



ESCUELA DE POSGRADO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Efectos del programa seguridad por seguridad para la
práctica de la seguridad vial en estudiantes del instituto de
formación bancaria certus- norte 2016

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:
Magister en Administración de la Educación

AUTOR:

Br. Deivi Rosa Talla Angulo

ASESOR:

Dr, Alejandro Sabino Menacho Rivera

SECCIÓN:

Educación e Idiomas

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión y Calidad Educativa

PERÚ – 2017

Presidente

Dra. Luzmila Garro Aburto

Secretaria

Dra. Milagritos Rodríguez Rojas

Vocal

Dr. Alejandro Sabino Menacho Rivera

Dedicatoria

La presente tesis está dedicada a mi familia, mi esposo e hijos y en especial a mi madre, ya que en que todo momento creyeron en mí, sin dejar de confiar dándome aliento y fuerzas para seguir adelante, siempre estuvieron impulsándome en los momentos más difíciles de la carrera,

Agradecimiento

Primero a Dios por darme fortaleza y ganas de salir adelante, por levantarme de cada tropiezo en mi vida y a lo largo de la carrera.

A mi familia mis hijos y esposo por su apoyo incondicional y confianza.

A mi profesor Alejandro Menacho, quien con su apoyo y asesoría logro que mi trabajo de investigación sea una realidad,
A mis jefes y compañeros de trabajo por la paciencia, comprensión y tolerancia que requería al momento de solicitar por permisos necesarios para cumplir con mis metas de investigación.

Declaratoria de autenticidad

Siendo el autor principal de la tesis de investigación titulada. Efectos del programa seguridad por seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del instituto de formación bancaria certus- norte 2016, declaro:

Asimismo, soy la única responsable de la formulación de todo el trabajo de investigación, desde el proyecto hasta la aplicación del programa Seguridad por Seguridad.

Los elementos del proyecto fueron construidos adecuadamente, citando correctamente a los autores que sustentan el trabajo de investigación, los métodos, técnicas e instrumentos empleados en dicha investigación fueron adaptados de acuerdo a la necesidad del investigador,

Por tanto. los datos obtenidos al aplicar el programa de seguridad vial fueron reales, ya que los integrantes de la muestra participaron activamente durante la ejecución del programa en el contexto geográfico establecido.

Asimismo, los datos obtenidos en la aplicación del programa fueron procesados, mediante un tratamiento estadístico, la cual se deja a disposición la base de datos para la comprobación de los resultados obtenidos.

El trabajo de investigación fue realizado dentro del marco que corresponde a la investigación social, con respeto a las normas y derechos de la persona al momento de desenvolverse en la sociedad,

Asimismo, la presentación de la tesis contribuye a la investigación aplicada, el cual quedará debidamente registrada en la Escuela de postgrado de la Universidad César Vallejo.

.....

Br. Deivi Rosa Talla Angulo

DNI N° 40352604

Presentación

Señores miembros del jurado:

En cumplimiento con las normas establecidas en el Reglamento de Grados y Títulos para optar el grado académico de Magister en Administración de la Educación en la Universidad César Vallejo, pongo a disposición a los miembros del jurado la tesis titulada. Efectos del programa seguridad por seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del IFB certus- norte 2016.

La presente investigación se constituye en ocho capítulos estructuralmente en forma secuencial, determinados por la Universidad, que se detallan a continuación: el capítulo I contiene la introducción, que constituye los antecedentes, la fundamentación científica, la justificación, el problema de investigación, las hipótesis y los objetivos. El capítulo II corresponde al marco metodológico que contiene la variable, operacionalización, metodología, tipo de estudio, diseño, población y muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos y métodos de análisis de los mismos. En el capítulo III se encuentran los resultados, que se muestran de manera descriptiva. El capítulo IV detalla el análisis de la discusión de resultados en función de los antecedentes, así como los fundamentos teóricos frente a la teoría obtenida; en la ejecución del programa de Seguridad por Seguridad. El capítulo V resalta de manera crítica las conclusiones trascendentes de la investigación. En el capítulo VI, se detallan las recomendaciones sustentadas en los resultados obtenidos. El capítulo VII muestra las referencias bibliográficas consultadas utilizadas en el presente trabajo de investigación crítica. Finalmente, en el capítulo VIII contienen los anexos, los instrumentos, la base de datos utilizada, la matriz de consistencia y la validez del instrumento y el proyecto de seguridad vial, las sesiones de clase que se aplicaron en el programa de Seguridad por Seguridad.

Señores miembros del jurado, es de mi interés que el aporte que se ha brindado en la investigación de tesis cumpla con las exigencias y requerimientos establecidos por la universidad César Vallejo.

Índice

	Página
Contenido	
Página del Jurado	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Declaratoria de autenticidad	iv
Presentación	v
Índice	vi
Índice de Tablas	viii
Índice de Figuras	ix
Resumen	x
Abstract	xi
I. Introducción	12
1.1 Antecedentes	14
1.2. Fundamentación científica, técnica o humanística	19
1.3 Justificación	21
1.4. Formulación del problema	43
1.5. Hipótesis	44
1.6. Objetivos	45
II. Marco Metodológico	46
2.1. Variables su definición conceptual	46
2.2 Operacionalización de la Variable 1:	47
2.3 Metodología	49
2.4 Tipo de estudio	49
2.5 Diseño de investigación	49

2.6 Población, Muestra y Muestreo	50
2.7 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	52
2.8 Métodos de análisis de datos	55
III. Resultados	56
IV Discusión	68
V. Conclusiones	71
VI. Recomendaciones	73
VII. Referencia Bibliográficas	74
VIII. Anexos	78

Índice de Tablas

	Página
Tabla 1 Matriz de operacionalización de la variable 1	49
Tabla 2 Población de estudio	52
Tabla 3 Distribución de la muestra	52
Tabla 4 Evaluación del juicio de expertos	55
Tabla 5 Resultados del análisis de confiabilidad	56
Tabla 6 Distribución de frecuencias del programa Seguridad pre – test	58
Tabla 7 Distribución de frecuencias del programa Seguridad post – test	60
Tabla 8 Prueba de normalidad	62
Tabla 9 Nivel de significancia del programa Seguridad por Seguridad	63
Tabla 10 Nivel de significancia del Conoc. de los element. de Circ, Vial	64
Tabla 11 Nivel de significancia del Conoc. de los fact. Causant de accid	66
Tabla 12 Nivel de significancia del Conoc. del rol de las inst. del estado	67
Tabla 13 Nivel de significancia del Conoc. de los disp. de control	68

Índice de Figuras

		Página
Figura 1	Comparación de los niveles de los grupos en pre test	59
Figura 2	Comparación de los niveles de los grupos en post test	61

Resumen

La presente investigación tuvo como objetivo principal, conocer los efectos del Programa Seguridad Por Seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del IFB CERTUS, 2016, el cual responde al problema general ¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del IFB CERTUS, 2016?

Dicha investigación es aplicada, porque se aplicó el programa de Seguridad por Seguridad bajo el diseño cuasi – experimental, se utilizaron dos grupos, uno experimental y otro de control, se utilizó un pre – test y post – test, la muestra fue de 40 estudiantes, 20 del grupo experimental y 20 del grupo control, la muestra fue no probabilística, el cual eligieron de acuerdo a la necesidad del investigador.

Los resultados después de la aplicación del programa de seguridad por seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes de IFBCERTUS, 2016. Para comprobar si el programa fue exitoso se realizó un análisis estadístico en dos momentos; en primera instancia a la presentación descriptiva, donde la puntuación de cada dimensión fue trasformada en niveles y luego en el análisis de la prueba de hipótesis correspondiente, por lo tanto, los datos serán analizados por la prueba no paramétrica de U de Mann Withey para determinar significatividad del programa entre los grupos de estudio

Asimismo, los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016

Abstract

This research had the principal objective to give you a general idea about the effects of this program “Seguridad por seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del instituto de Formacion Bancaria CERTUS,2016” and answer at the general problema of this issue.

This research is an applied type, Because the safety program was Implemented by Security under the quasi design - experimental, since two groups Were used, one experimental and Control groups, in Which a pre used - test and post - test, the study sample of 40 students, 20 for the experimental group and 20 for the Control group was considered, the sample was not random, They Were Chosen as the need of ACCORDING tO the researcher. The Collected data processed Were With SPSS V21

The results after the implementation of the safety program for the practice of road safety in students of IFBCERTUS, 2016. To verify if the program was successful a statistical analysis was performed in two moments; In the first instance to the descriptive presentation, where the score of each dimension was transformed into levels and then in the analysis of the corresponding hypothesis test, therefore, the data will be analyzed by the nonparametric U test of Mann Withey to determine Significance of the program among study groups

Likewise, the results and inferential values of the comparison between the control and experimental pre-test, according to the Mann Withey U test statistic, there is a difference after the experiment of the comparison between the post test where one has, the value of the z Is below the critical level $z_c < - 1.96$ and $p = 0.000$ smaller than the $\alpha 0.05$, which concludes that the application of the Safety for Security program has positive and significant effects on the practice of road safety in Students of the IFBCERTUS, 2016

En la actualidad, la seguridad vial como contexto de circulación vial, se presenta como un ámbito hostil, el cual genera una magnitud de conflictos, ya sea por peatones imprudentes, conductores irresponsables, etc. Esta situación genera caos y provoca en las personas actitud conformista la cual no permite que ellos se interesen por provocar cambios positivos y buscar soluciones ante esta problemática, ya que los accidentes de tránsito son cada vez más frecuentes en el Perú.

En este contexto, es necesario proponer una mirada constructiva que genere el cambio a través de la acción, aprovechando la educación como un medio eficaz para lograr cambios en la actitud ciudadana, y lograr que sean personas con conciencia vial, una sociedad donde existan ciudadanos responsables y comprometidos con cumplir y fomentar el buen uso de las normas y reglas de tránsito. Las instituciones de nivel superior, tanto particulares como nacionales deben fomentar acciones donde se involucre a los estudiantes a participar en diversas actividades que propicien la educación en seguridad vial.

El presente estudio corresponde a un enfoque cuantitativo de tipo aplicativo, ya que se pretende tomar decisiones a partir de una realidad circunstancial, para generar un cambio y poder transformar la realidad de una problemática social; este cambio se realizará a partir del Programa Seguridad por Seguridad aplicado en una población de estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS - NORTE

La investigación se presenta en cuatro partes principales. En la Primera Parte se realiza la formulación del problema tanto general y específico luego se proponen los objetivos generales y específicos. La segunda parte hace referencia al marco teórico donde se aborda contenidos para la seguridad vial, sus elementos, factores, agentes, etc, y el marco metodológico que sustenta el enfoque, tipo y diseño de la investigación, además de las técnicas e instrumentos.

En la Tercera Parte, se analiza es escenario nacional y local correspondientes a los temas investigados. Seguidamente en la cuarta parte se describen e interpretan los resultados junto con la teoría. Así mismo presentamos

las principales conclusiones y recomendaciones que se hacen a partir de esta investigación.

Finalmente, enunciamos las referencias citadas que sirvieron de aporte y sustento en el proceso de investigación, además incorporamos una sección de anexos, ficha de validación de instrumentos, siendo el cuestionario, lista de cotejo; además el proyecto de innovación Seguridad por Seguridad que contiene dieciséis sesiones de aprendizaje con sus respectivos trabajos de aplicación. También se anexaron evidencias realizadas en las sesiones aplicados a un sujeto de estudio como evidencia de la aplicación del Programa, Además de las fotos que describen parte del trabajo desarrollado.

Tenemos en cuenta que el aporte principal de esta investigación se centra en reflexionar y promover un cambio frente a la problemática de escaso conocimiento de educación vial que atraviesa la población del país, es así que además contribuye con la formación de ciudadanos responsables comprometidos con generar hábitos adecuados, que transformen para bien la realidad actual.

Incentiva de los directivos de la institución de nivel superior propicie acciones que provoquen cambios positivos, en las futuras generaciones de peruanos responsables, que interactúen y estén inmersos constantemente fomentando el cambio en la sociedad día a día.

Por lo mencionado, se espera que la presente investigación sea útil, y sirva de aporte en el ámbito social y educativo, ya que presentamos información detallada sobre la importancia de la seguridad vial, y sobre todo como contribuir en la conducta social de la colectividad educativa.

1.1 Antecedentes

Antecedentes Internacionales

Anaconda, (2014) presentó su tesis de investigación titulada “propuesta educativa sobre seguridad vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena”, Siendo la universidad del valle instituto de educación y pedagogía. Dicha tesis tiene como Objetivo: implementar y plantear una propuesta para promover la seguridad vial en los estudiantes y comunidad educativa Escuela Integral Indígena para la prevención ambiental con el fin de disminuir los riesgos accidentales y fomentar una cultura ciudadana. La tesis de investigación tiene un nivel netamente cualitativo, ya que se realizan observaciones y descripciones el cual está enfocado a la investigación acción. La presente investigación llegaron a la conclusión de que fomentar la seguridad vial en los niños es importante, ya que forma parte de la sociedad es por ellos que es indispensable tanto en la comunidad como en el centro de estudio es un deber y derecho cívico, es por ello que van a implementar una patrulla escolar conformada de 4 sesiones de carácter teórico - práctico el cual va a fomentar el desarrollo de actitudes que permita a los estudiantes desplazarse con seguridad como usuarios de la vía, valorando su vida y el de los demás, por ello la importancia del aprendizaje de las normas, para que sean ciudadanos competentes para la sociedad.

Ramón, (2012) presentó su tesis de investigación titulada “estudio bibliométrico sobre la producción científica en educación vial”, instituto universitario de tráfico y seguridad vial universidad de valencia. La presente tesis tuvo como objetivo fundamental estudiar la producción científica de la educación vial a nivel internacional El nivel de estudio de la tesis es cualitativa y cuantitativa se utiliza también el método científico.

En la siguiente investigación la conclusión del trabajo es saber si la educación vial es contemplada como una educación disciplina individualista o colaborativa y percibir las aportaciones que han hecho los investigadores en el área de la educación vial a lo largo del tiempo, en la investigación también concluyeron que

la educación vial es colaborativa se requiere que todas las identidades y personas intervengan para mejorar la seguridad vial en la ciudad, también ven la necesidad de fomentar, ya que no se encontraron muchos estudios referente a la educación vial, según el autor se debe capacitar más a los docentes con guías, folletos dar herramientas para que ellos lo fomenten en las instituciones educativas.

Litardo y Porras, (2012) presentaron su tesis de investigación titulada “análisis de la educación vial en las escuelas fiscales de las orquídeas, con el propósito de creación de talleres didácticos para los estudiantes.”, universidad de Guayaquil. La presente tesis tiene como objetivo Analizar la educación vial en las escuelas fiscales de la Cdla. Las Orquídeas. El objetivo de la investigación es Implantar guía práctica de talleres didácticos para niños de entre 7 a 12 años, el nivel de estudio es explicativo y el diseño es descriptivo transversal. La muestra es de 80 alumnos. Los instrumentos que se utilizaron en la presente tesis fue la encuesta. La conclusión que llega las autoras fue La comunicación organizacional, se deberá complementar con los principios de la planificación estratégica, las empresas no se equivocan en planificar, se equivocan al no poder transmitir los planes, como estos se generan y aúnan a la dirección de la organización, mediante este estudio se ha podido analizar en que inciden las causas en los accidentes que se registraron en la ciudad de Guayaquil, también se analizó el estado de los conductores que estuvieron en los accidentes, las víctimas que ocasionaron dichos accidentes, sexo de los conductores, entre otros.

Antecedentes Nacionales

Guzmán (2014) presentó su tesis de investigación titulada “análisis de seguridad vial de las zonas pobladas de cuatro tramos de la carretera irsa norte”, universidad de piura. La tesis tuvo como objetivo principal el análisis de la base de datos de los accidentes de tránsito registrados en cuatro sectores de la carretera IIRSA Norte, dos de la costa y dos de la selva. La conclusión que llegaron los investigadores en el estudio realizado, fue que a nivel nacional el alto índice de accidentes es de atropellos, quiere decir que la participación

directa es del peatón que mayormente el autor directo en los accidentes de tránsito es del peatón, estas estadísticas indican que los accidentes de tránsito suceden en mayoría de las veces en zonas urbanas, ciudades, calles, etc.,

Kuperstein, Rossel, Salcedo (2011), presentaron su tesis de investigación titulada “Investigación y plan de Mercadeo Social para la Promoción de la Seguridad Peatonal en Vías de Alta Velocidad con Puentes Peatonales” el objetivo de la presente investigación fue estudiar y Analizar la situación del tránsito peatonal en vías rápidas en la zona sur de Lima y proponer un plan piloto de mercadeo social para la promoción de la seguridad vial y la prevención de accidentes en vías de alta velocidad con puentes peatonales. La investigación es de tipo exploratorio con enfoque cualitativa y cuantitativa, los instrumentos que utilizaron en la investigación fue la observación, entrevistas a expertos, cuestionarios y grupos de enfoque, la muestra fue de 400 personas encuestadas. La conclusión que llegaron los autores fue un organizar un plan piloto para promocionar la práctica de la seguridad vial para que los peatones comprendan que el uso de los puentes peatonales es importante y así evitar accidentes de tránsito, ya que para los investigadores la mayoría de accidentes son causados por no utilizar puentes peatonales.

Talla y Abarca (2011) las estudiantes presentaron su trabajo de investigación titulada “Aplicación del Programa Luz Roja para el desarrollo de la educación vial en niños de 4to grado de la institución educativa privada school sagrado corazón del distrito de los olivos” el objetivo de la investigación fue Aplicar el Programa Luz Roja para el conocimiento de la educación vial en niños de 4º grado de primaria de la I.E. “School Sagrado Corazón” del distrito de los Olivos. La investigación tuvo como enfoque cualitativo y de tipo investigación acción su diseño fue longitudinal. La técnica que utilizaron fue la observación y los instrumentos fueron la lista de cotejo, la escala de actitudes, la encuesta semi estructurada, el cuestionario y el diario de proyecto. Realizaron un programa que consto de 12 sesiones a 15 estudiantes del nivel primario. Las investigadoras concluyeron que fue efectiva la aplicación del Programa Luz Roja, ya que se logró alcanzar los objetivos trazados, propiciando un cambio observable en los estudiantes al momento de finalizar el programa.

Transitando.com.pe (2011) forma parte de las acciones de la responsabilidad social que realiza la marca TOYOTA Perú, con la intención de promover la concientización en torno a la seguridad vial y velar por el cuidado del medio ambiente. El objetivo del programa es la interacción entre docentes, padres y alumnos con aplicaciones que sean no solo entretenidas, sino capaces de crear conciencia sobre la importancia de cumplir las normas de tránsito, de esta manera garantizar la tranquilidad de nuestra ciudad y también mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de nuestro país. El proyecto iniciado por TOYOTA está respaldado por el MINEDU (Ministerio de Educación) y MTC (Ministerio de Transporte y Comunicaciones) el cual se encargan de promover el uso del portal en el tiempo difundiendo en los colegios a nivel nacional. El portal de Transitando desde el 2011 viene difundiendo varios eventos y campañas, donde promueve la práctica de la seguridad vial a través de concursos y charlas informativas en las instituciones educativas, la participación de los padres de familia es importante, ya que ellos son actores principales en la formación de los niños, ya que la educación de los niños viene desde el hogar, también es un portal donde el docente encuentra diferentes temas de clase para afianzar los conocimientos de los estudiantes.

La ONU (Organización de las Naciones Unidas) (2003), en la Resolución 57/309 aprobada por la asamblea general. emite un comunicado que lleva por nombre crisis de la seguridad vial en el mundo, donde exige la colaboración de todos los niveles, mediante programas educativos para sensibilizar a todas las personas especialmente jóvenes en edad escolar, con el objetivo de reducir los accidentes de tránsito y reducir con la informalidad que rodea el sistema de transporte público, es por ello que en el Perú, se puso en ejecución el Sistema de Control en Garitas de Peaje "Tolerancia Cero", Decreto Supremo N°035-2006-MTC. En el Perú, para reducir estos accidentes de tránsito y acabar con la informalidad de transporte interprovincial. Este Plan aborda los aspectos referidos al control y supervisión de choferes, vehículos y empresas de transporte. Sin embargo, descuida la necesidad de abordar esta problemática a partir de un espacio vital para la concientización ciudadana a largo plazo como lo es la escuela. Esta ausencia revela que la tolerancia cero frente a los accidentes de tránsito es una aspiración parcial sino cubre los aspectos

formativos de la ciudadanía y estos empiezan por un sector formativo y constitutivo de la conciencia cívica como las escuelas. No obstante, este Plan expresó la inquietud desde el estado respecto a los accidentes de tránsito y a la fecha no ha incidido fundamentalmente en la reducción de los mismos. La problemática no ha podido ser afrontada con la simple fiscalización de los factores técnicos del transporte, sino que además han quedado fuera de atención factores como la velocidad, el cual es un factor que depende exclusivamente de la voluntad humana, de la conciencia del conductor y por ende de su educación y conciencia ciudadana pendiente de atenderse educativamente

1.2. Fundamentación científica, técnica o humanística

Para la fundamentación científica, técnica o humanística se ha considerado diversas teorías que a continuación se detallan:

Seguridad Vial

La seguridad vial, es tema común hoy en día, ya que se ha vuelto una necesidad social, es por ello que se debe implementar programas de capacitación, para concientizar a las personas para que tomen conciencia y puedan circular correctamente por la vía pública.

Según varios autores indican que la seguridad vial es una problemática social, que intervienen todos los agentes viales; como los peatones, policías de tránsito, las instituciones públicas y privadas

La seguridad vial hace referencia al comportamiento de las personas que deben de tener al desplazarse por la vía pública, ya sea como peatones, conductores o pasajeros. A continuación, conceptos de diversos autores sobre seguridad vial.

Según Anacona (2014) indico: que “en la actualidad el tránsito vehicular que se presenta en la ciudad se ve en la necesidad de que los ciudadanos tengan práctica de la seguridad vial, con la finalidad de evitar accidentes de tránsito, tanto de los peatones como los conductores”. Asimismo, en su tesis de investigación menciona los siguientes autores, donde mencionan algo importante sobre la seguridad vial.

