



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA

Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad
en un distrito de Lima, 2023

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Carretero Quezada, Aldo Ricardo (orcid.org/0000-0001-5090-9341)

ASESORES:

Dr. Ramirez Rios, Alejandro (orcid.org/0000-0003-0976-4974)

Mg. Romero Espinoza, Angie Luisa (orcid.org/0000-0003-4718-1489)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Reforma y Modernización del Estado

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

LIMA - PERÚ

2023

Dedicatoria

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional. A mis padres, por ser el pilar más importante y por demostrarme siempre su cariño y apoyo incondicional sin importar nuestras diferencias de opiniones. A mi familia, quienes siempre estuvieron a mi lado, para compartir momentos significativos conmigo y por siempre estar dispuestos a escucharme y ayudarme en cualquier etapa de mi vida.

Agradecimiento

Agradezco a dios por regalarme la bendición de la vida, por guiarme a lo largo de mi existencia, ser el apoyo y fortaleza en aquellos momentos de dificultad y de debilidad. Agradezco a mis padres, por ser los principales promotores de mis sueños, por confiar y creer en mis expectativas, por los consejos, valores y principios que me han inculcado.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, RAMIREZ RIOS ALEJANDRO, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023", cuyo autor es CARRETERO QUEZADA ALDO RICARDO, 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, 30 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
RAMIREZ RIOS ALEJANDRO DNI: 07191553 ORCID: 0000-0003-0976-4974	Firmado electrónicamente por: ALRAMIREZRIO el 01-08-2023 20:17:32

Código documento Trilce: TRI - 0628953



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, CARRETERO QUEZADA ALDO RICARDO estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

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

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

Nombres y Apellidos	Firma
ALDO RICARDO CARRETERO QUEZADA DNI: 10784473 ORCID: 0000-0001-5090-9341	Firmado electrónicamente por: ACARRETERO el 30- 07-2023 09:40:22

Código documento Trilce: TRI - 0628954

v

Índice de contenidos

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Declaratoria de Autenticidad del Asesor.....	iv
Declaratoria de Originalidad del Autor.....	v
Índice de contenidos.....	vi
Índice de tablas.....	vii
Resumen.....	viii
Abstract.....	ix
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	4
III. METODOLOGÍA.....	15
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	15
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.....	18
3.6. Métodos de análisis de datos.....	18
3.7. Aspectos éticos.....	18
IV. RESULTADOS.....	19
4.1. Análisis descriptivo.....	19
4.2. Análisis inferencial.....	23
V. DISCUSIÓN.....	27
VI. CONCLUSIONES.....	33
VII. RECOMENDACIONES.....	34
REFERENCIAS.....	35
ANEXOS.....	44

Índice de tablas

Tabla 1: Accidentes de tránsito y el exceso de velocidad.....	19
Tabla 2: Exceso de velocidad y las normas de tránsito	20
Tabla 3: Exceso de velocidad y las señales reguladoras	21
Tabla 4: Exceso de velocidad y el material logístico	22
Tabla 5: Correlación entre accidentes de tránsito y exceso de velocidad.....	23
Tabla 6: Correlación entre exceso de velocidad y normas de tránsito	24
Tabla 7: Correlación entre exceso de velocidad y señales reguladoras de tránsito	25
Tabla 8: Correlación entre exceso de velocidad y material logístico	26

Resumen

El presente trabajo de investigación lleva como título: Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023; el cual tuvo como problema general ¿Qué relación existe entre los accidentes de tránsito y el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023?, en dicho contexto el objetivo principal fue determinar la relación entre los accidentes de tránsito y el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023. La metodología utilizada para la presente investigación fue de tipo básica, de diseño no experimental transeccional, correlacional, al cual se le aplicó el muestreo probabilístico simple, además se utilizó como técnica de recolección de datos la encuesta. En cuanto a los resultados el coeficiente Rho de Spearman resultó 0,287, el cual indica que existe una correlación positiva directa baja entre las variables de estudio accidentes de tránsito y exceso de velocidad, es decir, los accidentes de tránsito se relacionan significativamente con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023 y se concluye que el 36,0% de los encuestados afirmaron que los accidentes de tránsito es siempre; de ellos, el 8,0% afirmaron que el exceso de velocidad es siempre.

Palabras clave: Accidentes, exceso, leyes, normas, velocidad.

Abstract

This research work is entitled: Traffic accidents and their relationship with speeding in a district of Lima, 2023; which had as a general problem What relationship exists between traffic accidents and speeding in a district of Lima, 2023?, in this context the main objective was to determine the relationship between traffic accidents and speeding in a district of Lima, 2023. The methodology used for the present research was of basic type, of non-experimental translational design, correlational, to which simple probability sampling was applied, in addition the survey was used as a data collection technique. Regarding the results, Spearman's Rho coefficient was 0.287, which indicates that there is a low direct positive correlation between the study variables traffic accidents and speeding, that is, traffic accidents are significantly related to speeding in a district of Lima, 2023 and it is concluded that 36.0% of respondents stated that traffic accidents are always; Of those, 8.0% stated that speeding is always.

Keywords: *Accidents, excess, laws, regulations, speed.*

I. INTRODUCCIÓN

A nivel internacional, Zuluaga (2014) indicó que cada año los accidentes vehiculares causan alrededor de un millón doscientas mil muertes en el mundo y estas son una de las causas de muerte en individuos de entre 15 y 29 años de edad, por otro lado Lota (2019) señaló que en el país de Colombia hasta mayo del año 2019 se habían presentado por exceso de velocidad 2743 choques, también Ruiz y Herrera (2016) señalaron que en todo el mundo se están produciendo cada año el número de entre veinte y cincuenta millones de accidentes con traumatismos que no son mortales por accidentes vehiculares y que si sigue así en el año dos mil treinta los accidentes de tránsito van a ser a nivel mundial la quinta causa de fallecidos en todo el mundo.

A nivel nacional, Guerrero (2014) remarcó que los siniestros vehiculares son señalados como la cuarta parte generadora de discapacidad en el país, por otro lado León (2020) comentó que las papeletas generadas por el exceso de velocidad en buses que viajan al interior del país son coleccionables ya que muchas no se pagan, las estadísticas oficiales brindadas por SUTRAN es que por mes imponen algo así como 1200 papeletas por exceso de velocidad a esta clase de vehículo pesados, esto quiere decir que 40 buses no respetan la norma vial diariamente, también Loayza (2017) explicó los siniestros o choques vehiculares llegan a ser una complicación de salud pública y de desarrollo en el país ya que es una de las causas principales de fenecimientos, que principalmente son ocasionados por la mala conducta de la persona sea este peatón, pasajero o conductor.

A nivel local, el problema con los accidentes de tránsito es que encuentran su origen o mayor relevancia en la conducta humana (en esta parte se señala al conductor y al peatón) la cual no respeta las señales de tránsito y en menor medida por fallas mecánicas; estos dos problemas son los grandes causantes de que en nuestro país vivamos con zozobra y miedo al no saber si al viajar en un vehículo menor o pesado llegaremos a nuestro destino o mejor aún si volveremos a nuestra casa sanos y salvos, este tema debería ser una política pública a la cual dar mayor énfasis porque cada día aumentan los accidentes de tránsito siendo cada día que pasa un gran peligro para la sociedad, además se debería generar un modelo de enseñanza que se aplique en las escuelas de manejo para que estas a la vez

capaciten mejor a las personas que desean adquirir, revalidar, recategorizar, etc. un brevet o también llamado licencia de conducir esto con el objetivo de que las personas obtengan una mejor enseñanza y no sean al volante un peligro para la sociedad. En cuanto al exceso de velocidad es un problema que no solo genera accidentes de tránsito, además es una preocupación latente que el gobierno no ha sabido cómo combatir de una manera efectiva ya que esta clase de infracciones vienen aumentando a pesar de que en muchos lugares las señalizaciones son sumamente visibles, se debe estudiar a profundidad porqué los conductores no respetan el límite señalado y buscar una solución que ayude a solucionar este problema que no encuentra una razón de ser, además iniciar campañas que logren concientizar al conductor de todos los problemas que generan al no respetar las señales de velocidad y el gasto que conlleva hacia ellos las multas que se autogeneran y por último el gobierno debe imponer sanciones más drásticas con el fin de lograr que los conductores analicen la situación antes de cometer la infracción esto con el fin de llegar a un nivel 0 de accidentes de tránsito por motivo de exceso de velocidad.

En base a lo expuesto se plantea como problema general: ¿Qué relación existe entre los accidentes de tránsito y el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023? y además se señalan como problemas específicos: ¿Qué relación existe entre el exceso de velocidad y las normas de tránsito en un distrito de Lima, 2023?, ¿Qué relación existe entre el exceso de velocidad y las señales reguladoras de tránsito en un distrito de Lima, 2023? y ¿Qué relación existe entre el exceso de velocidad y el material logístico en un distrito de Lima, 2023?

En cuanto a la justificación teórica, la investigación realizada pretende aportar al conocimiento ya existente sobre el objetivo del Estado de disminuir los accidentes de tránsito y lo que genera el no respetar las normas y señales de tránsito, además de intentar explicar que manejar un vehículo automotor a una excesiva velocidad solo conlleva a generar peligro en la sociedad.

En cuanto a la justificación práctica, esta investigación se realiza por la gran necesidad de conocer y aprender más sobre seguridad vial y como el respeto hacia las mismas conlleva a una mejora en cuanto a la baja de accidentes de tránsito, además de estudiar y analizar profundamente el motivo del uso de un vehículo automotor a gran velocidad y los efectos que conlleva el mismo.

Se señala como objetivo general: Determinar la relación entre los accidentes de tránsito y el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023; y como objetivos específicos: Determinar la relación que existe entre el exceso de velocidad y las normas de tránsito en un distrito de Lima, 2023; Determinar la relación que existe entre el exceso de velocidad y las señales reguladoras de tránsito en un distrito de Lima, 2023 y Determinar la relación que existe entre el exceso de velocidad y el material logístico en un distrito de Lima, 2023.

La hipótesis general es: Los accidentes de tránsito se relacionan significativamente con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023, y las hipótesis específicas son: El exceso de velocidad se relaciona significativamente con las normas de tránsito en un distrito de Lima, 2023; El exceso de velocidad se relaciona significativamente con las señales reguladoras de tránsito en un distrito de Lima, 2023 y El exceso de velocidad se relaciona significativamente con el material logístico un distrito de Lima, 2023.

II. MARCO TEÓRICO

En cuanto a los trabajos anteriores analizados en el entorno nacional, Ccoya (2019) propuso en su trabajo de tesis como objetivo identificar y estudiar las causas de accidentes de tránsito, tuvo un diseño tipo no experimental-transversal y halló de resultado que los vehículos que tienen mayor frecuencia de accidentabilidad son los autos de uso particular y llegó a la conclusión que se ha logrado identificar y evaluar el origen de los accidentes de vehiculares empleando el método DREAM de manera satisfactoria.

Landa y Tueros (2021) señalaron en su trabajo como objetivo ejecutar una inferencia espacial para incitar a reducir los accidentes vehiculares en zonas urbanas, de diseño no experimental-transversal-retrospectivo y consiguió de resultado que para el logro de la reducción de los siniestros de tránsito se debe tener un pertinente sustento metodológico que se encuentre en la vanguardia o con la tecnología actualizada y con esto se pueda justificar la inversión de recursos económicos, logísticos y humanos y llegaron a la conclusión que en cuanto a la categoría urbana los medios de gestión de la realidad problemática de los siniestros vehiculares es muy pobre; y con este trabajo se plantea la inferencia del inconveniente a través de un sistema de datos geográficos.

Revolledo (2020) señaló como objetivo establecer la relación existente entre los accidentes de tránsito y la seguridad vial, de diseño transversal-no experimental obtuvo como resultado una relación de aspecto negativo y dimensión sumamente moderada ($Rho = -0.633$, $p = .000$) y que se ha establecido una correlación de manera significativa entre la impericia de los conductores en los siniestros vehiculares y la seguridad vial en el cual se halló el valor de $Rho = -0.819$, $p = .000$, de este valor se deduce que existe una correlación negativa de dimensión fuerte.

Marín y Valdez (2020) señalaron como objetivo determinar los principales fundamentos jurídicos que justifican la regulación de la velocidad, de diseño no experimental-transversal y logró como conclusión que en cuanto al análisis técnico se puede reflexionar que lo permitido en cuanto a velocidad máxima es de 90 Km/h la cual se encuentra establecida el artículo 162 de la norma de tránsito y que la misma viene a ser una velocidad no adecuada y que las particularidades

geográficas de la vías sinuosas y las particularidades de los vehículos como son los buses la velocidad que se les ha asignado no es correcta.

Huertas (2018) indicó de objetivo diseñar un procedimiento para optimar la gestión de velocidad de los microbuses y buses fiscalizados por la SUTRAN, de diseño descriptivo-interpretativo obtuvo como resultado que la velocidad vehicular es la primera causa de choques de buses de pasajeros, lo que recae en una alta tasa de siniestralidad que se expresa en una cantidad sumamente alta de fallecidos y heridos en el país y llegó a la conclusión que el monitoreo vehicular inalámbrico que se aplica actualmente a buses de transporte terrestre de pasajeros, se encuentra normado debidamente y además contribuye a la disminución de buses a pesar del aumento de la flota de buses, está considerada como una oportunidad existente de escalar la fiscalización de manera electrónica de velocidad a toda la flota de vehículos de transporte terrestre.

Salcedo (2018) refirió de objetivo establecer el apropiado modelo y la cantidad de disminuidores de velocidad que acceda a la disminución del número de accidentes, de diseño descriptivo llegó a la conclusión que las principales causas que generan deterioro y defectos en los disminuidores de velocidad como el rompemuella, es la negligencia o impericia de los choferes al manejar en la pista a altas velocidades y con esto se genera una mayor fuerza de impacto, también la calidad del material usado y la instalación deficiente de los reductores de velocidad, y se logró determinar que los disminuidores de caucho son los que tienen un mayor problema en cuanto a un lapso de vida menor.

Chávez y Cabrera (2018) refirieron en su trabajo de investigación como objetivo establecer como el grado de comprensión de las señales de tránsito se relacionan de manera significativa con la disminución de los accidentes, de diseño descriptivo – correlacional y obtuvo como resultado que existe una relación $r = 0.74$ con una relación fuerte directa entre el grado de comprensión entre las señales de tránsito y la disminución de los accidentes de tránsito y llegó a la conclusión que el grado de comprensión de las señales de tránsito se relacionan de manera significativa con la disminución de los accidentes, por lo tanto a mayor comprensión de las señales de tránsito disminuirán de manera significativa los accidentes de tránsito.

Hinostroza (2018) señaló como objetivo detallar las causas del no cumplimiento de las normas promulgadas del seguro contra accidentes, fue de diseño no experimental transeccional o transversal descriptivo por el cual obtuvo como resultado que el SOAT es un seguro contra daños, en la medida que la compensación se encuentra señalada en las normas que tutelan su aplicación y llegó a la conclusión que las razones que generan el no cumplimiento del pago del seguro contra accidentes de las AFOCAT fueron: la dilación en la tramitación, las trabas y la falta de experiencia.

Vílchez (2018) dentro de su investigación propuso como objetivo plantear una táctica de gestión de la enseñanza vial para el mejoramiento del cumplimiento de las normas de señalización de tránsito, fue de diseño no experimental de incidencia transversal el cual obtuvo como resultado que los hallazgos encontrados no cumplen con los principios de la educación vial pues uno de estos es el de cuidar y resguardar la integridad y la vida de la población y arribó a la conclusión que se debe usar una táctica de gestión de la enseñanza vial para el mejoramiento del cumplimiento de las normas de señalización de tránsito.

Narva y Ponce (2014) señalaron como objetivo de su trabajo un análisis de los peligros potenciales y plantear un medio frente a la falta de señalización, fue hecha con un diseño no experimental y con un corte transversal el cual obtuvo como resultado que en la propuesta de la señalización ha sido considerado también lo que se requiere sustancialmente para una buena transitabilidad en sitios críticos y llegó a la conclusión que se estableció la capacidad de tránsito que recorre la vía, donde se expuso que es una vía de gran importancia y por este lugar transitan una alta cantidad de vehículos por día.

Porras (2020) propuso como objetivo de su tesis diseñar un procedimiento para mejorar el proceso logístico, tuvo como el diseño no experimental transaccional por el cual obtuvo como resultado que se debe organizar la limpieza de la base de datos de iniciación según a la categoría de la creación de productos generalizados para impedir la reproducción de productos y arribó a la conclusión que los progresos que se plantea realizar en el proceso logístico de repartición son respuestas a las oportunidades presentadas en el estudio.

Campos y Navarro (2022) propusieron como objetivo de su trabajo de investigación plantear un procedimiento de gestión logística para optimizar el

proceso de repartición de materiales, fue de diseño descriptiva y propositivo por el cual obtuvo como resultado que una problemática que agobia a las instituciones públicas es tener un bajo presupuesto fijado, por lo que exponen carencias en producción, innovación y desarrollo y llegó a la conclusión que la Variable Proceso de Distribución de materiales se halló en un grado regular con un 62% y un grado insatisfactorio de 38%.

