

UNIVERSIDAD PRIVADA LÍDER PERUANA

ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



**UNIVERSIDAD
LÍDER PERUANA**

TESIS PARA OPTAR AL TÍTULO PROFESIONAL DE ECONOMISTA

**“TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y CALIDAD
DE VIDA DE LOS POBLADORES DEL DISTRITO
DE SANTA ANA, LA CONVENCIÓN, CUSCO 2024”**

Autores

Bach. Alexandra Fiorela Mamani Quispe

Bach. Fany Ayquipa Sanchez

Asesor

Dr. Lucio Ticona Carrizales

Santa Ana, La Convención, Cusco

Año 2025

Título

“TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y CALIDAD DE VIDA DE LOS
POBLADORES DEL DISTRITO DE SANTA ANA, LA CONVENCIÓN, CUSCO
2024”

Línea de investigación

Gestión pública y desarrollo social

HOJA DE DECLARACION JURADA DE ORIGINALIDAD DE TESIS

Yo, Alexandra Fiorela Mamani Quispe....., identificado
(a) con DNI N° 76154784....., Bachiller de la Escuela Profesional
de Economía..... domiciliado(a) en La calle/Jirón/Av
Prolongación Salkantay..... del Distrito Santa Ana..... Provincia La Convención
Departamento Cusco..... Celular 929370692..... Email: aleg44773@gmail.com.....

DECLARO BAJO JURAMENTO: Que la tesis que presento es original e inédita, no siendo copia parcial ni total de una tesis desarrollada, y/o realizada en el Perú o en el extranjero, en caso contrario de resultar falsa la información que proporciono, me sujeto a los alcances de lo establecido en el Art. N° 411, del código penal concordante con el Art. 32° de la Ley N° 27444, y la ley del procedimiento Administrativo general y las Normas Legales de Protección a los Derechos de Autor.

En fe de lo cual firmo la presente.

Santa Ana, 11 de Abril.....del 2024...


.....
DNI N° 76154784.....

HOJA DE DECLARACION JURADA DE ORIGINALIDAD DE TESIS

Yo, Fany Ayquina Sanchez, identificado
 (a) con DNI N° 46296639, Bachiller de la Escuela Profesional
 de Economía, domiciliado(a) en La calle/Jirón/Av
Rampa Concepción del Distrito Echarati Provincia La Convención
 Departamento Puno Celular 918386335 Email: Fany101214@hotmail.com

DECLARO BAJO JURAMENTO: Que la tesis que presento es original e inédita, no siendo copia parcial ni total de una tesis desarrollada, y/o realizada en el Perú o en el extranjero, en caso contrario de resultar falsa la información que proporciono, me sujeto a los alcances de lo establecido en el Art. N° 411, del código penal concordante con el Art. 32° de la Ley N° 27444, y la ley del procedimiento Administrativo general y las Normas Legales de Protección a los Derechos de Autor.

En fe de lo cual firmo la presente.

Santa Ana, 11 de Abril del 2024


 DNI N° 46296639

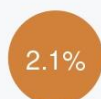


Informe del Detector de Plagio Viper

tesis alexandra y fanny.docx escaneado Jun 22, 202

Porcentaje Total

8%



2.1%

UNIVERSIDAD PRIVADA LÍDER PERUANA

<http://repositorio.ulp.edu.pe:8080/bitstream/handle/L>



1.2%

COMPROBACIÓN ESTADÍSTICA DE HIPÓT...

<https://1library.co/article/comprobaci%C3%B3n-esta>



0.6%

“ENDEUDAMIENTO FINANCIERO Y SU

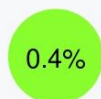
<http://repositorio.ulp.edu.pe:8080/bitstream/handle/L>



0.5%

CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE ...

https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UPCI_1



0.4%

Registro Nacional de Trabajos de Investigació...

<https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/304281>

UNIVERSIDAD PRIVADA LÍDER PERUANA

ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



**UNIVERSIDAD
LÍDER PERUANA**

**TESIS PARA OPTAR AL TÍTULO PROFESIONAL DE ECONOMISTA
“TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y CALIDAD DE VIDA
DE LOS POBLADORES DEL DISTRITO DE SANTA ANA, LA
CONVENCIÓN, CUSCO 2024”**

Presentado por Bach. Alexandra Fiorela Mamani Quispe y Bach. Fany Ayquipa
Sanchez

Presidente:

Mg. Henry Washington Cuadros Tito

Primer miembro:

Mg. Angel Jaime Orduña Ventura

Segundo miembro:

Mg. Claudia Amparo Torres Linares

Dedicatoria

Mi tesis es dedicada con mucho amor a mi padre celestial, quien siempre me ha acompañado en los momentos más difíciles de mi vida, siempre me ha sabido levantar de los tropiezos que he tenido en el camino. Y como no, a mi madrecita querida Cristina Sánchez Quispe; que siempre me ha brindado su apoyo incondicional en todo momento de mi vida y sobre todo en mis estudios universitarios gracias, madre.

Fany Ayquipa Sanchez

Dedico este trabajo de tesis con mucho amor a toda mi familia por el apoyo incondicional y por siempre haberme impulsado a ser mejor cada día y a terminar con éxito mi carrera. También le dedico este logro a mi querida Tía Elena que siempre quiso que crezca como profesional y sé que el cielo está de fiesta por este este logro más que voy obteniendo durante mi vida profesional.

Alexandra Fiorela Mamani Quispe

Agradecimiento

Agradecer en especial a Dios, por ser mi guía y darme la fortaleza y sabiduría durante este proceso. Sin su guía y apoyo, no hubiera sido posible culminar mi tesis. Así mismo a mis familiares, amistades que siempre me han brindado su apoyo incondicional durante esta nueva etapa de mi vida.

Fany Ayquipa Sanchez

En primera instancia quiero agradecer a Dios por haberme permitido terminar mi carrera satisfactoriamente y por cada logro alcanzado con mi profesión. De igual manera mis agradecimientos a la Universidad Líder Peruana, a la Facultad de Economía, a mis docentes quienes con la enseñanza de sus valiosos conocimientos hicieron que pueda crecer día a día como profesional.

Alexandra Fiorela Mamani Quispe

RESUMEN

La presente tesis analiza la influencia del transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana, La Convención, Cusco, para el año 2024. Partiendo de la premisa de que el transporte es un servicio esencial para la movilidad y el bienestar de la población, se plantea investigar cómo variables como la fiabilidad, la seguridad, los elementos tangibles y la sensibilidad del servicio impactan en la percepción y satisfacción de los usuarios. Con una metodología cuantitativa, de diseño no experimental y de alcance correlacional, se aplicó un cuestionario a una muestra representativa de 96 habitantes, permitiendo obtener datos estadísticamente significativos mediante la prueba de chi cuadrado.

Los resultados evidencian que, de manera general, el transporte público urbano incide de forma significativa en la calidad de vida. En particular, se encontró que la fiabilidad, los elementos tangibles y la sensibilidad del servicio influyen positivamente en la satisfacción de los usuarios, mientras que la seguridad no mostró una relación estadísticamente significativa con la calidad de vida. La investigación también destaca la relevancia de aspectos socioeconómicos y demográficos, puesto que la movilidad afecta el acceso a la educación, el empleo y otros servicios esenciales. Asimismo, se sugiere que la adopción de políticas públicas orientadas a mejorar la infraestructura, la planificación estratégica y la atención al cliente puede favorecer una mayor eficiencia en el sistema de transporte, impactando positivamente en el bienestar general de los ciudadanos. Finalmente, los hallazgos permiten orientar futuras intervenciones que promuevan un sistema de transporte más seguro, confiable y adaptado a las necesidades de la comunidad.

PALABRAS CLAVE: Transporte público, Calidad de vida, Movilidad urbana

ABSTRACT

This thesis analyzes the influence of urban public transportation on the quality of life of the inhabitants of the district of Santa Ana, La Convención, Cusco, for the year 2024. Based on the premise that transportation is an essential service for mobility and well-being, the study investigates how variables such as reliability, safety, tangible elements, and service sensitivity impact users' perceptions and satisfaction. Employing a quantitative methodology with a non-experimental design and correlational approach, a questionnaire was administered to a representative sample of 96 inhabitants. Statistically significant data were obtained through the chi-square test.

The results indicate that, overall, urban public transportation significantly affects the quality of life. Specifically, the study found that reliability, tangible elements, and service sensitivity positively influence user satisfaction, whereas safety did not show a statistically significant relationship with quality of life. The research also underscores the importance of socioeconomic and demographic factors, since mobility directly affects access to education, employment, and other essential services. Moreover, the study suggests that the adoption of public policies aimed at improving infrastructure, strategic planning, and customer service could lead to a more efficient transportation system, ultimately enhancing the overall well-being of citizens. Finally, these findings provide valuable insights for guiding future interventions designed to promote a safer, more reliable transportation system that better meets the needs of the community.

