



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

GESTION DE SEGURIDAD VIAL E IMPLEMENTACION DE EDUCACION VIAL
POR LA MUNICIPALIDAD DE PUEBLO LIBRE. LIMA - PERÚ. 2019

Línea de investigación:

Seguridad Vial e Infraestructura del Transporte

Tesis para optar el Grado Académico de Maestra en Ingeniería de Transportes

Autora:

Samillán Salinas, Lily Ana

Asesor:

Valencia Pomareda, Jorge
(ORCID: 0000-0003-1225-5660)

Jurado:

Manrique Suarez, Luis Humberto

Flores Vidal, Higinio Exequiel

Marin Machuca, Olegario

Lima - Perú

2023



1. Datos generales

Nombres: Apellidos:
 DNI: Celular: Correo:

2. Datos de la publicación

Título del trabajo de investigación:
 Facultad de Escuela Universitaria de Posgrado
 Fecha de sustentación: Asesor(a):

3. Grado o título (Marcar con un aspa en el casillero)

Bachiller Maestro Doctor Título Profesional Título de Segunda Especialidad

4. Autorizo que mi (Marcar con un aspa en el casillero)

Tesis Trabajo de Investigación Trabajo Académico Trabajo de Suficiencia Profesional

Se publique habiendo adoptado los mecanismos de control establecidos por la Universidad Nacional Federico Villarreal y que los resultados fueron remitidos a la Oficina de Grados y Títulos de las Facultades/EUPG **

5. Autorización del formulario electrónico – Tipo de acceso *** (si es de acceso restringido debe adjuntar la documentación correspondiente y una solicitud simple sustentando el motivo) y según Directiva N° 004-2016-CONCYTEC-DEGC (numerales 5.2 y 6.7) que norma el funcionamiento del Repositorio Nacional Digital.

Abierto Restringido

6. ¿Permite el uso comercial de su obra? Sí No

7. Autoriza obras derivadas a partir de su obra? ****

Sí
 Sí, siempre que compartan de la misma manera
 No



Huella digital

8. Declaración jurada

Declaro bajo JURAMENTO que el trabajo de investigación es original y no contiene plagio, el mismo que no ha sido presentado anteriormente en ningún medio académico; los datos y resultados son veraces y no son copia de ningún otro trabajo; habiendo hecho uso de las normas internacionales de citas y referencias (APA) y reconocido la propiedad intelectual de cada autor. En tanto me hago responsable y tengo conocimiento de los efectos legales y administrativos que se deriven del incumplimiento o falsedad de la presente declaración, previsto en el artículo 411 del Código Penal y del artículo 32.3 de la Ley 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General

Fecha de

Firma del autor

IMPORTANTE

(*) La UNFV no se responsabiliza por las posibles infracciones al derecho de propiedad intelectual en las que pudieran incurrir los autores. El autor es responsable del contenido de la obra y se somete a las normativas legales vigentes.
 (**) Según resolución de Consejo Directivo N° 033-2016-SUNEDU-CD, Reglamento del Registro Nacional de Trabajos de Investigación para optar Grados Académicos y Títulos Profesionales, Art. 8, inciso 8.2.
 (***) Ley N° 30035, Ley que regula el Repositorio nacional Digital de Ciencia, Tecnología e Innovación de Acceso Abierto y D.S. 006-2015-PCM.
 (****) Las licencias Creative Commons (CC) es una organización internacional sin fines de lucro que pone a disposición de los autores un conjunto de licencias flexibles y de herramientas tecnológicas que facilitan la difusión de información, recursos educativos, obras artísticas y científicas, entre otros. Estas licencias también garantizan que el autor obtenga el crédito por su obra. Nota.- En caso de falsedad en los datos, se procederá de acuerdo a la ley (Ley 27444, art. 32, num. 32.3)



Universidad Nacional
Federico Villarreal

VRIN | VICERRECTORADO
DE INVESTIGACIÓN

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

GESTION DE SEGURIDAD VIAL E IMPLEMENTACION DE
EDUCACION VIAL

POR LA MUNICIPALIDAD DE PUEBLO LIBRE. LIMA - PERÚ. 2019

Línea de Investigación:

Seguridad Vial e Infraestructura del Transporte

Tesis para optar el Grado Académico de Maestra en Ingeniería de Transportes

Autora

Samillán Salinas, Lily Ana

Asesor

Valencia Pomareda, Jorge

0000-0003-1225-5660

Jurado

Manrique Suarez, Luis Humberto

Flores Vidal, Higinio Exequiel

Marin Machuca, Olegario

Lima – Perú

2023

DEDICATORIA

Dedico esta tesis a Dios y todos los que me apoyaron en realizarla especialmente a mi madre Elsa, ingeniera de profesión, por todo el apoyo brindado y a mi abuelo Jorge, maestro en ingeniería, quien me inspiro a seguir estudiando y desde el cielo está esperando que cumpla mi promesa, y a todos los ingenieros de la familia que solo me invitan y animan a amar más mi profesión.

AGRADECIMIENTO

A todos los ingenieros que me apoyaron con la documentación para realizarla. A mi asesor el Ingeniero Jorge Valencia Pomareda por el acompañamiento y empuje.

INDICE

| | |
|--|------|
| AGRADECIMIENTO | iii |
| TITULO | xiii |
| AUTORA | xiv |
| LUGAR DONDE SE VA A DESARROLLAR LA TESIS | xv |
| RESUMEN | 1 |
| ABSTRACT | 2 |
| CAPITULO I: INTRODUCCION | 3 |
| 1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 3 |
| 1.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA..... | 4 |
| 1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA | 29 |
| 1.3.1. Problema General..... | 29 |
| 1.3.2. Problemas Específicos..... | 29 |
| 1.4. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN | 30 |
| 1.4.1. Antecedentes Internacionales | 30 |
| 1.4.2. Antecedentes Nacionales | 35 |
| 1.5.1. Justificación de la investigación. | 42 |
| 1.5.2. Importancia de la Investigación..... | 43 |
| 1.6. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN | 43 |
| 1.7. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN..... | 44 |
| 1.7.1. Objetivo General..... | 44 |

| | |
|--|-----|
| 1.7.2. Objetivos específicos | 44 |
| 1.8. HIPÓTESIS | 45 |
| 1.8.1. Hipótesis general | 45 |
| 1.8.2. Hipótesis específica | 45 |
| CAPITULO II: MARCO TEÓRICO | 48 |
| 2.1. MARCO CONCEPTUAL | 48 |
| 2.1.2. ASPECTOS DE RESPONSABILIDAD SOCIAL Y MEDIO AMBIENTE | 67 |
| CAPITULO III: METODO | 70 |
| 3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN | 70 |
| 3.2. POBLACION Y MUESTRA | 70 |
| 3.3. OPERACIONALIZACION DE VARIABLES | 76 |
| 3.4. INSTRUMENTOS | 88 |
| 3.5. PROCEDIMIENTOS | 88 |
| 3.6. ANÁLISIS DE DATOS | 89 |
| CAPITULO IV: RESULTADOS | 90 |
| 4.1. RESULTADOS DE LA ENCUESTA | 90 |
| 4.2. ANALISIS DESCRIPTIVO | 130 |
| 4.3. PRUEBA DE HIPOTESIS GENERAL | 144 |
| 4.4. PRUEBAS DE HIPOTESIS ESPECÍFICAS | 146 |
| CAPITULO V: DISCUSION DE RESULTADOS | 163 |
| CAPITULO VI: CONCLUSIONES | 170 |
| CAPITULO VII: RECOMENDACIONES | 172 |

| | |
|----------------------------------|-----|
| CAPITULO VIII: REFERENCIAS | 176 |
| CAPITULO IX: ANEXOS | 181 |
| A.MATRIZ DE CONSISTENCIA | 182 |
| C, CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO | 189 |

Índice De Tablas

| | |
|----------------|----|
| Tabla 1: | 3 |
| Tabla 2: | 7 |
| Tabla 3: | 8 |
| Tabla 4: | 9 |
| Tabla 5: | 9 |
| Tabla 6: | 20 |
| Tabla 7: | 21 |
| Tabla 8: | 26 |
| Tabla 9: | 52 |
| Tabla 10:..... | 60 |
| Tabla 11:..... | 61 |
| Tabla 12:..... | 61 |
| Tabla 13:..... | 71 |
| Tabla 14:..... | 72 |
| Tabla 15:..... | 76 |
| Tabla 16:..... | 90 |
| Tabla 17:..... | 91 |
| Tabla 18:..... | 92 |
| Tabla 19:..... | 94 |
| Tabla 20:..... | 95 |
| Tabla 21:..... | 96 |
| Tabla 22:..... | 97 |

| | |
|----------------|-----|
| Tabla 23:..... | 99 |
| Tabla 24:..... | 100 |
| Tabla 25:..... | 101 |
| Tabla 26:..... | 102 |
| Tabla 27:..... | 104 |
| Tabla 28:..... | 105 |
| Tabla 29:..... | 106 |
| Tabla 30:..... | 107 |
| Tabla 31:..... | 108 |
| Tabla 32:..... | 109 |
| Tabla 33:..... | 111 |
| Tabla 34:..... | 112 |
| Tabla 35:..... | 113 |
| Tabla 36:..... | 115 |
| Tabla 37:..... | 116 |
| Tabla 38:..... | 117 |
| Tabla 39:..... | 118 |
| Tabla 40:..... | 120 |
| Tabla 41:..... | 121 |
| Tabla 42:..... | 122 |
| Tabla 43:..... | 123 |
| Tabla 44:..... | 125 |
| Tabla 45:..... | 126 |

| | |
|----------------|-----|
| Tabla 46:..... | 127 |
| Tabla 47:..... | 129 |
| Tabla 48:..... | 131 |
| Tabla 49:..... | 132 |
| Tabla 50:..... | 134 |
| Tabla 51:..... | 135 |
| Tabla 52:..... | 137 |
| Tabla 53:..... | 138 |
| Tabla 54:..... | 139 |
| Tabla 55:..... | 141 |
| Tabla 56:..... | 143 |
| Tabla 57:..... | 145 |
| Tabla 58:..... | 148 |
| Tabla 59:..... | 150 |
| Tabla 60:..... | 153 |
| Tabla 61:..... | 155 |
| Tabla 62:..... | 157 |
| Tabla 63:..... | 160 |
| Tabla 64:..... | 162 |

Índice De Figuras

| | |
|------------------|-----|
| Figura 1. | 10 |
| Figura 4. | 18 |
| Figura 5. | 19 |
| Figura 6. | 20 |
| Figura 7: | 54 |
| Figura 6: | 91 |
| Figura 7: | 92 |
| Figura 8: | 93 |
| Figura 9: | 95 |
| Figura 10: | 96 |
| Figura 11: | 97 |
| Figura 12: | 98 |
| Figura 13: | 99 |
| Figura 14: | 101 |
| Figura 15: | 102 |
| Figura 16: | 103 |
| Figura 17: | 104 |
| Figura 18: | 106 |
| Figura 19: | 107 |
| Figura 20: | 108 |
| Figura 21: | 109 |
| Figura 22: | 110 |

| | |
|------------------|-----|
| Figura 23: | 112 |
| Figura 24: | 113 |
| Figura 25: | 114 |
| Figura 26: | 115 |
| Figura 27: | 117 |
| Figura 28: | 118 |
| Figura 29: | 119 |
| Figura 30: | 120 |
| Figura 31: | 122 |
| Figura 32: | 123 |
| Figura 33: | 124 |
| Figura 34: | 126 |
| Figura 35: | 127 |
| Figura 36: | 128 |
| Figura 39: | 130 |
| Figura 38: | 131 |
| Figura 39: | 133 |
| Figura 40: | 134 |
| Figura 41: | 136 |
| Figura 42: | 137 |
| Figura 43: | 139 |
| Figura 44: | 140 |
| Figura 45: | 142 |

| | |
|------------------|-----|
| Figura 46: | 143 |
| Figura 47: | 146 |
| Figura 48: | 148 |
| Figura 49: | 151 |
| Figura 50: | 153 |
| Figura 51: | 155 |
| Figura 52: | 158 |
| Figura 53: | 160 |
| Figura 54: | 162 |

TITULO

“GESTION DE SEGURIDAD VIAL E IMPLEMENTACION DE EDUCACION VIAL
POR LA MUNICIPALIDAD DE PUEBLO LIBRE – LIMA. - PERU -2019”

AUTORA

“BACHILLER LILY ANA SAMILLAN SALINAS”

LUGAR DONDE SE VA A DESARROLLAR LA TESIS

“LA TESIS SE DESARROLLARÁ EN LA JURISDICCIÓN DEL DISTRITO DE
PUEBLO LIBRE - LIMA- PERÚ”

RESUMEN

El distrito de Pueblo Libre ha venido experimentando un crecimiento poblacional vertical, lo cual ha intensificado el tránsito en sus calles, que de por sí al ser un distrito antiguo, muchas de sus vías son estrechas, sobre todo en la parte histórica y también posee calles discontinuas o cerradas, lo cual, complica los desvíos o rutas alternas. La suma de estos factores ha intensificado los siniestros viales en el distrito, mas no se perciben medidas adoptadas por parte de la municipalidad en el año 2019, en cuanto a una mejora de esta situación por parte de sus habitantes. Por tanto, el objetivo principal de esta tesis fue el determinar la relación que existe entre la gestión de Seguridad vial y la implementación de educación vial por parte de la Municipalidad de Pueblo Libre, durante el año 2019. La metodología que se aplicó en la tesis fue de investigación del tipo cuantitativo al emplearse el método estadístico y de manera correlacional entre las dos variables y sus respectivos indicadores. Se utilizó una encuesta, en la que se muestreo a 383 personas que viven dentro del Distrito de Pueblo Libre. La tesis concluyo que la gestión ni las políticas municipales no muestran una preocupación por la gestión de seguridad vial en el distrito que permita o fomente una implementación de educación vial mediante programas o campañas, así como tampoco la implementación de medidas que refuercen la primera, como por ejemplo mejoras en infraestructura o señalización.

Palabras claves: “transito”, “seguridad vial”, “educación vial”

ABSTRACT

The Pueblo Libre district has been experiencing a vertical population growth, which has intensified the traffic in its streets, which in itself, being an old district, many of its roads are narrow, especially in the historic part and it also has streets discontinuous or closed, which complicates detours or alternate routes. The sum of these factors has intensified road accidents in the district, but there are no measures adopted by the municipality in 2019, regarding an improvement in this situation by its inhabitants. Therefore, the main objective of this thesis was to determine the relationship between road safety management and the implementation of road safety education by the Municipality of Pueblo Libre, during the year 2019. The methodology that was applied in the thesis was of a quantitative type of investigation when using the statistical method and in a correlational way between the two variables and their respective indicators. A survey was used, in which 383 people who live within the Pueblo Libre District were sampled.

The thesis concluded that the management or municipal policies do not show a concern for the management of road safety in the district that allows or encourages the implementation of road safety education through programs or campaigns, as well as the implementation of measures that reinforce the first, such as for example improvements in infrastructure or signage.

Keywords: "traffic", "road safety", "driver education"

CAPITULO I: INTRODUCCION

1.1. Planteamiento del problema

Según el Plan Mundial para el decenio en acción de la seguridad vial 2011-2020 de la OMS en el mundo existe más de un millón de personas fallecidas por causas de siniestros de tránsito y más de 20 millones de personas sufren algún daño físico debido a ellos (OMS, 2011).

Por estos sucesos se declara el Decenio Mundial de la Seguridad Vial, desde 2011 a 2020, que tiene como fin disminuir al 50% las víctimas de accidentes de tránsito, implementando una política de VISION CERO, invitando a las instituciones diseñar o mejorar su infraestructura vial de tal manera que perdonen el error humano y disminuya las victimas en siniestros viales, teniendo como meta principal que no se pierdan vidas por accidentes de tránsito.

Tabla 1

Principios de la visión cero de Suecia

| PRINCIPIOS DE LA VISION CERO DE SUECIA | | | |
|---|---|--|--|
| Ética | Responsabilidad | Seguridad | Mecanismos para cambio |
| <p>La prioridad son la vida y salud humana. Van por encima de los objetivos de movilidad y tránsito.</p> | <p>En conjunto entre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proveedores • Sistemas de tránsito • Entidades a nivel nacional • Usuarios | <p>Las vías deben ser diseñadas y construidas tomando en cuenta los errores humanos para minimizar los daños posibles en caso ocurrir siniestros viales.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Garantizar la seguridad de todos los ciudadanos • Cooperar con los usuarios de la vía • Realizar cambios para conseguir la seguridad vial. |

Nota. Adaptado del Manual de Seguridad Vial Perú, por MTC, 2017

Cabe recalcar que este decenio se repetirá de 2021 a 2030, debido a que según las estadísticas antes mencionadas se puede observar que no se logró la meta trazada.

En el Perú, tan solo en Lima, se registraron 749 víctimas fatales, en el 2018, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática; sin contar el número de lesionados. Estos hechos implican una pérdida no solo de vidas sino de recursos humanos, tales como policías o médicos que emplean su tiempo para acudir en ayuda de los damnificados y de recursos económicos al causar algún daño en la propiedad privada o infraestructura vial entorno al siniestro.

Estos siniestros ocurren en el mundo desde la invención de los automóviles y demás vehículos de transporte, pero con el aumento de estos en el sistema, también han aumentado la tasa de siniestros. Por todo lo expresado antes, nace la necesidad crear una normativa y un plan de acción para establecer criterios para la seguridad en las vías, y empieza a emplearse en termino de seguridad vial, dicha política debe ser sostenida y aplicada por cada entidad gubernamental, especialmente los municipios, ya que aplicada salva vidas

1.2. Descripción del problema

Nivel Global. - El **Nivel Global de** nuestra investigación es la realidad nacional, que nos permite comprender la situación del transporte, tránsito y seguridad vial y de sus componentes de éste último como el hombre, vía, vehículo y medio ambiente, así como el transporte aéreo, marítimo, fluvial y lacustre

El **Transporte**, se define como el medio por el cual se desplazan las personas, productos o cargas de un lugar a otro. El transporte moderno debe estar enfocado al servicio del usuario e incluye toda la variedad de medios de viajes, y la infraestructura necesaria, tanto como para los usuarios como movilidad de bienes, incluido la recepción, entrega y traslado de estos. Al

transporte comercial de personas se le denomina servicio de pasajeros, y al de productos o cargas como el servicio de cargas o mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido un factor de progreso y en el Perú es un elemento central para el desarrollo o el atraso de las distintas regiones y provincias y pequeños distritos dedicados básicamente a las actividades agropecuarias y extracción de minerales, maderas y pesca. (Fuente página web <https://acortar.link/PSiheR>)

Geografía del Perú.- En el nivel global tenemos la compleja geografía del Perú, como la primera dificultad que se presenta para el desarrollo del transporte nacional. El Perú cuenta con un sistema de transporte terrestre a través de carreteras (asfaltadas o no) que conectan a todas las capitales de región y provincia, esto permite que los ciudadanos puedan viajar a cualquiera de estos lugares utilizando tanto como vehículo particular como transporte interprovincial, muchas de cuales con unidades muy modernas y confortables.

Desde **periodo de los incas, se** implementó un eficiente sistema de caminos que conectaban en todos los sentidos los grandes centros poblados del imperio, haciendo posible el traslado de distintos tipos de productos p, ej. **los caminos del Inca, articularon** las regiones de aquel imperio. La gente se trasladaba a pie o a lomo de llamas, porque no se usaba la rueda para vehículos, pero sus productos lograban llegar a destino a lomo de animales de carga. De un lado a otro de los ríos tenían puentes colgantes de sogas, también entre las montañas. Otros pueblos utilizaron medios como canoas o botes para su traslado. **(Garcilaso de la Vega. 1959)**

En el siglo XVI, al llegar los españoles, se producen grandes cambios en los medios de transporte. La principal vía de comunicación eran los caminos para carretas y carruajes de pasajeros. Pero, los caminos españoles no superaron nunca a esa maravilla de los caminos incaicos construidos con una ingeniería de transporte impresionante **(Baudin, Louis: 1965)**

Siglo XX.- En este periodo, empieza la **modernización del transporte** con la formación e instalación de las empresas industriales, que da lugar a un gran impulso a la construcción de rutas y carreteras para el rodar de vehículos como para el transporte de pasajeros y de mercancías de exportación e importación. Así, entramos a la construcción de la Carretera Central, el Ferrocarril Central y la Carretera Panamericana, la red tranviaria de Lima, los magníficos ferrocarriles de Trujillo, Arequipa, Huancavelica, Tacna etc. que desafortunadamente, muchas de esas obras que debieron desarrollarse fueron clausuradas. Y con este fragor del transporte llegaron la *inseguridad vial*, los accidentes y muertes de tanta población. Mientras tanto, los gobiernos peruanos, sea por falta de preparación y de patriotismo, construían carreteras movidos por los intereses privados –terratenientes, empresas mineras, comerciantes y taladores de árboles etc., - pero, no por las necesidades del desarrollo económico y social del Perú. **(Basadre, Jorge; 1988).**

Siglo XXI.- Este es el siglo de las **megas construcciones de carreteras**. Pero, en el contexto global del transporte vial se conoce que, aun en la segunda década del siglo XXI, no se planifica ni se ejecutan los programas viales, como es debido, según las necesidades sociales y económicas de los pueblos del Perú, porque debemos pagar 12 mil millones de dólares a empresas inversionistas extranjeras como Odebrecht, Camargo y Correa y OAS etc. por sus cuestionadas obras de infraestructura vial e hidráulica.

Los accidentes de tránsito. - En gran parte los accidentes se originan, al margen de la incapacidad técnica de las autoridades, radica en el inadecuado o mal distribuido Presupuesto Nacional, la corrupción y falta de control. De este modo el Plan Nacional de Seguridad Vial y las Guías de Educación vial son letra muerta. En la gran mayoría de accidentes se observa como mayor factores causales al elemento hombre que origina imprudencia cuando se encuentra como

conductor o peatón, que no son conscientes de usar y tener en cuenta las reglas y señales de tránsito, y evidentemente otros factores como la negligencia, impericia, exceso de velocidad, ebriedad y otros, así como el elemento vehículo que se encuentra en malas condiciones y el elemento vía como las carreteras mal diseñadas y construidas con abismos o precipicios mortales que existen a lo largo de las rutas en los Andes. (Manual de Seguridad Vial, 2017).

Tabla 2

Tabla de víctimas de accidentes de tránsito de 1994 al 2017

| Periodo | Total de accidentes | | Tipo de Víctimas | | | | Total de víctimas | |
|-----------|---------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|----------------|-------------------|----------------|
| | | | Heridos | | Fallecidos | | | |
| | Lima y Callao | Resto del país | Lima y Callao | Resto del país | Lima y Callao | Resto del país | Lima y Callao | Resto del país |
| 1994-1997 | 159847 | 75662 | 23753 | 40319 | 5137 | 6819 | 28890 | 47138 |
| 1998-2001 | 218258 | 95762 | 60881 | 55096 | 3857 | 8716 | 64738 | 63812 |
| 2002-2005 | 204713 | 93804 | 73897 | 64509 | 3490 | 8763 | 77387 | 73272 |
| 2006-2009 | 221048 | 108127 | 109124 | 86019 | 4154 | 9569 | 113278 | 95588 |
| 2010-2013 | 220239 | 145970 | 107493 | 105780 | 2412 | 10253 | 109905 | 119033 |
| 2014-2017 | 219529 | 154579 | 105305 | 118088 | 2495 | 8790 | 107800 | 126878 |
| 1994-2007 | 1243634 | 673904 | 480453 | 469811 | 21545 | 52910 | 501998 | 525721 |

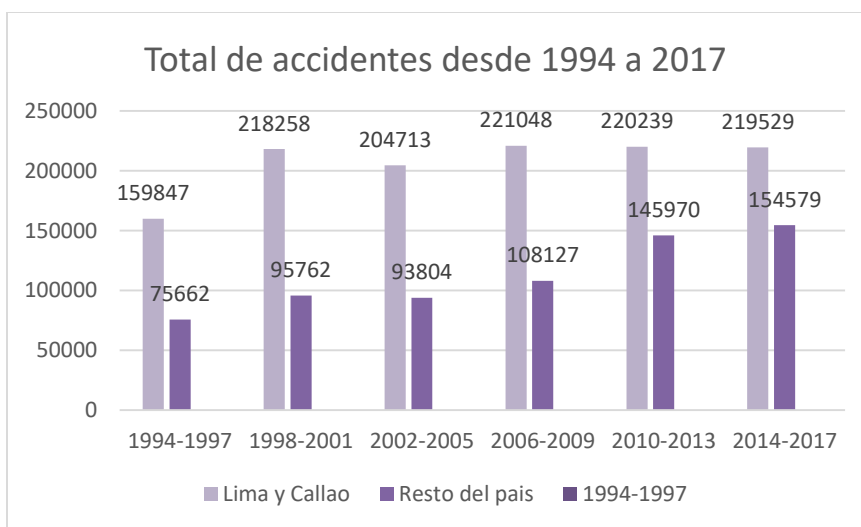
Nota. Adaptado del INEI, PNP, Informe de Adjuntía N° 001-2019-DP/AMASPPI.SP Seguimiento a las condiciones de infraestructura vial para el tránsito de peatones y conductores en puntos críticos de los distritos de Lima y Callao de la Defensoría del Pueblo 2019.

Donde podemos observar en los gráficos a continuación como el número de accidentes en Lima y Callao, supera en creces al número de accidentes en el resto del país. También podemos observar que el número de víctimas en Lima es casi igual al número de víctimas en el

resto del país. También podemos notar como no existe una disminución significativa de víctimas en el último decenio a pesar de ser considerado decenio de seguridad vial y tener como meta la visión cero.

Tabla 3

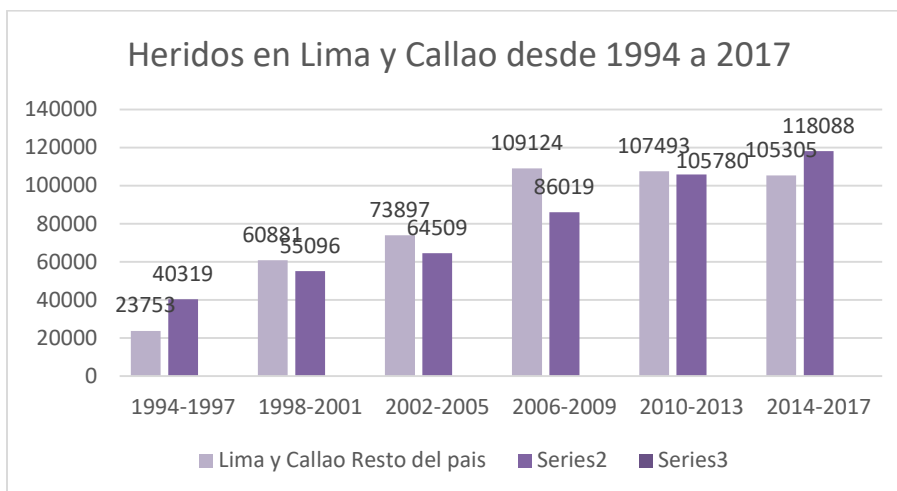
Total de Accidentes de Tránsito de 1994 al 2017



Nota. INEI, PNP, Informe de Adjuntía N° 001-2019-DP/AMASPPI.SP Seguimiento a las condiciones de infraestructura vial para el tránsito de peatones y conductores en puntos críticos de los distritos de Lima y Callao de la Defensoría del pueblo 2019.

Tabla 4

Total de víctimas a causa de los accidentes de Tránsito de 1994 al 2017



Nota. Adaptado de INEI, PNP, Informe de Adjuntía N° 001-2019-DP/AMASPPI.SP Seguimiento a las condiciones de infraestructura vial para el tránsito de peatones y conductores en puntos críticos de los distritos de Lima y Callao de la Defensoría del pueblo 2019

También en la siguiente tabla tenemos los factores que han influido en estos accidentes:

Tabla 5

Tabla de Factores en Accidentes de Lima y Callao y el resto del país

| Accidentes | 1998-2017 | Factor | Factor | Factor Vía | Otros |
|-----------------------|-----------|---------|----------|------------|--------|
| | | Humano | Vehículo | | |
| Lima y Callao | 1083787 | 863958 | 32625 | 24793 | 162411 |
| Resto del País | 598242 | 515129 | 22340 | 18566 | 42207 |
| Perú | 1682029 | 1379087 | 54965 | 43359 | 204618 |

Nota. Adaptado INEI, PNP, Informe de Adjuntía N° 001-2019-DP/AMASPPI.SP Seguimiento a las condiciones de infraestructura vial para el tránsito de peatones y conductores en puntos críticos de los distritos de Lima y Callao de la Defensoría del Pueblo 2019

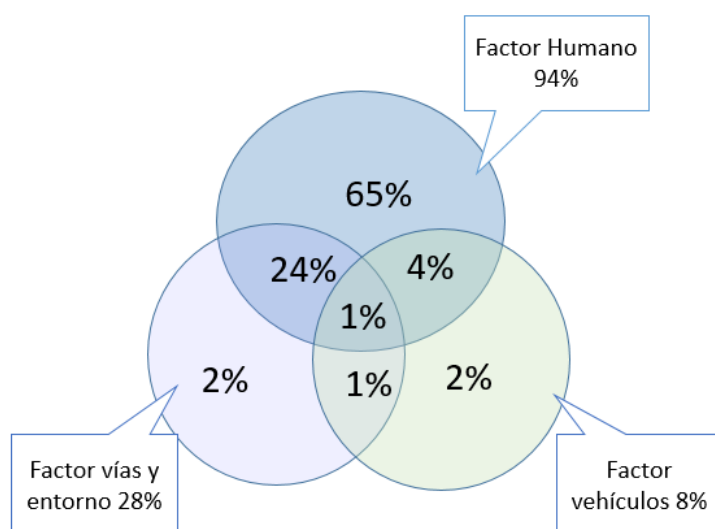


Figura 1

Diagrama de Interacciones de los factores de Siniestros Viales

Nota. Grafico adaptado del INEI, PNP, Informe de Adjuntía N° 001-2019-DP/AMASPPI.SP Seguimiento a las condiciones de infraestructura vial para el tránsito de peatones y conductores en puntos críticos de los distritos de Lima y Callao de la Defensoría del Pueblo 2019

El porcentaje elevado de factor humano, hace más que nunca indispensable inculcar una cultura vial que empieza desde la educación vial a los más pequeños hasta el fortalecimiento de cultura vial a los adultos.

La Seguridad Vial. - Es conveniente tener presente que la descripción del problema que investigamos, esto es la **gestión de seguridad vial**, hace referencia al diferente comportamiento que las personas deben tener en la vía pública, ya sea en la condición de peatones, conductores, pasajeros o acompañantes. Además, la seguridad vial se relaciona con una serie de normas y procedimientos que regulan el orden vial y resguardan la seguridad e integridad de las personas. **(Fernández, J.M: 2009).**

Promoción de la Seguridad Vial. - En el Perú, formalmente el Estado ha creado una serie de instituciones de fachada para mitigar los accidentes de tránsito, pero desafortunadamente los resultados son nulos. Ahí está el **Consejo Nacional de Seguridad Vial** desde 1995, con una estrategia multisectorial e integrada por un Consejo Directivo, con autoridades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de Educación y del Interior, de Economía y Finanzas, Ministerio de Salud, Policía Nacional del Perú, Municipalidad Metropolitana de Lima, y una Secretaría Técnica. Con resultados cero **(Decreto Supremo N° 013-2007-MTC).**

Con el objetivo de reducir la alta tasa de accidentes o siniestros de tránsito y poder elaborar y ejecutar planes de educación vial, se crea el **Consejo Nacional de Seguridad Vial**, para terminar o disminuir las cifras de muertes y lesiones causadas por los accidentes de tránsito. La aspiración es que la seguridad vial forme parte de la conducta peruana. Esto supone una labor en el desarrollo de hábitos, valores y actitudes positivos frente al tránsito y la cultura vial. El 22 de agosto de 1996, se dictó el Decreto **Supremo N° 010-1996-MTC**. En este sentido, el **Ministerio del Interior**, desarrolla una actividad muy significativa, que incluye la educación vial, pero es una labor aislada e intermitente. Por decreto se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011. En octubre del 2019 se crea la **Dirección de Seguridad Vial**, que forma parte

de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal perteneciente al Despacho Viceministerial de Transporte, cuyo objetivo es elaborar propuestas e informes y realizar acciones de seguimiento sobre seguridad vial. Cabe recalcar que el nivel del Consejo era mayor al de la actual dirección. (Fuente Organigrama de Funciones del MTC).

En el 2019 se implementa la Autoridad Autónoma de Transporte Público (AATU) presidido por el Alcalde de la Municipalidad Metropolitana y su objetivo principal es solucionar los problemas que presenta el tránsito y el transporte de la Capital de la República y de la Provincia Constitucional del Callao, siendo su objetivo crear una autoridad única a fin de evitar el caos del tránsito capitalino. A fines del 2019, se cambia el organigrama de funciones, siendo ahora la encargada la DIRECCION DE SEGURIDAD VIAL, de la DIRECCION GENERAL DE POLITICAS Y REGULACION EN TRANSPORTE MULTIMODAL.

La Educación Vial en el Perú. - Evidentemente, en nuestro país aún no se ejecutan sistemáticamente los **programas de concientización** a nivel de las instituciones educativas, para que el niño, niña o joven puedan conocer y practicar el respeto a las reglas y señales de tránsito. Pues una de las razones de este problema radica en la deficiente coordinación y control interinstitucional de las autoridades Regionales y Municipales establecidas para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito. La eficacia es nula ya que las instituciones educativas, la Policía Nacional, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Educación, en la práctica han abandonado esta obligación normada por muchas leyes. En consecuencia, continúa el incremento de muertes, aumento de las atenciones de emergencia en los centros de salud por accidentes de tránsito, como se pueden observar en los diarios como El Comercio. (fuente: <https://acortar.link/409Lez>; <https://acortar.link/S3ZJNu> 10-11-2019)

La finalidad de esta educación vial en los primeros años de nuestra vida, es crear en la sociedad una cultura vial, que no solo conozca y respete las normas de comportamiento vial, ya sea en su papel de peatón o conductor, sino que participe en la evaluación del entorno, identificando y denunciando la infraestructura vial existente en malas condiciones y que permita respetarla y cuidarla para su buen funcionamiento.

La Red de Municipios y Comunidades. - En este sentido, ha sido creada para comprometer a los **municipios** en el tema de gestión de la seguridad vial, a fin de emprender un conjunto de acciones para hacer de la seguridad vial un eje prioritario en las políticas de la gestión municipal ¿Cumplen los municipios este mandato? No todos, y los que lo hacen solo es por pequeños periodos.

Sin embargo, con todos esos organismos y convenios que justifican presupuestos, cargos oficiales de relleno, ceremonias televisadas y fotografías en los diarios son flores de un día, pues en la actualidad las muertes en las carreteras del Perú se han multiplicado y son cada día mayores los choques, caídas desde abismos, huaycos, conductores que se duermen, imprudencia de peatones y la falta de mantenimiento de los vehículos (Cuadernos de Promoción de la Salud N° 18: Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial, Ministerio de Salud, 2005)

Esta compleja realidad sintetiza en gran parte los niveles globales de nuestro problema. Siendo evidente que esta realidad es portadora de un complejo de problemas políticos, económicos, sociales y culturales, que son irradiados a la periferia ejerciendo influencia en problemas viales locales, como el que estudiamos –falta de programas, de técnicos, de presupuesto etc.- y a su vez, agravan la magnitud de problemas como la escasa seguridad en las carreteras, porque no hay dinero ni para financiar las obras básicas de infraestructura y

mantenimiento vial en todo el Perú, y menos para ejecutar programas de seguridad y de educación vial. De este modo, el sector transporte en el Perú tiene nudos críticos que se reflejan en la inseguridad de los pasajeros y de carga que utilizan las vías terrestres, aéreas, marítimas y fluviales.

