



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

**La seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-
19, en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022**

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

AUTORA:

Grandez Reategui, Madrid Florida (orcid.org/0000-0002-0403-7703)

ASESOR:

Dr. Zárate Ruiz, Gustavo Ernesto (orcid.org/0000-0002-0565-0577)

CO-ASESOR:

Dr. Flores Morales, Jorge Alberto (orcid.org/0000-0002-3678-5511)

LÍNEA DE INVESTIGACION:

Gestión de Políticas Públicas

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA - PERÚ

2023

DEDICATORIA

A mi esposo y mis cuatro hijos, por ser mi ayuda incondicional y el motivo para seguir esforzándome.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios, mis padres, mi esposo e hijos por su todo su ayuda incondicional para lograr mis metas trazadas.

A los docentes de Posgrado de la Universidad César Vallejo – Lima Norte, por sus enseñanzas brindadas, de manera especial al Dr. Gustavo Ernesto, Zarate Ruiz y el Dr. Jorge Alberto, Flores Morales, por su asesoría y apoyo proporcional a fin de concretar la presente investigación; y, a mi grupo de compañeros de aula, que nos apoyamos hasta culminar esta tesis.

Índice de contenidos

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	17
3.1. Tipo y diseño de investigación	17
3.2. Variables y operacionalización	18
3.3. Población y muestra	18
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	19
3.5. Procedimiento	20
3.6. Método de análisis de datos	21
3.7. Aspectos éticos	21
IV. RESULTADOS	22
V. DISCUSIÓN	32
VI. CONCLUSIONES	35
VII. RECOMENDACIONES	36
REFERENCIAS	
ANEXOS	

Índice de tablas

Tabla 1	Alfa de Cronbach	22
Tabla 2	Estadística de fiabilidad de la variable 1	22
Tabla 3	Estadística de fiabilidad de la variable 2	23
Tabla 4	Niveles y frecuencias de la dimensión: Identificación de los factores de riesgo	23
Tabla 5	Niveles y frecuencias de la dimensión: Medidas eficaces de seguridad vial	24
Tabla 6	Niveles y frecuencias de la dimensión: Construcción de un sistema vial seguro	24
Tabla 7	Niveles y frecuencias de la dimensión: Definición del problema	25
Tabla 8	Niveles y frecuencias de la dimensión: Implementación de acciones	25
Tabla 9	Niveles y frecuencias de la dimensión: Evaluación de las políticas públicas	26
Tabla 10	Prueba de normalidad de las variables	26
Tabla 11	Prueba de la hipótesis general	28
Tabla 12	Prueba de la hipótesis específica 1	29
Tabla 13	Prueba de la hipótesis específica 2	30
Tabla 14	Prueba de la hipótesis específica 3	31

Índice de figuras

Figura 1	Estructura del diseño correlacional	22
Figura 2	Fórmula empleada para obtener la muestra	22

Resumen

El presente estudio tuvo como objetivo general: Determinar la relación que existe entre la seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-19, en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022. Aunado a ello, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2022) ha expresado que el distrito de San Juan de Lurigancho ha reportado la tendencia de víctimas fatales en siniestros de tránsito. Al mismo tiempo se determinó que en el año 2021 se registró un total de 1 193 accidentes de tránsito, teniendo una implicancia directa en la calidad de vida como consecuencia del suceso de personas lesionadas y fallecidas. Cabe precisar que en el año 2013 se tuvo un registro de 4 624 eventos, pero que en el año 2020 se logró registrar un total de 2 033 de accidentes de tránsito, habiéndose tenido una disminución como resultado de las medidas impuestas por el gobierno para combatir la Covi-19. Se estableció un estudio básico puro, un enfoque cuantitativo, un diseño correlacional no experimental. Se concluyó que, mediante las políticas públicas el gobierno de San Juan de Lurigancho podrá gestionar las acciones pertinentes para garantizar la seguridad vial y prevenir futuros accidentes de tránsito.

Palabras clave: Seguridad vial, políticas públicas, accidentes de tránsito, estrategias.

Abstract

The present study had as general objective: To determine the relationship that exists between road safety and public policies in times of Covid-19, in the municipality of San Juan de Lurigancho, 2022. In addition to this, according to the National Observatory for Road Safety (2022) has stated that the district of San Juan de Lurigancho has reported the trend of fatalities in traffic accidents. At the same time, it was determined that in 2021 a total of 1,193 traffic accidents were registered, having a direct implication on the quality of life as a consequence of the event of injured and deceased people. It should be noted that in 2013 there was a record of 4,624 events, but that in 2020 a total of 2,033 traffic accidents were recorded, having had a decrease as a result of the measures imposed by the government to combat the Covi-19. A pure basic study, a quantitative approach, a non-experimental correlational design was established. It was concluded that, through public policies, the government of San Juan de Lurigancho will be able to manage the pertinent actions to guarantee road safety and prevent future traffic accidents.

Keywords: Road safety, public policies, traffic accidents, strategies.

I. INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es el conjunto de estrategias y acciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento del desplazamiento del tránsito; por medio del uso de conocimientos y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, con miras a que se use correctamente la vía pública para llegar a prevenir los accidentes de tránsito. No obstante, existen situaciones en que la seguridad vial no ha podido ser garantizada en su totalidad ya sea por la deficiencia de los gobiernos, como también por las acciones imprudentes de los conductores.

En ese sentido, en plano internacional, la Organización Mundial de la Salud (2017) ha colaborado sus perspectivas hacia a las diferentes legislaciones, proporcionando una serie de orientaciones con miras a salvar vidas y poder concretar las metas de seguridad vial para reducir en índice de accidentes y lesiones a causa de los siniestros de tráfico en nivel mundial. De ahí que, cada año se pierden aproximadamente 1,25 millones de vidas a causa de los accidentes de tránsito. Asimismo, se presume que de 20 millones a 50 millones de personas han sufrido traumatismos no mortales, y muchos de esos traumatismos han desencadenado discapacidades e invalidez. Por otra parte, se esclarece que las lesiones provocadas por los accidentes de tráfico han ocasionado también múltiples pérdidas económicas significativas para las personas, sus familias y las naciones.

Por ello, el tema de la seguridad vial forma parte del enfoque de derechos humanos, implicando a la búsqueda de que la sociedad pueda contar con un sistema de transporte seguro. Un ejemplo de ello, se tiene al Estado de Bolivia quien por medio de la Defensoría del Pueblo (2019) ha enfatizado que la seguridad vial es un tema inherente que forma parte de los derechos humanos, en donde se deben establecer las medidas que sean necesarias para custodiar y garantizar el derecho a la vida, a la salud y a la integridad.

La seguridad vial requiere de un amplio trabajo por parte del Estado junto con las entidades competentes en el régimen de seguridad y tránsito, mediante esta óptica el Estado peruano por medio del Instituto Nacional de Estadística e Informática (2019) ha manifestado que la población tiene conocimiento sobre la existencia de campañas sobre seguridad vial, y que además han considerado que las campañas de seguridad vial son indispensables para evitar y prevenir los

accidentes de tránsito. En este sentido, se ha reportado que, en el año 2019, el 39,9% de la población del área urbana reconoce haber visto o escuchado alguna campaña de seguridad vial en los medios de comunicación, pero que en la región de la Costa se ha tenido un mayor porcentaje de la población que ha reconocido estas campañas, representando el (41,5%), por otro lado, en la Sierra se tuvo un (36,9%) de reconocimiento y adicionalmente en la Selva se tuvo un (35,0%) respectivamente.

A pesar de ello, la realidad actual ha demostrado que la seguridad vial continúa padeciendo de hostilidades en los distintos sectores del Estado, específicamente en el municipio de San Juan de Lurigancho, ya que según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2022) ha expresado que el distrito de San Juan de Lurigancho ha reportado la tendencia de víctimas fatales en siniestros de tránsito. Al mismo tiempo se determinó que en el año 2021 se registro un total de 1 193 accidentes de tránsito, teniendo una implicancia directa en la calidad de vida como consecuencia del suceso de personas lesionadas y fallecidas. Cabe precisar que en el año 2013 se tuvo un registro de 4 624 eventos, pero que en el año 2020 se logró registrar un total de 2 033 de accidentes de tránsito, habiéndose tenido una disminución como resultado de las medidas impuestas por el gobierno para combatir la Covi-19.

De ese modo, se evidencia que el distrito de San Juan de Lurigancho viene padeciendo de inconvenientes entorno a la seguridad vial, por ese motivo se hace necesario que el gobierno de esta judicatura establezca acciones para fortalecer la seguridad vial, ello es mediante las políticas públicas, dado que según el jurista Andía (2020) ha considerado que las políticas públicas son acciones que ejercen los gobierno, diseñando, planificando y haciendo seguimiento a las acciones tomadas para dar solución a los problemas que padece la población. Similarmente, Tamayo y Carrillo (2003) han concordado que las políticas públicas son procesos gubernamentales, siendo el conjunto de objetivos y decisiones para dar solución a los problemas sociales.

Así pues, mediante las políticas públicas el gobierno de San Juan de Lurigancho podrá gestionar las acciones pertinentes para garantizar la seguridad vial y prevenir futuros accidentes de tránsito. Ahora bien, se ha tenido como problema general: ¿Qué relación existe entre la seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-19, en el municipio de San Juan de Lurigancho,

2022?, a su vez se ha tenido los problemas específicos: a) ¿Qué relación existe entre la identificación de los factores de riesgo y la definición del problema en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022?, b) ¿Qué relación existe entre las medidas eficaces de seguridad vial y la implementación de acciones en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022?, c) ¿Qué relación existe entre la construcción de un sistema vial seguro y la evaluación de las políticas públicas en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022?.

Se identificaron las siguientes justificaciones: a) Justificación teórica, la praxis de políticas públicas son esenciales para solucionar los problemas que afecta a la seguridad vial, en beneficio de la población, b) Justificación práctica, la ejecución de las decisiones tomadas mediante políticas públicas demostraran que estas han sido fundamentales para que la sociedad se sienta segura al transitar por las carreteras y avenidas, c) Justificación metodológica, el instrumento del cuestionario será fundamental para reunir información que será analizada estadísticamente para conocer la magnitud del problema.

Se estableció el objetivo general que consiste en: Determinar la relación que existe entre la seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-19, en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022. A la misma vez se establecieron los objetivos específicos: a) Determinar la relación que existe entre la identificación de los factores de riesgo y la definición del problema en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022. b) Determinar la relación que existe entre las medidas eficaces de seguridad vial y la implementación de acciones en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022. c) Determinar la relación que existe entre la construcción de un sistema vial seguro y la evaluación de las políticas públicas en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022.

Por último, se tuvo como hipótesis general: Existe relación entre la seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-19, en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022. Y como hipótesis específicas a) Existe relación entre la identificación de los factores de riesgo y definición del problema en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022. b) Existe relación entre las medidas eficaces de seguridad vial y la implementación de acciones en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022. c) Existe relación entre la construcción de un sistema vial seguro y la evaluación de las políticas públicas en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022.

II. MARCO TEÓRICO

En esta secuencia científica se establecieron los estudios que guardan relación con el tema de investigación, para lo cual se sintetizaron las investigaciones a nivel nacional, en donde Arévalo (2022) hizo mención a su objetivo que consistió en plantear estrategias de seguridad vial con miras a reducir los accidentes de tránsito en la jurisdicción de Yurimaguas, 2022. Se identificó una investigación de carácter básica, un enfoque cuantitativo y un diseño no experimental. Se aplicó un análisis estadístico por medio del Alfa de Cronbach, teniéndose como resultado un valor de 0,971 y 0,974 de las variables. Se tuvo la conclusión de que, en la ciudad de Yurimaguas se ha evidenciado la tendencia de accidentes de tránsito, deteriorando la seguridad vial, para lo cual se constituye la importancia de esclarecer las causas que influyen a los siniestros de tránsito, a fin de establecer estrategias que contribuyan a mejorar la seguridad vial.

Así mismo, Montano (2022) estableció la finalidad de establecer la correlación entre la seguridad vial y los contratos por niveles de servicio en el corredor vial Pro Región Puno, 2021. Se estableció un enfoque cuantitativo ya que los fenómenos fueron plasmados para ser medidos a través de la estadística, también se tuvo un diseño correlacional y un nivel no experimental. Entre los resultados se determinó la existencia de fiabilidad de 0,896 y 0,777 de las variables empleadas, logrando determinar que los resultados son totalmente confiables. Se concluyó que, la seguridad vial dentro de los Corredores Viales en Puno, debe contar con un amplio reforzamiento para obtener aspectos preventivos sobre accidentes, siendo necesario incorporar los dispositivos de control mediante señalización y sobre todo el establecer el análisis de riesgo.

Por otra parte, Miranda (2021) tuvo la finalidad de dar a conocer la correlación entre la gestión vial rural y la seguridad vial dentro de la judicatura de San Martín – 2020. La metodología ha plasmado a un estudio básica, un diseño correlacional no experimental, y sobre todo un enfoque cuantitativo, llegándose a tener un resultado de fiabilidad de Alfa de Cronbach de 0,862 para la primera variable (Gestión vial rural), en tanto que para la segunda variable (Seguridad vial) se tuvo un valor de fiabilidad de 0,913. Se concluyó que, la seguridad vial debe contar con una serie de herramientas que propicien la obtención de una calidad de protección, para lo cual los gobiernos municipales tienen que

establecer propuestas técnicas, operativas y administrativas para obtener resultados positivos en la preservación de la seguridad vial.

