



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

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

Proceso de la obra de la ciclovía y su relación en la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huaraz, 2021

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

**AUTORA:**

Huaman Lozano, Eva Katery ([orcid.org/0000-0001-9002-9840](https://orcid.org/0000-0001-9002-9840))

**ASESOR:**

**Mg.** Flores Rivas, Victor Ricardo ([orcid.org/0000-0002-0243-2267](https://orcid.org/0000-0002-0243-2267))

**CO - ASESOR:**

**Mg.** Nuñez Untiveros, Jesus Enrique ([orcid.org/0000-0001-9069-4496](https://orcid.org/0000-0001-9069-4496))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión de Políticas Públicas

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

LIMA – PERÚ

2023

## DEDICATORIA

A mis padres, Zonia y Faustino, y mi hermano Edward, por apoyarme a seguir cumpliendo sueños profesionales.

A mis abuelos, por enseñarme a tener fuerza emocional

Y a mis amigos que fueron el impulso para no derrumbarme.

## AGRADECIMIENTO

A Dios, por brindarnos una segunda oportunidad a mi familia y a mí, de permitirnos seguir juntos.

A mis padres, por animarme, darme seguridad y creer en mí.

A mi círculo amical, por ser ese soporte en días grises, y mi mundo paralelo.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÀTULA.....	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	iv
ÍNDICE DE TABLAS .....	v
ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS .....	vi
RESUMEN .....	vii
ABSTRACT .....	viii
I. INTRODUCCIÓN .....	1
II. MARCO TEÓRICO .....	5
III. METODOLOGÍA .....	14
3.1 Tipo y diseño de investigación.....	14
3.2 Variables y operacionalización .....	15
3.3 Población, muestra y muestreo .....	16
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	17
3.5 Procedimientos .....	19
3.6 Método de análisis de datos .....	19
3.7 Aspectos éticos.....	20
IV. RESULTADOS.....	21
V. DISCUSIÓN.....	29
VI. CONCLUSIONES .....	35
VII. RECOMENDACIONES.....	36
REFERENCIAS.....	37
ANEXOS .....	45

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Validación de expertos .....	18
Tabla 2 Confiabilidad de los instrumentos.....	19
Tabla 3 Frecuencia y porcentaje de la variable proceso de la obra de la ciclovía .....	21
Tabla 4 Frecuencia y porcentaje de las dimensiones del proceso de la obra de la ciclovía .....	22
Tabla 5 Frecuencia y porcentaje de la variable calidad de vida .....	23
Tabla 6 Frecuencia y porcentaje de las dimensiones de la calidad de vida .....	24
Tabla 7 Prueba de normalidad .....	25
Tabla 8 Prueba de hipótesis general .....	26
Tabla 9 Prueba de hipótesis específica 1 .....	26
Tabla 10 Prueba de hipótesis específica 2.....	27
Tabla 11 Prueba de hipótesis específica 3.....	28

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Porcentaje de la variable proceso de la obra de la ciclovía.....	21
Figura 2 Porcentaje de las dimensiones del proceso de la obra de la ciclovía	22
Figura 3 Porcentaje de la variable calidad de vida .....	23
Figura 4 Porcentaje de las dimensiones de la calidad de vida .....	24

## RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo general determinar de qué manera el proceso de la obra ciclovía se relaciona con la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huaraz. Con respecto a la metodología el estudio fue de enfoque cuantitativo, tipo básica, nivel correlacional, diseño no experimental de corte transversal. La metodología que se empleó las encuestas; y el instrumento el cuestionario dirigido a 80 habitantes de la provincia de Huaraz. Los resultados que se obtuvieron de acuerdo al Rho de Spearman indicaron que la correlación es positiva baja entre ambas variables con un valor de ,118. Además, el valor de Significancia fue ,295; por tanto, el proceso de la obra ciclovía no se relacionan significativamente con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida.

**Palabras clave:** Proceso de la obra ciclovía, calidad de vida, pobladores.

## **ABSTRACT**

The present investigation had as a general objective to determine how the process of the cycle path work is related to the quality of life of the inhabitants of the province of Huaraz. Reading the methodology, the study had a quantitative approach, basic type, correlational level, non-experimental cross-sectional design. The methodology used in the surveys; and the instrument the questionnaire addressed to 80 inhabitants of the province of Huaraz. The results obtained according to Spearman's Rho indicated that the correlation is low positive between both variables with a value of .118. In addition, the Significance value was .295; therefore, the process of the cycle path work is not significantly related to the satisfaction of the inhabitants of the province of Huaraz, in the improvement of the quality of life.

**Keywords:** Cycle path work process, quality of life, residents.



## I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, aproximadamente el 54% del mundo se encuentra poblado principalmente por zonas urbanizadas, de manera que las grandes urbes aseguran que sus habitantes cuenten con un sistema de transporte sostenible y eficiente (Lizano et al., 2021). En estas áreas urbanas es imperante tener un sistema de transporte eficiente con impacto directo en la calidad de vida de los ciudadanos (Rios et al., 2021). El ciclismo cumple un rol importante en cuanto al comportamiento sostenible de los residentes de áreas urbanas, además a partir de los patrones de vida identificados y las actitudes de los ciclistas se puede calcular la probabilidad de esta práctica y fomentar el interés en la planificación y formulación de políticas para mejorar la frecuencia de los ciclistas, logrando una mejor infraestructura de las ciclovías e instalaciones que se requieren (Étnico et al., 2018). La promoción de políticas basadas en la naturaleza apoya el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad y apuntan a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, mediante la infraestructura verde que promueve la actividad física para contrarrestar la vida sedentaria por una saludable (Nita, y otros, 2018).

A nivel internacional reportaron altos incidentes de tráfico con lesiones graves y decesos de ciclistas en los últimos 10 años, cuya incidencia está relacionada a factores humanos, condiciones infraestructurales y a interacciones peligrosas de los ciclistas en las vías, lo cual representa un problema a nivel global para la salud de la comunidad; sin embargo, es posible predecir la cantidad de accidentes de tráfico auto informados por ciclistas según la edad, intensidad de conducción e interacciones usuario-infraestructura (Useche et al., 2018). Según la siniestralidad vial en España durante el 2020, hubo 1370 personas fallecidas por accidentes de tráfico, de los cuales 71 fueron ciclistas, además 699 resultaron hospitalizados por lesiones graves y 6 580 fueron lesionados sin ser hospitalizados, siendo el 70% de estos incidentes en áreas urbanas (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2022). En Colombia, un estudio epidemiológico de la siniestralidad de tránsito en bicicleta de los años 2015 y 2016 reportó 140 decesos a causa de estos incidentes y alrededor de 3 371 ciclistas lesionados, de los cuales un 84% y 89% fueron varones entre los 20 y 30 años; además, este país tiene el nivel de concentración más alto mundialmente, principalmente en Bogotá los tiempos de viaje pueden variar entre 56,1 minutos y 80,3 minutos (Prieto et al., 2019).

En el ámbito nacional, la expansión demográfica y poblacional de Lima tuvo como consecuencia un aumento en las distancias; aunque actualmente las 15 líneas de transporte público continúan realizando los mismos recorridos con un incremento en los tiempos de viaje por la cantidad de población y el parque vehicular actual de aproximadamente 3 600 vehículos en hora punta (Lizano et al., 2021). Esto reduce la calidad de vida de los usuarios y una disminución en la productividad laboral debido a las horas perdidas en el transporte diario, en tal sentido, se consideran como transporte alternativo a las bicicletas por los múltiples beneficios a la salud de los ciudadanos y a las mejoras ambientales (Alfaro et al., 2021).

De acuerdo con el Índice Nacional de Flujo Vehicular del 2022, se registró un incremento del 5,3% en las garitas de peaje durante el mes de julio, con un aumento del 8,7% por el tránsito de vehículos ligeros y del 0,5% en la circulación de vehículos pesados; por otro lado, el crecimiento registrado ascendió a 6,1% (Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI], 2022). Respecto a la estadística ambiental, durante agosto del 2022 se registraron concentraciones moderadas de Dióxido de Nitrógeno (NO<sub>2</sub>) con un máximo de hasta 66,1 ug/m<sup>3</sup> en el horario del medio día, lo cual puede representar peligro por la producción de combustión en altas temperaturas, justamente emitidos por los vehículos motorizados (INEI, 2022)

En el Perú, de acuerdo al artículo 1 manifiesta la aprobación del reglamento de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible (Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, 2020, 2020). Por otro lado, las municipalidades provinciales establecieron acciones financieras para efectuar sistemas de transportes no motorizados mediante la ejecución de ciclovías (Decreto de Urgencia N° 101-2020, 2020). Sin embargo, a nivel nacional los sistemas de transporte público se limitan en áreas menos desarrolladas principalmente por el nivel económico, donde surgen vehículos como los mototaxis que son responsables del 53% de accidentes y generan congestión vehicular, ante ello, la implementación de una ciclovía con semáforos optimizados logra reducir el tiempo de viaje en bicicleta hasta en un 20,3% (Rios, Alvarado, & Lima, 2021).

En la Provincia de Huaraz, en el periodo de 2021 se realizó la obra de implementación de un sistema de transporte sostenible no motorizado, la cual fue

ejecutada por la suma de S/ 417,465.69, con el objetivo de brindar las facilidades a los ciclistas con respeto a un fluido y seguro tránsito, sin correr el riesgo de enfrentarse a choques, empujones y presiones de los vehículos motorizados (Municipalidad Provincial de Huaraz, 2020). Si bien, se trata de una buena propuesta en aras y a favor de este pequeño sector, se debe tener en cuenta la condición y disponibilidad territorial, el espacio y el impacto positivo como negativo de la ejecución de este proyecto.

Por ello, el área de la Gerencia de Transporte y Tránsito de la Municipalidad Provincial de Huaraz, en diciembre del 2020 inició el proceso de contratación de servicio para la obra. Sin embargo, la acogida de esta obra después de la ejecución fue muy criticada, alegando que Huaraz no se encuentra apta para este tipo de implementaciones. Así mismo, se tiene que tener en cuenta sobre un estudio de cierre de brechas, ya que se tiene que priorizar proyectos que satisfagan la necesidad de la mayor población posible.

En tal sentido, se formuló como **problema general** del estudio: ¿De qué manera el proceso de la obra ciclovía se relaciona con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida? Mientras que los **problemas específicos** fueron: a. ¿Cómo se relaciona el proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021? b. ¿Cómo se relaciona el proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021? c. ¿Cómo se relaciona el proceso de la ciclovía con el aspecto ambiental en el que vive los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021?

La investigación se justificó bajo una perspectiva metodológica, debido a que se desarrolló bajo un contexto real del fenómeno estudiado, aplicando instrumentos de acuerdo al objeto de estudio. Desde la perspectiva práctica, se analizó si el proceso de la obra de la Ciclovía implementada en la Provincia de Huaraz, contribuye de forma general en las condiciones de vida de las personas, de acuerdo a un estudio de PESTEL. Priorizando que estas tengan un beneficio e incidencia positiva en la población. Por último, desde la perspectiva teórica y de conveniencia, el propósito de la investigación contribuyó con conocimientos respecto al proceso de obra de una ciclovía y la calidad de vida, siendo conceptos fundamentales e importantes por lo que se tiene que saber sobre un adecuado proceso de obra, la

viabilidad y la contribución que pueda tener este en la vida de los pobladores. Así mismo, que el presente trabajo de investigación se utilice como antecedente y fuente veraz para próximas investigaciones.

En el ámbito político, se justificó haciendo énfasis en las políticas públicas promovidas desde el gobierno central, con la asignación de presupuesto y reglamentaciones que tengan como fin un desarrollo ordenado del ciclismo. En el ámbito económico, concientizando sobre el gran beneficio que genera el uso de la bicicleta como medio de transporte, por lo que genera una buena cantidad de ahorro. Desde la perspectiva social, se tuvo como base la disminución de contagios de pandemias, así mismo el hacer deporte y estar en constante movimiento, ayudará en la reducción de estrés. Por último, en el ámbito ecológico se justificó mediante la implementación de una ciclovía para incentivar el uso masivo de la bicicleta, trae consigo un impacto muy importante en la preservación del medio ambiente con la desaceleración de la degradación de la capa de ozono.

En tal sentido, el **objetivo general** fue: Determinar de qué manera el proceso de la obra ciclovía se relaciona con la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huaraz. Como **objetivos específicos**, se plantearon: a. Determinar cómo se relaciona el proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021. b. Determinar cómo se relaciona del proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021. c. Determinar cómo se relaciona el proceso de la ciclovía y el aspecto ambiental en el que viven los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.

De igual manera, se tuvo como **hipótesis general**: El proceso de la obra ciclovía se relaciona significativamente con la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huaraz. Como **hipótesis específicas** se plantearon: a. El proceso de la obra de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021. b. El proceso de la obra de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021. c. El proceso de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto ambiental de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.

## II. MARCO TEÓRICO

En el ámbito internacional, se obtuvo la investigación de Quinteros y Valenzuela (2022) desarrollada con el objetivo de diseñar una ciclovía como parte de la regeneración urbana de espacios públicos. La metodología fue no experimental y descriptiva-explicativa, la muestra fue de 0376 habitantes y los instrumentos fueron la encuesta, la observación y revisión documental. Los resultados demostraron que la población usaría ocasionalmente la bicicleta en un 41%, siendo la salud el principal motivo en un 40% y el 51% considera que la ciudadela debería contar con espacios seguros para realizar ciclismo, por lo cual, el 80% se encuentra de acuerdo en incluir la ciclovía para mejorar las condiciones de vida de los habitantes. Se concluye que, el 85% de los usuarios manifestaron su deseo de hacer uso de ciclovías bien equipadas y seguras principalmente porque suelen utilizarse los medios de transporte público en la zona.

De igual manera, el trabajo de investigación de Cisneros (2022) la cual tuvo como objetivo analizar la implementación de políticas públicas respecto a la movilidad no motorizada y la percepción social en asociación con la movilidad urbana empleando la bicicleta como medio de transporte. Siendo una investigación de tipo cuantitativa, cualitativa y espacial, con una población de 180 mil 617 habitantes, y una muestra final de 368 habitantes, a los que se les aplicaron una encuesta para obtener información. Como resultado se obtuvo que el 52% de la población utiliza la bicicleta como medio de transporte, el 68.87% expresó que lo usa como un medio amigable para con el medio ambiente, así mismo expresaron que ahorran tiempo al momento de movilizarse. Se concluyó que, la educación vial impartida a toda la población se debe complementar con las políticas públicas viales que impulsen el uso de bicicletas y ciclovías.