Nivel local

Lugar y Población. - Este plano corresponde al lugar, espacio o ámbito insertado en el sistema global descrito del que recibe su influencia porque la política nacional del transporte es única, y es donde se localiza el problema que estudiamos, vale decir, la **Gestión de Seguridad Vial e Implementación de la Educación Vial por la Municipalidad en el distrito de Pueblo Libre de Lima, Perú**. Este distrito posee una historia muy interesante. Durante el **Virreinato**, sus predios fueron repartidos entre los españoles que formaron feudos que con el tiempo se transformarían en haciendas de terratenientes criollos. Durante la formación de la **República**, ya cuenta con un embrionario poblado que tomaría el nombre de **Magdalena Vieja**. Hay quienes se preguntan que tenía de atractivo este lugar para que lo escogieran como residencia nuestro libertador **Don José, de San Martín** y el vitalicio **don Simón Bolívar**, la respuesta está en el juicio de don **Bernardo de Monteagudo** quien expresaba que Magdalena Vieja tenía un clima inmejorable y una belleza bucólica inigualable. Hoy tiene el nombre de Pueblo Libre, y aún se conservan las viejas calles y casonas virreinales y republicanas. Donde alternan la tradición y la modernidad, lo moderno que es el origen de nuestro problema en estudio. (**Paz Soldán, M: 1945**).

Gestión de la Seguridad Vial en Pueblo Libre

Pueblo Libre, tiene como escenario un amplio plano urbano destinado a las actividades comerciales, universitarias, de salud y de cultura por sus museos, y el impacto vial que tiene los usuarios del Parque de las Leyendas y el complejo comercial de Plaza San Miguel, que, si bien corresponde al distrito de San Miguel, afectan dos de las principales vías que cruzan el distrito, etc.

Donde sus principales avenidas son La Marina, Bolívar, Sucre, y un sector de la Brasil, son administradas por la Municipalidad Metropolitana de Lima; y las avenidas Mariano Cornejo, Juan Valer Sandoval, Cipriano Dulanto, Paso de los Andes, Del Rio y Colombia, administradas directamente por la Municipalidad de Pueblo Libre. Estas avenidas en total conectan con estrechas calles y jirones que, con sus amplias avenidas soportan el intenso y bullicioso tránsito de toda clase de vehículos: buses, microbuses, autos, camionetas, camiones, bicicletas, motos, y triciclos etc. Siendo evidente que este caos del tránsito determina la inseguridad en las pistas y de la calle ya que tanto los vehículos mencionados como los transeúntes están expuestos al peligro permanente con los accidentes con consecuencia de lesiones y muerte en las pistas. Debido a una deficiente educación que fomenta en peatones y choferes son tendencias irresponsables, el problema se agudizará.

En cuanto a la infraestructura vial del distrito, no existe de parte de la Municipalidad de Pueblo Libre, una subgerencia exclusiva que vele por ella, según su manual y reglamento de organización y funciones del funcionario, la subgerencia de obras públicas y catastro está a cargo de toda la infraestructura pública del distrito. Como se puede ver en el siguiente organigrama de funciones del 2019. (Municipalidad de Pueblo Libre, 2019).

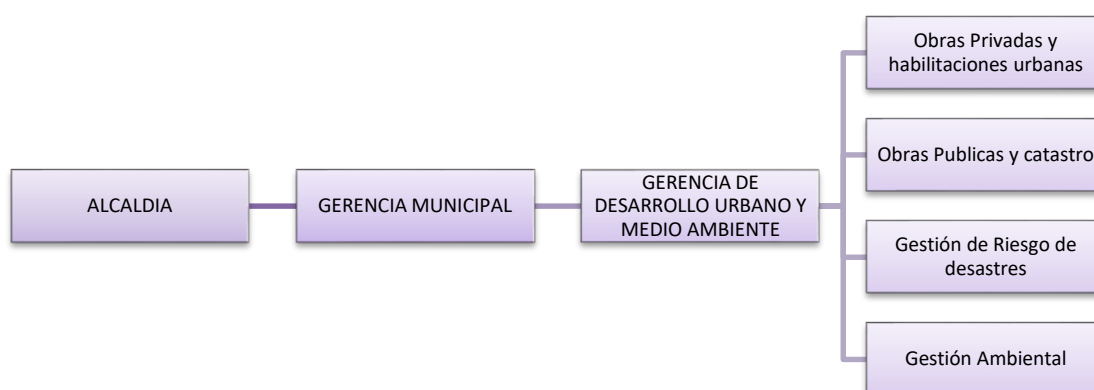


Figura 2

Organigrama de Reglamiento y Organización de Funciones 2019 de la Municipalidad de Pueblo Libre

Nota. grafico adaptado del ROF 2019 Municipalidad de Pueblo Libre

A esto se suma que el manual de operaciones no ha sido actualizado, y se puede observar que la subgerencia de catastros es independiente de la de obras públicas. Y como se puede observar en la tabla de recursos de las subgerencias, solo existe un profesional a cargo de todo lo referente a la infraestructura pública del distrito, incluido la vial.

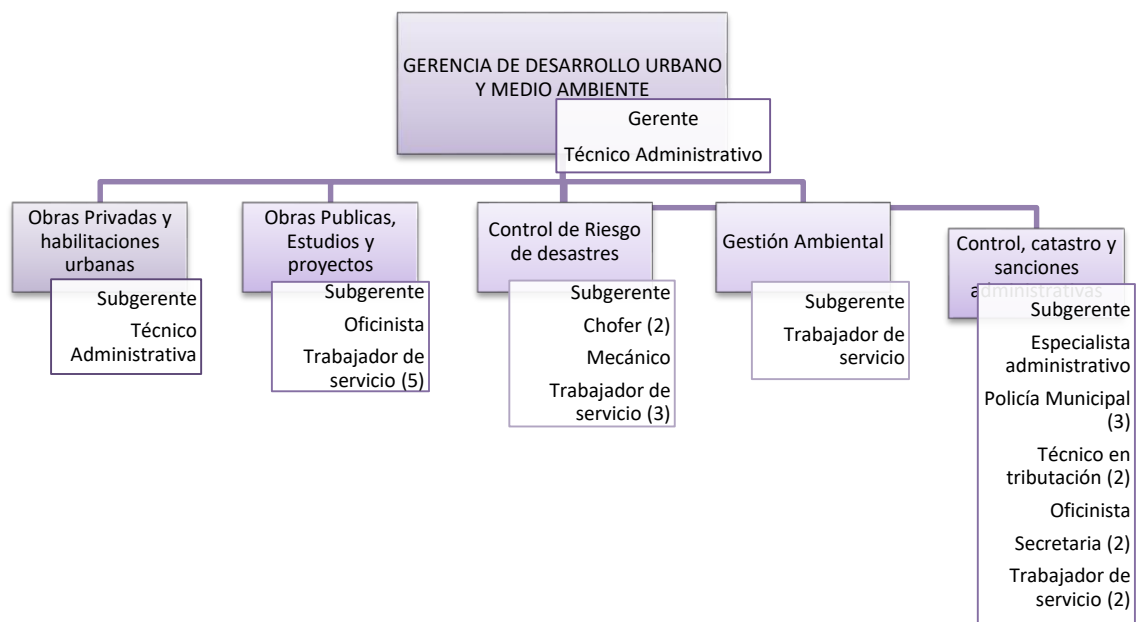


Figura 3

Organigrama de recurso de personal, según Manual de Organización y Funciones de 2017 de la Municipalidad de Pueblo Libre

Nota. Grafico adaptado del MOF 2017 Municipalidad de Pueblo Libre

Debido a esta deficiencia de personal, la gestión de la seguridad vial en Pueblo Libre se vuelve de segundo plano, causando que una falta de Planeación conlleve a no tener vías seguras, debido a la falta de mantenimiento, tanto como para los peatones, como los conductores de vehículos motorizados y no motorizados. (Bicicletas, autos, etc.)

Como un problema complementario, tenemos la deficiente señalización sobre todo en las vías donde convergen muchas líneas de microbuses, pero faltan implementos de seguridad con gráficos y símbolos claros, para tener un tránsito seguro de vehículos y de transeúntes.

Las intervenciones para mejora de la seguridad vial en la infraestructura vial durante el año 2019 han sido en su mayoría de pequeños mantenimientos como veremos a continuación.

Sobre la seguridad vial, estas han sido aisladas y solo de mantenimiento y algunas no cumplen en diseño con lo manifestado en el manual de dispositivos de tránsito.



Figura 2

Intervención de la Municipalidad en Jirón José Ramón Pizarro

Nota. Foto tomada del Facebook de la Municipalidad Distrital de Pueblo Libre



Figura 3

Colocación de semáforo “provisional” en Av. Bolívar

Nota. Imágenes propias

O se limitan a obras menores como colocaciones de reductores de velocidad (gibas) y pequeños mantenimientos en veredas y rampas, los cuales no forman parte de ningún plan trazado por la gerencia de Desarrollo Urbano.

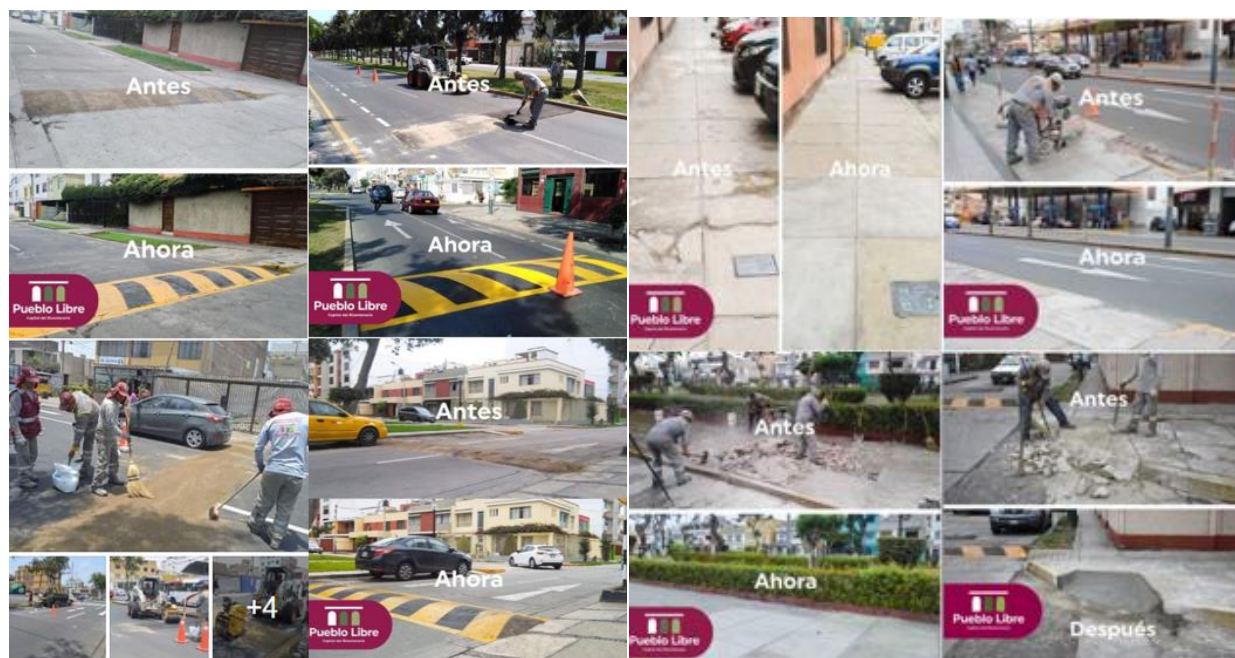


Figura 4

Intervenciones de la Municipalidad en diferentes puntos del distrito

Nota. Fotos tomadas del Facebook de Municipalidad de Pueblo Libre

Según los datos del “Informe de Adjuntía N° 003-2015-DP/AMASPP/SP Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao” de la Defensoría del Pueblo de 2015. La Municipalidad de Pueblo Libre fue la que menos dinero invirtió en obras de infraestructura vial, en comparación con sus distritos vecinos, San Miguel, Magdalena del Mar, Jesús María, Breña y Lima Cercado.

Tabla 6

Tabla de Inversión realizada por los gobiernos locales de Lima Metropolitana (Enero 2014 a Julio 2015) del Distrito de Pueblo Libre y distritos vecinos

| Gobierno local | Población | Inversión total | Inversión infraestructura vial S/ | | | | % de inv. vial de la total |
|---------------------------|-----------|------------------|-----------------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|----------------------------|
| | | | Número de proyectos viales SNIP | Proyecto con SNIP | Proyecto sin SNIP | Total inv. Vial | |
| Pueblo Libre | 76.437 | 5.480.106,39 | 1 | 49.593,69 | 2.710.277,30 | 2.759.870,99 | 50,36 |
| San Miguel | 135.366 | 10.557.189,21 | 10 | 6.184.434,34 | 0,00 | 6.184.434,34 | 58,58 |
| Breña | 77.116 | 1.046.398.959,70 | 3 | 235.484,86 | 0,00 | 235.484,86 | 0,02 |
| Magdalena del Mar | 54.566 | 1.076.403.146,75 | 17 | 10.506.661,97 | 12.172.953,69 | 22.679.615,66 | 2,11 |
| Jesús María | 71.514 | 1.131.291.555,16 | 12 | 5.589.808,63 | 55.133.752,80 | 60.723.561,43 | 5,37 |
| Lima Metropolitana | 276.857 | 1.710.021.036,21 | 71 | 123.391.427,04 | 12.907.647,16 | 136.299.074,20 | 7,97 |

Nota. Adaptado del “Informe de Adjuntía N° 003-2015-DP/AMASPPI.SP Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao”

Tabla 7

Inversión en infraestructura vial de 2015 a 2019 destinada a infraestructura vial fue la siguiente:

| CÓDIGO INFOBRAS | NOMBRE DE LA OBRA | MONTO DE APROBACIÓN DE EXP. TÉCNICO S/. | MODALIDAD | FECHA DE INICIO | AVANCE FÍSICO(%) | ESTADO |
|-----------------|--|---|--------------|-----------------|------------------|--------------|
| 85822 | REPARACIÓN DE VEREDAS PEATONALES EN LA LOCALIDAD DE PUEBLO LIBRE, DISTRITO DE PUEBLO LIBRE - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA | 399.999,81 | Por Contrata | 11/10/2018 | 100 | En ejecución |
| 66896 | MEJORAMIENTO DE PISTA DE LA AVENIDA GENERAL BORGÑO, DISTRITO DE PUEBLO LIBRE - LIMA - LIMA | 486.503,42 | Por Contrata | 20/05/2017 | 97.78 | Finalizada |
| 66391 | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD DE LAS AVENIDAS: JOSÉ LEGUÍA Y MELÉNDEZ Y PASO DE LOS ANDES, DISTRITO DE PUEBLO LIBRE - LIMA - LIMA | 729.624,34 | Por Contrata | 20/05/2017 | 94.99 | Finalizada |
| 63407 | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD DE LOS JIRONES, CALLES Y PASAJES: JR. JOSE SANTIAGO | 1.238.364,91 | Por Contrata | 18/02/2017 | 99.6 | Finalizada |

| CÓDIGO INFOBRAS | NOMBRE DE LA OBRA | MONTO DE APROBACIÓN DE EXP. TÉCNICO S/. | MODALIDAD | FECHA DE INICIO | AVANCE FÍSICO(%) | ESTADO |
|--------------------|---|--|--------------|--------------------|---------------------|----------------|
| | WAGNER, JR. BERNARDO OHIGGINS, JR. GENERAL CLOVIS, JR. ABELARDO PEDRO MURILLO, CA. ISLA HAWAI, CA. LUTHER KING Y PSJE SANTO TORIBIO, DISTRITO DE PUEBLO LIBRE - LIMA - LIMA | | | | | |
| 63407 | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD DE LOS JIRONES, CALLES Y PASAJES: JR. JOSE SANTIAGO WAGNER, JR. BERNARDO OHIGGINS, JR. GENERAL CLOVIS, JR. ABELARDO PEDRO MURILLO, CA. ISLA HAWAI, CA. LUTHER KING Y PSJE SANTO TORIBIO, DISTRITO DE PUEBLO LIBRE - LIMA - LIMA | 1,238,364.91 | Por Contrata | 18/02/2017 | 99.6 | F inalizada |

| CÓDIGO INFOBRAS | NOMBRE DE LA OBRA | MONTO DE APROBACIÓN DE EXP. TÉCNICO S/. | MODALIDAD | FECHA DE INICIO | AVANCE FÍSICO(%) | ESTADO |
|-----------------|---|---|--------------|-----------------|------------------|----------------|
| 62673 | CREACIÓN DE ELEMENTOS REDUCTORES DE VELOCIDAD (CAMELLONES Y GIBAS) EN LA AV. JUAN PABLO FERNANDINI, CALLE KENKO, AV. GRAL. BORGOÑO CDRA 4, AV. PARQUE JOSÉ DE SAN MARTIN Y AV. SIMÓN BOLÍVAR DISTRITO DE PUEBLO LIBRE - LIMA - LIMA | 130.634,76 | Por Contrata | 14/02/2017 | 100 | F inalizada |
| 47638 | MEJORAMIENTO DE LAS CUADRAS 1 Y 2 DE LA CALLE CORACEROS , DISTRITO DE PUEBLO LIBRE - LIMA - LIMA | 273.446,75 | Por Contrata | 14/01/2016 | 100 | F inalizada |
| 47637 | MEJORAMIENTO DE LAS CUADRAS 1,2,3,4 Y 5 DEL JR. GRANADA PUEBLO LIBRE, DISTRITO DE PUEBLO LIBRE- LIMA-LIMA | 379.990,66 | Por Contrata | 13/01/2016 | 100 | F inalizada |
| 45165 | REHABILITACION DE PISTAS Y VEREDAS EN LOS SECTORES | 370.266,50 | Por Contrata | 22/12/2015 | 100 | F inalizada |

| CÓDIGO INFOBRAS | NOMBRE DE LA OBRA | MONTO DE APROBACIÓN DE EXP. TÉCNICO S/. | MODALIDAD | FECHA DE INICIO | AVANCE FÍSICO(%) | ESTADO |
|---|--|---|-----------|-----------------|------------------|--------|
| | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 Y 8, DISTRITO DE PUEBLO LIBRE - LIMA - LIMA | | | | | |
| TOTAL EJECUTADO DE 2015 A 2019 EN OBRAS DE VIAS | | 4.008.83 1,15 | | | | |

Nota. Adaptado de la información encontrada en Infobras, portal web

Otro hecho derivado del tráfico intenso es el **smog** generado por la alta combustión de gasolina de los vehículos viejos con motores que deberían ser revisados y cambiados. Por eso, es necesario identificar las áreas de mayor contaminación para que se tomen las medidas ambientalistas necesarias.

Al hecho de que ninguna de las entidades públicas de tránsito, localizadas en Pueblo Libre, haga una gestión de seguridad vial, se suma a la deficiente vigilancia y fiscalización en las zonas críticas del distrito, una situación que se ha traducido en el aumento de las tasas de accidentes de tránsito, algunos causantes de lesiones de gravedad y otros con lesiones, daños y pérdidas de vidas humanas.

La educación vial en Pueblo Libre. - El problema es que, en la **Municipalidad Distrital de Pueblo Libre**, se observa la falta de una Organización o Subgerencia de Gestión de Seguridad Vial ni Educación Vial al interior del marco organizacional municipal.

Sin embargo, la Educación Vial, es una herramienta irremplazable de prevención de accidentes y muertes a causa del tráfico vehicular, que podría implementar el Municipio. Esto, no obstante, ni los niños ni los adultos son considerados para una educación vial o de seguridad

vial. Máxime cuando hay zonas de consumo de alcohol y vías inseguras con veredas rotas. Por tanto, estas omisiones promueven la generación de accidentes y violación de las normas de tránsito.

La Comisaria PNP de Pueblo Libre tampoco realiza campañas para brindar una cultura de educación vial con visitas a los colegios y universidades de la zona, y esas entidades tampoco piden este servicio, lo que significa que no es prioridad de los centros educativos desarrollar una cultura de educación vial y que se requiere concretar una vasta campaña de difusión de su importancia. Una cultura deficiente en educación vial fomenta en peatones y choferes tendencias irresponsables que agudiza la inseguridad vial del distrito. (Fuente: Entrevista personal con PNP Nelson Crispin).

Tabla 8

Accidentes en el distrito de Pueblo Libre año 2018

| VARIABLE | CONTROL DE TRANSITO | | | | INVESTIGACION ACCIDENTES DE TRANSITO | | | | | | | | | | CLASIFICACION | | PREVENCION | | | | | | | |
|------------|---------------------|-----------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------------|-------------|-----------|----------------|-----------|----------------|----------|----------|-------|-------|---------------|--------|-------------|---------------|---------|------------|-------|--------------|------------|------------|
| | VARIABLES | | | | N° ACCIDENTES DE TRANSITO | | | | | | | DOC-FORM | | | POR TIPO | | HU-ROB VEHI | | | | | | | |
| | IRGT | VEHIC. CAPTURA INTERV | LICENCIAS RETENIDAS | RESULTADO POSITIVO ALCOHOLEMIA | CHOQUE | CHOQUE FUGA | ATROPELLO | ATROPELLO FUGA | VOLCADIRA | CAIDA PASAJERO | DESPISTE | ESPECIAL | OTROS | TOTAL | ATESTADOS | PARTES | INFORMES | TRANSCRIPCION | FATALES | NO FATALES | TOTAL | ROBO Y HURTO | RECUPERADO | OPERATIVOS |
| ENERO | 45 | 1 | 1 | 1 | 21 | 3 | 12 | 0 | 0 | 2 | 4 | 1 | 0 | 43 | 4 | 0 | 1 | 9 | 0 | 43 | 13 | 3 | 15 | |
| FEBRERO | 22 | 0 | 4 | 4 | 20 | 2 | 8 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 | 0 | 36 | 4 | 0 | 4 | 6 | 0 | 36 | 11 | 3 | 14 | |
| MARZO | 6 | 0 | 4 | 4 | 18 | 5 | 3 | 0 | 0 | 2 | 7 | 0 | 2 | 37 | 3 | 5 | 1 | 4 | 0 | 37 | 7 | 1 | 30 | |
| ABRIL | 13 | 0 | 6 | 6 | 32 | 8 | 13 | 0 | 0 | 3 | 9 | 0 | 0 | 65 | 5 | 0 | 3 | 8 | 0 | 65 | 17 | 4 | 21 | |
| MAYO | 11 | 0 | 1 | 1 | 27 | 6 | 11 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 48 | 2 | 0 | 3 | 7 | 0 | 48 | 13 | 3 | 16 | |
| JUNIO | 14 | 0 | 4 | 4 | 34 | 5 | 9 | 0 | 0 | 3 | 6 | 2 | 0 | 59 | 7 | 0 | 3 | 2 | 0 | 59 | 15 | 1 | 16 | |
| JULIO | 9 | 0 | 5 | 5 | 19 | 7 | 3 | 0 | 2 | 4 | 9 | 2 | 0 | 46 | 6 | 0 | 3 | 3 | 0 | 46 | 12 | 0 | 12 | |
| AGOSTO | 12 | 0 | 3 | 3 | 19 | 7 | 10 | 0 | 0 | 4 | 11 | 2 | 0 | 53 | 2 | 0 | 2 | 4 | 0 | 53 | 4 | 0 | 4 | |
| SEPTIEMBRE | 6 | 0 | 4 | 4 | 21 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 | 30 | 3 | 0 | 3 | 4 | 0 | 30 | 3 | 1 | 4 | |
| OCTUBRE | 8 | 1 | 5 | 5 | 47 | 11 | 18 | 0 | 0 | 2 | 9 | 2 | 22 | 111 | 13 | 41 | 9 | 6 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 11 |
| NOVIEMBRE | 18 | 0 | 5 | 5 | 17 | 5 | 5 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 31 | 10 | 0 | 0 | 4 | 0 | 31 | 7 | 0 | 7 | |
| DICIEMBRE | 6 | 0 | 6 | 6 | 29 | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 0 | 48 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 7 | 0 | 7 | |
| TOTAL | 170 | 2 | 48 | 48 | 304 | 66 | 100 | 1 | 2 | 24 | 71 | 14 | 25 | 607 | 65 | 46 | 32 | 57 | 0 | 496 | 120 | 16 | 157 | |

Nota. Información proporcionada por la Comisaria de Pueblo Libre. 2018

Es conveniente, por tanto, tener presente que la seguridad se refiere a diferentes conductas, que las personas deben tener en la vía pública, sea como peatones, conductores, pasajeros u ocupantes de un vehículo, vinculadas a una serie de normas y procedimientos que regulan el orden vial y resguardan la seguridad e integridad de las personas.

La ausencia de un Planeamiento municipal de tránsito y de un órgano de Gestión Municipal del Transporte, genera **impactos económicos y sociales**. Veamos. El impacto económico es que el tráfico vehicular en las principales avenidas y calles de Pueblo Libre se forman congestionamientos de vehículos no solo en las horas punta sino a cualquier hora, lo que determina la tardanza de empleados, estudiantes, vendedores, padres de familia y amas de casa que se estresan por llegar tarde al trabajo, a una cita médica, comercial y otras urgentes actividades.

En lo social, el impacto del atascamiento vehicular genera conflictos interpersonales, discusiones y estrés personal. De este modo, tenemos una comunidad proclive al individualismo y al conflicto.

Los **nudos críticos**, que son causas o factores que agudizan problemas, son : En **seguridad vial**, tenemos escasos de Policías de tránsito y Serenazgo, falta de patrulleros, y policías en motos lineales; en **educación vial** hay ausencia de Programas y no hay Personal docente especializado, falta de material didáctico, y nula motivación educativa en la comunidad; en **el tráfico**, los nudos críticos es la enorme cantidad del parque automotor, cada individuo va solo en su carro y son centenares los microbuses viejos, las pistas y veredas viejas con huecos;

las señales son poco visibles en los cruces y paraderos de las grandes avenidas altamente peligrosas para cruzarlas; y los semáforos son escasos; y tampoco están en buen estado las señales y nombres de las calles etc.

En suma, la problemática del transporte vial en el distrito de Pueblo Libre permite identificar una variedad de problemas como: **a)** la falta de gestión en seguridad vial, que se refleja en la poca promoción de la educación vial al alumnado en las instituciones educativas y a los vecinos; **b)** tampoco existe un plan de seguridad vial; **c)** no hay una presencia de la entidad municipal en el tema de tránsito vial; **d)** falta implementar la educación vial; y **e)** existe un déficit de coordinación entre las entidades públicas, comunitarias y privadas del distrito, para gestionar la seguridad vial. (Fuente: Revisión de Plan concertado 2011-2021, MOF y ROF del distrito).

Originalidad del problema. - La problemática de nuestra investigación enfoca nuevas perspectivas, aplicando técnicas que responden a la necesidad de hallarle una solución acertada. En efecto, tratar el problema de la seguridad vial, en el distrito de Pueblo Libre, con técnicas tradicionales no es nuevo, pero tratarlo asociado a la Gestión y Educación Vial, si es nuevo. Pues consideramos que una buena educación de peatones, conductores, pasajeros u ocupantes de un vehículo, puede disminuir la cantidad de muertos y heridos en las vías. También la concientización de los vecinos a una cultura vial, los ayudara a ser partícipes de la gestión de seguridad de su distrito, participando y vigilando los planes de seguridad vial que se generen, conociendo las normas y diseños para que no se implementen soluciones o mantenimientos que escapen a las normas de la seguridad vial y al reglamento de dispositivos de control de tránsito, siendo agentes de cambio y promotores de la seguridad vial.

1.3. Formulación del problema

La problemática del transporte vial en el distrito de Pueblo Libre, de muy compleja variedad nos permite una formulación metodológica de sus principales problemas que se enuncian en los siguientes términos:

1.3.1. Problema General

¿Qué relación existe entre la gestión de seguridad vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?

1.3.2. Problemas Específicos

Los problemas específicos son:

a) ¿Qué relación existe entre las Políticas Municipales y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?

b) ¿Qué relación existe entre los Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?

c) ¿Qué relación existe entre la Ingeniería e Infraestructura vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?

d) ¿Qué relación existe entre los Vehículos seguros y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?

e) ¿Qué relación existe entre los planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?

f) ¿Qué relación existe entre la gestión de seguridad vial y los programas de educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?

g) ¿Qué relación existe entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?

1.4. Antecedentes de la investigación

1.4.1. Antecedentes Internacionales

Chancí (2012), en su tesis de especialización titulada: **“Análisis del comportamiento peatonal de los usuarios en Medellín con relación al uso de las cebras, los semáforos y los puentes peatonales 2011-2012”**, en Medellín, en la Universidad de Medellín, Colombia. Esta tesis tiene como objetivo comprobar como los usuarios utilizan las señalizaciones horizontales y verticales en la vía pública, analizando el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito. Esta tesis concluye que los transeúntes mostraron una curiosidad a raíz de la encuentra en conocer sus deberes y derechos como transeúntes, ya que las nociones más claras eran sobre las conductas prohibidas y deberes mas no sus derechos en la vía pública. Esta tesis también evidencio que las campañas hacen mayor hincapié a los deberes y faltas del ciudadano. De lo observado en campo se concluyó que, a pesar de saber las normas y reglas de tránsito, los peatones igual hacen caso omiso a estas en la mayoría de los casos.

Fuscaldo (2017), en el artículo científico publicado en Colombia, titulado: **“Influencia de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en la muerte de los diferentes actores viales en Colombia 2015 – 2017”** de la Universidad Jorge Tadeo Lozano en Bogotá - Colombia. Este artículo científico tiene como objetivo analizar los cambios que se ha tenido en la tasa de mortalidad de Colombia luego de implantarse el plan de seguridad vial. Esta tesis está realizada con el método cuantitativo, ya que analizan datos específicos. Se concluye que efectivamente la implementación del plan de seguridad vial ha bajado los índices en la tasa de

mortalidad en vías y carreteras de Colombia, y lideran las estadísticas de mortalidad son los motociclistas y los peatones; siendo los varones los que más mueren. También se concluyó que los principales causantes fueron el uso de aparatos electrónicos, falta de uso de cinturón de seguridad y demás implementos, otro factor fundamental fue la ignorancia de reglas referentes a la seguridad vial.

Torres (2012), en su tesis de doctoral titulada: **“Metodología de evaluación de la seguridad vial en intersecciones basada en el análisis cuantitativo de conflictos entre vehículos”**. Madrid. Universidad Politécnica de Madrid, España.

El objetivo de la tesis es plantear un procedimiento que deje clasificar los riesgos en intersecciones interurbanas, mediante variables alternativas o indirectas de seguridad vial, catalogando los riesgos según las causas de los accidentes de tránsito, evaluando las ocurrencias o la infraestructura para validar las causas.

Para la validación de la tesis se procedió a elaborar con el método cuantitativo para la clasificación de riesgos identificados y el método cualitativo para la evaluación de las soluciones a presentar. Como conclusión de la tesis se tiene que gracias al método cuantitativo aplicado a los riesgos se logra una mejor evaluación de los problemas en la intersección y permite brindar mejores soluciones para la seguridad vial.

Merchán y González (2011), en su artículo titulado: **Seguridad Vial y Peatonal: Una Aproximación Teórica desde la Política Pública, en Bogotá, Colombia. El artículo forma parte del documento Hacia la Promoción de la Salud, Volumen 16, No.2, julio - diciembre 2011**. Este artículo, tiene como objetivo analizar los factores de seguridad vial y peatonal y cómo deben ser considerados y asimilados con políticas concretas dentro del sistema social. Como se sabe según, **Talcott Parsons, H. Gerth y W. Mills**, sociólogos de la Universidades de Harvard

y Princeton de los Estados Unidos, el sistema social es el conjunto de instituciones que integran una sociedad: Estado, Familia, Iglesia, Economía, Justicia, Educación y Seguridad nacional (**Gerth y Mills: 1995**). Que reaccionan por instinto de conservación cuando los grandes problemas conmocionan a un país. En este caso deberían reaccionar ante las muertes y graves accidentes viales.

Trata ampliamente sobre los involucrados en los diseños de las políticas y programas de seguridad vial como funcionarios gubernamentales, alcaldes, representantes de la policía de tránsito, directores de educación de escuelas y colegios, directiva de grupos vecinales etc. quienes debieran facilitar la participación de las instituciones públicas y privadas.

En este trabajo se analiza la **Matriz de Haddon**, donde se grafica la interacción de las tres variables del tránsito: el factor humano, el factor vehicular y el factor del entorno, en relación con las condiciones anteriores al siniestro, durante el siniestro y después del fenómeno luctuoso con su saldo de lesionados y muertos. Concluye en que no existe una conjunción entre los participantes y cada una se limita a ver solo su especialidad y no un todo.

Gonzales (2016), en su artículo titulado: “**Plan de Seguridad Vial Urbano**”, Madrid, España. **Para la Dirección General de Tráfico.**

En este artículo su autora tiene como objetivo demostrar que los planes de seguridad vial se realizan cuando se logra la participación activa y continuada de todos los sectores y agentes relacionados con la movilidad y la accidentalidad urbana, porque la seguridad vial es una tarea colectiva.

Por ello, el éxito en la implantación del Plan de Seguridad Vial Urbano requiere de dos estrategias transversales fundamentales: un claro **liderazgo municipal** con la implicación de

políticos, técnicos y departamentos de toda la administración local; y la **colaboración y coordinación** permanentes con todas las instituciones y la sociedad civil.

Sostiene su autora que el **liderazgo municipal** es una condición indispensable para movilizar el proyecto de mejora de la seguridad vial urbana en tres dimensiones: comunidad, instituciones aledañas y el propio Ayuntamiento. Siendo esta colaboración necesaria para poder llegar a todos los vecinos o usuarios de las vías. Se deberá obtener del pleno municipal el compromiso de adhesión a los objetivos del Plan Municipal de Seguridad Vial, logrado esto se podrá aprobar el plan.

Concluye que sería preciso contar con la aprobación de un Pacto por la movilidad y la seguridad vial, una mayor información y debate público sobre las acciones del gobierno local y el fomento de las acciones impulsado por los responsables de la sociedad civil.

Almeida (2014), en su tesis de maestría titulada: **“Propuesta de un esquema de Organización Interna para que el GAD – Municipio de Ibarra este apto para la transferencia de competencias de Tránsito, transporte y Seguridad Vial”**, de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador-Matriz. Quito.

Propuso como objetivo un esquema organizativo para implementarse en el Municipio de Ibarra, de tal manera que pudiera tener las capacidades de realizar las tareas de Tránsito, transporte y seguridad vial. Para lo cual debía evaluar la capacidad actual, proponer una reorganización interna que cumpliera los nuevos retos a imponerse y que fuera acorde con la normativa municipal, estableciendo las funciones y obligaciones del personal y definiendo las cualidades que debían tener los encargados de esta nueva competencia. Asimismo, debía buscar la forma de que financiamiento que necesitara fuera sustentable a mediano y largo plazo.

Entre las tareas a realizarse debía proponer los procesos para la creación de permisos, controles y revisiones necesarias para una buena implementación.

La metodología sería cuantitativa, para poder evaluar los procesos actuales e implementar los nuevos. Como conclusión se obtuvo que la creación de una empresa pública era la forma conveniente para que el municipio pudiera encargarse de los temas de transporte y seguridad vial, debido a que, con esta estructura en lo económico, es sustentable y en lo administrativo, si se maneja como empresa pública será más autónoma, lo cual aceleraría los tramites y demás procesos administrativos necesarios, tales como adquisiciones, permisos, etc. Otra de las conclusiones es que debe darse mayor prioridad al tema de la seguridad vial, implementando una cultura de educación vial entre los vecinos del municipio, sobre todas las mentes más jóvenes para crear una nueva conciencia de valores de tránsito y eso impulse a que disminuyan los riesgos de siniestros de tránsito en el futuro.

Guerrero (2014), en su tesis de maestría titulada: **“Propuesta de un Manual para realizar Auditorías de Seguridad Vial en el Ecuador”**, de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador-Matriz. Quito.

La tesis presenta una propuesta de manual en el cual como introducción se definen los conceptos de seguridad vial y los procedimientos necesarios para hacer una auditoria, explicando cada uno de los exámenes que necesitan realizarse. Una de las recomendaciones es que mientras antes los proyectos sean auditados, más rápido será en corregirse los errores y evitar así fallas que cobren vidas humanas. Especifica cada tipo de auditoria ser llevada, desde la concepción del proyecto, su elaboración, su construcción y su proceso de puesta en marcha, operación y mantenimiento. Asimismo, en uno de los capítulos muestra las ventajas económicas y los costos que pueden llevar realizarse. Se describe quienes deben ser los encargados de la

realización de la auditoria, se recomienda un equipo multidisciplinario que incluya no solo ingenieros, arquitectos, sino a la policía de tránsito, personal de la salud y emergencias, sociólogos, etc. Las recomendaciones son que las auditorias no solo deben ver la parte de la infraestructura, sino también la señalética de las vías y educar en el comportamiento en ellas. La metodología efectuada es cualitativa, ya que se hace un ejemplo de auditoria para la tesis. Se concluye que los costos - beneficios justifican las auditorias.