Según Pico, González y Noreña, (2011) “La seguridad vial debe ser un tema importante en el sistema social tiene que ser visto de forma holística, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes entidades que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transporte motorizados o no motorizados. Es importante anotar que, de una manera ideal, es necesario que este sistema social tenga una dinámica libre de conflictos

y contradicciones, puesto que su finalidad es la prevalencia de la vida de las personas, además del mantenimiento óptimo de la infraestructura”. (p. 29)

Es cierto lo que indican los actores que la seguridad vial debe ser concebida como un sistema social, ya que deben intervenir diferentes actores e instituciones referentes a la seguridad vial con participación activa para la sociedad.

Según las páginas amarillas Cantv (2008) preciso :

“La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, a través del conocimiento y cumplimiento de las leyes y reglamentos, bien sea como conductor, peatón o pasajero, para usar correctamente las vías públicas y previniendo los accidentes de tránsito”.(p.1).

Éstas acciones se aplican en cualquier medio de transporte terrestre (ya sean carros, vehículos de carga pesada, motos y bicicletas). Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial.

Según la Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) indicó que la “práctica de la seguridad vial son procedimientos donde, todos las identidades, organismos y ciudadanos se entrelazan entre si presentando y ejecutando políticas, estrategias, normas, leyes y procedimientos donde dichas actividades tiene como finalidad, proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, en el marco del respeto a sus derechos fundamentales”. (p. 11)

La seguridad vial es una responsabilidad que nos concierne a todos los ciudadanos de cualquier edad, sexo y condición social, ya que se viene atravesando un momento crítico, a medida que pasa el tiempo las personas no toman conciencia de la importancia de la educación vial; siendo esto preocupante, ya que se evidencia en la conducta de los estudiantes cuando se desplazan corriendo por la vía públicas sin medir las consecuencias, caminando por la pista, no respetando señales de tránsito.

Estremadoyro (2007) En referencia a la seguridad vial ha referido que:

“La seguridad vial es un proceso por el cual la población toma conciencia de la situación de la circulación vial en el contexto socio económico nacional, generando acciones conjuntas de transformación entre el Estado y La comunidad para la solución de La problemática de La circulación vial. En esta labor intervienen directamente los ministerios de educación y transportes”. (p. 45)

Hoy en día, es necesario desarrollar la educación vial en los estudiantes dando prioridad e importancia al orden, para garantizar los principios básicos de una buena convivencia en la sociedad. Asimismo, hemos considerado el tema de educación vial, debido a la problemática que existe en nuestro país, y a la mínima importancia para darle solución.

Del mismo domo se menciona a Rodríguez (2001) donde indicó:

“La educación vial debe considerarse desde una perspectiva dinamizadora, a través de la cual se puedan integrar diferentes agentes (incluidos los propios jóvenes) y otras actividades. Esta acción dinamizadora permite incluir en una actividad de educación vial todos los elementos necesarios para una intervención de carácter integral (ideas, destrezas y emociones.)”. (p.146)

Grado de Conocimiento de los elementos de la circulación vial en la seguridad vial

En cuanto a los elementos de la circulación vial existen diversos personajes principales que intervienen en la seguridad vial, donde deben conocer sus deberes y derechos para circular por la vía pública.

Rodríguez (2004) sostiene “que en la ciudad es imposible vivir sin los agentes elementos que intervienen en la circulación vial, es por ello que se debe conocer las normas y reglas de tránsito para que las personas puedan circular adecuadamente por las calles”. (p. 145)

Es correcto, ya que las personas deben conocer y practicar las normas y reglas de seguridad vial, también deben saber cuál es el papel importante que juegan en la circulación vial.

El Peatón

Según la Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) explican brevemente:

“que los peatones son aquellas personas que caminan a pie por la vía pública (calles, pistas, veredas y caminos), quien va por la calle empujando un coche, en silla de ruedas o ciclomotor de dos ruedas. Los peatones tienen derechos y deberes que cumplir según lo establecido en el reglamento Nacional de Tránsito quienes deben asumir sus responsabilidades que se deriven de su incumplimiento tal como lo menciona los artículos 288º, 289º, 290º según la norma”. (p. 33)

Quiere decir que todas aquellas personas que transitan por la vía pública sin hacer uso de algún vehículo, son considerados peatones, por lo tanto, también ejercen una función importante al momento de desplazarse por las calles, avenidas, etc. Obligados a cumplir con las normas y reglas establecidas en los reglamentos de tránsito de nuestro país.

El conductor

Según La Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) explica claramente que son las personas que conduce o se encuentra en el control físico de un vehículo. “El conductor goza de los derechos y deberes que debe de cumplir según establecidos en el reglamento de tránsito del Perú. Para que el conductor pueda manejar un vehículo motorizado debe obtener un documento, donde indique que puede circular por las vías públicas del País” (p.40)

En relación al párrafo anterior, quiere decir que conductor es aquella persona que se encuentra en el control físico de un vehículo. Asimismo, menciona que el conductor goza de los derechos y deberes que debe de cumplir según establecidos en el reglamento de tránsito del Perú. Para que el conductor pueda manejar un vehículo motorizado debe obtener un documento, donde indique que puede circular por las vías públicas.

El Pasajero

Según La Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) “Son todas las personas que se transporta dentro de un vehículo de un lugar a otro, o que pagan un importe económico en contraprestación de un nuevo servicio de traslado. Los pasajeros que viajan inadecuadamente quieren decir que van colgados en los estribos de los vehículos, corren el peligro de caerse y ser arrollados con fatales consecuencias. El conductor no debe permitir que el pasajero viaje en estas condiciones”. (p.36)

Esto quiere decir que los pasajeros son las personas transportadas dentro de un vehículo, o que pagan un dinero por ser trasladados. Así mismo vale recalcar, que los pasajeros que van colgados en los estribos de los vehículos, corren el peligro de caerse y ser arrollados con fatales consecuencias. El conductor no debe permitir que el pasajero viaje en estas condiciones. El pasajero muchas veces tiene conductas inadecuadas, que ponen su vida en peligro, debemos de respetar nuestras vidas y la vida de los demás.

Los ciclistas

Según La Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) “ Los ciclistas son aquellas personas que se trasladan en vehículos de dos o tres ruedas, se movilizan con el esfuerzo de ellos mismos, es por ello que la bicicleta es considerada un medio de transporte no motorizado, no contaminante y saludable para las personas quienes lo manejan”. (p. 39)

En cuanto al párrafo anterior, los ciclistas son considerados personas que se trasladan en vehículos de dos o tres ruedas con el esfuerzo de ellos mismos. Es importante que el ciclista conozca el itinerario a seguir para circular por la vía sin inconvenientes, además debe portar casco protector para evitar lesiones en un accidente. También debe considerarse que está sujeto al cumplimiento de normas como respetar los dispositivos del control en el tránsito. Como por ejemplo no transportar a otra persona más en la bicicleta, etc.

El cobrador

Según la guía de educación en seguridad vial (2008) indican que el cobrador es aquella persona que desempeña una función importante y específica al momento de estar en un vehículo de transporte público “ cobrador persona autorizada por las empresas de transporte encargada de recibir el valor de pasaje

y la entrega del boleto respectivo” (Reglamento del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros en Ómnibus y otras Modalidades para la Provincia de Lima, en la Ordenanza N° 104.

Hoy en día el cobrador toma responsabilidad en el tema de seguridad vial, ya que es un agente importante, porque muchas de las personas se transportan en vehículos públicos, y tienen contacto con los señores cobradores, lamentablemente por lo visto y vivido algunos no son personas gratas, ya que son irrespetuosos y s mayormente son personas que incumplen los reglamentos, muchos de ellos no tienen educación vial, ni conocimiento de las normas de tránsito ni el respeto por los demás.

El vehículo

Según la Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) explican brevemente que “el medio de transporte para trasladar personas o mercaderías de un lugar otro en forma rápida y segura, es el medio de transporte más utilizado por las personas para que puedan trasladarse de un lugar a otro y satisfacer sus necesidades. Los vehículos se clasifican en:

Vehículo Motorizado: autos, motocicletas, ómnibus, camiones, etc.

No Motorizado: bicicletas, triciclos”. (p. 42)

Actualmente el transporte terrestre en el Perú, viene siendo uno de los problemas más latentes en la ciudad, que afectan a toda la población es causado por el incremento de vehículos motorizados la cogestión vehicular en la ciudad es el mayor problema en el Perú.

La vía

Según el Reglamento de Nacional de Tránsito (2014) indican “que la vía pública es el lugar, donde se desarrolla el tránsito de personas y vehículos. Se llama vía a toda calle, camino o carretera abierta. Sus partes de la vía son: la calzada, (pista) acera (vereda) la berma (lateral), la cuneta, el estacionamiento, el separador central, el jardín el equipamiento de servicios necesarios para ser utilizados”. (p.12)

Partes de la vía:

Acera: tránsito de peatones

Berma: las líneas de borde

Cuneta: canalizan las aguas superficiales

Pista: tránsito de vehículos motorizados

Grado de Conocimiento de los factores causantes de accidentes de tránsito en la seguridad vial

La Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) explican brevemente “los factores causantes de accidente de tránsito son situaciones que las personas deben evitar, con el buen comportamiento al desplazarse por las calles tener respeto por las señales de tránsito y sobre todo el respeto por la vida de las personas Existen diferentes factores que menciona la Guía de Educación en Seguridad Vial”. (p. 52). Los distintos factores son consecuencia del comportamiento de las personas de la actitud que tienen para desplazarse por la ciudad, una actitud negativa consecuencia de la mala información que se tiene acerca del tema seguridad vial.

La fatiga

La excesiva actividad física, el no descansar adecuadamente no dormir sus horas completas, conducir en este estado puede traer consecuencias fatales, causar accidentes de tránsito, es por ello que cuando el conductor maneja un vehículo debe hacerlo con descansos paulatinos, esto se ve más, cuando se conduce en carreteras en ómnibus interprovinciales.

El sueño

El sueño es una sensación normal del cuerpo humano y una parte necesaria de la vida cotidiana de las personas, cuando una persona no tiene una buena alimentación o cuando no duerme el tiempo necesario, ya sea por el estudio, trabajo o algún trastorno de insomnio.

Al conducir un vehículo las personas deben estar en óptimas condiciones, ya que a la primera cerrada de ojos puede causar un accidente de tránsito, los seres humanos que sufren trastornos de sueño tiene aproximadamente 7 veces

más probabilidades de sufrir un accidente de tránsito mientras conducen un vehículo por las pistas de la ciudad.

El alcohol

El alcohol está constituido de una sustancia toxica más conocida y consumida en todo el mundo. El alcohol es un líquido incoloro, volátil y aromático, se encuentra en licores fermentados o destilados, afecta el sistema nervioso central y puede ser mortal si se consume en grandes cantidades. El alcohol se clasifica como una droga depresiva en todo el mundo.

El alcohol es una droga considerada psicodpresoram ya que mayormente es la causante de la cantidad de accidentes de tránsito el cual deja consecuencias fatales y mortales, por eso merece una mención aparte. Ingerir bebidas alcohólicas causa trastornos que influyen en el sistema psicomotor, auditivo, visual y, en realidad afecta a todo el organismo

La velocidad

Se considera una de las causas principales de accidentes de tránsito teniendo en cuenta la tendencia al riesgo. Cuando se conduce por causar impresión, también por el exhibicionismo por aventura y cuando se intenta sorprender a los demás y por sentimiento de inferioridad, es cuando el conductor maneja para demostrar su superioridad, también por parte del autor se considera al peatón como causante de accidentes de tránsito, por razones de investigación y observación en las calles, noticias, etc.

El peatón

El peatón en la actualidad está considerado como uno de los principales causantes de accidente de tránsito, ya que las estadísticas nos muestran que el 70% de los accidentes de tránsito son por culpa de peatones, ya que no tienen conciencia y no saben respetar las señales de tránsito, los puentes no saben utilizarlos, podemos ver día a día en las noticias que muchas personas mueren por culpa de ellos mismos.

Al respecto, el asesor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Lino de la Barrera, recordó que las normas actuales no contemplan sanciones para el peatón imprudente, sino solo la interrupción de su desplazamiento para orientarlo a usar los puentes. El funcionario reiteró que hay un proyecto en el Congreso de la República, mediante el cual se busca colocar sanciones a los peatones irresponsables, no necesariamente a través del pago de multas, sino con la realización de trabajos sociales o comunitarios.

Como ya hemos visto, los accidentes de tránsito ocasionado por peatones son un problema latente en nuestra sociedad. Dicha realidad nos llevó a plantearnos la siguiente pregunta: ¿El resultado acaecido en un accidente automovilístico con responsabilidad del peatón le es imputable al conductor?

Es así que con la ayuda de la doctrina y jurisprudencia penal hemos encontrado la siguiente respuesta a nuestra interrogante: el peatón infractor es el responsable de su propio perjuicio ocasionado por el accidente, toda vez que ha realizado una acción que vulnera su deber de autoprotección. Pero, ¿Cuándo crea el peatón un riesgo que lo vuelve responsable de su propia desgracia? Creemos que la respuesta se encuentra en el Reglamento Nacional de Tránsito, el cual expresa una serie de normas de cuidado que el peatón diligente debe cumplir.

Finalmente, debemos resaltar la importancia del Decreto Supremo 040-2010. De este modo, pensamos que dicha norma promueve, a través de multas y sanciones, el respeto peatonal al Reglamento Nacional de Tránsito, norma que ha sido “letra muerta” para la mayoría de transeúntes de nuestro país. Más aún, debemos aplaudir el fin preventivo especial positivo que presenta dicho reglamento, expresado a través del curso de educación vial y los servicios comunitarios gratuitos que buscan “reeducar” al “infractor.”

Grado de Conocimiento del rol de las Instituciones del Estado en la Seguridad Vial

La Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) considera, las siguientes instituciones del estado que se involucran directamente en la seguridad vial,

dichas instituciones del Perú, velan por la seguridad de los ciudadanos en cuanto a accidentes de tránsito, cada institución porta diferentes ideas a esta problemática. (p 16-17)

Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)

El Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), viene garantizando la seguridad de los ciudadanos a través de programas educativos para mejorar la práctica de la seguridad vial. Dicha institución tiene diversas acciones que se debe cumplir: Plantear propuestas con metas y objetivos en seguridad vial, enunciando políticas para prevenir accidentes, y organizar la ejecución de planes de acción a corto, mediano y largo plazo.

Plantear, fomentar y evaluar la realización de acciones para la práctica seguridad vial.

Promover y organizar eventos y campañas que refuercen la seguridad vial.

Evaluar y proponer normas legales y reglamentarias que lleven al mejoramiento de la seguridad vial, así como el cumplimiento de las mismas.

Promover la participación y colaboración de entidades de la actividad pública y privada nacionales y extranjeras en los programas de seguridad vial.

Promover y desarrollar la investigación sobre accidentes de tránsito.

El consejo de Nacional de Seguridad Vial (CNSV) cumple acciones en favor de las personas para fomentar la educación vial a través de diversos programas educativos, la prevención de accidentes de tránsito para el consejo nacional es la prioridad, es por ello que presentan diferentes estrategias y están aliados con entidades tanto, públicos como privados, A continuación, se describe las instituciones que participan directamente con el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones se encarga de planificar, formular, dirigir, coordinar y evaluar la política de transportes en armonía con la política general del gobierno y los planes de desarrollo del país, razón por la cual es el encargado de regular los aspectos relacionados con el transporte urbano e

interurbano, tanto en la infraestructura como en los demás componentes que intervienen en la atención de la demanda de este servicio.

Ministerio del Interior (MI)

La participación del Ministerio del Interior es importante ya que corresponde a la supervisión y control del tránsito y también a la seguridad vial. Asimismo, interviene como autoridad para controlar el cumplimiento de las normas legales y disposiciones emitidas por las instituciones relacionadas con el transporte urbano. El Ministerio del Interior le corresponde monitorear a través de la Policía Nacional del Perú:

La Jefatura de la Policía de Tránsito, órgano encargado de planear, organizar, dirigir, controlar y ejecutar las actividades referidas al libre tránsito de vehículos, pasajeros y carga, control de tránsito y seguridad en vías urbanas, así como de la administración de los depósitos oficiales de vehículos.

Ejerce funciones de control, dirigiendo y vigilando el normal desarrollo de tránsito en las vías públicas, la denuncia ante las autoridades correspondientes, sobre las infracciones de tránsito y los accidentes de tránsito.

La Dirección de Investigación de Accidentes de Tránsito investiga las causas de los incidentes en las vías de circulación.

La Dirección de la Policía de Carreteras se encarga de planear, organizar, dirigir, controlar y ejecutar actividades referidas al libre tránsito y la seguridad vial en las carreteras.

La Policía Ecológica controla la emisión de contaminantes del transporte y aplica las sanciones correspondientes.

El Ministerio de Educación (MINEDU)

El MINEDU es encargado de formular la política nacional en materia de educación, cultura, deporte y recreación.

También está encargada de desarrollar estrategias pedagógicas, normas y orientaciones de alcance nacional para los niveles de educación inicial, primaria y secundaria.

Esto significa que incorpora contenidos en las diferentes materias transversales que permiten el conocimiento de las normas de tránsito, la prevención de accidentes y el correcto uso de la vía y sobre todo el respeto por la vida.

Ministerio de Trabajo (MT)

Esta encargada de fiscalizar el cumplimiento de las normas laborales en las empresas de transporte interprovincial.

Ministerio de Salud (MINSA)

Su participación es muy importante porque corresponde en garantizar la asistencia médica inmediata en el lugar de los hechos y centros de salud de las personas que hayan sufrido accidentes de tránsito.

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT)

Se encarga de verificar el cumplimiento de las obligaciones tributarias de las empresas de transportes.

Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)

Controla y garantiza la defensa de los derechos del consumidor como usuario del servicio de transportes.

Gobierno Regional (GR)

Los gobiernos regionales son los responsables de disponer los recursos necesarios para la implementación y funcionamiento de sus respectivos Consejos Regionales de Seguridad Vial, así como para la ejecución de los planes, programas, campañas y demás actividades de seguridad vial en su jurisdicción, es por ello que los gobiernos regionales deben estar al cuidado de los ciudadanos diversos temas importantes como es la seguridad vial.

Municipalidad Provincial (MP)

Responsable de ejercer funciones en su jurisdicción a través de lanzamientos de normas y disposiciones complementarias necesarias para implementar el Reglamento Nacional de Tránsito.

Municipalidad Distrital (MD)

Responsable de ejercer funciones, donde gestiona y fiscaliza en el ámbito de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emite la municipalidad provincial respectiva y las previstas en el Reglamento Nacional de Tránsito.

Es importante que las personas se informen de que existen entidades involucradas directamente con la seguridad vial, muchos tienen desconocimiento ante el tema.

Grado de Conocimiento del dispositivo de Control de Tránsito en la seguridad vial

Según Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito (2014) explica que los dispositivos de control de tránsito son diversas formas de señalización que tienen por finalidad regular, advertir y dirigir el flujo del tránsito, ya que atiende a las necesidades de peatones, conductores, pasajeros, etc., al momento de circular la vía pública o carreteras de acceso rápido. (p. 15)

Es por ello que el Reglamento Nacional de Tránsito (2014) señala que la regulación del tránsito en la vía pública debe efectuarse mediante señales verticales, marcas en la calzada semáforos, señales luminosas, etc. También nos indica que el mantenimiento de las señales lo debe realizar conjuntamente con las Municipalidades Provinciales y Municipalidades Distritales. (p. 15)

Las señales de tránsito.

Según la Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) indica que las señales de tránsito son creadas específicamente para el control del flujo vehicular y peatonal. Los dispositivos de tránsito se encuentran instalados al nivel de la vía pública o sobre ella y están destinados a normar su uso. Por lo tanto, previene al usuario de la vía de cualquier posible peligro que podría presentarse o informarle sobre direcciones, rutas, destinos. (p. 68)

Es cierto lo que indican líneas arriba las señales de tránsito adoptan una forma y color según la función que desempeñan y que van colocadas sobre la calzada o soportes, o postes que sirven para advertir la presencia de un peligro, dar mayor fluidez a la circulación e informar sobre la dirección que deben seguir los usuarios de la vía.

Según la Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) clasifica las señales de tránsito en señales verticales y señales horizontales. (p.68)

Las señales verticales

Según el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para calles y carreteras (2016) “indican que las señales verticales son aquellos dispositivos instalados a nivel del camino o sobre él, destinados a reglamentar el tránsito, advertir o informar a los usuarios mediante palabras o símbolos determinados”. (p.14)

Su función es que deberán ser usadas de acuerdo a las recomendaciones de los estudios técnicos realizados. Se utilizarán para regular el tránsito y prevenir cualquier peligro que podría presentarse en la circulación vehicular. Asimismo, para informar al usuario sobre direcciones, rutas, destinos, centros de recreo, lugares turísticos y culturales, así como dificultades existentes en las carreteras.

Se clasifican de la siguiente manera:

Señales preventivas

Según el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor de calles y carreteras (2016) precisan “que son aquellas que utilizan para indicar con anticipación la aproximación de ciertas condiciones de la vía o concurrentes a ella que implican un peligro real o potencial que puede ser evitado tomando ciertas precauciones necesarias”. (p. 30)

Señales reguladoras

Según el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para calles y carreteras (2016) indican “que las señales de reglamentación tienen por objeto indicar a los usuarios las limitaciones o restricciones que gobiernan el uso de la

vía y cuyo incumplimiento constituye una violación al Reglamento de la circulación vehicular”. (p. 19)

Las señales de reglamentación se dividen en:

Señales relativas al derecho de paso.

Señales prohibitivas o restrictivas.

Señales de sentido de circulación.

La mayoría tiene la forma rectangular, teniendo el lado mayor en posición vertical. Son de color blanco con un símbolo, orla y leyenda color negro. El círculo y la franja que indica prohibición, son de color rojo.

Las señales que indican parada obligatoria para es de forma octogonal, pintada de color rojo con la orla y la leyenda de color blanco.

Las señales indicadoras del sentido del tránsito (flechas) tienen la forma de un rectángulo en posición horizontal, sobre un fondo de color negro, llevan una flecha blanca que señala el sentido de la señal autorizada.

4ta. La señal que indica ceda el paso tiene la forma de un triángulo, colocado de tal manera que tiene como base uno de sus vértices una orla de color rojo y al centro pintado de color blanco.