KEYWORDS: Urban public transportation, Quality of life, Urban mobility

Índice de contenido

Título.....	ii
Dedicatoria.....	vii
Agradecimiento.....	viii
Índice de contenido	xi
Índice de tablas	xiv
Índice de figuras.....	xv
CAPÍTULO I. Planteamiento del problema	1
1.1 Descripción de la realidad problemática	1
1.2. Formulación del problema	2
1.2.1. Problema general	2
1.2.2. Problemas específicos.....	2
1.3. Objetivos de investigación.....	3
1.3.1. Objetivo general.....	3
1.3.2 Objetivos específicos	3
1.4. Formulación de hipótesis	3
1.4.1. Hipótesis general.....	3
1.4.2. Hipótesis específicas.....	3
1.5. Justificación de la investigación	4
1.5.1. Justificación teórica	4
1.5.2. Justificación práctica.....	4
1.5.3. Justificación de implicancia social	4
1.5.4. Justificación metodológica	4
1.6. Delimitaciones de la investigación	4
1.6.1. Espacial	4
1.6.2. Temporal	5
1.6.3. Teórica	5

CAPÍTULO II. Marco Teórico	6
2.1. Antecedentes de la investigación.....	6
2.1.1. Antecedentes internacionales.....	6
2.1.2. Antecedentes nacionales	7
2.1.3. Antecedentes locales y regionales	8
2.2. Bases Teóricas	9
2.2.1 Transporte urbano de personas	9
2.2.2. Valoración de los atributos específicos de transporte.....	10
2.2.3 Dimensiones del transporte urbano.....	10
2.2.4 Calidad de vida	11
2.2.5 Dimensiones de calidad de vida asociada al uso de transporte público	12
2.2.5. Identificación y conceptualizaciones de variables.....	12
2.2.6. Marco conceptual.....	12
CAPÍTULO III. Metodología de la investigación	14
3.1. Tipo de investigación.....	14
3.2. Enfoque de investigación.....	14
3.3. Diseño de investigación	14
3.4. Alcance de investigación	14
3.5. Población y muestra.....	14
3.5.1. Población	14
3.5.2. Descripción de muestra.....	15
3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	16
3.6.1. Técnicas	16
3.6.2. Instrumento	16
3.7. Técnicas de procesamiento y análisis de datos	16
3.8. Confiabilidad y validez.....	16

CAPITULO IV. Resultados, contrastación de hipótesis y discusión	18
4.1 Resultados	18
4.2 Contrastación de hipótesis	24
4.3 Discusión	29
CONCLUSIONES	31
Referencias.....	34
ANEXOS	38
Anexo I Matriz de operacionalización de variables.....	39
Anexo II Matriz de consistencia	42
Anexo III Instrumento de recolección de datos	45
Anexo IV Panel fotográfico	49
Anexo V Juicio de expertos	53

Índice de tablas

Tabla 1 Alpha de Cronbach	17
Tabla 2 Prueba de chi cuadrado Transporte público vs Calidad de vida	24
Tabla 3 Prueba de Chi cuadrado fiabilidad y calidad de vida.....	25
Tabla 4 Prueba de chi-cuadrado seguridad vs calidad de vida	26
Tabla 5 Prueba de chi cuadrado elementos tangibles vs calidad de vida.....	27
Tabla 6 Prueba de chi cuadrado sensibilización vs calidad de vida	28

Índice de figuras

Figura 1	Diagrama de sectores transporte público	18
Figura 2	Diagrama de sectores Fiabilidad	18
Figura 3	Diagrama de sectores seguridad.....	19
Figura 4	Diagrama de sectores elementos tangibles.....	19
Figura 5	Diagrama de sectores sensibilización...;Error! Marcador no definido.	
Figura 6	Diagrama de sectores Sexo del encuestado	20
Figura 7	Diagrama de barras Ocupación	20
Figura 8	Tiempo de espera del transporte público.....	21
Figura 9	Distrito de origen.....	22
Figura 10	Edad.....	22
Figura 11	Grado académico	23
Figura 12	Medio de transporte más utilizado	23
Figura 13	Personal, familiar , amical y pareja	24

CAPÍTULO I. Planteamiento del problema

1.1 Descripción de la realidad problemática

De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2024), el transporte urbano es el sistema que transporta personas o bienes de un espacio geográfico a otro, este a su vez se divide en transporte de carga y personas los cuales puede ser públicos o privados, motorizados y no motorizados. La relevancia de la movilidad reside en cuestiones como la equidad, impacto climático y salud dado que el transporte urbano permite que las personas puedan transportarse a lugares más alejados a costos bajos, que le serian difíciles o imposibles debido a que no cuentan con una movilidad particular o no tienen las posibilidades de pagar por un servicio de taxi o semejante , así mismo de acuerdo con el centro de investigación colombiano “Despacio” , los modos sostenibles de transporte y de menor emisión de gases de efecto invernadero son el transporte público, bicicletas y la caminata.

En el siglo XXI, fue declarada el siglo urbano y este término toma más relevancia en América Latina y El Caribe dado que son las regiones más urbanizadas a nivel mundial, donde el 80% de la población habita las ciudades y centros urbanos, estas pueden ser pequeñas o grandes ciudades que llegan a supera los 10 millones de personas como Sao Paulo, Ciudad de México, Rio de Janeiro, Buenos Aires y Lima. A pesar de que el crecimiento económico ha decrecido , la ciudadanía se ha enfrentado diversos problemas como el crimen y el acceso a vivienda, de ellos la movilidad urbana es uno de los más imperiosos y comunes (Moscoso, Van, Quiñones, Pardo, & Hidalgo, 2020).

La calidad de vida es un concepto que tiene la finalidad de englobar el bienestar de un individuo o de una población, contando con elementos positivos como negativos dentro de su existencia en un momento en específico. Los componentes de este son la salud personal(física, mental, espiritual), las relaciones, acceso a educación, entorno laboral, autonomía en la toma de decisiones y la pertenencia social y entorno físico. De acuerdo con la organización mundial de la salud, es la evaluación subjetiva de la percepción que una persona tiene acerca de su realidad relacionada con los objetivos observados mediante su cultura y sistema de valores, la Unidad de investigación acerca de Calidad de Vida de la Universidad de Toronto define la calidad de vida como la cuantificación de como una persona puede disfrutar de las posibilidades de su vida (Bhardwaj , 2023).

En América Latina, de acuerdo con la Organización para la cooperación y el desarrollo económicos (OCDE) (2021), el porcentaje de personas que manifestaron bajos niveles de satisfacción descendió entre 24% a 19% esto pues se el número de personas en en situación de pobreza descendió de 1 a 5 para el año 2019, ese mismo año se produjo un descenso en la desigualdad de ingresos. Adicionalmente, se registró que hubo una mejora en el acceso de agua potable e internet, así como el número de personas que viven en asentamientos informales o barrios marginales disminuyo de manera importante

A nivel nacional, el transporte urbano presenta varios problemas como la informalidad, inseguridad y contaminación pues el congestionamiento vehicular afecta la calidad de vida de los ciudadanos en especial en las principales ciudades del país, a esto se une la mala gestión del transporte que genera pérdida de horas que afectan directamente la producción y competitividad que atentan en consecuencia la vida y salud. Por lo que es necesario un reforme en el transporte urbano que requerirá costos económicos, sociales y políticos los cuales son necesarios para que se convierta en un sistema confortable y sostenibles, cumpliendo así su fin que es transportar personas de manera segura y accesible para todos.

En el distrito de Santa Ana en la provincia de la Convención se cuenta con varias líneas de transporte público urbano e interurbano, el cual es muy relevante para las personas que no cuentan con un medio de transporte propio pues les permite transportarse de sus domicilios a sus empleos o centros de estudio , este tema no ha sido estudiado aún en específico este espacio geográfico, es por tal motivo que la presente investigación tiene la finalidad de poder determinar como el transporte urbano e interurbano incide en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Cómo influye el transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿Cómo influye la fiabilidad del transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024?
- ¿Cómo influye la seguridad del transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024?

- ¿Cómo influye los elementos tangibles del transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024?
- ¿Cómo influye la sensibilidad del transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024?

1.3. Objetivos de investigación

1.3.1. Objetivo general

Determinar cómo influye el transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

1.3.2 Objetivos específicos

- Determinar cómo influye la fiabilidad en el transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.
- Determinar cómo influye la seguridad del transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.
- Determinar cómo influye los elementos tangibles del transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.
- Determinar cómo influye la sensibilidad del transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

1.4. Formulación de hipótesis

1.4.1. Hipótesis general

El transporte público urbano influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024

1.4.2. Hipótesis específicas

- La fiabilidad en el transporte público urbano influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.
- La seguridad del transporte público urbano influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.
- Los elementos tangibles del transporte público urbano influyen significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.
- La sensibilidad del servicio de transporte público urbano influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

1.5. Justificación de la investigación

1.5.1. Justificación teórica

La justificación teórica de una investigación es la fundamentación conceptual y académica que ampara la necesidad y pertinencia del estudio en el contexto de la literatura existente (Chavarria, 2020).

El presente estudio se realizó una revisión exhaustiva de la literatura académica y los antecedentes relacionadas al transporte público urbano y como este incide en la calidad de vida de sus usuarios esto permitió identificar la información se tiene y cuál es la realidad en el espacio geográfico en estudio.

1.5.2. Justificación práctica

La justificación práctica de la investigación reside en el aporte práctico directo o indirecto concerniente a la problemática estudiada (Chavarria, 2020).

En la presente investigación, se espera que los resultados encontrados sean utilizados con la finalidad de guiar decisiones políticas y empresariales que ayuden a poner a atención a el manejo del transporte público y como está incide en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana.

1.5.3. Justificación de implicancia social

La justificación de implicancia social reside en la trascendencia que tendrá la investigación en la sociedad ayudando a resolver un problema que afecta al grupo social en estudio (Chavarria, 2020).

El transporte público es un servicio fundamental que afecta a personas de todos los estratos sociales, la investigación permitirá ayudar a garantizar un acceso equitativo a este servicio para todos los ciudadanos pues se investigará acerca de cómo este servicio puede impactar en la calidad de vida de sus usuarios.

1.5.4. Justificación metodológica

La justificación metodológica es el aporte de nuevos métodos , instrumentos, modelos estrategias de investigación que genera conocimiento válido y confiable (Chavarria, 2020).