En tanto que, Vega (2021) tuvo como objetivo en determinar la relación entre las políticas públicas en seguridad vial y accidentes de tránsito en el poblado de Chimbote, 2020. El tipo de investigación fue de carácter básica, toda vez que se pretendió ampliar los conocimientos científicos, se tuvo un diseño correlacional no experimental, la medición de las variables determinó la existencia de un enfoque cuantitativo. Entre los resultados se obtuvo un rango de ($r = 0,493$) para determinar la aceptación de la hipótesis general de carácter alternativa. Se concluyó que, las políticas publicas son acciones esenciales para buscar reducir el índice de accidentes de tránsito no solo en la ciudad de Chimbote, sino también en los distintos sectores del país. Por ello, al establecer políticas públicas la seguridad vial estará fortalecida para brindar seguridad y tutela a la ciudadanía, preñdiéndose evitar o reducir los accidentes de tránsito.

Por último, Revolledo (2020) tuvo el objetivo que consistió en establecer la correlación entre los accidentes de tránsito y la seguridad vial dentro de la jurisdicción de Lima Metropolitana, 2019. Se estableció un enfoque cuantitativo, un diseño transversal no experimental y correlacional. Los resultados estadísticos han logrado establecer la relación entre los accidentes de tránsito y la seguridad vial al haberse tenido los rangos de ($Rho = -0.840$, $p = 0.000$) en consecuencia se rechazó se la hipótesis nula. Se concluyó que, la seguridad vial se encontrado inmersa en una contingencia por obra de los accidentes de tránsito dentro de la jurisdicción de Lima Metropolitana, por lo que se hace necesario la incorporación y fomentación de políticas públicas para dar solución a la contingencia de accidentes de tránsito, haciéndose viable la creación de un Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, a fin de fortalecer la seguridad vial.

También se ha tenido en cuenta las investigaciones del plano internacional en donde Segovia (2022) tuvo la finalidad de evaluar las políticas públicas para las reformas educativas en el país de Ecuador. Se estableció un análisis teórico y domótico, obteniéndose como resultados de que las políticas públicas son una serie de acciones diseñadas para los entes gubernamentales para dar respuesta a los problemas públicos, siendo un proceso político tendiente a solucionar los conflictos sociales. En conclusión, las políticas públicas constituyen ser herramientas fundamentales porque permite al Estado

seleccionar y emprender de forma organizada alternativas de solución no solo al sector educativo, sino también hacia los diversos ámbitos de la sociedad.

De ahí que, Araujo (2021) tuvo el objetivo de esclarecer los alcances de la formulación y eficacia de las políticas públicas en Colombia para prevenir el daño antijurídico, periodo 2017-2019. Se ha tenido un enfoque cuantitativo para obtener un análisis estadístico en la medición de los fenómenos expuestos. Se ha concluido que, las actuaciones antijurídicas de las instituciones públicas del ámbito colombiano van en contra de los derechos humanos, por lo que para que el Estado prevenga las actuaciones hostiles de las entidades nacionales, es indispensable el regular y promover políticas públicas para hacer frente y prevenir las arbitrariedades en las actuaciones de los entes público.

Por su parte, Jiménez (2020) tuvo la finalidad de dar a conocer los alcances de la implementación de políticas públicas dentro del Estado de México. Se ha presentad un enfoque cuantitativo en la búsqueda de medir los fenómenos expuestos. Los resultados obtenidos en el análisis estadístico han manifestado que las políticas públicas son acciones imprescindibles en todo momento para buscar solución a los problemas que padece el ámbito mexicano. Se concluyó que, la evaluación de las políticas públicas son estrategias centrales tendientes a proporcionar coherencia, eficacia y legitimación en las acciones ejercidas por los entes estatales con miras a tratar la problemática de índole pública.

Entre tanto, Cacciutto (2019) tuvo la finalidad de analizar las políticas públicas en el régimen de Argentina. Se estableció un estudio teórico y dogmático. Por lo demás, se concluyó que, la política pública está considerada por los gobiernos como una serie de acciones que desempeñan los entes para resolver de forma puntual los problemas de la sociedad. La política pública da como resultado a una serie de alternativas para que la entidad pública seleccione a las más pertinente para hacer frente a los problemas sociales.

Por último, Moreno (2019) ha determinado las cuestiones que representan las deficiencias en las estrategias para obtener la seguridad vial dentro del país de Chile y Ecuador. Los aspectos metodológicos han determinado el empleo de porcentajes estadísticos, siendo de enfoque cuantitativo el presente estudio. Entre los resultados obtenidos de percibió que las estadísticas han demostrado que para establecer políticas publicas en la materia de seguridad vial en Chile y Ecuador, de debe contar con datos confiables que identifiquen las causas que

irrumper la seguridad vial. Se concluyó que, tanto el Estado de Chile y Ecuador, cuentan con un plan estratégico en seguridad vial, pero que el problema se debe a que los funcionarios no ponen de su parte para alcanzar los propósitos que refieren la preservación de la seguridad vial, por lo que no se cumplen los objetivos previstos. La falta de compromiso y la inacción de los entes gubernamentales promueven severas interrupciones en materia de seguridad vial.

Respecto a la variable 1 se ha tenido a la “Seguridad vial” en donde Baque (2022) ha manifestado que la seguridad vial es un aspecto importante y trascendental para la correcta operatividad de los sistemas viales de cada país. Los gobiernos deben proporcionar medidas para que los usuarios se sientan seguros al momento de transitar, pero que un punto central es la identificación de factores que implican a los accidentes de tránsito, sin embargo, en la actualidad se cuenta con la tecnología necesaria para establecer estudios más extensos y precisos sobre las causas de los accidentes de tránsito, con ello se lograr garantizar la seguridad vial dentro de la sociedad.

Por otra parte, Castro y Ruiz (2021) han definido que la seguridad vial es una serie de acciones e instrumentos que se enfocan en establecer el adecuado funcionamiento del tránsito en base a los reglamentos que impone el Estado, cuya finalidad yace en prevenir accidentes de tránsito. En tanto que, la Organización Mundial de la Salud (2017) ha definido que la seguridad vial es el conjunto de estrategias y acciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento del desplazamiento del tránsito; por medio del uso de conocimientos y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, con miras a que se use correctamente la vía pública para llegar a prevenir los accidentes de tránsito. Además, para concretar la seguridad vial deben abordar tres aspectos, siendo la identificación de los factores de riesgo, las medidas eficaces de seguridad vial y la construcción de un sistema vial seguro.

Así mismo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2017) ha determinado que la seguridad vial consiste en ser una serie de acciones diseñadas para buscar la prevención de accidentes y reducir los impactos sociales negativos que se originan como resultado de accidentalidad. Por último, El Ministerio de Salud (2009) hizo mención que, la seguridad vial es la conjunción

de ciertas acciones y mecanismos que buscan concretar el adecuado funcionamiento de la circulación del tránsito, no obstante, para tener mayor probabilidad de alcanzar la seguridad vial se debe contar con una serie de herramientas que propicien la obtención de una calidad de protección, para lo cual los gobiernos tienen que establecer propuestas técnicas, operativas y administrativas para obtener resultados positivos en la preservación de la seguridad vial.

Respecto a la dimensión 1 se ha tenido a la “Identificación de los factores de riesgo” en donde Kiligann (2022) ha sostenido que en la seguridad vial se encuentra la identificación de los factores de riesgo, los cuales vienen a ser una serie de eventos que pone en riesgo a los conductores y pasajeros, entre los principales factores de riesgo se encuentra el exceso de velocidad el cual puede desencadenar en un accidente de tránsito. A su vez, el Consejo Colombiano de Seguridad (2020) ha determinado que la identificación de los factores riesgo forma parte del plan estratégico de la seguridad vial, por ser gran utilidad para que la sociedad se sienta segura al momento de transitar, pretendiéndose además prevenir y reducir el índice de accidentes de tránsito.

En tanto que según la Organización Mundial de la Salud (2017) ha definido que la identificación de los factores de riesgo son circunstancias que representan a los accidentes automovilísticos y que se acontecen por la falta de experiencia, la imprudencia de la alta velocidad, distracciones al conducir, beber alcohol al momento de conducir, entre otros. Adicionalmente, Arias et al. (2016) han puesto de manifiesto que la identificación de los factores de riesgo pone en conocimiento a los usuarios sobre los peligros que corren al abordar el transporte público y urbano. Por cuanto, a nivel mundial se ha logrado percibir un alto índice de accidentes de tránsito cada año, siendo necesario identificar los factores que implican a la consecución de estos siniestros para pretender resguardar la seguridad vial.

Respecto a la dimensión 2, se ha tenido a las “Medidas eficaces de la seguridad vial” en donde Kiligann (2022) ha definido que las medidas eficaces de la seguridad vial son mecanismos que contribuyen a garantizar el bienestar de la sociedad, entre las medidas de la seguridad vial se encuentra el cumplimiento integro de las normas de tránsito, ya que esto conlleva a la prevención de accidentes. Por este motivo, resulta esencial que se establezca

un compromiso para garantizar la seguridad a fin de que la sociedad este en armonía y, de esta forma, reducir posibles accidentes. Así mismo, la Organización Mundial de la Salud (2019) sostuvo que las medidas eficaces de la seguridad vial se encuentran enfocadas en establecer un proceso organizativo y control del tránsito con el objetivo de prevenir y minimizar los siniestros de tránsito. Las medidas eficaces son una conjunción de reglas y acciones que están orientadas en alcanzar el buen funcionamiento del tránsito de vehículos y transeúntes.

Por otra parte, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2017) ha enfatizado que las medidas eficaces de la seguridad vial contemplan una serie de acciones que buscan evitar los accidentes de tránsito al evaluarse los riesgos, y establecer las actividades preventivas para reducir los riesgos. Es importante implicar a la población para que sea viable íntegramente el cumplimiento de los parámetros de la seguridad vial. Por último, la Organización Mundial de la Salud (2017) ha expuesto que las medidas eficaces de la seguridad vial consisten en ser métodos concretados por medio del cabal cumplimiento de los reglamentos y disposiciones que emiten los gobiernos para que los transeúntes, pasajeros y conductores usen adecuadamente la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito.

Respecto a la dimensión 3, se ha tenido a la “Construcción de un sistema vial seguro”, en donde Ponce (2019) ha definido que la construcción de un sistema vial seguro es una medida fundamental implantada por lo entes gubernamentales, cuyo fin es subsanar las circunstancias que refieren la falta de seguridad vial, con ello se tiene el propósito de prevenir y evitar futuros accidentes de tránsito. Así mismo, la Defensoría del Pueblo (2018) puso de manifiesto que la construcción de un sistema vial seguro forma parte de las políticas de Estado a fin de mejorar la infraestructura vial, dado que en la temática de la seguridad vial se han reportado números accidentes de tránsito, y que la finalidad de la construcción de un sistema vial seguro consiste en proveer seguridad a los transeúntes, en tanto que de esa forma las personas percibirán una amplia seguridad al circular por las carreteras.

De ahí que, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2018) hizo énfasis que la construcción de un sistema vial seguro forma parte del sistema del régimen tutelar del Estado, por cuanto el

transporte público requiere de un mecanismo regulatorio para que los entes estatales establezcan los parámetros que deberán ser cumplidos en su totalidad, pero que además la construcción de un nuevo sistema vial es propicio para neutralizar las preocupaciones de los peatones y conductores quienes no se sienten seguros al transitar por determinadas carreteras o autopistas. Por último, la Organización Mundial de la Salud (2017) tuvo la determinación de que la construcción de un sistema vial seguro es una estrategia que emplean los gobiernos para proporcionar seguridad vial a los transeúntes y conductores, ya que, ante la inexistencia de sendas peatonales, la construcción de un sistema vial seguro es una alternativa por excelencia con el propósito de identificar un transporte seguro para la sociedad.

Respecto a la variable 2 se ha tenido a las “Políticas públicas”, en donde según Andía (2020) ha considerado que las políticas públicas son acciones que ejercen los gobiernos para dar solución a los problemas que padece la población. Incluyendo 3 aspectos fundamentales: Definición del problema, implementación de acciones y la evaluación de las políticas públicas. Así mismo, Ponce y Solís (2019) han expuesto que las políticas públicas son acciones formuladas por los regímenes de gobierno en el afán de tratar y resolver las dificultades por las que atraviesa la sociedad, gestionándose las estrategias y propuestas para hacer frente a los conflictos del régimen social.

En tanto que, Navarro (2016) sostuvo que las políticas públicas son decisiones gubernamentales por medio de un conjunto de alternativas para solucionar los conflictos que padece la sociedad. Las políticas públicas están conformadas por estrategias y herramientas con las que se pretenden lograr los objetivos expuestos por los entes gubernamentales. Por otra parte, el distinguido autor Corzo (2013) ha expuesto que las políticas públicas son estrategias centrales tendientes a proporcionar coherencia, eficacia y legitimación en las acciones ejercidas por los entes estatales con miras a tratar la problemática de índole pública.

Similarmente, Tamayo y Carrillo (2003) han concordado que las políticas públicas son procesos gubernamentales, siendo el conjunto de objetivos y decisiones para dar solución a los problemas sociales. Por último, el jurista Aguilar (1996) ha concordado en que las políticas públicas son una serie de acciones diseñadas para los entes gubernamentales para dar respuesta a los

problemas públicos, siendo un proceso político tendiente a solucionar los conflictos sociales.

Respecto a la dimensión 1, se ha tenido a la “Definición del problema” en donde Arias (2019) ha definido que la definición del problema es la estructuración del problema público, delimitándose el problema para ejercer el análisis de recolección de información entorno al problema público para que conforme a ello se plantee una posible solución. En tanto que, Urrea y Valencia (2017) han definido que, la definición del problema es la identificación de las controversias dentro del ciclo de políticas públicas, por ello, se lleva a cabo el esclarecimiento de los problemas para plantear y diseñar posibles soluciones. Además, el jurista Corzo (2013) ha sostenido que la definición del problema es la etapa inicial del ciclo de políticas públicas, analizando el problema que ha sido planteado a fin de buscar probables soluciones viables para resolverlo.