Sobre trabajos anteriores analizados en el contexto internacional, Moreira (2014) dentro de su investigación propuso como objetivo determinar de qué manera incide los factores de riesgo en los accidentes de tránsito, de diseño exploratorio-descriptivo obtuvo como resultado que se evidencia plenamente como una necesidad la disminución de riesgos y accidentes vehiculares que día a día suceden en las vías, y determinó como conclusión que los factores de riesgo existentes determinan un accidente vehicular en un 53.1%, le sigue el maniobrar o conducir un vehículo en estado de ebriedad con un 31.1%.

Maatouk (2018) refirió como objetivo analizar la problemática de la mortalidad ocasionada por accidentes de tránsito, de diseño exploratorio-descriptivo obtuvo como resultado que se logró apreciar que de la información obtenida se observan prohibiciones en sus registros, ya que no siempre entendían de los rasgos que se estaba pretendiendo inferir respecto a las muertes en los accidentes viales y llegó a la conclusión que es sumamente notorio se le puede calificar como una alarma el no cumplimiento de las normas establecidas en las vías por parte de los individuos que utilizan las vías públicas.

Ibarra (2018) señaló como objetivo la producción de un estudio a cerca de la principal razón que determina a los conductores de transporte público a que de manera inconsciente realicen alguna clase de delitos culposos de tránsito, de diseño no experimental - transversal obtuvo el resultado que en base a lo expuesto se ha logrado obtener en la encuesta algo imprescindible e inaplazable que es tomar acción sobre las medios de protección para así poder reducir los accidentes vehiculares suscitados por buses interprovinciales por el excesivo uso de la velocidad y llegó a la conclusión casi todos los conductores de buses interprovinciales han respondido que solo algunos cumplen las normas de tránsito, además los peatones casi siempre no aplican o acatan las normas de tránsito.

Ibarra (2019) señaló como objetivo analizar la relación que existe entre los accidentes de tránsito y el exceso de velocidad, de diseño no experimental - transversal el cual consiguió como resultado que se ha logrado inferir en que la mayor parte de encuestados, han indicado que la mayoría de veces sí respetan los límites de velocidad determinados y llegó a la conclusión que se ha utilizado indicadores para poder determinar los estándares de velocidad en lugares urbanos y lugares rurales.

Castillo (2015) en su trabajo propuso como objetivo establecer de qué manera el exceso de velocidad revelado por medios tecnológicos va a incidir jurídicamente en las inobediencias de tránsito, de diseño no experimental por el que consiguió como resultado que una de las tantas causas fatales de accidentes es el excesivo uso de velocidad con un vehículo, por lo cual la autoridad competente con el fin de disminuir esta causa permite el uso de equipos tecnológicos como los medidores de velocidad y foto radares y llegó a la conclusión que el uso excesivo de velocidad vehicular detectado por uno de los medios tecnológicos va a incidir de manera jurídica en la contravención a la norma vial.

Andino (2017) en su trabajo propuso como objetivo establecer de qué manera incide el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito, fue de diseño descriptivo exploratorio por el cual obtuvo de resultado que la mayoría de los conductores han estado en algún conflicto penal por exceder el límite de velocidad, mientras que una poca minoría lo desconoce y arribó a la conclusión que los conductores carecen de los conocimientos necesarios acerca del estado de necesidad y de las infracciones de tránsito causadas por el exceso de velocidad.

Reyes y Soledispa (2022) indicaron como objetivo en su trabajo de investigación contrastar las leyes en cuanto a las legislaciones de Chile, Argentina y Ecuador mediante el examen investigativo sobre las contravenciones por exceso de velocidad para determinar el tipo de sanción que se va a imponer al infractor, de diseño exploratorio-descriptivo obtuvo como resultado que los descatos a las normas de tránsito por exceder el límite del uso de la velocidad en los países utilizados para el estudio no logran demostrar una fluctuación menor de lo que se esperaba con las acciones de los gobiernos de cada país y llegaron a la conclusión que en los países Chile, Argentina y Ecuador hay una tasa latente de accidentes

vehiculares y que pese a que Enel país del Ecuador existe la imposición de una medida como es el encarcelamiento por este tipo de faltas siguen incrementando las faltas por exceso de velocidad.

Sailema (2015) indicó en su trabajo de investigación el objetivo de plantear cómo inciden los sistemas comunicacionales en la concientización de las normas de tránsito, de diseño exploratorio – descriptivo el cual obtuvo como resultado que el valor del Chi cuadrado calculado ($X^2c = 328,26$) es mayor a 21,02 con 12 grados de libertad y un α de 0,05, se RECHAZA la hipótesis nula y se ACEPTA la alterna, es decir, el diseño de un sistema comunicacional sí consiente comunicar, enseñar y concientizar acerca de las normas de tránsito y llegó a la conclusión que es posible que los jóvenes poseen un nivel mediano de comprensión sobre las normas de tránsito.

Flores et al (2018) señalaron de objetivo de su investigación plantear la implementación de un algoritmo para la localización de señales de transitabilidad en Ecuador, fue de diseño descriptivo – correlacional por el cual obtuvo como resultado que ha de observarse que el mejor trabajo del algoritmo es realizado en días estándar con una tasa de pérdidas del 13 % y la peor ejecución es en días soleados con una tasa de pérdidas del 28 % y llegó a la conclusión que la edificación de una nueva base datos para el reconocimiento de señales de transitabilidad es información que está disponible para el libre uso de la comunidad científica.

Asprilla et al (2017) indicaron como objetivo en su trabajo de investigación determinar la señalización y seguridad vial en buses de transporte público, fue de diseño descriptivo – correlacional por el cual obtuvieron como resultado que las señales deberían cumplir estos aspectos básicos: legibilidad, visibilidad, credibilidad y comprensibilidad y llegaron a la conclusión que la señalización de transitabilidad incide en los sucesos o percances viales en el grado que estas no tengan un correcto mantenimiento y reposición, para que desempeñen las funciones de guiar y orientar a los conductores de manera satisfactoria.

Leal (2017) indicó como objetivo la gestión logística de materiales, fue de diseño descriptivo por el cual obtuvo como resultado que las gerencias de procura despliegan sus acciones de administración de materiales en inventario en cuanto a lo requerido y especificado por técnicas determinadas y arribó a la conclusión que

las dimensiones estudiadas que calculan a la variable gestión logística de materiales se desarrollan de manera apropiada.

Villarreal et al (2022) refirieron en su artículo científico como objetivo estudiar la optimización de los métodos de logística, tuvo como diseño un estudio bibliográfico con características de tipo documental el cual dio como resultado que es transcendental que se certifiquen los métodos de logística en cuanto al servicio al cliente, compras, almacén, inventarios, transporte y distribución de las materias primas y productos objeto a comercialización y arribó a la conclusión que la logística es aplicada a través de métodos, los cuales se van a implementar en cada departamento, estos personifican la mayor fuente de ingresos y que de la buena logística que se maneje, se va a satisfacer las necesidades de los clientes.

En cuanto a la teoría sobre procedimiento administrativo sancionador: Huenalaya (2022) indicó que este mecanismo incluye actos realizados por la autoridad supervisora con el fin de determinar si existe una presunta infracción administrativa con el propósito de probar si debe ser sancionado o no, si de hecho se probó que había cometido el delito, también Sandoval (2020) comentó que son la agrupación de actuaciones predestinados a fijar la presencia de la responsabilidad administrativa, quiere decir, el haber quebrantamiento de la norma y por consiguiente la debida aplicación de una multa. Además, Velásquez (2021) refirió que es método por el cual la autoridad competente administrativa ejerce su facultad de sancionar, está integrada por una concatenación de actos procedimentales los cuales tienen como fin la acreditación de la infracción a la norma, la responsabilidad del individuo y la imposición de la sanción regulada en la ley.

Teoría sobre infracciones de tránsito, Marvela (2017) señaló que las infracciones de tránsito se imponen por el incumplimiento, violación e inobservancia del reglamento de la ley de tránsito, también Muñoz (2018) indicó que viene a ser una sanción de tipo monetario que afecta en todos los casos la realidad económica del individuo a quien se le sanciona y que es muy aparte de la reparación del daño cometido. Además Pachano (2017) comentó que es cuando el individuo por acción u omisión contraviene las normas que están comprendidas en el Reglamento Nacional de Tránsito, el que conduce un vehículo va a tener la responsabilidad administrativa de todas las faltas al reglamento de tránsito generadas por su mala

conducta en el transcurso de la circulación, también el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2021) refirió que la autoridad conferida para interponer las multas es la Policía Nacional del Perú (PNP), pero, el cobro de estas multas se encuentra a cargo de diferentes entidades, por criterio de la provincia en la que te localices. Quiroz (2023) indicó que las multas impuestas vienen a ser las sanciones pecuniarias que el infractor debe pagar por la comisión de la violación a la norma de tránsito, también Roldán (2020) señaló que una clase de castigo interpuesta por una autoridad competente sobre los individuos que con su actuar infringen la norma vial. Además, Pérez y Merino (2019) comentaron que es un castigo pecuniario por infringir las normas de tránsito.

Teoría sobre Leyes y normas, Rojas (2023) indicó que una ley es comprendida como una norma, precepto, principio, y puede estar referida a la norma jurídica establecida por autoridad competente, genéricamente un legislador, en el cual se prohíbe u ordena algo en concordancia con la justicia y como resultado para el bien de la población, también Pérez y Gardey (2019) señalaron al estar en un estado de derecho, la ley es una obligación que cumplir ya que ha sido aprobada por el Congreso y es sancionada por el Estado, es decir las actuaciones que quebrantan la ley van a ser penadas con diferentes castigos y esto según la gravedad y/o naturaleza de la falta. Además, sobre norma Montiel (2023) la señaló como la medida conductual establecida por una autoridad legítima con el fin de regular la conducta del individuo a través de una prohibición, autorización o prescripción.

Teoría de la variable: Accidentes de tránsito, Norza (2015) refirió que es un siniestro vehicular en todo evento de manera general involuntario por causa de un vehículo automotor que se encuentra en movimiento, el cual origina deterioros a individuos o bienes implicados dentro del accidente y el cual se puede traducir en víctimas lesionadas mortalmente, también Pérez y Gardey (2015) informaron que el pensamiento sobre siniestro vehicular o accidente de tránsito está vinculado a la contingencia producida en las calles y que tiene como protagonistas a uno o más vehículos, la definición también incluye a los eventos producidos por negligencia o irresponsabilidad de los individuos. Además Droguett (2022) señaló que los accidentes vehiculares son hechos producidos entre uno o más vehículos y/o individuos llamados peatones, ya sea esta de forma culposa o dolosa, con resultado

de daños y lesiones para los bienes y personas implicadas, además Muñoz (2023) indicó que este se da en la vía de manera inesperada o súbita, condicionado por las circunstancias y acciones faltos de responsabilidad latentemente predecibles, que se le atribuyen al factor humano, a las circunstancias climatológicas, vehículos eminentemente automotores, caminos y señales, dejando como resultado pérdidas tempranas de vidas y/o lesiones.

Teoría de la variable: Exceso de velocidad, Padilla (2022) indicó que se establecen límites en los cuales el uso de los peatones y animales es determinado, y conocido esto se reconoce un límite de velocidad desde el cual la distancia de frenado es segura para preservar la vida de los individuos más vulnerables involucrados, además el Instituto Mexicano de Transporte (2017) señaló que viene a ser la principal causa de accidentes de transitabilidad y se encuentra asociada a la incoherencia que hay entre los límites de velocidad que han establecido las autoridades, la velocidad de diseño de la vía y la velocidad deseada por los usuarios, también Maresa Center (2020) comentó que los límites de velocidad han sido establecidos en función a la geometría, al tipo y las condiciones de la vía, también de la categoría a la que pertenecen los vehículos que transitan por ahí y de los accidentes ocurridos alrededor.

Teoría de la dimensión: Normas de tránsito, Ortega (2016) señaló que son reglamentación o leyes que han sido creadas con el fin de proteger la vida de los individuos, dichas normas se emplean en los peatones y los conductores, para que toda persona entienda el cómo actuar con el fin de que no sucedan accidentes, también Torres (2022) comentó que dichas normas han sido creadas con el fin de proteger y cuidar la vida de los individuos, disminuir los siniestros vehiculares y ordenar las vías y de esta manera fomentar una convivencia sana y respeto por todas las personas que circulan por el país. Además, Gálvez (2019) indicó que son reglamentaciones que regularizan la circulación de vehículos y peatones, es decir son lo más importante para la seguridad vial y su cumplimiento adecuado evita los accidentes en las vías, también Arleco (2014) refirió que el reglamento, norma o ley de tránsito vienen a ser el punto principal en cuanto a la seguridad vial y conforman el conjunto de disposiciones y formalidades que reglamentan la circulación de peatones y vehículos.

Teoría de la dimensión: Señales reguladoras de tránsito, Vargas (2023) comentó que son aquellas que buscan indicar a todos los usuarios cuales son las prioridades para el buen uso de las vías, también las obligaciones, restricciones, prohibiciones y permisos que existen, también Gaitán (2022) indicó que fueron creadas para el control del comportamiento del peatón y del conductor, y de esta manera evitar algún evento infortunado en la vía. Además, Ospina (2022) refirió que es primordial para la prevención de accidentes e indispensable para los que quieran obtener el permiso necesario para manejar un vehículo, también Vicente (2017) señaló que vienen a ser las señalizaciones de tráfico los cuales cumplen la función de avisar a los conductores o peatones las prohibiciones, restricciones o limitaciones sobre su uso.

Teoría de la dimensión: Material logístico, Mira (2022) señaló que se define a los objetos que se utilizan en la gestión de información y flujo de materiales de los productos o servicios que brinda una empresa, comenzando en los proveedores hasta el consumidor, también Marcos (2021) refirió que son los medios humanos y materiales de los cuales la empresa debería disponer, y así poder cubrir lo necesario que es producto de la actividad del centro y sus labores subsidiarias asociadas. También Romero (2023) comentó que con tales recursos se intenta además de cubrir las necesidades conocidas, conseguir los objetivos de satisfacción del usuario, contratante, o interesado, con unas resultas esperadas de efectividad y eficiencia traducidas con una buena calidad en los procesos.

Teoría de la dimensión: Planeamiento estratégico, Plaza (2019) informó que es el procedimiento a través del cual se efectúan los planes operativos para que la empresa logre alcanzar sus metas, por tal motivo su importancia es vital porque en contexto de competencia va a ser imposible alcanzar las metas si no existe un plan específico, también Rojas (2021) indicó que resulta ser un plan método estratégico o sea es primordialmente un procedimiento de actuación generado para instaurar la meta a futuro de una empresa, sobre la misma se debe tener en cuenta las limitaciones del mercado, las obligaciones con los socios, los recursos contables, y los demás factores. Además, Vallenas (2021) señaló que está basada en el desarrollo de un plan con decisiones tangibles que puedan alinear a la empresa en cuanto a sus objetivos de largo, mediano y corto plazo, este proceso radica en

cuanto al entendimiento de las capacidades que tiene la empresa, la oferta de valor y las oportunidades en el mercado.

Teoría de la dimensión: Mecanismos de control, Guzmán (2018) indicó que son métodos utilizados en las empresas con el fin de que en esta etapa del proceso administrativo (denominada de control) se pueda llevar a cabo de forma adecuada, pertinente y efectiva, también Uribe (2014) refirió que son herramientas por las cuales se determina un control sobre las acciones directas o indirectas de la o las entidades y esta se da por parte de la creación intervenciones internas la cual va a permitir la integra coordinación de acciones entre las disímiles autoridades en apoyo del Estado. Además, Arciniegas y Arévalo (2016) informaron que esta se encuentra proyectada sobre la base de previsiones del futuro por lo que deben ser flexibles para que puedan permitir las adaptaciones y arreglos que se susciten en las disconformidades entre el producto previsto y el producto acaecido.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1. Tipo de investigación

Tipo básica: Narváez (2023) señaló que es una clase de investigación utilizada en el entorno científico con el fin de lograr la comprensión y la ampliación de los conocimientos sobre un tema específico y es aceptada como investigación fundamental o pura, también Mata (2019) indicó que esta clase de investigación está caracterizada por enaltecer la lógica empírico-deductiva, desde métodos experimentales, uso de técnicas de recolección de datos estadístico y procedimientos rigurosos.

3.1.2. Diseño de investigación

No experimental: Montano (2021) comentó que en esta clase de investigación el objeto a estudiar es observado en su entorno natural o espacio habitual, se van a registrar las variables y los procesos, pero sin quitar o agregar nada para no perturbar los procesos ya evaluados anteriormente.

Transeccional: Hernández et al (2014) refirieron que en esta clase de investigación se van a recolectar dato en un determinado espacio de tiempo, un solo momento ya que su fin es la descripción de las variables y su análisis sobre la incidencia e interrelación en un momento determinado.

Descriptivo: Ochoa y Pachas (2021) comentaron que es parte de la investigación cuantitativa y que solo presenta una variable la cual es llamada variable de interés.