La presente investigación propone un cuestionario mediante el cual se podrá recolectar datos mediante los indicadores de cada variable en estudio.

1.6. Delimitaciones de la investigación

1.6.1. Espacial

La investigación se desarrolla en el ámbito geográfico del distrito de Santa Ana provincia de La Convención en la región Cusco.

1.6.2. Temporal

La investigación se realizó en el periodo de los meses mayo y junio del 2024.

1.6.3. Teórica

La delimitación teórica de la investigación establece los límites conceptuales y teóricos dentro de los cuales se llevará a cabo el estudio, proporcionando un marco claro y coherente para la investigación y ayudando a enfocar los esfuerzos en aspectos específicos del fenómeno estudiado.

CAPÍTULO II. Marco Teórico

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Antecedentes internacionales.

En la investigación titulada “Transporte y calidad de vida urbana. Estudio de caso sobre el Metroplús de Medellín, Colombia”, Gomez y Semeshenko (2019) buscan como objetivo estudiar el impacto del sistema de bus en la calidad de vida de los ciudadanos de Medellín en Colombia. La investigación se desarrolló desde el paradigma cuantitativo pues se analizaron datos de la encuesta de calidad de vida en Medellín en los años 2010 a 2014 mediante el modelo hedónico cuasiexperimental. La población estuvo compuesta por 4091 para el año 2010 y 4219 para el año 2014. La principal conclusión indica que la implementación del Metroplus tuvo un efecto positivo y significativa sobre los cambios en la calidad de vida de los ciudadanos en los años 2010 – 2014.

En la investigación titulada “Evaluación de la calidad del servicio de transporte urbano en bus de la ciudad de Ambato”, Llamuca y Aguilar (2019) buscan como objetivo evaluar la calidad del servicio de transporte urbano en la ciudad de Ambato desde el enfoque del usuario. La investigación se fundamentó desde el enfoque cuantitativo , mediante el proceso deductivo y de alcance descriptivo correlacional para lo cual la población de estudio estuvo conformada por usuarios del servicio de transporte público de los cuales se extrajo una muestra de 384 usuarios. Los resultados encontrados indicaron que los el nivel de satisfacción de usuarios respecto al servicio ofertado, accesibilidad, información , tiempo y atención al cliente están por debajo de 4 sobre 10 , por lo que se concluye que se requiere implementar procesos a corto, mediano y largo plazo referente al transporte público para poder alcanzar objetivos claros y concisos que ayuden a generar cambios en el comportamiento del sistema de transporte público, exigiendo la implementación de continuas mejores y el monitoreo y evaluación del impacto de estas.

En la investigación titulada “Tópicos de economía del transporte: Aplicaciones para el análisis del transporte público urbano de pasajeros en Bahía Blanca”, Volonté (2019) buscó como objetivo estudiar y analizar la literatura referida a la economía del transporte enfocado en la especificaciones del subsistema colectivo y revisar su aplicabilidad para estudiar el funcionamiento del sistema de transporte público en la ciudad de Bahía Blanca en Buenos Aires – Argentina. La investigación se desarrolló desde la perspectiva mixta, de diseño no experimental y de alcance descriptivo, concluyen que hay volatilidad en la cantidad de pasajeros desde el 1990 esto puede darse debido a

cuestiones relacionadas con la demanda como mayor cantidad de viajes con motivos no laborales y educativos, pero también puede responder a que el servicio es deficiente.

En la investigación titulada “Percepción de la calidad de servicio en el sistema de transporte unificador (STU) de Santa Marta, Colombia” , Rodríguez y otros (2018) buscaron como objetivo general conocer la percepción de los usuarios del sistema de transporte unificado en la ciudad de Santa Martha para ello planteo el instrumento respecto al modelo SERQUAL relacionando con las tarifas , servicio, cobertura , rutas , tiempo de recorrido, estado de los vehículos, confiabilidad y seguridad concluyendo que los usuarios están disconformes con el servicio STU.

2.1.2. Antecedentes nacionales

En la investigación titulada “Sistema integrado de transporte y calidad de servicio al pasajero en la ciudad de Huancayo -2020”, Cruz et al. (2022) buscó como objetivo general determinar la relación entre el sistema integrado de transporte público y la calidad de servicio de pasajeros en la ciudad de Huancayo, para lo cual se utilizó el enfoque cuantitativo de tipo aplicado a un nivel correlación y de diseño no experimental que mediante un cuestionario en el que se encuestó a 384 usuarios del transporte público que residen en Huancayo se llegó a las siguientes conclusiones: La relación entre el sistema integrado de transporte y calidad de servicio tienen una relación alta y positiva pues mediante el estadígrafo Tau-b de Kendall se obtuvo una correlación de 0.701 y valor de 0.00.

En la investigación titulada “Calidad de servicio de transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho 2019” , Lagos (2021) busco por objetivo describir la calidad de servicio de transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho en el año 2019, para ello uso una metodología desde el enfoque cuantitativo , de nivel descriptivo, diseño no experimental – transversal de tipo básico. La población es estudio fueron usuarios de este servicio en la ciudad de Ayacucho de los cuales se seleccionó 384 usuarios que conformaron la muestra representativa. Los resultados obtenidos indican que el servicio de transporte público urbano es regular en un 52.9% y el 31% de los usuarios indicaron que es mala.

En la investigación titulada “Planeamiento estratégico y su influencia en la calidad de servicio del transporte público masivo Lima-Callao 2021” , Cornejo (2021) buscó como objetivo determinar como el planeamiento estratégico incide en la calidad de servicio de transporte público masivo de Lima y Callao, para lo cual se aborda la investigación desde un enfoque cuantitativo de corte transversal, de diseño no

experimental. La población en estudio estuvo conformada por usuarios del transporte público y el tamaño de la muestra representativa fue de 256 usuarios. Los resultados hallados indican que el 41.4% de los usuarios califica como no eficiente el diseño del planeamiento estratégico pues consideran que la visión y la planificación que tienen las autoridades no es la adecuada, el 43% perciben como no eficiente la implementación del planeamiento estratégico y el 49% de usuarios indica que la evaluación respecto al planeamiento estratégico es deficiente.

En la investigación titulada “Transporte público urbano y la calidad de vida de los pobladores de la ciudad de Trujillo en el año 2020” , Mendoza y Vargas (2020) buscan como objetivo estudiar la influencia del transporte público en la calidad de vida de los pobladores de la ciudad de Trujillo en el año 2020 para lo cual desarrolló una investigación de tipo descriptivo- explicativo así también adaptó la metodología “SERVPERF” y propuesto un instrumento compuesto por 22 preguntas. Los resultados hallados fueron que la relación entre el transporte público urbano y la calidad de vida es de 0.543 , así también se estudió la relación entre la fiabilidad del transporte público urbano y la calidad de vida fue de 0.424 por lo que se puede afirmar que la relación es positiva moderada entre ambas variables.

2.1.3. Antecedentes locales y regionales

En la investigación titulada “Análisis de la calidad de servicio en las rutas urbanas de transporte público RTU -01, RTU-08, RTU-10, RTU-15 y RTU-19 de la ciudad del Cusco”, Pareja (2019) busco como objetivo analizar la calidad del servicio urbano de algunas rutas en la ciudad del cusco y proponer posibles soluciones para mejor su calidad de servicio. La investigación usó el enfoque cuantitativo, fue de nivel descriptivo y empleo el método hipotético-deductivo, la población en estudio fueron usuarios del servicio urbano de los cuales se extrajo una muestra representativa cuyo tamaño fue de 20 usuarios. Luego del análisis de la información estadística recogida mediante encuestas se llegó a la conclusión de que la calidad del servicio de transporte público es deficiente pues tiene múltiples deficiencias porque no hay evaluaciones de su estado desde hace más de 40 años, uno de los principales problemas el servicio al cliente prestado por estas empresas.

En la investigación titulada “Calidad en el servicio al cliente en el transporte público urbano en la provincia del Cusco”, Valdez (2019) busco como principal objetivo fue evaluar la calidad del servicio que prestan las empresas de transporte público en la ciudad del Cusco mediante el modelo SERVQUAL. Para lo cual se realizó una

investigación de tipo aplicada, de enfoque cuantitativo y de diseño no experimental, la muestra en estudio fue de 399 usuarios de este servicio los cuales fueron encuestado a través de un cuestionario. La principal conclusión a la que llegó fue que la fiabilidad, sensibilidad, seguridad, empatía y elementos tangibles índice en conjunto en la calidad total del servicio de transporte público.

En la investigación titulada “Calidad de servicio de transporte público urbano y la satisfacción de los usuarios Cusco, 2022”, Ricalde (2023) buscó como objetivo determinar la relación entre la calidad de servicio y transporte público en la ciudad del Cusco para el año 2022, para lo cual se realizó una investigación de método cuantitativo, de tipo básico , de diseño no experimental y de corte transversal. La muestra estuvo compuesta por 383 usuarios a los cuales se encuestó mediante un cuestionario cerrado. Los resultados hallados indicaron que la calidad del servicio está relacionada significativamente con la satisfacción de usuarios del transporte urbano en la ciudad del Cusco debido a que el coeficiente de correlación Rho-Spearman fue de 0.649.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1 Transporte urbano de personas

A inicios de 1990, en el Perú el transporte urbano de personas se desreguló para dar paso a la libre competencia que promovía la formación de precios y acceso libre lo que desencadenó diferentes cambios en el servicio transporte público urbano. Esta actividad como toda actividad económica en el Perú está regida por un grupo de normas (Jara & Vasquez, 2020).

