



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
GESTIÓN PÚBLICA**

**Gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de
accidentes de tránsito en una Institución de la SUTRAN, 2021**

TESIS PATRA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Bazan Gutierrez, Edinson Daniel (orcid.org/0000-0001-7519-3212)

ASESOR:

Dr. Morales Salazar, Pedro Otoniel (orcid.org/0000-0002-9242-3881)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

LÍNEA DE ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento.

TRUJILLO - PERÚ

2022

Dedicatoria

Este trabajo de investigación quiero dedicarlo especialmente a mis hermanas, son ellas las que me enseñaron que el mejor conocimiento que se puede tener es el que se aprende por sí mismo, a mis padres por su cariño y apoyo incondicional, durante todo este proceso, por estar conmigo en todo momento, gracias. A toda mi familia porque con sus oraciones, consejos y palabras de aliento hicieron de mí una mejor persona y de una u otra forma me acompañan en todos mis sueños y metas.

Agradecimiento

Quiero expresar mi gratitud a Dios, quien con su bendición llena siempre mi vida y a toda mi familia por estar siempre presentes. Mi profundo agradecimiento al asesor de la tesis Dr. Pedro Otoniel Morales Salazar y a los funcionarios y servidores públicos de una Institución de la SUTRAN, por permitirme realizar todo el proceso de investigación en dicha institución, ya que, sin su apoyo no hubiera sido posible finalizar este trabajo de investigación

Índice de contenidos

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de gráficos y figuras	vii
Resumen	viii
Abstract	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	20
3.1. Tipo y diseño de investigación	20
3.2. Variables y operacionalización	21
3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis	22
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	23
3.5. Procedimientos	26
3.6. Método de análisis de datos	27
3.7. Aspectos éticos	27
IV. RESULTADOS	28
V. DISCUSIÓN	44
VI. CONCLUSIONES	49
VII. RECOMENDACIONES	52
REFERENCIAS	54
ANEXOS	62

Índice de tablas

Tabla 1	Trabajadores de una Institución de la SUTRAN 2021	23
Tabla 2	Validación de los instrumentos por expertos.	24
Tabla 3	Análisis de confiabilidad de las dimensiones y de la variable gestión de seguridad vial de una Institución de la SUTRAN, 2021.	25
Tabla 4	Análisis de confiabilidad de las dimensiones y de la variable cultura en prevención de accidentes de una Institución de la SUTRAN, 2021	25
Tabla 5	Nivel de la gestión en seguridad vial y sus dimensiones de una Institución de la SUTRAN, 2021	28
Tabla 6	Nivel de la cultura en prevención de accidentes de tránsito y sus dimensiones de una Institución de la SUTRAN, 2021	30
Tabla 7	Comparación de resultados entre las variables: Gestión de seguridad vial y Cultura en prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021	32
Tabla 8	Tabla de contingencia de la gestión de seguridad vial y la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021	34
Tabla 9	Tabla cruzada de la dimensión gestión interinstitucional con la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021	35
Tabla 10	Tabla cruzada de la dimensión infraestructura vial y entorno con la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021	36
Tabla 11	Tabla cruzada de la dimensión características del vehículo y equipamiento con la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021	37
Tabla 12	Tabla cruzada de la dimensión usuarios de las vías con la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021.	38
Tabla 13	Tabla cruzada de la dimensión sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito con la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021.	39
Tabla 14	Tabla cruzada de la dimensión prevención primaria con la gestión de seguridad vial de una Institución de la SUTRAN, 2021.	40
Tabla 15	Tabla cruzada de la dimensión prevención secundaria con la gestión de seguridad vial de una Institución de la SUTRAN, 2021.	41

Tabla 16 Tabla cruzada de la dimensión prevención terciaria con la gestión de seguridad vial de una Institución de la SUTRAN, 2021.	42
Tabla 17 Resumen de las hipótesis	43

Índice de gráficos y figuras

Figura 1 Nivel de la gestión en seguridad vial y sus dimensiones	29
Figura 2 Nivel de la cultura en prevención de accidentes de tránsito y sus dimensiones	31
Figura 3 Comparación de resultados entre las variables: Gestión de seguridad vial y Cultura en prevención de accidentes de tránsito	32

Resumen

El objetivo general fue determinar la relación entre la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021. Se utilizó una investigación aplicada, bajo los métodos deductivo y analítico, además, fue de diseño no experimental correlacional transversal, donde la muestra fueron 61 trabajadores de una Institución de la SUTRAN. Los resultados revelaron que la gestión de seguridad vial obtuvo un 71% y la cultura de prevención de accidentes consiguió un 69% en nivel deficiente, también, alcanzaron un Tau-b de Kendall de 0.811 y un Rho de Spearman de 0.869, además, consiguieron un $p=0.000<0.05$. Concluyendo que la gestión de la seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito mantienen una correlación alta y una correlación positiva muy fuerte, siendo las causales que ocasionan el aumento de los accidentes de tránsito en uno de los departamentos de Perú. La importancia de este trabajo radicó en que a través de una mayor cultura de prevención de accidentes de tránsito evitaremos la pérdida de vidas de personas inocentes es por ello que es de suma urgencia que la SUTRAN mantenga la eficiencia y eficacia en la gestión de seguridad vial.

Palabras clave: Gestión, Seguridad vial, Prevención de accidentes de tránsito.

Abstract

The general objective was to determine the relationship between road safety management and culture in traffic accident prevention by a SUTRAN Institution, 2021. An applied investigation was obtained, under deductive and analytical methods, in addition, it was of non-relevant design. cross-sectional correlational experiment, where the sample consisted of 61 workers from a SUTRAN Institution. The results revealed that road safety management obtained 71% and the accident prevention culture obtained 69% at a deficient level, also, it reached a Kendall Tau-b of 0.811 and a Spearman's Rho of 0.869, in addition, they obtained a $p=0.000<0.05$. Concluding that the management of road safety and the culture in the prevention of traffic accidents maintain a high connection and a very strong positive confirmation, being the causes that cause the increase in traffic accidents in one of the departments of Peru. The importance of this work lies in the fact that through a greater culture of traffic accident prevention, we will avoid the loss of lives of innocent people, which is why it is extremely urgent that SUTRAN maintain efficiency and effectiveness in road safety management.

Keywords: Management, road safety, traffic accident prevention.

I. INTRODUCCIÓN

Este trabajo es muy importante porque permite a las autoridades de una Institución de la SUTRAN conocer las restricciones que vienen aconteciendo en la gestión de seguridad vial que la entidad está realizando ya que de esta manera podrán tomar mejores decisiones en el planteamiento de nuevas medidas que les permita mejorar la cultura de prevención de los conductores y con ello evitar el incremento de incidentes de tránsito.

La seguridad vial para los países nórdicos es de vital importancia es por ello, que utilizan en todas las entidades gubernamentales aplicaciones de advertencia vial, permitiendo a los conductores tener una transición automatizada (Trager et al., 2021). Estas medidas han reducido en un 90% los accidentes de tránsito, convirtiéndose en los estados con menos muertes por este tipo de peripecias, ya que, al utilizar las comunicaciones vehiculares en todas las aplicaciones permiten a estos países ser parte del desarrollo tecnológico en el uso de sistemas de tráfico inteligentes que son autoconscientes (Zadobrischi & Dimian, 2021). El propósito de la República Checa es reducir los accidentes de tránsito que es provocado por la sujeción inadecuada o insuficiente de las cargas, del 45% en el 2020 al 10% en este 2021, porque, esto consiente mantener una seguridad vial que permita la sostenibilidad del desarrollo de las actividades humanas sin ningún riesgo de sufrir peripecias de tránsito por la negligencia de los choferes de los vehículos terrestres (Vikovsky et al., 2021).

De acuerdo a Albalate y Fageda (2021). En España los incidentes de tránsito fue un 30% por el tiempo de recorrido que dura el viaje, ya que, al ser muy largo el camino y por las ciudades congestionadas por el tráfico, el cansancio y el estrés se apodera de los conductores en un 65%. En cambio, en las 06 ciudades más pobladas de la India en el 2020 se presentaron 186,879 muertes por accidentes de tránsito, equivalentes al 74% aumentando en casi el doble del 2019, es por ello que, las autoridades han comenzado un plan tecnológico que les permita reducir al 70% de estas peripecias hasta el 2030 (Mohan et al. 2021).

Argote, Molloy et al. (2020). En América del Sur, específicamente en Colombia, las colisiones de tránsito es la segunda causa de muerte traumática, llegando a 325,124 fallecidos al año en el 2019. En cambio, en el Ecuador 1,4 millones perecen al año por colisiones de tráfico, reflejando que la falta de seguridad vial se ha transformado en una dificultad muy grave para los países en desarrollo (Ortiz et al., 2021).

En Colombia, los ciudadanos no poseen una cultura de prevención de accidentes de tránsito porque de forma voluntaria no cumplen con llevar sus vehículos a los talleres mecánicos que el mismo gobierno a puesto a su disposición ocasionando que los accidentes sean generados por fallas mecánicas (Álvarez & Riaño, 2018).

De acuerdo a la SUTRAN (2021), de enero a diciembre del 2020, se registraron 4010 incidentes de tránsito a nivel nacional, llegando a fallecer 681 personas y 5296 heridos, significando una reducción importante del 37.52% en comparación al 2019, esta reducción se pudo generar por el reclusión social fijado para impedir el inoculación masivo de la COVID-19. Asimismo, en el 2018 se registraron 61512 sucesos de tránsito en Lima Norte, murieron 3000 personas y 70000 heridos, es por ello, que, para reducir este tipo peripecias se viene implementando un Formato Único que alimentará el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (MINSa, 2019).

De acuerdo al MTC (2020). En Amazonas año a año se ha venido incrementando los accidentes de tránsito, en el 2016 presentaron 611 accidentes, donde resultaron 1010 personas fallecidas y 3200 heridos, en el 2017 se incrementó en un 40% los accidentes de tránsito, en el 2018 y 2019 en un 55% respectivamente, solo en el 2020 disminuyó en un 35% en comparación al 2019, esto es generado porque la población no cuenta con una cultura de prevención de accidentes adecuada ya que no se interesan en cumplir con las especificaciones técnicas que les brinda en las inspecciones mecánicas. Siendo estos los factores que me motivaron a investigar las variables.

El problema general formulado es: ¿Cuál es la relación entre la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021? Los específicos fueron: PE1 ¿Cuál es el nivel de la gestión en seguridad vial y sus dimensiones de gestión institucional, infraestructura vial y entorno, características del vehículo y equipamiento, usuarios de las vías y el sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito que ejecuta una Institución de la SUTRAN, 2021? PE2. ¿Cuál es el nivel de la cultura en prevención de accidentes de tránsito y de dimensiones prevención primaria, prevención secundaria y prevención terciaria por una Institución de la SUTRAN, 2021? PE3. ¿Cuál es la relación de las dimensiones gestión institucional, infraestructura vial y entorno, características del vehículo y equipamiento, usuarios de las vías con la cultura de prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021? PE4. ¿Cuál es la relación de las dimensiones prevención primaria, prevención secundaria y prevención terciaria de la gestión de seguridad vial con la cultura de prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021?

Esta investigación se justifica en la *relevancia social* puesto que permite a las autoridades impulsar una cultura de suspicacia de incidentes de tránsito en los ciudadanos ya que esto permite brindar seguridad a los pasajeros y peatones que diariamente se trasladan por cuestiones laborales o de turismo a nivel nacional. También, se justifica de *manera teórica* en el enfoque clásica de la administración y en el enfoque de Tavistock: El sistema socio técnico; ambas teorías afianzan las variables de este trabajo porque hacen referencia que la gestión debe ir de la mano con la tecnología, el cual, es fundamental para el adelanto de la seguridad vial.

Igualmente, se justificó de *manera práctica* porque a través de identificar las restricciones que viene ocasionando el aumento de accidentes de tránsito las autoridades de una Institución de la SUTRAN tomarán medidas inmediatas que les permitan mejorar la cultura de prevención en cada uno de los conductores, pasajeros y peatones en toda la región. Asimismo, este estudio se *justifica metodológicamente* porque se manejó diseños y métodos de investigación.

De la misma forma, se consideró formular como objetivo principal: Determinar la relación entre la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021. Los específicos: OE1. Describir el nivel de la gestión en seguridad vial y sus dimensiones gestión institucional, infraestructura vial y entorno, características del vehículo y equipamiento, usuarios de las vías y el sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito que ejecuta una Institución de la SUTRAN, 2021. OE2. Identificar el nivel de la cultura en prevención de accidentes de tránsito y de sus dimensiones prevención primaria, prevención secundaria y prevención terciaria por una Institución de la SUTRAN, 2021. OE3. Establecer la relación de las dimensiones gestión institucional, infraestructura vial y entorno, características del vehículo y equipamiento, usuarios de las vías con la cultura de prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021. OE4. Establecer la relación de las dimensiones prevención primaria, prevención secundaria y prevención terciaria de la gestión de seguridad vial con la cultura de prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021.

La hipótesis de investigación formulada fue: Existe relación directa y significativamente entre la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito en una Institución de la SUTRAN, 2021. Las específicas fueron: HE1. El nivel de la gestión en seguridad vial que ejecuta una Institución de la SUTRAN, 2021; es deficiente. HE.2. El nivel de la cultura en prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021; es bajo. HE.3. Existe relación positiva y significativamente de las dimensiones gestión institucional, infraestructura vial y entorno, características del vehículo y equipamiento, usuarios de las vías y sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito de la gestión en seguridad vial con la cultura de prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021. HE4. Existe relación positiva y significativamente de las dimensiones prevención primaria, prevención secundaria y prevención terciaria de la gestión de seguridad vial con la gestión de seguridad vial por una Institución de la SUTRAN, 2021.

II. MARCO TEÓRICO

Después de haber narrado la problemática existente en diferentes países del mundo y de nuestro país, se procede a relatar los trabajos previos de diferentes autores internacionales y nacionales, el cual, se detallan a continuación:

Mahdi et al. (2021) decidieron medir el nivel de cultura de la seguridad del tráfico que permita alcanzar el rendimiento de la seguridad vial. Bajo un estudio explicativo, no experimental, decidieron analizar documentos de 10 casos, concluyó que en la revisión se evidenció que no existe una cultura sobre prevención de accidentes, siendo uno de los factores el cual impacta en el incremento de las muertes de personas inocentes por choferes irresponsables.

Se consideró este trabajo porque permite conocer a mayor profundidad la cultura de la seguridad vial, siendo un aporte muy importante para ahondar en el conocimiento de las variables que se están investigando en este trabajo de investigación.

Asimismo, Simbaña (2020). Propuso elaborar un sistema de gestión de la seguridad de la red basado en la norma ISO 39001:2012. A través de un estudio descriptivo, no experimental y cuantitativo. A partir de un análisis documental sobre gestión estratégica y operativa concluyó que la búsqueda de información bibliográfica sobre seguridad en redes permite desarrollar herramientas que ayuden al sistema de gestión propuesto a tener una estructura coherente y lograr un alto nivel de impacto dentro de la organización.

Se consideró este aporte porque permite evidenciar que mediante una gestión estructurada de manera correcta, adecuada y coherente permite a la entidad alcanzar el objetivo planificado sobre el mejoramiento de la seguridad vial, pero para ello se necesita medidas internas que prioricen acciones preventivas frente a las acciones correctivas.

Wachnicka et al. (2021). Examinaron el nivel de diferenciación espacial de la seguridad vial en Europa basada en las regiones. Bajo un estudio explicativo y descriptivo, se analizaron datos de 263 regiones de toda Europa, llegando a concluir que el modelo de regresión ponderada geográficamente es útil para predecir y gestionar de forma eficiente la seguridad vial a nivel regional en Europa.

Estos datos demuestran que al utilizar herramientas tecnológicas permiten a las autoridades predecir y gestionar una seguridad vial de manera óptima, permitiendo de esa forma reducir los accidentes de tránsito en toda la región del continente europeo.

Belin (2021). Analizó los fenómenos de la visión sueca cero accidentes en la cultura de seguridad vial avanzada. Bajo un estudio descriptivo, no experimental, con revisión bibliográfica, concluyó que Suecia se ha convertido desde 1997 el país más seguro del mundo, porque el sistema de transporte implementado ha generado que la cultura de seguridad vial en sus ciudadanos aumento progresivamente, el cual, viene impactando de manera positiva en este país.

Este trabajo ha sido considerado porque revela que, si el Gobierno decide trabajar por los intereses de su pueblo antes que los intereses políticos, personales o de un grupo determinado, se logra mejorar considerablemente las condiciones de seguridad de cada uno de sus ciudadanos, reduciendo los accidentes de tránsito en gran medida, como lo ha conseguido el país sueco.

Ticona (2018). Determinó el nivel de conocimiento de la educación vial, Choferes de la alianza del transporte público "para prevenir accidentes de tránsito en la localidad de Calanavi, provincia de La Paz. Fue de tipo explicativo, pre experimental, aplicando la encuesta a 50 conductores, llegó a concluir que la primordial causa de los incidentes de tráfico es la "precipitación" de los factores humanos, es decir, la "imprudencia" del conductor, porque tomó una decisión en poco tiempo. Abreviatura para realizar cualquier acción o manipulación, por lo

que el conductor debe estar en el mejor estado físico y mental, que le permita reaccionar de inmediato ante cualquier situación que pueda ocurrir.

El abuso laboral excesivo por parte de las empresas de transporte a los choferes de sus vehículos en ruta larga, ocasiona múltiples accidentes de tránsito, demostrando que las entidades fiscalizadoras laborales y las entidades reguladoras de tránsito no están cumpliendo con sus funciones a cabalidad, siendo necesario que se trabaje de manera coordinada cada uno de los elementos que vienen ocasionando aumento de la mortalidad por este tipo de acciones.

Ahora se procede a contextualizar los trabajos de investigados que se consideraron como aporte a los trabajos previos del *contexto nacional*:

Espinoza (2021). Analizó la cultura ciudadana y como está influye en la prevención de accidentes de tránsito. Fue descriptiva – correlacional, no experimental, asimismo, manipulo la encuesta en 383 habitantes, concluyendo que la asociación que existe en estas variables es positiva alta, demostrando que los sucesos de tránsito son originados por una baja cultura ciudadana.

Este trabajo demuestra que mientras el Estado, las autoridades policiales y las instituciones reguladoras trabajen a conciencia la cultura ciudadana sobre seguridad vial entonces se reduce el nivel de accidentes de tránsito, mejorando las condiciones de vida de cada ciudadano.

Barboza et al. (2020). Determinaron medir las competencias de seguridad vial en estudiantes peruanos de secundaria. Para ello utilizaron un estudio básico, no experimental, aplicando el cuestionario a 73 estudiantes, concluyendo que los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana son generados por el consumo de drogas, alcohol, la somnolencia y el cansancio mental, debiendo existir mayor control policial e institucional para evitar estos accidentes el cual, vienen generando un aumento en las muertes de personas en su mayoría inocentes.

Se tomó en cuenta este estudio porque permite conocer los elementos generadores de los accidentes de tránsito, demostrando que gran parte de estos son ocasionados por el consumo desmedido de sustancias tóxicas por estudiantes que radican en la ciudad de Lima, demostrando que no existe un control riguroso por parte de las entidades reguladores de la gestión vial y de los efectivos policiales.

Rodríguez (2019). Decidió desarrollar un sistema de gestión de seguridad en la infraestructura de vía que permita disminuir los accidentes de tránsito. Bajo un estudio aplicado, cuantitativo, descriptivo, encuestando a 89 ciudadanos, concluyó que, al mejorar las condiciones existentes del sistema de gestión de seguridad entonces se reduce en gran medida los accidentes de tránsito, porque esto permite brindar mayor seguridad en las infraestructuras de las vías con mayor circulación de vehículos pesados, siendo donde se registra la mayor cantidad de accidentes.

Este trabajo aporta conocimiento sobre los motivos que ocasionan que los accidentes de tránsito sigan en incremento, debiendo mejorar el sistema de seguridad en todas las infraestructuras viales de nuestro territorio nacional, porque a través de ello, permite a la comunidad sentirse segura cuando cruza las zonas peatonales cumpliendo las reglas y señalizaciones de tránsito.

Amaya y Veneros (2019). Determinaron el nivel de influencia del Modelo de Seguridad Vial ISO-39001 en la accidentabilidad. A través de un estudio descriptivo, explicativo, no experimental, encuestaron a 632 personas, concluyendo que los incidentes de tránsito son creados por la falta de mantenimiento del vehículo, por el mal estado de las carreteras y por irresponsabilidad del chofer al momento de conducir su vehículo, estos factores se podrían reducir siempre y cuando se aplique el modelo de seguridad vial pasado en las normas ISO 39001.

Al no realizar las revisiones técnicas de los vehículos, ocasiona que estos tengan alguna falla mecánica en un determinado momento, generando accidentes de tránsito trayendo como consecuencias graves daños a la salud de

los peatones o los pasajeros, es por ello que es sumamente importante trabajar la gestión de cultura vial en cada uno de las personas que ofrecen este servicio o simplemente a aquellos que tienen bajo su propiedad algún vehículo motorizado.

Morales y Valiente (2019). Determinaron el acatamiento de las normas de servicio público de pasajeros para la seguridad vial. Los encuestaron mediante un diseño no experimental transversal, descriptivo-correlacionado de 149 personas, y fueron validados por tres expertos en seguridad vial, concluyendo que según el Kendall=0.187, $p=0.023 < 0.05$ de la significación, y tiene un impacto significativo en el acatamiento de las especificaciones del servicio de autobuses de pasajeros de seguridad vial provincial y municipal de Viru ($P < 0.05$), coeficiente Rho = 0.202 (positivo débil).

Este trabajo revela que los usuarios indicaron que los conductores no cumplen con las normas del servicio de transporte público, asimismo, que no tienen seguridad vial por dichos incumplimientos que vienen cometiendo los choferes, donde las instituciones responsables de velar por sus derechos no vienen cumpliendo fehacientemente con sus funciones.