Correlacional: Arteaga (2022) indicó que esta apoya al investigador a establecer el direccionamiento y la fuerza de la correlación estadística entre las diferentes variables.

3.2. Variables y operacionalización

V1: Accidentes de tránsito: (variable cualitativa ordinal, independiente)

V2: Exceso de velocidad: (variable cualitativa ordinal, dependiente)

Definición conceptual

Accidentes de tránsito: Norza (2015) refirió que un siniestro vehicular en todo evento de manera general involuntario por causa de un vehículo automotor que se encuentra en movimiento, el cual origina deterioros a individuos o bienes implicados dentro del accidente y el cual se puede traducir en víctimas lesionadas mortalmente.

Exceso de velocidad: Padilla (2022) indicó que se establecen límites en los cuales el uso de los peatones y animales es determinado, y conocido esto se reconoce un límite de velocidad desde el cual la distancia de frenado es segura para preservar la vida de los individuos más vulnerables involucrados.

Definición operacional

- **V1:** Accidentes de tránsito: esta variable se va a medir con 3 dimensiones, 9 indicadores y con escala ordinal. Se va a utilizar la técnica de la encuesta, el instrumento va a ser el cuestionario con 18 preguntas con escala de Likert de 5 opciones.
- **V2:** Exceso de velocidad: esta variable se va a medir con 3 dimensiones, 5 indicadores y con escala ordinal. Se va a utilizar la técnica de la encuesta, el instrumento va a ser el cuestionario con 10 preguntas con escala de Likert de 5 opciones.

3.3. Población, muestra y muestreo

3.3.1. Población

López (2004) señaló que es un grupo de individuos u objetos de los que se desea conocer alguna o algunas características.

En este trabajo de investigación se ha considerado una población de 150 personas.

- Criterios de inclusión: Se utilizó para la presente investigación a personas que han cometido alguna infracción vehicular.
- Criterio de exclusión: Solo se realizó la encuesta a personas que hayan cometido alguna infracción al reglamento nacional de tránsito por exceso de velocidad.

3.3.2. Muestra

López (2004) comentó que es una parte de la población de la cual se va a llevar a cabo un trabajo de investigación, es decir es un parte en representación de la población.

Estará conformada por 75 personas que han cometido una infracción vehicular por el excesivo uso de la velocidad.

3.3.3. Muestreo

Ochoa (2015) señaló que el muestreo aleatorio simple es una herramienta de muestreo por la cual todos los elementos que conforman la población poseen una probabilidad idéntica de selección para la toma de muestra.

3.3.4. Unidad de análisis

Arteaga (2022) comentó que la unidad de análisis está referida a la cantidad principalmente de lo que es objeto de estudio en el proyecto o investigación, se denomina con ese nombre porque la clase o tipo de unidad se va a determinar en cuanto al análisis de datos reales que se realice en una investigación o proyecto.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica que se va a utilizar será la encuesta, Salas (2020) señaló que esta es utilizada para la recolección de datos de individuos con respecto a creencias, opiniones, características, etc. los individuos se están cómodos con la encuesta que es utilizada en diferentes tipos de investigaciones ya sea con enfoque mixto o cuantitativo.

El instrumento de recojo de datos va a ser el cuestionario con escala de Likert, Hammond (2023) indicó que es una herramienta de indagación psicométrica que apoya para poder evaluar las creencias, valores, ideales y conductas de una persona o una población a través de categorías cerradas.

La validez de contenido del instrumento se hizo mediante juicio de expertos cuyo producto fue de aplicabilidad y el coeficiente V-Aiken resultó 0,9, la validez de constructo con r de Pearson fue 0,91 y de criterio también con r de Pearson fue 0,74; por lo tanto, la validez total del instrumento fue 0,85. La confiabilidad del instrumento con Alfa de Cronbach fue de 0,96 para la variable administración de justicia y 0,88 para la variable actos administrativos.

3.5. Procedimientos

Luego de haber redactado la primera parte que es la Introducción, la segunda parte que es el Marco teórico y la tercera parte que es la Metodología se continua con la elaboración de la matriz de operacionalización de variables, luego tomando en cuenta la técnica y el instrumento fijado se creó el cuestionario con las preguntas gracias a los indicadores, este instrumento tuvo que ser validado por un juicio de expertos en el tema para después poder ser aplicado. La información recabada fue reubicada a una base de datos en Excel para poder luego seguir a un SPSS y se pueda procesar tanto para la parte descriptiva como para la parte inferencial.

3.6. Métodos de análisis de datos

Para lograr el análisis de los datos después de ser procesados se utilizó la técnica descriptiva para las tablas de frecuencia, figuras e interpretaciones y para el análisis de las hipótesis se utilizó el método inferencial recurriendo al estadístico no paramétrico Rho de Spearman porque las variables son cualitativas ordinales. Según Hernández, et al (2014) indicaron que viene a ser un estadígrafo usado para la determinación de la relación existente entre variables, en cuanto a niveles de medición ordinal, para que cada elemento pueda ordenarse por rangos o niveles.

3.7. Aspectos éticos

Se ha conservado el nombre de la personas encuestadas en el anonimato, se ha respetado la idea de cada autor citado en el trabajo, se ha utilizado las normas APA en su versión séptima para poder referenciar a cada autor citado, se logró obtener la autorización de la institución a través del consentimiento informado para la recolección de datos, también se ha utilizado la guía brindada por la Universidad César Vallejo para poder elaborar la tesis, además se ha utilizado el Software llamado Turnitin para poder verificar la originalidad del trabajo.

IV. RESULTADOS

4.1. Análisis descriptivo

Análisis descriptivo del objetivo general

Tabla 1

Accidentes de tránsito y el exceso de velocidad

		Exceso de velocidad				
			Casi Siempre	Nunca		
Accidentes de tránsito	Siempre	Recuento	6	11	10	27
		% del total	8,0%	14,7%	13,3%	36,0%
	Casi siempre	Recuento	12	6	5	23
		% del total	16,0%	8,0%	6,7%	30,7%
	Nunca	Recuento	11	8	6	25
		% del total	14,7%	10,7%	8,0%	33,3%
Total		Recuento	29	25	21	75
		% del total	38,7%	33,3%	28,0%	100,0%

Se observa de la tabla 1 que el 36,0% de los encuestados afirmaron que los accidentes de tránsito son siempre; de ellos, el 8,0% afirmaron que el exceso de velocidad es siempre, el 14,7% indicaron que es casi siempre y el 13,3% indicó que es nunca. El 30,7% de los encuestados afirmaron que los accidentes de tránsito es casi siempre; de ellos, el 16,0% afirmaron que el exceso de velocidad es siempre, el 8,0% indicaron que es casi siempre y el 6,7% indicó que es nunca. El 33,3% de los encuestados afirmaron que los accidentes de tránsito es nunca; de ellos, el 14,7% afirmaron que el exceso de velocidad es siempre, el 10,7% indicaron que es casi siempre y el 8,0% indicó que es nunca. Por lo tanto, se concluye que, para cualquier nivel de la variable accidentes de tránsito, del 100% de los encuestados, el 38,7% afirmaron que el exceso de velocidad es siempre, el 33,3% indicó que es casi siempre y el 28,0% señaló que es nunca.

Análisis descriptivo del objetivo específico 1

Tabla 2:

Exceso de velocidad y las normas de tránsito

		Normas de tránsito			Total	
		Siempre	Casi siempre	Nunca		
Exceso de velocidad	Siempre	Recuento	10	9	10	29
		% del total	13,3%	12,0%	13,3%	38,7%
	Casi Siempre	Recuento	12	9	4	25
		% del total	16,0%	12,0%	5,3%	33,3%
	Nunca	Recuento	10	8	3	21
		% del total	13,3%	10,7%	4,0%	28,0%
Total		Recuento	32	26	17	75
		% del total	42,7%	34,7%	22,7%	100,0%

Se observa de la tabla 2 que el 38,7% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es siempre; de ellos, el 13,3% afirmaron que se respetan las normas de tránsito siempre, el 12,0% indicaron que casi siempre y el 13,3% indicó que nunca. El 33,3% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es casi siempre; de ellos, el 16,0% afirmaron que se respetan las normas de tránsito siempre, el 12,0% indicaron que casi siempre y el 5,3% indicó que nunca. El 28,0% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es nunca; de ellos, el 13,3% afirmaron que se respetan las normas de tránsito siempre, el 10,7% indicaron que casi siempre y el 4,0% indicó que nunca. Por lo tanto, se concluye que, para cualquier nivel de la variable exceso de velocidad, del 100% de los encuestados, el 42,7% afirmaron que se respeta las normas de tránsito siempre, el 34,7% indicó que casi siempre y el 22,7% señaló que nunca.

Análisis descriptivo del objetivo específico 2

Tabla 3

Exceso de velocidad y las señales reguladoras

		Señales reguladoras de tránsito				
			Siempre	Casi siempre	Nunca	Total
Exceso de velocidad	Siempre	Recuento	10	10	9	29
		% del total	13,3%	13,3%	12,0%	38,7%
	Casi Siempre	Recuento	9	11	5	25
		% del total	12,0%	14,7%	6,7%	33,3%
	Nunca	Recuento	6	8	7	21
		% del total	8,0%	10,7%	9,3%	28,0%
Total		Recuento	25	29	21	75
		% del total	33,3%	38,7%	28,0%	100,0%

Se observa de la tabla 3 que el 38,7% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es siempre; de ellos, el 13,3% afirmaron que se respetan las señales reguladoras siempre, el 13,3% indicaron que casi siempre y el 12,0% indicó que nunca. El 33,3% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es casi siempre; de ellos, el 12,0% afirmaron que se respetan las señales reguladoras siempre, el 14,7% indicaron que casi siempre y el 6,7% indicó que nunca. El 28,0% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es nunca; de ellos, el 8,0% afirmaron que se respetan las señales reguladoras siempre, el 10,7% indicaron que casi siempre y el 9,3% indicó que nunca. Por lo tanto, se concluye que, para cualquier nivel de la variable exceso de velocidad, del 100% de los encuestados, el 33,3% afirmaron que se respeta las señales reguladoras siempre, el 38,7% indicó que casi siempre y el 28,0% señaló que nunca.

Análisis descriptivo del objetivo específico 3

Tabla 4

Exceso de velocidad y el material logístico

		Material logístico				
		Siempre	Casi siempre	Nunca	Total	
Exceso de velocidad	Siempre	Recuento	9	7	13	29
		% del total	12,0%	9,3%	17,3%	38,7%
Casi Siempre	Casi Siempre	Recuento	8	8	9	25
		% del total	10,7%	10,7%	12,0%	33,3%
Nunca	Nunca	Recuento	10	8	3	21
		% del total	13,3%	10,7%	4,0%	28,0%
Total	Total	Recuento	27	23	25	75
		% del total	36,0%	30,7%	33,3%	100,0%

Se observa de la tabla 4 que el 38,7% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es siempre; de ellos, el 12,0% afirmaron que se cuenta con el material logístico siempre, el 9,3% indicaron que casi siempre y el 17,3% indicó que nunca. El 33,3% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es casi siempre; de ellos, el 10,7% afirmaron que se cuenta con el material logístico siempre, el 10,7% indicaron que casi siempre y el 12,0% indicó que nunca. El 28,0% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es nunca; de ellos, el 13,3% afirmaron que se cuenta con el material logístico siempre, el 10,7% indicaron que casi siempre y el 4,0% indicó que nunca. Por lo tanto, se concluye que, para cualquier nivel de la variable exceso de velocidad, del 100% de los encuestados, el 36,0% afirmaron que se cuenta con el material logístico siempre, el 30,7% indicó que casi siempre y el 33,3% señaló que nunca.

4.2. Análisis inferencial

Prueba de la hipótesis general

H0: Los accidentes de tránsito no se relacionan significativamente con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023.

H1: Los accidentes de tránsito se relacionan significativamente con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023.

Tabla 5

Correlación entre accidentes de tránsito y exceso de velocidad

			Accidentes de tránsito	Exceso de velocidad
Rho de Spearman	Accidentes de tránsito	Coeficiente de correlación	1,000	,287
		Sig. (bilateral)	.	,032
		N	75	75
	Exceso de velocidad	Coeficiente de correlación	,287	1,000
		Sig. (bilateral)	,032	.
		N	75	75

Como el coeficiente Rho de Spearman resultó 0,287, indica que existe una correlación positiva directa baja entre las variables de estudio accidentes de tránsito y exceso de velocidad y dicha correlación es significativa al nivel de 0,01, Además, la significancia bilateral o p-valúe es de 0,032 que es menor a 0,05, la cual indica rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alternativa; es decir, los accidentes de tránsito se relacionan significativamente con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023.

Prueba de hipótesis específica 1

H0: El exceso de velocidad no se relaciona significativamente con las normas de tránsito en un distrito de Lima, 2023.

H1: El exceso de velocidad se relaciona significativamente con las normas de tránsito en un distrito de Lima, 2023.

Tabla 6

Correlación entre exceso de velocidad y normas de tránsito

			Exceso de velocidad	Normas de tránsito
Rho de Spearman	Exceso de velocidad	Coefficiente de correlación	1,000	-,176
		Sig. (bilateral)	.	,132
		N	75	75
	Normas de tránsito	Coefficiente de correlación	-,176	1,000
		Sig. (bilateral)	,132	.
		N	75	75

Como el coeficiente Rho de Spearman resultó -0,176, indica que existe una correlación negativa inversa baja entre las variables de estudio exceso de velocidad y normas de tránsito y dicha correlación es significativa al nivel de 0,01, Además, la significancia bilateral o p-valúe es de 0,132 que es mayor a 0,05, la cual indica aceptar la hipótesis nula y rechazar la hipótesis alternativa; es decir, el exceso de velocidad no se relaciona significativamente con las normas de tránsito en un distrito de Lima, 2023.

Prueba de hipótesis específica 2

H0: El exceso de velocidad no se relaciona significativamente con las señales reguladoras de tránsito en un distrito de Lima, 2023.

H1: El exceso de velocidad se relaciona significativamente con las señales reguladoras de tránsito en un distrito de Lima, 2023.

Tabla 7

Correlación entre exceso de velocidad y señales reguladoras de tránsito

			Exceso de velocidad	Señales reguladoras de tránsito
Rho de Spearman	Exceso de velocidad	Coefficiente de correlación	1,000	,029
		Sig. (bilateral)	.	,002
		N	75	75
	Señales reguladoras de tránsito	Coefficiente de correlación	,029	1,000
		Sig. (bilateral)	,002	.
		N	75	75

Como el coeficiente Rho de Spearman resultó 0,029, indica que existe una correlación positiva directa baja entre las variables de estudio exceso de velocidad y señales reguladoras de tránsito y dicha correlación es significativa al nivel de 0,01, Además, la significancia bilateral o p-valúe es de 0,002 que es menor a 0,05, la cual indica rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alternativa; es decir, el exceso de velocidad no se relaciona significativamente con las señales reguladoras de tránsito en un distrito de Lima, 2023.

Prueba de hipótesis específica 3

H0: El exceso de velocidad no se relaciona significativamente con el material logístico un distrito de Lima, 2023.

H1: El exceso de velocidad se relaciona significativamente con el material logístico un distrito de Lima, 2023.

Tabla 8

Correlación entre exceso de velocidad y material logístico

			Exceso de velocidad	Material logístico
Rho de Spearman	Exceso de velocidad	Coefficiente de correlación	1,000	-,217
		Sig. (bilateral)	.	,062
		N	75	75
	Material logístico	Coefficiente de correlación	-,217	1,000
		Sig. (bilateral)	,062	.
		N	75	75

Como el coeficiente Rho de Spearman resultó -0,217, indica que existe una correlación negativa inversa baja entre las variables de estudio exceso de velocidad y material logístico y dicha correlación es significativa al nivel de 0,01, Además, la significancia bilateral o p-valúe es de 0,062 que es mayor a 0,05, la cual indica aceptar la hipótesis nula y rechazar la hipótesis alternativa; es decir, el exceso de velocidad no se relaciona significativamente con el material logístico un distrito de Lima, 2023.