Por su parte, Nita et al. (2018) en su investigación desarrollada con el objetivo de comprender los factores influyentes en el transporte sostenible en ciudades contemporáneas. La metodología fue cuantitativa, aplicando cuestionarios a 687 visitantes de un parque urbano. Los resultados fueron que el 61,3% utilizan el carril para bicicletas, pero la insuficiencia de carriles es el principal factor asociado a la disminución del uso del carril destinado, además la probabilidad de utilizar las ciclovías existentes se redujo en un factor de 0,998 y para aquellos

con experiencia media en ciclismo, la distribución de las estaciones del metro es un criterio importante para la planificación de carriles con un factor igual a 1,841 ( $p=0,002$ ). Se concluye que, para la planificación de las ciclovías se deben tener en cuenta las experiencias y necesidades de los ciudadanos y ciclistas; además, la falta de accesibilidad a los parques urbanos y la ocupación ilegal de los carriles para bicicletas afectan la experiencia y frecuencia de uso de los mismos.

El estudio de Useche et al. (2018) tuvo como propósito examinar la relación entre los factores humanos y de infraestructura clave presentes en el ciclismo, las características de los usuarios de bicicletas y su experiencia auto informada con los accidentes de tránsito. La metodología fue transversal con una muestra de 1064 ciclistas de América del Sur, Europa y América del Norte, siendo aplicado un cuestionario de 44 ítems. Como resultado se tuvo que el 83.6% de los encuestados tienen frecuentemente problemas con otros usuarios que usan la vía, el 34.7% captan una sobre estimulación ambiental por la visualización de publicidad y el 84% tuvieron situaciones desafortunadas en relación con obstáculos en el camino. Se concluyó que, la infraestructura de la carretera es mayormente el generador de accidentes de los ciclistas por su interacción con esta infraestructura.

Finalmente, la investigación de Kienteka et al. (2018) tuvo como propósito caracterizar las limitantes para el uso de la bicicleta en el ocio y el desplazamiento de adultos de Curitiba. La metodología fue observacional y transversal, con la aplicación de entrevistas como instrumentos a 697 personas, las cuales, permitieron identificar la relación entre las características ambientales y la actividad física de adultos. Los resultados mostraron que el 17% de encuestados usan la bicicleta como medio recreativo y el 11% como medio de transporte hacia el centro de labores. Por otro lado, la percepción de la salud fue positiva en un 80,5% y la calidad de vida en un 77,0%; asimismo, el 56,6% realizaba por lo menos 150 minutos de actividad física a la semana. Se concluyó que las limitantes del uso de las bicicletas se relacionan con el entorno físico y la seguridad, demarcando la importancia de la educación vial, seguridad pública, el tráfico, la creación y mejoramiento de ciclovías.

A nivel nacional, se tiene como antecedente la investigación de Pérez (2018) donde el propósito fue determinar la relación entre el proyecto de ciclovías y calidad

de vida. La metodología fue cuantitativa, no experimental de nivel descriptivo correlacional, con una muestra de 70 adultos y el instrumento aplicado fue un cuestionario. Los resultados demostraron una relación positiva moderada entre las variables, con una significancia de 0.001 ( $>0.05$ ) y un coeficiente de correlación de 0.402; además, se obtuvieron correlaciones de: 0.473; 0.490 y 0.235 para las actividades recreativas, el medio ambiente y salud respectivamente. Se concluye que, estadísticamente ambas variables están relacionadas, confirmando la hipótesis alterna.

La investigación de Arevalo (2022) desarrollada con la finalidad de determinar la influencia entre la gestión de obras de infraestructura y calidad de vida. La metodología empleada fue cuantitativa de nivel correlacional comparativo, con una muestra de 225 habitantes del poblado y como instrumentos se emplearon cuestionarios. Los resultados evidenciaron una correlación positiva baja entre las variables con un coeficiente de 0.371 y una significancia de 0.003; además se obtuvieron correlaciones de 0.147; 0.362 y 0.383 para los recursos físicos, financieros y humanos respectivamente; mientras que, los niveles de gestión de obras de infraestructura, así como la calidad de vida fue baja en un 70% y 83% respectivamente. Se concluye que, ambas variables guardan relación, debido a que, la gestión de obras de infraestructura ejerce una influencia del 20% sobre la calidad de vida.

Por otro lado, el estudio de Chávez, J. (2021) cuyo objetivo fue dar a conocer la eficiencia de la Implementación de ciclovías y su relación con la mejora de la ejecución de la obra Huaraz, 2021. Fue una investigación explicativa – correlacional - no experimental, con una muestra de todos los involucrados en la realización de la obra implementación de ciclovía, los instrumentos fueron el análisis observacional y el cuestionario. Como resultado se dio que existe una correlación de 0.798 entre las variables, por lo que se determina que hay una fuerte relación de 99% con un p-valor  $< 0.001$ . Es por eso que se concluyó que existe una relación entre la aplicación de la Dirección de Proyectos y la mejora en los resultados obtenidos a nivel de satisfacción de los beneficiarios e indicadores de costos y cronogramas.

El estudio de Alfaro et al. (2021) tuvo por objetivo proponer un diseño de infraestructura verde para la conectividad de las ciclovías que permitan mitigar la contaminación ambiental. La metodología fue aplicada, donde la muestra fue la población ciclista del distrito y los instrumentos utilizados fueron fichas de observación y encuestas, además se utilizaron programas como ArcGIS 10.4 y Sketchup. Los resultados demostraron que la infraestructura verde permite tener espacios sociales y ecológicos con áreas de techos verdes y paneles solares, los cuales optimizan el recorrido para los ciclistas y minimizan la contaminación ambiental. Se concluye que, el diseño de la infraestructura de la ciclovía con materiales ecológicos beneficiará el desarrollo sostenible, la reducción de contaminación, medio ambiente y el tráfico vehicular.

Por otro lado, para sustentar la variable Procesos de la obra se empleó la **teoría de las metodologías para gestionar los proyectos**, que fue instituida en 1969 mediante estándares que precisaron nueve áreas de conocimiento y 5 procesos en el *Project Management Body of Knowledge* (PMBOK), dentro del cual se encuentra el ciclo de vida de un proyecto en sus cinco fases: iniciación, planeación, ejecución, monitoreo y control, finalmente el cierre; mismas que son representadas por diferentes gestiones como: integración, alcance, tiempo, costos, calidad, recursos humanos, comunicaciones, riesgos, adquisiciones e interesados; en tal sentido, facilita la administración de proyectos y resulta ser muy útil para la toma de decisiones gerenciales, aprovechando desde el primer momento la inversión financiera, los recursos humanos y demás esfuerzos de las organizaciones para la consecución de objetivos (Cruz et al., 2020).

Aunado a lo anterior, las sociedades contemporáneas desarrollaron y consolidaron modelos de gestión ajustados a la situación del momento mientras se procuraba el adecuado uso de recursos; sin embargo, actualmente las organizaciones incluyen perspectivas muy diferentes a los principios clásicos, puesto que, se conciben modelos de gestión centrados en incrementar el capital económico y donde la toma de decisiones se transfiere procurando el bien común para todos los actores involucrados porque se promueve la participación de la sociedad (Montañez et al., 2020).



En cuanto a la **teoría de la calidad de vida** propuesta en 1994 fue concebida como la percepción de los individuos respecto a su posición en la vida, contexto cultura y el sistema de valores, los cuales están relacionados con sus propios objetivos, expectativas y estándares, por lo cual, abarca la salud física, psicológica, relaciones sociales, creencias y características medioambientales (Skevington y Bohnke, 2018) (Xu et al., 2019). Asimismo, se encuentra ligada a la teoría de la autorrealización de Maslow debido a los aspectos subjetivos personales e impersonales de la vida de los individuos, donde se destacan las necesidades fundamentales que sirven de motivación para alcanzar el potencial máximo (Tripathi, 2018). En conclusión, la calidad de vida vista desde una óptica integrada en las ciudades actuales combina dominios objetivos y subjetivos: relaciones socio estructurales, el bienestar del medio ambiente y de los materiales, aunado a la integración de la comunidad (Macke et al., 2018).

Respecto al marco conceptual, la variable **Procesos de la obra** se define como el conjunto de actividades de carácter vial estructuradas bajo contrato con las entidades públicas, las cuales implican procedimiento de planificación de actividades, la ejecución y el control de costos para cumplir con los objetivos y metas establecidas bajo un cronograma inicial, cuya finalidad es asegurar un tránsito más cómodo y seguro tanto para peatones y conductores (Carranza, 2021). Así que, los procesos de construcción en espacios públicos toman en cuenta la influencia de la construcción, las características del área a intervenir, los índices de vitalidad de los viajes de residentes urbanos, los espacios de esparcimiento cercanos, la densidad de la red de tráfico y sobre todo el aporte al desarrollo sostenible (Tongwen, y otros, 2022).

Cabe resaltar que, durante la evaluación del proyecto vial, se tienen en cuenta los activos existentes y los que deben adquirirse según la planificación para maximizar la eficiencia de costes para la pavimentación; asimismo, se priorizan los activos que requieren mantenimiento clasificándolos de acuerdo a su funcionalidad, relevancia, ubicación, coste de mantenimiento y vida útil restante; finalmente, en la fase de control permite analizar los resultados en función a medias de rendimiento, las cuales son: gastos, nivel de inversión, estado del pavimento de la ciclovia,

estado del marcado del carril y los puestos de trabajos creados a partir de su construcción (Vavrova y Chang, 2019).

Por otro lado, la dimensión Planificación es aquel donde se aplican los procesos de contratación y actuación con el Estado bajo principios de interés y legalidad, en donde planea la selección de contratistas, cierre de contrato, la ejecución de la obra y la liquidación; por lo cual se invierte el presupuesto anual previamente aprobado en el plan de desarrollo; asimismo, la viabilidad permite determinar la posibilidad económica de la ejecución, aunado al valor que representa para los civiles (Mesa y Muñoz, 2019).

A su vez, se define como la línea de acción que se seguirá para cumplir objetivos; por lo cual, está conformado por un plan de dirección y las estrategias para su realización, en donde se identifican a los participantes e involucrados del proyecto (Carranza, 2021). Mientras que, el uso de herramientas digitales para determinar la localización y extensión de los servicios públicos que se planean brindar, permiten gestionar la obra considerando las dimensiones espaciales e identificando posibles conflictos previamente a la construcción; también se facilita la coordinación de actividades y se pueden reducir los retrasos (Rajadurai y Vilventhan, 2022).

Además, la dimensión Ejecución es la fase donde se reciben los materiales previstos en la planeación cuyos costos ya fueron contemplados en el presupuesto con un límite establecido y no deben variar más de un 15% del costo final; por lo cual, la toma de decisiones orienta el control de avance y el uso de recursos, mediante el uso de gráficos donde se diferencien las actividades realizadas y las pendientes de acuerdo a los tiempos determinados para desarrollar cada procedimiento (Carranza, 2021). De igual manera, en esta fase suelen haber desviaciones de costes, extensión en la duración previamente planificada, riesgos y criticidad de las actividades (Urgiles et al., 2020).

Asimismo, la dimensión Control se define como los procedimientos para monitorear, analizar y regular el desarrollo de un proyecto vial, donde se identifican las causas y consecuencias de las variaciones y las áreas que requieren cambios, además, implica la fiscalización a lo largo de su desarrollo contando con el

cronograma para verificar el cumplimiento de actividades, optimización de tiempos y recursos (Carranza, 2021). En esta fase se realiza un seguimiento sistematizado a la implementación de las medidas adoptadas y sus resultados; por lo cual se diseña un tablero de comando en entidades estatales como herramienta para controlar la gestión, en el cual figuran las medidas tomadas con el fin de garantizar el bienestar de los ciudadanos (Covas et al., 2018). Frecuentemente se emplean metodologías de monitoreo y control, cuya finalidad es detectar y cuantificar los desvíos de la planificación; así como, las acciones requeridas para reducirlos y conseguir los objetivos (Urgiles et al., 2020).

En cuanto a la variable Calidad de vida está definida como un constructo social compuesto por la calidad ambiental, bienestar e identidad, pero tiene implícita la sostenibilidad al tratar del crecimiento económico y el empleo de los recursos según su tasa de renovación; así como aspectos ambientales relacionados con las necesidades humanas; aunque, el enfoque social apunta a la búsqueda de medios para una transición menos traumática al sistema de intercambios, producción, consumo e información de la sociedad (Aillón et al., 2020). También existen diferencias de género, las cuales abarcan aspectos como transporte, puestos de trabajo y esparcimiento o recreación; por lo cual, el bienestar que puedan sentir los individuos en el ámbito económico, en las relaciones interpersonales, el capital social y salud suelen influir en como asignan sus recursos; mientras que, la percepción de justicia social se basa en la desconfianza aprendida hacia las autoridades (Martínez et al., 2019).

A su vez, es la manera en la que un individuo percibe su vida cotidiana subjetivamente, tomando en consideración los componentes sociales y culturales; por lo cual, para lograr su estimación se deben contemplar los ámbitos de salud física, psicológica, social, ambiental y personal (Grimaldo et al., 2020). En adición a ello, es un concepto integrado que abarca todas las áreas de la vida y al estudiar la calidad de vida urbana se toman en cuenta la planificación y gestión del territorio con la finalidad de asegurar el bienestar común, acceso a los bienes y servicios; por último, la satisfacción de necesidades de los ciudadanos tanto materiales como espirituales (Covas et al., 2018).

Por otro lado, a la dimensión Económica de la calidad de vida se relaciona con el nivel de ingreso por persona, la reducción de la pobreza y un mejor nivel educativo procurando el desarrollo sostenible de las sociedades para garantizar mejores condiciones a las próximas generaciones; por tanto, los indicadores de calidad de vida se orientan al: mantenimiento de salarios mínimos dignos, altas tasas de trabajo decente, disminución de la tasa de desempleo y una reducción en la tasa de informalidad (Rivas et al., 2020). Asimismo, se ve influenciada por el nivel de ingresos, la edad, puestos de trabajos disponibles, la seguridad laboral y vivienda, incluso se evidencian diferencias en cuanto a la satisfacción económica en zonas urbanas y rurales, ya que los recursos financieros son distintos en dichas áreas (Arévalo et al., 2019) (Iturralde, 2019). Hace referencia al crecimiento económico realizado de manera sostenible, partiendo de la inteligente gestión de recursos naturales mediante autoridades de gobierno participativas (Macke et al., 2018).

También, se define a la dimensión Social de la calidad, al impacto que tiene en la salud y entorno de los ciclistas, desde mejoras en la resistencia física, mejoras en la calidad de sueño, disminución de ansiedad y depresión, hasta una reducción en el riesgo cardio metabólico (Munguia et al., 2020). De igual manera, las interacciones del ciclismo en cuanto a la dimensión social de la calidad de vida percibida están ligadas a la integridad física y mental, debido a que los hábitos de los individuos pueden ser favorables para combatir la depresión y deterioro físico, pero las prácticas de ciclismo exponen a los ciclistas a angustia latente ante lesiones y accidentes (Myhrmann et al., 2022) (Lopera, 2020).