Con respecto a los *antecedentes regionales* se tomaron en cuenta los aportes de: Chávez y Cabrera (2018). Determinaron el nivel de comprensión de las señales de tránsito y la prevención de los accidentes en Amazonas. Manipularon un estudio descriptivo-correlacional, donde la muestra fueron 120 transportistas, siendo validada por juicio de expertos con amplia trayectoria en las variables estudiadas, concluyendo que entre estas variables existe una relación positiva alta, dado que alcanzaron 0.875 (Rho de Spearman), demostrando que cuanto más sepa sobre las señales de tráfico, menor serán los accidentes de tránsito.

Estos datos evidencian que si se trabaja adecuadamente la gestión de seguridad vial en todo el territorio nacional de manera activa y eficiente entonces se reduce considerablemente el índice de accidentes de tránsito, mejorando la seguridad en las infraestructuras viales de nuestro país.

Barboza (2018). Examinó las competencias de seguridad vial en escolares de dos regiones del Perú. Desarrolló un estudio empírico, cualitativa, donde participaron 73 escolares de educación secundaria, para ello utilizaron la técnica del grupo focal, bajo el instrumento guía temática de grupo focal, llegando a concluir que la comunicación entre los estudiantes del departamento de Amazonas y de Lima, mencionan que se debe aumentar la vigilancia vial y las multas viales, porque esto permite mejorar sustancialmente las señales y la infraestructura vial.

Al existir mayor inspección y control en las carreteras del departamento de Amazonas y Lima, ocasiona que las empresas asuman mayor compromiso antes de poner su flota de vehículos en circulación, permitiendo de esta forma reducir los accidentes de tránsito, es por ello, que es sumamente importante que la gestión de seguridad vial de todas las entidades involucradas debe ser considerar siempre como su prioridad la seguridad de los pasajeros, peatones y de los propios choferes.

Se procede a relatar los enfoques de cada variable que compone esta investigación.

En la variable 1 gestión en seguridad vial, se consideró a la teoría clásica de la administración, donde Fayol (1914), menciona que la garantía para tener una buena gestión, es tener personal preparado y capacitado, que realice de manera eficiente y eficaz gestión institucional, que permita mejorar la infraestructura vial y entorno, tomando en cuenta las características del vehículo y equipamiento, buscando siempre beneficiar a los usuarios de las vías manteniendo un sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito acorde a las exigencias de la realidad, porque al no poseer estas cualidades, pues generaría ineficiencias en todas las gestiones que se lleven a cabo en la seguridad vial. Es aquí donde la teoría clásica de la administración hace su trabajo, porque cada elemento que compone a la organización debe tener las cualidades necesarias para que la sociedad alcance las metas planificadas, garantizando se esta manera la eficiencia institucional en todas las dependencias, siendo beneficiados los ciudadanos, por este logro alcanzado.

También, se consideró a la teoría burocrática donde Weber (1930), esta teoría se centra en la estructuración de las organizaciones de forma jerárquica para que las reglas de gobernanza sean claras. Sus principios para crear este sistema incluyen una cadena de comandos, una clara división de la mano de obra, la separación de los activos personales y organizativos del propietario, reglas y reglamentos estrictos y consistentes, el mantenimiento meticuloso de los registros y la documentación, y la selección y el avance de los empleados en función de su rendimiento y sus competencias.

Esto demuestra que las burocracias son organizaciones orientadas a objetivos, diseñadas racionalmente con el fin de alcanzar sus objetivos de forma eficiente. Además, la clasificación de las oficinas es jerárquica, con la información fluyendo por la cadena de comandos. Las oficinas son extraordinariamente especializadas. Además, los cargos se cubren en base a competencias profesionales y no a criterios de subordinación. Todas estas cualidades deseables están diseñadas para facilitar el logro efectivo de las metas organizacionales. Asimismo, Weber se refiere a la burocracia como el "tipo ideal" para describir con mayor precisión su expansión moderna de poder y alcance. La coordinación de las acciones de un gran número de personas a través de las burocracias se ha convertido en una característica estructural definitoria de la sociedad moderna. Las consecuencias del poder y la influencia crecientes de estas organizaciones son fundamentales para comprender nuestra comunidad global (Weber, 1930).

Para conceptualizar la gestión en seguridad vial, se ha tomado en cuenta a los siguientes autores: Es la interacción que permite disminuir la cifra de muertes y lesionados graves, generados por diferentes incidentes de tránsito (Guzmán, 2017).

Asimismo, el MTC (2017), menciona que es una solución que contempla cada localidad donde combinan aspectos importantes como la falta de planificación y a la deficiente gestión urbana.

De la misma forma, se define como el grupo de medidas, técnicas o estrategias destinadas a la prevención de accidentes de tránsito con el propósito de salvaguardar la vida de los ciudadanos (Dirección de Gestión Social, 2020).

Las autoridades deben mantener un alto nivel de liderazgo, donde el compromiso gerencial de los responsables de la entidad es de vital importancia para que la planificación estratégica sea la adecuada, porque, a través de esta se podrá realizar un eficiente trabajo al comité de seguridad vial formado para cumplir con las labores que permitan alcanzar las metas institucionales, debiendo contar con políticas y principios de seguridad vial que permita la mejora continua, debiendo ser revisada y actualizada tomando en cuenta las necesidades de la entidad y de los ciudadanos (Guerrero et al., 2020).

Asimismo, deben tener experiencia en gestión del riesgo, donde se debe ejecutar un análisis de riesgo, que permita verificar el cumplimiento de las reglas y procedimientos que exige el marco normativo en cada país, ya que, esto permite a las autoridades prepararse ante las emergencias que se le presenten en la ejecución de las funciones laborales. La entidad debe identificar la matriz de peligros y evaluar los riesgos que se presentan en el tránsito, específicamente en los choques y/o volcamiento. Para este caso se debe manejar una metodología de barreras de control, de seguridad y de apoyo (Guerrero et al., 2020).

Del mismo modo en el control, el cual permite alcanzar la seguridad industrial con cero incidentes de alto riesgo, porque obliga a la entidad estar permanentemente a buscar estrategias de intervención a los peligros que son generados por los diferentes conductores. Es así que los equipos de protección y señalización de vehículos permite liderar el programa de mantenimiento y de las revisiones técnico mecánicas, debiendo cumplir con cada uno de los estándares definidos por el Gobierno Nacional (Guerrero et al., 2020).

Por último, en el monitoreo, el cual, se lleva a cabo a través de las observaciones de trabajo, donde se definen los criterios que permitan hacer seguimiento a los comportamientos seguros y de riesgo exigiendo una máxima

calidad dada la importancia que ameritan estas actividades dentro de la prevención de los accidentes por la alta dirección. Para la gestión de incidentes, se establece una metodología que permita reportar, investigar y planificar estrategias preventivas para todas las causas probables que sean identificadas en los requerimientos internos, debiéndose para ello capacitar al personal en técnicas de investigación, establecer procesos de seguimiento a acciones preventivas y correctivas, etc. (Guerrero et al., 2020).

Se consideraron cinco dimensiones para esta variable, como la “gestión institucional”, además, “la infraestructura vial y entorno”, “las características del vehículo y equipamiento”, los “usuarios de las vías” y el “sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito” (Marin & Villajulca, 2018).

Con respecto a la dimensión 1, tenemos a la gestión institucional, se refiere al marco institucional y normativo que posee la entidad, debiendo ser aplicado en cada momento porque esto permite articular el sistema de recolección de datos de todos los conductores a nivel nacional (Chavarry & Príncipe, 2021).

Con respecto a la dimensión 2, tenemos a la infraestructura vial y entorno, porque este representa al espacio público donde se encuentra ubicado la infraestructura vial, debiendo en este punto realizar las inspecciones de seguridad vial porque a través de ello se podrá obtener una seguridad vial preventiva que permita reducir la cantidad de accidentes de tránsito, debiendo el área de concentración de siniestros mantenerse activa para acudir de forma inmediata ante un suceso inesperado (Alarcón, 2021).

Con respecto a la dimensión 3, tenemos a las características del vehículo y equipamiento, porque esto considera al parque vehicular, a la seguridad activa que la entidad y las autoridades ejecutan y a la seguridad pasiva de cada uno de los conductores a nivel nacional (Rozo & Pérez, 2021).

Con respecto a la dimensión 4, tenemos a los usuarios de las vías, es en este punto que las entidades reguladoras del transporte rural y urbano, deben

priorizar porque al lograr la concientización de estas personas mejoramos la formación y la educación vial de todos los ciudadanos, pero esto se puede alcanzar a través de capacitaciones a los empleados, como a los peatones y usuarios que utilizan estos medios de transporte (Usta et al., 2021).

Con respecto a la dimensión 5, tenemos al sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito, en este punto las entidades reguladoras debes poseer un plan de prevención primaria, un plan de prevención secundaria, un plan de prevención terciaria y sobre todo una planificación de cuidado de sucesos de víctimas de peripecias de tránsito, porque esto va a permitir atender de manera inmediata los sucesos en el momento oportuno (Yáñez et al., 2021).

La parte legal que sustenta la variable 1 es la “Ley No 27181, que establece las acciones estatales en materia de transporte terrestre y el transporte a nivel nacional ”, así como el “DS No 033-2001-MTC, que establece sanciones administrativas aplicables a choferes”, y también contamos con el “DS N° 018-2007-MTC, que ratificó el régimen simplificado de licencias ”.

Asimismo, tomando en cuenta el D.S. N° 017-2009-MTC (RENAT), la Ley N° 29380, el D.S. N° 033-2011-MTC, reglamento nacional de tránsito y sus modificatorias; la SUTRAN emitió la directiva N° 014-2011-SUTRAN/09 donde ilustra la aplicación de medidas preventivas a los vehículos y/o conductores que son protagonistas de accidentes de tráfico con resultados fatales, lesiones y daños patrimoniales.

Para seguir mejorando los puntos críticos la SUTRAN emitió la Resolución de Superintendencia N° 101-2012/02/09-01. En el año 2016, la misma SUTRAN emitió la Resolución de Superintendencia N° 008-2016-SUTRAN/06.3.5-001, responsable del uso de los sistemas de control y monitoreo permanente de vehículos en tránsito.

En el año 2021, el SUTRAN emitió la “Directiva No 002-2021-SUTRAN-SP v01”, con base en leyes vigentes como la “Ley 27181”, “Ley 28256”, "Ley 28611 Ley General del Ambiente ", "Ley 29237 que crea el Sistema Nacional de

Inspección Vehicular”, y la “Ley 29380. En el “DL N° 1278. El "DL No. 1126" establece medidas de control para los productos y químicos regulados, así como para la maquinaria y equipo utilizados en la fabricación de drogas ilícitas. "Decreto Ley N° 21875.

Con respecto a la variable 2, cultura en la prevención de accidentes de tránsito, se respalda en el enfoque de Tavistock: El sistema socio técnico, donde Chiavenato (2011), significa que toda organización es una combinación administrativa de tecnología y personas, por lo que ambas están interconectadas y es necesario mantener la prevención primaria y sensibilizarlas sobre las actitudes de las personas, asimismo, deben considerar la prevención secundaria porque a través de los dispositivos de sujeción se logra brindar seguridad a los vehículos y equipos que utilizan los choferes y por último deben mantener la prevención terciaria, porque a través de los seguros obligatorios podemos atender de manera inmediata a los accidentados, permitiendo reducir en gran medida las víctimas por los accidentes de tránsito.

Asimismo, se decidió considerar la teoría de las relaciones humanas de Mayo et al. (1944), este enfoque pone el aspecto humano por encima de los elementos institucionales, como lo anuncia la Escuela General de Administración. Es una teoría que desafía el camino en la disciplina de la administración pública, viendo a la organización principalmente como un sistema social, elevando el comportamiento humano como un componente fundamental de la investigación.

En la teoría interpersonal, los empleados son vistos como personas, en lugar de simples complementos humanos para el trabajo mecánico o manual. Basado principalmente en el humilde principio de "los problemas de las personas necesitan soluciones de las personas". Los defensores de esta teoría revelan que, en las instituciones públicas, los datos no humanos están listos para responder preguntas humanas. La teoría subraya cuatro aspectos importantes del instituto que parecen haber pasado desapercibidos para los teóricos clásicos. Ellos son: (a) la organización debe ser vista como un sistema social; (b) los trabajadores son seres humanos; (c) los factores informales también juegan un

papel importante en el resultado general de la organización; (d) la organización es socialmente ética, no ética personal. (Mayo et al. 1944)

Se procede a conceptualizar la variable 2, cultura de prevención de accidentes de tránsito, el cual, se tomaron como referencia a los siguientes autores que se proceden a citar a continuación.

Se inicia definiendo la cultura, el cual, es el indicador que permite diferenciar a las sociedades, permitiendo conocer los cambios producidos en el mismo entorno que rodea a la persona (Sujon & Dai, 2021).

La cultura de prevención de accidentes de tránsito, es el grupo de investigaciones y destrezas que poseen los ciudadanos que le permiten minimizar el riesgo de peripecias que le pueda originar lesiones leves o graves, incluso la muerte (Pope et al., 2021).

La cultura de prevención de accidentes de tránsito, es la construcción de una avenencia armoniosa, garante y de respeto entre todos los que utilizamos las vías de tránsito, sean rutas, ciclo vías, caminos, aceras o trochas carrózales (Concha & Cayancela, 2021).

Asimismo, se deben considerar los factores materiales o que aseguran una mejor vida a las personas. Esto significa que sus ingresos son su seguridad en todos los exteriores de la vida, incluida su situación social, nivel de educación, salud y vivienda. En este contenido se aborda el tema de prevención de peripecias de locomoción y profesionales, ya que protegemos la salud de los individuos fomentando una erudición de prevención de accidentes (Chávez & Cabrera, 2018).

Del mismo modo a los factores ambientales, es un ambiente favorable para nuestra mejora dentro de hábitats donde debe haber acceso a servicios esenciales, seguridad durante el viaje, seguridad física de las instalaciones de visita, es decir, credenciales técnicas, entre otras cosas. Aquí, el problema de la prevención de accidentes de tránsito y de trabajo incidirá en este factor

ambiental, porque lo que buscamos es proteger sus vidas brindándoles seguridad en los viajes y seguridad personal en instalaciones a las que las personas puedan ingresar; lo que viene de la Cultura de prevención de accidentes (Chávez & Cabrera, 2018).

Asimismo, a los factores de relacionamiento, donde se cree el núcleo familiar como el principio de relación que puede verse afectado por la separación prematura de sus miembros por accidentes de tráfico o laborales; esto sin duda afectará la relación familiar (Chávez & Cabrera, 2018). Esto quiere decir que la familia debe mantener una relación abierta con bastante comunicación, que les permita tomar conciencia sobre los riesgos que asumen en cada oportunidad que salen a comprar, a trabajar, a estudiar o a divertirse, para ello deben prepararse en cultura de prevención de accidentes.

Por último, a las políticas públicas gubernamentales, donde se hace mención que el Estado es forzado a velar por la suerte de los ciudadanos y a asegurar que tengan una vejez digna en caso de incidente; lo que se debe considerar y fortalecer en las políticas públicas asociadas con la seguridad (Chávez & Cabrera, 2018). El Estado debe velar por la seguridad vial de cada uno de sus ciudadanos, a través de normas sancionadoras rígidas, fortaleciendo la cultura de prevención de las familias y sobre todo que todos los vehículos que circulan en cualquier tipo de vía, deben tener seguro que permita cubrir todos los gastos que se genere por el tratamiento médico que se requiera para recuperarse de un accidente, asimismo, este seguro debe tener una reparación económica alta que permita a la familia cubrir algunas necesidades que se han generado por el accidente.

Es la forma de como las personas simpatizan, aprecian, cavilan y operan desde sus espacios de movilización y deslizamiento (Axelle et al., 2020).

Las dimensiones estimadas en la cultura de prevención de accidentes de tránsito, son tres: "Prevención primaria, prevención secundaria y prevención terciaria" (Chávez & Cabrera, 2018).

La dimensión 1, es la prevención primaria, es la que posee como meta impedir que se produzca el accidente, alineándose a la conducta humana, esto quiere decir a las actitudes del chofer y a la información que se pueda obtener de él, como si está bajo los efectos de alcohol, debiendo en ese mismo instante aplicar el reglamento por parte de la policía (Soares et al., 2021). Asimismo, se debe verificar que el vehículo y equipo se encuentren en buenas condiciones técnicas, como las luces, los frenos y la maniobrabilidad del control de la velocidad. Asimismo, debe confirmar el diseño y trazado de la vía pública y los límites de velocidad que exigen las vías peatonales (Cárdenas & Escobedo, 2021).

La dimensión 2, tenemos a la prevención secundaria, cuyo objetivo es la reducción de secuelas del accidente en las personas en el mismo momento de realizarse el hecho, debiendo para ello utilizar dispositivos de sujeción con los individuos (Chérrez & Reinoso, 2021). En el caso del vehículo y equipo se deben utilizar dispositivos de sujeción para los ocupantes u otros dispositivos que permitan brindar la seguridad debida. Con respecto al ambiente se debe brindar la facilidad de acceso al cubículo por el riesgo al incendio (Rivera & Vargas, 2021).

La dimensión 3, tenemos a la prevención terciaria, cuyo propósito es buscar la recuperación integral de las víctimas del accidente en todo sentido, es en este punto donde se hace uso del Seguro Obligatorio a Terceros (SOAT) (Eustaquio & Castillo, 2018). Es en este punto donde se debe brindar inmediatamente los primeros auxilios y permitir el acceso a la atención médica a todas las personas involucradas en el accidente (Gómez et al., 2021). Asimismo, se debe dar la facilidad de acceso al cubículo para prevenir cualquier riesgo de incendio del vehículo y equipo. Del mismo modo se debe brindar inmediatamente los servicios de socorro y atender la congestión del ambiente que los rodea a los accidentados (Montealegre & Garzón, 2021).

Asimismo, el apartado legal que sustenta la variable 2 del "DS N° 024-2002-MTC, TUO."DS N° 058-2003-MTC, "DS No 021-2008-MTC, "DS N° 033-2009-MTC, DS N° 006-2015 -MTC, seguido del " DS N° 004-2019-JUS, de la Ley

N° 27444. También se consideraron la "RS N° 007-99-SUNAT, "la RM No 0258-2020-MTC-01.

Como paradigmas de investigación se consideraron al positivismo y pospositivismo porque ambas tienen como objeto explicar los fenómenos que se está estudiando en este trabajo, porque esto permite en última instancia predecirlo hasta llegar a controlarlo, donde Comte y Durkheim (2011), proponen que el estudio sobre fenómenos sociales requiere ser científico, donde todas las cosas o fenómenos pueden medirse a través del método científico.

III. METODOLOGÍA

Se decidió utilizar como método de investigación, al deductivo porque permitió conocer de manera teórica e investigativamente el entorno general del problema y lo que acontece en el mundo con respecto al objeto de estudio, teniendo como propósito analizar las dificultades, narrando las particularidades de ambas variables de estudio.

Del mismo modo, se utilizó el método analítico, porque se procedió a analizar los fenómenos de estudio tomando en cuenta la operacionalización de variables, compuesta por cada una de sus dimensiones y sus respectivos indicadores, sus ítems y la escala de medición.

3.1. Tipo y diseño de investigación

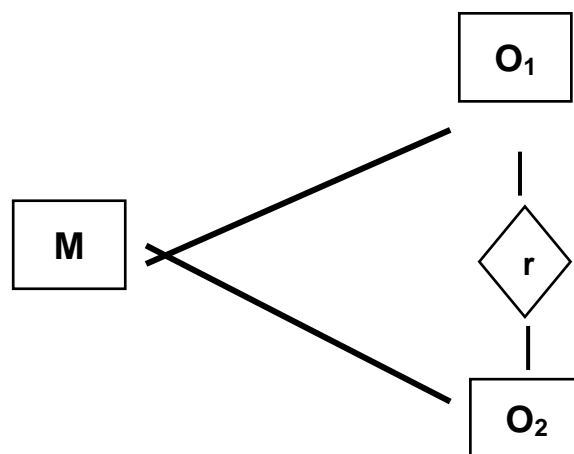
a) Tipo de investigación

Para este caso se consideró un estudio de tipo aplicada, porque solo se pretende cubrir la necesidad reconocida y específica a través del conocimiento científico. (CONCYTEC, 2018)

Asimismo, se consideró un estudio correlacional, porque solo se medirá la asociación entre ambas variables y las dimensiones de ambas variables. (Vásquez, 2020)

b) Diseño de investigación

Como diseño de investigación, se decidió utilizar el no experimental correlacional transversal, porque se midió dos variables y se evaluó la relación estadística entre ellas sin influencia de ninguna variable extraña. Del mismo modo será de corte transversal, porque la averiguación será recogida en un solo instante. (Hernández & Mendoza, 2018)



Dónde:

M: Muestra, compuesta por 61 trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021.

O₁: Variable 1: Gestión en seguridad vial

r: Relación de las variables

O₂: Variable 2: Cultura de prevención de accidentes de tránsito.

3.2. Variables y operacionalización

3.2.1. Variables

Variable 1: Gestión de seguridad vial

Definición conceptual: Es el grupo de medidas, técnicas o estrategias destinadas a la prevención de accidentes de tránsito con el propósito de salvaguardar la vida de los ciudadanos (Dirección de Gestión Social, 2020).

Definición operacional: La gestión de seguridad vial fue estudiada a través de la encuesta y el cuestionario aplicado a 61 trabajadores que permita conocer más detalles de sus dimensiones, las mismas que son: gestión de seguridad vial compuesta por 04 indicadores, infraestructura vial y entorno conformada por 04 indicadores, características del equipo y equipamiento compuesta por 03 indicadores, usuarios de las vías conformada por 03 indicadores y sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito compuesta por 02 indicadores. Los mismos que tendrán los niveles de escala: deficiente, regular y eficiente.

Indicadores: Fue evaluada por cada uno de sus indicadores que fueron asignados en las interrogantes formuladas.

Escala de medición: Ordinal

Variable 2: Cultura de prevención de accidentes de tránsito.

Definición conceptual: Es el grupo de investigaciones y destrezas que poseen los ciudadanos que le permiten minimizar el riesgo de peripecias que le pueda originar lesiones leves o graves, incluso la muerte (Pope et al., 2021).

Definición operacional: La cultura de prevención de accidentes de tránsito fue estudiada a través de la encuesta y el cuestionario aplicado a 61 trabajadores que permita conocer más detalles de sus dimensiones, las mismas que son: prevención primaria compuesta por 05 indicadores, prevención secundaria conformada por 03 indicadores y prevención terciaria compuesta por 02 indicadores. Los mismos que tendrán los niveles de escala: bajo, regular y alto.

