

UNIVERSIDAD SAN PEDRO
FACULTAD DE EDUCACIÓN Y HUMANIDADES
ESCUELA PROFESIONAL DE EDUCACIÓN SECUNDARIA



**Conocimiento en Educación Vial del estudiante en la I.E Fe y
Alegría n°17 de Villa el Salvador-Lima, 2017.**

Tesis para obtener el Grado de Bachiller en Educación

Autor:

Blanco Moreno, Martin Rafael

Asesor:

Mg. Caverro Carranza , Jorge Arturo

Chimbote – Perú

2018

DEDICATORIA

A toda mi familia por su apoyo constante

ÍNDICE

PALABRAS CLAVE.....	i
KEYWORDS.....	i
TITULO.....	ii
RESUMEN.....	iii
ABSTRACT.....	iv
5.- INTRODUCCIÓN.....	1
5.1.- ANTECEDENTES Y FUNDAMENTACIÓN CIENTIFICA.....	1
5.1.1. Antecedentes Internacionales.....	1
5.1.2. Antecedentes Nacionales.....	4
5.2.- JUSTIFICACIÓN.....	7
5.3.- PROBLEMA.....	8
5.4.- MARCO REFERENCIAL.....	8
5.4.1 Educación Vial.....	8
5.4.1.1. Definición de prevención.....	9
5.4.1.2 Elementos de la Educación vial y Seguridad vial.....	10
5.4.1.3 Elementos de Circulación Vial.....	10
5.4.1.4 Accidentes de Tránsito.....	14
5.4.1.5 Medios y Medidas de Seguridad.....	17
5.4.1.6 Entidades encargadas de la educación y la seguridad vial en el país.....	27
5.4.1.7 Orientaciones pedagógicas sobre Educación Vial para la educación secundaria.....	28
5.5. HIPÓTESIS.....	29
5.6 VARIABLES.....	30
5.6.1 Tipo de Variable.....	30

5.6.2 Operacionalización de la variable.....	30
5.7 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	31
6. METODOLOGÍA DEL TRABAJO.....	31
6.1. TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	31
6.2 POBLACIÓN Y MUESTRA.....	32
6.2.1. Población.....	32
6.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN.....	33
6.4 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.....	33
7. RESULTADOS.....	34
8. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN.....	38
9 .CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	39
10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	41
11 .ANEXOS.....	42

PALABRAS CLAVES

Tema: Educación Vial.

Especialidad: Educación.

Objetivo: Determinar Nivel de conocimiento sobre Educación Vial

Método: Descriptivo

KEY WORDS

Topic: Driver Education

Specialty: Education

Objective: To determine level of knowledge on road safety education

Method: Descriptive

**CONOCIMIENTO EN EDUCACIÓN VIAL DEL ESTUDIANTE EN LA I.E FE Y
ALEGRÍA N°17 DE VILLA EL SALVADOR-LIMA 2017.**

RESUMEN

En este estudio se pretende identificar el nivel de conocimiento sobre Educación Vial que presentan los estudiantes del 5to año de las Institución Educativa Fe y Alegría N°17 para tener información que nos permita plantear propuestas de intervención educativa para el aprendizaje significativo de los estudiantes.

El trabajo de investigación se encuentra estructurado de la siguiente manera, en la primera parte presentamos un amplio marco teórico que mostrará contenidos que contribuyan al entendimiento de la temática abordada; la segunda parte hace referencia a la metodología de investigación en la que se presenta nuestra propuesta de trabajo, así como la población y muestra seleccionada para aplicarla, además del instrumento que permitirá el análisis y tratamiento de los resultados.

El diseño correspondiente a la investigación es de tipo descriptivo simple, ya que se pretende recoger información sobre el nivel de conocimientos en Educación Vial.

ABSTRACT

This study aims to identify the level of knowledge on Road Safety presented by the students of the 5th year of the Educational Institution Fe y Alegría N ° 17 to have information that allows us to propose educational intervention proposals for the significant learning of the students.

The research is structured as follows in the first part, we present a broad theoretical framework that will display content that contribute to the understanding of the topics addressed; the second part refers to the methodology of research in which our work proposal is presented, as well as population and sample selected to apply, in addition to the instrument that will allow the analysis and processing of the results.

Corresponding to our research design is simple descriptive, as it aims to collect information on the level of knowledge in driver education.

5. INTRODUCCIÓN

5.1 ANTECEDENTES Y FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

5.1.1 Antecedentes Internacionales

Poalacín P. (2015) la educación vial y su importancia en el desarrollo de valores ciudadanos en los niños y niñas de la escuela fiscal mixta Dr. Elías Toro Funes de la parroquia Quisapincha de la provincia de Tungurahua. la presente investigación busco determinar la incidencia de la Educación Vial en el Desarrollo de Valores Ciudadanos el tipo de investigación fue de carácter Descriptiva- Exploratoria con una muestra 72 de estudiantes y 4 docentes se usaron la técnica: Encuestas y Entrevistas y se empleó como instrumento un Cuestionario estructurado y ficha para obtener información sobre la variable independiente Educación Vial y la variable dependiente Valores Ciudadanos ,con respecto a la educación vial El 100% de los docentes encuestados piensan que es conveniente enseñar normas de tránsito para mejorar la Educación Vial en los niños y niñas de la Institución Educativa. El 100% de los docentes encuestados consideran que es importante que los niños y niñas sean capacitados en Educación Vial dentro de la Institución Educativa..El 68% de los padres encuestados consideran que es importante que los niños y niñas sean capacitados en Educación Vial dentro de la Institución Educativa, el 25% que a veces y el 7% nunca. Con respecto a los valores ciudadanos El 75% de los docentes encuestados consideran que el desarrollo de valores ciudadanos siempre amerita ser involucrado en la formación personal de los niños y niñas de la Institución Educativa y el 25% que a veces. El 11% de los padres encuestados manifiestan que la Institución Educativa cuenta siempre con espacios apropiados y material didáctico suficiente para que los niños y niñas logren desarrollar los valores ciudadanos con facilidad, el 33% que a veces y el 56% que nunca.

Lino C. (2013) La educación vial para el desarrollo de hábitos de seguridad y protección en la educación inicial en la escuela de educación básica Gustavo Enrique Galindo Velasco”, del cantón la libertad, provincia de Santa Elena, año lectivo 2012-2013. Determinar el nivel de conocimiento en educación vial en el nivel inicial a través de la observación directa, bibliográfica y documental para evidenciar el objeto de estudio a plantearse en mejora del aprendizaje Variable independiente Educación Vial. Variable dependiente Desarrollo de hábitos de seguridad y protección en la educación inicial está dentro del paradigma cualitativo y se utilizará el tipo de investigación: descriptivo, explicativo y bibliográfico. La muestra son 33 personas 1 directivo,3 docentes ,19 padres de familia y 10 de la comunidad externa involucrados con la institución educativa los instrumentos utilizados fueron la entrevista y la encuesta para recoger información sobre la variable independiente educación vial Encuestas

Ficha de Observación Aplicación de actividades para la variable dependiente Desarrollo de hábitos de seguridad y protección en la educación inicial. El 97% de los encuestados manifestaron estar muy de acuerdo en que la educación vial debe ser tomada en cuenta desde la educación inicial, el 3% están de acuerdo. El 88% de los encuestados manifestaron estar muy de acuerdo en que los docentes deben brindar la importancia de la formación de valores de la cultura vial en los niños y niñas, el 12% de los encuestados sostuvieron estar de acuerdo. El 88% de los encuestados manifestaron estar muy de acuerdo en que los docentes deben brindar la importancia de la formación de valores de la cultura vial en los niños y niñas, el 12% de los encuestados sostuvieron estar de acuerdo. A partir de los resultados se concluye que la educación vial es necesario en el nivel inicial y además fortalecer los conocimientos, actitudes y hábitos de seguridad y protección en los educandos.

Naranjo A. (2015) Comunicación visual y su influencia en la seguridad vial como prevención en accidentes de tránsito dirigido al gobierno autónomo descentralizado de Durán. El objetivo principal de la investigación es determinar el impacto que tendría una efectiva campaña visual de concientización sobre educación vial. La variable independiente es la Campaña visual publicitaria y su impacto en la prevención de los accidentes de tránsito ocurridos a diario en el Cantón Durán de la Provincia del Guayas y la Variable dependiente Diseño y elaboración de una campaña publicitaria para generar conciencia sobre la educación vial en el cantón Durán de la Provincia del Guayas. La población escogida pertenece al cantón Durán de la provincia del Guayas, con un total de 159220 habitantes y una muestra de 100 personas. El procediendo para recabar información fue una investigación descriptiva de carácter no experimental, los instrumentos aplicados fueron las entrevistas y encuestas. Se realizó varias encuestas a los habitantes del cantón Durán, los mismos que desempeñan roles de conductores, peatones y pasajeros donde se les pregunto si conocían sobre la existencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los cuales del 100%, el 60% manifestó que si conocían la existencia de dicha ley, el 30% que no conoce sobre la existencia de esta ley y un 10% dejó la respuesta de la pregunta en blanco. Sobre la realización de campañas de Concientización sobre la Seguridad Vial y los Accidentes de Tránsito los resultados son 65% si tiene conocimiento de la realización de las campañas, el 25% que no tiene conocimiento sobre la realización de campañas y 10% dejaron la respuesta de la pregunta en blanco, ante la pregunta cuáles son las campañas realizadas que la población ha podido notar; manejar con la cabeza 8%, no más peatones imprudentes 19%, utilizar paso cebra 21%, utilizar cinturones de seguridad 15%, utilizar pasos peatonales 10%, párale el carro 12% y ningún tipo de campaña

el 15%. Estos resultados muestran la gran preocupación que tienen las autoridades de transmitir a la ciudadanía la seguridad vial que deben de tener y brindar, para que así se empiecen a reducir los accidentes de tránsito. Como conclusión tenemos que la factibilidad del proyecto establecido tiene una visión positiva a la aceptación por parte de los habitantes del cantón Durán, además se está cumpliendo con lo establecido en el Artículo 29, literal 18 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, el establecimiento de campañas para la promoción de la seguridad vial es necesario para que la sociedad se concientice para evitar los accidentes de tránsito.

Beltrán y Chacón (2012) Propuesta de creación de un modelo de Escuelas de Seguridad Vial en la provincia de Pichincha, cantón Quito, parroquia Santa Prisca. El objetivo de esta investigación fue diseñar una propuesta para promover una seguridad vial en los estudiantes y comunidad educativa en la Escuela Integral Indígena como medida de prevención ambiental con el fin de disminuir los riesgos de accidentalidad y fomentar una cultura ciudadana. El problema que se abordó en esta investigación es la falta de seguridad vial. Se utilizó una metodología de investigación cualitativa debido a que se realizaron observaciones y descripciones a través de una guía de observación y se recogió la información diagnóstica a través de una encuesta que tuvo un tratamiento cualitativo, lo cual permitió la identificación y diagnóstico del problema. Una de las conclusiones del trabajo es que la patrulla escolar de enfoque ambiental y cívico constituye una estrategia educativa como parte de un proceso continuo e integral de enseñanza –aprendizaje de la Educación Ambiental, de este modo, esta propuesta está conformada por sesiones en las cuales se tiene en cuenta una formación teórico-práctica, lo cual, potencia el fomento y desarrollo de actitudes que les permitan a los estudiantes desplazarse con seguridad, como usuario de las vías, valorando su vida y la de los demás.

Jimenez K. (2010) “Origen y desarrollo de una Política Social en Seguridad Vial en Costa Rica”. Esta investigación tuvo como objetivo reconstruir el surgimiento, condiciones contextuales y avances de la política pública en materia de seguridad vial en Costa Rica, para el periodo 1995 – 2005. La variable de estudio es política pública en materia de seguridad vial. El presente estudio es de tipo descriptivo, el método que se consideró más apropiado para dar cumplimiento a los objetivos y respuesta al problema de investigación es el análisis cualitativo, el método cualitativo para el análisis de la información, se utilizaron técnicas de revisión bibliográfica y entrevistas a la población participante. Formaron parte de la población

participante en el estudio, funcionarios y funcionarias del Consejo de Seguridad Vial, específicamente de la Dirección de Proyectos. Además, se seleccionó a funcionarios y funcionarias de otras instituciones estatales como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Instituto Nacional de Seguros, Caja Costarricense de Seguro Social, Con los datos obtenidos de esta investigación, se comparte la noción de los accidentes de tránsito como un problema social, tecnológico, cultural, económico y ambiental de alta complejidad; y como un problema de salud pública, debido al daño físico, emocional, mental, y las implicaciones socioeconómicas y el alto costo económico y social que produce en las personas, la familia, la comunidad y en la sociedad en general.