De acuerdo a la ley de transporte y tránsito terrestre N°27181, el servicio de transporte de personas es un servicio público que tiene la finalidad de cumplir los requerimientos de desplazamiento de los usuarios de transporta regidos por condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente mediante el sistema nacional de transporte terrestre, terminales terrestres , estaciones de ruta y otro tipo de infraestructura complementario que sea necesaria para brindar un adecuado servicio (Ministerio de transportes y comunicaciones, Gobierno del Perú, 2020, 22 de abril).

El transporte urbano es el sistema por el cual las personas se movilizan de un lugar a otro o de dos puntos geográficos, la existencia de este significa un impacto positivo en el crecimiento económico y la reducción de la pobreza también puede ser responsable de la gran cantidad de emisiones de gases efecto invernadero por lo que su correcta gestión debe estar considerando por los gobiernos pues no solo significaría desarrollo para la población sino que también para el entorno que lo rodea (Comisión Económica para

América Latina y el Caribe[CEPAL], 2024). Otra definición que es importante mencionar es la del Ministerio de transporte y comunicaciones (Ministerio de transporte y comunicaciones [MTC], 2020) que menciona que el transporte urbano público es la actividad que se ocupa del desplazamiento de personas o mercancías que pueden abarcar diversos modos , que abarca el área urbana o el área urbana continua a cambio de una retribución regularmente económica.

2.2.2. Valoración de los atributos específicos de transporte

De acuerdo con Vega y otros (2017), los atributos del transporte público pueden dividirse en 5 dimensiones , las cuales fueron tomadas en cuenta para la presente investigación:

Fiabilidad(Desempeño): Frecuencia con el que los buses pasan , tiempo que se debe esperar para poder tomar el servicio , duración del viaje y confianza en el mantenimiento de los buses (Vega, Rivera, & Malaver, 2017).

Comodidad: Se refiere respecto al grado de hacinamiento en el bus, cuantos asientos se tiene disponible, disposición de pasamanos, aglomeración en los paraderos.

Facilidad de uso del servicio: Visibilidad del bus, acceso a la información sobre la ruta, facilidad al ingreso y salida del bus, anuncios en los paraderos autorizados.

Conveniencia: Ubicación de los paraderos cercanos a su domicilio, empleo o centro de estudios , señalamiento de los paraderos autorizados.

Condiciones del vehículo: Limpieza del interior del vehículo, funcionamiento de este, mantenimiento del vehículo.

Costos: Diferencia de pasajes por estudiantes de colegio, universitarios, pasaje libre para bomberos, personas con discapacidad severa registrados en el CONADIS.

2.2.3 Dimensiones del transporte urbano

Para poder medir la variable transporte público urbano se recurrió al modelo de percepción de la calidad mundialmente utilizado SERQUAL, este modelo mide la calidad de servicio a través de expectativas y percepciones de los usuarios que son la fiabilidad, sensibilidad, seguridad, empatía y elementos tangibles.

Fiabilidad del transporte público Urbano

Es la certeza que tienen los pasajeros del nivel de servicio experimentaran al viajar, esto implica factores como el tiempo de viaje, tiempo de espera, comodidad que perciben dentro del vehículo

Seguridad del transporte público urbano

La seguridad en el transporte público es importante porque hace que este sea elegido como medio de transporte en lugar de utilizar vehículos privados o en el contexto del distrito mototaxis lo que ayuda a reducir la congestión en el tráfico y ayuda mejorar la sostenibilidad en las ciudades.

Elementos tangibles del transporte público urbano

De acuerdo con Rodríguez y otros (2018), los elementos tangibles en el transporte público urbano se refieren al aspecto físico de los vehículos es decir el aseo, iluminación y estado mecánico de los buses entre otros aspectos de la misma naturaleza, así mismo resalta la importancia de que esta se cumpla para así ganar la confianza y fidelidad del usuario.

Sensibilidad del transporte público urbano

Mendoza y Vargas (2020) indican que esta dimensión está conformada por elementos por la calidad del servicio prestado, la atención y la información que brindan el conductor y cobrador, así como el servicio prestado a niños , adultos mayores o personas con discapacidad.

2.2.4 Calidad de vida

La calidad de vida tiene una definición compleja que refleja aspectos sociales e individuales (objetivos y subjetivos) y aspectos como el físico, emocional ,educativo y laboral. Para la Organización Mundial de la Salud[OMS] (Organización mundial de la salud [OMS], 2012), la calidad de vida es la percepción de la persona de acuerdo con su contexto cultural y sistema de valor, estos relacionados con sus objetivos, expectativas, estándares y preocupaciones. También se puede decir que es una definición amplia que engloba de manera compleja la salud física, estado psicológico, nivel de independencia, relaciones sociales y el entorno en el que vive. El bienestar subjetivo (Subjective Well-Being, SWE) se mide a través de la evaluación de satisfacción de vida, como el bienestar emocional. Existe evidencia que están relacionadas positivamente, estas miden aspectos diferentes. La satisfacción de vida como el bienestar emocional se relacionan con un dominio específico agregando el trabajo, vida familiar y ocio. Se encontró que viajar es un aspecto específico dentro de la satisfacción que puede afectar el bien subjetivo (Zuñiga & Allen, 2021).

Para la presente investigación se tomó en cuenta la encuesta propuesta por Zuñiga y Allen (2021) que está relacionada con la satisfacción general de nivel de vida que abarca el bienestar emocional , satisfacción del trabajo, familiar y ocio, así mismo se agrega información sociodemográfica.

2.2.5 Dimensiones de calidad de vida asociada al uso de transporte público

Dimensión sociodemográfica: Abarca aspecto como la edad, sexo, procedencia, tiempo de viaje y grado de instrucción.

Dimensión familiar: Esta compuesta acerca de la satisfacción con su vida familiar y la situación económica en la que se encuentra.

Dimensión amical: Abarca las relaciones interpersonales con personas que no forman parte de su familia y actividades de ocio con estas personas.

Dimensión pareja: Compuesta por las relaciones a nivel de pareja.

2.2.5. Identificación y conceptualizaciones de variables

Variable independiente: Transporte público urbano

- Fiabilidad
- Comodidad
- Facilidad de uso del servicio
- Conveniencia
- Condiciones del vehículo

Variable dependiente: Calidad de vida

- Dimensión sociodemográfica
- Dimensión familiar
- Dimensión amical
- Dimensión pareja

2.2.6. Marco conceptual

- **Ámbito Urbano**

Sitio geográfico que comprende las zonas urbanas.

- **Área Urbana**

Área situada en una jurisdicción municipal consignada a usos urbanos, comprendida de áreas ocupadas, asignación de usos, actividades, entrega de servicios e instalaciones urbanas y áreas usadas en proceso de urbanización incompletas.

- **Ciudad**

Centro poblado con una población que excede a los 5 000 habitantes , que tiene una función urbana en la organización del espacio geográfico y tiene servicios básicos de equipamiento urbano de educación, salud, recreación,

así como espacios usados como vivienda, actividades comerciales , industriales y de servicio.

- **Dimensión sociodemográfica**

Abarca aspecto como la edad, sexo, procedencia, tiempo de viaje y grado de instrucción.

- **Dimensión familiar**

Está compuesta acerca de la satisfacción con su vida familiar y la situación económica en la que se encuentra.

- **Dimensión amical**

Abarca las relaciones interpersonales con personas que no forman parte de su familia y actividades de ocio con estas personas.

- **Dimensión pareja**

Compuesta por las relaciones a nivel de pareja.

- **Transporte urbano**

Actividad que facilita el desplazamiento de personas y mercancías que pueden ser de diversas maneras en un área urbana o área urbana continua.

- **Transporte público urbano**

Actividad que facilita el desplazamiento de personas y mercancías que pueden ser de diversas maneras en un área urbana o área urbana continua a cambio de una retribución.

- **Transito urbano**

Grupo de desplazamiento de personas y vehículos en las vías urbanas que responden a las reglas dadas en la normativa que la guían y ordenan.

- **Transportista**

Persona natural o jurídica que brinda servicios de transporte público de personas o mercancías de conformidad con una autorización vigente.

CAPÍTULO III. Metodología de la investigación

3.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación realizado fue básico, debido a que se mantuvo la investigación dentro de las teorías relacionadas a las variables en estudio.

Una investigación de tipo básica tiene la finalidad de ampliar el conocimiento humano y brindar una comprensión más profunda de los conceptos y principios subyacentes (Hernandez-Sampieri & Mendoza, 2018).

3.2. Enfoque de investigación

La investigación fue cuantitativa dado que se estructura, recopila y analiza los datos con la finalidad de responder a los objetivos planteados mediante la herramienta estadística.

Un enfoque metodológico cuantitativo es en el que se recolecta y analizan datos números para responder a las preguntas de investigación y probar hipótesis. Este enfoque se caracteriza por la utilización de técnicas estadísticas y matemáticas para medir y analizar fenómenos (Hernandez-Sampieri & Mendoza, 2018).

3.3. Diseño de investigación

El diseño de la investigación fue no experimental pues las variables de estudio fueron estudiadas en su forma natural y no fueron sometidos a ningún tipo de manipulación.

Una investigación no experimental es recurrente en campos del saber cómo lo es la economía pues se encarga de comprender y describir fenómenos en su estado natural, se centra en la observación (Hernandez-Sampieri & Mendoza, 2018).

3.4. Alcance de investigación

El alcance de la investigación fue correlacional debido a que se analizó el grado de relación entre las dos variables de estudio, así como la significancia de esta.

Una investigación correlación es un tipo de estudio donde el investigador analiza la relación entre dos o más variables sin establecer la causalidad entre ellas (Hernandez-Sampieri & Mendoza, 2018).

