



— Universidad —
Inca Garcilaso de la Vega
Nuevos Tiempos. Nuevas Ideas

ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN

TESIS

**LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO URBANO Y LA
PERCEPCIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS
USUARIOS EN LIMA METROPOLITANA, PERIODO
2015-2019**

PRESENTADO POR:

ENRIQUE GILBERTO MEDRI GONZÁLES

Para Optar el Grado de Maestro en Administración

Asesor: PEDRO DEMETRIO DURAND SAAVEDRA

LIMA - PERÚ

2021

DEDICATORIA

Para mis padres Enrique y Filomena, por haberme educado en principios y valores; para mi esposa Anita, por su invaluable apoyo y motivación; para mis hijos Enrique, Cristy y Jhonatan por ser el motivo de esta superación profesional, y para mi nieta Julieta por ser la alegría e inspiración en este logro académico.

El Autor.

AGRADECIMIENTO

A las autoridades de la Escuela de Posgrado de la Universidad Inca Garcilaso de la Vega por haberme facilitado culminar satisfactoriamente mis estudios profesionales de Maestría; a los señores catedráticos, por sus consejos y orientaciones; y para mis compañeros por su aliento permanente.

El Autor.

ÍNDICE

Resumen	
Abstract	
Introducción	

Capítulo I: Fundamentos Teóricos de la Investigación

1.1	Marco Histórico.....	01
1.2	Marco Teórico.....	03
1.2.1	Gestión del tránsito urbano	03
1.2.2	Calidad de vida.....	12
1.3	Marco Conceptual	24

Capítulo II: El Problema, Objetivos, Hipótesis y Variables

2.1	Planeamiento del Problema	28
2.1.1	Descripción de la Realidad Problemática	28
2.1.2	Antecedentes Teóricos.....	30
2.1.3	Definición del Problema	35
2.2	Finalidad y Objetivos de la Investigación.....	36
2.2.1	Finalidad.....	36
2.2.2	Objetivo General y Específicos.....	37
2.2.3	Delimitación del Estudio.....	38
2.2.4	Justificación e Importancia del Estudio	38
2.3	Hipótesis y Variables.....	39
2.3.1	Supuestos Teóricos	39
2.3.2	Hipótesis Principal y Específicas	41
2.3.3	Variables e Indicadores.....	42

Capítulo III: Método, Técnica e Instrumentos

3.1	Población y Muestra	44
3.2	Diseño Utilizado en el Estudio	45
3.3	Técnica e Instrumento de Recolección de Datos	46
3.4	Procesamiento de Datos.....	46

Capítulo IV: Presentación y Análisis de los Resultados

4.1	Presentación de Resultados	47
4.2	Contrastación de Hipótesis	76
4.3	Discusión	84

Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones

5.1	Conclusiones.....	92
5.2	Recomendaciones	93

BIBLIOGRAFÍA

Referencias bibliográficas

Referencias electrónicas

ANEXOS:

01 Matriz de Consistencia

02 Encuesta

03 Ficha de validación

RESUMEN

La Gestión de Tránsito se refiere a la combinación de medidas que sirven para preservar la capacidad de tránsito y mejorar la seguridad, la confianza y la fiabilidad de todo el sistema de transporte por el tránsito urbano. Estas medidas hacen uso de sus sistemas, servicios y proyectos en las operaciones del día a día que impactan en el rendimiento de la red de tránsito urbano.

El objetivo general del estudio fue: Demostrar si la gestión de tránsito urbano, incide en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2015-2019. El tipo de investigación fue explicativo y el nivel aplicativo; por otro lado, el método y diseño de investigación fue expos facto o retrospectivo; y con relación a la población objeto de estudio se desarrolló a nivel de Lima Metropolitana, con una muestra de 384 usuarios con un muestreo de probabilidad del 95% de confianza y con un 5% como margen de error.

Respecto a los instrumentos utilizados para la medición de las variables fue la técnica de la encuesta con su instrumento el cuestionario, el cual fue validado por Doctores en Administración expertos en la materia que realizaron la evaluación y que dieron la validación de criterios y de constructo; con relación a la prueba estadística fue el chi cuadrado, corregida por Yates.

En conclusión, se ha demostrado que la gestión de tránsito urbano, incide significativamente en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2015-2019

Palabras claves: Gestión de tránsito urbano, calidad de vida, eficiencia, eficacia, expectativa, tranquilidad y bienestar.

ABSTRACT

Traffic Management refers to the combination of measures that serve to preserve transit capacity and improve the safety, confidence and reliability of the entire road transport system. These measures make use of your systems, services and projects in day-to-day operations that impact the performance of the road network.

The general objective of the study was: To demonstrate if urban traffic management affects the perception of the quality of life of users at the level of Metropolitan Lima, period 2015-2019. The type of research was explanatory and the application level; on the other hand, the research method and design was ex-facto or retrospective; Regarding the population under study, it was developed at the level of Metropolitan Lima, with a sample of 384 users with a probability sample of 95% confidence and with a 5% margin of error.

Regarding the instruments used to measure the variables, it was the survey technique with its instrument the questionnaire, which was validated by Doctors in Administration who were experts in the field who carried out the evaluation and who validated the criteria and the construct; in relation to the statistical test it was the chi square, corrected by Yates.

In conclusion, it has been shown that urban traffic management has a significant impact on the perception of the quality of life of users at the level of Metropolitan Lima, period 2015-2019

Keywords: Urban traffic management, quality of life, efficiency, effectiveness, expectation, tranquility and well-being.

INTRODUCCIÓN

La Gestión de Tránsito tienen como objetivo realizar un diagnóstico del funcionamiento de las redes de transporte de la comuna para luego formular, analizar técnicamente y evaluar socialmente un conjunto de proyectos de infraestructura vial y medidas de gestión, un plan de proyectos orientados a peatones y un plan de ciclovías, que permitan abordar los problemas diagnosticados y mejorar las condiciones de funcionamiento del transporte vehicular, peatonal y de los bicicletas, en la comuna.

En cuanto al desarrollo de la tesis, se encuentra dividido en cinco capítulos: Fundamentos Teóricos de la Investigación; El Problema, Objetivos, Hipótesis y Variables; Método, Técnica e Instrumentos; Presentación y Análisis de los Resultados; finalmente Conclusiones y Recomendaciones, acompañada de una amplia Bibliografía, la misma que sustenta el desarrollo de esta investigación así como los Anexos respectivos.

En el capítulo I, abarcó el marco histórico, y teórico donde se desarrolló las variables: *Gestión de tránsito urbano y calidad de vida*; donde cada una se desarrollaron con apoyo de material procedente de autores respecto al tema, quienes enriquecieron la investigación; también son de gran interés y han permitido clarificar desde el punto de vista teórico conceptual a cada una de ellas, finalizando las investigaciones y marco conceptual.

En el capítulo II, comprendió la descripción de la realidad problemática donde se explica todo lo relacionado al contexto que se vive en el distrito, así como los objetivos, delimitaciones, justificación e importancia del estudio; acabando con las hipótesis y variables.

En el Capítulo III, estuvo compuesto por la población a nivel de Lima Metropolitana y la muestra con 384 usuarios; diseño, técnicas e instrumentos de recolección de datos; finalizando con el procesamiento de datos.

En el Capítulo IV, se trabajó con la técnica de la encuesta con su instrumento el cuestionario, el cual estuvo compuesto por preguntas en su modalidad cerradas, con las mismas se realizaron la parte estadística y luego la parte gráfica, posteriormente se interpretó pregunta por pregunta, facilitando una mayor comprensión y luego la contrastación de cada una de las hipótesis, terminando con la discusión.

En el Capítulo V, las conclusiones se formularon con relación a los objetivos e hipótesis y las recomendaciones, consideradas como viable

Capítulo I: Fundamentos Teóricos de la Investigación

1.1 MARCO HISTÓRICO

Probablemente en Mesopotamia (Asia menor) hace unos 5.000 años, se originó la necesidad de construir superficies de rodamiento que permiten la circulación de incipiente tránsito. De lo anterior se supone debido a que, en la tumba de la reina en las mismas de la ciudad de Mesopotamia, se encontraron carreteras de cuatro ruedas, que datan del año 3000 A.C. (Cal y Mayor & Cárdenas, s/f, p. 1)

Asimismo, "los incas, en el Perú, realizaron verdaderas obras de ingeniería dada la accidentada topografía de su suelo, para construir caminos que aunque no destinado al tránsito de vehículo, denotaban un movimiento importante" (p. 2).

Es por eso, que el imperio azteca, en México, pudo extenderse desde la costa del Golfo de México hasta la zona costera del Pacífico, gracias a rutas trazadas por los indígenas. Las crónicas españolas de la época de la conquista (año 1521) mencionan que la capital azteca estaba situada en una isla al centro de un lago y que grandes calzadas la comunicaban con tierra firme. Estas calzadas incluían puentes levadizos por la gran cantidad de barcas que cruzaban de un lado a otro.

Tal es así, que "a través de los siglos se puede observar la evolución que ha tenido el tránsito a medida que también evolucionan, tanto el camino como el vehículo" (p. 3).

Es por eso, que “durante el siglo I, II y III de nuestra era, el imperio romano fue factor dominante para la comunicación desde la península ibérica hasta China” (p. 4).

Por otro lado, se aprecia que:

Hasta el siglo IX la economía feudal, las guerras circulares y las invasiones, incluyendo la de los turcos, contrarrestan los esfuerzos para entender de comercio y conserva la ruta terrestre. El siglo X, incrementa en la población, en el comercio y como consecuencia, mayor tránsito influido principalmente por los vikingos del norte, los mercaderes de Venecia y el renovado contacto con el lejano Oriente. (p. 5)

En tal sentido, “en el siglo XII las ciudades crecen extraordinariamente emergiendo muchas nutrias vinculadas en forma estrecha con el comercio su trazo es básicamente el de ellos angostas agrupadas según una cuadrícula geométrica” (p. 6).

Es por eso, que “dicho trazo que algunos atribuyan a hipodamo de mileto dato de varios siglos antes de Cristo y se observa aun en las ruinas de algunas ciudades anteriores a la era cristiana”. (p. 7).

Tal es así, que “las ciudades griegas de Asia se planearon como un tablero de ajedrez, introducidas después de la derrota persa, en el año 479 A.C. por hipodarmo durante el siglo XIII la población llega a un máximo, aumentando el tránsito en los mal concebidos caminos” (p. 8).

1.2 MARCO TEÓRICO

1.2.1 Gestión de tránsito urbano

Al respecto, Wallace et al (2016) indican que: "La gestión de tránsito hace referencia a la combinación de medidas que se utilizan para preservar la capacidad de tránsito y mejorar la seguridad, la confiabilidad y rendimiento de todo el sistema de transporte por carreteras" (p. 12). Estas medidas apoyadas por el uso de los Sistemas de Transporte Inteligente (ITS), sirven y ayudan al impacto del rendimiento de la red de carreteras en las operaciones del día a día.

Por tanto, "la gestión de tránsito se refiere a la combinación de medidas que sirven para preservar la capacidad de tránsito y mejorar la seguridad, la confianza y la fiabilidad de todo el sistema de transporte por carreteras o vías urbanas" (p. 12). Estas medidas hacen uso de sus sistemas, servicios y proyectos en las operaciones del día a día que impactan en el rendimiento de la red de carreteras.

Tal es así, que este enfoque central, es el desarrollo y la integración de un conjunto de medidas de gestión del tránsito adecuadas para las necesidades locales y regionales. "Para lograrlo, se realiza a través de un proceso de planificación que hace uso de la Ingeniería de Sistemas, la normalización y la documentación, como así también la gestión del rendimiento" (p. 12).

Cabe señalar que:

La aparición de los ITS en el campo del control del tránsito, ha permitido una serie de nuevos conceptos que deben entenderse en el marco de los sistemas innovadores. Algunos ejemplos incluyen el monitoreo de la contaminación, la prioridad del transporte público, etc. Estas características están comenzando a utilizarse en la mayoría de los sistemas de gestión de tránsito. (p. 12)

Cuando los sistemas de control de tránsito llegan a sus límites y donde el aumento de la capacidad o nueva construcción de infraestructura vial, no es factible, entonces pensamos en nuevas medidas. Estas pueden incluir restricciones sobre el libre uso de los vehículos individuales a través de Electronic Road Pricing (ERP) o una tasa de impuesto por congestión. (p. 12)

Es así que algunos ejemplos de medidas de gestión de tránsito que puede adoptarse como parte de una estrategia de funcionamiento de la red son:

- Gestión de Incidentes.
- Servicio de Información a Viajeros.
- Señales de Tránsito y Gestión de Arterias Urbanas (incluye Control de Señales adaptativa).
- Mediciones en rampas de acceso a Autopistas.
- Sistemas prioritarios de Transporte Urbano.
- Medidas temporales – por ejemplo de acuerdo al clima o estación del año - ejemplo "Parqué y Pasée".
- Guía de la Ruta.
- Control de velocidad.
- Flujo del tránsito (Control de carril direccional).

- Trato preferencial para clases de vehículos. específicos – por ejemplo autos compartidos para el transporte de pasajeros.
- Gestión de Estacionamiento.
- Gestión de Mercancías.
- Gestión del Clima en Ruta.
- Minimización de la Contaminación.
- Gestión de las zonas de trabajo.
- Control de las fronteras tanto de pasajeros como de carga. (p. 12)

Por su parte, el autor Fernández (2013) señala que:

El tráfico de vehículos en las ciudades ha llevado a la degradación de la calidad de vida urbana. Es así que esta degradación se ve manifestada, conforme aumente el nivel de flujos en las calles, en impactos como congestión vehicular, riesgo de accidentes, ruido, segregación del entorno, intimidación para usar el espacio público e intrusión visual por vehículos o infraestructuras de transporte. (p. 10)

También señala que corresponde a una rama de la ingeniería, denominada ingeniería de tránsito, “el cual aborda los problemas generados por el tráfico mediante diseños coherentes que tiendan a administrar racionalmente el desplazamiento de las personas por el espacio público de un área geográfica, considerando todos los impactos antes mencionados” (p. 10). Esto es lo que hoy día se entiende por gestión de tránsito.

Asimismo, el autor destaca en esta definición cuatro aspectos que son los siguientes:

1. El objetivo son las personas, no los vehículos.

2. El ambiente es el espacio público, no sólo las pistas de circulación.
3. El alcance es un área geográfica completa como un barrio, una comuna o la ciudad, no calles o cruces aislados.
4. Interesan todos los impactos, no sólo la congestión vehicular.
(p. 10)

No obstante la anterior definición de gestión de tránsito, es común observar que en Chile su ámbito de acción ha sido atacar problemas puntuales de congestión vehicular.

El énfasis se ha puesto en el rediseño de ejes viales y en la optimización de los semáforos para acomodar crecientes demandas de tráfico. O sea, la aplicación del paradigma de la década de 1960 de querer ampliar la capacidad vial (número de vehículos por hora que puede circular) y las velocidades de los automóviles, en vez de aumentar la capacidad de transporte (número de personas por hora que logra transportarse). (p. 10)

En este paradigma los peatones no existen, tampoco los usuarios de transporte público y menos los residentes. "La actitud descrita soslaya la riqueza de herramientas de la ingeniería para abordar otros problemas urbanos y ambientales, como los accidentes de tránsito, la contaminación local, la accesibilidad al transporte público, la calidad urbana de los barrios, etc." (p. 10).

Desconoce también la necesidad de integridad de toda gestión: A nivel de áreas, aplicando conjuntos de medidas y atacando una variedad de impactos. Olvida además un hecho indesmentible: los flujos vehiculares tienen la habilidad de

sobreponerse a cualquier aumento de capacidad vial. Por lo tanto, se necesita una propuesta más creativa de parte de la ingeniería de tránsito. (p. 10)

Del mismo modo, encontramos a los autores Carbonell Porras, E. y Cano Campos, T. (2010) quienes manifiestan lo siguiente: "Cada vez es más difícil imaginar una ciudad como Lima sin un eficiente sistema de transporte que permita la circulación de personas y de bienes" (p. 136).

"...En las ciudades se concentran las actividades generadoras de transporte y movilidad más importantes, como las relacionadas con el trabajo, la educación, el ocio y la salud" (p. 136).

Por ello, el servicio de transporte urbano adquiere una nueva y relevante dimensión pública, de modo que "su adecuada regulación y su prestación no sólo influyen decisivamente en la libertad de circulación de los individuos, sino que afectan el ejercicio efectivo de otros derechos, así como el bienestar y la calidad de vida en las ciudades" (p. 136).

En consecuencia, es importante que las autoridades, en este caso, "la Municipalidad de Lima, establezcan una adecuada regulación del servicio de transporte urbano y planifiquen correctamente el servicio, en razón de que la implantación de una errónea política de transporte repercutirá negativamente en la calidad de vida de todos los residentes" (p. 136).

Cabe señalar que mediante Decreto de Alcaldía N° 054–93–MML, la Municipalidad Metropolitana de Lima aprobó el Plan Regulador en la jurisdicción de Lima, es decir: “La organización de las rutas en las que se prestará el servicio de transporte urbano en la ciudad. Sin embargo, a pesar de este dispositivo legal, la realidad del transporte nos muestra una carencia de planificación, organización y regulación” (p. 136).

Debemos recordar que el Decreto Legislativo N° 651, de 25 de julio de 1991, declaró:

El libre acceso a las rutas de transporte urbano e interurbano. Este enfoque de gestión del transporte urbano con mínima regulación y competencia directa en el mercado, así como de importación de vehículos usados, facilitó el acceso de unidades al servicio de transporte a numerosos operadores. (p. 137)

Tal es así, que “a la vez se desarrolló un modelo empresarial basado en firmas afiliadoras que cuentan con licencia para determinada ruta, y operadores individuales que prestan el servicio, en muchos casos manejando sus propios vehículos” (p. 137).

La consecuencia directa de dicho modelo para el transporte urbano fue el excesivo crecimiento de las rutas y unidades vehiculares, conllevando a una sobreoferta del transporte urbano, el cual generó la competencia por los pasajeros (“guerra del centavo”), afectándose la calidad y seguridad del servicio de transporte urbano, así como del medio ambiente.