Señales informativas

Según el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para calles y carreteras (2016) indican “que las señales de información tienen por finalidad guiar al conductor de un vehículo en una determinada ruta, cuando se dirigen al lugar de su destino. También tienen por objetivo identificar puntos notables tales como: ciudades, ríos, lugares históricos, etc. Donde dan información que ayude al usuario en el uso de la vía pública. En algunos casos incorporar señales preventivas y/o reguladoras, así como indicadores de salida en la parte superior” (p. 40)

Señales Horizontales

La Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) indica “que las señales horizontales de tránsito se clasifican de acuerdo a su función en marcas en el pavimento, también son todas las enumeraciones escritas en las pistas, son también las líneas diagonales y oblicuas, el cual los vehículos están prohibidos estacionarse sobre ellas”. (p. 72)

Las Marcas en el Pavimento

Según el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para calles y carreteras (2016) señalan que la marca en el pavimento son aquellos obstáculos que son utilizados con la finalidad de reglamentar el movimiento de vehículos e incrementar la seguridad en los peatones. Las marcas en el pavimento funcionan, en algunos casos, como suplemento a las señales de tránsito y semáforos en el control del tránsito; en otros constituye un único medio, desempeñando un factor de suma importancia en la regulación de la operación del vehículo en la vía. (p. 53)

El Semáforo

Según la Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) indica “que es un dispositivo de control que regula el tránsito vehicular y peatonal en calles y carreteras por medio de luces de color rojo, ámbar y verde, operadas por una unidad de control”. (p. 74)

Según la Guía de Educación Vial (2010) indica las siguientes funciones y a la vez clasifica a los semáforos de la siguiente manera (p.74)

La Guía de Educación y Seguridad vial (2010) toma referencia del Reglamento de tránsito Nacional (2014) para clasificar a los semáforos

El semáforo desempeña funciones determinadas:

Interrumpe periódicamente el tránsito de una corriente vehicular o peatonal, para permitir el paso de otra corriente vehicular o peatonal.

Regular la velocidad de los vehículos para mantener su circulación continua a una velocidad constante.

Controlar la circulación de vehículos por canales.

Contribuye a eliminar o reducir el número y gravedad de algunos tipos de accidentes, especialmente los que se generan por el incremento de la velocidad. Proporciona un ordenamiento del tránsito

Clasificación de los semáforos:

Semáforo para el control de tránsito vehicular, cumple doble función y simultánea, regula la preferencia entre los flujos vehiculares que confluyen en una intersección y al mismo tiempo, regulan las preferencias entre los flujos vehiculares y peatonales. Se utiliza tres colores: rojo, ámbar y verde.

Semáforos para pasos peatonales, Cumple el propósito exclusivo de dirigir el tránsito de peatones en intersecciones semaforizadas. Se utiliza dos colores: rojo para parar, verde fijo para pasar, mientras que verde intermitente permite, por un lado, que el peatón termine de cruzar, y por otro lado, indica que el peatón no deberá empezar a cruzar la calle porque el derecho de paso está a punto de terminar.

Policía Nacional Del Perú Asignada al Tránsito

Según el Reglamento Nacional de Tránsito (2014) señalan:

Que los usuarios de la vía pública están en la obligación de obedecer de inmediato cualquier orden de los efectivos de la Policía Nacional del Perú asignados al control del tránsito, que es la autoridad responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito. Las indicaciones de los miembros de la Policía Nacional del Perú, asignados al control del tránsito, prevalecen sobre las señales luminosas o semáforos, y éstas sobre los demás dispositivos que regulan la circulación. (p.20)

La Policía Nacional del Perú encargada de regular el tránsito vehicular en la ciudad, quien también está a cargo de la seguridad vial, por ello que se tiene que conocer el significado de las instrucciones que se dan, las cuales van dirigidas no solo a los conductores de vehículos, sino también a los usuarios de las vías, en general.

Según la Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) señala el lenguaje de señas de la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito (p. 57)

Señales manuales

Posición de frente o de espaldas: indica la obligación de detenerse tanto al vehículo como al peatón.

Posición de perfil: indica al vehículo o peatón continuar la marcha.

Adicionalmente, se ayuda con la mano o una vara luminosa para indica a los conductores y peatones que avancen o paren.

Cuando la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito dirige en una intersección semaforizada, debería apagar las luces de todos los semáforos para evitar interpretaciones erróneas de sus señas.

Señales acústicas (toque de silbato)

Además de las señales manuales, el o la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito utiliza el silbato para dirigir el flujo de vehículos.

Significado de los toques del silbato:

Un toque de silbato largo significa alto o pare.

Dos toques largos significan pase.

Tres o más toques largos ordenan hacer alto a todos los vehículos, excepto los de emergencia, ambulancias, patrulleros y carro de bomberos.

Varios toques cortos indican a los conductores que deben acelerar la marcha de su vehículo.

La policía Nacional de tránsito es la encargada de regular el tránsito y velar por la seguridad vial de las personas, hoy en día la policía está jugando un papel importante en el Perú, ya que fiscaliza el cumplimiento de las leyes del reglamento nacional de tránsito. Lamentablemente hoy en día son pocas las personas que tienen respeto por la policía de tránsito, muchas veces arriesgando sus vidas al momento de hacer respetar la ley. Todos los días se ve en noticias algún agravio contra la policía.

El Cinturón de Seguridad

Según el Reglamento Nacional de Tránsito (2014) indica:

“Que el buen uso de cinturones de seguridad es totalmente obligatorio para las personas que ocupen los asientos delanteros de los vehículos en

circulación, con excepción de los vehículos que pertenecen a la categoría L. En los asientos posteriores su uso es obligatorio en todos los vehículos cuando los tengan incorporados de fábrica y en los demás casos en que, de acuerdo a las normas vigentes, se encuentren obligados a tenerlos”. (p. 23)

Es el elemento de seguridad más importante del vehículo. Está hecho por una banda de tela muy sólida destinada a retener sobre su asiento al conductor y a los pasajeros de un vehículo.

En una colisión, los ocupantes del vehículo que no tengan puesto el cinturón de seguridad podrían tener lesiones más graves que aquellos que sí lo usan, ya que este elemento sirve para que los pasajeros amortigüen el impacto en caso de un accidente de tránsito.

Programa Seguridad por Seguridad

Programa Educativo

Según la Unesco el programa educativo es una serie de actividades de aprendizaje y recursos dirigidos a la gente para que mejore su vida. El Programa educativo no es un curso completo sino una fuente de inspiración, como el propio documento establece, es más bien una guía para el diseño de programas más extensos y para construir programas locales con casos elaborados contextualmente, lo que le aporta una gran flexibilidad.

Es asertivo lo que menciona la Unesco un programa educativo debe ser enfocado a la enseñanza y sobre todo para que mejore la educación peruana en los diferentes problemas que se presenten. Los programas educativos deben de ser insertados en la educación, ya que hoy en día existen diferentes situaciones, donde el estudiante corre peligro, ya sea por problemas del alcohol, falta de educación vial, deserción escolar, problemas de aprendizaje, etc.

Según el Consejo Nacional de Seguridad Vial (2007) indica “que el Programa Educativo para la práctica de la Seguridad Vial, es parte de la propuesta educativa del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), que en cumplimiento del objetivo específico N° 01 del Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011 (aprobado mediante D.S. N° 013-2007-MTC), contempla la

“Implementación del Programa Educativo de Seguridad Vial al interior del sistema educativo peruano”. (s.n.)

El programa educativo, incentiva en los estudiantes que practiquen los valores fundamentales que son el respeto por las normas de convivencia social, ya que el respeto y el cumplimiento a las normas de tránsito y a la importancia del correcto desplazamiento sobre la vía pública, (sea como peatón, ciclista, pasajero y conductor). Asimismo, contribuir a la reducción de accidentes de tránsito a mediano y largo plazo.

El programa Seguridad por Seguridad es una aportación a la práctica de la seguridad vial responde a una necesidad de aprendizaje que más demanda la educación en estudiantes del nivel superior, ya que al residir en la capital tengan el conocimiento de su entorno más cercano y cómo desenvolverse por él respetando las normas de seguridad y convivencia.

Hablamos de un programa pensado exclusivamente para los estudiantes en nivel superior, expuesto en su lenguaje y teniendo en cuenta cuáles son sus necesidades formativas referentes a la práctica de seguridad vial.

Entendemos por Programa a la realización de sesiones de aprendizaje – enseñanza adaptada para cada grupo de edad y teniendo en cuenta cuáles son sus conocimientos y nivel de independencia.

El Programa Seguridad por Seguridad plantea todo tipo de situaciones reales que el estudiante pueda encontrar tanto en la zona rural como en el entorno urbano está diseñada de una forma divertida para que el estudiante tenga interés en querer aprender, se entiende que todo programa tiene un fin educativo.

Criterios del Programa de Seguridad Vial

Los criterios del programa Seguridad por Seguridad son tomados de la observación que se realizó al momento de iniciar con la investigación se tomó algunas referencias como:

La edad del estudiante

Lugar de procedencia

El contexto donde vive.

Si La zona donde se encuentra ubicado el instituto IFBCERTUS cuenta con señalización.

Si existen avenidas principales.

Si existen puentes peatonales.

Conocimiento sobre funciones de la policía de tránsito.

Propiciar el diálogo entre personas mayores con conocimiento sobre el tema.

Propiciar comunicación entre estudiante y docente.

Dar respuesta a cada característica y necesidad del estudiante.

Partir de situaciones concretas en base a las experiencias de los estudiantes

Adecuarse a la zona y al contexto sociocultural.

Estructura del programa de Seguridad por Seguridad

El programa Seguridad por Seguridad está organizado en 16 sesiones los cuales estarán detallados en un proyecto, que se encuentra en los anexos.

Al iniciar la 1era sesión los alumnos tomaran una prueba de entrada para saber sus conocimientos previos.

Al finalizar el programa Seguridad por Seguridad se aplicará el instrumento del cuestionario a los 20 estudiantes para evidenciar en los resultados el incremento de aprendizaje teórico - práctico referente a la seguridad vial.

Estrategias didácticas de enseñanza y aprendizaje

La estrategia didáctica son aquellas acciones que se va a utilizar en el programa Seguridad por Seguridad, donde los estudiantes puedan tener un aprendizaje efectivo y dinámico.

Castellanos y otros, (2002) indico “Las estrategias de aprendizaje comprenden todo el conjunto de procesos, acciones y actividades que los/ las aprendices pueden desplegar intencionalmente para apoyar y mejorar su aprendizaje. Están pues conformadas por aquellos conocimientos, procedimientos que los/las estudiantes van dominando a lo largo de su actividad e historia escolar y que les permite enfrentar su aprendizaje de manera eficaz” (p. 304)

Al respecto aquí mencionan que las estrategias de aprendizaje son una amplia gama de actividades que se utilizan para potenciar lo que se enseña, los cuales se integran de procedimientos que le permite reflexionar al que aprende de manera

Así mismo en el proyecto de investigación se tiene en cuenta la teoría de Skinner (1904) escribió en su libro “La conducta de los Organismos” donde introdujo sus estudios del Condicionamiento operante, llamado también instrumental y hoy en día análisis experimental de la conducta (AEC), se puede definir de la siguiente forma: Es la teoría psicológica del aprendizaje que explica la conducta voluntaria del cuerpo, en su relación con el medio ambiente, basados en un método experimental, donde el estudiante responde a estímulos dependiendo de la estrategias que utilice el docente y esto nos lleva a ver que los ciudadanos seas responsables y que aprendan a respetar las normas y reglas como peatones.

La enseñanza se plantea como un programa de refuerzos que modifica la conducta del estudiante

1.3 Justificación

Justificación Teórica

La presente investigación se justifica de forma teórica, ya que las definiciones propuestas por el Ministerio de Educación a través de la guía de Educación en seguridad Vial para docentes conjuntamente con todas las instituciones involucradas en temas de seguridad vial son actualizadas, ya que el programa de seguridad vial va a mejorar la práctica de la seguridad vial, en los estudiantes de nivel superior, donde ellos sean capaces de elegir como vivir, es por ello que fueron más efectivas las capacitaciones entretenidas y participativas de menor tiempo, donde no se sintieron agobiados, aburridos y así ellos entender que la seguridad vial es una responsabilidad de todos los ciudadanos, por ello deben practicar las normas de tránsito, saber sus derechos y deberes al desplazarse por la vía pública, teniendo en cuenta que las personas son actores principales su seguridad y sobre todo tener respeto por la vida,

Justificación Metodológica

La presente investigación experimenta el empleo de nuevas técnicas e instrumentos a través del programa seguridad por seguridad, es importante que las instituciones de nivel superior inserten programas con temas de necesidad pública, etc donde los estudiantes tengan un buen conocimiento y práctica de la seguridad vial al desplazarse por la vía pública. El estudio de variables, donde la metodología determinará si los estudiantes conocen y practican la seguridad vial mediante un programa, el cual trata de 16 sesiones, cada sesión consta de 40 minutos, se aplicará el programa a los estudiantes, ya que tienen un perfil diferente a los estudiantes de educación primaria, ellos al desenvolverse por los espacios de la institución no respetan a sus compañeros corren, gritan, empujan y tienen poco conocimiento de las normas de convivencia al igual cuando salen de la institución lo hacen corriendo, empujando y la avenida es cercana ya se ha tenido accidentes, es porque muchos de ellos no reconocen las señales de tránsito y no respetan la vida de los demás.

Justificación Práctica

En la justificación práctica el trabajo de investigación brindó un conjunto de estrategias que dio posibilidad a los estudiantes aprender, cuando se aplicó el programa de seguridad por seguridad que consto de 16 sesiones, son capacitaciones que se brindó a los estudiantes con temas actualizados, llamativos y entretenidos la exposición de materiales, de encuestas, y la visualización de videos fueron asertivos, ya que en estos tiempos los estudiantes son visuales y auditivos, por ello la exposición de las capacitaciones en menor tiempo fueron efectivas.

1.4. Formulación del problema

Problema General

¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016?

Problemas Específicos

¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica de las normas de tránsito en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016?

¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica del buen uso del transporte público en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016?

¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad para conocer la participación de las instituciones del estado involucradas con la seguridad vial en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016?

¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad para prevenir los accidentes de tránsito en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 201

1.5. Hipótesis

Hipótesis general

Si se aplica el Programa de Seguridad por Seguridad, entonces se incrementará la práctica de la seguridad vial en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016.

Hipótesis Específicas

Si se aplica el programa seguridad por seguridad, entonces se incrementará la práctica de las normas de tránsito en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016

Si se aplica el programa seguridad por seguridad, entonces se incrementará la práctica del buen uso del transporte público en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016

Si se aplica el programa seguridad por seguridad, entonces se incrementará el conocimiento de la participación de las instituciones involucrada en la seguridad vial en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016

Si se aplica el programa seguridad por seguridad, entonces se incrementará la práctica de prevenir los accidentes de tránsito en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016

1.6. Objetivos

Objetivo General

Conocer los efectos del Programa Seguridad Por Seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016

Objetivos específicos

Determinar los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica de las normas de tránsito en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016

Determinar los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica del buen uso del transporte público en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016

Determinar los efectos del programa Seguridad por Seguridad para conocer la participación de las instituciones del estado involucradas en la seguridad vial en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016.

Determinar los efectos del programa Seguridad por Seguridad para prevenir los accidentes de tránsito en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria CERTUS, 2016

2.1. Variables su definición conceptual

Variable 1

Seguridad Vial

Variable 2

Programa Seguridad por Seguridad

Definición Conceptual de las Variables

Seguridad Vial

Según la Guía de Educación en Seguridad Vial (2010) indicaron que la seguridad vial es un procedimiento integral donde se articulan y ejecutan políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades, que tiene por finalidad proteger a los peatones del sistema de tránsito y su medio ambiente, en el marco del respeto a sus derechos fundamentales. Ministerio de Educación 2010)

La seguridad vial es una responsabilidad que concierne a todos, ya que se viene atravesando un momento crítico, a medida que pasa el tiempo las personas no toman conciencia de la importancia de la práctica de la seguridad vial; siendo esto preocupante, ya que se evidencia en la conducta de los estudiantes cuando se desplazan corriendo por las vías públicas sin medir las consecuencias, caminando por la pista, no respetando señales de tránsito e imitando la inadecuada conducta de los ciudadanos que residen en la ciudad.

Programa “Seguridad por Seguridad”

Según el Consejo Nacional de Seguridad Vial indica que el Programa Educativo de Seguridad Vial, forma parte de la propuesta educativa del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), que en cumplimiento del objetivo específico N° 01 del Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011 (aprobado mediante D.S. N° 013-2007-MTC), contempla la “Implementación del Programa Educativo de Seguridad Vial al interior del sistema educativo peruano”.

Asimismo, el Programa Educativo, promueve en los estudiantes los valores por el respeto a las normas de convivencia social, priorizando el respeto a las normas de tránsito y a la importancia del correcto desplazamiento sobre las vías, (sea como peatón, ciclista, pasajero y conductor) y de esta forma contribuir a la reducción de los índices de accidentalidad a mediano y largo plazo.

El programa Seguridad por Seguridad es una aportación a la práctica de la seguridad vial responde a una necesidad de aprendizaje que más demanda la educación en los estudiantes de beca 18, ya que al residir en la capital tengan el conocimiento de su entorno más cercano y cómo desenvolverse por él respetando las normas de seguridad y convivencia.

2.2 Operacionalización de la Variable 1:

La operacionalización de variables se describe en la tabla 1

Tabla 1: *La operacionalización de variable 1*

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escalas	Niveles
Grado de conocimiento de los elementos de la circulación vial en la seguridad vial.	Clasifica a las personas de acuerdo al rol que desempeñan. Reconoce los vehículos de transporte motorizado y no motorizado. Identifica las partes de la vía.	1.	1= si	Alto (25 – 36) Moderado (14 – 24) Bajo (0 – 13)
		2.	0= no	
		3.		
		4.		
		5.		
		6.		
		7.		
		8.		
		9.		
Grado de conocimiento de los factores causantes de accidentes de tránsito en la seguridad vial.	Identifica las causas principales de los accidentes de tránsito. Conoce como evitar un accidente de tránsito. Clasifica los factores causantes de accidentes por su importancia.	10.	1= si	Alto (25 – 36) Moderado (14 – 24) Bajo (0 – 13)
		11.	0= no	
		12.		
		13.		
		14.		
		15.		
		16.		
		17.		
		18.		
Grado de Conocimiento del Rol de las Instituciones del Estado en la Seguridad Vial	Conoce las instituciones del estado involucradas en la seguridad vial. Conoce el rol de las instituciones del estado en la seguridad vial. Identifica las acciones que realiza el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)	19.	1= si	Alto (25 – 36) Moderado (14 – 24) Bajo (0 – 13)
		20.	0= no	
		21.		
		22.		
		23.		
		24.		
		25.		
		26.		
		27.		
Grado de conocimiento de los dispositivos de control de tránsito en la seguridad vial	Conoce los dispositivos de control de tránsito. Conoce las señales de tránsito. Reconoce la importancia del semáforo.	28.	1= si	Alto (25 – 36) Moderado (14 – 24) Bajo (0 – 13)
		29.	0= no	
		30.		
		31.		
		32.		
		33.		
		34.		
		35.		
		26.		

2.3 Metodología

El método que se utilizó en dicha investigación fue el método científico, ya que el método científico implica una serie de operaciones y procedimientos a seguir para llegar a una meta. Estas operaciones y metas se organizan en pasos y etapas para concluir en la metodología experimental.

2.4 Tipo de estudio

El tipo de estudio que se utilizó en la investigación fue aplicada, de enfoque cuantitativo, donde la investigación aplicada se interesa por la aplicación de los conocimientos teórico a determinada situación problemática de tipo práctico o teórico

Según Sánchez y Reyes (1996) indicaron que la investigación aplicada busca conocer para hacer, para actuar, para construir, para modificar; le preocupa la aplicación inmediata sobre una realidad circunstancial, antes que el desarrollo de un conocimiento de valor universal. Podemos afirmar que es la investigación que realiza de ordinario el investigador educacional, el investigador social y el investigador en psicología aplicada (p. 13)

2.5 Diseño de investigación

Según Sánchez y Reyes (1996) sostienen que la investigación de diseño cuasi-experimental que utiliza dos grupos uno experimental y otro de control.

El diseño cuasi – experimental concierne en utilizar dos grupos, donde se debe evaluar a ambos en la variable dependiente, luego de la evaluación a un grupo se aplica el tratamiento experimental (aplicar el programa Seguridad por Seguridad) y el otro sigue con las tareas o actividades rutinarias. (p.94)

En este sentido el presente estudio de investigación tuvo como propósito aplicar el programa de Seguridad por Seguridad, y determinar, si al realizar la aplicación del programa hay efecto o no hay efecto en los estudiantes, es por ello

que se utilizó dos grupos uno experimental y otro de control, con ello se comprobó que realmente si hubo efectos al aplicar el programa de Seguridad por Seguridad.

El diseño cuasi-experimental de la investigación se describe al siguiente esquema:

Grupo Experimental:	O ₁	X	O ₂
Grupo de Control:	O ₃		O ₄

Dónde:

O1: Medición antes de la variable dependiente del grupo experimental.

X: Variable Independiente (Programa Seguridad por Seguridad) grupo experimental.

O2: Medición después de la variable dependiente del grupo experimental.

O3: Medición antes de la variable dependiente del grupo de control.

O4: Medición después de la variable dependiente del grupo de control.

2.6 Población, Muestra y Muestreo

Población: Según Fernández, Hernández y Baptista (2014) sostienen que la población es el conjunto de todos los elementos que concuerdan con una serie de especificaciones (p. 158).

La población de la investigación estuvo constituida por los estudiantes de 1er ciclo de la Institución de Formación Bancaria CERTUS sede Norte.

Tabla 2

Población de estudio

lfbcertus	N° de estudiantes	
1er ciclo	101m	20
Total	102n	20
		40

Fuente: Elaboración propia

Población objetivo: Para la investigación se tomó en cuenta a los estudiantes de 1er ciclo de dos grupos de la Institución de Formación Bancaria CERTUS.

Muestra

La muestra de la investigación es no probabilística según Fernández, Hernández y Baptista (2014) sostienen que la elección de elementos no depende de la probabilidad sino de las causas relacionadas con las características de la investigación o los propósitos del investigador (p:174)

Para ello se tomó en cuenta dos grupos de 20 estudiantes, un grupo es experimental y el otro grupo es de control, se realizó dos pruebas una de entrada y otro al finalizar el programa de Seguridad por Seguridad

Tabla 3

Distribución de la muestra

Grupo	Cantidad	Pre prueba	Tratamiento	Pos prueba
G ₁ : Experimental	No 20	O ₁	X	O ₃
G ₂ : Control	No 20	O ₂	_____	O ₄

2.7 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas e instrumentos que se utilizaron y desarrollaron en el trabajo de investigación se presentan a continuación para su mayor especificación. Es importante recalcar que estas serán de índole cuantitativa ya que permitieron explicar de manera detallada los progresos y dificultades que se van presentando.