Respecto a la dimensión 2, se ha tenido a la “Implementación de acciones”, en donde Arias (2019) puso en relieve que la implementación de acciones viene a ser la etapa donde plantean los objetivos de forma clara y coherente, al igual que la formulación de los supuestos más factibles que incidan en el contenido de políticas públicas. La implementación se refiere a las acciones que son ejercidas por determinados grupo públicos y privados con el propósito de alcanzar la consumación de los objetivos planteados. Así mismo, Gutiérrez et al. (2017) han determinado que la implementación de acciones consiste en ser la fase en que se plantean las probables soluciones hacia los problemas que fueron identificados en la fase inicial. La implementación es el conjunto deliberado y consecutivo de las actividades ejercidas por el gobierno tendientes a contribuir a la consumación de los propósitos y objetivos de la política, estando estructurados por medio de las declaraciones oficiales de política. Al respecto, esta sobrentendido que la implementación es el proceso donde se concretan los resultados previstos en los objetivos conexos a través de una política pública.

Por último, Corzo (2013) ha manifestado que la implementación de acciones en una fase de la política pública, iniciándose la puesta en marcha de un plan de acción enunciado y delimitado en la etapa del diseño de política pública. No obstante, dentro de esta fase se ejerce el proceso de presupuestación, la creación legal del programa, la instrucción del equipo que lo llevará ejercerá y la comunicación dentro de ente rector, así como con la

ciudadanía. Por ello, se determina que esta fase es crucial, por cuanto, la redacción y los probables efectos de la política pública pueden ser reformados por la forma en que ésta se ejerce. Además, se establece la forma en que se aplicara las políticas públicas.

Respecto a la dimensión 3, se ha tenido a la “Evaluación de las políticas públicas”, en donde Arias (2019) ha definido que la evaluación de las políticas públicas es la etapa en donde se evalúan los resultados percibidos para determinar si permanecen o no las disposiciones adoptadas o reformular en parte la política pública. Es decir, en base a los resultados concurridos se logra tener conocimiento si las políticas establecidas han logrado colmar las expectativas de los regímenes de gobierno.

Por su parte, Gutiérrez et al. (2017) sostuvieron que, la evaluación de las políticas públicas permite conocer el impacto que ha tenido la política consignada por la entidad gubernamental. Así mismo, la evaluación guarda la finalidad de ejercer una evaluación previa a la decisión para garantizar una mayor tendencia de efectividad. Ahora bien, se pone de manifiesto que la evaluación pertinente permite que los entes institucionales puedan ejercer los ajustes necesarios a la política pública que se está ejecutando, esto es con miras a lograr los objetivos previamente establecidos. Por último, la evaluación permite a que las entidades gubernamentales puedan conocer los efectos de la política pública entorno a los objetivos.

No obstante, Navarro (2016) ha puesto en relieve que la evaluación de las políticas públicas es un proceso sistemático y fundamentado de generación de conocimiento, por medio del compendio y recolección, para establecer el análisis e interpretación encaminado a la determinación sobre si las políticas adoptadas tuvieron o no los resultados esperados por el Estado. Finalmente, Corzo (2013) ha señalado que la evaluación de las políticas públicas consiste en establecer expectativas entorno a la política pública seleccionada por el gobierno o institución pública, a fin de tener noción si se ha alcanzado o no los objetivos propuestos.

Respecto a las teorías aplicables a la investigación, se han considerados las siguientes: “Teoría del Estado” en donde Rodríguez (2006) sintetizó que la esencia de esta teoría, está representada como una conjetura que implementa y organiza los enfoques de gobierno, la integración del poder, los establecimientos

y competencias dentro del ámbito nacional e internacional. Del mismo modo, la capacidad de cada Estado y Sociedad con miras a incorporar y difundir sus propias leyes y con ellas las finalidades que pretenden las combinaciones. De manera que, es inherente al Estado un régimen legislativo que lo denomina como autoridad social jerárquica. Al respecto, la esencia de esta teoría guarda la finalidad de que el Estado administre y ejerza jurisdicción en un determinado territorio y también la búsqueda de solucionar los problemas que acaece la sociedad. Para lo cual se implementa las políticas públicas junto con otras directrices, reglamentos y normativas que son primordiales e inherentes a la sociedad.

Por otra parte, también se ha tenido en cuenta a la “Teoría de la administración pública”, en donde Hernández (2008) establece la consideración de que la administración pública es el ente institucional incorporado por la Constitución Política del Estado, cuyas finalidades yacen en el poder ejecutivo, quien administrando los recursos humanos materiales y financieros brindan un desempleo primordial porque mediante ello se otorga los servicios públicos y gobierna el Estado siguiendo el cumplimiento de las normas establecidas, pretendiendo la estabilidad social, económica y cultural de la sociedad. Por ello, la administración pública es la actividad que desempeña la nación mediante el ejecutivo, también recibe la denominación de administrativo, así mismo coexisten diversos órganos realizan la acción del estado, entre ellos se encuentra el legislativo cuya función es promulgar leyes y estas se dirigen hacia el orden jurídico mediante la cual se acontece la administración pública, de ahí que los roles del Estado son ejercidos por el órgano judicial. Finalmente, se determina que los entes que forman parte de la administración pública, tienen la iniciativa y deber de regular estrategias y políticas que respondan a las necesidades de la población, por ser este el interés principal de la administración pública.

Y, por último, se ha considerado a la “Teoría de los derechos fundamentales”, dado que la seguridad vial forma parte del régimen de derechos humanos. En ese sentido, Landa (2002) ha manifestado la esencia de los derechos fundamentales, al considerarse que dentro del contexto constitucional, se afianza que los derechos fundamentales son denominados como un conjunto de facultades y entidades que materializan los preceptos del derecho a la

libertad, igualdad, dignidad, entre otros, en un escenario trascendental definido, por cuanto estos postulados deben ser garantizados, fomentados y consagrados por los sistemas jurídico ya sea en el entorno nacional e internacional, constituyendo un auténtico supersistema dentro de estos. Por ello, los derechos fundamentales han significado ser un logro para la humanidad, por cuanto en la carta magna establece los lineamientos constitucionales los cuales son la base de una sociedad.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

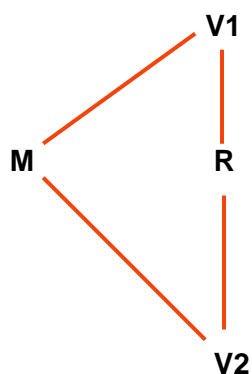
Según el tipo de estudio empleado, se ha pretendido fortalecer los hallazgos teóricos con el propósito de obtener un mayor entendimiento, para lo cual se aplicó un estudio de tipo básica pura, toda vez que Ñaupás et al. (2018) han enfatizado que este tipo de investigación es fundamental para incrementar las bases científicas y que además será de gran utilidad para futuras investigaciones.

Por otra parte, se ejerció la tendencia de unos análisis estadísticos, aplicándose un enfoque cuantitativo a fin de recolectar información por medio de un cuestionario y que posteriormente ha sido medido sistemáticamente, por ello, según Var (2015) hizo mención que el enfoque cuantitativo tiene la característica de evaluar mediante datos estadísticos los fenómenos de estudio para establecer la contrastación de las hipótesis.

Respecto al diseño de estudio, se trabajó con diseño correlacional para establecer la correlación de las variables, en tanto que mediante las consideraciones de Ñaupás et al. (2018) se ha determinado que el diseño correlacional está enfocado en la medición de las variables expuestas por medio de la estadística, a fin de constatar que las variables guardan relación.

Figura 1

Estructura del diseño correlacional



Donde:

M: Distrito de San Juan de Lurigancho

R: Relación entre la seguridad vial y las políticas públicas

Variable 1: Seguridad vial

Variable 2: Políticas públicas

Fuente: (Ñaupás et al. 2018, p. 368)

Ahora bien, los hallazgos expuestos en la presente pesquisa han detallado a la aplicación de un diseño no experimental, a medida que Hernández et al. (2014) sostuvieron que el diseño no experimental es un esquema peculiar porque no se emplea la manipulación de las variables en ningún momento, a parte que los fenómenos expuestos dentro de la realidad problemática, forma parte de un contexto natural, es decir son situaciones existentes.

Adicionalmente, al pretenderse reunir información de los fenómenos de estudio, se utilizó también un diseño transversal, dado que Hernández et al. (2014) han manifestado que la elaboración del instrumento junto con la recolección de datos, se ejercer en un momento único.

3.2. Variables y operacionalización

De conformidad con las alegaciones Cortés y Iglesias (2004) se ha evidenciado que las variables son componentes del ámbito cuantitativo, pudiendo tener cambios, y ser objetos de medición ante la estadística.

Por ello, se ha determinado la siguiente definición conceptual de las variables: (Variable 1: Seguridad vial) es el conjunto de estrategias y acciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento del desplazamiento del tránsito; por medio del uso de conocimientos y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, con miras a que se use correctamente la vía pública para llegar a prevenir los accidentes de tránsito. Además, para concretar la seguridad vial deben abordar tres aspectos, siendo la identificación de los factores de riesgo, las medidas eficaces de seguridad vial y la construcción de un sistema vial seguro. Así mismo, se tuvo a la (Variable 2: Políticas públicas) son acciones que ejercen los gobierno para dar solución a los problemas que padece la población. Incluyendo 3 aspectos fundamentales: Definición del problema, implementación de acciones y la evaluación de las políticas públicas.

Por último, se ha tenido a la operacionalización de variables, por medio de la base de Hernández et al. (2014) quienes alegaron que la operacionalización es un procedimiento que determina el análisis sistemático de cada variable, identificando las dimensiones, indicadores, ítems y la escala de medición. (Ver Anexo 1).

3.3. Población y muestra

De conformidad con las exploraciones de Gallardo (2017) se ha logrado percibir que la población es el universo del estudio, abarcado los elementos que

representan al estudio. Por ello, la población dentro de esta pesquisa estuvo conformada por 70 abogados expertos en derecho de tránsito dentro del municipio de San Juan de Lurigancho.

Por otra parte, se ha buscado determinar la muestra de estudio, toda vez que Vara (2015) manifestó que la muestra es una determinada fracción de la población y que es estudiada mediante datos estadísticos. Ahora bien, para establecer la muestra ha sido necesario la aplicación de un muestreo no probabilístico, en consideración de Ñaupas et al. (2018) quienes afirmaron que el investigador selecciona la muestra en base a sus criterios subjetivos. Consecuentemente se aplicó el muestreo por conveniencia sobre la base de Tamayo (2001) quien dio a conocer que este muestreo hace mención a que el investigador selecciona a la muestra por cuestiones convenientes.

Por último, se aplicó la fórmula para muestra finitas para obtener una muestra confiable y representativa, siendo la siguiente formula:

Figura 2

Fórmula empleada para obtener la muestra

$$n = \frac{z^2 (p \cdot q)}{e^2 + \frac{z^2 (p \cdot q)}{N}}$$

Población: 70

Nivel de confianza: 95%

Posibilidad de error: 5%

Tamaño de la muestra: 60

N= Tamaño de la muestra

Z= Nivel de confianza deseado

P= Proporción de la población con la característica deseada (éxito)

Q= Proporción de la población con la característica deseada (fracaso)

E= Nivel de error dispuesto a ejercer

N= Tamaño de la población

Fuente: (Hernández et al., 2014, p. 179)

Al haberse trabajado la fórmula para muestra finitas, se logró obtener una muestra representativa de 60 abogados del municipio de San Juan de Lurigancho.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En esta secuencia se ha tenido como técnica a la encuesta, puesto que Gallardo (2017) enfatizo que esta técnica ejerce un procedimiento científico del entorno cuantitativo para lograr recaudar información útil y esencial.

Asimismo, se planteó al instrumento del cuestionario, en vista de que Vara (2015) manifiesto que este instrumento es un mecanismo primordial para establecer interrogantes dentro de un formato con el propósito de obtener datos concretos y fiables.

Ahora bien, el instrumento ha sido aplicado por medio de una escala ordinal y Likert. Al mismo tiempo mediante la aplicación del instrumento se ha establecido una prueba piloto para demostrar que los datos van a ser confiables. En ese sentido, Hernández et al. (2014) manifestaron que la prueba piloto es un procedimiento que se ejerce con un número inferior a la de la muestra con el propósito de demostrar que el procedimiento estadístico que se va a realizar, tendrá la cualidad de ser confiable.

De esa forma, se ha tenido a 3 expertos que dieron validez a la aplicación del instrumento para ser procesado por medio del Alfa de Cronbach. (Ver Anexo 2).

Por último, se ha trabajado con una muestra previa de 20 individuos, estando en conformidad con las perspectivas de la prueba piloto para demostrar que el procedimiento estadístico a emplearse será totalmente confiable. (Ver Anexo 3).

3.5. Procedimiento

El procedimiento ha sido iniciado desde la selección de las variables para luego recolectarse información, y con ello elaborar la matriz de operacionalización de variables, adquiriendo las interrogantes que fueron incorporadas en el cuestionario para luego dirigirse hacia los sujetos que conformaron la muestra, pero que después se puso en marcha al análisis estadístico a fin de medir las variables. No obstante, el instrumento ha tenido la aprobación y validez de 3 expertos lo cual afianza que todo lo acontecido cuenta con validez. Además, la fiabilidad obtenida mediante Alfa de Cronbach, corroborara a determinar que las secuencias científicas de esta tesis son totalmente confiables.