V. DISCUSIÓN

De acuerdo con los hallazgos de la investigación, según lo planteado en la hipótesis general, esta indicó como resultado de valor de Rho de Spearman de 0,287, el cual indica que existe una correlación positiva directa baja entre las variables de estudio accidentes de tránsito y exceso de velocidad y esta indica que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa; es decir, los accidentes de tránsito se relacionan significativamente con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023, en cuanto a este resultado como autor de la obra sí la acepto ya que al manejar un vehículo a excesiva velocidad estamos incrementando el riesgo a sufrir un accidente de tránsito no solamente yo, también los demás conductores, porque esta puede generar que me pase la luz roja, maneje de manera peligrosa y entre otras cosas, además esto indica que la relación se genera porque si no se respeta el límite de velocidad el conductor aparte de estar incumpliendo la norma, está aumentando el índice de los accidentes de tránsito ya que es un hecho generador el no respetar los límites de velocidad, por eso el autor Huertas (2018) el cual indicó que la velocidad vehicular es la primera causa de choques de buses de pasajeros, lo que recae en una alta tasa de siniestralidad que se expresa en una cantidad sumamente alta de fallecidos y heridos en el país, es verdad lo que dice la alta siniestralidad se debe mayormente en muchos países al exceso de velocidad a ese sentir que quieren algunos conductores de creerse pilotos de fórmula uno, cuando lo que deberían es pensar en su familia y entender el daño que se pueden ocasionar y ocasionar a los demás; el siguiente autor Ccoya (2019) indicó que los vehículos que tienen mayor frecuencia de accidentabilidad son los autos de uso particular, esta es una verdad muy real pero lo que no señala que mayormente son conductores jóvenes los que al tener un vehículo lo utilizan a desmedida en cuanto a velocidad, por esa razón según estudio la mayoría de personas que mueren por accidentes de tránsito y que tienen como causa es el exceso de velocidad y esta recae en menores de 24 años y el lugar de mayores accidentes por estos muchachos es en las vías expresas o carreteras donde existe en determinados momentos menos afluencia vehicular; como solución Landa y Tueros (2021) señalaron que para el logro de la reducción de los siniestros de tránsito se debe tener un pertinente sustento metodológico que se encuentre en la

vanguardia o con la tecnología actualizada y con esto se pueda justificar la inversión de recursos económicos, logísticos y humanos, el autor confirma lo que se viene pidiendo desde hace mucho tiempo atrás un buen estudio del porqué y como reducir esta clase de accidentes ya que el Estado viene invirtiendo cada vez más y no existen resultados favorables o una mejora en la reducción de los mismos, se necesita que el estudio se anteponga a la inversión y así esta no se convierta un gasto en vano, el siguiente autor de apellido Revolledo (2020) señaló que existe una relación de aspecto negativo y dimensión sumamente moderada ($Rho = -0.633$, $p = .000$) y que se ha establecido una correlación de manera significativa entre la impericia de los conductores en los siniestros vehiculares y la seguridad vial en el cual se halló el valor de $Rho = -0.819$, $p = .000$, de este valor se deduce que existe una correlación negativa de dimensión fuerte, el autor obtiene unos datos muy diferentes a los que he recolectado en la investigación, Rho de Spearman de 0,287, el cual indica que existe una correlación positiva media entre las variables de estudio accidentes de tránsito y exceso de velocidad, en cuanto a su investigación él señala que no existe relación entre accidentes de tránsito y al seguridad vial pero no estoy de acuerdo, ya que si el conductor desconoce o no respeta la seguridad vial esta va a lograr el aumento de los siniestros vehiculares, además señala que la impericia es un motivo para siniestros vehiculares ocurran en las pistas a lo cual le damos la razón ya que la misma genera desconfianza al momento que el conductor se encuentre manejando y esto conlleva a cometer un accidente con daños irreparables y lamentables.

Por lo planteado en la hipótesis específica 1, que indicó un resultado de valor de Rho de Spearman de -0,176, el cual indica que existe una correlación negativa inversa baja entre las variables de estudio exceso de velocidad y normas de tránsito y esta indica que se acepta la hipótesis nula y se rechaza la hipótesis alternativa; es decir, el exceso de velocidad no se relaciona significativamente con las normas de tránsito en un distrito de Lima, 2023, y esta relación no se da porque si un conductor no respeta el límite de velocidad establecido esto genera que no respete las normas de tránsito que han sido diseñadas con el fin de que se eviten los accidentes de tránsito, sobre el mismo señalaron Chávez y Cabrera (2018) que existe una relación $r = 0.74$ con una relación fuerte directa entre el nivel de conocimiento entre las señales de tránsito y la prevención de los accidentes de

tránsito, lo que señala el autor es que si no se respeta o conoce cada señal de tránsito esto va a tener como hecho generador que los accidentes de tránsito sigan en aumento, con lo cual concuerdo a diferencia de la investigación que he hecho en la cual se señala de manera negativa la relación y esto se da porque a mayor desconocimiento o respeto hacia las normas de tránsito los accidentes de tránsito seguirán en aumento en cambio si sucediera lo contrario los accidentes irían en disminución, por eso se debería concientizar a la población que el respeto hacia las señales de tránsito tienen como fin el descenso de los niveles de accidentes de tránsito; además Reyes y Soledispa (2022) indicaron que los descatos a las normas de tránsito por exceder el límite del uso de la velocidad en los países utilizados para el estudio no logran demostrar una fluctuación menor de lo que se esperaba con las acciones de los gobiernos de cada país, el autor señala que al hacer caso omiso a las disposiciones de tránsito la curva estadística sigue yendo en aumento lo cual se traduce como que se siguen elevando los accidentes de tránsito y esto gracias a que los conductores cada vez le toman menos importancia a las mismas por el hecho de que las multas son muy baratas, por el hecho de que no son detectados o por el hecho de que el castigo solo es pecuniario, se debería integrar al código penal esta clase de faltas ya que con eso se podría reducir muchos accidentes que día a día enlutan a muchas familias, por otro lado Hinostroza (2018) señaló que el SOAT es un seguro contra daños, en la medida que la compensación se encuentra señalada en las normas que tutelan su aplicación, el autor comenta sobre el uso del SOAT (Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito) el cual se activa al momento que ha ocurrido un siniestro y trata de resarcir en una medida baja el daño causado a las personas que lo sufren, y comenta en medida baja porque en la mayoría de casos solo cubre una intervención quirúrgica en la cual se gasta todo el seguro, lo demás el accidentado debe cubrirlo de su propio bolsillo porque en muchos casos el conductor no se hace responsable ya sea por tener una economía baja o por el solo hecho de no querer hacerlo, este SOAT tiene su reglamentación en la cual señala el máximo de gasto y el apoyo económico que le dará a la víctima de esta clase de accidentes.

Por lo planteado en la hipótesis específica 2, que indicó un resultado de valor de Rho de Spearman de 0,029, el cual indica que existe una correlación positiva directa baja entre las variables de estudio exceso de velocidad y señales

reguladoras de tránsito y esta indica que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa; es decir, el exceso de velocidad se relaciona significativamente con las señales reguladoras de tránsito en un distrito de Lima, 2023, esta indicación sobre la variable y dimensión es cierta ya que sí existe un relación porque si no se respeta la señal reguladora de tránsito se puede generar un accidente de tránsito con consecuencias fatales, ya que el exceso de velocidad al momento de causar un siniestro vehicular por la alta velocidad a la que se iba conduciendo, el impacto genera un siniestro de grandes magnitudes, es por eso muy necesario que se vele por el respeto a las señales reguladoras de tránsito y además el Estado hacer que las mismas sean visibles y se encuentren en lugares estratégicos, además este dato entre variable y dimensión nos recalca que al no respetar la señal de tránsito establecida en el lugar, puede generar un accidente y por ende la curva sigue en aumento en cuanto a accidentes de tránsito, por eso el autor Sailema (2015) señaló que el valor del Chi cuadrado calculado ($X^2c = 328,26$) es mayor a 21,02 con 12 grados de libertad y un α de 0,05, se RECHAZA la hipótesis nula y se ACEPTA la alterna, es decir, el diseño de un sistema comunicacional sí permite informar, educar y concientizar acerca de las leyes de tránsito, además Narva y Ponce (2014) señalaron que en la propuesta de la señalización ha sido considerado también lo que se requiere sustancialmente para una buena transitabilidad en sitios críticos, se concuerda con lo que comenta el autor, ya que el mismo señala que se ha seguido lo que se requiere para un buen funcionamiento de tránsito en cuanto a las señales reguladoras y esto debe ser siempre ya que si no existe una buena señalización o no la hay, esto va a generar que los accidentes vehiculares sigan en aumento, además no solo es señalar también se debería hacer un estudio de manera estratégica para colocar estas señales en zonas muy visibles para los conductores y los peatones y estos puedan respetar las mismas con el fin de reducir los siniestros vehiculares, y así los conductores y peatones al salir de sus casas no tengan el miedo de si van a volver sanos y salvos, por otro lado Vílchez (2018) comentó que los hallazgos encontrados no cumplen con los principios de la educación vial pues uno de estos es el de cuidar y resguardar la integridad y la vida de los ciudadanos, se acepta la tesis del autor pero no se comparte porque la educación vial sí nace con ese fin, que es el de cuidar y respetar la vida de la población, ya que si no existieran estas señales los

conductores no tendrían el respeto al peatón o los demás conductores al momento de conducir un vehículo automotor y tampoco se sabría a qué velocidad ir, lo cual generaría un sinnúmero de accidentes y los mismos tendrían consecuencias fatales para muchas familias, además del desorden y caos que generaría que no existieran los mismos, en este caso la responsabilidad recae en los conductores (también en muchos casos en los peatones pero nuestra investigación está dirigida a los siniestros vehiculares por ende estamos hablando de conductores) ya que no respetan las señales de tránsito y al hacerlo puede generar un choque o un atropello el cual genera que la curva estadística de los accidentes de tránsito siga en aumento, pero en cierta medida el Estado también tiene culpa ya que no dan mantenimiento a estas señales o en todo caso hay lugares donde no hay o simplemente no son completamente visibles y esto genera confusión en el conductor y esta lleva a que se cometa un accidente de tránsito.

Por lo planteado en la hipótesis específica 3, que indicó un resultado de valor de Rho de Spearman de $-0,217$, el cual indica que existe una correlación negativa inversa baja entre las variables de estudio exceso de velocidad y material logístico y esta indica que se acepta la hipótesis nula y se rechaza la hipótesis alternativa; es decir, el exceso de velocidad no se relaciona significativamente con el material logístico un distrito de Lima, 2023, este resultado indica que si los accidentes de tránsito siguen en aumento es por falta de material logístico, ya que los mismos son todo lo que se necesita para el apoyo en la reducción de accidentes de tránsito aquí hablamos de recursos tecnológicos, humanos, etc., este material es necesario y su buena distribución también es aquí donde entra el tema de la logística, ya que si el Estado no cuenta con un buen proyecto logístico, este material será comprado y no distribuido u otros problemas que se generan al no haber un buen programa logístico, y esto es debido que la entidad si no distribuye bien sus material logístico no va a recaer en el conductor porque este solo debe respetar las señales y normas de tránsito para una buena conducción vehicular, en cambio el problema de la logística es para la entidad y el entorno que debe salvaguardar, por eso según Campos y Navarro (2022) propusieron que una problemática que agobia a las instituciones públicas es tener un bajo presupuesto fijado, por lo que exponen carencias en producción, innovación y desarrollo, y esto se debe que muchas veces no se utiliza una buena asignación de cada recurso ya que no se hace un estudio

pleno, solo se distribuye en muchos casos a las entidades con la cual el gobierno de turno tiene una mayor afinidad y este proceso hace que no se pueda mejorar en ese aspecto además la logística es un tema que debe ser utilizado en todas las áreas de gobierno porque no solo se trata de distribuir material, también integra la distribución del erario nacional que se da a través de las compras que se han hecho y realizando la necesidad de la entidad en ese momento, además Porras (2020) indicó que se debe organizar la limpieza de la base de datos de iniciación según a la categoría de la creación de productos generalizados para impedir la reproducción de productos, este autor señala que gracias a un buen proceso logístico las entidades y empresas pueden hacer buen uso del dinero que tienen en sus arcas y así de esta manera evitan compras duplicadas que solo generarían un gasto excesivo y sin importancia, ya que el producto no haría falta en ese momento a la entidad y de esa manera desaprovechando la oportunidad de hacer compras realmente necesarias en ese momento para la entidad, por eso afirmo y concuerdo con el autor, si las entidades llevan un buen proceso logístico no habrían compras o dobles e innecesarias y el dinero del erario nacional estaría distribuido de manera oportuna y factible para cada entidad.

VI. CONCLUSIONES

Primera: Se concluye sobre el objetivo general que los resultados hallados fueron que el 36,0% de los encuestados afirmaron que los accidentes de tránsito son siempre; de ellos, el 8,0% afirmaron que el exceso de velocidad es siempre, además que el coeficiente Rho de Spearman resultó 0,287, lo cual indica que existe una correlación positiva directa baja entre las variables de estudio accidentes de tránsito y exceso de velocidad.

Segunda: Se concluye sobre el objetivo específico 1 que el 38,7% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es siempre; de ellos, el 13,3% afirmaron que se respetan las normas de tránsito siempre, además el coeficiente Rho de Spearman resultó -0,176, lo cual indica que existe una correlación negativa inversa baja entre las variables de estudio exceso de velocidad y normas de tránsito.

Tercera: Se concluye sobre el objetivo específico 2 que el 38,7% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es siempre; de ellos, el 13,3% afirmaron que se respetan las señales reguladoras siempre, además el coeficiente Rho de Spearman resultó 0,029, lo cual indica que existe una correlación positiva directa baja entre las variables de estudio exceso de velocidad y señales reguladoras de tránsito.

Cuarta: Se concluye sobre el objetivo específico 3 que el 38,7% de los encuestados afirmaron que el exceso de velocidad es siempre; de ellos, el 12,0% afirmaron que se cuenta con el material logístico siempre, además el coeficiente Rho de Spearman resultó -0,217, lo cual indica que existe una correlación negativa inversa baja entre las variables de estudio exceso de velocidad y material logístico.

VII. RECOMENDACIONES

Se recomienda al Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

Primera: Determinar sanciones más drásticas en cuanto al exceso de velocidad con el fin de reducir los accidentes de tránsito, además de una capacitación al conductor infractor con el fin de concientizarlo sobre su actuar.

Segunda: Que las normas de tránsito sean bien definidas y sin tanto tecnicismo para que el conductor pueda de manera fácil entender y respetar dichas normas.

Tercera: Llevar un buen mantenimiento y poner señales de tránsito donde no las hay, para así evitar se sigan cometiendo accidentes de tránsito.

Cuarta: Mejorar el proceso logístico y así se pueda distribuir de una mejor manera el material logístico necesario que cada entidad pueda necesitar.

REFERENCIAS

- Andino, A. (2017). El estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito. Trabajo de Graduación previo a la obtención del título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador. Universidad Técnica de Ambato. <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/25332/1/FJCS-DE-1013.pdf>
- Arleco Producciones. (2014). Normas de Tránsito: ¿Qué son? y Ejemplos. En Blogicars. <https://www.blogicars.com/2012/09/principales-normas-de-transito/>
- Arteaga, G. (2022). What is correlational research? In Testsiteforme. <https://www.testsiteforme.com/Whatiscorrelationalresearch>
- Arteaga, G. (2022). The unit of analysis explained. In Testsiteforme. <https://www.testsiteforme.com/Theunitofanalysisexplained>.
- Arévalo, E. (2016). Mecanismo de control interno para la empresa Soluagrocarchi S.A de la ciudad de Julio Andrade, Provincia del Carchi. Tesis de grado previo a la obtención del título de ingeniera en contabilidad superior, auditoría y finanzas, C.P.A. Universidad Regional Autónoma de los Andes. <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/3973/1/TUICYA040-2016.pdf>
- Asprilla, Y., García, F. y Gonzáles, M. (2017). Signaling and road safety in rapid transit buses: the transmilenio in Bogotá. In Road Infrastructure Magazine. https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2215-37052017000100015
- Campos, E. y Navarro, S. (2022). Gestión logística para mejorar el proceso de distribución de materiales educativos en la UGEL Chota, Cajamarca – 2020. Tesis para optar el título profesional de contador público. Universidad Señor de Sipán. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/9156/Campos%20Clavo%20Einer%20%26%20Navarro%20D%C3%ADaz%20Segundo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Castillo, J. (2015). El exceso de velocidad detectados por medios tecnológicos y su incidencia jurídica en las contravenciones de tránsito, juzgados en la unidad judicial penal del Cantón Riobamba, período 2012-2013. Tesis previa a la obtención del título de abogado de los tribunales y juzgados de la república. Universidad Nacional de Chimborazo. <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/1957/1/UNACH-FCP-DER-2015-0030.pdf>
- Chávez, E. y Cabrera, V. (2018). Nivel de conocimiento de las señales de tránsito y la prevención de los accidentes en la provincia de Bongará – Amazonas. Tesis para optar el grado académico de Maestro en gestión pública. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/31806/chavez_ae.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ccoya, O. (2019). Identificación y evaluación de causas de accidentes de tránsito aplicando el método DREAM (Driving Reliability and Error Análisis Method) para proponer medidas preventivas en el Distrito José Luis Bustamante Rivero – 2019. Trabajo de investigación para optar el Grado Académico de Bachiller en Ingeniería de Seguridad Industrial y Minera. Universidad Tecnológica del Perú. https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/3354/Oriana%20Ccoya_Trabajo%20de%20Investigacion_Bachiller_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Droguett, A. (2022). All about the legal aspects of traffic accidents in Chile. In MyLawyers. <https://www.mylawyers.com>
- Flores, M., Conlago, C., Aldás, M. y Flores C. (2018). Implementation of an algorithm for the detection of equator traffic signs: stop, give way and speed. In Ingenius Magazine of Science and Technology. <https://www.redalyc.org/journal/5055/505555586001/html/>
- Gaitán, M. (2022). Regulatory traffic signs, why are they so important? In Grupor 5. <https://www.grupor5.com/blog/movilidad/senales-de-transito-reglamentarias>
- Gálvez, C. (2019). Normas de tránsito en el Perú. En LAMPADIA. <https://www.lampadia.com/analisis/social/normas-de-transito-en-el-peru/>

