilidad.	Los sistemas de frenado y control de estabilidad son importantes para la seguridad vial.	4	4	4	

**QUINTA DIMENSIÓN: Políticas y normativas.**

Objetivo: Medir la dimensión políticas y normativas.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Existencia y efectividad de políticas y normativas relacionadas con la seguridad vial.	Las políticas y normativas son fundamentales para promover la seguridad vial.	4	4	4	
Infracciones de tránsito registradas y sanciones impuestas por las autoridades.	Las autoridades aplican correctamente las normas de tránsito en mi comunidad.	4	4	4	
Uso actual de medios de transporte sostenibles en la comunidad.	Se deberían implementar más políticas para fomentar el uso de medios de transporte sostenibles.	4	4	4	



Impacto de las políticas actuales en la reducción de accidentes de tránsito.	Las políticas actuales son efectivas para prevenir accidentes de tránsito.	4	4	4	
Presupuesto asignado a la seguridad vial por parte de las autoridades.	Las autoridades deberían invertir más recursos en seguridad vial.	4	4	4	

**VARIABLE DEPENDIENTE: PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**
**PRIMERA DIMENSIÓN: Comportamiento del peatón.**

Objetivo: Medir la dimensión comportamiento del peatón.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Accidentes de tránsito que involucran a peatones debido a su comportamiento.	El comportamiento del peatón influye en la prevención de accidentes de tránsito.	4	4	4	
Infracciones de tránsito cometidas por peatones y sanciones impuestas.	Los peatones respetan las normas de tránsito en mi comunidad.	4	4	4	
Accidentes de tránsito relacionados con la distracción de los peatones por dispositivos móviles.	Los peatones suelen distraerse con sus dispositivos móviles mientras caminan.	4	4	4	
Alcance y efectividad de las campañas de concientización existentes.	Se deberían implementar más campañas de concientización sobre seguridad vial para peatones.	4	4	4	
Infracciones relacionadas con la falta de respeto a los semáforos por parte de los peatones.	La falta de respeto a los semáforos por parte de los peatones es un problema común en mi comunidad.	4	4	4	

**SEGUNDA DIMENSIÓN: Fiscalización y control.**

Objetivo: Medir la dimensión fiscalización y control.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Impacto de la fiscalización y control en la reducción de accidentes de tránsito.	La fiscalización y control son fundamentales para prevenir accidentes de tránsito.	4	4	4	
Infracciones de tránsito registradas y sanciones impuestas por las autoridades.	Las autoridades aplican correctamente las normas de tránsito en mi comunidad.	4	4	4	
Impacto de las sanciones actuales en el comportamiento de los conductores y peatones.	Se deberían aplicar sanciones más severas para los conductores y peatones irresponsables.	4	4	4	
Alcance y efectividad de la fiscalización y control en la comunidad.	La falta de fiscalización y control es un problema común en mi comunidad.	4	4	4	
Opiniones y percepciones de la comunidad sobre la necesidad de implementar más medidas.	Se deberían implementar más medidas para supervisar el cumplimiento de las normas de tránsito.	4	4	4	

**TERCERA DIMENSIÓN: Capacitaciones.**

Objetivo: Medir la dimensión capacitaciones.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Conocimiento y comportamiento de la comunidad antes y después de las capacitaciones.	Las capacitaciones sobre seguridad vial son efectivas para concientizar sobre la prevención de accidentes de tránsito	3	4	4	
Alcance y efectividad de los programas existentes.	Se deberían implementar más programas de capacitación sobre seguridad vial	4	4	4	
Impacto de la obligatoriedad en el cumplimiento y asistencia a las capacitaciones.	Las capacitaciones deberían ser obligatorias para conductores y peatones	4	4	4	

**QUINTA DIMENSIÓN: Servicios de emergencia.**

Objetivo: Medir la dimensión servicios de emergencia.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Opiniones y percepciones de expertos en seguridad vial sobre la importancia de los servicios de emergencia.	Los servicios de emergencia son importantes para prevenir accidentes de tránsito.	3	3	3	
Opiniones y percepciones de los usuarios sobre la eficiencia de los servicios de emergencia.	Los servicios de emergencia en mi comunidad son eficientes.	4	4	4	
Número y ubicación de los servicios de emergencia en la comunidad.	Los servicios de emergencia deberían estar más disponibles en mi comunidad.	4	4	4	
Tiempo que tardan los servicios de emergencia en llegar al lugar del accidente.	La atención de los servicios de emergencia es rápida en mi comunidad.	4	4	4	
Opiniones y percepciones de expertos en servicios de emergencia sobre la necesidad de más recursos.	Los servicios de emergencia deberían contar con más recursos.	4	4	4	



Firma del evaluador

DNI: 43294269



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

## CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través del Ejecutivo de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

### INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **PEREZ RENTERIA**  
Nombres **LUIS ALBERTO**  
Tipo de Documento de Identidad **DNI**  
Numero de Documento de Identidad **43294269**

### INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ**  
Rector **CARLOS MIGUEL GARATEA GRAU**  
Secretario General **ROBERTO CARLOS REYNOSO PEÑAHERRERA**  
Decano **ANIBAL EDUARDO ISMODES CASCON**

### INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico **MAESTRO**  
Denominación **MAGÍSTER EN GOBIERNO Y POLÍTICAS PÚBLICAS**  
Fecha de Expedición **06/07/22**  
Resolución/Acta **011/2022-GYT**  
Diploma **133554**  
Fecha Matrícula **18/03/2019**  
Fecha Egreso **24/12/2020**

Fecha de emisión de la constancia:  
17 de Diciembre de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001608382



Firmado digitalmente por:  
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE EDUCACION  
SUPERIOR UNIVERSITARIA  
Motivo: Servidor de  
Agente automatizado.

Fecha: 17/12/2023 21:28:35-0500

**ROLANDO RUIZ LLATANCE**  
EJECUTIVO

Unidad de Registro de Grados y Títulos  
Superintendencia Nacional de Educación  
Superior Universitaria - Sunedu

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu ([www.sunedu.gob.pe](http://www.sunedu.gob.pe)), utilizando lectora de códigos o teléfono celular enfocando al código QR. El celular debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° Ley N° 27269 – Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 052-2008-PCM.

(\*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.

## Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez, usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de las variables Gestión de seguridad vial y Prevención de accidentes de tránsito. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

### 1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	<i>Mariella Teresese Custodio Chelán</i>	
Grado profesional:	Maestría ( )	Doctor ( <input checked="" type="checkbox"/> )
Área de formación académica:	Clínica ( )	Social ( )
	Educativa ( )	Organizacional ( )
Áreas de experiencia profesional:	<i>Derecho, Gobierno Local, Docencia Universitaria.</i>	
Institución donde labora:	<i>Gobierno Local - Universidad UCV</i>	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ( )	Más de 5 años ( <input checked="" type="checkbox"/> )
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)		

### 2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

### 3. Datos de la escala

Nombre de la Prueba:	Cuestionario
Autor:	Juan Jorge Cumpa Gonzales
Procedencia:	Maestría en gestión pública
Administración:	Directa
Tiempo de aplicación:	25 minutos
Ámbito de aplicación:	Encuesta presencial a una muestra de 50 conductores y usuarios que transitan por el tramo del kilometro 03 al kilometro 08 de la carretera de acceso del distrito de la victoria.
Significación:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variable independiente: Gestión de seguridad vial. Dimensiones: Educación vial, comportamiento del conductor, infraestructura vial, vehículos y políticas y normativas.</li> <li>• Variable dependiente: Prevención de accidentes de tránsito. Dimensiones: Comportamiento del peatón, fiscalización y control, medidas preventivas, capacitaciones y servicios de emergencia.</li> </ul>



4. Soporte teórico

VARIABLES	DIMENSIONES	DEFINICION
Variable independiente: Gestión de seguridad vial.	Educación vial	Es el conocimiento y las prácticas relacionadas con las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas en las calles y aceras.
	Comportamiento del conductor	Son las decisiones, acciones y actitudes que los conductores adoptan mientras están al volante de un vehículo.
	Infraestructura vial	Son las carreteras, autopistas y otras vías de transporte terrestre que conectan diferentes lugares dentro de un país. Es fundamental para el desarrollo económico y social, ya que facilita el transporte de personas y mercancías.
	Vehículos	Medio de transporte de personas o cosas
	Políticas y normativas	Son las medidas y directrices establecidas con el objetivo de mejorar los resultados en seguridad vial.
Variable dependiente: Prevención de accidentes de tránsito.	Comportamiento del peatón	Son las decisiones, acciones y actitudes que los peatones adoptan mientras hacen uso de la vía.
	Fiscalización y control	son herramientas utilizadas para garantizar el cumplimiento de las normas y regulaciones en el transporte terrestre.
	Medidas preventivas	Son acciones temporales que se implementan con el fin de proteger la seguridad y la vida de los usuarios de la vía. Estas medidas tienen como objetivo restablecer el cumplimiento de las normas de tránsito.
	Capacitaciones	Son los procesos de formación y entrenamiento que se brinda a fin de mejorar las habilidades y conocimientos respecto a las normativas de tránsito y transporte terrestre.
	Servicios de emergencia	Son los servicios y recursos médicos diseñados para brindar atención de emergencia a personas que han sufrido lesiones a causa de un accidente de tránsito.

## 5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario de Gestión de seguridad vial y Prevención de accidentes de tránsito elaborado por el maestrante Juan Jorge Cumpa Gonzales en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
<b>CLARIDAD</b> El ítem se comprende fácilmente, decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
<b>COHERENCIA</b> El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
<b>RELEVANCIA</b> El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

*Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente*

1. No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel



**DIMENSIONES DEL INSTRUMENTO**.....

**VARIABLE INDEPENDIENTE: GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL.**

**PRIMERA DIMENSIÓN: Educación Vial.**

Objetivo: Medir la dimensión de educación vial.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Conductores involucrados en accidentes que han recibido educación vial.	La educación vial es fundamental para prevenir accidentes de tránsito.	4	4	4	
Instituciones educativas que ofrecen programas de educación vial.	La educación vial debería ser obligatoria en todos los niveles educativos.	4	4	4	
Población que ha recibido educación vial.	Existe suficiente educación vial en mi comunidad.	4	4	4	
Conductores que han cambiado su comportamiento después de recibir educación vial.	Los programas de educación vial son efectivos para concientizar sobre la seguridad vial.	4	4	4	
Campañas de concientización sobre educación vial implementadas en el pasado.	Se deberían implementar más campañas de concientización sobre educación vial.	4	4	4	

**SEGUNDA DIMENSIÓN: Comportamiento del conductor.**

Objetivo: Medir la dimensión comportamiento del conductor.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Accidentes de tránsito causados por conductores imprudentes.	El comportamiento del conductor es un factor determinante en la seguridad vial.	4	4	4	
Infracciones de tránsito registradas.	Los conductores respetan las normas de tránsito en mi comunidad.	4	4	4	





Impacto de las sanciones actuales en la reducción de conductas irresponsables.	Se deberían aplicar sanciones más severas para los conductores irresponsables.	4	4	4	
Multas por exceso de velocidad registradas.	Los conductores suelen exceder los límites de velocidad en mi comunidad	4	4	4	
Percepciones de la comunidad sobre la frecuencia de conducta agresiva al volante.	La conducta agresiva al volante es un problema común en mi comunidad	4	4	4	

**TERCERA DIMENSIÓN: Infraestructura vial.**

Objetivo: Medir la dimensión infraestructura vial.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Calidad de la infraestructura vial.	La infraestructura vial influye en la seguridad vial.	4	4	4	
Calidad y visibilidad de las señales de tránsito.	La señalización vial es adecuada en mi comunidad.	4	4	4	
Cantidad y calidad de los pasos peatonales.	Existen suficientes pasos peatonales seguros en mi comunidad	4	4	4	
Calidad y cantidad de la iluminación en las carreteras.	Las carreteras están bien iluminadas en mi comunidad.	4	4	4	
Estado general de las calles y carreteras.	Se deberían mejorar las condiciones de las calles y carreteras en mi comunidad.	4	4	4	

**CUARTA DIMENSIÓN: Vehículos.**

Objetivo: Medir la dimensión vehículos.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Accidentes de tránsito atribuidos a fallas mecánicas	Los accidentes de tránsito se producen por fallas mecánicas del vehículo.	4	4	4	
Vehículos que han sufrido averías o accidentes debido a falta de mantenimiento.	Los conductores le dan importancia al mantenimiento preventivo de los vehículos que conducen.	4	4	4	
Vehículos registrados en la zona que son considerados de fabricación antigua.	Circulan vehículos de fabricación antigua por la zona.	4	4	4	
Accidentes de tránsito según la antigüedad de los vehículos involucrados.	La antigüedad de los vehículos influye en la seguridad vial.	4	4	4	
Accidentes de tránsito atribuidos a fallos en los sistemas de frenado o control de estabilidad.	Los sistemas de frenado y control de estabilidad son importantes para la seguridad vial.	4	4	4	

**QUINTA DIMENSIÓN: Políticas y normativas.**

Objetivo: Medir la dimensión políticas y normativas.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Existencia y efectividad de políticas y normativas relacionadas con la seguridad vial.	Las políticas y normativas son fundamentales para promover la seguridad vial.	4	4	4	
Infracciones de tránsito registradas y sanciones impuestas por las autoridades.	Las autoridades aplican correctamente las normas de tránsito en mi comunidad.	4	4	4	
Uso actual de medios de transporte sostenibles en la comunidad.	Se deberían implementar más políticas para fomentar el uso de medios de transporte sostenibles.	4	4	4	