5.1.2 Antecedentes Nacionales

Robles J.(2016) Características de los accidentes de tránsito con mototaxi atendidos en el Hospital San Juan de Lurigancho, Lima – Perú, durante el año 2015 . El objetivo del trabajo fue describir las características circunscritas a los accidentes de tránsito con mototaxi atendidos en el Hospital San Juan de Lurigancho de enero a diciembre del 2015. En el presente trabajo se utilizaron las herramientas del método cuantitativo para realizar un estudio de tipo descriptivo-retrospectivo para delinear las características circunscritas a los accidentes de tránsito con mototaxi, teniendo en cuenta tanto la morbilidad, la mortalidad y las características inherentes a este tipo de accidentes. La muestra de la población de estudio son todos los accidentes de tránsito con mototaxi que hayan sido atendidos y registrados en las historias clínicas del Hospital San Juan de Lurigancho durante el período comprendido entre enero y diciembre del año 2015. Los resultados de acuerdo al rol que tuvo el paciente al momento del accidente de tránsito lo podemos ubicar en la categoría de pasajero con 315 casos ocurridos (52%), peatón con un total de 131 casos (21%) y el rol de conductor en la que encontramos 102 casos en total (17%) durante el año 2015; cabe señalar que en 60 historias clínicas no se consignó el rol que desempeñó la víctima del accidente de tránsito. Asimismo se encontró que el grupo etario de conductores implicados en una mayor cantidad de accidentes de tránsito con mototaxi , se encuentran comprendidos entre los 20 y 40 años de edad (62,7%), seguido por el grupo de 41 a 65 años (27,4%). Las edades límite de los conductores fueron de 17 y 69 años respectivamente. Para el grupo de 13 a 19 años solo se encontraron 8 casos de los cuales solo uno fue menor de edad, y para el grupo mayor o igual a 66 años solo se encontraron 2 casos Solo 12 accidentados del total de conductores eran del sexo femenino. A partir de la

investigación se concluyó que se puede corregir la necesidad imperante de implementar medios más eficaces para corregir los factores de riesgo asociados a accidentes de tránsito con mototaxi, ya sea a nivel legislativo, ambiental o social; asimismo sensibilizar a los usuarios de las vías públicas a tomar mayor conciencia vial y de este modo reducir la morbilidad por accidentes de tránsito.

Barrera J.(2016) La coordinación entre las instituciones estatales para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito: un estudio de caso de las instituciones educativas de Lima metropolitana, durante el 2014-2015. El objetivo principal de la investigación fue comprender el desarrollo de la coordinación entre los Ministerios de Transportes y Comunicaciones (MITINCI), Educación (MINEDU), Salud (MINSAL) y la Policía Nacional para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito, en instituciones educativas de Lima Metropolitana durante el 2014-2015. La metodología de la presente tesis fue de tipo cualitativo y cuantitativo. Las técnicas para el recojo de información fueron las entrevistas semiestructuradas, encuestas, cuestionarios y revisión de fuentes secundarias. Asimismo, se elaboraron guías de entrevistas específicas para cada tipo de actores, la población estuvo conformada por Oficiales Superiores y Suboficiales de la Policía Nacional del Perú, Director del Consejo Nacional de Seguridad Vial, representantes de los Ministerios ante el Consejo Nacional de Seguridad Vial, Directores de las instituciones educativas y educandos. Se tomó una muestra de 22 personas y se realizaron 22 entrevistas. A partir de los resultados se llegó a la conclusión que el inadecuado marco normativo sobre seguridad vial en el Perú, que otorga competencias en materia de seguridad vial a distintos actores, da lugar a que no haya estadísticas confiables sobre la accidentalidad en la ciudad de Lima. Es decir, cada institución maneja estadísticas propias y que difieren unas de otras. Asimismo, se determinó que no existen mecanismos de coordinación que se hayan dado gracias a los avances de la tecnología de la información y de las comunicaciones, que permita que los actores interactúen en tiempo real. Así, no hay una plataforma de interoperabilidad electrónica que permita a los actores trabajar cooperativamente y compartir conocimiento, videos educativos, conferencias virtuales, de manera rápida y fácil gracias a la tecnología sin considerar el tiempo, la distancia o los límites de la organización.

Flores M. (2014) Formulación de políticas públicas de seguridad vial referidos a transportes alternativos (motos y bicicletas). Los objetivos de la investigación fueron describir los problemas públicos que surgen a partir de la necesidad de tener un sistema vial que tome en

cuenta al transporte alternativo, describir el accionar de las autoridades edilicias de la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana, así como del Gobierno Central para enfrentar dicho problema público en relación a infraestructura vial para transporte alternativo motorizado y no motorizado y explicar el impacto de dichas políticas en relación al problema público. La investigación es cualitativa, descriptiva y documental, el estudio se realizó en el área metropolitana de Lima y sus distritos conexos, habiéndose procedido a reunir información mediante varios instrumentos como las entrevistas y encuestas y técnicas como el análisis de documentación A partir de los datos obtenidos se puede afirmar que el transporte alternativo que requiere de una infraestructura vial exclusiva, segura y específica es el transporte alternativo no motorizado es decir el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, ecológico, saludable y económico, para lo cual la Municipalidad Provincial Metropolitana de Lima como ente rector deberá coordinar con las autoridades del Gobierno Central y Municipalidades distritales el diseño, trazado, construcción de una red de ciclovías que interconecte a todos los distritos de la capital de tal forma que las personas masivamente se inclinen por este tipo de transporte El transporte alternativo no motorizado sobre todo el uso de la bicicleta es considerado por la población como actividad recreativa, deportiva y de disfrute mas no así como una forma de transporte diario y sostenible; las personas tienen temor de ser atropelladas por algún conductor de los vehículos motorizados cuando en sus desplazamientos tengan que utilizar necesariamente las vías del Transporte Motorizado debido a que no se cuenta con un red de ciclovías interconectadas que permita la comunicación con sus centros de trabajo o estudio.

Yactayo Y. (2015) Centro integral de capacitación y formación de conductores vehiculares, para impulsar una cultura de tránsito en la ciudad de Tacna . el objetivo general de esta investigación es desarrollar un Proyecto Arquitectónico, "Centro Integral de Capacitación y Formación de Conductores Vehiculares" que impulse una cultura de tránsito en la ciudad de Tacna. El diseño de investigación que se empleo fue de carácter descriptivo-comparativo, La técnica que se utilizó para obtener respuestas sobre el problema de investigación es la observación y la búsqueda y los instrumentos fueron las entrevistas personales y la visita a campo La conclusión que se llego a partir de la investigación es que El Proyecto Centro Integral de Capacitación y Formación de Conductores Vehiculares, es la alternativa frente a la carencia de infraestructura adecuada para realizar las actividades de capacitación y formación, enmarcada en la realidad de la ciudad de Tacna y del tal forma impulsa una cultura de tránsito en la ciudad. El desarrollo del proyecto, enmarcado dentro del cumplimiento del Reglamento

Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre y el Reglamento Nacional de Edificación; adaptados a la Ciudad de Tacna, permitio diseñar ambientes adecuados considerando los requerimientos necesarios para el correcto funcionamiento de las distintas actividades que se realizaran, con el propósito de capacitar y formar a los nuevos y/o futuros conductores vehiculares.

Kuperstein y Rossel (2011) Investigación y plan de mercadeo social para la promoción de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales. La presente tesis se inicia con una preocupación sobre un problema de salud nacional, las muertes cercanas a los puentes peatonales. Esta realidad va más allá del no uso de puentes, convirtiéndose en un tema de responsabilidad y ciudadanía donde la gerencia social a través del mercadeo social puede aportar soluciones. El trabajo se inicia con una revisión bibliográfica vinculada a la problemática de la seguridad y el uso de puentes peatonales. Se diseñó una estrategia de investigación que incluyó el desarrollo de un marco conceptual con los siguientes temas: ciudadanía y tránsito, mercadeo social, teoría del cambio de comportamiento y experiencias vinculadas al cambio de comportamiento peatonal. Luego se realizó el trabajo de campo el cual incluyó: observación, entrevistas a expertos, grupos de enfoque, aplicación de un cuestionario estandarizado a los peatones de la zona aledaña a los puentes peatonales del distrito de San Juan de Miraflores. Finalmente y por tratarse de una tesis aplicada, a partir del análisis de los hallazgos se desarrolló el plan piloto de mercadeo social. El sustento de este plan se basa en dos conclusiones generales del trabajo: la primera es que se requiere de un enfoque integral tanto a nivel de la participación de todos los actores involucrados, así como de la presencia de estrategias puntuales para cada uno de los elementos de la mezcla de mercadeo social. La segunda plantea que la solución debe presentarse a dos niveles: a través del ejercicio de la autoridad y la coacción, y con la aplicación de contenidos emocionales y racionales que se conecten con las vivencias de los peatones.

5.2 JUSTIFICACIÓN

La presente investigación pretende identificar y determinar el nivel de conocimiento en Educación Vial que presentan los estudiantes de 5to grado de educación secundaria de la Institución Educativa Fe y Alegría N°17 de Villa El Salvador-Lima.

Es importante en la sociedad actual promover la Educación Vial en los estudiantes desde la escuela ya que los accidentes de tránsito son una de las principales causas por la que muere una gran cantidad de persona en nuestro país. La educación Vial no es un conocimiento que se pueda adquirir de manera espontánea e inconsciente en interacción con el contexto, sino que ha de ser intencional y conscientemente aprendida, por lo que requiere de ser enseñada.

El propósito del trabajo de investigación es identificar el nivel de conocimiento en el que se encuentran los estudiantes sobre Educación Vial para plantear propuestas que permitan la correcta utilización de la vía pública .La Educación Vial no solo permite aumentar la seguridad en la ciudad, sino mejora la calidad de vida, por ello, es necesario que nuestras autoridades le concedan la importancia que se merece.

5.3 PROBLEMA

¿Cuál es el nivel de conocimiento en Educación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima ?

5.4 MARCO REFERENCIAL

5.4.1 Educación Vial

La Educación Vial se define como: el conocimiento por parte de los ciudadanos y ciudadanas de las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas, por las calzadas (pistas) y aceras (veredas), así como la adquisición de valores, hábitos y actitudes que nos permitan dar una respuesta segura en las distintas situaciones de tránsito en las que nos vemos inmersos, sea como peatones, pasajeros o conductores.La Educación Vial, a la luz de las políticas, principios y objetivos de la educación peruana, contribuye a la formación integral del educando; fortaleciendo el desarrollo de los aspectos físico, afectivo y cognitivo, y promoviendo capacidades, valores y actitudes; que le permiten aprender a proteger su integridad y a participar en la construcción de su ciudadanía, asumiendo sus derechos y responsabilidades frente a las situaciones de riesgo que atenten contra su vida, por ello:

La acción del Estado debe tender a que cada ciudadano transite por la vía pública con el mínimo riesgo posible. Como todo derecho, su regulación demarca responsabilidades: el derecho de cada ciudadano a transitar implica el deber del Estado de permitir, posibilitar y garantizar el pleno ejercicio de ese derecho y, a su vez, la responsabilidad de cada ciudadano es ejercer el

derecho propio respetando el de los demás (Siede, Isabelino, Tránsito y circulación, Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología, 2001).

Por otra parte, es necesario señalar que la seguridad vial “se define como la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2001, p.5).

Es así como, el concepto de Educación Vial hace mención a todos aquellos comportamientos que las personas deben tener en la vía pública, tanto como peatones, conductores o pasajeros, las cuales se encuentran orientadas a propiciar su seguridad integral y la de los otros.

Para garantizar esto, se han creado una serie de reglas, leyes y normativas que permiten regular el orden vial y asegurar, en alguna medida, la seguridad e integridad de las personas, así como controlar y prevenir las acciones abusivas que atenten contra los derechos que todas las personas poseen.

Además, estas leyes formales deben ser del conocimiento de todas las personas, de tal manera que conozcan sus responsabilidades en la seguridad vial, así como los mecanismos que existen para hacer valer sus derechos en esta área.

5.4.1.1. Definición de prevención. Los accidentes viales se cobran la vida de muchas personas a lo largo de los años, por eso están catalogados como uno de los más importantes problemas de los países desarrollados y sub desarrollados.

Debido a esto se proponen: Dos tipos de prevención: Proactiva y Reactiva. La primera se orienta a estrategias de acción que intentan prevenir la ocurrencia de factores de riesgo; la segunda tiene como objetivo la preparación del sujeto para reaccionar de forma efectiva ante una situación de peligro. (Catalano y Dooley, 1982)

Esto hace que la prevención vial sea no solo para la Dirección General de Tráfico, sino para muchas instituciones educativas. Enseñar a los más jóvenes las normas básicas de prevención vial no solo hará que su vida sea más segura, sino que generará futuros conductores más responsables, con la evidente mejora de las condiciones de nuestras carreteras.

5.4.1.2 Elementos de la Educación vial y Seguridad vial. Es sumamente importante identificar y precisar el rol que corresponde a las instituciones del Estado, la coordinación entre ellas, su grado de descentralización y sus funciones, así como las responsabilidades que les corresponden con respecto a la seguridad vial.

Una de ellas es el MINEDU, que a través de sus estancias, tiene como responsabilidad la formación integral de la persona desde sus primeros pasos hasta convertirla (o) en un buen ciudadano (a), es por ello que “a pesar de lo ya avanzado, los retos pendientes para mejorar la calidad de la educación son inmensos. Para encarar de manera responsable este reto es esencial que la educación sea una Política de Estado que trascienda los distintos gobiernos” (Saavedra, 2016).

5.4.1.3 Elementos de circulación vial. Existen tres elementos que están presentes en la circulación vial: las personas, los vehículos y la vía pública, cuando alguno de ellos no cumple con su rol o falla, es cuando se puede producir un accidente de tránsito.

• **Las Personas.** Interfieren de forma activa y directa en el tránsito, se consideran dentro de este grupo a los peatones, pasajeros y ciclistas, es decir todas aquellas personas que utilizan las vías, los conductores que transitan por la vía pública también están incluidos sin embargo el cobrador del bus no está considerado dentro de los elementos.

