



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

**Gestión urbana ciclovial y el impacto en la calidad de vida de los
pobladores de la provincia de Huancayo, 2022**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestra en Gestión Pública

AUTORA:

Paredes Asto, Claudia Melissa (orcid.org/0000-0002-7325-3282)

ASESOR:

Dr. Calderon Paniagua, Dennys Geovanni (orcid.org/0000-002-6569-0634)

CO - ASESORA:

Dra. Quiroz Garrido de Perez, Sara Maria (orcid.org/0000-0001-8601-8567)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión ambiental y del territorio

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA – PERÚ

2023

Dedicatoria

A mis padres, quienes me apoyan incondicionalmente, me impulsan a salir adelante y motivan a lograr todos mis objetivos. A mi hermano, quien se orgullece genuinamente de mis logros, y siempre está para mí.

Agradecimiento

Mi agradecimiento va primeramente a Dios, por cuidar de mí y mis seres queridos.

Quiero agradecer sinceramente a las personas que participaron de esta investigación, quienes compartieron su tiempo y pudieron hacer realidad el estudio.

Agradezco a todos los docentes del posgrado, quienes compartieron sus conocimientos y guiaron esta nueva etapa de desarrollo.

Índice de contenidos

	Pág.
Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Resumen	vi
Abstract	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	14
3.1 Tipo y diseño de la investigación	14
3.2 Variables y operacionalización	15
3.3 Población, muestra y muestreo	18
3.4 Técnica e instrumentos de recolección de datos	20
3.5 Procedimientos	23
3.6 Método de análisis de datos	24
3.7 Aspectos éticos	24
IV. RESULTADOS	25
V. DISCUSIÓN	42
VI. CONCLUSIONES	49
VII. RECOMENDACIONES	51
REFERENCIAS	53
ANEXOS	

Índice de tablas

	Pág.
Tabla 1 Prueba de normalidad (Kolmogorov – Smimov)	25
Tabla 2 Tabla de frecuencia de la variable Gestión urbana ciclovial y la variable calidad de vida de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.	26
Tabla 3 Tabla de frecuencia de la variable Calidad de vida y la dimensión sostenibilidad urbana de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.	27
Tabla 4 Tabla de frecuencia de la variable Calidad de vida y la dimensión medio ambiental de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.	28
Tabla 5 Tabla de frecuencia de la variable Calidad de vida y la dimensión económico y social de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.	29
Tabla 6 Tabla de frecuencia de la variable Calidad de vida y la dimensión fiscal y gobernabilidad de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.	30
Tabla 7 Significancia y correlación entre gestión urbana ciclovial y la calidad de vida de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.	34
Tabla 8 Significancia y correlación entre sostenibilidad urbana y la calidad de vida de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.	35
Tabla 9 Significancia y correlación entre medio ambiente y la calidad de vida de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.	37
Tabla 10 Significancia y correlación entre dimensión económica y social, respecto a la variable calidad de vida, de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.	38
Tabla 11 Significancia y correlación entre dimensión fiscal y gobernabilidad, respecto a la variable calidad de vida, de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.	39

Resumen

En la disposición de esta investigación se tuvo como objetivo principal la determinación sobre si la gestión urbana ciclovial se relaciona con la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el año 2022, de igual forma, se debe resaltar que la investigación fue de tipo básica, con un enfoque cuantitativo y un corte correlacional. Añadiéndole a ello, que el diseño fue no experimental. La población total se halló de la consideración de los tres distritos donde se ha implementado el primer tramo de ciclovía provisional, Huancayo, el Tambo y Chilca, siendo de un total de 367 553 de habitantes, beneficiarios, y por lo cual, se contó con una muestra de 384 pobladores a ser encuestados. Se ha empleado como instrumento, una encuesta por variable. Donde los resultados mostraron la obtención de un valor de Rho de Spearman de 0,862 con significancia 0,00. Concluyendo en la relación positiva alta de las entre las variables, gestión urbana ciclovial y calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo.

Palabras clave: gestión urbana ciclovial, calidad de vida, gobierno local

Abstract

In the disposition of this investigation the main objective was to determine if urban cycle management is related to the quality of life of the inhabitants of the province of Huancayo in the year 2020, in the same way, it should be noted that the investigation it was of basic type, with a quantitative approach, a correlational cut, and the design was non-experimental. The total population was found from the consideration of the three districts where the first section of the provisional cycle path has been implemented, Huancayo, El Tambo and Chilca, with a total of 367,553 inhabitants, beneficiaries, and for which, there was a sample of 384 residents to be surveyed. A survey by variable has been used as an instrument. Where the results showed obtaining a Spearman's Rho value of 0.862 with significance 0.00. Concluding in the high positive relationship between the variables, urban bicycle management and quality of life of the inhabitants of the province of Huancayo.

Keywords: urban cycling management, quality of life, local government

I. INTRODUCCIÓN

La ciudad es una de las fuentes físicas de información, más confiables de la historia. Es un reflejo de lo acontecido social, política, económica y sanitariamente, como la pandemia por COVID 19. En este último contexto, según la ONU (2021), a nivel internacional, muchas ciudades presentaron la tenencia a replantearse su existente sistema de transporte. Puesto que, por medidas de salud y eludir aglomeraciones, las personas empezaron a evadir usar el transporte público y a preferir, en cambio, el caminar o utilizar la bicicleta como alternativa para transportarse. Esto generó desafíos en muchas las ciudades, la cuales empezaron a habilitar ciclovías o vías de coexistencia, en una forma flexible. En la actualidad la mayoría ya se ha consolidado como algo permanente, por los múltiples beneficios que se han evidenciado en la población. Siendo los principales una mejora en la salud y la disminución en la conminación. Sin embargo, ha sido todo un desafío, puesto que, han sido medidas que se han debido adecuar a los planes urbanos ya existentes.

En nuestro país, también surgió la misma necesidad. A raíz del acontecimiento de la pandemia se evidenció la falta de implementación de ciclovías, lo cual no se había contemplado con anterioridad. Y cuando la demanda de utilización de las bicicletas aumentó, se evidenció la falta de seguridad que había, al no tener vías propias. Por ello, Según Carlos Paucar y José de Paz (2020), después de una evaluación, en octubre del 2020, el gobierno dio un decreto de urgencia para el financiamiento de implementación de transporte sostenible no autorizado. Sin embargo, este proyecto se dio de una forma acelerada, sin una exhaustiva evaluación, dando como resultado una serie de problemas. Por ejemplo, según, Gino Alva Olivera (2022), se ha generado conflictos con la población, puesto que muchas ciclovías interrumpen la planificación urbana existente. En su colocación se presentan interrupciones de postes o árboles, haciendo que estas, sean inseguras e inutilizables. También, hay discontinuidad en su colocación, sobre todo en límites de distritos, ya que cada municipalidad ha trabajado de forma aislada.

A nivel local en la provincia de Huancayo, inició la implementación de ciclovías en noviembre del 2021. Las cuales, se han habilitado en las áreas centrales de la ciudad, comprendiendo los distritos Huancayo, El Tambo y Chilca. Sin embargo, este tramo avanzado, está presentando conflictos, sobre todo con la población vecina que limita con la puesta de ciclovías. Pues, según un informe de la contraloría (2022), no se respetó la reglamentación expresada en la guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, al no explicarles a los pobladores sobre el proyecto, lo que ha generado muchas quejas. Otro problema evidenciado, es la falta de control en los tramos ya colocados, pues muchos de los vecinos, están utilizando la vía como estacionamientos privados. Lo cual, impide que la ciclovía sea utilizada. Sumándole a ello, que por la discontinuidad del proyecto se han generado cuellos de botella, los cuales, según los pobladores, están propiciando varios accidentes de vehículos motorizados, los cuales, están impactando con las bordas de las ciclovías, al tratar de evitar el tráfico.

Ahondando en el tema y definiendo la variable de gestión urbana de ciclo vías, se describe respecto a ello, como una agrupación de instrumentos, técnicas y normas, con el objetivo de regularizar la ocupación y el uso de suelo. El banco mundial (2020), argumentó la evidencia que hubo una errónea planificación en gestión vial, cuando surgió la pandemia de COVID 19, pues, todas las ciudades se enfrentaron a desafíos extremos con la emergencia sanitaria, y tuvieron que adaptar su planificación a considerar medios de transporte alternativos. Reflejándose estas nuevas medidas en aspectos de la calidad de vida ciudadana, en los lugares en que se implementaron.

Esta investigación se denomina “Gestión urbana ciclovial y el impacto en la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo 2022”, planteándose como problema general ¿Cómo se relacionan la gestión urbana ciclovial y la calidad de vida de los pobladores de Huancayo en 2022? Desprendiendo de ello, los siguientes problemas específicos: a) ¿Cómo se relaciona la sostenibilidad urbana y la calidad de vida de los pobladores de Huancayo, en el año 2022? b) ¿Cómo se relaciona el aspecto medio ambiental y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, en el año 2022?, c) ¿Cómo se relacionan los aspectos

económicos y sociales, respecto a la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, en el año 2022?, d) ¿Cómo se relaciona el desarrollo los aspectos fiscal y gobernabilidad con respecto a la calidad de vida de los pobladores de Huancayo, en el año 2022?

Respecto a lo planteado anteriormente en la realidad problemática, se procede a definir la justificación teórica de este trabajo, basándonos en un enfoque cuantitativo, con sustento teórico en los documentos de la gestión realizada en esta implementación ciclo vial, el proceso de habilitación, así como las etapas ya realizadas, las evaluaciones de continuidad que se están dando, así como, el informe de la contraloría. Con ello se expone el contexto actual de la poca aceptación de la población frente al proyecto, posteriormente, este informe reforzará en concluir la percepción sostienen los habitantes, respecto a la relación del proyecto ciclo vial con su calidad de vida, en la ciudad de Huancayo.

Esta investigación también presenta una justificación práctica, pues, los datos que se reflejen ayudarán a tener un mejor análisis de las acciones o medidas que se pueden realizar en la implementación se ciclovías en Huancayo. En este contexto, cabe resaltar que, muchas ciudades en el mundo han obtenido beneficios, gracias a la implementación de ciclovías, mejorando aspectos importantes en la vida de su población, como la salud, ya sea en el ámbito físico o mental; sumándole a ello, se han dado a conocer datos sobre la disminución de contaminación ambiental. Sin embargo, es importante que esta implementación, vaya de la mano con un trabajo con los pobladores y este específicamente adecuado a la ciudad y al sistema vial. En Huancayo, muchos pobladores se encuentran descontentos con el proyecto, por lo que en este trabajo se busca visualizar que pautas no se han cumplido de forma correcta, y cómo se podría mejorar, con la visión de aportar a un mejor funcionamiento del proyecto. La justificación metodológica, de este trabajo, se basa en que, a partir de él se podrá tener una métrica que pueden contribuir en otras investigaciones, referentes a gestión urbana, gestión pública y la relación de ellos con la calidad de vida poblacional; refiriendo a un proyecto del estado.

En este sentido, esta investigación presenta como principal objetivo, definir la relación existente entre la variable gestión urbana ciclovial y la calidad de vida de

los pobladores de la provincia de Huancayo en el año 2022. Aportando con nuestro estudio la evaluación de este proyecto. Dentro de nuestros objetivos específicos, tenemos a) Determinar cómo se relaciona la sostenibilidad urbana y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, b) Determinar cómo se relaciona el aspecto medio ambiental y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, c) Determinar cómo se relacionan los aspectos económicos y sociales, respecto a la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo. d) Determinar cómo se relaciona el desarrollo los aspectos fiscal y gobernabilidad con respecto a la calidad de vida de los pobladores de Huancayo, con respecto al proyecto ciclovial.

El planteamiento de esta investigación como hipótesis principal, es el planteamiento de la existencia de una relación directa entre la gestión urbana ciclovial y el impacto en la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo 2022, sin embargo, actualmente, esta asociación se intuye se asociará al descontento de la población respecto al proyecto ciclovial. Como hipótesis secundarias tenemos a la presencia relacional entre sostenibilidad urbana y calidad de vida de los pobladores, asimismo, otra hipótesis secundaria es la presencia de la relación de la dimensión ambiental con la calidad de vida. Asimismo, otra hipótesis secundaria es que se presenta que el aspecto social y económico se relacionan con la calidad de vida, y, por último, la hipótesis de la existencia de una relación entre los aspectos fiscal y de gobernabilidad con la calidad de vida de los pobladores de Huancayo.

II. MARCO TEÓRICO

A continuación, presentaré las reseñas de las investigaciones internacionales en las cuales sustentó mi trabajo. Primeramente, García y Espinoza (2022) en su investigación, quienes quisieron dar a conocer cómo era la percepción que se tenía del urbanismo, relacionándolo con la calidad de vida habitacional, presenciada en el área urbana de la ciudad de Monterrey. Se presencia una tipología de investigación cualitativa, pues, ellos elaboraron un diseño analítico sobre el tema comparando las percepciones de las personas sobre los factores externos, definidos por el entorno medio ambiental, el contexto social, calidad de infraestructura de vivienda; y factores internos, como intereses propios y la voluntad colectiva. Dando un realce a que todos estos factores presentan una influencia en la calidad de vida de los habitantes de Monterrey. Recalcan también a modo de conclusión, la importancia en la formulación de intervenciones o proyectos urbano que partan de un estudio o diagnóstico sobre las necesidades que mejoren el desarrollo de las vivencias cotidiana de los habitantes.

Otra referencia internacional es, Sangroni, Medina, Suárez, Pérez, Orlando, Pérez, Castañeira, y Suárez (2021) quienes, en su escrito de investigación publicada, presentan como objeto principal analizar lineamientos que principalmente abordan el tema de gestionar aspectos que contribuyan en el objetivo de lograr una mejora en la calidad de vida urbana en relación el sistema de transporte. Utilizaron una metodología cualitativa, determinando cuáles eran los principales autores y sus parámetros para abordar el tema, y también, la revisión bibliográfica actual. Llegando a concluir que la gestión realizada en favor de la calidad de vida urbana, en este caso asociada principalmente, al transporte urbano, está relacionado al desarrollo económico del país y las políticas urbanas. Recomendando que es necesario hacer el uso de herramientas de gestión orientadas al impacto ambiental, la seguridad, la accesibilidad, lo que implica también, los tiempos de viaje para llegar a un destino frecuente laboral o educativo y comodidad de los medios de transporte.

Continuando con las referencias internacionales, Vicuña, Orellana, Trufarło y Moreno (2019) en su investigación, tienen por objetivo explorar la medida en que, la integración dada a nivel urbano se relacionada con la mejora en la calidad de vida habitacional del área metropolitana de Santiago, Valparaíso y Concepción. Realizándose este análisis mediante la comparativa del índice o variable, de calidad de vida urbana y el índice de integración urbana. Exponiendo como resultado de su investigación, la confirmación que La integración urbana no siempre conduce a una mejor calidad de vida. Fue un resultado controversial e inesperado, y nos abre cuestionamientos sobre las políticas públicas y privadas. También menciona la recomendación de estudiar mucho más las zonas para poder elaborar un mejor plan urbano adecuado a cada contexto.

Otra base de investigación para mi análisis es, Boccolini (2020), quien, en sus contribuciones de investigación, presenta el objetivo dar a conocer las tendencias de desarrollo en un plazo intermedio y su impacto en las estructuras socioeconómicas y locales relacionado a la distribución desigual de los recursos urbanos. Esta investigación es de metodología cualitativa, pues a pesar de contar con datos estadísticos y mapas ambientales y socioeconómicos, es un estudio que hace el análisis comparando datos de estudio. Llegando a concluir que, el derecho como ciudadanos va más allá de la participación ciudadana, o una votación.

Y como referencia internacional final, presento a, Culebro (2022), quien, en su investigación tiene como premisa el análisis sobre la viabilidad de continuar las ciclovías para mejorar la movilidad urbana y, en opinión de la gente, promover la salud. Este artículo muestra una metodología cuantitativa. La investigación, concluyó en que las personas opinan que el uso de ciclovías ayuda a disminuir las emisiones tóxicas que contaminan el aire y también brinda beneficios para la salud de los ciudadanos. En el actual caso, los participantes en su mayoría consideran que los senderos para bicicletas podrían ser una alternativa para la limpieza de la contaminación del aire a largo plazo en Xalapa. Las conclusiones del estudio mostraron que la población estuvo de acuerdo con la continuidad de las ciclovías urbanas, mucha gente las aprovechó y los vecinos pudieron sentir una mejor calidad del aire y salud.

Como antecedentes nacionales, primero presento a Medri (2021). El objetivo de su investigación fue, demostrar cuáles eran los resultados evidenciados, generados por la administración o las entidades a cargo de gestionar del tránsito urbano, en contraste a la percepción del nivel de la calidad de vida que poseen los ciudadanos. Concluyendo en la exposición de factores positivos y las deficiencias presentadas en la gestión. Para la elaboración de esta investigación se utilizó la metodología cuantitativa. Llegando Medri a mostrar que, en el análisis realizado, los datos permitieron fortalecer la capacidad en la cual se administran recursos humanos, recursos logísticos y técnicos, incidiendo como principal objetivo buscar el bienestar de los habitantes respecto a la infraestructura vial existente en la ciudad que habitan. Ello nos da referencia sobre la incidencia de la gestión, las políticas del tránsito y como ello impacta en la satisfacción de los usuarios en Lima y también cómo ello, se refleja en las actividades que normalmente necesita desarrollar la población.

Como segunda referencia nacional, es la investigación de Vela (2020). Quien en su investigación sostuvo como objetivo la presunción de establecer cuál era la conexión existente, entre la gestión urbana territorial y la calidad de vida ciudadana presente en el distrito de Tarapoto. Utilizó una metodología cuantitativa. Llegando a evidenciar una relación significativa y positiva. Esto mediante la prueba de Rho de Spearman. El aporte de este trabajo, a parte de su metodología, fue que concluyó en que la inadecuada gestión del sector urbanístico y territorial en el distrito de Tarapoto se ha relacionado directamente con una calidad de vida inadecuada para la ciudadanía de dicho distrito.

Siguiendo con la tercera referencia nacional es, La torre (2019), cuyo objetivo de investigación fue dar a conocer sobre la influencia que hay entre el urbanismo de la ciudad de Arequipa y el comportamiento de los espacios públicos: plazas, parques y calles. Los cuales se han visto vulnerados, afectando también, el bienestar social de los habitantes. La metodología empleada en esa investigación fue cuantitativa, descriptiva correlacional. Llegando a concluir la afirmación de la hipótesis, siendo esta, que una adecuada planificación urbana determina el correcto uso de los espacios públicos, ello se justifica en la medición según el estadígrafo de

la Rho. Dando como resultado la influencia positiva entre las variables analizadas. Esta investigación, quiso también, evidenciar la relación para tener una base que permita la resolución actual de conflictos en el distrito de Cercado de Arequipa.