Opiniones y percepciones de expertos en seguridad vial sobre la suficiencia de los programas actuales.	Los programas de capacitación actuales son suficientes para prevenir accidentes de tránsito	4	4	4	
Conocimiento y comportamiento de la comunidad en relación con estos temas antes y después de las capacitaciones.	Las capacitaciones deberían incluir temas sobre comportamiento del peatón y el uso correcto de la vía pública.	4	4	4	

**CUARTA DIMENSIÓN: Medidas preventivas.**

Objetivo: Medir la dimensión medidas preventivas.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Impacto de las medidas preventivas en la reducción de accidentes de tránsito.	Las medidas preventivas son importantes para prevenir accidentes de tránsito.	4	4	4	
Número y ubicación de las señales de tránsito en la comunidad.	Existen suficientes señales de tránsito en mi comunidad.	4	4	4	
Estado y ubicación de los pasos peatonales en la comunidad.	Los pasos peatonales son seguros en mi comunidad.	4	4	4	
Estado y calidad de la iluminación en las carreteras de la comunidad.	Las carreteras están bien iluminadas en mi comunidad.	4	4	4	
Estado actual de las calles y carreteras en la comunidad.	Se deberían mejorar las condiciones de las calles y carreteras en mi comunidad.	4	4	4	



**QUINTA DIMENSIÓN: Servicios de emergencia.**

Objetivo: Medir la dimensión servicios de emergencia.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Opiniones y percepciones de expertos en seguridad vial sobre la importancia de los servicios de emergencia.	Los servicios de emergencia son importantes para prevenir accidentes de tránsito.	I	I	I	
Opiniones y percepciones de los usuarios sobre la eficiencia de los servicios de emergencia.	Los servicios de emergencia en mi comunidad son eficientes.	I	I	I	
Número y ubicación de los servicios de emergencia en la comunidad.	Los servicios de emergencia deberían estar más disponibles en mi comunidad.	I	I	I	
Tiempo que tardan los servicios de emergencia en llegar al lugar del accidente.	La atención de los servicios de emergencia es rápida en mi comunidad.	I	I	I	
Opiniones y percepciones de expertos en servicios de emergencia sobre la necesidad de más recursos.	Los servicios de emergencia deberían contar con más recursos.	I	I	I	

  
Dr. Custodio Chulán  
MOZADA  
4901

Firma del evaluador

DNI: 16436879



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

## CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través del Ejecutivo de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

### INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **CUSTODIO CHOLAN**  
Nombres **MARIELLA VERENISSE**  
Tipo de Documento de Identidad **DNI**  
Numero de Documento de Identidad **16736879**

### INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO**  
Rector **LLEMPEN CORONEL HUMBERTO CONCEPCION**  
Secretario General **SANTISTEBAN CHAVEZ VICTOR RAFAEL**  
Director **PACHECO ZEBALLOS JUAN MANUEL**

### INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico **DOCTOR**  
Denominación **DOCTORA EN GESTION PUBLICA Y GOBERNABILIDAD**  
Fecha de Expedición **11/05/18**  
Resolución/Acta **0124-2018-UCV**  
Diploma **052-033941**  
Fecha Matricula **05/01/2015**  
Fecha Egreso **15/01/2017**

Fecha de emisión de la constancia:  
18 de Diciembre de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001608844



Firmado digitalmente por:  
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE EDUCACION  
SUPERIOR UNIVERSITARIA  
Motivo: Servidor de  
Agente automatizado.

Fecha: 18/12/2023 09:37:19-0500

ROLANDO RUIZ LLATANCE  
EJECUTIVO

Unidad de Registro de Grados y Títulos  
Superintendencia Nacional de Educación  
Superior Universitaria - Sunedu

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu ([www.sunedu.gob.pe](http://www.sunedu.gob.pe)), utilizando lectora de códigos o teléfono celular enfocando al código QR. El celular debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° Ley N° 27269 – Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 052-2008-PCM.

(\*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.

## Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez, usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de las variables Gestión de seguridad vial y Prevención de accidentes de tránsito. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

### 1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Darwin José Mines Apip	
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor ( )
Área de formación académica:	Clínica ( )	Social ( )
	Educativa ( )	Organizacional (X)
Áreas de experiencia profesional:	Policía Nacional del Perú	
Institución donde labora:	Policía Nacional del Perú	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ( )	
	Más de 5 años (X)	
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	—	

### 2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

### 3. Datos de la escala

Nombre de la Prueba:	Cuestionario
Autor:	Juan Jorge Cumpa Gonzales
Procedencia:	Maestría en gestión pública
Administración:	Directa
Tiempo de aplicación:	25 minutos
Ámbito de aplicación:	Encuesta presencial a una muestra de 50 conductores y usuarios que transitan por el tramo del kilometro 03 al kilometro 08 de la carretera de acceso del distrito de la victoria.
Significación:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variable independiente: Gestión de seguridad vial. Dimensiones: Educación vial, comportamiento del conductor, infraestructura vial, vehículos y políticas y normativas.</li> <li>• Variable dependiente: Prevención de accidentes de tránsito. Dimensiones: Comportamiento del peatón, fiscalización y control, medidas preventivas, capacitaciones y servicios de emergencia.</li> </ul>



4. Soporte teórico

VARIABLES	DIMENSIONES	DEFINICION
Variable independiente: Gestión de seguridad vial.	Educación vial	Es el conocimiento y las prácticas relacionadas con las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas en las calles y aceras.
	Comportamiento del conductor	Son las decisiones, acciones y actitudes que los conductores adoptan mientras están al volante de un vehículo.
	Infraestructura vial	Son las carreteras, autopistas y otras vías de transporte terrestre que conectan diferentes lugares dentro de un país. Es fundamental para el desarrollo económico y social, ya que facilita el transporte de personas y mercancías.
	Vehículos	Medio de transporte de personas o cosas
	Políticas y normativas	Son las medidas y directrices establecidas con el objetivo de mejorar los resultados en seguridad vial.
Variable dependiente: Prevención de accidentes de tránsito.	Comportamiento del peatón	Son las decisiones, acciones y actitudes que los peatones adoptan mientras hacen uso de la vía.
	Fiscalización y control	son herramientas utilizadas para garantizar el cumplimiento de las normas y regulaciones en el transporte terrestre.
	Medidas preventivas	Son acciones temporales que se implementan con el fin de proteger la seguridad y la vida de los usuarios de la vía. Estas medidas tienen como objetivo restablecer el cumplimiento de las normas de tránsito.
	Capacitaciones	Son los procesos de formación y entrenamiento que se brinda a fin de mejorar las habilidades y conocimientos respecto a las normativas de tránsito y transporte terrestre.
	Servicios de emergencia	Son los servicios y recursos médicos diseñados para brindar atención de emergencia a personas que han sufrido lesiones a causa de un accidente de tránsito.