Indicadores: Fue evaluada por cada uno de sus indicadores que fueron asignados en las interrogantes formuladas.

Escala de medición: Ordinal

3.2.2. Operacionalización de variables

Ver anexo 1.

3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis

Población: Para este caso la población estuvo compuesta por 61 trabajadores de una Institución de la SUTRAN 2021, compuesta por las siguientes áreas:

Tabla 1*Trabajadores de una Institución de la SUTRAN 2021*

Trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021	Trabajadores		Cantidad
	Mujeres	Hombres	
Jefatura	-	1	1
Asistente Administrativo	2	-	2
Supervisor	-	2	2
Analista	-	2	2
Abogada	2	-	2
Jefes de Grupos	-	4	4
Inspectores	12	30	42
Analista Operativo	-	1	1
Gestor Operativo	-	1	1
Conductores	-	4	4
Total			61

Nota: Elaboración propia.**Criterios de selección**

- Criterios de inclusión: Trabajadores que se ofrecieron como voluntarios para participar en la encuesta y todos los trabajadores de oficina en servicio activo.
- Criterios de exclusión: Trabajadores en vacaciones o excedencia laboral, y trabajadores que no deseen participar en la encuesta.

Muestra: Para este trabajo se consideró al total de la población, esto quiere decir que la muestra es censal y estuvo compuesta por 61 trabajadores de una Institución de la SUTRAN.

Unidad de análisis: Está conformado por cada uno de los trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica de la encuesta se utilizó en este estudio porque permite el almacenamiento de datos en un solo marco de tiempo. (Chávez, 2017)

Con respecto a los instrumentos se consideró manipular el cuestionario, porque este permite obtener los datos a través de las preguntas formuladas que serán aplicadas a los sujetos que conforman la muestra. (Sánchez & Reyes, 2017)

Asimismo, porque consta de un conjunto de preguntas que han sido escritas de manera lógica, instituidas, secuenciadas y arregladas con la programación previa en mente, para que sus réplicas logren proporcionarnos toda la pesquisa privada para conseguir los resultados deseados. Asimismo, la variable gestión de seguridad vial posee 23 ítems, de los cuales la dimensión gestión interinstitucional tiene 07 ítems, la dimensión infraestructura vial y entorno posee 04 ítems, la dimensión características del vehículo y equipamiento cuenta con 05 ítems, la dimensión usuarios de las vías cuenta con 03 ítems y la dimensión sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito cuenta 04 ítems. En cambio, la variable prevención de accidentes de tránsito cuenta con 22 ítems, siendo distribuido en cada una de sus dimensiones, su primera dimensión denominada prevención primaria cuenta con 14 ítems, la dimensión prevención secundaria cuenta con 04 ítems y la dimensión prevención terciaria cuenta con 04 ítems.

En cuanto a la validación del instrumento, fue validada por tres profesionales con un máster y una extensa práctica profesional en el tema investigado, los cuales se plasman en la siguiente tabla:

Tabla 2

Validación de los instrumentos por expertos

Nombres completos	Grado académico	Resultado de la validación
Victor Hugo Puican Rodríguez	Doctor en Planificación y Gestión	Aplicable
Orbe Silva Marlon Javier	Magister en Gestión Empresarial y Gestión Pública	Aplicable
Victor Manuel Valdiviezo Sir	Magister en Administración con mención en Recursos Humanos	Aplicable

Nota: Elaboración propia.

Del mismo modo, la fiabilidad del instrumento se determinó a través del índice alfa de Cronbach, con una prueba piloto de 15 trabajadores de una Institución de la SUTRAN 2021, gracias a esto nos permitió determinar el grado en que los elementos del instrumento propuesto están correlacionados.

Tabla 3

Análisis de confiabilidad de las dimensiones y de la variable gestión de seguridad vial de una Institución de la SUTRAN, 2021

Detalle	Estadísticas de fiabilidad	
	Alfa de Cronbach	N de elementos
Gestión de seguridad vial	0.936	23
Gestión interinstitucional	0.974	07
Infraestructura vial y entorno	0.903	04
Características del vehículo y equipamiento	0.897	05
Usuarios de las vías	0.854	03
Sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito	0.969	04

Nota: Elaboración propia.

Tabla 4

Análisis de confiabilidad de las dimensiones y de la variable cultura en prevención de accidentes de una Institución de la SUTRAN, 2021

Detalle	Estadísticas de fiabilidad	
	Alfa de Cronbach	N de elementos
Cultura en prevención	0.916	22
Prevención primaria	0.975	14
Prevención secundaria	0.895	04
Prevención terciaria	0.898	04

Nota: Elaboración propia.

Estos resultados demuestran que los instrumentos formulados de las variables y de cada dimensión son confiables puesto que superan el 0.800 de Alfa de Cronbach.

3.5. Procedimientos

Se dio inicio formulando el tema de investigación, después de su aprobación se procedió a redactar cada uno de los capítulos estipulados en la guía de preparación de trabajos de exploración. Además, se procedió a adaptar el cuestionario de diversos trabajos divulgados en los repositorios de las academias, seguidamente se presentó la solicitud a la institución con el propósito de obtener la autorización respectiva.

Posterior a ello se decidió buscar a profesionales con amplia experiencia académica y profesional con grado de maestría, con el fin de que se proceda con la validación de cada uno de los instrumentos de las variables de estudio.

Luego se procedió a realizar las coordinaciones con la jefatura de una Institución de la SUTRAN, llegando a presentar una carta de consentimiento informado para que todos los trabajadores puedan dar la garantía de participar de forma voluntaria al momento que se aplique la técnica e instrumento de recolección de información.

Seguidamente se procedió a aplicar las encuestas a los trabajadores, agregando esos datos de manera inmediata al Excel con y trasladados al SPSS V 26, esto permitió al investigador utilizar el método estadístico descriptivo con el propósito de conocer la percepción de cada uno de los encuestados con respecto a las variables y dimensiones estudiadas, además, se utilizó el método estadístico inferencial lo que permitió obtener la prueba de normalidad de datos de Kolmogorov- Smirnov ya que la muestra considerada fue mayor a 50 personas, además, permitió conocer el sigma bilateral y por ser un estadístico no paramétrico se decidió utilizar el coeficiente de correlación de Rho de Spearman lo que permitió medir el grado de relación de ambas variables y de sus dimensiones.

3.6. Método de análisis de datos

Se procedió a recoger información pertinente de cada una de las variables a través de la aplicación del cuestionario, siendo efectuada a todos los participantes involucrados en la muestra.

Seguidamente se procedió a analizar la información obtenida de cada una de las respuestas alcanzadas en la aplicación del cuestionario, del mismo modo se clasificó la información para fines de los objetivos planteados en este estudio, utilizando los coeficientes Tau-b de Kendall y Rho de Spearman para determinar el vínculo de las variables. Debido a que el tamaño de muestra considerado fue mayor a 50 personas, se esgrimió la prueba de normalidad de datos de Kolmogorov-Smirnov. Como resultado, el análisis de las secuelas se puede ver en las tablas con sus correspondientes cifras estadísticas.

3.7. Aspectos éticos

Durante este trabajo se cumplió con agregar los datos alcanzados en la aplicación de la encuesta, respetando de esta manera la percepción que cada uno de los trabajadores ha tenido al momento de responder las preguntas. Asimismo, se ha cumplido con guardar la información que la entidad nos ha brindado, y de los datos que los trabajadores han colocado en las encuestas, siendo eliminados en su totalidad cuando las autoridades de la UCV aprueben este trabajo de investigación. Asimismo, se cumplió con cada una de las normas establecidas en la guía de elaboración de trabajos, seguidamente se cumplió con las normas APA séptima edición, asimismo, se cumplió con citar cada palabra, frase o párrafo recogido de trabajos de investigación, artículos científicos, revistas, páginas web.

IV. RESULTADOS

Sobre la base de las hipótesis y objetivos propuestos se evaluaron los resultados para comprobar el nivel de la variable 1 y sus dimensiones.

Tabla 5

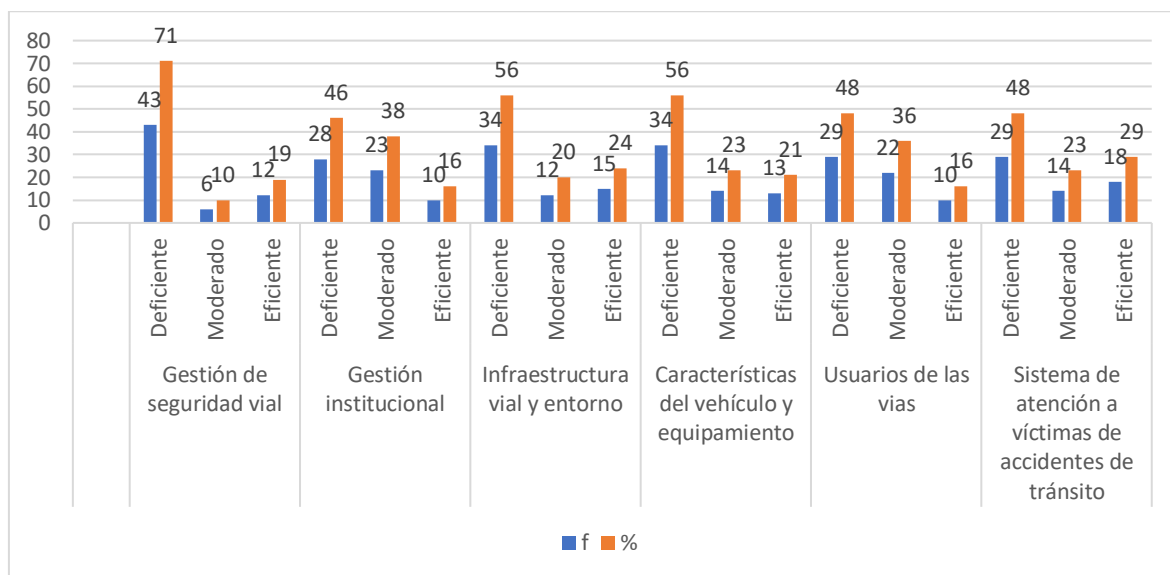
Nivel de la gestión en seguridad vial y sus dimensiones de una Institución de la SUTRAN, 2021

Variable / Dimensiones	Niveles	f	%
Gestión de seguridad vial	Deficiente	43	71
	Moderado	6	10
	Eficiente	12	19
Gestión institucional	Deficiente	28	46
	Moderado	23	38
	Eficiente	10	16
Infraestructura vial y entorno	Deficiente	34	56
	Moderado	12	20
	Eficiente	15	24
Características del vehículo y equipamiento	Deficiente	34	56
	Moderado	14	23
	Eficiente	13	21
Usuarios de las vías	Deficiente	29	48
	Moderado	22	36
	Eficiente	10	16
Sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito	Deficiente	29	48
	Moderado	14	23
	Eficiente	18	29

Nota: La tabla está conformada por los datos descriptivos de la gestión de seguridad vial y sus dimensiones.

Figura 1

Nivel de la gestión en seguridad vial y sus dimensiones



Nota: La figura está conformada por los datos descriptivos de la gestión de seguridad vial y sus dimensiones.

Descripción: Se observa que la gestión de seguridad vial alcanzó un 71% en el nivel deficiente, además, sus dimensiones infraestructura vial y entorno, y las características del vehículo y equipamiento alcanzaron un 56% es deficiente, en cambio, las dimensiones usuarios de las vías y el sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito obtuvieron un 48% es deficiente, y por último la dimensión gestión institucional consiguió un 46% es deficiente, señalando de esta manera que la entidad no cumple con el marco normativo e institucional existente ocasionando que no exista una seguridad vial preventiva que permita mejorar la seguridad vial de los pasajeros y peatones.

Tabla 6

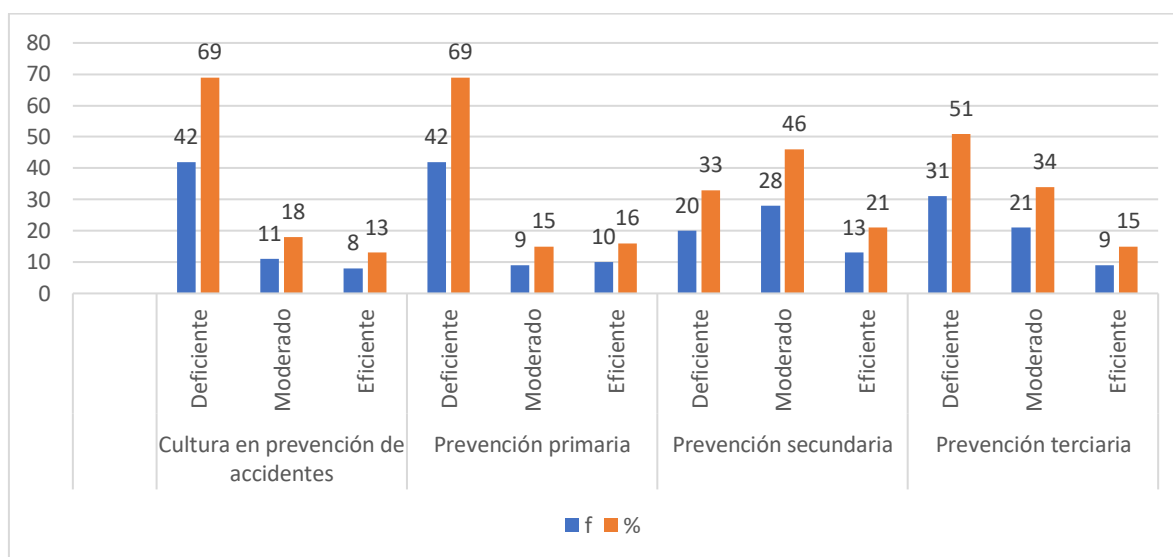
Nivel de la cultura en prevención de accidentes de tránsito y sus dimensiones de una Institución de la SUTRAN, 2021

Variable / Dimensiones	Niveles	f	%
Cultura en prevención de accidentes	Deficiente	42	69
	Moderado	11	18
	Eficiente	8	13
Prevención primaria	Deficiente	42	69
	Moderado	9	15
	Eficiente	10	16
Prevención secundaria	Deficiente	20	33
	Moderado	28	46
	Eficiente	13	21
Prevención terciaria	Deficiente	31	51
	Moderado	21	34
	Eficiente	9	15

Nota: La tabla está conformada por los datos descriptivos de la cultura en prevención de accidentes de tránsito y sus dimensiones.

Figura 2

Nivel de la cultura en prevención de accidentes de tránsito y sus dimensiones



Nota: La figura está conformada por los datos descriptivos de la cultura en prevención de accidentes de tránsito y sus dimensiones.

Descripción: La variable cultura en prevención de accidentes de tránsito consiguió un 69% en el nivel deficiente, igualmente, su dimensión prevención primaria alcanzó un 69% es deficiente, seguido por la dimensión prevención terciaria con un 51% es deficiente y por último, se tiene a la dimensión prevención secundaria con un 46% es moderado, marcando de esta manera que la falta de información, la falta de conocimiento de primeros auxilios y poca facilidad de acceso a la información a los conductores ha causado que los conductores no conozcan a cabalidad la prevención primaria, secundaria y terciaria, y si a esto le agregamos la mala actitud de los conductores, las deficiencias condiciones técnicas de los vehículos y la conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas ha generado que los accidentes de tránsito se incrementen sin ningún control.

Tabla 7

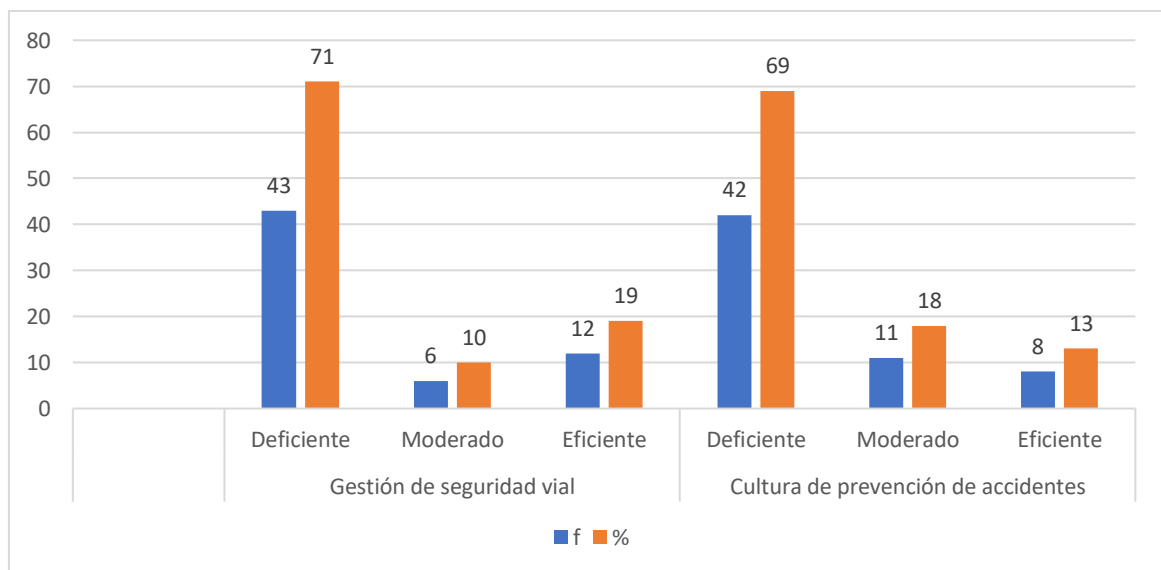
Comparación de resultados entre las variables: Gestión de seguridad vial y Cultura en prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021

Variabes	Niveles	f	%
Gestión de seguridad vial	Deficiente	43	71
	Moderado	6	10
	Eficiente	12	19
Cultura de prevención de accidentes	Deficiente	42	69
	Moderado	11	18
	Eficiente	8	13

Nota: La tabla está conformada por los datos descriptivos de ambas variables de estudio: Gestión de seguridad vial y cultura en prevención de accidentes de tránsito.

Figura 3

Comparación de resultados entre las variables: Gestión de seguridad vial y Cultura en prevención de accidentes de tránsito



Nota: La figura está conformada por los datos descriptivos de ambas variables de estudio: Gestión de seguridad vial y cultura en prevención de accidentes de tránsito.

Descripción: En esta tabla se puede apreciar que ambas variables alcanzaron porcentajes altos es deficiente, es así que la gestión de seguridad vial obtuvo un 71% y la cultura de prevención de accidentes consiguió un 69%, demostrando que ambas vienen siendo utilizadas de manera inadecuada, siendo las causales que ocasionan el aumento de los accidentes de tránsito.

Contrastación de hipótesis

Hipótesis general

Tabla 8

Tabla de contingencia de la gestión de seguridad vial y la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021

Gestión de seguridad vial		Cultura de prevención de accidentes de tránsito			Total
		Deficiente	Regular	Eficiente	
Deficiente	f	41	2	0	43
	%	95.3%	4.7%	0.0%	100,0%
Regular	f	0	3	3	6
	%	0.0%	50.0%	50.0%	100,0%
Eficiente	f	1	6	5	12
	%	8.3%	50.0%	41.7%	100,0%
Total	f	42	11	8	61
	%	68.9%	18.0%	13.1%	100,0%

Sig. = 0.00 (p<0.01) Rho de Spearman = 0.869 Tau b de Kendel = 0.811

Nota: Datos obtenidos de los trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Descripción: Se revela que el 95.3% de los trabajadores indicaron que la gestión de seguridad vial es deficiente a la vez perciben que la cultura de prevención de accidentes de tránsito está en el mismo nivel, mientras que el 4.7% percibe que la gestión de seguridad vial y la cultura de prevención de accidentes de tránsito es regular. Además, se observa que la gestión de la seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito mantienen una correlación alta y una correlación positiva muy fuerte dado que ambas obtuvieron un Tau-b de Kendall de 0.811 y un Rho de Spearman de 0.869, además, consiguieron un $p=0.000<0.05$, permitiendo aceptar la hipótesis alterna.

4.1 Prueba de las hipótesis específicas

Hipótesis 3

Tabla 9

Tabla cruzada de la dimensión gestión interinstitucional con la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021

Dimensión: Gestión interinstitucional		Cultura de prevención de accidentes de tránsito			Total
		Deficiente	Regular	Eficiente	
Deficiente	f	27	0	1	28
	%	96.4%	0.0%	3.6%	100%
Regular	f	15	6	2	23
	%	65.2%	26.1%	8.7%	100.0%
Eficiente	f	0	5	5	10
	%	0.0%	50.0%	50.0%	100.0%
Total	f	42	11	8	61
	%	68.9%	18.0%	13.1%	100.0%

Sig. = 0.00 (p<0.01) Rho de Spearman = 0.666 Tau b de Kendel = 0.623

Nota: Datos obtenidos de los trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Descripción: Se revela que el 96.4% de los trabajadores mostraron que la dimensión gestión interinstitucional es deficiente a la vez perciben que la cultura de prevención de accidentes de tránsito está en el mismo nivel, mientras que el 3.6% percibe que la gestión interinstitucional y la cultura de prevención de accidentes de tránsito es eficiente. Además, la dimensión Gestión institucional alcanzó un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.623 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable Cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación moderada.

Tabla 10

Tabla cruzada de la dimensión infraestructura vial y entorno con la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021

Dimensión: infraestructura vial y entorno		Cultura de prevención de accidentes de tránsito			Total
		Deficiente	Regular	Eficiente	
Deficiente	f	34	0	0	34
	%	100.0%	0.0%	0.0%	100%
Regular	f	7	4	1	12
	%	58.3%	33.3%	8.3%	100.0%
Eficiente	f	1	7	7	10
	%	6.7%	46.7%	46.7%	100.0%
Total	f	42	11	8	61
	%	68.9%	18.0%	13.1%	100.0%

Sig. = 0.00 (p<0.01) Rho de Spearman = 0.825 Tau b de Kendel = 0.771

Nota: Datos obtenidos de los trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Descripción: Se revela que el 100% de los trabajadores mostraron que la dimensión gestión interinstitucional es deficiente a la vez perciben que la cultura de prevención de accidentes de tránsito está en el mismo nivel. Además, la dimensión Infraestructura vial y entorno alcanzó un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.771 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación alta, además, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.825 y una sigma menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy fuerte.