Como cuarta referencia nacional, se encuentra, Vigo (2022), presenta como objetivo de investigación el presentar un diseño para el plan de Gestión Urbana, buscando poder aportar en mejorar la calidad de vida de los residentes de Morro Solar, Jaén, 2022. Esta investigación fue realizada utilizando la metodología cuantitativa, descriptiva y no experimental. La conclusión llegó a determinar la que el diseño del plan de ordenamiento urbano, si promueve una mejor calidad de vida para los residentes de Morro Solar. Los estudios también muestran que la calidad de vida es subóptima, lo que requiere la atención y el apoyo de los residentes para mejorar su bienestar físico y emocional y su desarrollo personal.

La quinta referencia nacional es Contreras (2021) quien tuvo como objetivo encontrar si las variables gestión urbana y calidad de vida en el distrito San Juan de Lurigancho en el año 2020 se relacionan. La investigación se desarrolló con una metodología cuantitativa, no experimental. Concluyendo en una relación directa y significativa, incidiendo en una recomendación de apertura a más canales de comunicación entre gobierno y población.

Y como referencia final nacional, se encuentra Arévalo (2021) tiene como objetivo de investigación la determinación de las consecuencias que presentó la gestión de la red vial Morales - San Roque, en la calidad de vida del poblador. Sus métodos de investigación fueron cuantitativos y no experimentales. Concluyendo en que la gestión de esta red vial tuvo un impacto de gran necesidad en la calidad de vida de las personas. Entre las variables investigadas se encontró un alto índice de correlación (0,786) y un coeficiente de determinación que representa el 62% del impacto de la gestión de la red vial en la calidad de vida de la población beneficiaria. Esta investigación confirma la influencia de la red vial en la calidad de vida de las personas entorno a un proyecto. Que es un referente el cual sostiene mi hipótesis.

A continuación, procederé a realizar la reseña y descripción de las bases científicas en las cuales se sustenta la variable Gestión urbana de ciclovías. Siendo en primer lugar, importante precisar conceptualmente el significado de Gestión, que

Robbins y Coulter (2005) definen como la acción de coordinar actividades laborales, con el fin que estas mismas se realicen de manera eficiente y eficaz, esto mismo es el objetivo principal. Por otro lado, el significado de urbanismo, Según Tomás Ramón Fernández, es una visión global e integral de todo lo relacionado con la relación del ser humano con el medio en el que se desarrolla. Y la definición de ciclovia según la RAE (2021) es un carril en una vía pública, exclusivamente para el tráfico de bicicletas.

Consiguiente a lo anterior, se procede a definir la gestión urbana en conjunto, donde Herzer y Pérez (1993), nos dicen que esta es la articulación de varios medios, por ejemplo: los recursos humanos, recursos financieros, organizativos, políticos y naturales. Estos medios forman un proceso global para gestionar la producción, operación y mantenimiento de las ciudades. Ello, con el fin de satisfacer los bienes de consumo individuales y colectivos de la población. Complementando ello, según el Instituto de vivienda de Chile (2005), define la Gestión urbana como, una serie de procedimientos, los cuales, indican los resultados de las decisiones tomadas, por parte, de los sectores de gestión pública y gestión de entidades privadas; la cual comprenden cada etapa del proceso habitacional. Proponiendo el diseño del entorno urbano, a partir de lineamientos estratégicos de desarrollo. Usando diversas herramientas que facilitan la implementación, ya sea, financieramente, regulatoria o técnica. Medidas que se encaminan a la creación de ambientes adecuados para la vida, teniendo en cuenta tanto la adecuación del equipamiento como de la infraestructura social, como los espacios verdes, los espacios comunes asociativos y la calidad de la producción de viviendas.

Para definir la gestión urbana ciclovia, en conjunto me basaré en el artículo de Eduard J. Alvarez y Mireia Hernández (2015), quienes definen que la planificación de la movilidad en conjunto sienta bases para estructurar el tipo de movilidad deseado en un lugar y tiempo concretos. Los planes de transporte urbano sostenible son claves, en la actualidad, basándonos en el deseo social de mejora en aspectos, ambientales. El plan ideal de transporte incluye que se proponga una red de ciclovia bien estructurada para que la bicicleta pueda recorrer bien toda la ciudad.

En cuanto a la variable de gestión urbana ciclovial se ha considerado, de acuerdo con la Plataforma de Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC) y el Banco Interamericano de Desarrollo (2011), las dimensiones de sostenibilidad que contempla la plataforma CSC son: (1) Medio ambiente, (2) Sostenibilidad urbana, (3) económica y social; y (4) Fiscal y gobernabilidad.

La dimensión de medio ambiente es definida, por la CSC& BID (2011), como las medidas de control, presentadas, para la contaminación local, reducción de gases de efecto invernadero, eficiencia energética y energías renovables, reducción de la vulnerabilidad ante desastres y adaptación.

En segundo lugar, la dimensión de sostenibilidad urbana, la cual es definida, por la CSC& BID (2011), como el gestionar el crecimiento y la mejora del entorno urbano, buscando la equidad y transportes urbanos sostenible. Por otro lado, Roca (2018) define la sostenibilidad urbana como, una nueva directriz de diseño, cuyos principales objetivos económicos y ambientales están relacionados con la preservación y conservación de los recursos y condiciones existentes, refiriéndose a la capacidad de asegurar su sostenimiento sin causar daños en el tiempo y el espacio.

En tercer lugar, la dimensión económica y social, descrita por la CSC& BID (2011), como, la competitividad local, la seguridad percibida y convivencia de los ciudadanos. Según la ONU, la dimensión económica ve la necesidad social de los hogares, para proponer lineamiento que promuevan la satisfacción de sus necesidades básicas. Esto se hace a través del ingreso diario que se obtiene por hogar, y el cubrir servicios básicos para la existencia, como la salud, también la educación en pro de búsqueda del desarrollo personal y el logro de obtener buen nivel de vida.

Y, en cuarto lugar, la dimensión fiscal y gobernabilidad, definida por la CSC& BID (2011), como gestión de ingresos, gestión de costes, gestión de procesos de toma de decisiones políticas, planificación, presupuestación e implementación. La gobernabilidad combina básicamente la eficiencia que posee la gestión juntamente con la calidad de la misma, lo cual, apunta a fortalecer la capacidad operativa de la gerencia (Del Castillo-Alemán, 2011).

Ahora, presentaré la reseña y base científica de la segunda variable, calidad de vida. Y para ello, primero daré a conocer el significado de calidad, según Crosby (1996), quien definió el término como el cumplimiento de lineamientos acordados o normas con requerimientos precisos. Y ya que la calidad es un conjunto de propiedades, se usa actualmente para evaluar muchos procesos en diferentes campos de acción humana. Así también, ahora son normas las cuales la definen, como la NC/ ISO 9000 (2005), según la cual, la calidad es el cumplimiento de requisitos según el conjunto de características inherentes propuestos.

Consiguiente a lo anterior, la calidad de vida en sí es definida por la OMS, (2022) como la percepción que uno tiene del lugar en el que se desarrolla en la vida, incluyendo su entorno cultural, el sistema de valores con los que convive; y la relación con los objetivos personales, las expectativas de vida, normas, deberes por cumplir y preocupaciones. Ello, también se encuentra, influenciado y evidenciado por la salud física y mental, el estado fisiológico, las relaciones sociales y relación con su entorno.

Para la variable calidad de vida de ciclovías, se evaluarán nueve dimensiones de acuerdo con Eurostat (2016), las cuales son: (1) Condiciones materiales de vida, (2) Trabajo, (3) Salud, (4) Educación, (5) Ocio y relaciones sociales, (6) Seguridad física y personal, (7) Gobernanza y derechos básicos, (8) Entorno y medioambiente, (9) Experiencia general de la vida.

Para ello, primeramente, la dimensión condiciones materiales de vida, se encuentra definida por Eurostat (2016), como el avance progresivo de las sociedades. La cual, se ha relacionado con la accesibilidad vial y los bienes materiales. Económicamente, se estudia como el principio evidenciado de crecimiento, principalmente en el Producto Interno Bruto (PIB), centrado en la producción de bienes y servicios.

Como segunda dimensión, el trabajo es definido por Eurostat (2016), como una actividad productiva u otra actividad principal, siendo remunerado o no. Habiendo, datos disponibles sobre todo de los primeros.

La tercera dimensión, salud, es explicada por Eurostat (2016), como los problemas físicos y mentales que aquejan a las personas. Teniendo como premisa

que la mala salud, tiene una mala influencia o resultados en la calidad de vida y por consiguiente acorta la vida de las personas; sumándole a ello, la inhibición del desarrollo económico y social. Las condiciones austeras de salud dan a relucir, que una gran parte de una población, no se está beneficiando del progreso general como sociedad. Por ello, la salud es considerada como una medida universalmente aceptada del bienestar social, y se encuentra en el “Índice de Desarrollo Humano” de las Naciones Unidas.

La cuarta dimensión es la educación, la cual es descrita por Eurostat (2016), como la proporción de las habilidades y competencias que sustentan la producción económica. La educación empodera a las personas aumentando sus conocimientos y sus habilidades cognitivas, sociales y emocionales, también evidencia una mejora de hábitos, valores y promueve estilos de vida saludables y una ciudadanía más activa.

La quinta dimensión es el ocio y relaciones sociales, en la cual, se considera por Eurostat (2016), de suma importancia determina el desempeño y el comportamiento del gobierno y los resultados sociales, como la reducción del crimen. Actividades voluntarias que realizan las personas fuera de la actividad productiva como parte de su tiempo libre; y relaciones sociales, incluyendo relaciones personales cercanas como relaciones comunitarias más amplias.

Como sexta dimensión a definir, se encuentra, la seguridad física y personal. Según Eurostat (2016), la inseguridad es principal generador de miedos y ansiedad, lo cual, afecta de una manera negativa en el desarrollo personal, sobre todo en personas que se han visto expuestas a ello. Cabe resaltar que la data que mide la inseguridad de las ciudades también expone la incertidumbre sobre el futuro que las rodea.

Siendo la séptima dimensión gobernanza y derechos básicos, Eurostat (2016) nos dice que, la política es una dimensión integral, pues, todos tenemos la capacidad, o poder de participar en sociedad como ciudadanos con derecho, a una voz en la formulación política, en el discernimiento sin miedo y hablar frente a lo que uno percibe que está mal están las libertades esenciales.

La octava dimensión es entorno y medioambiente, es definida por Eurostat (2016), como las condiciones ambientales, las cuales, son importantes no sólo por la sostenibilidad sino también por su impacto y afectación a la salud humana, tanto directamente, como, a través del aire o contaminación del agua, como las sustancias peligrosas y la contaminación sonora; e indirectamente, lo acontecido por el cambio climático, como, la pérdida de biodiversidad y desastres naturales. Las condiciones ambientales actualmente, están dando lugar a variaciones extremas en el clima y desastres naturales, ya sean, sequías e inundaciones, dañando propiedades como la vida de las poblaciones afectadas.

Como novena y última dimensión, tenemos a la experiencia general de la vida, la cual es una dimensión bastante subjetiva. Eurostat (2016) nos dice que, los encuestados a considerar su vida en general, fomentando una evaluación general de la vida. Muchas investigaciones se han llevado a cabo para identificar los determinantes y los resultados del bienestar subjetivo, ya que es distinta la percepción y medida de cada persona.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de la investigación

Tipo de investigación

La tipología de la presente investigación es de tipo básica o pura, ello según Nicomedes (2018), se viene desarrollando desde que en el desarrollo de la humanidad se presentó una curiosidad científica por investigar los misterios del origen de todos los fenómenos naturales, sociales y del pensamiento; iniciando este estudio los filósofos y luego los primeros científicos. Y es fundamental para la investigación técnica y aplicada, y se considera así porque es necesaria para el desarrollo de la ciencia. Sumando a lo descrito por Baena (2014), quien describe a este tipo de investigación, como un estudio caracterizado por estar diseñado a partir de una base teórica, sin considerar el propósito práctico. En sus propias palabras “es el estudio de un problema que está diseñado únicamente para buscar el conocimiento” (p. 11). Resaltando que el propósito u objetivo es el planteamiento de nueva información o cambio en los principios teóricos existentes. En el caso de mi investigación ello está en el vínculo de las variables, gestión pública de ciclovías y calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo.

Continuando con el enfoque presentado en esta investigación, fue cuantitativo. El cual, de acuerdo con Ortega (2018), definió este enfoque como un proceso de investigación desarrollado en medidas numéricas, utilizando como proceso una metodología de recopilación y análisis de datos, en pro de responder las preguntas de investigación. Este enfoque utiliza el análisis estadístico, siendo la base de sustentación el recolectar parámetros, medir, obtener frecuencias y estadísticas poblacionales. Por ello, se sugiere su utilización en problemas de investigación específicos, preguntas de análisis sobre variables específicas.

Y finalmente, esta investigación, presentó un nivel descriptivo correlacional, el cual, tiene un propósito según Cabezas, Andrade y Torres (2018), de estimar la relación entre dos variables utilizando técnicas estadísticas. Y también se midió una variable, pudiendo saber cómo se comporta la otra variable. Cazau (2006),

menciona que, la intención de este tipo de investigación es que, se establezca si hay o no correlación entre dos variables, adicionándole el establecimiento de un grado de intensidad.

Diseño de investigación

Este estudio presenta un diseño no experimental, descrito por Agudelo Viana y Aigner (2008), como aquel estudio realizado intencionalmente sin la manipulación variables. Observando directamente los fenómenos o acontecimientos en su contexto real, tomando en cuenta el lugar y tiempo, para posteriormente analizarlo. Es una investigación en la que tampoco se puede asignar aleatoriamente sujetos o condiciones, ellos son observados en un entorno natural.

El diseño de la investigación fue de corte transversal, pues es un estudio observacional específicamente individual, por cada elemento estudiado. Este diseño, generalmente tiene dos objetivos, el descriptivo y analítico. Rodríguez & Mendivelso, (2018) definen como propósito principal de la investigación, identificar la incidencia de condiciones poblaciones estudiadas. Este estudio ha incluido individuos con y sin la condición en un momento determinado, por lo cual es una medición simultánea y el investigador no realiza ningún tipo de intervención.

Asimismo, la investigación se ha realizado bajo la metodología hipotético deductivo, la cual es, según Argumenta & Guanipa (2010), un procedimiento dentro la práctica científica. Esta misma, tiene como etapas, a la observación del fenómeno a estudiar, la fabricación y exposición de una hipótesis explicativa, exposición de las consecuencias y la comprobación, por la cual se determina la veracidad de la hipótesis y la relación de variable.

3.2 Variables y operacionalización

V1: Gestión urbana ciclovía

Cuya definición conceptual es que la planificación de la movilidad en conjunto sienta bases para estructurar el tipo de movilidad deseado en, este caso la ciclovía,

evaluando el lugar y tiempo. Siendo el transporte urbano sostenible clave para presentar un avance en la gestión ambiental. Ello, buscando la inclusión de la red ciclo vial, según Eduard J. Álvarez y Mireia Hernández (2015).

Respecto a la definición operacional de la variable gestión urbana ciclovial se usó un instrumento de opciones múltiples. Desarrollando las dimensiones de medio ambiente, sostenibilidad urbana, económica y social; y fiscal y gobernabilidad.

Adentrándonos en las dimensiones, se procede a mencionar los indicadores empleados para la variable de Gestión urbana ciclovial. Para la dimensión Sostenibilidad urbana, se presentó los indicadores de espacio público y equidad urbana. En el caso de la dimensión Medio ambiente, se tiene por indicadores a, prevención de desastres y calidad del aire. Para la dimensión Económica y social, los indicadores por evaluar son, participación ciudadana, seguridad, crecimiento económico y convivencia ciudadana. Y, por último, los indicadores de la dimensión Fiscal y gobernabilidad son: Transparencia, control de proyecto, gestión de ingresos y gastos.

Por último, para la medición se consideró la escala de Likert, la cual, es un tipo de escala ordinal que se usa a menudo en encuestas de opinión y calificación. Frecuentemente usada en investigaciones científicas. Su objetivo es medir la actitud de los encuestados hacia un determinado tema. Por ello, se realiza una serie de afirmaciones sobre el tema, ante las cuales las personas deben expresar su acuerdo o desacuerdo, eligiendo una de las posibles respuestas según una escala de la lista previamente elaborada. La mayoría de las veces se presentan 5 opciones. Para esta investigación se consideró un intervalo ordinal. Respecto a la medición en esta variable, es “Muy de acuerdo”, “De acuerdo”, “Neutral”, “En desacuerdo” y “Muy en desacuerdo”.

V2: Calidad de vida

Definida conceptualmente como la relación directa de la sustentabilidad, factores financieros, el empleo y la equidad, así como la disponibilidad de bienes y

servicios como espacios públicos y centros educativos y hospitalarios; además de la globalización también se ocupa de las conexiones a través de las carreteras, la accesibilidad a tecnologías de información y ahora también se abarca la inclusión de género (Velásquez 2016).

Con respecto a la definición operacional a la variable de Calidad de Vida, se midió empleando, también, un instrumento de opciones múltiples. En este caso considerando las variables condiciones materiales de vida, trabajo, salud, educación, ocio y relaciones sociales, seguridad física y personal, gobernanza y derechos básicos, entorno y medioambiente, experiencia general de la vida.

En la evaluación de la variable Calidad de vida, los indicadores que he empleado son: Para la dimensión condiciones materiales de vida, los indicadores son los bienes y servicios, y el PBI. Para la dimensión trabajo, se evaluó los indicadores de tasa de empleo y satisfacción en el trabajo. Para la dimensión salud, se utilizó de indicadores a, la esperanza de vida, la salud física y la salud mental. Con respecto a la dimensión educación, los indicadores son el nivel de educación y accesibilidad. En el caso de la dimensión relaciones sociales, los indicadores son, las relaciones amicales y sociales, y las relaciones familiares. Para la dimensión seguridad, se evaluó percepción de vandalismo y la percepción de delincuencia. En el caso de la dimensión medio ambiente, los indicadores son, la contaminación del aire y los problemas ambientales. Y por último para la dimensión experiencia de vida, como indicadores, se evalúa, la satisfacción con el tiempo disponible y satisfacción con recursos.