3.6. Método de análisis de datos

Se ha tenido un enfoque cuantitativo en base a la naturaleza del estudio, implicándose a establecer métodos cuantitativos para la secuencia estadística. No obstante, antes de ello, se realizó la encuesta hacia los sujetos que conforman la muestra, realizándose de forma presencial y virtual las encuestas. Finalmente, al tener los datos dentro del instrumento, se utilizó el programa de SPSS, versión 25, para establecer las frecuencias estadísticas, y también la contrastación de hipótesis.

3.7. Aspectos éticos

El desarrollo del estudio ha estado en conformidad con los parámetros y lineamientos establecidos por la Universidad César Vallejo, teniéndose el total cumplimiento de todos los requerimientos establecidos por la institución. Además, se ha cumplido con las disposiciones del turnitin, teniendo un porcentaje menor de 25% de similitud.

IV. RESULTADOS

En esta secuencia se estableció la fiabilidad del instrumento por medio del Alfa de Cronbach, por cuanto, Hernández y Pascual (2018) sostuvieron el Alfa de Cronbach viene a ser un coeficiente apto y fundamental para dar a conocer que los resultados son confiables y que tienen consistencia.

Tabla 1

Alfa de Cronbach

Coeficiente de Alfa de Cronbach	Interpretación
> 0. 90	Es un rango excelente
> 0. 80	Es un rango Altamente confiable
> 0. 70	Es un rango confiable
> 0. 60	Es un rango cuestionable
< 0. 50	Es un rango inaceptable

Fuente: (Hernández y Pascual, 2018, p. 160)

Fiabilidad de la variable 1

Tabla 2

Estadística de fiabilidad de la variable 1

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0,911	3

Interpretación

La estadística de fiabilidad de la variable 1, demuestra la notable fiabilidad del instrumento empleado al haberse tenido un valor de 0,911 y que en base a los rangos de fiabilidad establecidos en la tabla 1, el coeficiente obtenido se consolida como “Excelente”, por tener una alta confiabilidad.

Fiabilidad de la variable 2

Tabla 3

Estadística de fiabilidad de la variable 2

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0,952	3

Interpretación

La estadística de fiabilidad de la variable 2, demuestra la notable fiabilidad del instrumento empleado al haberse tenido un valor de 0,952 y que en base a

los rangos de fiabilidad establecidos en la tabla 1, el coeficiente obtenido se consolida como “Excelente”, por tener una alta confiabilidad.

Niveles y frecuencia de las variables

Variable 1: Seguridad vial

Tabla 4

Niveles y frecuencias de la dimensión: Identificación de los factores de riesgo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Bueno	48	80,0	80,0	80,0
Válido	Regular	8	13,3	13,3	93,3
	Insuficiente	4	6,7	6,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Interpretación

Respecto a las frecuencias estadísticas de la dimensión: Identificación de los factores de riesgo, el 80,0% considero que presenta en un nivel bueno, por su parte, el 13,3% considera que se presenta mediante una magnitud regular, y, por último, el 6,7% considera que se presenta en un nivel insuficiente.

Tabla 5

Niveles y frecuencias de la dimensión: Medidas eficaces de seguridad vial

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Bueno	54	90,0	90,0	90,0
Válido	Regular	4	6,7	6,7	96,7
	Insuficiente	2	3,3	3,3	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Interpretación

Respecto a las frecuencias estadísticas de la dimensión: Medidas eficaces de seguridad vial, el 90,0% considero que presenta en un nivel bueno, por su parte, el 6,7% considera que se presenta mediante una magnitud regular, y, por último, el 3,3% considera que se presenta en una magnitud insuficiente.

Tabla 6*Niveles y frecuencias de la dimensión: Construcción de un sistema vial seguro*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bueno	55	91,7	91,7	91,7
	Regular	4	6,7	6,7	98,3
	Insuficiente	1	1,7	1,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Interpretación

Respecto a las frecuencias estadísticas de la dimensión: Construcción de un sistema vial seguro, el 91,7% considero que presenta en un nivel bueno, por su parte, el 6,7% considera que se presenta mediante una magnitud regular, y, por último, el 1,7% considera que se presenta en una categoría insuficiente.

Variable 2: Políticas públicas**Tabla 7***Niveles y frecuencias de la dimensión: Definición del problema*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bueno	52	86,7	86,7	86,7
	Regular	5	8,3	8,3	95,0
	Insuficiente	3	5,0	5,0	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Interpretación

Respecto a las frecuencias estadísticas de la dimensión: Definición del problema, el 86,7% considero que presenta en un nivel bueno, por su parte, el 8,3% considera que se presenta mediante una magnitud regular, y, por último, el 5,0% considera que se presenta en un rango insuficiente.

Tabla 8*Niveles y frecuencias de la dimensión: Implementación de acciones*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Bueno	51	85,0	85,0	85,0

Válido	Regular	7	11,7	11,7	96,7
	Insuficiente	2	3,3	3,3	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Interpretación

Respecto a las frecuencias estadísticas de la dimensión: Implementación de acciones, el 85,0% considero que presenta en un nivel bueno, por su parte, el 11,7% considera que se presenta en una magnitud regular, y, por último, el 3,3% considera que se presenta mediante un rango insuficiente.

Tabla 9

Niveles y frecuencias de la dimensión: Evaluación de las políticas públicas

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Bueno	54	90,0	90,0	90,0
Válido	Regular	5	8,3	8,3	98,3
	Insuficiente	1	1,7	1,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Interpretación

Respecto a las frecuencias estadísticas de la dimensión: Evaluación de las políticas públicas, el 90,0% considero que presenta en un nivel bueno, por su parte, el 8,3% considera que se presenta mediante un rango regular, y, por último, el 1,7% considera que se presenta en una categoría insuficiente.

Prueba de normalidad

Tabla 10

Prueba de normalidad de las variables

Pruebas de normalidad						
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
V1	,452	60	,000	,454	60	,000
V2	,495	60	,000	,434	60	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Determinación

Se ha trabajado con una muestra de 60 individuos, siendo mayor a 50, y como desenlace ha cabido optarse por el coeficiente de Kolmogorov-Smirnova, dejándose de lado al coeficiente de Shapiro-Wilk. Sin embargo, se ha tenido un nivel de Sig. < a 0.05 dándose a entender que los hallazgos no son normales. En consecuencia, se ha determinado que es necesario la aplicación de la rho de Spearman por ser un coeficiente apto para las pruebas no paramétricas. Además, de haber sido normales las pruebas estadísticas, se hubiera empleado la prueba de Pearson.

Prueba de hipótesis

Ñaupas eat al. (2018) han determinado que la prueba de hipótesis es un procedimiento que busca medir la relación de las variables en la búsqueda de proveer respuesta a los objetivos, a fin de demostrar la consistencia de todo lo actuado.

Por su parte, Hernández eat al. (2014) han puesto en conocimiento que las hipótesis presentan dos aspectos una vez que son sometidas a prueba. Estos aspectos son: Hipótesis alternativa (Hi) y paralelamente la hipótesis nula (Ho). Con ello, se determina si las hipótesis se aceptan o rechazan, pero que al ser aceptadas o rechazadas de forma automática los objetivos adquieren respuesta entorno a las finalidades expuestas previamente.

Hipótesis general

Hi: Existe relación entre la seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-19, en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022.

Ho: No existe relación entre la seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-19, en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022.

Tabla 11

Prueba de la hipótesis general

			V1	V2
Rho de Spearman	V1	Coeficiente de correlación	1,000	,874**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	60	60
	V2	Coeficiente de correlación	,874**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	60	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación

Se determina la existencia de valor de 0,874 y que determina la existencia de una alta relación entre las variables. Por otra parte, la Sig. (bilateral) es < a 0,05, por lo que estos supuestos afianzan a que se rechace la hipótesis nula.

Hipótesis específica 1

Hi: Existe relación entre la identificación de los factores de riesgo y definición del problema en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022.

Ho: No existe relación entre la identificación de los factores de riesgo y definición del problema en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022.

Tabla 12

Prueba de la hipótesis específica 1

			V1	V2
			D1	D1
Rho de Spearman	V1	Coeficiente de correlación	1,000	,816**
	D1	Sig. (bilateral)	.	,000
		N	60	60
	V2	Coeficiente de correlación	,816**	1,000
	D1	Sig. (bilateral)	,000	.
		N	60	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación

Se determina la existencia de valor de 0,816 y que determina la existencia de una alta relación entre las variables, rechazándose la hipótesis nula.

Hipótesis específica 2

Hi: Existe relación entre las medidas eficaces de seguridad vial y la implementación de acciones en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022.

Ho: No existe relación entre las medidas eficaces de seguridad vial y la implementación de acciones en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022.

Tabla 13

Prueba de la hipótesis específica 2

			V1	V2
			D2	D2
Rho de Spearman	V1	Coeficiente de correlación	1,000	,809**
	D2	Sig. (bilateral)	.	,000
		N	60	60
	V2	Coeficiente de correlación	,809**	1,000
	D2	Sig. (bilateral)	,000	.
		N	60	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación

Se determina la existencia de valor de 0,809 y que representa una alta relación. Por otra parte, la Sig. (bilateral) es $< 0,05$, por lo que estos supuestos afianzan a que se rechace la hipótesis nula.

Hipótesis específica 3

Hi: Existe relación entre la construcción de un sistema vial seguro y la evaluación de las políticas públicas en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022.

Ho: No existe relación entre la construcción de un sistema vial seguro y la evaluación de las políticas públicas en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022.

Tabla 14

Prueba de la hipótesis específica 3

			V1	V2
			D3	D3
Rho de Spearman	V1	Coeficiente de correlación	1,000	,908**
	D3	Sig. (bilateral)	.	,000
		N	60	60
	V2	Coeficiente de correlación	,908**	1,000
	D3	Sig. (bilateral)	,000	.
		N	60	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación

El presente esquema determinar la aceptación de la hipótesis alternativa al tenerse un rango de 0,908 de correlación.

V. DISCUSIÓN

En la prueba de hipótesis general se ha logrado determinar la existencia de valor de 0,874 y que determina la existencia de una alta relación entre las variables. Por otra parte, la Sig. (bilateral) es $< 0,05$, por lo que estos supuestos afianzan a que se rechace la hipótesis nula, demostrando la correlación entre la seguridad vial y las políticas públicas. Estos resultados están en compatibilidad con los hallazgos de Vega (2021) quien tuvo como objetivo en determinar la relación entre las políticas públicas en seguridad vial y accidentes de tránsito en el poblado de Chimbote, 2020. El tipo de investigación fue de carácter básica, toda vez que se pretendió ampliar los conocimientos científicos, se tuvo un diseño correlacional no experimental, la medición de las variables determinó la existencia de un enfoque cuantitativo. Entre los resultados se obtuvo un rango de ($r = 0,493$) para determinar la aceptación de la hipótesis general de carácter alternativa. Se concluyó que, las políticas públicas son acciones esenciales para buscar reducir el índice de accidentes de tránsito no solo en la ciudad de Chimbote, sino también en los distintos sectores del país. Por ello, al establecer políticas públicas la seguridad vial estará fortalecida para brindar seguridad y tutela a la ciudadanía, preñándose evitar o reducir los accidentes de tránsito.

No obstante, estos hallazgos presentan diferencia con los resultados de Montano (2022) quien estableció la finalidad de establecer la correlación entre la seguridad vial y los contratos por niveles de servicio en el corredor vial Pro Región Puno, 2021. Se estableció un enfoque cuantitativo ya que los fenómenos fueron plasmados para ser medidos a través de la estadística, también se tuvo un diseño correlacional y un nivel no experimental. Entre los resultados se determinó la existencia de fiabilidad de 0,896 y 0,777 de las variables empleadas, logrando determinar que los resultados son totalmente confiables. Se concluyó que, la seguridad vial dentro de los Corredores Viales en Puno, debe contar con un amplio reforzamiento para obtener aspectos preventivos sobre accidentes, siendo necesario incorporar los dispositivos de control mediante señalización y sobre todo el establecer el análisis de riesgo.

En la prueba de la hipótesis específica 1, se ha constatado la relación entre la identificación de los factores de riesgo y definición del problema al haberse tenido un valor de 0,816, para rechazar la hipótesis nula. Estos resultados están en compatibilidad con los hallazgos de Revollo (2020) quien

tuvo el objetivo que consistió en establecer la correlación entre los accidentes de tránsito y la seguridad vial dentro de la jurisdicción de Lima Metropolitana, 2019. Se estableció un enfoque cuantitativo, un diseño transversal no experimental y correlacional. Los resultados estadísticos han logrado establecer la relación entre los accidentes de tránsito y la seguridad vial al haberse tenido los rangos de ($Rho = -0.840$, $p = 0.000$) en consecuencia se rechazó se la hipótesis nula. Se concluyó que, la seguridad vial se encontrado inmersa en una contingencia por obra de los accidentes de tránsito dentro de la jurisdicción de Lima Metropolitana, por lo que se hace necesario la incorporación y fomentación de políticas públicas para dar solución a la contingencia de accidentes de tránsito, haciéndose viable la creación de un Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, a fin de fortalecer la seguridad vial.

No obstante, estos hallazgos presentan diferencias con las perspectivas de Moreno (2019) quien ha determinado las cuestiones que representan las deficiencias en las estrategias para obtener la seguridad vial dentro del país de Chile y Ecuador. Los aspectos metodológicos han determinado el empleo de porcentajes estadísticos, siendo de enfoque cuantitativo el presente estudio. Entre los resultados obtenidos de percibió que las estadísticas han demostrado que, para establecer políticas públicas en la materia de seguridad vial en Chile y Ecuador, de debe contar con datos confiables que identifiquen las causas que irrumpen la seguridad vial. Se concluyó que, tanto el Estado de Chile y Ecuador, cuentan con un plan estratégico en seguridad vial, pero que el problema se debe a que los funcionarios no ponen de su parte para alcanzar los propósitos que refieren la preservación de la seguridad vial, por lo que no se cumplen los objetivos previstos. La falta de compromiso y la inacción de los entes gubernamentales promueven severas interrupciones en materia de seguridad vial.