Tabla 11

Tabla cruzada de la dimensión características del vehículo y equipamiento con la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021

Dimensión: Características del vehículo y equipamiento		Cultura de prevención de accidentes de tránsito			Total
		Deficiente	Regular	Eficiente	
Deficiente	f	34	0	0	34
	%	100.0%	0.0%	0.0%	100%
Regular	f	7	4	3	14
	%	50.0%	28.6%	21.4%	100.0%
Eficiente	f	1	7	5	13
	%	7.7%	53.8%	38.5%	100.0%
Total	f	42	11	8	61
	%	68.9%	18.0%	13.1%	100.0%

Sig. = 0.00 (p<0.01) Rho de Spearman = 0.796 Tau b de Kendel = 0.731

Nota: Datos obtenidos de los trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Descripción: Se revela que el 100% de los trabajadores mostraron que la dimensión características del vehículo y equipamiento es deficiente a la vez perciben que la cultura de prevención de accidentes de tránsito está en el mismo nivel. Además, la dimensión características del vehículo y equipamiento alcanzó un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.731 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación alta, también, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.796 y una sigma menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy fuerte.

Tabla 12

Tabla cruzada de la dimensión usuarios de las vías con la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Dimensión: Usuarios de las vías		Cultura de prevención de accidentes de tránsito			Total
		Deficiente	Regular	Eficiente	
Deficiente	f	27	2	0	29
	%	93.1%	6.9%	0.0%	100%
Regular	f	8	7	7	22
	%	36.4%	31.8%	31.8%	100.0%
Eficiente	f	7	2	1	10
	%	70.0%	20.0%	10.0%	100.0%
Total	f	42	11	8	61
	%	68.9%	18.0%	13.1%	100.0%

Sig. = 0.002 ($p < 0.01$) Rho de Spearman = 0.394 Tau b de Kendel = 0.361

Nota: Datos obtenidos de los trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Descripción: Se revela que el 93.1% de los trabajadores mostraron que la dimensión usuarios de las vías es deficiente a la vez perciben que la cultura de prevención de accidentes de tránsito está en el mismo nivel. Además, la dimensión usuarios de las vías alcanzó un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.361 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable Cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación muy baja; además, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.394 y una sigma menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy baja.

Tabla 13

Tabla cruzada de la dimensión sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito con la cultura de prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Dimensión: Sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito		Cultura de prevención de accidentes de tránsito			Total
		Deficiente	Regular	Eficiente	
Deficiente	f	27	2	0	29
	%	93.1%	6.9%	0.0%	100%
Regular	f	14	0	0	14
	%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
Eficiente	f	1	9	8	18
	%	5.6%	50.0%	44.4%	100.0%
Total	f	42	11	8	61
	%	68.9%	18.0%	13.1%	100.0%

Sig. = 0.002 (p<0.01) Rho de Spearman = 0.734 Tau b de Kendel = 0.668

Nota: Datos obtenidos de los trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Descripción: Se revela que el 93.1% de los trabajadores mostraron que la dimensión sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito es deficiente a la vez perciben que la cultura de prevención de accidentes de tránsito está en el mismo nivel. Además, la dimensión Sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito adquirió un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.668 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable Cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación moderada; además, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.734 y una sigma menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy fuerte.

Hipótesis 4

Tabla 14

Tabla cruzada de la dimensión prevención primaria con la gestión de seguridad vial de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Dimensión: Prevención primaria	Gestión de seguridad vial			Total
	Deficiente	Regular	Eficiente	
Deficiente	f	41	0	42
	%	97.6%	0.0%	100%
Regular	f	2	1	9
	%	22.2%	11.1%	100.0%
Eficiente	f	0	5	10
	%	0.0%	50.0%	100.0%
Total	f	43	6	61
	%	70.5%	9.8%	100.0%

Sig. = 0.002 ($p < 0.01$) Rho de Spearman = 0.864 Tau b de Kendel = 0.789

Nota: Datos obtenidos de los trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Descripción: Se revela que el 97.6% de los trabajadores mostraron que la dimensión prevención primaria es deficiente a la vez perciben que la gestión de seguridad vial está en el mismo nivel. Además, la dimensión prevención primaria y la variable gestión de la seguridad vial alcanzaron un Tau-b de Kendall de 0.789 y un Rho de Spearman de 0.864, asimismo, obtuvieron una sigma menor a 0.05, demostrando que mantienen una correlación alta y positiva muy fuerte.

Tabla 15

Tabla cruzada de la dimensión prevención secundaria con la gestión de seguridad vial de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Dimensión: Prevención secundaria		Gestión de seguridad vial			Total
		Deficiente	Regular	Eficiente	
Deficiente	f	20	0	0	20
	%	100.0%	0.0%	0.0%	100%
Regular	f	23	2	3	28
	%	82.1%	7.1%	10.7%	100.0%
Eficiente	f	0	4	9	10
	%	0.0%	30.8%	69.2%	100.0%
Total	f	43	6	12	61
	%	70.5%	9.8%	19.7%	100.0%

Sig. = 0.002 (p<0.01) Rho de Spearman = 0.721 Tau b de Kendel = 0.664

Nota: Datos obtenidos de los trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Descripción: Se revela que el 100.0% de los trabajadores mostraron que la dimensión prevención secundaria es deficiente a la vez perciben que la gestión de seguridad vial está en el mismo nivel. Además, la dimensión prevención secundaria que obtuvo un Tau-b de Kendall de 0.664 y un Rho de Spearman de 0.721 demostrando que mantienen una correlación considerable con la gestión de seguridad vial.

Tabla 16

Tabla cruzada de la dimensión prevención terciaria con la gestión de seguridad vial de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Dimensión: Prevención terciaria		Gestión de seguridad vial			Total
		Deficiente	Regular	Eficiente	
Deficiente	f	28	2	1	31
	%	90.3%	6.5%	3.2%	100%
Regular	f	15	2	4	21
	%	71.4%	9.5%	19.0%	100.0%
Eficiente	f	0	2	7	9
	%	0.0%	22.2%	77.8%	100.0%
Total	f	43	6	12	61
	%	70.5%	9.8%	19.7%	100.0%

Sig. = 0.002 (p<0.01) Rho de Spearman = 0.592 Tau b de Kendel = 0.549

Nota: Datos obtenidos de los trabajadores de una Institución de la SUTRAN, 2021.

Descripción: Se revela que el 90.3% de los trabajadores mostraron que la dimensión prevención terciaria es deficiente a la vez perciben que la gestión de seguridad vial está en el mismo nivel. Además, la dimensión prevención terciaria que obtuvo un Tau-b de Kendall de 0.549 y un Rho de Spearman de 0.592, demostrando que mantienen una correlación considerable con la gestión de seguridad vial.

Tabla 17

Resumen de las hipótesis

RELACIÓN DE VARIABLES	TAU-B DE KENDALL	RHO DE SPEARMAN	PROBABILIDAD (P - VALOR)	DECISIÓN	SIGNIFICANCIA
Gestión de seguridad vial y la cultura de prevención de accidentes de tránsito	0.811	0.569 (positiva muy fuerte)	0.000<0.01	Se rechaza la Ho	La relación es muy significativa
Relación de las dimensiones de la variable gestión de seguridad vial con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito					
Dimensión gestión institucional – cultura de prevención de accidentes de tránsito	0.623	0.666 (positiva considerable)	0.000<0.01	Se rechaza la Ho	La relación es muy significativa
Dimensión infraestructura vial y entorno - cultura de prevención de accidentes de tránsito	0.771	0.825 (positiva muy fuerte)	0.000<0.01	Se rechaza la Ho	La relación es muy significativa
Dimensión características del vehículo y equipamiento - cultura de prevención de accidentes de tránsito	0.731	0.796 (positiva fuerte)	0.000<0.01	Se rechaza la Ho	La relación es muy significativa
Dimensión usuarios de las vías - cultura de prevención de accidentes de tránsito	0.361	0.394 (positiva considerable)	0.002<0.01	Se rechaza la Ho	La relación es muy significativa
Dimensión sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito - cultura de prevención de accidentes de tránsito	0.668	0.734 (positiva fuerte)	0.000<0.01	Se rechaza la Ho	La relación es muy significativa
Relación de la variable gestión de seguridad vial con las dimensiones de la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito					
Gestión de seguridad vial - Dimensión prevención primaria	0.789	0.864 (positiva fuerte)	0.000<0.01	Se rechaza la Ho	La relación es muy significativa
Gestión de seguridad vial - Dimensión prevención secundaria	0.664	0.721 (positiva considerable)	0.000<0.01	Se rechaza la Ho	La relación es muy significativa
Gestión de seguridad vial - Dimensión prevención terciaria	0.549	0.592 (positiva considerable)	0.000<0.01	Se rechaza la Ho	La relación es muy significativa

Nota: Elaboración propia

V. DISCUSIÓN

Con respecto al objetivo general, los datos evidenciados en esta tabla demuestran que la gestión de la seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito mantienen una correlación alta y una correlación positiva muy fuerte dado que ambas obtuvieron un Tau-b de Kendall de 0.811 y un Rho de Spearman de 0.869, además, consiguieron un $p=0.000<0.05$, permitiendo aceptar la hipótesis alterna. Además, se puede apreciar que ambas variables alcanzaron porcentajes altos en el nivel deficiente, es así que la gestión de seguridad vial obtuvo un 71% y la cultura de prevención de accidentes consiguió un 69%, demostrando que ambas vienen siendo utilizadas de manera inadecuada, siendo las causales que ocasionan el aumento de los accidentes de tránsito. Los resultados son defendidos por el estudio de Mahdi et al. (2021) concluyó que en la revisión se evidenció que no existe una cultura sobre prevención de accidentes, siendo uno de los factores el cual impacta en el incremento de las muertes de personas inocentes por choferes irresponsables. También, por el trabajo de Ticona (2018) llegó a concluir que la primordial causa de los incidentes de tráfico es la "precipitación" de los factores humanos, es decir, la "imprudencia" del conductor, porque tomó una decisión en poco tiempo. Abreviatura para realizar cualquier acción o manipulación, por lo que el conductor debe estar en el mejor estado físico y mental, que le permita reaccionar de inmediato ante cualquier situación que pueda ocurrir. Además, Espinoza (2021) concluyendo que la asociación que existe en estas variables es positiva alta, demostrando que los sucesos de tránsito son originados por una baja cultura ciudadana. Asimismo, lo hace Rodríguez (2019). concluyó que, al mejorar las condiciones existentes del sistema de gestión de seguridad entonces se reduce en gran medida los accidentes de tránsito, porque esto permite brindar mayor seguridad en las infraestructuras de las vías con mayor circulación de vehículos pesados, siendo donde se registra la mayor cantidad de accidentes.

Tomando en cuenta el primer objetivo específico, la gestión de seguridad vial alcanzó un 71% es deficiente, además, sus dimensiones infraestructura vial y entorno, y las características del vehículo y equipamiento alcanzaron un 56% es deficiente, en cambio, las dimensiones usuarios de las vías y el sistema de atención

a víctimas de accidentes de tránsito obtuvieron un 48% es deficiente, y por último la dimensión gestión institucional consiguió un 46% es deficiente, señalando de esta manera que la entidad no cumple con el marco normativo e institucional existente ocasionando que no exista una seguridad vial preventiva que permita mejorar la seguridad vial de los pasajeros y peatones.

Los hallazgos son amparados en la investigación de Simbaña (2020) concluyó que la búsqueda de información bibliográfica sobre seguridad vial permite el desarrollo de herramientas que ayuden al sistema de gestión propuesto a tener una estructura coherente y lograr un alto nivel de impacto dentro de la organización. Igualmente, Wachnicka et al. (2021) llegando a concluir que el modelo de regresión ponderada geográficamente es útil para predecir y gestionar de forma eficiente la seguridad vial a nivel regional en Europa. Asimismo, Belin (2021) concluyó que Suecia se ha convertido desde 1997 el país más seguro del mundo, porque el sistema de transporte implementado ha generado que la cultura de seguridad vial en sus ciudadanos aumento progresivamente, el cual, viene impactando de manera positiva en este país.

De acuerdo al segundo objetivo específico, la variable cultura en prevención de accidentes de tránsito consiguió un 69% es deficiente, igualmente, su dimensión prevención primaria alcanzó un 69% es deficiente, seguido por la dimensión prevención terciaria con un 51% es deficiente y por último, se tiene a la dimensión prevención secundaria con un 46% es moderado, marcando de esta manera que la falta de información, la falta de conocimiento de primeros auxilios y poca facilidad de acceso a la información a los conductores ha causado que los conductores no conozcan a cabalidad la prevención primaria, secundaria y terciaria, y si a esto le agregamos la mala actitud de los conductores, las deficiencias condiciones técnicas de los vehículos y la conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas ha generado que los accidentes de tránsito se incrementen sin ningún control. Los datos alcanzados son protegidos por la investigación de Amaya y Veneros (2019) concluyendo que los incidentes de tránsito son creados por la falta de mantenimiento del vehículo, por el mal estado de las carreteras y por irresponsabilidad del chofer al momento de conducir su vehículo, estos factores se

podrían reducir siempre y cuando se aplique el modelo de seguridad vial pasado en las normas ISO 39001. Además, lo hace Chávez y Cabrera (2018) concluyendo que entre estas variables existe una relación positiva alta, dado que alcanzaron 0.875 (Rho de Spearman), demostrando que cuanto más sepa sobre las señales de tráfico, menor serán los accidentes de tránsito.

Con respecto al tercer objetivo específico, se revela que el 96.4% de los trabajadores mostraron que la dimensión gestión interinstitucional es deficiente a la vez perciben que la cultura de prevención de accidentes de tránsito está en el mismo nivel, mientras que el 3.6% percibe que la gestión interinstitucional y la cultura de prevención de accidentes de tránsito es eficiente. Además, la dimensión Gestión institucional alcanzó un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.623 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable Cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación moderada. Se revela que el 100% de los trabajadores mostraron que la dimensión gestión interinstitucional es deficiente a la vez perciben que la cultura de prevención de accidentes de tránsito está en el mismo nivel. Además, la dimensión Infraestructura vial y entorno alcanzó un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.771 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación alta, además, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.825 y una sigma menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy fuerte. Se revela que el 100% de los trabajadores mostraron que la dimensión características del vehículo y equipamiento es deficiente a la vez perciben que la cultura de prevención de accidentes de tránsito está en el mismo nivel. Además, la dimensión características del vehículo y equipamiento alcanzó un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.731 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación alta, también, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.796 y una sigma menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy fuerte. Se revela que el 93.1% de los trabajadores mostraron que la dimensión usuarios de las vías es

deficiente a la vez perciben que la cultura de prevención de accidentes de tránsito está en el mismo nivel. Además, la dimensión usuarios de las vías alcanzó un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.361 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable Cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación muy baja; además, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.394 y una sigma menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy baja. Se revela que el 93.1% de los trabajadores mostraron que la dimensión sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito es deficiente a la vez perciben que la cultura de prevención de accidentes de tránsito está en el mismo nivel. Además, la dimensión Sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito adquirió un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.668 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable Cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación moderada; además, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.734 y una sigma menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy fuerte.

Estos resultados son defendidos por el estudio de Morales y Valiente (2019) concluyendo que según el Tau-b de Kendall = 0,187, con una sigma de 0,023, menor que 5% de la significación estándar, y tiene un impacto significativo en el acatamiento de las especificaciones del servicio de autobuses de pasajeros de seguridad vial provincial y municipal de Viru ($P < 0.05$), coeficiente Rho = 0.202 (positivo débil). También, lo hace Barboza et al. (2020) concluyendo que los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana son generados por el consumo de drogas, alcohol, la somnolencia y el cansancio mental, debiendo existir mayor control policial e institucional para evitar estos accidentes el cual, vienen generando un aumento en las muertes de personas en su mayoría inocentes. Se revela que el 90.3% de los trabajadores mostraron que la dimensión prevención terciaria es deficiente a la vez perciben que la gestión de seguridad vial está en el mismo nivel. Además, la dimensión prevención terciaria que obtuvo un Tau-b de Kendall de 0.549 y un Rho de Spearman de 0.592, demostrando que mantienen una correlación considerable con la gestión de seguridad vial.

Tomando en cuenta el cuarto objetivo específico, Se revela que el 97.6% de los trabajadores mostraron que la dimensión prevención primaria es deficiente a la vez perciben que la gestión de seguridad vial está en el mismo nivel. Además, la dimensión prevención primaria y la variable gestión de la seguridad vial alcanzaron un Tau-b de Kendall de 0.789 y un Rho de Spearman de 0.864, asimismo, obtuvieron una sigma menor a 0.05, demostrando que mantienen una correlación alta y positiva muy fuerte. Se revela que el 100.0% de los trabajadores mostraron que la dimensión prevención secundaria es deficiente a la vez perciben que la gestión de seguridad vial está en el mismo nivel. Además, la dimensión prevención secundaria que obtuvo un Tau-b de Kendall de 0.664 y un Rho de Spearman de 0.721 y la prevención terciaria alcanzó un Tau-b de Kendall de 0.549 y un Rho de Spearman de 0.592, demostrando que mantienen una correlación considerable con la gestión de seguridad vial.

Estos hallazgos son amparados en la investigación de Barboza (2018) llegando a concluir que la comunicación entre los estudiantes del departamento de Amazonas y de Lima, mencionan que se debe aumentar la vigilancia vial y las multas viales, porque esto permite mejorar sustancialmente las señales y la infraestructura vial.

VI. CONCLUSIONES

1. Se concluye que la gestión de la seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito mantienen una correlación alta y una correlación positiva muy fuerte dado que ambas obtuvieron un Tau-b de Kendall de 0.811 y un Rho de Spearman de 0.869, además, consiguieron un $p=0.000<0.05$, permitiendo aceptar la hipótesis alterna. Además, se puede apreciar que ambas variables alcanzaron porcentajes altos en el nivel deficiente, es así que la gestión de seguridad vial obtuvo un 71% y la cultura de prevención de accidentes consiguió un 69%, demostrando que ambas vienen siendo utilizadas de manera inadecuada, siendo las causales que ocasionan el aumento de los accidentes de tránsito.
2. Se concluye que la gestión de seguridad vial alcanzó un 71% es deficiente, además, sus dimensiones infraestructura vial y entorno, y las características del vehículo y equipamiento alcanzaron un 56% es deficiente, en cambio, las dimensiones usuarios de las vías y el sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito obtuvieron un 48% es deficiente, y por último la dimensión gestión institucional consiguió un 46% es deficiente, señalando de esta manera que la entidad no cumple con el marco normativo e institucional existente ocasionando que no exista una seguridad vial preventiva que permita mejorar la seguridad vial de los pasajeros y peatones.
3. De acuerdo al segundo objetivo específico, se concluye que la variable cultura en prevención de accidentes de tránsito consiguió un 69% es deficiente, igualmente, su dimensión prevención primaria alcanzó un 69% es deficiente, seguido por la dimensión prevención terciaria con un 51% es deficiente y por último, se tiene a la dimensión prevención secundaria con un 46% es moderado, marcando de esta manera que la falta de información, la falta de conocimiento de primeros auxilios y poca facilidad de acceso a la información a los conductores ha causado que los conductores no conozcan a cabalidad la prevención primaria, secundaria y terciaria, y si a esto le agregamos la mala actitud de los conductores, las deficiencias condiciones técnicas de los vehículos

y la conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas ha generado que los accidentes de tránsito se incrementen sin ningún control.

4. Se concluye que la infraestructura vial y entorno alcanzó Tau-b de Kendall de 0.771 y $p=0.000<0.05$ con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación alta, además, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.825 y $p=0.000<0.05$ con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy fuerte. De igual manera, se observa que la dimensión características del vehículo y equipamiento alcanzó un Tau-b de Kendall de 0.731 y $p=0.000<0.05$ con la variable Cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación alta, también, se aprecia que alcanzó un Rho= 0.796 y $p=0.000<0.05$ con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy fuerte. En cambio, la dimensión Sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito adquirió un Tau-b de Kendall de 0.668 y $p=0.000<0.05$ con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación moderada; además, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.734 y $p=0.000<0.05$ con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy fuerte. Seguidamente, la dimensión Gestión institucional alcanzó un Tau-b de Kendall de 0.623 y $p=0.000<0.05$ con la variable Cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación moderada; también, se aprecia que alcanzó un Rho= 0.666 y $p=0.000<0.05$ con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva considerable. Por último, la dimensión Usuarios de las vías alcanzó un Tau-b de Kendall de 0.361 y $p=0.000<0.05$ con la variable Cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación muy baja; además, se aprecia que alcanzó un Rho=0.394 y $p=0.000<0.05$ con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy baja.

5. Se concluye que la prevención primaria y la variable gestión de la seguridad vial alcanzaron un Tau-b de Kendall de 0.789 y un Rho de Spearman de 0.864, asimismo, obtuvieron una sigma menor a 0.05, demostrando que mantienen una correlación alta y positiva muy fuerte, seguido por las dimensiones prevención secundaria que obtuvo un Tau-b de Kendall de 0.664 y un Rho de Spearman de 0.721 y la prevención terciaria alcanzó un Tau-b de Kendall de 0.549 y un Rho de Spearman de 0.592, demostrando que ambas dimensiones mantienen una correlación considerable con la gestión de seguridad vial. Se revela que el 90.3% de los trabajadores mostraron que la dimensión prevención terciaria es deficiente a la vez perciben que la gestión de seguridad vial está en el mismo nivel. Además, la dimensión prevención terciaria que obtuvo un Tau-b de Kendall de 0.549 y un Rho de Spearman de 0.592, demostrando que mantienen una correlación considerable con la gestión de seguridad vial.