3.5. Población y muestra

3.5.1. Población

La población en el presente estudio estuvo conformada por los habitantes del distrito de Santa Ana, el tamaño de la población fue de 34 612 de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística e informática [INEI].

La población en una investigación se refiere al grupo completo de elementos o individuos que tiene una característica en común sobre las cuales se puede realizar inferencias, estos pueden ser personas, objetos u eventos o cualquier entidad que tenga una característica en común que sea objeto de estudio (Hernandez-Sampieri & Mendoza, 2018).

3.5.2. Descripción de muestra

La muestra de la investigación fueron un conjunto representativo de la población total, el tamaño de esta se calculó a través de la siguiente ecuación:

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * (1 - p)}{e^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * (1 - p)}$$

Donde:

n: Tamaño de la muestra

N : Tamaño de la población es 34 612.

Z: Parámetro estadístico que depende del nivel de confianza de 95% es 1.96

e: Error de estimación máximo aceptado es 10%

p: Probabilidad de que ocurra un evento es 0.5

Reemplazando los valores

$$n = \frac{34\ 612 * 1.96_{\alpha}^2 * 0.5 * (1 - 0.5)}{0.1^2 * (34\ 613 - 1) + 1.96_{\alpha}^2 * 0.5 * (1 - 0.5)}$$

$$n = 96$$

Por lo tanto, la muestra está conformada por 96 pobladores del distrito de Santa Ana los cuales fueron seleccionados de manera no probabilística pues fueron seleccionados al azar bajo los siguientes criterios:

Criterios de inclusión:

- Ciudadanos del distrito de Santa Ana que tengan más de 18 años y que utilicen el servicio de transporte urbano y que estén dispuestos a participar en la encuesta.

Criterios de exclusión:

- Ciudadanos del distrito de Santa Ana menores a 18 años.
- Ciudadanos del distrito de Santa Ana que presenten algún impedimento para participar en la encuesta.

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.6.1. Técnicas

Se recolecto los datos a través de la técnica de la encuesta, que de acuerdo con Usacha y otros (2019) se define como el uso de un procedimiento estandarizado para recolectar información oral o escrita de una muestra representativa conformada por sujetos , esta consiste en recopilar información directamente de las personas relacionadas con el objeto de estudio, a diferencia de la entrevista en la que la interacción con las personas es menor.

3.6.2. Instrumento

El instrumento que se usó para recabar los datos del presente estudio fue el cuestionario, que de acuerdo con Usacha y otros (2019) es un instrumento que agrupa preguntas relacionadas al evento, situación o temática particular mediante el cual el investigador recoge la información, este debe ser estandarizado que traduce y operacionaliza los problemas que son objetivo de estudio.

3.7. Técnicas de procesamiento y análisis de datos

Para el procesamiento de datos se utilizó Microsoft Excel y el software estadístico Spss para poder ordenar , resumir y presentar los datos recolecta mediante tablas y gráficos descriptivos. Se utilizó la prueba de chi cuadrado pues una excelente opción para medir la relación entre dos variables de tipo categórica.

3.8. Confiabilidad y validez

La confiabilidad del instrumento de recolección de datos se evalúa mediante el alfa de Cronbach que midió la confiabilidad interna de la escala o la magnitud de correlación entre los ítems del cuestionario.

La confiabilidad es el grado en que una medida está libre de errores, este valor puede estar entre -1 y 1 mientras más cercano a alguno de ellos se calcula una relación negativa o positiva correspondientemente, si es cercana a 0 entones no existe relación entre ellas (Oviedo & Campo, 2005).

Tabla 1
Alpha de Cronbach

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,833	16

El instrumento del estudio que es el cuestionario cerrado esta validado por dos expertos que revisaron que el mismo cumpla con los aspectos como la coherencia, metodología, suficiencia, consistencia, objetividad, oportunidad, claridad, actualidad, organización y calidad.

La validez de contenido por juicio de expertos es un método de validación que sirve para dar fiabilidad a una investigación también se puede definir como una opinión de personas que cuenta con un perfil de expertis y calificación en el tema (Garrote & Rojas, 2015)

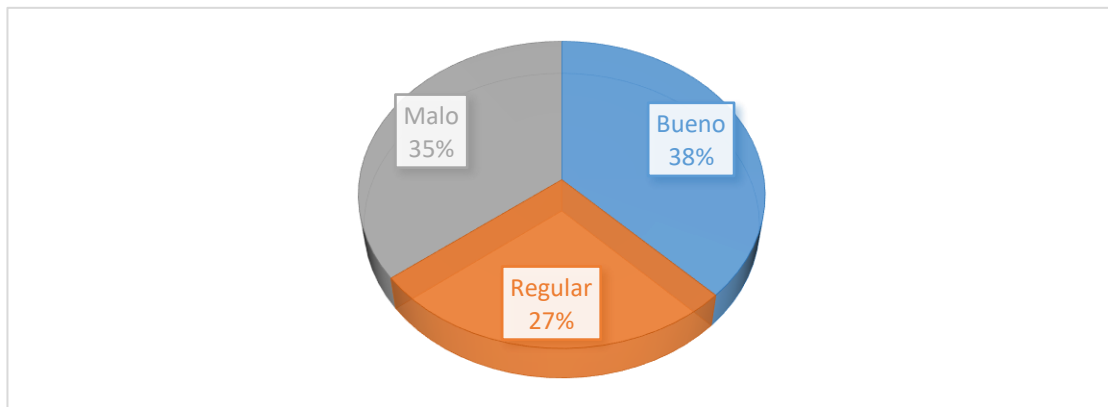
CAPITULO IV. Resultados, contrastación de hipótesis y discusión

4.1 Resultados

Variable 1: Transporte Público

Figura 1

Diagrama de sectores transporte público

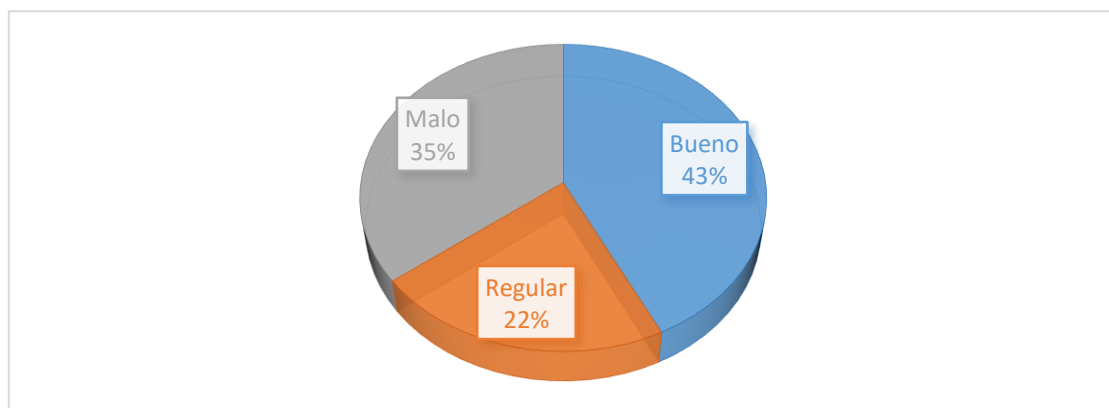


Nota: Elaboración propia.

De la figura 1, se observa que el 38% de los encuestados califican como bueno el transporte público, el 35% lo califica como malo y el 27% como regular.

Figura 2

Diagrama de sectores Fiabilidad

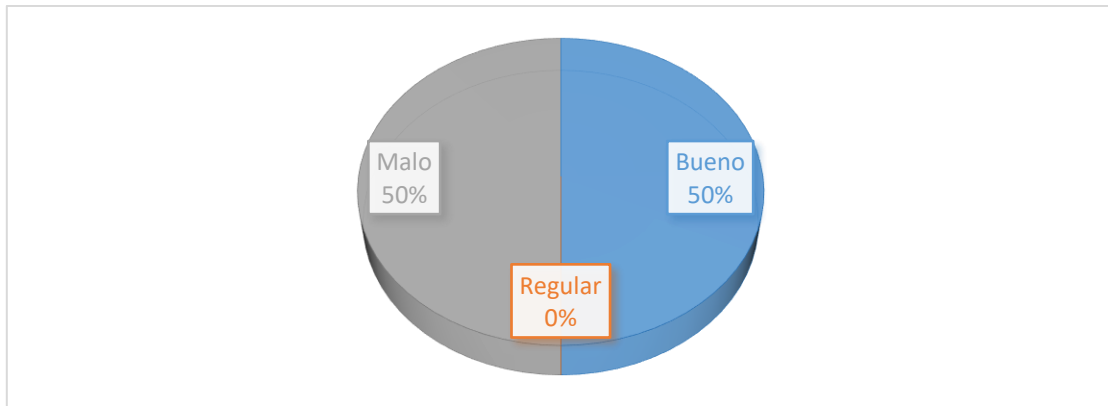


Nota: Elaboración propia.

De la figura 2, se observa que el 43% de los encuestados califican como bueno la fiabilidad del transporte público en el distrito de Santa Ana, el 35% lo califica como malo y el 22% lo califica como regular.