Por último, para la medición se consideró la escala de Likert, la cual, es un tipo de escala ordinal que se usa a menudo en encuestas de opinión y calificación. Frecuentemente usada en investigaciones científicas. Su objetivo es medir la actitud de los encuestados hacia un determinado tema. Por ello, se realiza una serie de afirmaciones sobre el tema, ante las cuales las personas deben expresar su acuerdo o desacuerdo, eligiendo una de las posibles respuestas según una escala de la lista previamente elaborada. La mayoría de las veces se presentan 5 opciones. Para esta investigación se consideró un intervalo ordinal.

En la medición de esta variable, se consideró también la escala de Likert. Y al igual que la anterior variable se realizó una serie de afirmaciones sobre el tema, ante las cuales las personas deben expresar su acuerdo o desacuerdo, eligiendo una de las posibles respuestas según una escala de la lista previamente elaborada, la cual es “Muy de acuerdo”, “De acuerdo”, “Neutral”, “En desacuerdo” y “Muy en desacuerdo”.

3.3 Población, muestra y muestreo

Población

Definiendo el término población, se procede a describir la terminología, como un conjunto o agrupación de elementos, seres u objetos, los cuales quieren ser estudiados. Según, Robles (2019), en una investigación de esta agrupación, se estudiará una fracción con las mismas características en iguales proporciones. Por ello, en la presente investigación se consideró, que por el motivo de que la puesta en marcha del proyecto ciclovial es en la provincia de Huancayo, específicamente en los distritos de Huancayo, el Tambo y Chilca, se estudiará a las personas que habitan estos distritos. Puesto que son los beneficiarios directos de la implementación ciclo vial, según los últimos datos del INEI (2017), recolectaron que el número de habitante eran, 118 550, 91 796, 157 207; respectivamente a los distritos. Dando en su totalidad, actualmente 367 553 beneficiarios aproximadamente, que actualmente ya están gozando de los resultados de las ciclovías. Los criterios de inclusión y exclusión, elegidos para las poblaciones mencionadas, se describen a continuación:

Siendo los criterios de inclusión: Encuestar a los habitantes cuya residencia se encuentra aledaña a la ciclovía implementada, para tener más información directa sobre el impacto en sus vidas.

Criterios de exclusión: No se consideró para el desarrollo del trabajo aquellas personas vivían muy lejos de la zona donde se implementó las ciclovías, tampoco se consideró a personas menos de 14 años, para poder tener un criterio más claro en las opiniones.

Muestra

Respecto a la muestra, según Galbiati (2015) es la parte de la población que realmente se mide para obtener información sobre toda la población. La muestra se selecciona mediante un procedimiento que asegura un alto grado de representatividad de la población.

A continuación, se muestra el método de selección. El uso de esta fórmula para calcular el conjunto final muestra que al aplicar la fórmula anterior se tiene en cuenta una confianza del 95 %, teniendo en cuenta un margen de error del 5 % y finalmente teniendo en cuenta una probabilidad de ocurrencia del 50 % Nivel de confiabilidad del 95% (z=1.96)

- Margen de error +5.00%. (e)
- Probabilidad de ocurrencia 50% (P)
- Tamaño de población es (N)

$$n = \frac{Z^2 * p * q * N}{(e^2(N - 1)) + Z^2 * p * q}$$
$$n = \frac{1.96^2 * 50 * 367\ 553}{(5^2(367\ 553 - 1)) + 1.96^2 * 50}$$
$$n = 384$$

Con la cual, se llegó a concluir, que se necesita una cantidad de 384 habitantes, para encuestar.

Respecto al muestreo, el definido por Sampieri (2006), como el estudio del de la relación entre la distribución de las variables y la población.

Muestreo

El muestreo presente en la investigación es no probabilístico, por conveniencia pues, este es el tipo que se utiliza cuando es difícil obtener una muestra utilizando el método de muestreo probabilístico. Esta técnica de muestreo

no procede con una selección aleatoria, sino que la elección de los elementos de la muestra depende del juicio personal del investigador en. En esta técnica no se conoce la probabilidad de que cada elemento de la población sea seleccionado, y no todos tienen la misma probabilidad de ser seleccionados. (Vásquez, 2017)

Y es un muestreo por conveniencia, pues, gracias a ello se permite elegir los elementos apropiados para el estudio en una muestra, ello, surge porque al investigador le resulta más fácil estudiar los objetos ya sea por proximidad geográfica u otra característica, necesaria en la investigación. (Vásquez, 2017). En mi caso, es necesario que las personas encuestadas vivan alrededor de la ciclovía implementada.

Unidad de análisis

Definiendo la unidad de análisis, basándonos en la descripción dada por Hernández y Mendoza (2018), como un conjunto de elementos o temas que forman parte de un estudio, conteniendo la población a analizar. En la presente investigación ha sido considerada como unidad de análisis a los habitantes de los distritos de Chilca, El tambo y Huancayo. Puesto que han sido los beneficiarios y los que han convivido con el proyecto realizado sobre las ciclovías.

3.4 Técnica e instrumentos de recolección de datos

Técnicas

Con relación a la descripción de las técnicas de investigación, según Feria (2019), se debe considerar el proceso operacional que permita recolectar, procesar o analizar información, bajo una orientación dada por las variables.

Instrumento

En este sentido se usó la encuesta como instrumento. La cual es definida por Lanuez y Fernández (2014) como una entrevista por cuestionario. Definida como un

método empírico que tiene como herramienta la utilización de un formulario impreso o digital, para obtener respuestas sobre el estudio y que las personas sometidas a ello nos den la información por sí mismos. Sumándole a ello Fernández (2019), quien dice que, para poder tener instrumentos con un estándar reconocido científicamente, los instrumentos deben cumplir con dos elementos básicos: eficacia y confiabilidad. El cuestionario tiene como finalidad recopilar información, la cual, considera los indicadores de cada dimensión de las dos variables, buscando la correcta aplicación del método de investigación. Finalidad descrita por Hernández, Fernández y Baptista, (2014).

Ficha técnica de instrumento 1:

Nombre: Cuestionamiento de Gestión urbana de ciclovías

Autor: Claudia Melissa Paredes Asto

Dimensiones: Sostenibilidad urbana, medio Ambiente, económica y social, fiscal y gobernabilidad

Baremos: 27 al 44; 45 al 61; del 62 al 78

Ficha técnica de instrumento 2:

Nombre: Calidad de vida

Autor: Claudia Melissa Paredes Asto

Dimensiones: Condiciones materiales de vida, trabajo, salud, educación, relaciones sociales, seguridad, gobernanza, medio ambiente y experiencia de vida.

Baremos: 26 al 48; 49 al 70; del 71 al 92

Validez y confiabilidad

El método de validez del instrumento ha tenido en cuenta dos criterios: forma y contenido. Posteriormente, se sometió a validación utilizando como referencia el método Delphi, que es una técnica de recopilación de información basada en la consulta a expertos en la materia para obtener el consenso más fiable del grupo

consultado. Según Rodríguez (2015), la validación de expertos es un método para validar el instrumento, son personas con conocimientos, experiencia profesional, científica o de investigación relacionado con el tema de investigación, lo que les permite evaluar el contenido y la forma de cada elemento incluido en la herramienta. Los jueces o expertos deben aclarar el propósito y la perspectiva teórica de la investigación. Por lo tanto, evalúan los bloques de construcción teóricos y las guías de observación, en el instrumento, para ver la relevancia en función de los objetivos. Por ello, se envió de forma individual a cada experto, una retroalimentación, introduciéndolos a la presente investigación y el instrumento adjunto, una encuesta abierta, en la cual ellos podían sugerir cambios o estar de acuerdo en la medición.

En la presente investigación, la validación de preguntas que integran los dos instrumentos, se realizó mediante la consulta a tres expertos. Por un lado, a la magister en proyecto urbano Jessica Galarza Linares, el magister en gestión pública Miguel Quispe Medina y el magister en gestión de los servicios de la salud Edison Montoya. Ello no el objetivo de que puedan dar su opinión, acerca de las preguntas planteadas en los instrumentos para evaluar las dos variables de mi investigación. Los tres expertos finalmente emitieron su juicio y expresando que mis instrumentos son aplicables. Las fichas vienen anexadas al trabajo de investigación.

La primera experta en que evaluó el instrumento fue elegida por su solido conocimiento en proyectos urbanos, el proyecto ciclo vial implementado justamente aborda una gran investigación en su campo. El segundo experto fue elegido por sus conocimientos en gestión pública, su experiencia en desenvolvimiento de las gestiones municipales. Y el tercer experto fue elegido, por sus conocimientos en salud pública, lo cual, no apoyaría al evaluar sobre todo la variable de calidad de vida.

Respecto a la confiabilidad es definida por Santos, (2017), como la determinación de qué tan estable es la respuesta de un dispositivo de medición cuando se aplica a un grupo de personas, una prueba piloto, independientemente de quién lo use o cuánto tiempo haya estado en uso. En el caso de esta investigación, ese índice de medición estará dado por el valor del Alpha de Cronbach, el cual, según González & Pazmiño (2015) constituye un indicador

estadístico, que hace ya 60 años, se ha establecido como un índice de factores identificados para evaluar el grado de ajuste o correlación de los ítems del instrumento.

De acuerdo con ello, en esta investigación se tiene como referencia 38 habitantes de la provincia de Huancayo, quienes conformaron una prueba piloto. Para evaluar la confiabilidad del instrumento por medio del Alpha de Cronbach.

Luego de la realización de la prueba piloto se obtuvo como resultado de la primera variable “Gestión urbana ciclovial” un Alpha de Cronbach de 0,902 lo cual indica la excelencia del instrumento. En el caso de “Calidad de vida” obtuvo un Alpha de Cronbach de 0,932; lo cual también indica la excelencia del instrumento aplicado en esta variable.

3.5 Procedimientos

Hernández Sampieri (2001) define el procedimiento, como la dinámica cambiante y continua; que consiste en una serie de fases que se derivan unas de otras.

En esta investigación, como primer paso, luego de ser aprobado el tema, se procedió a recopilar información, antecedentes y bases teóricas, para trabajar con las variables de investigación.

Posteriormente, se inició con la recolección de datos, de acuerdo con el muestreo obtenido, por la data de la cantidad de habitantes de acuerdo con la INEI y respecto al informe del proyecto sobre los distritos donde se ubicó la ciclovía. De acuerdo con ello se tomará un 10 % de la muestra para la prueba de confiabilidad, a través del Alpha de Cronbach. La cual, resultó positiva, siendo confiable, el instrumento, para las dos variables.

Posteriormente, se tomó la data de toda la muestra establecida, y se empezará a analizar los resultados. Ello a través del programa SPSS, y la prueba de Rho Spearman. Finalmente contrastaremos los resultados con los antecedentes y llegaremos, a las conclusiones y sugerencias.

EL trabajo pasó las revisiones pertinentes del asesor y coasesor, además que también se realizará una revisión del informe final de tesis.

3.6 Método de análisis de datos

En primer lugar, el análisis de datos se ha definido como el examen exhaustivo de un conjunto de datos para extraer conclusiones que permitan a una empresa o institución tomar decisiones, según (Westreicher,2020). En el caso de esta investigación, el primer análisis se hizo, luego de la aplicación de las primeras encuestas, para evaluar la confiabilidad. Los datos dispuestos en el programa SPSS, nos dio un resultado de alfa de Cronbach por preguntas. Lo cual se analizó de acuerdo con la medida de George y Mallery. Para interpretar si el planteamiento de las preguntas estaba bien o no.

Luego de la aplicación de la encuesta a la muestra total, se definió que, al ser una investigación no paramétrica, puesto que la muestra, no fue en su totalidad aleatoria. Se usará en el instrumento, para evaluar una escala de Likert. Y finalmente, se decidió, que se evaluará a través de la Rho de Spearman para ver el grado de asociación de las variables.

3.7 Aspectos éticos

En el desenvolvimiento de la presente investigación, se procuró utilizar el principio de libre participación y el consentimiento informado. Según Gonzales (2002), el propósito del consentimiento informado es garantizar que las personas participen en la investigación propuesta solo si se ajusta a sus valores, intereses y preferencias personales. Y lo hacen por su propia voluntad. Por ello, en la aplicación de los instrumentos, se buscó que las personas que componían la muestra estuvieran dispuestas a participar, también se aplicó el principio de protección personal para garantizar que la información proporcionada por los participantes sea anónima. Finalmente, se respetó el principio de integridad académica, propuesta por el APA, dando a conocer en este trabajo, todas las pautas citadas indicando el apellido y año del autor de correspondencia. O citando la fuente en las referencias.

IV. RESULTADOS

Este capítulo presentará los resultados probados. Primeramente, se toma como punto de partida a las dos variables de estudio, gestión urbana ciclovial y calidad de vida. Por lo cual, se precisó primeramente la prueba de normalidad. Siendo una muestra de 384 integrantes, se aplicó la prueba de Kolmogorov, presentando los siguientes resultados:

H₀: Los datos provienen de una distribución normal

H₁: Los datos no provienen de una investigación normal

P valor >0,005; se acepta H₀

P valor <0,005; se rechaza H₀

Tabla 1.

Prueba de normalidad (Kolmogorov – Smirnov)

Variable	Estadístico	GL.	Significancia
Gestión urbana ciclovial	0,156	384	0,000
Calidad de vida	0,070	384	0,000

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS.25

Respecto a los resultados que se presencian en la tabla 1, se obtuvo un valor de p de 0,000 para las dos variables de investigación, los mismos son valores menores a 0,005; rechazando a Kolmogorov, siendo que no son una asignación normal. Por lo tanto, será mejor manejar un análisis bajo el coeficiente de relación de Rho Spearman.

4.1 Resultados descriptivos

A continuación, se procede a mostrar los resultados descriptivos obtenidos respecto con el objetivo general, hallando la determinación de la relación entre Gestión urbana ciclovial y calidad de vida, en la provincia de Huancayo 2022. Los valores analizados se detallan en la Tabla 2.

Tabla 2.

Tabla de frecuencia de la variable Gestión urbana ciclovial y la variable calidad de vida de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.

		Calidad de vida			Total	
		Inadecuada	Regular	Adecuada		
Gestión urbana ciclovial	Inadecuada	Recuento	103	178	0	281
		% del total	26,8%	46,4%	0,0%	73,2%
	Regular	Recuento	0	18	66	84
		% del total	0,0%	4,7%	17,2%	21,9%
	Adecuada	Recuento	0	0	19	19
		% del total	0,0%	0,0%	4,9%	4,9%
	Total	Recuento	103	196	85	384
		% del total	26,8%	51,0%	22,1%	100,0%

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS

En relación a los resultados dados en esta tabla, con respecto al objetivo general, se muestra que 178 pobladores (46,4%) consideran que la gestión urbana ciclovial se está desarrollando de manera inadecuada y se refleja en una regular percepción de la calidad de vida, por otra parte, 103 pobladores (26,8%) consideran que la gestión urbana ciclovial realizada es inadecuada, pues, también de esta manera lo perciben respecto a su calidad de vida, finalmente, 66 pobladores (17,2%) consideran que la gestión urbana ciclovial, ha sido regular, evidenciándose en una adecuada calidad de vida.

Respecto a la línea de investigación evaluada en afinidad a la variable gestión urbana ciclovial, observado según las percepciones de los habitantes. El 73,2% se desarrolla de forma inadecuada, el 21,9% con regularidad y el 4,9% lo considera adecuado.

Cabe recalcar que la escala de valoración usada es por parte de la variable gestión urbana ciclovial se ha desarrollado con una escala de 3 niveles, el nivel adecuado, regular o inadecuado. Respecto a ello, del 27 al 44 se consideró inadecuado, del 45 al 61 regular y del 62 al 78 adecuado.

Del mismo modo, con respecto a la calidad de vida como variable 51% de los pobladores consideran que es regular, 26,8% consideran que se da inadecuadamente, y el 22,1% considera que es adecuada.

Así mismo, la escala de valoración usada es por parte de la variable calidad de vida se ha desarrollado con una escala de 3 niveles, también. Del 26 al 48 se consideró inadecuado, del 49 al 70 regular y del 71 al 92 adecuado.

En cuanto a los resultados relacionados con el primer objetivo específico, es decir, determinar la relación entre el desarrollo de la gestión urbana de las redes ciclistas y la calidad de vida de los ciudadanos.

Tabla 3.

Tabla de frecuencia de la variable Calidad de vida y la dimensión sostenibilidad urbana de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.

		Calidad de vida			Total	
		Inadecuada	Regular	Adecuada		
Sostenibilidad urbana	Inadecuada	Recuento	103	177	1	281
		% del total	26,8%	46,1%	0,3%	73,2%
	Regular	Recuento	0	19	26	45
		% del total	0,0%	4,9%	6,8%	11,7%
	Adecuada	Recuento	0	0	58	58
		% del total	0,0%	0,0%	15,1%	15,1%
Total		Recuento	103	196	85	384
		% del total	26,8%	51,0%	22,1%	100%

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS

Los resultados obtenidos en la tercera tabla, con respecto al primer objetivo secundario, se evidencia que 177 pobladores (46,4%) consideran al aspecto de sostenibilidad urbana inadecuado, evidenciado en la percepción una regular calidad de vida. Por otro lado, 103 pobladores (26,8%) consideran que la sostenibilidad urbana es inadecuada, respecto a su calidad vida también inadecuada. Finalmente, 58 pobladores (15,1%), consideran que la sostenibilidad urbana, ha sido desarrollada adecuadamente, percibida en una adecuada calidad de vida.

En esta investigación, teniendo en cuenta el aspecto de sostenibilidad urbana, se observa que según la percepción de los pobladores. Consideran que se desarrolla de forma inadecuada en un 73,2%, el 15,1% considera que es de forma adecuada, y el 11,7% considera que su desarrollo es regular.

Es preciso añadir que la escala de valoración usada es por parte de la dimensión sostenibilidad urbana fue desarrollada con una escala de 3 niveles. Respecto a ello, del 3 al 7 se consideró inadecuado, del 8 al 11 regular y del 12 al 15 adecuado.

De igual forma, respecto a la variable calidad de vida 51% consideran que es regular, 26,8% consideran que es de forma inadecuada, y el 22,1% considera que es de desarrollo adecuado.

Continuando con los resultados, esta vez relacionados al segundo objetivo específico, sobre determinar cómo se relaciona el aspecto medio ambiental con la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo.

Tabla 4.

Tabla de frecuencia de la variable Calidad de vida y la dimensión medio ambiental de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.