La observación

Esta técnica se utilizó para identificar el diagnóstico de la problemática en la IFBCERTUS., luego durante todo el proceso de la investigación, para luego identificar qué efectos Y al finalizar comparar resultados y avances a través del tiempo en que se dio la aplicación del Programa Seguridad por Seguridad

Fernández, Hernández y Baptista (2014) indican es un método de recolección de datos consiste en registrar la información sistemáticamente, es por ello que la información debe ser válida y confiable de comportamientos y situaciones observables, a través de un conjunto de categorías y sub categorías. (p.252)

Esto quiere decir que en la observación intervienen varios agentes para poder tener una percepción más clara de lo que es la realidad estudiada para que pueda ser productiva. Se pudo contar con la participación de un docente externo, para así tener apreciación desde otra óptica.

La observación supone adicionalmente que la actividad sensorial debe pasar por una selección obrada en el pensamiento, es decir no es sencillamente la recolección de datos visuales, sonoros, etc., sino que estos deben considerarse a través de la operación mental del pensar. Por otro lado, de la observación debe derivarse, también la capacidad de inferir una eventual consecuencia, así como la capacidad de medir el fenómeno es decir medirlo, además de extraer consecuencias del fenómeno observado, debe aportarnos conclusiones, sin estos elementos no podría ser un mecanismo.

Lista de Cotejo.

Es un instrumento de para verificar la información obtenida. Es decir, actúa como una herramienta de revisión durante el proceso de enseñanza-aprendizaje de los indicadores utilizados en el programa de aplicación y la revisión de su logro o de la ausencia del mismo. Permite intervenir durante el proceso de enseñanza-aprendizaje, ya que se podrá graficar estados de avance o tareas pendientes. Por ello, las listas de cotejo poseen un amplio rango de aplicaciones, y pueden ser fácilmente adaptadas a la situación requerida.

Validación y confiabilidad de instrumentos

Acorde a la investigación el grado de confiabilidad de los instrumentos está en base a la validez cuantitativa determinada y estable para los instrumentos en mención ya que responde a generar la cuantificación de los objetos en estudio. Así mismo el grado de confiabilidad ésta en función del experto en investigación cuantitativa quien generó estos instrumentos, ya que ellos se encontrarán validados previamente.

Se tuvo rigor en lo que corresponde al constructo, formato y contenido. Contamos con el aporte brindado por tres docentes de la universidad expertos en investigación. Luego se le presentó, el formato de juicio de experto para validar el instrumento, la cual fue una lista de cotejo.

Se le presentó a tres docentes con el uso de un formato con observaciones y sugerencias, para poder validar los instrumentos.

En cuanto al contenido se refiere a todo lo que es seguridad vial, y el programa de Seguridad por Seguridad. Se ha buscó intensamente el contenido de los temas en diversas fuentes, de modo de obtener más información para poder corroborarla. De tal modo que pueda evidenciarse un dominio específico del mismo en la medición efectuada. La principal fuente de referencia, ha sido proporcionada por aportes de investigación, como Tesis de otros países, La Guía de Educación Vial del Ministerio de Educación, los módulos de diferentes identidades relacionadas con la seguridad vial, las cuales nos brindaron, estudios y aportes importantes para

nuestra investigación, como el Manuel de Dispositivo del Control del Tránsito del Ministerio de Transportes.

Se solicitó la revisión de las informaciones utilizadas, a las docentes especialistas.

Se elaboró cada enunciado teniendo en cuenta la organización gramatical de las variables propuestas.

La Educación vial como formación integral para cada individuo, y el Programa educativo. Los aspectos focalizados por cada validador referían lo siguiente:

Revisión del contenido y de la intención de cada enunciado que por recomendación del asesor deben presentar una coherencia con la teoría correspondiente al marco teórico.

La organización y disposición de 2 variables en forma de subtítulos que corresponden a La Educación vial como formación integral para cada individuo y Programa Seguridad por Seguridad. Se explicó cada uno de ellos en función de su contenido; y a los que se desprende de estos mismos.

Tabla 4

Evaluación de juicio de expertos.

APELLIDOS Y NOMBRES	INSTRUMENTO			APLICABILIDAD
	Pertinencia	Relevancia	Claridad	
	Si	Si	Si	Si
Dr. Ángel Salvatierra Melgar	X	X	X	X
Dr. Irene Livia Hostos Quicaña	X	X	X	X
Dr. Luis Núñez Lira	X	X	X	X

Fuente: Ficha de Validación de Expertos

Confiabilidad

Según Hernández (2006), define la confiabilidad como “el grado en que un instrumento produce resultados consistentes y coherentes” (p. 79).

El autor hace referencia que la confiabilidad será favorable solo si produce resultados fiables.

Tabla 5

Resultados del análisis de confiabilidad

Variable 1	Número de ítems	Coeficiente de confiabilidad	
		Prueba	
Seguridad Vial	36	0.72	

Fuente: Excel

La confiabilidad del instrumento se realizó a través del Alfa de Cronbach, ya que el instrumento que se va a realizar en el trabajo de investigación es confiable.

Procedimientos de recolección de datos

La recolección de datos se mediante la técnica de la observación y el instrumento de lista de cotejo.

2.8 Métodos de análisis de datos

Se elaboró una base de datos para el proceso de información de la variable del pre-test como del post- test del grupo de control y del grupo experimental. Los datos obtenidos mediante la aplicación de los instrumentos en el programa Seguridad por Seguridad de medición serán utilizados para el análisis descriptivo e inferencial mediante el programa SPSS 22 y el Excel 2010.

3.1 Descripción programa Seguridad por Seguridad, para la práctica de la seguridad vial en estudiantes de IFBCERTUS, 2016.

A continuación, se presenta los resultados después de la aplicación del programa del programa de seguridad por seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes de IFBCERTUS, 2016. Para comprobar si el programa fue exitoso se realizó un análisis estadístico en dos momentos; en primera instancia a la presentación descriptiva, donde la puntuación de cada dimensión fue transformada en niveles y luego en el análisis de la prueba de hipótesis correspondiente.

Tabla 6

Distribución de frecuencia de los resultados de la aplicación del programa de Seguridad por Seguridad

		Grupo			
			Experiment.	Control	Total
Pre test programa seguridad por seguridad	Bajo	Recuento	12	8	20
		% del total	30,0%	20,0%	50,0%
	Moderado	Recuento	5	7	12
		% del total	12,5%	17,5%	30,0%
	Alto	Recuento	3	5	8
		% del total	7,5%	12,5%	20,0%
Total		Recuento	20	20	40
		% del total	50,0%	50,0%	100,0%

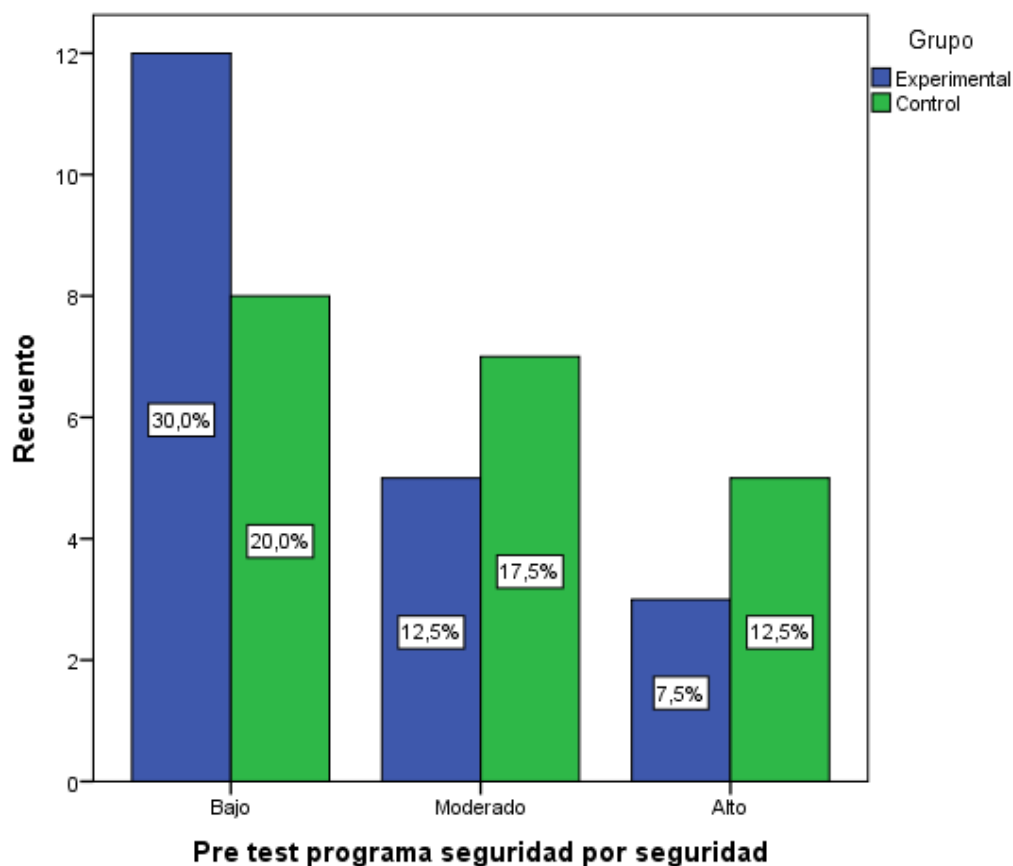


Figura 1. Comparación de los niveles de los grupos en pre test

En la tabla , se puede observar los calificativos en niveles, donde se observan las puntuaciones en niveles del pre test del grupo experimental y de control realizado en la aplicación del programa Seguridad por seguridad en la práctica de la seguridad vial de estudiantes de IFBCERTUS, en ese sentido el 30% de los participantes del grupo control grupo experimental han alcanzado un nivel bajo en la práctica de la seguridad vial, mientras que el 20% del grupo de control ha alcanzado tener un nivel bajo; el 17,5% del grupo de control han logrado tener un nivel moderado en la práctica, asimismo el 12,5% del grupo experimental tener un nivel moderado en el pre test, el mismo porcentaje del 12% control se han ubicado en un nivel alto, finalmente el 7,5% de los participantes del grupo experimental han alcanzado tener un nivel alto en el pre test del programa de Seguridad por seguridad en práctica de la seguridad vial.

**Post test programa seguridad por seguridad *Grupo tabulación
cruzada**

Tabla 7

Distribución de frecuencia de los resultados de la aplicación del programa de Seguridad por Seguridad

		Grupo			
			Experiment	Control	Total
Post test programa seguridad por seguridad	Bajo	Recuento	0	19	19
		% del total	0,0%	47,5%	47,5%
	Moderad o	Recuento	5	1	6
		% del total	12,5%	2,5%	15,0%
	alto	Recuento	15	0	15
		% del total	37,5%	0,0%	37,5%
Total	Recuento	20	20	40	
	% del total	50,0%	50,0%	100,0%	

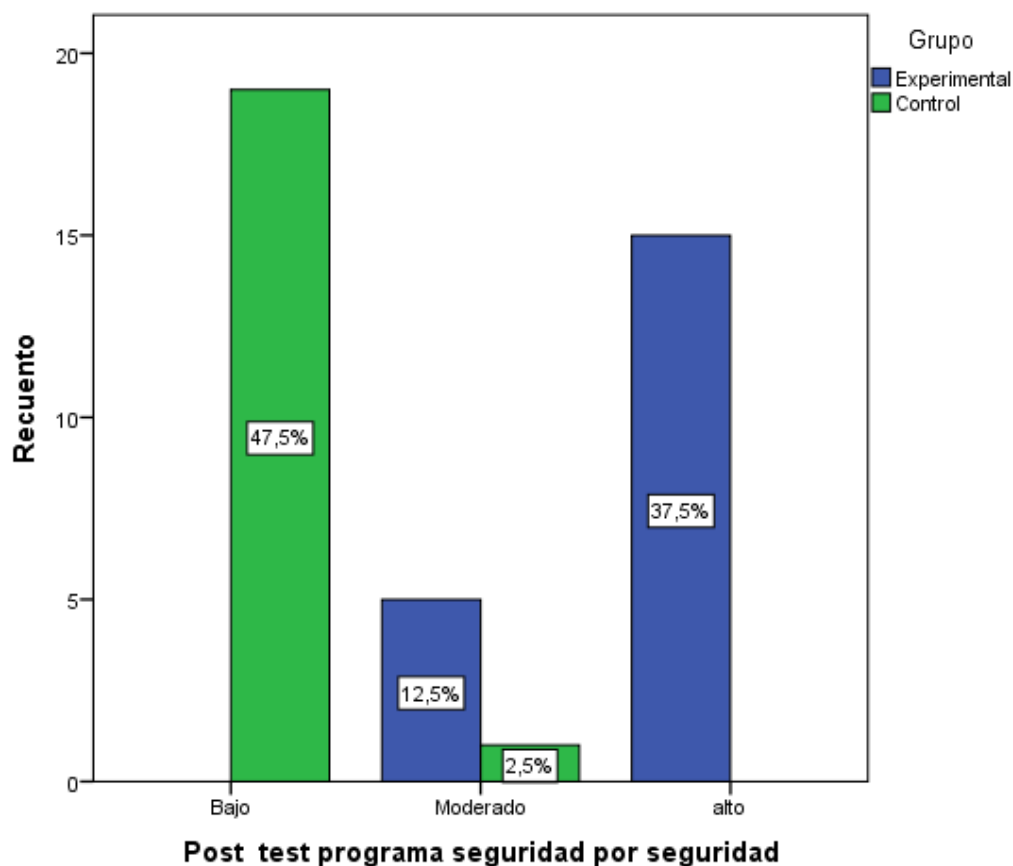


Figura 2. Comparación de los niveles de los grupos en post test

En la tabla, se puede verificar los calificativos en niveles, donde se observan las puntuaciones en niveles del post test del grupo experimental y de control realizado en la aplicación del programa Seguridad por seguridad en la práctica de la seguridad vial de estudiantes de IFBCERTUS, 2016, en ese sentido el 37,5% de los participantes del grupo experimental han alcanzado un nivel alto en la práctica de la seguridad vial elevando el nivel de los estudiantes en la práctica de la seguridad, En mientras que el 47,5% del grupo de control ha logrado tener un nivel bajo; el 12,5% del grupo experimental han logrado tener un nivel moderado de práctica y finalmente el 2,5% de los participantes del grupo de control han alcanzado tener un nivel alto en el pre test del programa de Seguridad por seguridad en práctica de la seguridad vial.

3.2. Prueba de bondad de ajuste de los datos

Tabla 8

Prueba de normalidad de los datos

	Shapiro – Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
Post test	,353	20	,000
Pre test	,444	20	,000
Seguridad para la	,394	20	,000
Pract. De las normas.	,443	20	,000
factores causantes de	,430	20	,000
accidentes de tránsito	,358	22	,000
rol de las Instituciones	,358	20	,000
del Estado	,358	20	,000
dispositivos de control	,456	20	,000
de tránsito	,376	20	,000
Resultados	,533	20	,000
	,533	20	,000

A continuación se presenta la tabla que, responde al fin de asumir la prueba estadística para el análisis de la hipótesis de la investigación, se procedió a describir el tipo de distribución de los datos en el caso de la proveniencia de distribuciones normales; se ha realizado la prueba a los datos obtenidos de la muestra de estudio, de acuerdo a la prueba de bondad de ajuste con el estadístico asumido a un nivel de significación del $\alpha = 0.05$ frente al p de 0.000 como resultados de la variable, como el p es menor al nivel de significación α , siendo esta comparación suficiente para determinar que los datos obtenidos no provienen de muestra de distribuciones normales, por lo tanto los datos serán analizados por la prueba no paramétrica de U de Mann Withey para determinar significatividad del programa entre los grupos de estudio.

3.3. Contrastación de hipótesis

3.3.1. Hipótesis general de la investigación

Ho: La aplicación del programa Seguridad por Seguridad no tiene efectos significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

$$H_0: \mu_1 = \mu_2.$$

H1: La aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

$$H_1: \mu_1 > \mu_2$$

Tabla 9

Nivel de significancia de la aplicación del programa Seguridad por Seguridad en la práctica de la seguridad vial S en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016

Estadísticos de prueba ^a		
	Pre test Programa Seguridad por Seguridad	Post test Programa Seguridad por Seguridad
U de Mann-Whitney	151,500	,000
W de Wilcoxon	361,500	418,000
Z	-1,322	-5,424
Sig. asintótica (bilateral)	,186	,000
Significación exacta [2*(sig. unilateral)]	,192 ^b	,000

a. Variable de agrupación: Test

Luego de procesar los datos y el resultado de la primera variable dependiente la práctica de la seguridad vial, al 95% de confiabilidad de acuerdo a la prueba estadística de U de Mann Withey, según el pos test, se puede notar que se obtuvieron mejores resultados que los hallados en el pre test. Ya que en el post test la suma de rangos es de 350,0 y rango promedio de 30,50 después de la aplicación del programa. De los resultados y valores inferenciales que se muestran en la tabla, la comparación entre el pre test del control y experimental no existe diferencia

alguna luego del experimento la comparación entre el post test se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < -1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ lo que significa rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna, por lo que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Prueba de hipótesis específica 1

Ho: La aplicación del programa Seguridad por Seguridad no tiene efectos significativos en el conocimiento de los elementos de la circulación vial de práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

$$Ho: \mu_1 = \mu_2.$$

H1: La aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos significativos en el conocimiento de los elementos de la circulación vial de práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

$$Hi: \mu_1 > \mu_2$$

Tabla 10

Nivel de significancia del conocimiento de los elementos de la circulación vial de la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Estadísticos de prueba^a

	Pre test Programa Seguridad por Seguridad	Post test Programa Seguridad por Seguridad
U de Mann-Whitney	151,500	168,000
W de Wilcoxon	361,500	422,000
Z	-1,322	-5,424
Sig. asintótica (bilateral)	,186	,000
Significación exacta [2*(sig. unilateral)]	,192 ^b	,000

a. Variable de agrupación: Grupo

b. No corregido para empates.

Continuando con el de procesamiento los resultados de la primera dimensión de la variable dependiente que es el conocimiento de los elementos de la circulación vial en la práctica de la seguridad vial al 95% de confiabilidad, de acuerdo a la prueba estadística de U de Mann Withey, según el pos test, se puede notar que se obtuvieron mejores resultados que los hallados en el pre test puesto que en el post test la suma de rangos es de 350,0 y rango promedio de 610,00 después de la aplicación del programa. Asimismo de los resultados y valores inferenciales que se muestran en la tabla, en la comparación entre el pre test del control y experimental no existió diferencia alguna luego del experimento la comparación en el post test se obtuvo el valor de la z y se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ lo que significa rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna, por lo que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tuvo efectos significativos en el conocimiento de los elementos de la circulación vial en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Prueba de hipótesis específica 2

Ho: La aplicación del programa Seguridad por Seguridad no tiene efectos significativos en el conocimiento de los factores causantes de accidentes de tránsito en la de práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

$$Ho: \mu_1 = \mu_2.$$

H₁ La aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos significativos en el conocimiento de los factores causantes de accidentes de tránsito en la de práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

$$Hi: \mu_1 > \mu_2$$

Tabla 11

Nivel de significancia del conocimiento de los factores causantes de accidentes de tránsito en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Estadísticos de prueba^a		
	Pre test Conoc, de factores causantes de accidentes de tránsito	Post test Conoc. de factores causantes de accidentes de tránsito
U de Mann-Whitney	112,500	200,000
W de Wilcoxon	322,500	410,000
Z	-2,393	-7,000
Sig. asintótica (bilateral)	,017	0,000
Significación exacta [2*(sig. unilateral)]	,017 ^b	0,000 ^b

a. Variable de agrupación: Grupo

Continuando con el de procesamiento los resultados de la primera dimensión de la variable dependiente que es el conocimiento de los elementos de la circulación vial en la práctica de la seguridad vial al 95% de confiabilidad, de acuerdo a la prueba estadística de U de Mann Withey, según el pos test, se puede notar que se obtuvieron mejores resultados que los hallados en el pre test puesto que la que en el post test la suma de rangos es de 20,50 y rango promedio de 310,00 después de la aplicación del programa. Asimismo de los resultados y valores inferenciales que se muestran en la tabla, en la comparación entre el pre test del control y experimental no existió diferencia alguna luego del experimento la comparación en el post test se obtuvo el valor de la z y se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < -1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ lo que significa rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna, por lo que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tuvo efectos significativos en el conocimiento de los factores causantes de accidentes de tránsito en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016

Prueba de hipótesis específica 3

Ho: La aplicación del programa Seguridad por Seguridad no tiene efectos significativos en el conocimiento del rol de las instituciones del estado en la seguridad vial de práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

$$H_0: \mu_1 = \mu_2.$$

H₁: La aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos significativos en el conocimiento del rol del estado de las instituciones en la seguridad vial de práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

$$H_1: \mu_1 > \mu_2$$

Tabla 12

Nivel de significancia del conocimiento del rol de las instituciones del estado en la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Estadísticos de prueba ^a		
	Pre test Conoc. del rol de la instituciones del estado en la seg. vial	Post test Conoc. del rol de la instituciones del estado en la seg. vial
U de Mann-Whitney	170,000	103,000
W de Wilcoxon	380,000	313,000
Z	-,151	-2,662
Sig. asintótica (bilateral)	,395	,008
Significación exacta [2*(sig. unilateral)]	,429 ^b	,008 ^b

a. Variable de agrupación: Grupo

A continuación se presenta los resultados de la variable dependiente la tercera dimensión de la variable dependiente que es el conocimiento del rol de las instituciones en la práctica de la seguridad vial al 95% de confiabilidad, de acuerdo a la prueba estadística de U de Mann Withey, según el pos test, se puede notar que se obtuvieron mejores resultados que los hallados en el pre test puesto que la que

en el post test la suma de rangos es de 25,35 y rango promedio de 507,00 después de la aplicación del programa. Asimismo de los resultados y valores inferenciales que se muestran en la tabla, en la comparación entre el pre test del control y experimental no existió diferencia alguna luego del experimento la comparación en el post test se obtuvo el valor de la z y se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < -1,96$ y el $p=0,008$ menor al $\alpha 0,05$ lo que significa rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna, por lo que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tuvo efectos significativos en el conocimiento del rol de las instituciones del estado en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Prueba de hipótesis específica 4

Ho: La aplicación del programa Seguridad por Seguridad no tiene efectos significativos en el conocimiento de los dispositivos de control de tránsito de práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

$$H_0: \mu_1 = \mu_2.$$

H1: La aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos significativos en el conocimiento de los dispositivos de control de tránsito de práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

$$H_1: \mu_1 > \mu_2$$

Tabla 13

Estadísticos de prueba ^a		
	Pre test Conoc. de los dispositivos de control de tránsito	Post test Conoc. de los dispositivos de control de tránsito
U de Mann-Whitney	187,500	3,000
W de Wilcoxon	397,500	213,000
Z	-,354	-5,432
Sig. asintótica (bilateral)	,724	,000
Significación exacta [2*(sig. unilateral)]	,738 ^b	,000 ^b

a. Variable de agrupación: Grupo

Continuando con el de procesamiento los resultados de la primera dimensión de la variable dependiente que es el conocimiento de los elementos de la circulación vial en la práctica de la seguridad vial al 95% de confiabilidad, de acuerdo a la prueba estadística de U de Mann Withey, según el pos test, se puede notar que se obtuvieron mejores resultados que los hallados en el pre test puesto que la que en el post test la suma de rangos es de 30,35 y rango promedio de 607,00 después de la aplicación del programa. Asimismo de los resultados y valores inferenciales que se muestran en la tabla, en la comparación entre el pre test del control y experimental no existió diferencia alguna luego del experimento la comparación en el post test se obtuvo el valor de la z y se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ lo que significa rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna, por lo que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tuvo efectos significativos en el conocimiento de los dispositivos de control de tránsito en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Para comprobar si el programa fue exitoso se realizó un análisis estadístico en dos tiempos, la primera parte la presentación descriptiva, donde las puntuaciones de cada dimensión fue transformada en niveles y luego el análisis de prueba de hipótesis, ya que los resultados de la presente investigación fueron obtenidos a través del instrumento lista de cotejo, mediante la aplicación del programa Seguridad por Seguridad, para recolectar la información se aplicó un pre – test, luego de aplicar las 16 sesiones de aprendizaje se aplicó el post – test, las pruebas se dieron, para verificar si el programa de seguridad vial, tuvo efecto en los estudiantes de la IFBCERTUS 2016.