- Guerrero, J. (2014). Sucesos de tránsito. En Ministerio Público. https://www.mpfm.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/4176_accidentes_tran_original.pdf
- Guzmán, C. (2018). Los mecanismos de control en la administración. En Blog Universidad Continental. <https://blogposgrado.ucontinental.edu.pe/los-mecanismos-de-control-en-la-administracion-publica>.
- Hammond, M. (2023). Likert scale: what it is and how to use it. In HubSpot. <https://blog.hubspot.es/service/escala-likert>
- Hinostroza, G. (2018). Incumplimiento de normas emitidas para cubrir accidentes de tránsito en Huancayo año 2013. Tesis para optar el título profesional de Abogado. Universidad Continental. file:///C:/Users/Milagros/Downloads/IV_FDE_312_TE_Hinostroza_Oscanoa_2018.pdf
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, L. (2014). Metodología de la Investigación. Editorial Mc. Craw Hill.
- Huertas, J. (2018). Gestión de velocidad de los buses de transporte terrestre de pasajeros fiscalizados por la SUTRAN. Tesis para optar el grado académico de: doctor en administración. Universidad César Vallejo. [file:///D:/Descargas/Huertas_AJF%20\(1\).pdf](file:///D:/Descargas/Huertas_AJF%20(1).pdf)
- Ibarra, C. (2018). La Acusación Particular en los Delitos Culposos de Tránsito por exceso de velocidad en relación a la normativa establecida en el Código Orgánico Integral Penal 2014. Trabajo de Titulación previo a la obtención del grado de abogada de los tribunales y juzgados de la república. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/11804/1/T-UCSG-PRE-JUR-DER-MD-219.pdf>
- Ibarra, R. (2019). El exceso de velocidad asociado a los accidentes de tránsito en conductores de David, Chiriquí. Trabajo de Grado para optar por el título de la licenciatura en Investigación criminal y seguridad. Universidad Especializada de las Américas. http://repositorio2.udelas.ac.pa/bitstream/handle/123456789/298/RATCHEL_IBARRA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Instituto Mexicano de Transporte (2017). Exceso de velocidad, uno de los principales causales de colisiones viales. En Gobierno de México. <https://www.gob.mx/imt/articulos/exceso-de-velocidad-uno-de-los-principales-causales-de-colisiones-viales>
- Landa, F. y Tueros, N. (2021). Análisis espacial de accidentes de tránsito para reducir el riesgo en zonas urbanas. Tesis para optar el título profesional de ingeniera civil. Universidad Ricardo Palma. https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14138/4764/T030_42733688_T%20%20%20LANDA%20ANDIA%20FABIOLA.pdf?sequence=1
- Leal, Y. (2017). Logistics management of materials in the Venezuelan oil industry. In Journal of Research in Administration Sciences ENFOQUES. <https://www.redalyc.org/journal/6219/621968094001/html/>
- León, J. (2020). Cada día 40 buses interprovinciales son multados por exceso de velocidad. En El Comercio. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/cada-dia-40-buses-interprovinciales-son-multados-por-exceso-de-velocidad-notepases-noticia/#:~:text=Cada%20a%C3%B1o%20mueren%20m%C3%A1s%20de,exist%C3%ADa%20antes%20de%20la%20pandemia>
- Loayza, M. (2017). Accidentes de tránsito: un problema de salud pública en el Perú. En Dirección General de Epidemiología del Ministerio de Salud. <http://www.diresacusco.gob.pe/saludindividual/servicios/Normas/Licencias%20de%20Conducir/Vigilancia%20de%20Lesiones%20por%20accidentes%20Transito%20Abril%202007.pdf>
- López, P. (2004). Sample population and sampling. In Scielo. http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012
- Lota, L. (2019). El exceso de velocidad es una de las principales causas de siniestralidad vial en Colombia. En Colombia Potencia de la Vida. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7536/el-exceso-de-velocidad-es-una-de-las-principales-causas-de-siniestralidad-vial-en-colombia/>
- Maatouk, M. (2018). Mortalidad por accidentes de tránsito en la provincia de Santiago del Estero (Departamento Capital): Años 2013-2015. Tesis -

- Maestría en Salud Pública. Universidad Nacional de Córdoba.
<https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/22238/Maatouk%20CC.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Marcos, A. (2021). Logistic resources. In Blog CEUPE.
<https://www.ceupe.com/blog/recursos-logisticos.html#:~:text=Son%20recursos%20de%20la%20plataforma,y%20sus%20labores%20subsidiarias%20asociadas>
- Maresa Center. (2020). 5 consequences of speeding.
<https://blog.maresacenter.com/5-consequences-of-speeding>
- Marín, J. y Valdez, S. (2020). Fundamentos jurídicos que justifican la regulación de la velocidad máxima permitida en carreteras sinuosas en 60 km/h para el transporte interprovincial de personas en el Perú. Tesis para optar el título profesional de abogado. Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo.
[file:///D:/Descargas/Tesis%20\(1\).pdf](file:///D:/Descargas/Tesis%20(1).pdf)
- Marvela, A. (2017). Traffic offenses and prevention measures. In Continental University Blog.
- Mata, L. (2019). The quantitative research approach. In Investigalia.
<https://investigaliacr.com/investigacion/el-enfoque-cuantitativo-de-investigacion/>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). Multas de tránsito. En Gob.pe.
<https://www.gob.pe/fr/416-multas-de-transito>
- Mira, J. (2022). What is logistics? Definition, what it is for and basic concepts. In Toyota.
<https://blog.toyota-forklifts.es/que-es-logistica-definicion-conceptos>
- Montano, J. (2021). Investigación no experimental. En Lifeder.
<https://www.lifeder.com/investigacion-no-experimental/>
- Montiel, J. (2023). What are legal rules? Definition, characteristics and examples. In Lemontechblog.
<https://blog.lemontech.com/que-son-las-normas-juridicas-definicion-caracteristicas-y-ejemplos/>
- Moreira, R. (2014). Los factores de riesgo y los accidentes de tránsito del cantón Ambato. Trabajo de Graduación previo a la obtención del título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador. Universidad Técnica de Ambato.

<https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/8295/1/FJCS-DE-736.pdf>

Muñoz, J. (2023). ¿Qué hacer ante un accidente de tránsito? En Autofact. <https://www.autofact.com.mx/blog/mi-carro/conduccion/que-hacer-en-accidente-transito>

Muñoz, O. (2018). La imposición de multas de tránsito excesivas y el principio de proporcionalidad. Proyecto de Graduación previo a la obtención del título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador. Universidad Técnica de Ambato. <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/27735/1/FJCS-DE-1067.pdf>

Narva, A. y Ponce, E. (2014). Evaluación de los riesgos potenciales en carreteras por carencia de señalizaciones. Tesis para optar el título profesional de ingeniero civil. Universidad Privada Antenor Orrego. https://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/20.500.12759/640/1/REP_ING.CIVIL_ALEXANDER.NARVA_EDUARDO.PONCE_EVALUACI%C3%93N.RIE SGOS.POTENCIALES.CARRETERAS.CARENCIA.SE%C3%91ALIZACIONES.PROPUESTA.SOLUCION.CARRETERA.QUINUA.SAN.FRANCISCO.KM.26%2B000.KM.78%2B500.pdf

Narváez, M. (2023). Basic research: What it is, advantages and examples. In QuestionPro. <https://www.questionpro.com/blog/es/investigacion-basica/>

Norza, E. (2015). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. <https://www.policia.gov.co/sites/default/files/componentes.html#:~:text=Dentro%20de%20las%20clases%20de,dos%20o%20m%C3%A1s%20veh%C3%ADculos%20enhttps://definicion.de/accidente-de-transito/https://www.misabogados.com/accidentes-de-transitohttps://www.autofact.com.mx/blog/mi-carro/conduccion/que-hacer-en-accidente-transito>

Ochoa, C. (2015). Muestreo aleatorio simple: Definición. En Netquest. <https://www.netquest.com/blog/es/blog/es/muestreo-probabilistico-muestreo-aleatorio-simple>

- Ochoa, F. y Pachas, O. (2021). El estudio descriptivo en la investigación científica. En *Revistas* Autónoma. <http://revistas.autonoma.edu.pe/index.php/AJP/article/download/224/191/>
- Ortega, G. (2016). Normas de tránsito. En ABC. <https://www.abc.com.py/edicion-impresas/suplementos/escolar/normas-de-transito-1513567.html>
- Ospina, A. (2022). Señales de tránsito: ¿cómo se clasifican? Aprenda a identificarlas. En *Motor*. <https://www.motor.com.co/industria/Senales-de-transito-como-se-clasifican-Aprenda-a-identificarlas-20220607-0012.html>
- Pachano, A. (2017). Consultar los valores de las multas de tránsito en Ecuador 2022. Ecuador trámites. <https://informacionecuador.com/valores-de-las-multas-transito-2017/>
- Padilla, J. (2022). ¿Qué es el exceso de velocidad? En Quora. <https://es.quora.com/Qu%C3%A9-es-el-exceso-de-velocidad>
- Pérez, J. y Gardey, A. (2015). Accidente de tránsito - Qué es, definición y concepto. En *Definicion.de*. <https://definicion.de/accidente-de-transito/>
- Pérez, J. y Gardey, A. (2019). Ley. En *Definicion.de*. <https://definicion.de/ley/>
- Plaza, V. (2019). ¿Cuál es la importancia del planeamiento? En *Blog Universidad Continental*. <https://blogposgrado.ucontinental.edu.pe/cual-es-la-importancia-del-planeamiento-estrategico#:~:text=El%20planeamiento%20estrat%C3%A9gico%20es%20un,objetivos%20sin%20un%20plan%20definido.>
- Porras, N. (2020). Plan de mejora del proceso logístico de distribución en la Empresa Corpora La Regional S.R.L. Huancayo-Junín-2020. Trabajo de investigación para optar el grado académico de bachiller en ingeniería industrial. *Universidad Continental*. https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/9148/4/IV_FIN_108_TI_Porras_Arauco_2020.pdf
- Quiroz, S. (2023). Papeletas de tránsito: cuáles son los niveles de infracción y montos a pagar. En *Infobae*. <https://www.infobae.com/peru/2023/03/10/papeletas-de-transito-cuales-son-los-niveles-de-infraccion-y-montos-a-pagar/>
- Revolledo, O. (2020). Accidentes de tránsito y seguridad vial en los pobladores de lima metropolitana, 2019. Tesis para optar el grado académico de maestro

- en gestión estratégica empresarial. Universidad Peruana de Ciencias e Informática. https://repositorio.upci.edu.pe/bitstream/handle/upci/183/T-REVOLLEDO_CHAVEZ_OMAR.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Reyes, L. y Soledispa, D. (2022). Estudio comparado de las sanciones establecidas en contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en Ecuador, Chile y Argentina, 2022. Trabajo de integración curricular previo a la obtención del título de abogado. Universidad Estatal Península de Santa Elena. <https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/9282/1/UPSE-TDR-2023-0017.pdf>
- Rojas, E. (2023). What is the law according to authors? [https://villacampestre.com.mx/blog/intereses/que-es-la-ley-segun-autores.html#:~:text=son%20sus%20caracter%3%ADsticas%3F-,La%20ley%20\(en%20lat%3%ADn%2C%20lex%2C%20legis\)%20es%20una,incumplimiento%20conlleve%20a%20una%20sanci%3%B3n](https://villacampestre.com.mx/blog/intereses/que-es-la-ley-segun-autores.html#:~:text=son%20sus%20caracter%3%ADsticas%3F-,La%20ley%20(en%20lat%3%ADn%2C%20lex%2C%20legis)%20es%20una,incumplimiento%20conlleve%20a%20una%20sanci%3%B3n)
- Rojas, K. (2021). ¿Qué es el planeamiento estratégico? En ILEN. <https://www.ilen.edu.pe/que-es-el-planeamiento-estrategico/>
- Roldán, P. (2020). Multa. En Economipedia. <https://economipedia.com/definiciones/multa.html>
- Romero, C. (2023). Importancia de la logística: qué es, elementos y valor. En Tienda Nube. <https://www.tiendanube.com/blog/mx/importancia-de-la-logistica/>
- Ruiz, J. y Herrera, A. (2016). Accidentes de tránsito con heridos en Colombia según fuentes de información: caracterización general y tipologías de accidentes. En Scielo. <http://www.scielo.org.co/pdf/cesp/v9n1/v9n1a04.pdf>
- Sailema, A. (2015). Sistemas comunicacionales para informar, educar y concientizar acerca de las leyes de tránsito. Proyecto de Investigación previo a la obtención del Título de Ingeniera en Diseño Gráfico Publicitario. Universidad Técnica de Ambato. <file:///C:/Users/Milagros/Downloads/Tesis%20FINAL.pdf>
- Salas, D. (2020). La encuesta y el cuestionario. En Investigalia. <https://investigaliacr.com/investigacion/la-encuesta-y-el-cuestionario/>
- Salcedo, K. (2018). Evaluación del sistema de Reductores de Velocidad tipo Resalto (Rompe-muelles) en la vía de Evitamiento de la ciudad del Cusco. Tesis para optar el título profesional de ingeniero civil. Universidad Alas

- Peruanas.
https://repositorio.uap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12990/8494/Tesis_Reducutores_Velocidad_V%C3%ADa.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Torres, D. (2022). Cumple con estas normas de tránsito y evita comparendos. En Motorysa. <https://mitsubishi-motors.com.co/blog/cumple-con-estas-normas-de-transito-y-evita-comparendos/>
- Uribe, C. (2014). Mecanismos de Control. En Prezi. https://prezi.com/cjt5-yIt_ro0/mecanismos-de-control/
- Vallenas, A. (2021). Las claves de un buen planeamiento estratégico en los negocios. En Desafíos PWC. <https://desafios.pwc.pe/las-claves-de-un-buen-planeamiento-estrategico-en-los-negocios/>
- Vargas, C. (2023). Señales de tránsito reglamentarias. En Autofact. <https://www.autofact.cl/blog/mi-auto/ley-transito/senales-reglamentarias>
- Vicente, M. (2017). Cuáles son las señales de tránsito de reglamentación. En UnCómo. <https://www.mundodeportivo.com/uncomo/motor/articulo/cuales-son-las-senales-de-transito-de-reglamentacion-18764.html>
- Vílchez, J. (2018). Gestión de la educación vial y el cumplimiento de las normas de señalización de tránsito en el centro histórico de la ciudad de Chiclayo – 2016. Tesis para optar título profesional de licenciado en administración. Universidad Señor de Sipán. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/5257/V%C3%ADlchez%20Coronel.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Villarreal, D., Cevallos, M., Arias, D. y Moya, K. (2022). Optimization of logistics processes, their improvement and customer satisfaction. In Digital Consciousness. <file:///C:/Users/Milagros/Downloads/2137-Texto%20del%20art%C3%ADculo-9557-1-10-20220412.pdf>
- Zuluaga, J. (2014). Principales causas de los accidentes de tránsito en Colombia: primera parte. En Sura Blog. <https://blog.segurossura.com.co/articulo/movilidad/causas-accidentes-transito>

ANEXOS

Anexo. Tabla de operacionalización de variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala
V1. Accidentes de tránsito	Es un siniestro vehicular en todo evento de manera general involuntario por causa de un vehículo automotor que se encuentra en movimiento, el cual origina deterioros a individuos o bienes implicados dentro del accidente y el cual se puede traducir en víctimas lesionadas mortalmente.	Esta variable se medirá con 3 dimensiones, 9 indicadores y con escala ordinal. Se utilizó la técnica de la encuesta, el instrumento será el cuestionario con 18 preguntas con escala de Likert de 5 opciones.	Normas de tránsito	Necesidad	Ordinal
				Diseño	
				Planificación	
			Señales reguladoras de tránsito	Lugar	
				Características	
				Información	
			Material logístico	Cantidad	
				Calidad	
				Precio	
V2. Exceso de velocidad	Está asociado a la incongruencia que existe entre los límites de velocidad establecidos por las autoridades, la velocidad de diseño de la vía y la velocidad deseada por los usuarios.	Esta variable se medirá con 3 dimensiones, 6 indicadores y con escala ordinal. Se utilizó la técnica de la encuesta, el instrumento será el cuestionario con 18 preguntas con escala de Likert de 5 opciones.	Mecanismos de control	Presupuesto	Ordinal
				Programación	
			Leyes y normas aplicables	Cumplimiento	
				Ámbito de aplicación	
			Planeamiento estratégico	Coherencia	
				Disponibilidad	

Anexo. Instrumento de recolección de datos

Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023.