Además, la calidad de vida fue impactada por la reducción de salud física, mental y las conexiones sociales en la pandemia de COVID-19, donde se implementó el uso de mascarillas durante la participación de actividades y comunicación verbal; sin embargo, su uso representó fatiga y frustración por la limitada comunicación con los demás, aunado al tiempo dedicado a las repeticiones y aclaraciones (Galvin et al., 2022). Siendo la bicicleta un medio de transporte económico y de bajo riesgo de transmisión de COVID-19, el incremento de su uso permite generar ingresos de hasta 2 300 millones de dólares en ciudades europeas,

además de brindar múltiples beneficios anuales a la salud sobre todo si este hábito es difundido y compartido (Kraus y Koch, 2020).

Por último, la dimensión Ambiental está comprendida por el impacto del ciclismo en el medio ambiente, por el potencial para la reducción de las emisiones de gases causantes del efecto invernadero; además de la disminución de contaminación aérea y acústica, mientras proporciona beneficios a la salud de usuarios y demás ciudadanos (Woodcock et al., 2018) (Riestra, 2018). Asimismo, la calidad de vida de los ciclistas está asociada a las formas de transporte sostenible y los efectos sobre las emisiones de dióxido de carbono, que pueden llegar a ser de 3,2 kgCO<sub>2</sub> por persona y siendo el 70% por viajes en automóviles y el 1% en bicicleta; así que, tienen impacto en los viajes diarios, tiempo de desplazamiento y salud pública (Brand et al., 2021).

Sin embargo, esta dimensión se relaciona también con la sostenibilidad de los proyectos a través de tecnologías inteligentes que ayudan a reducir los impactos en el medio ambiente y la aplicación de políticas para este fin, sin olvidar que las tecnologías a emplear deben ser sencillas, prácticas de integrar, rentables, y eficientes para evitar repercusiones ambientales, económicas y en el bienestar percibido por la ciudadanía (Macke et al., 2018) (Discoli y San Juan, 2021)

### III. METODOLOGÍA

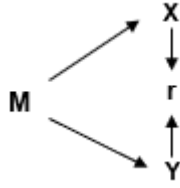
#### 3.1 Tipo y diseño de investigación

**3.1.1 Tipo de investigación:** las investigaciones básicas son aquellas que no posee fines aplicativos, limitándose a ahondar en los conocimientos teórico-científicos para incrementar los que existen hasta el momento respecto a una temática (Carrasco, 2019). Por ello, el estudio fue de tipo básico porque consolidó sus bases a través del contraste teórico de los resultados con otras investigaciones, con la finalidad de aportar al incremento de conocimientos sobre los procesos de obra y la calidad de vida. Además, se planteó el enfoque cuantitativo, debido a que está basado en esquemas lógicos y deductivos, los cuales plantean interrogantes que se prueba después en función a un modelo teórico (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018). En tal sentido, el enfoque cuantitativo se enfocó en el análisis lógico utilizando la estadística para comprobar las hipótesis planteadas.

**3.1.2 Diseño de investigación:** Los diseños no experimentales son aquellos donde las variables no son manipuladas ni modificadas intencionalmente por el investigador, quien se limita a la observación del comportamiento de las variables en su entorno (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018). De manera que, la investigación tuvo un diseño no experimental porque la investigadora estudió las variables procesos de obra y la calidad de vida sin manipularlas o modificarlas.

Por otro lado, el nivel correlación corresponde a estudios orientados a cuantificar la asociación entre las variables, misma que se fundamenta mediante la prueba de hipótesis (Gallardo, 2017). Por tal motivo, se empleó el nivel correlacional para determinar el grado de asociación entre las variables procesos de obra y la calidad de vida, comprobando así las hipótesis de investigación. Asimismo, el estudio fue transversal, debido a que la recolección de información se realizó en un determinado momento del tiempo (Ñaupas et al., 2018); siendo precisamente la recopilación durante el año 2022 en la provincia de Huaraz.

Debido al nivel correlacional planteado para estudiar las variables procesos de obra y la calidad de vida, se presentó el siguiente diseño para entender la manera en que se intervinieron:



Dónde:

M = Es la muestra del estudio.

X = Variable: procesos de la obra.

Y = Variable: calidad de servicio público

r = Relación.

### 3.2 Variables y operacionalización

#### Variable 1: Procesos de obra

- **Definición conceptual:** se define como el conjunto de actividades de carácter vial estructuradas bajo contrato con las entidades públicas, las cuales implican procedimiento de planificación de actividades, la ejecución y el control de costos para cumplir con los objetivos y metas establecidas bajo un cronograma inicial, cuya finalidad es asegurar un tránsito más cómodo y seguro tanto para peatones y conductores (Carranza, 2021).
- **Definición operacional:** Es la agrupación de actividades planificadas para el desarrollo de obras viales a cargo de entidades públicas con la finalidad de brindar comodidad y seguridad a los peatones y conductores, las cuales se rigen de dimensiones como la planificación, ejecución y control.
- **Indicadores:** los indicadores que permitieron medir los procesos de obra fueron: presupuesto, viabilidad, valor público, eficiencia, supervisión, mantenimiento y regulación.
- **Escala de medición:** para la medición de la primera variable se empleó una escala ordinal de tipo Likert con alternativas: 1: Nada; 2: Poco; 3: Regular; 4: Bastante; 5: Mucho. Mientras que, la escala de interpretación tuvo los siguientes niveles y rangos: Alto: 5-4; Medio: 3; Bajo: 1-2.

## **Variable 2: Calidad de vida**

- **Definición conceptual:** está definida como un constructo social compuesto por la calidad ambiental, bienestar e identidad, pero tiene implícita la sostenibilidad al tratar del crecimiento económico y el empleo de los recursos según su tasa de renovación; así como aspectos ambientales relacionados con las necesidades humanas; aunque, el enfoque social apunta a la búsqueda de medios para una transición menos traumática al sistema de intercambios, producción, consumo e información de la sociedad (Aillón et al., 2020)
- **Definición operacional:** Se entiende la calidad de vida que perciben las personas teniendo en cuenta aspectos fundamentales a los que están expuestos y en los cuales basan sus expectativas; por lo cual. Las dimensiones para estimar la calidad de vida fueron: económica, social y ambiental.
- **Indicadores:** los indicadores que permitieron medir la calidad de vida fueron: reducción de gastos, reducción de tiempos, disminución de contagios, salud física, contaminación sonora y reducción de gases vehiculares.
- **Escala de medición:** para medir la segunda variable se empleó una escala ordinal de tipo Likert con las siguientes alternativas: 1: Nada; 2: Poco; 3: Regular; 4: Bastante; 5: Mucho. Mientras que, la escala de interpretación tuvo los siguientes niveles y rangos: Alto: 5-4; Medio: 3; Bajo: 1-2.

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

**3.3.1 Población:** se entiende que la población es la totalidad de sujetos o elementos que son objeto de estudio, ya que estos poseen atributos similares susceptibles a medición, por lo cual forman parte de la unidad de análisis (Ñaupas et al., 2018). La población estuvo conformada por 163 936 habitantes de la provincia de Huaraz, tomando en cuenta el último censo realizado en el 2017 a cargo del INEI.

- **Criterios de inclusión:** Se incluyeron en la investigación a pobladores mayores de edad entre los 18 y 65 años, a aquellos económicamente



activos; asimismo, se tomaron en cuenta a pobladores interesados en participar en la investigación por la temática presentada.

- **Criterios de exclusión:** Se excluyeron del estudio a menores de edad, personas con discapacidades que impidan su movilidad autónoma; por último, se excluyeron a los pobladores que no quisieron formar parte de la investigación voluntariamente.

**3.3.2 Muestra:** se define como muestra a la porción o subgrupo representativo de la cantidad total de la población, sobre la cual se recolecta la información requerida para la investigación (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018). En este caso, se usó una muestra estratificado por conveniencia que se delimito a 80 usuarios.

**3.3.3 Muestreo:** se refiere al proceso por el cual se definen la posibilidad que tiene cada elemento de una población para conformar la muestra, asimismo, se distinguen dos tipos: muestreo probabilístico y no probabilístico, siendo el primero aquel donde se emplea una fórmula estadística para estimar la muestra final (Carrasco, 2019). Por tanto, la muestra de la investigación se obtuvo mediante el muestreo no probabilístico.

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

Las técnicas se definen como procedimientos para acopiar la información sobre las variables de estudio, dentro de estas técnicas, la encuesta se define como la administración de formularios que contienen una serie interrogantes referidos a un tema en particular (Moisés et al., 2019). En tal sentido, la investigación empleó la técnica de la encuesta para recopilar información de las variables procesos de obra y la calidad de vida.

Por otro lado, los instrumentos son herramientas para conseguir la información requerida sobre las variables que se estudian, se realiza por medio de reactivos que describen los constructos (Moisés et al., 2019).; además, el cuestionario es el conjunto de reactivos formulados bajo criterios de claridad, precisión y objetividad, los cuales se elaboran en función de las dimensiones e

indicadores (Carrasco, 2019). Teniendo en cuenta ello, con la intención de recopilar información relevante para el estudio se emplearon cuestionarios para cada variable.

El instrumento para medir la variable procesos de la obra estuvo compuesto por 12 preguntas de selección libre y empleó una escala Likert con alternativas: 1: Nada; 2: Poco; 3: Regular; 4: Bastante; 5: Mucho. Mientras que, el instrumento que midió la variable calidad de vida estuvo conformado por 12 preguntas, también bajo una escala Likert con las siguientes alternativas: 1: Nada; 2: Poco; 3: Regular; 4: Bastante; 5: Mucho. Mientras que, las escalas de interpretación para ambas variables tuvieron los siguientes niveles y rangos: Alto: 5-4; Medio: 3; Bajo: 1-2.

En cuanto a la validez, es aquel atributo que permite determinar si los instrumentos a utilizar pueden cuantificar las variables sin que existan distorsiones; por lo general, la validez externa está determinada por el juicio de expertos que evalúan la claridad, precisión y objetividad de cada pregunta (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018). En tal sentido, los instrumentos contaron con la validez a través del juicio de tres expertos (tabla 1), quienes indicaron que ambos cuestionarios fueron aptos para aplicar.

**Tabla 1**

*Validación de expertos*

Experto	Nombre y apellido	Resultado
Experto N° 1	Dra. Elisa Quiñones Li	Aceptable
Experto N° 2	Mg. Samuel Vladimir Rivera Castilla	Aceptable
Experto N° 3	Mg. Karla Amanda Barbarán Arévalo	Aceptable

Respecto a la confiabilidad, se trata de medir la consistencia interna de un instrumento; asimismo, cuanto más se acerca el coeficiente a 1, más perfecta es la confiabilidad, aunque la oscilación entre 0.66 y 0.71 es considerada aceptable (Ñaupas *et al.*, 2018, p. 278). Por lo cual, la confiabilidad determinada mediante el Alfa de Cronbach dio como resultado un valor de 0.72 para la variable procesos de obra y la calidad de vida tuvo un valor de 0.77 (tabla 2), demostrando así la fiabilidad para la administración de los instrumentos.

**Tabla 2***Confiabilidad de los instrumentos*

Variable	Nº de ítems	Confiabilidad
Procesos de obra	12	0.72
Calidad de vida	12	0.77

### 3.5 Procedimientos

Se inició con la búsqueda de información en fuentes primarias y secundarias para construir el marco teórico que sustente la investigación, incluyendo a estudios previos similares para poder contrastarlos con los resultados de la presente investigación.

Por otro lado, la recopilación de información permitió construir los instrumentos empleados para recopilar la información. Luego se procedió a seleccionar a la muestra de estudio, a quienes se les informó sobre el objetivo de la investigación asegurando que su participación fuera anónima y solo con fines académicos.

Después de recolectar los datos, se procedió a crear una base de datos en el programa estadístico SPSS en su versión 25, donde se codificaron asignándoles valores para determinar el análisis descriptivo e inferencial, cuyos resultados fueron plasmados en el informe a través de tablas y figuras para facilitar su comprensión.

### 3.6 Método de análisis de datos

El análisis de los datos recopilados se ejecutó en el programa SPSS versión 25, basado inicialmente en la estadística descriptiva, la cual permitió obtener las frecuencias y porcentajes de manera ordenada según las variables y dimensiones, plasmándolas en tablas y figuras dentro del informe. Por otro lado, se empleó la estadística inferencial partiendo de las pruebas de normalidad de los datos, utilizando Kolmogorov-Smirnov por la cantidad de muestra de estudio; lo cual sirvió para determinar la estadística no paramétrica a utilizar para comprobar las hipótesis, mediante el coeficiente de correlación de Spearman, mismo que permitió establecer el nivel de significancia.

### **3.7 Aspectos éticos**

El estudio fue realizado bajo cuatro principios éticos de: beneficencia por la promoción de espacio educativos y formativos; por otro lado el principio de autonomía, buscó obtener los permisos y autorizaciones para administrar los cuestionarios mientras se salvaguardaba la participación de los pobladores; por otro lado, el principio de justicia se aplicó al garantizar el trato digno a los participantes del estudio, a la vez que se salvaguardaron sus derechos; por último, el principio de no maleficencia se asoció a la confidencialidad de los datos reunidos con fines meramente académicos.

Asimismo, se tomaron en consideración las Normas APA de séptima edición para la citación de la investigación, confiriendo la autoría correspondiente a los investigadores referenciados en el estudio. Cabe resaltar que, la investigación se realizó siguiendo los lineamientos de redacción de trabajos académicos de la universidad César Vallejo en su versión actualizada; además se obtuvieron las respectivas autorizaciones de las autoridades institucionales para su desarrollo.

## IV. RESULTADOS

### 4.1 Resultados descriptivos

**Tabla 3**

*Frecuencia y porcentaje de la variable proceso de la obra de la ciclovía*

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Bajo	80	100
	Total	80	100,0

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 1**

*Porcentaje de la variable proceso de la obra de la ciclovía*



Fuente: Elaboración propia.

La tabla 3 y figura 1 muestran los hallazgos respecto a la percepción de los habitantes encuestados de la provincia de Huaraz, en relación con el proceso de la obra, donde el 100% se encuentran en un nivel de bajo. Así que, se infiere que los habitantes de la provincia de Huaraz se encuentran en un nivel pésimo referente al proceso de la obra de la ciclovía.