Al aplicar el programa Seguridad por Seguridad, se utilizó el instrumento lista de cotejo con respuesta dicotómicas, dicho instrumento fue validado por tres jueces expertos, quienes determinaron la validez del contenido. Asimismo, se aplicó el coeficiente de confiabilidad de Cronbach que certificó la confiabilidad del instrumento siendo la variable Seguridad vial 36 items = 0.72

Luego de procesar los datos y los resultados de la primera variable dependiente la práctica de la seguridad vial, al 95% de confiabilidad de acuerdo a la prueba estadística de U de Mann Withey, según el pos test, los resultados y valores inferenciales que se muestran en la tabla 5 la comparación entre el pre test del control y experimental no existe diferencia alguna luego del experimento la comparación entre el post test se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ lo que significa rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna, por lo que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Corroborando lo planteado por Anacona (2014), donde señala de fomentar la seguridad vial en los estudiantes es importante, ya que forma parte de la sociedad es por ello que es indispensable tanto en la comunidad como en el centro de estudio es un deber y derecho cívico, es por ello que van a implementar una patrulla escolar conformada de 4 sesiones de carácter teórico - práctico el cual va a fomentar el desarrollo de actitudes que permita a los estudiantes desplazarse con seguridad

como usuarios de la vía, valorando su vida y el de los demás, ya que es fundamental para que en el futuro sean ciudadanos competentes para la sociedad.

De la misma manera, es necesario resaltar que es imprescindible que en los centros de estudios se promueva la seguridad vial, lo que es corroborado en la investigación de Liatrdo y Porras (2012), quienes proponen talleres didácticos de educación vial, ya que es necesario el aprendizaje de normas para el buen comportamiento vial en la sociedad con ello se evitará accidentes de tránsito, los investigadores proponen en la tesis, circular una guía dentro de la escuela, donde se trabajará con los estudiantes el conocimiento de las normas viales, también se enseñara sobre el respeto por los espacios y de cómo trasladarse en la vía pública agregado a ello se concientizará sobre el buen uso del transporte público y privado, la enseñanza será a través de juegos, dramatizaciones y diálogos intentan favorecer el conocimiento de algunos elementos de entorno urbano como; semáforos, señales de tránsito, peatones.

La aplicación de programas referente a la seguridad vial es asertiva, ya que en la investigación de tesis propuesta por Talla y Abarca (2011) señalan que la propuesta de aplicar programas con temas de seguridad vial son efectivas, porque los estudiantes aprenden de forma dinámica y adquieren conocimientos de forma rápida y divertida sin caer en el aburrimiento, los resultados fueron óptimos, ya que aplicaron diversos instrumentos, donde el resultado fue favorable, por ello la propuesta de seguir aplicando programas que refuercen dichos temas. Corroborando la información de propuesta, es factible ya que en la Guía de educación en Seguridad vial (2010) proponen programas educativos en seguridad vial al interior del sistema educativo nacional, orientadas al desarrollo de contenidos relacionados con la seguridad vial, para proponer la formación de los estudiantes de todos los niveles, la propuesta de programas educativos responde a la necesidad social, ya que hoy en día la problemática es más frecuente ya que se ha vuelto una enfermedad social el de no cumplir y respetar las normas impuestas por la entidades correspondientes.

De la misma forma la marca TOYOTA (2011) tiene como iniciativa promover la concientización entorno a los temas de seguridad vial a través de la página

transitando.com, el cual tiene diversas campañas; donde pueden interactuar estudiantes, padres y docentes con aplicaciones entretenidas, para que las personas sean capaces de crear conciencia sobre la importancia de cumplir las normas de tránsito, los resultados han sido favorables, ya que las campañas y eventos en las diversas instituciones, como se puede observar en la página ha sido exitosa,

Es por ello que se corrobora la investigación el de realizar la aplicación de programas, campañas y talleres sobre temas de seguridad vial, como parte importante de la formación del estudiante, desde el nivel inicial hasta el nivel superior, ya que las personas están en constante cambio y el día a día es un aprendizaje nuevo, es por ello la necesidad de implementar programas en las instituciones educativas tanto; privadas y públicas.

Asimismo, el MINEDU realiza capacitaciones constantes a los docentes, para que ellos promuevan la educación vial en los estudiantes, el cual se viene realizando a través de la Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de secundaria (2010), el cual forma parte de la propuesta del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), es por ello que es necesario resaltar la propuesta por ellos el implementar programas de seguridad vial dentro del sistema educativo peruano, ya que la falta de seguridad vial en el País es cada día más, por el cual se ha implementado guías de ayuda a los docentes, para que concienticen a los estudiantes el conocimiento de la educación vial a través de sus clases de tutoría.

Primera:

Los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Segunda:

Los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en el conocimiento de los elementos de la circulación vial en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Tercera:

Los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,008$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en el conocimiento de los factores causantes de accidentes de tránsito en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Cuarta:

Los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se

tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en el conocimiento del rol de las instituciones del estado de la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Quinta

Los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en el conocimiento de los dispositivos de control de tránsito en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Primera

Las instituciones del nivel superior tanto; públicas como privadas deben contribuir en insertar programas educativos con temas de necesidad social, ya que hoy en día hay diferentes temas de importancia, como el de seguridad vial, la necesidad de capacitar a los estudiantes en estos temas es importante, ya que los valores de respeto y responsabilidad hacia el prójimo y sobre todo sociedad debe ser una constante.

Segunda

Contribuir en la aplicación de programas educativos que promuevan el conocimiento de los elementos de la circulación vial, para que los estudiantes realicen la práctica de promover la seguridad vial entre sus compañeros y así se pueda formar en la sociedad personas con conciencia ciudadana.

Tercera

Los representantes de las organizaciones educativas deben promover la seguridad vial a través de programas, capacitaciones o talleres para el conocimiento de las causas de factores de tránsito, dichos programas deberían ser desde el 1er ciclo, ya que son estudiantes que recién han culminado el nivel secundario, por lo tanto, son estudiantes que van a comenzar a trasladarse de un lugar a otro, es por ello que tienen que conocer las normas y reglamentos de tránsito y el buen comportamiento en la vía pública.

Cuarta

Realizar charlas con respecto a las instituciones del estado relacionadas con la seguridad vial, para el conocimiento del rol que cumple cada una de ellas y su importancia al momento de un accidente de tránsito. El conocimiento del rol de las instituciones involucradas con la seguridad vial hará que los estudiantes conozcan sus deberes y derechos con la sociedad al momento de circular por la vía pública.

Quinta

Las instituciones de nivel superior deben promover el conocimiento de los dispositivos de tránsito, para que respeten las normas y reglamentos de tránsito, como son: el semáforo, el policía de tránsito, las señales verticales y horizontales, las señales en el pavimento, etc.

Anaconda I. (2014) *propuesta educativa sobre seguridad vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena*, Publicado el 14 de Abril de 2014. Recuperado el 11 de abril del 2016 desde <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/handle/10893/7217>

Banco Mundial. (1993). *Inversión en Salud Informe sobre el desarrollo mundial* Recuperado el: 13 de Abril del 2016 .desde <http://hist.library.paho.org/Spanish/BOL/v115n5p455.pdf>.

Caldero, G. (1999) *Idoneos. Idoneos.com. Siglo Veintiuno*, 1999. Recuperado el 15 de Abril de 2016. Desde <http://educacion.idoneos.com/index.php/124370>.

Castellanos y otros, (2002): *Aprender y enseñar en la escuela*. La Habana, Cuba: Editorial Pueblo y Educación

Consejo de Seguridad Vial (2011) *educación vial* Recuperado el 12 de mayo de 2019 desde <https://www.mtc.gob.pe/cnsv/educacion/index.html>.

Dextre J. . (2008) .*Vías Humanas un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial*. Lima, Peru : PUCP

Dulanto, H. y Da La Barrera, L. (2009). *El 70% de muertes en accidentes de tránsito en Lima involucra a peatones*. *Peru21.pe*. Virtual, 2 de Setiembre de 2009.

Educastur Hospedaje Web. (2011). EDUCASTUR. *EDUCASTUR*. Publicado el 13 de Enero de 2011. Recuperado el: 5 de Abril de 2016 desde <http://web.educastur.princast.es/cp/cornella/WEBCOLE/educvial.htm>.

Escobedo A. (2007). UDLAP. *Universidad de las Américas Puebla*. Publicado el 15 de Noviembre de 2007. Recuperado el 31 de Marzo de 2016 desde http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lco/escobedo_r_a/index.html.

- Estremadoyro. E. (1995). *Educación y Seguridad Vial*. Bogotá, Colombia: Editorial Santillana,
- Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de educación secundaria. (2010) (1era reed) Lima, Peru hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Peru.
- Guzman M. (2014) *análisis de seguridad vial de las zonas pobladas de cuatro tramos de la carretera iirsa norte* Publicado el 19 de noviembre del 2014 Recuperado el 10 de Abril desde <http://pirhua.udep.edu.pe/handle/123456789/2006>.
- Hernandez r. , Fernandez c. y Baptista P. (2014) *Metodología de la Investigación*, 6(736). 158 - 252
- Hernandez, J. (1975) *Análisis de Accidentes de tránsito en el territorio peruano* Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima : s.n., 248, Tesis.
- Litardo L. y Porras C. (2012) *Análisis de la educación vial en las escuelas fiscales de las Orquídeas* Publicado Agosto del 2012 Recuperado el 31 de Marzo del 2016 desde <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/2467>
- Kuperstein S. Rossel M. y Salcedo M. (2011) *Investigación y plan de mercadeo social para la promoción de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales*. Publicado el 23 de Julio del 2015. Recuperado el 17 de Abril del 2016 desde <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/6179>
- Manual de dispositivo de control de tránsito automotor para calles y carretera (2016) publicado en mayo de 2016. Recuperado el 11 de julio de 2016 desde https://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/manuales/Manual%20Dispositivos%20Control%20Transito.pdf.

Mutualidad de la Agrupación de Propietarios de Fincas Rusticas de España (MAPFRE) (2006) *prevención y seguridad vial* Recuperado el 10 de Abril del 2016 desde https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/historico-noticias/

MINEDU (Ministerio de Educacion). (2010) .*Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de educación secundaria*. (1era reed) Lima, Peru hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Peru.

Ministerio de Salud. (2004). MINSa. *Ministerio de Salud*. Publicado el 2004 Recuperado el: 9 de Abril del 2016. Desde <http://www.minsa.gob.pe/ogdn/esp/pdf/Plan%20General%20Accidentes%20de%20Transito.pdf>.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2006). Boletín Bibliográfico. *Centro de Información y Documentación*. Publicado 16 de Noviembre de 2006. Recuperado: 15 de abril de 2016. Desde https://www.mtc.gob.pe/portal/consultas/cid/Boletines_CID/16_NOVIEMBRE/ARCHIVO/tcero.pdf.

Monereo, C. y Castello, M.. (2009) .*Estrategias de Enseñanza y Aprendizaje*. (8va ed.). Barcelona, España: editorial Graó,

Organización de las Naciones Unidas. (2003) .*Resolución aprobada por la Asamblea General*. Organización de las Naciones Unidas. 2003. Resolución Aprobada por Asamblea General.

Páginas amarillas cantv (2008) *¿que es la seguridad vial?* Publicado el viernes 20 de junio de 2008. Recuperado el 15 de abril de 2016 desde <http://www.pac.com.ve/contenido/seguridad-y-proteccion/ique-es-la-seguridad-vial/4838/90>

Pico, Gonzales y Noreña (2011) citado por Anacona I (2014) en propuesta

educativa sobre seguridad vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena, Publicado el 14 de Abril de 2014.
Recuperado el 11 de abril del 2016 desde
<http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/handle/10893/7217>

Rodríguez C. (2004). *Aprender Valores y asumir actitudes*. Bogotá, Colombia: Editorial Arquetipo,

Rodriguez M. (2001). *Aportaciones de los predictores de riesgo a la educación vial en la escuela*. Publicado el 16 de noviembre del 2001 Recuperado el 16 de abril del 2016 desde <http://www.tdx.cat/handle/10803/5008>

Romero A. (2012) *estudio bibliométrico sobre la producción científica en educación vial* Publicado en el 2012 Recuperado el 15 de marzo del 2016 desde <http://roderic.uv.es/handle/10550/24924>

Sanchez H. y Reyes C. (1996) *metodologica y diseños en la investigacion científica* (2da. ed)..Lima, Peru: editorial Montero.

SUTRAN (2014) *Reglamento de Nacional de Tránsito* DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC. Publicado el 24 de abril el 2014 Recuperado el 20 de mayo del 2016 desde http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-_NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf.

Skinner F. (2011) *Teorías del Aprendizaje* Publicado el 2011 Recueprado el 10 de mayo del 2016 desde <http://teoriadaprendizaje.blogspot.pe/p/skinner.html>

Toyota (2011) *transitando* Recuperado el 13 de mayo de 2016 desde <http://www.transitando.com.pe/>

Anexo 1 Matriz de Consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES				
Problema General ¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad, para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del IFBCERTUS, 2016?	Objetivo General Conocer los efectos del Programa Seguridad Por Seguridad, para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del IFBCERTUS. 2016	Hipótesis General Si se aplica el Programa de Seguridad por Seguridad, entonces se incrementará la práctica de la seguridad vial en estudiantes del IFBCERTUS, 2016	Variable 1:				
			Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de valores	Nivel y Rango
Problemas Específicos ¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica de las normas de tránsito en estudiantes del IFBCERTUS, 2016? ¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica del u buen uso del transporte público en	Objetivos Específicos Determinar los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica de las normas de tránsito en estudiantes del IFBCERTUS. 2016? Determinar los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica del buen uso del	Hipótesis Específicos Si se aplica el programa seguridad por seguridad, entonces se incrementará la práctica de las normas de tránsito en estudiantes del IFBCERTUS. 2016. Si se aplica el programa seguridad por seguridad, entonces se incrementará la práctica el buen uso del transporte público en estudiantes de beca 18 de la IFBCERTUS. 2016.	Grado de Conocimiento de los elementos de la circulación vial en la seguridad vial.	Clasifica a las personas de acuerdo al rol que desempeñan. Reconoce los vehículos de transporte motorizado y no motorizado. Identifica las partes de la vía. Identifica las causas principales de los accidentes de tránsito.	Conoce el rol del peatón. Conoce el rol del cobrador. Conoce el rol del conductor Conoce cuáles son los vehículos motorizados. Conoce cuales son los vehículos no motorizados Demuestra conductas adecuadas al transportarse en un vehículo público. Conoce las partes de la vía. Conoce cuál es la vía preferencial Sabe por dónde deben caminar las personas Conoce las causas de accidentes de tránsito.	SI = 1 NO= 0	Alto (25 – 36) Moderado (14 – 24) Bajo (0 – 13) Alto (7 - 9) Moderado (4 – 6) Bajo (0 – 3)

<p>estudiantes del IFBCERTUS, 2016?</p> <p>¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad para conocer la participación de las instituciones del estado involucradas con la seguridad vial en estudiantes del IFBCERTUS, 2016?</p>	<p>transporte público en estudiantes del IFBCERTUS. 2016.</p> <p>Determinar los efectos del programa Seguridad por Seguridad para conocer la participación de las instituciones del estado involucradas con la seguridad vial en estudiantes del IFBCERTUS, 2016</p>	<p>Si se aplica el programa Seguridad por Seguridad entonces se incrementará el conocimiento la participación de las instituciones del estado involucradas con la seguridad vial en estudiantes de del IFBCERTUS, 2016</p>	<p>Grado de conocimiento de los factores causantes de accidentes de tránsito en la seguridad vial.</p>	<p>Conoce como evitar un accidente de tránsito.</p> <p>Clasifica los factores causantes de accidentes por su importancia.</p>	<p>Conoce el factor principal de accidente de tránsito.</p> <p>Para usted el peatón es el principal causante de accidente de tránsito.</p> <p>Participa en programas referente a la seguridad vial.</p> <p>Respeto las señales de tránsito colocadas en diferentes zonas.</p> <p>Respeto las luces del semáforo.</p> <p>La velocidad es un factor causante de accidente.</p> <p>El alcohol es un factor causante de accidente de tránsito.</p> <p>Los accidentes de tránsito son un problema para la sociedad.</p>		<p>Alto (7 - 9)</p> <p>Moderado (4 - 6)</p> <p>Bajo (0 - 3)</p>
<p>¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica de prevenir los accidentes de tránsito en estudiantes del IFBCERTUS, 2016?</p>	<p>Determinar los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica de prevenir los accidentes de tránsito en estudiantes del IFBCERTUS. 2016.</p>	<p>Si se aplica el programa seguridad por seguridad, entonces se incrementará la práctica de prevenir los accidentes de tránsito en estudiantes del IFBCERTUS. 2016.</p>	<p>Grado de conocimiento del rol de las Instituciones del Estado en la Seguridad Vial</p>	<p>Conoce las instituciones del estado involucradas en la seguridad vial.</p> <p>Conoce el rol de las instituciones del estado en la seguridad vial.</p> <p>Identifica las acciones que realiza el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)</p>	<p>Conoce el factor principal de accidente de tránsito.</p> <p>Para usted el peatón es el principal causante de accidente de tránsito.</p> <p>Participa en programas referente a la seguridad vial.</p> <p>Respeto las señales de tránsito colocadas en diferentes zonas.</p> <p>Respeto las luces del semáforo.</p> <p>La velocidad es un factor causante de accidente.</p> <p>El alcohol es un factor causante de accidente de tránsito.</p> <p>Los accidentes de tránsito son un problema para la sociedad.</p> <p>Conoce las instituciones del estado involucradas en la seguridad vial.</p> <p>Conoce a los personajes principales involucradas en la seguridad vial.</p>		<p>Alto (7 - 9)</p> <p>Moderado (4 - 6)</p> <p>Bajo (0 - 3)</p>

			Grado de conocimiento de los dispositivos de control de tránsito en la seguridad vial	<p>Reconoce la importancia de las instituciones involucradas en la seguridad vial.</p> <p>Conoce el rol del ministerio de transportes y comunicaciones con respecto a la seguridad vial.</p> <p>Conoce el rol del ministerio del interior con respecto a la seguridad vial.</p> <p>Conoce el rol del ministerio de educación con respecto a la seguridad vial.</p> <p>Conoce las acciones que realiza el consejo nacional de la seguridad. Vial.</p> <p>Conoce los principios que defiende el consejo nacional de la seguridad vial.</p> <p>Conoce los dispositivos de tránsito</p> <p>Conoce las señales de tránsito.</p> <p>Reconoce la importancia del semáforo</p>	<p>Reconoce la importancia de la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Cree que es importante la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Conoce cuáles son los dispositivos de control de tránsito</p>	
--	--	--	---	--	--	--

					<p>Conoce las normas de tránsito.</p> <p>Conoce la función del policía de tránsito.</p> <p>Clasifica las señales de tránsito por su importancia</p> <p>Conoce las señales verticales</p> <p>Conoce la clasificación de los semáforos ..</p> <p>Conoce el significado de las luces semaforicas.</p> <p>Conoce el orden de las luces del semáforo.</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--

BASE DE DATOS PRE - TEST G. CONTROL																																							
PARTICIP	P.1	P.2	P.3	P.4	P.5	P.6	P.7	P.8	P.9	P.10	P.11	P.12	P.13	P.14	P.15	P.16	P.17	P.18	P.19	P.20	P.21	P.22	P.23	P.24	P.25	P.26	P.27	P.28	P.29	P.30	P.31	P.32	P.33	P.34	P.35	P.36	TOTAL		
1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	8	
2	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8
3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	8
4	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8
5	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9
6	1	0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	
7	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	10	
8	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	10	
9	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	12
10	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	13	
11	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	12
12	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	13	
13	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	13	
14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	14	
15	1	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	15	
16	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	14
17	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	
18	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	15	
19	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	16	
20	1	0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	16	