1.4.2. Antecedentes Nacionales

MINSA (2005) Políticas Municipales para la Promoción de la Seguridad Vial. Lima – Perú.

En este Informe técnico, el Ministerio de Salud, la Organización Panamericana de la Salud (OPS), la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Red de Municipios y Comunidades Saludables, tienen como objetivo proponer lineamientos referidos a un conjunto de temas como: la organización e institucionalización de la seguridad vial para que contribuya a posesionar el tema en la agenda municipal; el enfoque intersectorial y la participación técnica interdisciplinaria reconocen que la seguridad vial es un asunto de todos; los entornos favorables vinculados al diseño y planificación urbana, así como a la promoción de la cultura o educación vial, la contribución social y fortalecimiento de la comunidad: y un método de información e investigación que permita el acceso a soluciones viables y oportunas.

Del Carpio (2019), señala en su tesis doctoral titulada: “**Aplicación de Políticas Municipales de la Sub Gerencia de Transporte y la Educación Vial de pobladores de Yanahuara, Arequipa, 2018.**” de la Universidad Cesar Vallejo. - Arequipa.

La tesis tiene como objetivo determinar qué relación existe entre la aplicación de las Políticas Municipales de la Sub Gerencia de Transporte de la Municipalidad distrital de Yanahuara y el nivel de educación vial de los pobladores.

Esta tesis utilizo el método cuantitativo, no experimental; teniendo como conclusiones que, los porcentajes que indican que la población tiene un conocimiento alto o regular de las políticas o reglamentos municipales hacia a la educación vial, tanto como el contenido de esta, y en ningún caso de tuvo un porcentaje de la población encuestada que encajara en deficiente de los conocimientos de los factores viales de la educación vial.

Blanco (2017) en su tesis de maestría titulada: “**La Educación Vial y los factores que originan los accidentes de tránsito producidos por conductores de transporte urbano de la ciudad de Cusco**”, de la Universidad Cesar Vallejo, Lima.

Su objetivo era obtener la dependencia entre la educación vial y los demás factores que ocasionan los siniestros de tránsito que implica unidades o choferes del transporte urbano en la ciudad del Cusco.

La cual, tuvo como conclusiones que se necesita de una capacitación constante a los choferes de las unidades de transporte público, ya que la obtenida es de regular a deficiente, y eso aumenta las agresiones físicas o verbales de estos hacia las autoridades; también concluye, que se necesita fortalecer los conceptos de seguridad de los peatones, ya que su participación descuidada también es un factor de accidentes.

Barrera (2016), señala en su tesis de maestría titulada: “**La coordinación entre las instituciones estatales para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito: un estudio de caso de las instituciones educativas de Lima Metropolitana, durante el 2014-2015**”, de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.

Su autor busca entender el proceso de relación entre los Ministerios de Transportes y Comunicaciones (MTC), Educación (MINEDU), Salud (MINSA) y la Policía Nacional para la ejecución de acciones de prevención de accidentes de tránsito, en instituciones educativas de Lima Metropolitana durante el 2014-2015. Evidenciando y explicando los problemas de coordinación de estas entidades.

En esta tesis la metodología la tipología utilizada fue la cualitativa y cuantitativa. Las técnicas para el recojo de información fueron las entrevistas, encuestas, cuestionarios y revisión de fuentes secundarias.

Concluyendo que había un aumento de heridos y fallecidos en los últimos años, se evidencio entidades de coordinación tales como el Consejo Nacional de Seguridad Vial, la Secretaria Técnica del CNSV, las Comisiones multisectoriales y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2015 – 2024 pero que a pesar de su existencia no se cumplían las normas establecidas, un incongruente marco normativo sobre la seguridad vial, que no permite tener cifras ni mecanismos precisos o confiables sobre los siniestros viales, ni permiten que estos actúen entre sí o en tiempo real, pese a los avances tecnológicos, limitando a cada organización información para realizar su tarea.

Marín y Villajulca (2018), son autores de la tesis de maestría titulada: **“Sistema de información Web y su influencia en la gestión de Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad, 2017”**, Tesis de la Universidad Cesar Vallejo. Trujillo. La Libertad.

Esta tesis tiene como objetivo examinar si la información vía web influye sobre la gestión de la seguridad vial en dicha gerencia, identificando el nivel de avance de la información y el nivel

de seguridad vial; determinando la información, administración, tecnologías, las influencias de esta en la infraestructura, gerencia y usuarios en el transporte.

El enfoque de esta tesis fue del tipo cuantitativo y tuvo como conclusiones que el sistema web de información, su organización y componentes de automatización no influye sobre la gestión de seguridad vial.

Gallardo (2016), en tesis de maestría titulada: “**La Seguridad Vial en el Perú**”. Universidad de Piura.

En esta tesis se analiza el problema de seguridad vial en el Perú y es positiva porque plantea una propuesta de programas de seguridad vial que se pueden implementar a nivel local con ayuda vecinal, policial y de serenazgo, mediante estímulos honoríficos y materiales

Con la ayuda de los emprendedores, y negocios del lugar, es decir creando un verdadero espíritu vecinal en lucha contra las transgresiones a las reglas de tránsito. Con la idea de que cualquier vecino puede quedar lisiado por atropello de un vehículo. En este sentido, el vecindario puede agenciarse de financiamiento con sus reuniones festivas y las clásicas polladas del domingo.

Sin necesidad de esperar a los grandes programas nacionales financiados por grandes organizaciones mundiales. Además de proponer estos programas se recomienda una serie de pasos como organizar cuadrillas de voluntarios para el pintado de señales, el marcaje de paraderos que se respeten, hasta lograr el establecimiento de una solución permanente porque involucra todos los vecinos y transeúntes del lugar.

Concluye en que lo primero que debe hacerse es reconocer que la existencia de una problemática en la seguridad de las carreteras del Perú y de que existen soluciones, lo segundo

es empezar una carrera en mejorar las carreteras y capacitar para lograr que las capacidades de construcción logren cumplir con el programa de mejora de carreteras.

Huamanchao (2015), en su tesis de maestría con título: **“Implementación de Políticas y Técnicas Innovadoras de Seguridad Vial mediante la aplicación de Auditorías de Seguridad Vial en Carreteras Nacionales”**. De Lima, Perú. Universidad Nacional de Ingeniería.

Tiene como objetivo la implementación de políticas y técnicas innovadoras de seguridad vial con el fin de proponer una metodología de prevención con aplicación de **auditorías** para controlar gastos y **sistematizar la data** de vehículos viejos, la higiene, la salud física y mental de los conductores, su educación y antecedentes de bebedor, incumplimiento a las reglas de tránsito, antecedentes penales y de violencia familiar, tanto como la identificación de los tramos o intersecciones donde se concentra la mayor cantidad de accidentes.

Esta tesis es importante porque tiene un enfoque preventivo y no únicamente reactivo, enfoca una nueva visión que permite mejorar la seguridad vial en nuestras pistas y carreteras, con sentido humano.

Concluye que el análisis de auditoría en diversas carreteras ha logrado identificar los puntos críticos y diversos elementos de inseguridad, las tecnologías empleadas han logrado un mejor resultado de análisis para identificar los mismos elementos de inseguridad en futuros proyectos a ejecutarse.

Ártica (2015), en su tesis de maestría titulada: **“Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013”**. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.

Esta tesis presenta una metodología cualitativa descriptiva explicativa, referente a los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, la información se recaudó mediante entrevistas a los actores como funcionarios y transportistas.

La tesis tiene como objetivo, establecer las políticas del estado sobre la seguridad vial que se están aplicando para que no exista una atención a las víctimas de los siniestros de tránsito.

Teniendo como conclusión la carencia de atención a las víctimas de siniestros viales debido a la mala implementación de las normas, una de las razones de la carencia de atención, es por la deficiencia en los establecimientos de salud pública en el país. Los dispositivos legales entre las instituciones no se encuentran articuladas entre si y a esto se le añade que, a pesar de existir un Plan de Seguridad Vial, este no se encuentra del todo implementado.

Talla (2017), en su tesis para optar el grado de maestro titulada: **“Efectos del programa seguridad por seguridad para la práctica de la seguridad vial en estudiantes del Instituto de Formación Bancaria Certus- Norte 2016”**. Universidad Cesar Vallejo. Lima.

Tiene como objetivo analizar las consecuencias de la seguridad vial de los estudiantes del centro luego de implementar un programa de Seguridad Vial para la institución, lo cual incluye sus conocimientos sobre el reglamento de tránsito, el uso del transporte público, prevención en siniestros de tránsito y de qué manera el estado se involucra en el bienestar en seguridad vial del estudiante.

La metodología utilizada fue la científica, ya que se organiza en pasos y etapas para la implementación del programa.

La tesis concluye que después de la implementación del programa hubo un mayor conocimiento de las normas de tránsito, de los elementos de señalización, los componentes

causantes de siniestros de tránsito y el papel que debe desempeñar las instituciones en la práctica e implementación de la seguridad vial.

Manrique (2015). En su tesis para optar el grado de doctor, titulada: “**Plan de Educación Vial de la Municipalidad Metropolitana de Lima en el desarrollo de la cultura vial en estudiantes de secundaria 2014**”. Universidad Cesar Vallejo, Lima - Perú.

La tesis mencionada se trata de una investigación tipo aplicada, de diseño no experimental, transversal – correlacionar. Como muestra se tuvo los alumnos de educación secundaria de Magdalena del mar y Cercado de Lima. El método utilizado en la investigación fue el hipotético deductivo. Utilizando para el análisis de datos la prueba no paramétrica Rho de Spearman. La deducción de esta tesis de investigación demuestra la correlación entre las variables; sobre la prospección de las estimaciones, es alto para plan de educación vial, cultura vial de los estudiantes de secundaria, en Lima Metropolitana del año 2014. Se concluyó que existe una relación moderada positiva entre las variables (Rho de Spearman = 0.652 y está correlación es significativa ($p=0.000 < 0.05$)).

Blanco (2017), en su tesis para optar el grado de maestría titulada: “**La educación vial y los factores que originan los accidentes de tránsito producidos por conductores de transporte urbano de la ciudad de Cusco**”, Universidad Cesar Vallejo, Perú.

Esta tesis fue motivada por las ansias de poder contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito.

El tipo de investigación es básico y el diseño es el descriptivo correlacional transversal trabajando con una muestra de 120 sujetos seleccionados probabilísticamente; para la recolección de datos se diseñó un cuestionario para

la variable “Educación vial”, asimismo se diseñó otro cuestionario para la variable “factores que originan los accidentes de tránsito producidos por conductores de transporte urbano” utilizando la técnica de la encuesta para su aplicación durante el periodo de febrero y marzo del 2017.

Obteniendo como resultado fundamental la existencia de una relación significativa alta e inversa entre la educación vial y los factores que originan los accidentes de tránsito producidos por conductores de transporte urbano de la ciudad de Cusco.

Con respecto a la variable Educación vial se puede concluir a partir de los resultados obtenidos en la presente investigación que el mayor porcentaje un 60,7% la ubica en esa categoría, en tanto que el 37,3% considera que la educación vial se da de forma regular y el 2,0% considera que esta es buena. Los resultados muestran así que existe la necesidad de implementar campañas de capacitación tanto para conductores de vehículos como para los transeúntes, pues ambos son actores fundamentales a educar si deseamos tener una adecuada educación vial, que permita prever accidentes de tránsito y lograr una transitabilidad adecuada en nuestra ciudad.

1.5. Justificación de la investigación

1.5.1. Justificación de la investigación.

Esta tesis se justifica por cuanto se tiene en consideración la existencia de la Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades que dispone a todos los gobiernos locales en su art. N°73, implementar y promover programas de educación vial. En los cinco distritos aledaños a Pueblo Libre; Breña, Jesús María, San Miguel, Magdalena y Cercado de Lima; se puede observar

la existencia de una entidad o gerencia o subgerencia municipal, que promueve las campañas de educación vial y gestione un programa de seguridad vial.

El problema dentro del distrito de Pueblo Libre, es la evidente falta de educación de los ciudadanos para comportarse debidamente como usuarios viales o viajeros, así como también la limitada presencia de las entidades o autoridades del transporte vial. Lo que se refleja en el aumento de accidentes de tránsito y los escasos esfuerzos en controlar los riesgos, lo que ha hecho que un distrito que tenía un bajo promedio de accidentes, esté aumentando su volumen y poniendo en más riesgo a la población.

Por tanto, según la ley antes mencionada, se requiere un estudio de esta situación que plantee alternativas de solución viables y de acuerdo a ley. Pues, la legislación municipal establece que una de las funciones de todo gobierno local es lograr la seguridad de su población.

1.5.2. Importancia de la Investigación

Radica en buscar la solución a la carencia de gestión en seguridad vial, ya que su inexistencia hace que el distrito viva en un triste abandono en materia de administración vial; esta situación conlleva al desorden del tránsito y hace que persistan los accidentes en las pistas.

Cambiar esta realidad, estimamos será posible al implementarse una cultura de educación vial, de respeto al peatón y de concientización del conductor del conocimiento y cumplimiento de las reglas de tránsito, siguiendo las medidas de seguridad vial, de esta manera estamos seguros que será realidad mejorar y evitar las congestiones y siniestros.

1.6. Limitaciones de la investigación

El estudio tiene sus limitaciones en la falta de facilidades en cuanto a la obtención de información, estudios y datos que se encuentran en el municipio referido al problema en

estudio o que simplemente no existen. Sin embargo, de abandonarse la rutina de trabajar el día a día, y entrara la racionalidad administrativa, otra sería la dinámica, la gestión y los planes que se promoverían. Se tendría mejores resultados no solo para proporcionar información sino para mejorar las condiciones de atención al público. Pues el municipio debería contar con una unidad de relaciones públicas dinámica, debidamente dotada de toda clase de medios para informar sobre todo trámite, actividad de interés general, etc. pero es ostensible la necesidad de una visión nueva, activa con espíritu de servicio.

En lo práctico se dará sugerencias nuevas a la Municipalidad de Pueblo Libre para aplicar en su competencia de seguridad vial y de este modo, se ayude a promover la educación vial en el marco del desarrollo sostenible distrital.

1.7. Objetivos de la investigación

Nuestro estudio, a partir de los problemas planteados, formula los objetivos que orientarán la recolección de datos y son los siguientes:

1.7.1. Objetivo General

Determinar la relación que existe entre la gestión de Seguridad Vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019

1.7.2. Objetivos específicos

Los objetivos específicos son:

a) Determinar la relación que existe entre las Políticas Municipales y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

b) Determinar la relación que existe entre los Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

c) Determinar la relación que existe entre la Ingeniería e Infraestructura vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

d) Determinar la relación que existe entre los Vehículos seguros y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

e) Determinar la relación que existe entre los planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

f) Determinar la relación que existe entre la gestión de seguridad vial y los programas de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

g) Determinar la relación que existe entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

1.8. Hipótesis

Como aplicamos en nuestra investigación el método hipotético deductivo, en concordancia formulamos las siguientes hipótesis a fin de contrastarlas con los hechos de la realidad, y son las siguientes.

1.8.1. Hipótesis general

Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial e implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

1.8.2. Hipótesis específica

Las hipótesis específicas son:

a) Existe relación directa y significativa entre las Políticas Municipales y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

b) Existe relación directa y significativa entre los Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

c) Existe relación directa y significativa entre la Ingeniería e Infraestructura vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

d) Existe relación directa y significativa entre los Vehículos seguros y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

e) Existe relación directa y significativa entre los planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

f) ¿Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial y los programas de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?

g) ¿Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?

Variables de Investigación

La formulación del problema nos permitió identificar la batería de las siguientes variables de investigación:

Dimensión 1: Gestión de Seguridad Vial**Variables:**

- Políticas municipales
- Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial
- Ingeniería e Infraestructura vial
- Vehículos seguros
- Planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes

Dimensión 2: Implementación de Educación Vial**Variables:**

- Programas de Educación Vial
- Participación ciudadana

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Marco conceptual

A continuación, se presenta una apretada síntesis de la teoría general acerca de la Seguridad Vial y la Educación Vial, así como también ejemplos de políticas de transporte orientadas por teorías modernas exitosas en países desarrollados, pero frustradas en nuestro medio al parecer debido al exceso de burocratismo rutinario y no capacitado, tanto como por la falta de técnicos e ingenieros especializados en aquellos temas. Veamos.

Definición metodológica. - El problema general significa que la educación vial, preventiva *per se*, es un conjunto de ideas y procedimientos para orientar el comportamiento de conductores, pasajeros y transeúntes respecto al tránsito vehicular, a fin de evitar accidentes. (Fernández, 2014)

Definición operativa. - En el problema de nuestra investigación identificamos las variables de investigación siguientes:

Gestión de Seguridad Vial - Educación Vial - Ordenación del Tráfico

Vehicular - Acciones de prevención - Participación Comunitaria

Sistema de Transito. - Es la manifestación del sistema de transporte. Los usuarios tienen diferentes roles: conductor, peatón, pasajero. El sistema también cuenta con vehículos, infraestructura vial y normas reguladoras que posibilitan el traslado de personas, vehículos y cargas. El funcionamiento de este sistema promueve el mejor acceso de la población a los servicios, aumenta el desarrollo del país y mejora las comunicaciones. Sus resultados negativos son los accidentes de tránsito y la contaminación ambiental (aire y sonoro) (MINSA, 2005)

Transito. - El tránsito se refiere al movimiento o circulación de vehículos y personas por calles y carreteras, no solo es un proceso técnico, es también un proceso sociocultural. (Bertotti, 2008).

Accidentes de tránsito. - Son el resultado de diversas acciones como la de un vehículo que embiste violentamente a una o más personas, (atropello), el encuentro violento entre vehículos (colisiones) o la de un vehículo en movimiento que embiste a otro detenido (choque). Sus consecuencias son las lesiones, graves o leves, u ocasionar la muerte, además de producir daños materiales. (Minsa, 2005)

Conducta de Manejo. - La conducta de manejo es determinado por varios factores, uno de ellos, es la habituación que experimenta la persona, debido a que son consistentes, con frecuencia inconsciente, diariamente. Cuando se tiene hábitos peligrosos hay que eliminarlos, de lo contrario causaremos accidentes e ir a la cárcel. (Bertotti, 2008).

Factor de riesgo. - Es un concepto basado en la evidencia que señala la mayor probabilidad que tienen los individuos o grupos, de sufrir un daño en su integridad física, mental o social. (Bertotti, 2008).

Factor humano. - Esto se comprende mejor con la trilogía integrada por: el hombre, el factor vehicular: el vehículo y el factor ambiental: la vía pública y ambiente. Estos tres factores se identifican y se simbolizan con cada uno de los lados del triángulo de seguridad, conformando lo que se denomina, "la trilogía vial" (Bertotti, 2008).

BID. - Es el Banco Interamericano de Desarrollo, que define la seguridad vial como "un conjunto de condiciones, que abarcan múltiples factores (institucionales, legales, normativos, de infraestructura, factor humano, vehículo y asistencia de servicios de emergencia y médicos), que

permiten que el transporte diario se realice con el mínimo riesgo de sufrir un siniestro y, en caso de que éste se produzca, sea con las menores consecuencias posibles (BID, 2010: 14)

La Seguridad Vial

Conceptualización. - En el mundo se ha escrito mucho acerca de la seguridad vial, sin embargo, no existe un consenso sobre una definición precisa de la misma. Para efectos de la presente investigación se considera las siguientes definiciones: “La **seguridad vial** es un proceso integral donde se articulan y ejecutan políticas, y estrategias, normas, procedimientos y actividades de protección a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, en un marco de respeto a sus derechos fundamentales” (Gallardo, 2016). Otra “La **seguridad vial**, consiste en la prevención de accidentes de tránsito sea en ómnibus, camiones, automóviles, motocicletas, bicicletas, moto taxis y caminantes de a pie” (Pico, 2011) Y, También “Comprende la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud en casos de accidentes de tránsito” (Artica: 2013).

De acuerdo a Bertotti, entender la lógica de la seguridad vial requiere que se la encuadre en el sistema de tránsito de vía terrestre, como su escenario inmediato, para el funcionamiento del sistema, se consideró las siguientes variables según el contexto: política, tecnológica, social, económica y política.

Teniendo en las ciudades diferentes tipos de habitantes, con costumbres rurales, es difícil el cambio y adaptación a una ciudad de gran tránsito motorizado. El tránsito no es solo el tema técnico o ingenieril sino también involucra la relación entre personas a un tema social y cultural

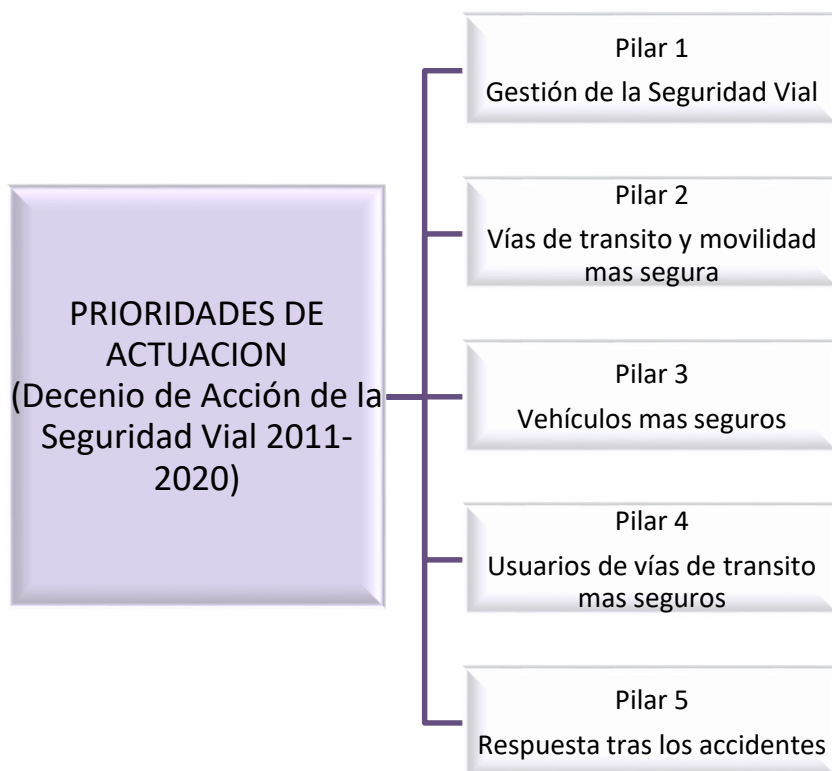
Hoy tenemos un consenso de que el tránsito no solo es un proceso técnico, sino también un proceso sociocultural que implica la interrelación entre personas; además de la adaptación de las personas al tránsito.

Para **Bertotti (2008)** la seguridad vial es “la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito”. De acuerdo a Bertotti el sistema del tránsito está compuesto por el **Triángulo de Seguridad o trilogía vial** de tres factores: **Factor humano, el hombre; factor mecánico, el vehículo; y factor ambiental, la vía pública y el ambiente (Bertotti, 2008).**

Lo importante es recordar y enfatizar que al ser la seguridad vial un problema no solo de tránsito o de salud pública, debe hacer igual de responsable a los demás sectores en las actividades y programas de prevención de siniestros de tránsito (**OMS, 2004**).

Pilares de la seguridad vial

Según el plan de seguridad vial de la OMS, existen cinco pilares para la seguridad vial, los cuales deben ser impulsados por los países.

Tabla 9*Pilares de la Seguridad vial*

Nota. Adaptado de la información del Decenio de la Seguridad Vial de la OMS

El primero es la **gestión de la seguridad vial**, sumándose a los acuerdos internacionales, estableciendo una entidad que coordine los programas, responsabilidades, promociones, etc. elaborando una estrategia nacional, designando las tareas a realizarse. Para esto tendría que destinarse los fondos necesarios y establecer un sistema para la recaudación de datos (OMS, 2011)

El segundo es las **vías más seguras de movilidad y tránsito**. Promoviendo que las actividades designen un mínimo de 10% para la mejora de la infraestructura, teniendo en cuanto en el diseño a todos los usuarios sobre todo a los más vulnerables como el peatón y el ciclista, los cuales necesitan una infraestructura de protección. Se debe tener en cuenta la accesibilidad de todos. De la misma manera se debe planificar la mejora de la infraestructura existente, identificando y mejorando las vías más peligrosas. Para esto deberán incentivarse investigaciones, que mejoren la seguridad en las vías (OMS, 2011)

El tercero trata sobre los **vehículos más seguros**. Deben asignarse políticas y reglamentos que apoyen la fiscalización de los vehículos existentes, tantos nuevos como antiguos para que cumplan los protocolos de seguridad y en cuanto a los vehículos nuevos innovar las tecnologías para que brinden mayor seguridad y protección a los usuarios. (OMS, 2011)

El cuarto sobre los **usuarios**, asegurándose mediante educación y promoción que se difundan las normas de seguridad de las vías, dando como resultado un mejor comportamiento de los usuarios en las vías y de esta forma reducir los accidentes de tránsito, incentivando comportamientos como el uso del cinturón de seguridad o el casco de motocicleta. Del mismo modo promover y vigilar se cumplan las leyes que cuiden a los transportistas de transporte público o cargas pesadas, garantizando su salud y su estabilidad laboral. (OMS, 2011)

El quinto sobre la **forma de proceder tras suceder un accidente**. Crear una red hospitalaria que se utilice cuando exista algún siniestro que necesita apoyo médico. Del mismo modo debe estar conectado con las autoridades para que en caso de necesidad de cerrarse una vía se realice. Prestar la atención no solo durante el siniestro, sino que cubra la rehabilitación posterior de ser necesario. Realizar las investigaciones necesarias para determinar el porqué del

siniestro y poder mejorar establecer las soluciones pertinentes. Estas actividades deben estar en correcto análisis para ir mejorando la respuesta. (OMS, 2011)

La seguridad vial en las ciudades. - En la actualidad el enfoque que se da a la seguridad vial no solo es técnico especializado sino también sociológico, porque los comunicadores, planificadores, economistas y políticos son los que complementan el trabajo de los ingenieros y técnicos, llegando a la población para poder servirla y educarla.



Figura 5

Ciclo de la seguridad vial

Nota. Adaptado de la información del Decenio de la Seguridad Vial de la OMS

Holanda es el país de los niveles más elevados de seguridad vial. Sus ciudadanos caminan y usan la bicicleta en la mayoría de sus desplazamientos, sus ciudades son entornos seguros para las personas, por eso, los holandeses dicen que el automóvil es un «invitado».

En **Latinoamérica**, Curitiba y Bogotá, son dos ciudades modelos, cuyas prácticas en rediseño de su entorno, el cual les ha concedido lograr mejoras y niveles más altos en seguridad vial, la cual mejora la calidad de vida de sus ciudadanos. Los elementos comunes de estas experiencias son sus políticas municipales basadas en un enfoque sistémico de la ciudad.

Gracias a la implementación de una red de vías exclusivas para el transporte público, se logró superar la calidad de transporte público en Curitiba. La existencia de una red de vías segregadas e integradas han logrado que los usuarios preferían viajes en bus que, en automóvil, logrando reducir a 30% su uso y teniendo como efecto la contaminación atmosférica más baja de Brasil.

Teóricamente, este resultado ha sido posible gracias a la integración de diferentes elementos del desarrollo urbano, de planificación en la administración del tráfico, en el transporte y el uso del suelo que hizo que la ciudad redujera a un mínimo el tráfico en el centro de la ciudad, proveyera de más áreas de descanso y zonas peatonales, que estimula el uso del transporte público y de bicicletas.

En **Bogotá**, la implementación del Transmilenio o BTR, reemplazo el transporte público tradicional, ofreciendo un sistema más rápido y de calidad, lo cual apoya la movilidad y desincentiva a los usuarios a usar el auto particular y usar el transporte público. Su infraestructura incluye vías segregadas para autobús en los carriles centrales de la avenida, vías para autobuses alimentadores, estaciones e instalaciones complementarias (**Pico, 2011**).

La Política Vial Pública

Debido al crecimiento desmesurado de las ciudades y el desarrollo de los últimos años en las ciudades, los países y gobiernos consideran a la seguridad vial como uno de los principales y preocupantes temas debido a la enorme cantidad de accidentes y la necesidad de comunicación individual y comercial. De esta manera, las autoridades, terminan planteando la necesidad de diseñar políticas públicas con un enfoque poblacional de cultura ciudadana y de visión social del riesgo. Siendo evidente que muchos Estados logran éxito en este propósito y otros no, debido a fallas técnicas de planeamiento y ejecución y en otros casos a fallas de la moral que conduce al enriquecimiento ilícito de los personajes encargados de la dirección de esas obras de necesidad pública **(Pico 2011)**.

Consejo Nacional de Seguridad Vial. - Es el encargado de promover y coordinar las acciones para la seguridad vial en el Perú. Se crea por Decreto Supremo No 010-1996 del MTC y se integra por representantes de Ministerios de Transportes y Comunicaciones, de Educación, de Salud, del Interior (Policía Nacional. del Perú), Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo; Gobiernos Regionales, Municipalidad de Lima y el Callao, SUNAT y el INDECOPI. Se trata de algo formalista sin resultados concretos. A fines del 2019 se cambió el nombre a Dirección de Seguridad Vial.

Promoción de la seguridad vial en el Perú

En Perú, se han propuesto los planes más audaces para acelerar el proceso de modernizar y crear vías públicas de necesidad social y económica, sin embargo, todo queda en proyectos y los que se ejecutan tienen más de las veces fines vedados, Pero veamos estas ideas. El Consejo Nacional de Seguridad Vial, en el año 1995, planteaba que el problema de la seguridad vial se logra con una estrategia multisectorial. Tal como el Convenio Marco de

Cooperación Interinstitucional entre los Ministerios de Transportes y Comunicaciones, Salud, Educación y del Interior, a favor de la seguridad vial apoyado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial.

En ese sentido, también el Ministerio de Salud en coordinación con otros organismos sectoriales implementa la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito, cuyo objetivo es la disminución heridos y fallecidos causados por los siniestros de tránsito. Se parte de la teoría del urbanista **Akira Yamashiro (1998)** de que toda política de seguridad vial debe formar parte de la idiosincrasia de una nación. Esta tarea admite un avance en hábitos, cualidades y valores en pos del tránsito facilitando una la construcción de una cultura y conciencia vial. **(Yamashiro; 1998)**.

Siguiendo la teoría de que la seguridad se relaciona con la educación vial. A nivel de la capital de la República, se establece el Consejo de Transporte de Lima y Callao, (2011) presidido por el Alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima e integrado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el Alcalde Provincial del Callao y el Director General de la Policía Nacional del Perú.

Ese fue el objetivo, el 22 de Agosto de 1996, para crear con el Decreto Supremo N° 010-1996-MTC, el Consejo Nacional de Seguridad Vial como ente rector encargado de incentivar y disponer las diversas gestiones de la seguridad vial, con la Implementación de un Programa Educativo en Seguridad Vial. **(Presidencia de la República: 2007)**. Hasta hoy la situación a corregir sigue igual o abandonada.

En otras perspectivas se diseñan nuevas estrategias de intervención en seguridad vial. Y para superar las tradicionales estrategias de intervención a saber: legislación, normas y su aplicación en el sistema de tránsito; medidas de ingeniería de vías, mecánicas, de tránsito;

programas educativos, campañas, adiestramiento y aprobación de futuros conductores, y así como la implementación y operación de los sistemas de atención de rescate y emergencia. (OMS: 2004)

Como alternativa se plantea la **Ingeniería con rostro humano** aplicada ya en algunos países de Europa, en México, Uruguay y Costa Rica, que se refiere a tomar en consideración las diferencias y necesidades especiales que presenta la población y los usuarios de todo el país, en los momentos de aplicación de sus acciones de ingeniería que tiene que ver con el respeto de quienes se movilizan por las carreteras, como peatones, niños, adultos mayores, personas con discapacidad, ciclistas etc.

También en el sector privado hay iniciativas destinadas a mejorar las condiciones de seguridad y educación vial. Así tenemos que, La **Asociación Civil Seguridad Vial Perú (2012)** presentó el "Proyecto Educativo de Fortalecimiento a la Educación en Seguridad Vial en las Instituciones Educativas Públicas y Privadas a Nivel Nacional". El proyecto pretendía desde la sociedad civil la práctica de una cultura de respeto de las normas de tránsito y la disminución de accidentes, la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, mediante la educación para elevar los niveles de cultura vial en nuestro país. Lamentablemente, sus acciones no han trascendido.

Dada la complejidad y múltiples dimensiones de la problemática del tránsito, se plantea la teoría de **Jürgen Johanson (1989)** de que, la política pública debe transformar la actual cultura de violencia en el tránsito en algo armonioso, logrando la equidad entre los diversos usuarios del sistema vial.

Este debe ser una prioridad en el desarrollo económico y social y cuya mejora signifique una mejora a la calidad de vida de la población y de su entorno. Debiéndose acrecentar los procesos con el fin de orientar correctamente la política pública. Pues, se ha demostrado que las

acciones aisladas, aunque hayan sido exitosas, usualmente han tendido a ser coyunturales, las mismas y se vuelven a repetir los vicios anteriores de la problemática del tránsito, entre regiones.

El éxito alcanzado en los países nórdicos, en Inglaterra, Canadá, y Australia, es producto de procesos contextualizados, que han apostado a cambios en la población sin dejar de lado cambios en la infraestructura con criterio de diferenciación de usuarios, esto es una acción con rostro humano y adaptada a las necesidades particulares de cada tipo de usuario; dando prioridad a grupos de personas más vulnerables. De acuerdo a las políticas de países avanzados, las **políticas públicas** para la promoción de la seguridad vial (**Minsa, 2005**), deben tener entre otras, las siguientes características:

- A todo nivel (nacional y local),
- Controladas y en evaluación constante.
- Claras y precisas, de tal manera que las acciones sean lo más concretas posibles.
- De fácil integración y participación de cada uno de sus componentes.
- Considerar la diversidad de los usuarios, poniendo primero a los más vulnerables.

Infraestructura vial

La infraestructura vial del distrito de Pueblo Libre está a cargo de dos entidades, para las vías arteriales y colectores, son responsabilidad de la Municipalidad Metropolitana de Lima y las vías locales están a cargo de la Municipal de Pueblo Libre.

Según el informe de infraestructura de puntos críticos de Lima y Callo, realizado en 2015 por la Defensoría del Pueblo, el monto empleado por la Municipalidad de Pueblo Libre en inversiones en el periodo de 2014 a 2015 fue de obras de infraestructura vial del distrito de S/5 480,106.39, de los cuales S/2 759,870.99 se utilizó en infraestructura vial y un monto de S/

741,156.97 se invirtió en espacios públicos. Este último se menciona debido a que en el concepto de la movilidad se incluye no solo las vías ocupadas por vehículos o ciclistas sino se busca tener espacios para el peatón, cuya protección es el principal objetivo de la seguridad vial.

Como se observa en la tabla siguiente, se puede observar que el monto invertido en Pueblo Libre es menor a los distritos vecinos, también se puede observar que la mayoría de inversiones en infraestructura vial fue como administración directa.

Tabla 10

Inversión en Infraestructura de Pueblo Libre y distritos vecinos

| Gobierno local | Población | Inversión total | Inversión infraestructura vial S/ | | | | % de inv vial de la total |
|---------------------------|------------|------------------|-----------------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|---------------------------|
| | | | Número de proyectos viales SNIP | Proyecto con SNIP | Proyecto sin SNIP | Total inv. Vial | |
| Pueblo Libre | 76.437,00 | 5.480.106,39 | 1 | 49.593,69 | 2.710.277,30 | 2.759.870,99 | 50,36 |
| San Miguel | 135.366,00 | 10.557.189,21 | 10 | 6.184.434,34 | 0,00 | 6.184.434,34 | 58,58 |
| Breña | 77.116,00 | 1.046.398.959,70 | 3 | 235.484,86 | 0,00 | 235.484,86 | 0,02 |
| Magdalena del Mar | 54.566,00 | 1.076.403.146,75 | 17 | 10.506.661,97 | 12.172.953,69 | 22.679.615,66 | 2,11 |
| Jesús María | 71.514,00 | 1.131.291.555,16 | 12 | 5.589.808,63 | 55.133.752,80 | 60.723.561,43 | 5,37 |
| Lima Metropolitana | 276.857,00 | 1.710.021.036,21 | 71 | 123.391.427,04 | 12.907.647,16 | 136.299.074,20 | 7,97 |

Nota. Adaptado de informe de infraestructura de puntos críticos de Lima y Callo, realizado en 2015 por la Defensoría del Pueblo

En este informe de la Defensoría se realizaron inspección a cinco puntos críticos en Pueblo Libre.