		Calidad de vida			Total	
		Inadecuado	Regular	Adecuado		
Medio ambiente	Inadecuado	Recuento	70	18	0	88
		% del total	18,2%	4,7%	0,0%	22,9%
	Regular	Recuento	33	178	21	232
		% del total	8,6%	46,4%	5,5%	60,4%
	Adecuado	Recuento	0	0	64	64
		% del total	0,0%	0,0%	16,7%	16,7%
Total	Recuento	103	196	85	384	
	% del total	26,8%	51,0%	22,1%	100.0%	

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS

Se observa en la cuarta tabla, respecto al segundo objetivo secundario, que 178 pobladores (46,4%) consideran que la dimensión medio ambiental se desarrolla de forma regular, percibido una regular calidad de vida, también. Por otra parte, 70 pobladores (18,2%) consideran que el aspecto medio ambiental es inadecuado, respecto a su calidad, la cual también se percibe inadecuada. Finalmente, 64

pobladores (16,7%), consideran que el aspecto medio ambiental, se desarrollada adecuadamente, relacionándose a una adecuada calidad de vida.

Consiguiente a ello, en la dimensión medio ambiental, se observa que un 60,4% de los residentes evaluados consideran que se está desarrollando regularmente, un 22,9% de forma inadecuada, y el 16,7% de forma adecuada.

Se adiciona la escala de valoración empleada por la dimensión medio ambiental, desarrollada en 3 niveles. Respecto a ello, del 3 al 7 se consideró inadecuado, del 8 al 11 regular y del 12 al 15 adecuado.

Cabe recalcar que sobre la variable calidad de vida, que el 51% consideran que es regular; 26,8% consideran que es inadecuada; y el 22,1% adecuado.

Procediendo con los resultados obtenidos relacionados al tercer objetivo específico, donde se busca mostrar la relación del aspecto económico y social, con la calidad de vida de los habitantes de la provincia de Huancayo.

Tabla 5.

Tabla de frecuencia de la variable Calidad de vida y la dimensión económico y social de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.

		Calidad de vida			Total	
		Inadecuado	Regular	Adecuado		
Económico Y social	Inadecuado	Recuento	97	144	1	242
		% del total	25,3%	37,5%	0,3%	63,0%
	Regular	Recuento	6	52	76	134
		% del total	1,6%	13,5%	19,8%	34,9%
	Adecuado	Recuento	0	0	8	8
		% del total	0,0%	0,0%	2,1%	2,1%
Total	Recuento	103	196	85	384	
	% del total	26,8%	51,0%	22,1%	100,0%	

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS

Respecto con los valores obtenidos en la presente tabla, con respecto al tercer objetivo secundario, se evidencia que 144 pobladores (37,5%) consideran que la dimensión económica y social es inadecuado, evidenciado en una regular calidad de vida. Por otra parte, 97 pobladores (25,3%) consideran que los aspectos económico y social son inadecuados, respecto a su calidad, la cual también es

inadecuada. Finalmente, 76 pobladores (19,8%), consideran que aspecto económico y social, es regular, relacionándose a una calidad de vida adecuada.

En esta dirección de la de investigación, en afinidad a la dimensión medio ambiental, según los residentes, se considera que se desarrolla de forma inadecuada en un 63,0%; el 34,9% considera que es de forma regular; y el 2,1% considera que su desarrollo es adecuado.

Se recalca que la escala de valoración usada es por el aspecto económico y social, también, fue desarrollada con una escala de 3 niveles. Respecto a ello, del 6 al 12 se consideró inadecuado, del 13 al 18 regular y del 19 al 24 adecuado.

De igual forma, respecto a la variable calidad de vida 51% consideran que es regular, 26,8% consideran que se evidencia de forma inadecuada, y el 22,1% consideran que es adecuado.

Sobre los resultados obtenidos respecto al cuarto objetivo específico, sobre determinar cómo se desarrollan los aspectos fiscal y gobernabilidad con la calidad de vida de los pobladores de Huancayo.

Tabla 6.

Tabla de frecuencia de la variable Calidad de vida y la dimensión fiscal y gobernabilidad de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.

		Calidad de vida			Total	
		Inadecuado	Regular	Adecuado		
Fiscal y gobernabilidad	Inadecuada	Recuento	95	185	35	315
		% del total	24,7%	48,2%	9,1%	82,0%
	Regular	Recuento	8	11	32	51
		% del total	2,1%	2,9%	8,3%	13,3%
	Adecuada	Recuento	0	0	18	18
		% del total	0,0%	0,0%	4,7%	4,7%
Total	Recuento	103	196	85	384	
	% del total	26,8%	51,0%	22,1%	100,0%	

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS

Aunando en los resultados que se evidencian en la tabla 6, con respecto al tercer objetivo secundario, se evidencia que 185 pobladores (48,2%) consideran que la dimensión fiscal y gobernabilidad es inadecuada, evidenciado en una regular

calidad de vida. Por otra parte, 95 pobladores (24,7%) consideran que los aspectos fiscal y gobernabilidad son inadecuados, respecto a su calidad, la cual también es inadecuada. Finalmente, 35 pobladores (9,1%), consideran que aspecto fiscal y gobernabilidad, es inadecuada, relacionándose con una adecuada calidad de vida.

En esta línea de investigación, en afinidad con la dimensión medio ambiental, se observa que según la percepción de los pobladores. Se considera que se desarrolla de forma inadecuada a un 82,0%, el 13,3% considera que es de forma regular, y el 4,7% considera que su desarrollo es adecuado.

Se añade que la escala de valoración usada aspecto fiscal y gobernabilidad, también, fue desarrollada con una escala de 3 niveles. Respecto a ello, del 10 al 15 se consideró inadecuado, del 16 al 19 regular y del 20 al 24 adecuado.

De igual forma, respecto a la variable calidad de vida, un 51% consideran que la calidad de vida es regular, 26,8% consideran que se evidencia de forma inadecuada, y el 22,1% considera que adecuado el desarrollo en la calidad de vida.

Complementando ello, se muestran los resultados vinculados a las dimensiones de la variable calidad de vida, tales así que respecto a la dimensión condiciones materiales de vida, se evidencia que, en concordancia con la apreciación de los pobladores, se desarrolla de forma regular en un 63,3%, así mismo el 32,3% considera que es de forma inadecuada, y el 4,4% considera que su desarrollo es de manera adecuada. Para este análisis se empleó una escala de 3 niveles, siendo para el nivel inadecuado del 2 al 4, para el nivel regular del 5 al 7, y para el nivel adecuado del 8 al 9.

Así mismo, se se muestran los resultados en función a las dimensiones de la variable calidad de vida, tales así que respecto a la dimensión trabajo, se evidencia que, en concordancia con la apreciación de los pobladores, se desarrolla de forma regular en un 49,7%, así mismo el 31,5% considera que es de forma inadecuada, y el 18,8% considera que su desarrollo es de manera adecuada. Para este análisis se empleó una escala de 3 niveles, siendo para el nivel inadecuado del 2 al 5, para el nivel regular del 6 al 7, y para el nivel adecuado del 8 al 10.

Continuando con este análisis, se muestran los resultados en función a las dimensiones de la variable calidad de vida, tales así que respecto a la dimensión

salud, se evidencia que, en concordancia con la apreciación de los pobladores, con respecto al medio de transporte ciclovial, considera que su utilización influye en su salud de forma adecuada en un 70,1%, así mismo el 24,0% considera que es de forma regular, y el 6,0% considera que su desarrollo es de manera inadecuada. Para este análisis se empleó una escala de 3 niveles, siendo para el nivel inadecuado del 3 al 7, para el nivel regular del 8 al 11, y para el nivel adecuado del 12 al 15.

Sumándole a ello, se muestran los resultados en función a las dimensiones de la variable calidad de vida, tales que, respecto al aspecto educativo, se evidencia que, en concordancia con la apreciación de los pobladores, se desarrolla de forma adecuada en un 44,5%; así mismo el 32,0% considera que se da regularmente, y el 23,4% expresa que el desarrollo es de manera adecuada. Para este análisis se empleó una escala de 3 niveles, siendo el nivel inadecuado del 2 al 5, para el nivel regular del 6 al 7, y para el nivel adecuado del 8 al 10.

Así mismo, se describen los resultados en función a las dimensiones de la variable calidad de vida, tales así que respecto a la dimensión relaciones sociales, se evidencia que, en concordancia con la apreciación de los pobladores, se desarrolla de forma adecuada en un 52,1%, así mismo el 35,4% consideran que se de forma regular, y el 12,5% expresan que su desarrollo es de manera adecuada. Para este análisis se empleó una escala de 3 niveles, siendo para el nivel inadecuado del 3 al 7, para el nivel regular del 8 al 10, y para el nivel adecuado del 11 al 14.

De igual forma, se describen los resultados en función a las dimensiones de la variable calidad de vida, tales así que respecto a la dimensión seguridad, se evidencia que, en concordancia con la apreciación de los pobladores, se desarrolla de forma regular en un 61,5%, así mismo el 33,3% considera que es de forma inadecuada, y el 5,2% considera que su desarrollo es de manera adecuada. Para este análisis se empleó una escala de 3 niveles, siendo para el nivel inadecuado del 2 al 5, para el nivel regular del 6 al 7, y para el nivel adecuado del 8 al 10.

Complementando, se describen los resultados en función a las dimensiones de la variable calidad de vida, tales así que respecto a la dimensión gobernabilidad,

se evidencia que, en concordancia con la apreciación de los pobladores, se desarrolla de forma inadecuada en un 75,3%, así mismo el 16,4% considera que es de forma regular, y el 8,3% considera que su desarrollo es de manera adecuada. Para este análisis se empleó una escala de 3 niveles, siendo para el nivel inadecuado del 2 al 5, para el nivel regular del 6 al 7, y para el nivel adecuado del 8 al 10.

Añadiendo a ello, dan a conocer de los resultados en función a las dimensiones de la variable calidad de vida, tales así que respecto a la dimensión medio ambiental, se evidencia que, en concordancia con la apreciación de los pobladores, se desarrolla de forma inadecuada en un 33,6%, así mismo el 33,6% considera que es de forma adecuada, y el 32,8% considera que su desarrollo es de manera regular. Para este análisis se empleó una escala de 3 niveles, siendo para el nivel inadecuado del 2 al 5, para el nivel regular del 6 al 7, y para el nivel adecuado del 8 al 10.

De forma final, se dan a conocer de los resultados en función a las dimensiones de la variable calidad de vida, tales así que respecto al aspecto experiencia de vida, se evidencia que, en concordancia con la apreciación de los pobladores, se desarrolla de forma inadecuada en un 57,6%, así mismo el 31,0% considera que es de forma regular, y el 11,5% considera que su desarrollo es de manera adecuada. Para este análisis se empleó una escala de 3 niveles, siendo para el nivel inadecuado del 2 al 5, para el nivel regular del 6 al 7, y para el nivel adecuado del 8 al 10.

4.2 Resultados inferenciales

De acuerdo con el objetivo general y objetivos específicos detallados en el estudio realizado, el análisis de inferencia se realizó positivamente y luego de la aplicación de los instrumentos, los cuales fueron dos cuestionarios, se arrojó los siguientes resultados para cada variable, el coeficiente rho Spearman, logró alcanzar los siguientes resultados.

4.2.1 Contratación de la hipótesis

Referente al objetivo principal se evidencia la determinación de cómo se relaciona la gestión urbana ciclovial y la calidad de vida de los huancaínos encuestados. Por ello, se muestra el contraste de la hipótesis principal del objetivo.

H₀: No existe relación entre gestión urbana ciclovial y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el 2022.

H₁: Existe relación entre gestión urbana ciclovial y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el 2022.

Tabla 7.

Significancia y correlación entre gestión urbana ciclovial y la calidad de vida de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.

			Gestión urbana ciclovial	Calidad de vida
Rho de Spearman	Gestión urbana ciclovial	Coeficiente de correlación	1,000	0,862
		Sig. (bilateral)	-	0,000
	N		384	384
	Calidad de vida	Coeficiente de correlación	0,862	1,000
Sig. (bilateral)		0,000		
N		384	384	

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS

En cuanto a la Tabla 7, se evidencia el valor de Rho de Spearman de 0,862 y un valor de significancia de 0,000. Procediendo a rechazar H₀ porque el valor de p se encuentra debajo de 0,005%; concluyéndose en la relación de Gestión urbana ciclovial y calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, 2022. También es importante indicar el logro de un coeficiente de correlación positivo alto según los valores establecidos por Martínez y Campos (2015).

Concluyendo finalmente, en función al objetivo general de la investigación, en la evidencia de la correlación positiva alta entre la variable gestión urbana ciclovial y calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, 2022.

Esto permite interpretar que a medida que se realizó una mejor gestión de implementación ciclovial, tendrá repercusión en la percepción de las personas sobre una mejora en su calidad de vida.

4.2.1 Contratación de hipótesis específicas

Contratación de la primera hipótesis específica

De acuerdo con los objetivos específicos planteados se han realizado en relación de las dimensiones de la variable gestión urbana ciclovial y la variable calidad de vida. Siendo el primer objetivo específico determinar la relación de la sostenibilidad urbana y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo 2022, por lo que se contrasta como primera hipótesis específica:

H₀: No existe relación entre sostenibilidad urbana y la calidad de vida de los habitantes de la provincia de Huancayo en el 2022.

H₁: Existe relación entre sostenibilidad urbana y la calidad de vida de los habitantes de la provincia de Huancayo en el 2022.

Tabla 8.

Significancia y correlación entre sostenibilidad urbana y la calidad de vida de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.

			Sostenibilidad urbana	Calidad de vida
Rho de Spearman	Sostenibilidad urbana	Coefficiente de correlación	1,000	0,751
		Sig. (bilateral)		0,000
		N	384	384
	Calidad de vida	Coefficiente de correlación	0,751	1,000
		Sig. (bilateral)	0,000	
		N	384	384

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS

En cuanto a la Tabla 8, alcanzó un Rho de Spearman de valor 0.751 con un valor de significancia de 0.000. Por lo que se procede a rechazar H₀ porque el valor

de p se encuentra debajo de 0,05%: concluyendo en la relación de Gestión urbana ciclovial y calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, 2022. También es necesario señalar que se alcanzó un coeficiente de correlación positivo alto según los valores establecidos por Martínez y Campos (2015).

Finalmente, de acuerdo con el primer objetivo específico de la investigación se evidencia la correlación positiva alta entre la dimensión sostenibilidad urbana y la variable calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el año 2022. Esto permite interpretar que la disconformidad con el diseño de la ciclovía, traduciéndose directamente en afectaciones en la calidad de vida, como no poder acceder a sus propios estacionamientos y percibir las calles más inseguras, por varios accidentes automovilísticos registrados. Ello también, se traduce en que si no se mejora la sostenibilidad urbana también será percibido prontamente en la calidad de vida de las personas.

Contrastación de la segunda hipótesis específica

Continuando con los objetivos específicos planteados se han realizado en relación de la dimensión medio ambiental, de la variable gestión urbana ciclovial, y la variable calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo 2022, por lo que se contrasta como primera hipótesis específica:

H_0 : No existe relación entre la dimensión medio ambiental y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el 2022.

H_1 : Existe relación entre la dimensión medio ambiental y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el 2022.

Tabla 9.

Significancia y correlación entre medio ambiente y la calidad de vida de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.

			Medio ambiental	Calidad de vida
Rho de Spearman	Medio Ambiental	Coeficiente de correlación	1,000	0,792
		Sig. (bilateral)		0.000
	Calidad de vida	N	384	384
		Coeficiente de correlación	0,792	1,000
		Sig. (bilateral)	0,000	
		N	384	384

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS

En cuanto a la Tabla 9, alcanzó un Rho de Spearman de valor 0.792 con un valor de significancia de 0.000. Por lo que se procede a rechazar H_0 porque el valor de p se encuentra debajo de 0,05%: concluyendo en la relación de la dimensión medio ambiental y calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, 2022. También es necesario señalar que se alcanzó un coeficiente de correlación positivo alto según los valores establecidos por Martínez y Campos (2015).

Finalmente, de acuerdo con el segundo objetivo específico de la investigación se evidencia la correlación positiva alta entre la dimensión medio ambiental y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el año 2022. Esto permite interpretar que, si se realizan acciones en pro de una mejora en la calidad del aire, se verá reflejado en la salud, y por lo tanto en gran parte de la calidad de vida. Adicionándole, que la mayor parte de pobladores consideran la bicicleta como uno de los medios de transporte más sostenibles en la actualidad.

Contrastación de la tercera hipótesis específica

Siguiendo en esta línea con el tercer objetivo específico planteado se busca determinar la relación del aspecto económico y social, con la calidad de vida de los

pobladores de la provincia de Huancayo 2022, por lo que se contrasta como primera hipótesis específica:

H₀: No hay relación entre los aspectos económico y social, respecto a la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el 2022.

H₁: Existe relación entre los aspectos económico y social, respecto a la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el 2022.

Tabla 10.

Significancia y correlación entre dimensión económica y social, respecto a la variable calidad de vida, de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.

		Económica y social	Calidad de vida
Rho de Spearman	Económica y social	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral) N	1,000 0,000 384
	Calidad de vida	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,773 0,000 384

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS

En la presente tabla, se evidencia un Rho de Spearman de 0,773 con significancia de 0.000. Por lo que se procede a rechazar H₀ ya que el valor de p se encuentra debajo de 0,05%, concluyendo en la existencia de la relación de la dimensión económica y social, respecto a la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo. Es necesario recalcar que el coeficiente es de correlación positivo-alta según los valores establecidos por Martínez y Campos (2015).

Por ello, de acuerdo con el tercer objetivo específico de la investigación se evidencia la correlación positiva alta entre la dimensión económico y social, y la variable calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, 2022. Ello permite interpretar que si se toman mejores acciones en la administración de recursos económicos, conjuntamente a acciones de comunicación de los proyectos,

que incidirán directamente en un grupo de personas, ello mejorará la calidad de vida de los involucrados.

Contrastación de la cuarta hipótesis específica

Finalmente, el cuarto objetivo específico busca determinar la relación de la dimensión, fiscal y gobernabilidad, respecto la variable calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, contrastando como hipótesis específica:

H₀: No se da la existencia de la relación entre la dimensión fiscal y gobernabilidad, en cuanto a la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el 2022.

H₁: Se da la existencia de la relación entre la dimensión fiscal y gobernabilidad, en cuanto a la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el 2022.

Tabla 11.

Significancia y correlación entre dimensión fiscal y gobernabilidad, respecto a la variable calidad de vida, de los pobladores que habitan la provincia de Huancayo.

			Fiscal y gobernabilidad	Calidad de vida
Rho de Spearman	Fiscal y gobernabilidad	Coeficiente de correlación	1,000	0,431
		Sig. (bilateral)		0.000
		N	384	384
	Calidad de vida	Coeficiente de correlación	0,431	1,000
		Sig. (bilateral)	0,000	
		N	384	384

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS

En cuanto a la Tabla 11, alcanzó un Rho de Spearman de valor 0.431 con un valor de significancia de 0.000. Por lo que se procede a rechazar H₀ porque el valor de p se encuentra debajo de 0,05%: concluyendo en la relación entre la dimensión

fiscal y de gobernabilidad, y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, 2022. Cabe es necesario señalar que se alcanzó un coeficiente de correlación positivo-moderada reincidiendo en los valores establecidos por Martínez y Campos (2015).