Figura 3

Diagrama de sectores seguridad



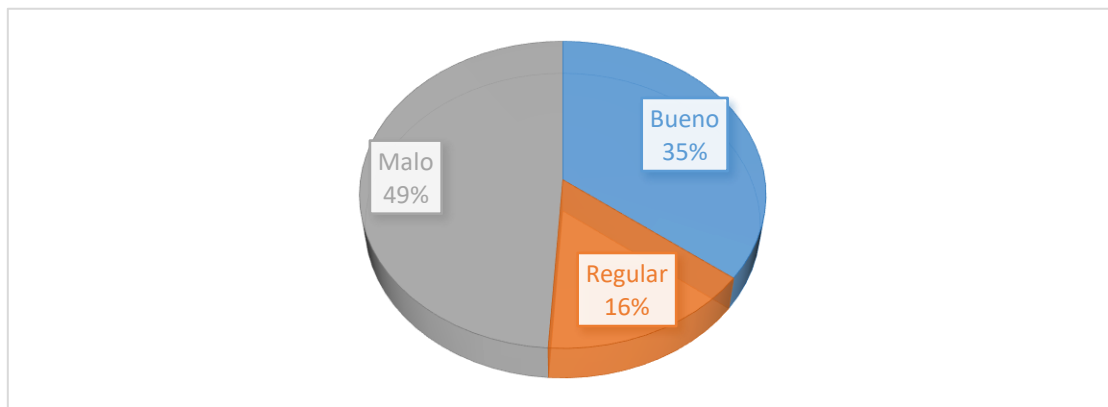
Nota: Elaboración propia

De la figura 3, se observa que el 50% de los pobladores encuestados opina que la seguridad que brinda el transporte público urbano es mala y el 50% por ciento opina que es bueno.

Figura 4

Diagrama de sectores elementos tangibles

Nota: Elaboración propia.



De la figura 4, se observa que el 49% de los pobladores de Santa Ana indican que los elementos intangibles del transporte público es malo , el 35% indica que es bueno y el 16% indica que es regular.

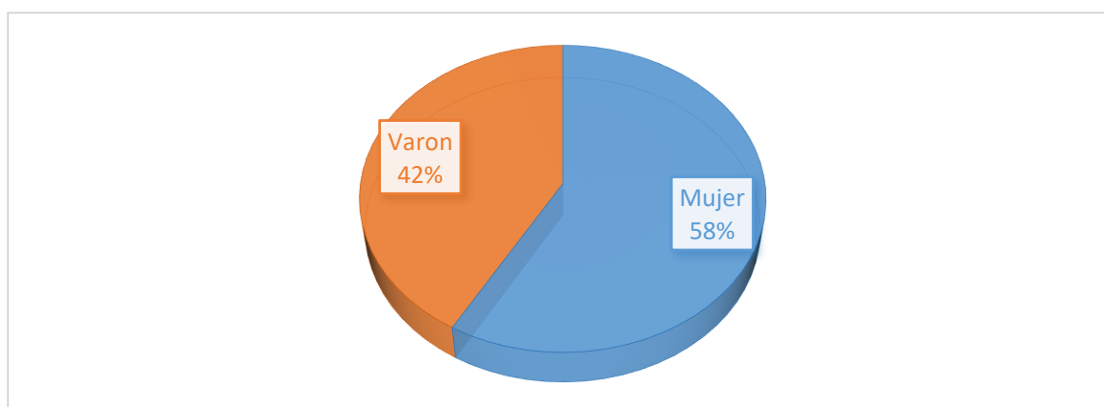
De la figura 5, se observa que el 47% de los pobladores del distrito de Santa Ana califica como bueno el transporte público, el 46% tiene una opinión desfavorable y el 7% califica el transporte público del distrito en el que reside como regular.

Variable 2 : Calidad de vida

Aspectos socio económicos

Figura 5

Diagrama de sectores Sexo del encuestado

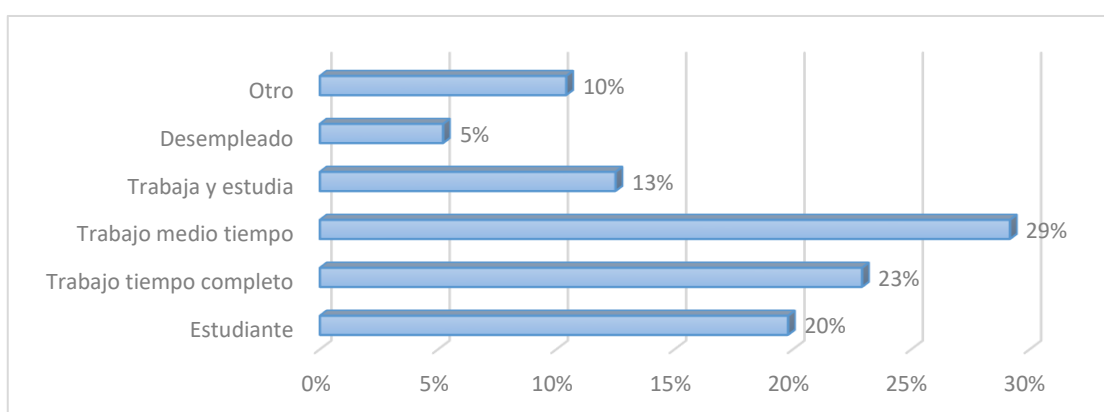


Nota: Elaboración propia.

De la figura 6, el 58% de los encuestados es mujer y el 42% es varón.

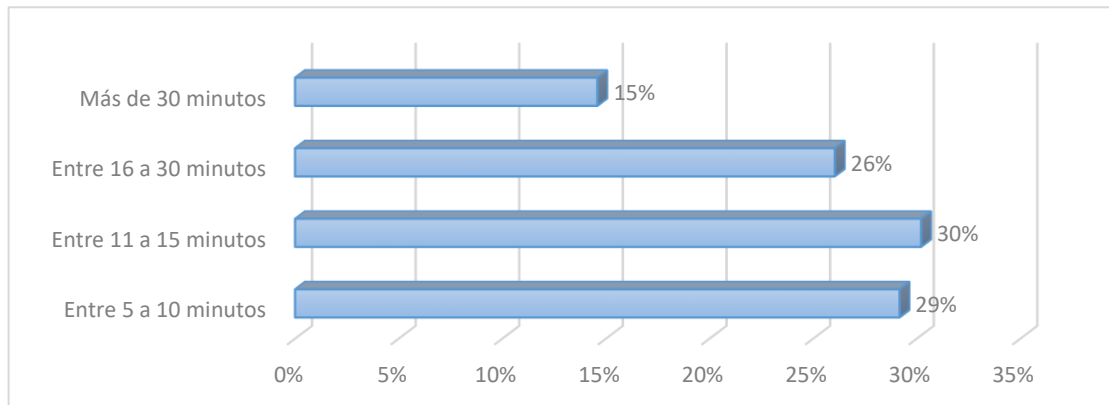
Figura 6

Diagrama de barras Ocupación



Nota: Elaboración propia.

De la figura 7, el 29% trabaja y estudia es el porcentaje más alto luego el 23% trabaja tiempo completo y el 20% es estudiante. El 13% trabaja y estudia, el 10% realiza otras actividades y el 5% está desempleado.

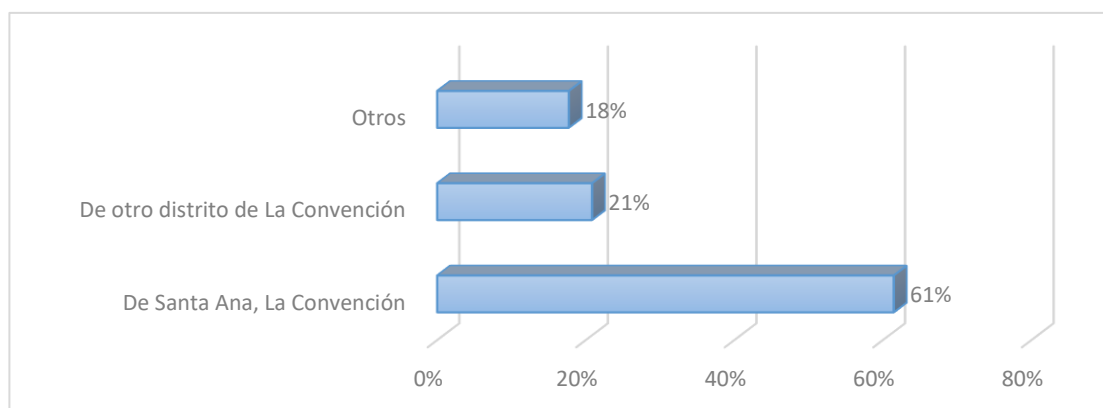
Figura 7*Tiempo de espera del transporte público*

Nota: Elaboración propia.

De la figura 8, el 30% de los encuestados tiene un tiempo de espera entre 11 a 15 minutos y el 29% espera entre 5 a 10 minutos. El 26% indica que espera el transporte público entre 16 a 30 minutos y el 15% espera más de 30 minutos. Esta disparidad de los tiempos de espera se da por el paradero de origen lo más lejanos cuentan con mayor tiempo espera así también índice la poca cantidad de unidades por empresa.

Figura 8

Distrito de origen

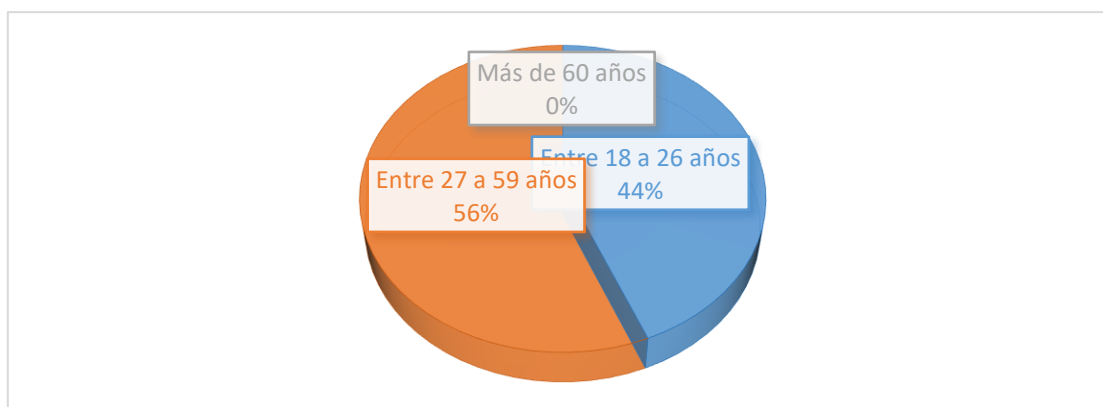


Nota: Elaboración propia.