BASE DE DATOS POST - TEST G. APLICACION																																					
PARTICIP	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25	P26	P27	P28	P29	P30	P31	P32	P33	P34	P35	P36	TOTAL	
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	30	
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	29	
3	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	29	
4	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	26	
5	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	27	
6	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	23	
7	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	25	
8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	26	
9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30	
10	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	23	
11	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	23	
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	30	
13	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	20
14	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	19	
15	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	27
16	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	27	
17	1	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	25	
18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	26
19	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	31
20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	28

Anexo 3: Certificación de Validez de Expertos



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSION 1 ELEMENTOS DE LA CIRCULACIÓN VIAL.							
1	Conoce el rol del peatón.	/		/		/		
2	Conoce el rol del cobrador.	/		/		/		
3	Conoce el rol del conductor	/		/		/		
4	Conoce cuáles son los vehículos motorizados.	/		/		/		
5	Conoce cuáles son los vehículos no motorizados	/		/		/		
6	Demuestra conductas adecuadas al transportarse en un vehículo público.	/		/		/		
7	Conoce las partes de la vía.	/		/		/		
8	Conoce cuál es la vía preferencial	/		/		/		
9	Sabe por dónde deben caminar las personas	/		/		/		
	DIMENSION 2 FACTORES CAUSANTES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Si	No	Si	No	Si	No	
10	Conoce las causas de accidentes de tránsito	/		/		/		
11	Conoce el factor principal causante de accidente de tránsito.	/		/		/		
12	Reconoce al peatón como principal causante de accidente de tránsito.	/		/		/		
13	Participa en programas referente a la seguridad vial.	/		/		/		
14	Respetar las señales de tránsito colocadas en diferentes zonas.	/		/		/		
15	Respetar las luces del semáforo.	/		/		/		
16	La velocidad es un factor causante de accidente.	/		/		/		
17	El alcohol es un factor causante de accidente de tránsito.	/		/		/		
18	Los accidentes de tránsito son un problema para la sociedad.	/		/		/		
	DIMENSION 3 ROL DE LAS INSTITUCIONES DEL ESTADO EN LA SEGURIDAD VIAL	Si	No	Si	No	Si	No	
19	Conoce las instituciones del estado involucradas en la seguridad vial.	/		/		/		
20	Conoce a los personajes principales involucradas en la seguridad vial.	/		/		/		
21	Reconoce la importancia de las instituciones involucradas en la seguridad vial.	/		/		/		
22	Conoce el rol del ministerio de transportes y comunicaciones con respecto a la seguridad vial.	/		/		/		
23	Conoce el rol del ministerio del interior con respecto a la seguridad vial.	/		/		/		
24	Conoce el rol del ministerio de educación con respecto a la seguridad vial.	/		/		/		
25	Conoce las acciones que realiza el consejo nacional de la seguridad Vial.	/		/		/		
26	Conoce los principios que defiende el consejo nacional de la seguridad vial.	/		/		/		
27	Reconoce la importancia de la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial	/		/		/		
	DIMENSION 3 DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO	Si	No	Si	No	Si	No	
28	Conoce cuáles son los dispositivos de control de tránsito	/		/		/		
29	4.2.2 Conoce las normas de tránsito.	/		/		/		

30	Conoce la función del policía de tránsito.	/	/	/	/	/	/
31	Clasifica las señales de tránsito por su importancia	/	/	/	/	/	/
32	Conoce las señales verticales	/	/	/	/	/	/
33	Conoce las señales horizontales	/	/	/	/	/	/
34	Conoce la clasificación de los semáforos.	/	/	/	/	/	/
35	Conoce el significado de las luces semafóricas.	/	/	/	/	/	/
36	Conoce el orden de las luces del semáforo.	/	/	/	/	/	/

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador: D^r/ Mg: HOSTOS QUICANA FRENE DIVIA DNI: 09990766

Especialidad del validador: MINIFUJISTA - DOCENTE

31 de Mayo del 2016.

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

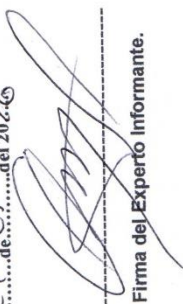
Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Hostos Quicana
Firma del Experto Informante.

30	Conoce la función del policía de tránsito.					
31	Clasifica las señales de tránsito por su importancia.					
32	Conoce las señales verticales					
33	Conoce las señales horizontales.					
34	Conoce la clasificación de los semáforos.					
35	Conoce el significado de las luces semaforicas.					
36	Conoce el orden de las luces del semáforo.					

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable No aplicable
 Apellidos y nombres del juez validador: Dña. Susana H. Nolasca DNI: 9873570
 Especialidad del validador: Psicología

27 de 07 del 2016

 Firma del Experto Informante.

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.
Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

30	Conoce la función del policía de tránsito.	/	/	/
31	Clasifica las señales de tránsito por su importancia	/	/	/
32	Conoce las señales verticales	/	/	/
33	Conoce las señales horizontales.	/	/	/
34	Conoce la clasificación de los semáforos.	/	/	/
35	Conoce el significado de las luces semafóricas.	/	/	/
36	Conoce el orden de las luces del semáforo.	/	/	/

Suficiente

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: Aplicable | | No aplicable | |

Apellidos y nombres del juez validador: Dr/ Mg: *Sorez Cur Wu* DNI: *08012407*

Especialidad del validador: *Plataforma*

.....de.....del 24.....
Suficiente
Firma del Experto Informante.

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

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

Anexo 4 Instrumento de Aplicación

DISEÑO DE INSTRUMENTO: Lista de Cotejo**DATOS PERSONALES:**

NOMBRE DEL ESTUDIANTE.....

DISTRITO:.....FECHA

EDAD.....

Sexo.....

LUGAR DE PROCEDENCIA.....

NOMBRE DEL INVESTIGADOR:

Validación:

Matriz del instrumento

SI	1
NO	0

Variable: **Seguridad Vial.**

DIMENSION 1: ELEMENTOS DE LA CIRCULACION VIAL	SI	NO
Indicador 1: Clasifica a las personas de acuerdo al rol que desempeñan.		
1. Conoce el rol del peatón.		
2.. Conoce el rol del cobrador.		
3. Conoce el rol del conductor		
Indicador 2: Reconoce los vehículos de transporte motorizado y no motorizado.		
4. Conoce cuáles son los vehículos motorizados.		
5. Conoce cuales son los vehículos no motorizados		
6. Demuestra conductas adecuadas al transportarse en un vehículo público.		
Indicador 3: Identifica las partes de la vía.		
7. Conoce las partes de la vía.		

8. Conoce cuál es la vía preferencial		
9. Sabe por dónde deben caminar las personas		
DIMENSION 2: FACTORES CAUSANTES DE ACCIDENTES DE TRANSITO		
Indicador 1: Identifica las causas principales de los accidentes de tránsito.		
10. Conoce las causas de accidentes de tránsito.		
11. Conoce el factor principal causante de accidente de tránsito.		
12. Reconoce al peatón como principal causante de accidente de tránsito.		
Indicador 2: Conoce como evitar un accidente de tránsito.		
13. Participa en programas referente a la seguridad vial		
14. Respeta las señales de tránsito colocadas en diferentes zonas.		
15. Respeta las luces del semáforo.		
Indicador 3: Clasifica los factores causantes de accidentes por su importancia		
16. La velocidad es un factor causante de accidente.		
17. El alcohol es un factor causante de accidente de tránsito.		
18. Los accidentes de tránsito son un problema para la sociedad.		
DIMENSION 3: ROL DE LAS INSTITUCIONES DEL ESTADO EN LA SEGURIDAD VIAL		
Indicador 1: Conoce las instituciones del estado involucradas en la seguridad vial		
19. Conoce las instituciones del estado involucradas en la seguridad vial.		
20. Conoce a los personajes principales involucradas en la seguridad vial.		
21. Reconoce la importancia de las instituciones involucradas en la seguridad vial.		
Indicador 2: Conoce el rol de las instituciones del estado en la seguridad vial.		
22. Conoce el rol del Ministerio de Transportes y Comunicaciones con respecto a la seguridad vial.		
23. Conoce el rol del Ministerio del Interior con respecto a la seguridad vial.		
24. Conoce el rol del Ministerio de Educación con respecto a la seguridad vial.		
Indicador 3: Identifica las acciones que realiza el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)		

25. Conoce las acciones que realiza el consejo nacional de la seguridad. Vial.		
26. Conoce los principios que defiende el consejo nacional de la seguridad vial.		
27. Reconoce la importancia de la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial.		
DIMENSION 4: DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO		
Indicador 1: Conoce los dispositivos de control de tránsito		
28. Conoce cuáles son los dispositivos de control de tránsito		
29. Conoce las normas de tránsito.		
30. Conoce la función del policía de tránsito.		
Indicador 2: Clasifica las señales de tránsito por su importancia		
31. Clasifica las señales de tránsito por su importancia		
32. Conoce las señales verticales		
33. Conoce las señales horizontales.		
Indicador 3: Reconoce la importancia del semáforo		
34. Conoce la clasificación de los semáforos ..		
35. Conoce el significado de las luces semafóricas.		
36. Conoce el orden de las luces del semáforo.		

Anexo 5: Estructura del programa seguridad por seguridad

N° SESION	Nombre de la sesión	Objetivo
1°	Palabras claves sobre Seguridad Vial	Conocer los saberes previos de los estudiantes, acerca de la seguridad vial, mediante una prueba de entrada.
2°	Aprendiendo Seguridad vial	Identificar los riesgos que existen al no conocer sobre seguridad vial.
3°	Los personajes del tránsito	Conocer quiénes son los personajes del tránsito.
4°	El buen Peatón en la vía pública.	Conocer el rol del peatón, para aprender a desplazarse por la vía pública.
5°	Como ser un buen pasajero	Conocer la manera adecuada de comportarse en un vehículo público cuando se traslada de un lugar a otro.
6°	El uso de transporte público	Promover entre sus compañeros la importancia del buen uso del transporte público.
7°	Los paraderos Autorizados	Contribuir al buen uso de los paraderos autorizados en las diferentes calles de la ciudad.
8°	Los medios de transportes terrestres	Identificar los riesgos particulares de cada transporte terrestre.
9°	Como prevenir los accidentes de transito	Reconocer la importancia y la práctica de valores para la

		prevención de accidentes de tránsito
10°	Conociendo las instituciones del estado vinculadas en la S.G.	Conocer las instituciones del estado vinculadas a la seguridad vial.
11°	Conociendo las funciones del (CNSV)	Identificar la importancia de la creación del (CNSV)
12°	Conociendo las señales de tránsito	Identificar la importancia de las señales de tránsito para evitar posibles accidentes de tránsito.
13°	Conociendo la importancia del semáforo	Identificar las funciones del semáforo y la importancia de su buen uso.
14°	El Policía de tránsito y sus funciones.	Conocer las funciones del policía de tránsito y la importancia de su participación en la ciudad.
15°	Conociendo el Reglamento Nacional de Tránsito	Conocer la estipulación de las normas reglamentadas.
16°	Conociendo los aprendizajes significativos de los estudiantes	Conocer si los aprendizajes fueron significativos para el estudiante mediante una prueba final.

Anexo 6: Programa Seguridad por Seguridad

PROYECTO DE INNOVACIÓN

“SEGURIDAD POR SEGURIDAD”

1. DATOS GENERALES:

RESPONSABLE:

Deivi Rosa Talla Angulo

Duración: 8 semanas

2. BASES PEDAGÓGICAS DE LA PROPUESTA

El presente proyecto se realiza teniendo en cuenta la preocupante situación que se viene atravesando en el entorno social debido al incremento de accidentes de tránsito por diversos factores; ya sea por imprudencia del peatón, conductor, pasajero, fallas mecánicas vehiculares, falta de señalizaciones en el tránsito y sobre todo al escaso conocimiento de las normas de tránsito.

Durante el desarrollo del programa “Seguridad por Seguridad” se utilizará diferentes técnicas y estrategias que despertarán en los estudiantes interés y motivación por los temas que se desarrollarán durante la aplicación de sesiones de aprendizaje para facilitar así el conocimiento a los estudiantes.

Así mismo en el proyecto se tiene en cuenta la teoría de Frederic Skinner (1904) escribió en su libro “La conducta de los Organismos” donde introdujo sus estudios del Condicionamiento operante, llamado también instrumental y hoy en día análisis experimental de la conducta (AEC), se puede definir de la siguiente forma: Es la teoría psicológica del aprendizaje que explica la conducta voluntaria del cuerpo, en su relación con el medio ambiente, basados en un método experimental, donde el estudiante responde a estímulos dependiendo de la estrategias que utilice el docente y esto nos lleva a ver que los ciudadanos seas responsables y que aprendan a respetar las normas y reglas como peatones.

Finalmente, este proyecto está basado también en la teoría de Vygotsky quien sostiene que el docente puede ser un guía mas no puede sustituir la actividad mental que el estudiante pone de sí mismo. Es por ello que hemos tomado esta

teoría, porque el profesor debe ser un guía al momento de enseñar la teoría referente a tema de seguridad vial y el estudiante debe ser capaz de llevar la teoría a la práctica.

3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La presente propuesta consiste en contribuir a la práctica de la seguridad vial en los estudiantes de distrito de los Olivos. El programa Seguridad por Seguridad está diseñado para ser aplicado en 8 semanas el cual está organizado en 16 sesiones y está enmarcado dentro de la línea de Gestión del Conocimiento.

4. FINALIDAD DE LA PROPUESTA

La finalidad de la propuesta es aplicar el programa Seguridad por Seguridad que va a contribuir en la práctica de la seguridad vial en los estudiantes de nivel superior.

El programa Seguridad por Seguridad tiene actividades con estrategias, donde motivan al estudiante y sobre todo refuerzan la práctica de la seguridad Vial, ya que este es un problema latente en nuestro país.

5. PÚBLICO OBJETIVO

Estudiantes de la Institución de Formación Bancaria CERTUS, son 20 estudiantes del 1er ciclo, turno mañana las edades son entre 16 y 18 años de edad. Para el grupo experimental y para el grupo control estudiantes del turno noche 1er ciclo.

6. OBJETIVO GENERAL

- Desarrollar la práctica de la seguridad vial, para el buen comportamiento al momento de trasladarse por la vía pública.

7. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Reconocer el valor y la importancia de las señales de tránsito y las reglas en la circulación vial.
- Reconocer las situaciones de riesgo o peligro que se presentan en la vía pública.

- Conocer las causas de los accidentes de tránsito, tomar conciencia del peligro.

8. PLAN DE ACTIVIDADES

El programa Seguridad por Seguridad está organizado en 16 sesiones los cuales estarán detallados en un proyecto, que se encuentra en los anexos.

Al iniciar la 1era sesión los alumnos tomaran una prueba de entrada para para saber sus conocimientos previos.

N° SESION	Nombre de la sesión	Objetivo
1°	Palabras claves sobre Seguridad Vial	Conocer los saberes previos de los estudiantes, acerca de la seguridad vial, mediante una prueba de entrada.
2°	Aprendiendo Seguridad vial	Identificar los riesgos que existen al no conocer sobre seguridad vial.
3°	Los personajes del tránsito	Conocer quiénes son los personajes del tránsito.
4°	El buen Peatón en la vía pública.	Conocer el rol del peatón, para aprender a desplazarse por la vía pública.
5°	Como ser un buen pasajero	Conocer la manera adecuada de comportarse en un vehículo público cuando se traslada de un lugar a otro.
6°	El uso de transporte público	Promover entre sus compañeros la importancia del buen uso del transporte público.

7°	Los paraderos Autorizados	Contribuir al buen uso de los paraderos autorizados en las diferentes calles de la ciudad.
8°	Los medios de transportes terrestres	Identificar los riesgos particulares de cada transporte terrestre.
9°	Como prevenir los accidentes de transito	Reconocer la importancia y la práctica de valores para la prevención de accidentes de tránsito
10°	Conociendo las instituciones del estado vinculadas en la S.G.	Conocer las instituciones del estado vinculadas a la seguridad vial.
11°	Conociendo las funciones del (CNSV)	Identificar la importancia de la creación del (CNSV)
12°	Conociendo las señales de transito	Identificar la importancia de las señales de tránsito para evitar posibles accidentes de tránsito.
13°	Conociendo la importancia del semáforo	Identificar las funciones del semáforo y la importancia de su buen uso.
14°	El Policía de tránsito y sus funciones.	Conocer las funciones del policía de tránsito y la importancia de su participación en la ciudad.
15°	Conociendo el Reglamento Nacional de Transito	Conocer la estipulación de las normas reglamentadas.
16°	Conociendo los aprendizajes significativos de los estudiantes	Conocer si los aprendizajes fueron significativos para el estudiante mediante una prueba final.

Al finalizar el programa Seguridad por Seguridad se aplicará el instrumento del cuestionario a los 20 estudiantes para evidenciar en los resultados el incremento de aprendizaje teórico - práctico referente a la seguridad vial.

A continuación, anexadas las 16 sesiones de clase aplicadas a los estudiantes con sus respectivas evidencias.

Anexo: 7 Sesiones de Clases

SESION DE APRENDIZAJE N° 1
TITULO DE LA SESIÓN
PALABRAS CLAVES SOBRE SEGURIDAD VIAL

APRENDIZAJES ESPERADOS		
COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Identificar los riesgos que existen al no saber sobre seguridad, respeto y responsabilidad.	Reflexiona sobre los temas referente a la seguridad y el respeto y responsabilidad hacia ellos mismos.	Señala con precisión temas referentes a la seguridad, respeto y responsabilidad.
SECUENCIA DIDÁCTICA		
INICIO (10 minutos)		
Motivación/ conflicto cognitivo		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase. ➤ La docente entrega pruebas de entradas para recolectar los conocimientos previos de los estudiantes. 		
SECUENCIA DIDÁCTICA		
INICIO (40 minutos)		
Motivación/ conflicto cognitivo		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje. ➤ Los estudiantes responden a las preguntas planteadas por el docente mostradas en el power point. <p>¿Qué significa seguridad? ¿Qué significa respeto? ¿Qué significa responsabilidad? ¿Qué entienden por la palabra vial? ¿Qué significa cumplir reglamentos?</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Los estudiantes forman grupos de cuatro integrantes discuten sobre las preguntas que la docente ha planteado. Luego la docente da una pregunta por grupo. ➤ Los estudiantes escriben las respuestas en papelografos y un representante sale a exponer. ➤ La docente mediante un power point explica a los estudiantes sobre las preguntas planteadas y se comienza a construir un solo aprendizaje. 		

CIERRE (5 MINUTOS)**Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papelografos.
- ✓ Pruebas de entrada.

SESION DE APRENDIZAJE N° 2
TITULO DE LA SESIÓN
APRENDIENDO SEGURIDAD VIAL

APRENDIZAJES ESPERADOS		
COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Identificar los riesgos que existen al no conocer sobre seguridad vial.	Reflexiona sobre los temas referente a la seguridad vial.	Señala con precisión temas referentes a la seguridad vial

SECUENCIA DIDÁCTICA
INICIO (10 minutos)
Motivación/ conflicto cognitivo
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase. ➤ La docente coloca un video para visualizar con los estudiantes https://www.youtube.com/watch?v=24-p5duYEgQ ➤ La docente realiza preguntas referente al video.

SECUENCIA DIDÁCTICA
INICIO (40 minutos)
Motivación/ conflicto cognitivo
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje. ➤ Los estudiantes forman grupos de 4 integrantes, la docente entrega sobres con frases desordenadas referentes al video, para que ellos lo ordenen y lo coloquen en la pizarra. <ul style="list-style-type: none"> - VALORA TU VIDA Y LA VIDA DE LOS DEMAS. TODO DEPENDE DE TI. - TU FAMILIA TE ESPERA EN CASA, NO ARRIESGUES TU VIDA. - SÉ PRUDENTE AL CAMINAR POR LA VIA PUBLICA. - EL EXCESO DE VELOCIDAD PUEDE TRAER CONSECUENCIAS FATALES. - RECUERDA QUE ERES IMPORTANTE, NO TE EXPONGAS AL PELIGRO. - EL RESPETO ES UN VALOR IMPORTANTE PARA LA SOCIEDAD. - LA RESPONSABILIDAD FORMA PARTE DE TU DESARROOLLO PROFESIONAL. ➤ La docente mediante un power point explica a los estudiantes sobre la seguridad vial y se comienza a construir un solo aprendizaje.

CIERRE (5 MINUTOS)**Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papelografos.
- ✓ Internet.
- ✓ Tarjetas.

SESION DE APRENDIZAJE N° 3
TITULO DE LA SESIÓN
LOS PERSONAJES DEL TRANSITO

APRENDIZAJES ESPERADOS		
COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Identificar quienes son los personajes del tránsito y cuál es el rol de cada uno de ellos.	Reconoce los personajes que participan directamente en la seguridad vial.	Señala con facilidad los personajes de tránsito mediante imágenes.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo

- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente muestra un video a los estudiantes, https://www.youtube.com/watch?v=yWO9yA1_Xhk (me importa un pepino el tránsito en lima)
- Se realizan comentarios acerca del video.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

- Motivación/ conflicto cognitivo
- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- La docente forma grupos de cuatro integrantes y entrega una imagen a cada uno, para que realicen una descripción de cada imagen de forma oral.



➤ La

docente mediante un power point explica a los estudiantes sobre los personajes del tránsito la importancia y el rol que cumple cada uno de ellos en la seguridad vial.

- Consolidan y constatan sus aprendizajes con sus propios comentarios.

CIERRE (5 MINUTOS)**Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papelografos.
- ✓ Internet.
- ✓ Tarjetas

SESION DE APRENDIZAJE N° 4

TITULO DE LA SESIÓN

EL BUEN PEATÓN EN LA VIA PUBLICA

APRENDIZAJES ESPERADOS		
COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Identificar el rol del peatón al momento de trasladarse en la vía pública.	Conocer el rol del peatón y la importancia de la práctica de la seguridad vial en la ciudad.	Señala el rol del peatón y la importancia de la practica en la ciudad a través de un organizador.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente muestra un video a los estudiantes, acerca del comportamiento del peatón en la ciudad. https://www.youtube.com/watch?v=0_cpAjuKo9o (camina atento evita accidentes)
- Se realizan comentarios acerca del video.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- La docente forma grupos de cuatro integrantes y en un cuadro comparativo deben colocar lo que debe y no debe hacer el peatón.
 - Ver correctamente los semáforos
 - Utilizar siempre las aceras al bajarse del vehículo.
 - Ayuda a cruzar usando la pista peatonal.
 - Esperar el autobús en los paraderos señalados.
 - Fijarse a ambos lados de la vía antes de cruzar la calle.
 - Cruzar por los puentes peatonales, cuando existan.
 - Respetar todas las señales de tránsito y normas que brindan mayor seguridad.
 - Nunca viaje colgado del autobús es peligroso.
 - No seas imprudente no corras al cruzar la calle.
 - Nunca juegues en medio de la pista.
 - Nunca se debe cruzar por la mitad de la calle o entre las filas de carros.
 - No viajar en las gradas del autobús.
 - No debe caminar por el borde de la vereda.
 - No debe llevar animales sueltos que puedan molestar a otros peatones.