Finalmente, para el cuarto objetivo del presente estudio se evidencia una correlación positiva moderada entre la dimensión fiscal y de gobernabilidad, respecto a la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo. Ello permite interpretar que, pese a que muchas personas opinan que es inadecuado el actuar de las entidades públicas, quienes realizan este tipo de proyectos, no aducen que ello repercute en un alto grado en la calidad de vida que llevan.

De manera complementaria es oportuno analizar los resultados obtenidos luego del procesamiento estadístico que vincula la primera variable con respecto a las dimensiones de la segunda variable, se ha observado que la variable gestión urbana ciclovial denota tener una correlación positiva moderada al ser vinculada con la dimensión condiciones materiales de vida (Rho de Spearman de 0,415; p valor de 0,000), así mismo se ha observado que la variable gestión urbana ciclovial denota tener una correlación positiva moderada al ser vinculada con la dimensión trabajo (Rho de Spearman de 0,815; p valor de 0,000), así mismo se ha observado que la variable gestión urbana ciclovial denota tener una correlación positiva moderada al ser vinculada con la dimensión salud (Rho de Spearman de 0,670; p valor de 0,000), así mismo se ha observado que la variable gestión urbana ciclovial denota tener una correlación positiva moderada al ser vinculada con la dimensión educación (Rho de Spearman de 0,457; p valor de 0,000), así mismo se ha observado que la variable gestión urbana ciclovial denota tener una correlación positiva moderada al ser vinculada con la dimensión relaciones sociales (Rho de Spearman de 0,676; p valor de 0,000), así mismo se ha observado que la variable gestión urbana ciclovial denota tener una correlación positiva moderada al ser vinculada con la dimensión seguridad (Rho de Spearman de 0,311; p valor de 0,000), así mismo se ha observado que la variable gestión urbana ciclovial denota tener una correlación positiva moderada al ser vinculada con la dimensión

gobernanza (Rho de Spearman de 0,843; p valor de 0,000), así mismo se ha observado que la variable gestión urbana ciclovial denota tener una correlación positiva moderada al ser vinculada con la dimensión medio ambiente (Rho de Spearman de 0,882; p valor de 0,000), así mismo se ha observado que la variable gestión urbana ciclovial denota tener una correlación positiva moderada al ser vinculada con la dimensión experiencia de vida (Rho de Spearman de 0,845; p valor de 0,000).

V. DISCUSIÓN

Este capítulo proporcionará una discusión de los hallazgos anteriores basados en los objetivos de la investigación. Como primer punto, se partirá del objetivo general, el cual, fue identificar la relación entre la gestión urbana de ciclovía y la calidad vida de los pobladores de Huancayo en el 2022.

En el presente caso evaluado, los resultados de inferencia obtenidos al procesar la información mostraron, la existencia de una correlación positiva alta entre la gestión urbana ciclovial y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en 2022, ya que, al realizar la contrastación de la hipótesis se obtuvo un valor de Rho de Spearman de 0,862 con un valor de significancia de 0,00; este mismo al ser un valor menor al 5% de margen de error, denota los resultados antes precisados.

Con base en el primer análisis descriptivo disponible relacionado con la gestión de ciclovías municipales, el 73,2% de los encuestados cree que la ampliación fue inadecuada, el 21,9% dijo que el proceso fue regular y solo el 4,9% cree que es adecuado el desarrollo. De esto se puede concluir que los encuestados creen que aún hay margen de mejora en la gestión durante el desarrollo y el estudio piloto para la aplicación del proyecto. Por otra parte, respecto a la calidad de vida percibida por los pobladores de la provincia de Huancayo, se ha observado que en un 51% lo perciben de forma regular, un 26,8% de forma inadecuada y el 22,1% de forma adecuada. Lo que evidencia que hay muchos aspectos por mejorar, considerando que ha sido un piloto del proyecto macro ciclovial que se planea aplicar a toda la ciudad.

En este aspecto, se procede a contrastar los resultados de las investigaciones que dieron base al estudio. Primeramente, Contreras (2020), quien presenta un estudio convergente a la presente investigación, puesto que ella logra hallar una correlación de 0.800 con una significancia de 0.00 entre gestión urbana y calidad de vida. Lo que es similar a la correlación hallada en esta investigación, ella también dispuso de 384 personas para la muestra al emplear sus instrumentos. Corroborando que un mayor número de encuestados se llega a una conclusión más exacta. También concluye en que se debe apertura una mayor comunicación con la

población a fin de promover una gestión participativa. Justo en este aspecto también los pobladores de Huancayo opinaron que no se les informó sobre el proyecto y lo vieron de forma intempestiva.

Otra fuente que habla acerca de ello es Vela (2020) quien en su investigación para hallar la relación entre gestión urbana territorial y su relación con la calidad de vida ciudadana en el distrito de Tarapoto, obtuvo un valor de significancia de 0.00 rechazando el H_0 y un valor de Rho de Spearman de 0,617, evidenciando una relación positiva moderada entre las variables. Siendo también convergente con la presente investigación, pues, la correlación también es positiva. Sin embargo, siendo, en el actual estudio, la significancia de 0.00 y el coeficiente de 0,862, es una relación positiva alta, y no solo moderada. El que los valores no sean tan cercanos, se debe a que las muestras han sido de distinto tamaño, y por lo tanto de distinta precisión, en el caso de Vela, la muestra fue de 140 habitantes y en el presente caso de 384, más del doble. Pero más allá de ello, las conclusiones son similares, él recalca una deficiente gestión urbana territorial reflejada en la calidad de vida de los habitantes, especificando la falta de espacios públicos, poca accesibilidad, áreas verdes descuidadas y una red peatonal deficiente, en el presente caso las deficiencias en la gestión urbana ciclovial influyen en la calidad de vida de los pobladores de Huancayo, los cuales se encuentra disconformes con la ciclovía temporal implementada, ya que su colocación ha generado más accidentes, más tráfico y espacios urbanos no adecuados.

Respecto a la investigación de Sangroni, Medina, Suárez, Pérez, Orlando, Pérez, Castañeira, y Suárez (2021). Es también concordante la investigación, pues, ellos concluyen en una relación muy estrecha entre la calidad de vida urbana y las políticas de gestión urbana. Y sugieren que, gracias a su investigación teórica sobre los mejores aspectos a evaluar la calidad de vida y la gestión urbana, en una investigación cualitativa, se asocie sobre todo las variables de seguridad, impacto ambiental, accesibilidad y confort en medios de transportes. Dimensiones que fueron empleadas en la presente investigación, a excepción del último aspecto, puesto que mi investigación se orientó a el medio directo ciclovial. Concluyendo que

en una alta correlación de nuestras variables y que estos aspectos son importantes de evaluar.

En el caso del primer objetivo específico, se obtuvo que la sostenibilidad urbana presenta una correlación positiva frente a la calidad de vida de los pobladores de Huancayo, en el año 2022. Se logró obtener una significancia de 0.00 y un Rho de Spearman de 0,751. Aunando en ello, también se evidenció que el 73,2% de los pobladores opinan que la sostenibilidad urbana se desarrolló de forma inadecuada, el 15,1% considera que es de forma adecuada, y el 11,7% considera que el desarrollo es regular. La mayoría opina que se necesitaron más estudios previos a la instalación ciclovial y un mejor diseño.

Respecto a lo anterior, es convergente con la investigación de La Torre (2019) quien obtuvo una correlación positiva moderada, con un Rho de Spearman de 0,617 de correlación con 0.00 de significancia, entre sus variables, planificación urbana y comportamiento de espacios públicos. En el caso de La Torre concluye en que una adecuada planificación urbana determina el buen uso de espacios públicos, lo cual también sucede con las ciclovías en Huancayo, cuya mala planificación ciclovial ha incentivado a que la nueva vía está siendo usadas como estacionamientos y no para lo que fueron implementadas.

Continuando con la evaluación del segundo objetivo específico, este es concordante a conclusiones de estudios teóricos, por ejemplo, García y Espinoza (2022) en su investigación sobre la percepción de la calidad urbana en residentes del Monterrey en México, donde concluyeron a raíz de sus 24 entrevistas, en que las personas prestan una principal atención a los espacios habitables o experienciales, y a una mejora medio ambiental. Ello es compatible con la investigación que se ha realizado, pues, el primer objetivo específico habla de la percepción de espacio urbana y lo importante para el desarrollo de actividades cotidianas de los pobladores. También se evidencia la similitud a la conclusión que llegan García y Espinosa, sobre las deficiencias que se perciben en la calidad de vida gracias a una mala gestión, igualmente, en nuestro estudio las personas han expresado su malestar frente al actuar del gobierno local, percibiendo su falta de estudio y proyección en la implementación ciclovial.

En el caso del segundo objetivo específico, se logró demostrar la relación entre la dimensión del medio ambiente con la calidad de vida de los pobladores huancaínos, la una relación positiva alta, con un nivel de significancia de 0,00 y un valor de rho de Spearman de 0,792. Sumándole a ello, 60,4% de los pobladores consideran que el desarrollo de este aspecto es de forma regular, un el 22,9% considera que es de forma inadecuada, y el 16,7% considera que su desarrollo es adecuado, pues, los habitantes de la provincia de Huancayo consideran que la bicicleta si es un medio sostenible para ayudar a contrarrestar la contaminación.

En la misma línea, Culebro (2022), realiza una investigación también convergente con esta investigación. Ella realizó una encuesta a 100 pobladores para evaluar la continuidad de la ciclovía en Xalapa, concluyendo con un coeficiente de Pearson de 0,712 con significancia de 0,01 entre la dimensión de sustentabilidad y salud. La conclusión a la que se llegó fue que el uso de ciclovías ayuda a mejorar la calidad del aire, presentando beneficios medio ambientales y de salud. Lo cual también, es concordante con esta investigación pues se obtuvo una correlación de 0,792, entre la variable calidad de vida y el aspecto medio ambiental. Sin embargo, parte de la conclusión del actual estudio, es que las personas quieren la continuidad de la ciclovía, cas contrario a los pobladores de la provincia de Huancayo, quienes no desean la continuidad del proyecto pues consideran que no ha habido una correcta implementación.

Respecto a este aspecto medio ambiental, esta investigación también es concordante con García y Espinoza (2022), pues, expresan en su investigación que hay una mejora en la conciencia ambiental y las personas quieren que se busquen disminuir la conminación. Conexo al presente estudio, pues las personas perciben a las bicicletas como un transporte sostenible, así que, si desean su implementación en la ciudad, pero concuerdan que la actual implementación no es adecuada.

Analizando el tercer objetivo específico, se logró demostrar que el aspecto social y económico, presenta relación con la calidad de vida de los pobladores de Huancayo, la una relación positiva alta, con un nivel de significancia de 0,00 y un valor de rho de Spearman de 0,773. También se evidenció que, 63,0% de los pobladores consideran que este aspecto se desarrolla de forma inadecuada, el

34,9% considera que es de forma regular, y el 2,7% considera que su desarrollo es adecuado. Pues, consideran que la comunicación entre el gobierno local y la población se dio de forma inadecuada, también recalcan que el transporte ciclovial presenta aportes económicos de ahorro en transporte de la población usuaria.

En el sentido de la contrastación con una investigación cuantitativa, Vicuña, Orellana, Truffello y Moreno (2019) Establecieron correlaciones entre las comunas y las investigaciones realizadas por el SIEDU, correspondiente al desarrollo urbano, donde solo se tomaron cifras correspondientes a la calidad de vida y condición socio cultural. Concluyendo en 0,81 con una significancia de 1%, estableciendo un rango importante frente a la calidad de vida. Ello es convergente con la actual investigación donde si se alcanzó una correlación de 0.773. Cabe resaltar que la condición socio cultural definida, son la integración social y los cambios económicos presentes en la zona. Como conclusión se pide evaluar zonas aisladas y no imponer una normativa general que muchas veces no funciona en otros sectores. En nuestro caso es justamente lo que la población exige, una mayor investigación para una adecuada disposición ciclovial.

En cuanto al cuarto objetivo se mostró la relación entre el aspecto fiscal y de gobernabilidad, frente a la calidad de vida de los huancaínos evaluados, ello con una significancia de 0,00 y un Rho de Spearman de 0,431, siendo una relación positiva moderada. Con relación a ello 82,0% de las personas encuestadas consideran inadecuado el desarrollo fiscal y de gobernabilidad, el 13,3% considera que es de forma regular, y el 4,7% considera que su desarrollo es adecuado. De hecho, los pobladores consideran que todavía hay poca transparencia y un mal manejo de los recursos por parte del gobierno, sin embargo, también se recalca una relación menor respecto a las posteriores, porque las personas consideran un factor más bajo en el desarrollo de su calidad de vida.

Consecuente a ello, Medri (2021), evidenció en su investigación una incidencia significativa de la relación entre sus variables, mediante la prueba ji cuadrado-correcta por Yates, que el nivel de cumplimiento de la dirección de las vías de la ciudad afecta en gran medida la vida de los usuarios de la ciudad de Lima, así mismo, existe una falta de planificación vial y organismos que atiendan el

problema. La presente investigación es congruente con la de Medri también, puesto que confirmé la relación de mis variables y la disconformidad que las personas tienen respecto a la gestión urbana ciclovial.

Respecto a ello, según la investigación de Vela (2020) su objetivo secundario sobre la relación de gobernabilidad respecto a calidad de vida obtiene un coeficiente correlativo de 0,635 con significancia 0,00, siendo un resultado positivo moderado, ello es congruente con la correlación hallada en esta investigación. La conclusión fue similar a también, afirmando el descontento y la desconfianza de la población de Tarapoto frente a su gestión pública.

Continuando con la base teórica con la cual se alinea a la investigación, tenemos a la Ley n° 30936, que promueve la regulación y el uso de la bicicleta. En la cual recalca la importancia de la promoción y comunicación sobre el funcionamiento vial, y sea a través de las escuelas, gobiernos locales, instituciones públicas y privadas. En el caso de la ciclovía implementada en la provincia de Huancayo, era responsabilidad del gobierno local, mantener esta promoción y comunicación. Este aspecto no se cumplió y se vio reflejado al correlacionar la variable de fiscalización y gobernabilidad con la calidad de vida.

Respecto a la valuación del desarrollo urbano la Ley n°31313, establece lineamientos y normas que regulan el acondicionamiento territorial, optimizándolo y brindándole a la población una mejor calidad de vida, respecto a ello, y respecto al presente estudio, se menciona los lineamientos a los que comprenden la gestión urbana ciclovial, estas son, la participación ciudadana efectiva, que consiste en la cooperación activa, la concertación y la toma de decisiones colectiva, la sostenibilidad, comprometiendo una mejora ambiental y de salud.

En cuanto a las fortalezas y debilidades de esta investigación, cabe decir que una de las mayores fortalezas es que se dan sugerencias para examinar el sistema de ciclismo urbano y la calidad de vida. Con ello se ha podido determinar la opinión de los pobladores respecto al proyecto de las ciclovías temporales, que en su mayoría coincidió en querer ciclovías para la ciudad, pero que las actuales no les parecían funcionales y hasta los percibían peligrosos. Gracias a esta investigación

también se pudo corroborar que hubo una falta de comunicación entre la entidad municipal encargada del proyecto y la población, lo que generó conflictos incluso entre vecinos. Careciendo de cohesión social, de acuerdo con la Ley N°31313, de desarrollo urbano en la cual se explica la necesidad de la comunicación como medida de confianza y desarrollo en los proyectos.

Finalmente, esta investigación mostró la correlación alta entre las variables gestión urbana ciclovial y calidad de vida, evaluada en los pobladores de la provincia de Huancayo 2022. También se evidenció que la mayor parte de los pobladores encuestados, no están de acuerdo con la continuidad de la ciclovía implementada, pues consideran que es intempestiva e insegura. Sin embargo, también opinan que es necesario que exista una ciclovía correctamente alineada a la red urbana móvil. Es necesario mencionar que la mayor parte de ciclovías en nuestro país se instalaron a raíz de la pandemia, siguiendo la Ley n°31313, en la cual se detallaba que era necesario regular el uso de las bicicletas y la promoción de este medio de transporte, además, se detallan las pautas de diseño de las vías. Respecto a la Resolución N° 72/272, de las naciones unidas, donde se sostiene la búsqueda de la implementación de este medio de transporte al ser versátil y sostenible, repercutiendo de una manera positiva en el medio ambiente y la salud, se pide promover este medio de transporte. Lo cual, busco seguir nuestro país, pero al realizarse de una forma acelerada, en muchos casos no la acoplaron bien a la red urbana vial existente, trayendo como consecuencia la disconformidad representada en la percepción de la calidad de vida de la población.

VI. CONCLUSIONES

- Primera:** Se determinó que existe correlación positiva alta entre las variables gestión urbana ciclovial y calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el año 2022, lo cual indica que a medida que se realice una mejor gestión de implementación ciclovial, tendrá repercusión en la percepción de las personas sobre una mejora en su calidad de vida.
- Segunda:** Se determinó la existencia de una correlación positiva alta entre la dimensión sostenibilidad urbana y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el año 2022. Donde se evidenció la disconformidad con el diseño de la ciclovía, traduciéndose directamente en afectaciones en la calidad de vida, como no poder acceder a sus propios estacionamientos, percibir las calles más inseguras, ya que empezaron a darse varios accidentes automovilísticos a lado del carril ciclovial implementado. Ello también, se traduce en que si no se mejora la sostenibilidad urbana también será percibido prontamente en la calidad de vida de las personas.
- Tercera:** Se determinó una correlación positiva alta entre la dimensión medio ambiental y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el año 2022, puesto que las personas si consideran que es necesario priorizar una mejora medio ambiental. Los pobladores opinan que una mejora en la calidad de aire repercutirá en su salud, y por lo tanto en gran parte de su calidad de vida. Adicionándole, que la mayoría considera la bicicleta, el transporte alternativo más sostenible en la actualidad.

Cuarta: Se determinó que existe una correlación positiva alta entre la dimensión económica y social, frente a la variable calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el año 2022. De acuerdo con ello se demuestra que, si se toman mejores acciones en la administración de recursos económicos conjuntamente a acciones de comunicación de los proyectos con la población, ello incidirá directamente en una mejora de la calidad de vida de los involucrados.