VII. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda al director ejecutivo de una Institución de la SUTRAN elaborar medidas estratégicas de seguridad vial tomando en cuenta las costumbres y culturas de los choferes y ciudadanos de este departamento debiendo ser difundido de manera obligatoria en todos los terminales terrestres puesto que esto permite mejorar la cultura en prevención de accidentes de tránsito y con ello se lograría mantener una gestión institucional eficiente en beneficio de los pasajeros.
2. Se recomienda al gerente de fiscalización de una Institución de la SUTRAN realizar las inspecciones inopinadas en las mismas instalaciones de las empresas que brindan servicio público de movilidad, ya que de esta manera se podrán reducir los niveles de accidentes de tránsito, asimismo, va a permitir aumentar los conocimientos en temas de prevención beneficiando no solo a los choferes, sino que a cada uno de los pasajeros.
3. Se recomienda al director de infraestructura vial del Ministerio de transportes y comunicaciones exigir que las empresas que se encargan del cobro del peaje cumplan con brindar mantenimiento y mejora de los tramos afectados por las lluvias a la infraestructura vial ya que de esta forma se estaría brindando la seguridad vial preventiva que tanto se necesita para minimizar los accidentes de tránsito, además, de ello, debe existir una oficina de inspección y control de la SUTRAN en las provincias de mayor circulación de vehículos con el fin de verificar que las empresas cuenten con los implementos necesarios para atender en un posible accidente de tránsito.
4. Se recomienda a las gerencias de todas las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre en la región, verificar y evaluar constantemente las condiciones técnicas de sus vehículos, el estado emocional de sus choferes y sobre todo que los pasajeros no se encuentren en estado de ebriedad, puesto

que de esta forma se evitarían múltiples accidentes de tránsito que tanto daño causa a miles de familias en este departamento.

5. Se recomienda al director ejecutivo de una Institución de la SUTRAN elaborar un tríptico que contenga información relevante para los pasajeros sobre las obligaciones de las empresas que prestan servicio terrestre porque esto permite a estas personas conocer sus derechos y como proceder ante un reclamo porque estas organizaciones no cuenten con accesorios de primeros auxilios, acceso a la atención médica en caso de accidentes de tránsito y sobre todo de que los vehículos deben contar con buenas condiciones técnicas.

6. Se recomienda a los estudiantes de maestría y doctorado de las diferentes universidades, seguir investigando estas variables a través de entrevistas estructuradas y análisis documental con el propósito de buscar nuevas soluciones a los problemas que no se pudieron solucionar en este trabajo, pudiendo ampliar a todas las regiones donde la SUTRAN tiene presencia.

REFERENCIAS

- Alarcón, J. (2021). Metodología para realizar auditorías de seguridad vial en carreteras colombianas en operación. *Mujeres en ingeniería: Empoderamiento, Liderazgo y Compromiso*, 1(1), 1-11. <https://acofipapers.org/index.php/eiei/article/view/1804/1669>.
- Albacete, D., & Fageda, X. (2021). On the relationship between congestion and road safety in cities. *Transport Policy*, 105(1), 145-152. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.03.011>.
- Amaya, P., & Veneros, B. (2019). Influencia del Modelo de Seguridad Vial ISO-39001 en la accidentabilidad de una empresa de transportes terrestre. *Revista de Investigación Científica*, 16(1), 31-37. <http://dx.doi.org/10.17268/manglar.2019.005>.
- Argote, K., Molloy, M., Hart, A., Voskayan, A., Sarin, R., & Ciottone, G. (2020). Effect of Road Safety Laws on Deaths and Injuries from Road Traffic Collisions in Colombia. *Cambridge Core*, 1(1), 397-405 - 10.1017/S1049023X20000758.
- Axelle, M., Thévenet, C., & Varet, F. (2020). Effect of Culture on Gender Differences in Risky Driver Behavior through Comparative Analysis of 32 Countries. *SAGE Journals*, 1-13. DOI: <https://doi.org/10.1177/0361198120970525>.
- Barboza, M. (2018). *Competencias de seguridad vial en escolares de dos regiones del Perú*. [Tesis de maestría en Psicología, Universidad Nacional Mayor de San Marcos]. https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/10228/Barboza_pm.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Barboza, M., Salas, G., Rojas, W., Caycho, T., Ventura, J., Reyes, S., . . . Rivas, W. (2020). Traffic safety competencies in Peruvian high school students. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 68(1), 33-51. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.11.009>.
- Belin, M. (2021). The Swedish Vision Zero—An Advanced Safety Culture Phenomenon. *pringer Transactions in Civil and Environmental Engineering*, 1(1), 1-28. https://doi.org/10.1007/978-981-16-1115-5_1.

- Cárdenas, J., & Escobedo, E. (2021). Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito. Hospital Regional Docente de Trujillo 2016 – 2018. *Revista Médica de Trujillo*, 16(1), 1-13. <http://dx.doi.org/10.17268/rmt.2020.v16i01.08>.
- Chavarry, C., & Príncipe, G. (2021). Manual de seguridad vial para aumentar los niveles de infraestructura en las carreteras del Perú. *Pro Sciences: Revista De Producción, Ciencias E Investigación*, 5(38), 179-196. <https://doi.org/10.29018/issn.2588-1000vol5iss38.2021pp179-196>.
- Chávez. (2017). *Conceptos y técnicas de recolección de datos en la investigación jurídico social*. https://www.unifr.ch/ddp1/derechopenal/articulos/a_20080521_56.pdf
- Chávez, E., & Cabrera, V. (2018). *Nivel de conocimiento de las señales de tránsito y la prevención de los accidentes en la provincia de Bongará – Amazonas*. [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/31806/chavez_a_e.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Chávez, E., & Cabrera, V. (2018). *Nivel de conocimiento de las señales de tránsito y la prevención de los accidentes en la provincia de Bongará – Amazonas*. [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/31806/chavez_a_e.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Cherpitel, C., Witbrodt, J., Y., Y., Monteiro, M., Málaga, H., Báez, J., & Ponce de León, M. (2021). Road traffic injuries and substance use among emergency department patients in the Dominican Republic and Peru. *Rev Panam Salud Publica*, 1(1), 1-9. <https://doi.org/10.26633/RPSP.2021.31>.
- Chérrez, M., & Reinoso, S. (2021). Facial Trauma Prevalence from Traffic Accidents in the City of Cuenca - Ecuador, 2017. *International Journal of Odontostomatology*, 15(2), 499-502. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-381X2021000200499>.
- Chiavenato, I. (2011). *Administración de recursos humanos* (9na. ed.). Mc Graw Hill.
- Comte, A., & Durkheim, E. (2011). *Origen de los paradigmas de investigación*. <http://biblioteca.itson.mx/oa/educacion/oa1/ParadigmasInvestigacion/i3.htm>

- Concha, M., & Cayancela, A. (2021). Simulador Educativo para la prevención de accidentes de tránsito en el Ecuador. *Revista PROYECTO integrador de saberes*, 2(2), 7-8. <http://robertocamana.com/openjournal/index.php/pis/article/view/29/70>
- CONCYTEC. (2018). *Investigación aplicada*. https://portal.concytec.gob.pe/images/renacyt/reglamento_renacyt_version_final.pdf
- Dirección de Gestión Social. (2020). *Sistema de gestión de la seguridad vial*. <https://www.intedya.com/internacional/292/formacion-sistemas-de-gestion-de-la-seguridad-vial-requisitos-iso-39001.html>
- Espinoza, C. (2021). *la cultura ciudadana y su influencia en la prevención de accidentes de tránsito en el centro de la ciudad de Chiclayo, 2018*. [Tesis de pregrado, Universidad Señor de Sipán]. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/8478/Espinoza%20Requejo%2c%20Cinthy%20Catheryne.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Eustaquio, M., & Castillo, D. (2018). Programa educativo para mejorar las competencias en la prevención de accidentes de tránsito en escolares. *Sciéndo ciencia para el desarrollo*, 21(3), 385-393. <https://doi.org/10.17268/sciendo.2018.043>.
- Fayol, H. (1914). *La teoría clásica de la administración*. <http://fcaenlinea.unam.mx/2006/1130/docs/unidad4.pdf>
- Gómez, A., Escobar, K., & Cajías, P. (2021). Impacto del COVID-19 en la mortalidad por accidentes de tránsito en provincias de la República de Ecuador. *Ciencia América*, 10(1), 24-34. <http://dx.doi.org/10.33210/ca.v10i1.355>.
- Guerrero, C., Peña, C., & Ronderos, L. (2020). Costo económico de las muertes prematuras provocadas por accidentes de tránsito en el departamento del cesar – colombia durante el periodo 2000-2018. *Aglala*, 11(2), 1-24. <https://revistas.curn.edu.co/index.php/aglala/article/view/1691>.
- Guzmán, M. (2017). *Iniciativas de gestión para seguridad vial*. <https://www.acreditacion.gob.ec/gestion-para-seguridad-vial-iso-39001/>

- Hafezad, K. (2021). Road Safety Intervention: Publication Trends and Future Research Directions. *International Journal of Road Safety*, 1(1), 10-18.
<http://ijrs.my/journal/article/view/25/17>
- Hernández, R., & Mendoza, C. P. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativas, cualitativa y mixta* (4ta. ed.). LIMUSA Noriega Editores.
- Leci, C., Leao, T., Górios, C., Chinala, C., Armond, R., Eston, J., . . . Jirjoss, E. (2017). Los hombres y los accidentes de tránsito: un vistazo al riesgo, conducta de riesgo notificación de accidentes, educación y formación profesional. *International Journal of Medical Reviews and Case Reports*, 1(1), 1-5.
10.5455/IJMRCR.los-accidentes-de-transito.
- Mahdi, M., Taghizadeh, M., Nazari, S., & Mohammad, S. (2021). Measuring Traffic Safety Culture toward Achieving Road Safety Performance: A DEA Approach with Undesirable Inputs-Outputs. *Cybernetics and Systems*, 52(7), 601-624.
<https://doi.org/10.1080/01969722.2021.1914947>.
- Marin, P., & Villajulca, P. (2018). *Sistema de información Web y su influencia en la gestión de seguridad vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad, 2017*. [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo].
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/17671/marin_cp.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Mayo, E., Lombard, G., Fox, J., & Scott, J. (1944). *Teamwork and labor turnover in the aircraft industry of southern California* (1ra. ed.). Universidad de Harvard.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones[MTC]. (2017). *Manual de seguridad vial*.
https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/manuales/Manual_de_Seguridad_Vial_2017.pdf
- MINSA. (2019). *Situación de las lesiones causadas por accidentes de tránsito en el Perú* 2° Trimestre 2019.
<https://www.dge.gob.pe/portal/docs/vigilancia/sala/2019/SE24/transito.pdf>
- Miñan, A., Torres, G., Choque, J., Aycachi, M., Flores, N., Vargas, O., & Mejía, C. (2021). Use of seat belts among public transport drivers in Tacna, Peru: Prevalence and risk factors. *Polos Global Public Health*, 1(1), 1-12.
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0251794>.

- Mohan, D., Jha, A., & Chauhan, S. (2021). Future of road safety and SDG 3.6 goals in six Indian cities. *ScienceDirect*, 12-18. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2021.01.004>.
- Montealegre, J., & Garzón, J. (2021). Puntos críticos de accidentes de tránsito en Ibagué, Colombia. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 36(2), 673-716. <https://www.jstor.org/stable/27011718>.
- Morales, P., & Valiente, Y. (2019). Incidencia del cumplimiento de normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial. *Revista de Ciencia y Tecnología*, 15(3), 61-68. <https://revistas.unitru.edu.pe/index.php/PGM/article/view/2522>.
- MTC. (2020). *Boletín estadístico de siniestralidad vial*. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1294834/2020%20bolet%C3%ADn%20estadistico%20de%20siniestralidad%20vial%20-%20I%20Semestre%202020%20edit%20OCII%20copia.pdf>
- Orr, D. (2016). Regulating Mobility in the Peruvian Andes: Road Safety, Social Hierarchies and Governmentality in Cusco's Rural Provinces. *Ethnos Journal of Anthropology*, 81(2), 238-261. <https://doi.org/10.1080/00141844.2014.923013>.
- Ortiz, E., Cordovez, S., McIlroy, R., & Simbaña, K. (2021). Pedestrian Behavior and Its Influence to Improve Road Safety in Ecuador. *Springer Link*, 1(1), 778-783. https://doi.org/10.1007/978-3-030-74608-7_95.
- Pope, C., Nwosu, A., Rudisill, T., & Zhu, M. (2021). Support for distracted driving laws: An analysis of adolescent drivers from the Traffic Safety Culture Index from 2011 to 2017. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 78(1), 424-432. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.02.022>.
- Pradhan, V., & Bhattacharya, S. (2020). Benchmarking model for culture of urban traffic-safety management in India: interpretive structural modeling framework. *International Journal of Innovation Science*, 13(1), 34-52. <https://doi.org/10.1108/IJIS-09-2020-0168>.
- Rivera, A., & Vargas, F. (2021). Factores de riesgos sociales que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con vehículos livianos. *Revista publicando*, 8(29), 94-101.

<https://doi.org/10.51528/rp.vol8.id2189>.

- Rodríguez, L. (2019). *sistema de gestión de seguridad en la infraestructura de vías para reducir los índices de accidentes de tránsito en la zona urbana del distrito de Huaraz – Ancash – 2019*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo]. http://repositorio.unasam.edu.pe/bitstream/handle/UNASAM/3653/T033_41254806_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rozo, E., & Pérez, B. (2021). Decálogo de seguridad vial para la disminución de los riesgos en el personal operativo conductor de motocicleta, de una empresa ubicada en Norte de Santander, Cúcuta-Colombia. *Aibi revista investig. adm. ing*, 9(2), 40-52. <https://doi.org/10.15649/2346030X.779>.
- Sánchez, H., & Reyes, C. (2017). *Metodología y diseños en la investigación científica* (5ta. ed.). Busines Support Aneth S.R.L.
- Simbaña, C. (2020). *Diseño de un sistema de gestión de seguridad vial basado en la norma ISO 39001 para la escuela de conducción de la Universidad Técnica Del Norte*. [Tesis de pregrado, Universidad Técnica del Norte]. <http://repositorio.utn.edu.ec/bitstream/123456789/10309/2/04%20IND%20252%20TRABAAJO%20GRADO.pdf>
- Soares, E., Mattar, M., & Fernandes, L. (2021). Individual and family resilience and the role of support networks for victims of traffic accidents: an integrative review. *Ciencias Psicológicas*, 15(2), 1-17. <http://dx.doi.org/10.22235/cp.v15i2.2111> .
- Stoma, M., Caban, J., Dudziak, A., & Kuranc, A. (2021). Selected Aspects of the Road Traffic Safety Management System. *Scientific Letters of the University of Zilina*, 23(2), 33-42. <https://doi.org/10.26552/com.C.2021.2.F33-F42>.
- Sujon, M., & Dai, F. (2021). Social Media Mining for Understanding Traffic Safety Culture in Washington State Using Twitter Data. *Asce Library*, 1(1), 1-12.
- SUTRAN. (2021). *Reporte Estadístico N° 002*. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1916583/Reporte%20de%20accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito%20en%20carreteras%20a%20diciembre%202020.pdf.pdf>

- Szymanek, A. (2021). Road Safety Sequence" - A New Concept of the Road Safety Management in Poland. *Kamunikacie Scientic Letters of the University of Zilina*, 23(1), 1-10. <https://doi.org/10.26552/com.C.2021.1.F1-F10>.
- Ticona, S. (2018). *actualización en educación vial a conductores del sindicato de transportes "Amazonas" de la localidad de Caranavi, con el propósito de prevenir accidentes de transito*. [Tesis de pregrado, Universidad Mayor de San Andrés].
<https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/19296/CS.ED.-1107.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Trager, J., Kalová, L., Pagany, R., & Dorner, W. (2021). Warning Apps for Road Safety: A Technological and Economical Perspective for Autonomous Driving – The Warning Task in the Transition from Human Driver to Automated Driving. *International Journal of Human–Computer Interaction*, 37(4), 363-377.
<https://doi.org/10.1080/10447318.2020.1860545>.
- Usta, J., Díaz, O., & Pacheco, A. (2021). Estado de los planes estratégicos en seguridad vial de la ciudad de Barranquilla. *Revista Colombiana de Salud Ocupacional*, 11(1), 1-10.
10.18041/2322-634X/rcso.1.2021.5588.
- Vásquez. (2020). *Metodología de la investigación*. Unidad Académica de Estudios Generales. <https://www.usmp.edu.pe/estudiosgenerales/pdf/2019-I/MANUALES/II%20CICLO/METODOLOGIA%20DE%20LA%20INVESTIGACION.pdf>
- Vikovsky, M., Neubauer, J., Malisek, J., & Michálek, J. (2021). Improvement of Road Safety through Appropriate Cargo Securing Using Outliers. *Traffic Safety within a Sustainable Transportation System*, 13(5), 1-13.
<https://doi.org/10.3390/su13052688>.
- Wachnicka, J., Palikowska, K., Kustra, W., & Kiec, M. (2021). Spatial differentiation of road safety in Europe based on NUTS-2 regions. *Accident Analysis & Prevention*, 150(1), 1-15. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105849>.
- Weber, M. (1930). *The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism*. Courier Corporation. (1ra ed.). Taylor & Francis e-Library.

Yáñez, C., Haro, D., & Aguirre, L. (2021). Análisis de la seguridad vial de los peatones en la ciudad de Babahoyo, Ecuador, 2020. *Domicio de las ciencias*, 7(1), 412-431.

<http://dx.doi.org/10.23857/dc.v7i1.1650>.

Zadobrischi, E., & Dimian, M. (2021). Vehicular Communications Utility in Road Safety Applications: A Step toward Self-Aware Intelligent Traffic Systems. *Symmetry and IoT Intelligence in the Post Pandemic Economy*, 13(3), 1-15.

<https://doi.org/10.3390/sym13030438>.

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de operacionalización de las variables: Gestión de seguridad vial y cultura en prevención de accidentes de tránsito

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable 1: Gestión de seguridad vial	Es el grupo de medidas, técnicas o estrategias destinadas a la prevención de accidentes de tránsito con el propósito de salvaguardar la vida de los ciudadanos (Dirección de Gestión Social, 2020).	La gestión en seguridad vial fue estudiada a través de la encuesta y el cuestionario conformado por 23 preguntas cerradas que fueron aplicadas a 61 trabajadores que permita conocer más detalles de sus dimensiones: Gestión interinstitucional, infraestructura vial y entorno, características del vehículo y equipamiento, usuarios de las vías y el sistema de atención a víctimas de tránsito. Asimismo, se utilizó la prueba de normalidad de datos que permitió utilizar el Rho de Spearman puesto que el grado de la sigma bilateral fue menor a 0.05.	Gestión Interinstitucional	<ul style="list-style-type: none"> - Marco institucional. - Marco normativo - Articulación Interinstitucional - Sistema de recolección de datos 	Ordinal de tipo Likert: Opciones de respuesta: Nunca (01) Casi nunca (02) A veces (03) Casi siempre (04) Siempre (05) Niveles de escala: Deficiente Regular Eficiente
			Infraestructura vial y entorno	<ul style="list-style-type: none"> - Infraestructura vial. - Seguridad vial preventiva. - Inspecciones de Seguridad Vial. - Área de concentración de siniestros 	
			Características del vehículo y equipamiento	<ul style="list-style-type: none"> - Parque vehicular. - Seguridad activa. - Seguridad pasiva 	
			Usuarios de las vías	<ul style="list-style-type: none"> - Concientización. - Formación y educación vial. - Capacitaciones 	
			Sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> - Atención de emergencias de víctimas de accidentes de tránsito - Verificación del cumplimiento de las normas de tránsito 	

Nota: Elaboración propia

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable 2: Cultura en prevención de accidentes de tránsito	Es el grupo de investigaciones y destrezas que poseen los ciudadanos que le permiten minimizar el riesgo de peripecias que le pueda originar lesiones leves o graves, incluso la muerte (Pope et al., 2021).	La cultura en prevención de accidentes de tránsito fue estudiada a través de la encuesta y el cuestionario conformado por 22 preguntas cerradas que fueron aplicadas a 61 trabajadores que permita conocer más detalles de sus dimensiones: Prevención primaria, prevención secundaria y la prevención terciaria. Igualmente, se utilizó la prueba de normalidad de datos que permitió utilizar el Rho de Spearman puesto que el grado de la sigma bilateral fue menor a 0.05.	Prevención primaria	<ul style="list-style-type: none"> - Información. - Actitudes. - Conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas. - Buenas condiciones técnicas. - Diseño y trazado de la vía pública 	Ordinal de tipo Likert: Opciones de respuesta: Nunca (01)
			Prevención secundaria	<ul style="list-style-type: none"> - Dispositivos de sujeción al conductor. - Dispositivos de sujeción al vehículo. - Facilidad de acceso 	Casi nunca (02) A veces (03)
			Prevención terciaria	<ul style="list-style-type: none"> - Primeros auxilios y acceso a la atención médica. - Riesgo de incendio y servicio de socorro 	Casi siempre (04) Siempre (05) Niveles de escala Bajo Regular Alto

Nota: Elaboración propia

Anexo 2. Instrumentos de evaluación

Cuestionario de gestión de seguridad vial de una Institución de la SUTRAN, 2021

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información para determinar la relación entre la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021. Así mismo se le pide ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas. Se le agradece por anticipado su valiosa participación y colaboración, considerando que los resultados de este estudio de investigación científica permitirán mejorar la gestión de una Institución de la SUTRAN en cuanto al cumplimiento de la normatividad del servicio del transporte público.

INSTRUCCIONES:

El cuestionario consta de 23 ítems. Cada ítem incluye cinco alternativas de respuestas. Lea con mucha atención cada una de los ítems y las opciones de las repuestas que le siguen. Para cada ítem marque sólo una respuesta con una equis (x) en el recuadro que considere que se aproxime más a su realidad, es decir cuántas veces ocurren estas situaciones en su ámbito regional.

- Si no ocurre jamás, marca la alternativa **NUNCA**
- Si ocurre rara vez, marca la alternativa **CASI NUNCA**
- Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **A VECES**
- Si ocurren muchas veces, marca la alternativa **CASI SIEMPRE**
- Si ocurren continuamente, marca la alternativa **SIEMPRE**

Nº	ÍTEMS	NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
GESTIÓN INTERINSTITUCIONAL						
1	¿La SUTRAN envía las políticas de transporte público oportunamente al gobierno regional y a la Policía Nacional del Perú?					
2	¿La SUTRAN se reúne con altos mandos de la Policía Nacional del Perú, con los gobernadores, alcaldes provinciales y distritales antes de modificar las políticas de seguridad vial?					