Tabla 4

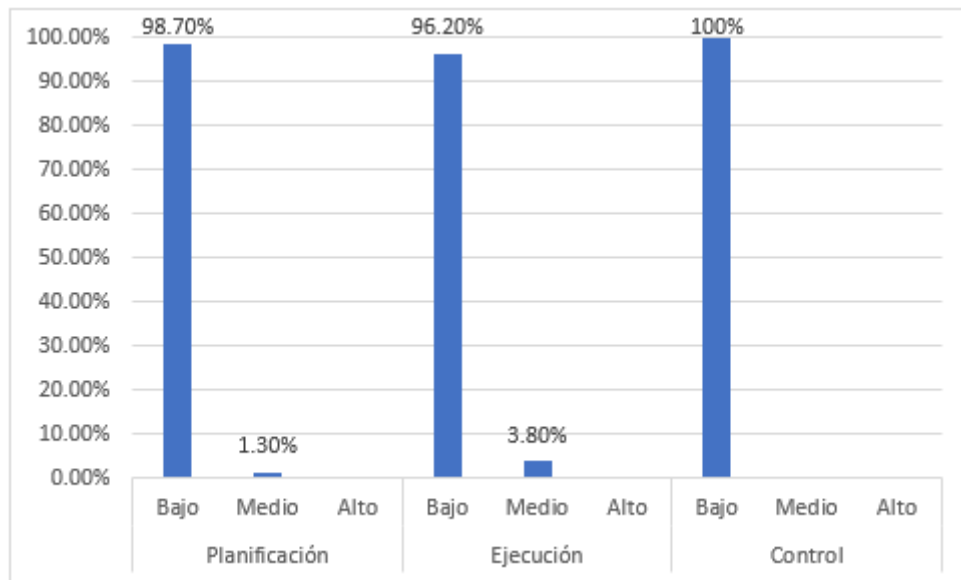
*Frecuencia y porcentaje de las dimensiones del proceso de la obra de la ciclovía*

		Planificación.		Ejecución.		Control.	
Válido		f	%	f	%	f	%
	Bajo	79	98,7	77	96,2	100	100,0
	Medio	1	1,3	3	3,8	0	0
	Total	80	100,0	80	100,0	80	100,0

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 2**

*Porcentaje de las dimensiones del proceso de la obra de la ciclovía*



Fuente: Elaboración propia.

La tabla 4 y figura 2 muestran los hallazgos respecto a la planificación, ejecución y el control, que el 98,7%, 96,2% y 100% presentaron un nivel bajo en el proceso de la ciclovía de la provincia de Huaraz. Asimismo, la planificación y la ejecución presentan un nivel medio con un 1,3% y 3,8% respectivamente.

**Tabla 5**

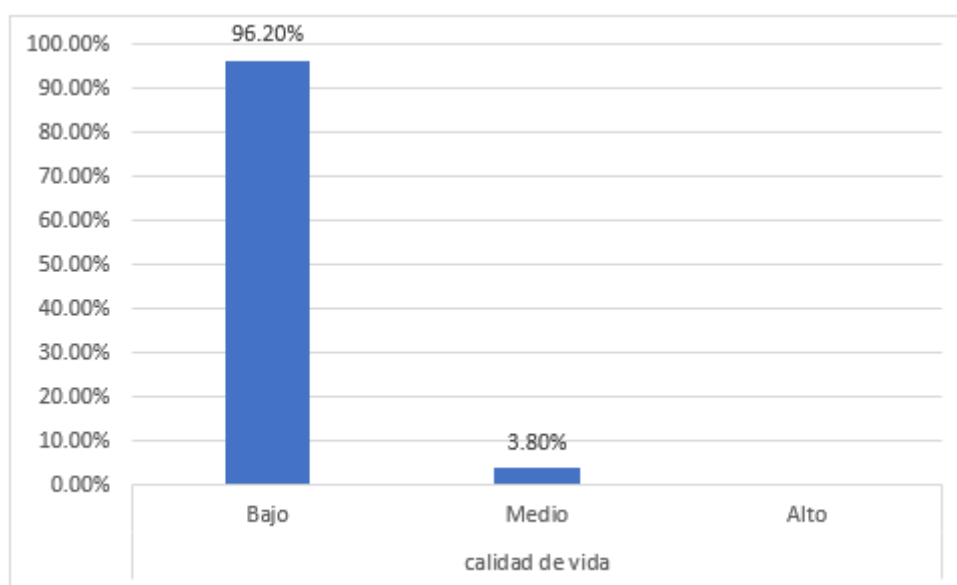
*Frecuencia y porcentaje de la variable calidad de vida*

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Bajo	77	96,2
	Medio	3	3,8
	Total	80	100,0

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3**

*Porcentaje de la variable calidad de vida*



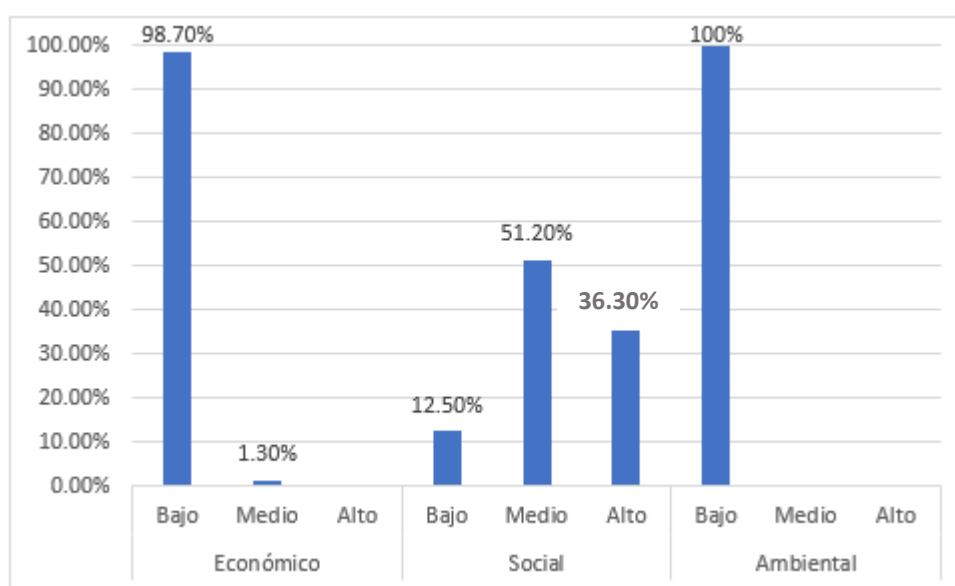
Fuente: Elaboración propia.

La tabla 5 y figura 3 muestran los hallazgos respecto a la calidad de vida de los habitantes de la provincia de Huaraz alcanzó un 96,2%, y 3,8% con un nivel bajo y medio. Así que, se infiere que la calidad de vida de los habitantes de la provincia de Huaraz está en un nivel pésimo.

**Tabla 6***Frecuencia y porcentaje de las dimensiones de la calidad de vida*

		Económico		Social		Ambiental	
		f	%	f	%	f	%
Válido	Bajo	79	98,7	10	12,5	100	100,0
	Medio	1	1,3	41	51,2	0	0
	Alto	0	0	29	36,3	0	0
	Total	80	100,0	80	100,0	80	100,0

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4***Porcentaje de las dimensiones de la calidad de vida*

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 6 y figura 4, muestran los hallazgos respecto a los aspectos económico y ambiental, que el 98,7% y 100% presentaron un nivel bajo en la calidad de vida de la ciclovía de la provincia de Huaraz. Asimismo, la dimensión económica y social presentan un nivel medio con un 1,3% y 51,2% respectivamente. La dimensión social presentó un nivel alto con 35,3%.



## 4.2 Prueba de normalidad

Para determinar la distribución de los datos, se tomó en cuenta años 80 habitantes que componen la muestra de estudio, la cual, al ser mayor que las 50 unidades corresponde aplicar la prueba de Kolmogórov-Smirnov (K-S), misma que reportó valores inferiores a 0,05 en ambas variables (Tabla 7); por lo tanto, se determinó que los datos siguen una distribución no paramétrica en ambos casos, rechazando la normalidad; así que, correspondió utilizar la prueba de correlación Rho de Spearman.

**Tabla 7**

*Prueba de normalidad*

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>		
	Estadístico	gl.	Sig.
Proceso de la obra de la ciclo vía	,114	80	,013
Calidad de vida	,129	80	,002

Fuente: Elaboración propia.

## 4.3 Hipótesis

### 4.3.1 Hipótesis general

**Hipótesis nula (H<sub>0</sub>).** El proceso de la obra ciclo vía no se relaciona significativamente con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida.

**Hipótesis alterna (H<sub>1</sub>).** El proceso de la obra ciclo vía se relaciona significativamente con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida.

**Tabla 8***Prueba de hipótesis general*

			Proceso	Calidad de vida
Rho de Spearman	Proceso	Coefficiente de correlación	1,000	,118
		Sig. (bilateral)	.	,295
		N	80	80
	Calidad de vida	Coefficiente de correlación	,118	1,000
		Sig. (bilateral)	,295	.
		N	80	80

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 8, muestra que el resultado del coeficiente Rho de Spearman fue igual a ,118, el cual indica la existencia de una correlación positiva muy baja entre ambas variables. Además, de una significancia igual a ,295 que siendo mayor a 0.05, se rechaza la hipótesis alterna; por tanto, el proceso de la obra ciclovía no se relaciona significativamente con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida.

**4.3.2 Hipótesis específica 1**

**H<sub>0</sub>.** El proceso de la obra de la ciclovía no se relaciona significativamente con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.

**H<sub>1</sub>.** El proceso de la obra de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.

**Tabla 9***Prueba de hipótesis específica 1*

			Proceso	Económico
Rho de Spearman	Proceso	Coefficiente de correlación	1,000	,028
		Sig. (bilateral)	.	,807
		N	80	80
	Económico	Coefficiente de correlación	,028	1,000
		Sig. (bilateral)	,807	.
		N	80	80

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 9, muestra que el resultado del coeficiente Rho de Spearman fue igual a ,028, el cual indica la existencia de una correlación positiva muy baja entre ambas variables. Además, de una significancia igual a ,807 que siendo mayor a

0.05, se rechaza la hipótesis alterna; por tanto, el proceso de la obra de la ciclovía no se relaciona significativamente con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.

### 4.3.3 Hipótesis específica 2

**H<sub>0</sub>.** El proceso de la obra de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.

**H<sub>1</sub>.** El proceso de la obra de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.

**Tabla 10**

*Prueba de hipótesis específica 2*

			Proceso	Social
Rho de Spearman	Proceso	Coefficiente de correlación	1,000	,054
		Sig. (bilateral)	.	,636
		N	80	80
	Social	Coefficiente de correlación	,054	1,000
		Sig. (bilateral)	,636	.
		N	80	80

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 10, muestra que el resultado del coeficiente Rho de Spearman fue igual a ,054, el cual indica la existencia de una correlación positiva muy baja entre ambas variables. Además, de una significancia igual a ,636 que siendo mayor a 0.05, se rechaza la hipótesis alterna; por tanto, el proceso de la obra de la ciclovía no se relaciona significativamente con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.

### 4.3.4 Hipótesis específica 3

**H<sub>0</sub>.** El proceso de la ciclovía no se relaciona significativamente con el aspecto ambiental en el que viven los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.

**H<sub>1</sub>.** El proceso de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto ambiental en el que viven los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.

**Tabla 11**

Prueba de hipótesis específica 3

			<b>Proceso</b>	<b>Ambiental</b>
Rho de Spearman	Proceso	Coeficiente de correlación	1,000	,161
		Sig. (bilateral)	.	,155
		N	80	80
	Ambiental	Coeficiente de correlación	,161	1,000
		Sig. (bilateral)	,155	.
		N	80	80

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 11, muestra que el resultado del coeficiente Rho de Spearman fue igual a ,161, el cual indica la existencia de una correlación positiva muy baja entre ambas variables. Además, de una significancia igual a ,155 que siendo mayor a 0.05, se rechaza la hipótesis alterna; por tanto, el proceso de la ciclovía no se relaciona significativamente con el aspecto ambiental en el que viven los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.

## V. DISCUSIÓN

La presente investigación tuvo como objetivo principal determinar de qué manera el proceso de la obra ciclovía se relaciona con la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huaraz. De acuerdo con los resultados logrado, obtuvo que los pobladores refieren que nivel de proceso de la obra ciclovía es bajo en un 100%; mientras que, el nivel de la calidad de vida fue percibida como bajo en un 96,2%; asimismo, se tuvo un coeficiente de correlación positivo bajo con un valor igual a 0,118 aunado a una significancia bilateral de 0,295 ( $p$ -valor $<0,05$ ); por lo tanto, se rechaza la hipótesis alterna, es decir, el proceso de la obra ciclovía no se relaciona significativamente con la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huaraz, 2021.

Los resultados obtenidos discrepan con el estudio de Pérez (2018) en donde se encontró una correlación positiva moderada con un valor de 0,402 entre el proyecto de inversión pública ciclovías y calidad de vida, con una significancia de 0,001 ( $p$ -valor $<0,05$ ). De igual manera, no concuerdan con Arévalo (2022) cuya investigación reportó un valor de correlación igual a 0,371 y un  $p$ -valor = 0,003 entre la gestión de obras de infraestructura y la calidad de vida. Además, difieren de lo obtenido en el estudio de Chávez (2021) donde se obtuvo un coeficiente de correlación de 0,798 y un  $p$ -valor menor a 0,001, lo cual indica una relación entre la aplicación de la dirección proyecto y la mejora de los resultados logrados respecto a la satisfacción de los beneficiarios, costos y tiempos determinados. También, distan de la investigación de Nita et al. (2018) donde la distribución de las estaciones estuvo relacionada con la planificación de los carriles con un coeficiente de correlación de 1,841 y un  $p$ -valor = 0,002.

Por tanto, los procesos de la obra ciclovía son escasos en la Provincia de Huaraz, de manera que, la relación que guarda con la calidad de vida es prácticamente nula en términos estadísticos, lo que significa que no hay un impacto en los aspectos económicos, sociales ni ambientales de los pobladores provinciales. De manera que, los resultados se contraponen con la teoría de las metodologías para gestionar proyectos de Cruz et al. (2020), la cual indica que deben seguirse cinco fases que son representadas por gestiones de integración, costos, tiempos y recursos tanto materiales como humanos con la finalidad de

lograr objetivos; de igual manera, demuestra que no se están siguiendo lo propuesto por Montañez et al. (2020) respecto a los modelos de gestión clásicos y actuales, porque no se priorizan las necesidades y se afecta el aspecto económico gubernamental a partir del mal empleo de los recursos financieros y la falta de participación de la población en proyectos viales como el de ciclovías.