Quinta: Se determinó la correlación positiva moderada entre la dimensión fiscal y de gobernabilidad, con relación a la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el año 2022. Es la correlación más baja respecto a los demás aspectos evaluados, y ello es porque pese a que muchas personas opinan que es inadecuado el actuar de las entidades públicas, no aducen que ello repercute en un alto grado en la calidad de vida que llevan, ya que ven la incidencia en el mal manejo gubernamental como un factor común en el desarrollo de sus vidas.

VII. RECOMENDACIONES

- Primera:** Se recomienda al gobierno local, responsable de la gestión de la implementación ciclovial, mejorar los procesos de estudios urbanos, procesos de comunicación y presupuestales, para que ello se traduzca en una mejora en la calidad de vida de los pobladores que utilizarán la ciclovía implementada.
- Segunda:** Se recomienda al gobierno local, responsable de la implementación ciclovial, evaluar las zonas donde serán implementadas las ciclovías, hacer estudios para que las viviendas aledañas no vean afectados sus ingresos o accesibilidad a sus hogares, ello también mejorará la calidad de vida de los pobladores. Ello, también, va acorde a la Ley n°31313, donde se especifican las evaluaciones para el desarrollo de proyectos urbanos.
- Tercera:** Se recomienda al gobierno local, responsable de la implementación ciclovial, que pueda realizar mejoras en el proyecto, trate de subsanar los errores y la ciudad pueda contar con ciclovías correctamente habilitadas, las cuales tendrán beneficios medio ambientales y de mejora en la salud en los ciudadanos, ello corroborado por la Resolución N° 72/272 de las Naciones Unidas donde se relatan los beneficios de estas e incita a que más ciudad implemente una red de ciclovías.
- Cuarta:** Se recomienda al gobierno local, responsable de la implementación ciclovial, mejorar el proceso de comunicación con los pobladores de la provincia de Huancayo, promoviendo una gestión participativa donde se lleguen a acuerdo y mejores soluciones. Ello acorde a Ley n° 30936 que dio las bases para implementar la infraestructura para

el uso de bicicletas, el cual tiene como premisa la comunicación y promoción en la ciudadanía sobre este medio de transporte.

Quinta: Se recomienda al gobierno local, responsable de la implementación ciclovial, llevar una mejor transparencia en su gestión, así como una mejora en los gastos públicos, ello mejorará la confianza con los pobladores y mejorará la percepción que tienen sobre la relación de la gestión urbana vial y la calidad de vida.

REFERENCIAS

- Agudelo, L. G., & Aigner, J. M. (2008). *Diseños de investigación experimental y no-experimental*.
- Arévalo, F. (2021). "Gestión de la red vial MORALES – San Roque y su efecto en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2021 (Magister). Universidad Científica del Perú.
- Arias, J. L., Covinos Gallardo, M. R., & Cáceres Chávez, M. (2020). Formulación de los objetivos específicos desde el alcance correlacional en trabajos de investigación. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 4(2), 237-247. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v4i2.73
- Banco Mundial. (2020) *Desarrollo urbano*. (s/f). Recuperado el 9 de septiembre de 2022, de <https://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/overview>
- Barrutia, I., Silva Marchan, H. A., & Sánchez Sánchez, R. M. (2021). Consecuencias económicas y sociales de la inamovilidad humana bajo COVID-19: caso de estudio Perú. *Lecturas de economía*, (94), 285-303.
- Bautista, M. L., Victoria, E., Vargas, L. B., & Hernández, C. C. (2020). Pruebas estadísticas paramétricas y no paramétricas: su clasificación, objetivos y características. Educación y Salud. *Boletín Científico Instituto de Ciencias de la Salud Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo*, 9(17), 78-81.
- Boccolini, S. (2020); Evaluación multicriterio de calidad de vida y calidad urbana en la región metropolitana de Córdoba, Argentina; *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Ciudad y territorio, estudios territoriales*; 52; 205; 9-2020; 591-612
- Chanto, A. H. (2008). El método hipotético-deductivo como legado del positivismo lógico y el racionalismo crítico: su influencia en la economía. *Revista de Ciencias Económicas*, 26(2).
- Contreras Lavado, V. F. (2020). *Gestión urbana y la calidad de vida en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2020*.

- Díaz Concepción, A., Benítez Montalvo, R., Castillo Serpa, A. D., Cabrera Gómez, J., Villar Ledo, L., & Rodríguez Piñeiro, A. J. (2021). Formulación de un nuevo concepto de confiabilidad operacional. *Ingeniare. Revista chilena de ingeniería*, 29(1), 87-93.
- Del Carmen, S. V. M. (2019). 'Muestra probabilística y no probabilística.
- García, A. C., & Malvaceda, E. (2022). *Percepción de la calidad de vida urbana en residentes del Área Metropolitana de Monterrey, México: su importancia psicoeducativa*. *Propósitos y Representaciones*, 10(1), e1452. Epub 22 de abril de 2022. <https://dx.doi.org/10.20511/pyr2022.v10n1.1452>
- García, S. C. M. (Ed.). (16 de septiembre de 2021). Medición y evaluación de seis criterios de sostenibilidad urbana (aspecto físico), en Bucaramanga, *Revista Colombia (Vol. 8, Número 3)*.
- Gómez, M. T. (2018). La ciudad, para quién: desafíos de la movilidad a la planificación urbana. *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*.
- Guía para la implementación de ciclovías temporales (2021). Normas legales, Resolución - N° 169 -2021-ATU/PE. (s/f), *Diario oficial El Peruano*. Recuperado el 9 de septiembre de 2022, de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-la-guia-para-la-implementation-de-ciclovias-tempor-resolucion-n-169-2021-atupe-2010408-1/>
- Hernández, H. A., & Barrera, A. E. P. (2018). Validación de un instrumento de investigación para el diseño de una metodología de autoevaluación del sistema de gestión ambiental. *Revista de investigación agraria y ambiental*, 9(1), 157-164.
- Ibarra, S., Segredo, S., Juarez, L. G., & Tobon, S. (2018). Estudio de validez de contenido y confiabilidad de un instrumento para evaluar la metodología socioformativa en el diseño de cursos. *Revista espacios*, 39(53).
- La Torre, J. (2019). *La planificación urbana en el comportamiento de los espacios públicos en la ciudad de Arequipa* (Maestría em diseño, gestión y dirección de proyectos). Científica del Sur.
- López, Y., Stranges, A., & Seré, M. F. (2019). *La contextualización como metodología y técnica de análisis*. In 1º Congreso Internacional de Ciencias Humanas-

Humanidades entre pasado y futuro. Escuela de Humanidades, Universidad Nacional de San Martín.

Martínez, S., & Selva, A. (2019). *Utilización de los métodos de validación y confiabilidad de los instrumentos de recolección de datos en los trabajos de tesis de postgrado.* Recuperado de: <https://www.utic.edu.py/repositorio/Tesis/Postgrado/MICT/SELVA%20ALMADA.pdf>.

Martínez, C. (2012). El muestreo en investigación cualitativa: principios básicos y algunas controversias. *Revista Ciencia & saúde colectiva*, 17, 613-619.

Medri, E. (2021). *La gestión de tránsito urbano y la percepción de la calidad de vida de los usuarios en Lima Metropolitana, periodo 2015-2019* (Doctor). Universidad Inca Garcilaso de la Vega.

Nieto, E. N. (2018). *Tipos de investigación.* Recuperado de: https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UNIS_5b55a9811d9ab27b8e45c193546b0187/Details

ONU-Habitat. (s/f). *¿Pueden ser las bicicletas un medio para la recuperación verde post Covid-19?* Org.Mx. Recuperado el 9 de septiembre de 2022, de <https://onuhabitat.org.mx/index.php/pueden-ser-las-bicicletas-un-medio-para-la-recuperacion-verde-post-covid-19>

Olivera, G. A. (2022, agosto 3). La ciclovía en La Victoria que es interrumpida por postes y que el municipio no arregla desde el año pasado. *El Comercio Perú.* Recuperado el 9 de septiembre de 2022, de <https://elcomercio.pe/lima/la-victoria-habilita-ciclovía-con-serios-problemas-de-diseno-y-aun-no-los-corrige-pese-a-pedido-de-la-municipalidad-de-lima-noticia/>

Ortega, A. O. (2018). *Enfoques de investigación. Métodos para el diseño urbano-Arquitectónico.*

Pastor, B. F. R. (2019). Población y muestra. *Revista Pueblo continente*, 30(1), 245-247.

Posso, R. J., & Bertheau, E. L. (2020). *Validez y confiabilidad del instrumento determinante humano en la implementación del currículo de educación física.*

República, L. (2020, julio 25). Ciclovías para una urbe que ya no debe ser la misma. *LaRepública.pe.* Recuperado el 9 de septiembre de 2022, de

<https://larepublica.pe/sociedad/2020/07/25/ciclovias-para-una-urbe-que-ya-no-debe-ser-la-misma/>

Reyes, M. P. (2015). *La encuesta*. Recuperado el 9 de septiembre de 2022, de <http://files.sld.cu/bmn/files/2015/01/laencuesta.pdf>.

Rodríguez Fernández, R. (2020). *Planificación urbana y contaminación acústica*.

Rodríguez, M. A., Poblano, E. R., Alvarado, L., González, A., & Rodríguez Borbón, M. I. (2021). Validación por juicio de expertos de un instrumento de evaluación para evidencias de aprendizaje conceptual. RIDE. *Revista Iberoamericana para la Investigación y el Desarrollo Educativo*, 11(22).

Rodríguez, M., & Mendivelso, F. (2018). Diseño de investigación de corte transversal. *Revista médica sanitas*, 21(3), 141-146.

Romo, H. L. (1998). La metodología de la encuesta. JG Cáceres, *Revista técnicas de investigación en sociedad, cultura y comunicación*, 33-74.

Rosa de Sáa, S. D. L. (2012). *Análisis estadístico comparativo de tres escalas de valoración: Likert, fuzzy-Likert y fuzzy de respuesta libre*.

Salvadó, I. E. (2016). *Tipos de muestreo*. Unidad de investigación científica facultad de ciencias médicas. Recuperado el 15 de septiembre de 2022, de: [file:///C:/Users/DELL%202018/Zotero/storage/Z5DBMG5K/SALVADÓ%20-%20TIPOS%20DE%20MUESTREO.pdf], 22, 66.

Sangroni, N., Medina, Y., Tápanes, E., Santos, O., Pérez, J. A., & Sánchez, Y. (2021). Principales modelos de gestión de calidad de vida urbana asociada al transporte. *Ingeniería Industrial*, 42(3), 42-53. Epub 20 de octubre de 2021. Recuperado en 13 de septiembre de 2022, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59362021000300042&lng=es&tlng=es.

Sevillano Zavala, J. F. (2020). *Plan rector y diseño conceptual de red de ciclovías para el distrito de Piura*.

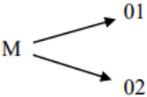
Soriano, A. M. (2015). *Diseño y validación de instrumentos de medición*.

- Vásquez Angulo, C. F. (2020). *Instrumentos de planificación urbana y el desempeño de la gestión en la gerencia de desarrollo urbano de la Municipalidad Provincial de Pacasmayo, año 2019*.
- Vela, F. (2020). *Gestión urbana territorial y su relación con la calidad de vida ciudadana en el distrito de Tarapoto, Región San Martín, 2020* (Post grado). Universidad Cesar Vallejo.
- Velasco, M., y Martínez, M. (2017). *Muestreo probabilístico y no probabilístico. Licenciatura en ciencias empresariales*.
- Vicuña, Magdalena, Orellana, Arturo, Truffello, Ricardo, & Moreno (2019). Integración urbana y calidad de vida: disyuntivas en contextos metropolitanos. *Revista INVI*, 34(97), 17-47. Recuperado el 15 de septiembre de 2022, de <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582019000300017>
- Vigo, N. (2022). *Plan de gestión urbana para la calidad de vida de los pobladores de Morro Solar – Jaén* (Maestría em diseño, gestión y dirección de proyectos). Universidad Cesar Vallejo.

ANEXOS

A. Matriz de consistencia

MATRIZ DE CONSISTENCIA																									
Título: Gestión urbana ciclovial y el impacto en la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo 2022																									
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES																						
<p>Problema principal: ¿Cómo la gestión urbana ciclovial está relacionada con la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el 2022?</p>	<p>Objetivo general: Determinar cómo se relaciona la gestión urbana ciclovial en la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo en el 2022</p>	<p>Hipótesis general: Existe una relación directa entre la gestión urbana ciclovial y el impacto en la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo 2022</p>	<p>Variable 1: Gestión urbana de ciclovías Definida como la planificación de la movilidad en conjunto sentando bases de estructuración del tipo de movilidad deseado en un lugar y tiempo concretos. El plan ideal de transporte incluye que se proponga una red de ciclovía bien estructurada para que la bicicleta pueda recorrer bien toda la ciudad. (Eduard J. Álvarez y Mireia Hernández, 2015)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Dimensiones</th> <th style="width: 15%;">Indicadores</th> <th style="width: 10%;">Items</th> <th style="width: 15%;">Escala de valores</th> <th style="width: 45%;">Niveles o rangos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sostenibilidad urbana</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Espacio público • Equidad urbana </td> <td style="text-align: center;">1-3</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Ordinal</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">Inadecuado Regular Adecuado</td> </tr> <tr> <td>Medio Ambiente</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Prevención de desastres • Calidad de aire </td> <td style="text-align: center;">4-6</td> </tr> <tr> <td>Económica y social</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Participación ciudadana • Seguridad • Crecimiento económico • Convivencia ciudadana </td> <td style="text-align: center;">7-11</td> <td style="text-align: center;">Totalmente desacuerdo (1) Desacuerdo (2) Neutral (3) De acuerdo (4)</td> </tr> <tr> <td>Fiscal y gobernabilidad</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Transparencia • Control del proyecto • Gestión de ingresos y gastos </td> <td style="text-align: center;">12-16</td> <td style="text-align: center;">Totalmente de acuerdo (5)</td> </tr> </tbody> </table>		Dimensiones	Indicadores	Items	Escala de valores	Niveles o rangos	Sostenibilidad urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio público • Equidad urbana 	1-3	Ordinal	Inadecuado Regular Adecuado	Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Prevención de desastres • Calidad de aire 	4-6	Económica y social	<ul style="list-style-type: none"> • Participación ciudadana • Seguridad • Crecimiento económico • Convivencia ciudadana 	7-11	Totalmente desacuerdo (1) Desacuerdo (2) Neutral (3) De acuerdo (4)	Fiscal y gobernabilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Transparencia • Control del proyecto • Gestión de ingresos y gastos 	12-16	Totalmente de acuerdo (5)
			Dimensiones	Indicadores	Items	Escala de valores	Niveles o rangos																		
Sostenibilidad urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio público • Equidad urbana 	1-3	Ordinal	Inadecuado Regular Adecuado																					
Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Prevención de desastres • Calidad de aire 	4-6																							
Económica y social	<ul style="list-style-type: none"> • Participación ciudadana • Seguridad • Crecimiento económico • Convivencia ciudadana 	7-11	Totalmente desacuerdo (1) Desacuerdo (2) Neutral (3) De acuerdo (4)																						
Fiscal y gobernabilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Transparencia • Control del proyecto • Gestión de ingresos y gastos 	12-16	Totalmente de acuerdo (5)																						
<p>Problema secundario:</p> <p>P.E.1. ¿Cómo se relaciona la sostenibilidad urbana y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo?</p> <p>P.E.2. ¿Cómo se relaciona el aspecto medio ambiental y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo?</p> <p>P.E.3. ¿Cómo se relacionan los aspectos económicos y sociales, respecto a la calidad de vida de</p>	<p>Objetivos específicos:</p> <p>P.E.1. Determinar cómo se relaciona la sostenibilidad urbana y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo</p> <p>P.E.2. Determinar cómo se relaciona el aspecto medio ambiental y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo.</p> <p>P.E.3. Determinar cómo se relacionan los aspectos económicos y sociales, respecto a la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo.</p>	<p>Hipótesis específicas:</p> <p>a) Existe relación entre la sostenibilidad urbana y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo</p> <p>b) Existe relación entre el aspecto medio ambiental y la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo.</p> <p>c) Existe relación entre aspectos económicos y sociales, respecto a</p>	<p>Variable 2: Calidad de vida Es la como la percepción de una persona sobre su posición en la vida, incluyendo su contexto cultural, el sistema de valores con los que vive; y la relación con sus objetivos, expectativas, normas y preocupaciones. Influenciado por la salud física de una persona, su estado fisiológico, nivel de independencia, relaciones sociales y su entorno. (OMS, 2022)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Dimensiones</th> <th style="width: 15%;">Indicadores</th> <th style="width: 10%;">Items</th> <th style="width: 15%;">Escala de valores</th> <th style="width: 45%;">Niveles o rangos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Condiciones materiales de vida</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Bienes y servicios • PBI </td> <td style="text-align: center;">1-2</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Ordinal</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Inadecuado Regular Adecuado</td> </tr> <tr> <td>Trabajo</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Tasa de empleo • Satisfacción con el trabajo </td> <td style="text-align: center;">3-4</td> </tr> </tbody> </table>		Dimensiones	Indicadores	Items	Escala de valores	Niveles o rangos	Condiciones materiales de vida	<ul style="list-style-type: none"> • Bienes y servicios • PBI 	1-2	Ordinal	Inadecuado Regular Adecuado	Trabajo	<ul style="list-style-type: none"> • Tasa de empleo • Satisfacción con el trabajo 	3-4								
Dimensiones	Indicadores	Items	Escala de valores	Niveles o rangos																					
Condiciones materiales de vida	<ul style="list-style-type: none"> • Bienes y servicios • PBI 	1-2	Ordinal	Inadecuado Regular Adecuado																					
Trabajo	<ul style="list-style-type: none"> • Tasa de empleo • Satisfacción con el trabajo 	3-4																							