Tabla 11

Intersecciones inspeccionadas por la Defensoría del Pueblo

| Ítem | Intersección |
|------|--|
| 1 | Av. Sucre cd.11 y Av. La Marina cd.6 |
| 2 | Av. Sucre cd.1 y Av. Bolívar cd.8 |
| 3 | Av. Cipriano Dulanto y Jr. Valer |
| 4 | Av. La Marina cd.4 y Jr. Libertad cd.2 |
| 5 | Av. Paso de los Andes y Av. Bolívar |

Nota. Adaptado de informe de infraestructura de puntos críticos de Lima y Callo, realizado en 2015 por la Defensoría del Pueblo

Según la información recabada en Infobras, la inversión en infraestructura vial realizada por la Municipalidad de Pueblo Libre desde 2015 a 2019. Es la siguiente:

Tabla 12

Obras Finalizadas en Vías por la Municipalidad de Pueblo Libre de 2015 a 2019

| CÓDIGO INFOBRAS | NOMBRE DE LA OBRA | MONTO DE APROBACIÓN DE EXP. TÉCNICO S/. | MODALIDAD | FECHA DE INICIO | AVANCE FÍSICO(%) | ESTADO |
|-----------------|---|---|--------------|-----------------|------------------|--------------|
| 85822 | Reparación De Veredas Peatonales En La Localidad De Pueblo Libre, Distrito De Pueblo Libre - Provincia De Lima - Departamento De Lima | 399.999,81 | Por Contrata | 11/10/2018 | 100 | En ejecución |

| | | | | | | |
|--------------|--|------------------|--------------|----------------|-------|------------|
| 66896 | Mejoramiento De Pista De La Avenida General Borgoño, Distrito De Pueblo Libre - Lima - Lima | 486.503,42 | Por Contrata | 20/05/20 17 | 97.78 | Finalizada |
| 66391 | Mejoramiento Del Servicio De Transitabilidad De Las Avenidas: José Leguía Y Meléndez Y Paso De Los Andes, Distrito De Pueblo Libre - Lima - Lima | 729.624,34 | Por Contrata | 20/05/20 17 | 94.99 | Finalizada |
| 63407 | Mejoramiento Del Servicio De Transpirabilidad De Los Jirones, Calles Y Pasajes: Jr. José Santiago Wagner, Jr. Bernardo O'Higgins, Jr. General Clovis, Jr. Abelardo Pedro Murillo, Ca. Isla Hawái, Ca. Luther King Y Psje Santo Toribio, Distrito De Pueblo Libre - Lima - Lima | 1.238.364,9 1 | Por Contrata | 18/02/20 17 | 99.6 | Finalizada |
| 63407 | Mejoramiento Del Servicio De Transpirabilidad De Los Jirones, Calles Y Pasajes: Jr. José Santiago Wagner, Jr. Bernardo O'Higgins, Jr. General Clovis, Jr. Abelardo Pedro Murillo, Ca. Isla Hawái, Ca. Luther King Y Psje Santo Toribio, Distrito De Pueblo Libre - Lima - Lima | 1,238,364.9 1 | Por Contrata | 18/02/20 17 | 99.6 | Finalizada |
| 62673 | Creación De Elementos Reductores De Velocidad (Camellones Y Gibas) En La Av. Juan Pablo Fernandini, Calle Kenko, Av. Gral. Borgoño Cdra. 4, Av. Parque José De San Martín Y Av. | 130.634,76 | Por Contrata | 14/02/20 17 | 100 | Finalizada |

| | | | | | | |
|--|--|---------------------|--------------|------------|-----|------------|
| | Simón Bolívar Distrito De Pueblo Libre - Lima - Lima | | | | | |
| 47638 | Mejoramiento De Las Cuadras 1 Y 2 De La Calle Coraceros , Distrito De Pueblo Libre - Lima - Lima | 273.446,75 | Por Contrata | 14/01/2016 | 100 | Finalizada |
| 47637 | Mejoramiento De Las Cuadras 1,2,3,4 Y 5 Del Jr. Granada Pueblo Libre, Distrito De Pueblo Libre-Lima-Lima | 379.990,66 | Por Contrata | 13/01/2016 | 100 | Finalizada |
| 45165 | Rehabilitación De Pistas Y Veredas En Los Sectores 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 Y 8, Distrito De Pueblo Libre - Lima - Lima | 370.266,50 | Por Contrata | 22/12/2015 | 100 | Finalizada |
| TOTAL EJECUTADO DE 2015 A 2019 EN OBRAS DE VIAS | | 4.008.831,15 | | | | |

Nota. Adaptado de la página de INFOBRAS OBRAS PUBLICAS, <https://acortar.link/4e28gY>

Contaminación y tránsito. -

En Lima, se realizan al día más de 12 millones de viajes, de los cuales el 70% se realiza e transporte público, esta alta demanda produce un desorden debido a la alta oferta de transporte, donde la mayoría incumple las reglas de tránsito produciendo un desorden se da tanto como de usuarios como de transportistas. (Protransporte, 2005).

La flota del transporte público es inadecuada, el 90% de ésta flota está compuesta por vehículos pequeños, entre cousters y camionetas rurales, los buses comprenden alrededor del 10% de la flota. Todo este parque automotor produce smog en grandes proporciones que son la causa de enfermedades respiratorias crónicas de alta gravedad. (Protransporte, 2005).

Para modificar el problema de la contaminación se debe encarar el mal a nivel del transporte general de la ciudad. Lima tiene niveles de contaminación altísimos de material articulado y óxido nitroso. Dos de los contaminantes más peligrosos.

El consumo aproximado de combustibles de 321 millones de galones/año, produciendo una contaminación ambiental, donde el 65%, es causado por el transporte urbano. Por ejemplo, en Lima, en la Av. Abancay posee en promedio 116 ug/m³ y según estudios el riesgo de contraer y perecer por enfermedades cardiopulmonares o por cáncer pulmonar aumenta cada 10 ug/m³. (Protransporte, 2005).

Educación Vial

Según la Guía de Educación Vial del Consejo Nacional de Seguridad Vial, la educación vial se encarga de promover el aprendizaje y conocimiento de las normas, señales y reglamentos vinculados con el tránsito de vehículos y personas. Se debe fomentar el desarrollo actitudes que permitan una respuesta en caso de alguna problemática que podamos enfrentar como peatones, pasajeros o conductores.

Esta educación contribuye junto con el resto de educación impartida a promover valores que protejan la integridad de los ciudadanos.

Educación vial. - Objetivos. - Por lo tanto, se han propuesto desde el Ministerio de Educación los objetivos de la Educación Vial siguientes:

- Prevenir los siniestros de tráfico.
- Reconocer los usuarios de riesgo y los puntos críticos de las vías donde se producen siniestros de tránsito.
- Hacer respetar las normas y que las implanta, como policías o fiscalizadores.

- Formar comportamientos que prevea, conozca y aplique las actitudes defensivas con respecto al tráfico.
- Incentivar a los ciclistas y motociclistas los debidos comportamientos, reglamentos, señales y posibles peligros de la vía.
- Conocer las normas y tener una conducta como peatón en las vías públicas y fomentar comportamientos de convivencia ciudadana.
- Utilizar correcta y responsablemente los transportes particulares y públicos.
- Conocer y practicar acciones de socorrismo y primeros auxilios, en caso de algún siniestro.
- Darle más foco a las campañas que fomenten la mejora de la seguridad del tráfico **(Minedu: 2008)**.

Importancia de la Educación Vial. - Las sociedades, al agrupar a personas que se desarrollan dentro de un ámbito geográfico específico, demandan la presencia de un elemental sentido de convivencia, donde debe priorizar el respeto a los demás, recordando que los derechos de uno terminan donde empiezan los derechos del otro. Recordar que, ninguna persona puede ser sujeto de algún tipo de violencia física y/o psicológica, por parte de otra persona **(Ismodes: 2005)**.

Sin una organización del estado para el apoyo de las normas y demás reglamentaciones de tránsito y sin el fomento a los usuarios a ser responsables en la vía pública, no se tendrá un componente base para la implementación de la seguridad vial. Autoridades y promotores voluntarios deben llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y **educación vial**, en los que se debe promover las **6 reglas que evitan accidentes** (Ministerio del Interior; 2010):

- Respeto al policía de tránsito.
- Priorizar el cuidado a los usuarios más vulnerables en las vías
- Respeto a las reglas de conducción
- Manejo preventivo
- Minimizar el uso del auto particular.
- No consumir alcohol ni otras drogas antes de manejar.

Educación Vial en el Perú

En el Perú, otro de los principales problemas es la escasa educación Vial en los usuarios desde el peatón, el pasajero el ciclista, los choferes, los cobradores, jaladores hasta los programas de Educación Vial con información mínima y poca comunicación en cuanto a las entidades públicas o privadas creadas para el fin de combatir la polución ambiental.

Un problema complementario es la insuficiente e inconstante difusión por los medios de las campañas de Educación Vial, Esta problemática hace evidente que debe existir un compromiso político que construya una cultura de seguridad Vial. Qué debe ser gestionada particularmente desde el municipio local involucrando las empresas privadas para superar los inconvenientes de falta de recursos y presupuestos, y promoción de la necesidad de una participación vecinal activa para que la cultura Vial se replique en los hogares

Campañas de Educación Vial. - El fenómeno del tránsito, además de progreso, rapidez y comodidad, genera, como es obvio, problemas como los accidentes, siendo el factor humano el principal causante. La forma de solucionar estos problemas, es que se adquieran los valores necesarios para el uso de vías en cada uno de sus usuarios Por esta razón, la municipalidad debería colocar a la educación vial como un tema relevante de su gestión reforzando su implementación con el apoyo de las entidades privadas.

Caso: Escuela de Educación Vial Itinerante - Touring Automóvil Club del Perú. Esta escuela tiene el objetivo de reducir el número de accidentes de tránsito por medio del desarrollo de cursos teóricos y prácticos de educación vial a niños en las principales municipalidades distritales de Lima y Callao.

La educación vial es el conjunto de acciones permanentes y continuas que inculcan y desarrollan conocimientos, hábitos y actitudes positivas dentro del comportamiento del usuario en la vía, desde el papel que desempeñe (peatón, ciclista, conductor, etc.), debe ser desde niños, y con una metodología que no se centre solo en el memorizar sino en procesos que permitan analizar y discernir sobre nuestro comportamiento y la mejora de este para lograr el objetivo final que es la reducción de los siniestros. Esta educación, al ser continua, debe ser enfocada por rango de edades, tipos de usuarios, factores de riesgo, etc. que permitan crear una cultura vial. Para esto se necesita la disposición y coordinación de las diversas entidades, sector privado, gobiernos regionales y locales. (Touring Automóvil **Club del Perú: 2015**).

Cultura de Tránsito. - Nuestra vida diaria está relacionada la movilidad urbana que es ir de un lugar a otro, con el fin de cubrir nuestras necesidades de alimentación, trabajo, educación, recreación, etc. Por lo que la cultura de tránsito es la forma en que nos comportamos, responsable y cumpliendo las normas, como usuarios dentro las vías.

2.1.2. Aspectos de responsabilidad social y medio ambiente

La presente tesis tiene como objetivo mejorar la seguridad social de la población, concretando una política de educación vial en el distrito de Pueblo Libre. En este sentido, es necesario que el municipio tome el liderazgo para poder realizarse.

Por eso, el tema de la seguridad vial es un compromiso social para trabajar e internalizar en la población la idea que se requiere crear conciencia en cada uno de que la calle pertenece a todos, peatones y ciudadanos, niños y adultos, hombre y mujeres y cuidarla, pensando que los conductores de vehículos están para servir a la gente. Promoviendo una cultura de educación vial si se quiere contribuir a que las calles sean más seguras aplicando una correcta política de seguridad con calles y pistas señalizadas, a fin de que las veredas se hagan más accesibles para peatones ordenando el tránsito.

Sin embargo, toda política de seguridad y educación vial son indisolubles de la Protección del Medio Ambiente que es parte estratégica del Desarrollo Sostenible. Que no es otra cosa que la conciencia ecológica con el respeto a la madre naturaleza. De ahí, que todos debemos saber que, la protección del Medio Ambiente comienza con un genuino compromiso de la sociedad para cuidar su entorno natural, profundizando acciones colectivas y políticas imperativas del gobierno local ante fenómenos como los siguientes:

Estamos obligados a reducir las emisiones del dióxido de carbono a la atmósfera porque este gas incrementa el efecto invernadero que produce el calentamiento global y el cambio climático. El problema se origina en la combustión de gasolina de los automotores. Autos, buses, camiones y moto taxis etc., que generan el smog de la urbe. Es evidente que el aire de la ciudad está muy contaminado, debido al smog generado por el movimiento del parque automotor. Este problema en diversos países se controla con una política de circulación vehicular reglamentada del siguiente modo: pico y placa: unos días solo pueden circular los coches de matrícula par y otros días los coches de matrícula impar. Por tanto, la solución tiene varios vectores como la revisión estricta de los automotores que circulan en el distrito, el auspicio y uso de la bicicleta,

el cuidado y ampliación de las áreas verdes, y terminar con la tala de árboles, para fortalecer la capacidad de regenerar el aire sembrando más árboles (McNeil John: 2009).

CAPITULO III: METODO

3.1. Tipo de investigación

Tipo de investigación. - Es de tipo cuantitativo, porque se empleó en método estadístico para el análisis descriptivo e inferencial (pruebas de hipótesis).

Diseño de investigación. - A fin de recolectar los datos o información utilizamos el Diseño no experimental que se aplica al estudio de hechos ex post facto. Este diseño es de tipo transversal o transeccional porque se investigan hechos del periodo 2019.

Nivel de la Investigación. - El nivel de investigación de esta tesis es Correlacional, porque buscó las relaciones entre las dos variables y sus respectivos indicadores. (Fernández, 2014)

3.2. Población y muestra

Población es el Universo, la totalidad de personas que son materia de la investigación. En el caso que estudiamos es la suma de actores involucrados que son los usuarios, autoridades municipales y los inspectores de transporte, que operan en el distrito de Pueblo Libre.

La muestra. - Como sabemos el **muestreo**, según la estadística, es una técnica basada en la idea de que la muestra de un todo, informa lo que acontece en ese todo. Pues no es necesario estudiar la población o universo entero sino una muestra, para saber lo que necesita una población, lo que piensa y siente. Es el subconjunto o parte poblacional del universo, que contiene todas las características del universo, que deberá tener personas entre los 15 a 75 años de edad, a quienes se les aplicará los instrumentos de las entrevistas y encuestas de opinión sobre el servicio, **así** como la técnica y fórmula del **Muestreo** que permitirá el estudio de la muestra estratificada con operaciones y fórmulas estadísticas. El Muestreo es el procedimiento

para trabajar el proceso, en este caso aplicamos una muestra aleatoria estratificada con la siguiente fórmula: (Fernandez,2014)

$$n = \left(\frac{Z^2 N p q}{e^2 (N-1) + Z^2 p q} \right)$$

Donde:

n: Tamaño de la muestra

z: Coeficiente de confianza para un nivel de confianza determinado

p: Proporción con una característica a favor.

q: Proporción con una característica en contra ($q = 1-p$)

e: Margen de error

N: población o universo

Para la población y universo se tiene los siguientes datos

Tabla 13

Población por edades del distrito de Pueblo Libre

| <i>Distrito</i> | <i>Población</i> | <i>Edad de 0 a 14 años</i> | <i>Edad 15 a 25 años</i> | <i>Edad de 26 a 30 años</i> | <i>Edad de 31 a 40 años</i> | <i>Edad 41 a 50 años</i> | <i>Edad de 60 a 75 años</i> |
|---|------------------|----------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| Lima, Lima, distrito: Pueblo Libre | 89 199 | 13 337 | 14 573 | 7 161 | 13 487 | 12 018 | 22 494 |

Nota. Adaptado de la información encontrada en Censos Nacionales de Población y Vivienda 2017 INEI

Donde se tomará en consideración la opinión de los pobladores de 15 a 75 años.

Tabla 14

Población seleccionada para el universo de la encuesta

| Distrito | Población total | Población entre 15 y 75 años |
|---|-----------------|---------------------------------|
| Lima, Lima, distrito: Pueblo Libre | 89 199 | 69 733 |

Nota. Adaptado de la información encontrada en Censos Nacionales de Población y Vivienda 2017 INEI

Para la presente tesis se considerará un margen confianza de 95%, con un margen de error de 5%. Se considera como muestra de población el total de la población de Pueblo Libre según el último censo nacional realizado en 2017 indica un aproximado de 89 mil habitantes en el distrito de Pueblo Libre.

Los valores de la muestra para la presente encuesta son las siguientes:

z: 1.96

p: 95%

q: 5%

e: 5%

N: 79400

Muestra. - La muestra estratificada comprende el 100% POBLACION del distrito de Pueblo

Donde aplicando la formula tenemos como respuesta que la muestra es:

$n=383$

Por lo que se procedió a encuestar a 383 vecinos de Pueblo Libre

3.3. Operacionalización de variables

Tabla 15

Matriz de la operacionalización de las variables

| DIMENSIONES | INDICADORES | N° DE ITEM | ITEM REACTIVO | ESCALA |
|-----------------------|--|---------------|---|--|
| Políticas municipales | 1. Funciones dentro de la organización municipal que se dedique a la seguridad vial. | 3 | 1. ¿Observa usted si la Municipalidad de Pueblo Libre realiza acciones de seguridad vial? | Escala Likert: 1. Nunca, 2. Casi nunca. 3. A veces si a veces no, 4. Casi siempre o frecuentemente, 5. Siempre. |
| | 2. Planes de seguridad vial del distrito | | 3. ¿Tiene conocimiento usted de algún plan de seguridad vial distrital en Pueblo Libre? | |

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial | 3. Convenios con otras entidades para fomentar la gestión de seguridad vial. (ministerios, centros educativos, fuerzas policiales) | 3 | 4. ¿Conoce usted si la Municipalidad de Pueblo Libre tiene convenios con la Municipalidad Metropolitana de Lima para mejorar la seguridad vial en el distrito? | |
| | 4. Reglamentación interna para la seguridad vial | | 5. ¿Sabe usted de algún dispositivo que esté relacionado con la seguridad vial en el distrito? | |
| | 5. Estudios de los accidentes de tránsito | | 6. ¿Conoce usted si la Municipalidad de Pueblo Libre participa en acciones preventivas en accidentes de tránsito? | |

| | | | | |
|--|--|----------|--|--|
| <p>Ingeniería e Infraestructura vial</p> | <p>6. Medidas de seguridad vial en la infraestructura del distrito</p> | <p>8</p> | <p>7. ¿Ha observado usted de algunas obras ejecutadas o proyectos en el distrito por parte de la Municipalidad de Pueblo Libre para la mejorar las pistas, veredas y espacios públicos?</p> <p>8. ¿Considera usted si las señales de tránsito ubicadas en el distrito de Pueblo Libre están bien implementadas y ubicadas?</p> <p>9. ¿Conoce usted si en el distrito de Pueblo Libre se necesitan mejoras en su infraestructura vial, tales como pistas, veredas y otras partes de la vía?</p> | |
| | <p>7. Auditoria de seguridad vial en proyectos de distrito</p> | | <p>10. ¿Está enterado usted de algunos proyectos viales o de mejora de señalización vial para el distrito de Pueblo Libre?</p> <p>11. ¿Sabe usted en qué vía o vías se producen más accidentes de tránsito en el distrito de Pueblo Libre?</p> | |

| | | | | |
|-------------------|--|---|---|--|
| | 8. Gestión de velocidad del distrito | | 12. ¿Está usted enterado si se han tomado medidas preventivas en las zonas donde se han producido accidentes de tránsito por parte de la Municipalidad de Pueblo Libre? | |
| | 9. Puntos de concentración de siniestros | | 13. ¿Conoce usted de algún o algunos accidentes de tránsito con muerte que se han producido en el distrito de Pueblo Libre? | |
| Vehículos seguros | Fiscalización de vehículos particulares | 3 | 14. ¿Está enterado usted si personal de la Municipalidad de Pueblo Libre realizan acciones de fiscalización vehicular? | |
| | Auditorio vial a vehículos municipales | | 15. ¿Conoce usted si se realizan mantenimiento y control a los vehículos pertenecientes a la Municipalidad de Pueblo Libre? | |
| | Zonas de velocidad en el distrito | | 16. ¿Considera usted que las señales para control de velocidades permitidas | |

| | | | | |
|---|-------------------------------------|---|---|--|
| | | | están bien demarcadas y ubicadas en el distrito de Pueblo Libre? | |
| Planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes | Elaboración de Mecanismo de rescate | 3 | 17. ¿Tiene conocimiento usted si la Municipalidad de Pueblo Libre cuenta con equipos de auxilio en caso se produzca accidentes de tránsito? | |
| | Atención oportuna a las víctimas | | 18. ¿Sabe usted si en caso se produzca un accidente de tránsito, la Municipalidad de Pueblo Libre cuenta con un servicio de comunicación que permita reportarlo de inmediato? | |
| | | | 19. ¿Sabe usted si en caso de un accidente de tránsito el auxilio que presta personal de la Municipalidad de Pueblo Libre es el más oportuno y adecuado? | |

| | | | | |
|------------------------------------|---|----------|---|--|
| <p>Programas de Educación Vial</p> | <p>Formación de vecinos en conocimiento de normas de Tránsito y seguridad vial.</p> | <p>7</p> | <p>20. ¿Conoce usted sobre los dispositivos de tránsito como el Reglamento General de Tránsito y otras normas al respecto?</p> <p>21. ¿Tiene conocimiento usted sobre lo que es la educación vial?</p> <p>22. ¿Sabe usted cuáles son los factores de riesgo que se producen en un accidente de tránsito?</p> <p>23. ¿Conoce usted las principales causas en los que se producen los accidentes de tránsito en Pueblo Libre?</p> <p>24. ¿Contribuye usted a respetar las normas y señales de tránsito como conductor de un vehículo?</p> <p>25. ¿Observa usted las normas y señales de tránsito como peatón?</p> | |
|------------------------------------|---|----------|---|--|

| | | | | |
|-------------------------|--|---|--|--|
| | | | 26. ¿Cómo considera usted el nivel de la educación vial en el distrito de Pueblo Libre, comparado con los distritos vecinos como Magdalena, Jesús María, Breña o San Miguel? | |
| | Difusión y publicidad por la Municipalidad | | 27. ¿Ha sido testigo usted de alguna campaña o evento de educación vial en las redes sociales organizado por la Municipalidad de Pueblo Libre? | |
| | Campañas de Educación Vial | | 28. ¿Ha observado usted de algunas pancartas o afiches impulsando eventos o campañas de educación vial promovidos por la Municipalidad de Pueblo Libre? | |
| Participación ciudadana | Participación de las autoridades | 4 | 29. ¿Conoce usted de la existencia de convenios entre la Municipalidad de Pueblo Libre y otras entidades como la Policía Nacional del Perú para impartir campañas de educación vial? | |

| | | | | |
|--|-----------------------|--|---|--|
| | Participación vecinal | | <p>30. ¿Ha participado usted de alguna campaña de educación vial en el distrito de Pueblo Libre o en otro lugar?</p> <p>31. ¿Le gustaría que usted o sus familiares participaran en campañas o charlas de educación vial?</p> <p>32. ¿Considera usted que, si se hicieran más campañas de educación vial, mejoraría la seguridad vial en el distrito?</p> | |
|--|-----------------------|--|---|--|

Dimensión: Seguridad Vial

Variable 1: Políticas Municipales

Instituyendo las políticas públicas de forma comprometida, de tal manera que fortalezca la organización y el sistema de seguridad vial con una respectiva capacidad de apoyo técnico, que sea inteligente y de observación. (Plan de Seguridad Vial 2017-2021. MTC. 2017, pg. 2) Debe existir una gerencia en seguridad vial que proponga y ejecute los lineamientos del tema, adecue las normas para su fácil aplicación y elabore los documentos necesarios para unificar conceptos y metas a cumplir. (Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial, 2005, MINSA, pág. 49)

Indicadores:

1. Funciones dentro de la organización municipal que se dedique a la seguridad vial.
2. Planes de seguridad del distrito

Variable 2: Procedimientos de gestión municipal

Donde cada municipio debe conformar un consejo local de seguridad vial, conformado por el estado (mediante convenios o planes internos), organización de los vecinos y funcionarios municipales, mediante se ejecutan los programas y proyectos de la seguridad vial. Viabilizando los convenios sobre seguridad vial, rediseñando o gestionando financiamiento que permita la mejora de infraestructura y fiscalización. (Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial, 2005, MINSA, pag. 17, 49)

Indicadores:

1. Convenios con otras entidades para fomentar la gestión de seguridad vial.
(ministerios, centros educativos, fuerzas policiales)
2. Reglamentación interna para la seguridad vial
3. Estudios de los accidentes de tránsito

Variable 3: Ingeniería e Infraestructura vial

Implementando medidas de prevención y corrección de la infraestructura y señalización vial, con el fin de eliminar las zonas con mayores números de siniestros, sino a también incorporar elementos de seguridad que eviten que ocurran, cumpliendo con la calidad desde el diseño hasta su construcción, operación y mantenimiento. Utilizando para esto las respectivas auditorías e inspecciones correctivas sobre las vías vehiculares, peatonales y de los ciclistas. (Plan de Seguridad Vial 2017-2021. MTC. 2017, pag. 10-11)

Indicadores:

1. Medidas de seguridad vial en la infraestructura del distrito
2. Auditoría de seguridad vial en proyectos de distrito
3. Gestión de velocidad del distrito
4. Puntos de concentración de siniestros

Variable 4: Fiscalización de vehículos

Todo vehículo que circule debe garantizar la vida y movilidad segura de los usuarios, haciendo necesario que se mejoren las condiciones de circulación tanto como para conductores, pasajeros y peatones en la vía. Todas las acciones deben velar para que los

vehículos operen en buenas condiciones y con todas las medidas de seguridad necesarias.

(Plan de Seguridad Vial 2017-2021. MTC. 2017, pág. 14-15)

Indicadores:

1. Fiscalización de vehículos particulares
2. Auditorio vial a vehículos municipales
3. Zonas de velocidad en el distrito

Variable 5: Planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes

Propone la confección e implementación de mecanismos de rescate y atención oportuna a las personas que sufren accidentes de tránsito, donde si bien la mayor responsabilidad es del MINSA, igual implica que el gobierno local debe tener un plan en caso de accidentes para el rescate de heridos, llevar un censo de siniestros viales y conocimiento de ambulancias, hospitales, postas o policlínicos para la red de apoyo. (Guía de Educación en Seguridad Vial para Profesores y Tutores de Primaria, MINEDU y MTC, 3ra. Edición, año 2013, p. 11).

Indicadores:

1. Elaboración de mecanismos de rescate
2. Atención oportuna a víctimas

Dimensión Educación Vial

Variable 1: Programa de Educación Vial

Las personas deben ser educadas en seguridad vial, desarrollando las conductas en la vía pública, tanto como conductor, pasajero, ocupante o como peatón. Esta educación debe

ser implementada a las nuevas generaciones, y a los profesores, padres de familia, a los que trabajan en ese campo y a sus familias. (Plan de Seguridad Vial 2017-2021. MTC. 2017, pág. 21)

Utilizando los medios de comunicación para poder difundir la normativa vigente para su conocimiento y aplicación. (Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial, 2005, MINSA, pág. 55)

Indicadores:

1. Formación de vecinos en conocimiento de normas de tránsito y seguridad vial.
2. Difusión y publicidad por la Municipalidad
3. Campañas de educación vial

Variable 2: Participación social

Incorporando a la difusión de la seguridad y educación vial a los municipios (funcionarios y trabajadores), la sociedad civil (los vecinos del distrito) y la empresa privada como protagonistas en la construcción e implementación de políticas públicas de seguridad vial que den solución a los problemas de su comunidad. Haciendo participe a la comunidad en las diversas fases de los proyectos como diagnósticos, formulación, ejecución control y evaluación de planes y proyectos. (Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial, 2005, MINSA, pág. 15,55)

Indicadores:

1. Participación de autoridades gubernamentales
2. Participación vecinal

3.4. Instrumentos

Los Instrumentos. – Son los formatos usuales en la recolección de información, son llamados también **Materiales y** comprenden una variedad de formas y útiles impresos para recolectar datos, son elementos de las técnicas o procedimientos cuantitativos, y son formatos de **encuestas, guías de observación sistemática, formatos de las escalas de medición estadística y de actitudes y diseño de investigación.**

El diseño de investigación. - Es el instrumento programado para dar los pasos con orden lógico en la recolección de datos, el procesamiento y el análisis de resultados. Utilizaremos el diseño No **experimental** porque se estudiarán hechos ex post facto, salvo las entrevistas y observación *in situ*. Este diseño es de tipo **Transeccional** porque se concentra el estudio en un año determinado.

3.5. Procedimientos

Estos son las **técnicas** que constituyen el conjunto de actividades ordenadas para la recolección de datos en el trabajo de campo, de laboratorio y en el gabinete y son también las **técnicas estadísticas** para el análisis cuantitativo de la información. Al analizar los datos recogidos comenzaremos el **Procesamiento de los datos**, que empezará con la computación o conteo de los datos o información, mediante procedimientos cuantitativos y que ubicarán los datos, mediante la tabulación en cuadros, tablas y gráficas estadísticas (**Goode y Hatt: 1978**).

La recolección de datos. - La **observación** se realizará en el trabajo de campo, usando como instrumento las guías de observación. Las **encuestas**, serán aplicadas a las personas de la muestra estratificada, con escalas de medición estadística y de actitudes para medir las opiniones y juicios de los entrevistados con arreglo a la muestra.

El procesamiento. - Se realizará con el **Software PSS2**, para el recuento y ordenación de los datos recolectados y luego, su lectura en la tabulación y gráficas que diseñamos para facilitar el cálculo y presentación objetiva de los datos. Este procedimiento comprende la aplicación de la Estadística descriptiva para obtener porcentajes, la media, mediana y correlación de variables.

De la misma manera se ha realizado una solicitud de información a la Municipalidad de Pueblo Libre, sobre los indicadores de la presente tesis, pero a pesar de la insistencia y seguimiento la municipalidad se negó a responder.

3.6. Análisis de datos

Y, para el **análisis de datos** se considera el procedimiento de analizar frecuencias, índices, razones y proporciones; sigue la consolidación que incluye Categorías o grupos, en Gráficos, Cuadros codificados y el Análisis factorial, a través de factores o coeficientes en Tablas de Contingencia multivariable.

El **análisis** se **realizará** con el **Software para** convertir los datos en **Resultados**, con la información del análisis cuantitativo, usando los datos obtenidos del cómputo, la tabulación, las gráficas y cuadros, con cifras absolutas y relativas para su lectura objetiva y tratamiento cuantitativo, aplicando la estadística inferencial y el análisis correlacional.

La Prueba de Hipótesis. - Esta prueba se efectuará a base de la **contratación de las hipótesis** con la realidad, en la **recolección de datos**.

De esa manera, se determinará si las hipótesis son coherentes con los datos de la Muestra y la Muestra con la Población.

CAPITULO IV: RESULTADOS

4.1. Resultados de la encuesta

La población encuestada fue de 383 vecinos de Pueblo Libre

Las respuestas a las preguntas fueron las siguientes:

Tabla 16

Resultados de Pregunta 1. ¿Observa usted si la Municipalidad de Pueblo Libre realiza acciones de seguridad vial?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 124 | 32,4 | 32,4 | 32,4 |
| | Casi nunca | 78 | 20,4 | 20,4 | 52,7 |
| | Frecuentemente | 46 | 12,0 | 12,0 | 64,8 |
| | Nunca | 96 | 25,1 | 25,1 | 89,8 |
| | Siempre | 39 | 10,2 | 10,2 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados, 124 respondieron que a veces la Municipalidad de Pueblo Libre realiza acciones de seguridad vial; 78 respondieron que casi nunca y 96 que nunca.

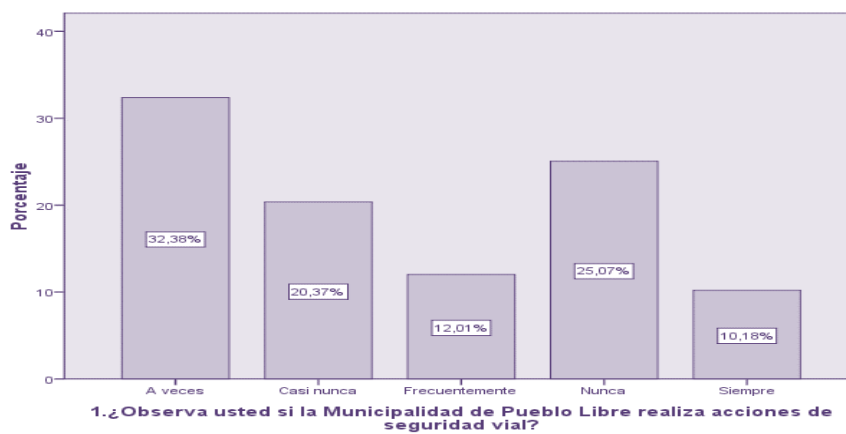


Figura 6

Resultados pregunta 1

Tabla 17

Resultados de Pregunta 2. ¿Conoce Ud. respecto a algunas ordenanzas municipales que estén relacionadas con la seguridad vial?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | | | | |
| A veces | 111 | 29,0 | 29,0 | 29,0 |
| Casi nunca | 87 | 22,7 | 22,7 | 51,7 |
| Frecuentemente | 38 | 9,9 | 9,9 | 61,6 |
| Nunca | 96 | 25,1 | 25,1 | 86,7 |
| Siempre | 51 | 13,3 | 13,3 | 100,0 |
| Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |
| | | 0 | | |

De los 383 encuestados, el 29% respondió que a veces tiene conocimiento de algunas de las ordenanzas municipales relacionadas con la seguridad vial, el 25,1% nunca ha tenido conocimiento y el 22,7% casi nunca ha tenido conocimiento al respecto.

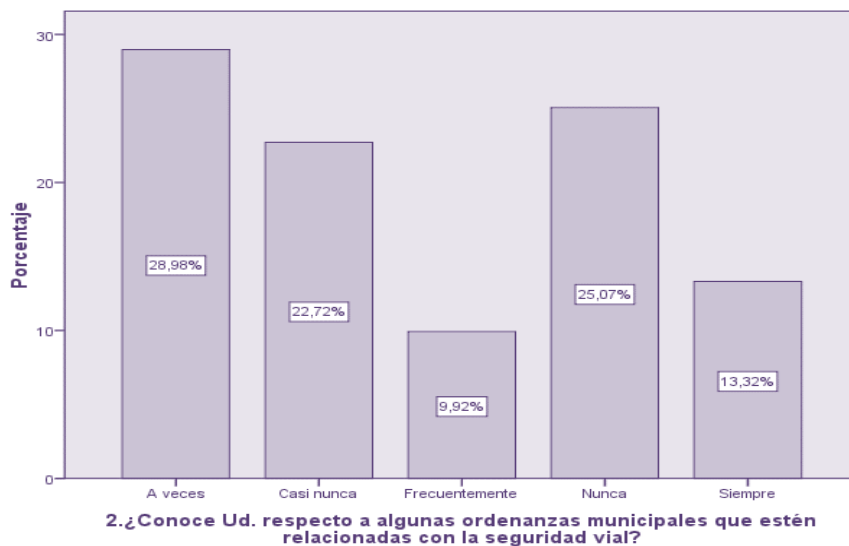


Figura 7

Resultados pregunta 2

Tabla 18

Resultados de Pregunta 3. ¿Tiene conocimiento usted de algún plan de seguridad vial distrital en Pueblo Libre?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | | | | |
| A veces | 125 | 32,6 | 32,6 | 32,6 |
| Casi nunca | 96 | 25,1 | 25,1 | 57,7 |
| Frecuentemente | 44 | 11,5 | 11,5 | 69,2 |
| Nunca | 87 | 22,7 | 22,7 | 91,9 |
| Siempre | 31 | 8,1 | 8,1 | 100,0 |
| Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados, el 32,64% a veces tuvo algún conocimiento de algún plan de seguridad vial en el distrito, el 25,07% casi nunca se enteró y 22,72% nunca escucho de un plan.