En la prueba de la hipótesis específica 2, se ha constatado la relación entre las medidas eficaces de seguridad vial y la implementación de acciones al haberse tenido un valor de 0,809 y que la Sig. (bilateral) fue $< 0,05$. Estos resultados están en compatibilidad con los hallazgos de Arévalo (2022) quien hizo mención a su objetivo que consistió en plantear estrategias de seguridad vial con miras a reducir los accidentes de tránsito en la jurisdicción de Yurimaguas, 2022. Se identificó una investigación de carácter básica, un

enfoque cuantitativo y un diseño no experimental. Se aplicó un análisis estadístico por medio del Alfa de Cronbach, teniéndose como resultado un valor de 0,971 y 0,974 de las variables. Se tuvo la conclusión de que, en la ciudad de Yurimaguas se ha evidenciado la tendencia de accidentes de tránsito, deteriorando la seguridad vial, para lo cual se constituye la importancia de esclarecer las causas que influyen a los siniestros de tránsito, a fin de establecer estrategias que contribuyan a mejorar la seguridad vial.

No obstante, estos resultados han tenido una considerable diferencia con las exploraciones de Segovia (2022) quien tuvo la finalidad de evaluar las políticas públicas para las reformas educativas en el país de Ecuador. Se estableció un análisis teórico y domótico, obteniéndose como resultados de que las políticas públicas son una serie de acciones diseñadas para los entes gubernamentales para dar respuesta a los problemas públicos, siendo un proceso político tendiente a solucionar los conflictos sociales. En conclusión, las políticas públicas constituyen ser herramientas fundamentales porque permite al Estado seleccionar y emprender de forma organizada alternativas de solución no solo al sector educativo, sino también hacia los diversos ámbitos de la sociedad.

Por lo tanto, estos hallazgos no son concordantes con mi investigación porque están enfocados en otra óptica científica.

En la prueba de la hipótesis específica 3, se ha constatado la relación entre la construcción de un sistema vial seguro y la evaluación de las políticas públicas al tenerse un rango de 0,908 de correlación. Estos resultados están en compatibilidad con los hallazgos de Miranda (2021) quien tuvo la finalidad de dar a conocer la correlación entre la gestión vial rural y la seguridad vial dentro de la judicatura de San Martín – 2020. La metodología ha plasmado a un estudio básica, un diseño correlacional no experimental, y sobre todo un enfoque cuantitativo, llegándose a tener un resultado de fiabilidad de Alfa de Cronbach de 0,862 para la primera variable (Gestión vial rural), en tanto que para la segunda variable (Seguridad vial) se tuvo un valor de fiabilidad de 0,913. Se concluyó que, la seguridad vial debe contar con una serie de herramientas que propicien la obtención de una calidad de protección, para lo cual los gobiernos municipales tienen que establecer propuestas técnicas, operativas y administrativas para obtener resultados positivos en la preservación de la seguridad vial.

No obstante, estos resultados también han tenido una considerable incompatibilidad o diferencia con otros estudios, entre los que se encuentra Araujo (2021) quien tuvo el objetivo de esclarecer los alcances de la formulación y eficacia de las políticas públicas en Colombia para prevenir el daño antijurídico, periodo 2017-2019. Se ha tenido un enfoque cuantitativo para obtener un análisis estadístico en la medición de los fenómenos expuestos. Se ha concluido que, las actuaciones antijurídicas de las instituciones públicas del ámbito colombiano van en contra de los derechos humanos, por lo que para que el Estado prevenga las actuaciones hostiles de las entidades nacionales, es indispensable el regular y promover políticas públicas para hacer frente y prevenir las arbitrariedades en las actuaciones de los entes público.

Por ello, aunque los hallazgos del autor Araujo planteen la instauración de políticas públicas, la temática no abarca la dimensión de la construcción de un sistema vial seguro, corroborándose a que se acredita una amplia diferencia entre los resultados de los autores citados.

Lo mismo a ocurrido con la pesquisa de Jiménez (2020) quien tuvo la finalidad de dar a conocer los alcances de la implementación de políticas públicas dentro del Estado de México, y que sus resultados obtenidos en el análisis estadístico han manifestado que las políticas públicas son acciones imprescindibles en todo momento para buscar solución a los problemas que padece el ámbito mexicano. Concluyéndose en que, la evaluación de las políticas públicas son estrategias centrales tendientes a proporcionar coherencia, eficacia y legitimación en las acciones ejercidas por los entes estatales con miras a tratar la problemática de índole pública.

Por último, Cacciutto (2019) tuvo la finalidad de analizar las políticas públicas en el régimen de Argentina, habiendo concluido que, la política pública está considerada por los gobiernos como una serie de acciones que desempeñan los entes para resolver de forma puntual los problemas de la sociedad. La política pública da como resultado a una serie de alternativas para que la entidad pública seleccione a las más pertinente para hacer frente a los problemas sociales.

Respecto a la discusión de las cuestiones dogmáticas, se ha determinado que los resultados previstos en las hipótesis, tienen consonancia y consistencia con las premisas expuestas por la Organización Mundial de la Salud (2017), por

cuanto, esta institución jurídica ha colaborado con sus perspectivas hacia a las diferentes legislaciones, proporcionando una serie de orientaciones con miras a salvar vidas y poder concretar las metas de seguridad vial para reducir en índice de accidentes y lesiones a causa de los siniestros de tráfico en nivel mundial. De ahí que, cada año se pierden aproximadamente 1,25 millones de vidas a causa de los accidentes de tránsito. Asimismo, se presume que de 20 millones a 50 millones de personas han sufrido traumatismos no mortales, y muchos de esos traumatismos han desencadenado discapacidades e invalidez. Por otra parte, se esclarece que las lesiones provocadas por los accidentes de tráfico han ocasionado también múltiples pérdidas económicas significativas para las personas, sus familias y las naciones.

Por otra parte, dentro del ámbito nacional, se ha demostrado que la seguridad vial continúa padeciendo de hostilidades en los distintos sectores del Estado, básicamente en el municipio de San Juan de Lurigancho, ya que según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2022) ha expresado que el distrito de San Juan de Lurigancho ha reportado la tendencia de víctimas fatales en siniestros de tránsito. Al mismo tiempo se determinó que en el año 2021 se registró un total de 1 193 accidentes de tránsito, teniendo una implicancia directa en la calidad de vida como consecuencia del suceso de personas lesionadas y fallecidas. Cabe precisar que en el año 2013 se tuvo un registro de 4 624 eventos, pero que en el año 2020 se logró registrar un total de 2 033 de accidentes de tránsito, habiéndose tenido una disminución como resultado de las medidas impuestas por el gobierno para combatir la Covi-19. De ese modo, se evidenció que el distrito de San Juan de Lurigancho viene padeciendo de inconvenientes entorno a la seguridad vial, por ese motivo se hace necesario que el gobierno de esta judicatura establezca acciones para fortalecer la seguridad vial, ello es mediante las políticas públicas

Estas cuestiones dogmáticas dentro del plano nacional e internacional han tenido consonancia con las hipótesis planteadas. Finalmente, se ha deliberado y discutido las teorías establecidas en las bases científicas, a fin de demostrar que guardan relación con las variables, siendo representativas para la temática de estudio. En ese sentido, en la “Teoría del Estado” expuesta por Rodríguez (2006) ha demostrado que los gobiernos implementan y organizan los enfoques jurídicos para la administración de la sociedad al mando de una serie

de reglamentos, la capacidad de cada Estado y Sociedad pretender incorporar y difundir sus propias leyes y con ellas las finalidades que pretenden las combinaciones. De manera que, es inherente al Estado un régimen legislativo que lo denomina como autoridad social jerárquica. Al respecto, la esencia de esta teoría guarda la finalidad de que el Estado administre y ejerza jurisdicción en un determinado territorio y también la búsqueda de solucionar los problemas que acaece la sociedad. Para lo cual se implementa las políticas públicas junto con otras directrices, reglamentos y normativas que son primordiales e inherentes a la sociedad.

En lo que respecta a la “Teoría de la administración pública”, el autor Hernández (2008) ha afianzado que la administración pública es la actividad que desempeña la nación mediante el ejecutivo, también recibe la denominación de administrativo, así mismo coexisten diversos órganos realizan la acción del estado, entre ellos se encuentra el legislativo cuya función es promulgar leyes y estas de dirigen hacia el orden jurídico mediante la cual se acontece la administración pública, de ahí que los roles del Estado son ejercidos por el órgano judicial. Finalmente, se determina que los entes que forman parte de la administración pública, tienen la iniciativa y deber de regular estrategias y políticas que respondan a las necesidades de la población, por ser este el interés principal de la administración pública.

Finalmente, en la “Teoría de los derechos fundamentales”, expuesta por Landa (2002) quien afianzo que la esencia de los derechos fundamentales, al considerarse que dentro del contexto constitucional, se afianza que los derechos fundamentales son denominados como un conjunto de facultades y entidades que materializan los preceptos del derecho a la libertad, igualdad, dignidad, entre otros, en un escenario trascendental definido, por cuanto estos postulados deben ser garantizados, fomentados y consagrados por los sistemas jurídico ya sea en el entorno nacional e internacional, constituyendo un auténtico supersistema dentro de estos. Por ello, los derechos fundamentales han significado ser un logro para la humanidad, por cuanto en la carta magna establece los lineamientos constitucionales los cuales son la base de una sociedad.

Por lo tanto, todas las cuestiones expuestas en la discusión, guardan compatibilidad con las variables expuesta, a fin de consagrar la seguridad vial mediante las políticas públicas para custodiar la seguridad, salud y vida.

VI. CONCLUSIONES

Primera: En base a los resultados de la hipótesis general, se ha corroborado que, la seguridad vial es el conjunto de estrategias y acciones que son creadas mediante políticas públicas tendientes a garantizar el buen funcionamiento del desplazamiento del tránsito; por medio del uso de conocimientos y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, con miras a que se use correctamente la vía pública para llegar a prevenir los accidentes de tránsito.

Segunda: En base a los resultados de la hipótesis específica 1, se ha afianzado que, los factores de riesgo forman parte de las contingencias por existencia de accidentes de tránsito, por lo que se hace necesario la incorporación y fomentación de políticas públicas identifica y definir el problema para plantear una posible solución a la contingencia de accidentes de tránsito.

Tercera: En base a los resultados de la hipótesis específica 2, se ha afianzado que la seguridad vial está deteriorada por la tendencia de accidentes de tránsito, para lo cual se constituye la importancia de ejercer la implantación de acciones mediante políticas para confrontar esta problemática vial.

Cuarta: Según los resultados de la hipótesis específica 3, se ha afianzado que, los gobiernos municipales deben contar con una serie de herramientas que propicien la obtención de la seguridad vial, evaluando la toma de políticas para identificar las necesidades que requiere la seguridad vial.

VII. RECOMENDACIONES

Primera: Es necesario la implantación de las políticas públicas por parte del gobierno de San Juan de Lurigancho para que de esa forma se pueda gestionar las acciones pertinentes para garantizar la seguridad vial y prevenir futuros accidentes de tránsito.

Segunda: Es necesario que el gobierno municipal de San Juan de Lurigancho se enfoque en esclarecer las causas que influyen a los siniestros de tránsito, a fin de establecer estrategias que contribuyan a mejorar la seguridad vial.

Tercera: Es necesario establecer el mejoramiento de la infraestructura para la seguridad vial en San Juan de Lurigancho, pero que ello implica un arduo trabajo del gobierno de esta judicatura.

Cuarta: Para poder contar con una adecuada gestión en seguridad vial se debe gestionar la construcción de nuevos sistemas viales en San Juan de Lurigancho.