El cobrador no está considerado entre los elementos de la circulación vial pues sería la persona indicada para desempeñar una función específica además de ser la “persona autorizada por la concesionaria, encargada de recibir el valor de pasaje y de la entrega del boleto respectivo” (Ordenanza Municipal N° 159 2012-MML-GTU, que regula la prestación del servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana), apoyar en la subida y en la bajada de estudiantes, ancianos, discapacitados y otros; así también, su comportamiento debe ser de buen trato y exigir que los pasajeros cumplan con la Ley N° 27050 (Asiento reservado), Ley N° 28705 (Prohibido fumar en lugares públicos) (Guía de educación vial para profesores y tutores de secundaria, 2013, p. 33)

- **Peatones.** Son las personas que transitan por la vía pública a pie, ya sean calles, veredas, pistas y caminos. Las personas que empujar un vehículo o utilizan un silla de ruedas para moverse también son consideradas peatones.

Al igual que los choferes los peatones también tienen algunas normas que permiten su libre y segura circulación por las calles. El peatón debe circular por las aceras, bermas o franjas

laterales, según el caso, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios, excepto cuando deba cruzar la calzada o encuentre un obstáculo que esté bloqueando el paso, y en tal caso, debe tomar las precauciones respectivas para evitar accidentes. Debe evitar transitar cerca al sardinel o al borde de la calzada. (Código de Tránsito, Artículo 67)

Es decir, no debe exponer su vida caminando imprudentemente por la pista además debe estar al tanto en todo momento de lo que pasa a su alrededor, al momento de cruzar la calzada debe seguir su camino por las líneas blancas ubicadas en el suelo, caso contrario que no se encuentren debe de cruzar por una esquina siempre y cuando no se encuentre con un semáforo en ese lugar y mirar hacia ambos lados de la avenida o calle. Cuando se trata de una carretera o vía alejada de la zona urbana se recomienda caminar por el lado izquierdo en donde observa a los carros que vienen hacia su dirección, pues es más fácil hacerse notar y evitar algún tipo de accidente a diferencia de caminar por la derecha en donde el peatón se hace menos visible a la vista del conductor. A continuación se muestra en la figura algunas señales en donde el peatón tiene la preferencia y en donde él puede transitar de manera libre, además de indicar la velocidad máxima que debe tener un vehículo. De algún tipo de vehículo, ya sea brindando algún pago o de forma privada tanto en el transporte público y vehículos particulares.



Figura 1. Señales peatonales

-Pasajeros. Son las personas que son transportadas dentro de un vehículo y que deben de tener una conducta adecuada pues no deben perturbar al conductor de ninguna manera, en el caso de las carreteras el copiloto es el encargo de ver que el conductor no se duerman y que los pasajeros mantengan una conducta correcta, en el caso de transporte urbano es igual, no se debe distraer al chofer cuando está manejando y tampoco viajar en un espacio continuo al conductor.

-Ciclistas. Son personas que utilizan vehículos de dos o tres ruedas para movilizarse, además el vehículo no debe utilizar ningún tipo de combustible, se moviliza por la fuerza e impulso de la persona que lo maneja.

Un implemento de seguridad que se utiliza a la hora de manejar es el casco, ya sea en cualquier tipo de calle o avenida. Al momento de manejar no deben cruzarse frente a los vehículos ni manejar entre ellos, el ciclista utiliza su brazo para indicar a qué lado va a girar haciendo una señal con este.



Figura 2. Indicaciones de transito ciclistas.

-Conductores. Están consideradas las personas que “manejan un vehículo motorizado o no motorizado, gozan de los derechos y obligaciones establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito y son responsables de las consecuencias que se deriven de su incumplimiento” (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2008, p. 38). La mayor causa de accidentes ocurrido en el Perú se da por las infracciones cometidas por los conductores. El 83.6% de los accidentes ocurridos en el Perú están vinculados al factor humano. El 73.7 del total corresponde exclusivamente a diversas infracciones cometidas por el conductor, lo que confirma la necesidad de trabajar prioritariamente en el cambio de actitud de este segmento. Sin dejar de considerar a los otros componentes como son peatones y pasajeros. (Morán, 2015, p. 13)

Además estas personas tienen la obligación de sacar su licencia de conducir y mantenerla vigente, de acuerdo al tipo de vehículo que se va a manejar, para poder ejercer el rol de conductores y acatar los derechos y obligaciones que se exigen por ley.

Según un estudio realizado sobre el comportamiento de humano en las vías se obtuvo como resultado que los más irresponsables al momento de manejar en el Perú son los choferes de servicio público.

Los choferes de servicio público muestran mayores niveles de conductas irresponsables que los particulares, concentrándose en el poco respeto a la luz roja, conducir con la licencia vencida, acumular papeletas por infracciones, cometer desacato a la autoridad y manejar un vehículo sin SOAT. Asimismo, este tipo de choferes tiende a tener una actitud comparativamente más favorable al consumo de alcohol que los choferes particulares, al considerarlos un facilitador social y considerar que tiene un efecto liberador de los problemas sociales, familiares y personales. (Morán, 2015, p. 33)

Estos resultados afectan en gran medida a la población pues en ellos se deposita la seguridad tanto de adultos como niños que utilizan este transporte para su uso diario.

• **Los vehículos.** Se refiere principalmente a los vehículos de transporte terrestre, actualmente son utilizados para trasladar personas o mercancía, tiene dos clasificaciones: vehículos de transporte motorizados y no motorizados.

En el Perú se evidencia una problemática respecto al uso adecuado de estos medios de transporte, algunas características que se pueden resaltar son: “la congestión vehicular, el mal estado del parque automotor, la deficiente calidad de los combustibles y el desconocimiento y consecuente desobediencia de normas; y las señales de tránsito” (Guía de educación vial para profesores y tutores de secundaria, 2013, p. 42)

-**Transporte motorizado.** Son aquellos vehículos “que se desplazan utilizando medios propios de propulsión mecánica, independiente del exterior.” (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2008, p. 40)

Para ser considerados motorizados requieren de cuatro componentes: Motor, Chasis, Transmisión y Carrocería entre ellos se encuentran los automóviles, motocicletas, mototaxis, camionetas, ómnibus, camiones, entre otros.

-**Transporte no motorizado.** No requiere de una propulsión externa, funciona a través de la fuerza de la persona que lo maneja, es la opción más viable para cuidar el medio ambiente ya que se evita la emisión de gases que dañan la capa de ozono. Dentro de esta categoría se incluyen a los triciclos y bicicletas.

• **La vía pública.** Es donde se da la interacción entre las personas y los vehículos “es todo camino que puede ser utilizado para marcha por él y que esté abierta al tráfico” (Ministerio de

educación, Documento de apoyo para la educación vial en preescolar y EGB, p. 64) Según su ubicación geográfica se puede definir en dos, vía urbana y vía rural.

-Vías según su uso. Se clasifican según la cantidad de vehículos que transiten por la vía, entre ellas tenemos a la vía de tránsito rápido “Las vías de tránsito rápido son vías libres, con accesos y salidas especiales. Una carretera es una vía de tránsito rápido. (Ministerio de educación, Documento de apoyo para la educación vial en preescolar y EGB, p. 47)

En las autopista la velocidad máxima es de 60m/h debido a que se encuentran ubicados en zonas urbanas, los vehículos de transporte no motorizado, las motocicletas y mototaxis, no pueden transitar por la autopista debido a la cantidad de autos y la velocidad con la que se movilizan.

Otra vía importante en la preferencial, en donde se tiene la obligación de ceder el paso, ya sea una ambulancia o por alguna emergencia, cualquier pista se puede convertir el preferencial ante una emergencia.

La vía secundaria es por donde se da la salida y entrada de autos a una avenida principal además “las vías secundarias permiten entrar o salir de las vías de tránsito rápido o preferencial. Se conocen también como vías laterales.” (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2008, p. 48)

Y por último tenemos a la vía local, ésta pueden ser las calles o jirones en donde se evidencia una poca circulación vehicular.

- Vías según su ubicación. La vía urbana hace referencia a las pistas destinadas a la circulación de peatones y vehículos, entre ellas se encuentran las autopistas, vía expresa, avenidas y vía local (lugares urbanos con poca circulación de vehículos).

La vía interurbana o carretera se ubican fuera de una zona urbana y sirven para el transporte entre ciudades o localidades, se encuentran por todo el país “estas vías tienen rangos según su importancia: carretera nacional, departamental, y vecinal.” (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2008, p. 49)

5.4.1.4 Accidentes de Tránsito. Constituyen uno de los mayores problemas de la ciudad, tanto desde el punto de vista de la salud pública como de la medicina legal.

Entendemos por accidente de tránsito como: Suceso impremeditado, casual, no intencional y a la vez previsible, que ocurre en una vía de circulación y en el que intervienen los elementos del

tránsito, con por lo menos un vehículo movimiento y como resultado del mismo se producen lesiones en las personas y daños a la propiedad. (Valdivia, 1996).

Es decir, son una de las principales causas de muerte a nivel local, nacional y mundial, ya que, cuestiones como la imprudencia, la falta de respeto a las leyes viales, el pobre estado de los caminos y carreteras en algunos países, la no existencia de leyes y demás contribuyen a generar esta situación.

En conclusión, de acuerdo a los estudios observados, uno de los factores que causa la mayoría de accidentes de tránsito es el factor humano, sea peatón, pasajero, cobrador, ciclista o conductor. Dentro de ello, encontramos ciertas condiciones que son más frecuentes en los conductores, dentro de las cuales podemos mencionar: la fatiga, el sueño, el alcohol y las drogas.

1) Factores causantes de accidentes.

- **Fatiga.** Es el efecto físico que experimenta el cuerpo humano como reacción normal a la excesiva actividad física, sensorial y psicológica. Es decir, "Una pérdida transitoria de la capacidad para ejecutar un trabajo, consecutiva a la realización prolongada del mismo" (Houssay, 1971).

La fatiga aparece y se agudiza paulatinamente si no proporcionamos al organismo el descansos necesarios que requiere.

El hecho de conducir un vehículo demanda esfuerzo físico, lo que produce fatiga. El cansancio ocasiona que el organismo reaccione de manera más lenta, esto es peligroso porque desciende la capacidad del conductor para desplazarse con seguridad, para él y los demás.

- **El sueño.** El sueño es un efecto corriente del cuerpo humano que, junto con la alimentación adecuada, lleva a recuperar las energías gastadas en las actividades cotidianas. Dicho esto, "El sueño no sólo es un fenómeno normal, sino que en la actualidad es considerado como un proceso fisiológico de vital importancia para la salud integral de los seres humanos" (Siegel, 2008).

Cuando no se duerme el tiempo necesario, el cuerpo reacciona con una serie de desajustes (falta de atención, somnolencia, letargo en las reacciones, etc.), que pueden ser altamente peligrosos, de manera especial en aquellos que conducen vehículos, sean motorizados o no. Las personas que padecen trastornos del sueño tienen aproximadamente siete veces más posibilidades de sufrir un accidente de tránsito mientras conducen un vehículo, ya que experimentan somnolencia excesiva.

• **El alcohol.** El alcohol es un líquido incoloro, volátil y aromático, se encuentra en licores fermentados o destilados, afecta el sistema nervioso central y puede ser mortal si se consume en grandes cantidades. En otros términos es:

Una enfermedad que produce daños biopsicosociales muy graves, por lo que es necesario que los médicos de familia, mediante su trabajo constante, eviten su aparición en nuestros jóvenes, así como que se trate correctamente y se alerte sobre la adquisición de bebidas alcohólicas de procedencia dudosa. Es preciso trabajar entre los jóvenes por alcanzar estilos de vida saludables. (Astoviza, 2003)

Esta droga psicodéprensora es la causante de gran cantidad de accidentes de tránsito, por eso merece una mención aparte. Ingerir bebidas alcohólicas causa trastornos que influyen en el sistema psicomotor, auditivo, visual y, en general, en todo el organismo.

• **Otras drogas.** Son sustancias naturales o químicas que al ingresar al organismo afectan su funcionamiento normal y producen alteraciones físicas, psicológicas y sociales. Dicho de otra forma es "toda sustancia natural o sintética que genera adicción, es decir, la necesidad imperiosa o compulsiva de volver a consumir para experimentar la recompensa que produce, que es sensación de placer, euforia, alivio de la tensión, etc." (Fernández, 2002).

La mayoría de las drogas de abuso, al igual que el alcohol y otras muchas sustancias, alteran gravemente tus capacidades para conducir un vehículo con seguridad, por lo que aumentan el riesgo de sufrir un accidente. Por ello, el Reglamento Nacional de Tránsito prohíbe que una persona conduzca un vehículo bajo efectos del alcohol y otras drogas. Hacerlo, constituye un delito y pone en peligro la propia vida y la de los demás.

5.4.1.5 Medios y Medidas de Seguridad. Nuestro país cuenta con diferentes medidas y medios de seguridad que permite reducir los niveles de accidentes, congestión vehicular; y además normas regulatorias que dan fundamento a estas medidas entre las más importantes tenemos:

- **Cinturón de Seguridad.** Es el elemento de seguridad más importante dentro del vehículo. Está hecho por una banda de tela muy sólida, con la función de retener sobre su asiento al conductor y a los pasajeros de un vehículo frente algún accidente.