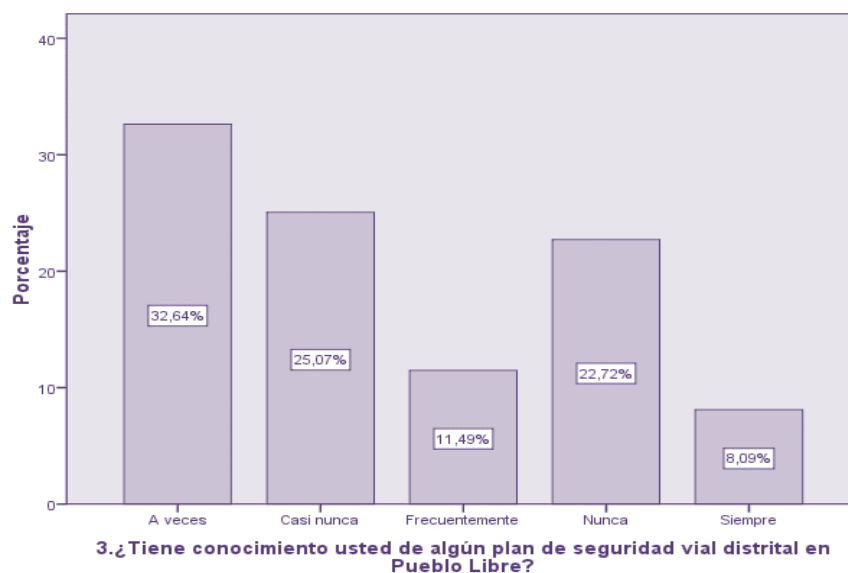


Figura 8

Resultados pregunta 3

Tabla 19

Resultados de Pregunta 4. ¿Conoce usted si la Municipalidad de Pueblo Libre tiene convenios con la Municipalidad Metropolitana de Lima para mejorar la seguridad vial en el distrito?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 129 | 33,7 | 33,7 | 33,7 |
| | Casi nunca | 100 | 26,1 | 26,1 | 59,8 |
| | Frecuentemente | 50 | 13,1 | 13,1 | 72,8 |
| | Nunca | 67 | 17,5 | 17,5 | 90,3 |
| | Siempre | 37 | 9,7 | 9,7 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados, 129 respondieron que a veces se ha conocido si la Municipalidad de Pueblo Libre tiene convenios con la Municipalidad Metropolitana de Lima para mejorar la seguridad vial del distrito, 100 casi nunca han conocido de un plan y 67 nunca han tenido conocimiento.

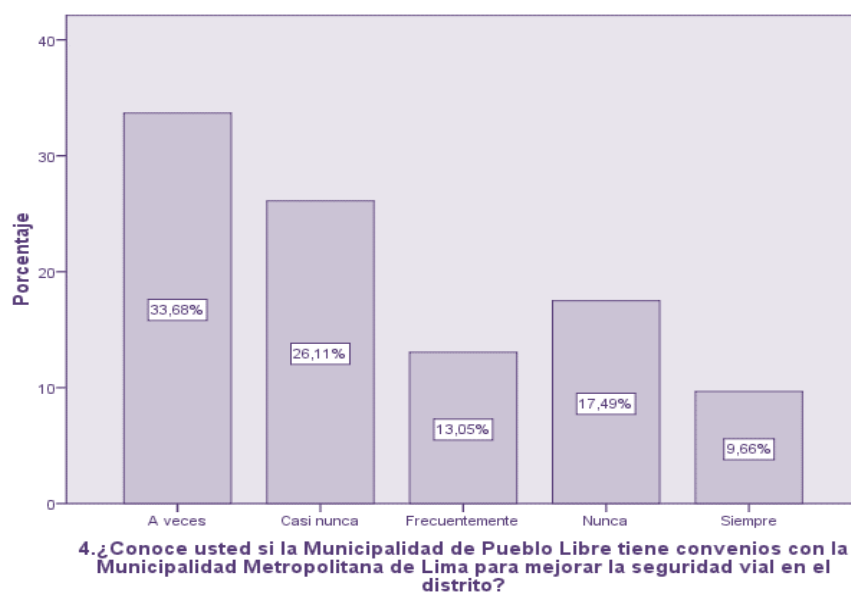


Figura 9

Resultados pregunta 4

Tabla 20

Resultados de Pregunta 5. ¿Sabe usted de algún dispositivo que esté relacionado con la seguridad vial en el distrito?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 112 | 29,2 | 29,2 | 29,2 |
| | Casi nunca | 82 | 21,4 | 21,4 | 50,7 |
| | Frecuentemente | 47 | 12,3 | 12,3 | 62,9 |
| | Nunca | 92 | 24,0 | 24,0 | 86,9 |
| | Siempre | 50 | 13,1 | 13,1 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |
| | | | 0 | | |

Del 100% de los encuestados el 29,2% a veces supo de alguna disposición distrital sobre la seguridad vial, el 24% nunca lo supo y el 21,4% casi nunca supo de ello

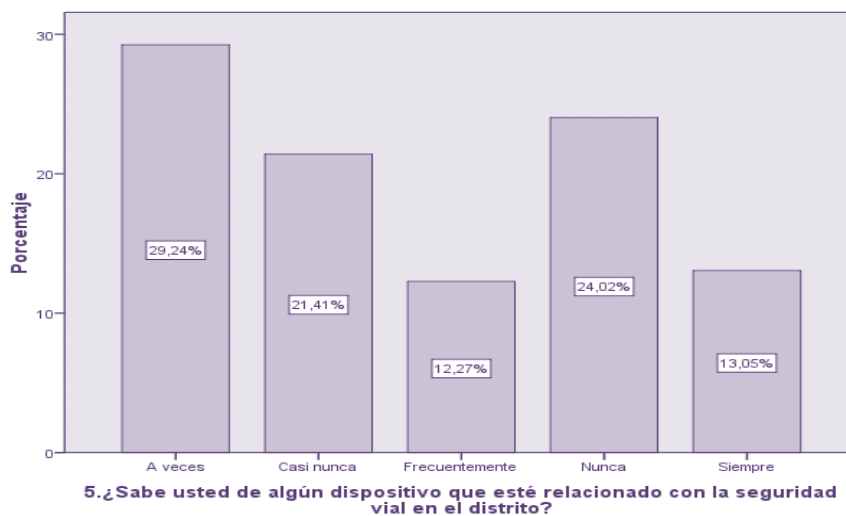


Figura 10

Resultados pregunta 5

Tabla 21

Resultados de Pregunta 6. ¿Conoce usted si la Municipalidad de Pueblo Libre participa en acciones preventivas en accidentes de tránsito?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 117 | 30,5 | 30,5 | 30,5 |
| | Casi nunca | 84 | 21,9 | 21,9 | 52,5 |
| | Frecuentemente | 43 | 11,2 | 11,2 | 63,7 |
| | Nunca | 82 | 21,4 | 21,4 | 85,1 |
| | Siempre | 57 | 14,9 | 14,9 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados, 117 respondieron que a veces conoce cuando la Municipalidad de Pueblo Libre participa en acciones de seguridad vial, 84, respondieron que casi nunca y 82 que nunca.

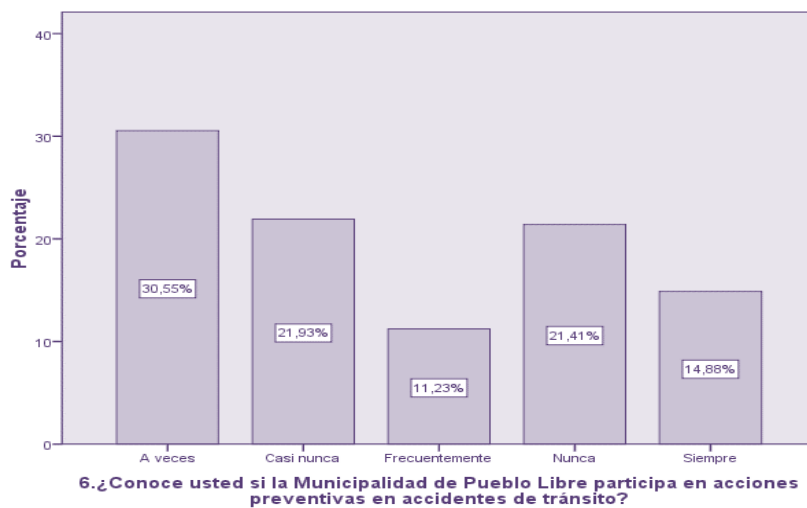


Figura 11

Resultados pregunta 6

Tabla 22

Resultados de Pregunta 7. ¿Ha observado usted de algunas obras ejecutadas o proyectos en el distrito por parte de la Municipalidad de Pueblo Libre para la mejorar las pistas, veredas y espacios públicos?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 128 | 33,4 | 33,4 | 33,4 |
| | Casi nunca | 94 | 24,5 | 24,5 | 58,0 |
| | Frecuentemente | 46 | 12,0 | 12,0 | 70,0 |
| | Nunca | 70 | 18,3 | 18,3 | 88,3 |
| | Siempre | 45 | 11,7 | 11,7 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados, 126 a veces han observado alguna obra ejecutado en el distrito para la mejora de pistas, veredas y espacios públicos; 95 respondieron que casi nunca y 70 que nunca.

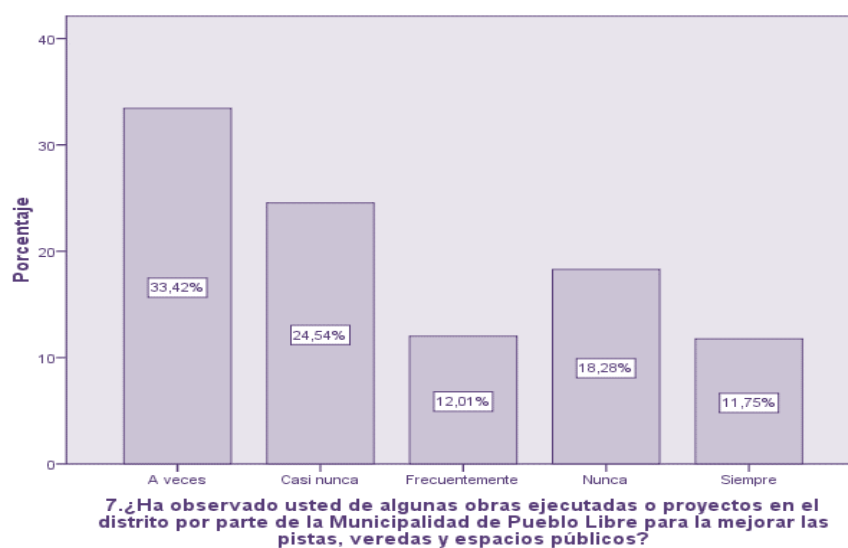


Figura 12

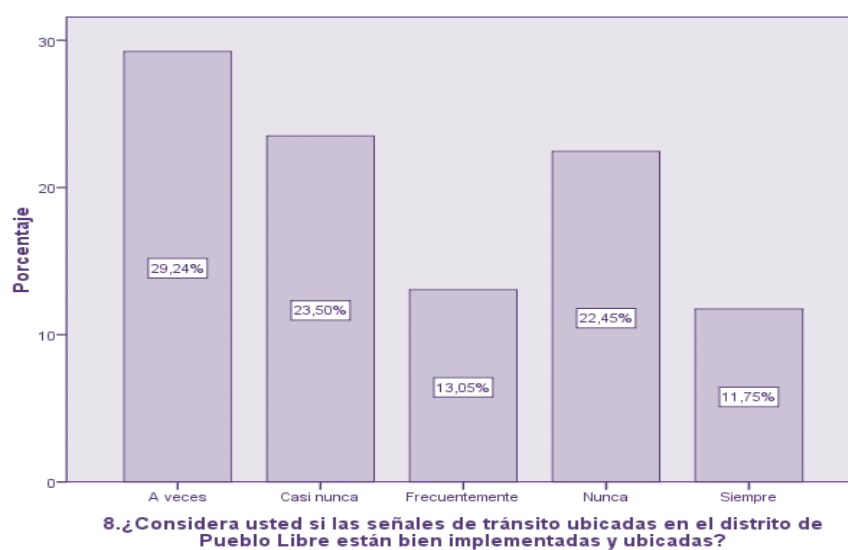
Resultados pregunta 7

Tabla 23

Resultados de Pregunta 8. ¿Considera usted si las señales de tránsito ubicadas en el distrito de Pueblo Libre están bien implementadas y ubicadas?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 112 | 29,2 | 29,2 | 29,2 |
| | Casi nunca | 90 | 23,5 | 23,5 | 52,7 |
| | Frecuentemente | 50 | 13,1 | 13,1 | 65,8 |
| | Nunca | 86 | 22,5 | 22,5 | 88,3 |
| | Siempre | 45 | 11,7 | 11,7 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados, 112 consideran que a veces las señales de tránsito están bien implementadas y ubicadas; 90 respondieron que casi nunca y 86 que nunca lo están.

**Figura 13**

Resultados pregunta 8

Tabla 24

Resultados de Pregunta 9. ¿Conoce usted si en el distrito de Pueblo Libre se necesitan mejoras en su infraestructura vial, tales como pistas, veredas y otras partes de la vía?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 120 | 31,3 | 31,3 | 31,3 |
| | Casi nunca | 71 | 18,5 | 18,5 | 49,9 |
| | Frecuentemente | 45 | 11,7 | 11,7 | 61,6 |
| | Nunca | 102 | 26,6 | 26,6 | 88,3 |
| | Siempre | 45 | 11,7 | 11,7 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados, 120 respondió que a veces se necesita mejorar la infraestructura vial, 71 que casi nunca y 102 que nunca.

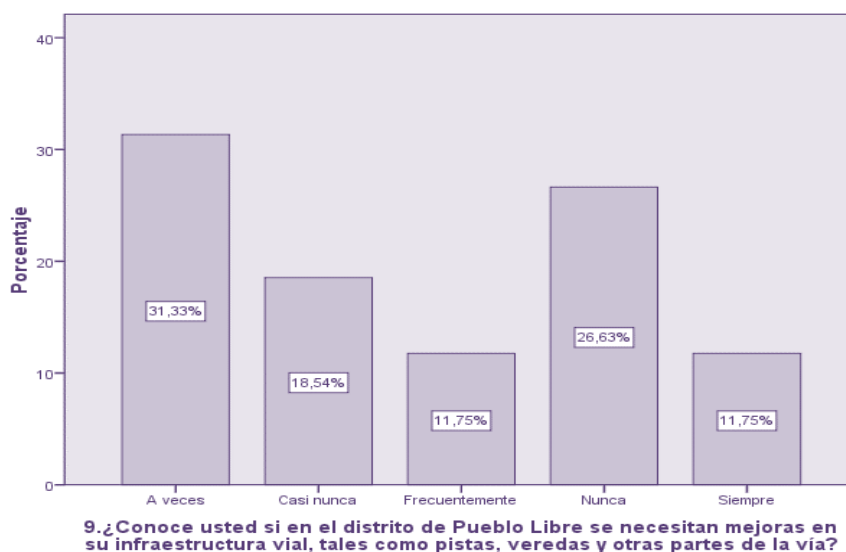


Figura 14

Resultados pregunta 9

Tabla 25

Resultados de Pregunta 10. ¿Está enterado usted de algunos proyectos viales o de mejora de señalización vial para el distrito de Pueblo Libre?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 135 | 35,2 | 35,2 | 35,2 |
| | Casi nunca | 93 | 24,3 | 24,3 | 59,5 |
| | Frecuentemente | 45 | 11,7 | 11,7 | 71,3 |
| | Nunca | 74 | 19,3 | 19,3 | 90,6 |
| | Siempre | 36 | 9,4 | 9,4 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados, 135 respondieron que se ha enterado de algún proyecto de mejora de vías o de señalización vial dentro del distrito, 93 que casi nunca y 74 que nunca se enteraron.

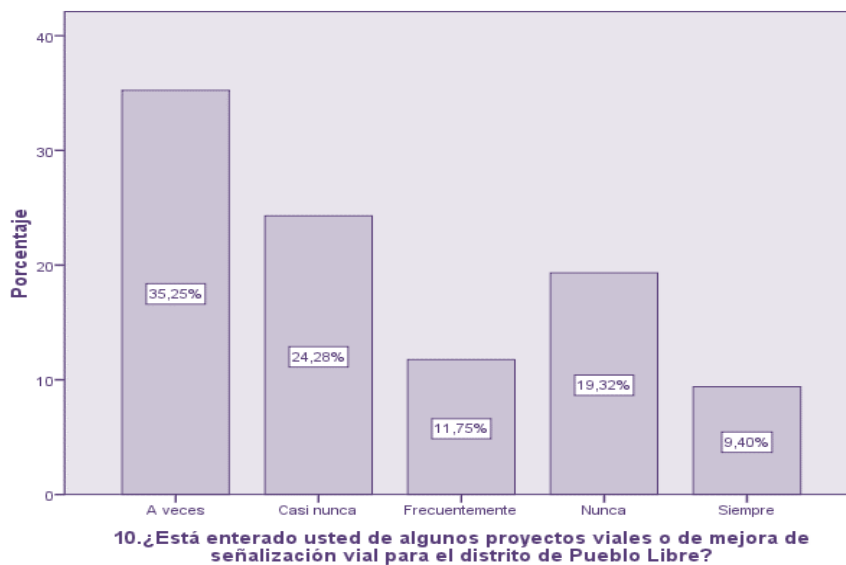


Figura 15

Resultados pregunta 10

Tabla 26

Resultados de Pregunta 11. ¿Sabe usted en qué vía o vías se producen más accidentes de tránsito en el distrito de Pueblo Libre?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 141 | 36,8 | 36,8 | 36,8 |
| | Casi nunca | 71 | 18,5 | 18,5 | 55,4 |
| | Frecuentemente | 35 | 9,1 | 9,1 | 64,5 |
| | Nunca | 97 | 25,3 | 25,3 | 89,8 |
| | Siempre | 39 | 10,2 | 10,2 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 141 respondieron que a veces sabían que vía o vías eran en las que se producían más accidentes en el distrito; 71 respondió que casi nunca y 97 que nunca tuvieron ese conocimiento.

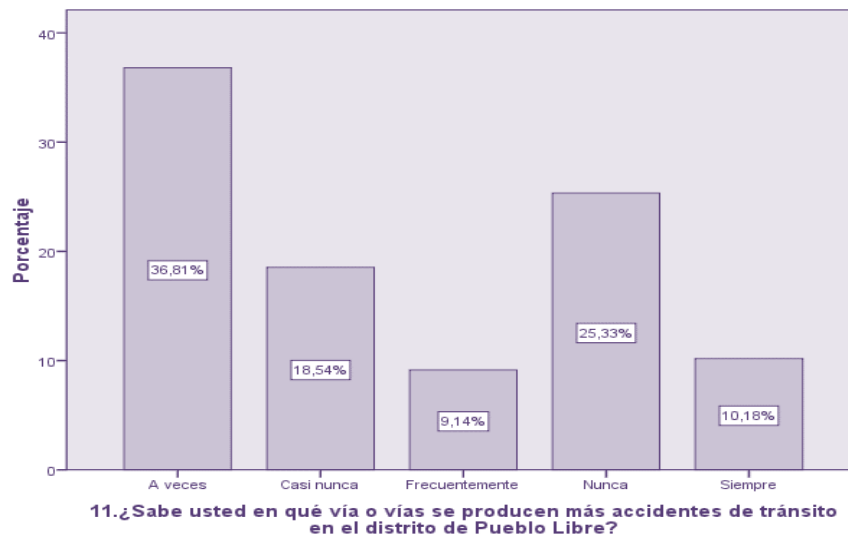


Figura 16

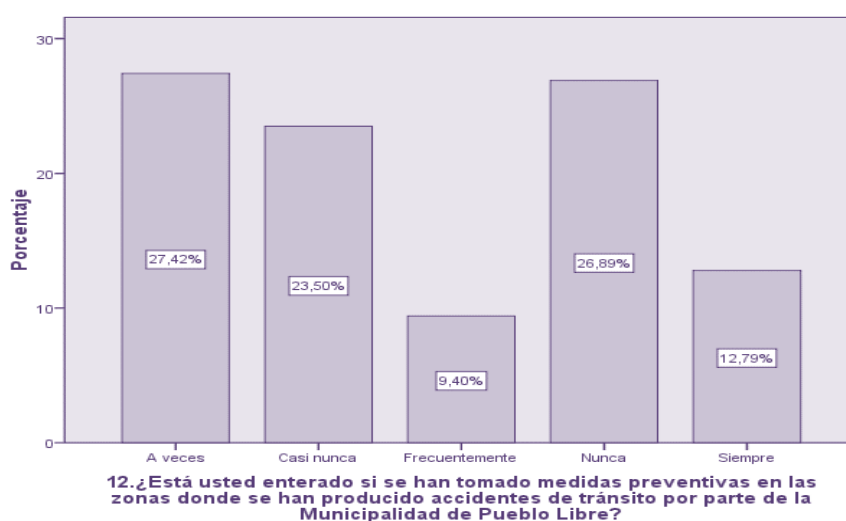
Resultados pregunta 11

Tabla 27

Resultados de Pregunta 12. ¿Está usted enterado si se han tomado medidas preventivas en las zonas donde se han producido accidentes de tránsito por parte de la Municipalidad de Pueblo Libre?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 105 | 27,4 | 27,4 | 27,4 |
| | Casi nunca | 90 | 23,5 | 23,5 | 50,9 |
| | Frecuentemente | 36 | 9,4 | 9,4 | 60,3 |
| | Nunca | 103 | 26,9 | 26,9 | 87,2 |
| | Siempre | 49 | 12,8 | 12,8 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 105 respondieron que a veces se habían enterado de las medidas preventivas en zonas de accidentes; 90 respondió que casi nunca y 103 que nunca se enteraron.

**Figura 17**

Resultados pregunta 12

Tabla 28

Resultados de Pregunta 13. ¿Conoce usted de algún o algunos accidentes de tránsito con muerte que se han producido en el distrito de Pueblo Libre?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos A veces | 129 | 33,7 | 33,7 | 33,7 |
| Casi nunca | 89 | 23,2 | 23,2 | 56,9 |
| Frecuentemente | 40 | 10,4 | 10,4 | 67,4 |
| Nunca | 85 | 22,2 | 22,2 | 89,6 |
| Siempre | 40 | 10,4 | 10,4 | 100,0 |
| Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 129 respondieron que a veces conocían si existía algún muerto en un siniestro de tránsito en el distrito; 89 respondió que casi nunca y 85 que nunca se enteraron.

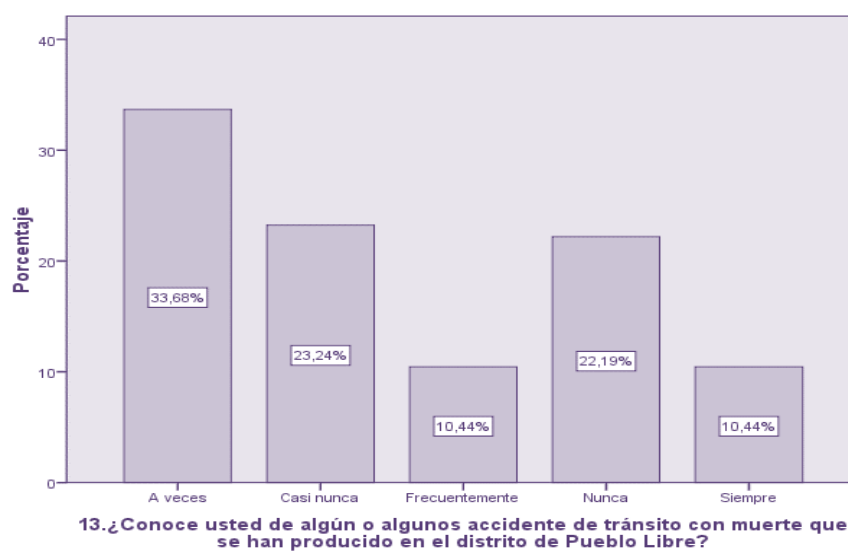


Figura 18*Resultados pregunta 13***Tabla 29**

Resultados de Pregunta 14. ¿Está enterado usted si personal de la Municipalidad de Pueblo Libre realizan acciones de fiscalización vehicular?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 136 | 35,5 | 35,5 | 35,5 |
| | Casi nunca | 81 | 21,1 | 21,1 | 56,7 |
| | Frecuentemente | 38 | 9,9 | 9,9 | 66,6 |
| | Nunca | 91 | 23,8 | 23,8 | 90,3 |
| | Siempre | 37 | 9,7 | 9,7 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 136 respondieron que a veces se enteraban que el personal de la municipalidad realizaba acciones de fiscalización en el distrito; 81 respondió que casi nunca y 91 que nunca se enteraron.

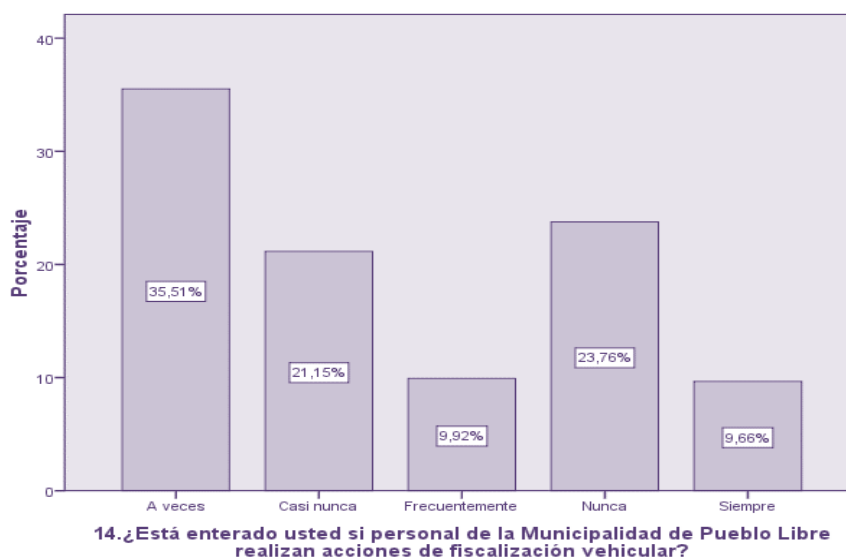


Figura 19

Resultados pregunta 14

Tabla 30

Resultados de Pregunta 15. ¿Conoce usted si se realizan mantenimiento y control a los vehículos pertenecientes a la Municipalidad de Pueblo Libre?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 135 | 35,2 | 35,2 | 35,2 |
| | Casi nunca | 91 | 23,8 | 23,8 | 59,0 |
| | Frecuentemente | 37 | 9,7 | 9,7 | 68,7 |
| | Nunca | 78 | 20,4 | 20,4 | 89,0 |
| | Siempre | 42 | 11,0 | 11,0 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 135 respondieron que a veces conocían si se realizaban mantenimientos y control en los vehículos de la municipalidad; 91 respondió que casi nunca y 78 que nunca se enteraron.

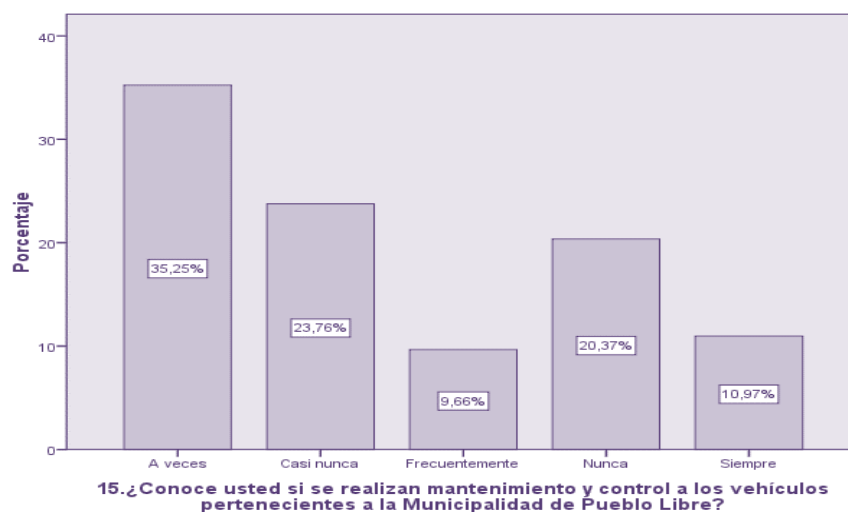


Figura 20

Resultados pregunta 15

Tabla 31

Resultados de Pregunta 16. ¿Considera usted que las señales para control de velocidades permitidas están bien demarcadas y ubicadas en el distrito de Pueblo Libre?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 131 | 34,2 | 34,2 | 34,2 |
| | Casi nunca | 84 | 21,9 | 21,9 | 56,1 |
| | Frecuentemente | 38 | 9,9 | 9,9 | 66,1 |
| | Nunca | 88 | 23,0 | 23,0 | 89,0 |
| | Siempre | 42 | 11,0 | 11,0 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 131 respondieron que las señales de control de velocidades permitidas están bien demarcadas en el distrito; 84 respondió que casi nunca y 88 que nunca las consideran bien demarcadas.

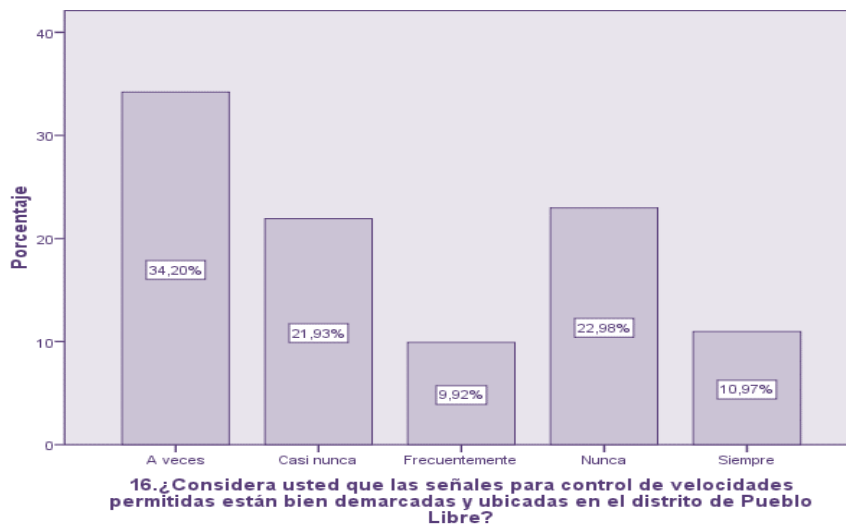


Figura 21

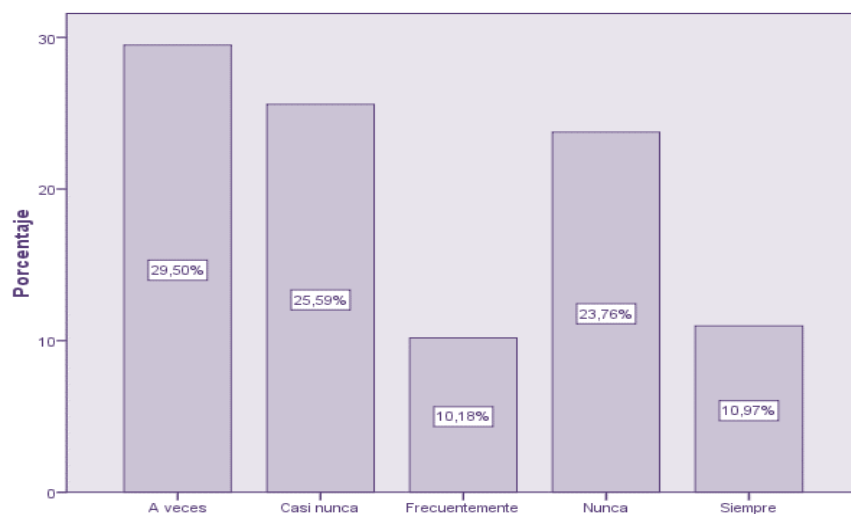
Resultados pregunta 16

Tabla 32

Resultados de Pregunta 17. ¿Tiene conocimiento usted si la Municipalidad de Pueblo Libre cuenta con equipos de auxilio en caso se produzca accidentes de tránsito?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 113 | 29,5 | 29,5 | 29,5 |
| | Casi nunca | 98 | 25,6 | 25,6 | 55,1 |
| | Frecuentemente | 39 | 10,2 | 10,2 | 65,3 |
| | Nunca | 91 | 23,8 | 23,8 | 89,0 |
| | Siempre | 42 | 11,0 | 11,0 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 113 respondieron que a veces conocen si la municipalidad cuenta con equipos de auxilio; 98 respondió que casi nunca y 91 que nunca se enteró si existen.



17. Tiene conocimiento usted si la Municipalidad de Pueblo Libre cuenta con equipos de auxilio en caso se produzca accidentes de tránsito?

Figura 22

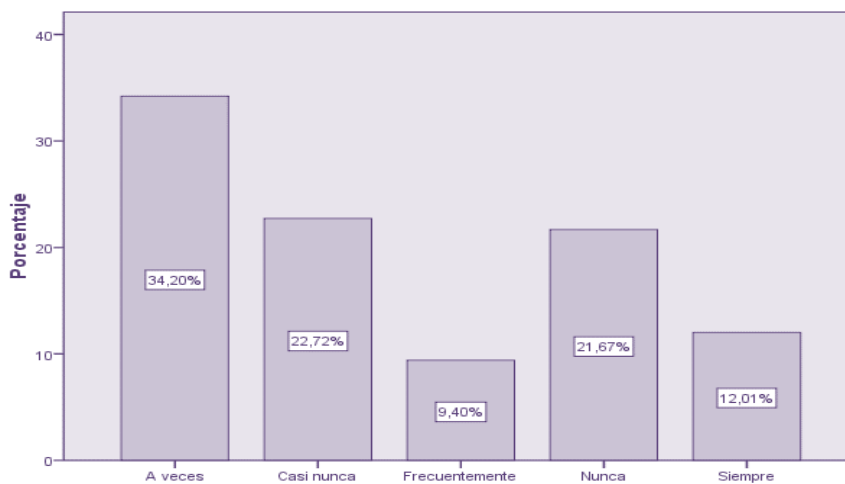
Resultados pregunta 17

Tabla 33

Resultados de Pregunta 18. ¿Sabe usted si en caso se produzca un accidente de tránsito, la Municipalidad de Pueblo Libre cuenta con un servicio de comunicación que permita reportarlo de inmediato?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 131 | 34,2 | 34,2 | 34,2 |
| | Casi nunca | 87 | 22,7 | 22,7 | 56,9 |
| | Frecuentemente | 36 | 9,4 | 9,4 | 66,3 |
| | Nunca | 83 | 21,7 | 21,7 | 88,0 |
| | Siempre | 46 | 12,0 | 12,0 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 131 a veces saben que la municipalidad cuenta con un servicio de comunicación efectivo para reportar accidentes; 87 respondió que casi nunca y 83 que no saben que exista.



18. ¿Sabe usted si en caso se produzca un accidente de tránsito, la Municipalidad de Pueblo Libre cuenta con un servicio de comunicación que permita reportarlo de inmediato?