REFERENCIAS

- Andía, W. (2020). *Manual de gestión pública*. (9° Edición) Lima, Perú: Ediciones “Arte y pluma”.
- Aguilar, L. (1996). *La Hechura de las Políticas Públicas*. (2° Edición). México: Editor. Miguel Ángel Porrúa.
- Araujo, A. (2021). *La prevención del daño antijurídico como herramienta de gestión pública* [Tesis de maestría, Universidad Externado de Colombia]. Repositorio Institucional UEXTERNADO. <https://bdigital.uexternado.edu.co/handle/001/3895>
- Arévalo, E. (2022). *Estrategia de seguridad vial para reducir los siniestros de tránsito en la ciudad de Yurimaguas, 2022* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/95252>
- Arias, R. (2019). El “ciclo de las políticas” en la enseñanza de las políticas públicas. *Opera*, 1(25), 137–157. <https://doi.org/10.18601/16578651.n25.08>
- Arias, G., Garnica, P., Perdomo, Y., y Alarcón, A. (2016). Diagnóstico de factores de riesgo de los pasajeros de servicio público de transporte de la ciudad de Neiva. *Memorias De Congresos UTP*, 1(1), 24-29. <https://revistas.utp.ac.pa/index.php/memoutp/article/view/1268>
- Baque, J. (2022). Infraestructuras en la seguridad vial. *Revista Científica FIPCAEC (Fomento De La investigación Y publicación científico-técnica multidisciplinaria)*. ISSN: 2588-090X. *Polo De Capacitación, Investigación Y Publicación (POCAIP)*, 7(4), 2497-2551. <https://www.fipcaec.com/index.php/fipcaec/article/view/746>
- Castro, S. y Ruiz, J. (2021). Actitudes protectoras relacionadas con la seguridad vial en conductores de Villavicencio (Colombia). *Diversitas: Perspectivas en Psicología*, 17(2), 4-19. <https://doi.org/10.15332/22563067.7070>
- Cacciutto, M. (2019). *Políticas públicas y gobernanza. Análisis del programa "Centros Comerciales a Cielo Abierto" y su implementación en el centro comercial 12 de Octubre (Mar del Plata, Argentina)* [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Quilmes]. Repositorio Institucional NULAN. <http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/3284>

- Corzo, F. (2013). *Diseño de Políticas Públicas*. (4° Edición). México: Editorial IEXE.
- Cortés, M. y Iglesias, M. (2004). *Generalidades sobre Metodología de la Investigación*. Universidad Autónoma del Carmen.
- Defensoría del Pueblo. (2019). Seguridad vial como garantía del derecho a la vida. <https://www.defensoria.gob.bo/uploads/files/informe-defensorial-seguridad-vial-como-garantia-del-derecho-a-la-vida-en-el-transporte-automotor-publico-interdepartamental.pdf>
- Defensoría del Pueblo. (2018). *La gestión de riesgos en las concesiones viales: Lecciones del fenómeno El Niño Costero*. <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/11/Informe-Defensorial-N%C2%B0-178-La-gesti%C3%B3n-de-riesgos-en-las-concesiones-viales-Lecciones-del-fen%C3%B3meno-El-Ni%C3%B1o-Costero.pdf>
- Consejo Colombiano de Seguridad. (2020). *Metodología de valoración de riesgos viales para motociclistas en el ámbito laboral (basada en la Resolución 1565 de 2014)*. <https://www.politecnicojic.edu.co/images/downloads/biblioteca/ediciones-digitales/el-supervisor/el-supervisor-102.pdf>
- Gallardo, E. (2017). *Metodología de la Investigación: manual autoformativo interactivo*. Universidad Continental.
- Gutiérrez, J., Restrepo, R. y Zapata, J. (2017). Formulación, implementación y evaluación de políticas públicas desde los enfoques, fines y funciones del Estado*. *Revista CES Derecho*, 8(2), 333-351. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145-77192017000200008&lng=en&tlng=es.
- Hernández, H. y Pascual, A. (2018). Validación de un instrumento de investigación para el diseño de una metodología de autoevaluación del sistema de gestión ambiental. *RIAA*, 9(1), 157-164. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6383705>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. McGraw-Hill Education.

- Hernández, G. (2008). *Teoría de la administración pública*.
<https://www.aiu.edu/spanish/publications/student/spanish/180-207/TEORIA%20DE%20LA%20ADMINISTRACION%20PUBLICA.html>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2019). *Seguridad vial*.
https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1729/cap11.pdf
- Jiménez, S. (2020). *Evaluación externa de diseño, planeación, operación y resultados de los organismos estatales evaluadores de políticas públicas de Ciudad de México, Jalisco, Hidalgo y Guerrero, 2016-2018* [Tesis de maestría, Universidad Autónoma De Guerrero]. Repositorio Institucional UAGRO. <http://ri.uagro.mx/handle/uagro/1967>
- Kiligann, A. (2022). *Cuáles Son Los Factores Que Intervienen En La Seguridad Vial?*. <https://elconsejosalvador.com/trabajo/cuales-son-los-factores-que-intervienen-en-la-seguridad-vial.html#:~:text=Dentro%20de%20los%20factores%20de,encaminado%20a%20evitar%20estos%20accidentes.>
- Landa, C. (2002). Teorías de los derechos fundamentales. *Cuestiones Constitucionales Revista Mexicana de Derecho Constitucional*, 1(6), 50-71. <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/cuestiones-constitucionales/article/view/5638/7358>
- Miranda, J. (2021). *Gestión vial rural y seguridad vial en el Instituto Vial Provincial de San Martín – 2020* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/67751>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2017). *Manual de Seguridad Vial*. https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/manuales/Manual_de_Seguridad_Vial_2017.pdf
- Ministerio de Salud. (2009). *Accidentes de Tránsito: Problema de Salud Pública*. http://bvs.minsa.gob.pe/local/MINSA/829_MINSA1412.pdf
- Montano, J. (2022). *Gestión de la seguridad vial y contratos por niveles de servicio en el corredor vial Pro Región Puno, 2021* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/79047>
- Moreno, M. (2019). *Estrategias institucionales para la mejora de la seguridad vial en Ecuador y Chile, caso de análisis de los pilares 3 y 4 del Decenio de*

- Acción* [Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar]. Repositorio Institucional UASB. <http://hdl.handle.net/10644/6848>
- Navarro, C. (2016). El estudio de las políticas públicas. *Revista Jurídica Universidad Autónoma De Madrid*, 1(17), 231-255. <https://revistas.uam.es/revistajuridica/article/view/6100>
- Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J., y Romero, H. (2018). *Metodología de la investigación cuantitativa – cualitativa y redacción de la tesis*. (5° Edición). Bogotá, Colombia: Ediciones de la U.
- Organización Mundial de la Salud. (2019). *Consejos para desplazarnos con seguridad por carretera*. <https://www.who.int/es/news-room/feature-stories/detail/tips-to-stay-safe-on-the-road-this-new-year>
- Organización Mundial de la Salud. (2017). *La situación mundial de la seguridad vial*. <https://www.intedya.com/internacional/1574/noticia-la-situacion-mundial-de-la-seguridad-vial.html#:~:text=La%20Organizaci%C3%B3n%20Mundial%20de%20la,regionales%20de%20las%20Naciones%20Unidas>.
- Organización Mundial de la Salud. (2017). *Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial*. <http://bvs.minsa.gob.pe/local/MINSA/4227.pdf>
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público. (2018). *Documento de Trabajo N° 5: Análisis de la infraestructura vial concesionada en el Perú*. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2019/01/Documento-de-Trabajo-N5-Analisis-de-carreteras.pdf>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Informe de víctimas fatales en siniestros de tránsito e identificación de puntos de alta siniestralidad en el distrito de San Juan de Lurigancho*. <https://www.onsv.gob.pe/post/informe-de-victimas-fatales-en-siniestros-de-transito-e-identificacion-de-puntos-de-alta-siniestralidad-en-el-districto-de-san-juan-de-lurigancho/>
- Ponce, M. (2019). *Seguridad vial en infraestructura social: pequeños actos, grandes pasos*. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/seguridad-vial-en-infraestructura-social-pequenos-actos-grandes-pasos/>

- Ponce, J. y Solís, J. (2019). *Historia y Políticas Públicas*. (1° Edición). España: Editorial Comares.
- Revolledo, O. (2020). *Accidentes de tránsito y seguridad vial en los pobladores de Lima Metropolitana, 2019* [Tesis de maestría, Universidad Peruana De Ciencias E Informática]. Repositorio Institucional UPCI. <http://repositorio.upci.edu.pe/handle/upci/183>
- Rodríguez, L. (2006). Reflexiones socioantropológicas sobre el Estado. *Perfiles Latinoamericanos*, 1(28), 185-212. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11502807>
- Segovia, L. (2022). *Políticas públicas y gubernamentalidad del Sistema de Educación Superior del Ecuador en el período 2008-2018* [Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar]. Repositorio Institucional UASB. <http://hdl.handle.net/10644/9042>
- Tamayo, M. y Carrillo, E. (2003). Políticas públicas y apoyo político en el Estado de las Autonomías. *Gestión Y Análisis De Políticas Públicas*, 1(26-27), 25-50. <https://doi.org/10.24965/gapp.vi26-27.348>
- Tamayo, G. (2001). Diseños muestrales en la investigación. *Semestre económico*, 4(7), 1-14. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5262273>
- Urrea, M. y Valencia, S. (2017). Los problemas para la Definición de Problemas en Políticas Públicas de Bardach a Noël-Roth. *Revista Criterio Libre Jurídico*, 14(2), 127-134. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7830127>
- Vara, A. (2015). *7 pasos para elaborar una tesis*. Editorial Macro.
- Vega, W. (2021). *Políticas públicas en seguridad vial y accidentes de tránsito en la ciudad de Chimbote, 2020* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/92162>

ANEXOS

Anexo 1. Operacionalización de variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Niveles y rangos
Variable 1: Seguridad vial	La Organización Mundial de la Salud (2017) ha definido que la seguridad vial es el conjunto de estrategias y acciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento del desplazamiento del tránsito; por medio del uso de conocimientos y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, con miras a que se use correctamente la vía pública para llegar a prevenir los accidentes de tránsito. Además, para concretar la seguridad vial deben abordar tres aspectos, siendo la identificación de los factores de riesgo, las medidas eficaces de seguridad vial y la construcción de un sistema vial seguro.	Abarca un conjunto de procedimientos y para su medición se determinó las siguientes dimensiones: La identificación de los factores de riesgo, las medidas eficaces de seguridad vial y la construcción de un sistema vial seguro.	Identificación de los factores de riesgo	- Importancia	1.- ¿El gobierno municipal de San Juan de Lurigancho ha tomado la importancia de establecer la identificación los factores de riesgo para tratar el tema de la seguridad vial?	Escala Ordinal Likert: Muy de acuerdo (4) De acuerdo (3) Poco de acuerdo (2) Totalmente en desacuerdo (1)	1.- Bueno 2.- Regular 3.- Insuficiente
				- Accidentes de tránsito	2.- ¿Los accidentes de tránsito son una realidad cotidiana, pudiendo ser identificadas como factores de riesgos para abordar esta problemática?		
				- Señalización vial	3.- ¿Existen lugares sin señalización vial o inadecuada señalización dentro de municipio de San Juan de Lurigancho?		
				- Estrategias	4.- ¿Hasta la fecha la judicatura de San Juan de Lurigancho ha estado innovando estrategias para fortalecer la seguridad vial?		
				- Pautas	5.- ¿Se ha logrado identificar los puntos de alta siniestralidad en el distrito San Juan de Lurigancho, para establecer pautas		
			Medidas eficaces de seguridad vial				

		eficaces para lidiar y prevenir los siniestros de tránsito?
Construcción de un sistema vial seguro	- Infraestructura	6.- ¿Es necesario establecer el mejoramiento de la infraestructura para la seguridad vial en San Juan de Lurigancho?
	- Optimizar	7.- ¿La construcción de nuevos sistemas viales permitirá optimizar el sistema de seguridad vial en San Juan de Lurigancho?
	- Ministerio de Transportes y Comunicaciones	8.- ¿Las iniciativas por construir nuevas vías de tránsito deben incluir la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en San Juan de Lurigancho?
	- Gestión en seguridad vial	9.- ¿Para poder contar con una adecuada gestión en seguridad vial se debe gestionar la construcción de nuevos sistemas viales en San Juan de Lurigancho?

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Niveles y rangos
Variable 2: Políticas públicas	Andía (2020) ha considerado que las políticas públicas son acciones que ejercen el gobierno para dar solución a los problemas que padece la población. Incluyendo 3 aspectos fundamentales: Definición del problema, implementación de acciones y la evaluación de las políticas públicas.	Abarca un conjunto de procedimientos y para su medición se determinó las siguientes dimensiones: Definición del problema, implementación de acciones y la evaluación de las políticas públicas.	Definición del problema	Intervenciones multidisciplinarias	1.- ¿El problema de la seguridad vial es un tema de preocupación cotidiana, siendo necesario esclarecerlo y definirlo mediante las intervenciones multidisciplinarias en San Juan de Lurigancho?	Escala Ordinal Likert: Muy de acuerdo (4) De acuerdo (3) Poco de acuerdo (2) Totalmente en desacuerdo (1)	1.- Bueno 2.- Regular 3.- Insuficiente
					2.- ¿La identificación del problema vial se encuentra orientado hacia las políticas públicas que ejerce el gobierno municipal de San Juan de Lurigancho?		
					3.- ¿Las políticas públicas son esenciales para la promoción de la seguridad vial en San Juan de Lurigancho?		
					4.- ¿Es importante establecer la implementación estrategias para prevenir y reducir el índice de acciones de tránsito en San Juan de Lurigancho?		
					5.- ¿Es necesario implementar un sistema de indicadores para orientar y controlar el avance de los proyectos y		
			Implementación de acciones	- Estrategias			
				- Sistema de indicadores			

Evaluación de las políticas públicas	- Lineamientos	<p>actividades entorno a la seguridad vial?</p> <p>6.- ¿El plan de gobierno del distrito de San Juan de Lurigancho ha implementado lineamientos de acción y objetivos para poder consolidar la seguridad vial?</p>
	- Resultados positivos	<p>7.- ¿Las políticas públicas en materia de seguridad vial han tenido resultados positivos en San Juan de Lurigancho?</p>
	- Acciones	<p>8.- ¿Han sido deficientes las acciones tomadas por la judicatura de San Juan de Lurigancho, toda vez que el índice de accidentes de tránsito no ha disminuido?</p>
	- Supresión	<p>9.- ¿El gobierno municipal de San Juan de Lurigancho debe evaluar la supresión de las actuales políticas para establecer otras políticas que busquen proporcionar la seguridad vial íntegramente?</p>

Anexo 2. Validez mediante juicio de expertos

Expertos	Calificación
Experto 1	Aplicable
Experto 2	Aplicable
Experto 3	Aplicable

Nota: Fuente Elaboración propia. Confiabilidad del instrumento prueba piloto y analizar con el Alfa de Cronbach

Alfa de Cronbach

Hernández y Pascual (2018) pusieron de manifiesto que, el Alfa de Cronbach es un coeficiente que es fundamental para establecer la fiabilidad y consistencia del instrumento.