3	¿La SUTRAN para elaborar un proyecto de ley solicita aportes a las organizaciones y redes institucionales de todos los departamentos del país?					
4	¿Según la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, el Ministerio de Transportes y comunicaciones cumple con su competencia normativa, ¿de gestión y de fiscalización eficientemente?					
5	¿Se implementa de forma eficiente políticas y normas en pos del bien común en el marco del desarrollo sostenible?					
6	Bajo su percepción, ¿la articulación entre entidades de distintos niveles de gobierno, nacional, regional y/o local se da eficientemente?					
7	¿Existe una única fuente de información de accidentes de tránsito de forma de generar una toma de datos integrada y automatizada, que permita disponer de una estadística unificada, única de consulta nacional?					
INFRAESTRUCTURA VIAL Y ENTORNO						
8	¿La red vial se encuentra dotada de infraestructura y equipamiento adecuado?					
9	¿Se realizan auditorías de seguridad vial, en donde se utilizan métodos sistemáticos con fines eminentemente preventivos, que permitan verificar el cumplimiento de todos los aspectos involucrados con la seguridad de las vías en la región?					
10	¿Se lleva a cabo inspecciones de seguridad vial en los mismos terminales de las empresas de vehículos livianos (M1 y M2)?					
11	¿Se realiza el proceso sistemático de revisión in situ de una carretera o tramo de ella, con el fin de identificar aspectos peligrosos, deficiencias o carencias de la carretera que potencialmente pueden producir accidentes?					
CARACTERÍSTICAS DEL VEHICULO Y EQUIPAMIENTO						
12	¿El parque Automotor tiene una antigüedad de 13 años que está permitida por la ley?					

13	¿Se mantienen las unidades vehiculares en óptimas condiciones mecánicas?					
14	¿El nivel de seguridad de los vehículos son los adecuados?					
15	¿Ante cualquier descontrol del vehículo en marcha, se cuenta con mecanismos destinado a proporcionar mayor eficacia en la estabilidad del mismo?					
16	¿En el momento del accidente, los pasajeros contaban con el cinturón de seguridad?					
USUARIOS DE LAS VIAS						
17	¿Se toman las medidas de seguridad para transitar por las calles, a fin de que no ocurra un accidente de tránsito?					
18	¿Se realizan campañas sistemáticas de sensibilización en radio, medios escritos y audiovisuales, a fin de que la opinión pública tome conciencia sobre los riesgos de sufrir un siniestro de tránsito?					
19	¿Las capacitaciones brindadas por la SUTRAN permiten a los conductores mejorar su seguridad vial?					
SISTEMA DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO						
20	¿El tiempo de respuesta a emergencias por accidentes de tránsito es adecuado?					
21	¿El conductor del vehículo es asesorado mediante cursos de inducción, a fin de evitar futuros accidentes de tránsito?					
22	¿Las carreteras de Amazonas cuentan con mecanismos para reducir los daños materiales y personales de los accidentes de tránsito?					
23	¿El vehículo de transporte se encuentra coberturado, a fin de apoyar a las personas y sus familiares, ante un posible accidente?					

¡Muchas gracias por su colaboración!

Cuestionario de Cultura en prevención de accidentes de tránsito de una Institución de la SUTRAN, 2021

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información para determinar la relación entre la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021. Así mismo se le pide ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas. Se le agradece por anticipado su valiosa participación y colaboración, considerando que los resultados de este estudio de investigación científica permitirán mejorar la gestión de una Institución de la SUTRAN en cuanto al cumplimiento de la normatividad del servicio del transporte público.

INSTRUCCIONES:

El cuestionario consta de 22 ítems. Cada ítem incluye cinco alternativas de respuestas. Lea con mucha atención cada una de los ítems y las opciones de las repuestas que le siguen. Para cada ítem marque sólo una respuesta con una equis (x) en el recuadro que considere que se aproxime más a su realidad, es decir cuántas veces ocurren estas situaciones en su ámbito regional.

- Si no ocurre jamás, marca la alternativa **NUNCA**
- Si ocurre rara vez, marca la alternativa **CASI NUNCA**
- Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **A VECES**
- Si ocurren muchas veces, marca la alternativa **CASI SIEMPRE**
- Si ocurren continuamente, marca la alternativa **SIEMPRE**

Nº	ÍTEMS	NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
PREVENCIÓN PRIMARIA						
1	¿Considera que la información que la SUTRAN brinda a los conductores permite reducir los accidentes de tránsito?					
2	¿Considera que la información sobre prevención de accidentes de tránsito que posee la SUTRAN es conocida por todos sus trabajadores?					
3	¿Considera que los funcionarios de la SUTRAN cuentan con capacidad para transmitir información sobre cultura de prevención a los conductores?					

4	¿Las actitudes de los funcionarios de la SUTRAN permiten promover la cultura de prevención de accidentes de tránsito en todas las empresas de transporte?					
5	¿Los jefes de área muestran actitudes idóneas al momento de resolver las consultas de los trabajadores de su área?					
6	¿Considera que las normas vigentes permiten a la SUTRAN sancionar a las empresas que cuenten con conductores bajo los efectos de alcohol y otras drogas?					
7	¿Considera que la SUTRAN cuenta con herramientas tecnológicas que le permitan detectar en el momento preciso a los choferes que se encuentren conduciendo bajo los efectos de alcohol y otras drogas?					
8	¿Considera que el personal SUTRAN encargado de verificar las buenas condiciones técnicas de los vehículos conoce las normas vigentes?					
9	¿Considera que los funcionarios SUTRAN participan activamente en las inspecciones rutinarias con el propósito de verificar las buenas condiciones técnicas de los vehículos que circulan en Amazonas?					
10	¿Considera que las empresas de transporte cuentan dentro de sus políticas, mantener en buenas condiciones técnicas sus vehículos?					
11	¿Considera que los funcionarios de la SUTRAN cuentan con la experiencia necesaria para diseñar y trazar la vía pública?					
12	¿Considera que las bases legales vigentes permiten a la SUTRAN diseñar y realizar el trazado de la vía pública acorde a las necesidades de la región Amazonas?					
13	¿Considera que los conductores cumplen con respetar los diseños y trazado de la vía pública?					
14	¿Considera que la información que la SUTRAN brinda a los conductores permite reducir los accidentes de tránsito?					
PREVENCIÓN SECUNDARIA						
15	¿Considera que los dispositivos de fiscalización al conductor					

	permiten cumplir fehacientemente con la fiscalización terrestre?					
16	¿Considera que los dispositivos de fiscalización al vehículo permiten reducir los altos niveles de accidentes de tránsito?					
17	¿Las normas actuales permiten que cualquier empresa tenga facilidad de acceso a operar en el transporte público?					
18	¿Considera que los lineamientos de permiso de operacionalización para las empresas que posee la SUTRAN son de fácil acceso para todas en general?					
PREVENCIÓN TERCIARIA						
19	¿Las empresas de transporte cumplen con tener implementos de primeros auxilios y acceso a la atención médica de sus clientes en caso de algún accidente de tránsito?					
20	¿La SUTRAN verifica que las empresas cuenten con políticas y planes de primeros auxilios y si cuentan con convenios con clínicas acceso a la atención médica?					
21	¿Las empresas de transporte cuentan con extintores de calidad y en buen estado para reducir el riesgo de incendios permitiendo socorrer en caso de ser necesario?					
22	¿La SUTRAN verifica que las empresas cuenten con un plan de emergencia si en el caso exista algún incendio y como se debe socorrer si algún pasajero que se encuentre en una situación de riesgo de incendiarse?					

¡Muchas gracias por su colaboración!

Anexo 3. Fichas técnicas de los instrumentos

Ficha Técnica 01: Instrumento para evaluar la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito en una Institución de la SUTRAN, 2021

1. Nombre:

Cuestionario para Identificar la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito en una Institución de la SUTRAN, 2021

2. Autor:

Bazán Gutiérrez, Edinson Daniel

3. Objetivo:

Determinar la relación entre la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021

4. Normas:

- Es clave que el usuario externo, al contestar, sea objetivo, honesto y sincero con sus respuestas, para que se pueda captar información real.
- Tener en cuenta el tiempo destinado para el llenado en cada uno de los cuestionarios.

5. Usuarios (muestra):

El total de participantes es de 61 trabajadores de una Institución de la SUTRAN.

6. Unidad de análisis:

Los trabajadores de una Institución de la SUTRAN.

7. Modo de aplicación:

- El presente cuestionario está estructurado en 45 ítems, agrupados en las ocho dimensiones, y su escala es de uno, dos, tres, cuatro, y cinco puntos por cada ítem.
- Los trabajadores deben llenar el cuestionario individualmente, consignando la información de acuerdo a las instrucciones para el desarrollo del instrumento de evaluación.

- El tiempo de desarrollo del cuestionario será aproximadamente de unos 30 minutos y los materiales a emplearse son un bolígrafo o lápiz.

8. Estructura

El cuestionario de la variable 1 gestión de seguridad vial está estructurado tipo escala Likert, en el cual se le presenta cinco alternativas de respuesta de nunca, casi nunca, a veces, casi siempre y siempre, a las cuales se les asigna un valor de 1-5, respectivamente. El cuestionario está estructurado de la siguiente manera: cinco dimensiones: gestión interinstitucional con 7 indicadores 7 ítems, infraestructura vial y entorno con 4 indicadores 4 ítems características del vehículo y equipamiento con 5 indicadores 5 ítems, usuarios de las vías con 3 indicadores 3 ítems y sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito con 4 indicadores 4 ítems, haciendo un total de 23 ítems.

9. Escala de medición:

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

Intervalo	Intervalo
0 - 23	Muy deficiente
24 - 46	Deficiente
47 - 69	Regular
70 - 92	Bueno
93 - 115	Muy bueno

9.2. Escala específica (por dimensión):

Dimensión	Intervalo	Intervalo
Gestión interinstitucional	0 - 7	Muy deficiente
	8 - 14	Deficiente
	15 - 21	Regular
	22 - 28	Bueno
	29 - 35	Muy bueno

Dimensión	Intervalo	Intervalo
Infraestructura vial y entorno	0 - 4	Muy deficiente
	5 - 8	Deficiente
	9 - 12	Regular
	13 - 16	Bueno
	17 - 20	Muy bueno

Dimensión	Intervalo	Intervalo
Características del vehículo y equipamiento	0 - 5	Muy deficiente
	6 - 10	Deficiente
	11 - 15	Regular
	16 - 20	Bueno
	21 - 25	Muy bueno

Dimensión	Intervalo	Intervalo
Usuarios de las vías	0 - 3	Muy deficiente
	4 - 6	Deficiente
	7 - 9	Regular
	10 - 12	Bueno
	13 - 15	Muy bueno

Dimensión	Intervalo	Intervalo
Sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito	0 - 4	Muy deficiente
	5 - 8	Deficiente
	9 - 12	Regular
	13 - 16	Bueno
	17 - 20	Muy bueno

9.3. Escala general de la variable: Cultura en prevención de accidentes de tránsito

Intervalo	Intervalo
0 - 22	Muy deficiente
23 - 44	Deficiente
45 - 66	Regular
67 - 88	Bueno
89 - 120	Muy bueno

9.2. Escala específica (por dimensión):

Dimensión	Intervalo	Intervalo
Prevención primaria	0 - 14	Muy deficiente
	15 - 28	Deficiente
	29 - 42	Regular
	43 - 56	Bueno
	57 - 70	Muy bueno

Dimensión	Intervalo	Intervalo
Prevención secundaria	0 - 4	Muy deficiente
	5 - 8	Deficiente
	9 - 12	Regular
	13 - 16	Bueno
	17 - 20	Muy bueno

Dimensión	Intervalo	Intervalo
Prevención terciaria	0 - 4	Muy deficiente
	5 - 8	Deficiente
	9 - 12	Regular
	13 - 16	Bueno
	17 - 20	Muy bueno

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

Siempre = 5

Casi siempre = 4

A veces = 3

Casi nunca = 2

Nunca = 1

10. Validación y confiabilidad:

La validez del cuestionario se determinó por parte del juicio de 3 expertos conocedores del tema de investigación, usando el coeficiente de validación de constructo, resultando en ambos casos preferentemente como validez perfecta tal como se evidencia en el Anexo 1, obteniéndose el valor de 98%, siendo la validez excelente. Los 3 expertos conocedores del tema de investigación son: Doctor Victor Hugo Puican Rodríguez, Magister Orbe Silva Marlon Javier y Magister Victor Manuel Valdiviezo Sir.

Mediante el coeficiente del Alfa de Cronbach se midió la confiabilidad de los instrumentos, que se les sometió a una prueba piloto de 15 participantes, siendo el resultado: α 0.916 que es una fiabilidad considerada como EXCELENTE.

La fiabilidad de las dimensiones de la variable 1 Cuidado humanizado del servicio de hospitalización fue: interacción, α =0,700, la fiabilidad se considera como BUENA; científica, α =0,890, la fiabilidad se considera como BUENA; y necesidades humanas, α =0,930

	Comunicaciones cumple con su competencia normativa, de gestión y de fiscalización eficientemente																	
	Se implementa de forma eficiente políticas y normas en post del bien común en el marco del desarrollo sostenible						X	X	X	X	X							
Articulación Interinstitucional	La articulación entre entidades de distintos niveles de gobierno, nacional, regional y/o local se da eficientemente						X	X	X	X	X							
Sistema de recolección de datos	Existe una fuente de información de accidentes de tránsito de toma de datos integrada y automatizada, que tenga una estadística unificada de consulta nacional						X	X	X	X	X							
DIMENSIÓN 2: INFRAESTRUCTURA VIAL Y ENTORNO																		
Infraestructura vial	La red vial se encuentra dotada de infraestructura y equipamiento adecuado						X	X	X	X	X							
Seguridad vial preventiva	Se realizan Auditorías de Seguridad Vial que utilizan métodos sistemáticos preventivos para verificar el cumplimiento de todos los aspectos involucrados con la seguridad de las vías						X	X	X	X	X							
Inspecciones de Seguridad Vial	Se lleva a cabo inspecciones de seguridad vial en los mismos terminales de las empresas de vehículos menores						X	X	X	X	X							
Concentración de siniestros	Se realiza el proceso sistemático de revisión in situ de carreteras, para identificar peligros, deficiencias o carencias que pueden producir accidentes						X	X	X	X	X							


DIMENSIÓN 3: CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO Y EQUIPAMIENTO												
Parque vehicular	El parque Automotor tiene una antigüedad de 13 años que está permitida por la ley						X	X	X	X	X	
	Se mantienen las unidades vehiculares en óptimas condiciones mecánicas						X	X	X	X	X	
Seguridad activa	El nivel de seguridad de los vehículos son los adecuados						X	X	X	X	X	
Seguridad pasiva	Ante cualquier descontrol del vehículo en marcha, se cuenta con mecanismos destinado a proporcionar mayor eficacia en la estabilidad del mismo						X	X	X	X	X	
	En el momento del accidente, los pasajeros contaban con el cinturón de seguridad						X	X	X	X	X	
DIMENSIÓN 4: USUARIOS DE LAS VIAS												
Concientización	Se toman las medidas de seguridad para transitar por las vías, a fin de que no ocurra un accidente de tránsito						X	X	X	X	X	
Formación y educación vial	Se realizan campañas sistemáticas de sensibilización en radio, medios escritos y audiovisuales, para que el público tome conciencia sobre los riesgos de siniestros de tránsito						X	X	X	X	X	
Capacitaciones	Lo realiza las capacitaciones la SUTRAN para permitir a los conductores mejorar su seguridad vial						X	X	X	X	X	
DIMENSIÓN 5: SISTEMA DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO												

Atención de emergencias de víctimas de accidentes de tránsito	El tiempo de respuesta a emergencias por accidentes de tránsito es adecuada.						X	X	X	X	X		
	El conductor del vehículo es asesorado mediante cursos de inducción, a fin de evitar futuros accidentes de tránsito.						X	X	X	X	X		
	Las carreteras cuentan con mecanismos informativos para reducir los daños materiales y personales de los accidentes de tránsito						X	X	X	X	X		
	Los vehículos de transporte se encuentran coberturado, a fin de apoyar a las personas y sus familiares, ante un posible accidente.						X	X	X	X	X		
Verificación del cumplimiento de las normas de tránsito	La SUTRAN verifica constantemente que los choferes que están involucrados en el accidente de tránsito cuentan con los documentos que exigen las normas de tránsito.						X	X	X	X	X		
	La SUTRAN lleva a cabo actividades de inspección de forma continua con el propósito de verificar que los choferes cumplan con las normas de tránsito.						X	X	X	X	X		

FIRMA DEL EXPERTO

MAT. N° 02-0013
ASESOR

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario de gestión de seguridad vial		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel de gestión de seguridad vial por la SUTRAN de amazonas, 2021		
Aplicado a la Muestra Participante	61 trabajadores de la SUTRAN de amazonas, 2021		
Nombres y Apellidos del Experto	Victor Hugo Puican Rodriguez	DNI N°	42813931
Título Profesional	Contador Público	Celular	972917021
Dirección Domiciliaria	Calle San Pedro 780 – Jaén		
Grado Académico	Magister en Gestión Pública		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Jaén, 27 de mayo 2022


	Los jefes de área muestran actitudes idóneas al momento de resolver las consultas de los trabajadores de su área						X	X	X	X	X	
Conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas	Las normas vigentes permiten a la SUTRAN sancionar a las empresas que cuenten con conductores bajo los efectos de alcohol y otras drogas						X	X	X	X	X	
	La SUTRAN cuenta con herramientas tecnológicas para detectar en el momento preciso a choferes que se encuentren conduciendo bajo los efectos de alcohol y drogas							X	X	X	X	X
Buenas condiciones técnicas	El personal de la SUTRAN encargado de verificar las buenas condiciones técnicas de los vehículos conoce las normas vigentes						X	X	X	X	X	
	Los funcionarios SUTRAN participan activamente en inspecciones rutinarias con el propósito de verificar las buenas condiciones técnicas de los vehículos que circulan en Amazonas						X	X	X	X	X	
	Las empresas de transporte cuentan dentro de sus políticas mantener en buenas condiciones técnicas sus vehículos							X	X	X	X	X
Diseño y trazado de la vía pública	Los funcionarios de la SUTRAN cuentan con la experiencia necesaria para diseñar y trazar la vía pública						X	X	X	X	X	
	Las bases legales vigentes permiten a la SUTRAN diseñar y realizar el trazado de la vía pública acorde a las necesidades de la región Amazonas						X	X	X	X	X	

	Los conductos cumplen con respetar los diseños y trazado de la vía pública						X	X	X	X	X	
DIMENSIÓN 2: Prevención secundaria												
Dispositivos de sujeción al conductor	Los dispositivos de fiscalización al conductor permiten cumplir fehacientemente con la fiscalización terrestre						X	X	X	X	X	
Dispositivos de sujeción al vehículo	Los dispositivos de fiscalización al vehículo permiten reducir los altos niveles de accidentes de tránsito						X	X	X	X	X	
Facilidad de acceso	Las normas actuales permiten que cualquier empresa tenga facilidad de acceso a operar en el transporte público						X	X	X	X	X	
	Los lineamientos de permiso de operacionalización para las empresas que posee la SUTRAN son de fácil acceso para todas en general						X	X	X	X	X	
DIMENSIÓN 3: Prevención terciaria												
Primeros auxilios y acceso a la atención médica	Las empresas cumplen con tener implementos de primeros auxilios y acceso a la atención médica de sus clientes en caso de algún accidente de tránsito						X	X	X	X	X	
	La SUTRAN verifica que las empresas cuenten con políticas y planes de primeros auxilios y si cuentan con convenios con clínicas acceso a la atención médica							X	X	X	X	
Riesgo de incendio y servicio de socorro	Las empresas de transporte cuentan con extintores de calidad y en buen estado para reducir el riesgo de						X	X	X	X	X	

	incendios permitiendo socorrer en caso de ser necesario															
	La SUTRAN verifica que las empresas cuenten con un plan de emergencia si en el caso exista algún incendio y como se debe socorrer si algún pasajero que se encuentre en una situación de riesgo de incendiarse					X	X	X	X	X						

FIRMA DEL EXPERTO
Mg. CPC. Víctor Hugo Pardo Rodríguez
MAT. N° 02-6533
ASESOR

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario de cultura en prevención de accidentes de tránsito		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel de cultura en prevención de accidentes de tránsito de la SUTRAN de Amazonas, 2021		
Aplicado a la Muestra Participante	61 trabajadores de la SUTRAN de Amazonas, 2021		
Nombres y Apellidos del Experto	Victor Hugo Puican Rodriguez	DNI N°	42813931
Título Profesional	Contador Público	Celular	972917021
Dirección Domiciliaria	Calle San Pedro 780 – Jaén		
Grado Académico	Magister en Gestión Pública		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Jaén, 26 de mayo 2022

Segundo experto

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE LA GESTIÓN EN SEGURIDAD VIAL

TÍTULO DE LA TESIS: Gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito por la SUTRAN de Amazonas, 2021

VARIABLE: Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público																	
DIMENSIÓN 1: Gestión interinstitucional																	
INDICADORES	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA					CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO										OBSERVACIONES
		Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre	REDACCION		PERTINENCIA		COHERENCIA		ADECUACION		COMPRESIÓN		
							A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	
Marco institucional	La SUTRAN envía las políticas de transporte público oportunamente al gobierno regional y a la Policía Nacional del Perú						X		X		X		X		X		
	La SUTRAN se reúne con altos mandos de la Policía Nacional del Perú, con los gobernadores, alcaldes provinciales y distritales antes de modificar las políticas de seguridad vial						X		X		X		X		X		
	La SUTRAN para elaborar un proyecto de ley solicita aportes a las organizaciones y redes institucionales de todos los departamentos del país						X		X		X		X		X		
Marco normativo	Según Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181,						X		X		X		X		X		

	el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cumple con su competencia normativa, de gestión y de fiscalización eficientemente																	
	Se implementa de forma eficiente políticas y normas en post del bien común en el marco del desarrollo sostenible						X	X	X	X	X							
Articulación Interinstitucional	La articulación entre entidades de distintos niveles de gobierno, nacional, regional y/o local se da eficientemente						X	X	X	X	X							
Sistema de recolección de datos	Existe una fuente de información de accidentes de tránsito de toma de datos integrada y automatizada, que tenga una estadística unificada de consulta nacional						X	X	X	X	X							
DIMENSIÓN 2: INFRAESTRUCTURA VIAL Y ENTORNO																		
Infraestructura vial	La red vial se encuentra dotada de infraestructura y equipamiento adecuado						X	X	X	X	X							
Seguridad vial preventiva	Se realizan Auditorías de Seguridad Vial que utilizan métodos sistemáticos preventivos para verificar el cumplimiento de todos los aspectos involucrados con la seguridad de las vías						X	X	X	X	X							
Inspecciones de Seguridad Vial	Se lleva a cabo inspecciones de seguridad vial en los mismos terminales de las empresas de vehículos menores						X	X	X	X	X							
Concentración de siniestros	Se realiza el proceso sistemático de revisión in situ de carreteras, para identificar peligros, deficiencias o carencias que pueden producir accidentes						X	X	X	X	X							