Estimado (a) señor(a) agradezco su valiosa colaboración. Nos gustaría saber cómo se siente acerca de la forma en que maestría en Gestión Pública se comunicó con usted. Sus respuestas son totalmente confidenciales, así que por favor sea lo más honesto posible.

Cada pregunta presenta cinco alternativas, priorice una de las respuestas y marque con una X la respuesta que usted crea conveniente.

Escala				
1	2	3	4	5
Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre

Dimensiones	Indicadores	N°	ITEM	1	2	3	4	5
Normas de tránsito	Necesidad	1	¿Existe la necesidad de leer las normas de tránsito para un conductor?					
		2	¿Es necesario que un peatón conozca sobre las normas de tránsito?					
	Diseño	3	¿Se ha diseñado las normas de tránsito de una manera didáctica?					
		4	¿El diseño que se ha utilizado en las normas de tránsito ayuda a una mejor concientización?					
	Planificación	5	¿Usted cree que ha habido una buena planificación en el diseño de las normas de tránsito?					
		6	¿La planificación ha ayudado en la mejora de las normas de tránsito?					
Señales reguladoras de tránsito	Lugar	7	¿El lugar donde se colocan las señales reguladoras de tránsito incide en la reducción de accidentes?					
		8	¿Se han colocado en lugares estratégicos las señales reguladoras de tránsito?					

	Características	9	¿Las características de las señales reguladoras de tránsito han sido pensadas en el usuario?					
		10	¿Existen diferencias notorias entre cada señales de tránsito?					
	Información	11	¿Las señales de tránsito brindan una buena información?					
		12	¿Las entidades reguladoras del tránsito vehicular brindan una información exacta sobre las señales de tránsito?					
Material logístico	Cantidad	13	¿La cantidad de material logístico ha ayudado en la reducción de accidentes?					
		14	¿La cantidad de material logístico es óptima para la flota vehicular existente en el país?					
	Calidad	15	¿El material logístico que utilizan las entidades reguladoras de tránsito vehicular son de buena calidad?					
		16	¿Cree usted que el material logístico utilizado por las entidades reguladoras es de una calidad-costó óptima?					
	Precio	17	¿El precio del material logístico utilizado en las entidades reguladoras del tránsito vehicular es el mejor que hay en el mercado?					
		18	¿El precio que se paga por material logístico en las entidades reguladoras de tránsito es un precio justo?					
Mecanismos de control	Presupuesto	19	¿Las entidades reguladoras utilizan en su totalidad el presupuesto asignado en mecanismos de control?					
		20	¿El presupuesto asignado a las entidades reguladoras de tránsito es suficientes?					
	Programación	21	¿Existe una programación óptima de mecanismos de control?					
		22	¿La programación de los mecanismos de control ayudan en la reducción de los accidentes de tránsito?					
Leyes y normas aplicables	Cumplimiento	23	¿El cumplimiento de la las leyes y normas de tránsito inciden en la reducción de accidentes de los mismos?					

	Ámbito de aplicación	24	¿Cumplir las normas y leyes aplicables ayudarían a mejorar el tráfico que existe en la capital?					
		25	¿Es optimo el ámbito de aplicación de las leyes y normas de tránsito?					
		26	¿Se aplica las leyes y normas en todos los estratos sociales?					
Planeamiento estratégico	Coherencia	27	¿Existe coherencia entre el planeamiento estratégico implementado en la capital?					
		28	¿Existe coherencia entre las entidades reguladoras en su planeamiento estratégico?					

Anexo: Consentimiento Informado

Título de la investigación: **Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023.**

Investigador (a) (es): **Aldo Ricardo Carretero Quezada.**

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada “**Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023.**”, cuyo objetivo es **Determinar la relación entre los accidentes de tránsito y el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023.** Esta investigación es desarrollada por un estudiante de posgrado, del **Programa Académico de Maestría en Gestión Pública**, de la **Universidad César Vallejo** del campus **Lima Norte**, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

Describir el impacto del problema de la investigación.

Con esta investigación se busca lograr que la gente comprenda la relación alta que existe entre los accidentes de tránsito y el exceso de velocidad y como el segundo infiere en el primero.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente:

Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “**Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023.**” Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 15 minutos y se realizará en el ambiente del **lugar de conferencias** de la institución del **Servicio de Administración Tributaria (SAT)**. Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador (a) (es) (Apellidos y Nombres) **Carretero Quezada, Aldo Ricardo** email: **acarretero@sat.gob.pe** y Docente asesor (Apellidos y Nombres) **Dr. Ramírez Ríos, Alejandro** email:

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos:

Fecha y hora:

Anexo: Evaluación por juicio de expertos

CARTA DE PRESENTACIÓN

Dr. Alejandro Ramírez Ríos

Presente

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

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa académico de **Maestría en Gestión Pública** de la UCV, en la sede Lima Norte, aula C - 5, requiere validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la cual optaré el grado de Maestro.

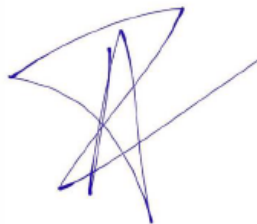
El título y nombre de mi proyecto de investigación es **Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, he considerado conveniente 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.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

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

Atentamente;



Firma

Br. Aldo Ricardo Carretero Quezada

DNI: 10784473

EVALUACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Adrián Alberto Zarate Reyes		
Grado profesional:	Maestría (x)	Doctor	()
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa ()	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Legal		
Institución donde labora:	Servicio de Administración Tributaria (SAT)		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años	()	
	Más de 5 años	(X)	
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	Validación de instrumento para medir gestión de contenidos digitales en docentes universitarios.		

2. Propósito de la evaluación

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala

Escala ordinal

Nombre de la Prueba:	Cuestionario de Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023
Autor:	Aldo Ricardo Carretero Quezada
Procedencia:	Propio realizado por el investigador
Administración:	DIRECTA
Tiempo de aplicación:	Del 02 al 15 de junio
Ámbito de aplicación:	ENTIDAD RECAUDADORA

Significación:	<ol style="list-style-type: none"> Variable Accidentes de tránsito consta de 18 ítems, muestra escala tipo Likert, con 3 dimensiones (Normas de tránsito, Señales reguladoras de tránsito y Material logístico) y se medirá a través de los niveles de alto, medio y bajo. (Ver anexo 1) Variable Exceso de velocidad consta de 10 ítems, muestra escala tipo Likert, con 3 dimensiones (Mecanismos de control, Leyes y normas aplicables y Planeamiento estratégico) y se medirá a través de los niveles de alto, medio y bajo. (Ver anexo 02)
-----------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4. Soporte teórico (describir en función al modelo teórico)

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Escala: ORDINAL Variable 1: Accidentes de tránsito Droguett (2022) señaló que los accidentes vehiculares son hechos producidos entre uno o más vehículos y/o individuos llamados peatones, ya sea esta de forma culposa o dolosa, con resultado de daños y lesiones para los bienes y personas implicadas.	Subescala: <ol style="list-style-type: none"> NUNCA POCAS VECES ALGUNAS VECES MUCHAS VECES SIEMPRE Dimensiones Normas de tránsito Señales reguladoras de tránsito Material logístico	Ortega (2016) señaló que son reglamentación o leyes que han sido creadas con el fin de proteger la vida de los individuos, dichas normas se emplean en los peatones y los conductores, para que toda persona entienda el cómo actuar con el fin de que no sucedan accidentes. Vargas (2023) comentó que son aquellas que buscan indicar a todos los usuarios cuales son las prioridades para el buen uso de las vías, también las obligaciones, restricciones, prohibiciones y permisos que existen. Marcos (2021) refirió que son los medios humanos y materiales de los cuales la empresa debería disponer, y así poder cubrir lo necesario que es producto de la actividad del centro y sus labores subsidiarias asociadas.

Exceso de velocidad

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
<p>Escala: ORDINAL</p> <p>Variable 2:</p> <p>Exceso de velocidad</p> <p>Padilla (2022) indicó que se establecen límites en los cuales el uso de los peatones y animales es determinado, y conocido esto se reconoce un límite de velocidad desde el cual la distancia de frenado es segura para preservar la vida de los individuos más vulnerables involucrados</p>	<p>Subescala:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. NUNCA 2. POCAS VECES 3. ALGUNAS VECES 4. MUCHAS VECES 5. SIEMPRE <p>Dimensiones:</p> <p>Mecanismos de control</p> <p>Leyes y normas aplicables</p> <p>Planeamiento estratégico</p>	<p>Guzmán (2018) indicó que son métodos utilizados en las empresas con el fin de que en esta etapa del proceso administrativo (denominada de control) se pueda llevar a cabo de forma adecuada, pertinente y efectiva.</p> <p>Rojas (2023) indicó que una ley es comprendida como una norma, precepto, principio, y puede estar referida a la norma jurídica establecida por autoridad competente, genéricamente un legislador, en el cual se prohíbe u ordena algo en concordancia con la justicia y como resultado para el bien de la población.</p> <p>Plaza (2019) informó que es el procedimiento a través del cual se efectúan los planes operativos para que la empresa logre alcanzar sus metas, por tal motivo su importancia es vital porque en contexto de competencia va a ser imposible alcanzar las metas si no existe un plan específico.</p>

5. Presentación de instrucciones para el juez

A continuación, a usted le presento el cuestionario de **Accidentes de tránsito**, elaborado por: Aldo Ricardo Carretero Quezada en el año 2023.

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
<p>CLARIDAD</p> <p>El ítem se comprende</p>	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o unamodificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por laordenación de estas.

fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica dealgunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana conla dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se veaafectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítempuede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Dimensiones del instrumento: Accidentes de tránsito

- **Primera Dimensión:** Normas de tránsito
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Necesidad	1. ¿Existe la necesidad de leer las normas de tránsito para un conductor?	4	4	4	
	2. ¿Es necesario que un peatón conozca sobre las normas de tránsito?				
Diseño	3. ¿Se ha diseñado las normas de tránsito de una manera didáctica?	4	4	4	
	4. ¿El diseño que se ha utilizado en las normas de tránsito ayuda a una mejor concientización?				
Planificación	5. ¿Usted cree que ha habido una buena planificación en el diseño de las normas de tránsito?	4	4	4	
	6. ¿La planificación ha ayudado en la mejora de las normas de tránsito?				

- **Segunda Dimensión:** Señales reguladoras de tránsito
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Lugar	7. ¿El lugar donde se colocan las señales reguladoras de tránsito incide en la reducción de accidentes?	4	4	4	
	8. ¿Se han colocado en lugares estratégicos las señales reguladoras de tránsito?				
Características	9. ¿Las características de las señales reguladoras de tránsito han sido pensadas en el usuario?	4	4	4	
	10. ¿Existen diferencias notorias entre cada señales de tránsito?				
Información	11. ¿Las señales de tránsito brindan una buena información?	4	4	4	
	12. ¿Las entidades reguladoras del tránsito vehicular brindan una información exacta sobre las señales de tránsito?				

- **Tercera Dimensión:** Material logístico
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Cantidad	13. ¿La cantidad de material logístico ha ayudado en la reducción de accidentes?	4	4	4	
	14. ¿La cantidad de material logístico es óptima para la flota vehicular existente en el país?				
Calidad	15. ¿El material logístico que utilizan las entidades reguladoras de tránsito vehicular son de buena calidad?	4	4	4	
	16. ¿Cree usted que el material logístico utilizado por las entidades reguladoras es de una calidad-costo óptima?				
Precio	17. ¿El precio del material logístico utilizado en las entidades reguladoras del tránsito vehicular es el mejor que hay en el mercado?	4	4	4	
	18. ¿El precio que se paga por material logístico en las entidades reguladoras de tránsito es un precio justo?				



Firma del evaluador
Nombres y Apellidos: Adrián Alberto Zarate Reyes
DNI: 07404405
Orcid:

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta: Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).
 Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.

EXCESO DE VELOCIDAD

6. Presentación de instrucciones para el juez

A continuación, a usted le presento el cuestionario de **Exceso de velocidad**, elaborado por: Aldo Ricardo Carretero Quezada, en el año 2023.

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

EXCESO DE VELOCIDAD

Dimensiones del instrumento: Exceso de velocidad

- **Primera Dimensión:** Mecanismos de control
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Presupuesto	19. ¿Las entidades reguladoras utilizan en su totalidad el presupuesto asignado en mecanismos de control?				
	20. ¿El presupuesto asignado a las entidades reguladoras de tránsito es suficientes?	4	4	4	
Programación	21. ¿Existe una programación optima de mecanismos de control?				
	22. ¿La programación de los mecanismos de control ayudan en la reducción de los accidentes de tránsito?	4	4	4	

- **Segunda Dimensión:** Leyes y normas aplicables
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Cumplimiento	23. ¿El cumplimiento de la las leyes y normas de tránsito inciden en la reducción de accidentes de los mismos?				
	24. ¿Cumplir las normas y leyes aplicables ayudarían a mejorar el tráfico que existe en la capital?	4	4	4	
Ámbito de aplicación	25. ¿Es optimo el ámbito de aplicación de las leyes y normas de tránsito?				
	26. ¿Se aplica las leyes y normas en todos los estratos sociales?	4	4	4	

- **Tercera Dimensión:** Planeamiento estratégico
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Coherencia	27. ¿Existe coherencia entre el planeamiento estratégico implementado en la capital?				
	28. ¿Existe coherencia entre las entidades reguladoras en su planeamiento estratégico?	4	4	4	



Firma del evaluador
Nombres y Apellidos: Adrián Alberto Zarate Reyes
DNI: 07404405
Orcid:

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta: Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003). Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.

Cuestionario de Accidentes de tránsito

Estimado docente, a continuación, te agradecemos llenar el siguiente cuestionario. Cada pregunta tiene cinco posibles respuestas según:

(1) Nunca (2) Pocas veces (3) Algunas veces (4) Muchas veces (5) Siempre

Por favor marcar con una X sólo uno de los espacios en blanco.

N°	DIMENSIONES/ITEMS	Nunca (1)	Pocas veces (2)	Algunas veces (3)	Muchas veces (4)	Siempre (5)
DIMENSIÓN 1: Normas de tránsito						
1	¿Existe la necesidad de leer las normas de tránsito para un conductor?					
2	¿Es necesario que un peatón conozca sobre las normas de tránsito?					
3	¿Se ha diseñado las normas de tránsito de una manera didáctica?					
4	¿El diseño que se ha utilizado en las normas de tránsito ayuda a una mejor concientización?					
5	¿Usted cree que ha habido una buena planificación en el diseño de las normas de tránsito?					
6	¿La planificación ha ayudado en la mejora de las normas de tránsito?					
DIMENSIÓN 2: Señales reguladoras de tránsito						
7	¿El lugar donde se colocan las señales reguladoras de tránsito incide en la reducción de accidentes?					
8	¿Se han colocado en lugares estratégicos las señales reguladoras de tránsito?					
9	¿Las características de las señales reguladoras de tránsito han sido pensadas en el usuario?					
10	¿Existen diferencias notorias entre cada señal de tránsito?					
11	¿Las señales de tránsito brindan una buena información?					
12	¿Las entidades reguladoras del tránsito vehicular brindan una información exacta sobre las señales de tránsito?					
DIMENSIÓN 3: Material logístico						
13	¿La cantidad de material logístico ha ayudado en la reducción de accidentes?					
14	¿La cantidad de material logístico es óptima para la flota vehicular existente en el país?					

15	¿El material logístico que utilizan las entidades reguladoras de tránsito vehicular son de buena calidad?					
16	¿Cree usted que el material logístico utilizado por las entidades reguladoras es de una calidad-costo optima?					
17	¿El precio del material logístico utilizado en las entidades reguladoras del tránsito vehicular es el mejor que hay en el mercado?					
18	¿El precio que se paga por material logístico en las entidades reguladoras de tránsito es un precio justo?					

Cuestionario de Exceso de velocidad

Estimado docente, a continuación, te agradecemos llenar el siguiente cuestionario. Cada pregunta tiene cinco posibles respuestas según:

(1) Nunca (2) Pocas veces (3) Algunas veces (4) Muchas veces (5) Siempre

Por favor marcar con una X sólo uno de los espacios en blanco.

N°	DIMENSIONES/ITEMS	Nunca (1)	Pocas veces (2)	Algunas veces (3)	Muchas veces (4)	Siempre (5)
DIMENSIÓN 1: Mecanismos de control						
1	¿Las entidades reguladoras utilizan en su totalidad el presupuesto asignado en mecanismos de control?					
2	¿El presupuesto asignado a las entidades reguladoras de tránsito es suficiente?					
3	¿Existe una programación optima de mecanismos de control?					
4	¿La programación de los mecanismos de control ayudan en la reducción de los accidentes de tránsito?					
DIMENSIÓN 2: Leyes y normas aplicables						
5	¿El cumplimiento de la las leyes y normas de tránsito inciden en la reducción de accidentes de los mismos?					
6	¿Cumplir las normas y leyes aplicables ayudarían a mejorar el tráfico que existe en la capital?					
7	¿Es optimo el ámbito de aplicación de las leyes y normas de tránsito?					
8	¿Se aplica las leyes y normas en todos los estratos sociales?					
DIMENSIÓN 3: Planeamiento estratégico						
9	¿Existe coherencia entre el planeamiento estratégico implementado en la capital?					
10	¿Existe coherencia entre las entidades reguladoras en su planeamiento estratégico?					