Rangos del Alfa de Cronbach	Interpretación
> 0. 90	Es un rango excelente
> 0. 80	Es un rango Altamente confiable
> 0. 70	Es un rango confiable
> 0. 60	Es un rango cuestionable
< 0. 50	Es un rango inaceptable

Fuente: (Hernández y Pascual, 2018, p. 160)

Instrumento	Estadísticas de fiabilidad de la prueba piloto	
V1	Alfa de Cronbach	N de elementos
	0,870	9
V2	Alfa de Cronbach	N de elementos
	0, 932	9

Nota: Fuente prueba piloto

Anexo 3: Ficha técnica de la prueba piloto

Anexo 3.1. Ficha técnica V1

FICHA TÉCNICA DE INSTRUMENTO DE MEDICIÓN

Denominación	: Cuestionario para medir la seguridad vial
Autora	: Grandez Reategui, Madrid Florida
Aplicación	: Colectivo (un grupo)
Ámbito de aplicación	: Abogados del distrito de San Juan de Lurigancho
Duración	: Entre 8 y 10 minutos
Número de ítems	: 9 ítems
Materiales	: Documentos físicos y digitales y otros materiales
Objetivo	: Medición de la variable “Seguridad vial” y sus dimensiones
Validez	: Validez de contenido y juicio de expertos
Confiabilidad	: 0, 870
Escala	: Likert Escala 1. Totalmente en desacuerdo 2. Poco de acuerdo 3. De acuerdo 4. Muy de acuerdo
Niveles y rango	: Se tiene Rangos y Niveles 1. Bueno 2. Regular 3. Insuficiente

Anexo 3.2. Ficha técnica V2

FICHA TÉCNICA DE INSTRUMENTO DE MEDICIÓN

Denominación	: Cuestionario para medir las políticas públicas
Autora	: Grandez Reategui, Madrid Florida
Aplicación	: Colectivo (un grupo)
Ámbito de aplicación	: Abogados del distrito de San Juan de Lurigancho
Duración	: Entre 8 y 10 minutos
Número de ítems	: 9 ítems
Materiales	: Documentos físicos y digitales y otros materiales
Objetivo	: Medición de la variable “Políticas públicas” y sus dimensiones
Validez	: Validez de contenido y juicio de expertos
Confiabilidad	: 0,932
Escala	: Likert Escala 1. Totalmente en desacuerdo 2. Poco de acuerdo 3. De acuerdo 4. Muy de acuerdo
Niveles y rango	: Se tiene Rangos y Niveles 1. Bueno 2. Regular 3. Insuficiente

**DOCUMENTOS PARA VALIDAR LOS INSTRUMENTOS
DE MEDICIÓN A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS**

Anexo 4. Carta de presentación

Señor: GUSTAVO ZARATE RUIZ

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa de Maestría en gestión pública de la Escuela de Posgrado de la UCV, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2022 - II, aula A-3, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la sustentaré mis competencias investigativas en la Experiencia curricular de Diseño y desarrollo del trabajo de investigación.

El título de mi proyecto de investigación es: La seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-19, en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022, y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, se ha considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas políticas públicas.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las variables y dimensiones.
- Matriz de operacionalización de las variables.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.

Grandez Reategui, Madrid Florida

DNI 10113500

DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE LAS VARIABLES Y DIMENSIONES

Variable 1: Seguridad vial

Es el conjunto de estrategias tendientes a garantizar el buen funcionamiento del desplazamiento del tránsito; por medio del uso de conocimientos y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, con miras a que se use correctamente la vía pública para llegar a prevenir los accidentes de tránsito. Además, para concretar la seguridad vial deben abordar tres aspectos, siendo la identificación de los factores de riesgo, las medidas eficaces de seguridad vial y la construcción de un sistema vial seguro.

Dimensiones:

Identificación de los factores de riesgo

Son una serie de eventos que pone en riesgo a los conductores y pasajeros, entre los principales factores de riesgo se encuentra el exceso de velocidad el cual puede desencadenar en un accidente de tránsito.

Medidas eficaces de seguridad vial

Son mecanismos que contribuyen a garantizar el bienestar de la sociedad, entre las medidas de la seguridad vial se encuentra el cumplimiento íntegro de las normas de tránsito, ya que esto conlleva a la prevención de accidentes.

Construcción de un sistema vial seguro

Es una medida fundamental implantada por los entes gubernamentales, cuyo fin es subsanar las circunstancias que refieren la falta de seguridad vial.

Variable 2: Políticas públicas

Son acciones que ejerce el gobierno para dar solución a los problemas que padece la población. Incluyendo 3 aspectos fundamentales: Definición del problema, implementación de acciones y la evaluación de las políticas públicas.

Dimensiones:

Definición del problema

Es la identificación de las controversias dentro del ciclo de políticas públicas.

Implementación de acciones

Es una fase de la política pública, iniciándose la puesta en marcha de un plan de acción enunciado y delimitado en la etapa del diseño de política pública.

Evaluación de las políticas públicas

Consiste en establecer expectativas entorno a la política pública seleccionada por el gobierno, para tener noción si se ha alcanzado o no los objetivos.

Operacionalización de variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Niveles y rangos
Variable 1: Seguridad vial	La Organización Mundial de la Salud (2017) ha definido que la seguridad vial es el conjunto de estrategias y acciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento del desplazamiento del tránsito; por medio del uso de conocimientos y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, con miras a que se use correctamente la vía pública para llegar a prevenir los accidentes de tránsito. Además, para concretar la seguridad vial deben abordar tres aspectos, siendo la identificación de los factores de riesgo, las medidas eficaces de seguridad vial y la construcción de un sistema vial seguro.	Abarca un conjunto de procedimientos y para su medición se determinó las siguientes dimensiones: La identificación de los factores de riesgo, las medidas eficaces de seguridad vial y la construcción de un sistema vial seguro.	Identificación de los factores de riesgo	- Importancia	1.- ¿El gobierno municipal de San Juan de Lurigancho ha tomado la importancia de establecer la identificación los factores de riesgo para tratar el tema de la seguridad vial?	Escala Ordinal Likert: Muy de acuerdo (4) De acuerdo (3) Poco de acuerdo (2) Totalmente en desacuerdo (1)	1.- Bueno 2.- Regular 3.- Insuficiente
				- Accidentes de tránsito	2.- ¿Los accidentes de tránsito son una realidad cotidiana, pudiendo ser identificadas como factores de riesgos para abordar esta problemática?		
				- Señalización vial	3.- ¿Existen lugares sin señalización vial o inadecuada señalización dentro de municipio de San Juan de Lurigancho?		
				- Estrategias	4.- ¿Hasta la fecha la judicatura de San Juan de Lurigancho ha estado innovando estrategias para fortalecer la seguridad vial?		
				- Pautas	5.- ¿Se ha logrado identificar los puntos de alta siniestralidad en el distrito San Juan de Lurigancho, para establecer pautas eficaces para lidiar y		

		prevenir los sinestros de tránsito?
	- Infraestructura	6.- ¿Es necesario establecer el mejoramiento de la infraestructura para la seguridad vial en San Juan de Lurigancho?
Construcción de un sistema vial seguro	- Optimizar	7.- ¿La construcción de nuevos sistemas viales permitirá optimizar el sistema de seguridad vial en San Juan de Lurigancho?
	- Ministerio de Transportes y Comunicaciones	8.- ¿Las iniciativas por construir nuevas vías de tránsito deben incluir la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en San Juan de Lurigancho?
	- Gestión en seguridad vial	9.- ¿Para poder contar con una adecuada gestión en seguridad vial se debe gestionar la construcción de nuevos sistemas viales en San Juan de Lurigancho?

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Niveles y rangos
Variable 2: Políticas públicas	Andía (2020) ha considerado que las políticas públicas son acciones que ejercen el gobierno para dar solución a los problemas que padece la población. Incluyendo 3 aspectos fundamentales: Definición del problema, implementación de acciones y la evaluación de las políticas públicas.	Abarca un conjunto de procedimientos y para su medición se determinó las siguientes dimensiones: Definición del problema, implementación de acciones y la evaluación de las políticas públicas.	Definición del problema	Intervenciones multidisciplinarias	1.- ¿El problema de la seguridad vial es un tema de preocupación cotidiana, siendo necesario esclarecerlo y definirlo mediante las intervenciones multidisciplinarias en San Juan de Lurigancho?	Escala Ordinal Likert: Muy de acuerdo (4) De acuerdo (3) Poco de acuerdo (2) Totalmente en desacuerdo (1)	1.- Bueno 2.- Regular 3.- Insuficiente
				Problema vial	2.- ¿La identificación del problema vial se encuentra orientado hacia las políticas públicas que ejerce el gobierno municipal de San Juan de Lurigancho?		
			Promoción de la seguridad vial	3.- ¿Las políticas públicas son esenciales para la promoción de la seguridad vial en San Juan de Lurigancho?			
			- Estrategias	4.- ¿Es importante establecer la implementación estrategias para prevenir y reducir el índice de acciones de tránsito en San Juan de Lurigancho?			
			Implementación de acciones	- Sistema de indicadores	5.- ¿Es necesario implementar un sistema de indicadores para orientar y controlar el avance de los proyectos y		

Evaluación de las políticas públicas	- Lineamientos	<p>actividades entorno a la seguridad vial?</p> <p>6.- ¿El plan de gobierno del distrito de San Juan de Lurigancho ha implementado lineamientos de acción y objetivos para poder consolidar la seguridad vial?</p>
	- Resultados positivos	<p>7.- ¿Las políticas públicas en materia de seguridad vial han tenido resultados positivos en San Juan de Lurigancho?</p>
	- Acciones	<p>8.- ¿Han sido deficientes las acciones tomadas por la judicatura de San Juan de Lurigancho, toda vez que el índice de accidentes de tránsito no ha disminuido?</p>
	- Supresión	<p>9.- ¿El gobierno municipal de San Juan de Lurigancho debe evaluar la supresión de las actuales políticas para establecer otras políticas que busquen proporcionar la seguridad vial íntegramente?</p>

6	¿Es necesario establecer el mejoramiento de la infraestructura para la seguridad vial en San Juan de Lurigancho?									
	DIMENSIÓN 3 Construcción de un sistema vial seguro	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
7	¿La construcción de nuevos sistemas viales permitirá optimizar el sistema de seguridad vial en San Juan de Lurigancho?									
8	¿Las iniciativas por construir nuevas vías de tránsito deben incluir la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en San Juan de Lurigancho?									
9	¿Para poder contar con una adecuada gestión en seguridad vial se debe gestionar la construcción de nuevos sistemas viales en San Juan de Lurigancho?									

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. /Mg. /Abog.:..... DNI:

Especialidad del validador:

Lima norte,.....de.....de 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.

⁴**Suficiencia:** Los ítems son suficientes para medir la dimensión.

-

Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 2: “POLÍTICAS PÚBLICAS”

N°	DIMENSIONES/ ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1 Definición del problema									
1	¿El problema de la seguridad vial es un tema de preocupación cotidiana, siendo necesario esclarecerlo y definirlo mediante las intervenciones multidisciplinarias en San Juan de Lurigancho?									
2	¿La identificación del problema vial se encuentra orientado hacia las políticas públicas que ejerce el gobierno municipal de San Juan de Lurigancho?									
3	¿Las políticas públicas son esenciales para la promoción de la seguridad vial en San Juan de Lurigancho?									
	DIMENSIÓN 2 Implementación de acciones	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
4	¿Es importante establecer la implementación estrategias para prevenir y reducir el índice de acciones de tránsito en San Juan de Lurigancho?									
5	¿Es necesario implementar un sistema de indicadores para orientar y controlar el avance de los proyectos y actividades entorno a la seguridad vial?									
6	¿El plan de gobierno del distrito de San Juan de Lurigancho ha implementado lineamientos de acción y objetivos para poder consolidar la seguridad vial?									
	DIMENSIÓN 3 Evaluación de las políticas públicas	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	

7	¿Las políticas públicas en materia de seguridad vial han tenido resultados positivos en San Juan de Lurigancho?									
8	¿Han sido deficientes las acciones tomadas por la judicatura de San Juan de Lurigancho, toda vez que el índice de accidentes de tránsito no ha disminuido?									
9	¿El gobierno municipal de San Juan de Lurigancho debe evaluar la supresión de las actuales políticas para establecer otras políticas que busquen proporcionar la seguridad vial íntegramente?									

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. /Mg. /Abog.:..... **DNI:**

Especialidad del validador:

Lima norte,.....de.....de 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.

⁴**Suficiencia:** Los ítems son suficientes para medir la dimensión.

Firma del Experto Informante.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

PROGRAMA DE GESTIÓN PÚBLICA

**La seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-19, en el
municipio de San Juan de Lurigancho, 2022**

CUESTIONARIO

Instrucciones:

- Estimado encuestado, el presente instrumento tiene como finalidad obtener el resultado variable de las variables de estudio de la Tesis titulada: “LA SEGURIDAD VIAL Y LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN TIEMPOS DE COVID-19, EN EL MUNICIPIO DE SAN JUAN DE LURIGANCHO, 2022”, para lo cual se les hará 18 preguntas en forma de ítems con respuesta bajo una escala de tipo Likert. Tómese su tiempo al responder analicé y evalúe cada opción.

INSTRUCCIONES:

A continuación, se presenta 18 preguntas, sobre los cuales usted tendrá las siguientes opciones como respuesta:

- 1. Totalmente en desacuerdo**
- 2. Poco de acuerdo**
- 3. De acuerdo**
- 4. Muy de acuerdo**

VARIABLE 1. SEGURIDAD VIAL

1	Totalmente en desacuerdo
2	Poco de acuerdo
3	De acuerdo
4	Muy de acuerdo

Lea atentamente y marque con un "X" la respuesta que usted crea conveniente.