De la figura 9, el 61% de los encuestados son originarios del distrito de Santa Ana, el 21% es originario de otro distrito y el 18% pertenece a otra provincia que no es de La Convención.

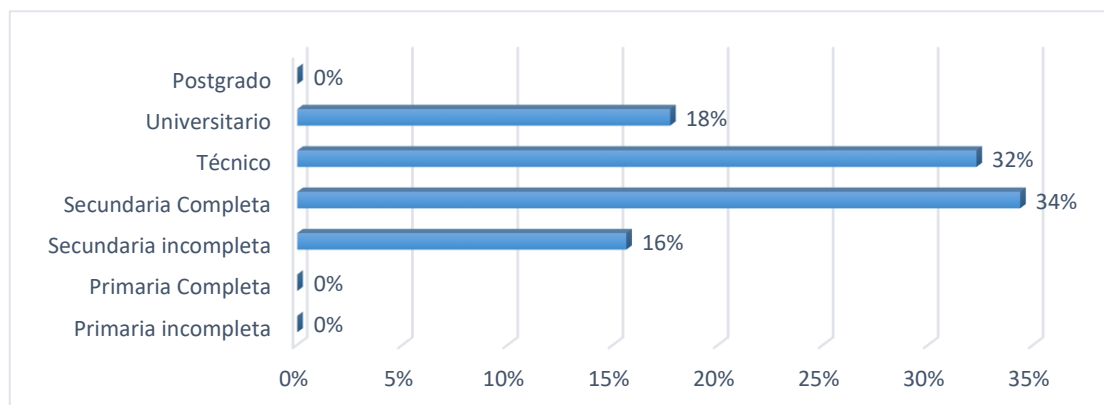
Figura 9

Edad

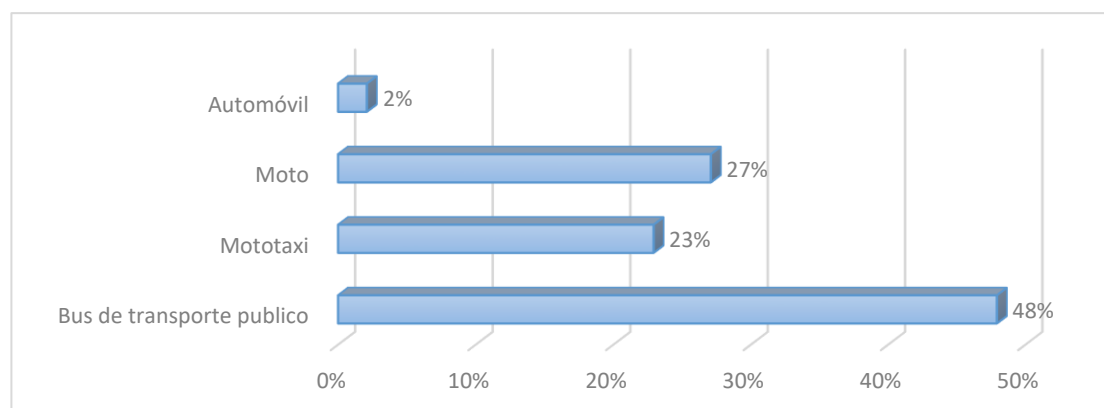


Nota: Elaboración propia.

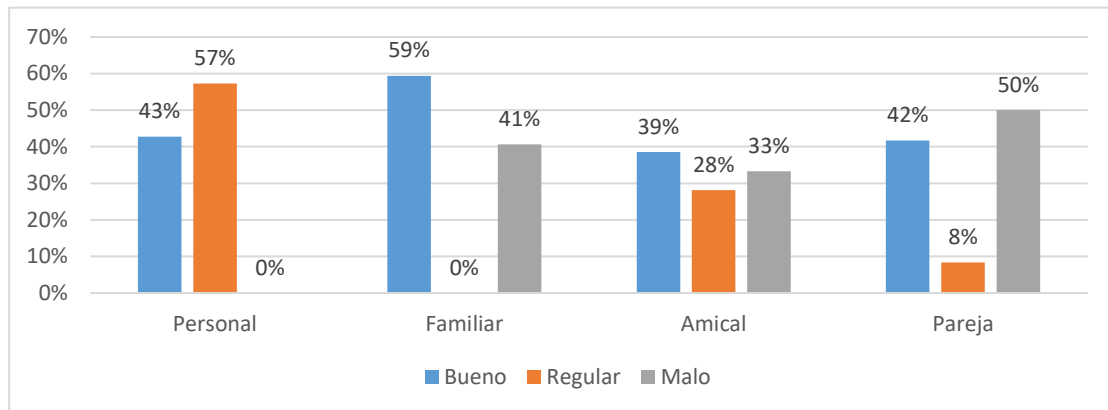
De la figura 10, el rango de edad del 56% de los encuestados es entre 27 y 59 años y el 44% está entre 18 y 26 años, de los encuestados no sobrepasaron los 60 años.

Figura 10*Grado académico**Nota: Elaboración propia.*

De la figura 11, el 34% de los encuestados cuenta con secundaria completa, el 32% cuenta con una educación técnica, el 18% tiene una formación universitaria por último el 16% cuenta con secundaria incompleta. De los encuestados cuentan una formación educativa secundaria a superior.

Figura 11*Medio de transporte más utilizado**Nota: Elaboración propia.*

Si bien todos los encuestados son usuarios del transporte público algunos utilizan con más frecuencia otros medio de transporte es así que de los encuestados el 48% el medio de transporte que usa con más frecuencia es el bus de transporte público, el 27% de los encuestados utiliza moto lineal con más frecuencia para movilizarse, el 23% usa mototaxi y solo el 2% se transporta en automóvil.

Figura 12*Personal, familiar , amical y pareja**Nota: Elaboración propia.*

De la figura 13, se puede analizar la calificación que realizaron los encuestados referente a su percepción de la vida en los aspectos personales, familiares, amical y de pareja es así como el 57% de los encuestados.

4.2 Contrastación de hipótesis

Hipótesis General

H_0 : El transporte público urbano no influye en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

H_1 : El transporte público urbano influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

Nivel de significancia

$$\alpha = 0.05$$

Estadístico de prueba

Se utiliza la prueba de Chi cuadrado.

Tabla 2*Prueba de chi cuadrado Transporte público vs Calidad de vida*

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	21,668 ^a	4	,000
Razón de verosimilitudes	23,616	4	,000
N de casos válidos	96		

a. 0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 6,50.

Interpretación:

De la tabla 2, el valor de p es 0.00 menor a 0.05 por lo que se rechaza la hipótesis nula y se tiene evidencia estadísticamente significativa para afirmar que el transporte público incide en la calidad de vida de los pobladores de Santa Ana.

Hipótesis Específica 1

H_0 : La fiabilidad en el transporte público urbano no influye en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

H_1 : La fiabilidad en el transporte público urbano influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

Nivel de significancia

$$\alpha = 0.05$$

Estadístico de prueba

Se utiliza la prueba de Chi cuadrado.

Tabla 3

Prueba de Chi cuadrado fiabilidad y calidad de vida

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	12,916 ^a	4	,012
Razón de verosimilitudes	13,612	4	,009
N de casos válidos	96		

a. 0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 5,25.

Interpretación:

De la tabla 3, se observa que el valor de p es 0.012 menor a 0.05 por lo que se rechaza la hipótesis nula y se tiene evidencia estadísticamente significativa para afirmar que la fiabilidad en el transporte público incide significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2023

Hipótesis Específica 2

H_0 : La seguridad del transporte público urbano no influye en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

H_1 : La seguridad del servicio público urbano influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

Nivel de significancia

$$\alpha = 0.05$$

Estadístico de prueba

Se utiliza la prueba de Chi cuadrado.

Tabla 4

Prueba de chi-cuadrado seguridad vs calidad de vida

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	3,885 ^a	4	,422
Razón de verosimilitudes	4,028	4	,402
N de casos válidos	96		

a. 1 casillas (11,1%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 3,75.

Interpretación:

De la tabla 4, se observa que el valor de p es 0.422 mayor a 0.05 por lo que se acepta la hipótesis nula es decir se tiene evidencia estadísticamente significativa de que la seguridad en el transporte público no incide en la calidad de vida de los pobladores de Santa Ana.

Hipótesis Específica 3

H_0 : Los elementos tangibles del transporte público urbano no influyen en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

H_1 : Los elementos tangibles del transporte público urbano influyen significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

Nivel de significancia

$$\alpha = 0.05$$

Estadístico de prueba

Se utiliza la prueba de Chi cuadrado.

Tabla 5

Prueba de chi cuadrado elementos tangibles vs calidad de vida

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	10,741 ^a	2	,005
Razón de verosimilitudes	11,056	2	,004
N de casos válidos	96		

a. 0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 12,00.