### 5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario de Gestión de seguridad vial y Prevención de accidentes de tránsito elaborado por el maestrante Juan Jorge Cumpa Gonzales en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
<b>CLARIDAD</b> El ítem se comprende fácilmente, decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
<b>COHERENCIA</b> El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
<b>RELEVANCIA</b> El ítem es esencial o importante, decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

*Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente*

1. No cumple con el criterio.
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel



**DIMENSIONES DEL INSTRUMENTO**
**VARIABLE INDEPENDIENTE: GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL.**
**PRIMERA DIMENSIÓN: Educación Vial.**

Objetivo: Medir la dimensión de educación vial.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Conductores involucrados en accidentes que han recibido educación vial.	La educación vial es fundamental para prevenir accidentes de tránsito.	4	4	4	
Instituciones educativas que ofrecen programas de educación vial.	La educación vial debería ser obligatoria en todos los niveles educativos.	4	4	4	
Población que ha recibido educación vial.	Existe suficiente educación vial en mi comunidad.	4	4	4	
Conductores que han cambiado su comportamiento después de recibir educación vial.	Los programas de educación vial son efectivos para concientizar sobre la seguridad vial.	4	4	4	
Campañas de concientización sobre educación vial implementadas en el pasado.	Se deberían implementar más campañas de concientización sobre educación vial.	4	4	4	

**SEGUNDA DIMENSIÓN: Comportamiento del conductor.**

Objetivo: Medir la dimensión comportamiento del conductor.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Accidentes de tránsito causados por conductores imprudentes.	El comportamiento del conductor es un factor determinante en la seguridad vial.	4	4	4	
Infracciones de tránsito registradas.	Los conductores respetan las normas de tránsito en mi comunidad.	4	4	4	

Impacto de las sanciones actuales en la reducción de conductas irresponsables.	Se deberían aplicar sanciones más severas para los conductores irresponsables.	4	4	4	
Multas por exceso de velocidad registradas.	Los conductores suelen exceder los límites de velocidad en mi comunidad	3	4	4	
Percepciones de la comunidad sobre la frecuencia de conducta agresiva al volante.	La conducta agresiva al volante es un problema común en mi comunidad	4	4	4	

**TERCERA DIMENSIÓN: Infraestructura vial.**

Objetivo: Medir la dimensión infraestructura vial.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Calidad de la infraestructura vial.	La infraestructura vial influye en la seguridad vial.	4	4	4	
Calidad y visibilidad de las señales de tránsito.	La señalización vial es adecuada en mi comunidad.	4	4	4	
Cantidad y calidad de los pasos peatonales.	Existen suficientes pasos peatonales seguros en mi comunidad	4	3	4	
Calidad y cantidad de la iluminación en las carreteras.	Las carreteras están bien iluminadas en mi comunidad.	4	4	4	
Estado general de las calles y carreteras.	Se deberían mejorar las condiciones de las calles y carreteras en mi comunidad.	4	4	4	



**CUARTA DIMENSIÓN: Vehículos.**

Objetivo: Medir la dimensión vehículos.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Accidentes de tránsito atribuidos a fallas mecánicas	Los accidentes de tránsito se producen por fallas mecánicas del vehículo.	4	4	4	
Vehículos que han sufrido averías o accidentes debido a falta de mantenimiento.	Los conductores le dan importancia al mantenimiento preventivo de los vehículos que conducen.	4	4	4	
Vehículos registrados en la zona que son considerados de fabricación antigua.	Circulan vehículos de fabricación antigua por la zona.	4	4	4	
Accidentes de tránsito según la antigüedad de los vehículos involucrados.	La antigüedad de los vehículos influye en la seguridad vial.	4	4	4	
Accidentes de tránsito atribuidos a fallos en los sistemas de frenado o control de estabilidad.	Los sistemas de frenado y control de estabilidad son importantes para la seguridad vial.	4	4	4	

**QUINTA DIMENSIÓN: Políticas y normativas.**

Objetivo: Medir la dimensión políticas y normativas.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Existencia y efectividad de políticas y normativas relacionadas con la seguridad vial.	Las políticas y normativas son fundamentales para promover la seguridad vial.	4	4	4	
Infracciones de tránsito registradas y sanciones impuestas por las autoridades.	Las autoridades aplican correctamente las normas de tránsito en mi comunidad.	4	4	4	
Uso actual de medios de transporte sostenibles en la comunidad.	Se deberían implementar más políticas para fomentar el uso de medios de transporte sostenibles.	4	4	4	



**QUINTA DIMENSIÓN: Servicios de emergencia.**

Objetivo: Medir la dimensión servicios de emergencia.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Opiniones y percepciones de expertos en seguridad vial sobre la importancia de los servicios de emergencia.	Los servicios de emergencia son importantes para prevenir accidentes de tránsito.	4	4	4	
Opiniones y percepciones de los usuarios sobre la eficiencia de los servicios de emergencia.	Los servicios de emergencia en mi comunidad son eficientes.	4	4	4	
Número y ubicación de los servicios de emergencia en la comunidad.	Los servicios de emergencia deberían estar más disponibles en mi comunidad.	4	4	4	
Tiempo que tardan los servicios de emergencia en llegar al lugar del accidente.	La atención de los servicios de emergencia es rápida en mi comunidad.	4	4	4	
Opiniones y percepciones de expertos en servicios de emergencia sobre la necesidad de más recursos.	Los servicios de emergencia deberían contar con más recursos.	4	4	4	



Firma del evaluador

DNI: 2743 6754



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

## CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través del Ejecutivo de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

### INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **MIRES AGIP**  
Nombres **DARWIN JOSÉ**  
Tipo de Documento de Identidad **DNI**  
Numero de Documento de Identidad **27436754**

### INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **ESCUELA DE POSGRADO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ**  
Director **BENITO CABRERA QUISPE**  
Secretario General **JHANS VARUSCH TRUYENQUE RAMOS**  
Director **JOSE LUIS QUIROZ DAVILA**

### INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico **MAESTRO**  
Denominación **MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN Y CIENCIAS POLICIALES CON MENCIÓN EN ORDEN PUBLICO Y SEGURIDAD**  
Fecha de Expedición **24/05/23**  
Resolución/Acta **108-2023**  
Diploma **D202300472**  
Fecha Matrícula **17/12/2021**  
Fecha Egreso **30/12/2022**

Fecha de emisión de la constancia:  
18 de Diciembre de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001608921



Firmado digitalmente por:  
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE EDUCACIÓN  
SUPERIOR UNIVERSITARIA  
Motivo: Servidor de  
Agente automatizado.  
Fecha: 18/12/2023 10:07:34-0500

**ROLANDO RUIZ LLATANCE**  
EJECUTIVO

Unidad de Registro de Grados y Títulos  
Superintendencia Nacional de Educación  
Superior Universitaria - Sunedu

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu ([www.sunedu.gob.pe](http://www.sunedu.gob.pe)), utilizando lectora de códigos o teléfono celular enfocando al código QR. El celular debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° Ley N° 27269 – Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 052-2008-PCM.