El desempeño del servicio público de pasajeros en Lima:

Es el resultado de una estructura institucional débil y una regulación insuficiente, que ha originado un sistema pobremente estructurado en el que la competencia por el pasajero en la ruta contribuye sustancialmente al desorden del tránsito, los accidentes y la contaminación del medio ambiente. (p. 137)

Por otro lado, es importante señalar que frente a la realidad del transporte público en nuestro país:

La Municipalidad Metropolitana de Lima decidió modificar el sistema de transporte urbano regular, el cual comprende un cambio importante para la población. Esto se trata del Metropolitano, el cual cuenta con 39 estaciones en la ruta troncal que une (Lima norte) desde la Estación Naranjal hasta Matellini (Lima - Sur). (p. 137)

Cabe señalar que:

La vía exclusiva del Metropolitano se extenderá 10,2 kilómetros a lo largo de las avenidas Metropolitana y Universitaria, en donde se instalarán 17 estaciones intermedias, así como el nuevo terminal Chimpu Ocllo, un patio de maniobras (adicional al de Sinchi Roca) y una planta de tratamiento para abastecer el riego de las áreas verdes. (p. 137)

Si bien la Municipalidad Metropolitana de Lima está desarrollando propuestas para mejorar la calidad del servicio de transporte urbano en la ciudad de Lima, "existen algunos problemas pendientes por resolver y sobre los que, a la fecha, no ha sentado posición sobre cómo se resolverán. Nos referimos a los autos colectivos y a las rutas de interconexión de Lima-Callao" (p. 137).

Pese a los pedidos de información presentados a las Municipalidades Metropolitana de Lima y Provincial del Callao sobre las rutas de interconexión (Oficios N° 161- 2007-DP/ASPMA, 240-2007-DP/ASPMA, N° 222-2007- DP/ASPMA y N° 302-2007-DP/ASPMA, respectivamente), así como sobre los autos colectivos a la comuna limeña, no se ha remitido la información requerida ni explicado la posición sobre estos temas. (p. 137)

De otro lado, la Página Virtual PIARC (s/f) manifiestan que: "Con los años, una amplia variedad de sistemas de gestión se han desarrollado para el control del tránsito urbano como las señales de tránsito computarizado conocido como (UTC), el cual se ha convertido en una norma común de grandes ciudades" (párr. 1).

Es por eso, que en las redes urbanas de alta densidad de tránsito, hay claras ventajas de usar ordenadores para armonizar su control a las exigencias de equilibrio y flujo. "Otros métodos implican la administración planificada del espacio público de las calles a través de asignaciones de carril, control de aparcamiento, prohibiciones de giro, sistemas de calles de un solo sentido y esquemas de flujo de la masa de vehículos" (párr. 2). Asimismo se requiere una atención especial para los peatones, los ciclistas, los ancianos, etc.

Es por eso que presentan las medidas que son más comunes en la gestión de tránsito urbano:

- Sistemas de calles de un solo sentido
- Rotondas y giros complejos de tránsito

- Cruces con señales controladas (en forma estática y accionada desde el vehículo)
- Control de señales de tránsito coordinadas en tiempo y vinculadas
- Control de señales en áreas computarizadas y vinculadas (tránsito sensible)
- Pasos de peatones y ciclistas señalizados
- Carriles selectivos para buses, taxis y ciclovías
- Prioridad para los buses en las señales de tránsito
- Sistemas de aparcamiento disuasivos
- Circuito cerrado de televisión (CCTV) para vigilancia del tránsito
- Puestas para buses y otros sistemas de control de acceso.
- Cargos de tasa de congestión
- Carriles de vehículos con alta ocupación y otros métodos de control de carril
- Sistemas de información de parking
- Sistemas de información al conductor mediante Paneles de Mensaje Variable (VMS). (párr. 3)

Como se puede apreciar de lo descrito párrafos anteriores, la gestión de tránsito urbano, tiene que ir de la mano con la población, municipio y Estado, con el fin que puedan encontrar una estrategia adecuada y así poder brindar a la comunidad la seguridad que necesitan, y así puedan transitar de manera tranquila, pues sabrán que su derecho que es la vida la respetaran de acuerdo a la norma tanto nacional como internacional, donde está previsto este ley.

1.2.2 Calidad de vida

La calidad de vida de una persona puede variar si tiene un accidente de tránsito y éste trae consecuencias, porque su proyecto de vida quedaría afectado o truncado y necesita una reparación para que pueda cubrir sus gastos y necesidades, de acuerdo a ley.

En tal sentido, Fernández Sessarego (2014) “el daño al proyecto de vida, se trataría de un daño que trunca, en mayor o menor medida, el proyecto de vida, que impide, en consecuencia, que la persona desarrolle su personalidad” (p. 165).

Asimismo, el daño al proyecto de vida afectaría la manera de vivir que cada uno –consciente o inconscientemente ha elegido, y la libertad que todos tenemos de definir nuestro propio proyecto existencial, de ser como somos y no de una manera distinta, impuesta por terceros. (Loayza Tamayo, 2012, p. 1329)

De igual modo, Fernández Sessarego (2014) informa que “estaríamos en presencia de un daño con enorme proyección futura, de carácter generalmente continuado. Precisamente esta característica determinaría una diferencia entre la noción amplia del daño a la persona (en su manifestación de daño al proyecto de vida) y el daño moral” (p. 169).

Además:

El daño moral –concebido como otro componente del daño a la persona no patrimonial- sólo comprendería los estados de ánimo, el sufrimiento, la pena, el dolor, generalmente

susceptibles de desaparecer o mitigarse con el transcurso del tiempo. En cambio, el daño al proyecto de vida sería continuado, estaría más allá de la esfera sensitiva del damnificado y comprometería el futuro del ser humano. (p. 169)

De igual modo Pizarro (2014) refiere que:

“El daño –patrimonial o moral- siempre debe medirse objetivamente por lo que es, por su entidad cualitativa y cuantitativa, que generalmente no varía en función de la mayor o menor malignidad que pueda asumir la conducta del dañador” (p. 105). Se propicia, desde esta perspectiva, que la indemnización del perjuicio asuma, en lo sustancial, similar entidad reparatoria en el daño material y en el daño mora, sin que esto importe desconocer las diferentes funciones que cumple el dinero en uno y otro supuesto. (p. 105)

La calidad de vida cambia cuando se produce un accidente de tránsito, es por eso que las instituciones encargadas de la gestión del transporte público deben tener en cuenta este tipo de hechos.

Tal es así, que Daray (2011) informa que “en ese orden de ideas afirma Borda que todo accidente de tránsito entraña o puede entrañar distintas responsabilidades: a) la del conductor del vehículo, b) la del principal del conductor, c) la del propietario o guardián del vehículo” (p. 4).

Además, esas responsabilidades son respecto de la víctima, indistintas, es decir, “el damnificado puede demandar por el total a

cualquiera de ellos; sin perjuicio de las acciones de repetición que eventualmente tienen el principal del conductor o el propietario y guardián del automóvil contra el conductor culpable” (p. 4).

En tal sentido:

La dificultad que plantea la reconstrucción del evento dañoso, en los procesos originados en un accidente de tránsito, especialmente en lo que hace a su existencia y a la culpabilidad de los protagonistas, ha otorgado singular preponderancia al valor de las presunciones para la solución del litigio (p. 4).

Con relación a los perjuicios sufridos por una persona en momentos en que es transportada, el autor Bianchi (2010) distingue dos situaciones claramente diferenciadas:

- a) Cuando el traslado que realiza una de las partes intervinientes no recibe ninguna contraprestación de la otra, y
- b) Cuando se pacta entre ellas un precio por el evento. La idea de que existe consentimiento entre el transportista y el transportado y según haya o no contraprestación, se dirá que el transporte es, respectivamente, a título oneroso o gratuito. (p. 29)

Además:

Suele distinguirse también dentro del transporte gratuito aquel en que no existe ningún interés del transportista, salvo el de prestar el servicio como un favor al transportado y aquel en el cual éste recibe el servicio como consecuencia de otra relación jurídica que vincule a las partes. (p. 29)

De acuerdo con el autor Chanamé Orbe (2015) informa que “los derechos fundamentales son aquellos derechos subjetivos garantizados con rango constitucional que se consideran como esenciales en el sistema político que la Constitución funda y que están especialmente vinculados a la dignidad de la persona humana” (p. 165).

Tal es así, que “los derechos fundamentales son aquellos que protegen a la persona de la posible arbitrariedad del Estado o de otras personas y establecen de manera positiva sus libertades” (p. 165).

De igual manera, la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2008) lo define así:

La calidad de vida es la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia, en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive de su lugar en la existencia, en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive y en relación con sus objetivos, sus expectativas, sus normas, sus inquietudes. Se trata de un concepto muy amplio que está influido de modo complejo por la salud física de sujeto, su estado psicológico, su nivel de independencia, sus relaciones sociales, así como su relación con los elementos esenciales de su entorno. (p. 171)

Para el autor Gildenberger (2010) quien tiene su propio punto de vista informa lo siguiente: “La calidad de vida es la capacidad que posee el grupo social ocupante de satisfacer sus necesidades con los recursos disponibles en un espacio natural dado. Abarca los

elementos necesarios para alcanzar una vida humana decente” (p. 17).

Tal como lo comenta Meeberg (2009) informa que:

Muchos otros términos como satisfacción con la vida, bienestar subjetivo, bienestar, autoreporte en salud, estado de salud, salud mental, felicidad, ajuste, estado funcional y valores vitales son usados para designar CV, agregando además que muchos autores no definen lo que para ellos significa CV, introduciendo confusión acerca de lo que intentan referir. (pp. 6-7)

De igual modo, Palomba (2011) acota que “el concepto de calidad de vida representa un término multidimensional que significa tener buenas condiciones de vida ‘objetivas’ y un alto grado de bienestar ‘subjetivo’ también incluye la satisfacción colectiva de necesidades” (p. 13). Es un concepto multidimensional e incluye aspectos del bienestar material y no material, objetivos y subjetivos, individuales y colectivos.

En otros términos “en la calidad de vida intervienen otros factores como: factores materiales, factores ambientales, factores sociales, políticas públicas y factores subjetivos” (p. 13).

Protección del bienestar.

El autor Fernández Sessarego (2013) refiere que “la protección o salud integral de la persona significa tutelar un preciado bien que le permite al ser humano desarrollarse y realizarse plenamente, con el goce de todos sus atributos psicosomáticos” (Los 25 años..., p. 345). Una lesión, que comprometa el bienestar o la salud integral

de una persona disminuye comprensiblemente, en mayor o menor medida según su gravedad e intensidad, la posibilidad de vivir digna y adecuadamente, de realizar su proyecto existencial libremente escogido.

Además agrega que:

En otros términos, lesiones psíquicas o somáticas inferidas a la persona afectan su calidad de vida. Frente a ellas, el ser humano sufre un daño a su bienestar, como es el caso de un accidente de tránsito que sufre por la falta de una persona que estuvo en estado de ebriedad, o que no supo controlar su vehículo adecuadamente por una falla mecánica o humana, entre otros, dañando su estado físico, emocional y por ende perjudicando su bienestar. (p. 346)

Ampliando aún más el concepto de bienestar, el cual está relacionado con la calidad de vida, el autor Fernández Sessarego (2013) informa que: "El concepto tiene una amplia significación y ha adquirido relevancia jurídica en últimos tiempos, al extremo que la Constitución de 1993, con acierto lo ha incorporado entre los derechos fundamentales de la persona que son dignos de mayor protección" (Defensa de la Persona....., p. 35).

De igual modo, carecer de bienestar a raíz de las consecuencias de un daño sufrido, supone un ostensible déficit en la calidad de vida de una persona en relación con el nivel que ella tenía antes de producirse el daño. La persona, a consecuencia de la lesión sufrida, ve afectadas, de cierta gravedad, sus normales actividades, ya sean

ellas afectivas, de relación social, familiares, laborales, recreativas u otras.

Además, se comprometen también aquellas actividades "del tiempo libre y de relajamiento y, por consiguiente, aquellos perjuicios a la vida sexual, a la integridad del aspecto externo y, más genéricamente, a las relaciones sociales tradicionalmente encuadradas en el llamado daño a la vida de relación". (p. 36)

Con relación a la calidad de vida, desde el punto de vista del autor García Gómez (2015) refiere que "ha entrado a formar parte de muchos aspectos de la vida de individuos y comunidades. Es un valor que ha pasado a ser prioritario en el discurso de muchos sectores de la sociedad, político, comercial, social, económico, sanitario, entre otros" (129).

Además, agrega que la calidad de vida se refiere a una evaluación subjetiva del individuo, con dimensiones tanto positivas como negativas, y que está íntimamente relacionada con un contexto cultural, social y ambiental determinado. (p. 129)

Para Coulter (2013, p. 95) y Parmenter (2014) señalan que "la calidad de vida es un concepto complejo puesto que refleja aspectos sociales e individuales, objetivos y subjetivos y múltiples ámbitos como son el físico, emocional, educativo o laboral" (p. 9).

También refiere que desde diversas disciplinas se ha abordado también el concepto de calidad de vida.

Así en medicina tuvo un importante significado en el siglo pasado debido al incremento de enfermedades crónicas y a la posibilidad del diagnóstico temprano de las mismas y su posterior tratamiento, lo que suponía prolongar la vida de los pacientes que antes tendrían dificultades para sobrevivir. Comenzó a plantearse la idea de no sólo la calidad, sino la calidad de los años ganados a partir de las anteriores intervenciones. (p. 9)

Por otro lado, los autores Drewnowsky y Scott (2013) refieren que:

El Estado de bienestar es considerado por algunos autores como el conjunto de factores que determinan el bienestar de una determinada población, no puede medirse por unidad de tiempo pues hace referencia a condiciones propias de ella tales como nutrición, educación, salud, empleo y otras. Esto no niega la posibilidad de analizarlos en el tiempo. (p. 73)

Además tanto el nivel de vida como el estado de bienestar deben medirse a través de índices independientes y representados en igual forma, pues al haber un incremento en el flujo de bienes y servicios –nivel de vida- de una población, paulatinamente se generan cambios positivos en sus condiciones –estado de bienestar-. “Esta distinción permite diferenciar entre bienes y medios de vida que puede poseer una persona o grupo humano, y consecuencias inherentes a dinámica individual y social, respecto con aspectos biológicos, sociales, ambientales y culturales que tienen que ver con su propia naturaleza” (p. 74).

Desde otra apreciación, Vidart (2013) caracteriza que la calidad de vida por la integración de tres conceptos básicos que son: nivel de vida, condiciones de vida y medio de vida.

En el planteamiento del autor, el **nivel de vida** hace referencia al nivel de ingresos y la acumulación de riqueza, es decir, a la conquista de bienes materiales cada día más abundantes y perfeccionados. Las **condiciones de vida** están definidas por las características del contexto dentro del cual se desarrollan las actividades humanas: acceso a los servicios públicos, medio de trabajo, medio social, etc.; es decir, se trata de la expresión del contexto social. El **medio de vida** se define de acuerdo con la calidad del entorno humano en lo físico; esto incluye entre otras cosas: calidad del agua, calidad del aire, disponibilidad de zonas de recreación, etc. (p. 18)

Como se puede apreciar, esta definición incluye tres aspectos básicos importantes:

Los económicos, que se incluyen en el nivel de vida (se tiene en cuenta solamente los bienes que se posean); los sociales, que se desarrollan en las condiciones de vida y consideran al individuo en su comunidad. Por último los ambientales, que incluyen el ambiente en el medio de vida; mediante éste se indica la calidad del mismo, en el cual una comunidad se desarrolla. Estos tres componentes se deben enmarcar dentro de un sistema de valores propio de la comunidad a estudiar, sobresaliendo las necesidades y aspiraciones propias de ella.

Es por eso, que la aproximación conceptual sobre calidad de vida exige una concepción de necesidades humanas.

A lo largo del tiempo se las ha tratado de definir, identificar, clasificar, medir y priorizar, hecho que ha llevado a diversas estandarizaciones que a pesar de sus diferencias tienen en común lo relativo del concepto necesidad, así como las variaciones que éste presenta en relación con el tiempo, espacio y contexto social a que se refiere. (p. 18)

También se encuentran investigadores que agregan sobre este punto lo siguiente:

En un solo índice *flujo de bienes y servicios y existencia de bienestar*, considerando que a pesar de haber una estrecha relación entre los aspectos cualificables y cuantificables del nivel de vida, algunos de ellos no son susceptibles de aproximación cuantitativa, cual es el caso de la realización personal y social o la tranquilidad. (p. 74)

Así como los conductores deben respetar la vida de las personas para no truncarlas, los transeúntes deben ser educados para poder transitar correctamente y no cometer ninguna imprudencia, y así evitar cualquier daño tanto para el como para el conductor, porque ambos se perjudican, al menos que exista de parte de uno de ellos una negligencia grave en su estado como por ejemplo que este en estado de ebriedad.

Es por eso, que Martínez Filho, Alcantara de Vasconcellos y Humberto Paulino (2014) informan que:

Uno de los desafíos que tiene la gestión de tránsito es lidiar con el comportamiento que tienen las personas en las vías públicas como conductores y peatones; es claro en señalar que los desvíos

en el comportamiento están presentes en la mayoría de los accidentes, perjudican la movilidad en las grandes ciudades y, por ende, deben ser permanentemente identificados y combatidos para una convivencia más pacífica entre los transeúntes en las vías públicas. (p. 43)

Además agregan los autores que:

Todos los órganos de tránsito, en las diversas áreas administrativas, necesitan estar atentos en cuanto a la importancia de la concientización que debe tener la población para evitar riesgos en el tránsito, destacando los comportamientos adecuados, ya sea conductor, de peatón o como usuario del transporte público. (p. 43)

Como se aprecia, en el ámbito municipal, los órganos encargados del tránsito deben desarrollar programas de educación, de acuerdo a las atribuciones que le han sido dadas en la legislación y actuar en armonía con los demás áreas del sistema, buscando que se cumpla con la norma y así evitar accidentes que perjudican la vida de los que participaron en dicho evento. (p. 43)

Es por eso, que las actividades de educación para el tránsito en el municipio deben ser desarrolladas directamente por quienes gestionan el tránsito o ser solicitado como apoyo al área respectiva, estableciendo las actividades educacionales que serán programadas y ejecutadas en escuelas, empresas y asociaciones de la sociedad civil, utilizando para ello transmisión de mensajes educativos en los medios de comunicación, buscando que las personas tomen conciencia de lo que puede pasar si no se toma en cuenta las recomendaciones que se les brinda. (p. 43)

Por otro lado, la realización de conferencias y de encuentros para la discusión de las cuestiones relacionadas a la circulación de las personas es una forma de involucrar a la población en la solución de problemas existentes que afectan a todos y así evitar accidentes que lamentar más adelante, sino se toma en cuenta las charlas brindadas por el área correspondiente que es el de tránsito. (p. 43)

En suma, la calidad de vida de las personas es importante, pues con ella pueden desarrollarse y desenvolverse en todas las áreas tanto a nivel personal como profesional, porque al tener una discapacidad siempre habrá inconvenientes y falta de educación de otras personas, porque las maltratan física y psicológicamente, afectando su salud emocional.

Es por eso, que tanto los conductores que van por las vías como transeúntes que son los que caminan por las veredas y/o aceras así como los usuarios quienes son los que utilizan el transporte, deben ser educados en cuanto a la norma y respetar todo lo relacionado con la gestión de tránsito, con el fin de evitar accidentes que perjudica tanto al piloto, copiloto, transeúnte, usuario, quienes verán afectado su vida y por ende la calidad de vida que tenían antes, será truncado por no respetar las normas de tránsito, entre otros.