Figura 23*Resultados pregunta 18***Tabla 34**

Resultados de Pregunta 19. ¿Sabe usted si en caso de un accidente de tránsito el auxilio que presta personal de la Municipalidad de Pueblo Libre es el más oportuno y adecuado?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 114 | 29,8 | 29,8 | 29,8 |
| | Casi nunca | 91 | 23,8 | 23,8 | 53,5 |
| | Frecuentemente | 49 | 12,8 | 12,8 | 66,3 |
| | Nunca | 85 | 22,2 | 22,2 | 88,5 |
| | Siempre | 44 | 11,5 | 11,5 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 114 a veces saben que la municipalidad cuenta con una atención efectiva para auxiliar en accidentes; 91 respondió que casi nunca y 85 que no es el más oportuno ni adecuado

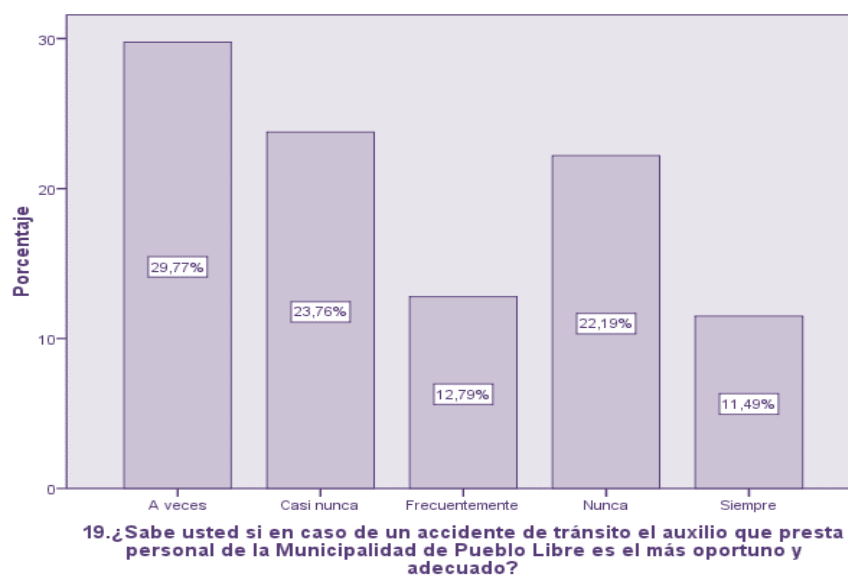


Figura 24

Resultados pregunta 19

Tabla 35:

Resultados de Pregunta 20. ¿Conoce usted sobre los dispositivos de tránsito como el Reglamento General de Tránsito y otras normas al respecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 83 | 21,7 | 21,7 | 21,7 |
| | Casi nunca | 81 | 21,1 | 21,1 | 42,8 |
| | Frecuentemente | 23 | 6,0 | 6,0 | 48,8 |
| | Nunca | 111 | 29,0 | 29,0 | 77,8 |
| | Siempre | 85 | 22,2 | 22,2 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 83 respondieron que a veces saben los dispositivos de tránsito del reglamento de tránsito; 81 respondió que casi nunca y 111 respondió que no tenían conocimiento.

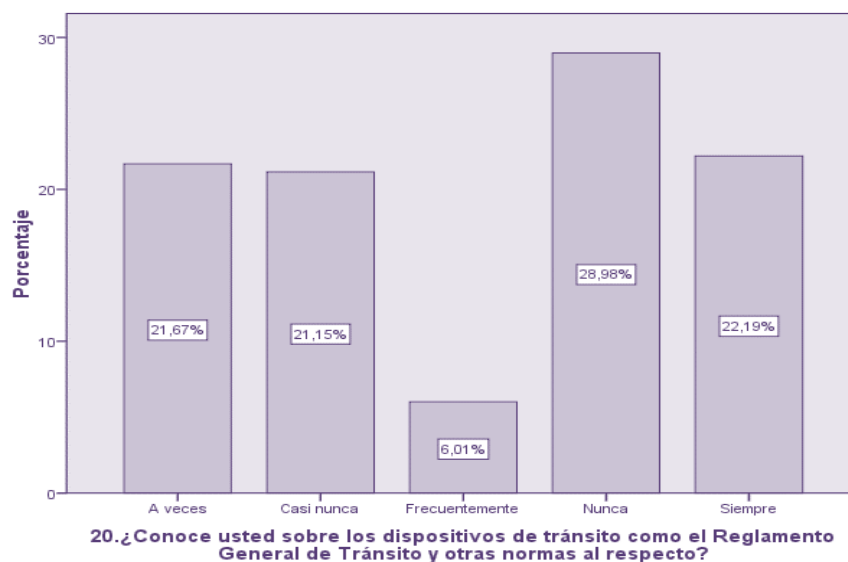


Figura 25

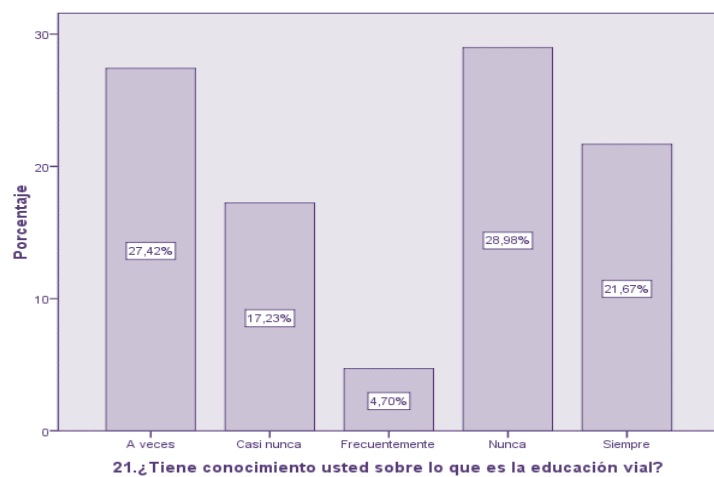
Resultados pregunta 20

Tabla 36

Resultados de Pregunta 21. ¿ Tiene conocimiento usted sobre lo que es la educación vial?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 105 | 27,4 | 27,4 | 27,4 |
| | Casi nunca | 66 | 17,2 | 17,2 | 44,6 |
| | Frecuentemente | 18 | 4,7 | 4,7 | 49,3 |
| | Nunca | 111 | 29,0 | 29,0 | 78,3 |
| | Siempre | 83 | 21,7 | 21,7 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 105 respondieron que a veces saben los conceptos de la seguridad vial; 66 respondió que casi nunca y 111 respondió que no tenían conocimiento. Cabe mencionar que 83 respondieron que siempre tenían conocimiento.

**Figura 26**

Resultados pregunta 21

Tabla 37

Resultados de Pregunta 22. ¿Sabe usted cuáles son los factores de riesgo que se producen en un accidente de tránsito?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 106 | 27,7 | 27,7 | 27,7 |
| | Casi nunca | 74 | 19,3 | 19,3 | 47,0 |
| | Frecuentemente | 14 | 3,7 | 3,7 | 50,7 |
| | Nunca | 105 | 27,4 | 27,4 | 78,1 |
| | Siempre | 84 | 21,9 | 21,9 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 106 respondieron que a veces o tiene conocimiento medio sobre la definición de factores de riesgo; 74 respondió que casi nunca o sabía muy poco del tema; y 105 respondió que no tenían conocimiento. Cabe mencionar que 84 respondieron que si o siempre tenían conocimiento.

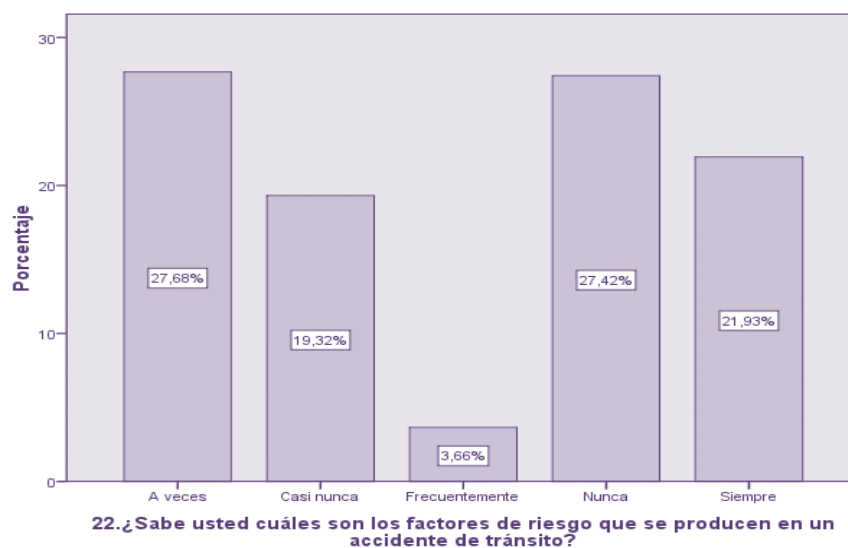


Figura 27*Resultados pregunta 22***Tabla 38**

Resultados de Pregunta 23. ¿Conoce usted las principales causas en los que se producen los accidentes de tránsito en Pueblo Libre?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 95 | 24,8 | 24,8 | 24,8 |
| | Casi nunca | 75 | 19,6 | 19,6 | 44,4 |
| | Frecuentemente | 22 | 5,7 | 5,7 | 50,1 |
| | Nunca | 110 | 28,7 | 28,7 | 78,9 |
| | Siempre | 81 | 21,1 | 21,1 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 95 respondieron que a veces o tiene conocimiento medio sobre las causas de los accidentes; 75 respondió que casi nunca o sabía muy poco del tema; y 110 respondió que no tenían conocimiento. Cabe mencionar que 81 respondieron que si o siempre tenían conocimiento.

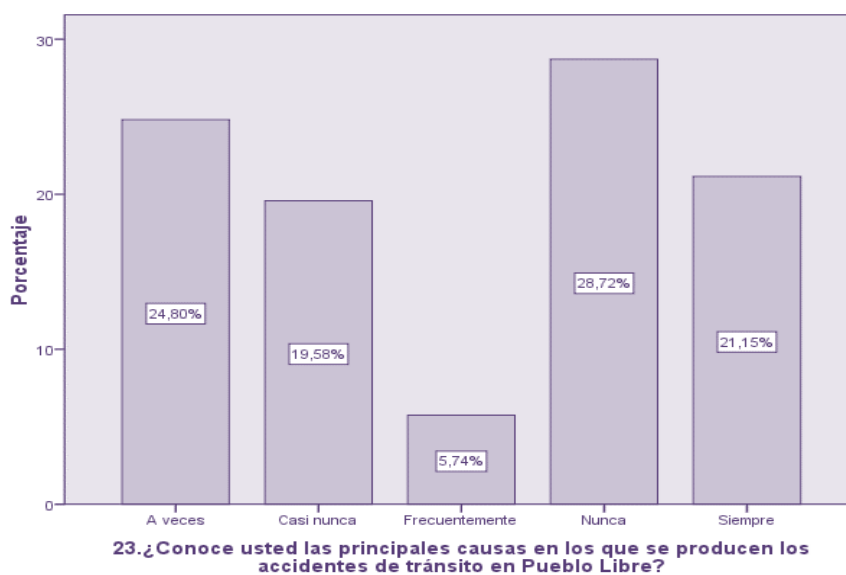


Figura 28

Resultados pregunta 23

Tabla 39

Resultados de Pregunta 24. ¿Contribuye usted a respetar las normas y señales de tránsito como conductor de un vehículo?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 81 | 21,1 | 21,1 | 21,1 |
| | Casi nunca | 84 | 21,9 | 21,9 | 43,1 |
| | Frecuentemente | 21 | 5,5 | 5,5 | 48,6 |
| | Nunca | 112 | 29,2 | 29,2 | 77,8 |
| | Siempre | 85 | 22,2 | 22,2 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 81 respondieron que a veces respetan las normas y señales de tránsito; 84 respondió que casi nunca lo hacían; y 112 no los hacían. Cabe mencionar que 85 respondieron que siempre la respetan.

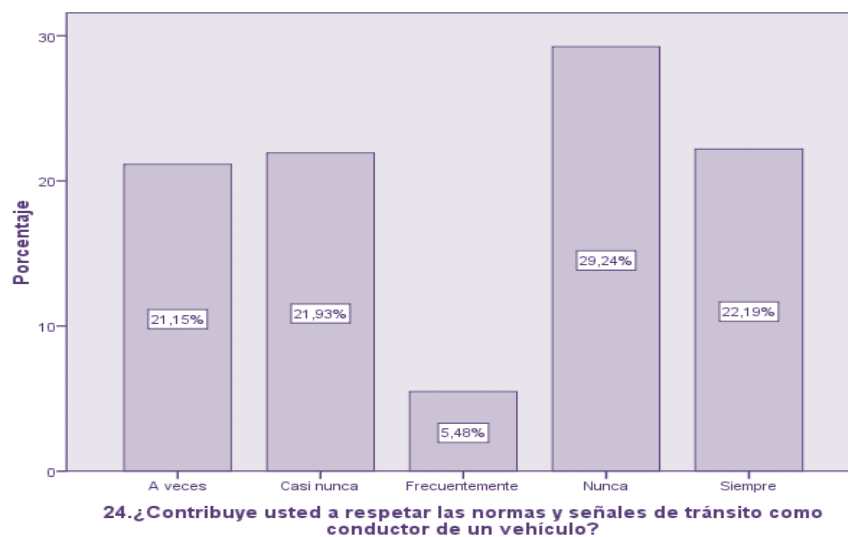


Figura 29

Resultados pregunta 24

Tabla 40

Resultados de Pregunta 25. ¿Observa usted las normas y señales de tránsito como peatón?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | | | | |
| A veces | 89 | 23,2 | 23,2 | 23,2 |
| Casi nunca | 88 | 23,0 | 23,0 | 46,2 |
| Frecuentemente | 22 | 5,7 | 5,7 | 52,0 |
| Nunca | 102 | 26,6 | 26,6 | 78,6 |
| Siempre | 82 | 21,4 | 21,4 | 100,0 |
| Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 89 respondieron que a veces respetan las normas y señales de tránsito como peatón; 88 respondió que casi nunca lo hacían; y 102 no los hacían. Cabe mencionar que 82 respondieron que siempre la respetan.

**Figura 30**

Resultados pregunta 25

Tabla 41

Resultados de Pregunta 26. ¿Cómo considera usted el nivel de la educación vial en el distrito de Pueblo Libre, comparado con los distritos vecinos como Magdalena, Jesús María, Breña o San Miguel?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|----------------------|-------------------------|
| Válidos | A veces | 72 | 18,8 | 18,8 | 18,8 |
| | Casi nunca | 52 | 13,6 | 13,6 | 32,4 |
| | Frecuentemente | 24 | 6,3 | 6,3 | 38,6 |
| | Nunca | 159 | 41,5 | 41,5 | 80,2 |
| | Siempre | 76 | 19,8 | 19,8 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 89 respondieron que a veces respetan las normas y señales de tránsito como peatón; 88 respondió que casi nunca lo hacían; y 102 no los hacían. Cabe mencionar que 82 respondieron que siempre la respetan.

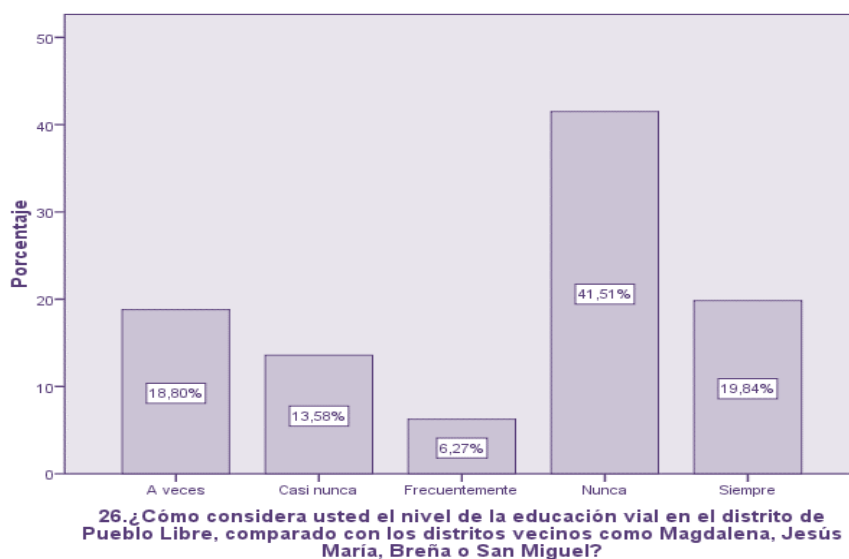


Figura 31

Resultados pregunta 26

Tabla 42

Resultados de Pregunta 27. ¿Ha sido testigo usted de alguna campaña o evento de educación vial en las redes sociales organizado por la Municipalidad de Pueblo Libre?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 73 | 19,1 | 19,1 | 19,1 |
| | Casi nunca | 55 | 14,4 | 14,4 | 33,4 |
| | Frecuentemente | 26 | 6,8 | 6,8 | 40,2 |
| | Nunca | 152 | 39,7 | 39,7 | 79,9 |
| | Siempre | 77 | 20,1 | 20,1 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 152 respondieron que nunca han visto una campaña o evento de seguridad vial en redes sociales por la municipalidad; 77 respondió que siempre fue testigo; y 73 que a veces habían sido testigo.

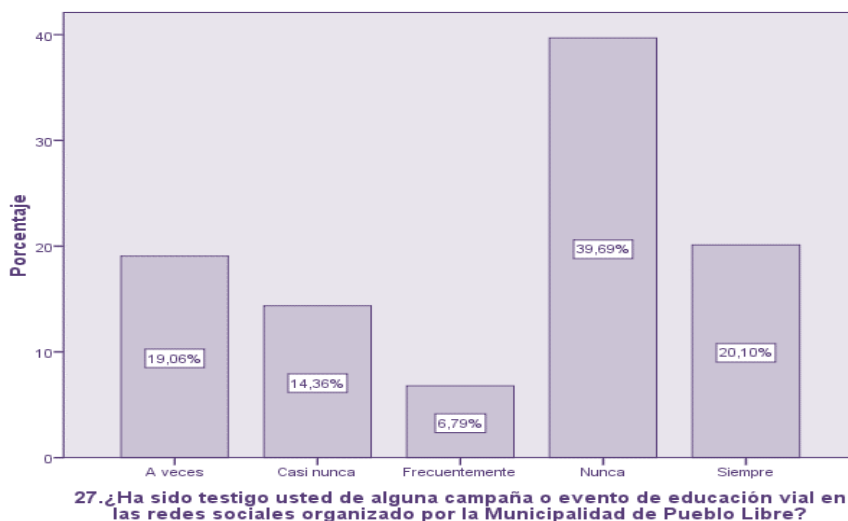


Figura 32

Resultados pregunta 27

Tabla 43

Resultados de Pregunta 28. ¿Ha observado usted de algunas pancartas o afiches impulsando eventos o campañas de educación vial promovidos por la Municipalidad de Pueblo Libre?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | A veces | 77 | 20,1 | 20,1 | 20,1 |
| | Casi nunca | 59 | 15,4 | 15,4 | 35,5 |
| | Frecuentemente | 24 | 6,3 | 6,3 | 41,8 |
| | Nunca | 146 | 38,1 | 38,1 | 79,9 |
| | Siempre | 77 | 20,1 | 20,1 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 146 respondieron que nunca han visto una campaña o evento de seguridad vial presenciales por la municipalidad; 77 respondió que siempre fue testigo; y 77 que a veces habían sido testigo.

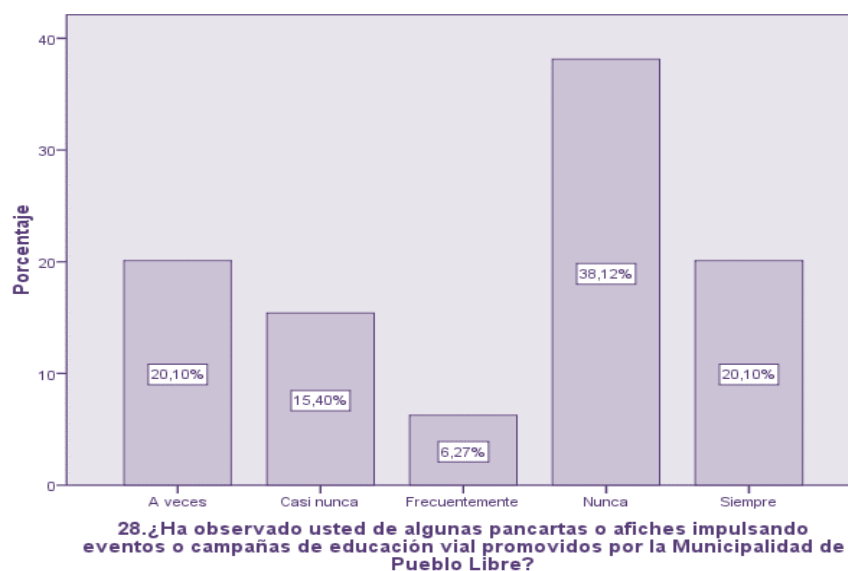


Figura 33

Resultados pregunta 28

Tabla 44

Resultados de Pregunta 29. ¿Conoce usted de la existencia de convenios entre la Municipalidad de Pueblo Libre y otras entidades como la Policía Nacional del Perú para impartir campañas de educación vial?

| | | Frec | Porc | Porcent | Porcent |
|---------|----------------|--------|---------|------------|---------------|
| | | uencia | centaje | aje válido | aje acumulado |
| Válidos | A veces | 113 | 29,5 | 29,5 | 29,5 |
| | Casi nunca | 80 | 20,9 | 20,9 | 50,4 |
| | Frecuentemente | 26 | 6,8 | 6,8 | 57,2 |
| | Nunca | 89 | 23,2 | 23,2 | 80,4 |
| | Siempre | 75 | 19,6 | 19,6 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 113 respondieron que a veces habían tenido conocimiento de convenios entre la municipalidad y otras entidades para campañas de educación vial; 89 respondió que nunca han escuchado del tema y 80 que casi nunca habían escuchado. También 75 respondieron que siempre tenían conocimiento del tema.

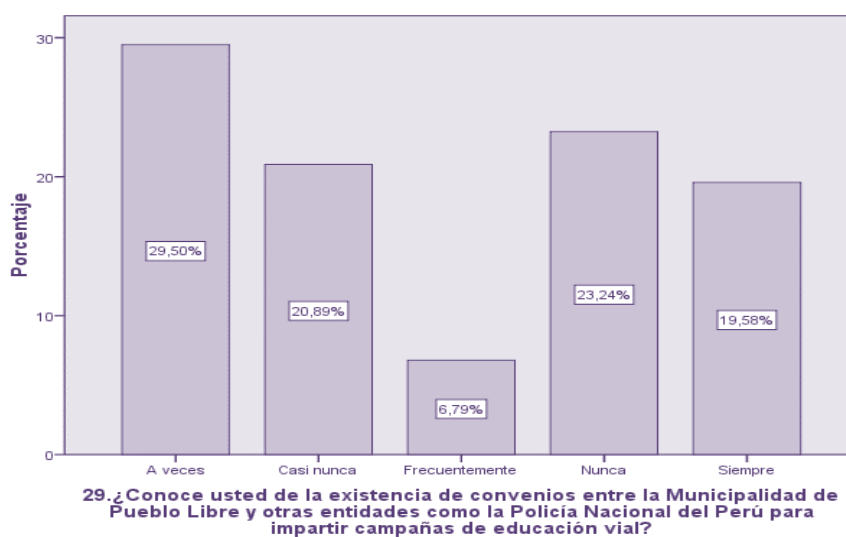


Figura 34

Resultados pregunta 29

Tabla 45

Resultados de Pregunta 30. ¿Ha participado usted de alguna campaña de educación vial en el distrito de Pueblo Libre o en otro lugar?

| | | Frec | Porc | Porcent | Porcent |
|---------|----------------|--------|---------|------------|---------------|
| | | uencia | centaje | aje válido | aje acumulado |
| Válidos | A veces | 73 | 19,1 | 19,1 | 19,1 |
| | Casi nunca | 74 | 19,3 | 19,3 | 38,4 |
| | Frecuentemente | 99 | 25,8 | 25,8 | 64,2 |
| | Nunca | 114 | 29,8 | 29,8 | 94,0 |
| | Siempre | 23 | 6,0 | 6,0 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 114 respondieron que nunca habían participado en alguna campaña de educación vial; 99 respondió participaban frecuentemente, 74 que casi nunca que casi nunca y 73 que a veces habían sido participes.

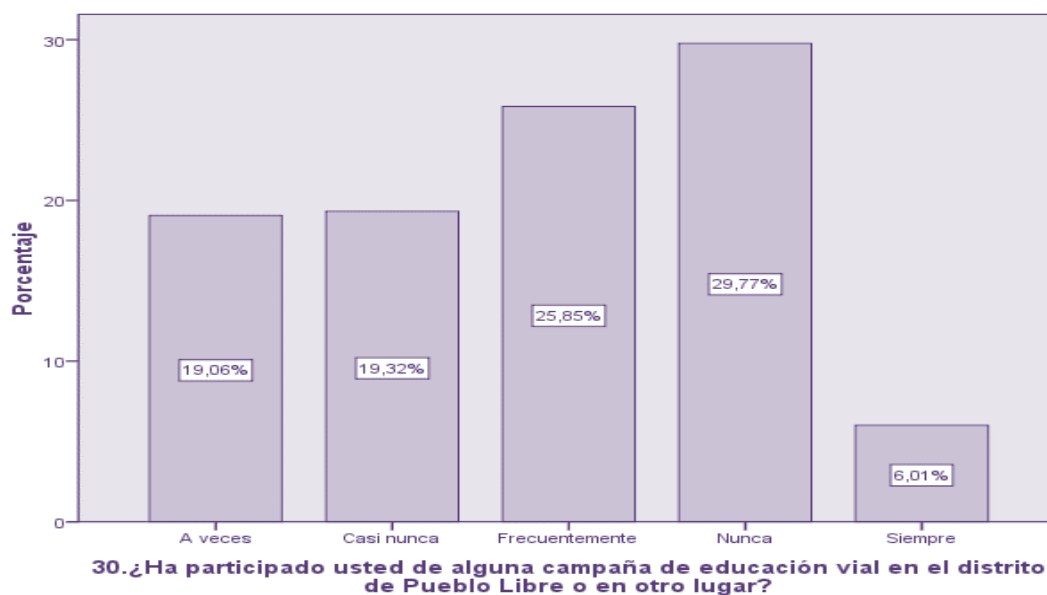


Figura 35

Resultados pregunta 30

Tabla 46

Resultados de Pregunta 31. ¿Le gustaría que usted o sus familiares participaran en campañas o charlas de educación vial?

| | | Frec | Porc | Porcent | Porcent |
|---------|----------------|--------|---------|------------|---------------|
| | | uencia | centaje | aje válido | aje acumulado |
| Válidos | A veces | 77 | 20,1 | 20,1 | 20,1 |
| | Casi nunca | 63 | 16,4 | 16,4 | 36,6 |
| | Frecuentemente | 96 | 25,1 | 25,1 | 61,6 |
| | Nunca | 123 | 32,1 | 32,1 | 93,7 |
| | Siempre | 24 | 6,3 | 6,3 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 123 respondieron que nunca o no les gustaría participar de una campaña de seguridad vial; 96 respondió participaban frecuentemente, 77 que a veces les gustaría participar.

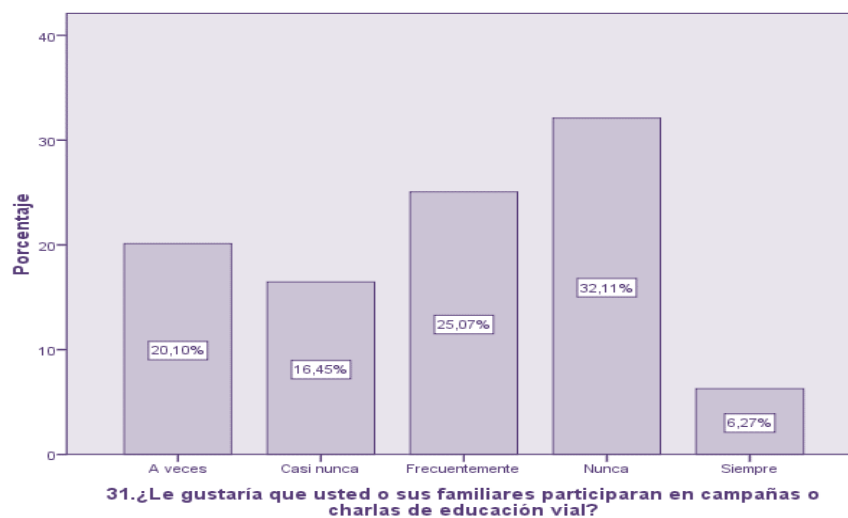


Figura 36

Resultados pregunta 31

Tabla 47

Resultados de Pregunta 32. ¿Considera usted que si se hicieran más campañas de educación vial, mejoraría la seguridad vial en el distrito?

| | | Frec | Porc | Porcent | Porcent |
|---------|----------------|--------|---------|------------|---------------|
| | | uencia | centaje | aje válido | aje acumulado |
| Válidos | A veces | 62 | 16,2 | 16,2 | 16,2 |
| | Casi nunca | 75 | 19,6 | 19,6 | 35,8 |
| | Frecuentemente | 91 | 23,8 | 23,8 | 59,5 |
| | Nunca | 128 | 33,4 | 33,4 | 93,0 |
| | Siempre | 27 | 7,0 | 7,0 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

De los 383 encuestados 128 respondieron a pesar de las campañas nunca mejoraría la seguridad vial del distrito; 91 respondió que con campañas frecuentemente mejora y 75 que casi nunca mejora.

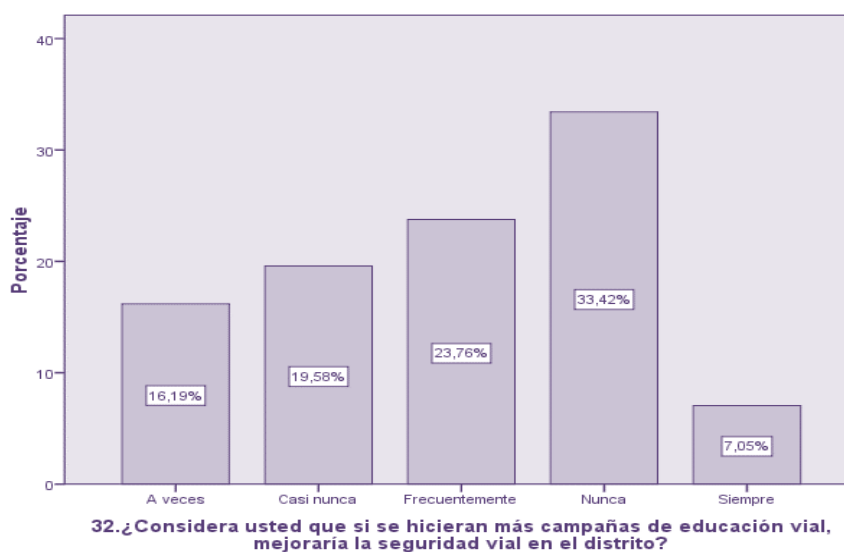


Figura 37

Resultados pregunta 32

4.2. Análisis descriptivo

Para el análisis de las respuestas en la escala de Likert se harán las siguientes consideraciones y valoraciones:

Nunca: 1 punto

Casi nunca: 2 puntos

A veces: 3 puntos

Regularmente: 4 puntos

Siempre: 5 puntos

Teniendo 32 preguntas, la valoración de cada encuesta será desde 32 puntos como mínimo (en caso que todas las respuestas sean Nunca) hasta 160 puntos como máximo (en caso que todas las respuestas sean Siempre).

Para el análisis estos valores se han dividido por rangos según la media por lo que los rangos de considerados son:

Baja: desde 32 a 75

Regular: desde 76 a 119

Alta: desde 120 a 160

Habiendo explicado las consideraciones tomadas procedemos al análisis de las 383 encuestas, aplicando las formulas estadísticas para obtener la media de respuesta de cada una de las preguntas y agruparlas por variables y dimensiones.

Tabla 48

Resultados Dimensión 1. Variable 1

| | | Nivel de Políticas Municipales | | | |
|---------|---------|--------------------------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válidos | Bajo | 339 | 88,5 | 88,5 | 88,5 |
| | Regular | 44 | 11,5 | 11,5 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

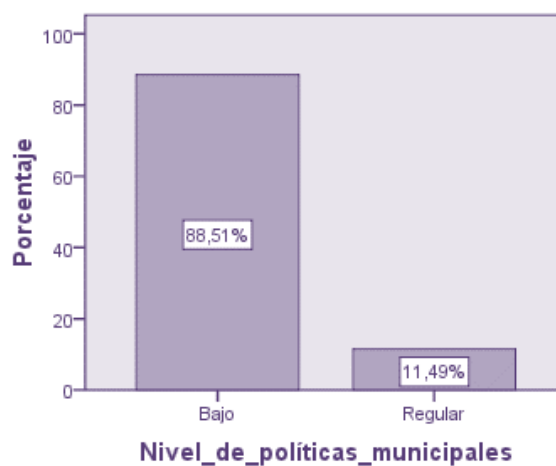


Figura 38

Resultados Dimensión 1. Variable 1

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

El 88.51% de encuestados, opinaron que el nivel de políticas municipales es bajo, en tanto el 11.49% de encuestados afirmaron que es regular en lo que alude a las políticas municipales de seguridad vial. Es decir, no se están llevando en forma comprometida las políticas públicas de seguridad vial en este distrito, de tal manera que fortalezca la organización y el sistema de seguridad vial con una respectiva capacidad de apoyo técnico, que sea inteligente y de observación.

La gerencia en seguridad vial no está proponiendo en forma eficaz y eficiente los lineamientos de seguridad vial, no adecuan las normas para su fácil aplicación y no han elaborado en forma deficiente los documentos necesarios para unificar conceptos y metas a cumplir.

Se tiene que mejorar en la Municipalidad de Pueblo Libre las funciones de seguridad vial y se deben revisar y mejorar los planes de seguridad vial del distrito.

Tabla 49

Resultados Dimensión 1. Variable 2

Nivel de Procedimientos de Gestión Municipal de la Seguridad Vial

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|---------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | Bajo | 362 | 94,5 | 94,5 | 94,5 |
| | Regular | 21 | 5,5 | 5,5 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

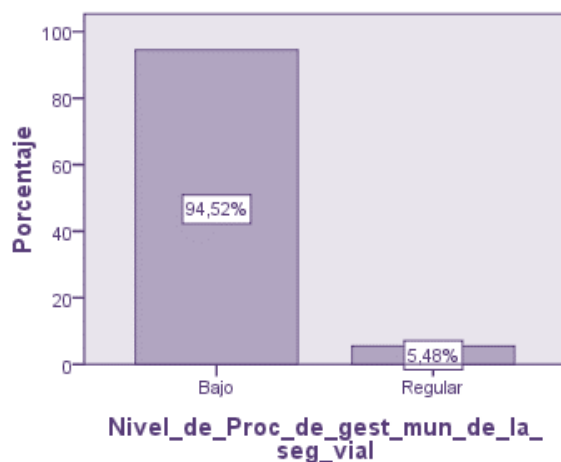


Figura 39

Resultados Dimensión 1. Variable 2

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

El 94.52% del total de encuestados sostienen que son de nivel bajo los Procedimientos de gestión municipal en seguridad vial, y el 5.48% consideró que es regular.

Es decir, hay deficiencias en la formación de un consejo local de seguridad vial, conformado por el estado (mediante convenios o planes internos), organización de los vecinos y funcionarios municipales, mediante se ejecutan los programas y proyectos de la seguridad vial. Viabilizando los convenios sobre seguridad vial, rediseñando o gestionando financiamiento que permita la mejora de infraestructura y fiscalización.

Existen deficiencias en los convenios con otras entidades para fomentar la gestión de seguridad vial. (Ministerios, centros educativos, fuerzas policiales)

Existe incumplimiento de reglamentación interna para la seguridad vial.

Desactualización de estudios de los accidentes de tránsito, deben realizarse cada tres meses o cada seis meses. Y no cada cuatro años cuando empieza un nuevo alcalde.

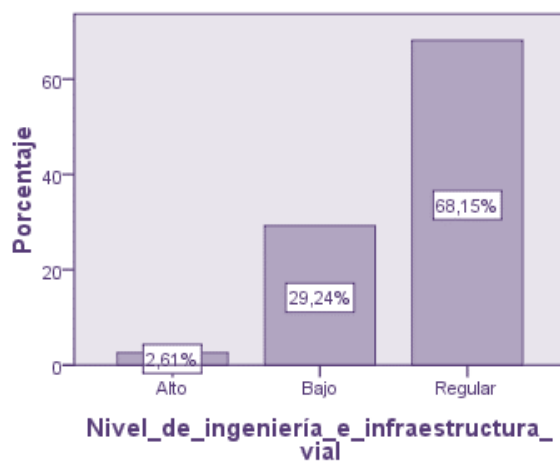
Tabla 50

Resultados Dimensión 1. Variable 3

Nivel de Ingeniería e Infraestructura Vial

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|---------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | Alto | 10 | 2,6 | 2,6 | 2,6 |
| | Bajo | 112 | 29,2 | 29,2 | 31,9 |
| | Regular | 261 | 68,1 | 68,1 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

**Figura 40**

Resultados Dimensión 1. Variable 3

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

En lo que concierne al nivel de ingeniería e infraestructura vial, el 2.61% indicó que es de nivel alto, para el 29.24% de los encuestados el nivel de ingenierías e infraestructura vial es bajo y según el 68.15% consideró que es regular.