(\*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.

**DE LA PROPUESTA POR JUICIO DE EXPERTOS – EXPERTO 1**

**Estimado Magíster:**

Ha sido seleccionado en calidad de experto con el objetivo de valorar la pertinencia de la propuesta: **“Mejora de la Gestión de Seguridad Vial para la prevención de los accidentes de tránsito en el tramo que comprende el km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria”**.

Las interrogantes están en función de evaluar la pertinencia científico-metodológica de la aplicación de los aportes teórico y práctico.

**Datos del experto:**

Profesión	<b>Oficial de la Policía Nacional del Perú</b>
Grado Científico	<b>MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN Y CIENCIAS POLICIALES CON MENCIÓN EN CRIMINALISTICA</b>
Años de Experiencia	<b>22 años</b>
Entidad donde labora	<b>Ministerio del Interior – Policía Nacional del Perú</b>
Cargo	<b>Jefe de Unidad PNP (DEPDDIC CUSCO)</b>

**Datos de la investigación:**

Título de la Tesis	Gestión de seguridad vial para la prevención de los accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo
Línea	Gestión de Políticas Públicas
Título de la Propuesta	Mejora de la Gestión de Seguridad Vial para la prevención de los accidentes de tránsito en el tramo que comprende el km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria
Investigador	Juan Jorge Cumpa Gonzales

**1. Novedad científica de las estrategias en la propuesta.**

Evalúa la originalidad y aportes novedosos del trabajo en el contexto de la gestión pública

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
X				

**2. Pertinencia de los fundamentos teóricos de las estrategias.**

Analiza si los fundamentos teóricos utilizados son adecuados y pertinentes para el tema de estudio.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
X				

3. Nivel de correspondencia entre el aporte teórico y el aporte práctico de la investigación.

Mide la coherencia entre la teoría presentada y su aplicación práctica en el contexto de la gestión pública.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
X				

4. Claridad en la finalidad de cada una de las acciones de las estrategias

Evalúa si los objetivos y acciones del trabajo están claramente definidos y orientados hacia un propósito específico.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
X				

5. Posibilidades de aplicación de las estrategias propuestas.

Examina la viabilidad y aplicabilidad del modelo, programa o estrategia en entornos reales de gestión pública.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
X				

6. Significación práctica de las estrategias.

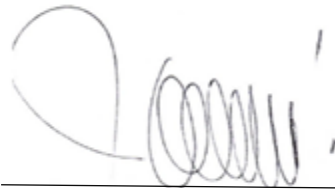
Evalúa el impacto potencial y la relevancia práctica del trabajo en el ámbito de la gestión pública.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
X				

7. Concepción general de las estrategias.

Analiza la coherencia y solidez de la concepción general del modelo, programa o estrategia propuesto.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
X				



---

Oscar LUDEÑA HURTADO  
DNI - 40330168  
MAGISTER





PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

## CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través del Ejecutivo de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

### INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **LUDEÑA HURTADO**  
Nombres **OSCAR**  
Tipo de Documento de Identidad **DNI**  
Número de Documento de Identidad **40330168**

### INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **ESCUELA DE POSGRADO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ**  
Director **BENITO CABRERA QUISPE**  
Secretario General **JHANS VARUSCH TRUYENQUE RAMOS**  
Director **JOSE LUIS QUIROZ DAVILA**

### INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico **MAESTRO**  
Denominación **MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN Y CIENCIAS POLICIALES CON MENCIÓN EN CRIMINALÍSTICA**  
Fecha de Expedición **20/06/23**  
Resolución/Acta **186**  
Diploma **D202300526**  
Fecha Matrícula **17/12/2021**  
Fecha Egreso **30/12/2022**

Fecha de emisión de la constancia:  
29 de Diciembre de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001620116



Firmado digitalmente por:  
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE EDUCACIÓN  
SUPERIOR UNIVERSITARIA  
Motivo: Servidor de  
Agente automatizado.  
Fecha: 29/12/2023 00:30:35-0500

**ROLANDO RUIZ LLATANCE**  
**EJECUTIVO**

Unidad de Registro de Grados y Títulos  
Superintendencia Nacional de Educación  
Superior Universitaria - Sunedu

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu ([www.sunedu.gob.pe](http://www.sunedu.gob.pe)), utilizando lectora de códigos o teléfono celular enfocando al código QR. El celular debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° 27269 – Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 052-2008-PCM.

(\*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.



## MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA



### DE LA PROPUESTA POR JUICIO DE EXPERTOS – EXPERTO 2

**Estimado Magíster:** *Mayra Teresa de Jesús Velezmona Delgado*

Ha sido seleccionado en calidad de experto con el objetivo de valorar la pertinencia de la propuesta: "Mejora de la Gestión de Seguridad Vial para la prevención de los accidentes de tránsito en el tramo que comprende el km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria".

Las interrogantes están en función de evaluar la pertinencia científico-metodológica de la aplicación de los aportes teórico y práctico.

#### Datos del experto:

Profesión	<i>Abogada</i>
Grado Científico	<i>Magíster</i>
Años de Experiencia	<i>12</i>
Entidad donde labora	<i>Municipalidad Distrital de Monsefú</i>
Cargo	<i>Asesora Legal</i>

#### Datos de la investigación:

Título de la Tesis	Gestión de seguridad vial para la prevención de los accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo
Línea	Gestión de Políticas Públicas
Título de la Propuesta	Mejora de la Gestión de Seguridad Vial para la prevención de los accidentes de tránsito en el tramo que comprende el km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria
Investigador	Juan Jorge Cumpa Gonzales

#### 1. Novedad científica de las estrategias en la propuesta.

Evalúa la originalidad y aportes novedosos del trabajo en el contexto de la gestión pública

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
		X		

#### 2. Pertinencia de los fundamentos teóricos de las estrategias.

Analiza si los fundamentos teóricos utilizados son adecuados y pertinentes para el tema de estudio.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
		X		

#### 3. Nivel de correspondencia entre el aporte teórico y el aporte práctico de la investigación.

Mide la coherencia entre la teoría presentada y su aplicación práctica en el contexto de la gestión pública.



## MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA



Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
		X		

#### 4. Claridad en la finalidad de cada una de las acciones de las estrategias

Evalúa si los objetivos y acciones del trabajo están claramente definidos y orientados hacia un propósito específico.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
		X		

#### 5. Posibilidades de aplicación de las estrategias propuestas.

Examina la viabilidad y aplicabilidad del modelo, programa o estrategia en entornos reales de gestión pública.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
	X			

#### 6. Significación práctica de las estrategias.

Evalúa el impacto potencial y la relevancia práctica del trabajo en el ámbito de la gestión pública.