- No debe sacar las manos por las ventanas del bus.
- No debe bajar a mitad de la pista.

LO QUE DEBE HACER.....	LO QUE NO DEBE HACER.....

- La docente mediante un power point explica a los estudiantes sobre rol de los peatones la importancia de conocer sus deberes y derechos para circular correctamente por la vía pública.
- Consolidan y constatan sus aprendizajes con sus propios comentarios.

CIERRE (5 MINUTOS)

Metacognición :

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papelografos.

SESION DE APRENDIZAJE N° 5

TITULO DE LA SESIÓN

COMO SER UN BUEN PASAJERO

APRENDIZAJES ESPERADOS

COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Conoce la importancia de ser un buen pasajero.	Señala la importancia de ser un buen pasajero al momento de trasladarse de un lugar a otro.	Explica las actitudes que se debe tener en cuenta al trasladarse en un medio de transporte.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo

- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente entrega una encuesta a los estudiantes, para recolectar información de su buen comportamiento al desplazarse en un vehículo de transporte público.
- Suman los resultados: cada letra “a” marcada: 5 puntos; cada letra “b” marcada: 3 puntos y por cada letra “c” marcada: 1 punto.

Pasajero Responsable

(15 a 20)

¡Felicitaciones!

Eres un buen pasajero
cumples con todas las
normas. Sigue

Pasajero Distráido

(10 a 14)

Debes de ser un buen
pasajero al momento
de trasladarte de un
lugar a otro. Porque

Pasajero Imprudente

(0 a 9) ¡Cuidado! No

estás respetando las
normas y puedes
sufrir un accidente y
traerte

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo

- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- La docente en un cuadro con las ideas de los estudiantes coloca lo que debe hacer el pasajero cuando se traslada de un lugar a otro antes del viaje, durante el viaje y después del viaje.

Antes del viaje	Durante el viaje	Después del viaje
<ul style="list-style-type: none"> • Espera el bus en el paradero sobre la vereda. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cede el asiento a las personas mayores 	<ul style="list-style-type: none"> • Espera a que el vehículo se detenga para bajar.
<ul style="list-style-type: none"> • Espera que las personas bajen antes de subir. 	<ul style="list-style-type: none"> • No te apoyes en las puertas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Baja únicamente en el paradero y nunca en mitad de la pista.
<ul style="list-style-type: none"> • No empujes ni corras al intentar subir. 	<ul style="list-style-type: none"> • No distraigas al conductor. 	<ul style="list-style-type: none"> • No cruces delante del bus una vez que hayas bajado.

- La docente mediante un power point explica a los estudiantes sobre los personajes del tránsito la importancia y el rol que cumple cada uno de ellos en la seguridad vial.
- Consolidan y constatan sus aprendizajes con sus propios comentarios.

CIERRE (5 MINUTOS)**Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papelografos.
- ✓ Internet.
- ✓

SESION DE APRENDIZAJE N° 6

TITULO DE LA SESIÓN

CONOCIENDO LA VIA PUBLICA

APRENDIZAJES ESPERADOS		
COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Conocer las partes de la vía pública.	Conoce la importancia de trasladarse correctamente por la vía publica	Señala las partes de la vía pública mediante un organizador visual.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

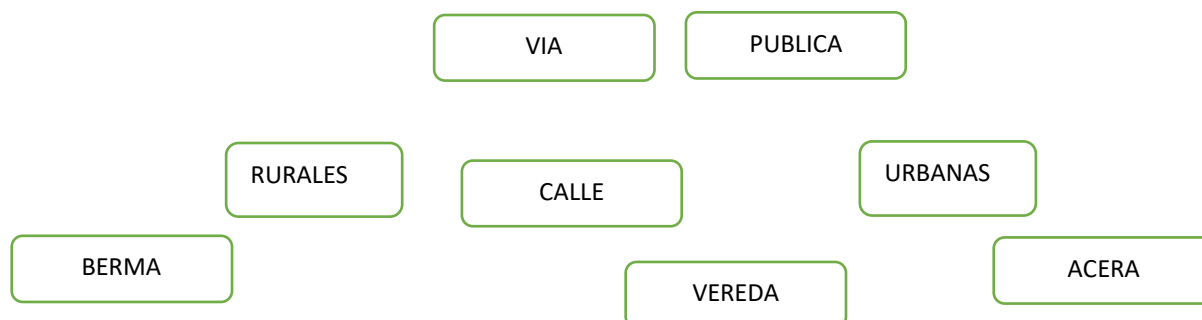
- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente enseña un video a los estudiantes acerca del peatón y el buen de la vía pública. <https://www.youtube.com/watch?v=ISJbsVUMSjQ> (peatón seguro)
- La docente hace comentarios acerca del video y solicita opiniones acerca de él.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- La docente escribe en la pizarra algunos conceptos acerca de la vía publica paralelo a ello entrega tarjetas a los estudiantes para que coloquen correctamente en la pizarra según el concepto colocado y así comenzar armar el organizador visual.



- La docente mediante un power point explica a los estudiantes sobre la importancia de conocer la vía pública y saber transitar sobre ella, para lograr una buena seguridad vial para todos los ciudadanos.
- Consolidan y constatan sus aprendizajes con sus propios comentarios.

CIERRE (5 MINUTOS)**Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papelografos.
- ✓ Internet.
- ✓ Tarjetas

SESION DE APRENDIZAJE N° 7

TITULO DE LA SESIÓN

LOS PARADEROS AUTORIZADOS

APRENDIZAJES ESPERADOS		
COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Identificar los paraderos autorizados, así evitar accidentes de tránsito.	Identifica los paraderos autorizados para utilizarlos correctamente.	Describe con precisión la importancia de los paraderos autorizados mediante una exposición.

COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Identificar los paraderos autorizados, así evitar accidentes de tránsito.	Identifica los paraderos autorizados para utilizarlos correctamente.	Describe con precisión la importancia de los paraderos autorizados mediante una exposición.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente enseña un video a los estudiantes acerca de paraderos no autorizados en locales clandestinos. <https://www.youtube.com/watch?v=Xr9hDqG3new>
- La docente hace comentarios acerca del video y solicita opiniones a los alumnos acerca del video.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- El estudiante explicara sus experiencias de acuerdo a lo vivido diario, al momento de trasladarse de un lugar a otro, y si realmente hace el uso correcto de los paraderos autorizados.
- La docente realiza comentarios según lo estudiantes van exponiendo, luego visualiza imágenes mediante un power point juntos con los estudiantes y realiza recomendaciones de lo que se debe y no debe hacer al momento de tomar un vehículo.



➤ Consolidan y constatan sus aprendizajes con sus propios comentarios.

CIERRE (5 MINUTOS)**Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papelografos.
- ✓ Internet.
- ✓ Tarjetas

SESION DE APRENDIZAJE N° 8

TITULO DE LA SESIÓN

LOS MEDIOS DE TRANSPORTES TERRESTRES Y SU BUEN USO

APRENDIZAJES ESPERADOS

COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Conocer los riesgos de los transportes terrestres motorizado y no motorizado.	Identifica los riesgos particulares de cada transporte terrestre motorizado y no motorizado.	Describe con precisión la importancia de los transportes terrestre mediante organizador.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo

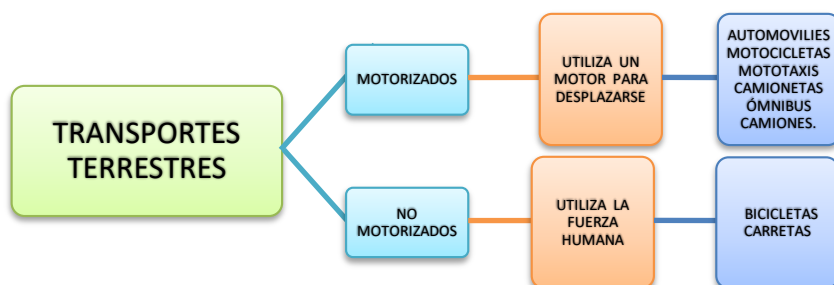
- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente enseña un video a los estudiantes acerca de los transportes terrestres y de lo peligroso que es no usarlos correctamente.
<https://www.mtc.gob.pe/cnsv/comunicaciones/2013.html>
- La docente hace comentarios acerca del video y solicita opiniones a los alumnos acerca del video.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo

- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- Los estudiantes contarán sus experiencias de acuerdo a lo vivido diario, al momento de trasladarse de un lugar a otro, en diferentes transportes terrestres, luego la docente mediante un organizador explica brevemente la clase de transporte motorizados y no motorizados.



- Consolidan y constatan sus aprendizajes con sus propios comentarios.

Metacognición :

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papelografos.
- ✓ Internet.
- ✓ Tarjetas

SESION DE APRENDIZAJE N° 9

TITULO DE LA SESIÓN

COMO PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

APRENDIZAJES ESPERADOS		
COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Conocer las causas de los accidentes de tránsito.	Reconoce la importancia y la práctica de valores para la prevención de accidentes. .	Describe la importancia y la práctica de valores para la prevención de accidentes mediante de experiencias vividas.
SECUENCIA DIDÁCTICA		
INICIO (10 minutos)		
Motivación/ conflicto cognitivo		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase. ➤ La docente enseña un video a los estudiantes acerca de los transportes terrestres y de lo peligroso que es no usarlos correctamente. https://www.youtube.com/watch?v=OtemTe5194M ➤ La docente hace comentarios acerca del video y solicita opiniones a los alumnos acerca del video. 		
SECUENCIA DIDÁCTICA		
INICIO (40 minutos)		
Motivación/ conflicto cognitivo		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje. ➤ Los estudiantes comentan del video visto anteriormente, según sus ideas indican los factores causantes de accidentes de transito en una lluvia de ideas propuestas en la pizarra, luego se realiza un debate de que forma se puede evitar los accidentes de tránsito. ➤ Luego se muestra un power point a los estudiantes para reforzar la informacion con estadisticas respaldado por el CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. ➤ Consolidan y constatan sus aprendizajes con sus propios comentarios. 		

CIERRE (5 MINUTOS)**Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papelografos.
- ✓ Internet.

SESION DE APRENDIZAJE N° 10

TITULO DE LA SESIÓN

CONOCIENDO LAS INSTITUCIONES DEL ESTADO, VINCULADAS EN LA S.V.

APRENDIZAJES ESPERADOS		
COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Conocer las instituciones del estado involucradas con la S.V.	Conocer las instituciones del estado vinculadas a la seguridad vial..	Mencionar las instituciones del estado invocadas en la seguridad vial mediante un organizador,

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente reparte varias palabras iniciales de identidades, para que los estudiantes puedan decir lo que significa.

MTC

MINEDU

MINSA

MI

MTPE

ARGN

ML

MPC

SUNAT

INDECOPI

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- Luego la docente mediante un power point indica a los estudiantes lo que significa cada inicial de la palabra y el rol que cada una de ellas representa en favor de la seguridad vial.
- Consolidan y constatan sus aprendizajes con sus propios argumentos y comentarios,

CIERRE (5 MINUTOS)**Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papelografos.
- ✓ Internet.

SESION DE APRENDIZAJE N° 11

TITULO DE LA SESIÓN

CONOCIENDO LAS FUNCIONES DEL (CNSV)
--

APRENDIZAJES ESPERADOS		
COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Conocer las funciones del CNSV	Identificar la importancia de la creación del (CNSV)..	Mencionar importancia de la creación del (CNSV) a través de una exposición.
SECUENCIA DIDÁCTICA		
INICIO (10 minutos)		
Motivación/ conflicto cognitivo		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase. ➤ Se les entrega a los estudiantes un díptico acerca del Consejo Nacional de Seguridad Vial, para que lean acerca de las funciones que tiene esta identidad. 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Se realiza varias preguntas a los estudiantes acerca de la lectura. 		
SECUENCIA DIDÁCTICA		
INICIO (40 minutos)		
Motivación/ conflicto cognitivo		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje. ➤ Luego en el laboratorio se indica a los estudiantes que naveguen en la página https://www.mtc.gob.pe/cnsv/nosotros/nosotros_principios_cnsv.html, ingresaran a visualizar todos las acciones que realiza CNSV ingresaremos a los video de campaña a las estadísticas, luego se realizaran preguntas acerca de lo positivo que realiza el CNSV. ➤ Consolidan y constatan sus aprendizajes con sus propios argumentos y comentarios, 		

CIERRE (5 MINUTOS)**Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papeles.

SESION DE APRENDIZAJE N° 12

TITULO DE LA SESIÓN

CONOCIENDO LAS SEÑALES DE TRANSITO

APRENDIZAJES ESPERADOS

COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Conocer la clasificación de las señales de tránsito.	Identificar la clasificación de las señales de tránsito.	Mencionar la clasificación de las señales de tránsito mediante un organizador.

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo

- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente enseña un video a los estudiantes acerca de las señales de tránsito <https://www.youtube.com/watch?v=lqORzPT88Kc>, se realiza preguntas a los estudiantes acerca del video y todos realizan comentarios.

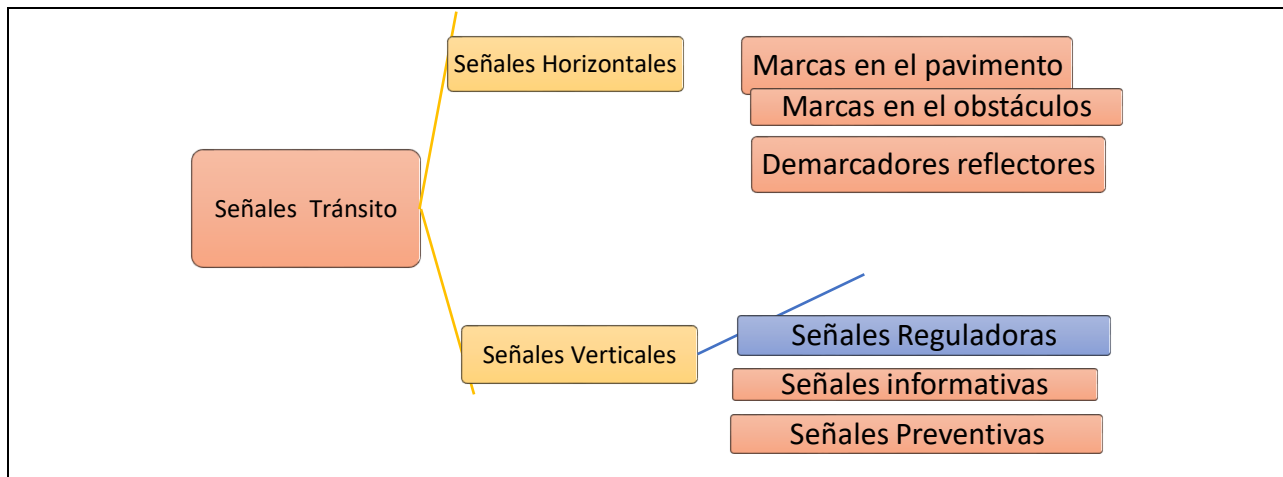
SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo

- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- Luego la docente mediante un power point explica la clasificación de las señales de tránsito y la importancia de conocer y dar el buen uso.
- Luego la docente luego entrega unas láminas de señales de tránsito, para que ellos clasifiquen según su tipo luego presentan sus trabajos.
- Consolidan y constatan sus aprendizajes con sus propios argumentos y comentarios,





CIERRE (5 MINUTOS)

Metacognición :

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos?
 ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Papelografos
- ✓ Internet.

SESION DE APRENDIZAJE N° 13

TITULO DE LA SESIÓN

CONOCIENDO LA IMPORTANCIA DEL SEMÁFORO

APRENDIZAJES ESPERADOS

COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Conocer el significado de las luces del semáforo.	Conoce e interpreta los colores del semáforo y los utiliza al desplazarse por la vía pública.	Describe con precisión los colores del semáforo mediante una imagen.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo

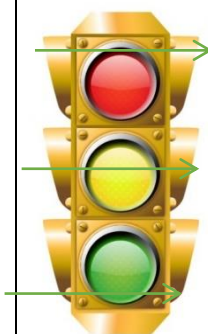
- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente enseña un video a los estudiantes acerca del semáforo <https://www.youtube.com/watch?v=upuaTD-x8MI> se realiza preguntas a los estudiantes acerca del video y todos realizan comentarios.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo

- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- Luego la docente mediante un power point explica la importancia de utilizar correctamente el semáforo.
- Los estudiantes indican verbalmente las consecuencias de no utilizar correctamente el semáforo y de lo que pueden evitar al utilizarlo.
- Contratan sus aprendizajes al intervenir en clase y dando sus conclusiones.



El tránsito vehicular debe detenerse.

Advierte a los conductores que la luz cambiará a rojo y deben empezar a detenerse

Los peatones pueden cruzar cuando los vehículos están detenidos en rojo.

CIERRE (5 MINUTOS)**Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Internet.

SESION DE APRENDIZAJE N° 14

TITULO DE LA SESIÓN

EL POLICIA DE TRÁNSITO Y SUS FUNCIONES

APRENDIZAJES ESPERADOS

COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Conocer el rol del policía de tránsito.	Conoce el rol del policía de tránsito y la importancia de su participación en la ciudad.	Describe con precisión el rol de la policía de tránsito con sus compañeros.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo

- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente enseña un video a los estudiantes acerca del semáforo <https://www.youtube.com/watch?v=h74OloinL-4>
- Se realiza preguntas a los estudiantes acerca del video y todos realizan comentarios.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo

- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- La docente realiza diferentes interrogantes:
 - ¿Es importante la policía de tránsito? ¿Cuál es el rol que cumple un policía de tránsito?
 - ¿Cómo consideras a la policía de tránsito en el Perú?
- Luego se realizan comentarios acerca de las interrogantes realizadas, luego la docente mediante un power point explica la importancia y el rol que cumple un policía de tránsito en la sociedad.
- Los estudiantes realizan comentarios acerca del tema.
- Contratan sus aprendizajes al intervenir en clase y dando sus conclusiones consolidan el aprendizaje significativo.

Funciones de la policía de tránsito

La policía nacional del Perú asignada al tránsito es la institución encargada de hacer cumplir el reglamento nacional de tránsito en las vías públicas de todo el territorio nacional.

Entre sus principales funciones esta :



CIERRE (5 MINUTOS)

Metacognición :

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Internet.

SESION DE APRENDIZAJE N° 15

TITULO DE LA SESIÓN

CONOCIENDO EL REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO
--

APRENDIZAJES ESPERADOS		
COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Conocer las normas de tránsito a través del Reglamento del Nacional de tránsito.	Conoce las normas, leyes estipuladas en el Reglamento Nacional de Tránsito.	Señala con precisión las partes importantes del Reglamento Nacional de Transito a sus compañeros.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente ingresa a la página del SUTRAN, para enseñar a los estudiantes acerca de las normas de transito http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf
- Los estudiantes realizan comentarios acerca de la página del SUTRAN.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- La docente forma grupos, entrega folletos de cada título del Reglamento Nacional de Tránsito.
- Luego se realizan comentarios acerca de las interrogantes realizadas, luego la docente mediante un power point explica la importancia del Reglamento y la composición, ya que tiene título, capítulo y artículos
- Los estudiantes realizan comentarios acerca del tema, y la importancia del SUTRAN en la seguridad vial.
- Contratan sus aprendizajes al intervenir en clase y dando sus conclusiones consolidan el aprendizaje significativo.

**CIERRE (5 MINUTOS)****Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos?
¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Internet.

SESION DE APRENDIZAJE N° 16

TITULO DE LA SESIÓN

CONOCIENDO LOS APRENDIZAJES SIGNIFICATIVOS DE LOS ESTUDIANTES
--

APRENDIZAJES ESPERADOS		
COMPETENCIAS	CAPACIDADES	INDICADORES
Conocer si los estudiantes, lograron sus aprendizajes.	Conocer si los estudiantes lograron aprendizajes significativos.	Señala con precisión todos los temas de seguridad vial, mediante una prueba de salida.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (10 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

- La docente y los estudiantes acuerdan normas para la interacción en el trabajo a desarrollarse en el aula de clase.
- La docente explica brevemente a los estudiantes acerca de la prueba de salida, para que los estudiantes respondan correctamente.
- La docente entrega las pruebas de salida a los estudiantes, para saber si los aprendizajes fueron significativos.

SECUENCIA DIDÁCTICA

INICIO (40 minutos)

Motivación/ conflicto cognitivo
--

- La docente toma de referencia las expectativas sobre el tema y las metas personales propuestas para el aprendizaje.
- La docente explica brevemente los contenidos de la prueba final y la seriedad que deben responder.
- Al finalizar la prueba los estudiantes realizan comentarios hacer de su experiencia en el programa de seguridad vial y de cómo les va a ayudar en su vida futura.
- Los estudiantes realizan comentarios acerca del tema, y la importancia de la seguridad vial.
- Contratan sus aprendizajes al intervenir en clase y dando sus conclusiones consolidan el aprendizaje significativo.
- También comentar acerca de las pruebas y que les pareció el programa de seguridad vial.

CIERRE (5 MINUTOS)**Metacognición :**

✓ ¿Qué aprendimos hoy? ¿Cómo lo aprendimos? ¿Para qué lo aprendimos? ¿Qué podríamos mejorar?

MATERIALES O RECURSOS A UTILIZAR

- ✓ Plumones
- ✓ Internet.

Anexo: 8 Prueba de Entrada

CUESTIONARIO SOBRE SEGURIDAD VIAL**DATOS PERSONALES:**

NOMBRE DE LA I.E:

DISTRITO.....

NOMBRE DEL ESTUDIANTE.....

.....

EDAD..... SEXO..... FECHA

.....

LUGAR DE

PROCEDENCIA.....