Actualmente son regulares las medidas de prevención y corrección de la infraestructura y señalización vial, con el fin de eliminar las zonas con mayores números de siniestros, se debe mejorar la incorporación de elementos de seguridad que eviten que ocurran, cumpliendo con la calidad desde el diseño hasta su construcción, operación y mantenimiento. Utilizando para esto las respectivas auditorías e inspecciones correctivas sobre las vías vehiculares, peatonales y de los ciclistas.

Se deben mejorar las medidas de seguridad vial en la infraestructura del distrito de Pueblo Libre, auditar en forma continua la seguridad vial en proyectos, debe ser adecuada la gestión de velocidad del distrito, y detectar y analizar los puntos de concentración de siniestros en este distrito de Pueblo Libre.

Tabla 51

Resultados Dimensión 1. Variable 4

Nivel de Vehículos Seguros

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | | | | |
| Bajo | 326 | 85,1 | 85,1 | 85,1 |
| Regular | 57 | 14,9 | 14,9 | 100,0 |
| Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

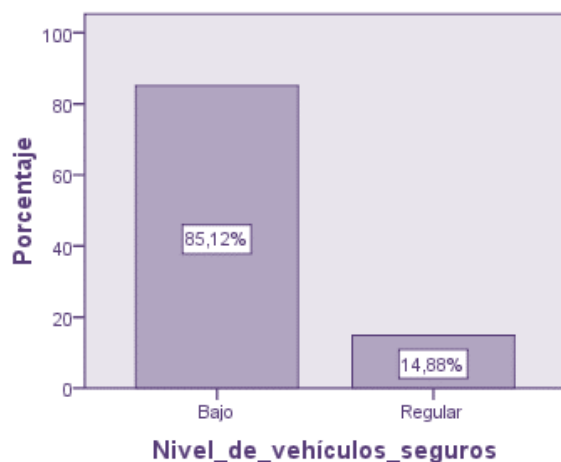


Figura 41

Resultados Dimensión 1. Variable 4

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

El 85.12% de los encuestados en lo que concierne al nivel de vehículos seguros indicaron que es Bajo, y para el 14.88% de la muestra investigada sostienen que el nivel es regular.

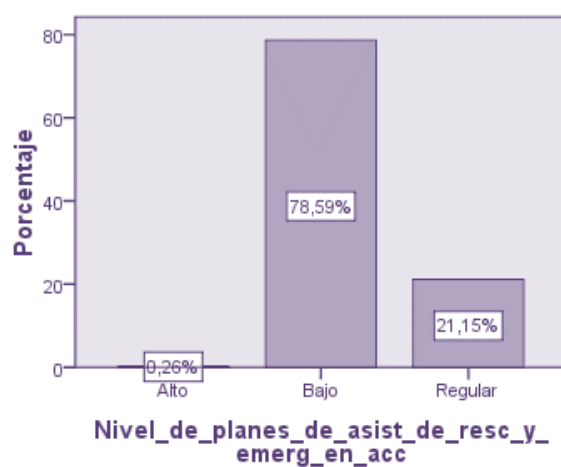
Hay un porcentaje de vehículos que circulan en el distrito de Pueblo Libre que no garantizan la vida y movilidad segura de los usuarios en el mencionado distrito, lo que se hace ineludible que se mejoren las condiciones de circulación tanto como para conductores, pasajeros y peatones en la vía. Este municipio debe aplicar medidas para velar para que los vehículos operen en buenas condiciones y con todas las medidas de seguridad necesarias.

Debe haber una mejor fiscalización de vehículos particulares, mejorar el auditorio vial a vehículos municipales y establecer en forma adecuada zonas de velocidad en este distrito de Pueblo Libre.

Tabla 52*Resultados Dimensión 1. Variable 5***Nivel de Planes de Asistencia de Rescate y emergencias en Accidentes**

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|---------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | Alto | 1 | ,3 | ,3 | ,3 |
| | Bajo | 301 | 78,6 | 78,6 | 78,9 |
| | Regular | 81 | 21,1 | 21,1 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

**Figura 42***Resultados Dimensión 1. Variable 5*

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

Para los planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes, el 0.26% de encuestados del distrito de Pueblo Libre considero que es alto, además para el 78.59% de

investigados opinaron que es bajo, en tanto el 21.15% de los encuestados aseveraron que es regular.

Son inadecuados los actuales mecanismos de rescate y atención oportuna a las personas que sufren accidentes de tránsito, que según la ley es responsabilidad del MINSA, también el Municipio de Pueblo Libre debe participar para la atención oportuna de heridos, hacer estadísticas de accidentes viales y coordinar con ambulancias, hospitales, postas o policlínicos para la red de apoyo.

Tabla 53

Resultados Dimensión 1

NIVEL_DE_GESTION_DE_SEGURIDAD_VIAL

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|---------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | Bajo | 310 | 80,9 | 80,9 | 80,9 |
| | Regular | 73 | 19,1 | 19,1 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

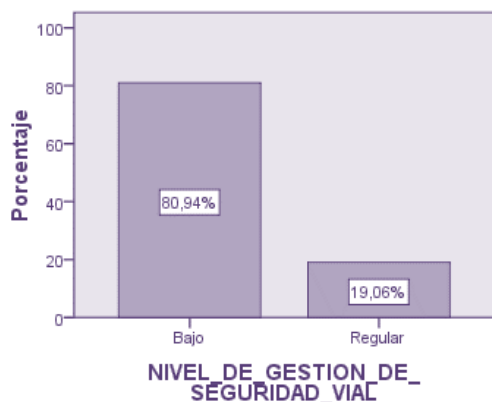


Figura 43*Resultados Dimensión 1*

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

El 80.94% de encuestados del distrito de Pueblo Libre señalaron que el nivel es bajo, en tanto el 19.06% afirmo que el nivel es regular.

Es decir, la Municipalidad distrital de Pueblo Libre, deben de mejorar las deficiencias, incumplimientos de los procesos de Políticas Municipales,

Procedimientos de gestión municipal, Ingeniería e Infraestructura vial, Fiscalización para tener vehículos seguros, y Planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes para realizar una adecuada y efectiva gestión de seguridad.

Tabla 54*Resultados Dimensión 2. Variable 1*

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

Nivel de Programas de Educación Vial

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos Alto | 21 | 5,5 | 5,5 | 5,5 |
| Bajo | 40 | 10,4 | 10,4 | 15,9 |
| Regular | 322 | 84,1 | 84,1 | 100,0 |
| Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

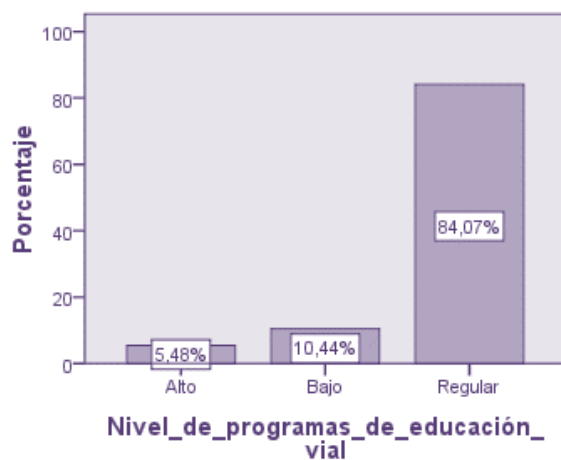


Figura 44

Resultados Dimensión 2. Variable 1

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

El 84.07% de encuestados del distrito de Pueblo Libre afirmaron que los niveles de programas de educación vial son regulares, en tanto el 10.44% consideró que los programas de formación vial a la comunidad de Pueblo Libre, son de nivel bajo, y asimismo el 5.48% sostuvo que es de nivel Alto la capacitación en educación vial de este distrito.

La educación en seguridad vial, si están siendo adecuadas, para desarrollar las conductas en la vía pública, tanto como conductor, pasajero, ocupante o como peatón. Por lo que deben seguir fortaleciendo las acciones que se viene realizando en términos de programas de educación vial, esta educación debe ser implementada a las nuevas generaciones, y a los profesores, padres de familia, a los que trabajan en ese campo y a sus familias.

Se deben seguir potencializando el uso de los medios de comunicación para poder difundir la normativa vigente para su conocimiento y aplicación.

Es adecuado la formación de vecinos en conocimiento de normas de tránsito y seguridad vial.

Se están cumpliendo las normativas sobre la difusión y publicidad por la Municipalidad de Pueblo Libre

Las campañas de educación vial que se vienen aplicando en este distrito si vienen dando resultados a los vecinos de este distrito.

Tabla 55

Resultados Dimensión 2. Variable 2

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

Nivel de Participación Ciudadana

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos Alto | 9 | 2,3 | 2,3 | 2,3 |
| Bajo | 87 | 22,7 | 22,7 | 25,1 |
| Regular | 287 | 74,9 | 74,9 | 100,0 |
| Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

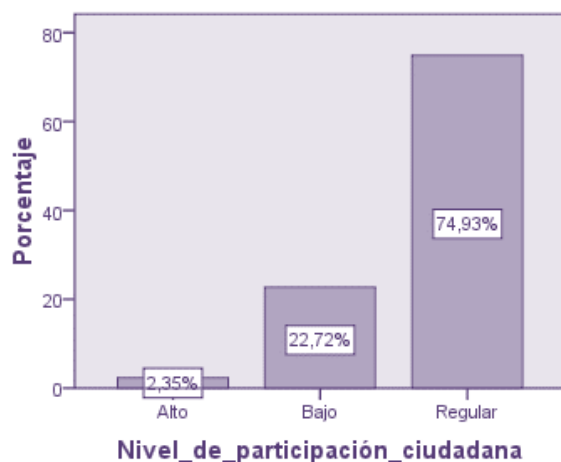


Figura 45

Resultados Dimensión 2. Variable 2

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

Según esta encuesta, sobre la seguridad vial y la educación vial en el distrito de Pueblo Libre, para el 74.93% de los encuestados el nivel de participación ciudadana es regular, el 22.72% es de nivel bajo y para el 2.35% el nivel es alto.

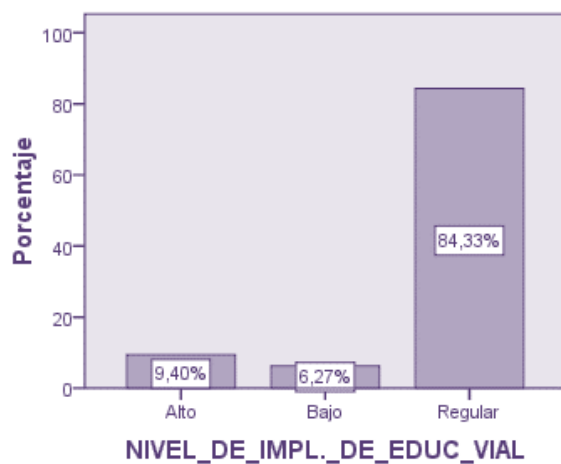
Se debe seguir fortaleciendo la difusión de la seguridad y educación vial en los funcionarios y trabajadores de este municipio de Pueblo Libre, para la sociedad civil, es decir los vecinos de este distrito de Pueblo Libre y coordinar con la empresa privada en lo que concierne con la seguridad vial y con promover una cultura vial óptima para la colectividad de Pueblo Libre.

Es decir, debe ser una integrada participación de autoridades gubernamentales, participación de los vecinos de este distrito y de la empresa privada.

Tabla 56*Resultados Dimensión 2***Nivel de Implementación de Educación Vial**

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|---------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | Alto | 36 | 9,4 | 9,4 | 9,4 |
| | Bajo | 24 | 6,3 | 6,3 | 15,7 |
| | Regular | 323 | 84,3 | 84,3 | 100,0 |
| | Total | 383 | 100,0 | 100,0 | |

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

**Figura 46***Resultados Dimensión 2*

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

El 84.33% del total de encuestados en este estudio sobre la seguridad vial y la educación vial de este distrito de Pueblo Libre, aseveró que el nivel de implementación de educación vial es regular, en tanto el 6.27% de encuestados señalaron que el nivel es bajo, y asimismo el 9.40% sostuvo consideró que su nivel de la educación vial es alto. Por lo que se deben fortalecer tanto los vigentes programas de educación vial y asimismo se debe potencializar la participación ciudadana para mejorar el nivel de implementación de educación vial en este distrito.

4.3. Prueba de hipótesis general

Respecto a la Hipótesis General

H_G (HIPOTESIS ALTERNATIVA): **Sí** Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial e implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₀ (HIPOTESIS NULA): **No** Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial e implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

2) Selección del nivel de significancia

Se trabajó con un nivel de significancia $\alpha = 0.05$

La hipótesis alterna es de dos colas

3) Determinación del estadígrafo de prueba

Se aplicó el coeficiente de correlación rho de Spearman para identificar la correlación entre las dos variables cuantitativas, en la cual, la rho Spearman es igual a

0.008, lo que significa que entre la variable de gestión de seguridad vial e implementación de educación vial la correlación es directa muy baja.

4) Formulación de la regla de 145 implemento

Si $p < \alpha \rightarrow$ Rechazar H_0

5) Decisión:

Como $p = 0,874 > \alpha = 0,05$ Aceptar H_0

Por tanto, No existe una relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial e implementación de educación vial por la Municipalidad de Pueblo Libre.

Tabla 57

Correlaciones de la gestión de seguridad vial e implementación de educación vial

| | | | | TOTAL _GESTION_DE_ SEGURIDAD_VI AL | TOTAL _IMPLEMENTA CION_DE_EDU CACION_VIAL |
|----------|----|---|-----------------------------------|---|--|
| Rho | de | TOTAL_GESTION_ DE_SEGURIDAD_VIAL | Coefficiente de correlación | 1,000 | ,008 |
| Spearman | | | Sig. (bilateral) | . | ,874 |
| | | | N | 383 | 383 |
| | | TOTAL_IMPLMEN TACION_DE_EDUCACION_ VIAL | Coefficiente de correlación | ,008 | 1,000 |
| | | | Sig. (bilateral) | ,874 | . |
| | | | N | 383 | 383 |

Nota. Elaboración propia en base a encuestas



Figura 47

Diagrama de dispersión de gestión de seguridad vial e implementación de educación vial

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

4.4. Pruebas de hipótesis específicas

Existe relación directa y significativa entre las Políticas Municipales y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₁ (HIPOTESIS ALTERNATIVA): **Sí** Existe relación directa y significativa entre las políticas municipales y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₀ (HIPOTESIS NULA): **No** Existe relación directa y significativa entre las políticas municipales y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Selección del nivel de significancia

Se trabajó con un nivel de significancia $\alpha = 0.05$

La hipótesis alterna es de dos colas

Determinación del estadígrafo de prueba

Se aplicó el coeficiente de correlación rho de Spearman para identificar la correlación entre las dos variables cuantitativas, en la cual el rho Spearman es igual a -0.013, lo que significa que entre la variable de implementación municipales y la implementación de educación vial la correlación no es directa, en tanto es correlación inversa muy baja.

Formulación de la regla de decisión

Si $p < \alpha \rightarrow$ Rechazar H_0

Decisión:

Como $p = 0,804 > \alpha = 0,05$ Aceptar H_0

Por tanto, No existe una relación directa entre las políticas municipales e implementación de Educación Vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Tabla 58*Correlaciones*

| | | | | Políticas municipales | TOTAL _IMPLEMENTA CION_DE_EDU CACION_VIAL |
|---|--------|-------------|------------------|--------------------------|--|
| Spearman | Rho de | Políticas | Coefficiente de | 1,000 | -,013 |
| | | municipales | correlación | . | ,804 |
| | | | Sig. (bilateral) | 383 | 383 |
| TOTAL_IMPLMEN TACION_DE_EDUCACION_ VIAL | | | | Coefficiente de | -,013 |
| | | | correlación | ,804 | . |
| | | | Sig. (bilateral) | 383 | 383 |

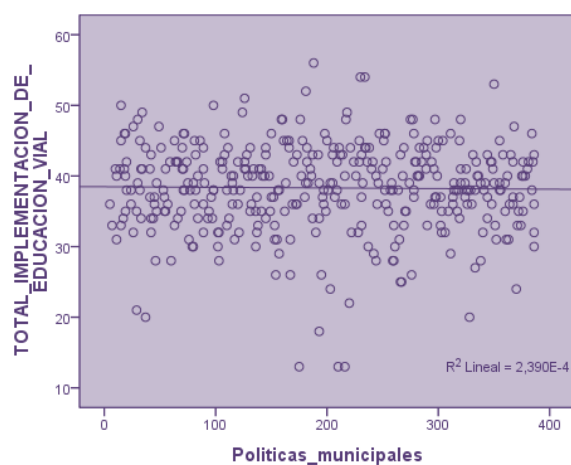
**Figura 48**

Diagrama de dispersión de gestión de seguridad vial e implementación de educación vial

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

Existe relación directa y significativa entre los Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₂ (HIPOTESIS ALTERNATIVA): **Sí** Existe relación directa y significativa entre los Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₀ (HIPOTESIS NULA) : **No** existe relación directa y significativa entre los procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Selección del nivel de significancia

Se trabajó con un nivel de significancia $\alpha = 0.05$

La hipótesis alterna es de dos colas

Determinación del estadígrafo de prueba

Se aplicó el coeficiente de correlación rho de Spearman para identificar la correlación entre las dos variables cuantitativas, en la cual la rho Spearman es igual a 0.123, lo que significa que entre la variable de procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial y la implementación de educación vial la correlación es positiva, muy baja.

Formulación de la regla de decisión

Si $p < \alpha \rightarrow$ Rechazar H_0

Decisión:

Como $p = 0,016 < \alpha = 0,05$ Rechazar H_0

Por tanto, Existe una relación directa y significativa entre procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Tabla 59

Correlaciones

| | | Procedi mientos de | TOTAL |
|----------|--------|--|--|
| | | gestión municipal de la seguridad vial | IMPLEMENTACI ON DE EDUCACION VIAL |
| Spearman | Rho de | Procedimientos de | Coeficiente de |
| | | gestión municipal de la | |
| | | seguridad vial | correlación |
| | | Sig. (bilateral) | |
| | | N | |
| | | | |
| | | TOTAL_IMPLEMEN | Coeficiente de |
| | | TACION_DE_EDUCACION_ | |
| | | VIAL | correlación |
| | | | Sig. (bilateral) |
| | | | N |

*. La correlación es significativa al nivel 0,05 (bilateral).

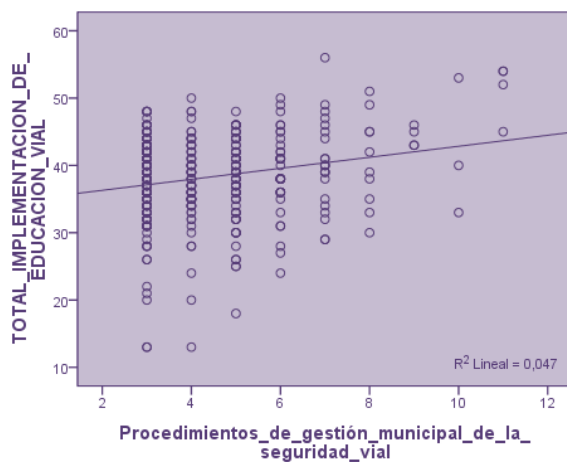


Figura 49

Diagrama de dispersión de gestión de seguridad vial e implementación de educación vial

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

Existe relación directa y significativa entre la Ingeniería e Infraestructura vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₃ (HIPOTESIS ALTERNATIVA): **Sí** Existe relación directa y significativa entre la Ingeniería e Infraestructura vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₀ (HIPOTESIS NULA): **No** Existe relación directa y significativa entre la Ingeniería e Infraestructura vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Selección del nivel de significancia

Se trabajó con un nivel de significancia $\alpha = 0.05$

La hipótesis alterna es de dos colas

Determinación del estadígrafo de prueba

Se aplicó el coeficiente de correlación rho de Spearman para identificar la correlación entre las dos variables cuantitativas, en la cual la rho Spearman es igual a 0.332, lo que significa que entre la variable de la Ingeniería e Infraestructura vial y la implementación de educación vial la correlación es positiva, moderadamente regular.

Formulación de la regla de decisión

Si $p < \alpha \rightarrow$ Rechazar H_0

Decisión:

Como $p = 0,000 < \alpha = 0,05$ Rechazar H_0

Por tanto, Existe una relación directa y significativa positiva entre la Ingeniería e Infraestructura vial e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Tabla 60
Correlaciones

| | | Ingeniería e Infraestructura vial | TOTAL IMPLEMENTACION DE EDUCACION VIAL |
|-----------------|---------------------------------------|-----------------------------------|--|
| Rho de Spearman | Ingeniería e Infraestructura vial | 1,000 | ,332** |
| | Coeficiente de correlación | | |
| | Sig. (bilateral) | . | ,000 |
| | N | 383 | 383 |
| | TOTAL_IMPLMENTACION_DE_EDUCACION_VIAL | ,332** | 1,000 |
| | Coeficiente de correlación | | |
| | Sig. (bilateral) | ,000 | . |
| | N | 383 | 383 |

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

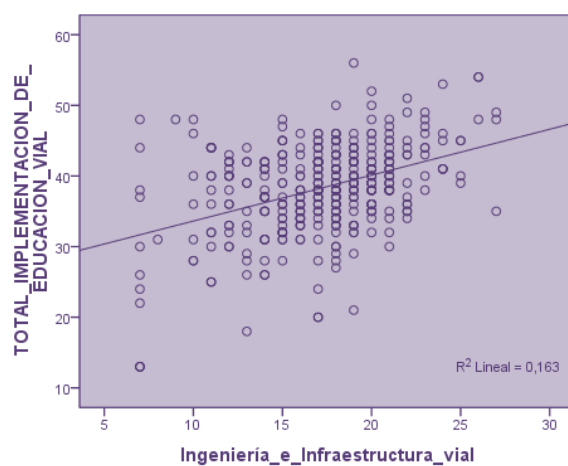


Figura 50

Diagrama de dispersión de gestión de seguridad vial e implementación de educación vial

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

Existe relación directa y significativa entre los vehículos seguros y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₄ (HIPOTESIS ALTERNATIVA): **Sí** Existe relación directa y significativa entre los vehículos seguros y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₀ (HIPOTESIS NULA): **No** Existe relación directa y significativa entre los vehículos seguros y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Selección del nivel de significancia

Se trabajó con un nivel de significancia $\alpha = 0.05$

La hipótesis alterna es de dos colas

Determinación del estadígrafo de prueba

Se aplicó el coeficiente de correlación rho de Spearman para identificar la correlación entre las dos variables cuantitativas, en la cual la rho Spearman es igual a 0.133, lo que significa que entre la variable de los vehículos seguros y la implementación de educación vial la correlación es directa muy baja.

Formulación de la regla de decisión

Si $p < \alpha \rightarrow$ Rechazar H_0

Decisión:

Como $p = 0,009 < \alpha = 0,05$ Rechazar H_0

Por tanto, Existe una relación directa y significativa entre los vehículos seguros e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Tabla 61
Correlaciones

| | | Vehículos seguros | Total implementación de educación vial |
|--|----------------------------|-------------------|--|
| Spearman | Rho de Vehículos seguros | 1,000 | ,133** |
| | Coeficiente de correlación | . | ,009 |
| | Sig. (bilateral) | 383 | 383 |
| TOTAL IMPLEMENTACION DE EDUCACION VIAL | | ,133** | 1,000 |
| Coeficiente de correlación | | ,009 | . |
| Sig. (bilateral) | | 383 | 383 |
| N | | 383 | 383 |

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

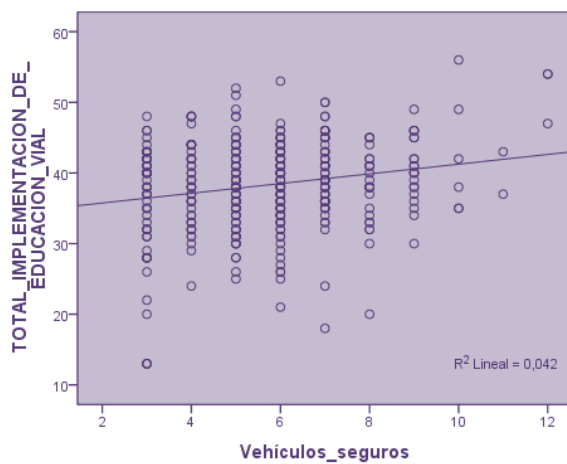


Figura 51

Diagrama de dispersión de gestión de seguridad vial e implementación de educación vial

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

Existe relación directa y significativa entre los planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes y la implementación de Educación Vial por la municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₅ (HIPOTESIS ALTERNATIVA): **Sí** Existe relación directa y significativa entre planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₀ (HIPOTESIS NULA): **No** Existe relación directa y significativa entre planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Selección del nivel de significancia

Se trabajó con un nivel de significancia $\alpha = 0.05$

La hipótesis alterna es de dos colas

Determinación del estadígrafo de prueba

Se aplicó el coeficiente de correlación rho de Spearman para identificar la correlación entre las dos variables cuantitativas, en la cual el rho Spearman es igual a 0.142, lo que significa que entre la variable de planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes y la implementación de educación vial la correlación es directa muy baja.

Formulación de la regla de decisión

Si $p < \alpha \rightarrow$ Rechazar H_0

Decisión:

Como $p = 0,005 < \alpha = 0,05$ Rechazar H_0

Por tanto, Existe una relación directa y significativa entre planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Tabla 62

Correlaciones

| | | Total de implementación de educación vial | Planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes |
|-----------------|---|---|---|
| Rho de Spearman | Total de implementación de educación vial | 1,000 | ,142** |
| | de correlación | . | ,005 |
| | Sig. (bilateral) | 383 | 383 |
| | N | | |
| | Planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes | ,142** | 1,000 |
| | de correlación | ,005 | . |
| | Sig. (bilateral) | 383 | 383 |
| | N | | |

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

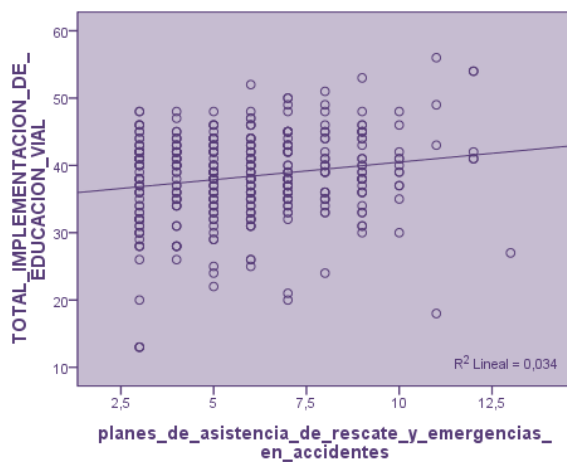


Figura 52

Diagrama de dispersión de gestión de seguridad vial e implementación de educación vial

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial y los programas de educación vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₆ (HIPOTESIS ALTERNATIVA): **Sí** Existe relación directa y significativa entre gestión de seguridad vial y los programas de educación vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₀ (HIPOTESIS NULA): **No** Existe relación directa y significativa entre gestión de seguridad vial y los programas de educación vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Selección del nivel de significancia

Se trabajó con un nivel de significancia $\alpha = 0.05$

La hipótesis alterna es de dos colas

Determinación del estadígrafo de prueba

Se aplicó el coeficiente de correlación rho de Spearman para identificar la correlación entre las dos variables cuantitativas, en la cual el rho Spearman es igual a 0.007, lo que significa que entre gestión de seguridad vial y los programas de educación vial la correlación es directa muy baja.

Formulación de la regla de decisión

Si $p < \alpha \rightarrow$ Rechazar H_0

Decisión:

Como $p = 0,890 > \alpha = 0,05$ Rechazar H_0

Por tanto, No Existe una relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial y los programas de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Tabla 63*Correlaciones*

| | | Total gestión de seguridad vial | Progra de mas de educación vial |
|-----------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|
| Rho de Spearman | Total gestión de seguridad vial | 1,000 | ,007 |
| | Coeficiente de correlación | . | ,890 |
| | Sig. (bilateral) | . | ,890 |
| | N | 383 | 383 |
| | Programas de educación vial | ,007 | 1,000 |
| | Coeficiente de correlación | ,890 | . |
| | Sig. (bilateral) | ,890 | . |
| | N | 383 | 383 |

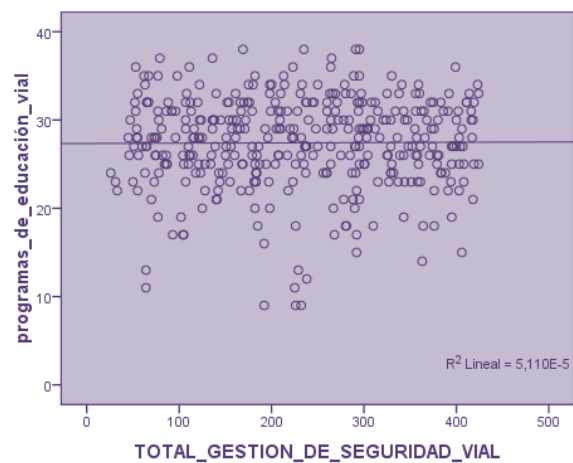
**Figura 53**

Diagrama de dispersión de gestión de seguridad vial e implementación de educación vial

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₇ (HIPOTESIS ALTERNATIVA): **Sí** Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

H₀ (HIPOTESIS NULA) : **No** Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Selección del nivel de significancia

Se trabajó con un nivel de significancia $\alpha = 0.05$

La hipótesis alterna es de dos colas

Determinación del estadígrafo de prueba

Se aplicó el coeficiente de correlación rho de Spearman para identificar la correlación entre las dos variables cuantitativas, en la cual la rho Spearman es igual a 0.008, lo que significa que entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana la correlación es directa muy baja.

Formulación de la regla de decisión

Si $p < \alpha \rightarrow$ Rechazar H_0

Decisión:

Como $p = 0,879 > \alpha = 0,05$ Rechazar H_0

Por tanto, No Existe una relación directa y significativa positiva entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Tabla 64
Correlaciones

| | | Total gestión de seguridad vial | Participación ciudadana |
|-------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| Rho de Spearman | Total gestión de seguridad vial | 1,000 | ,008 |
| | Coeficiente de correlación | . | ,879 |
| | Sig. (bilateral) | . | ,879 |
| | N | 383 | 383 |
| <hr/> | | | |
| Participación ciudadana | Participación ciudadana | ,008 | 1,000 |
| | Coeficiente de correlación | ,879 | . |
| | Sig. (bilateral) | ,879 | . |
| | N | 383 | 383 |

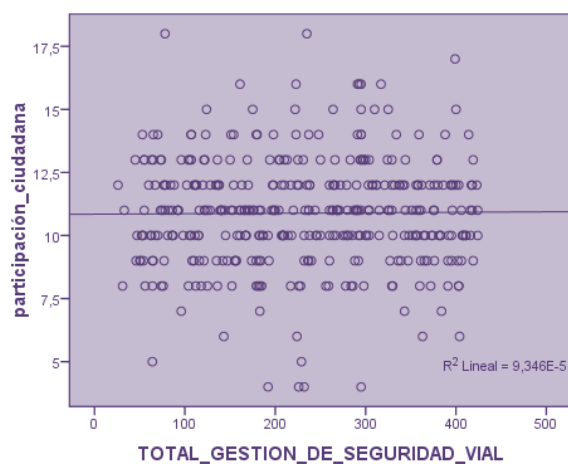


Figura 54

Diagrama de dispersión de gestión de seguridad vial e implementación de educación vial

Nota. Elaboración propia en base a encuestas

CAPITULO V: DISCUSION DE RESULTADOS

En esta tesis, los resultados estadísticos descriptivos se fundamentaron en que el 88.51% de encuestados, opinaron que el nivel de políticas municipales es bajo.

El 94.52% del total de encuestados sostienen que son de nivel bajo los procedimientos de gestión municipal en seguridad vial.

En lo que concierne al nivel de ingeniería e infraestructura vial, según el 68.15% consideró que es regular.

El 85.12% de los encuestados en lo que concierne al nivel de vehículos seguros indicaron que es bajo, para los planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes, para el 78.59% de investigados opinaron que es bajo.

El 80.94% de encuestados del distrito de Pueblo Libre señalaron que el nivel es bajo, en tanto el 19.06% afirmó que el nivel es regular en la gestión de seguridad vial.

El 84.07% de encuestados del distrito de Pueblo Libre afirmaron que el nivel de programas de educación vial es regular.

Según esta encuesta, sobre la seguridad vial y la educación vial en el distrito de Pueblo Libre, para el 74.93% de los encuestados el nivel de participación ciudadana es regular

El 84.33% del total de encuestados, aseveró que el nivel de implementación de educación vial es regular en Pueblo Libre.

En lo que respecta al análisis inferencial, se hallaron los resultados siguientes:

No existe una relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre.

No existe una relación directa y significativa entre las políticas municipales e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Existe una relación directa y significativa entre procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Existe una relación directa y significativa positiva ~~positive~~ entre la Ingeniería e Infraestructura vial e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Existe una relación directa y significativa entre los vehículos seguros e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Existe una relación directa y significativa entre planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

No Existe una relación directa y significativa entre la entre gestión de seguridad vial y los programas de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

No Existe una relación directa y significativa positiva entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.

Esta tesis se contradice con Chancí. (2012), de lo observado en campo se concluyó que, a pesar de saber las normas y reglas de tránsito, los peatones igual hacen caso omiso a estas en la mayoría de los casos. Y en Pueblo Libre el 84.33% del total de encuestados, aseveró que el nivel de implementación de educación vial es regular en Pueblo Libre.

Fuscaldo (2017), concluyó que efectivamente la implementación del plan de seguridad vial ha bajado los índices en la tasa de mortalidad en vías y carreteras de Colombia, y lideran las estadísticas de mortalidad son los motociclistas y los peatones; siendo los varones los que más

mueren, se contradicen en comparación con la presente investigación realizada en el distrito de Pueblo Libre en la que el 80.94% de encuestados de este distrito señalaron que el nivel es bajo, en tanto el 19.06% afirmó que el nivel es regular en la gestión de seguridad vial.

Torres (2012), que concluyó que gracias al método cuantitativo aplicado a los riesgos se logra una mejor evaluación de los problemas en la intersección y permite brindar mejores soluciones para la seguridad vial y se contradicen a esta tesis en donde el 80.94% de encuestados del distrito de Pueblo Libre señalaron que el nivel es bajo, en tanto el 19.06% afirmó que el nivel es regular en la gestión de seguridad vial.

Almeida (2014), concluyó que es deficiente la educación vial y debe darse mayor prioridad al tema de la seguridad vial, implementando una cultura de educación vial entre los vecinos del municipio, sobre todas las mentes más jóvenes ms crear una nueva conciencia de valores de tránsito y eso impulse a que disminuyan los riesgos de siniestros de tránsito en el futuro, por lo que se contradicen con esta tesis en la que si hay una adecuada educación vial en el distrito de Pueblo Libre, El 84.07% de encuestados del distrito de Pueblo Libre afirmaron que el nivel de programas de educación vial son regulares. Según esta encuesta, sobre la seguridad vial y la educación vial en el distrito de Pueblo Libre, para el 74.93% de los encuestados el nivel de participación ciudadana es regular. El 84.33% del total de encuestados, aseveró que el nivel de implementación de educación vial es regular en Pueblo Libre.

Del Carpio (2019), señala que la población tiene un conocimiento alto o regular de las políticas o reglamentos municipales hacia a la educación vial, tanto como el contenido de esta, por lo que se contradice con este estudio de Pueblo Libre en la que el 88.51% de encuestados, opinaron que el nivel de políticas municipales es bajo.

En esta investigación realizada, el 84.07% de encuestados del distrito de Pueblo Libre afirmaron que los niveles de programas de educación vial son regulares. Según esta encuesta, sobre la seguridad vial y la educación vial en el distrito de Pueblo Libre, para el 74.93% de los encuestados el nivel de participación ciudadana es regular. El 84.33% del total de encuestados, aseveró que el nivel de implementación de educación vial es regular en Pueblo Libre, por lo tanto estos resultados se contradicen con Blanco (2017) , La cual, tuvo como conclusiones que se necesita de una capacitación constante a los choferes de las unidades de transporte público, ya que la obtenida es de regular a deficiente, y eso aumenta las agresiones físicas o verbales de estos hacia las autoridades; también concluye, que se necesita fortalecer los conceptos de seguridad de los peatones, ya que su participación descuidada también es un factor de accidentes.