CARTA DE PRESENTACIÓN

Dr. Alejandro Ramírez Ríos

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa académico de **Maestría en Gestión Pública** de la UCV, en la sede Lima Norte, aula C - 5, requiere validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la cual optaré el grado de Maestro.

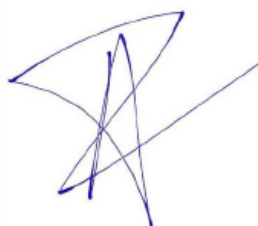
El título y nombre de mi proyecto de investigación es **Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, he considerado conveniente 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.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

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

Atentamente;



Firma

Br. Aldo Ricardo Carretero Quezada
DNI: 10784473

EVALUACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Kelly del Carmen Ayllón Samaniego		
Grado profesional:	Maestría (x)	Doctor	()
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (x)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Legal		
Institución donde labora:	Servicio de Administración Tributaria (SAT)		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años	()	
	Más de 5 años	(x)	
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	Validación de instrumento para medir gestión de contenidos digitales en docentes universitarios.		

2. Propósito de la evaluación

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala

Escala ordinal

Nombre de la Prueba:	Cuestionario de Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023
Autor:	Aldo Ricardo Carretero Quezada
Procedencia:	Propio realizado por el investigador
Administración:	DIRECTA
Tiempo de aplicación:	Del 02 al 15 de junio
Ámbito de aplicación:	ENTIDAD DE ADMINISTRACION DE JUSTICIA

Significación:	<p>1. Variable Accidentes de tránsito consta de 18 ítems, muestra escala tipo Likert, con 3 dimensiones (Normas de tránsito, Señales reguladoras de tránsito y Material logístico) y se medirá a través de los niveles de alto, medio y bajo. (Ver anexo 1)</p> <p>2. Variable Exceso de velocidad consta de 10 ítems, muestra escala tipo Likert, con 3 dimensiones (Mecanismos de control, Leyes y normas aplicables y Planeamiento estratégico) y se medirá a través de los niveles de alto, medio y bajo. (Ver anexo 02)</p>
-----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4. Soporte teórico

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
<p>Escala: ORDINAL</p> <p>Variable 1:</p> <p>Accidentes de tránsito</p> <p>Droguett (2022) señaló que los accidentes vehiculares son hechos producidos entre uno o más vehículos y/o individuos llamados peatones, ya sea esta de forma culposa o dolosa, con resultado de daños y lesiones para los bienes y personas implicadas.</p>	<p>Subescala:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. NUNCA 2. POCAS VECES 3. ALGUNAS VECES 4. MUCHAS VECES 5. SIEMPRE <p>Dimensiones</p> <p>Normas de tránsito</p> <p>Señales reguladoras de tránsito</p> <p>Material logístico</p>	<p>Ortega (2016) señaló que son reglamentación o leyes que han sido creadas con el fin de proteger la vida de los individuos, dichas normas se emplean en los peatones y los conductores, para que toda persona entienda el cómo actuar con el fin de que no sucedan accidentes.</p> <p>Vargas (2023) comentó que son aquellas que buscan indicar a todos los usuarios cuales son las prioridades para el buen uso de las vías, también las obligaciones, restricciones, prohibiciones y permisos que existen.</p> <p>Marcos (2021) refirió que son los medios humanos y materiales de los cuales la empresa debería disponer, y así poder cubrir lo necesario que es producto de la actividad del centro y sus labores subsidiarias asociadas.</p>

Exceso de velocidad

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
<p>Escala: ORDINAL</p> <p>Variable 2:</p> <p>Exceso de velocidad</p> <p>Padilla (2022) indicó que se establecen límites en los cuales el uso de los peatones y animales es determinado, y conocido esto se reconoce un límite de velocidad desde el cual la distancia de frenado es segura para preservar la vida de los individuos más vulnerables involucrados</p>	<p>Subescala:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. NUNCA 2. POCAS VECES 3. ALGUNAS VECES 4. MUCHAS VECES 5. SIEMPRE <p>Dimensiones:</p> <p>Mecanismos de control</p> <p>Leyes y normas aplicables</p> <p>Planeamiento estratégico</p>	<p>Guzmán (2018) indicó que son métodos utilizados en las empresas con el fin de que en esta etapa del proceso administrativo (denominada de control) se pueda llevar a cabo de forma adecuada, pertinente y efectiva.</p> <p>Rojas (2023) indicó que una ley es comprendida como una norma, precepto, principio, y puede estar referida a la norma jurídica establecida por autoridad competente, genéricamente un legislador, en el cual se prohíbe u ordena algo en concordancia con la justicia y como resultado para el bien de la población.</p> <p>Plaza (2019) informó que es el procedimiento a través del cual se efectúan los planes operativos para que la empresa logre alcanzar sus metas, por tal motivo su importancia es vital porque en contexto de competencia va a ser imposible alcanzar las metas si no existe un plan específico.</p>

5. Presentación de instrucciones para el juez

A continuación, a usted le presento el cuestionario de **Accidentes de tránsito**, elaborado por: Aldo Ricardo Carretero Quezada en el año 2023.

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
<p>CLARIDAD</p> <p>El ítem se comprende</p>	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.

fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Dimensiones del instrumento: Accidentes de tránsito

- **Primera Dimensión:** Normas de tránsito
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Necesidad	1. ¿Existe la necesidad de leer las normas de tránsito para un conductor?	4	4	4	
	2. ¿Es necesario que un peatón conozca sobre las normas de tránsito?				
Diseño	3. ¿Se ha diseñado las normas de tránsito de una manera didáctica?	4	4	4	
	4. ¿El diseño que se ha utilizado en las normas de tránsito ayuda a una mejor concientización?				
Planificación	5. ¿Usted cree que ha habido una buena planificación en el diseño de las normas de tránsito?	4	4	4	
	6. ¿La planificación ha ayudado en la mejora de las normas de tránsito?				

- **Segunda Dimensión:** Señales reguladoras de tránsito
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Lugar	7. ¿El lugar donde se colocan las señales reguladoras de tránsito incide en la reducción de accidentes?	4	4	4	
	8. ¿Se han colocado en lugares estratégicos las señales reguladoras de tránsito?				
Características	9. ¿Las características de las señales reguladoras de tránsito han sido pensadas en el usuario?	4	4	4	
	10. ¿Existen diferencias notorias entre cada señales de tránsito?				
Información	11. ¿Las señales de tránsito brindan una buena información?	4	4	4	
	12. ¿Las entidades reguladoras del tránsito vehicular brindan una información exacta sobre las señales de tránsito?				

- **Tercera Dimensión: Material logístico**
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Cantidad	13. ¿La cantidad de material logístico ha ayudado en la reducción de accidentes?	4	4	4	
	14. ¿La cantidad de material logístico es óptima para la flota vehicular existente en el país?				
Calidad	15. ¿El material logístico que utilizan las entidades reguladoras de tránsito vehicular son de buena calidad?	4	4	4	
	16. ¿Cree usted que el material logístico utilizado por las entidades reguladoras es de una calidad-costó optima?				
Precio	17. ¿El precio del material logístico utilizado en las entidades reguladoras del tránsito vehicular es el mejor que hay en el mercado?	4	4	4	
	18. ¿El precio que se paga por material logístico en las entidades reguladoras de tránsito es un precio justo?				


 Firma del evaluador
Nombres y Apellidos: Kelly del Carmen Ayllón Samaniego
DNI: 09904497
Orcid:

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta: Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).
 Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.

EXCESO DE VELOCIDAD

6. Presentación de instrucciones para el juez

A continuación, a usted le presento el cuestionario de **Exceso de velocidad**, elaborado por: Aldo Ricardo Carretero Quezada, en el año 2023.

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindes sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

EXCESO DE VELOCIDAD

Dimensiones del instrumento: Exceso de velocidad

- **Primera Dimensión:** Mecanismos de control
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Presupuesto	19. ¿Las entidades reguladoras utilizan en su totalidad el presupuesto asignado en mecanismos de control?				
	20. ¿El presupuesto asignado a las entidades reguladoras de tránsito es suficientes?	4	4	4	
Programación	21. ¿Existe una programación optima de mecanismos de control?				
	22. ¿La programación de los mecanismos de control ayudan en la reducción de los accidentes de tránsito?	4	4	4	

- **Segunda Dimensión:** Leyes y normas aplicables
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Cumplimiento	23. ¿El cumplimiento de la las leyes y normas de tránsito inciden en la reducción de accidentes de los mismos?				
	24. ¿Cumplir las normas y leyes aplicables ayudarían a mejorar el tráfico que existe en la capital?	4	4	4	
Ámbito de aplicación	25. ¿Es optimo el ámbito de aplicación de las leyes y normas de tránsito?				
	26. ¿Se aplica las leyes y normas en todos los estratos sociales?	4	4	4	

- **Tercera Dimensión:** Planeamiento estratégico
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Coherencia	27. ¿Existe coherencia entre el planeamiento estratégico implementado en la capital?				
	28. ¿Existe coherencia entre las entidades reguladoras en su planeamiento estratégico?	4	4	4	


 Firma del evaluador
Nombres y Apellidos: Kelly del Carmen Ayllón Samaniego
DNI: 09904497
Orcid:

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta: Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003). Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.

Cuestionario de Accidentes de tránsito

Estimado docente, a continuación, te agradecemos llenar el siguiente cuestionario. Cada pregunta tiene cinco posibles respuestas según:

(1) Nunca (2) Pocas veces (3) Algunas veces (4) Muchas veces (5) Siempre

Por favor marcar con una X sólo uno de los espacios en blanco.

N °	DIMENSIONES/ITEMS	Nunca (1)	Pocas veces (2)	Algunas veces (3)	Muchas veces (4)	Siempre (5)
DIMENSIÓN 1: Normas de tránsito						
1	¿Existe la necesidad de leer las normas de tránsito para un conductor?					
2	¿Es necesario que un peatón conozca sobre las normas de tránsito?					
3	¿Se ha diseñado las normas de tránsito de una manera didáctica?					
4	¿El diseño que se ha utilizado en las normas de tránsito ayuda a una mejor concientización?					
5	¿Usted cree que ha habido una buena planificación en el diseño de las normas de tránsito?					
6	¿La planificación ha ayudado en la mejora de las normas de tránsito?					
DIMENSIÓN 2: Señales reguladoras de tránsito						
7	¿El lugar donde se colocan las señales reguladoras de tránsito incide en la reducción de accidentes?					
8	¿Se han colocado en lugares estratégicos las señales reguladoras de tránsito?					
9	¿Las características de las señales reguladoras de tránsito han sido pensadas en el usuario?					
10	¿Existen diferencias notorias entre cada señal de tránsito?					
11	¿Las señales de tránsito brindan una buena información?					
12	¿Las entidades reguladoras del tránsito vehicular brindan una información exacta sobre las señales de tránsito?					
DIMENSIÓN 3: Material logístico						
13	¿La cantidad de material logístico ha ayudado en la reducción de accidentes?					
14	¿La cantidad de material logístico es óptima para la flota vehicular existente en el país?					

15	¿El material logístico que utilizan las entidades reguladoras de tránsito vehicular son de buena calidad?					
16	¿Cree usted que el material logístico utilizado por las entidades reguladoras es de una calidad-costo optima?					
17	¿El precio del material logístico utilizado en las entidades reguladoras del tránsito vehicular es el mejor que hay en el mercado?					
18	¿El precio que se paga por material logístico en las entidades reguladoras de tránsito es un precio justo?					

Cuestionario de Exceso de velocidad

Estimado docente, a continuación, te agradecemos llenar el siguiente cuestionario. Cada pregunta tiene cinco posibles respuestas según:

(1) Nunca (2) Pocas veces (3) Algunas veces (4) Muchas veces (5) Siempre

Por favor marcar con una X sólo uno de los espacios en blanco.

N°	DIMENSIONES/ITEMS	Nunca (1)	Pocas veces (2)	Algunas veces (3)	Muchas veces (4)	Siempre (5)
DIMENSIÓN 1: Mecanismos de control						
1	¿Las entidades reguladoras utilizan en su totalidad el presupuesto asignado en mecanismos de control?					
2	¿El presupuesto asignado a las entidades reguladoras de tránsito es suficiente?					
3	¿Existe una programación optima de mecanismos de control?					
4	¿La programación de los mecanismos de control ayudan en la reducción de los accidentes de tránsito?					
DIMENSIÓN 2: Leyes y normas aplicables						
5	¿El cumplimiento de la las leyes y normas de tránsito inciden en la reducción de accidentes de los mismos?					
6	¿Cumplir las normas y leyes aplicables ayudarían a mejorar el tráfico que existe en la capital?					
7	¿Es optimo el ámbito de aplicación de las leyes y normas de tránsito?					
8	¿Se aplica las leyes y normas en todos los estratos sociales?					
DIMENSIÓN 3: Planeamiento estratégico						
9	¿Existe coherencia entre el planeamiento estratégico implementado en la capital?					
10	¿Existe coherencia entre las entidades reguladoras en su planeamiento estratégico?					

CARTA DE PRESENTACIÓN

Dr. Alejandro Ramírez Ríos

Presente

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

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa académico de **Maestría en Gestión Pública** de la UCV, en la sede Lima Norte, aula C - 5, requiere validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la cual optaré el grado de Maestro.

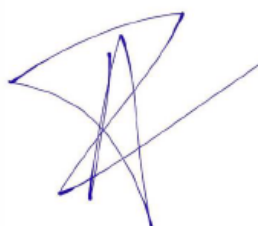
El título y nombre de mi proyecto de investigación es **Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, he considerado conveniente 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.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

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

Atentamente;



Firma

Br. Aldo Ricardo Carretero Quezada
DNI: 10784473

EVALUACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Juan Manuel Carreazo Rosadio	
Grado profesional:	Maestría (x)	Doctor ()
Área de formación académica:	Clínica ()	Social ()
	Educativa (x)	Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Legal	
Institución donde labora:	Servicio de Administración Tributaria (SAT)	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años (X)	Más de 5 años ()
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	Validación de instrumento para medir gestión de contenidos digitales en docentes universitarios.	

2. Propósito de la evaluación

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

Nombre de la Prueba:	Cuestionario de Los accidentes de tránsito y su relación con el exceso de velocidad en un distrito de Lima, 2023
Autor:	Aldo Ricardo Carretero Quezada
Procedencia:	Propio realizado por el investigador
Administración:	DIRECTA
Tiempo de aplicación:	Del 02 al 15 de junio
Ámbito de aplicación:	ENTIDAD RECAUDADORA

Significación:	<ol style="list-style-type: none"> Variable Accidentes de tránsito consta de 18 ítems, muestra escala tipo Likert, con 3 dimensiones (Normas de tránsito, Señales reguladoras de tránsito y Material logístico) y se medirá a través de los niveles de alto, medio y bajo. (Ver anexo 1) Variable Exceso de velocidad consta de 10 ítems, muestra escala tipo Likert, con 3 dimensiones (Mecanismos de control, Leyes y normas aplicables y Planeamiento estratégico) y se medirá a través de los niveles de alto, medio y bajo. (Ver anexo 02)
-----------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3. **Datos de la escala:** Escala ordinal

4. **Soporte teórico**

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Escala: ORDINAL Variable 1: Accidentes de tránsito Droguett (2022) señaló que los accidentes vehiculares son hechos producidos entre uno o más vehículos y/o individuos llamados peatones, ya sea esta de forma culposa o dolosa, con resultado de daños y lesiones para los bienes y personas implicadas.	Subescala: <ol style="list-style-type: none"> NUNCA POCAS VECES ALGUNAS VECES MUCHAS VECES SIEMPRE Dimensiones Normas de tránsito Señales reguladoras de tránsito Material logístico	Ortega (2016) señaló que son reglamentación o leyes que han sido creadas con el fin de proteger la vida de los individuos, dichas normas se emplean en los peatones y los conductores, para que toda persona entienda el cómo actuar con el fin de que no sucedan accidentes. Vargas (2023) comentó que son aquellas que buscan indicar a todos los usuarios cuales son las prioridades para el buen uso de las vías, también las obligaciones, restricciones, prohibiciones y permisos que existen. Marcos (2021) refirió que son los medios humanos y materiales de los cuales la empresa debería disponer, y así poder cubrir lo necesario que es producto de la actividad del centro y sus labores subsidiarias asociadas.