También, se niega la construcción teórica de Carranza (2021) quien afirma que las actividades viales estructuradas por contrataciones con el Estado implican de la adecuada planificación, ejecución y control que les permita lograr las metas establecidas; puesto que el fin es asegurar tránsito confortable y sobre todo seguro, demostrando la capacidad de los entes encargados de su gestión. De igual manera, no se cumple lo mencionado por Aillón et al. (2020) quienes afirman que la calidad de vida es un constructo social integrado por el bienestar, identidad y calidad ambiental, por lo cual, la falta de gestión impide mejorar la calidad de vida. Sin embargo, se demuestra la teoría de la calidad de vida de Skevington y Bohnke (2018) pues se evidencia claramente la baja calidad de vida percibida por la población respecto a la infraestructura vial, lo cual les permite discernir entre sus expectativas y estándares mientras perciben como les afecta económica, social y medioambientalmente el incumplimiento de metas de la municipalidad correspondiente.

Respecto al objetivo específico 1 que planteó determinar cómo se relaciona el proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021. Según los resultados logrados, se tuvo un coeficiente de correlación positiva débil con un valor igual a 0,028 junto a una significancia bilateral de 0,807 ( $p\text{-valor} < 0,05$ ); por lo cual, se rechaza la hipótesis alterna, es decir, el proceso de la obra ciclovía no se relaciona significativamente con el aspecto económico de los pobladores de la provincia de Huaraz, 2021. Asimismo, el 98,7% percibieron este aspecto en un nivel bajo y el 1,3% lo percibió en un nivel medio.

Tales resultados discrepan con la investigación de Arevalo (2022) donde se reportó un valor de correlación igual a 0,362 y una significancia de 0,004 entre los recursos financieros y la calidad de vida. De igual manera, no concuerda con el estudio de Pérez (2018) en donde la importancia de inversión pública en ciclovías

fue alta según el 62,86%, lo cual indica que es necesario optimizar la relación entre el aprovechamiento de la estructura vial y la participación del gobierno con empresas privadas para conseguir mejores y pronto resultados. Por otro lado, se asemeja a lo referido por Cisneros (2022) respecto la falta de posesión de bicicletas en ambos géneros por no contar con los recursos económicos necesarios, cabe resaltar que, el género femenino se moviliza más que el género masculino, aunque el 5,56% percibe una remuneración menor a los \$100, seguidos del 5,05% que perciben un salario entre los \$401 y \$800, pero en cuanto a mayores ingresos se tengan, menor es la frecuencia de desplazamientos.

Es por ello que, se rechaza la teoría de Rivas et al. (2020) quien afirma que el aspecto económico de la calidad de vida está estrechamente ligada con los ingresos por persona, la reducción de la pobreza y el nivel educativo para desarrollar sociedades con menores condiciones; por lo cual, los indicadores empleados en cuanto a las políticas económicas a cargo de las entidades estatales deben procurar mantener los salarios mínimos dignos, brindando oportunidades laborales para reducir el desempleo y la informalidad. Por lo cual, la baja percepción de este aspecto denota que no se cuentan con los recursos económicos necesarios para la construcción y/o mejoramiento de las ciclovías, o que estos recursos están siendo destinados a otras actividades consideradas de mayor relevancia por las municipalidades.

Además, se niega lo mencionado por Macke et al. (2018) quien asegura que la gestión inteligente de los recursos mediante las autoridades competentes del gobierno permite que las obras sean sinónimo de crecimiento económico sostenible y no solo de un gasto público; puesto que, se evidencia que no hubo un crecimiento económico, ni se emplearon racionalmente de los recursos naturales por parte de las autoridades municipales, lo cual demuestra la poca o ineficiente capacidad de gestión de recursos y costos para obras viales enfocadas en la sostenibilidad ambiental.

En cuanto al objetivo específico 2 que planteó determinar cómo se relaciona del proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021. Según los resultados logrados, se tuvo un coeficiente de correlación positiva débil con un valor igual a 0,054 junto a una significancia

bilateral de 0,636 ( $p$ -valor $<0,05$ ); por lo cual, se rechaza la hipótesis alterna, es decir, el proceso de la obra ciclovía no se relaciona significativamente con el aspecto social de los pobladores de la provincia de Huaraz, 2021. Asimismo, el 51,2% percibieron este aspecto en un nivel medio, el 35,3% lo percibió en un nivel alto y el 12,50% lo percibió en un nivel bajo.

En ese sentido, dichos resultados discrepan con los obtenidos por Pérez (2018), donde el coeficiente de correlación entre el proyecto de inversión pública en ciclovías y las actividades recreativas fue igual a 0,473 con una significancia bilateral de 0,000 ( $p$ -valor $<0,05$ ); mientras que, la relación con la dimensión salud reportó un coeficiente de correlación igual a 0,235 con una significancia de 0,049 ( $p$ -valor $<0,05$ ). De igual manera, no concuerdan con Arevalo (2022) cuya investigación reportó un valor de correlación igual a 0,383 y un  $p$ -valor = 0,002 entre los recursos humanos y la calidad de vida. De igual manera, distan de la investigación de Quinteros y Valenzuela (2022) en donde el 51% considera que su ciudad cuenta con espacios seguros para realizar ciclismo y el 80% está de acuerdo en el uso de ciclovías bien equipadas y seguras en paraderos utilizados para el transporte público.

Lo mencionado anteriormente, permite inferir que el aspecto social es calificado parcialmente como bueno por los pobladores, aunque no necesariamente por los procesos de obras de ciclovías, sino más precisamente por los beneficios en cuanto a salud y esparcimiento; En tal sentido, concuerda con lo mencionado por Myhrmann et al. (2022) quienes afirman que las interacciones producto del ciclismo tienen impacto en la integridad física y mental porque permite mejorar la resistencia física, el sueño, disminuyen los riesgos de enfermedades cardiovasculares, ansiedad y depresión; sin embargo, la población ciclista puede quedar expuesta a accidentes y lesiones, ya sea por factores propios o ajenos ligados con la infraestructura vial y la imprudencia de otros conductores. Además, se alinea con lo mencionado por Galvin et al. (2022) junto a Kraus y Koch (2020) por el contexto de pandemia en donde se realizaron estas obras de ciclovías; sin embargo, no se generaron los ingresos económicos esperados y la inversión inicial se comprometió por las demoras y aplazamiento de entrega de la obra final.



En el objetivo específico 3 se planteó determinar cómo se relaciona el proceso de la ciclovía y el aspecto ambiental en el que vive los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021. De acuerdo con los resultados logrados, se tuvo un coeficiente de correlación positiva débil con un valor igual a 0,161 junto a un p-valor = 0,155 (p-valor<0,05); por lo cual, se rechaza la hipótesis alterna, es decir, el proceso de la obra ciclovía no se relaciona significativamente con el aspecto ambiental de los pobladores de la provincia de Huaraz, 2021. Asimismo, el 100,0% percibieron este aspecto en un nivel bajo.

Dichos resultados no concuerdan con los obtenidos por Pérez (2018), donde el coeficiente de correlación entre el proyecto de inversión pública en ciclovías y el medio ambiente fue igual a 0,490 con una significancia bilateral de 0,004 (p-valor<0,05). Sin embargo, coincide en cuanto al cuidado del medio ambiente, la investigación de Cisneros (2022) donde el 68,7% considera a la bicicleta como medio de transporte frecuente. Asimismo, el estudio de Useche et al. (2018) reportó que, el 34,7% indicó una sobre exposición ambiental por la visualización de publicidad en el entorno. De igual manera, discrepa con el estudio de Alfaro et al (2021) en donde las infraestructuras verdes permitieron contar con espacios de esparcimiento ecológico mientras se mejoraba el tiempo de recorrido para los ciclistas y se disminuía la contaminación ambiental.

Teniendo en cuenta los resultados, se infiere que no se perciben las acciones en beneficio del medio ambiente por parte de los procesos de obra de ciclovía, así como no hay un impacto relevante en ese aspecto, lo cual podría deberse al retraso, paralización e inadecuada gestión de obras viales y su gestión, lo cual afecta la calidad del medio ambiente en el que se desenvuelve la población. Por tanto, no concuerda con lo mencionado por Woodcock et al. (2018) quien menciona el impacto positivo del ciclismo en el medio ambiente a través de una adecuada gestión para reducir las emisiones de gases, contaminación aérea y acústica, además de proporcionar beneficios a la salud de los ciudadanos. No obstante, la baja percepción de los pobladores indica que no se encuentran satisfechos con la calidad ambiental de su entorno, porque los ruidos, emisiones de dióxido de carbono y desorden en los transportes, mismos que influyen en el tiempo de viaje y salud pública en general.

Por otro lado, concuerda con lo mencionado por Macke et al. (2018) junto a Discoli y San Juan (2021) quienes aseguran que el empleo de tecnologías inteligentes y políticas sobre el medio ambiente reducen los impactos generados para evitar repercusiones en el ámbito económico y social de la población; puesto que, se evidenció la baja percepción que tiene la población respecto a los beneficios percibidos en el ámbito medioambiental, demostrando así deficiencias en el uso de tecnologías y planeación de actividades de la obra de ciclovías, las cuales no contemplaron la afectación del bienestar a raíz de las demoras y alteración de la infraestructura vial.

Cabe resaltar que, en la presente investigación los coeficientes de correlación general y específicos arrojaron valores bajos; mientras que, la significancia en todos y cada uno de los casos permitieron inferir que no existe una relación entre la variable procesos de obra y calidad vida junto a sus dimensiones: económico, social y ambiental; esto a raíz de que la infraestructura vial que se intervino para la construcción de la ciclovía redujo los carriles a solo dos, lo cual provocó la congestión vehicular y el descontento en la población, quienes se muestran descontentos por el tráfico con el deben lidiar diariamente a causa de la obra y del ruido de los autos, mismo que constituye contaminación auditiva y genera estrés en los conductores, peatones y ciclistas. En ese sentido, la calidad de vida de los pobladores en general se ve comprometida en lugar de verse beneficiada con la obra de ciclovía.

Lo anterior refuerza lo mencionado por Martínez et al. (2019), debido a que la incomodidad se presenta a nivel económico, en las relaciones interpersonales con otros usuarios, en la salud física y mental; además, la percepción de confianza hacia las autoridades decae al evidenciar los desaciertos de la gestión por la mala planificación de la obra a futuro. Por otro lado, se evidencia la escasa promoción del uso de bicicletas y el escaso control del parque automotor que genera la congestión vehicular en los carriles que quedaron producto de la obra de ciclovía.

## **VI. CONCLUSIONES**

1. Se determinó que el proceso de la obra ciclovía no se relaciona con la calidad de vida de los pobladores de la provincia de Huaraz, 2021; debido a que la prueba Rho de Spearman arrojó como resultado un coeficiente de correlación igual a 0,118 y una significancia bilateral de 0,295 (p-valor<0,05).
2. Se determinó que el proceso de la obra ciclovía no se relaciona con el aspecto económico de los pobladores de la provincia de Huaraz, 2021; debido a que la prueba Rho de Spearman arrojó como resultado un coeficiente de correlación igual a 0,028 y una significancia bilateral de 0,807 (p-valor<0,05).
3. Se determinó que el proceso de la obra ciclovía no se relaciona con el aspecto social de los pobladores de la provincia de Huaraz, 2021; debido a que la prueba Rho de Spearman arrojó como resultado un coeficiente de correlación igual a 0,054 y una significancia bilateral de 0,636 (p-valor<0,05).
4. Se determinó que el proceso de la obra ciclovía no se relaciona con el aspecto ambiental de los pobladores de la provincia de Huaraz, 2021; debido a que la prueba Rho de Spearman arrojó como resultado un coeficiente de correlación igual a 0,161 y una significancia bilateral de 0,155 (p-valor<0,05).

## **VII. RECOMENDACIONES**

1. En respuesta al objetivo general, a los responsables de la Gestión de Obras de Infraestructura del centro poblado de Bello Horizonte, identificar las necesidades básicas de la población para formar planes efectivos de inversión pública a corto, mediano y largo plazo, conjuntamente con las asociaciones vecinales del lugar, los gobiernos locales y regionales, para que en un trabajo en conjunto se logre un óptimo resultado, ya que depende de ello el crecimiento económico de toda sociedad y por ende, la mejora de la Calidad de Vida

Se recomienda a la municipalidad de la provincia de Huaraz desarrollar planes de infraestructura vial que permitan reparar las ciclovías que ya se tienen y ordenar la construcción de nuevos espacios viales seguros para el uso de bicicletas, con la finalidad de incentivar a la población al uso de este medio de transporte más saludable y amigable con el ambiente.

2. Se recomienda a la municipalidad de la provincia de Huaraz destinar un presupuesto adecuado para el mejoramiento vial y la creación de ciclovías en Huaraz, en donde se contemplen también áreas verdes para la recreación y esparcimiento de la población.

3. Se recomienda a la municipalidad de la provincia de Huaraz trabajar conjuntamente con los puestos de salud para organizar campañas de promoción e incentivo con la finalidad de concientizar a la población respecto al uso de bicicletas como medios de transporte que aportan a la mejora de resistencia física y la disminución riesgo cardiovascular, depresión y ansiedad. Además, se deberá planear la creación y mejoramiento de áreas de esparcimiento común donde se incentive el deporte a los ciudadanos.

4. Se recomienda a la municipalidad de la provincia de Huaraz coordinar con las áreas de gestión ambiental, ingenieros civiles y arquitectos para adaptar las ciclovías, áreas de esparcimiento y paraderos cercanos con techos que brinden sombra y que cuenten con espacios para estacionar y guardar las bicicletas, de manera que no se perturben los espacios naturales.

## REFERENCIAS

- Aillón, O., Daza, J. y Pantoja, J. (2020). Desarrollo empresarial, gestión ambiental y calidad de vida en el municipio de Sucre. *Revista Investigación y Negocios*, 13(21). doi:<https://doi.org/10.38147/inv&neg.v13i21.84>
- Alfaro, M., Rirera, K., Esenarro, D., & Mendez, R. (2021). Desing of green infrastructure for ciclovias connectivity, Sinchi Roca Zonal Parck - Naranjal Metropolitano - Comas Station. *Journal of Green Engineering (JGE)*, 11(1), 1-17. <http://www.jgenng.com/wp-content/uploads/2021/1/volume11-issue1-01.pdf>
- Arévalo, D., Game, C., Padilla, C.y Wong, N. (2019). Predictores de la Calidad de Vida Subjetiva en Adultos Mayores de Zonas Urbanas y Rurales de la Provincia del Guayas, Ecuador. *Información tecnológica*, 30(5). doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642019000500271>
- Arevalo, J. (2022). *Gestión de obras de infraestructura y calidad de vida en la población de Bello Horizonte, La Banda de Shilcayo, San Martín – 2022*. [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/96165>
- Asenjo, C. (2022) *Gestión de obras públicas y calidad de vida urbana de los usuarios del distrito de La Perla – Callao, 2022*. [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/96904>
- Brand, C., Dons, E., Anaya, E., Avila, I., Clark, A., De Nazelle, A., Kahmeier, S. (2021). The climate change mitigation effects of daily active travel in cities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 93. doi:<https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102764>
- Carranza, M. (2021). *Procedimiento y herramienta para la planificación y el control de costos de proyectos de infraestructura vial para la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Pococí*. [Tesis de maestría], Instituto Tecnológico de Costa Rica. <https://hdl.handle.net/2238/13531>
- Carrasco, S. (2019). *Metodología de la investigación Científica: pautas metodologicas para diseñar y elaborar el proyecto de investigación*. Lima: San Marcos.