INSTRUCCIONES:

A continuación, se van a realizar algunas preguntas sobre tu comportamiento al desplazarte por las vías de tránsito, es importante que pongas mucha atención e interés y, sobre todo, que responda con sinceridad a las preguntas

No hay respuesta correcta ni incorrecta. No dejes ninguna pregunta sin contestar: son fáciles y tienes tiempo suficiente. La forma de responder es sencilla, para cada pregunta debes marcar con una cruz (X) solo una alternativa que corresponda con tu respuesta. Muchas gracias por tu colaboración

1. RESPECTO ELEMENTOS DE LA CIRCULACIÓN VIAL.

1.1 Conoce el rol del peatón.

 SI NO

Menciona solo uno.

.....

1.2 Conoce el rol del cobrador.

 SI NO

Menciona solo uno

.....

1.3 Conoce el rol del conductor

 SI NO

Menciona solo uno

.....

1.4 Conoce cuáles son los vehículos motorizados.

() SI

() NO

Señala un vehículo motorizado

.....

1.5 Conoce cuales son los vehículos no motorizados

() SI

() NO

Menciona solo un vehículo no motorizado

.....

1.6 Demuestra conductas adecuadas al transportarse en un vehículo público.

() SI

() NO

Menciona solo una.

.....

1.7. Conoce las partes de la vía.

() SI

() NO

Menciona solo una

.....

1.8. Conoce cuál es la vía preferencial.

() SI

() NO

¿Cuál es?

.....

1.9. Sabe por dónde deben caminar las personas correctamente.

() SI

() NO

¿Por dónde?

.....

2. RESPECTO A LOS FACTORES Y CAUSANTES DE ACCIDENTES

2.1 Conoce las causas más comunes de accidentes de tránsito.

- () SI
- () NO

Menciona solo una

.....

2.2 Conoce el factor principal causante de accidente de tránsito.

- () SI
- () NO

Menciona solo una.

.....

2.3 Reconoce al peatón como principal causante de accidente de tránsito.

- () SI
- () NO

¿Por qué?

.....

2.4. Participa en programas referente a la seguridad vial.

- () SI
- () NO

Menciona solo uno

.....

2.5 Respeta las señales de tránsito colocadas en diferentes zonas.

- () SI
- () NO

Menciona solo uno

.....

2.6 Respeta las luces del semáforo.

- () SI
- () NO

¿Por qué?

.....

2.7 Cree que la velocidad es un factor causante de accidente.

- () SI

() NO

¿Por qué?

.....

2.8 Cree que el alcohol es un factor causante de accidente de tránsito.

() SI

() NO

¿Por qué?

.....

2.9 Los accidentes de tránsito son un problema para la sociedad.

() SI

() NO

¿Por qué?

.....

3. RESPECTO AL ROL DE LAS INSTITUCIONES DEL ESTADO EN LA SEGURIDAD VIAL.

3.1 Conoce las instituciones del estado involucradas en la seguridad vial.

() SI

() NO

Menciona solo uno

.....

3.2. Conoce a los personajes principales involucradas en la seguridad vial.

() SI

() NO

Menciona solo uno

.....

3.3 Reconoce la importancia de las instituciones involucradas en la seguridad vial.

() SI

() NO

Menciona solo uno

.....

3.4. Conoce el rol del Ministerio de Transportes y Comunicaciones con respecto a la seguridad vial.

() SI

() NO

Menciona solo uno

.....

3.5. Conoce el rol del Ministerio del Interior con respecto a la seguridad vial.

() SI

() NO

Menciona solo uno

.....

3.6 Conoce el rol del Ministerio de Educación con respecto a la seguridad vial.

() SI

() NO

Menciona solo uno

.....

3.7 Conoce las acciones que realiza el consejo nacional de la seguridad. Vial.

() SI

() NO

Menciona solo uno

.....

3.8. Conoce los principios que defiende el consejo nacional de la seguridad vial.

() SI

() NO

Menciona solo uno

.....

3.9. Reconoce la importancia de la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

() SI

() NO

¿Por qué?

.....

4 RESPECTO A LOS DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

4.1 Conoce cuáles son los dispositivos de tránsito.

() SI

() NO

Menciona solo uno

.....

4.2. Conoce las normas de tránsito.

() SI

() NO

Menciona solo uno

.....

4.3. Conoce la función del policía de tránsito

() SI

() NO

Menciona solo una función

.....

4.4. Conoce la importancia de las señales de tránsito.

() SI

() NO

¿Por qué?

.....

4.5 Conoce la clasificación de las señales verticales.

() SI

() NO

Menciona solo una

.....

4.6 Conoce la clasificación de las señales horizontales.

() SI

() NO

Menciona solo una

.....

4.7. Reconoce las imágenes según su clasificación

() SI

() NO

Coloca sus nombres según su clasificación.



4.8. Conoce la clasificación de los semáforos.

- () SI
- () NO

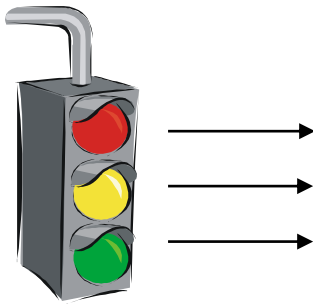
Indica una clasificación



4.9 Conoce el significado de las luces semafóricas.

- () SI
- () NO

Indica los colores



ARTÍCULO CIENTÍFICO

1. TÍTULO

Efectos del Programa Seguridad Por Seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del IFB CERTUS, 2016

2. AUTOR (A):

Deivi Rosa Talla Angulo

3. RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo principal, conocer los efectos del Programa Seguridad Por Seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del IFB CERTUS, 2016, el cual responde al problema general ¿Cuáles son los efectos del programa Seguridad por Seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del IFB CERTUS, 2016?

Dicha investigación es aplicada, porque se aplicó el programa de Seguridad por Seguridad bajo el diseño cuasi – experimental, se utilizaron dos grupos, uno experimental y otro de control, se utilizó un pre – test y post – test, la muestra fue de 40 estudiantes, 20 del grupo experimental y 20 del grupo control, la muestra fue no probabilística, el cual eligieron de acuerdo a la necesidad del investigador.

Los resultados después de la aplicación del programa de seguridad por seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes de IFBCERTUS, 2016. Para comprobar si el programa fue exitoso se realizó un análisis estadístico en dos momentos; en primera instancia a la presentación descriptiva, donde la puntuación de cada dimensión fue trasformada en niveles y luego en el análisis de la prueba de hipótesis correspondiente, por lo tanto, los datos serán analizados por la prueba no paramétrica de U de Mann Withey para determinar significatividad del programa entre los grupos de estudio, Asimismo, los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos

positivos y significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016

4. ABSTRACT

This research had the principal objective to give you a general idea about the effects of this program "Seguridad por seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del instituto de Formacion Bancaria CERTUS,2016" and answer at the general problema of this issue.

This research is an applied type, Because the safety program was Implemented by Security under the quasi design - experimental, since two groups Were used, one experimental and Control groups, in Which a pre used - test and post - test, the study sample of 40 students, 20 for the experimental group and 20 for the Control group was considered, the sample was not random, They Were Chosen as the need of ACCORDING tO the researcher. The Collected data processed Were With SPSS V21

The results after the implementation of the safety program for the practice of road safety in students of IFBCERTUS, 2016. To verify if the program was successful a statistical analysis was performed in two moments; In the first instance to the descriptive presentation, where the score of each dimension was transformed into levels and then in the analysis of the corresponding hypothesis test, therefore, the data will be analyzed by the nonparametric U test of Mann Withey to determine Significance of the program among study groups

Likewise, the results and inferential values of the comparison between the control and experimental pre-test, according to the Mann Withey U test statistic, there is a difference after the experiment of the comparison between the post test where one has, the value of the z Is below the critical level $z_c < - 1.96$ and $p = 0.000$ smaller than the $\alpha 0.05$, which concludes that the application of the Safety for Security program has positive and significant effects on the practice of road safety in Students of the IFBCERTUS, 2016

5. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, la seguridad vial como contexto de circulación vial, se presenta como un ámbito hostil, el cual genera una magnitud de conflictos, ya sea por peatones imprudentes, conductores irresponsables, etc. Esta situación genera caos

y provoca en las personas actitud conformista la cual no permite que ellos se interesen por provocar cambios positivos y buscar soluciones ante esta problemática, ya que los accidentes de tránsito son cada vez más frecuentes en el Perú.

En este contexto, es necesario proponer una mirada constructiva que genere el cambio a través de la acción, aprovechando la educación como un medio eficaz para lograr cambios en la actitud ciudadana, y lograr que sean personas con conciencia vial, una sociedad donde existan ciudadanos responsables y comprometidos con cumplir y fomentar el buen uso de las normas y reglas de tránsito. La investigación se presenta en cuatro partes principales. En la Primera Parte se realiza la formulación del problema tanto general y específico luego se proponen los objetivos generales y específicos. La segunda parte hace referencia al marco teórico donde se aborda contenidos para la seguridad vial, sus elementos, factores, agentes, etc, y el marco metodológico que sustenta el enfoque, tipo y diseño de la investigación, además de las técnicas e instrumentos.

En la Tercera Parte, se analiza es escenario nacional y local correspondientes a los temas investigados. Seguidamente en la cuarta parte se describen e interpretan los resultados junto con la teoría. Así mismo presentamos las principales conclusiones y recomendaciones que se hacen a partir de esta investigación.

Finalmente, enunciamos las referencias citadas que sirvieron de aporte y sustento en el proceso de investigación, además incorporamos una sección de anexos, ficha de validación de instrumentos, siendo el cuestionario, lista de cotejo; además el proyecto de innovación Seguridad por Seguridad que contiene dieciséis sesiones de aprendizaje con sus respectivos trabajos de aplicación. También se anexaron evidencias realizadas en las sesiones aplicados a un sujeto de estudio como evidencia de la aplicación del Programa, Además de las fotos que describen parte del trabajo desarrollado.

Tenemos en cuenta que el aporte principal de esta investigación se centra en reflexionar y promover un cambio frente a la problemática de escaso conocimiento de educación vial que atraviesa la población del país, es así que además contribuye con la formación de ciudadanos responsables comprometidos con generar hábitos adecuados, que transformen para bien la realidad actual.

6. METODOLOGÍA

El método que se utilizó fue el método científico, el tipo de estudio es aplicativo de enfoque cuantitativo, porque Según Sánchez y Reyes (1996) indicaron que la investigación aplicada busca conocer para hacer, para actuar, para construir, para modificar; le preocupa la aplicación inmediata sobre una realidad circunstancia, el diseño es de tipo cuasi – experimental utilizando dos grupos uno de control y el otro experimental, se realizó un muestreo no probabilístico por conveniencia de tipo censal porque se involucraron a todos de la población por ser pequeña. Para la recolección de datos se utilizó el instrumento la lista de cotejo, que fueron validados por juicio de expertos y hallado su confiabilidad por el alfa Cronbach; para el análisis de los datos se realizó por medio de la estadística descriptiva y por medio del Programa Excel y el Paquete Estadístico para las Ciencias Sociales (SPSS) versión 22 en español. Para determinar si el programa de Seguridad por Seguridad fue significativo se realizó la prueba no paramétrica de U de Mann Withey entre los grupos de estudio de control y experimental en las pruebas de pre – test y post–test y para la constratación de las hipótesis se realizó la prueba de Wilcoxon.

7. RESULTADOS.

Tabla 7

Distribución de frecuencia de los resultados de la aplicación del programa de Seguridad por Seguridad

		Grupo			
			Experiment	Control	Total
Pre test programa seguridad por seguridad	Bajo	Recuento	12	8	20
		% del total	30,0%	20,0%	50,0%
	Moderado	Recuento	5	7	12
		% del total	12,5%	17,5%	30,0%
	Alto	Recuento	3	5	8
		% del total	7,5%	12,5%	20,0%
Total	Recuento	20	20	40	
	% del total	50,0%	50,0%	100,0%	

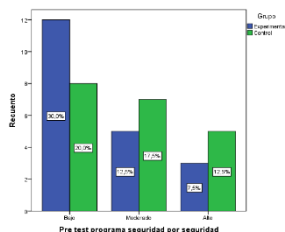


Figura 1. Comparación de los niveles de los grupos en pre test

En la tabla , se puede observar los calificativos en niveles, donde se observan las puntuaciones en niveles del pre test del grupo experimental y de control realizado en la aplicación del programa Seguridad por seguridad en la práctica de la seguridad vial de estudiantes de IFBCERTUS, en ese sentido el 30% de los participantes del grupo control grupo experimental han alcanzado un nivel bajo en la práctica de la seguridad vial, mientras que el 20% del grupo de control ha alcanzado tener un nivel bajo; el 17,5% del grupo de control han logrado tener un nivel moderado en la práctica, asimismo el 12,5% del grupo experimental tener un nivel moderado en el pre test, el mismo porcentaje del 12% control se han ubicado en un nivel alto, finalmente el 7,5% de los participantes del grupo experimental han alcanzado tener un nivel alto en el pre test del programa de Seguridad por seguridad en práctica de la seguridad vial.

Tabla 8

Distribución de frecuencia de los resultados de la aplicación del programa de Seguridad por Seguridad

		Grupo			
		Experiment	Control	Total	
Post test programa seguridad por seguridad	Bajo	Recuento	0	19	19
		% del total	0,0%	47,5%	47,5%
	Modera do	Recuento	5	1	6
		% del total	12,5%	2,5%	15,0%
	alto	Recuento	15	0	15
		% del total	37,5%	0,0%	37,5%
Total	Recuento	20	20	40	
	% del total	50,0%	50,0%	100,0%	

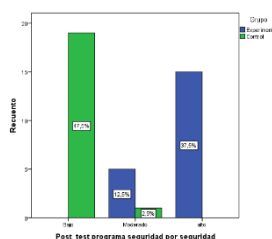


Figura 2. Comparación de los niveles de los grupos en post test

En la tabla, se puede verificar los calificativos en niveles, donde se observan las puntuaciones en niveles del post test del grupo experimental y de control realizado en la aplicación del programa Seguridad por seguridad en la práctica de la seguridad vial de estudiantes de IFBCERTUS, 2016, en ese sentido el 37,5% de los participantes del grupo experimental han alcanzado un nivel alto en la práctica de la seguridad vial elevando el nivel de los estudiantes en la práctica de la seguridad, En mientras que el 47,5% del grupo de control ha logrado tener un nivel bajo; el 12,5% del grupo experimental han logrado tener un nivel moderado de práctica y finalmente el 2,5% de los participantes del grupo de control han alcanzado tener un nivel alto en el pre test del programa de Seguridad por seguridad en práctica de la seguridad vial.

Prueba de hipótesis: General

Ho: La aplicación del programa Seguridad por Seguridad no tiene efectos significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

H1: La aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Tabla 10

Nivel de significancia de la aplicación del programa Seguridad por Seguridad en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Estadísticos de prueba^a

	Pre test Programa Seguridad por Seguridad	Post test Programa Seguridad por Seguridad
U de Mann-Whitney	151,500	,000

W de Wilcoxon	361,500	418,000
Z	-1,322	-5,424
Sig. asintótica (bilateral)	,186	,000
Significación exacta [2*(sig. unilateral)]	,192 ^b	,000

a. Variable de agrupación: Test

Luego de procesar los datos y el resultado de la primera variable dependiente la práctica de la seguridad vial, al 95% de confiabilidad de acuerdo a la prueba de U de Mann-Whitney según el pos test, se puede notar que se obtuvieron mejores resultados que los hallados en el pre test. Ya que en el post test la suma de rangos es de 350,0 y rango promedio de 30,50 después de la aplicación del programa. De los resultados y valores inferenciales que se muestran en la tabla, la comparación entre el pre test del control y experimental no existe diferencia alguna luego del experimento la comparación entre el post test se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < -1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ lo que significa rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna, por lo que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

8. DISCUSIÓN

Al aplicar el programa Seguridad por Seguridad, se utilizó el instrumento lista de cotejo con respuesta dicotómicas, dicho instrumento fue validado por tres jueces expertos, quienes determinaron la validez del contenido. Asimismo, se aplicó el coeficiente de confiabilidad de Cronbach que certificó la confiabilidad del instrumento siendo la variable Seguridad vial 36 items = 0.72

Luego de procesar los datos y los resultados de la primera variable dependiente la práctica de la seguridad vial, al 95% de confiabilidad de acuerdo a la prueba de U de Mann-Whitney según el pos test, los resultados y valores inferenciales que se muestran en la tabla 5 la comparación entre el pre test del control y experimental no existe diferencia alguna luego del experimento la comparación entre el post test se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < -1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ lo que significa rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna, por lo que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad

tiene efectos positivos y significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Corroborando lo planteado por Anacona (2014), donde señala de fomentar la seguridad vial en los estudiantes es importante, ya que forma parte de la sociedad es por ello que es indispensable tanto en la comunidad como en el centro de estudio es un deber y derecho cívico, es por ello que van a implementar una patrulla escolar conformada de 4 sesiones de carácter teórico - práctico el cual va a fomentar el desarrollo de actitudes que permita a los estudiantes desplazarse con seguridad como usuarios de la vía, valorando su vida y el de los demás, ya que es fundamental para que en el futuro sean ciudadanos competentes para la sociedad.

De la misma manera, es necesario resaltar que es imprescindible que en los centros de estudios se promueva la seguridad vial, lo que es corroborado en la investigación de Litardo y Porras (2012), quienes proponen talleres didácticos de educación vial, ya que es necesario el aprendizaje de normas para el buen comportamiento vial en la sociedad con ello se evitará accidentes de tránsito, los investigadores proponen en la tesis, circular una guía dentro de la escuela, donde se trabajará con los estudiantes el conocimiento de las normas viales, también se enseñara sobre el respeto por los espacios y de cómo trasladarse en la vía pública agregado a ello se concientizará sobre el buen uso del transporte público y privado, la enseñanza será a través de juegos, dramatizaciones y diálogos intentan favorecer el conocimiento de algunos elementos de entorno urbano como; semáforos, señales de tránsito, peatones. De la misma forma la marca TOYOTA (2011) tiene como iniciativa promover la concientización entorno a los temas de seguridad vial a través de la página transitando.com, el cual tiene diversas campañas; donde pueden interactuar estudiantes, padres y docentes con aplicaciones entretenidas, para que las personas sean capaces de crear conciencia sobre la importancia de cumplir las normas de tránsito, los resultados han sido favorables, ya que las campañas y eventos en las diversas instituciones, como se puede observar en la página ha sido exitosa, Es por ello que se corrobora la investigación el de realizar la aplicación de programas, campañas y talleres sobre temas de seguridad vial, como parte importante de la formación del estudiante, desde el nivel inicial hasta el nivel superior, ya que las personas están en constante cambio y el día a día es un aprendizaje nuevo, es por ello la necesidad de implementar programas en las

instituciones educativas tanto; privadas y públicas. Asimismo, el MINEDU realiza capacitaciones constantes a los docentes, para que ellos promuevan la educación vial en los estudiantes, el cual se viene realizando a través de la Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de secundaria (2010), el cual forma parte de la propuesta del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), es por ello que es necesario resaltar la propuesta por ellos el implementar programas de seguridad vial dentro del sistema educativo peruano, ya que la falta de seguridad vial en el País es cada día más, por el cual se ha implementado guías de ayuda a los docentes, para que concienticen a los estudiantes el conocimiento de la educación vial a través de sus clases de tutoría.

9. CONCLUSIONES

Primera: Los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Segunda: Los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en el conocimiento de los elementos de la circulación vial en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Tercera: Los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,008$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa

Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en el conocimiento de los factores causantes de accidentes de tránsito en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Cuarta: Los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en el conocimiento del rol de las instituciones del estado de la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016.

Quinta: Los resultados y valores inferenciales de la comparación entre el pre test del control y experimental, según la prueba de estadística de U de Mann Withey existe diferencia luego del experimento de la comparación entre el post test donde se tiene, el valor de la z se encuentra por debajo del nivel crítico $z_c < - 1,96$ y el $p=0,000$ menor al $\alpha 0,05$ por lo que se concluye que la aplicación del programa Seguridad por Seguridad tiene efectos positivos y significativos en el conocimiento de los dispositivos de control de tránsito en la práctica de la seguridad vial en estudiantes de la IFBCERTUS, 2016

10. REFERENCIAS

Anaconda I. (2014) *propuesta educativa sobre seguridad vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena*, Publicado el 14 de Abril de 2014. Recuperado el 11 de abril del 2016 desde <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/handle/10893/7217>

Banco Mundial. (1993). *Inversión en Salud Informe sobre el desarrollo mundial* Recuperado el: 13 de Abril del 2016 .desde <http://hist.library.paho.org/Spanish/BOL/v115n5p455.pdf>.

Caldero, G. (1999) *Idoneos. Idoneos.com. Siglo Veintiuno*, 1999. Recuperado el 15 de Abril de 2016. Desde <http://educacion.idoneos.com/index.php/124370>.

Castellanos y otros, (2002): *Aprender y enseñar en la escuela*. La Habana, Cuba: Editorial Pueblo y Educación

Consejo de Seguridad Vial (2011) *educación vial* Recuperado el 12 de mayo de 2019 desde <https://www.mtc.gob.pe/cnsv/educacion/index.html>.

Dextre J. . (2008) . *Vías Humanas un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial*. Lima, Peru : PUCP

Dulanto, H. y Da La Barrera, L. (2009). *El 70% de muertes en accidentes de tránsito en Lima involucra a peatones*. Peru21.pe. Virtual, 2 de Setiembre de 2009.

Educastur Hospedaje Web. (2011). EDUCASTUR. *EDUCASTUR*. Publicado el 13 de Enero de 2011. Recuperado el: 5 de Abril de 2016 desde <http://web.educastur.princast.es/cp/cornella/WEBCOLE/educvial.htm>.

Escobedo A. (2007). UDLAP. *Universidad de las Américas Puebla*. Publicado el 15 de Noviembre de 2007. Recuperado el 31 de Marzo de 2016 desde http://caterina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lco/escobedo_r_a/index.html.

Estremadoyro. E. (1995). *Educación y Seguridad Vial*. Bogotá, Colombia: Editorial Santillana,

Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de educación secundaria. (2010) (1era reed) Lima, Peru hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Peru.

Guzman M. (2014) *análisis de seguridad vial de las zonas pobladas de cuatro tramos de la carretera iirsa norte* Publicado el 19 de noviembre del 2014 Recuperado el 10 de Abril desde <http://pirhua.udep.edu.pe/handle/123456789/2006>

EVIDENCIAS