El cinturón de seguridad es la herramienta más eficaz en la prevención de las consecuencias de accidentes de tránsito. Por ello es que muchos países, incluido el Perú, han establecido la obligación legal de su uso como medio de prevención.(Comisión Nacional de Tránsito, 2016, pg. 1).Para entender lo importante que es el uso del cinturón de seguridad es necesario saber qué ocurre dentro del vehículo durante un accidente de tránsito. Se producen dos impactos: el primero es el choque, colisión o impacto como tal, y el segundo, como reacción, es el choque de los ocupantes del vehículo con el vidrio del parabrisas, e incluso fuera del auto. Este segundo impacto es el que causa las lesiones, o de manera inmediata la muerte. Las estadísticas internacionales demuestran que una persona despedida fuera del vehículo tiene cinco veces más probabilidades de morir que aquella que permanece en el interior del vehículo. Es por ello, que en estas líneas resaltamos la importancia del cinturón de seguridad, su función es fundamental para evitar lesiones graves frente a un accidente, además de que es una medida sencilla que no toma tiempo, dinero, ni espacio.

- **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.** El SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) es un seguro obligatorio establecido por ley con un objetivo netamente social. La función es asegurar la atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito a nivel nacional que sufren lesiones corporales o muerte.

Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito según los términos y montos establecidos en el presente Reglamento. Los remolques acoplados, casas rodantes y otros similares que carezcan de propulsión propia, estarán comprendidos en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito del vehículo automotor que lo hala... El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito. (Decreto Supremo, Ministerio de Transportes, 2015, pg. 4)

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito es una medida tomada en el Perú hace ya muchos años atrás que ha permitido ayudar a los afectados por un accidente de tránsito. Es fundamental reconocer su importancia y guiar a los futuros ciudadanos en su uso y renovación constante para un bienestar social y no individual.

. Reglamento Nacional de Tránsito. El Reglamento Nacional de Tránsito es aquel que emite el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para regularizar los medios de tránsito.

... establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Rige en todo el territorio de la República. (Reglamento Nacional de Tránsito del Perú, 2009, pg. 7)

- **Derecho de los peatones.** Un peatón es la persona que, sin ser conductor o pasajero de algún vehículo, transita a pie por las vías públicas, además, al igual que los conductores y pasajeros está propenso a accidentes, por ello rescatamos sus derechos ya que no tuvieron la culpa ante un accidente (en la mayoría de los caso) de estar en un lugar equivocado y sufrir consecuencias irreparables tanto en lo físico como en lo psicológico.

El conductor de un vehículo debe dar preferencia de paso a los peatones que hayan iniciado el cruce de la calzada en las intersecciones no reguladas, y a los que estén concluyendo el cruce en las intersecciones reguladas, siempre que lo hagan por los pasos destinados a ellos, estén o no debidamente señalizados. (Reglamento Nacional de Tránsito, Artículo 186, pg. 45)

Para hacer valer los derechos como peatón también debe de respetar las normas establecidas, ya que se ha visto casos de imprudencia del peatón por no respetar las señales normadas; además, los conductores deben dar su lugar al peatón sea o no una calle con señales de tránsito, el peatón tendrá prioridad para su libre movilización en la vía pública, siempre y cuando no afecte el orden público ni las vías de tránsito.

- **Normas de Circulación para los peatones.** Los peatones deberán circular siempre por el centro de las veredas o aceras, para evitar ser atropellados por algún vehículo, ni cerca a casas, por si hubiera entradas o salidas de garajes. Si la calle por la que se camina no tuviera acera o

existiese algún obstáculo y fuera totalmente imprescindible pasar por ese tramo, se circulará lo más pegado posible a la pared y a ser posible de cara al tráfico, de esta forma se podrá ver de frente a los vehículos que se estén acercando.

El peatón debe circular por las aceras, bermas o franjas laterales, según el caso, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios, excepto cuando deba cruzar la calzada o encuentre un obstáculo que esté bloqueando el paso, y en tal caso, debe tomar las precauciones respectivas para evitar accidentes. Debe evitar transitar cerca al sardinel o al borde de la calzada. (Reglamento Nacional de Tránsito, 2009, pg. 47)

Cuando se quiera cruzar una calle lo primero que se debe tener en cuenta es el lugar por el que se va a trasladar. Se debe elegir la vía más segura, y está claro que el lugar que más garantías ofrece es un paso regulado por marcas viales, semáforos o agentes del tráfico.

El peatón debe acatar las disposiciones reglamentarias que rigen el tránsito y las indicaciones de los efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados al control del tránsito. Goza de los derechos establecidos en este Reglamento y asume las responsabilidades que se deriven de su incumplimiento. (Artículo 61, Reglamento de Tránsito, 2009, pg. 48).

Si no existe ningún paso se cruzará por el lugar en el que se tenga mejor visibilidad, es decir por las esquinas y procurando evitar cruzar entre vehículos aparcados. Como norma general se debe seguir la misma secuencia que en el caso anterior y se tendrá en cuenta la fase en que se encuentra el semáforo.

El peatón tiene derecho de paso sobre cualquier vehículo, en las intersecciones de las calles no semaforizadas, ni controladas por efectivos de la Policía Nacional del Perú o por señales oficiales que adviertan lo contrario, siempre y cuando cruce la intersección de forma directa a la acera opuesta y no en forma diagonal, y lo haga cuando los vehículos que se aproximan a la intersección se encuentren a una distancia tal que no representen peligro de atropello. (Artículo 63, Reglamento Nacional de Tránsito, 2009, pg. 48)

Hemos identificado las normas más importantes con las cuáles se pueden evitar infinidad de accidentes de tránsito, ya que permiten regular conductas inadecuadas del peatón en las vías públicas y también prevenir las malas maniobras de tránsito de los conductores.

- **Preferencias en las normas de circulación.** Los efectivos de la Policía Nacional del Perú asignados al control del tránsito, concederán preferencias respecto a las normas de circulación,

a los siguientes beneficiarios en razón a sus necesidades: personas con capacidad peatones o no, diplomáticos extranjeros acreditados en el país y profesionales en prestación de un servicio público o privado con carácter urgente y bien común.

-Personas Discapacitadas. La Ley General de la Persona con Discapacidad establece el marco jurídico de protección, trabajo, educación, seguridad social y prevención, para que las personas con discapacidad alcancen su desarrollo e integración social, económica y cultural. Esta ley define al discapacitado como una persona que tiene una o más deficiencias evidenciadas con la pérdida significativa de una o más de sus funciones físicas, mentales o sensoriales, que impliquen la disminución o carencia de la capacidad para realizar alguna actividad dentro de formas o márgenes considerados normales, limitándola en el desempeño de un rol, función o ejercicio de actividades y oportunidades para participar de manera equitativa en la sociedad.

-Derecho de los peatones con discapacidad. Las personas con discapacidad tienen de leyes y ordenanzas que les permiten recibir una atención prioritaria, teniendo al CONADIS como entidad que trabaja por su integración y participación de manera activa e igualitaria en la sociedad. En la seguridad vial, todos los vehículos de transporte público deben tener asientos reservados cercanos a la puerta de subida, para su rápida evacuación ante algún inconveniente. Además, en la vía pública, los conductores deben darle el pase como prioridad, de igual forma los policías encargados de tránsito ayudan con las personas en este proceso de movilización en la vía pública.

El CONADIS coordinará con el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y las Municipalidades a fin de que los vehículos de transporte público reserven asientos preferenciales cercanos y accesibles para el uso de personas con discapacidad. (Artículo 45, Ley General de la Persona Discapacitada, 2011, pg. 10).

- **Dispositivos de control de tránsito.** Están creadas para regular el tránsito de los vehículos y peatones, esto están compuestos por elementos de señales de tránsito y semáforo.

La es otro de los elementos que intervienen en la regulación, administración y/o fiscalización del tránsito terrestre y que cumple una función como ente de control de los medios y medidas de seguridad. Los dispositivos de control son una serie de disposiciones que regulan el tránsito en la vía pública mediante señales verticales, señales horizontales y los semáforos. Las normas

para el diseño y utilización de los dispositivos de control se establecen en el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, que aprueba el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en concordancia con los Convenios Internacionales suscritos por el Perú. La instalación, mantenimiento y renovación de los dispositivos de control del tránsito dependerán de su ubicación. (Pratto, 2008,p 66)

- **Señales de Tránsito.** Son las señales o carteles, colocados al costado de los caminos para informar a los conductores, peatones y ciclistas.

Las señales de tránsito son dispositivos creados específicamente para el control del flujo vehicular y peatonal. Se encuentran instalados al nivel de la vía o sobre ella y están destinadas a normar su uso. Asimismo, prevenir al usuario de la vía de cualquier posible peligro que podría presentarse o informarle sobre direcciones, rutas, destinos. (Pratto, 2008,p 66)

- **Señales Verticales.** Estas señales se clasifican en tres:

Señales reguladoras: “Tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía la existencia de limitaciones, restricciones o prohibiciones que norman el uso de las vías. Su desacato constituye una infracción al Reglamento Nacional de Tránsito”. (Pratto, 2008,p 67)



Figura 3. Señales reguladoras.

Señales preventivas o de advertencia:

Estas señales sirven para mostrar las condiciones de la carretera que pueden presentar algún accidente o construcción. “Son señales que se utilizan para indicar con anticipación la aproximación de ciertas condiciones de la vía o concurrentes que implican un peligro real o potencial que debe ser evitado tomando ciertas precauciones.” (Pratto, 2008,p 68)



Figura 4. Señales preventivas

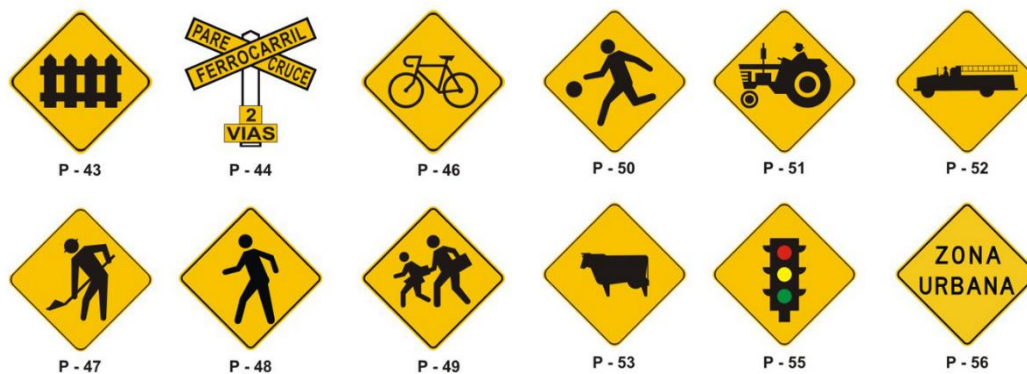


Figura 5. Distancias recomendadas de las señales preventivas

Señales informativas:

“Estas señales en su mayoría son en forma de rectángulo con marco de color azul y fondo blanco, y símbolos negros. Su función es la de guiar e informar a los actores de la vía, brindando información como distancias a un lugar de interés prestación de servicios (monta llantas, hospitales, restaurantes)” (Abaunza, 2012, p 1) .

La forma que presenta estas señales es rectangular, colocadas de forma horizontal, por norma estas señales deben ubicarse al lado derecho de la carretera y avenida.

- **Señales horizontales.** Estas señales poseen una clasificación: las marcas del pavimento, en los obstáculos cercanos y demarcadores reflectores.



Figura 6

Señales de tránsito informativas

Marcas de pavimento: Las marcas en el pavimento son utilizadas con el objeto de reglamentar el movimiento de los vehículos, e incrementar la seguridad en su operación. Sirven en algunos casos como suplemento a las señales de tránsito y al semáforo. Estas se clasifican en : línea central, línea de carril, marcas de prohibición de alcance y paso a otro vehículo, línea de borde de pavimento, línea señalizador de tránsito, marcas de aproximación de obstáculos, Marcas para el control de uso de los carriles de circulación, demarcación de entradas y salidas de autopistas, línea de parada, marcas de paso peatonal, aproximación de cruce a nivel con línea férrea, estacionamiento de vehículos, letras y símbolos, marcas en los sardineles de prohibición de estacionamiento en la vía pública. (Pratto, 2008, p 70).

Marcas en los obstáculos: existen dos tipos obstáculos en la vía y fuera de ella.

Demarcadores reflectores: de peligro y delineadores. Colores de las señales: Blanco: distinción de dirección de carriles en el mismo sentido; Amarillas: Distinción de dirección de carriles en sentidos opuestos; Rojo: peligro o en contra de la dirección marcada y azul: indica la ubicación de hidrantes. Crucero de peatones: “El crucero es una zona de seguridad para los peatones, está formado por líneas paralelas que se pintan en Intersecciones controladas paralelas a las aceras, cuyas medidas varían entre 2.50 m. y 6.00 m. de largo por 0.50 m. de ancho y con una separación entre 0.50 m. entre ellas.” (Pratto, 2008, p 71)



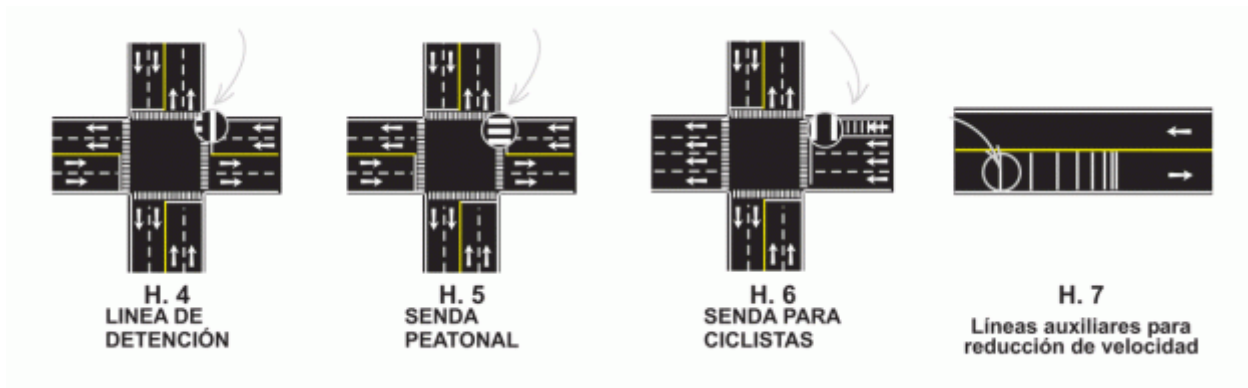


Figura 7 Marcas de pavimento

Semáforo. Es un dispositivo de control que regula el tránsito vehicular y peatonal en calles y carreteras por medio de luces de color rojo, amarillo y verde, operadas por una unidad de control.