1.3 MARCO CONCEPTUAL

- **Bienestar de usuarios respecto a infraestructura vial.** Lo que buscan las personas es bienestar en cuanto al tránsito, dado que en Lima esta situación es perjudicial por la cantidad de vehículos y además porque no respetan las normas de tránsito. (Elaboración propia).
- **Calidad de vida.-** Es un concepto que hace alusión a varios niveles de generalización pasando por sociedad, comunidad, hasta el aspecto físico y mental, por lo tanto, el significado de calidad de vida es complejo, ya que cuenta con definiciones que van desde la sociología, a las ciencias, política, medicina, estudios del desarrollo, etc. (Elaboración propia).
- **Capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos.** Tanto la Municipalidad como el Estado a pesar de los recursos que ponen a disposición de los diferentes municipios, no pueden hacer mucho, pues el presupuesto asignado es poco, y aunado una mala gestión no se puede lograr que el tránsito mejore. (Elaboración propia).
- **Condiciones de habitabilidad a nivel de la ciudad.** Vivir en Lima es un tanto perjudicial por las ondas sonoras que emiten los buses, camiones, transporte público, taxis, particulares, entre otros, cuando no avanzan, es por eso que las condiciones para habitar en los alrededores aún más cuando son zonas de mucho tránsito, perjudica la calidad de vida de la ciudadanía en sus diferentes ámbitos como salud, emocional, etc. (Elaboración propia).

- **Coordinación institucional de las acciones de tránsito.** Las coordinaciones que se realizan a nivel de Lima Metropolitana no son muy acertadas, dado que a pesar de las diferentes normas que existen, no se cumple, pues las papeletas impuestas no se pagan, además no es una lección que muchas aprendan, es por eso que la ciudadanía se encuentra inconforme respecto a estos hechos. (Elaboración propia).
- **Cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito.** Muchas veces no se cumple lo que se acuerda, pues tanto el municipio, como los que están a cargo de esta área, no hacen cumplir con lo ordenado, pues muchas veces los accidentes son el pan de cada, donde se ve todos los días muertes o invalidez de diferentes personas, donde además se podría decir que los peatones tienen también culpa por no respetar las normas de tránsito. (Elaboración propia).
- **Desarrollo en las actividades de la población.** Las diferentes actividades que realiza la población hace que salgan a las calles, muchas de ellas no respetan las normas de tránsito, cruzando intempestivamente, no usan los puentes peatonales, etc., ocasionando accidentes que perjudican su calidad de vida. (Elaboración propia).
- **Eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad.** Son aquellas que deberían estar presentes en la administración de una buena gestión vial, pero muchas veces no se lleva a cabo, dado que vemos que los accidentes son del día a día, ocasionando muerte, invalidez, evidenciando que los esfuerzos realizados no son suficientes. (Elaboración propia).
- **Expectativa, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial.** A pesar de las normas, multas, etc., los transportistas no cumplen, evadiendo o coimeando a los policiales de tránsito para que no los

multen y así sigan cometiendo infracciones y sigan quitando la vida o dejando invalida a muchas personas, perjudicando su tranquilidad y bienestar englobando su calidad de vida. (Elaboración propia).

- **Gestión de tránsito.-** Se refiere a la combinación de medidas que sirven para preservar la capacidad de tránsito y mejorar la seguridad, la confianza y la fiabilidad de todo el sistema de transporte por carreteras, debiendo hacer todo lo posible para que se pueda cumplir. (Elaboración propia).
- **Nivel emocional de la población.** La población no se siente segura al salir de sus viviendas, porque no saben si regresaran vivas o muertas o con alguna invalidez, dado que el tránsito en Lima sigue siendo un caos, y que no pueden hacer nada las autoridades que tienen a su cargo la administración de tránsito. (Elaboración propia).
- **Percepción de las estrategias de control de tránsito.** Las estrategias que utiliza la Municipalidad de Lima, no son suficientes, perjudicando la calidad de vida de la ciudadanía, además teniendo en cuenta, que el tráfico que se ocasiona en hora punta sigue siendo un dolor de cabeza, tanto en la salud como en la economía, pues más están en el carro que en su vivienda. (Elaboración propia).
- **Planeamiento de los sistemas de información.** Es importante que la Municipalidad tenga coordinación con los sistemas informáticos, buscando que se mejore el tránsito y puedan dar aviso y se pueda tomar vías alternas, con el fin que se aligere el tránsito y las personas puedan ir a sus hogares en el menos tiempo posible y así puedan estar con sus familias. (Elaboración propia).

- **Satisfacción de los usuarios.** Lo que buscan los usuarios es llegar a sus hogares a una hora adecuada, por tanto es responsabilidad de los municipios, Estado así como de la ciudadanía en contribuir a que se respete las normas, utilizando los diferentes puentes peatonales, esperando el cambio de semáforo, entre otras, el cual ayudará a mejorar la calidad de vida y así aliviar un poco el tránsito que es dolor de cabeza, perjudicando a su vez la salud tanto del peatón como del transportista. (Elaboración propia).

Capítulo II: El Problema, Objetivos, Hipótesis y Variables

2.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1.1 Descripción de la Realidad Problemática

Al abordar esta problemática relacionada con el tema, encontramos que a nivel de Lima ciudad capital, existen diferentes problemas que vienen incidiendo en cuanto a la gestión de tránsito, entre los cuales tenemos:

- Participación en el tránsito por la PNP, Municipalidades, Autoridad de Transporte Urbano (ATU), etc.
- Deficiente semaforización.
- Se requiere mayor coordinación en las instituciones vinculadas con las acciones de tránsito.
- Informalidad en el establecimiento de rutas en el transporte público.
- Se requiere mejoramiento de la cultura sobre tránsito por parte de usuarios de la vía (peatones, conductores).

En cuanto a la problemática mencionada en líneas anteriores, repercute en el nivel de satisfacción de los usuarios de vías y transporte, la tranquilidad y bienestar social y emocional y desde luego en la habitabilidad de la población, debido entre otros a los problemas mencionados anteriormente, demostrando por lo tanto que las deficiencias que se presentan a nivel del tránsito urbano en la ciudad, son problemas muy arraigados y que pese a diferentes planteamientos, aún se mantiene latentes.

Sobre esta realidad, encontramos que una de las causas principales está relacionado con la gestión de las diferentes instituciones comprometidas en esta realidad, al poco interés entre tratar de mejorar por parte de las autoridades de la infraestructura vial, al cual también se suma el factor humano que es uno de los causantes de los accidentes de tránsito y que desde luego, se ve reflejado en exceso de velocidad, imprudencia y negligencia de los conductores, situaciones de ebriedad y donde el transporte público constituye uno de los generadores de estos problemas, con consecuencias que se ven reflejados a nivel de las estadísticas en hechos lamentables y donde los choques y atropellos se encuentran a la orden del día.

De otro lado también encontramos, que en cuanto a la generación de muchos de los problemas resultantes y su deficiente gestión está la alta contaminación que si se toma en cuenta lo que sucede a nivel de Lima Metropolitana supera por estos efectos a muchas ciudades de Latinoamérica, como son Santiago de Chile, México D.F., Sao Paulo, Buenos Aires, entre otros, y que al no dudarlo son generadores por la deficiente gestión de tránsito y que repercute en sus habitantes.

Asimismo, los problemas anteriormente expuestos atentan uno de los derechos fundamentales establecidos en la Constitución Política del Perú que es el derecho a la vida y la salud de las personas; al cual también se suman que el ambiente a nivel de la ciudad, no es el apropiado y menos equilibrado, donde el aire afecta directamente la calidad de vida de la población; hechos que demuestran, que los altos índices de enfermedades que actualmente se están incrementando a nivel de Lima Metropolitana son las respiratorias y que en el tiempo se convierten en crónicas como es el caso de la rinitis alérgica, problemas de asma, faringitis, vista, entre otros.

Finalmente como parte de esta problemática, podemos señalar que la gestión de tránsito debe ser optimizada, toda vez que los servicios existentes en la capital por la deficiente infraestructura son deficitarias y de calidad, debido al poco interés de sus autoridades, falta de conciencia vial de la ciudadanía, transporte público no adecuado, vehículos en gran cantidad en condiciones de riesgo y precarios, que afectan la vida y salud de la población, atentando la calidad de vida de los usuarios y que requieren mayor interés de las autoridades comprometidas en esta realidad, etc.

2.1.2 Antecedentes Teóricos

Respecto a las **investigaciones nacionales**, se aprecia que existen diferentes estudios, teniendo alguno de ellos alguna similitud, pero que lo han realizado desde diferentes puntos de vista como de Yangali Gamarra (2018) - Tesis para optar el Grado Académico de Maestro en Gestión Pública con su tema titulado:

“Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018” de la Universidad César Vallejo, quien resumió su trabajo así:

Tal como se aprecia en la información anterior, encontramos que en lo referente a la gestión del tránsito, se requiere que la normatividad implementada al respecto, se encuentre debidamente articulada, con el fin que no afecte la gestión y desde luego buscar mayor concordancia entre las mismas, con el fin que la población no resulte afectada y por el contrario, se vea fortalecida en cuanto a la administración del tránsito en este ámbito jurisdiccional que lo conforma el Cercado de Lima, entre otros.

La presente tesis tuvo como objetivo general “determinar las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018”. Además, el método empleado fue de “enfoque cualitativo, de nivel de investigación exploratoria”. La población estuvo formada por “las normas legales relacionadas con el tema de estudio”, la muestra “por las leyes, decreto ley y decretos supremos”. La técnica empleada para recolectar información fue “la revisión documental”.

Por otro lado, Palomino Altez (2018) con su tesis para optar el grado académico de Maestro en Ingeniería de Transportes de la Universidad Nacional Federico Villareal con el tema: “Propuesta de gestión vial para reducir la congestión vehicular y su impacto social en la intersección de la Av. Arequipa con la Av. Aramburú”, tiene el siguiente resumen:

Sobre este particular, se observa tal como lo señala el estudio, que es necesario la optimización del tránsito vehicular en la intercepción de las avenidas en referencia, desde luego evitando

tenga problemas en cuanto a las necesidades de quienes hacen uso de dichas vías, en razón que el estudio en referencia destaca la necesidad de optimizar mejorando la fluidez vehicular en esta zona de Lima Metropolitana y no se vea perjudicada, la población y usuarios de la vía.

La presente investigación tiene por objetivo principal "el de mejorar la circulación vehicular en la intersección de Av. Arequipa con la Av. Aramburú, a fin de mitigar el impacto social (Perdidas horas/hombre, Accidentes, Contaminación ambiental) que vienen generado los conflictos operacionales".

De igual modo, Montoya Terrones y Quispe Zavala (2018) con su Tesis para obtener el grado académico de Maestro en Gestión Pública con el tema: "Gestión de la seguridad vial y su influencia en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017" de la Universidad César Vallejo, resumió su trabajo de la siguiente manera:

En lo concerniente a esta parte de la investigación, se pudo observar que en lo referente a la seguridad vial, era conveniente gestionarlo en forma apropiada en el ámbito jurisdiccional del distrito en referencia y desde luego concordado con el Gobierno provincial de Jauja, con el fin que exista concordancia en el transporte público y no se vean perjudicados los usuarios de este servicio, toda vez que del apoyo entre ambas gestiones, los resultados incidirán directamente en la calidad del servicio que requiere la ciudadanía.

El presente estudio se realizó con el objetivo de “establecer la influencia de la gestión de la seguridad vial en el servicio de transporte público en la Municipalidad Provincial de Julcán -2017”. El tipo de estudio es el “no experimental, el diseño es correlacional causal de corte transaccional y los métodos de investigación aplicados fueron el deductivo, inductivo y analítico”.

Con relación a las *investigaciones internacionales*, Escobar García, D. A. (2008). En su tesis Doctoral de la Universidad Politécnica de Cataluña. Titulada: “Instrumentos y metodología de planes de movilidad y transporte en las ciudades medias colombianas”. Lo resumió así:

Analizando la información mostrada en la investigación, el interesado plantea que a nivel de las ciudades medias colombianas, era necesario utilizar cierto tipo de mecanismos y empleo de metodologías especiales desde el punto de vista de la planificación y gestión de transporte, con el fin de poder implementar sistema de transporte de pasajeros en estos lugares, con el fin que los ciudadanos no se vean perjudicados en el tránsito de sus hogares al centro de trabajo; ante lo cual plantea, la conveniencia, de utilizar sistemas de transporte tipo transmilenio, con el fin de satisfacer sus necesidades de servicio, así como también que todos estos esfuerzos que se lleven a cabo en las ciudades del territorio colombiano; hechos que a no dudarlo, van a incidir directamente en la calidad de vida de los habitantes y en el bienestar general de la población, entre otros.

De igual manera, Granda López (2018) con su Tesis para optar el grado de Doctor de la Universidad Complutense de Madrid con su tema: "La gestión pública de las ciudades: El desarrollo y la gestión de la movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial en Cuenca-Ecuador (1999- 2014)" (2018), destaco entre otros, lo siguiente:

Tal como se menciona en líneas anteriores, el interesado en la búsqueda de su grado académico, llevo a cabo la investigación orientada a conocer como la administración pública a nivel de las ciudades consideradas como medianas a grandes como es el caso de Cuenca y Quito, Ecuador; han desarrollado un modelo de gestión donde toman en cuenta en forma integral a la comunidad, el sistema que utiliza para desplazarse, la forma como se desarrolla el tránsito, transporte y seguridad en general.

Por otra parte, el desarrollo de un análisis integral y del planeamiento apropiado para estos fines, han logrado el manejo adecuado de las principales ciudades, entre las cuales se encuentra Cuenca, habiendo para tal fin tomado en cuenta la forma en la cual debía gestionarse y/o administrarse todos estos aspectos vinculado a la forma en que debía ser desplazada las personas y los medios que debía emplear, lo cual en los últimos quince años aproximadamente, deja entre ver el trabajo desarrollado y los resultados son evidentes, debido al tipo de gestión utilizada para estos fines, entre otros.

Asimismo, García Burgos, C. P. (2019), con su tesis de Maestría en Desarrollo Urbano de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Titulada: "La gestión del transporte urbano. Una oportunidad para

un modelo integrado de transporte en Santiago de Chile". Dio a entender mediante dicha investigación la necesidad de la gestión del transporte urbano.

Al interpretar la información empleada por la interesada, se pudo encontrar que efectivamente era necesario gestionar el transporte urbano en la ciudad capital, toda vez que era conveniente conforme crecen las ciudades de emplear nuevas modalidades a las cuales se les conoce como transporte integrado, con el fin de encontrar una solución de esta naturaleza en esta ciudad; habiendo establecido entre otros la conveniencia de emplear en la capital de la república, un modelo de administración del transporte urbano y que luego de haber llevado a cabo un análisis con otras ciudades latinoamericanas, se pudo ubicar que el más cercano era el colombiano; demostrando por lo tanto, que es evidente que el transporte urbano en las ciudades, siempre debe ser gestionado profesionalmente, entre otros.

2.1.3 Definición del Problema

Problema principal

¿En qué medida la gestión de tránsito urbano, incide en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2015-2019?

Problemas específicos

- a.** ¿En qué medida el nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito, incide en la satisfacción de los usuarios en Lima Metropolitana?
- b.** ¿De qué manera el planeamiento de los sistemas de información de tránsito, incide en el desarrollo de las actividades a nivel de la población?
- c.** ¿En qué medida la capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos, incide en el bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial de la ciudad?
- d.** ¿En qué medida el nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad, incide en las condiciones de habitabilidad de la ciudad?
- e.** ¿De qué manera la coordinación institucional en las acciones de tránsito, incide en el nivel emocional de la población?
- f.** ¿En qué medida el nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito, incide en las expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial?

2.2 FINALIDAD Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

2.2.1 Finalidad

El desarrollo del estudio, demostró a través de la investigación cuáles son las implicancias que viene generando la administración del tránsito urbano, a nivel de la calidad de vida y la percepción que tienen los usuarios sobre la ciudad, con el fin de demostrar metodológicamente las bondades, deficiencias y/o limitaciones que están presentes en la sociedad, entre otros.

2.2.2 Objetivos General y Específicos

Objetivo general

Demostrar si la gestión de tránsito urbano, incide en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2015-2019.

Objetivos específicos

- a.** Determinar si el nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito, incide en la satisfacción de los usuarios en Lima Metropolitana.
- b.** Establecer si el planeamiento de los sistemas de información de tránsito, incide en el desarrollo de las actividades a nivel de la población.

- c.** Establecer si la capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos, incide en el bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial de la ciudad.
- d.** Determinar si el nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad, incide en las condiciones de habitabilidad de la ciudad.
- e.** Establecer si la coordinación institucional en las acciones de tránsito, incide en el nivel emocional de la población.
- f.** Establecer si el nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito, incide en las expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial.

2.2.3 Delimitación del Estudio

a. Delimitación espacial

El estudio se realizó a nivel de Lima Metropolitana.

b. Delimitación temporal

El periodo en el cual se llevó a cabo esta investigación comprendió los años 2015 - 2019.

c. Delimitación social

En la investigación se aplicaron las técnicas e instrumentos destinados al recojo de información de usuarios.

2.2.4 Justificación e Importancia del Estudio

Justificación.- La ejecución del trabajo de investigación respondió al interés profesional por tratar de conocer que problemas existentes están presentes en cuanto a la gestión del tránsito urbano; así como también, conocer cómo perciben los ciudadanos frente a estos problemas su calidad de vida, teniendo presente las repercusiones que actualmente existen a nivel de la ciudad, de los usuarios, así como también de la población en general respecto a su salud.

Importancia.- Los resultados del estudio, demostraron que la gestión del tránsito urbano a nivel de Lima Metropolitana es la apropiada; así como también, cuál es la percepción ciudadana y como incide en la calidad de vida de la ciudadanía.

2.3 HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.3.1 Supuestos teóricos

De acuerdo con el autor **LÓPEZ, Abel (2016)** las teorías, leyes e hipótesis que elaboren en cada corriente contendrán, implícita y explícitamente, dicha concepción, y su estructura conceptual reflejará por ello las ideas sobre la sociedad. Además la estructura conceptual debe tener lo siguiente: **1) El funcionalismo, 2) El materialismo y 3) Tesis fundamentales** (pp. 1-2)

Respecto a la **gestión de tránsito urbano**, el autor Plataforma Digital Única del Estado Peruano (PDUEP, 2018) informa que:

Es necesaria para la correcta gestión y modernización del transporte, debido a las características particulares de Lima y Callao, como la continuidad urbana y la presencia de más de dos entidades con competencia en esta materia, como la Municipalidad Metropolitana de Lima, la Municipalidad Provincial del Callao y la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE).