- Chávez, J. (2021). *La dirección de proyectos en el “servicio de implementación de ciclovías” y su relación con la mejora de ejecución Huaraz, Ancash 2021*. [Tesis de maestría], Universidad César Vallejo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/86664>
- Cisnero, L. (2022). *Las transformaciones en la percepción social y el uso de la bicicleta en la matriz de movilidad de la ciudad de Loja a partir de la inclusión de una política pública a favor de la movilidad no motorizada, en el periodo 2014-2020*. [Tesis de maestría], Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Obtenido de <http://hdl.handle.net/10469/18183>
- Covas, D., Hernández, G. y Cabello, J. (2018). Modelo, procedimientos y factores determinantes para gestionar la calidad de vida urbana en ciudades principales cubanas. Caso: ciudad de Cienfuegos. *Ingeniería Industrial*, 39(2). [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1815-59362018000200170](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59362018000200170)
- Cruz, J., Guevara, H., Flores, J., & Ledesma, M. (2020). Knowledge areas and key phases in project management: Considerations theoretical. *Revista Venezolana de Gerencia*, 25(90), 680-692. doi:<https://doi.org/10.37960/rvg.v25i90.32409>
- Decreto de Urgencia N° 101-2020. (27 de agosto de 2020). *Decreto de Urgencia que establece medidas complementarias en materia económica y financiera para que las municipalidades provinciales implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado y dicta otras medidas*. [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1266743/DU101\\_2020.pdf?v=1598533352](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1266743/DU101_2020.pdf?v=1598533352)
- Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, 2020. (4 de junio de 2020). *Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/633229-012-2020-mtc>
- Discoli, C. y San Juan, G. (2021). *Calidad de Vida en el Sistema Urbano: Una Aproximación Técnica y Metodológica*. Nobuko. [https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=ck5KEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA8&dq=calidad+de+vida+dimensi%C3%B3n+ambiental,+social+y+econ%C3%B3mica&ots=9xrfUi0MPN&sig=4FOfaoboLSAyaRJ\\_f5dY8taKUil#v=on](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=ck5KEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA8&dq=calidad+de+vida+dimensi%C3%B3n+ambiental,+social+y+econ%C3%B3mica&ots=9xrfUi0MPN&sig=4FOfaoboLSAyaRJ_f5dY8taKUil#v=on)

epage&q=calidad%20de%20vida%20dimensi%C3%B3n%20ambiental%2C%20soc

- Étnico-Ghasrodasti, R., Paydar, M., & Ardeshiri, A. (2018). Recreational cycling in a coastal city: Investigating lifestyle, attitudes and built environment in cycling behavior. *Sustainable Cities and Society*, 39, 241-251. doi:<https://doi.org/10.1016/j.scs.2018.02.037>
- Gallardo, E. (2017). *Metodología de la investigación*. Huancayo: Universidad Continental.
- Galvin, K., Tomlin, D., Joubert, L., & Story, L. (2022). Effects of widespread community use of face masks on communication, participation, and quality of life in Australia during the COVID-19 pandemic. *Cognitive Research: Principles and Implications*, 7(1). doi:<https://doi.org/10.1186/s41235-022-00436-z>
- Grimaldo, M., Correa, J., Jara, D., Belu, I. y Aguirre, M. (2020). Propiedades psicométricas de la escala de calidad de vida de barnes y olson en estudiantes limeños (ECVOB). *Health and Addictions*, 20(2), 145-156. [https://www.researchgate.net/profile/Jossue-Correa/publication/343498047\\_Propiedades\\_psicometricas\\_de\\_la\\_Escala\\_de\\_Calidad\\_de\\_vida\\_de\\_Olson\\_y\\_Barnes\\_en\\_estudiantes\\_limenos\\_ECVOB/links/5f362bd3299bf13404c1c5ce/Propiedades-psicometricas-de-la-Escala-de-Cali](https://www.researchgate.net/profile/Jossue-Correa/publication/343498047_Propiedades_psicometricas_de_la_Escala_de_Calidad_de_vida_de_Olson_y_Barnes_en_estudiantes_limenos_ECVOB/links/5f362bd3299bf13404c1c5ce/Propiedades-psicometricas-de-la-Escala-de-Cali)
- Hernández-Sampieri, R. y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México: Mc Graw Hill Education.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2022). *Estadísticas Ambientales: Agosto 2022*. <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/09-informe-tecnico-estadisticas-ambientales-ago-2022.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2022). *Informe Técnico N° 09 - Setiembre 2022 Flujo vehicular por unidades de peaje - Julio 2022*. Obtenido de <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/09-informe-tecnico-flujo-vehicular-jul-2022.pdf>

- Iturralde, C. (2019). The paradigms of development and their evolution: From the economic to the multidisciplinary approach. *RETOS*, 9(17), 7-23. doi:<https://doi.org/10.17163/ret.n17.2019.01>
- Kienteka, M., De Camargo, E., Fermino, R. y Siqueira, R. (2018) Quantitative and qualitative aspects of barriers to bicycle use for adults from Curitiba, Brazil. *Rev. Bras. Cineantropom Hum.*, 20(1), 29-42. <https://doi.org/10.5007/1980-0037.2018v20n1p29>
- Kraus, S., & Koch, N. (2020). Effect of pop-up bike lanes on cycling in European cities. *Physics and Society*. doi:<https://doi.org/10.48550/arXiv.2008.05883>
- Lizano, B., Del Valle, S., Silvera, M., & Campos, F. (2021). Use of bicycles as an alternative to reduce people's travel times in the face of the deficient public transport system. *Proceedings of the LACCEI international Multi-conference for Engineering, Education and Technology*. doi:<https://dx.doi.org/10.18687/LACCEI2021.1.1.222>
- Lopera, J. (2020). Health-related quality of life: Exclusion of subjectivity. *Ciência & Saúde Coletiva*, 25(2). doi:<https://doi.org/10.1590/1413-81232020252.16382017>
- Macke, J., Casagrande, R., Sarate, J., & Silva, K. (2018). Smart city and quality of life: Citizens' perception in a Brazilian case study. *Journal of Cleaner Production*, 182, 717-726. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.02.078>
- Martínez, E., Sánchez, A., & García, C. (2019). Gobernanza de la calidad de vida y bienestar subjetivo. *Ajayu*, 17(1), 121-139. [http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2077-21612019000100006&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2077-21612019000100006&lng=es&nrm=iso)
- Mesa, M. y Muñoz, A. (2019). Principio de planeación en el contrato de obra pública. *IUSTA*(51), 185-208. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7021763>
- Moisés, B., Ango, J., Palomino, V. y Feria, E. (2019). *Diseño del proyecto de investigación*. Lima: Editorial San Marcos.
- Montañez, A., Pozo, C., Prado, H., & Chávez, J. (2020). Emerging public management: Some features from a theoretical perspective. *Revista Venezolana de Gerencia*, 25(89), 13-25. doi:<https://doi.org/10.37960/revista.v25i89.31377>



- Munguia, D., Legaz, A., Bueno, J., Oviedo, M., Paris, F., & Mayolas, C. (2020). Benefits of cycling practice on perceived health outcomes of adult amateur cyclists. *Journal of Sport Psychology*, 29(3), 66-74. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7871883>
- Municipalidad Provincial de Huaraz. (31 de diciembre de 2020). *Contratacion de servicio de implementacion de sistema de transportes sostenible no motorizado de la municipalidad provincial de huaraz departamento de acnash - contratacion de servicio de implementacion de sistema de transporte sostenible no motorizado de.* <https://www.perulicitaciones.com/contratacion-de-servicio-de-implementacion-de-sistema-de-transportes-sostenible-no-motorizado-de-la-municipalidad-provincial-de-huaraz-departamento-de-acnash-contratacion-lct261238.html>
- Myhrmann, M., Janstrup, K., Moller, M., & Weijermars, W. (2022). Self-reported distress symptoms among cyclists having suffered bicycle crashes. *Journal of Transport and Health*, 26. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101388>
- Nita, M., Badiu, D., Onose, D., Gavrilidis, A., Gradinaru, S., Nastase, I., & Laforteza, R. (2018). Using local knowledge and sustainable transport to promote a greener city: the case of Bucharest, Romania. *Environmental Research*, 160, 331-338. doi:<https://doi.org/10.1016/j.envres.2017.10.007>
- Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J. y Romero, H. (2018). *Metodología de la investigación cuantitativa - cualitativa y redacción de la tesis* (Quinta ed.). Bogotá: Ediciones de la U.
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2020*. España: DGT Dirección General de Tráfico. <https://opra.info/las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-espana-2020/>
- Organización Mundial de la Salud. (25 de noviembre de 2020). *Cada movimiento cuenta para mejorar la salud – dice la OMS*. <https://www.who.int/es/news/item/25-11-2020-every-move-counts-towards-better-health-says-who>
- Pérez, M. (2018). *Proyecto inversión pública ciclovías y calidad de vida del adulto mayor Municipalidad de Surco-Lima-2016*. [Tesis de maestría], Universidad César Vallejo. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/6805>

- Prieto-Rodríguez, G., García-Arteaga, J. y Garnica, R. (2019). Análisis de la siniestralidad de tránsito en bicicleta en Bogotá, Colombia, 2015 - 2016. *Economía & Región*, 13(2), 117-146. <https://revistas.utb.edu.co/index.php/economiayregion/article/download/357/307/>
- Quinteros, E. y Valenzuela, F. (2022). *Propuesta de intervención urbana con unaciclovía para recuperación del espacio público en la ciudadela Abel Gilbert, Cantón Durán*. [Tesis de maestría], Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil. <http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/5364>
- Rajadurai, R., & Vilventhan, A. (2022). Integrating road information modeling (RIM) and geographic information system (GIS) for effective utility relocations in infrastructure projects. *Engineering, Construcción and Architectural Management*, 29(9), 3647-3663. doi:<https://doi.org/10.1108/ECAM-04-2021-0295>
- Riestra, L. (2018). Las dimensiones del desarrollo sostenible como paradigma para la construcción de las políticas públicas en Venezuela. *Tekhné*, 21(1). <https://revistasenlinea.saber.ucab.edu.ve/index.php/tekhne/article/view/3543>
- Riggs, G., & Gilderbloom, J. (2017). How multi-lane, one-way street design shapes neighbourhood life: collisions, crime and community. *Local Environment*, 22(8), 917-933. doi:<https://doi.org/10.1080/13549839.2017.1303666>
- Rios, A., Alvarado, E., & Lima, M. (2021). Evaluation of a bicycle lane as a sustainable means of transport in cities with an excessive presence of motorcycle taxis. *7th Congreso Internacional de Innovación y Tendencias en Ingeniería, CONIITI 2021 - Conference Proceedings*. doi:<https://doi.org/10.1109/CONIITI53815.2021.9619755>
- Rivas, F., Acevedo, Á. y Castillo, V. (2020). La calidad de vida compleja: referente organizacional para la política de seguridad social venezolana. *Visión Gerencial*, 19(2), 272-286. [https://www.researchgate.net/profile/Angel-Acevedo-Duque/publication/348419655\\_La\\_calidad\\_de\\_vida\\_compleja\\_referente\\_or](https://www.researchgate.net/profile/Angel-Acevedo-Duque/publication/348419655_La_calidad_de_vida_compleja_referente_or)

- ganizacional\_para\_la\_politica\_de\_seguridad\_social/links/5ffe22cd92851c13fe09c660/La-
- Skevington, S., & Bohnke, J. (2018). How is subjective well-being related to quality of life? Do we need two concepts and both measures? *Social Science & Medicine*, 206, 22-30. doi:<https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2018.04.005>
- Tongwen, W., Ya, L., Haidong, L., Shuaijun, C., Hongkai, L., & Yunxing, Z. (2022). Research on the Vitality Evaluation of Parks and Squares in Medium-Sized Chinese Cities from the Perspective of Urban Functional Areas. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(22). doi:<https://doi.org/10.3390/ijerph192215238>
- Tripathi, N. (2018). A valuation of Abraham Maslow's theory of self-actualization for the enhancement of quality of life. *Indian Journal of Health & Wellbeing*, 9(3), 499-504. <https://eds.p.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=0&sid=04bff0db-59df-45c9-b1e3-9c6d926c0700%40redis&bdata=JkF1dGhUeXBIPXNzbyZsYW5nPWVzJnNpdGU9ZWRzLWxpdmUmc2NvcGU9c2l0ZQ%3d%3d#db=asx&AN=129285067>
- Urgiles, P., Sebastian, M., & Claver, J. (2020). Proposal and Application of a Methodology to Improve the Control and Monitoring of Complex Hydroelectric Power Station Construction Projects. *Applied Sciences*, 10(21). doi:<https://doi.org/10.3390/app10217913>
- Useche, S., Montoro, L., Alonso, F., & Oviedo, O. (2018). Infrastructural and Human Factors Affecting Safety Outcomes of Cyclists. *Sustainability*, 10(2), 299-310. doi:<https://doi.org/10.3390/su10020299>
- Vavrova, M., & Chang, C. (2019). Incorporating livability into transportation asset management practices through bikeway quality networks. *Transportation Research Record*, 2673(4), 407-414. doi:<https://doi.org/10.1177/0361198119840610>
- Woodcock, J., Abbas, A., Ullrich, A., Tainio, M., Lovelace, R., Sá, T., Goodman, A. (2018). Development of the Impacts of Cycling Tool (ICT): A modelling study and web tool for evaluating health and environmental impacts of cycling uptake. *PLoS Medicine*, 15(7). doi:<https://doi.org/10.1371/journal.pmed.1002622>

Xu, J., Ma, H., Luo, J., Huo, X., Yao, X., & Yang, S. (2019). Spatial optimization mode of China's rural settlements based on quality-of-life theory. *Environmental Science and Pollution Research*, 26(14), 13854-13866. doi:<https://doi.org/10.1007/s11356-018-3775-3>

## **ANEXOS**

## MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLE DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
<b>Procesos</b>	Se definen los procesos de obra como el conjunto de actividades de carácter vial estructuradas bajo contrato con las entidades públicas, las cuales implican procedimiento de planificación de actividades, la ejecución y el control de costos para cumplir con los objetivos y metas establecidas bajo un cronograma inicial, cuya finalidad es asegurar un tránsito más cómodo y seguro tanto para peatones y conductores (Carranza, 2021).	Planificación	Presupuesto	Escala ordinal – Escala de Likert  1 = Nada 2 = Poco 3= Regular 4 = Bastante 5 = Mucho
			Viabilidad	
			Valor público	
		Ejecución	Eficiencia	
			Supervisión	
		Control	Mantenimiento	
Regulación				
<b>Calidad de vida</b>	La calidad de vida está definida como un constructo social compuesto por la calidad ambiental, bienestar e identidad, pero tiene implícita la sostenibilidad al tratar del crecimiento económico y el empleo de los recursos según su tasa de renovación; así como aspectos ambientales relacionados con las necesidades humanas; aunque, el enfoque social apunta a la búsqueda de medios para una transición menos traumática al sistema de intercambios, producción, consumo e información de la sociedad (Aillón, Daza, & Pantoja, 2020)	Económico	Reducción de gastos	
			Reducción de tiempo	
		Social	Disminución de contagios	
			Salud física	
		Ambiental	Contaminación sonora	
			Reducción de gases vehiculares	

## VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

### CARTA DE PRESENTACIÓN

Mg.: Aura Elisa Quiñones Li

Presente

Asunto: Validación de instrumentos a través de juicio de experto.