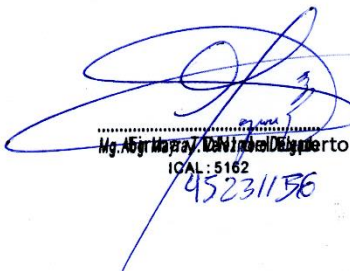
Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
		X		

#### 7. Concepción general de las estrategias.

Analiza la coherencia y solidez de la concepción general del modelo, programa o estrategia propuesto.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
	X			

Observaciones generales: -----

  
Mg. Agr. Mayra Del Niño Delgado  
ICAL: 5162  
45231156



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

## CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través del Ejecutivo de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

### INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos	VELEZMORO DELGADO
Nombres	MAYRA TERESA DE JESUS
Tipo de Documento de Identidad	DNI
Numero de Documento de Identidad	45231156

### INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre	UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO
Rector	LLEMPEN CORONEL HUMBERTO
Secretario General	BELLOMO MONTALVO GIOCONDA CARMELA
Director	PACHECO ZEBALLOS JUAN MANUEL

### INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico	MAESTRO
Denominación	MAGISTER EN GESTION PUBLICA
Fecha de Expedición	28/06/16
Resolución/Acta	0254-2016-UCV
Diploma	UCV32583
Fecha Matrícula	26/08/2013
Fecha Egreso	30/04/2014

Fecha de emisión de la constancia:  
29 de Diciembre de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001620110



Firmado digitalmente por:  
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE EDUCACION  
SUPERIOR UNIVERSITARIA  
Motivo: Servidor de  
Agente automatizado.  
Fecha: 29/12/2023 00:08:47-0500

**ROLANDO RUIZ LLATANCE**  
EJECUTIVO

Unidad de Registro de Grados y Títulos  
Superintendencia Nacional de Educación  
Superior Universitaria - Sunedu

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu ([www.sunedu.gob.pe](http://www.sunedu.gob.pe)), utilizando lectora de códigos o teléfono celular enfocando al código QR. El celular debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° Ley N° 27269 – Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 052-2008-PCM.

(\*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.



## MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA



### DE LA PROPUESTA POR JUICIO DE EXPERTOS – EXPERTO 1 3

**Estimado Magister:** Darwin José Minas Apip

Ha sido seleccionado en calidad de experto con el objetivo de valorar la pertinencia de la propuesta: "Mejora de la Gestión de Seguridad Vial para la prevención de los accidentes de tránsito en el tramo que comprende el km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria".

Las interrogantes están en función de evaluar la pertinencia científico-metodológica de la aplicación de los aportes teórico y práctico.

#### Datos del experto:

Profesión	Oficial de la Policía Nacional del Perú
Grado Científico	Maestro en Administración y Ciencias Policiales
Años de Experiencia	23 años
Entidad donde labora	Escuela de Posgrado de la PNP
Cargo	Jefe AREIN - ESCPOGRA - PNP

#### Datos de la investigación:

Título de la Tesis	Gestión de seguridad vial para la prevención de los accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo
Línea	Gestión de Políticas Públicas
Título de la Propuesta	Mejora de la Gestión de Seguridad Vial para la prevención de los accidentes de tránsito en el tramo que comprende el km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria
Investigador	Juan Jorge Cumpa Gonzales

#### 1. Novedad científica de las estrategias en la propuesta.

Evalúa la originalidad y aportes novedosos del trabajo en el contexto de la gestión pública

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
	X			

#### 2. Pertinencia de los fundamentos teóricos de las estrategias.

Analiza si los fundamentos teóricos utilizados son adecuados y pertinentes para el tema de estudio.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
	X			

#### 3. Nivel de correspondencia entre el aporte teórico y el aporte práctico de la investigación.

Mide la coherencia entre la teoría presentada y su aplicación práctica en el contexto de la gestión pública.



## MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA



Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
X				

4. Claridad en la finalidad de cada una de las acciones de las estrategias

Evalúa si los objetivos y acciones del trabajo están claramente definidos y orientados hacia un propósito específico.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
	X			

5. Posibilidades de aplicación de las estrategias propuestas.

Examina la viabilidad y aplicabilidad del modelo, programa o estrategia en entornos reales de gestión pública.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
X				

6. Significación práctica de las estrategias.

Evalúa el impacto potencial y la relevancia práctica del trabajo en el ámbito de la gestión pública.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
	X			

7. Concepción general de las estrategias.

Analiza la coherencia y solidez de la concepción general del modelo, programa o estrategia propuesto.

Muy Adecuada (5)	Bastante Adecuada (4)	Adecuada (3)	Poco Adecuada (2)	No Adecuada (1)
	X			

Observaciones generales: -----

  
Firma y DNI del Experto  
27436754



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

## CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través del Ejecutivo de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

### INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos	MIRES AGIP
Nombres	DARWIN JOSÉ
Tipo de Documento de Identidad	DNI
Numero de Documento de Identidad	27436754

### INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre	ESCUELA DE POSGRADO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ
Director	BENITO CABRERA QUISPE
Secretario General	JHANS VARUSCH TRUYENQUE RAMOS
Director	JOSE LUIS QUIROZ DAVILA

### INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico	MAESTRO
Denominación	MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN Y CIENCIAS POLICIALES CON MENCIÓN EN ORDEN PUBLICO Y SEGURIDAD
Fecha de Expedición	24/05/23
Resolución/Acta	108-2023
Diploma	D202300472
Fecha Matrícula	17/12/2021
Fecha Egreso	30/12/2022

Fecha de emisión de la constancia:  
29 de Diciembre de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001620114



Firmado digitalmente por:  
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE EDUCACION  
SUPERIOR UNIVERSITARIA  
Motivo: Servidor de  
Agente automatizado.  
Fecha: 29/12/2023 00:24:07-0500

ROLANDO RUIZ LLATANCE  
EJECUTIVO

Unidad de Registro de Grados y Títulos  
Superintendencia Nacional de Educación  
Superior Universitaria - Sunedu

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu ([www.sunedu.gob.pe](http://www.sunedu.gob.pe)), utilizando lectora de códigos o teléfono celular enfocando al código QR. El celular debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° Ley N° 27269 – Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 052-2008-PCM.

(\*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.