Es por eso que:

La creación de la ATU marca el inicio de un sistema de transporte integrado en cuanto a los principales modos existentes, así como tarifas y medios de pago, mediante un sistema único de recaudo para una red multimodal, que incluya buses, BTR (buses de transporte rápido, como el Metropolitano) y trenes. Además, el tránsito mejorará notablemente al promover el uso de vehículos de gran capacidad y desalentar el empleo de vehículos particulares y de taxis. Con ello, gradualmente también se reducirán las emisiones contaminantes, uno de los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas. (p. s/n)

En cuanto a la **calidad de vida**, el autor Baster Moro (2015) refiere que:

Se define como un estado de bienestar físico, social, emocional, espiritual, intelectual y ocupacional que le permite a la persona satisfacer apropiadamente sus necesidades individuales y

colectivas. Es un complejo concepto cuya definición operacional y dimensional resulta francamente difícil. (p. 1)

Además, hay acuerdo en cuanto a la necesidad de abordarla desde una dimensión subjetiva, es decir, lo que la persona valora sin restringirla a la dimensión objetiva (opinión de otras personas o terceros) porque lo fundamental es la percepción propia. (p. 1)

Es por ello, que se debe tener en cuenta que los accidentes de tránsito que son ocasionados por personas que no tienen la precaución necesaria, ocasionan un daño al transeúnte con lesiones que pueden ser hasta reversibles, perjudicando su vida y por tanto su bienestar, dado que la calidad de vida que antes tenía, cambiará por la imprudencia del conductor.

2.3.2 Hipótesis Principal y Especificas

Hipótesis principal

La gestión de tránsito urbano, incide significativamente en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2015-2019.

Hipótesis específicas

- a.** El nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito, incide significativamente en la satisfacción de los usuarios en Lima Metropolitana.

- b.** El planeamiento de los sistemas de información de tránsito, incide significativamente en el desarrollo de las actividades a nivel de la población.
- c.** La capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos, incide significativamente en el bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial de la ciudad.
- d.** El nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad, incide significativamente en las condiciones de habitabilidad de la ciudad.
- e.** La coordinación institucional en las acciones de tránsito, incide significativamente en el nivel emocional de la población.
- f.** El nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito, incide significativamente en las expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial.

2.3.3 Variables e Indicadores

Variable independiente

X. Gestión de tránsito urbano

Indicadores

- x1.- Nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito.
- x2.- Nivel de planeamiento de los sistemas de información.
- x3.- Capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos.

x4.- Nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad.

x5.- Nivel de coordinación institucional de las acciones de tránsito.

x6.- Nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito.

Variable dependiente

X. Calidad de vida

Indicadores

y1.- Nivel de satisfacción de los usuarios.

y2.- Nivel de desarrollo en las actividades de la población.

y3.- Nivel de bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial.

y4.- Condiciones de habitabilidad a nivel de la ciudad.

y5.- Nivel emocional de la población.

y6.- Nivel de expectativa, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial.

Capítulo III: Método, Técnica e Instrumentos

3.1 POBLACIÓN Y MUESTRA

3.1.1 Población

Estuvo conformada por los usuarios que utilizan la vía pública en Lima Metropolitana, para efecto de la investigación y de la muestra

será una población desconocida. Sin embargo, perciben la forma como se lleva a cabo la gestión de tránsito urbano y carreteras y cuál es la percepción que tienen respecto a la calidad de vida en esta urbe, en el periodo 2015-2019.

3.1.2 Muestra

La muestra óptima se obtuvo mediante la fórmula para estimar proporciones para una población desconocida, pero finita:

$$n = \frac{Z^2 PQ}{e^2}$$

Donde:

- Z : Valor en el eje de la abscisa, de la curva normal, para una probabilidad del 95% de confianza.
- P : Proporción de usuarios que afirmaron existe calidad de vida debido a la gestión a la gestión del tránsito urbano a nivel de Lima Metropolitana (se asume P=0.5).
- Q : Proporción de usuarios que afirmaron no existe calidad de vida debido a la gestión a la gestión del tránsito urbano a nivel de Lima Metropolitana (**Q = 0.5** valor asumido debido al desconocimiento de Q)
- e : Margen de error 5%
- N : Población.
- n : Tamaño óptimo de muestra.

Entonces a un nivel de significancia de 95% y 5% como margen de error la muestra óptima es:

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.5) (0.5)}{(0.05)^2}$$

n = 384 usuarios.

La muestra de transeúntes fue seleccionado de manera aleatoria entre los principales distritos de Lima Metropolitana.

3.2 DISEÑO UTILIZADO EN EL ESTUDIO

Tipo	:	Aplicativo.
Nivel	:	Descriptivo / Explicativo.
Método y diseño	:	Análisis, Síntesis Estadístico, entre otros
Enfoque	:	Cuantitativo

Se tomó una muestra en la cual:

$$M = O_y(f)O_x$$

Dónde:

M	=	Muestra
O	=	Observación
f	=	En función de
x	=	Gestión de tránsito urbano
y	=	Calidad de vida

3.3 TÉCNICA E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Técnicas

La principal técnica que se utilizó en este estudio fue la encuesta.

Instrumentos

Como instrumento de recolección de la información se utilizó el cuestionario que por intermedio de una encuesta conformada por preguntas en su modalidad cerradas se tomaron a la muestra señalada.

3.4 PROCESAMIENTO DE DATOS

Para procesar la información se utilizó los instrumentos siguientes: Un cuestionario de preguntas cerradas, que permitió establecer la situación actual y alternativas de solución a la problemática que se estableció en la presente investigación, además se usó el Programa Computacional SPSS (Statistical Package for Social Sciences), Ji cuadrado corrige por Yates

Capítulo IV: Presentación y Análisis de los Resultados

4.1 PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

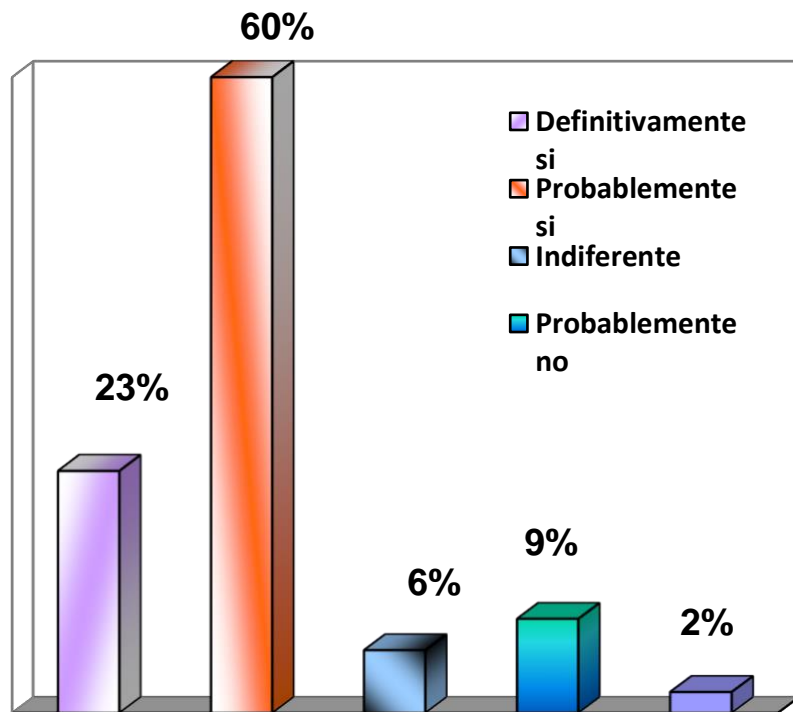
Tabla N° 1

Cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito en Lima Metropolitana.

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	89	23
b) Probablemente si	230	60
c) Indiferente	23	6
d) Probablemente no	33	9
e) Definitivamente no	9	2
Total	384	100%

Figura 1

Cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito en Lima Metropolitana.



Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

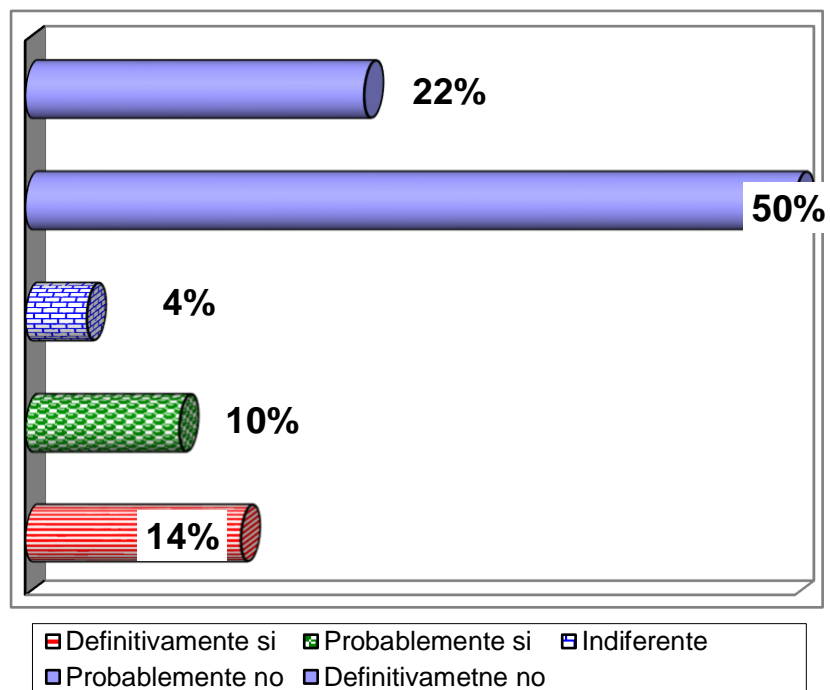
INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que figura en la tabla, el 60% de los usuarios respondieron respecto a la interrogante que probablemente si se está cumpliendo con las políticas vinculadas al tránsito en esta ciudad; en cambio el 23% expresaron que definitivamente si se cumple con las políticas relacionadas al tránsito en esta ciudad, 9% señalaron todo lo contrario en comparación con los anteriores, 6% se mostraron indiferentes y el 2% complementario manifestaron que definitivamente no se cumplían estos lineamientos vinculados con el tránsito en esta ciudad, culminando con el 100% de la muestra.

Analizando la información del párrafo anterior, se encuentra que mayoritariamente los encuestados eligieron la segunda de las opciones, la cual consiste en señalar que efectivamente la Policía Nacional del Perú, como institución tutelar y responsable de velar y hacer cumplir las normas, así como también, el control y administración del tránsito en la ciudad de Lima, poniendo de manifiesto su capacidad operativa, pese que la infraestructura vial no es adecuada; además existe cierta displicencia de parte de la Municipalidad de Lima, en ordenar el tráfico, la semaforización, señalización y otros aspectos vinculados con esta problemática; situación que a no dudarlo, requiere de mucha atención en cuanto a la optimización del tránsito a nivel de Lima ciudad capital.

Tabla N° 2*Sistemas de información vinculados al tránsito.*

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	53	14
b) Probablemente si	39	10
c) Indiferente	14	4
d) Probablemente no	192	50
e) Definitivamente no	86	22
Total	384	100%

Figura 2*Sistemas de información vinculados al tránsito.*

Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

INTERPRETACIÓN

Tal como se observa en los datos que figuran en la tabla y gráfico correspondiente, el 50% de los que respondieron, lo hicieron puntualizando en que probablemente no existía planeamiento relacionado a los sistemas de información que están vinculados con el tránsito a nivel de Lima Metropolitana; y el 22% corroboró en la posición adoptada por el grupo anterior; 14% tuvieron una posición afirmativa y el 10% expresaron que probablemente si existía este tipo de lineamientos vinculados con el tránsito y el 4% se mostraron indiferentes frente a esta problemática, llegando al 100%.

Es evidente que respecto al planeamiento vinculado con los sistemas de información relacionados con el tránsito en esta ciudad y conforme a los resultados que se presentan en la interrogante, podemos señalar que en la gestión de los gobiernos municipales, siempre comienzan su administración, señalando que van a ordenar el Tráfico y nunca lo realizan, y acaban emitiendo disposiciones coyunturales, como es el caso del "Pico Placa" y otros que han fracasado en ciudades de países vecinos; lo cual demuestra que no existe esfuerzos de las autoridades con el fin de hacerle frente a esta problemática y que desde luego, tiene implicancias en la calidad de vida de los ciudadanos, debido principalmente a la falta de coherencia y/o ausencia de un trabajo debidamente ordenado, entre otros.

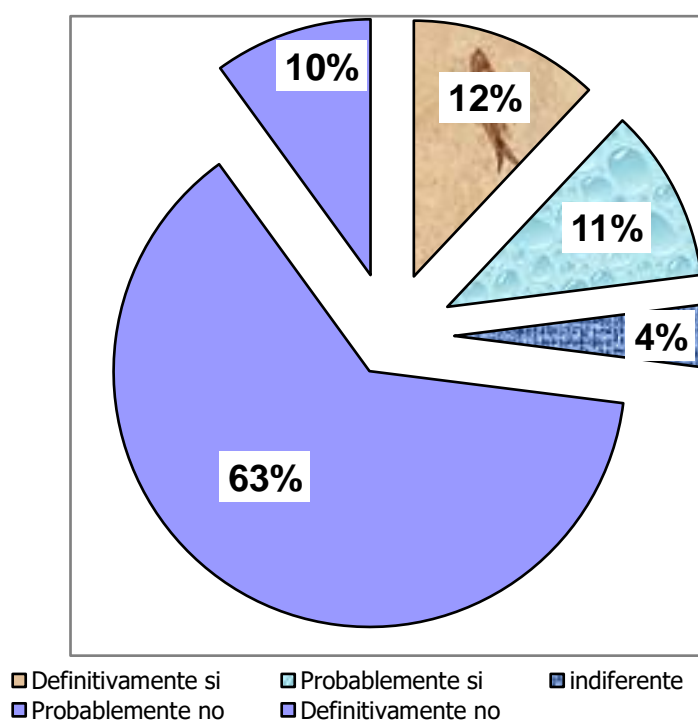
Tabla N° 3

Capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos frente a la problemática del tránsito.

Alternativas	Fi	%
a) Definitivamente si	47	12
b) Probablemente si	41	11
c) Indiferente	16	4
d) Probablemente no	241	63
e) Definitivamente no	39	10
Total	384	100%

Figura 3

Capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos frente a la problemática del tránsito.



Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

INTERPRETACIÓN

En cuanto a los alcances de la pregunta, apreciamos que el 63% eligieron que probablemente no existía coherencia a nivel de la capacidad operativa de los recursos destinados como parte de la administración del tránsito urbano en Lima Metropolitana; 12% manifestaron que existía coherencia en el empleo de los medios utilizados a nivel del tráfico y el 11% también lo ratificaron como una probabilidad que esto estuviera sucediendo; en cambio el 10%, fueron contundentes al expresar que definitivamente no encontraban esa concordancia con los servicios que reciben los usuarios, y el 4% mostraron su indiferencia, llegando al 100%.

En cuanto a la capacidad operativa de los recursos tanto humanos, logísticos y tecnológicos que se utilizan para hacer frente a esta problemática, mayoritariamente los que respondieron mencionaron como probabilidad que no encuentran concordancia en la utilización de los recursos que se emplean para controlar el tránsito urbano en Lima Metropolitana, es por ello que los usuarios indican que no es coherente, toda vez que la tecnología actual del sistema de administración de tráfico, está desfasada en razón, que no existe armonización en lo que se necesita y lo que se espera en las diferentes vías metropolitanas.

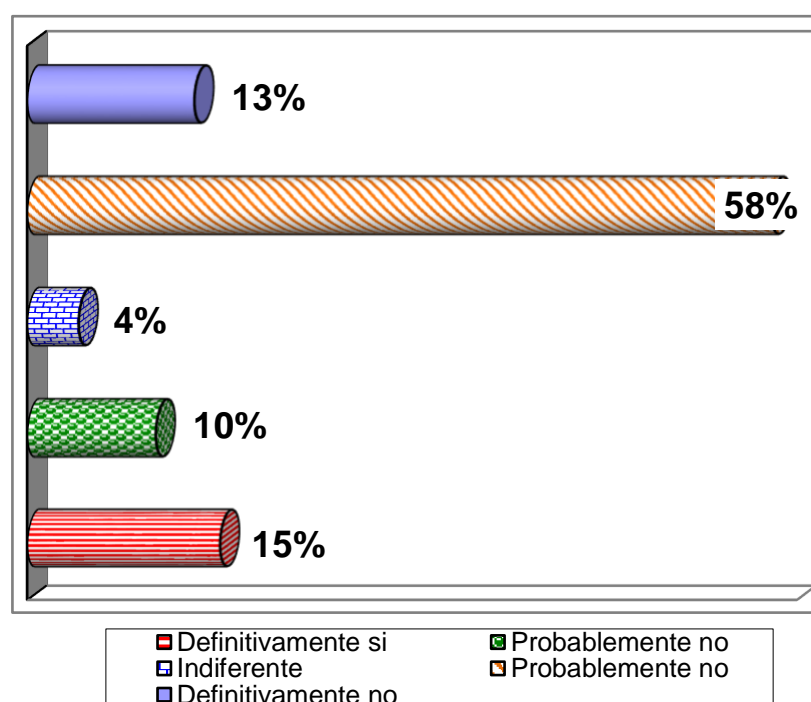
Tabla N° 4

Eficiencia y eficacia en la administración de la infraestructura vial de la ciudad.

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	59	15
b) Probablemente si	37	10
c) Indiferente	14	4
d) Probablemente no	222	58
e) Definitivamente no	52	13
Total	384	100%

Figura 4

Eficiencia y eficacia en la administración de la infraestructura vial de la ciudad.



Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

INTERPRETACIÓN

Sobre este particular al cual está referida la interrogante, el 58% de los que respondieron, indicaron que era probable que no existe eficiencia y eficacia al administrar la infraestructura vial de la ciudad y un 13% lo complementaron en respaldo al grupo anterior; sin embargo, tanto el 15% y 10% respectivamente tuvieron una posición favorable respecto al soporte vial existente que actualmente se dispone, y el 4% mostraron su indiferencia, arribando al 100% de la muestra.

Al interpretar la información aportada por los encuestados en el párrafo anterior, encontramos que efectivamente no existe eficiencia y menos eficacia, toda vez que la infraestructura vial es muy deficiente y forma demasiados cuellos de botella en muchas partes de la ciudad de Lima, no permitiendo se pueda aplicar tecnologías a nivel de infraestructuras modernas de Viaductos cortos y eficaces; en el mundo actual en el que vivimos, muchas cosas han cambiado con respecto a este tema y actualmente se aplica la Movilidad Urbana Sostenible y esto suplanta a las grandes infraestructuras viales que actualmente existen en otros países, etc.