<p>los pobladores de la provincia de Huancayo?</p> <p>P.E.4: ¿Cómo se relaciona el desarrollo los aspectos fiscal y gobernabilidad con respecto a la calidad de vida de los pobladores de Huancayo?</p>	<p>P.E.4: Determinar cómo se relaciona el desarrollo los aspectos fiscal y gobernabilidad con respecto a la calidad de vida de los pobladores de Huancayo.</p>	<p>la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo.</p> <p>d) Existe relación entre los aspectos fiscal y gobernabilidad, respecto a la calidad de vida de los pobladores de Huancayo..</p>	<table border="1"> <tr> <td>Salud</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Esperanza de vida • Salud física • Salud psicológica </td> <td>5-7</td> </tr> <tr> <td>Educación</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Nivel de educación • Accesibilidad </td> <td>8-9</td> </tr> <tr> <td>Relaciones sociales</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Relaciones amicales y sociales • Relaciones familiares </td> <td>10-12</td> </tr> <tr> <td>Seguridad</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Percepción de vandalismo • Percepción de delincuencia </td> <td>13-14</td> </tr> <tr> <td>Gobernanza</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Confianza en la gestión municipal • Control interno </td> <td>15-16</td> </tr> <tr> <td>Medio ambiente</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Contaminación del aire • Problemas ambientales </td> <td>17-18</td> </tr> <tr> <td>Experiencia de vida</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción con el tiempo disponible • Satisfacción con recursos </td> <td>19-20</td> </tr> </table>	Salud	<ul style="list-style-type: none"> • Esperanza de vida • Salud física • Salud psicológica 	5-7	Educación	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de educación • Accesibilidad 	8-9	Relaciones sociales	<ul style="list-style-type: none"> • Relaciones amicales y sociales • Relaciones familiares 	10-12	Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • Percepción de vandalismo • Percepción de delincuencia 	13-14	Gobernanza	<ul style="list-style-type: none"> • Confianza en la gestión municipal • Control interno 	15-16	Medio ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Contaminación del aire • Problemas ambientales 	17-18	Experiencia de vida	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción con el tiempo disponible • Satisfacción con recursos 	19-20	<p>Totalmente desacuerdo (1)</p> <p>Desacuerdo (2)</p> <p>Neutral (3)</p> <p>De acuerdo (4)</p> <p>Totalmente de acuerdo (5)</p>
Salud	<ul style="list-style-type: none"> • Esperanza de vida • Salud física • Salud psicológica 	5-7																							
Educación	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de educación • Accesibilidad 	8-9																							
Relaciones sociales	<ul style="list-style-type: none"> • Relaciones amicales y sociales • Relaciones familiares 	10-12																							
Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • Percepción de vandalismo • Percepción de delincuencia 	13-14																							
Gobernanza	<ul style="list-style-type: none"> • Confianza en la gestión municipal • Control interno 	15-16																							
Medio ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Contaminación del aire • Problemas ambientales 	17-18																							
Experiencia de vida	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción con el tiempo disponible • Satisfacción con recursos 	19-20																							
METODOLOGÍA	POBLACIÓN Y MUESTRA	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	MÉTODO DE ANALISIS DE DATOS																						
<p>Tipo: Básico de enfoque cuantitativo</p> <p>Diseño: No experimental</p> <p>Dónde:</p>  <p>M: Muestra</p> <p>Ox: Valor de la variable 1</p> <p>Oy: Valor de la variable 2</p> <p>Nivel: Correlacional</p> <p>Método: Hipotético - deductivo</p>	<p>Población: La población lo componen la sumatoria poblacional de los distritos Huancayo, Chilca y El tambo, siendo 367 553</p> <p>Muestra: 380 personas</p> <p>Muestreo: No probabilístico por conveniencia</p>	<p>Variable 1: Gestión urbana de ciclovías</p> <p>Técnica: Encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario</p> <p>Auditoría: Claudia Paredes</p> <p>Variable 1: Calidad de vida</p> <p>Técnica: Encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario</p> <p>Auditoría: Claudia Paredes</p>	<p>Estadístico descriptivo: Los datos se agruparán por niveles de acuerdo con los rangos establecidos, los resultados se presentarán en tablas de frecuencias.</p> <p>Estadístico inferencial: Se usará el coeficiente de correlación Spearman.</p>																						

B. Matriz de operacionalización

Variable de estudio	Definición conceptual	Concepto operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Variable 1: Gestión urbana ciclovial	Definida como la planificación de la movilidad en conjunto sentando bases de estructuración del tipo de movilidad deseado en un lugar y tiempo concretos. El plan ideal de transporte incluye que se proponga una red de ciclovía bien estructurada para que la bicicleta pueda recorrer bien toda la ciudad. (Eduard J. Álvarez y Mireia Hernández, 2015)	Respecto a la definición operacional de la variable Gestión urbana de ciclovías. Será medida empleando un instrumento de opciones múltiples considerando las dimensiones de Sostenibilidad urbano, medio ambiente, económica y social, fiscal y gobernabilidad.	Sostenibilidad urbana	Espacio público Equidad urbana	Ordinal
			Medio Ambiente	Prevención de desastres Calidad de aire	Ordinal
			Económica y social	Participación ciudadana Seguridad Crecimiento económico Convivencia ciudadana	Ordinal
			Fiscal y gobernabilidad	Transparencia Control del proyecto Gestión de ingresos y gastos	Ordinal
Variable 2: Calidad de vida	Es la como la percepción de una persona sobre su posición en la vida, incluyendo su contexto cultural, el sistema de valores con los que vive; y la relación con sus objetivos, expectativas, normas y preocupaciones. Influenciado por la salud física de una persona, su estado fisiológico, nivel de independencia, relaciones sociales y su entorno. (OMS, 2022)	Respecto a la definición operacional de la variable Calidad de vida. Será medida empleando un instrumento de opciones múltiples considerando las dimensiones de condiciones materiales de vida, trabajo, salud, educación, relaciones sociales, seguridad, gobernanza, medio ambiente y experiencia de vida.	Condiciones materiales de vida	Bienes y servicios PBI	Ordinal
			Trabajo	Tasa de empleo Satisfacción con el trabajo	Ordinal
			Salud	Esperanza de vida Salud física Salud psicológica	Ordinal
			Educación	Nivel de educación Accesibilidad	Ordinal
			Relaciones sociales	Relaciones amicales y sociales Relaciones familiares	Ordinal
			Seguridad	Percepción de vandalismo Percepción de delincuencia	Ordinal
			Gobernanza	Confianza en la gestión municipal Control interno	Ordinal
			Medio ambiente	Contaminación del aire Problemas ambientales	Ordinal
Experiencia de vida	Satisfacción con el tiempo disponible Satisfacción con recursos	Ordinal			

C. Instrumentos

CUESTIONARIO “GESTIÓN URBANA CICLOVIAL”

Se agradece por su valiosa participación.

Acepta participar de manera voluntaria			SI	NO					
Escala de medida	Totalmente desacuerdo	No desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Totalmente de acuerdo				
	1	2	3	4	5				
Distrito	Chilca	Huancayo	El tambo						
N°	ITEMS				OPCIONES DE RESPUESTA				
Sostenibilidad urbana					1	2	3	4	5
1	Considera que el diseño del carril de ciclo vía es adecuado para transitar con bicicleta.								
2	Considera usted que la implementación de la ciclo vía no ha afectado la armonía urbana.								
3	Considera que, en la realización de la implementación ciclo vial, se ha tomado en cuenta las zonas que más necesitan de este medio de transporte, en Huancayo.								
Medio Ambiente					1	2	3	4	5
4	Considera que la ciclo vía implementada no interfiere con zonas de seguridad y vías de evacuación al producirse un evento sísmico.								
5	Considera que utilizar el medio de transporte ciclo vial, ayuda a disminuir la contaminación del aire en la ciudad.								
6	Considera que las ciclo vías serán el medio de transporte más usado en el futuro por su contribución a disminuir la contaminación del medio ambiente.								
Económica y social					1	2	3	4	5
7	Considera que la ejecución del proyecto de ciclo vías provisionales contó con la participación, en todo momento, de los vecinos aledaños al proyecto y representantes del transporte público.								
8	Considera que, al transitar por las ciclo vías provisionales, se siente seguro y libre de sufrir un accidente de tránsito.								
9	Considera que la implementación de la ciclo vía ha contribuido en el ahorro económico de las personas, que emplean este medio de transporte.								
10	Considera que la implementación de ciclo vías permitió mejorar la calidad en convivencia y armonía vecinal								
11	Considera que ahora existe una alta demanda de usuarios que desean transitar por la vía implementada.								
Fiscal y gobernabilidad					1	2	3	4	5
12	Considera que ha existido una adecuada transparencia en el desarrollo del proyecto de implementación de la ciclo vía.								
13	Considera que la ciclo vía implementada viene siendo utilizada inadecuadamente como estacionamiento vehicular.								
14	Considera que la municipalidad provincial, realizando este proyecto, logró proponer un medio alternativo de transporte sostenible.								
15	Considera que los conflictos generados por la implementación de la ciclo vía se deben a falta de identificación de objetivos y participantes.								
16	Considera que la inversión pública realizada, ha mejorado el servicio de transitabilidad urbana en la provincia de Huancayo.								

CUESTIONARIO “CALIDAD DE VIDA”

Se agradece por su valiosa participacion.

Acepta participar de manera voluntaria				SI	NO					
Escala de medida	Totalmente desacuerdo	No desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Totalmente de acuerdo					
	1	2	3	4	5					
Distrito	Chilca	Huancayo	El tambo							
N°	ITEMS				OPCIONES DE RESPUESTA					
Condiciones materiales de vida						1	2	3	4	5
1	Considera que la ciclovia generó un impacto positivo en el crecimiento del PBI en la ciudad de Huancayo.									
2	Considera que la implementación de la ciclovia generó nuevos servicios, como tiendas de bicicletas o tiendas de reparación de estas mismas.									
Trabajo						1	2	3	4	5
3	Considera que el proyecto ciclo vial se generó nuevos puestos de trabajo									
4	Considera que el proyecto ciclo vial, permite a los usuarios contar con una alternativa de transporte, para dirigirse a sus centros laborales.									
Salud						1	2	3	4	5
5	Cree que el uso de la bicicleta como medio de transporte mejora la salud física de las personas.									
6	Considera que el uso de la bicicleta mejora la salud mental de las personas.									
7	Cree que las personas que usan la bicicleta como medio de transporte alternativo viven más años, gracias al ejercicio que realizan.									
Educación						1	2	3	4	5
8	Considera que muchos niños usan la bicicleta como medio alternativo de transporte para llegar a sus respectivos centros de estudio.									
9	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, permita a los jóvenes tener mayores recursos económicos para acceder y/o solventar sus estudios superiores									
Relaciones sociales										
10	Considera que la implementación de la ciclovia ha generado nuevos círculos de amistad entre las personas que frecuentan el uso de las bicicletas.									
11	Considera que la implementación de la ciclovia generó relaciones más estrechas entre los vecinos, gracias a la participación en este proyecto vial.									
12	Considera que, la implementación de la ciclovia generó más frecuencia en los encuentros familiares.									
Seguridad										
13	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo disminuye las actividades vandálicas en las calles aledañas al proyecto.									
14	Considera que la implementación de las ciclovias propicia la generación de asaltos, empleando este transporte alternativo									
Gobernanza										
15	Considera usted que la municipalidad ha desempeñado este proyecto con el objetivo de solucionar el problema público del transporte urbano.									
16	Considera que el presupuesto destinado al proyecto de implementación de ciclovias ha sido utilizado de forma correcta.									

Medio Ambiente						
17	Usted considera que se evidencia una mejora en la calidad del aire, gracias a la utilización de las ciclovías					
18	Considera que las ciclovías son una solución alternativa para contrarrestar la contaminación de la ciudad.					
Experiencia de vida						
19	Se siente feliz por la realización del proyecto de la implementación de ciclovía.					
20	Se siente satisfecho por el producto final obtenido, luego de la implementación ciclo vial.					

D. Validez de expertos



MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Variable	Dimensión	Indicador	Niveles o rangos
Gestión urbana de ciclovías	Sostenibilidad urbana	Espacio público	Nunca Casi nunca A veces Casi siempre Siempre
		Equidad urbana	
	Medio Ambiente	Prevención de desastres	
		Calidad de aire	
	Económica y social	Participación ciudadana	
		Seguridad	
		Crecimiento económico	
		Convivencia ciudadana	
	Fiscal y gobernabilidad	Transparencia	
		Control del proyecto	
Gestión de ingresos y gastos			



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

CUESTIONARIO: Gestión urbana de ciclovías

N°	ITEMS	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Sostenibilidad urbana		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	Considera que el diseño del carril de ciclovía es adecuado para transitar con bicicleta.	X		X		X		
2	Considera usted que la implementación de la ciclovía no ha afectado la armonía urbana.	X		X		X		
3	Considera que, en la realización de la implementación ciclo vial, se ha tomado en cuenta las zonas que más necesitan de este medio de transporte, en Huancayo.	X		X		X		
Medio Ambiente		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
4	Considera que la ciclovía implementada no interfiere con zonas de seguridad y vías de evacuación al producirse un evento sísmico.	X		X		X		
5	Considera que utilizar el medio de transporte ciclo vial, ayuda a disminuir la contaminación del aire en la ciudad.	X		X		X		
6	Considera que las ciclo vías serán el medio de transporte más usado en el futuro por su contribución a disminuir la contaminación del medio ambiente.	X		X		X		

Económica y social		SI	NO	SI	NO	SI	NO
7	Considera que la ejecución del proyecto de ciclovías provisionales contó con la participación, en todo momento, de los vecinos aledaños al proyecto y representantes del transporte público.	X		X		X	
8	Considera que, al transitar por las ciclovías provisionales, se siente seguro y libre de sufrir un accidente de tránsito.	X		X		X	
9	Considera que la implementación de la ciclovía ha contribuido en el ahorro económico de las personas, que emplean este medio de transporte.	X		X		X	
10	Considera que la implementación de ciclovías permitió mejorar la calidad en convivencia y armonía vecinal	X		X		X	
11	Considera que ahora existe una alta demanda de usuarios que desean transitar por la vía implementada.	X		X		X	
Fiscal y gobernabilidad		SI	NO	SI	NO	SI	NO
12	Considera que ha existido una adecuada transparencia en el desarrollo del proyecto de implementación de la ciclovía.	X		X		X	
13	Considera que la ciclovía implementada viene siendo utilizada inadecuadamente como estacionamiento vehicular.	X		X		X	
14	Considera que la municipalidad provincial, realizando este proyecto, logró proponer un medio alternativo de transporte sostenible.	X		X		X	
15	Considera que los conflictos generados por la implementación de la ciclovía se deben a falta de identificación de objetivos y participantes.	X		X		X	
16	Considera que la inversión pública realizada, ha mejorado el servicio de transitabilidad urbana en la provincia de Huancayo.	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SUFICIENTE

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: GALARZA LINARES JESSICA PAOLA DNI: 48040384

Especialidad del validador: MAGISTER EN PROYECTO URBANO

03 de octubre del 2022

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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



Firma del Experto Informante.
Especialidad

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO
CUESTIONARIO: Calidad de vida

N°	ITEMS	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Condiciones materiales de vida		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	Considera que la ciclovía generó un impacto positivo en el crecimiento del PBI en la ciudad de Huancayo.	X		X		X		
2	Considera que la implementación de la ciclovía generó nuevos servicios, como tiendas de bicicletas o tiendas de reparación de estas mismas.	X		X		X		
Trabajo		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
3	Considera que el proyecto ciclo vial se generó nuevos puestos de trabajo	X		X		X		
4	Considera que el proyecto ciclo vial, permite a los usuarios contar con una alternativa de transporte, para dirigirse a sus centros laborales.	X		X		X		
Salud		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
5	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte mejora la salud física de las personas.	X		X		X		
6	Considera que el uso de la bicicleta mejora la salud mental de las personas.	X		X		X		
7	Considera que las personas, que usan la bicicleta como medio de transporte alternativo viven más años, gracias al ejercicio que realizan.	X		X		X		
Educación		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
8	Considera que muchos niños usan la bicicleta como medio alternativo de transporte para llegar a sus respectivos centros de estudio.	X		X		X		
9	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, permita a los jóvenes tener mayores recursos económicos para acceder y/o solventar sus estudios superiores	X		X		X		
Relaciones sociales		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
10	Considera que la implementación de la ciclovía ha generado nuevos círculos de amistad entre las personas que frecuentan el uso de las bicicletas.	X		X		X		
11	Considera que la implementación de la ciclovía generó relaciones más estrechas entre los vecinos, gracias a la participación en este proyecto vial.	X		X		X		
12	Considera que, la implementación de la ciclovía generó más frecuencia en los encuentros familiares.	X		X		X		

Seguridad		SI	NO	SI	NO	SI	NO
13	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo disminuye las actividades vandálicas en las calles aledañas al proyecto.	X		X		X	
14	Considera que la implementación de las ciclovías propicia la generación de asaltos, empleando este transporte alternativo	X		X		X	
Gobernanza		SI	NO	SI	NO	SI	NO
15	Considera usted que la municipalidad ha desempeñado este proyecto con el objetivo de solucionar el problema público del transporte urbano.	X		X		X	
16	Considera que el presupuesto destinado al proyecto de implementación de ciclovías ha sido utilizado de forma correcta.	X		X		X	
Medio Ambiente							
17	Usted considera que se evidencia una mejora en la calidad del aire, gracias a la utilización de las ciclovías	X		X		X	
18	Considera que las ciclovías son una solución alternativa para contrarrestar la contaminación de la ciudad.	X		X		X	
Experiencia de vida							
19	Se siente feliz por la realización del proyecto de la implementación de ciclovía.	X		X		X	
20	Se siente satisfecho por el producto final obtenido, luego de la implementación ciclo vial.	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _SUFICIENTE_

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: GALARZA LINARES JESSICA PAOLA DNI: 48040384

Especialidad del validador: MAGISTER EN PROYECTO URBANO

03 de octubre del 2022

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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

Firma del Experto Informante.