El semáforo desempeña funciones determinadas: Interrumpir periódicamente el tránsito de una corriente vehicular o peatonal, para permitir el paso de otra corriente vehicular o peatonal, Regular la velocidad de los vehículos para mantener su circulación continua a una velocidad constante, controlar la circulación de vehículos por canales. Contribuye a eliminar o reducir el número y gravedad de algunos tipos de accidentes, especialmente los que se generan por el incremento de la velocidad y proporciona un ordenamiento del tránsito. (Pratto, 2008, p 72)

- **Clasificación de los semáforos.** Controlan el tránsito vehicular: cumplen doble función y simultánea, regula la preferencia entre los flujos vehiculares que confluyen en una intersección y al mismo tiempo, regulan las preferencias entre los flujos vehiculares y peatonales. Se utiliza tres colores: rojo, ámbar y verde. Se ubican en distintos lugares:

Pasos peatonales: Cumple el propósito exclusivo de dirigir el tránsito de peatones en intersecciones semaforizadas. Se utiliza dos colores: rojo para parar, verde fijo para pasar, mientras que verde intermitente permite, por un lado, que el peatón termine de cruzar, y por otro lado, indica que el peatón no deberá empezar a cruzar la calle porque el derecho de paso está a punto de terminar. (Pratto, 2008, p 72).

Especiales: Intermitentes o destello: tienen una o varios lentes de color amarillo o rojo que se iluminan intermitentemente se utiliza para indicar peligro, regula la velocidad, para intersecciones e intermitentes de pare; Regular el uso de carriles: controlar el tránsito de vehículos en canales individuales de una calle o carretera; Puentes levadizos: Se instalan en los accesos de puentes, con la finalidad de controlar el tránsito; Maniobras de vehículos de emergencia: son los semáforos normales (Semáforos vehiculares), pero, tiene una adaptación especial para dar prioridad a los vehículos de emergencia. Darle mayor protección a la ya proporcionada por las señaladas, indicando la aproximación de trenes. (Pratto, 2008, p 72)

- Significado de los colores del semáforo:

Verde: para avanzar, es decir, para circular porque no hay obstáculos.; Rojo: para detenerse de inmediato; Amarillo o Ámbar: como paso intermedio del verde al rojo, o precaución si está intermitente. Tiene dos significados: Si está intermitente: debemos pasar con precaución. Si está fijo: tenemos que detenernos, si la velocidad que llevamos nos lo permite con seguridad. (Giaccone, 2011, p 1)

Rojo intermitente: cuando se ilumine la luz roja con destellos intermitentes, los conductores de los vehículos harán un alto obligatorio y se detendrán antes de la raya de paso peatonal. Este color se emplea en el acceso a una vía preferencial.

Amarillo intermitente (señal de precaución): cuando se ilumina la luz amarilla con destellos intermitentes, los conductores realizaran el cruce con precaución. Este color se emplea en la vía que tenga preferencia.

El amarillo fijo no debe ser usado como señal de precaución. “Verde intermitente: cuando la luz verde funcione con destellos intermitentes, advierte a los conductores el final de tiempo de la luz verde”(Pratto, 2008, p 73)

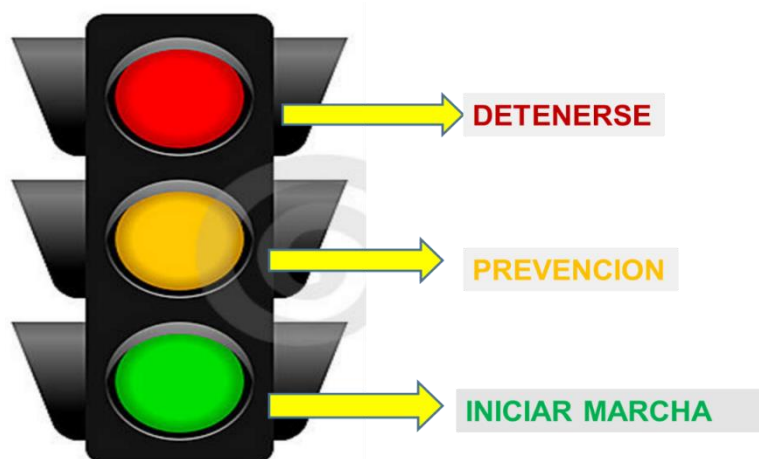


Figura 8. Colores del semáforo.

- **Primeros auxilios en caso de accidente de tránsito.** En el momento que ocurre un accidente de tránsito no se encuentran doctores o personas especialistas por ello la persona observadora tiene que tener en cuenta si el lugar donde se encuentra es de riesgo por ejemplo si es solo un choque, incendio, avería, postes o cables sueltos, que tipo de carros se han chocado algunas veces se presentan camiones con sustancias dañinas, en estos casos es mejor mantener distancia y llamar a las autoridades necesarias como bomberos, policías, etc. Cuantas víctimas hay, en que puedo ayudar muchas veces al querer ayudar generan más complicaciones ya que no tienen la orientación adecuada a aquellas personas accidentadas, se tiene que tener en cuenta aquellas personas que están inconscientes a las que están heridas.

Según el Consejo nacional de Seguridad Vial: Actuar con serenidad mantener inmobilizada a la víctima. Aflojar ropas, corbata, correas que pueden oprimir el cuello y las vías respiratorias del accidentado, cubrir al accidentado con ropa o con una manta para que su cuerpo no pierda temperatura hasta que llegue el personal especializado: Bomberos o Policía Nacional del Perú, conocer los números telefónicos de emergencia de las instituciones especializadas: el 116 corresponde a los Bomberos y el 105 a la Policía Nacional del Perú filial Lima. (Pratto, 2008, p 102-103)

Cuando la persona accidentada muestra signo de no respirar, estar inconsciente, se encuentre embarazada, es una persona adulta mayor, convulsiones es sumamente importante que se le dé o se pida asistencia inmediata. Por otro lado se debe tener en cuenta que NO se tiene que dejar a la víctima sola, no se puede poder utilizar agua para hacer reaccionar, movilizarlos o ayudar en alguna herida.

Según la Ley N° 26842, Ley General de Salud el paciente tiene derecho a: Artículo 3° Toda persona tiene derecho a recibir, en cualquier establecimiento de salud, atención médico-quirúrgica de emergencia cuando la necesite y mientras subsista el estado de grave riesgo para su vida o su salud. Artículo 4° Ninguna persona puede ser sometida a tratamiento médico o quirúrgico, sin su consentimiento previo o el de la persona llamada legalmente a darlo, si correspondiere o estuviere impedida de hacerlo. (Ley general de Salud, 1997.)

5.4.1.6 Entidades encargadas de la educación y la seguridad vial en el país.

Las principales entidades encargadas de la educación y seguridad vial en el país el Ministerio de Educación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones trabajan con el único fin de llevar el tema de educación vial de forma clara y concisa para que los estudiantes puedan aprender al máximo. Otra institución que trabaja de la mano y es pieza clave es la Policía Nacional del Perú que con sus diversos proyectos y visitas a los centros educativos llevan de una forma didáctica la importancia de las normas de tránsito y lo vital que son para peatones como conductores.

Además del Ministerio del Trabajo que se encarga de fiscalizar el cumplimiento de las normas laborales en las empresas de transporte interprovincial, Ministerio de Salud garantiza la asistencia médica inmediata en el lugar de los hechos, Sunat verifica el cumplimiento de las obligaciones tributarias por las empresas de transporte, Indecopi garantiza la defensa de los derechos del consumidor como usuario del servicio de transporte, Gobiernos Regionales son encargados de disponer los recursos necesarios para la implementación de sus respectivos Consejos Regionales de Seguridad Vial, Municipalidad Provincial ejerce funciones en su jurisdicción a través de la emisión de normas y disposiciones complementarias necesarias para implementar el Reglamento Nacional de Tránsito y La Municipalidad Distrital ejerce funciones de gestión y fiscalización en el ámbito de su jurisdicción en concordancia con las disposiciones que emite la Municipalidad Provincial.

Es importante para que se logre un aprendizaje que trabajen de la mano cada una de las instituciones ya mencionadas, así se logra una mayor cobertura en todas las escuelas y con más interés.

5.4.1.7 Orientaciones pedagógicas para la educación secundaria.

-Adecuación al desarrollo evolutivo. Las características de los adolescentes, en la etapa de desarrollo, deben ser tomadas en cuenta a la hora de planificar y programar las distintas actividades, situándonos en su "zona de desarrollo potencial".

En la educación secundaria los adolescentes se encuentran entre los 11 y 17 años, durante estas edades, los estudiantes son peatones y pasajeros en distintos tipos de vehículos, pudiendo viajar solos o acompañados por adultos o hermanos mayores. El desarrollo moral es el progreso del sentido individual de la justicia, y se centra más en las ideas que se tiene de la moralidad, que en la manera de actuar. Es por eso que a esta edad ya tienen una noción de los que son las normas de tránsito y son conscientes de lo importante de acatarlas y de las consecuencias que hay si no lo hacen.

-Adecuación al entorno Sociocultural. Las situaciones viales en el país son diversas, y debemos tenerlas en cuenta para presentar contenidos relevantes para los y las estudiantes. Algunos de estos escenarios son: ciudades de mediana población y grandes ciudades.

-Ciudades de mediana población. Estas ciudades tienen más señales y semáforos, mayor densidad de tránsito, problemas de estacionamiento en las zonas comerciales y céntricas (que obligan a los peatones a cruzar entre vehículos estacionados). En las zonas periféricas se reproducen muchas situaciones viales típicas de las zonas rurales.

-Grandes ciudades. En las grandes metrópolis se producen diversas situaciones viales dependiendo la zona: céntrica y comercial, barrios periféricos, asentamientos humanos y residenciales.

En las zonas céntrica y comercial, por su elevada densidad de tránsito y la escasez de lugares de esparcimiento, los jóvenes suelen salir a la calle, casi siempre sin compañía de adultos o como pasajeros de vehículos particulares o públicos; En los barrios periféricos la densidad de vehículos es menor y los pocos lugares de juegos se sustituyen por las pistas,

siendo muy frecuente jugar en ellas con pelotas, patines, bicicletas o correr; En las zonas residenciales es aún menor la densidad de vehículos; sin embargo, también existen situaciones peligrosas, ya que los niños juegan en la pista, usando a menudo bicicletas, patines.

El o la docente deberá promover una educación en ciudadanía que propicie el desarrollo de habilidades y actitudes en relación a la Educación Vial que favorezca una sana convivencia. Teniendo en cuenta las experiencias y conocimientos de los estudiantes, reconociendo las situaciones de su vida cotidiana, plantear problemas interesantes a resolver que se vinculen con sus experiencias, conocimientos previos, propiciando el diálogo y la participación activa en el aula, que cada alumno y alumna expresen su opinión fundamentándola sin temor y respetando la de los demás.

- Participación de los padres de familia en el proceso de cambio. La educación vial como parte de un proceso que apunta al cambio de actitudes frente a las reglas y normas de Educación Vial, el valor de la propia vida y la de los demás, es tema que motiva a los padres y madres de familia, en especial los que tienen hijos e hijas en niveles de primaria, ya que en ese tiempo su presencia suele ser más activa y cercana en el proceso educativo de sus hijos.

Los padres serán quienes participen, refuercen y generen nuevas experiencias sobre la base de lo trabajado y vivido en el aula, lo que dependerá de cuán motivados e informados puedan estar. Una manera de generar la reflexión y sensibilización frente a los temas de seguridad vial es utilizando espacios como la escuela de padres y madres, las reuniones de aula, y seleccionando temas que tomen en cuenta la realidad del aula y de la institución educativa. Ello nos permitirá generar mayor impacto para el logro de nuestros objetivos, y de manera especial en los padres y madres de familia.

5.5 HIPÓTESIS

Existe un alto nivel de conocimiento en Educación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.

5.5.1 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

H1 .Existe un alto conocimiento de Educación Vial sobre Circulación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.

H.2 Existe un alto conocimiento de Educación Vial sobre Accidentes de Tránsito del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017

H.3 Existe un alto conocimiento de Educación Vial sobre Medidas de Seguridad del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.

5.6 VARIABLE

5.6.1 Variable General La Educación Vial se define como: el conocimiento por parte de los ciudadanos y ciudadanas de las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas, por las calzadas (pistas) y aceras (veredas), así como la adquisición de valores, hábitos y actitudes que nos permitan dar una respuesta segura en las distintas situaciones de tránsito en las que nos vemos inmersos, sea como peatones, pasajeros o conductores.