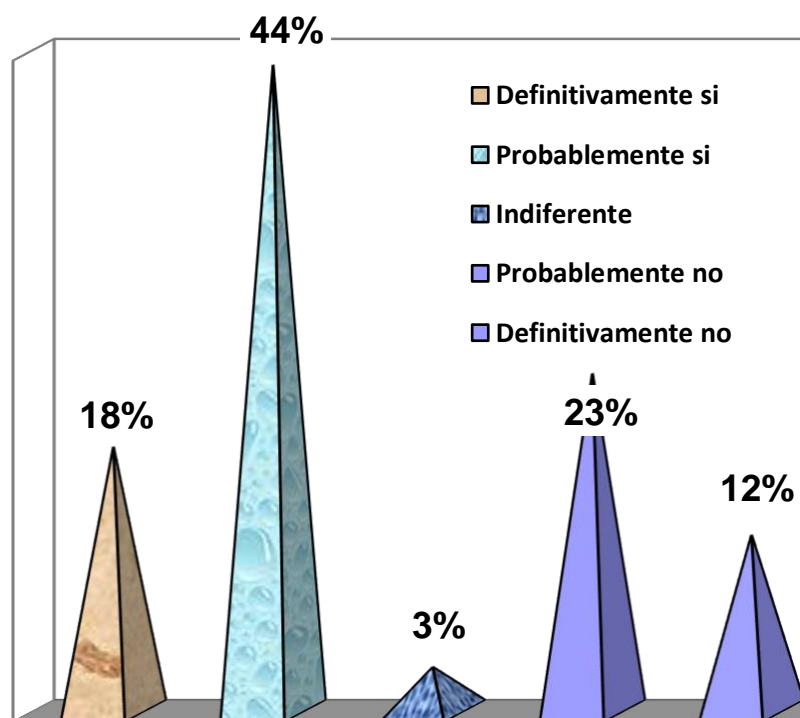
Tabla N° 5

Coordinación institucional de las acciones de tránsito son las apropiadas.

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	69	18
b) Probablemente si	168	44
c) Indiferente	13	3
d) Probablemente no	87	23
e) Definitivamente no	47	12
Total	384	100%

Figura 5

Coordinación institucional de las acciones de tránsito son las apropiadas.



Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

INTERPRETACIÓN

En lo concerniente a este párrafo, encontramos que el 44% de los que respondieron, mencionaron que probablemente existe coordinación institucional en las diferentes acciones de tránsito que se llevan a cabo a nivel de la ciudad; 18% lo reafirmaron expresando que definitivamente si había la coordinación institucional en las acciones de tránsito; en cambio un 23% indicaron que probablemente no era favorable la percepción que tenían los usuarios, respecto a las estrategias que se empleaban en cuanto al control de tránsito y el 12% indicaron que definitivamente no habían este tipo de acciones y el 3% mostraron su indiferencia, sumando el 100%.

Es de esperar que si analizamos los datos presentados en la tabla y gráfico correspondiente, encontraremos que existen en los encuestados dos posiciones bastante marcadas; tal es así que la mayoría mencionan que estos esfuerzos vinculados a las acciones de tránsito son las más apropiadas; como también, existe más de un tercio de los que respondieron en la interrogante y que tuvieron una posición de cuestionamiento al trabajo que se lleva a cabo en cuanto a la administración del tránsito; por lo que es necesario mayor coordinación entre las autoridades comprometidas y con decisiones políticas coherentes productos de las reuniones, con el fin de optimizar esta problemática.

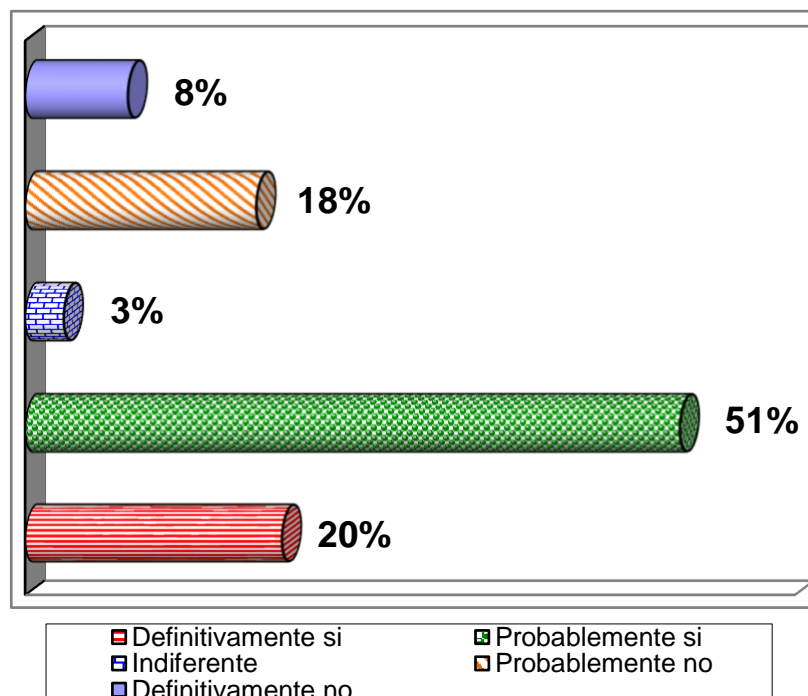
Tabla N° 6

Percepción de los usuarios respecto a las estrategias de control de tránsito.

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	79	20
b) Probablemente si	197	51
c) Indiferente	12	3
d) Probablemente no	68	18
e) Definitivamente no	29	8
Total	384	100%

Figura 6

Percepción de los usuarios respecto a las estrategias de control de tránsito.



Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

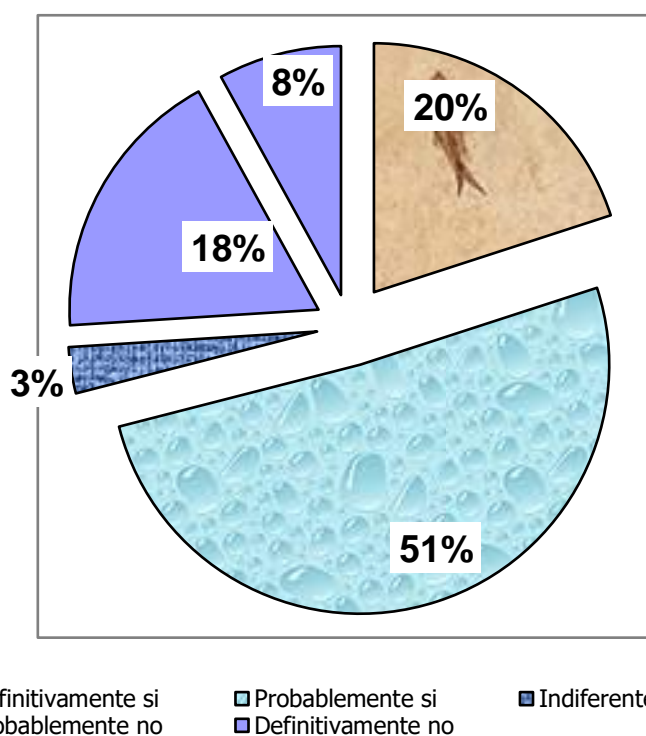
INTERPRETACIÓN

Es de esperar que los datos proporcionados en la interrogante, indican que el 51% de los encuestados, reconocieron como probable que la percepción que tienen los usuarios de las estrategias que se emplean en el control de tránsito son las apropiadas; lo que a su vez el 20% corroboraron expresado por los anteriores; en cambio el 18% tuvieron otra apreciación contraria en comparación con las primeras opciones y el 8% expresaron que la percepción definitivamente no era la adecuada y el 3% mostraron su indiferencia, culminando con el 100%.

Referente a estos resultados, destaca que la percepción que tiene los usuarios en relación a las estrategias que se utilizan en lo concerniente al control de tránsito, las califican de apropiadas; hechos que a no dudarlo son discordantes con el grupo que tuvieron una posición negativa; siendo necesario de parte de las autoridades comprometidas en esta problemática de mejorarlas, toda vez que los reclamos son permanentes, dado que las personas que emplean estos servicios, demoran más de 2 horas en llegar a su centro de trabajo y viceversa, lo cual debe optimizarse y cambiara la apreciación que tienen del tránsito en esta ciudad capital, etc.

Tabla N° 7*Gestión del tránsito urbano en Lima Metropolitana.*

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	77	20
b) Probablemente si	41	11
c) Indiferente	16	4
d) Probablemente no	211	55
e) Definitivamente no	39	10
Total	384	100%

Figura 7*Gestión del tránsito urbano en Lima Metropolitana es coherente.*

Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

INTERPRETACIÓN

Al revisar los contenidos que figuran en la tabla y parte gráfica, se aprecia que el 55% de los encuestados, manifestaron que probablemente no es coherente la gestión del tránsito urbano a nivel de Lima Metropolitana y complementado por el 10% quienes indicaron que definitivamente dicha gestión era incoherente; en cambio el 20% y 11% tuvieron una posición favorable y el 4% se mostraron indiferentes, arribando al 100% de la muestra.

Indudablemente que los resultados que se han obtenido en la interrogante, nos demuestran que la apreciación que tienen quienes respondieron lo hicieron expresando frente a esta realidad, que la gestión de tránsito podría mejorar mucho más, simplemente con aplicar políticas exitosas como se aplica en otros países, y cuentan con el apoyo del gobierno, con otras alternativas que inciden directamente en solucionar esta problemática y que deben ser optimizadas con políticas públicas a favor de los trabajadores, estudiantes, empresariado vinculado en transporte, entre otros y que los resultados cambiarían radicalmente.

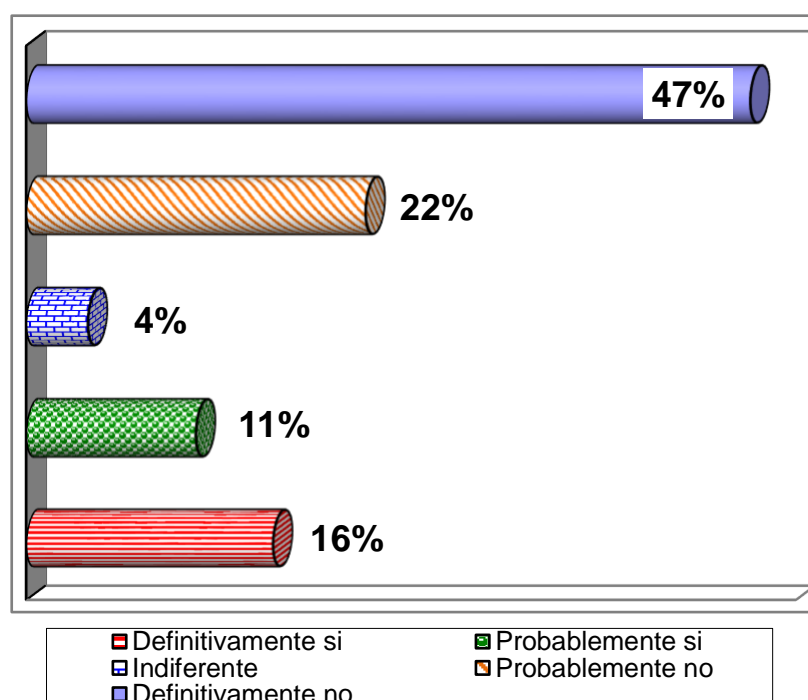
Tabla N° 8

Satisfacción a nivel de los usuarios del tránsito urbano en la ciudad de Lima Metropolitana.

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	62	16
b) Probablemente si	41	11
c) Indiferente	15	4
d) Probablemente no	86	22
e) Definitivamente no	180	47
Total	384	100%

Figura 8

Satisfacción a nivel de los usuarios del tránsito urbano en la ciudad de Lima Metropolitana.



Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

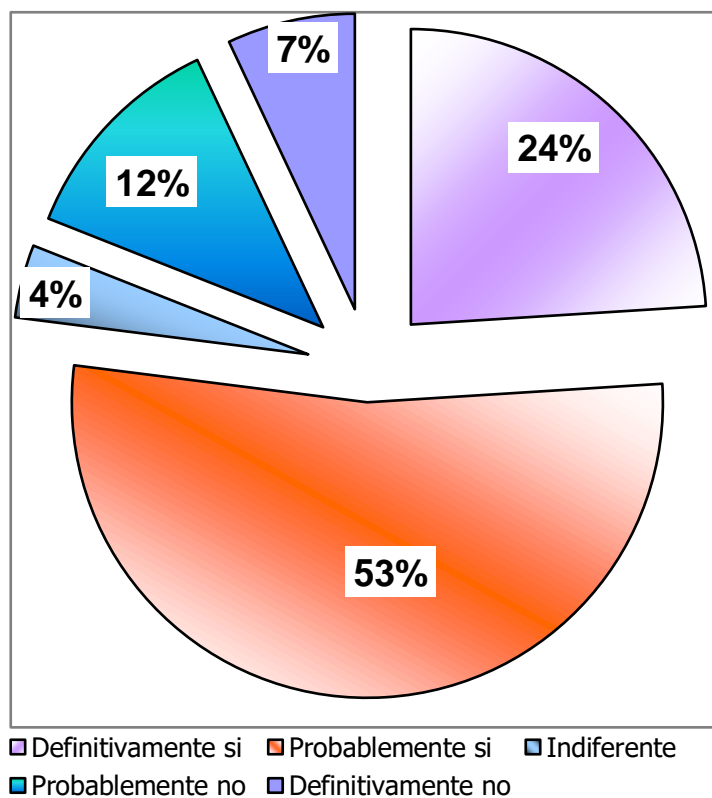
INTERPRETACIÓN

No cabe duda que los datos que se muestran en la pregunta, demuestran que el 47% de los que respondieron, lo hicieron en la última de las alternativas, es decir consideran que definitivamente no existe satisfacción en los usuarios del tránsito urbano en la ciudad de Lima, 22% indicaron como probable que los usuarios no estaban satisfechos por este servicio; en cambio el 16% y 11% respectivamente tuvieron su apreciación favorable y que el tránsito urbano aparentemente satisfacía sus expectativas y el 4% mostraron su indiferencia, sumando el 100% de la muestra.

De igual forma, los datos que se aprecian tanto en la tabla como en el gráfico correspondiente, demuestran que en conjunto las dos últimas opciones de la pregunta, dejan en claro que los usuarios tomados en cuenta en el estudio, no se encuentran satisfechos en cuanto al tránsito urbano existente en la ciudad de Lima, toda vez que la satisfacción va de la mano con la calidad del servicio; si el servicio es malo, la insatisfacción es permanente y si esto va acompañado de medidas que no llenan al usuario de la vía y del transporte, refleja por lo tanto insatisfacción total; ante lo cual, no cabe duda que se tiene que realizar un trabajo coordinado de las autoridades, con el fin de cambiar los resultados encontrados en el estudio.

Tabla N° 9*Desarrollo de las actividades de la población en Lima ciudad capital.*

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	92	24
b) Probablemente si	202	53
c) Indiferente	15	4
d) Probablemente no	48	12
e) Definitivamente no	27	7
Total	384	100%

Figura 9*Desarrollo de las actividades de la población en Lima ciudad capital.*

Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

INTERPRETACIÓN

Resulta bastante notorio poder apreciar que el 53% de los que respondieron, consideran coherente las actividades de la población a nivel de Lima Metropolitana, 24% indicaron que definitivamente es coherente lo planteado por la mayoría; sin embargo el 12% y 7% respectivamente, tuvieron posiciones contrarias en comparación con el grupo mayoritario y el 4% se mostraron indiferentes, culminando de esta forma con el 100%.

Sobre este particular, es evidente que la mayoría de los usuarios que respondieron al respecto, son de la opinión en que las actividades que se desarrollan en Lima Metropolitana son consideradas como coherentes, toda vez que es una ciudad de 10 millones de habitantes y su desarrollo, es permanente en todas las actividades de la vida humana, pese que existe un gran porcentaje de informalidad, ante lo cual los esfuerzos deben encaminarse necesariamente en hacer, ordenar y planear una ciudad hacia el año 2050, con sólidas bases en vías seguras y rápidas; desde luego, con un ordenamiento poblacional y pirámides urbanísticas, donde la gente no tenga que estar trasladándose del Norte a Sur para trabajar y/o estudiar; y buscar para el futuro las ciudades circulares.

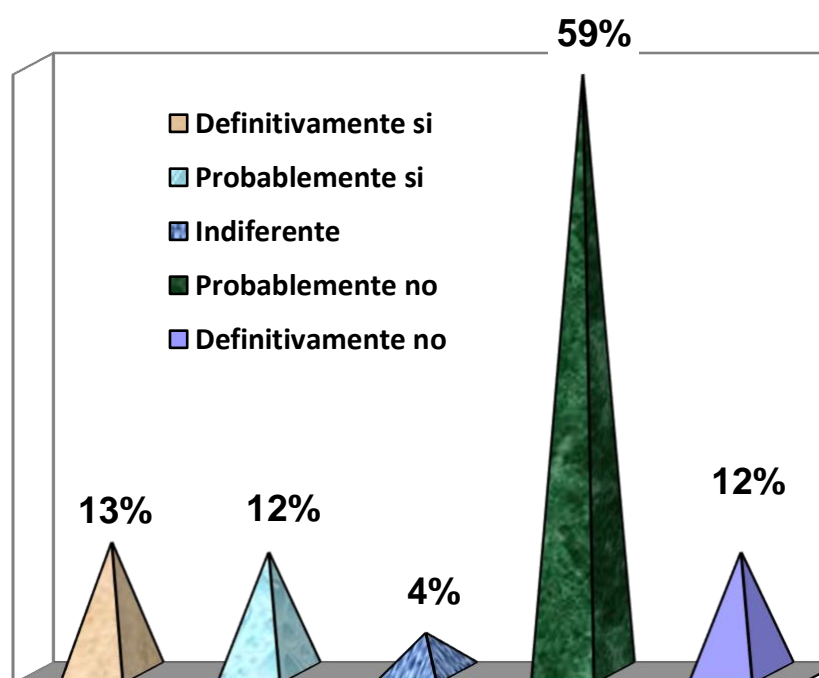
Tabla N° 10

Bienestar a nivel de los usuarios respecto a la infraestructura vial en la ciudad capital.

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	51	13
b) Probablemente si	46	12
c) Indiferente	13	4
d) Probablemente no	228	59
e) Definitivamente no	46	12
Total	384	100%

Figura 10

Bienestar a nivel de los usuarios respecto a la infraestructura vial en la ciudad capital.



Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

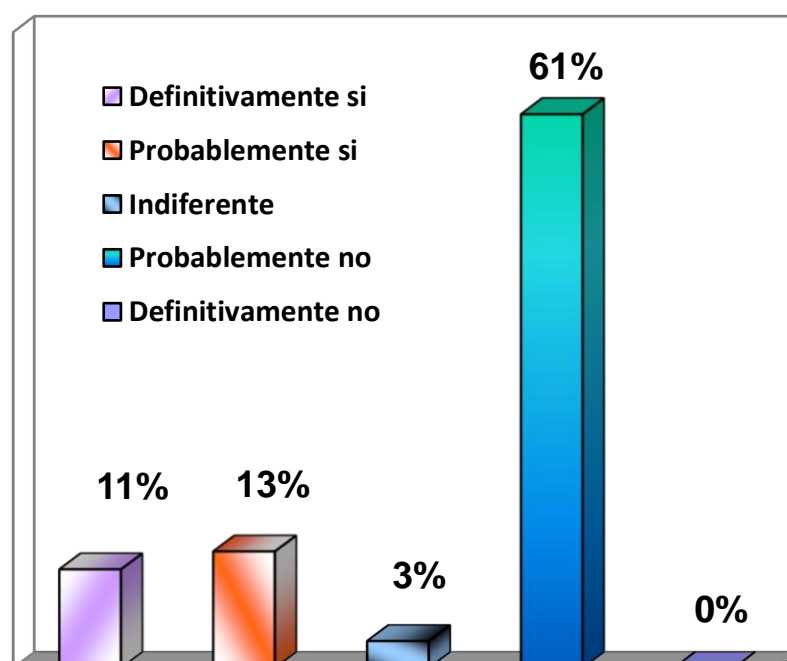
INTERPRETACIÓN

Es notorio que la información trabajada en la parte estadística y gráfica de la pregunta, demuestra que el 59% señalaron que probablemente no exista bienestar en los usuarios respecto a la infraestructura vial en esta ciudad capital y el 12% indicaron que definitivamente la comodidad estaba ausente en los usuarios; mientras el 13% y 12% tuvieron una apreciación favorable respecto a los alcances de la interrogante y el 4% demostraron su indiferencia, culminando así el 100%.

De igual forma, al interpretar la información considerada en líneas anteriores, encontramos que prevalece cierta incomodidad en relación al bienestar que esperan los usuarios al utilizar la infraestructura vial en esta ciudad, encontrando que existe el soporte necesario y que pese a sus limitaciones, es importante para el desarrollo de Lima Metropolitana; ante lo cual es necesario su optimización con el fin de hacerla más eficiente y articulada con una viabilidad segura, con el fin que logre su objetivo de acortar tiempo y distancia.

Tabla N° 11*Idóneas las condiciones de habitabilidad a nivel de la ciudad.*

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	41	11
b) Probablemente si	50	13
c) Indiferente	13	3
d) Probablemente no	234	61
e) Definitivamente no	46	12
Total	384	100%

Figura 11*Idóneas las condiciones de habitabilidad a nivel de la ciudad.*

Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

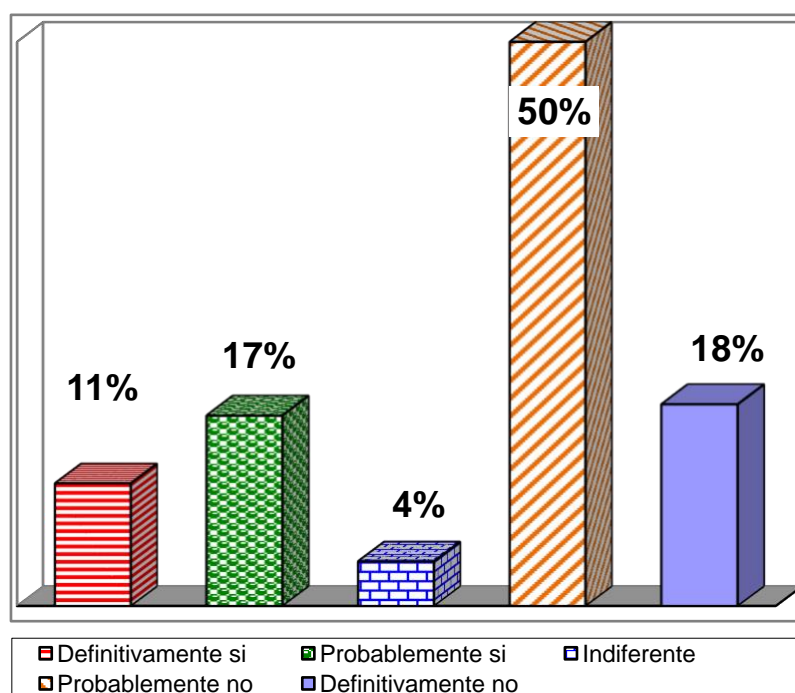
INTERPRETACIÓN

Cabe destacar que en las actuales circunstancias relacionadas a la habitabilidad en Lima Metropolitana, el 61% que respondieron en la pregunta, manifestaron que probablemente las condiciones antes señaladas no eran las más idóneas y complementadas por el 12% que tuvieron similar apreciación; mientras que en las opciones iniciales, tanto el 13% como 11% las consideraron como habitables y el 3% mostraron su indiferencia, llegando al 100% de la muestra.

Analizando la información que figura en el párrafo anterior, deja en claro que pese a las limitaciones, se puede decir que las condiciones de habitabilidad no están alcanzando los objetivos previstos, en razón que en el Perú, la necesidad de mejoramiento de la vivienda, el llamado déficit cualitativo, es un elemento sustancial del problema, afectando mayoritariamente a la población; es decir, en una gran mayoría de casos las viviendas ya existen pero las condiciones de hábitat son inadecuadas sobre todo en las zonas periféricas de la gran ciudad de Lima y repercute también en el bienestar.

Tabla N° 12*Nivel emocional de la población en esta ciudad.*

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	42	11
b) Probablemente si	67	17
c) Indiferente	14	4
d) Probablemente no	193	50
e) Definitivamente no	68	18
Total	384	100%

Figura 12*Nivel emocional de la población en esta ciudad.*

Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia.
(2015-2019)

INTERPRETACIÓN

Conforme la información que figura en la tabla, podemos señalar que en lo referente a la parte emocional de la población que vive en Lima Metropolitana, no es la más apropiada, toda vez que el 50% y 18% de los que respondieron, indicaron que la existencia de diferentes circunstancias que se están presentando como resultado del congestionamiento, la imprudencia en los conductores de vehículos particulares y servicios públicos, entre otros, vienen perjudicando la parte emocional de la población, lo cual es corroborado por el 17% y 11% que tienen opiniones encontradas en comparación con los anteriores, y el 4% manifestaron su indiferencia, totalizando el 100%.

Es evidente que si analizamos la información presentada en la tabla y gráfica correspondiente, encontraremos que por circunstancias del tránsito y otros factores, vienen convirtiéndola a Lima como una ciudad insegura y que estos hechos a no dudarlo estén afectando la parte emocional y produciendo estrés en los usuarios, ante lo cual era importante que se le considere como un problema resultante del tránsito urbano existente en la ciudad; es por eso que se requiere de un trabajo articulado a nivel de las autoridades, con el fin de hacer frente a esta problemática, entre otros.

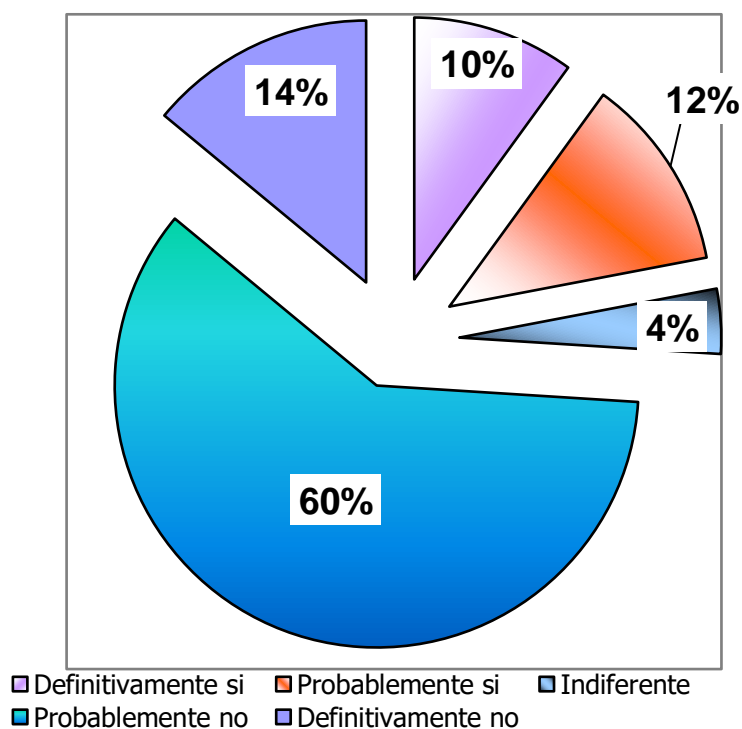
Tabla N° 13

Nivel de expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial en Lima Metropolitana.

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	40	10
b) Probablemente si	47	12
c) Indiferente	15	4
d) Probablemente no	229	60
e) Definitivamente no	53	14
Total	384	100%

Figura 13

Nivel de expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial en Lima Metropolitana.



Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

INTERPRETACIÓN

Cabe señalar que la información que se observa porcentual, demuestra que el 60% y 14% respectivamente, fueron de la opinión que probablemente y definitivamente no eran apropiadas las expectativas, tranquilidad y el bienestar de los usuarios, como resultado de la utilización de la red vial existente en Lima Metropolitana; en cambio el 12% y 10% tuvieron una precepción diferente si los comparamos con las dos últimas opciones, y el 4% mostraron su indiferencia, culminando así el 100%.

Tal como se aprecia en la información acopiada en la interrogante, el mayor porcentaje de los usuarios que respondieron, lo hicieron en las dos últimas alternativas, justificándolo en que faltaba orden y seguridad en todos los niveles, y si se quiere tener una ciudad ideal, se tiene que invertir en seguridad, ordenamiento del transporte, infraestructura eficiente, destrabar cuellos de Botella en horas pico; lo cual incidiría en la tranquilidad y bienestar de los usuarios, entre otros.

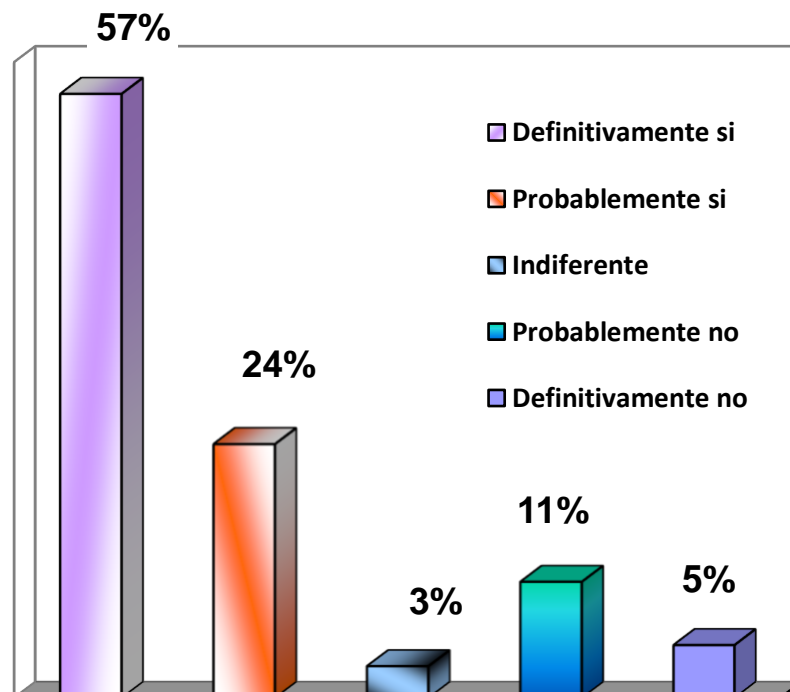
Tabla N° 14

Percepción de la calidad de vida de los usuarios en Lima Metropolitana en el periodo 2015-2019.

Alternativas	fi	%
a) Definitivamente si	219	57
b) Probablemente si	91	24
c) Indiferente	13	3
d) Probablemente no	41	11
e) Definitivamente no	20	5
Total	384	100%

Figura 14

Percepción de la calidad de vida de los usuarios en Lima Metropolitana en el periodo 2015-2019.



Nota: Usuarios en Lima Metropolitana. Fuente: Elaboración propia. (2015-2019)

INTERPRETACIÓN

Sobre este particular al cual está referida la interrogante, se encuentra que el 57% y 24% respectivamente, fueron de una posición favorable y donde destaca la percepción de la calidad de vida de los usuarios; en cambio el 11% y 5% respectivamente, tuvieron un planteamiento contrario al grupo anterior y el 3% se limitaron en mostrar su indiferencia, llegando así al 100% y donde prevalece las opciones iniciales que en conjunto superan más de dos tercios.

En este contexto el estudio, destaca que los resultados que nos muestra la variable, clarifica que los usuarios fueron conscientes en la posición que tuvieron al responder la interrogante; es decir que la calidad de vida, efectivamente se encuentra vinculada a una serie de factores entre los cuales se toma en cuenta la gestión del tránsito en las ciudades, es por eso que los resultados mostrados en la pregunta, reflejan que existe una relación causal entre la administración del tránsito y la calidad de vida de los usuarios; aspectos que deben mejorarse a nivel de Lima Metropolitana.

4.2 CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

La estadística de prueba a utilizar para probar las hipótesis propuestas fue la prueba ji cuadrado corregida por Yates, ya que más del 20% de las celdas que contienen las frecuencias esperadas de la tabla son menores a cinco (5), lo que obliga a la combinación de celdas adyacentes para finalmente obtener una tabla 2x2.

Dónde:

a= Celda primera columna, primera fila
 b= Celda segunda columna, primera fila
 c= Celda primera columna, segunda fila
 d= Celda segunda columna, segunda fila

$$\chi^2 = \frac{(|ad - bc| - n/2)^2 n}{(a+b)(c+d)(a+c)(b+d)}$$

Cuando la **H₀** es verdadera, **X²** sigue una distribución aproximada de ji-cuadrada con (2-1) (2-1) = 1 grados de libertad y un nivel de significancia de 0.05. Se debe rechazar la hipótesis nula (H₀) si el valor calculado de χ^2 es mayor o igual a 3.8416

Para rechazar la hipótesis nula (H₀), si la probabilidad p (sig.) < α

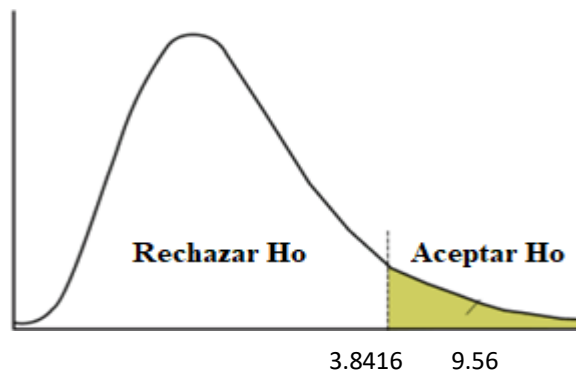
Hipótesis 1:

H₀: El nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito, no incide significativamente en la satisfacción de los usuarios en Lima Metropolitana.

H₁: El nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito, incide significativamente en la satisfacción de los usuarios en Lima Metropolitana.

Cumple con las políticas relacionadas al tránsito	Existe satisfacción de los usuarios					Total
	Definitivamente si	Probablemente si	Indiferente	Probablemente no	Definitivamente no	
Definitivamente si	2	12	2	27	46	89
Probablemente si	42	19	8	47	114	230
Indiferente	12	4	2	3	2	23
Probablemente no	6	6	3	9	9	33
Definitivamente no	0	0	0	0	9	9
Total	62	41	15	86	180	384

El valor de $\chi^2 = 9.56$ es mayor que 3.8416 y $p\text{-value} = 1.99E-03 < \alpha = 0.05$, se rechaza la H_0 , por lo que se concluye que el nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito, incide significativamente en la satisfacción de los usuarios en Lima Metropolitana.



Hipótesis 2:

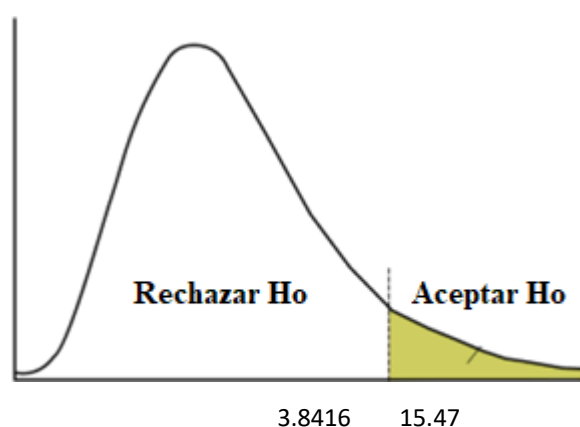
H₀: El planeamiento de los sistemas de información de tránsito no incide significativamente en el desarrollo de las actividades a nivel de la población.

H₁: El planeamiento de los sistemas de información de tránsito, incide

significativamente en el desarrollo de las actividades a nivel de la población.

Existe planeamiento de los sistemas de información de tránsito	Existe desarrollo de las actividades a nivel de la población					Total
	Definitivamente si	Probablemente si	Indiferente	Probablemente no	Definitivamente no	
Definitivamente si	14	35	1	1	2	53
Probablemente si	1	6	4	23	5	39
Indiferente	2	5	1	2	4	14
Probablemente no	52	115	6	10	9	192
Definitivamente no	23	41	3	12	7	86
Total	92	202	15	48	27	384

El valor de $\chi^2 = 15.47$ es mayor que 3.8416 y tiene un p-value = $8.365E-05 < \alpha = 0.05$, lo que obliga a rechazar la H_0 , por lo que se concluye que el planeamiento de los sistemas de información de tránsito, incide significativamente en el desarrollo de las actividades a nivel de la población.



Hipótesis 3:

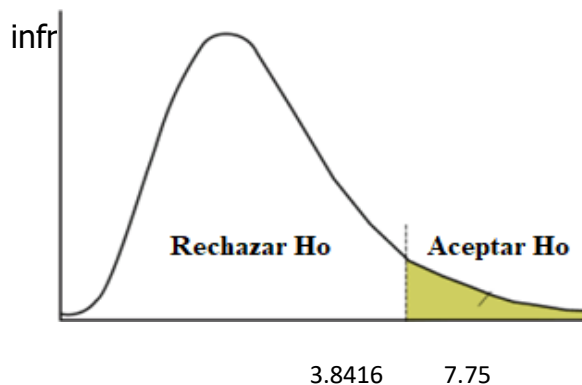
H₀: La capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y

tecnológicos, no incide significativamente en el bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial de la ciudad.

H₁: La capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos, incide significativamente en el bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial de la ciudad.