Este estudio se contradice con los resultados encontrados por Talla (2017), Talla, D. (2017) afirma que la implementación del programa hubo un mayor conocimiento de las normas de tránsito, de los elementos de señalización, los componentes causantes de siniestros de tránsito y el papel que debe desempeñar las instituciones en la práctica e implementación de la seguridad vial.

Por lo tanto, los resultados encontrados en esta tesis sí son similares a Blanco (2017), que se encontró la existencia de una relación significativa alta e inversa entre la educación vial y los factores que originan los accidentes de tránsito producidos por conductores de transporte urbano de la ciudad de Cusco. Con respecto a la variable Educación Vial se puede concluir que el mayor porcentaje, un 60,7% la ubica en esa categoría, en tanto que el 37,3% considera que la educación vial se da de forma regular y el 2,0% considera que esta es buena. Los resultados muestran que existe la necesidad de implementar campañas de capacitación tanto para

conductores de vehículos como para los peatones, pues ambos son actores fundamentales si deseamos tener una adecuada educación vial.

La presente investigación indicó que el 80.94% de encuestados del distrito de Pueblo Libre señalaron que el nivel es bajo, por lo que estos resultados son similares con Yupanqui (2018), se logró evaluar el estado en que se encuentra la seguridad vial de la carretera que conduce al Morro Solar en el distrito de Chorrillos 2018, siendo este considerado un tramo de vía valorado como pésimo, logrando así que se den alternativas de solución tanto a corto plazo como a largo plazo que contribuyan con la seguridad vial.

Se logró evaluar el estado en que se encuentra las características geométricas de la carretera siendo estos comparados con la normativa vigente, donde se pudo observar que algunos de los tramos de la vía no cuentan con un radio de giro ni anchos de calzada adecuados, así mismo se pudo observar la inexistencia de bermas, por tanto se está más propenso a que pueda ocurrir un accidente que involucre la vida de las personas, según la Organización Mundial de la Salud se debe tener en consideración el estado de la geometría en una carretera, debido a que forma parte de las causas de accidentes de tránsito.

Se consiguió identificar el estado en que se encuentran las señalizaciones dentro de esta vía, donde se obtuvo como resultado la inexistencia de señales verticales y guardavías, y el deterioro de las señales horizontales. Por tanto, el hecho de no contar con una adecuada señalización en una carretera incrementa el número de accidentes de tránsito que puedan efectuarse, de acuerdo al Manual de Dispositivos de Control de Tránsito, las señalizaciones son parte fundamental de una carretera debido a que ellas tienen la labor de orientar e informar al usuario beneficiando así a que no se den los accidentes de tránsito

Se evaluó el estado en que se encuentra la estructura del pavimento, donde se obtuvo como resultados, tramos que cuentan con pavimentos en mal estado, buen estado y en estado regular, estos involucran a la seguridad vial debido a que un pavimento en mal estado puede ocasionar un accidente, Por tanto, respecto al Manual de Diseño Geométrico Vial de Carreteras, se debe contar con un pavimento que tenga un buen estado, puesto que de esa manera brinda comodidad y seguridad a los usuarios.

En esta tesis los resultados de la gestión de seguridad vial son bajos en un 80.94%, por lo que son similares con Alva (2020), teniendo resultados la evidencia la ausencia de dispositivos verticales, horizontales e imperfecciones en el pavimento, en la mayoría de intersecciones; y el deterioro de estas, dejando señales que no se distinguen bien ni con la reflectividad necesaria.

Las intersecciones que se tomaron como muestra cuentan con dispositivos verticales, marcas en el pavimento y semáforos, pero no todas las intersecciones cuentan con todos los dispositivos completos.

Se pudo observar que los dispositivos existentes carecen de mantenimiento, muchos de ellos ya llegaron a su tiempo de vida útil, tienen las simbologías incompletas, no cuentan con las medidas correctas y las marcas en el pavimento se encuentran borrosas, por lo tanto no cumplen con las características que se detalla en el Manual del MTC y en cuanto a los semáforos, existe una intersección en donde la sincronización de estos dispositivos juega en contra y generan un problema con el tráfico vehicular.

Los resultados de presente investigación concerniente a la gestión de seguridad vial son bajos en un 80.94% la que son similares al igual que el estudio del autor Terrones (2020), en el análisis se obtuvo que el inventario vial, radios de giro, señalización horizontal y vertical, y demás componentes hacen que el estado de la vía sea deficiente. Asimismo, analizado el historial de

accidentes ocurridos desde el año 2016 hasta la actualidad en la carretera Celendín – Balsas, tramo centro poblado Santa Rosa – caserío Gelig, se concluye que el factor vía es el responsable del 45.45% de la cantidad total de accidentes de tránsito.

Esta tesis es contradictoria al autor Manrique (2015), en la cual, los resultados demostraban la relación entre las variables; es alto tanto para plan de educación vial, como para la cultura vial de los alumnos de secundaria de Lima Metropolitana, en el año 2014.

Finalmente, en este trabajo de investigación los resultados son similares a Blanco (2017), que obtuvo como resultado fundamental la existencia de una relación significativa alta e inversa entre la educación vial y los factores que originan los accidentes de tránsito.

También esta investigación realizada en Pueblo Libre se halló que el 84.33% del total de encuestados, aseveró que el nivel de implementación de educación vial es regular en Pueblo Libre, por lo que se contradice con este autor Blanco (2017), atingente a la variable Educación Vial se puede concluir a partir de los resultados obtenidos en la presente investigación que el mayor porcentaje un 60,7% la ubica en esa categoría, en tanto que el 37,3% considera que la educación vial se da de forma regular y el 2,0% considera que esta es buena. Los resultados muestran así que existe la necesidad de implementar campañas de capacitación tanto para conductores de vehículos como para los transeúntes, pues ambos son actores fundamentales a educar si deseamos tener una cultura vial, que permita disminuir los siniestros de tránsito y lograr una mejora en la movilidad del distrito.

CAPITULO VI: CONCLUSIONES

- a. No existe una relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial e implementación de educación vial, lo que significa que la gestión municipal existente no está implementando medidas de educación vial.
- b. No existe una relación directa y significativa entre las políticas municipales e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019, lo que representa que la política municipal no da la debida importancia a la educación vial.
- c. Existe una relación directa y significativa entre procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019, significando que en caso se realicen se implementara mejor la educación vial.
- d. Existe una relación directa y significativa positiva entre la Ingeniería e Infraestructura vial e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019, lo que representa que si se mejora la infraestructura influirá en la mejora de la educación vial del distrito.
- e. Existe una relación directa y significativa entre los vehículos seguros e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019, estableciéndose entonces que si se mejora la seguridad de los vehículos se verá reflejada en una elevada educación vial del distrito.
- f. Existe una relación directa y significativa entre planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes e implementación de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019, motivando que se implementen las medidas adecuadas de rescate.

- g. No Existe una relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial y los programas de educación vial en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019, lo que conlleva a que se debe dar más énfasis en la gestión municipal para que incluya la educación vial en el distrito.
- h. No Existe una relación directa y significativa positiva entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana en la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019, debido a que al no existir una gestión municipal no se hace partícipe del tema a la ciudadanía.

CAPITULO VII: RECOMENDACIONES

a. Evaluar el problema, las políticas y los entornos institucionales relacionados con los traumatismos causados por el tránsito y la capacidad de prevención de los traumatismos en cada país. Un elemento importante para abordar la seguridad vial es conocer la magnitud y las características del problema, así como las políticas, los arreglos institucionales y la capacidad dentro del distrito de Pueblo Libre, para hacer frente a los traumatismos causados por el tránsito.

b. Esto incluye una comprensión no solo del volumen de muertes, lesiones y accidentes de tránsito, sino también de qué usuarios de las vías son los más afectados; en qué áreas geográficas se encuentran los mayores problemas; qué factores de riesgo están contribuyendo; qué políticas, programas e intervenciones específicas de seguridad vial existen; qué estructuras institucionales están abordando el problema de los traumatismos causados por el tránsito; y cuál es su capacidad. Las medidas de resultados intermedios, como las velocidades medias, las tasas de uso del cinturón de seguridad y las tasas de uso del casco, también pueden ser útiles y pueden obtenerse mediante encuestas simples.

c. Elaborar una estrategia y un plan de acción distrital de Pueblo Libre de seguridad vial. Cada distrito debe preparar una estrategia de seguridad vial que sea multisectorial, con la participación de organismos relacionados con el transporte, la salud, la educación, la aplicación de la ley y otros sectores pertinentes, y multidisciplinaria con la participación de científicos, ingenieros, planificadores urbanos y regionales, profesionales de la salud y otros. La estrategia debe tener en cuenta las necesidades de todos los usuarios de la

vía, en particular los usuarios vulnerables, y debe estar vinculada a estrategias en otros sectores. Debe involucrar a grupos del gobierno, el sector privado, organizaciones no gubernamentales, los medios de comunicación y el público en general. Una estrategia nacional de seguridad vial debe establecer objetivos ambiciosos pero realistas durante al menos cinco o diez años. Debe tener resultados medibles y suficiente financiamiento para desarrollar, implementar, administrar, monitorear y evaluar acciones. Una vez elaborada la estrategia de seguridad vial, se debe desarrollar un plan de acción nacional, programando acciones específicas y asignando recursos específicos.

d. Asignar recursos financieros y humanos para abordar el problema. Una inversión bien orientada de recursos financieros y humanos puede reducir considerablemente las lesiones y muertes causadas por el tránsito. La información de otros países sobre su experiencia con diversas intervenciones puede ayudar a un gobierno a evaluar los costos frente a los beneficios de intervenciones específicas y establecer prioridades en función de las intervenciones que probablemente sean la mejor inversión de los escasos recursos financieros y humanos. Análisis de costos-beneficios similares de posibles intervenciones en otras áreas de la salud pública pueden ayudar a establecer las prioridades generales del gobierno para el gasto en salud pública.

- Implementar acciones específicas para prevenir accidentes de tránsito, minimizar las lesiones y sus consecuencias y evaluar el impacto de estas acciones. Se necesitan acciones específicas para prevenir los accidentes de tránsito y minimizar sus consecuencias.
- Estas acciones deben basarse en pruebas sólidas y análisis de los traumatismos causados por el tránsito, ser culturalmente apropiadas y probadas

localmente, y formar parte de la estrategia nacional para abordar el problema de los accidentes viales.

- e. Apoyar el desarrollo de la capacidad nacional y la cooperación internacional.
- El mundo se enfrenta a una crisis mundial de seguridad vial que aún no ha sido plenamente reconocida y que seguirá creciendo a menos que se tomen las medidas adecuadas.
 - Las organizaciones internacionales, incluidas las agencias de las Naciones Unidas, las organizaciones no gubernamentales y las corporaciones multinacionales y los países y agencias donantes, tienen un papel importante que desempeñar para abordar esta crisis y fortalecer la seguridad vial en todo el mundo.
 - Los accidentes de tráfico son predecibles y, por lo tanto, evitables. Para combatir el problema, Sin embargo, debe haber una estrecha coordinación y colaboración, utilizando un enfoque holístico e integrado enfoque, en muchos sectores y disciplinas.
 - Si bien hay muchas intervenciones que pueden salvar vidas y miembros, la voluntad política y el compromiso son esenciales y sin ellos poco puede ser logrado. El momento de actuar es ahora. Los usuarios de carreteras en todas partes merecen viajar por pistas mejoradas y más seguras.
- f. Las instituciones educativas pueden elaborar una política de educación en seguridad y educación vial sencilla, que reúna cómo la escuela integra la seguridad vial en la entrega del plan de estudios, el papel de los estudiantes, padres y maestros, y los procedimientos estándar de seguridad vial en la escuela.

g. La enseñanza y el aprendizaje se centran en la seguridad de los peatones, los pasajeros y ocupantes de los vehículos, así como en los futuros conductores. La educación en Seguridad Vial lidera el desarrollo de recursos de enseñanza y aprendizaje de calidad para que los docentes los utilicen en las escuelas.

h. Los sectores de la educación brindan aprendizaje profesional a los maestros para equiparlos con los conocimientos y habilidades para enseñar una educación de calidad en seguridad vial. También se muestra a los maestros cómo utilizar los recursos en el aula para crear programas de enseñanza y aprendizaje efectivos.

CAPITULO VIII: REFERENCIAS

Banco Internacional de Desarrollo – División de Transporte. (2018). *Guía técnica para la aplicación de auditorías de seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe.* Editado por BID. Obtenido de <https://acortar.link/tREGDW>

Basadre, Jorge (1963), *Historia de la República*, Ediventas, Lima

Baudin, Louis (1965), *El Imperio Socialista de los Incas*, Madrid

BERTOTTI, E. (2008), *Bases para el entendimiento de la problemática del tránsito y la seguridad vial.* Instituto Nacional de Seguridad Vial, Buenos Aires. Obtenido de <https://es.calameo.com/read/000004809cd83d31f814a>

Beltrán Ayala Erik Pablo y Chacón Castro Jacqueline (2009), *Propuesta de un Modelo de Escuela de Seguridad Vial en Pichincha, cantón Quito, Parroquia Santa Prisca, Quito, Ecuador.* Obtenido de <http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/229>

Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tránsito (2015)

Defensoría del Pueblo (2015). *Informe de adjuntía N° 003-2015-DP/AMASPP/SP. Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao. Lima. Perú.* Obtenido de <https://acortar.link/ztcHTe>

Defensoría del Pueblo (2019). *Informe de adjuntía N° 001-2019-DP/AMASPP/SP. Seguimiento a las condiciones de infraestructura vial para el tránsito de peatones y conductores en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao. Lima. Perú.* Obtenido de <https://acortar.link/VbRxMK>

Dirección General de Tráfico (2011). *Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.*

Editado por Dirección General del Tráfico. Madrid. España. Obtenido de <https://acortar.link/K7xsJJ>

Dirección General de Tráfico (2008). *Libro Verde de Seguridad Vial*, Edición

AEC, Madrid. Obtenido de <https://acortar.link/C6Q3kS>

Gallardo Z. German (2016), *Tesis Seguridad Vial en el Perú*, UNI, Lima. Peru.

Obtenido de <https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/2860>

Garcilaso de la Vega, Inca (1959), *Comentarios Reales de los Incas*, LICSA

Lima

Gómez Juan Manuel y Serna Sandra Milena (2016), *Metodología de un plan*

local de seguridad vial no motorizado: caso Medellín, UNM, Medellín. Colombia.

Obtenido de <https://acortar.link/8y4esz>

Goode y Hatt (1978), *Métodos y Técnicas de Investigación Social*, México

Gerth y W. Mills (1967), *Estructura Social*, Paidós, Buenos Aires

Hernández Sampieri, R (2008), *La Investigación Científica*, McGraw Hill,

México. Obtenido de <https://acortar.link/yfrQ2>

Hernández Sampieri, R (2014), *Metodología de Investigación*, McGraw Hill,

México. Obtenido de <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>

Hildebrandt, César (1016), Hildebrandt en sus Trece, semanario, Lima

Ismodes Cairo, Aníbal (2005), *Sociología*, Minerva, Lima

Manzo Pérez, Violeta (2014), *Educación Vial*, Ministerio del Interior, Lima

Ministerio de Educación (2008), *Educación Vial de Escolares*, Minedu, Lima.

Perú. Obtenido de

http://www.minedu.gob.pe/DelInteres/Campanas/pseguridad_vial.php

Ministerio de Educación Nacional (2014) *Saber moverse. Orientaciones pedagógicas para la movilidad segura*. Editado por Imprenta Nacional de Colombia.

Colombia. Obtenido de <https://acortar.link/J19Gny>

Ministerio de Salud (2005), *Políticas Municipales y Seguridad Vial*, Minsa, Lima.

Perú. Obtenido de

http://bvs.minsa.gob.pe/local/PROMOCION/152_polmun.pdf

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (1996) *Decreto Supremo 010-1996-1996-MTC*. Perú. Obtenido de <https://acortar.link/Cutgwk>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2017). *Manual de Seguridad vial*. Perú. Obtenido de <https://acortar.link/wjimQe>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2016). *Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor Para Calles y Carreteras*.

Municipalidad de San Isidro. Gerencia de desarrollo urbano y medio ambiente (2017), *Plan de Movilidad Urbana de Miraflores 2017-2020*. Lima. Obtenido de <https://acortar.link/EcoZ2g>

Municipalidad de Pueblo Libre (2011), *Plan de Desarrollo Concertado de Pueblo Libre 2010-2021, MPL, Lima*. Obtenido de <https://acortar.link/GMPvQF>

Municipalidad de Pueblo Libre (2015), *Reglamento de organización y funciones de la Municipalidad de Pueblo Libre. Ordenanza 444-MPL, MPL, Lima*. Obtenido de <https://acortar.link/GMPvQF>

Municipalidad de Pueblo Libre (2019), *Reglamento de organización y funciones de la Municipalidad de Pueblo Libre. Ordenanza 527-MPL*, MPL, Lima. .
Obtenido de <https://acortar.link/GMPvQF>

Municipio de Envigado (2015). *Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Alcaldía de Envigado. Antioquia- Colombia*. Obtenido de <https://acortar.link/A2oNgn>

Naranjo Cedeño, Alejandro Xavier (2014), *Comunicación visual y su influencia en la Seguridad vial como prevención en accidentes de tránsito*, AQNTV, Madrid.
Obtenido de <https://acortar.link/A8pCyB>

Organización Mundial de la Salud (2004), *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra – Suiza*. Obtenido de <https://acortar.link/8TqkkG>

Organización Mundial de la Salud (2011), *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Ginebra – Suiza*. Obtenido de https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1

Opinión Pública (2018-19), Diarios y Canales de TV de Lima, Octubre, Noviembre y diciembre del 2018.

Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) (2016). *Benchmarking de la seguridad vial en América Latina. Foro Internacional del Transporte. Paris. Francia*. Obtenido de <https://acortar.link/kA4hWk>

Paz Soldán, M (1945), *Historia del Perú*, Edic. Nuevo Mundo, Lima

PROTRANSPORTE (2005), *Informa Anual, PTL*, Lima. Obtenido de <https://acortar.link/TZS1Gd>

Pico Merchán, María E (2011), *Seguridad vial y Peatonal en Colombia*, DB, Bogotá

Popper, Karl (1995), *Conjetures and Refutations the Growth of Scientific Knowledge*. Basic Books, INC, Publishers, New York, USA

Portet Tiebus, Jaume. (2019) *Del tráfico al acceso. De la educación vial a la educación para la movilidad*. Revista de Educación Social. Num 28. Editorial Consejo general de Colegio de oficiales de educadoras y educadores sociales. España. Obtenido de <https://acortar.link/d1Upfm>

Sáenz Vigo, Wilfredo (2012), *Guías de Investigación I y II*, IDS, Lima

Secretara Técnica-Consejo Nacional de Seguridad Vial (2017) *Programa de intervenciones de Seguridad Vial PENSV 2017-2021*. Lima Peru

Vega Pindado, Pilar (2017). *Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Balance desde la perspectiva ecologista*. Editorial Ecologistas en Acción. Madrid. España. Obtenido de: <https://acortar.link/wkMPVe>

CAPITULO IX: ANEXOS

A. MATRIZ DE CONSISTENCIA

| PROBLEMA | OBJETIVO | HIPÓTESIS | VARIABLES | MÉTO |
|---|--|--|--|--|
| GENERAL | GENERAL | GENERAL | | DOLOGÍA |
| <p>¿Qué relación existe entre la gestión de seguridad vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?</p> | <p>Determinar la relación que existe entre la gestión de Seguridad Vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019</p> | <p>Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial e implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> | <p>X1: Gestión de Seguridad vial</p> <p>Y1: Educación Vial</p> | <p>TIPO: Aplicad</p> <p>o</p> <p>NIVEL: Descrip</p> <p>tivo</p> <p>Correlacional</p> |

| | | | | |
|--|---|---|----------------------------------|---|
| | | | | DISEÑO O No experimental Hipotético co-deductivo |
| Problemas Específicos | Objetivos Específicos | Hipótesis Específicos | Dimensiones | Técnicas de investigación |
| a) ¿Qué relación existe entre las Políticas Municipales y la implementación de Educación Vial por la | a) Determinar la relación que existe entre las Políticas Municipales y la implementación de Educación Vial por la | a) Existe relación directa y significativa entre las Políticas Municipales y la implementación de Educación Vial por la | X1: Políticas Municipales | |

| | | | | |
|---|--|--|---|----------------------|
| <p>Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?</p> <p>b) ¿Qué relación existe entre los Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?</p> <p>c) ¿Qué relación existe entre la Ingeniería e Infraestructura vial y la implementación de Educación Vial por la</p> | <p>Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> <p>b) Determinar la relación que existe entre los Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> <p>c) Determinar la relación que existe entre la Ingeniería e Infraestructura vial y la implementación de Educación Vial por la</p> | <p>Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> <p>b) Existe relación directa y significativa entre los Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> <p>c) Existe relación directa y significativa entre la Ingeniería e</p> | <p>X2:</p> <p>Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial</p> <p>X3: Ingeniería e Infraestructura vial</p> <p>X4:</p> <p>Fiscalización de vehículos</p> <p>X5: Planes de asistencia de rescate y</p> | <p>Encues ta</p> |
|---|--|--|---|----------------------|

| | | | | |
|---|--|---|--|--|
| <p>Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?</p> <p>d) ¿Qué relación existe entre los Vehículos seguros y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?</p> <p>e) ¿Qué relación existe entre los planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes y la implementación de Educación Vial por la</p> | <p>Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> <p>d) Determinar la relación que existe entre los Vehículos seguros y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> <p>e) Determinar la relación que existe entre los planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes y la implementación de Educación Vial por la</p> | <p>Infraestructura vial y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> <p>d) Existe relación directa y significativa entre los Vehículos seguros y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> <p>e) Existe relación directa y significativa entre los</p> | <p>emergencias en accidentes</p> <p>Y1: Programa de educación vial</p> <p>Y2: Participación Social</p> | |
|---|--|---|--|--|

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| <p>Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?</p> <p>f) ¿Qué relación existe entre la gestión de seguridad vial y los programas de educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?</p> <p>g) ¿Qué relación existe entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?</p> | <p>Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> <p>f) Determinar la relación que existe entre la gestión de seguridad vial y los programas de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> <p>g) Determinar la relación que existe entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> | <p>planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes y la implementación de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019.</p> <p>f) ¿Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial y los programas de Educación Vial por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?</p> | | |
|---|--|--|--|--|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <p>g) ¿Existe relación directa y significativa entre la gestión de seguridad vial y la participación ciudadana por la Municipalidad de Pueblo Libre, 2019?</p> | | |
|--|--|--|--|--|

B. VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Para demostrar **la validez** del instrumento se aplicará el método de “**Juicio de Expertos**”, vale decir, la consulta a especialistas y profesores del área de investigación; expertos en transporte, educación y seguridad vial a fin de realizar correcciones necesarias de acuerdo a las sugerencias recibidas.

Asimismo, se usará el **Coefficiente de Correlación de Pearson**. Con este coeficiente se relaciona cada ítem con el puntaje de su respectiva subescala. Cada subescala debe estar altamente correlacionada con respecto a la escala total.

C, CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

El procedimiento para determinar la **Confiabilidad** será el **Coefficiente Alfa de Crombach** a través del cual se estimará la consistencia interna de la prueba. Para evaluar la confiabilidad se tomará, por ejemplo, en cuenta una muestra de ítems para obtener como resultado superior a una $\alpha = 0.70$ lo cual indicará un nivel de confiabilidad moderadamente fuerte del instrumento. El **Coefficiente Alpha de Crombach**, es un coeficiente que estima la consistencia interna del instrumento referente a la Calidad del instrumento. Para determinar la confiabilidad se tomará una muestra de ítems, p. ej. Tomamos 20% de ítems.

La fórmula a emplear es:

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left(1 - \frac{\sum S^2_i}{S^2_t} \right)$$

Reemplazando Valores en la fórmula tenemos p. ej.

$$\alpha = \frac{20}{20-1} \left(1 - \frac{10.42}{33.9} \right)$$

$$\alpha = 0.78$$

Este valor 0.78 indica una confiabilidad bastante fuerte del instrumento (**Hernández Sampieri, R. 2008**)

6.- Anexo N° 03. CERTIFICADO DE VALIDEZ

FORMATO A

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS

| Dimensiones / Items | Pertinencia | | Relevancia | | Claridad | | Sugere ncia |
|--|-------------|----|------------|----|----------|----|----------------|
| | Si | No | Si | No | Si | No | |
| Dimensión 1.1.- Políticas Municipales | | | | | | | |
| 1. Funciones dentro de la organización municipal que se dedique a la seguridad vial. | / | | / | | / | | |
| 2. Planes de seguridad del distrito | / | | / | | / | | |
| Dimensión 1.2.- Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial | | | | | | | |
| 3. Convenios con otras entidades para fomentar la gestión de seguridad vial. (ministerios, centros educativos, fuerzas policiales) | / | | / | | ✓ | | |
| 4. Reglamentación interna para la seguridad vial | / | | / | | ✓ | | |
| 5. Estudios de los accidentes de tránsito | / | | / | | / | | |
| Dimensión 1.3.- Ingeniería e Infraestructura vial | | | | | | | |
| 6. Medidas de seguridad vial en la infraestructura del distrito | / | | / | | / | | |
| 7. Auditoría de seguridad vial en proyectos de distrito | / | | / | | ✓ | | |
| 8. Gestión de velocidad del distrito | / | | / | | / | | |
| 9. Puntos de concentración de siniestros | / | | / | | ✓ | | |
| Dimensión 1.4.- Vehículos seguros | | | | | | | |
| 10. Fiscalización de vehículos particulares | / | | / | | / | | |
| 11. Auditorio vial a vehículos municipales | / | | / | | / | | |
| 12. Zonas de velocidad en el distrito | / | | / | | / | | |
| Dimensión 1.5.- Planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes | | | | | | | |
| 1. Elaboración de Mecanismo de rescate | / | | / | | ✓ | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|--|--|
| 2. Atención oportuna a las víctimas | / | / | / | | |
| Dimensión 2.1.- Programas de educación Vial | | | | | |
| 1. Formación de vecinos en conocimiento de normas de tránsito y seguridad vial. | / | / | / | | |
| 2. Difusión y publicidad por la Municipalidad | / | / | / | | |
| 3. Campañas de educación vial | / | / | / | | |
| Dimensión 2.1.- Participación ciudadana | | | | | |
| 4. Participación de las autoridades | / | / | / | | |
| 5. Participación vecinal | / | / | / | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Dr. Franklin Humberto Sánchez Ortiz

DNI: 00214401

Especialidad del validador: Doctor Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible

*Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.





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

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

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



| | indicadores | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|
| 9. Metodología | La estrategia responde al propósito del diagnóstico | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X |
| 10. Pertinencia | Es útil y adecuado para la investigación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X |

-  Baja
-  Regular
-  Buena
-  Muy buena

PROMEDIO DE VALORACIÓN
OPINIÓN DE APLICABILIDAD

99

OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- a) Deficiente b) Baja c) Regular d) Buena e) Muy buena

Nombres y Apellidos: Dr. Franklin Humberto Sánchez Ortiz
Título: Ingeniero Mecánico, Grado Doctor, Mención: Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible
DNI N°: 00214401 **Teléfono/Celular:** 966916921
Dirección domiciliaria: Cañon del Pato 190. San Miguel
Título Profesional: Ingeniero
Grado Académico: Doctor
Mención: Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible



6.- Anexo N° 03. CERTIFICADO DE VALIDEZ

FORMATO A

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS

| Dimensiones-Items | Pertinencia | | Relevancia | | Claridad | | Sugerencia |
|--|-------------|----|------------|----|----------|----|------------|
| | Si | No | Si | No | Si | No | |
| Dimensión 1.1.- Políticas Municipales | | | | | | | |
| 1. Funciones dentro de la organización municipal que se dedique a la seguridad vial. | X | | X | | X | | |
| 2. Planes de seguridad del distrito | X | | X | | X | | |
| Dimensión 1.2.- Procedimientos de gestión municipal de la seguridad vial | | | | | | | |
| 3. Convenios con otras entidades para fomentar la gestión de seguridad vial. (ministerios, centros educativos, fuerzas policiales) | X | | X | | X | | |
| 4. Reglamentación interna para la seguridad vial | X | | X | | X | | |
| 5. Estudios de los accidentes de tránsito | X | | X | | X | | |
| Dimensión 1.3.- Ingeniería e Infraestructura vial | | | | | | | |
| 6. Medidas de seguridad vial en la infraestructura del distrito | X | | X | | X | | |
| 7. Auditoría de seguridad vial en proyectos de distrito | X | | X | | X | | |
| 8. Gestión de velocidad del distrito | X | | X | | X | | |
| 9. Puntos de concentración de siniestros | X | | X | | X | | |
| Dimensión 1.4.- Vehículos seguros | | | | | | | |
| 10. Fiscalización de vehículos particulares | X | | X | | X | | |
| 11. Auditoría vial a vehículos municipales | X | | X | | X | | |
| 12. Zonas de velocidad en el distrito | X | | X | | X | | |
| Dimensión 1.5.- Planes de asistencia de rescate y emergencias en accidentes | | | | | | | |
| 1. Elaboración de Mecanismo de rescate | X | | X | | X | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|--|--|
| 2. Atención oportuna a las víctimas | X | X | X | | |
| Dimensión 2.1.- Programas de educación Vial | | | | | |
| 1. Formación de vecinos en conocimiento de normas de tránsito y seguridad vial. | X | X | X | | |
| 2. Difusión y publicidad por la Municipalidad | X | X | X | | |
| 3. Campañas de educación vial | X | X | X | | |
| Dimensión 2.1.- Participación ciudadana | | | | | |
| 4. Participación de las autoridades | X | X | X | | |
| 5. Participación vecinal | X | X | X | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Dr. Tulio César Espinoza Coronado

DNI: 25836080

Especialidad del validador: Seguridad Vial

*Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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



| indicadores | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|
| 9. Metodología | La estrategia responde al propósito del diagnóstico | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X |
| 10. Pertinencia | Es útil y adecuado para la investigación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X |

- Baja
- Regular
- Buena
- Muy buena

PROMEDIO DE VALORACIÓN
OPINIÓN DE APLICABILIDAD

99

OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- a) Deficiente b) Baja c) Regular d) Buena **e) Muy buena** ✓

Nombres y Apellidos: Tulio César Espinoza Coronado
 Título: MAGISTER
 DNI N°: 25836080 Teléfono/Celular: 955442726
 Dirección domiciliaria: Jr. Lima 443 La Perla Gallo
 Título Profesional: MAGISTER GESTIÓN PÚBLICA
 Grado Académico: MAGISTER
 Mención: EXCELENTE

[Firma manuscrita]

Investigador: Lily Ana Samillan Salinas

NOTA: Para cada ítem se considera la escala de Likert de 1 a 5 donde:

1=Nunca 2=Casi 3= 4=Frecuentemente 5=
 nunca A veces Siempre

| Preguntas | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|-----------|--|---|---|---|---|---|
| 1 | ¿La Municipalidad de Pueblo Libre realiza acciones de seguridad vial? | | | | | |
| 2 | ¿Se han dado ordenanzas municipales que estén relacionadas con la seguridad vial? | | | | | |
| 3 | ¿Tiene conocimiento usted de algún plan de | | | | | |

| | | | | | | |
|---|---|--|--|--|--|--|
| | seguridad vial distrital en Pueblo Libre? | | | | | |
| 4 | ¿La Municipalidad de Pueblo Libre tiene convenios con la Municipalidad Metropolitana de Lima para mejorar la seguridad vial en el distrito? | | | | | |
| 5 | ¿Sabe usted de algún dispositivo que esté relacionado con la seguridad vial en el distrito? | | | | | |
| 6 | ¿La Municipalidad de Pueblo Libre participa en acciones | | | | | |

| | | | | | | |
|---|---|--|--|--|--|--|
| | preventivas en accidentes de tránsito? | | | | | |
| 7 | ¿Ha observado usted de algunas obras ejecutadas o proyectos en el distrito por parte de la Municipalidad de Pueblo Libre para la mejorar las pistas, veredas y espacios públicos? | | | | | |
| 8 | Considera usted si las señales de tránsito ubicadas en el distrito de Pueblo Libre están bien implementadas y ubicadas? | | | | | |

| | | | | | | |
|----|--|--|--|--|--|--|
| 9 | <p>¿Conoce usted si en el distrito de Pueblo Libre se necesitan mejoras en su infraestructura vial, tales como pistas, veredas y otras partes de la vía?</p> | | | | | |
| 10 | <p>¿Está enterado usted de algunos proyectos viales o de mejora de señalización vial para el distrito de Pueblo Libre?</p> | | | | | |
| 11 | <p>¿Sabe usted en qué vía o vías se producen más accidentes de tránsito en el distrito de Pueblo Libre?</p> | | | | | |

| | | | | | | |
|----|---|--|--|--|--|--|
| 12 | ¿Está usted enterado si se han tomado medidas preventivas en las zonas donde se han producido accidentes de tránsito por parte de la Municipalidad de Pueblo Libre? | | | | | |
| 13 | ¿Conoce usted de algún o algunos accidente de tránsito con muerte que se han producido en el distrito de Pueblo Libre | | | | | |
| 14 | ¿Está enterado usted si personal de la Municipalidad de Pueblo Libre | | | | | |

| | | | | | | |
|----|--|--|--|--|--|--|
| | realizan acciones de fiscalización vehicular? | | | | | |
| 15 | ¿Conoce usted si se realizan mantenimiento y control a los vehículos pertenecientes a la Municipalidad de Pueblo Libre? | | | | | |
| 16 | ¿Considera usted que las señales para control de velocidades permitidas están bien demarcadas y ubicadas en el distrito de Pueblo Libre? | | | | | |
| 17 | ¿Tiene conocimiento usted | | | | | |

| | | | | | | |
|----|--|--|--|--|--|--|
| | <p>si la Municipalidad de Pueblo Libre cuenta con equipos de auxilio en caso se produzca accidentes de tránsito?</p> | | | | | |
| 18 | <p>¿Sabe usted si en caso se produzca un accidente de tránsito, la Municipalidad de Pueblo Libre cuenta con un servicio de comunicación que permita reportarlo de inmediato?</p> | | | | | |
| 19 | <p>¿Sabe usted si en caso de un accidente de tránsito el auxilio</p> | | | | | |

| | | | | | | |
|----|---|--|--|--|--|--|
| | que presta personal de la Municipalidad de Pueblo Libre es el más oportuno y adecuado? | | | | | |
| 20 | ¿Conoce usted sobre los dispositivos de tránsito como el Reglamento General de Tránsito y otras normas al respecto? | | | | | |
| 21 | ¿Tiene conocimiento usted sobre lo que es la educación vial? | | | | | |
| 22 | ¿Sabe usted cuáles son los factores de riesgo que se producen en un | | | | | |

| | | | | | | |
|----|---|--|--|--|--|--|
| | accidente de tránsito? | | | | | |
| 23 | ¿Conoce usted las principales causas en los que se producen los accidentes de tránsito en Pueblo Libre? | | | | | |
| 24 | ¿Contribuye usted a respetar las normas y señales de tránsito como conductor de un vehículo? | | | | | |
| 25 | ¿Observa usted las normas y señales de tránsito como peatón? | | | | | |
| 26 | ¿Cómo considera usted el nivel de la | | | | | |

| | | | | | | |
|----|--|--|--|--|--|--|
| | educación vial en el distrito de Pueblo Libre, comparado con los distritos vecinos como Magdalena, Jesús María, Breña o San Miguel? | | | | | |
| 27 | ¿Ha sido testigo usted de alguna campaña o evento de educación vial en las redes sociales organizado por la Municipalidad de Pueblo Libre? | | | | | |
| 28 | ¿Ha observado usted de algunas pancartas o afiches impulsando eventos o | | | | | |

| | | | | | | |
|----|---|--|--|--|--|--|
| | <p>campañas de educación vial promovidos por la Municipalidad de Pueblo Libre?</p> | | | | | |
| 29 | <p>¿Conoce usted de la existencia de convenios entre la Municipalidad de Pueblo Libre y otras entidades como la Policía Nacional del Perú para impartir campañas de educación vial?</p> | | | | | |
| 30 | <p>¿Ha participado usted de alguna campaña de educación vial en el distrito de Pueblo Libre o en otro lugar?</p> | | | | | |

| | | | | | | |
|----|---|--|--|--|--|--|
| 31 | ¿Le gustaría que usted o sus familiares participaran en campañas o charlas de educación vial? | | | | | |
| 32 | ¿Considera usted que si se hicieran más campañas de educación vial, mejoraría la seguridad vial en el distrito? | | | | | |