5.6.2 Operacionalización de la Variable

Operacionalización de la Variable

Variable	Dimensión	Indicadores
Educación Vial	Circulación Vial	<ul style="list-style-type: none"> - Reconoce el papel de las personas dentro de la circulación vial. -Identifica la función de los transportes terrestres. -Reconoce el uso y ubicación de las vías públicas.
	Accidentes de Tránsito	<ul style="list-style-type: none"> - Comprende los factores causantes de los accidentes de tránsito. - Reconoce las medidas a tomar frente a los accidentes de tránsito
	Medidas de Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> - Reconoce la función de la PNP como ente de control de las medidas de seguridad vial. -Identifica los dispositivos de control del tránsito

5.7 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo General

Determinar el nivel de conocimiento de Educación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.

Objetivos Específicos

Establecer el nivel de conocimiento de Educación Vial sobre Circulación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.

Establecer el nivel de conocimiento de Educación Vial sobre Accidentes de Tránsito del estudiante en la I.E Fe y Alegría N° 17 de Villa el Salvador-Lima 2017..

Establecer el nivel de conocimiento de Educación Vial sobre Medidas de Seguridad del estudiante en la I.E Fe y Alegría N° 17 de Villa el Salvador-Lima 2017.

6. METODOLOGÍA DEL TRABAJO

6.1 TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

a) Tipo de Investigación

El tipo de investigación de acuerdo a la orientación fue una investigación cuantitativa de nivel descriptivo. Se buscó identificar el nivel de conocimiento de Educación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017. A la vez se acopio información teórica y estudios preliminares, lo que sirvió de base para aproximarnos a un diagnóstico inicial.El recojo de información empírica se realizó teniendo en cuenta el instrumento (Cuestionario).

b) Diseño de la investigación:

Diseño transversal: Se obtiene datos en un mismo momento y en un tiempo único.

Descriptivo: debido a que el propósito de éste es describir variables y analizar su incidencia en un determinado momento y en un tiempo único sin la manipulación de la variable.

El diagrama de la investigación es el siguiente:

M 1 _____ O 1

Dónde:

M1 = Representa a los estudiantes de 5to grado de educación secundaria de la Institución Educativa Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.

O1 = Representa el nivel de conocimientos en Educación Vial de los estudiantes de 5to grado de educación secundaria de la Institución Educativa Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.

6.2 POBLACIÓN Y MUESTRA:

6.2.1 Población

Se tomó como población a todos los estudiantes de 5to grado de educación secundaria de la Institución Educativa Fe y Alegría N°17, UGEL 1 – Villa El Salvador que son un total de 120.

6.2.2 Muestra

Del total de 120 estudiantes se seleccionó una muestra formada por 30 estudiantes del 5to grado de educación secundaria de la Institución Educativa Fe y Alegría n°17, en forma aleatoria; esta cantidad se obtuvo luego de aplicar la fórmula de población y muestra cuyo proceso se detalla a continuación:

Determinación del tamaño de la Muestra (n)

Parámetro: Proporción Poblacional P

Variable: V. Cualitativa Ordinal

A) Muestra Previa: Nivel de Conocimiento ; N: 120 n:?

Asumir

$P = 0.50$ (proporción de estudiantes que conocen sobre Educación Vial)

Asume:

Nivel de Confianza: 95%

Nivel de Significancia: 5%

Asumir:

E= 5% = 0.05 (Máximo Permitido)

Aplicamos la Fórmula

$$n = \frac{N \cdot P \cdot Q \cdot Z^2}{(N - 1)(E^2) + P \cdot Q \cdot Z^2}$$
$$n = \frac{120 \times 0,5 \times 0,5 \times (1,96)^2}{(120 - 1)(0,05)^2 + 0,5 \times 0,5 \times (1,96)^2}$$
$$n = \frac{25 \times 3,8416}{(119)(0,0025) + 0,25 \times 3,8416} = \frac{115,248}{0,2975 + 0,9604}$$
$$n = \frac{115,248}{1,2579} = 91,62$$

Muestra óptima

$$n_{op} = \frac{n}{1 + \frac{n}{N}}$$
$$n_{op} = \frac{91,62}{1 + \frac{91,62}{120}} = \frac{91,62}{1 + 1,977} = \frac{91,62}{2,977} = 30,78$$

$$n_{op} = 30$$

6.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

Se empleó la técnica de la encuesta para poder recoger información referente al conocimiento de Educación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.

Se aplicó el siguiente instrumento:

Cuestionario de Educación Vial .Se empleó el cuestionario para evaluar el nivel de conocimiento de Educación Vial de los estudiantes, el cual se puso a prueba mediante el juicio de expertos, los cuales lo validaron para poder aplicar a nuestra muestra. Este cuestionario mide las tres dimensiones Circulación Vial (Ítems 1 al 9), Accidentes de Tránsito (Ítems 10 al 16) y Medidas de Seguridad (Ítems 17 al 20)

6.4 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

El análisis de la información es cuantitativo, se recoge y analiza los datos, para hacer inferencia a una población de la cual la muestra procede, La metodología cuantitativa realiza una medición controlada de la situación y que está claramente orientada a conseguir un resultado determinado. Los resultados obtenidos se explica mediante la estadística descriptiva procesando la información con la distribución de frecuencias y la estadística inferencial .

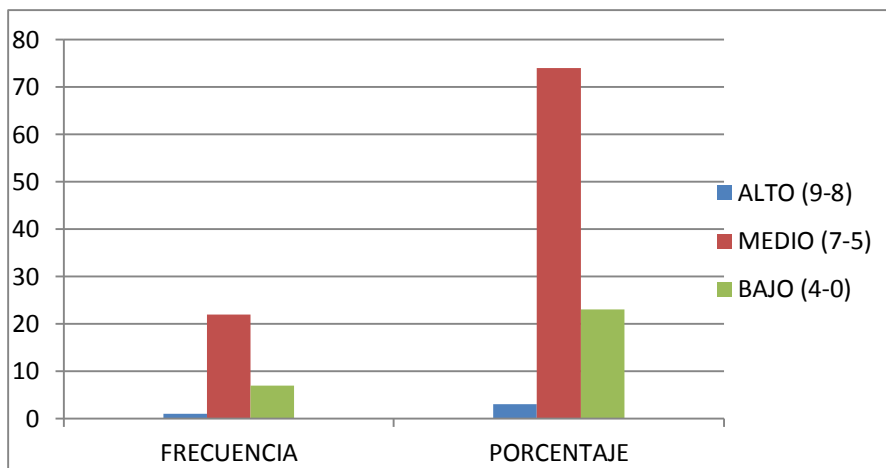
7. RESULTADOS

Tabla 1. Resultado del cuestionario “Educación Vial” en la categoría de Circulación Vial.

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
ALTO (8-9)	1	3%
MEDIO (5-7)	22	74%
BAJO (0-4)	7	23%
TOTAL	30	100%

Fuente: Cuestionario sobre Educación Vial.

Figura 1. Resultado del cuestionario “Educación Vial” en la categoría de Circulación Vial.



Fuente Cuestionario sobre Educación Vial.

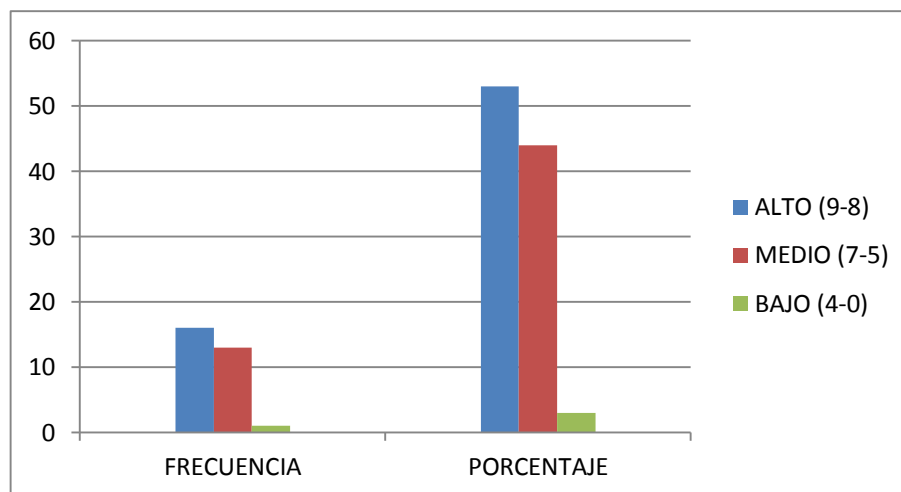
De acuerdo a la información obtenida del cuestionario realizado a los estudiantes, con respecto a Educación Vial en la categoría de Circulación Vial se puede evidenciar que de los 30 estudiantes, 1 de ellos que corresponden al 3% obtuvieron un rango alto, 22 de ellos que corresponden al 74% obtuvieron un rango medio y 7 de ellos que corresponden al 23% un rango bajo.

Tabla 2. Resultado del cuestionario “Educación Vial” en la categoría de Accidentes de Tránsito.

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
ALTO (6-7)	16	53%
MEDIO (3-5)	13	44%
BAJO (0-2)	1	3%
TOTAL	30	100%

Fuente Cuestionario sobre Educación Vial

Figura 2. Resultado del cuestionario “Educación Vial” en la categoría de Accidentes de Tránsito.



Fuente Cuestionario sobre Educación Vial

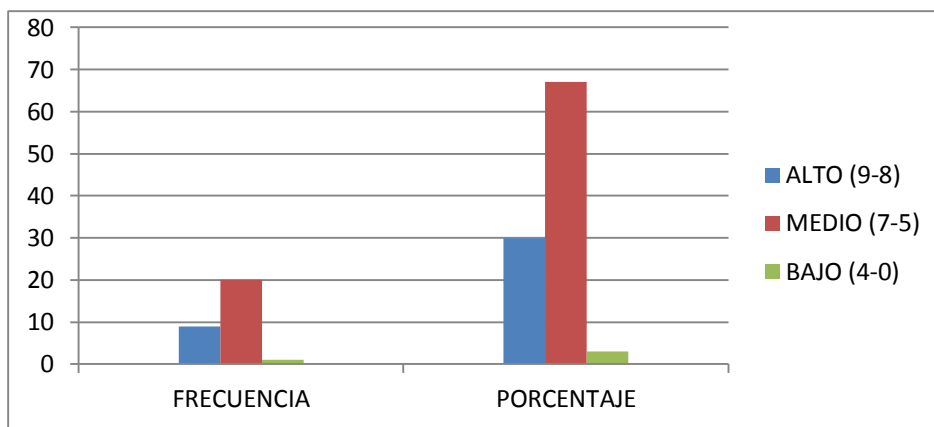
De acuerdo a la información obtenida del cuestionario realizado a los estudiantes, con respecto a la Educación Vial en la categoría de Accidentes de Tránsito se puede evidenciar que de los 30 estudiantes, 16 de ellos que corresponden al 53 % obtuvieron un rango alto, 13 de ellos que corresponden al 44% obtuvieron un rango medio y 1 de ellos que corresponden al 3% un rango bajo.

Tabla 3. Resultado del cuestionario “Educación Vial” en la categoría de Medidas de Seguridad

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
ALTO (4)	9	30%
MEDIO (2-3)	20	67%
BAJO (0-1)	1	3%
TOTAL	30	100%

Fuente Cuestionario sobre Educación Vial

Figura 3. Resultado del cuestionario “Educación Vial” en la categoría de Medidas de Seguridad.



Fuente Cuestionario sobre Educación Vial

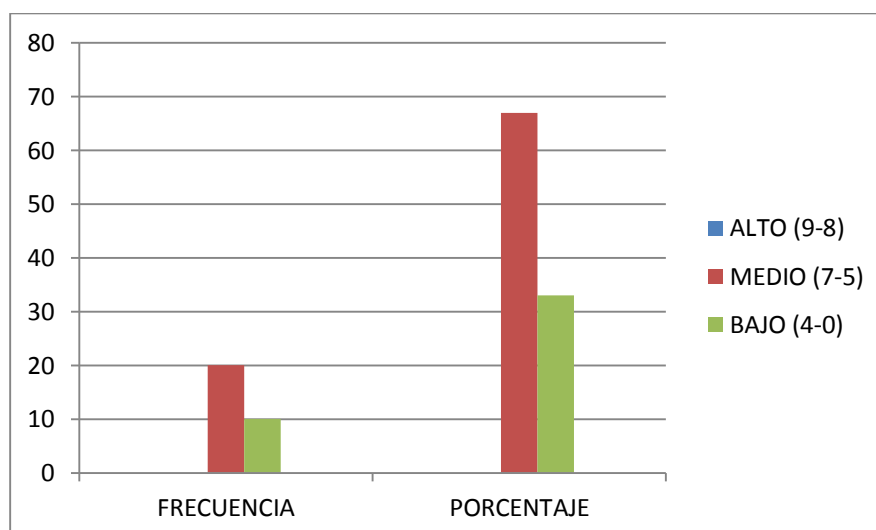
De acuerdo a la información obtenida en el cuestionario realizado a los estudiantes, con respecto a Educación Vial en la categoría de Medidas de Seguridad se puede evidenciar que de los 30 estudiantes, 09 de ellos que corresponden al 30% obtuvieron un rango alto, 20 de ellos que corresponden al 67% obtuvieron un rango medio y 1 de ellos que corresponden al 3% un rango bajo.

Tabla 4. Resultado general del cuestionario sobre “Educación Vial”.