Es grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo, en la sede Lima Norte Perú, promoción 2021-2022, requiero validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi trabajo de investigación.

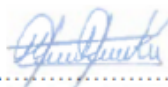
El título nombre del proyecto de investigación es: **Proceso de la obra de la ciclovía y su relación en la calidad de vida de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- ✓ Carta de presentación.
- ✓ Definiciones conceptuales de las variables y dimensiones.
- ✓ Matriz de operacionalización de las variables.

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

Atentamente



.....  
Huamán Lozano Eva Katery

DNI. 72006258

Matriz de consistencia							
Título: "Proceso de la obra de la ciclovía y su relación en la calidad de vida de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021"							
Autor: Eva Katery Huamán Lozano							
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES				
Problema General	Objetivo General	Hipótesis general	Variable 1: Proceso				
<p>Problema General:</p> <p>¿De qué manera el proceso de la obra ciclovía se relaciona con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida?</p> <p>Problemas Específicos:</p> <p>a) ¿Cómo se relaciona el proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021?</p> <p>b) ¿Cómo se relaciona el proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021?</p> <p>c) ¿Cómo se relaciona el proceso de la ciclovía con el aspecto ambiental en el que vive los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Determinar de qué manera el proceso de la obra ciclovía se relaciona con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>a) Determinar la relación del proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>b) Determinar la relación del proceso de la obra de la ciclovía y el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>c) Determinar la relación entre el proceso de la ciclovía y el aspecto ambiental en el que vive los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p>	<p>Hipótesis general:</p> <p>El proceso de la obra ciclovía se relacionan significativamente con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida.</p> <p>Hipótesis específicas:</p> <p>a) El proceso de la obra de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>b) El proceso de la obra de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>c) El proceso de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto ambiental en el que vive los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p>	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala y valores	Niveles y rangos
			<b>Planificación</b>	Presupuesto Viabilidad Valor Público	1 - 6	<p>1 = NADA 2 = POCO 3 = REGULAR 4 = BASTANTE 5 = MUCHO</p>	<p>Alto 5 y 4 Medio 3 Bajo 1 y 2</p>
			<b>Ejecución</b>	Eficiencia Supervisión	7 - 9		
			<b>Control</b>	Mantenimiento Regulación	10 - 12		
Variable 2: Calidad de Vida							
Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala y valores	Niveles y rangos			
<b>Económico</b>	Reducción de gastos Reducción de tiempo	13 - 17	<p>1 = NADA 2 = POCO 3 = REGULAR 4 = BASTANTE 5 = MUCHO</p>	<p>Alto 5 y 4 Medio 3 Bajo 1 y 2</p>			
<b>Social</b>	Disminución de contagios Salud física	18 - 20					
<b>Ambiental</b>	Contaminación sonora Reducción de gases vehiculares	21 - 24					



TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACION	POBLACION Y MUESTRA	TECNICAS E INSTRUMENTOS	ESTADISTICA A UTILIZAR
<p><b>Tipo de diseño:</b> descriptiva.</p> <p><b>Por su finalidad:</b> Intrínseco</p> <p><b>Por su alcance:</b> Es explicativo.</p> <p><b>Por su temporalidad:</b> Transversal.</p> <p><b>Por tipo de recolección de datos:</b> Es cuantitativo</p>	<p>Población: 163 936 habitantes de la Provincia de Huaraz</p> <p>Muestra: 80 habitantes.</p> <p>Tipo de muestra: muestra probabilística, estratificada, por conveniencia.</p>	<p>La Encuesta El Cuestionario con Escala de Likert.</p>	<p>DESCRIPTIVA Se usarán tablas de frecuencias y gráficos estadísticos con gráfico de barras,</p> <p>INFERENCIAL: Se usará el índice de correlación de Spearman.</p> $\rho = 1 - \frac{6 \sum D^2}{N(N^2 - 1)}$ <p>Donde D es la diferencia entre los correspondientes estadísticos de orden de x - y. N es el número de parejas.</p>

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LOS PROCESOS**

Variable 1: PROCESOS		Pertinencia		Relevancia		Claridad		SUGERENCIAS
Dimensiones	Indicadores	SÍ	NO	SI	NO	SI	NO	
<b>D: Planificación</b>								
	<b>I: Presupuesto</b>							
1	Ud. Cree que los recursos públicos del gobierno fueron bien invertidos en la implementación de la ciclovía	X		X		X		
2	Cree que hubo gastos innecesarios durante el proceso de la obra de la ciclovía	X		X		X		
	<b>I: Viabilidad</b>							
3	De acuerdo a su perspectiva cree Ud. que Huaraz esta adecuado para la implementación de una ciclovía	X		X		X		
4	Desde su perspectiva, Se tomó en cuenta los factores sociales de Huaraz, para la elaboración del expediente técnico de la ciclovía	X		X		X		
	<b>I: Valor Público</b>							
5	Desde su respectiva cuanto se hace uso de la ciclovía	X		X		X		
6	Cree que ha generado impactos positivos la implementación de la ciclovía en la ciudad de Huaraz	X		X		X		
<b>D: Ejecución</b>								
	<b>I: Eficiencia</b>							
7	Existe una adecuada delimitación de la ciclovía, con el carril de la pista para vehículos motorizados	X		X		X		
8	Cree que existe una adecuada lógica con la consecución de los tramos de la ciclovía	X		X		X		

	<b>I: Supervisión</b>						
9	De acuerdo al resultado de la obra, Cuánto cree que la Municipalidad tomó acciones de supervisión en el proceso de la ejecución de la ciclovía	X		X		X	
<b>D: Control</b>							
	<b>I: Mantenimiento</b>						
10	En base a su experiencia, La ciclovía tuvo un mantenimiento adecuado, una vez terminada su ejecución	X		X		X	
11	Existe obstáculos en la ciclovía, como carros mal estacionados, motocicletas o algún otro obstáculo	X		X		X	
	<b>I: Regulación</b>						
12	Se ha realizado las acciones de regulación en el tiempo adecuado, sobre las fallas que hubo en la obra de la ciclovía En caso hubiera	X		X		X	

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):**

Existe suficiencia

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

**Apellidos y nombres del juez validador.** Dra. Aura Elisa Quiñones Li      **DNI: 07721447**

**Especialidad del validador:**

- <sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>**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

**04 de Noviembre del 2022**



-----  
**Firma del Experto Informante.**

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA CALIDAD DE VIDA**

Variable 2: CALIDAD DE VIDA		Pertinencia		Relevancia		Claridad		SUGERENCIAS
Dimensiones	Indicadores	SÍ	NO	SI	NO	SI	NO	
<b>D: Económico</b>								
	<b>I: Reducción de Gastos</b>							
1	Cuánto cree que ha sido los cambios en el ahorro de dinero, con la implementación de la vía de vehículos no motorizados	X		X		X		
2	Los gastos empleados en el mantenimiento de la bicicleta, en el caso que lo uso, en qué nivel lo ha beneficiado	X		X		X		
3	Ha encontrado diferencia en la reducción de gastos, con referencia a los accidentes de tránsito	X		X		X		
	<b>I: Reducción de Tiempo</b>							
4	Tiene una mejor administración de su tiempo con el empleo de la ciclovía	X		X		X		
5	En qué nivel disminuyó el tráfico, una vez empleado la ciclovía	X		X		X		
<b>D: Social</b>								
	<b>I: Disminución de Contagios</b>							
6	Cuánto fue el impacto del empleo de la bicicleta, con la disminución del nivel de contagios	X		X		X		
7	Cómo fue su nivel de seguridad sobre el distanciamiento al emplear la bicicleta como medio de transporte	X		X		X		
	<b>I: Salud Física</b>							
8	Ha visto mejoras en la calidad de su salud, a partir del uso de la ciclovía	X		X		X		
<b>D: Ambiental</b>								
	<b>I: Contaminación Sonora</b>							

9	Ha disminuido el nivel de emisión de sonido por parte de los vehículos motorizados	X		X		X	
10	Ud. Cree que ha bajado el estrés, causado por la bulla dadas en horas punta producidas por el tráfico vehicular	X		X		X	
	<b>I: Reducción de Gases Vehiculares</b>						
11	En cuánto se dio la reducción de contaminación emitido por los vehículos motorizados	X		X		X	
12	Cree que hubo cambios en la calidad del aire que se respira	X		X		X	

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):**

Existe suficiencia

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

**Apellidos y nombres del juez validador.** Dra: Aura Elisa Quiñones Li      **DNI: 07721447**

**Especialidad del validador:**

.....  
<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

<sup>3</sup>**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

**04 de Noviembre del 2022**



.....  
**Firma del Experto Informante.**

## CARTA DE PRESENTACIÓN

Mg.: Karla Amanda Barbarán Arévalo

Presente

Asunto: Validación de instrumentos a través de juicio de experto.

Es grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo, en la sede Lima Norte Perú, promoción 2021-2022, requiero validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi trabajo de investigación.

El título nombre del proyecto de investigación es: **Proceso de la obra de la ciclovía y su relación en la calidad de vida de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- ✓ Carta de presentación.
- ✓ Definiciones conceptuales de las variables y dimensiones.
- ✓ Matriz de operacionalización de las variables.

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

Atentamente



.....  
Huamán Lozano Eva Katery

DNI. 72006258

Matriz de consistencia										
Título: "Proceso de la obra de la ciclovía y su relación en la calidad de vida de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021"										
Autor: Eva Katery Huamán Lozano										
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES							
Problema General	Objetivo General	Hipótesis general	Variable 1: Proceso							
<p>Problema General:</p> <p>¿De qué manera el proceso de la obra ciclovía se relaciona con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida?</p> <p>Problemas Específicos:</p> <p>a) ¿Cómo se relaciona el proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021?</p> <p>b) ¿Cómo se relaciona el proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021?</p> <p>c) ¿Cómo se relaciona el proceso de la ciclovía con el aspecto ambiental en el que vive los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Determinar de qué manera el proceso de la obra ciclovía se relaciona con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>a) Determinar la relación del proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>b) Determinar la relación del proceso de la obra de la ciclovía y el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>c) Determinar la relación entre el proceso de la ciclovía y el aspecto ambiental en el que vive los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p>	<p>Hipótesis general:</p> <p>El proceso de la obra ciclovía se relacionan significativamente con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida.</p> <p>Hipótesis específicas:</p> <p>a) El proceso de la obra de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>b) El proceso de la obra de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>c) El proceso de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto ambiental en el que vive los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p>	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala y valores	Niveles y rangos			
						<b>Planificación</b>	Presupuesto Viabilidad Valor Público	1 - 6	1 = NADA 2 = POCO 3 = REGULAR 4 = BASTANTE 5 = MUCHO	Alto 5 y 4  Medio 3  Bajo 1 y 2
						<b>Ejecución</b>	Eficiencia Supervisión	7 - 9		
						<b>Control</b>	Mantenimiento Regulación	10 - 12		
Variable 2: Calidad de Vida										
			Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala y valores	Niveles y rangos			
			<b>Económico</b>	Reducción de gastos Reducción de tiempo	13 - 17	1 = NADA 2 = POCO 3 = REGULAR 4 = BASTANTE 5 = MUCHO	Alto 5 y 4  Medio 3  Bajo 1 y 2			
			<b>Social</b>	Disminución de contagios Salud física	18 - 20					
			<b>Ambiental</b>	Contaminación sonora Reducción de gases vehiculares	21 - 24					

TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACION	POBLACION Y MUESTRA	TECNICAS E INSTRUMENTOS	ESTADISTICA A UTILIZAR
<p><b>Tipo de diseño:</b> descriptiva.</p> <p><b>Por su finalidad:</b> Intrínseco</p> <p><b>Por su alcance:</b> Es explicativo.</p> <p><b>Por su temporalidad:</b> Transversal.</p> <p><b>Por tipo de recolección de datos:</b> Es cuantitativo</p>	<p>Población: 163 936 habitantes de la Provincia de Huaraz</p> <p>Muestra: 80 habitantes.</p> <p>Tipo de muestra: muestra probabilística, estratificada, por conveniencia.</p>	<p>La Encuesta El Cuestionario con Escala de Likert.</p>	<p>DESCRIPTIVA Se usarán tablas de frecuencias y gráficos estadísticos con gráfico de barras,</p> <p>INFERENCIAL: Se usará el índice de correlación de Spearman.</p> $\rho = 1 - \frac{6 \sum D^2}{N(N^2 - 1)}$ <p>Donde D es la diferencia entre los correspondientes estadísticos de orden de x - y. N es el número de parejas.</p>



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LOS PROCESOS**

Variable 1: PROCESOS		Pertinencia		Relevancia		Claridad		SUGERENCIAS
Dimensiones	Indicadores	SÍ	NO	SI	NO	SI	NO	
<b>D: Planificación</b>								
	<b>I: Presupuesto</b>							
1	¿Ud. Cree que los recursos públicos del gobierno fueron bien invertidos en la implementación de la ciclovía?	X		X		X		
2	¿Cree que hubo gastos innecesarios durante el proceso de la obra de la ciclovía?	X		X		X		
	<b>I: Viabilidad</b>							
3	De acuerdo a su perspectiva ¿cree Ud. que Huaraz esta adecuado para la implementación de una ciclovía?	X		X		X		
4	Desde su perspectiva, ¿Se tomó en cuenta los factores sociales de Huaraz, para la elaboración del expediente técnico de la ciclovía?	X		X		X		
	<b>I: Valor Público</b>							
5	¿Desde su respectiva cuanto se hace uso de la ciclovía?	X		X		X		
6	¿Cree que ha generado impactos positivos la implementación de la ciclovía en la ciudad de Huaraz?	X		X		X		
<b>D: Ejecución</b>								
	<b>I: Eficiencia</b>							
7	¿Existe una adecuada delimitación de la ciclovía, con el carril de la pista para vehículos motorizados?	X		X		X		
8	¿Cree que existe una adecuada lógica con la consecución de los tramos de la ciclovía?	X		X		X		

	<b>I: Supervisión</b>						
9	De acuerdo al resultado de la obra, ¿Cuánto cree que la Municipalidad tomó acciones de supervisión en el proceso de la ejecución de la ciclovía?	X		X		X	
<b>D: Control</b>							
	<b>I: Mantenimiento</b>						
10	En base a su experiencia, ¿La ciclovía tuvo un mantenimiento adecuado, una vez terminada su ejecución?	X		X		X	
11	¿Existe obstáculos en la ciclovía, como carros mal estacionados, motocicletas o algún otro obstáculo?	X		X		X	
	<b>I: Regulación</b>						
12	¿Se ha realizado las acciones de regulación en el tiempo adecuado, sobre las fallas que hubo en la obra de la ciclovía? En caso hubiera	X		X		X	

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):**

Se presenta suficiencia de acuerdo a la relación de los indicadores con las variables y dimensiones correspondientes.