DIMENSIÓN 3: CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO Y EQUIPAMIENTO													
Parque vehicular	El parque Automotor tiene una antigüedad de 13 años que está permitida por la ley						X	X	X	X	X		
	Se mantienen las unidades vehiculares en óptimas condiciones mecánicas						X	X	X	X	X		
Seguridad activa	El nivel de seguridad de los vehículos son los adecuados						X	X	X	X	X		
Seguridad pasiva	Ante cualquier descontrol del vehículo en marcha, se cuenta con mecanismos destinado a proporcionar mayor eficacia en la estabilidad del mismo						X	X	X	X	X		
	En el momento del accidente, los pasajeros contaban con el cinturón de seguridad						X	X	X	X	X		
DIMENSIÓN 4: USUARIOS DE LAS VIAS													
Concientización	Se toman las medidas de seguridad para transitar por las vías, a fin de que no ocurra un accidente de tránsito						X	X	X	X	X		
Formación y educación vial	Se realizan campañas sistemáticas de sensibilización en radio, medios escritos y audiovisuales, para que el público tome conciencia sobre los riesgos de siniestros de tránsito						X	X	X	X	X		
Capacitaciones	Lo realiza las capacitaciones la SUTRAN para permitir a los conductores mejorar su seguridad vial						X	X	X	X	X		
DIMENSIÓN 5: SISTEMA DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO													

Atención de emergencias de víctimas de accidentes de tránsito	El tiempo de respuesta a emergencias por accidentes de tránsito es adecuada.						X	X	X	X	X		
	El conductor del vehículo es asesorado mediante cursos de inducción, a fin de evitar futuros accidentes de tránsito.						X	X	X	X	X		
	Las carreteras cuentan con mecanismos informativos para reducir los daños materiales y personales de los accidentes de tránsito						X	X	X	X	X		
	Los vehículos de transporte se encuentran <u>coberturado</u> , a fin de apoyar a las personas y sus familiares, ante un posible accidente.						X	X	X	X	X		
Verificación del cumplimiento de las normas de tránsito	La SUTRAN verifica constantemente que los choferes que están involucrados en el accidente de tránsito cuentan con los documentos que exigen las normas de tránsito.						X	X	X	X	X		
	La SUTRAN lleva a cabo actividades de inspección de forma continua con el propósito de verificar que los choferes cumplan con las normas de tránsito.						X	X	X	X	X		


 FIRMA DEL EXPERTO

Activar Windows
 Ir a Configuración

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario de gestión de seguridad vial		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel de gestión de seguridad vial por la SUTRAN de amazonas, 2021		
Aplicado a la Muestra Participante	61 trabajadores de la SUTRAN de amazonas, 2021		
Nombres y Apellidos del Experto	Marlon Javier Orbe Silva	DNI N°	52445679
Título Profesional	Administrador	Celular	965619730
Dirección Domiciliaria	Urbanización Rio Mar B30 - Tarapoto		
Grado Académico	Magister en Gestión Empresarial y Gestión Pública		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Tarapoto, 24 de mayo de 2022

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE CULTURA EN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

TITULO DE LA TESIS: Gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito por la SUTRAN de Amazonas, 2021

VARIABLE: Cultura en prevención de accidentes de tránsito																	
DIMENSIÓN 1: Prevención primaria																	
INDICADORES	ÍTEMS	OPCIONES DE RESPUESTA					CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO										OBSERVACIONES
		Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre	REDACCION		PERTINENCIA		COHERENCIA		ADECUACIÓN		COMPRESION		
							A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	
Información	La información que la SUTRAN brinda a los conductores permite reducir los accidentes de tránsito						X		X		X		X		X		
	La información sobre prevención de accidentes de tránsito que posee la SUTRAN es conocida por todos sus trabajadores						X		X		X		X		X		
	Los funcionarios de la SUTRAN cuentan con capacidad formativa y experiencia para transmitir información sobre cultura de prevención a los conductores						X		X		X		X		X		
Actitudes	Las actitudes de los funcionarios de la SUTRAN permiten promover la cultura de prevención de accidentes de tránsito en todas las empresas de transporte						X		X		X		X		X		

Activar Windows
Ir a Configuración de PC


	Los jefes de área muestran actitudes idóneas al momento de resolver las consultas de los trabajadores de su área						X	X	X	X	X		
Conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas	Las normas vigentes permiten a la SUTRAN sancionar a las empresas que cuenten con conductores bajo los efectos de alcohol y otras drogas						X	X	X	X	X		
	La SUTRAN cuenta con herramientas tecnológicas para detectar en el momento preciso a choferes que se encuentren conduciendo bajo los efectos de alcohol y drogas						X	X	X	X	X		
Buenas condiciones técnicas	El personal de la SUTRAN encargado de verificar las buenas condiciones técnicas de los vehículos conoce las normas vigentes						X	X	X	X	X		
	Los funcionarios SUTRAN participan activamente en inspecciones rutinarias con el propósito de verificar las buenas condiciones técnicas de los vehículos que circulan en Amazonas						X	X	X	X	X		
	Las empresas de transporte cuentan dentro de sus políticas mantener en buenas condiciones técnicas sus vehículos						X	X	X	X	X		
Diseño y trazado de la vía pública	Los funcionarios de la SUTRAN cuentan con la experiencia necesaria para diseñar y trazar la vía pública						X	X	X	X	X		
	Las bases legales vigentes permiten a la SUTRAN diseñar y realizar el trazado de la vía pública acorde a las necesidades de la región Amazonas						X	X	X	X	X		

	Los conductores cumplen con respetar los diseños y trazado de la vía pública							X	X	X	X	X	
DIMENSIÓN 2: Prevención secundaria													
Dispositivos de sujeción al conductor	Los dispositivos de fiscalización al conductor permiten cumplir fehacientemente con la fiscalización terrestre							X	X	X	X	X	
Dispositivos de sujeción al vehículo	Los dispositivos de fiscalización al vehículo permiten reducir los altos niveles de accidentes de tránsito							X	X	X	X	X	
Facilidad de acceso	Las normas actuales permiten que cualquier empresa tenga facilidad de acceso a operar en el transporte público							X	X	X	X	X	
	Los lineamientos de permiso de operacionalización para las empresas que posee la SUTRAN son de fácil acceso para todas en general							X	X	X	X	X	
DIMENSIÓN 3: Prevención terciaria													
Primeros auxilios y acceso a la atención médica	Las empresas cumplen con tener implementos de primeros auxilios y acceso a la atención médica de sus clientes en caso de algún accidente de tránsito							X	X	X	X	X	
	La SUTRAN verifica que las empresas cuenten con políticas y planes de primeros auxilios y si cuentan con convenios con clínicas acceso a la atención médica								X	X	X	X	X
Riesgo de incendio y servicio de socorro	Las empresas de transporte cuentan con extintores de calidad y en buen estado para reducir el riesgo de incendios permitiendo socorrer en caso de ser necesario							X	X	X	X	X	

	La SUTRA N verifica que las empresas cuenten con un plan de emergencia si en el caso exista algún incendio y como se debe socorrer si algún pasajero que se encuentre en una situación de riesgo de incendiarse						X		X		X		X		X		
--	--	--	--	--	--	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	--


FIRMA DEL EXPERTO

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario de cultura en prevención de accidentes de tránsito		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel de cultura en prevención de accidentes de tránsito de la SUTRAN de Amazonas, 2021		
Aplicado a la Muestra Participante	61 trabajadores de la SUTRAN de Amazonas, 2021		
Nombres y Apellidos del Experto	Marlon Javier Orbe Silva	DNI N°	52445679
Título Profesional	Administrador	Celular	965619730
Dirección Domiciliaria	Urbanización Rio Mar B30 - Tarapoto		
Grado Académico	Magister en Gestión Empresarial y Gestión Pública		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Tarapoto, 24 de mayo de 2022

Tercer experto

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE LA GESTIÓN EN SEGURIDAD VIAL

TITULO DE LA TESIS: Gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito por la SUTRAN de Amazonas, 2021

VARIABLE: Cumplimento de las normas del servicio de transporte público																	
DIMENSIÓN 1: Gestión interinstitucional																	
INDICADORES	ÍTEMS	OPCIONES DE RESPUESTA					CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO										OBSERVACIONES
		Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre	REDACCION		PERTINENCIA		COHERENCIA		ADECUACION		COMPRESIÓN		
							A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	
Marco institucional	La SUTRAN envía las políticas de transporte público oportunamente al gobierno regional y a la Policía Nacional del Perú						X		X		X		X		X		
	La SUTRAN se reúne con altos mandos de la Policía Nacional del Perú, con los gobernadores, alcaldes provinciales y distritales antes de modificar las políticas de seguridad vial						X		X		X		X		X		
	La SUTRAN para elaborar un proyecto de ley solicita aportes a las organizaciones y redes institucionales de todos los departamentos del país						X		X		X		X		X		
Marco normativo	Según Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181,						X		X		X		X		X		

	el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cumple con su competencia normativa, de gestión y de fiscalización eficientemente																	
	Se implementa de forma eficiente políticas y normas en post del bien común en el marco del desarrollo sostenible					X	X	X	X	X								
Articulación Interinstitucional	La articulación entre entidades de distintos niveles de gobierno, nacional, regional y/o local se da eficientemente					X	X	X	X	X								
Sistema de recolección de datos	Existe una fuente de información de accidentes de tránsito de toma de datos integrada y automatizada, que tenga una estadística unificada de consulta nacional					X	X	X	X	X								
DIMENSIÓN 2: INFRAESTRUCTURA VIAL Y ENTORNO																		
Infraestructura vial	La red vial se encuentra dotada de infraestructura y equipamiento adecuado					X	X	X	X	X								
Seguridad vial preventiva	Se realizan Auditorías de Seguridad Vial que utilizan métodos sistemáticos preventivos para verificar el cumplimiento de todos los aspectos involucrados con la seguridad de las vías					X	X	X	X	X								
Inspecciones de Seguridad Vial	Se lleva a cabo inspecciones de seguridad vial en los mismos terminales de las empresas de vehículos menores					X	X	X	X	X								
Concentración de siniestros	Se realiza el proceso sistemático de revisión in situ de carreteras, para identificar peligros, deficiencias o carencias que pueden producir accidentes					X	X	X	X	X								

DIMENSIÓN 3: CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO Y EQUIPAMIENTO														
Parque vehicular	El parque Automotor tiene una antigüedad de 13 años que está permitida por la ley						X		X		X		X	
	Se mantienen las unidades vehiculares en óptimas condiciones mecánicas						X		X		X		X	
Seguridad activa	El nivel de seguridad de los vehículos son los adecuados						X		X		X		X	
Seguridad pasiva	Ante cualquier descontrol del vehículo en marcha, se cuenta con mecanismos destinado a proporcionar mayor eficacia en la estabilidad del mismo						X		X		X		X	
	En el momento del accidente, los pasajeros contaban con el cinturón de seguridad						X		X		X		X	
DIMENSIÓN 4: USUARIOS DE LAS VIAS														
Concientización	Se toman las medidas de seguridad para transitar por las vías, a fin de que no ocurra un accidente de tránsito						X		X		X		X	
Formación y educación vial	Se realizan campañas sistemáticas de sensibilización en radio, medios escritos y audiovisuales, para que el público tome conciencia sobre los riesgos de siniestros de tránsito						X		X		X		X	
Capacitaciones	Lo realiza las capacitaciones la SUTRAN para permitir a los conductores mejorar su seguridad vial						X		X		X		X	
DIMENSIÓN 5: SISTEMA DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO														


Atención de emergencias de víctimas de accidentes de tránsito	El tiempo de respuesta a emergencias por accidentes de tránsito es adecuada.						X	X	X	X	X		
	El conductor del vehículo es asesorado mediante cursos de inducción, a fin de evitar futuros accidentes de tránsito.						X	X	X	X	X		
	Las carreteras cuentan con mecanismos informativos para reducir los daños materiales y personales de los accidentes de tránsito						X	X	X	X	X		
	Los vehículos de transporte se encuentran coberturado , a fin de apoyar a las personas y sus familiares, ante un posible accidente.						X	X	X	X	X		
Verificación del cumplimiento de las normas de tránsito	La SUTRAN verifica constantemente que los choferes que están involucrados en el accidente de tránsito cuentan con los documentos que exigen las normas de tránsito.						X	X	X	X	X		
	La SUTRAN lleva a cabo actividades de inspección de forma continua con el propósito de verificar que los choferes cumplan con las normas de tránsito.						X	X	X	X	X		



FIRMA DEL EXPERTO

Activar Winc

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario de gestión de seguridad vial		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel de gestión de seguridad vial por la SUTRAN de amazonas, 2021		
Aplicado a la Muestra Participante	61 trabajadores de la SUTRAN de amazonas, 2021		
Nombres y Apellidos del Experto	<u>Victor Manuel Valdiviezo Sir</u>	DNI N°	45677874
Título Profesional	Administrador de empresas	Celular	950640824
Dirección Domiciliaria	<u>Urbanización Santa Angela Mz. F lt. 7 - Chiclayo</u>		
Grado Académico	Magister en Administración con mención en Recursos Humanos		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Chiclayo, 24 de mayo de 2022

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE CULTURA EN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

TITULO DE LA TESIS: Gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito por la SUTRAN de amazonas, 2021

VARIABLE: Cultura en prevención de accidentes de tránsito																	
DIMENSIÓN 1: Prevención primaria																	
INDICADORES	ÍTEMS	OPCIONES DE RESPUESTA					CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO								OBSERVACIONES		
		Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre	REDACCION		PERTINENCIA		COHERENCIA		ADECUACIÓN			COMPRESION	
							A	B	A	B	A	B	A	B		A	B
Información	La información que la SUTRAN brinda a los conductores permite reducir los accidentes de tránsito						X		X		X		X		X		
	La información sobre prevención de accidentes de tránsito que posee la SUTRAN es conocida por todos sus trabajadores						X		X		X		X		X		
	Los funcionarios de la SUTRAN cuentan con capacidad formativa y experiencia para transmitir información sobre cultura de prevención a los conductores						X		X		X		X		X		
Actitudes	Las actitudes de los funcionarios de la SUTRAN permiten promover la cultura de prevención de accidentes de tránsito en todas las empresas de transporte						X		X		X		X		X		

Activar Windows
Ir a Configuración de PC r

	Los jefes de área muestran actitudes idóneas al momento de resolver las consultas de los trabajadores de su área						X	X	X	X	X		
Conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas	Las normas vigentes permiten a la SUTRAN sancionar a las empresas que cuenten con conductores bajo los efectos de alcohol y otras drogas						X	X	X	X	X		
	La SUTRAN cuenta con herramientas tecnológicas para detectar en el momento preciso a choferes que se encuentren conduciendo bajo los efectos de alcohol y drogas						X	X	X	X	X		
Buenas condiciones técnicas	El personal de la SUTRAN encargado de verificar las buenas condiciones técnicas de los vehículos conoce las normas vigentes						X	X	X	X	X		
	Los funcionarios SUTRAN participan activamente en inspecciones rutinarias con el propósito de verificar las buenas condiciones técnicas de los vehículos que circulan en Amazonas						X	X	X	X	X		
	Las empresas de transporte cuentan dentro de sus políticas mantener en buenas condiciones técnicas sus vehículos						X	X	X	X	X		
Diseño y trazado de la vía pública	Los funcionarios de la SUTRAN cuentan con la experiencia necesaria para diseñar y trazar la vía pública						X	X	X	X	X		
	Las bases legales vigentes permiten a la SUTRAN diseñar y realizar el trazado de la vía pública acorde a las necesidades de la región Amazonas						X	X	X	X	X		

Activar Windows
Ir a Configuración de PC

	Los conductos cumplen con respetar los diseños y trazado de la vía pública							X	X	X	X	X	
DIMENSIÓN 2: Prevención secundaria													
Dispositivos de sujeción al conductor	Los dispositivos de fiscalización al conductor permiten cumplir fehacientemente con la fiscalización terrestre							X	X	X	X	X	
Dispositivos de sujeción al vehículo	Los dispositivos de fiscalización al vehículo permiten reducir los altos niveles de accidentes de tránsito							X	X	X	X	X	
Facilidad de acceso	Las normas actuales permiten que cualquier empresa tenga facilidad de acceso a operar en el transporte público							X	X	X	X	X	
	Los lineamientos de permiso de <u>operacionalización</u> para las empresas que posee la SUTRAN son de fácil acceso para todas en general							X	X	X	X	X	
DIMENSIÓN 3: Prevención terciaria													
Primeros auxilios y acceso a la atención médica	Las empresas cumplen con tener implementos de primeros auxilios y acceso a la atención médica de sus clientes en caso de algún accidente de tránsito							X	X	X	X	X	
	La SUTRAN verifica que las empresas cuenten con políticas y planes de primeros auxilios y si cuentan con convenios con clínicas acceso a la atención médica								X	X	X	X	X
Riesgo de incendio y servicio de socorro	Las empresas de transporte cuentan con extintores de calidad y en buen estado para reducir el riesgo de incendios permitiendo socorrer en caso de ser necesario							X	X	X	X	X	


	<p>La SUTRAN verifica que las empresas cuenten con un plan de emergencia si en el caso exista algún incendio y como se debe socorrer si algún pasajero que se encuentre en una situación de riesgo de incendiarse</p>						X		X		X		X		X		
--	---	--	--	--	--	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	--



FIRMA DEL EXPERTO

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:



Nombre del Instrumento	Cuestionario de cultura en prevención de accidentes de tránsito		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel de cultura en prevención de accidentes de tránsito de la SUTRAN de amazonas, 2021		
Aplicado a la Muestra Participante	61 trabajadores de la SUTRAN de amazonas, 2021		
Nombres y Apellidos del Experto	Victor Manuel Valdiviezo Sir	DNI N°	45677874
Título Profesional	Administrador de empresas	Celular	950640824
Dirección Domiciliaria	Urbanización Santa Angela Mz. F lt. 7 - Chiclayo		
Grado Académico	Magister en Administración con mención en Recursos Humanos		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Chiclayo, 24 de mayo de 2022

Activar

Anexo 5. Base de datos de las encuestas

GESTIÓN INTERINSTITUCIONAL							INFRAESTRUCTURA VIAL Y ENTORNO					CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO Y EQUIPAMIENTO					USUARIOS EN LAS VIAS			SISTEMA DE ATENCIÓN A VICTIMAS DE ACIDENTES DE TRÁNSITO				
P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23		
2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	1	1	1	2	2	1	3	2	1	3	3	3	3		
3	1	1	1	1	3	3	1	3	1	3	1	4	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2		
2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	3	3	3	3	2	3	2	1	2	2	2	1	1		
2	3	3	3	1	1	3	1	3	1	3	1	3	3	2	2	3	3	3	2	3	2	2		
1	2	1	2	3	1	3	3	1	1	3	1	1	2	2	1	3	2	2	1	2	2	1		
3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	2	3	2	2	1	2	2	2	2		
2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	1	1	1	2	2	1	3	2	1	3	3	3	3		
3	1	1	1	1	3	3	1	3	1	3	1	4	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2		
2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	3	3	3	3	2	3	2	1	2	2	2	1	1		
2	3	3	3	1	1	3	1	3	1	3	1	3	3	2	2	3	3	3	2	3	2	2		
1	2	1	2	3	1	3	3	1	1	3	1	1	2	2	1	3	2	2	1	2	2	1		
1	1	2	2	1	2	3	2	2	2	1	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1		
1	1	1	4	1	3	4	4	4	3	3	4	4	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4		
3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	4	2	3	3	4	4	4	4	4	4		
2	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	5	4	4	4	2	3	3	5	4	5	4	5		
2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	1	1	1	2	2	1	3	2	1	3	3	3	3		
3	1	1	1	1	3	3	1	3	1	3	1	4	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2		
2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	3	3	3	3	2	3	2	1	2	2	2	1	1		
2	3	3	3	1	1	3	1	3	1	3	1	3	3	2	2	3	3	3	2	3	2	2		
1	2	1	2	3	1	3	3	1	1	3	1	1	2	2	1	3	2	2	1	2	2	1		
3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	2	3	2	2	1	2	2	2	2		
3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	5	5	5	4	4	3	3	5	4	5	4	5		