Ítems	1	2	3	4
1.- ¿El gobierno municipal de San Juan de Lurigancho ha tomado la importancia de establecer la identificación los factores de riesgo para tratar el tema de la seguridad vial?				
2.- ¿Los accidentes de tránsito son una realidad cotidiana, pudiendo ser identificadas como factores de riesgos para abordar esta problemática?				
3.- ¿Existen lugares sin señalización vial o inadecuada señalización dentro de municipio de San Juan de Lurigancho?				
4.- ¿Hasta la fecha la judicatura de San Juan de Lurigancho ha estado innovando estrategias para fortalecer la seguridad vial?				
5.- ¿Se ha logrado identificar los puntos de alta siniestralidad en el distrito San Juan de Lurigancho, para establecer pautas eficaces para lidiar y prevenir los siniestros de tránsito?				
6.- ¿Es necesario establecer el mejoramiento de la infraestructura para la seguridad vial en San Juan de Lurigancho?				
7.- ¿La construcción de nuevos sistemas viales permitirá optimizar el sistema de seguridad vial en San Juan de Lurigancho?				
8.- ¿Las iniciativas por construir nuevas vías de tránsito deben incluir la participación del Ministerio de				

Transportes y Comunicaciones en San Juan de Lurigancho?				
9.- ¿Para poder contar con una adecuada gestión en seguridad vial se debe gestionar la construcción de nuevos sistemas viales en San Juan de Lurigancho?				

VARIABLE 2. POLÍTICAS PÚBLICAS

1	Totalmente en desacuerdo
2	Poco de acuerdo
3	De acuerdo
4	Muy de acuerdo

Lea atentamente y marque con un "X" la respuesta que usted crea conveniente.

Ítems	1	2	3	4
1.- ¿El problema de la seguridad vial es un tema de preocupación cotidiana, siendo necesario esclarecerlo y definirlo mediante las intervenciones multidisciplinarias en San Juan de Lurigancho?				
2.- ¿La identificación del problema vial se encuentra orientado hacia las políticas públicas que ejerce el gobierno municipal de San Juan de Lurigancho?				
3.- ¿Las políticas públicas son esenciales para la promoción de la seguridad vial en San Juan de Lurigancho?				
4.- ¿Es importante establecer la implementación estrategias para prevenir y reducir el índice de acciones de tránsito en San Juan de Lurigancho?				
5.- ¿Es necesario implementar un sistema de indicadores para orientar y controlar el avance de los proyectos y actividades entorno a la seguridad vial?				
6.- ¿El plan de gobierno del distrito de San Juan de Lurigancho ha implementado lineamientos de acción y objetivos para poder consolidar la seguridad vial?				
7.- ¿Las políticas públicas en materia de seguridad vial han tenido resultados positivos en San Juan de Lurigancho?				
8.- ¿Han sido deficientes las acciones tomadas por la judicatura de San Juan de Lurigancho, toda vez que el índice de accidentes de tránsito no ha disminuido?				

9.- ¿El gobierno municipal de San Juan de Lurigancho debe evaluar la supresión de las actuales políticas para establecer otras políticas que busquen proporcionar la seguridad vial íntegramente?				
---	--	--	--	--

Anexo 6. Validación del instrumento mediante juicio de expertos

Anexo 6.1. Experto N 01

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 1: “SEGURIDAD VIAL”

N°	DIMENSIONES/ ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1 Identificación de los factores de riesgo									
1	¿El gobierno municipal de San Juan de Lurigancho ha tomado la importancia de establecer la identificación los factores de riesgo para tratar el tema de la seguridad vial?	X		X		X		X		
2	¿Los accidentes de tránsito son una realidad cotidiana, pudiendo ser identificadas como factores de riesgos para abordar esta problemática?	X		X		X		X		
3	¿Existen lugares sin señalización vial o inadecuada señalización dentro de municipio de San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		
	DIMENSIÓN 2 Medidas eficaces de seguridad vial									
4	¿Hasta la fecha la judicatura de San Juan de Lurigancho ha estado innovando estrategias para fortalecer la seguridad vial?	X		X		X		X		
5	¿Se ha logrado identificar los puntos de alta siniestralidad en el distrito San Juan de Lurigancho, para establecer pautas eficaces para lidiar y prevenir los siniestros de tránsito?	X		X		X		X		
6	¿Es necesario establecer el mejoramiento de la infraestructura para la seguridad vial en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		

	DIMENSIÓN 3 Construcción de un sistema vial seguro	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
7	¿La construcción de nuevos sistemas viales permitirá optimizar el sistema de seguridad vial en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		
8	¿Las iniciativas por construir nuevas vías de tránsito deben incluir la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		
9	¿Para poder contar con una adecuada gestión en seguridad vial se debe gestionar la construcción de nuevos sistemas viales en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia.

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. Gustavo Zarate Ruiz

DNI: 09870134

Especialidad del validador: Dr. en Gestión Pública y Gobernabilidad. Mg. en Administración de Negocios – MBA y en Gestión Pública.

18 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 – Administrador

RENACYT: PO159220

CLAD: 15629

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0565-0577>

7	¿Las políticas públicas en materia de seguridad vial han tenido resultados positivos en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		
8	¿Han sido deficientes las acciones tomadas por la judicatura de San Juan de Lurigancho, toda vez que el índice de accidentes de tránsito no ha disminuido?	X		X		X		X		
9	¿El gobierno municipal de San Juan de Lurigancho debe evaluar la supresión de las actuales políticas para establecer otras políticas que busquen proporcionar la seguridad vial íntegramente?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia.

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. Gustavo Zarate Ruiz

DNI: 09870134

Especialidad del validador: Dr. en Gestión Pública y Gobernabilidad. Mg. en Administración de Negocios – MBA y en Gestión Pública.

18 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 – Administrador

RENACYT: PO159220

CLAD: 15629

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0565-0577>

7	¿La construcción de nuevos sistemas viales permitirá optimizar el sistema de seguridad vial en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		
8	¿Las iniciativas por construir nuevas vías de tránsito deben incluir la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		
9	¿Para poder contar con una adecuada gestión en seguridad vial se debe gestionar la construcción de nuevos sistemas viales en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia.

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

Apellidos y nombres del juez validador: VEGA PUPPO, ROGER ENRIQUE

DNI 07961076

Especialidad del validador: Mg. en Gestión Pública.

20 de diciembre 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 – Abogado

CAL N° 79250

7	¿Las políticas públicas en materia de seguridad vial han tenido resultados positivos en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		
8	¿Han sido deficientes las acciones tomadas por la judicatura de San Juan de Lurigancho, toda vez que el índice de accidentes de tránsito no ha disminuido?	X		X		X		X		
9	¿El gobierno municipal de San Juan de Lurigancho debe evaluar la supresión de las actuales políticas para establecer otras políticas que busquen proporcionar la seguridad vial íntegramente?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia.

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

Apellidos y nombres del juez validador: VEGA PUPPO, ROGER ENRIQUE

DNI 07961076

Especialidad del validador: Mg. en Gestión Pública.

20 de diciembre 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 – Abogado
CAL N° 79250

7	¿La construcción de nuevos sistemas viales permitirá optimizar el sistema de seguridad vial en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		
8	¿Las iniciativas por construir nuevas vías de tránsito deben incluir la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		
9	¿Para poder contar con una adecuada gestión en seguridad vial se debe gestionar la construcción de nuevos sistemas viales en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): _____ Si hay suficiencia _____

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. /Mg. /Abog. Amanda grande reategui DNI:09769850

Especialidad del validador: MAGISTER EN GESTIÓN PÚBLICA

Lima norte,.....19 de...12.....de 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.

CAL N° 80410

7	¿Las políticas públicas en materia de seguridad vial han tenido resultados positivos en San Juan de Lurigancho?	X		X		X		X		
8	¿Han sido deficientes las acciones tomadas por la judicatura de San Juan de Lurigancho, toda vez que el índice de accidentes de tránsito no ha disminuido?	X		X		X		X		
9	¿El gobierno municipal de San Juan de Lurigancho debe evaluar la supresión de las actuales políticas para establecer otras políticas que busquen proporcionar la seguridad vial íntegramente?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): Si hay suficiencia

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. /Mg. /Abog. Amanda grande reategui **DNI:**09769850

Especialidad del validador: MAGISTER EN GESTIÓN PÚBLICA

Lima norte,.....19 de...12.....de 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.

CAL N° 80410

Anexo 7. Consentimiento informado



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

CONSENTIMIENTO INFORMADO / CONSENTIMIENTO ASENTADO

Institución: Escuela de Posgrado del Programa de Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo.

Nombre de la Investigadora: Madrid Florida Grandez Reategui

Título del Proyecto: La seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-19, en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022

La presente investigación abarca un enfoque cuantitativo y un diseño correlacional no experimental y transversal, y conduce a la exploración de las experiencias vividas, reconociendo el significado y trayectoria de la seguridad vial junto con las políticas públicas.

Hola, mi nombre es Madrid Florida Grandez Reategui, soy estudiante de la Escuela de Posgrado del Programa de Maestría en Gestión Pública, de la Universidad Cesar Vallejo filial Lima Norte, actualmente estoy realizando un estudio acerca de “**La seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-19, en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022**”, para ello ante su connotada experiencia en la temática de estudio se ha considerado pertinente recurrir a su persona.

Tu participación en el estudio consistiría en informante.

1. La técnica a utilizar es la encuesta que es de gran utilidad en los estudios cuantitativos por ser un procedimiento en el que el investigador recopila información mediante el cuestionario previamente diseñado. Será utilizada como un dialogo, conversación, ya sea personal, grabada o mediante video.
2. El instrumento a utilizar es el cuestionario, que tendrá una duración de 30 minutos aproximadamente, el cual está conformado mediante 18 ítems mediante una escala de Likert.

3. La encuesta se realizará fuera de su horario de trabajo, en espacios coordinados con el informante.

Tu participación en el estudio es voluntaria, si usted no puede hacerlo, comunicar con un no; ya que no es obligatoria. Asimismo, se deja constancia, si en un momento dado no quieres continuar con la entrevista, no habrá ningún problema, o si no quieres responder alguna pregunta en particular de la guía no habrá problemas

Toda información que proporciones será fundamental para medir las variables de estudio y contrastar las hipótesis.

Esta información será confidencial, esto quiere decir que no diremos a nadie sobre tus respuestas, solo sabrán las personas que forman parte del equipo de estudio.

Por la participación en esta actividad, no involucra pago, beneficio en dinero u objetos materiales.

Si aceptas participar, te pido que marques con (✓) en el cuadro de abajo, y coloca tu nombre, caso contrario no colocar nada.

Si quiero participar.

Nombres y Apellidos:

Especialidad del participante:

Fecha:de.... de 2022

Firma del participante

Anexo 8. Base de datos del SPSS

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda													
95:													Visible: 8 de 8 variables
	Dimensión1	Dimensión2	Dimensión3	Dimensión4	Dimensión5	Dimensión6	V1	V2	var	var	var	var	var
1	.	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
2	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
3	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
4	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
5	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
6	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
7	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
8	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
9	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
10	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
11	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
12	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
13	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
14	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
15	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
16	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
17	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
18	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
19	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
20	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
21	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
22	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
23	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					

Vista de datos
Vista de variables



95:

Visible: 8 de 8 variables

	Dimensión1	Dimensión2	Dimensión3	Dimensión4	Dimensión5	Dimensión6	V1	V2	var	var	var	var	var
24	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
25	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
26	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
27	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
28	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
29	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
30	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
31	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
32	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
33	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
34	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
35	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
36	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
37	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
38	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
39	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
40	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
41	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
42	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
43	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
44	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
45	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
46	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					



95: Visible: 8 de 8 variables

	Dimensión1	Dimensión2	Dimensión3	Dimensión4	Dimensión5	Dimensión6	V1	V2	var	var	var	var	var
47	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
48	1	1	1	1	1	1	3,00	3,00					
49	2	1	1	1	1	1	4,00	3,00					
50	2	1	1	1	1	1	4,00	3,00					
51	2	1	1	1	1	1	4,00	3,00					
52	2	1	1	1	2	1	4,00	4,00					
53	2	1	1	2	2	1	4,00	5,00					
54	2	1	1	2	2	1	4,00	5,00					
55	2	2	1	2	2	2	5,00	6,00					
56	2	2	2	2	2	2	6,00	6,00					
57	3	2	2	2	2	2	7,00	6,00					
58	3	2	2	3	2	2	7,00	7,00					
59	3	3	2	3	3	2	8,00	8,00					
60	3	3	3	3	3	3	9,00	9,00					
61													
62													
63													
64													
65													
66													
67													
68													
69													

Anexo 9. Fiabilidad de los instrumentos empleados
Anexo 9.1. Fiabilidad de los instrumentos de la variable 1

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	59	98,3
	Excluido ^a	1	1,7
	Total	60	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,911	3

Estadísticas de total de elemento

	Media 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
Identificación de los factores de riesgo	2,24	,598	,812	,944
Medidas eficaces de seguridad vial	2,37	,790	,895	,819
Construcción de un sistema vial seguro	2,41	,935	,877	,873

Anexo 9.2. Fiabilidad de los instrumentos de la variable 2

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	60	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	60	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,952	3

Estadísticas de total de elemento

	Media 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
Definición del problema	2,30	,654	,944	,903
Implementación de acciones	2,30	,722	,923	,912
Evaluación de las políticas públicas	2,37	,914	,877	,963



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, GUSTAVO ERNESTO ZARATE RUIZ, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "La seguridad vial y las políticas públicas en tiempos de Covid-19, en el municipio de San Juan de Lurigancho, 2022", cuyo autor es GRANDEZ REATEGUI MADRID FLORIDA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 21.00%, 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, 10 de Enero del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
GUSTAVO ERNESTO ZARATE RUIZ DNI: 09870134 ORCID: 0000-0002-0565-0577	Firmado electrónicamente por: GEZARATERU el 12- 01-2023 12:17:46

Código documento Trilce: TRI - 0515895