Existe capacidad operativa de los RRHH, logísticos y tecnológicos	Existe bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial					Total
	Definitivamente si	Probablemente si	Indiferente	Probablemente no	Definitivamente no	
Definitivamente si	13	6	0	23	5	47
Probablemente si	6	9	0	18	8	41
Indiferente	0	2	3	4	7	16
Probablemente no	22	18	6	177	18	241
Definitivamente no	10	11	4	6	8	39
Total	51	46	13	228	46	384

El valor de $\chi^2 = 7.75$ es mayor que 3.8416 y tiene un p-value = 5.379 < $\alpha=0.05$, lo que obliga a rechazar la H_0 , por lo que se concluye que la capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos, incide significativamente en el bienestar de los usuarios respecto a la



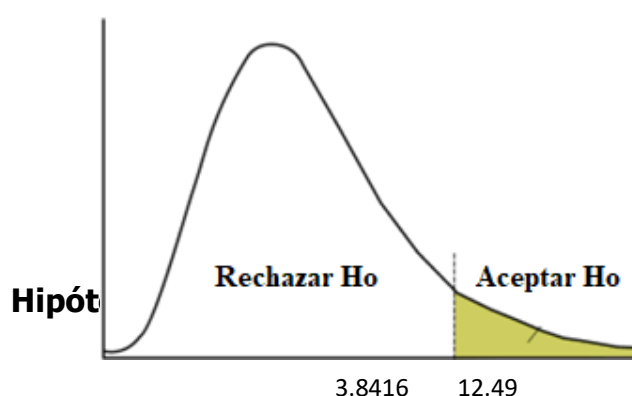
Hipótesis 4:

H₀: El nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad, no incide significativamente en las condiciones de habitabilidad de la ciudad.

H₁: El nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad, incide significativamente en las condiciones de habitabilidad de la ciudad.

Existe eficiencia y eficacia en la administración vial	Existe las condiciones de habitabilidad de la ciudad					Total
	Definitivamente si	Probablemente si	Indiferente	Probablemente no	Definitivamente no	
Definitivamente si	9	13	3	34	0	59
Probablemente si	7	7	1	17	5	37
Indiferente	6	2	0	3	3	14
Probablemente no	14	18	6	172	21	222
Definitivamente no	4	20	3	8	17	52
Total	41	50	13	234	46	384

El valor de $\chi^2 = 12.49$ es mayor que 3.8416 y tiene un p-value = 4.099E-04 < $\alpha = 0.05$, lo que obliga a rechazar la H₀, por lo que se concluye que el nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad, incide significativamente en las condiciones de habitabilidad de la ciudad.

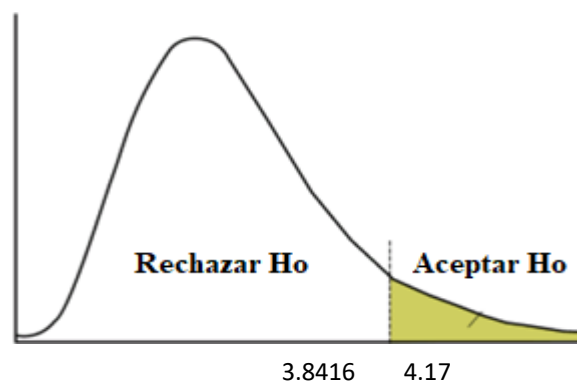


H₀: La coordinación institucional en las acciones de tránsito no incide significativamente en el nivel emocional de la población.

H₁: La coordinación institucional en las acciones de tránsito, incide significativamente en el nivel emocional de la población.

Existe coordinación institucional en las acciones de tránsito	Nivel emocional de la población					Total
	Definitivamente si	Probablemente si	Indiferente	Probablemente no	Definitivamente no	
Definitivamente si	10	7	1	48	3	69
Probablemente si	7	34	4	96	27	168
Indiferente	4	1	1	5	2	13
Probablemente no	12	14	5	35	21	87
Definitivamente no	9	11	3	9	15	47
Total	42	67	14	193	68	384

El valor de $\chi^2 = 4.17$ es mayor que 3.8416 y tiene un p-value = 4.106E-02 < $\alpha = 0.05$, lo que obliga a rechazar la H₀, por lo que se concluye que la coordinación institucional en las acciones de tránsito, incide significativamente en el nivel emocional de la población.



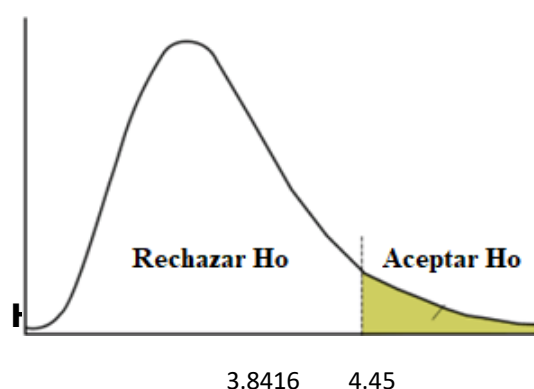
Hipótesis 6:

H₀: El nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito no incide significativamente en las expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial.

H₁: El nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito, incide significativamente en las expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial.

Percepción de las estrategias de control de tránsito	Existe expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial					Total
	Definitivamente si	Probablemente si	Indiferente	Probablemente no	Definitivamente no	
	Definitivamente si	3	4	2	59	
Probablemente si	20	27	9	120	21	197
Indiferente	0	0	3	6	3	12
Probablemente no	14	11	1	27	15	68
Definitivamente no	3	5	0	17	4	29
Total	40	47	15	229	53	384

El valor de $\chi^2 = 4.45$ es mayor que 3.8416 y tiene un p-value = $3.484E-02 < \alpha = 0.05$, lo que obliga a rechazar la H₀, por lo que se concluye que el nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito, incide significativamente en las expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial.

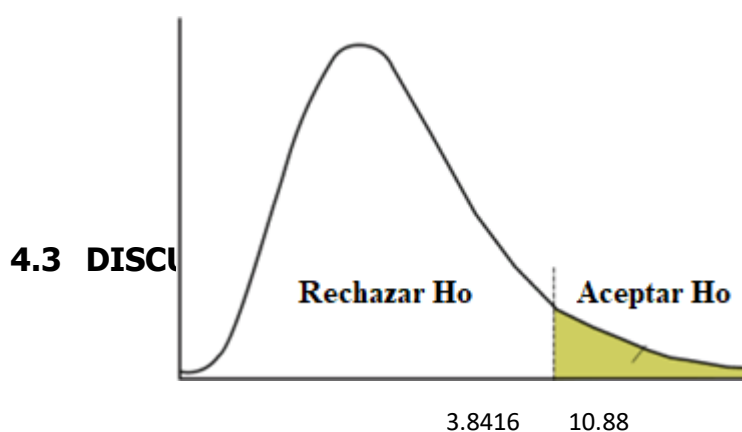


H₀: La gestión de tránsito urbano no incide significativamente en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2015-2019.

H₁: La gestión de tránsito urbano, incide significativamente en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2015-2019.

Existe gestión de tránsito urbano	Existe calidad de vida de los usuarios					Total
	Definitivamente si	Probablemente si	Indiferente	Probablemente no	Definitivamente no	
	Definitivamente si	25	27	2	19	
Probablemente si	19	12	1	8	1	41
Indiferente	8	2	2	4	0	16
Probablemente no	147	41	4	4	13	211
Definitivamente no	20	9	2	6	2	39
Total	219	91	13	41	20	384

El valor de $\chi^2 = 10.88$ es mayor que 3.8416 y tiene un p-value = $9.740E-04 < \alpha = 0.05$, lo que obliga a rechazar la H_0 , por lo que se concluye que la gestión de tránsito urbano, incide significativamente en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2015-2019.



Es importante señalar que cuando nos referimos a la gestión de tránsito, encontramos que como tal está orientada a llevar a cabo un conjunto de actividades tanto administrativas como operativas, destinadas a mantener en forma apropiada la capacidad de tránsito y la seguridad esperada a nivel de los usuarios de la vía pública; lo cual a no dudarlo generan un entorno adecuado donde prevalece la seguridad, confianza y viabilidad en la administración del tránsito; tanto en la ciudad, nivel interurbano, entre otros.

En este contexto, podemos señalar que en lo referente a la gestión de tránsito en las ciudades como es el caso de Lima, se encuentra que una de las funciones básicas como parte de esta variable, existe una limitada planificación del tránsito por parte de las instituciones comprometidas en esta problemática, que desde luego repercute directamente en el desplazamiento de personas, vehículos y otros medios que se emplean con el fin de poder llegar a los centros de trabajo y domicilios de los usuarios y que desde luego constituye la imagen de lo que es la gestión de tránsito en Lima ciudad capital.

Esta situación a la que nos hemos referido en párrafos anteriores, demuestra que efectivamente no se le ha dado la trascendencia que debe tener el tránsito, en una ciudad que superan los 10 millones de habitantes; hechos que a no dudarlo, demuestran lo caótico que es y sobre el cual existe muchas investigaciones; sin embargo como parte de esta discusión, sean tomado algunos estudios efectuados en universidades nacionales y extranjeras, que también demuestran que muchas veces está problemática es el reflejo del descuido, falta de coordinación de las autoridades y deficiente empleo de los recursos disponibles para estos fines, además de

inoperancia de la normatividad correspondiente, pero desde luego los más perjudicados son quienes hacen uso de las vías, con implicancias en su salud y calidad de vida.

Kuang-Salas, H. M. (2009), en defensa de la tesis de Maestría en Ingeniería Civil con mención en Ingeniería Vial, de la Universidad de Piura, bajo el título: "Análisis de la gestión del presupuesto destinado al control y prevención de accidentes de tránsito en la red vial nacional del Perú", planteó que a nivel del Estado se estaba optimizando la ejecución de ciertos indicadores como parte del presupuesto público en el subprograma servicios de transporte terrestre del MTC, con el fin de controlar y prevenir este tipo de hechos en la red vial nacional.

Tal como se planteó el estudio, el investigador efectuó un análisis y evaluación correspondiente de la parte presupuestaria y de esta problemática, habiendo concluido que existe una disminución de los accidentes de tránsito y ante lo cual se plantearon algunas recomendaciones, con el fin de poder optimizar el tránsito, como también que era necesario mejorar ciertos indicadores con el fin de hacer más viable dicha gestión, contando para tal fin con el apoyo de la Policía Nacional del Perú.

De igual forma, Arévalo, P. et. al. (2015), buscando alcanzar el grado de Magister en Administración Estratégica de Empresas, de la Universidad Católica del Perú, en su tesis titulada: "El Nivel de Calidad según TQM en el Sector Transporte de Pasajeros en Lima Metropolitana"; planteó que era conveniente la implementación de ciertos factores relacionados al éxito de la calidad TQM a nivel de empresas de transporte, empleando para estos fines una escala, la misma que tendría una puntuación entre 1 hasta 2.99;

cuyo fin estaba orientado a buscar que tanto los empresarios como los usuarios, conozcan que se entiende por calidad, buscando que esto revierta en servicios eficientes y eficaces a favor de la población.

Sobre este particular, la investigación llevada a cabo, demuestra los esfuerzos desde el punto de vista académico, con el fin que los usuarios que utilizan estos medios de transporte en Lima Metropolitana, reciban servicios de calidad, ante lo cual los interesados consideran la necesidad de emplear estos factores que se contemplan como parte del TQM, con el fin de optimizar la calidad del servicio de transporte de pasajeros, en vista del poco esfuerzo puesto de manifiesto por las autoridades comprometidas, entre otros.

Por su parte, Artica Sotomayor, R. E. (2015), en la defensa de su grado académico de Magister en Ciencias Políticas y Gobierno con mención en Gestión Pública, de la Universidad Católica del Perú, en su tesis 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"; trató sobre una temática de mucho interés y sobre todo por los factores causales que existen al respecto y que como parte de un proceso investigador, se encontró que con el fin de darle solución a esta problemática, era conveniente que sea abordado en forma integral y con la participación de las instituciones comprometidas, buscando hacer frente a estos problemas que causan muchas muertes en el país.

Como parte de la investigación, se encontró que estos hechos que se producen mediante los accidentes de tránsito, tienen implicancias en la sociedad y el Estado, toda vez que trastoca derechos fundamentales que están considerados en la Constitución Política del Perú, como son el derecho

a la salud y la vida y que desde luego afecta a la persona humana; debido fundamentalmente en que la administración del tránsito no se le da la importancia que requiere por parte de las autoridades comprometidas; pudiéndose inferir que únicamente se le está viendo desde el punto de la sanción que reciben los implicados cuando se tratan de accidentes fatales (pérdidas de vida humana), así como también en cuanto a los costos que vienen siendo asumidos por el SOAT; sin embargo, la trascendencia que tienen estos hechos, merece una atención más profunda de parte de las autoridades.

Tal como se ha mostrado en las investigaciones realizadas en universidades peruanas con el fin de alcanzar grados académicos, han tratado sobre la parte presupuestal vinculada al control y prevención de accidentes de tránsito; la calidad como parte del modelo de factores TQM y en lo referente a las políticas públicas relacionadas con la seguridad vial y la atención de las víctimas, siendo las más cercanas con la tesis motivo del estudio y que se han tomado en cuenta; lo cual demuestra por un lado, que la problemática del tránsito es amplia para ser tratada por las autoridades y por otra parte, deja en claro que no existen políticas claras del gobierno, con el fin de darle una solución integral a este problema y que anualmente, deja miles de muertos, heridos y cuantiosos daños materiales, teniendo como causas incidentes a la educación, infraestructura vial, el alcohol, desconocimiento de la legislación, entre otros.

De igual forma, Fernández, R. y Valenzuela, E. (2004), publicaron en la Revista Eure (Vol. XXX, N°89), sobre: "Gestión ambiental de tránsito: Cómo la ingeniería de transporte puede contribuir a la mejoría del ambiente urbano"; en el cual destacan cuál es la trascendencia que tiene este enfoque del tránsito en una ciudad tan importante como Santiago de Chile; cuya

importancia radica en optimizar el ambiente urbano, pero lo primero que se tenía que realizar es darle la solución al transporte, tráfico y la forma como debería administrarse el tránsito en esta ciudad; desde luego, deja en claro la conveniencia de mejorar la parte urbanística y ambiental, con el fin que no tenga implicancias de saturación y que perjudiquen la salud de las personas; ante lo cual ambos estudiosos plantearon ciertas alternativas, las consecuencias que genera el tráfico y como disminuirlo, sin necesidad de incrementar la capacidad vial.

Es evidente que en este trabajo, los interesados presentaron como alternativa frente a los problemas que genera, en desarrollar como parte de una estrategia, este tipo de ingeniería de transporte, lo cual ayuda en lo referente al urbanismo y parte ambiental, esto repercute solucionando los problemas que se presentan en el transporte y la calidad de vida de la población; de lo cual se infiere, como el empleo de la ingeniería de transporte e ingeniería urbanística, le dan la solución a un problema que afecta a la ciudad.

Asimismo, Herrera Gómez, R. (2010), buscando alcanzar el grado de Maestro en Ciencias en Salud Ocupacional, seguridad e higiene; de la Escuela Nacional de Medicina y Homeopatía; presento su trabajo sobre: "Propuesta de un sistema de gestión de los riesgos para la prevención de los accidentes vehiculares"; donde estos hechos que son generados y que se presenta como accidentes, vienen constituyendo en un problema de salud, con fuerte impacto en la población, debido a los indicadores de morbilidad a nivel global y donde la ciudad de México, no es ajena a estos hechos que se constituyen en una de las principales causas de muerte en el país.

Desde luego dicho trabajo, se constituye en una alternativa de gestión que observa los accidentes desde una óptica preventiva y con una visión sistémica, planteando que deben ser viabilizados desde un modelo de gestión, teniendo presente la salud y la seguridad en el trabajo, con el fin de poder disminuir estos hechos; ante lo cual este modelo de gestión tal como lo presenta el interesado, constituye un enfoque estructurado, que se encuentra encaminado a optimizar la incertidumbre y amenazas, para lo cual se efectúan un conjunto de actividades que tienen presente la identificación del problema, su análisis y evaluación, para luego recién poder señalar cuales son las estrategias más apropiadas que se puede utilizar para hacer frente a la prevención de accidentes vehiculares, los mismos que tienen mucha siniestralidad y pérdidas de vidas humanas.

En cuanto a esta problemática, encontramos que Hernández Hernández, V. (2010), buscando alcanzar el grado de Doctor en Ciencias Sociales con Especialidad en Estudios Regionales, desarrollo su tesis titulada: "Evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: Ciudad Juárez, México, 2008-2010". Y que luego de haber planteado la problemática y respaldada por la información teórico conceptual, se utilizó un programa simulando cambios y trabajando sobre experiencias sucedidas en otros países; cuyo propósito era evaluar los lineamientos de seguridad vial existentes en la ciudad de Juárez-Chihuahua, con problemas similares, encontrando que una de las causas era la expansión urbanística al crecimiento poblacional y su exposición a estos hechos antes mencionados.

Al interpretar la información en referencia, se pudo encontrar que frente a estos hechos, era conveniente alcanzar mayor participación intergubernamental, con el respaldo físico y financiero para implementar las políticas de seguridad vial; buscando la prevención de siniestros viales y

otros esfuerzos para optimizar la gestión con un enfoque estratégico; situación que conlleva a mejorar integralmente esta problemática con la ayuda de mecanismos de evaluación y retroalimentación, desde luego todos estos esfuerzos incidieron en la seguridad vial, demostrándose la importancia de sumar esfuerzos para hacer frente a estos hechos y darle la seguridad que requería la ciudad de Juárez, entre otros.

Tal como se ha presentado la información en las investigaciones efectuadas a nivel internacional, se encontró que las mismas con el fin de solucionar el problema del tránsito, han tenido diferentes formas de ser abordado; unas desde el punto de vista de la ingeniería del transporte para mejorar el ambiente urbano, desde el punto de vista de los riesgos y la prevención de accidentes, como también llevando a cabo la evaluación y gestión desde el punto de vista estratégico, con el fin que pueda incidir en lo relacionado a la seguridad vial; hechos que ratifican que la gestión del tránsito debe ser abordada en forma integral; demostrándose en las investigaciones nacionales y extranjeras, que esta problemática está presente en diferentes países y que para ser viabilizados, requieren de la participación del Estado, la voluntad política de sus autoridades y la participación de las instituciones comprometidas en esta realidad.

Finalmente la contrastación de la hipótesis general del trabajo, concluye que la gestión del tránsito urbano incide significativamente en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana en el periodo 2015-2019; lo cual a no dudarlo, demuestra que se alcanzó el objetivo previsto en la investigación y que permite inferir luego del análisis e interpretación de las tesis tomadas en cuenta en la discusión, que la gestión del tránsito requiere de una visión general e integrada, toda vez que de ser

viabilizada, cambia la percepción ciudadana respecto a la calidad de vida de los usuarios de Lima ciudad capital.

Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones

5.1 CONCLUSIONES

- 5.1.1** La prueba de hipótesis permitió determinar que el nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito, incide significativamente en la satisfacción de los usuarios en Lima Metropolitana.
- 5.1.2** Se ha establecido que el planeamiento de los sistemas de información de tránsito, incide significativamente en el desarrollo de las actividades a nivel de la población.
- 5.1.3** El análisis de los datos ha permitido establecer que la capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos, incide significativamente en el bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial de la ciudad.
- 5.1.4** Se ha determinado que el nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad, incide significativamente en las condiciones de habitabilidad de la ciudad.
- 5.1.5** Se ha establecido que la coordinación institucional en las acciones de tránsito, incide significativamente en el nivel emocional de la población.

- 5.1.6** El análisis de los datos permitió establecer que el nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito, incide significativamente en las expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial.
- 5.1.7** En conclusión, se ha demostrado que la gestión de tránsito urbano, incide significativamente en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2015-2019.

5.2 RECOMENDACIONES

- 5.2.1** Se hace necesario que los esfuerzos desplegados por la Policía Nacional del Perú, en cuanto al cumplimiento del control y administración del tránsito, deben contar con mayor apoyo de parte de la Municipalidad provincial de Lima Metropolitana, con el fin que se logre mayor eficiencia y eficacia en beneficio de la población.
- 5.2.2** Es conveniente que las autoridades comprometidas con la gestión y administración del tránsito urbano, lleven a cabo mayor coordinación en la parte operativa y con el empleo de los recursos disponibles, buscando llevar a cabo operativos que redunden en beneficio de los usuarios.
- 5.2.3** Es importante que a nivel de la Policía Nacional del Perú y Municipalidad provincial de Lima Metropolitana, exista mayor planificación de las acciones de control y administración del tránsito, toda vez que los esfuerzos que se lleven a cabo, frente a esta problemática, van a incidir directamente en la percepción de la calidad de vida que tienen los usuarios.

5.2.4 Dada la trascendencia que tiene el tránsito urbano, es necesario de la participación en conjunto de los Gobiernos Municipales y provincial, toda vez que estos problemas vinculados al tránsito urbano; además de falta de planificación, requieren de mayor apoyo para el mejoramiento y conservación de la infraestructura vial, lo cual a no dudarlo incidirá directamente en la calidad de vida de los usuarios de Lima Metropolitana.

B I B L I O G R A F Í A

Referencias bibliográficas:

- Bianchi, E. (2010). Encuadre jurídico del transporte benévolo. JA.
- Cal y Mayor, R. y Cárdenas, J. (s/f). Ingeniería de Tránsito: Fundamentos y Aplicaciones (8ª ed.). México: Alfaomega Grupo Editor.
- Chanamé Orbe, R. (2015). La Constitución Comentada (9ª ed.). Lima, Perú: Editora y Distribuidora Ediciones Legales E.I.R.L. Vol. 1.
- Coulter, D. (2013). Health-Related Application of Quality of Life. Washington, Estados Unidos: Editorial American Association on Mental Retardation.
- Daray, H. (2011). Derecho de daños en accidentes de tránsito (1ª ed.). Buenos Aires, Argentina: Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma S.R.L.
- Drewnowsky, J. y Scott, W. (2013). The Level of Living Index, Editorial Rey Geográfica, Estados Unidos.
- Fernández, R. (2013). Temas de Ingeniería y Gestión de Tránsito (1ª ed.). Santiago de Chile, Chile: Publisher: RIL Editores.
- Fernández Sessarego (2014). Protección jurídica de la persona. El daño al proyecto de vida. N° 34
- Fernández Sessarego, C. (2013). Defensa de la persona. Derecho de bienestar. Lima, Perú: Gaceta Jurídica.
- Fernández Sessarego, C. (2013). Los 25 Años del Código Civil Peruano de 1984 (1ª ed.). Lima, Perú: Motivensa S.R.L.
- García Gómez, J. L. (2015). Evaluación de la calidad de vida en los pacientes con diabetes mellitus tipo 1: El caso del Hospital Universitario Ntra. Sra. de Candelaria de Tenerife. España: inicio de Publicaciones Universidad de la Laguna.
- Loayza Tamayo (2012). Responsabilidad Civil y Seguros. El daño al proyecto de vida. N° 35
- Meeberg, G. A. (2009). Quality of Life: A Concept Analysis. Estados Unidos: Journal of Advanced Nursing.

- Organización Mundial de Salud (OMS, 2008). Constitution of the World Health Organization. Buenos Aires, Argentina: Revista Medicina, Vol. 63, N° 2.
- Palomba, R. (2011). Calidad de vida. Conceptos y medidas. Talleres sobre calidad de vida y redes de apoyo de las personas adultas mayores. Santiago, Chile: CELADE/ División de Población - CEPAL.
- Parmenter, T. R. (2014). Quality of life as a concept and measurable entity. Estados Unidos: Social Indicator Research.
- Pizarro, R. D. (2014). Prevención. Reparación. Punición. El daño moral en las diversas ramas del Derecho (2ª ed.). Buenos Aires, Argentina: Hammurabi S.R.L.
- Vidart, D. (2013). La educación en materia ambiental: un modelo sistemático para reciclaje de docentes. Lima, Perú: Educación Hoy. Perspectivas Latinoamericanas.

Referencias electrónicas:

- Baster Moro, J. C. (2015). Hacia un envejecimiento mayor. Cuba: Recuperado de: <http://www.cocmed.sld.cu/no72/n72edi.htm>.
- Gildenberger, C. A. (2010). Desarrollo y Calidad de Vida. Perú: Recuperado de: <http://www.mundolatino.org/i/política/descalvi.htm/>.
- Granda López, V. P. (2018). La Gestión Pública de las Ciudades: El desarrollo y la gestión de la movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial en Cuenca-Ecuador (1999- 2014) (Tesis de doctorado). Madrid, España: Recuperado de <https://eprints.ucm.es/49532/1/T40370.pdf>.
- López, A. (2016). Algunos Supuestos Teóricos que Sirven de Base. Recuperado de <https://prezi.com/4yzfkkidzqc/algunos-supuestos-teoricos-que-sirven-de-base/>.
- Martínez Filho, A.; Alcántara de Vas  llos, E. y Humberto Paulino (2014). Gestión de tránsito. Buenos Aires, Argentina: Corporación Andina de Fomento – Serie de Cuadernos del Observatorio de Movilidad Urbana de América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/792/GestionDeTran sito2015-26ago.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

- Montoya Terrones, V. A. y Quispe Zavala, L. del P. (2018). Gestión de la Seguridad Vial y su Influencia en el Servicio de Transporte Público de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017 (Tesis de maestría). Lima, Perú: Recuperado de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/11810/montoya_tv.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Palomino Altez, S. J. (2018). Propuesta de Gestión Vial para Reducir la Congestión Vehicular y su Impacto Social en la Intersección de la Av. Arequipa con la Av. Aramburú (Tesis de maestría). Lima, Perú: Recuperado de <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/2723>.
- Plataforma Digital Única Del Estado Peruano (PDEP, 2018). MTC: Con la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao se podrá planificar, regular y fiscalizar el servicio de transporte terrestre. Lima, Perú: Recuperado de <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/18955-nota-de-prensa-mtc-con-la-autoridad-de-transporte-urbano-para-lima-y-callao-se-podra-planificar-regular-y-fiscalizar-el-servicio-de-transporte-terrestre>.
- Wallace, C. et al (2016). Gestión de Tránsito. España: Recuperado de: <https://rno-its.piarc.org/es/control-de-la-red/gestion-del-transito>.
- Yangali Gamarra, J. A. (2018). Gestión del Tránsito Vehicular en el Cercado de Lima 2018 (Tesis de maestría). Lima, Perú: Recuperado de: http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/21995/Yangali_GJA.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Carbonell Porras, E. y Cano Campos T. (2010). Los transportes urbanos. Madrid, España: Recuperado de <https://www.iustel.com/editorial/?ficha=1&referencia=91206014>
- PIARC. (s/f) Gestión de transito urbano. Recuperado de <https://rno-its.piarc.org/es/control-de-la-red-gestion-del-transito-medidas-de-control-del-transito/gestion-del-transito-urbano>
- García Burgos, C. P. (2019). La gestión del transporte urbano. Una oportunidad para un modelo integrado de transporte en Santiago de Chile. (Tesis de Maestría). Chile: Recuperado de <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2019/08/TESIS-CGB.pdf>
- Granda, V. (2018). La gestión pública de las ciudades: el desarrollo y la gestión de la movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial en Cuenca-Ecuador (1999- 2014). Universidad Complutense de Madrid. (Tesis de Doctorado). Recuperado de <https://eprints.ucm.es/id/eprint/49532/1/T40370.pdf>.

- Fernández, R. y Valenzuela, E. (2004). Gestión ambiental de tránsito: Cómo la ingeniería de transporte puede contribuir a la mejoría del ambiente urbano. *Revista Eure* (Vol. XXX, N°89). Santiago de Chile. Recuperado de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612004008900006
- Kuang-Salas, H. M. (2009). Análisis de la gestión del presupuesto destinado al control y prevención de accidentes de tránsito en la red vial nacional del Perú. (Tesis de Maestría). Lima, Perú. Recuperado de https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/1994/MAS_ICIV-L_012.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Arévalo, P. et. al. (2015). El Nivel de Calidad según TQM en el Sector Transporte de Pasajeros en Lima Metropolitana. (Tesis de Maestría). Lima, Perú. Recuperado de http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/14297/AREVALO_MALAGA_CALIDAD_PASAJEROS.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Artica Sotomayor, R. E. (2015). 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. (Tesis de Maestría) Lima, Perú. Recuperado de http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/6692/ARTICA_SOTOMAYOR_RAUL_ERNESTO_PRINCIPALES.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Herrera Gomez, R. (2010). Propuesta de un sistema de gestión de los riesgos para la prevención de los accidentes vehiculares. (Tesis de Maestría). México. Recuperado de <https://tesis.ipn.mx/jspui/bitstream/123456789/10006/1/269.pdf>
- Hernández Hernández, V. (2010). Evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: Ciudad Juárez, México, 2008-2010. (Tesis Doctoral). México. Recuperado de <https://www.colef.mx/posgrado/tesis/2006758/>
- Escobar García, D. A. (2008). Instrumento y metodología de planes de movilidad y transporte en las ciudades medias colombianas. (Tesis Doctoral). Barcelona, España. Recuperado de https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/6624/13_escobarGarcia_conclusions.pdf?sequence=13&isAllowed=y

ANEXOS

ANEXO N° 1

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TEMA : LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO URBANO Y LA PERCEPCIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS USUARIOS EN LIMA METROPOLITANA, PERIODO 2015-2019

AUTOR : ENRIQUE GILBERTO MEDRI GONZÁLES.

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS	CLASIFICACIÓN DE VARIABLES Y DEFINICIÓN OPERACIONAL	METODOLOGÍA	POBLACIÓN Y MUESTRA	INSTRUMENTO
Problema principal	Objetivo general	Hipótesis principal				
¿En qué medida la gestión de tránsito urbano, incide en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2018-2019?	Demostrar si la gestión de tránsito urbano, incide en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2018-2019.	La gestión de tránsito urbano, incide significativamente en la percepción de la calidad de vida de los usuarios a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2018-2019.	Variable independiente X. Gestión de tránsito Urbano X1.- Nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito. X2.- Nivel de planeamiento de los sistemas de información. X3.- Capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos. X4.- Nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad. X5.- Nivel de coordinación institucional de las acciones de tránsito. X6.- Nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito.	Tipo: Explicativo Nivel: Aplicativo Método y Diseño: Ex post facto o retrospectivo	Población: A nivel de Lima Metropolitana. Muestra: 384 Usuarios. Muestreo aleatorio simple, como fuente del muestreo probabilístico	Para el estudio se utilizó la encuesta.
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicos				
<p>a. ¿En qué medida el nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito, incide en la satisfacción de los usuarios en Lima Metropolitana?</p> <p>b. ¿De qué manera el planeamiento de los sistemas de información de tránsito, incide en el desarrollo de las actividades a nivel de la población?</p> <p>c. ¿En qué medida la capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos, incide en el bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial de la ciudad?</p>	<p>a. Determinar si el nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito, incide en la satisfacción de los usuarios en Lima Metropolitana.</p> <p>b. Establecer si el planeamiento de los sistemas de información de tránsito, incide en el desarrollo de las actividades a nivel de la población.</p> <p>c. Establecer si la capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos, incide en el bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial de la ciudad.</p>	<p>a. El nivel de cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito, incide significativamente en la satisfacción de los usuarios en Lima Metropolitana.</p> <p>b. El planeamiento de los sistemas de información de tránsito, incide significativamente en el desarrollo de las actividades a nivel de la población.</p> <p>c. La capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos, incide significativamente en el bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial de la ciudad.</p>				

<p>d. ¿En qué medida el nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad, incide en las condiciones de habitabilidad de la ciudad?</p> <p>e. ¿De qué manera la coordinación institucional en las acciones de tránsito, incide en el nivel emocional de la población?</p> <p>f. ¿En qué medida el nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito, incide en las expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial?</p>	<p>d. Determinar si el nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad, incide en las condiciones de habitabilidad de la ciudad.</p> <p>e. Establecer si la coordinación institucional en las acciones de tránsito, incide en el nivel emocional de la población.</p> <p>f. Establecer si el nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito, incide en las expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial.</p>	<p>d. El nivel de eficiencia y eficacia en la administración vial de la ciudad, incide significativamente en las condiciones de habitabilidad de la ciudad.</p> <p>e. La coordinación institucional en las acciones de tránsito, incide significativamente en el nivel emocional de la población.</p> <p>f. El nivel de percepción de las estrategias de control de tránsito, incide significativamente en las expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial.</p>	<p>Variable Independiente Y. Calidad de Vida</p> <p>y₁.- Nivel de satisfacción de los usuarios.</p> <p>y₂.- Nivel de desarrollo en las actividades de la población.</p> <p>y₃.- Nivel de bienestar de los usuarios respecto a la infraestructura vial.</p> <p>y₄.- Condiciones de habitabilidad a nivel de la ciudad.</p> <p>y₅.- Nivel emocional de la población.</p> <p>y₆.- Nivel de expectativa, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial.</p>			
--	---	--	---	--	--	--

ANEXO N° 2

ENCUESTA

Instrucciones:

La presente técnica tiene como fin, obtener información que ayude al desarrollo de la investigación titulada: **"La gestión del tránsito urbano y la percepción de la calidad de vida de los usuarios en Lima Metropolitana, periodo 2015-2019"**, que está conformada por diferentes preguntas, las cuales luego de leerlas tendrá que elegir la alternativa que considere adecuada, marcando con un aspa (X). Se le recuerda que la presente es anónima, se agradece su colaboración.

1. ¿Existe cumplimiento de las políticas relacionadas al tránsito en Lima Metropolitana?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique su respuesta:

.....
.....
.....

2. ¿Aprecia usted planeamiento en cuanto a los sistemas de información vinculados al tránsito?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique su respuesta:

.....
.....
.....

3. ¿Es coherente la capacidad operativa de los recursos humanos, logísticos y tecnológicos frente a la problemática del tránsito?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique su respuesta:

.....
.....
.....

4. ¿Existe eficiencia y eficacia en la administración de la infraestructura vial de la ciudad?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique su respuesta:

.....
.....
.....

5. ¿Considera usted que la coordinación institucional de las acciones de tránsito son las apropiadas?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique su respuesta:

.....
.....
.....

6. ¿Es apropiado la percepción de los usuarios respecto a las estrategias de control de tránsito?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique su respuesta:

.....
.....
.....

7. ¿En su opinión es coherente la gestión del tránsito urbano en Lima Metropolitana?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()

- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique _____ I _____ respuesta:

.....
.....
.....

8. ¿Aprecia usted satisfacción a nivel de los usuarios del tránsito urbano en la ciudad de Lima Metropolitana?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique _____ su _____ respuesta:

.....
.....
.....

9. ¿Considera usted coherente el desarrollo de las actividades de la población en Lima ciudad capital?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique _____ su _____ respuesta:

.....
.....
.....

10. ¿En su opinión existe bienestar a nivel de los usuarios respecto a la infraestructura vial en la ciudad capital?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique _____ su _____ respuesta:

.....
.....
.....

11. ¿Para usted son idóneas las condiciones de habitabilidad a nivel de la ciudad?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique su respuesta:

12. ¿Considera usted apropiado el nivel emocional de la población en esta ciudad?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique su respuesta:

13. ¿Son apropiadas el nivel de expectativas, tranquilidad y bienestar de los usuarios de la red vial en Lima Metropolitana?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique su respuesta:

14. ¿Considera usted apropiada la percepción de la calidad de vida de los usuarios en Lima Metropolitana en el periodo 2015-2019?

- a) Definitivamente si ()
- b) Probablemente si ()
- c) Indiferente ()
- d) Probablemente no ()
- e) Definitivamente no ()

Justifique su respuesta:

.....
.....
.....

ANEXO N° 3

FICHA DE VALIDACIÓN

I. DATOS GENERALES:

1.1 APELLIDOS Y NOMBRES :

1.2 GRADO ACADÉMICO :

1.3 INSTITUCIÓN QUE LABORA :

1.4 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN :

1.5 AUTOR DEL INSTRUMENTO :

1.6 MAESTRÍA :

1.7 CRITERIO DE APLICABILIDAD :

a) De 01 a 09: (No válido, reformular) b) De 10 a 12: (No válido, modificar)

c) De 18 a 20: (Válido, aplicar) d) De 15 a 18: Válido, precisar

II. ASPECTOS A EVALUAR:

INDICADORES DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS CUALITATIVOS CUANTITATIVOS	Deficiente	Regular	Bueno	Muy Bueno	Excelente
		(01 - 09)	(10 - 12)	(12 - 15)	(15 - 18)	(18 - 20)
		01	02	03	04	05
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado.					
2. OBJETIVIDAD	Esta formulado con conductas observables.					
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.					
4. ORGANIZACIÓN	Existe organización y lógica.					
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los aspectos de estudio.					
7. CONSISTENCIA	Basado en el aspecto teórico científico y del tema de estudio.					
8. COHERENCIA	Entre las variables, dimensiones y variables.					
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio.					
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías.					
SUB TOTAL						
TOTAL						

VALORACIÓN CUANTITATIVA (total x 0.4) :

VALORACIÓN CUALITATIVA :

OPINIÓN DE APLICABILIDAD :

Lugar y fecha:

.....
Firma y Post Firma del experto
DNI N°