Especialidad

MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Variable	Dimensión	Indicador	Niveles o rangos
Gestión urbana de ciclovías	Sostenibilidad urbana	Espacio público	Nunca Casi nunca A veces Casi siempre Siempre
		Equidad urbana	
	Medio Ambiente	Prevención de desastres	
		Calidad de aire	
	Económica y social	Participación ciudadana	
		Seguridad	
		Crecimiento económico	
		Convivencia ciudadana	
	Fiscal y gobernabilidad	Transparencia	
		Control del proyecto	
		Gestión de ingresos y gastos	

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO
CUESTIONARIO: Gestión urbana de ciclovías

N°	ITEMS	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Sostenibilidad urbana		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	Considera que el diseño del carril de ciclovia es adecuado para transitar con bicicleta.	X		X		X		
2	Considera usted que la implementación de la ciclovia no ha afectado la armonía urbana.	X		X		X		
3	Considera que, en la realización de la implementación ciclo vial, se ha tomado en cuenta las zonas que más necesitan de este medio de transporte, en Huancayo.	X		X		X		
Medio Ambiente		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
4	Considera que la ciclovia implementada no interfiere con zonas de seguridad y vías de evacuación al producirse un evento sísmico.	X		X		X		
5	Considera que utilizar el medio de transporte ciclo vial, ayuda a disminuir la contaminación del aire en la ciudad.	X		X		X		
6	Considera que las ciclo vías serán el medio de transporte más usado en el futuro por su contribución a disminuir la contaminación del medio ambiente.	X		X		X		

Económica y social		SI	NO	SI	NO	SI	NO
7	Considera que la ejecución del proyecto de ciclovías provisionales contó con la participación, en todo momento, de los vecinos aledaños al proyecto y representantes del transporte público.	X		X		X	
8	Considera que, al transitar por las ciclovías provisionales, se siente seguro y libre de sufrir un accidente de tránsito.	X		X		X	
9	Considera que la implementación de la ciclovía ha contribuido en el ahorro económico de las personas, que emplean este medio de transporte.	X		X		X	
10	Considera que la implementación de ciclovías permitió mejorar la calidad en convivencia y armonía vecinal	X		X		X	
11	Considera que ahora existe una alta demanda de usuarios que desean transitar por la vía implementada.	X		X		X	
Fiscal y gobernabilidad		SI	NO	SI	NO	SI	NO
12	Considera que ha existido una adecuada transparencia en el desarrollo del proyecto de implementación de la ciclovía.	X		X		X	
13	Considera que la ciclovía implementa viene siendo utilizada inadecuadamente como estacionamiento vehicular.	X		X		X	
14	Considera que la municipalidad provincial, realizando este proyecto, logró proponer un medio alternativo de transporte sostenible.	X		X		X	
15	Considera que los conflictos generados por la implementación de la ciclovía se deben a falta de identificación de objetivos y participantes.	X		X		X	
16	Considera que la inversión pública realizada, ha mejorado el servicio de transitabilidad urbana en la provincia de Huancayo.	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Considero que existe suficiencia para realizar la medición de las dimensiones planteadas.

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

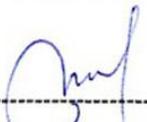
Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg. Quispe Medina Augusto Miguel **DNI:** 15357413

Especialidad del validador: Ingeniero de Sistemas - Maestro en Gestión Pública

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

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

03 de Octubre del 2022



Firma del Experto Informante.
Ingeniero de Sistemas
Maestro en Gestión Pública

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

CUESTIONARIO: Calidad de vida

N°	ITEMS	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Condiciones materiales de vida								
1	Considera que la ciclovía generó un impacto positivo en el crecimiento del PBI en la ciudad de Huancayo.	X		X		X		
2	Considera que la implementación de la ciclovía generó nuevos servicios, como tiendas de bicicletas o tiendas de reparación de estas mismas.	X		X		X		
Trabajo								
3	Considera que el proyecto ciclo vial se generó nuevos puestos de trabajo	X		X		X		
4	Considera que el proyecto ciclo vial, permite a los usuarios contar con una alternativa de transporte, para dirigirse a sus centros laborales.	X		X		X		
Salud								
5	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte mejora la salud física de las personas.	X		X		X		
6	Considera que el uso de la bicicleta mejora la salud mental de las personas.	X		X		X		
7	Considera que las personas, que usan la bicicleta como medio de transporte alternativo viven más años, gracias al ejercicio que realizan.	X		X		X		
Educación								
8	Considera que muchos niños usan la bicicleta como medio alternativo de transporte para llegar a sus respectivos centros de estudio.	X		X		X		
9	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, permita a los jóvenes tener mayores recursos económicos para acceder y/o solventar sus estudios superiores	X		X		X		
Relaciones sociales								
10	Considera que la implementación de la ciclovía ha generado nuevos círculos de amistad entre las personas que frecuentan el uso de las bicicletas.	X		X		X		
11	Considera que la implementación de la ciclovía generó relaciones más estrechas entre los vecinos, gracias a la participación en este proyecto vial.	X		X		X		
12	Considera que, la implementación de la ciclovía generó más frecuencia en los encuentros familiares.	X		X		X		

	Seguridad	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
13	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo disminuye las actividades vandálicas en las calles aledañas al proyecto.	X		X		X		
14	Considera que la implementación de las ciclovías propicia la generación de asaltos, empleando este transporte alternativo	X		X		X		
	Gobernanza	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
15	Considera usted que la municipalidad ha desempeñado este proyecto con el objetivo de solucionar el problema público del transporte urbano.	X		X		X		
16	Considera que el presupuesto destinado al proyecto de implementación de ciclovías ha sido utilizado de forma correcta.	X		X		X		
	Medio Ambiente							
17	Usted considera que se evidencia una mejora en la calidad del aire, gracias a la utilización de las ciclovías	X		X		X		
18	Considera que las ciclovías son una solución alternativa para contrarrestar la contaminación de la ciudad.	X		X		X		
	Experiencia de vida							
19	Se siente feliz por la realización del proyecto de la implementación de ciclovía.	X		X		X		
20	Se siente satisfecho por el producto final obtenido, luego de la implementación ciclo vial.	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Considero que existe suficiencia para realizar la medición de las dimensiones planteadas.

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: Mg. Quispe Medina Augusto Miguel **DNI:** 15357413

Especialidad del validador: Ingeniero de Sistemas - Maestro en Gestión Pública

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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

03 de Octubre del 2022



Firma del Experto Informante.
Ingeniero de Sistemas
Maestro en Gestión Pública

MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Variable	Dimensión	Indicador	Niveles o rangos
Gestión urbana de ciclovías	Sostenibilidad urbana	Espacio público	Totalmente desacuerdo Desacuerdo Ni de acuerdo ni en desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo
		Equidad urbana	
	Medio Ambiente	Prevención de desastres	
		Calidad de aire	
	Económica y social	Participación ciudadana	
		Seguridad	
		Crecimiento económico	
		Convivencia ciudadana	
	Fiscal y gobernabilidad	Transparencia	
		Control del proyecto	
		Gestión de ingresos y gastos	

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO
CUESTIONARIO: Gestión urbana de ciclovías

N°	ITEMS	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Sostenibilidad urbana								
1	Considera que el diseño del carril de ciclovía es adecuado para transitar con bicicleta.	✓		✓		✓		
2	Considera usted que la implementación de la ciclovía no ha afectado la armonía urbana.	✓		✓		✓		
3	Considera que, en la realización de la implementación ciclo vial, se ha tomado en cuenta las zonas que más necesitan de este medio de transporte, en Huancayo.	✓		✓		✓		
Medio Ambiente								
4	Considera que la ciclovía implementada no interfiere con zonas de seguridad y vías de evacuación al producirse un evento sísmico.	✓		✓		✓		
5	Considera que utilizar el medio de transporte ciclo vial, ayuda a disminuir la contaminación del aire en la ciudad.	✓		✓		✓		
6	Considera que las ciclo vías serán el medio de transporte más usado en el futuro por su contribución a disminuir la contaminación del medio ambiente.	✓		✓		✓		

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO
CUESTIONARIO: Calidad de vida

N°	ITEMS	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Condiciones materiales de vida		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	Considera que la ciclovía generó un impacto positivo en el crecimiento del PBI en la ciudad de Huancayo.	✓		✓		✓		
2	Considera que la implementación de la ciclovía generó nuevos servicios, como tiendas de bicicletas o tiendas de reparación de estas mismas.	✓		✓		✓		
Trabajo		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
3	Considera que el proyecto ciclo vial se generó nuevos puestos de trabajo	✓		✓		✓		
4	Considera que el proyecto ciclo vial, permite a los usuarios contar con una alternativa de transporte, para dirigirse a sus centros laborales.	✓		✓		✓		
Salud		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
5	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte mejora la salud física de las personas.	✓		✓		✓		
6	Considera que el uso de la bicicleta mejora la salud mental de las personas.	✓		✓		✓		
7	Considera que las personas, que usan la bicicleta como medio de transporte alternativo viven más años, gracias al ejercicio que realizan.	✓		✓		✓		
Educación		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
8	Considera que muchos niños usan la bicicleta como medio alternativo de transporte para llegar a sus respectivos centros de estudio.	✓		✓		✓		
9	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, permita a los jóvenes tener mayores recursos económicos para acceder y/o solventar sus estudios superiores	✓		✓		✓		
Relaciones sociales		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
10	Considera que la implementación de la ciclovía ha generado nuevos círculos de amistad entre las personas que frecuentan el uso de las bicicletas..	✓		✓		✓		
11	Considera que la implementación de la ciclovía generó relaciones más estrechas entre los vecinos, gracias a la participación en este proyecto vial.	✓		✓		✓		
12	Considera que, la implementación de la ciclovía generó más frecuencia en los encuentros familiares.	✓		✓		✓		

Seguridad		SI	NO	SI	NO	SI	NO
13	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo disminuye las actividades vandálicas en las calles aledañas al proyecto.	✓		✓		✓	
14	Considera que la implementación de las ciclovías propicia la generación de asaltos, empleando este transporte alternativo	✓		✓		✓	
Gobernanza		SI	NO	SI	NO	SI	NO
15	Considera usted que la municipalidad ha desempeñado este proyecto con el objetivo de solucionar el problema público del transporte urbano.	✓		✓		✓	
16	Considera que el presupuesto destinado al proyecto de implementación de ciclovías ha sido utilizado de forma correcta.	✓		✓		✓	
Medio Ambiente							
17	Usted considera que se evidencia una mejora en la calidad del aire, gracias a la utilización de las ciclovías	✓		✓		✓	
18	Considera que las ciclovías son una solución alternativa para contrarrestar la contaminación de la ciudad.	✓		✓		✓	
Experiencia de vida							
19	Se siente feliz por la realización del proyecto de la implementación de ciclovía.	✓		✓		✓	
20	Se siente satisfecho por el producto final obtenido, luego de la implementación ciclo vial.	✓		✓		✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): ITEMS PLANTEADOS SON SUFICIENTES

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg. MONTUÑA VARGAS, EDINSON DNI: 06788525

Especialidad del validador: LIC. EN TECNOLOGÍA MÉDICA - RADIOLOGÍA

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

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

03 de 10 del 2022
 MINISTERIO DE SALUD
 INSTITUTO NACIONAL DE CIENCIAS NEUROLÓGICAS
 MG. EDINSON MONTUÑA VARGAS
 SERVICIO TOMOGRAFÍA
 CTMP. 4219

Maestro en Gestión de los servicios de salud

Firma del Experto Informante.

E. Prueba piloto

Para el desarrollo del presente anexo, se está considerando el lineamiento base precisado por George y Malery (2003), quienes hacen las siguientes recomendaciones para evaluar los coeficientes de Alfa de Cronbach:

Cuadro 1:

Escala de interpretación del Alpha de Cronbach

Escala	Significado
Coeficiente alfa mayor a 0.9	Excelente
Coeficiente alfa mayor a 0.8	Bueno
Coeficiente alfa mayor a 0.7	Aceptable
Coeficiente alfa mayor a 0.6	Cuestionable
Coeficiente alfa mayor a 0.5	Pobre
Coeficiente alfa menor a 0.5	Inaceptable

Fuente: George y Mallery (2003)

En tal sentido a continuación se procede a detallar los resultados obtenidos para las dos variables de investigación.

Respecto a la variable: “Gestión urbana ciclovial”

Estadística de habilidad

Alpha de Cronbach	N° de elementos
0,902	16

Sobre la primera variable se ha obtenido un valor de 0.902 para las 16 preguntas planteadas de la revisión al cuadro 1 se concluye que este instrumento es excelente para ser aplicado a la muestra. A continuación, se detalla los resultados por cada una de las preguntas planteadas.

Estadística de habilidad

	Medida de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alpha de Cronbach si el elemento se ha suprimido
1. Considera que el diseño del carril de ciclovía es adecuado para transitar con bicicleta.	37,74	139,064	0,653	0,893
2. Considera usted que la implementación de la ciclovía no ha afectado la armonía urbana.	38,05	156,430	0,107	0,912
3. Considera que, en la realización de la implementación ciclo vial, se ha tomado en cuenta las zonas que más necesitan de este medio de transporte, en Huancayo.	37,97	142,026	0,633	0,894
4. Considera que la ciclovía implementada no interfiere con zonas de seguridad y vías de evacuación al producirse un evento sísmico.	37,71	140,049	0,709	0,892
5. Considera que utilizar el medio de transporte ciclo vial, ayuda a disminuir la contaminación del aire en la ciudad.	36,71	142,590	0,514	0,899
6. Considera que las ciclo vías serán el medio de transporte más usado en el futuro por su contribución a disminuir la contaminación del medio ambiente.	37,08	142,183	0,565	0,897

7. Considera que la ejecución del proyecto de ciclovías provisionales contó con la participación, en todo momento, de los vecinos aledaños al proyecto y representantes del transporte público.	38,26	146,523	0,548	0,897
8. Considera que, al transitar por las ciclovías provisionales, se siente seguro y libre de sufrir un accidente de tránsito.	37,71	147,454	0,456	0,900
9. Considera que la implementación de la ciclovía ha contribuido en el ahorro económico de las personas, que emplean este medio de transporte.	37,29	136,211	0,760	0,889
10. Considera que la implementación de ciclovías permitió mejorar la calidad en convivencia y armonía vecinal	37,76	140,078	0,670	0,893
11. Considera que ahora existe una alta demanda de usuarios que desean transitar por la vía implementada.	37,79	140,873	0,719	0,892
12. Considera que ha existido una adecuada transparencia en el desarrollo del proyecto de implementación de la ciclovía.	38,26	145,496	0,591	0,896
13. Considera que la ciclovía implementada viene siendo utilizada inadecuadamente como estacionamiento vehicular.	36,39	143,435	0,456	0,901

14. Considera que la municipalidad provincial, realizando este proyecto, logró proponer un medio alternativo de transporte sostenible.	37,53	138,256	0,711	0,891
15. Considera que los conflictos generados por la implementación de la ciclovía se deben a falta de identificación de objetivos y participantes.	36,66	138,880	0,643	0,894
16. Considera que la inversión pública realizada, ha mejorado el servicio de transitabilidad urbana en la provincia de Huancayo.	37,87	145,739	0,526	0,898

Respecto a la variable: “Calidad de vida”

<i>Estadística de habilidad</i>	
Alpha de Cronbach	N° de elementos
0,926	20

Sobre la segunda variable se ha obtenido un valor de 0.926 para las 20 preguntas planteadas de la revisión al cuadro 1 se concluye que este instrumento es excelente para ser aplicado a la muestra. A continuación, se detalla los resultados por cada una de las preguntas planteadas.

Estadística de habilidad

	Medida de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
1. Considera que la ciclovía generó un impacto positivo en el crecimiento del PBI en la ciudad de Huancayo.	54,79	202,657	0,702	0,920
2. Considera que la implementación de la ciclovía generó nuevos servicios, como tiendas de bicicletas o tiendas de reparación de estas mismas.	54,21	196,603	0,824	0,917
3. Considera que el proyecto ciclo vial se generó nuevos puestos de trabajo	54,32	200,006	0,694	0,920
4. Considera que el proyecto ciclo vial, permite a los usuarios contar con una alternativa de transporte, para dirigirse a sus centros laborales.	53,58	195,494	0,761	0,918
5. Cree que el uso de la bicicleta como medio de transporte mejora la salud física de las personas.	52,71	211,346	0,428	0,925

6.	Considera que el uso de la bicicleta mejora la salud mental de las personas.	52,68	212,871	0,441	0,925
7.	Cree que las personas que usan la bicicleta como medio de transporte alternativo viven más años, gracias al ejercicio que realizan.	53,13	209,198	0,559	0,923
8.	Considera que muchos niños usan la bicicleta como medio alternativo de transporte para llegar a sus respectivos centros de estudio.	54,03	199,918	0,681	0,920
9.	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, permita a los jóvenes tener mayores recursos económicos para acceder y/c solventar sus estudios superiores	53,63	203,428	0,623	0,921
10.	Considera que la implementación de la ciclovía ha generado nuevos círculos de amistad entre las personas que frecuentan el uso de las bicicletas.	54,16	199,055	0,665	0,921
11.	Considera que la implementación de la ciclovía generó relaciones más estrechas entre los vecinos,	54,42	204,358	0,574	0,923

	gracias a la participación en este proyecto vial.				
12.	Considera que, la implementación de la ciclovia generó más frecuencia en los encuentros familiares.	54,37	206,563	0,463	0,925
13.	Considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo disminuye las actividades vandálicas en las calles aledañas al proyecto.	54,08	204,885	0,601	0,922
14.	Considera que la implementación de las ciclovias propicia la generación de asaltos, empleando este transporte alternativo	54,39	206,894	0,545	0,923
15.	Considera usted que la municipalidad ha desempeñado este proyecto con el objetivo de solucionar el problema público del transporte urbano.	54,50	207,446	0,494	0,924
16.	Considera que el presupuesto destinado al proyecto de implementación de ciclovias ha sido utilizado de forma correcta.	54,87	208,820	0,448	0,925
17.	Usted considera que se evidencia una mejora en la	54,24	207,807	0,430	0,926

	calidad del aire, gracias a la utilización de las ciclovías				
18.	Considera que las ciclovías son una solución alternativa para contrarrestar la contaminación de la ciudad.	53,21	204,441	0,616	0,922
19.	Se siente feliz por la realización del proyecto de la implementación de ciclovía.	54,29	196,049	0,732	0,919
20.	Se siente satisfecho por el producto final obtenido, luego de la implementación ciclo vial.	54,39	200,299	0,622	0,922

F. Prueba de normalidad

Siendo una muestra de 384 integrantes, se aplicó la prueba de Kolmogorov, presentando los siguientes resultados:

H₀: Los datos provienen de una distribución normal

H₁: Los datos no provienen de una investigación normal

P valor >0,005; se acepta H₀

P valor <0,005; se rechaza H₀

Tabla 1.

Prueba de normalidad (Kolmogorov – Smimov)

Variable	Estadístico	GL.	Significancia
Gestión urbana ciclovial	0,156	384	0,000
Calidad de vida	0,070	384	0,000

Nota. Resultados obtenidos del programa SPSS.25

Respecto a los resultados que se presencian en la tabla 1, se obtuvo un valor de p de 0,000 para las dos variables de investigación, los mismos son valores menores a 0,005; rechazando a Kolmogorov, siendo que no son una asignación normal. Por lo tanto, será mejor manejar un análisis bajo el coeficiente de relación de Rho Spearman.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, CALDERON PANIAGUA DENNYS GEOVANNI, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Gestión urbana ciclovial y el impacto en la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huancayo, 2022", cuyo autor es PAREDES ASTO CLAUDIA MELISSA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 22.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

LIMA, 09 de Enero del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
CALDERON PANIAGUA DENNYS GEOVANNI DNI: 70082745 ORCID: 0000-0002-6569-0634	Firmado electrónicamente por: DCALDERONPA el 09-01-2023 08:19:03

Código documento Trilce: TRI - 0514293