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

**Apellidos y nombres del juez validador.** Dr/ Mg: Karla Amanda Barbarán Arévalo

**DNI:** 40125467

**Especialidad del validador:** Magister en Gestión Pública

**04 de Noviembre del 2022**

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

<sup>3</sup>**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.

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA CALIDAD DE VIDA**

Variable 2: CALIDAD DE VIDA		Pertinencia		Relevancia		Claridad		SUGERENCIAS
Dimensiones	Indicadores	SÍ	NO	SI	NO	SI	NO	
<b>D: Económico</b>								
	<b>I: Reducción de Gastos</b>							
1	¿Cuánto cree que ha sido los cambios en el ahorro de dinero, con la implementación de la vía de vehículos no motorizados?	X		X		X		
2	¿Los gastos empleados en el mantenimiento de la bicicleta, en el caso que lo uso, en qué nivel lo ha beneficiado?	X		X		X		
3	¿Ha encontrado diferencia en la reducción de gastos, con referencia a los accidentes de tránsito?	X		X		X		
	<b>I: Reducción de Tiempo</b>							
4	¿Tiene una mejor administración de su tiempo con el empleo de la ciclovía?	X		X		X		
5	¿En qué nivel disminuyó el tráfico, una vez empleado la ciclovía?	X		X		X		
<b>D: Social</b>								
	<b>I: Disminución de Contagios</b>							
6	¿Cuánto fue el impacto del empleo de la bicicleta, con la disminución del nivel de contagios?	X		X		X		
7	¿Cómo fue su nivel de seguridad sobre el distanciamiento al emplear la bicicleta como medio de transporte?	X		X		X		
	<b>I: Salud Física</b>							
8	¿Ha visto mejoras en la calidad de su salud, a partir del uso de la ciclovía?	X		X		X		
<b>D: Ambiental</b>								
	<b>I: Contaminación Sonora</b>							

9	¿Ha disminuido el nivel de emisión de sonido por parte de los vehículos motorizados?	X		X		X	
10	¿Ud. Cree que ha bajado el estrés, causado por la bulla dadas en horas punta producidas por el tráfico vehicular?	X		X		X	
	<b>I: Reducción de Gases Vehiculares</b>						
11	¿En cuánto se dio la reducción de contaminación emitido por los vehículos motorizados?	X		X		X	
12	¿Cree que hubo cambios en la calidad del aire que se respira?	X		X		X	

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):**

Se presenta suficiencia de acuerdo a la relación de los indicadores con las variables y dimensiones correspondientes.

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

**Apellidos y nombres del juez validador.** Dr. / Mg: Karla Amanda Barbarán Arévalo

**DNI:** 40125467

**Especialidad del validador:** Magister en Gestión Pública

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

<sup>3</sup>**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

**04 de Noviembre del 2022**



Firma del Experto Informante.

## CARTA DE PRESENTACIÓN

Mg.: Samuel Vladimir Rivera Castilla

Presente

Asunto: Validación de instrumentos a través de juicio de experto.

Es grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo, en la sede Lima Norte Perú, promoción 2021-2022, requiero validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi trabajo de investigación.

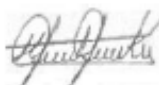
El título nombre del proyecto de investigación es: **Proceso de la obra de la ciclovía y su relación en la calidad de vida de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- ✓ Carta de presentación.
- ✓ Definiciones conceptuales de las variables y dimensiones.
- ✓ Matriz de operacionalización de las variables.

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

Atentamente



.....  
Huamán Lozano Eva Katery

DNI. 72006258

### Matriz de consistencia

Título: "Proceso de la obra de la ciclovía y su relación en la calidad de vida de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021"

Autor: Eva Katery Huamán Lozano

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES				
Problema General	Objetivo General	Hipótesis general	Variable 1: Proceso				
			Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala y valores	Niveles y rangos
<p><b>Problema General:</b></p> <p>¿De qué manera el proceso de la obra ciclovía se relaciona con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida?</p>	<p><b>Objetivo general:</b></p> <p>Determinar de qué manera el proceso de la obra ciclovía se relaciona con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida.</p>	<p><b>Hipótesis general:</b></p> <p>El proceso de la obra ciclovía se relacionan significativamente con la satisfacción de los pobladores de la provincia de Huaraz, en la mejora de la calidad de vida.</p>	<p><b>Planificación</b></p>	<p>Presupuesto Viabilidad Valor Público</p>	<p>1 - 6</p>	<p>1 = NADA 2 = POCO 3 = REGULAR 4 = BASTANTE 5 = MUCHO</p>	<p>Alto 5 y 4  Medio 3  Bajo 1 y 2</p>
			<p><b>Ejecución</b></p>	<p>Eficiencia Supervisión</p>	<p>7 - 9</p>		
			<p><b>Control</b></p>	<p>Mantenimiento Regulación</p>	<p>10 - 12</p>		
<p><b>Problemas Específicos:</b></p> <p>a) ¿Cómo se relaciona el proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021?</p> <p>b) ¿Cómo se relaciona el proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021?</p> <p>c) ¿Cómo se relaciona el proceso de la ciclovía con el aspecto ambiental en el que vive los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021?</p>	<p><b>Objetivos específicos:</b></p> <p>a) Determinar la relación del proceso de la obra de la ciclovía con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>b) Determinar la relación del proceso de la obra de la ciclovía y el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>c) Determinar la relación entre el proceso de la ciclovía y el aspecto ambiental en el que vive los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p>	<p><b>Hipótesis específicas:</b></p> <p>a) El proceso de la obra de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto económico de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>b) El proceso de la obra de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto social de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p> <p>c) El proceso de la ciclovía se relaciona significativamente con el aspecto ambiental en el que vive los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021.</p>	Variable 2: Calidad de Vida				
			Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala y valores	Niveles y rangos
			<p><b>Económico</b></p>	<p>Reducción de gastos Reducción de tiempo</p>	<p>13 - 17</p>	<p>1 = NADA 2 = POCO 3 = REGULAR 4 = BASTANTE 5 = MUCHO</p>	<p>Alto 5 y 4  Medio 3  Bajo 1 y 2</p>
			<p><b>Social</b></p>	<p>Disminución de contagios Salud física</p>	<p>18 - 20</p>		
			<p><b>Ambiental</b></p>	<p>Contaminación sonora Reducción de gases vehiculares</p>	<p>21 - 24</p>		

TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACION	POBLACION Y MUESTRA	TECNICAS E INSTRUMENTOS	ESTADISTICA A UTILIZAR
<p><b>Tipo de diseño:</b> descriptiva.</p> <p><b>Por su finalidad:</b> Intrínseco</p> <p><b>Por su alcance:</b> Es explicativo.</p> <p><b>Por su temporalidad:</b> Transversal.</p> <p><b>Por tipo de recolección de datos:</b> Es cuantitativo</p>	<p>Población: 163 936 habitantes de la Provincia de Huaraz</p> <p>Muestra: 80 habitantes.</p> <p>Tipo de muestra: muestra probabilística, estratificada, por conveniencia.</p>	<p>La Encuesta El Cuestionario con Escala de Likert.</p>	<p>DESCRIPTIVA Se usarán tablas de frecuencias y gráficos estadísticos con gráfico de barras,</p> <p>INFERENCIAL: Se usará el índice de correlación de Spearman.</p> $\rho = 1 - \frac{6 \sum D^2}{N(N^2 - 1)}$ <p>Donde D es la diferencia entre los correspondientes estadísticos de orden de x - y. N es el número de parejas.</p>

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LOS PROCESOS**

Variable 1: PROCESOS		Pertinencia		Relevancia		Claridad		SUGERENCIAS
Dimensiones	Indicadores	SÍ	NO	SI	NO	SI	NO	
<b>D: Planificación</b>								
	<b>I: Presupuesto</b>	X		X		X		
1	¿Ud. Cree que los recursos públicos del gobierno fueron bien invertidos en la implementación de la ciclovía?	X		X		X		
2	¿Cree que hubo gastos innecesarios durante el proceso de la obra de la ciclovía?	X		X		X		
	<b>I: Viabilidad</b>							
3	De acuerdo a su perspectiva ¿cree Ud. que Huaraz esta adecuado para la implementación de una ciclovía?	X		X		X		
4	Desde su perspectiva, ¿Se tomó en cuenta los factores sociales de Huaraz, para la elaboración del expediente técnico de la ciclovía?	X		X		X		
	<b>I: Valor Público</b>							
5	¿Desde su respectiva cuanto se hace uso de la ciclovía?	X		X		X		
6	¿Cree que ha generado impactos positivos la implementación de la ciclovía en la ciudad de Huaraz?	X		X		X		
<b>D: Ejecución</b>								
	<b>I: Eficiencia</b>							
7	¿Existe una adecuada delimitación de la ciclovía, con el carril de la pista para vehículos motorizados?	X		X		X		
8	¿Cree que existe una adecuada lógica con la consecución de los tramos de la ciclovía?	X		X		X		



	<b>I: Supervisión</b>						
9	De acuerdo al resultado de la obra, ¿Cuánto cree que la Municipalidad tomó acciones de supervisión en el proceso de la ejecución de la ciclovía?	X		X		X	
<b>D: Control</b>							
	<b>I: Mantenimiento</b>						
10	En base a su experiencia, ¿La ciclovía tuvo un mantenimiento adecuado, una vez terminada su ejecución?	X		X		X	
11	¿Existe obstáculos en la ciclovía, como carros mal estacionados, motocicletas o algún otro obstáculo?	X		X		X	
	<b>I: Regulación</b>	X		X		X	
12	¿Se ha realizado las acciones de regulación en el tiempo adecuado, sobre las fallas que hubo en la obra de la ciclovía? En caso hubiera	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.** Mg. Samuel Vladimir Rivera Castilla

**DNI:** 07722877

**Especialidad del validador:** Magister en Administración

**07 de Noviembre del 2022**

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

<sup>3</sup>**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



Samuel V. Rivera Castilla

Firma del Experto Informante.

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA CALIDAD DE VIDA**

Variable 2: CALIDAD DE VIDA		Pertinencia		Relevancia		Claridad		SUGERENCIAS
Dimensiones	Indicadores	SÍ	NO	SI	NO	SI	NO	
<b>D: Económico</b>								
	<b>I: Reducción de Gastos</b>							
1	¿Cuánto cree que ha sido los cambios en el ahorro de dinero, con la implementación de la vía de vehículos no motorizados?	X		X		X		
2	¿Los gastos empleados en el mantenimiento de la bicicleta, en el caso que lo uso, en qué nivel lo ha beneficiado?	X		X		X		
3	¿Ha encontrado diferencia en la reducción de gastos, con referencia a los accidentes de tránsito?	X		X		X		
	<b>I: Reducción de Tiempo</b>	X		X		X		
4	¿Tiene una mejor administración de su tiempo con el empleo de la ciclovía?	X		X		X		
5	¿En qué nivel disminuyó el tráfico, una vez empleado la ciclovía?	X		X		X		
<b>D: Social</b>								
	<b>I: Disminución de Contagios</b>							
6	¿Cuánto fue el impacto del empleo de la bicicleta, con la disminución del nivel de contagios?	X		X		X		
7	¿Cómo fue su nivel de seguridad sobre el distanciamiento al emplear la bicicleta como medio de transporte?	X		X		X		
	<b>I: Salud Física</b>							
8	¿Ha visto mejoras en la calidad de su salud, a partir del uso de la ciclovía?	X		X		X		
<b>D: Ambiental</b>								
	<b>I: Contaminación Sonora</b>							

9	¿Ha disminuido el nivel de emisión de sonido por parte de los vehículos motorizados?	X		X		X	
10	¿Ud. Cree que ha bajado el estrés, causado por la bulla dadas en horas punta producidas por el tráfico vehicular?	X		X		X	
<b>I: Reducción de Gases Vehiculares</b>							
11	¿En cuánto se dio la reducción de contaminación emitido por los vehículos motorizados?	X		X		X	
12	¿Cree que hubo cambios en la calidad del aire que se respira?	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.** Mg: Samuel Vladimir Rivera Castilla

**DNI:** 07722877

**Especialidad del validador:** Magister en Administración

.....

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>**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

**07 de Noviembre del 2022**



Samuel V. Rivera Castilla

-----  
**Firma del Experto Informante.**



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

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

Yo, FLORES RIVAS VICTOR RICARDO, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Proceso de la obra de la ciclovía y su relación en la calidad de vida de los pobladores de la Provincia de Huaraz, 2021", cuyo autor es HUAMAN LOZANO EVA KATERY, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 17.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

LIMA, 09 de Enero del 2023

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
FLORES RIVAS VICTOR RICARDO <b>DNI:</b> 08690423 <b>ORCID:</b> 0000-0002-0243-2267	Firmado electrónicamente por: VFLORES20 el 10- 01-2023 09:49:18

Código documento Trilce: TRI - 0514810