EXCESO DE VELOCIDAD

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
<p>Escala: ORDINAL</p> <p>Variable 2:</p> <p>Exceso de velocidad</p> <p>Padilla (2022) indicó que se establecen límites en los cuales el uso de los peatones y animales es determinado, y conocido esto se reconoce un límite de velocidad desde el cual la distancia de frenado es segura para preservar la vida de los individuos más vulnerables involucrados</p>	<p>Subescala:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. NUNCA 2. POCAS VECES 3. ALGUNAS VECES 4. MUCHAS VECES 5. SIEMPRE <p>Dimensiones:</p> <p>Mecanismos de control</p> <p>Leyes y normas aplicables</p> <p>Planeamiento estratégico</p>	<p>Guzmán (2018) indicó que son métodos utilizados en las empresas con el fin de que en esta etapa del proceso administrativo (denominada de control) se pueda llevar a cabo de forma adecuada, pertinente y efectiva.</p> <p>Rojas (2023) indicó que una ley es comprendida como una norma, precepto, principio, y puede estar referida a la norma jurídica establecida por autoridad competente, genéricamente un legislador, en el cual se prohíbe u ordena algo en concordancia con la justicia y como resultado para el bien de la población.</p> <p>Plaza (2019) informó que es el procedimiento a través del cual se efectúan los planes operativos para que la empresa logre alcanzar sus metas, por tal motivo su importancia es vital porque en contexto de competencia va a ser imposible alcanzar las metas si no existe un plan específico.</p>

5. Presentación de instrucciones para el juez

A continuación, a usted le presento el cuestionario de **Accidentes de tránsito**, elaborado por: Aldo Ricardo Carretero Quezada en el año 2023.

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
<p>CLARIDAD</p> <p>El ítem se comprende</p>	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.

fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Dimensiones del instrumento: Accidentes de tránsito

- **Primera Dimensión:** Normas de tránsito
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Necesidad	1. ¿Existe la necesidad de leer las normas de tránsito para un conductor?	4	4	4	
	2. ¿Es necesario que un peatón conozca sobre las normas de tránsito?				
Diseño	3. ¿Se ha diseñado las normas de tránsito de una manera didáctica?	4	4	4	
	4. ¿El diseño que se ha utilizado en las normas de tránsito ayuda a una mejor concientización?				
Planificación	5. ¿Usted cree que ha habido una buena planificación en el diseño de las normas de tránsito?	4	4	4	
	6. ¿La planificación ha ayudado en la mejora de las normas de tránsito?				

- **Segunda Dimensión:** Señales reguladoras de tránsito
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Lugar	7. ¿El lugar donde se colocan las señales reguladoras de tránsito incide en la reducción de accidentes?	4	4	4	
	8. ¿Se han colocado en lugares estratégicos las señales reguladoras de tránsito?				
Características	9. ¿Las características de las señales reguladoras de tránsito han sido pensadas en el usuario?	4	4	4	
	10. ¿Existen diferencias notorias entre cada señales de tránsito?				
Información	11. ¿Las señales de tránsito brindan una buena información?	4	4	4	
	12. ¿Las entidades reguladoras del tránsito vehicular brindan una información exacta sobre las señales de tránsito?				

- **Tercera Dimensión: Material logístico**
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Cantidad	13. ¿La cantidad de material logístico ha ayudado en la reducción de accidentes?	4	4	4	
	14. ¿La cantidad de material logístico es óptima para la flota vehicular existente en el país?				
Calidad	15. ¿El material logístico que utilizan las entidades reguladoras de tránsito vehicular son de buena calidad?	4	4	4	
	16. ¿Cree usted que el material logístico utilizado por las entidades reguladoras es de una calidad-costó óptima?				
Precio	17. ¿El precio del material logístico utilizado en las entidades reguladoras del tránsito vehicular es el mejor que hay en el mercado?	4	4	4	
	18. ¿El precio que se paga por material logístico en las entidades reguladoras de tránsito es un precio justo?				



Firma del evaluador
Nombres y Apellidos: Juan Manuel Carreazo Rosadio
DNI: 09846252
Orcid:

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta: Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).
Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.

EXCESO DE VELOCIDAD

6. Presentación de instrucciones para el juez

A continuación, a usted le presento el cuestionario de **Exceso de velocidad**, elaborado por: Aldo Ricardo Carretero Quezada, en el año 2023.

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindes sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

EXCESO DE VELOCIDAD

Dimensiones del instrumento: Exceso de velocidad

- **Primera Dimensión:** Mecanismos de control
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Presupuesto	19. ¿Las entidades reguladoras utilizan en su totalidad el presupuesto asignado en mecanismos de control?				
	20. ¿El presupuesto asignado a las entidades reguladoras de tránsito es suficientes?	4	4	4	
Programación	21. ¿Existe una programación optima de mecanismos de control?				
	22. ¿La programación de los mecanismos de control ayudan en la reducción de los accidentes de tránsito?	4	4	4	

- **Segunda Dimensión:** Leyes y normas aplicables
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Cumplimiento	23. ¿El cumplimiento de la las leyes y normas de tránsito inciden en la reducción de accidentes de los mismos?				
	24. ¿Cumplir las normas y leyes aplicables ayudarían a mejorar el tráfico que existe en la capital?	4	4	4	
Ámbito de aplicación	25. ¿Es optimo el ámbito de aplicación de las leyes y normas de tránsito?				
	26. ¿Se aplica las leyes y normas en todos los estratos sociales?	4	4	4	

- **Tercera Dimensión:** Planeamiento estratégico
- **Objetivos de la Dimensión:** (describa lo que mide el instrumento)

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Coherencia	27. ¿Existe coherencia entre el planeamiento estratégico implementado en la capital?				
	28. ¿Existe coherencia entre las entidades reguladoras en su planeamiento estratégico?	4	4	4	



Firma del evaluador
Nombres y Apellidos: Juan Manuel Carreazo Rosadio
DNI: 09846252
Orcid:

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta: Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkás et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkás et al. (2003).
Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.

Cuestionario de Accidentes de tránsito

Estimado docente, a continuación, te agradecemos llenar el siguiente cuestionario. Cada pregunta tiene cinco posibles respuestas según:

(1) Nunca (2) Pocas veces (3) Algunas veces (4) Muchas veces (5) Siempre

Por favor marcar con una X sólo uno de los espacios en blanco.

Nº	DIMENSIONES/ITEMS	Nunca (1)	Pocas veces (2)	Algunas veces (3)	Muchas veces (4)	Siempre (5)
DIMENSIÓN 1: Normas de tránsito						
1	¿Existe la necesidad de leer las normas de tránsito para un conductor?					
2	¿Es necesario que un peatón conozca sobre las normas de tránsito?					
3	¿Se ha diseñado las normas de tránsito de una manera didáctica?					
4	¿El diseño que se ha utilizado en las normas de tránsito ayuda a una mejor concientización?					
5	¿Usted cree que ha habido una buena planificación en el diseño de las normas de tránsito?					
6	¿La planificación ha ayudado en la mejora de las normas de tránsito?					
DIMENSIÓN 2: Señales reguladoras de tránsito						
7	¿El lugar donde se colocan las señales reguladoras de tránsito incide en la reducción de accidentes?					
8	¿Se han colocado en lugares estratégicos las señales reguladoras de tránsito?					
9	¿Las características de las señales reguladoras de tránsito han sido pensadas en el usuario?					
10	¿Existen diferencias notorias entre cada señal de tránsito?					
11	¿Las señales de tránsito brindan una buena información?					
12	¿Las entidades reguladoras del tránsito vehicular brindan una información exacta sobre las señales de tránsito?					
DIMENSIÓN 3: Material logístico						
13	¿La cantidad de material logístico ha ayudado en la reducción de accidentes?					
14	¿La cantidad de material logístico es óptima para la flota vehicular existente en el país?					
15	¿El material logístico que utilizan las entidades reguladoras de tránsito vehicular son de buena calidad?					

16	¿Cree usted que el material logístico utilizado por las entidades reguladoras es de una calidad-costo optima?					
17	¿El precio del material logístico utilizado en las entidades reguladoras del tránsito vehicular es el mejor que hay en el mercado?					
18	¿El precio que se paga por material logístico en las entidades reguladoras de tránsito es un precio justo?					

Cuestionario de Exceso de velocidad

Estimado docente, a continuación, te agradecemos llenar el siguiente cuestionario. Cada pregunta tiene cinco posibles respuestas según:

(1) Nunca (2) Pocas veces (3) Algunas veces (4) Muchas veces (5) Siempre

Por favor marcar con una X sólo uno de los espacios en blanco.

N°	DIMENSIONES/ITEMS	Nunca (1)	Pocas veces (2)	Algunas veces (3)	Muchas veces (4)	Siempre (5)
DIMENSIÓN 1: Mecanismos de control						
1	¿Las entidades reguladoras utilizan en su totalidad el presupuesto asignado en mecanismos de control?					
2	¿El presupuesto asignado a las entidades reguladoras de tránsito es suficiente?					
3	¿Existe una programación optima de mecanismos de control?					
4	¿La programación de los mecanismos de control ayudan en la reducción de los accidentes de tránsito?					
DIMENSIÓN 2: Leyes y normas aplicables						
5	¿El cumplimiento de la las leyes y normas de tránsito inciden en la reducción de accidentes de los mismos?					
6	¿Cumplir las normas y leyes aplicables ayudarían a mejorar el tráfico que existe en la capital?					
7	¿Es optimo el ámbito de aplicación de las leyes y normas de tránsito?					
8	¿Se aplica las leyes y normas en todos los estratos sociales?					
DIMENSIÓN 3: Planeamiento estratégico						
9	¿Existe coherencia entre el planeamiento estratégico implementado en la capital?					
10	¿Existe coherencia entre las entidades reguladoras en su planeamiento estratégico?					

Anexo: Gráficos estadísticos

Gráfico 1

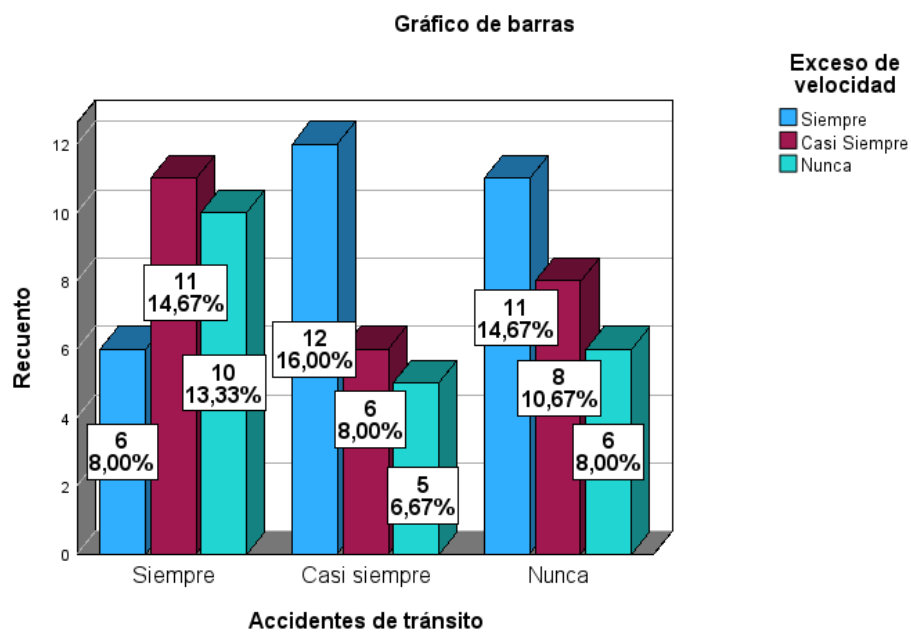


Gráfico 2

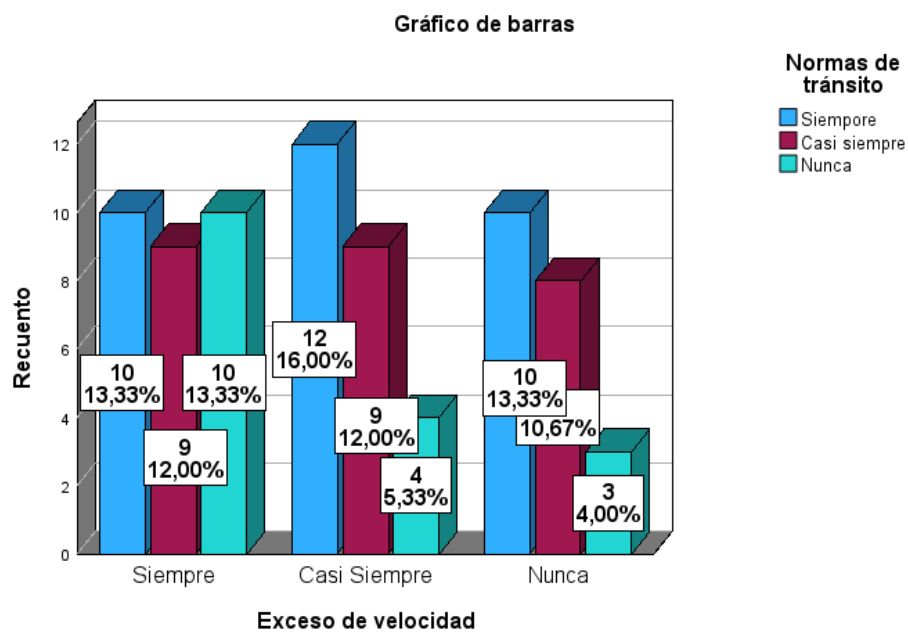


Gráfico 3

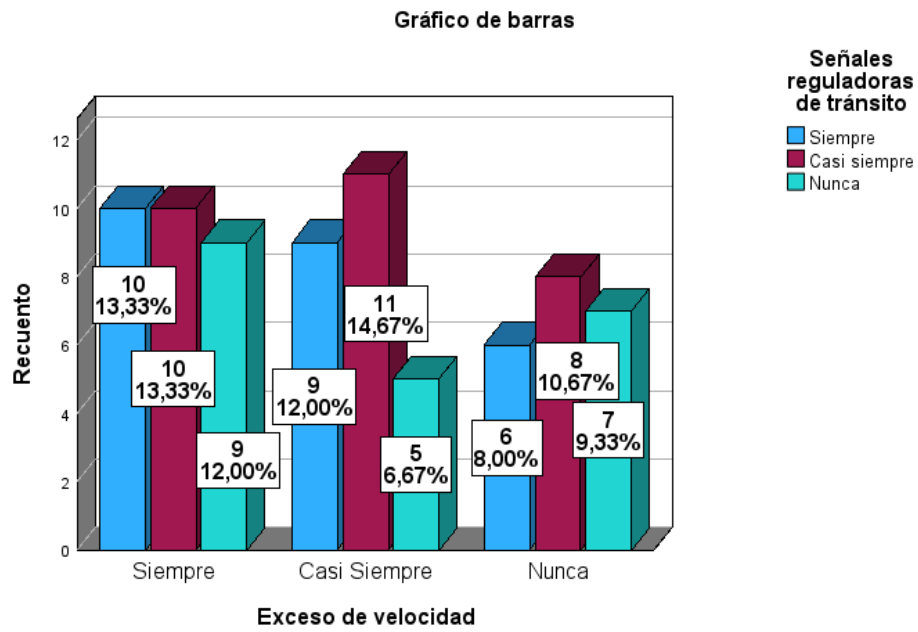
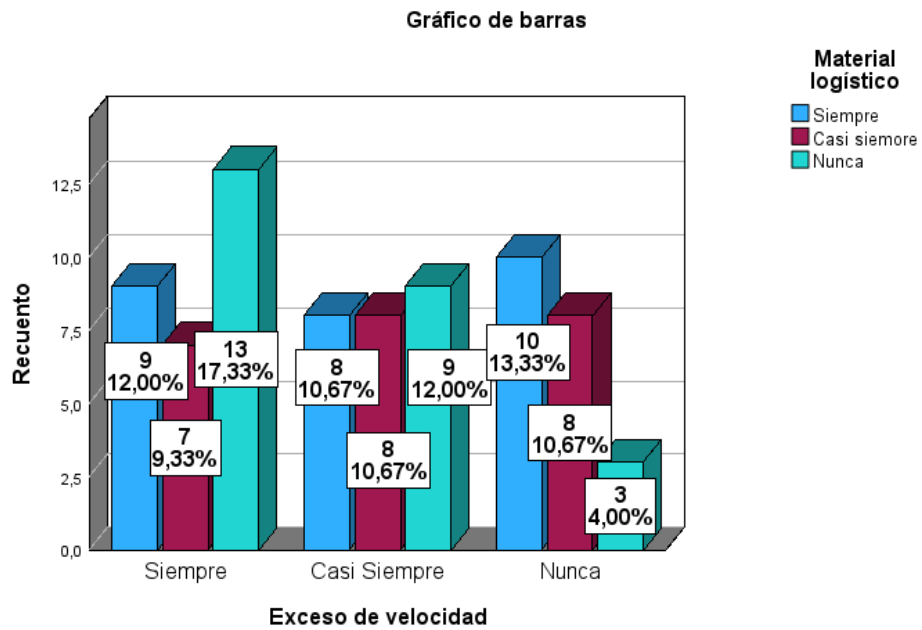


Gráfico 4



Anexo: Cálculo de la muestra

$$n = \frac{Z^2 P Q N}{\epsilon^2 (N - 1) + Z^2 P Q}$$

N	Población	150
Z	Nivel de confianza (95%)	1.96
p	Probabilidad favorable	0.5
q	Probabilidad desfavorable	0.5
e	Error muestral	0.08
n	75	

$$n = 75$$