2	3	3	4	4	4	5	4	5	4	4	4	5	5	5	5	4	3	5	4	5	3	3
2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	1	1	1	2	2	1	3	2	1	3	3	3	3
3	1	1	1	1	3	3	1	3	1	3	1	4	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2
2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	3	3	3	3	2	3	2	1	2	2	2	1	1
2	3	3	3	1	1	3	1	3	1	3	1	3	3	2	2	3	3	3	2	3	2	2
1	2	1	2	3	1	3	3	1	1	3	1	1	2	2	1	3	2	2	1	2	2	1
1	1	2	2	1	2	3	2	2	2	1	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1
4	5	5	4	5	4	5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	4
1	2	1	3	4	4	4	5	4	5	4	3	3	4	3	4	3	5	4	3	3	4	5
2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	1	1	1	2	2	1	3	2	1	3	3	3	3
3	1	1	1	1	3	3	1	3	1	3	1	4	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2
2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	3	3	3	3	2	3	2	1	2	2	2	1	1
2	3	3	3	1	1	3	1	3	1	3	1	3	3	2	2	3	3	3	2	3	2	2
1	2	1	2	3	1	3	3	1	1	3	1	1	2	2	1	3	2	2	1	2	2	1
1	1	2	2	1	2	3	2	2	2	1	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1
1	1	2	2	1	2	3	2	2	2	1	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1
4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	3	3	2	2	3	3	3	4	4	4	4
2	2	2	3	3	3	4	4	3	4	3	4	2	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5
4	5	5	5	5	4	5	4	3	3	3	4	4	4	3	4	3	4	5	4	5	5	4
2	2	3	3	4	4	4	5	4	5	4	5	3	4	5	4	3	4	4	5	5	3	4
2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	1	1	1	2	2	1	3	2	1	3	3	3	3
3	1	1	1	1	3	3	1	3	1	3	1	4	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2
2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	3	3	3	3	2	3	2	1	2	2	2	1	1
2	3	3	3	1	1	3	1	3	1	3	1	3	3	2	2	3	3	3	2	3	2	2
1	2	1	2	3	1	3	3	1	1	3	1	1	2	2	1	3	2	2	1	2	2	1
1	1	2	2	1	2	3	2	2	2	1	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1
2	2	3	3	3	3	4	3	4	4	3	3	4	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4
1	2	2	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	5	5	5
3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4

2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	1	1	1	2	2	1	3	2	1	3	3	3	3
3	1	1	1	1	3	3	1	3	1	3	1	4	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2
2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	3	3	3	3	2	3	2	1	2	2	2	1	1
2	3	3	3	1	1	3	1	3	1	3	1	3	3	2	2	3	3	3	2	3	2	2
1	2	1	2	3	1	3	3	1	1	3	1	1	2	2	1	3	2	2	1	2	2	1
1	1	2	2	1	2	3	2	2	2	1	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1
3	3	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	4	5	5
3	3	4	4	4	4	5	4	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4
3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	5	3	3	4	4	4	4

PREVENCION PRIMARIA														PREVENCION SECUNDARIA				PREVENCION TERCIAIA			
P24	P25	P26	P27	P28	P29	P30	P31	P32	P33	P34	P35	P36	P37	P38	P39	P40	P41	P42	P43	P44	P45
1	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2
1	2	1	2	2	2	3	3	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2
2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	3	1	2	2	1	2	2	1	1	3	1
1	1	1	3	1	1	2	1	1	1	3	2	2	2	2	1	2	3	3	3	3	3
3	3	1	1	2	3	2	1	3	3	3	2	2	1	1	2	3	2	2	1	3	1
2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3
1	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	2	1	2
1	2	1	2	2	2	3	3	2	1	1	1	1	2	2	2	2	3	2	1	3	2
2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	3	1	2	2	1	2	3	1	3	3	1
1	1	1	3	1	1	2	1	1	1	3	2	2	2	2	1	2	4	4	3	3	3
3	3	1	1	2	3	2	1	3	3	3	2	2	1	1	2	3	3	2	2	3	1
2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	4
5	4	5	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	3	4	4
5	5	5	5	5	3	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2
4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	1	1	1	1
1	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	1	2
1	2	1	2	2	2	3	3	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	3	2
2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	3	1	2	2	1	2	2	1	3	3	1
1	1	1	3	1	1	2	1	1	1	3	2	2	2	2	1	2	3	4	3	3	3
3	3	1	1	2	3	2	1	3	3	3	2	2	1	1	2	3	2	2	2	3	1
2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3
4	4	5	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	5	4	5
4	3	4	4	4	3	3	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	4	5	5
1	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	2	1	2

1	2	1	2	2	2	3	3	2	1	1	1	1	2	2	2	2	3	2	1	3	2
2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	3	1	2	2	1	2	3	1	3	3	1
1	1	1	3	1	1	2	1	1	1	3	2	2	2	2	1	2	4	4	3	3	3
3	3	1	1	2	3	2	1	3	3	3	2	2	1	1	2	3	3	2	2	3	1
2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	4
4	4	4	4	5	4	5	5	5	4	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4
4	5	4	5	4	5	5	5	4	4	4	4	5	4	4	3	4	3	3	3	3	3
1	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	2	1	2
1	2	1	2	2	2	3	3	2	1	1	1	1	2	2	2	2	3	2	1	3	2
2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	3	1	2	2	1	2	3	1	3	3	1
1	1	1	3	1	1	2	1	1	1	3	2	2	2	2	1	2	4	4	3	3	3
3	3	1	1	2	3	2	1	3	3	3	2	2	1	1	2	3	3	2	2	3	1
2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	4
2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	4
2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3
3	3	3	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3
4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	4
3	3	3	3	2	2	3	3	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	2	1	1
1	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	2	1	2
1	2	1	2	2	2	3	3	2	1	1	1	1	2	2	2	2	3	2	1	3	2
2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	3	1	2	2	1	2	3	1	3	3	1
1	1	1	3	1	1	2	1	1	1	3	2	2	2	2	1	2	4	4	3	3	3
3	3	1	1	2	3	2	1	3	3	3	2	2	1	1	2	3	3	2	2	3	1
2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	4
3	4	3	4	3	4	5	5	5	5	4	4	4	4	3	2	2	2	3	2	1	1
3	3	3	4	4	4	5	4	5	4	4	5	4	4	3	4	3	4	4	3	4	3
4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3
1	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	2	1	2
1	2	1	2	2	2	3	3	2	1	1	1	1	2	2	2	2	3	2	1	3	2

2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	3	1	2	2	1	2	3	1	3	3	1
1	1	1	3	1	1	2	1	1	1	3	2	2	2	2	1	2	4	4	3	3	3
3	3	1	1	2	3	2	1	3	3	3	2	2	1	1	2	3	3	2	2	3	1
2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	4
3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	3	3	3
3	3	2	2	2	3	3	2	2	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	4	4
4	5	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3	3	3	4	4	4	1	5	5	4	5	4	5	5	4	3	4	3	4	3	4	3

Anexo 6. Prueba de normalidad de datos

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Gestión de seguridad vial	,433	61	,000	,602	61	,000
Cultura de prevención	,419	61	,000	,631	61	,000

Anexo 7. Fotografías de evidencia

Foto 1

Aplicación del Instrumento oficinas en una Institución de la SUTRAN.



Foto 2

Aplicación del Instrumento oficinas Supervisión de una Institución de la SUTRAN.



Foto 3

Aplicación del Instrumento oficinas Supervisión de una Institución de la SUTRAN.



Anexo 9. Matriz de consistencia

Gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito en una Institución de la SUTRAN, 2021

INTRODUCCIÓN	MARCO TEÓRICO	METODOLOGÍA				RESULTADOS	DISCUSIÓN	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p>PROBLEMA GENERAL: ¿Cuál es la relación entre la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021?</p> <p>JUSTIFICACIÓN: Se justifica de <i>forma práctica</i> porque a través de identificar las restricciones que viene ocasionando el aumento de accidentes de tránsito las autoridades de una Institución de la SUTRAN tomarán medidas inmediatas que les permitan mejorar la cultura de prevención en cada uno de los conductores, pasajeros y peatones en toda la región.</p> <p>OBJETIVO GENERAL Determinar la relación entre la gestión en seguridad vial y la</p>	<p>ESTUDIOS PREVIOS: Los estudios previos demuestran y evidencian que actualmente no existe una cultura sobre prevención de accidentes, siendo uno de los factores el cual impacta en el incremento de las muertes de personas inocentes por choferes irresponsables. Así mismo podemos ver que la primordial causa de los incidentes de tráfico es la "precipitación" de los factores humanos, es decir, la "imprudencia" del conductor, excluyendo a Suecia que se ha convertido desde 1997 el país más seguro del mundo, porque el sistema de transporte implementado ha generado que la cultura de seguridad vial en sus</p>	<p>VARIABLES</p> <p>VARIABLE 1: Gestión en seguridad vial.</p> <p>DEFINICIÓN CONCEPTUAL: Es el grupo de medidas, técnicas o estrategias destinadas a la prevención de accidentes de tránsito con el propósito de salvaguardar la vida de los ciudadanos (Dirección de Gestión Social, 2020).</p> <p>DEFINICIÓN OPERACIONAL: La gestión de seguridad vial fue estudiada a través de la encuesta y el cuestionario aplicado a 61 trabajadores que permita conocer</p>	<p>DIMENSIONES</p> <p>Gestión Interinstitucional</p>	<p>INDICADORES</p> <p>Marco institucional.</p> <p>Marco normativo</p> <p>Articulación Interinstitucional</p> <p>Sistema de recolección de datos</p>	<p>MÉTODOS:</p> <p>Este estudio decidió utilizar el método deductivo, porque permitió conocer de manera teórica e investigativamente el entorno general del problema, teniendo como propósito analizar las dificultades, narrando las particularidades de ambas variables de estudio, del mismo modo se utilizó el método analítico.</p>	<p>DESCRIPCION DE RESULTADOS:</p> <p>Después de analizar los gráficos, se puede apreciar que ambas variables alcanzaron porcentajes altos en el nivel deficiente, es así que la gestión de seguridad vial obtuvo un 71% y la cultura de prevención de accidentes consiguió un 69%, demostrando que ambas vienen siendo utilizadas de manera inadecuada, siendo las causales que ocasionan el aumento de los accidentes de tránsito. Así mismo Los datos evaluados</p>	<p>Los resultados nos demuestran que la gestión de la seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito mantienen una correlación alta y una correlación positiva muy fuerte dado que ambas obtuvieron un Tau-b de Kendall de 0.811 y un Rho de Spearman de 0.869, además, consiguieron un p=0.000<0.05, permitiendo aceptar la hipótesis alterna.</p>	<p>1.Con respecto al objetivo general, se concluye que la gestión de la seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito mantienen una correlación alta y una correlación positiva muy fuerte dado que ambas obtuvieron un Tau-b de Kendall de 0.811 y un Rho de Spearman de 0.869, además, consiguieron un p=0.000<0.05, permitiendo aceptar la hipótesis alterna. Además, se puede apreciar que ambas variables alcanzaron porcentajes altos en el nivel deficiente, es así que la gestión de seguridad vial obtuvo un 71% y la cultura de prevención de accidentes consiguió un 69%, demostrando que ambas vienen siendo utilizadas de manera inadecuada, siendo las causales que ocasionan el aumento de los accidentes de tránsito.</p> <p>2.Tomando en cuenta el primer objetivo específico, se concluye que la gestión de seguridad vial alcanzó un 71% en el nivel deficiente, además, sus dimensiones</p>	<p>Se recomienda al director ejecutivo de una Institución de la SUTRAN elaborar medidas estratégicas de seguridad vial tomando en cuenta las costumbres y culturas de los choferes y ciudadanos de este departamento debiendo ser difundido de manera obligatoria en todos los terminales terrestres puesto que esto permite mejorar la cultura en prevención de accidentes de tránsito y con ello se lograría mantener una gestión institucional eficiente en beneficio de los pasajeros.</p> <p>Se recomienda a las autoridades de una Institución de la SUTRAN realizar las inspecciones inopinadas en las mismas instalaciones de las empresas que brindan servicio público</p>
		<p>TIPO DE INVESTIGACIÓN: Este estudio consideró un tipo de estudio aplicado, ya que solo se pretende cubrir la necesidad reconocida y específica a través del conocimiento científico.</p>	<p>Infraestructura vial.</p> <p>Seguridad vial preventiva.</p> <p>Inspecciones de Seguridad Vial.</p> <p>Área de concentración de siniestros</p>	<p>Infraestructura vial y entorno</p>					

<p>cultura en prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021.</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS: OE1. Describir el nivel de la gestión en seguridad vial y sus dimensiones gestión institucional, infraestructura vial y entorno, características del vehículo y equipamiento, usuarios de las vías y el sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito que ejecuta una Institución de la SUTRAN, 2021. OE2. Identificar el nivel de la cultura en prevención de accidentes de tránsito y de sus dimensiones prevención primaria, prevención secundaria y prevención terciaria por una Institución de la SUTRAN, 2021. OE3. Establecer la relación de las dimensiones gestión institucional, infraestructura vial y entorno, características del vehículo y equipamiento, usuarios de las vías con la cultura de prevención de</p>	<p>ciudadanos aumento progresivamente, el cual, viene impactando de manera positiva en este país. Finalmente, se da a conocer que al mejorar las condiciones existentes del sistema de gestión de seguridad entonces se reduce en gran medida los accidentes de tránsito, porque esto permite brindar mayor seguridad en las infraestructuras de las vías con mayor circulación de vehículos pesados, siendo donde se registra la mayor cantidad de accidentes.</p>	<p>más detalles de sus dimensiones.</p> <p>ESCALA DE MEDICION: Ordinal.</p>	<p>Características del vehículo y equipamiento</p>	<p>Parque vehicular.</p> <p>Seguridad activa.</p> <p>Seguridad pasiva</p>	<p>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN:</p> <p>Este estudio consideró un diseño de investigación no experimental correlacional transversal, porque se midió dos variables y se evaluó la relación estadística entre ellas sin influencia de ninguna variable extraña.</p>	<p>también evidencian que la gestión de la seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito mantienen una correlación alta y una correlación positiva muy fuerte dado que ambas obtuvieron un Tau-b de Kendall de 0.811 y un Rho de Spearman de 0.869, además, consiguieron un $p=0.000<0.05$, permitiendo aceptar la hipótesis alterna.</p>	<p>Además, se puede apreciar que ambas variables alcanzaron porcentajes altos en el nivel deficiente, es así que la gestión de seguridad vial obtuvo un 71% y la cultura de prevención de accidentes consiguió un 69%, demostrando que ambas vienen utilizadas de manera inadecuada, siendo las causales que ocasionan el aumento de los accidentes de tránsito.</p>	<p>infraestructura vial y entorno, y las características del vehículo y equipamiento alcanzaron un 56% en el nivel deficiente, en cambio, las dimensiones usuarios de las vías y el sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito obtuvieron un 48% en el nivel deficiente, y por último la dimensión gestión institucional consiguió un 46% en el nivel deficiente, señalando de esta manera que la entidad no cumple con el marco normativo e institucional existente ocasionando que no exista una seguridad vial preventiva que permita mejorar la seguridad vial de los pasajeros y peatones.</p> <p>3.De acuerdo al segundo objetivo específico, se concluye que la variable cultura en prevención de accidentes de tránsito consiguió un 69% en el nivel deficiente, igualmente, su dimensión prevención primaria alcanzó un 69% en el nivel deficiente, seguido por la dimensión prevención terciaria con un 51% en el nivel deficiente y por último, se tiene a la dimensión prevención secundaria con un 46% en el nivel moderado, marcando de esta manera que la falta de información, la falta de conocimiento de primeros auxilios y poca facilidad de acceso a la información a los conductores ha causado</p>	<p>de movilidad, ya que de esta manera se podrán reducir los niveles de accidentes de tránsito, asimismo, va a permitir aumentar los conocimientos en temas de prevención beneficiando no solo a los choferes, sino que a cada uno de los pasajeros.</p> <p>Se recomienda al poder ejecutivo exigir que las empresas que se encargan del cobro del peaje cumplan con brindar mantenimiento y mejora de los tramos afectados por las lluvias a la infraestructura vial ya que de esta forma se estaría brindando la seguridad vial preventiva que tanto se necesita para minimizar los accidentes de tránsito, además, de ello, debe existir una oficina de inspección y control de la SUTRAN en las provincias de mayor circulación de vehículos con el fin de verificar que las empresas cuenten con los implementos necesarios para atender en un posible accidente de tránsito.</p> <p>Se recomienda a las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre, verificar y evaluar constantemente</p>
			<p>Usuario de las vías</p>	<p>Concientización</p> <p>Formación y educación vial.</p> <p>Capacitaciones</p>	<p>POBLACION:</p> <p>La población considerada para este estudio es de 61 trabajadores de una Institución de la SUTRAN, incluyéndose en ella 16 mujeres y 45 hombres.</p>				

<p>accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021. OE4. Establecer la relación de las dimensiones prevención primaria, prevención secundaria y prevención terciaria de la gestión de seguridad vial con la cultura de prevención de accidentes de tránsito por una Institución de la SUTRAN, 2021.</p> <p>HIPÓTESIS GENERAL: Existe relación directa y significativamente entre la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito en una Institución de la SUTRAN, 2021. La hipótesis de investigación nula formulada es: No existe relación directa y significativamente entre la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito en una Institución de la SUTRAN, 2021.</p> <p>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS: HE1. El nivel de la gestión en seguridad vial que ejecuta una Institución de la</p>	<p>TEORÍAS QUE FUNDAMENTEN LAS VARIABLES: Las teorías que fundamentan las variables son: el enfoque clásico de la administración y en el enfoque de Tavistock: El sistema socio técnico; ambas teorías afianzan las variables de este trabajo porque hacen referencia que la gestión debe ir de la mano con el uso de la tecnología, el cual, es esencial para el desarrollo de la seguridad vial.</p>	<p>VARIABLE 2: Cultura de prevención de accidentes de tránsito.</p> <p>DEFINICIÓN CONCEPTUAL Es el grupo de investigaciones y destrezas que poseen los ciudadanos que le permiten minimizar el riesgo de peripecias que le pueda originar lesiones leves o graves, incluso la muerte (Pope et al., 2021).</p> <p>DEFINICIÓN OPERACIONAL: La cultura de prevención de accidentes de tránsito fue estudiada a través de la encuesta y el cuestionario aplicado a 61 trabajadores que permita conocer más detalles de sus dimensiones.</p> <p>ESCALA DE MEDICIÓN: Ordinal.</p>	<p>Sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito</p>	<p>Atención de emergencias de víctimas de accidentes de tránsito</p> <p>Verificación del cumplimiento de las normas de tránsito</p>	<p>MUESTRA: La muestra tomada para esta investigación es de 61 trabajadores de una Institución de la SUTRAN, es decir, el 100% de la población.</p> <p>MUESTREO: Se determinó utilizar una prueba piloto de 15 trabajadores de una Institución de la SUTRAN.</p>	<p>PRUEBAS DE HIPÓTESIS: La prueba de hipótesis de investigación es: Existe relación directa y significativamente e entre la gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito en una Institución de la SUTRAN, 2021. Así como el nivel de la gestión en seguridad vial y de la cultura en prevención de accidentes de tránsito que ejecuta una Institución de la SUTRAN, 2021; es deficiente. Existe relación positiva y significativamente e de las dimensiones gestión institucional, infraestructura vial y entorno, características del vehículo y equipamiento, usuarios de las vías de la gestión en seguridad vial con la cultura de prevención de accidentes de</p>		<p>que los conductores no conozcan a cabalidad la prevención primaria, secundaria y terciaria, y si a esto le agregamos la mala actitud de los conductores, las deficiencias condiciones técnicas de los vehículos y la conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas ha generado que los accidentes de tránsito se incrementen sin ningún control.</p> <p>4.Con respecto al tercer objetivo específico, se concluye que la dimensión Infraestructura vial y entorno alcanzó un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.771 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantiene una correlación alta, además, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.825 y una sigma menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy fuerte. De igual manera, se observa que la dimensión características del vehículo y equipamiento alcanzó un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.731 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable Cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que</p>	<p>las condiciones técnicas de sus vehículos, el estado emocional de sus choferes y sobre todo que los pasajeros no se encuentren en estado de ebriedad, puesto que de esta forma se evitarían múltiples accidentes de tránsito que tanto daño causa a miles de familias en este departamento.</p> <p>Se recomienda al director ejecutivo de una Institución de la SUTRAN elaborar un tríptico que contenga información relevante para los pasajeros sobre las obligaciones de las empresas que prestan servicio terrestre porque esto permite a estas personas conocer sus derechos y como proceder ante un reclamo porque estas organizaciones no cuenten con accesorios de primeros auxilios, acceso a la atención médica en caso de accidentes de tránsito y sobre todo de que los vehículos deben contar con buenas condiciones técnicas.</p>
---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

	<p>permiten minimizar el riesgo de peripecias que le pueda originar lesiones leves o graves, incluso la muerte. Sus dimensiones serán: prevención primaria compuesta por 05 indicadores, prevención secundaria conformada por 03 indicadores y prevención terciaria compuesta por 02 indicadores.</p>							<p>la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva considerable. Por último, la dimensión Usuarios de las vías alcanzó un coeficiente de correlación de Tau-b de Kendall de 0.361 y una sigma bilateral menor a 0.05 con la variable Cultura de prevención de accidentes de tránsito demostrando que mantienen una correlación muy baja; además, se aprecia que alcanzó un Rho de Spearman de 0.394 y una sigma menor a 0.05 con la variable cultura de prevención de accidentes de tránsito, revelando que estas mantienen una correlación positiva muy baja.</p> <p>5. Tomando en cuenta el cuarto objetivo específico, se concluye que la dimensión prevención primaria y la variable gestión de la seguridad vial alcanzaron un Tau-b de Kendall de 0.789 y un Rho de Spearman de 0.864, asimismo, obtuvieron una sigma menor a 0.05, demostrando que mantienen una correlación alta y positiva muy fuerte, seguido por las dimensiones prevención secundaria que</p> <p>obtuvo un Tau-b de Kendall de 0.664 y un Rho de</p>	
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

	<p>PARADIGMAS: Como paradigmas de investigación se consideraron al positivismo y pospositivismo porque ambas tienen como objeto explicar los fenómenos que se está estudiando en este trabajo, porque esto permite en última instancia predecirlo hasta llegar a controlarlo, donde Comte y Durkheim (2011), proponen que el estudio sobre fenómenos sociales requiere ser científico, donde todas las cosas o fenómenos pueden medirse a través del método científico.</p>							<p>Spearman de 0.721 y la prevención terciaria alcanzó un Tau-b de Kendall de 0.549 y un Rho de Spearman de 0.592, demostrando que ambas dimensiones mantienen una correlación considerable con la gestión de seguridad vial.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	---	--



Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, BAZAN GUTIERREZ EDINSON DANIEL estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito en una Institución de la SUTRAN, 2021.", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

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

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

Nombres y Apellidos	Firma
EDINSON DANIEL BAZAN GUTIERREZ DNI: 47529847 ORCID 0000-0001-7519-3212	Firmado digitalmente por: BAZANGUT el 27-07-2022 22:02:43

Código documento Trilce: TRI - 0376118