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
ALTO (18-20)	0	0%
MEDIO (14-17)	20	67%
BAJO (0-13)	10	33%
TOTAL	30	100%

Fuente Cuestionario sobre Educación Vial

Figura 4 .Resultado general del cuestionario sobre “Educación Vial”.



Fuente Cuestionario sobre Educación Vial

De acuerdo a la información obtenida del cuestionario realizado a los estudiantes, con respecto a Educación Vial se puede evidenciar que de los 30 estudiantes, 0 de ellos que corresponden al 0% obtuvieron un rango alto, 20 de ellos que corresponden al 67% obtuvieron un rango medio y 10 de ellos que corresponden al 33% un rango bajo. Se puede afirmar que los estudiantes presentan un escaso conocimiento de la Educación Vial, ya que solo tienen un conocimiento medio con respecto a este tema el cual debe ser priorizado en la Institución Educativa, porque es fundamental en la formación y educación ciudadana.

8. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN:

Ante los resultados encontrados podemos compararlos con los hallazgos de Beltrán y Chacón (2012) quien realizó una investigación en Ecuador donde se planteó una propuesta de creación de un modelo de Escuelas de Seguridad Vial en la provincia de Pichincha, cantón Quito, parroquia Santa Prisca, se desarrolló un modelo de Escuela de Seguridad Vial, el mismo que parte de un diagnóstico donde la mayoría de estudiantes presenta un nivel bajo en relación a los conocimientos sobre Educación Vial lo que permitió establecer la escasa efectividad del programa de Educación Vial, aplicado en los Quintos Cursos por la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre; para más adelante desarrollar un modelo articulado a una propuesta filosófica relacionada con el respeto irrestricto a los derechos humanos de las personas, bien sea en su calidad de peatón, pasajero o conductor, la que se materializa a lo largo del currículum propuesto y de la metodología aplicada, la misma que introduce como elementos innovadores simuladores que permitirán a los alumnos vivenciar el impacto en caso de que ocurriese de forma real. En contraste con estos hallazgos se identificó que el 67% de estudiantes en la institución educativa Fe y alegría 17 de villa el salvador presentan un nivel medio en relación a los conocimientos sobre educación vial y el 33% en un nivel bajo lo que permite sugerir a la Institución Educativa promover programas de actualización y capacitación a los docentes en los temas de Educación Vial con el propósito de que empleen diferentes medios visuales y tecnológicos innovadores para promover el conocimiento sobre este tema

Por otro lado en Costa Rica Jiménez K. (2010) tuvo como objetivo en su investigación reconstruir el surgimiento, condiciones contextuales y avances de la política pública en materia de seguridad vial en Costa Rica, en el periodo 1995-2005. Con los datos obtenidos de esta investigación, se comparte la noción de los accidentes de tránsito como un problema social, tecnológico, cultural, económico y ambiental de alta complejidad; y como un problema de salud pública, debido al daño físico, emocional, mental, y las implicaciones socioeconómicas y el alto costo económico y social que produce en las personas, la familia, la comunidad y en la sociedad en general. En contraste con estos hallazgos se debe comprender que los accidentes de tránsito son un problema social, que debe ser abordado también desde el ámbito educativo, ya que es desde allí que se forma conciencia ciudadana. Es importante que las diferentes instituciones de gobierno de la localidad promuevan capacitaciones y talleres en las escuelas sobre Educación Vial.

9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

9.1 CONCLUSIONES

De acuerdo a la información obtenida del cuestionario realizado a los estudiantes, con respecto a Educación Vial se puede evidenciar que de los 30 estudiantes, 0 de ellos que corresponden al 0% obtuvieron un rango alto, 20 de ellos que corresponden al 67% obtuvieron un rango medio y 10 de ellos que corresponden al 33% un rango bajo. A partir de esta información se puede afirmar que los estudiantes presentan un escaso conocimiento de la Educación Vial, ya que solo tienen un conocimiento medio con respecto a este tema el cual debe ser priorizado en la Institución Educativa, porque es fundamental en la formación y educación ciudadana, en la promoción de una cultura de valoración y respeto por la propia vida y la de los demás.

En la categoría Circulación Vial se puede evidenciar que de los 30 estudiantes, 1 de ellos que corresponden al 3% obtuvieron un rango alto, 22 de ellos que corresponden al 74% obtuvieron un rango medio y 7 de ellos que corresponden al 23% un rango bajo. Se evidencia que un alto porcentaje tiene un escaso conocimiento de Circulación Vial, lo cual no permite la correcta identificación de las señales de tránsito y el reconocimiento del uso y ubicación de la vía pública.

En la categoría Accidentes de Tránsito se puede evidenciar que de los 30 estudiantes, 16 de ellos que corresponden al 53 % obtuvieron un rango alto, 13 de ellos que corresponden al 44% obtuvieron un rango medio y 1 de ellos que corresponden al 3% un rango bajo. Se puede afirmar que un alto porcentaje tiene un alto conocimiento sobre los Accidentes de Tránsito por lo tanto eso beneficia a la construcción de una Educación Vial en la Institución Educativa.

En la categoría Medidas de Seguridad se puede evidenciar que de los 30 estudiantes, 9 de ellos que corresponden al 30% obtuvieron un rango alto, 20 de ellos que corresponden al 67% obtuvieron un rango medio y 1 de ellos que corresponden al 3% un rango bajo. Se evidencia que los estudiantes tienen un conocimiento medio con respecto a Medidas de Seguridad, por lo tanto se necesita reforzar sus aprendizajes para que afiancen sus conocimientos con respecto a esta categoría.

9.2. RECOMENDACIONES

El currículo educativo a nivel nacional debe considerar como eje transversal la Educación Vial que debe estar presente en la programación anual y en las unidades didácticas, para el entendimiento y mejora de los niveles académicos de los estudiantes con respecto a esta temática.

Se recomienda que la UGEL en coordinación con la Institución Educativa promueva programas de actualización y capacitación a los docentes en los temas de Educación Vial con el propósito de que empleen diferentes medios visuales y tecnológicos para promover el conocimiento sobre este tema en los estudiantes durante las clases, realizando talleres didácticos y evaluando sus aprendizajes de forma constante.

Es importante que las diferentes instituciones educativas de la localidad promuevan investigaciones aplicadas sobre Educación Vial para así mejorar el nivel de conocimientos sobre el tema y promover el cumplimiento de sus normas en los estudiantes de los diferentes niveles de estudio

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

Consejo Nacional de Seguridad Vial (2005) *Manual para docentes del nivel secundario de educación escolar - educación vial para jóvenes. Lima - Perú.*

Consejo Nacional de Seguridad Vial (2005). *Módulo del Curso de educación, seguridad vial, primeros auxilios y comportamiento del servicio. Lima -Perú.*

Consejo Nacional de Seguridad Vial (2007). *Plan Nacional de Seguridad Vial. Lima - Perú.*

Fondo de Prevención Vial (2003). *Orientaciones Curriculares para la Educación en Tránsito. Lima – Perú*

Ministerio de Salud (2005) *Cuaderno de promoción de la salud: Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial (s.f). (No. 18). Lima - Perú*

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2001). *Reglamento Nacional de Tránsito. Lima - Perú.*

Consejo Nacional de Seguridad Vial (2006). *Guía de educación para educación secundaria en seguridad vial . Lima - Perú.*

Pontificia Universidad Católica del Perú. (2007) *El lenguaje vial –el lenguaje de la vida. Lima – Perú.*

ANEXOS

ANEXO 1

MATRIZ DE CONSISTENCIA LÓGICA

“Conocimiento en Educación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017”

	PROBLEMA	HIPOTESIS	OBJETIVOS	VARIABLE
GENERAL	¿Cuál es el nivel de conocimiento en Educación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N° 17 de Villa el Salvador-Lima 2017?	Existe un alto nivel de conocimiento en Educación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.	Determinar el nivel de conocimiento de Educación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017	<u>Variable</u> <u>General:</u> Educación Vial:
ESPECIFICO	¿Cuál es el nivel de conocimiento en Educación vial sobre Circulación Vial en el estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima? ¿Cuál es el nivel de conocimiento en Educación Vial sobre Accidentes de Tránsito en el estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima?	H1 .Existe un alto conocimiento de Educación Vial sobre Circulación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017. H.2 Existe un alto conocimiento de Educación Vial sobre Accidentes de Tránsito del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.	Establecer el nivel de conocimiento de Educación Vial sobre Circulación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017. Establecer el nivel de conocimiento de Educación Vial sobre Accidentes de Tránsito del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.	

<p>¿Cuál es el nivel de conocimiento en Educación Vial sobre Medidas de Seguridad en el estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima?</p>	<p>H.3 Existe un alto conocimiento de Educación Vial sobre Medidas de Seguridad del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.</p>	<p>Establecer el nivel de conocimiento de Educación Vial sobre Medidas de Seguridad del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017.</p>	
---	--	--	--

ANEXO 2.

MATRIZ DE CONSISTENCIA METODOLÓGICA

“Conocimiento en Educación Vial del estudiante en la I.E Fe y Alegría N°17 de Villa el Salvador-Lima 2017”

Población y Muestra	Tipo y Diseño De Investigación	Instrumento de Investigación	Criterios de Validez	Confiabilidad	Estadísticos
<p>Población: 120 alumnos de 5to grado de educación secundaria de la Institución Educativa Fe y Alegría N°17 de Villa El Salvador-Lima.</p> <p>Muestra: 30 alumnos definidos mediante la fórmula muestral:</p> $n = \frac{N \cdot P \cdot Q \cdot Z^2}{(N - 1)(E^2) + P \cdot Q \cdot Z^2}$ <p>n= muestra z= 1.96 p= Prob. de éxito. q= 1-p</p>	<p>Nivel de investigación Descriptivo</p> <p>Diseño descriptivo</p> <p>Se diagrama de la siguiente manera</p> <p>M 1 _____ O 1</p> <p>Donde: M1: Es la muestra. O1: Observación de la variable: Conocimiento de Educación Vial.</p>	<p>Observación. Encuesta. Variable.</p>	<p>*Semántica. *Correspondencia con los objetivos. *Claridad en la redacción de los ítems. *Pertinencia de las variables con los indicadores. *Relevancia de contenido. *Pertinencia de los ítems con el contenido. *Factibilidad de aplicación.</p>	<p>Prueba Alfa de Cronbach – Spearman</p> $\alpha = \frac{K}{K-1} * \left(1 - \frac{\sum Si^2}{St^2} \right)$ <p>En donde: A = Coeficiente de Confiabilidad K= Número de ítems de la escala $\sum Si^2$ = Sumatoria de la varianza de los ítems St^2 = Varianza de toda la escala</p>	<p>Método Estadístico Los datos se presentan en tablas, cuadros y figuras empleando la estadística descriptiva.</p>

<p>N= Población. E= Error de muestreo.</p>				<p>Evaluación por Juicio de Expertos.</p> <p>A demás de la prueba estadística para la confiabilidad validaremos el cuestionario sometiéndolo al juicio de tres expertos en la materia.</p>	
--	--	--	--	---	--

CUESTIONARIO SOBRE EDUCACIÓN VIAL

Instrucciones: Lee atentamente cada pregunta y marca con un aspa (X) la alternativa correcta. Sólo es válida 1 respuesta; en caso contrario se considerará nula, utilizar bolígrafo negro o azul.

(X) CORRECTO (O) INCORRECTO

CIRCULACIÓN VIAL

1 . Los peatones no deben transitar por:

- a) Las veredas.
- b) Las pistas.
- c) La senda peatonal.
- d) Los puentes.

2. Es recomendable que los peatones crucen la pista cuando:

- a) El semáforo está en amarillo.
- b) El semáforo está en verde.
- c) El semáforo está en rojo.
- d) T.A.

3. La manera correcta de esperar la llegada del vehículo de transporte público es:

- a) Esperar sin acercarse al borde de la acera.
- b) Esperar en medio de la pista.
- c) Parar el carro desde el otro lado de la pista.
- d) T.A.

4. Al intentar subir al vehículo se debe:

- a) Permitir la salida de las personas que bajan del carro.
- b) Subir empujando a todos para que no te ganen el sitio.
- c) Subir al carro guardando objetos a nuestra mochila.
- d) Subir corriendo antes de que el carro arranque y te deje.

5. Al movilizarte en bicicleta debes:

- a) Utilizar casco protector.
- b) Desconocer la ruta a seguir.
- c) Manejar de un lado a otro.
- d) Transitar por la pista.

6. El conductor no debe:

- a) Portar la licencia de conducir.
- b) Tener secundaria completa.
- c) Ser mayor de 18 años de edad.
- d) Conducir ebrio.

7. Qué característica no corresponde al transporte terrestre en el Perú:

- a) Congestión vehicular.
- b) Mal estado del parque automotor.
- c) Desobediencia de las normas.
- d) Tránsito fluido.

8. Las vías públicas son:

- a) El espacio de tránsito de personas y vehículos.
- b) El lugar donde solo las personas transitan.
- c) Es la calzada más amplia del país.
- d) Las zonas comerciales.

9. Son conocidas como vía de tránsito rápido:

- a) Las pistas.
- b) Las autopistas y las vías expresas.
- c) Las avenidas con paraderos.
- d) Los girones y corredores viales.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

10. La mayoría de los accidentes de tránsito se deben a:

- a) Solo a Fatiga.
- b) Solo a Sueño y alcohol.
- c) Solo a Fatiga y drogas.
- d) Todas las anteriores.