## Anexo 5

### Confiabilidad mediante el Alfa de Cronbach

#### Alfa de variable gestión de seguridad vial

##### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,912	25

#### Alfa de variable prevención de accidentes de transito

##### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,913	25



# Anexo 6

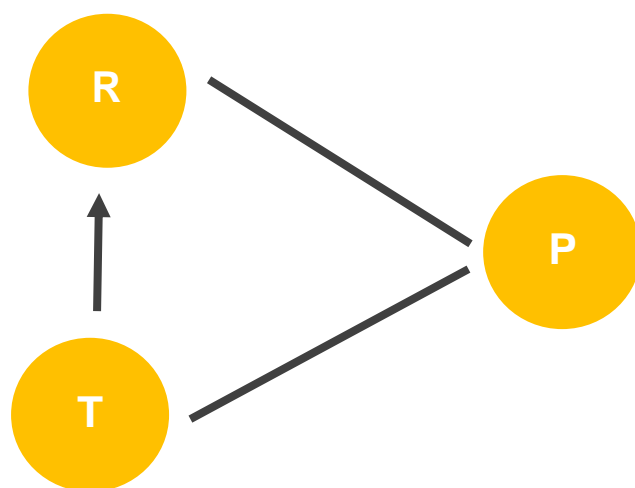
## V – Aiken

Inserte valores								
min	1							
max	4							
k	3							
		Juez 1	Juez 2	Juez 3	Media	Desviación estandar	V de Aiken	Interpretacion V. Aiken
item1	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item2	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item3	Claridad	3	4	4	3.67	0.58	0.889	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item4	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item5	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item6	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item7	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item8	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item9	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	3	4	3.67	0.58	0.889	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item10	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item11	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item12	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item13	Claridad	3	4	4	3.67	0.58	0.889	VALIDO
	Coherencia	4	3	4	3.67	0.58	0.889	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item14	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item15	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item16	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item17	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item18	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item19	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item20	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item21	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item22	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item23	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item24	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
item25	Claridad	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Coherencia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
	Relevancia	4	4	4	4.00	0.00	1.000	VALIDO
Promedio						<b>0.994</b>		

## Anexo 7

### Figura 2

Esquema de diseño de la investigación.



T: Teorías respecto a la Gestión de Seguridad Vial

R: Diagnóstico de la Realidad de Seguridad Vial

P: Propuesta a la situación estudiada

## **Anexo 8 Desarrollo de la propuesta**

### **Propuesta:**

**“Mejora de la Gestión de Seguridad Vial para la prevención de los accidentes de tránsito en el tramo que comprende el km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso del distrito de la victoria”.**

La investigación se enfoca en abordar el desafío de los accidentes de tránsito que se producen en el tramo del km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria, lo cual representa una seria amenaza para la seguridad vial y el bienestar de los ciudadanos. Frente a esta preocupante situación, se plantea la iniciativa de mejorar la gestión de la seguridad vial en la municipalidad distrital de La Victoria. Esta mejora implica la implementación de normativas y controles más rigurosos, el fortalecimiento de la coordinación entre sectores, la adopción de medidas para garantizar una infraestructura vial segura, la promoción de la educación vial y la conciencia ciudadana, así como el impulso del uso de tecnologías y sistemas de seguridad en vehículos. Esta propuesta se fundamenta en cinco pilares esenciales de la seguridad vial: Gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a las víctimas (Plan Nacional Multisectorial de Seguridad Vial para el 2030, 2023).

Se espera que la implementación de estas medidas tenga un impacto significativo en la reducción de accidentes viales, la preservación de la vida humana y la promoción de un entorno más seguro y confiable para todos los ciudadanos. Esta propuesta no solo busca abordar el problema actual, sino también sentar las bases para un futuro más seguro y sostenible en términos de seguridad vial.

### **1. Aspectos Generales.**

#### **1.1. Alcance**

La presente propuesta se dirige específicamente al Alcalde, Gerente Municipal, a los funcionarios encargados de las áreas de Planificación y Presupuesto, Logística, Infraestructura Local, Tránsito, Viabilidad y Transporte de la Municipalidad Distrital de La Victoria.

#### **1.2. Objetivo**

La propuesta de investigación tiene como objetivo abordar y mejorar la gestión de seguridad vial de la municipalidad distrital de La Victoria, para prevenir los

accidentes de tránsito que ocurren en el tramo del km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria.

### **1.3. Base Legal**

Se alinea a documentos normativos de carácter nacional relacionado con la seguridad vial:

- Constitución Política Del Perú (1993).
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley que crea el Sistema de Inspecciones Técnicas Vehiculares.
- Decreto Supremo N° 034- 2008-MTC, Reglamento Nacional de Infraestructura Vial
- Decreto Supremo N°009-2023-MTC, aprueba la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030.

### **1.4. Participación**

- Municipalidad distrital de La Victoria (Alcaldía, Gerencia Municipal, Área de Planificación y Presupuesto, Logística, Infraestructura local, Transito, viabilidad y transporte).
- Comisaria PNP del distrito de La Victoria.
- Instituciones educativas.
- Empresas de transporte público.
- Población civil organizada.

### **1.5. Estrategias**

#### **1.5.1. Estrategias relacionadas con la gestión de seguridad vial**

La municipalidad distrital de La Victoria, a través de la división de tránsito, viabilidad y transporte, tiene como objetivo la creación de un comité de seguridad vial. Este comité estará conformado por las autoridades competentes en la seguridad vial distrital y permitirá fortalecer la articulación entre sectores y la coordinación institucional. El propósito fundamental de este comité es diseñar un documento de gestión denominado "Plan de Acción de Seguridad Vial". Este plan estará orientado a realizar el diagnóstico vial, evaluar riesgos, diseñar indicadores y programar actividades y auditorías.

#### **1.5.2. Estrategias relacionadas al comportamiento humano**

De acuerdo a la estadística de la comisaria PNP de la Victoria, las principales causas de los siniestros viales se encuentran asociados al comportamiento del conductor y de los usuarios de la vía, se establecen las siguientes estrategias:

#### **1.5.2.1 Factor conductor**

- **Exceso de velocidad** – La entidad edil deberá coordinar con la Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías; a fin de que se instale desde el tramo que comprende el Km. 03 al Km. 08 de la carretera de acceso del distrito de la victoria, cinemómetros que son dispositivos diseñados para detectar en tiempo real desde un punto fijo, a los vehículos que exceden los límites de velocidad establecidos. Cuando un vehículo es captado por la cámara del dispositivo superando la velocidad permitida, se emite una multa automáticamente al propietario del vehículo registrado.
- **Ebriedad del conductor** – La municipalidad distrital de La Victoria, deberá coordinar con la Policía Nacional del Perú y la Fiscalía Prevención del Delito a fin de que se realice operativos de alcoholemia todos los fines de semana en un punto estratégico en el cual este comprendido el tramo del km. 03 al km. 08 de la carretera de acceso de distrito de La Victoria.

#### **1.5.2.2. Factor usuario de la vía**

Desacato a las señales de tránsito e imprudencia del usuario – El Gobierno local llevará a cabo un programa de difusión y capacitaciones centrado en comportamientos de riesgo en seguridad vial. Se realizará actividades como bicicleteadas, campañas, talleres, conferencias, entrevistas, charlas por parte de víctimas de siniestros viales.

#### **1.5.3. Estrategias relacionadas a vehículos seguros**

De acuerdo a la Ley N° 27972 - Ley Orgánica de Municipalidades, las municipalidades distritales tienen competencia para otorgar autorización para la circulación de vehículos menores. En ese sentido, la municipalidad distrital de La Victoria deberá crear un programa de chatarreo vehicular dirigidas a personas que tienen sus vehículos menores obsoletos, que no cumplen con las normas técnicas establecidas por el Reglamento Nacional

de Tránsito, es decir que ya no están aptos para prestar el servicio de transporte debido a su antigüedad o funcionalidad; contribuyéndose a la renovación del parque automotor y con el cuidado del medio ambiente.