11. Para conducir un vehículo es necesario:

- a) Estar distraído.
- b) Hablar por el celular.
- c) Estar bien coordinado.
- d) Conversar con el copiloto.

12. El Reglamento Nacional de Tránsito prohíbe:

- a) Conducir con el cinturón de seguridad.
- b) Conducir de manera adecuada y responsable.

- c) Conducir el vehículo bajo efectos del alcohol.
- d) Ninguna de las anteriores.

13. No está sancionado:

- a) Conducir en estado de ebriedad.
- b) Hablar por el celular mientras maneja.
- c) Estar en buenas condiciones mientras conduce .
- d) Conducir un vehículo sin tener brevete y licencia.

14. No señala una prohibición destinada a la prevención de accidentes:

- a) Ejercer el comercio ambulatorio estacional.
- b) Arrojar depósitos que obstruyan la libre circulación.
- c) Jugar o bailar en la vía de tránsito vehicular.
- d) Colocar afiches publicitarios.

15. Cómo actuar frente a un caso de accidente de tránsito:

- a) Ponerla en pie para llevarla al hospital más cercano.
- b) Aflojar ropas: camisa, correa que puedan oprimir el cuello .
- c) Despertar bruscamente al herido en caso de inconsciencia.
- d) Echar agua en la cara a una víctima para que despierte.

16. ¿En qué caso se debe pedir asistencia urgente cuando la persona está accidentada?

- a) Si está embarazada.
- b) Si presenta convulsiones.
- c) No está respirando.
- d) Todas las Anteriores.

MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL

17 .La instrucciones que dan los miembros de la Policía Nacional del Perú asignada al tránsito, están dirigidas:

- a) Solamente a los conductores de vehículos de carga.
- b) Solamente a los peatones y ciclistas de las vías públicas.
- c) A los conductores, peatones y a los usuarios de las vías.
- d) Solamente a los usuarios de todas las vías públicas.

18. Marca la relación correcta acerca de las señales de la PNP asignada al tránsito:

- a) Señales manuales – Posición oblicua.
- b) Señales manuales – uso único de una vara luminosa.
- c) Señales acústicas – un toque de silbato significa Pase.
- d) Señales acústicas – dos toques de silbato largo significan PASE .

19. Todo ocupante de un vehículo debe usar obligatoriamente:

- a) Correa.
- b) Faja Protectora.
- c) Cinturón de seguridad.
- d) Banda ancha.

20. Es un seguro obligatorio para todos los vehículos motorizados:

- a) SAT.
- b) SOAT.
- c) SUTEP.
- d) SUNAT.

Cálculo de la puntuación

Después de completar el instrumento, atribuiremos un valor a cada respuesta, donde si la respuesta marcada fue “correcta” tendrá un valor de 1 , si la respuesta marcada fue “incorrecta” tendrá un valor de 0 , luego deberá sumarse el puntaje obtenido, estableciéndose una tabla de valoración que permitirá ubicar a los alumnos en escalas de puntaje, con respecto al conocimiento sobre Educación Vial ,lo cual nos da un total de 20 puntos , por lo que se consideró válido el cuadro de evaluación siguiente:

<u>NIVEL DE AUTOESTIMA</u>	<u>Puntaje mínimo</u>	<u>Puntaje máximo</u>
ALTO	18	20
MEDIO	14	17
BAJO	0	13

Valoración:

ALTO: Si cumplen con todas las categorías planteadas para nuestra investigación, en este caso son los conocimientos sobre Circulación vial, Accidentes de tránsito y Medidas de seguridad vial. Se evidencia que el adolescente reconoce el papel de las personas y los transportes en el uso que le dan a las vía públicas, frente a los accidentes de tránsito reconoce sus causas y qué medidas adoptar cuando se presenten y, finalmente, comprende la importancia de la PNP y del Reglamento Nacional de Transito.

MEDIO: Si solo cumplen con uno de las categorías propuestas para la investigación, ya sea de Circulación Vial, Accidentes de tránsito y Medidas de Seguridad.

BAJO: Si no cumple con ninguna de las categorías propuestas en esta investigación. Se evidencia que el adolescente no reconoce el papel de las personas y los transportes en el uso que le dan a las vía públicas, frente a los accidentes de tránsito no reconoce sus causas y qué medidas adoptar cuando se presenten y, finalmente, no comprende la importancia de la PNP y del Reglamento Nacional de Transito.

ANEXO 4

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO POR EXPERTOS

		CRITERIOS																					
Educación Vial	N° ITEMS	SEMÁNTICA			CORRESPONDENCIA CON LOS OBJETIVOS			CLARIDAD EN LA REDACCIÓN			PERTINENCIA DE LAS VARIABLES CON LOS INDICADORES			RELEVANCIA DE CONTENIDO			PERTINENCIA DE LOS ITEMS CON EL CONTENIDO			FACTIBILIDAD DE APLICACIÓN			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
Circulación Vial	1																						
	2																						
	3																						
	4																						
	5																						
	6																						
	7																						
	8																						
	9																						
Accidentes de Tránsito	1																						
	2																						
	3																						
	4																						
	5																						
	6																						
	7																						
Medidas de Seguridad	1																						
	2																						
	3																						
	4																						

Observaciones: -----

Escala de Criterio

1	Debe Revisarse
2	Ambiguo
3	Claro

Firma:

Experto:.....

Titulo.....

ANEXO 5

VALIDACION DEL INSTRUMENTO (ENCUESTA)

ALFA DE CRONBACH



Si su Valor es cercano a la unidad se trata un instrumento fiable que hace mediciones estables y consistentes.

Si su Valor está por debajo de 0,8 el instrumento que se está evaluando presenta una variabilidad heterogénea en sus ítems y por tanto nos llevara a conclusiones equivocadas.

Existen dos formas de calcularlo

a) Mediante la Varianza de los Ítems	b) Mediante la Matriz de Correlación
$\alpha = \frac{k}{k-1} \left[1 - \frac{\sum_{i=1}^k S_i^2}{S_t^2} \right]$	$\alpha = \frac{kp}{1 + p(k-1)}$
<p>α = Alfa de Cronbach k = Numero de Ítems. S_i^2 = Varianza de Cada Ítem. S_t^2 = Varianza Total</p>	<p>Método poco Usado k = Numero de Ítems. p = El promedio de las correlaciones lineales entre cada uno de los Ítems.</p>

Varianza Ítems/Matriz de correlación Fuente: Internet

Aplicando Fórmula de la varianza:

$$\alpha = \frac{20}{20-1} [1 - 0,117] \qquad \alpha = \frac{K}{K-1} \left[1 - \frac{\sum_{i=1}^k S_i^2}{S_t^2} \right] \qquad \rightarrow \alpha = 1,053 [0,883]$$

$$\alpha = 0,929$$

Conclusión: De acuerdo al análisis realizado se puede verificar que el Alfa de Cronbach está por encima del 0,8; esto significa que el instrumento es fiable y se va poder realizar mediciones estables y consistentes.

Resultados Validación del Instrumento

DIMENSION	TAMAÑO DE LA MUESTRA	ALFA DE CONBRACH	RESULTADO
Nivel de conocimiento sobre Educación Vial	30	0,929	Aceptable

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N° de elementos
0,929	20

Resultados del Alfa de Cronbach en el SPSS

Fuente: Elaboración Propia

ANEXO 6

UNIDADES DE ANÁLISIS

Población

La población está formada por 120 estudiantes del 5to grado de educación secundaria de la Institución Educativa Fe y Alegría n°17, de las cuales se caracterizan por tener una edad promedio de 15 años, además de estar en educación secundaria y estar en condición de poder responder el cuestionario con autonomía.

Muestra

Del total de estudiantes se ha seleccionado una muestra formada por 30 estudiantes del 5to grado de educación secundaria de la Institución Educativa Fe y Alegría n°17, en forma aleatoria; esta cantidad se obtuvo luego de aplicar la fórmula de población y muestra cuyo proceso se detalla a continuación.

Con esta muestra óptima de estudiantes se trabajó la investigación, considerando los ítems sobre el nivel de conocimiento y aplicándoles el instrumento correspondiente.

Determinación del tamaño de la Muestra (n)

Parámetro: Proporción Poblacional P

Variable: V. Cualitativa Ordinal

A) Muestra Previa: Nivel de Conocimiento ; N: 120 n:?

Asumir

P = 0.50 (proporción de estudiantes que conocen sobre Educación Vial)

Asume:

Nivel de Confianza: 95%.

Nivel de Significancia: 5%

Asumir:

E= 5% = 0.05 (Máximo Permitido)

Aplicamos la Fórmula

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

$$n = \frac{120 \times 0,5 \times 0,5 \times (1,96)^2}{(120 - 1)(0,05)^2 + 0,5 \times 0,5 \times (1,96)^2}$$

$$n = \frac{25 \times 3,8416}{(119)(0,0025) + 0,25 \times 3,8416} = \frac{115,248}{0,2975 + 0,9604}$$

$$n = \frac{115,248}{1,2579} = 91,62$$

Muestra óptima

$$n_{op} = \frac{n}{1 + \frac{n}{N}}$$

$$n_{op} = \frac{91,62}{1 + \frac{91,62}{120}} = \frac{91,62}{1 + 0,7635} = \frac{91,62}{1,7635} = 51,95$$

$$n_{op} = 30$$

Con esta muestra óptima de estudiantes se trabajó la investigación, considerando los ítems sobre el nivel de conocimiento y aplicándoles el instrumento correspondiente.

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO
CUESTIONARIO DE EDUCACIÓN VIAL

Educación Vial	Nº ITEMS	CRITERIOS																							
		SEMANTICA			CORRESPONDENCIA CON LOS OBJETIVOS			CLARIDAD EN LA REDACCION			PERTINENCIA DE LAS VARIABLES CON LOS INDICADORES			RELEVANCIA DE CONTENIDO			PERTINENCIA DE LOS ITEMS CON EL CONTENIDO			FACTIBILIDAD DE APLICACIÓN					
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3			
Circulación Vial	1			X			X			X			X			X			X			X			
	2			X			X			X			X			X			X			X			
	3			X			X			X			X			X			X			X			
	4	X				X			X			X			X			X			X				
	5			X			X			X			X			X			X			X			
	6			X			X			X			X			X			X			X			
	7			X			X			X			X			X			X			X			
	8			X			X			X			X			X			X			X			
	9			X			X			X			X			X			X			X			
Accidentes de tránsito	10			X			X			X			X			X			X			X			
	11			X			X			X			X			X			X			X			
	12			X			X			X			X			X			X			X			
	13			X			X			X			X			X			X			X			
	14			X			X			X			X			X			X			X			
	15			X			X			X			X			X			X			X			
	16			X			X			X			X			X			X			X			
Medidas de Seguridad	17			X			X			X			X			X			X			X			
	18			X			X			X			X			X			X			X			
	19			X			X			X			X			X			X			X			
	20			X			X			X			X			X			X			X			

Observaciones: Cuestionario válido para la investigación sobre educación vial

Escala de Criterio

1	Debe Revisarse
2	Ambiguo
3	Claro

Firma: 

Experto: Rosanna Gómez Valdez

Título: Licenciada de Educación


VALIDEZ DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO
CUESTIONARIO DE EDUCACIÓN VIAL

Educación Vial	Nº ITEMS	CRITERIOS																										
		SEMANTICA			CORRESPONDENCIA CON LOS OBJETIVOS			CLARIDAD EN LA REDACCION			PERTINENCIA DE LAS VARIABLES CON LOS INDICADORES			RELEVANCIA DE CONTENIDO			PERTINENCIA DE LOS ITEMS CON EL CONTENIDO			FACTIBILIDAD DE APLICACIÓN								
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3						
Circulación Vial	1			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	2			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	3			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	4			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	5		X				X			X			X			X			X			X			X			X
	6			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	7			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	8			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	9			X			X			X			X			X			X			X			X			X
Accidentes de tránsito	10			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	11			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	12			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	13			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	14			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	15			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	16			X			X			X			X			X			X			X			X			X
Medidas de Seguridad	17			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	18			X			X			X			X			X			X			X			X			X
	19		X				X			X			X			X			X			X			X			X
	20		X				X			X			X			X			X			X			X			X

Observaciones: Cuestionario válido para la investigación sobre educación vial

Escala de Criterio

1	Debe Revisarse
2	Ambiguo
3	Claro

Firma: 
 Experto: Manoel Santos Guimaraes
 Título: licenciado em Educação

**VALIDEZ DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO
CUESTIONARIO DE EDUCACIÓN VIAL**

Educación Vial	Nº ITEMS	CRITERIOS																				
		SEMANTICA			CORRESPONDENCIA CON LOS OBJETIVOS			CLARIDAD EN LA REDACCION			PERTINENCIA DE LAS + VARIABLES CON LOS INDICADORES			RELEVANCIA DE CONTENIDO			PERTINENCIA DE LOS ITEMS CON EL CONTENIDO			FACTIBILIDAD DE APLICACIÓN		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3			
Circulación Vial	1																					
	2																					
	3																					
	4																					
	5																					
	6																					
	7																					
	8																					
	9																					
Accidentes de trámite	10																					
	11																					
	12																					
	13																					
	14																					
	15																					
Medidas de Seguridad	16																					
	17																					
	18																					
	19																					
	20																					

Observaciones: El cuestionario cumple con lo necesario para la recolección de datos - Cuestionario Vehículo

Escala de Criterio

1	Debe Revisarse
2	Ambiguo
3	Claro

Firma: 

Experto: David Mayhuasca Rojas

Título: licenciado en Educación