#### **1.5.4. Estrategias relacionadas a la infraestructura vial**

**Respecto a las demarcaciones o marcas en el pavimento que comprende el tramo del km. 03 al Km. 08 de la carretera de acceso del distrito de La Victoria.**

- Se deberá demarcar las líneas de borde de calzada o superficie de rodadura.
- La línea de separación de carril de la calzada, deberá ser demarcada.
- Las demarcaciones o marcas en el pavimento deben contar con los valores mínimos de retrorreflectancia establecidos en las especificaciones técnicas de pinturas para obras viales; a fin que las marcas sean claramente visibles durante la noche y en condiciones climáticas severas durante el día.

#### **Respecto a las demarcaciones de líneas de cruce peatonal**

- Se deberá realizar la demarcación en el Km.5+900 (Referencia frente a la I.E. Inicial, Primaria y Secundaria N° 10982).
- Asimismo, en el Km.7+200 (Referencia I.E.P. Inmaculada).

#### **Respecto a las señales de delineador en las curvas**

Denominadas "CHEVRON", las mismas que deberán de ser ubicadas e instaladas en el lado exterior de la curva en forma perpendicular.

- Curva ubicada en el Km.3+600 al Km.3+700
- Curva ubicada en el Km.6+600 al Km.6+700 m.

#### **Respecto al mantenimiento de los reductores de velocidad**

- Ubicado en el Km. 6 (Referencia cerca de la I.E. Inicial, Primaria y Secundaria N° 10982).
- Ubicado en el Km. 7 (Referencia cerca de la I.E.P. Inmaculada).
- Ubicado en el Km.7+300 (Referencia cerca de la I.E.P. Inmaculada).
- Ubicado en el Km.7+605 (Referencia cerca de la vía de evitamiento).

#### **Respecto al mantenimiento de las líneas de cruce peatonal**

- Ubicado en el Km.7+500

- Ubicado en el Km.7+600 (Referencia cerca de la vía de evitamiento).

#### **1.5.5. Estrategias relacionadas a atención a las víctimas.**

- Se deberá implementar un programa de capacitación continua para el personal que labora en el área de tránsito, viabilidad y transporte; así como para el personal de serenazgo, enfocado en la actuación efectiva ante siniestros viales. Esto incluirá formación en primeros auxilios, ordenamiento del tránsito en zonas de accidentes, y manejo empático de situaciones de emergencia.
- Se deberá coordinar con las entidades especializadas en seguridad vial y atención prehospitalaria, a fin de que las capacitaciones garanticen la adquisición de habilidades y conocimientos actualizados.
- Se establecerá una red de coordinación con las autoridades locales, servicios de emergencia y centros médicos para garantizar una respuesta rápida y efectiva ante accidentes de tránsito.

#### **1.6. Programas de actividades**

<b>Actividad</b>	<b>Tema a tratar</b>
Convocar a las autoridades locales competentes en seguridad vial.	Diseñar el Plan de Acción de Seguridad Vial, teniéndose en cuenta el diagnóstico y la estadística de los accidentes recurrentes, las causas y las consecuencias de los siniestros viales y el estado de la infraestructura, las zonas de alto riesgo.
Coordinar con la Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías.	Exceso de velocidad. Consecuencias del exceso de la velocidad. Mecanismos para contrarrestar el exceso de velocidad.

<p>Coordinar con la PNP y la Fiscalía Prevención del Delito</p>	<p>Operativos de alcoholemia, consecuencias de la ebriedad al conducir.</p>
<p>Realizar programas de difusión, capacitaciones, campañas de concientización.</p>	<p>Desacato a las señales de tránsito, comportamientos de riesgo en seguridad vial.</p>
<p>Implementar programa, difusión y convocatoria.</p>	<p>Normas técnicas para vehículos, impacto ambiental, renovación del parque automotor.</p>
<p>Demarcar las líneas y marcas en el pavimento.</p>	<p>Importancia de las demarcaciones, visibilidad nocturna, cumplimiento de normas técnicas.</p>
<p>Instalación y mantenimiento de señales viales.</p>	<p>Ubicación estratégica, retroreflectancia, mantenimiento preventivo.</p>
<p>Implementar programa de formación en primeros auxilios</p>	<p>Primeros auxilios, ordenamiento del tránsito en zonas de accidentes, coordinación con servicios de emergencia.</p>
<p>Coordinar con las entidades especializadas en seguridad vial y atención prehospitalaria</p>	<p>Respuesta rápida ante accidentes, manejo efectivo de situaciones de emergencia.</p>

---





## Anexo 9 Carta de Autorización

"AÑO DE LA UNIDAD, LA PAZ Y EL DESARROLLO"

La Victoria, 16 de noviembre 2023.

**CARTA N°281-2023/MDLV-URH**

**Dr.**

**JUAN PABLO MURO MORENO**

Jefa de unidad de Postgrado Chiclayo-Universidad Cesar Vallejos.

**Presente.**

ASUNTO :SE AUTORIZA REALIZAR TRABAJO DE INVESTIGACION (tesis).

REF. :Exp. Adm . N°15599-2023-TD

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para saludarlo en nombre de la Unidad de Recursos Humanos que represento y por medio de la presente informar lo siguiente:

Que se **AUTORIZA** al señor **CUMPA GONZALES JUAN JORGE**, estudiante del Programa Posgrado-Maestría en Gestión Pública, cursado en la Universidad Cesar Vallejos, con la finalidad de desarrollar su trabajo de investigación **PARA PROYECTO DE TESIS** denominado "*Gestión de Seguridad vial para la prevención de accidentes de Tránsito en un distrito de la Provincia de Chiclayo*", contactándose con el Lic. Luis Fernando Requejo Castañeda- Jefe de la División de Tránsito, quién le brindará las facilidades requeridas.

Asimismo, se le comunico que al término de su trabajo de investigación deberá remitir informe a esta Unidad.

Sin otro particular, me despido cordialmente

**Atentamente**

C.c. Archivo.



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LA VICTORIA

Abg. Sara Cecilia Villegas Semaque  
JEFE DE RECURSOS HUMANOS



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, HERNANDEZ TORRES ALEX MIGUEL, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHICLAYO, asesor de Tesis titulada: "Gestión de seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo", cuyo autor es CUMPA GONZALES JUAN JORGE, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 17.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

CHICLAYO, 05 de Enero del 2024

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
HERNANDEZ TORRES ALEX MIGUEL <b>DNI:</b> 26697122 <b>ORCID:</b> 0000-0002-5682-2500	Firmado electrónicamente por: HTORRESAM el 06- 01-2024 16:03:45

Código documento Trilce: TRI - 0722144