Interpretación:

De acuerdo con la tabla 5, el valor de p es 0.005 menor a 0.05 por lo que se rechaza la hipótesis nula y se tiene evidencia estadísticamente significativa para afirmar que los elementos tangibles del transporte público inciden significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana.

Hipótesis Específica 4

H_0 : La sensibilidad del transporte público urbano no influye en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

H_1 : La sensibilidad del transporte público urbano influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.

Nivel de significancia

$$\alpha = 0.05$$

Estadístico de prueba

Se utiliza la prueba de Chi cuadrado.

Tabla 6

Prueba de chi cuadrado sensibilización vs calidad de vida

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	28,272 ^a	4	,000
Razón de verosimilitudes	32,363	4	,000
N de casos válidos	96		

a. 3 casillas (33,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,75.

Interpretación:

De la tabla 6, el valor de p es 0.00 menor a 0.05 por lo que se procede a rechazar la hipótesis nula y se tiene evidencia estadísticamente significativa para afirmar que la sensibilidad del transporte público influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana.

4.3 Discusión

Respecto a la hipótesis general, se concluye que con un nivel de significancia del 5% se tiene evidencia estadísticamente significativa para afirmar que el transporte público incide en la calidad de vida de los pobladores de Santa Ana pues el valor de p es 0.000 en la prueba de Chi cuadrado menor a 0.05. Según Gómez y Semeshenko (2019) concluye que la implementación de un sistema de transporte público urbano tuvo un efecto positivo en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Medellín, siendo coherente con lo hallado en la presente investigación más puntualiza que existen varios instrumentos y herramientas para mediar los efectos de los sistemas de transporte en la calidad de vida en las zonas urbanas más todos estos son de naturaleza técnica al momento de probar la relación entre estos dos constructos, esto limita de sobremanera el diseño de programas efectivos que colaboren con la convergencia económica.

También se menciona que el transporte público facilita a que sus usuarios accedan a tener acceso a la salud , empleo y tiempo dedicado a actividades que inciden directamente en su bienestar.

Respecto a la hipótesis específica 1, se concluye que con un nivel de significancia del 5% se tiene evidencia estadísticamente significativa para afirmar que la fiabilidad en el transporte público incide significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana. Según Soza y otro (2021) , la fiabilidad en el transporte público urbano es la certeza que tienen los pasajeros del nivel de servicio experimentar al viajar, esto implica factores como el tiempo de viaje, tiempo de espera, comodidad que perciben dentro del vehículo también concluye que los usuarios de transporte estarían dispuestos a que demore 5 minutos más su viaje pero que se respete la ruta y se evite la irregularidad del trayecto. Así también Mendoza y Vargas (2020) concluyeron que la fiabilidad del transporte público urbano y la calidad de vida fue de 0.424 por lo que se puede afirmar que la relación es positiva moderada entre ambas variables, encontrando concordancia con lo hallado en la investigación.

Referente a la hipótesis específica 2, se tiene evidencia estadísticamente significativa de que la seguridad en el transporte público no incide significativamente en la calidad de vida de los pobladores de Santa Ana, la seguridad en el transporte público es importante porque hace que este sea elegido como medio de transporte en lugar de utilizar vehículos privados o en el contexto del distrito mototaxis lo que ayuda a reducir la congestión en el tráfico y ayuda mejorar la sostenibilidad en las ciudades. Referente a la seguridad Volonté

(2019) concluye que la seguridad e higiene en las unidades de transporte público urbano forma parte vital de la evaluación de la prestación de este servicio.

Respecto a la hipótesis específica 3, se concluye que los elementos tangibles del transporte público inciden significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana. De acuerdo con Rodríguez y otros (2018), los elementos tangibles en el transporte público urbano se refieren al aspecto físico de los vehículos es decir el aseo, iluminación y estado mecánico de los buses entre otros aspectos de la misma naturaleza, así mismo resalta la importancia de que esta se cumpla para así ganar la confianza y fidelidad del usuario.

Referente a la hipótesis específica 4, se concluye que la sensibilidad del transporte público influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana, Mendoza y Vargas (2020) indican que esta dimensión está conformada por elementos por la calidad del servicio prestado, la atención y la información que brindan el conductor y cobrador, así como el servicio prestado a niños , adultos mayores o personas con discapacidad.

CONCLUSIONES

Primero, se concluye que con un nivel de significancia del 5% se tiene evidencia estadísticamente significativa para afirmar que el transporte público incide en la calidad de vida de los pobladores de Santa Ana pues el valor de p es 0.000 en la prueba de Chi cuadrado es menor a 0.05. En el distrito de Santa Ana, el servicio de transporte público es de vital importancia en la calidad de vida de sus pobladores pues permite que diariamente personas de distintas zonas del distrito urbano de Santa Ana se transporten a sus centros de estudios, empleos y otros pagando s/1 por viaje, actualmente se cuenta con dos líneas que recorren distintas zonas del distrito y de acuerdo con la encuesta esta cuenta con una aprobación entre regular a buena de más del 50%.

Segundo, se concluye que con un nivel de significancia del 5% se tiene evidencia estadísticamente significativa para afirmar que la fiabilidad en el transporte público incide significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana. Al respecto se puede afirmar que en su mayoría los usuarios consideran fiable el servicio de transporte público urbano pues cuenta con una calificación entre regular a buena del 78%, esto incide directamente en la calidad de vida de estos pues facilita la movilización de sus usuarios manteniendo una ruta fija y una cierta frecuencia fija que permite que los mismo puedan organizar sus actividades.

Tercero, se concluye que con un nivel de significancia del 5% se tiene evidencia estadísticamente significativa de que la seguridad en el transporte público no incide significativamente en la calidad de vida de los pobladores de Santa Ana. Respecto a la seguridad referido a los implementos de seguridad, velocidad y fiscalización el 50% de los pobladores encuestados opina que es mala y el otro 50% por ciento opina que es bueno.

Cuarto, se concluye que con un nivel de significancia del 5% los elementos tangibles del transporte público inciden significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana. Así también el 49% de los pobladores de Santa Ana indican que el transporte público es malo, el 35% indica que es bueno y el 16% indica que es regular

Quinto, se concluye que con un nivel de significancia del 5% la sensibilidad del transporte público influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana. Se halló también que el 47% de los pobladores del distrito de Santa Ana califica como bueno el transporte público, el 46% tiene una opinión desfavorable y el 7% califica el transporte público del distrito en el que reside como regular.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda que al Estado peruano desarrollar políticas que fomenten la adopción de modos de transporte sostenibles, como la bicicleta o el transporte público, y reduzcan la dependencia de vehículos particulares.
- Así también el gobierno nacional debería invertir en la mejora y ampliación de la infraestructura de transporte, incluyendo la construcción de sistemas de transporte público eficientes y la mejora de la infraestructura vial.
- La Municipalidad debe asignar los paraderos de manera estratégica y según las necesidades de los pasajeros, evitando la congestión en esquinas y fomentando la educación vial.
- Se recomienda que las empresas de transporte cuenten con una oficina de servicio al cliente eficiente, que brinde respuestas rápidas y soluciones efectivas a los problemas de los usuarios, proporcionando información veraz y respaldo.
- Para generar confianza en los usuarios, se recomienda que las empresas de transporte brinden un servicio seguro, creíble, honesto y confiable, haciendo que los usuarios se sientan seguros y cómodos al utilizar el servicio, lo que a su vez beneficiará la reputación de la empresa.

Referencias

- Bhardwaj , A. (27 de marzo de 2023). *Calidad de vida* . Obtenido de <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK536962/#:~:text=Definition%2FIntroduction,a%20specific%20point%20in%20time>.
- Calderon, L., Gonzales, S., & Tapia, L. (2020). *Análisis del impacto del bienestar social del modelo de la conseción en el SIT-Arequipa*. [Tesis de maestría, Universidad del Pacífico]. Obtenido de https://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/3244/CalderonLizardo_Tesis_maestria_2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Chavarria, S. (2020). *Justificación de la investigación*. Obtenido de <https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w25566w/Justificacion.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe[CEPAL]. (18 de enero de 2024). *Ciudades inteligentes / sostenibles*. Obtenido de <https://biblioguias.cepal.org/ciudades>
- Cornejo, G. (2021). *Planeamiento estratégico y su influencia en la calidad de servicio del transporte público masivo Lima-Callao 2021*. [Tesis de maestria, Universidad San Martín de Porres]. Obtenido de https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/9395/cornejo_bgp.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- De la Cruz, D., Izarra, K., & Torres, J. (2022). *Sistema integrado de transporte y calidad de servicio al pasajero en la ciudad de Huancayo -2020*. [Tesis de pregrado, Universidad Continental]. Obtenido de https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/12206/1/IV_FCE_308_TE_De_La_Cruz_Ilizarbe_Izarra_Torres_2022.pdf
- Garrote, P., & Rojas, M. (2015). La validación por juicio de expertos: dos investigaciones cualitativas en Lingüística aplicada. *Revista Lingüística*(18). Obtenido de <https://www.nebrija.com/revista-linguistica/la-validacion-por-juicio-de-expertos-dos-investigaciones-cualitativas-en-linguistica-aplicada.html#:~:text=Se%20trata%20de%20dos%20experiencias,modo%20pertinente%20en%20cada%20caso>.
- Gomez, Y., & Semeshenko, V. (2019). Transporte y calidad de vida urbana. Estudio de caso sobre el Metroplús de Medellín, Colombia. *Lecturas de Economía*. doi:DOI: 10.17533/udea.le.n89a04

- Guzman, L., & Oviedo, D. (2019). *La política de transporte urbano como herramienta para disminuir desigualdades sociales y mejorar la calidad de vida urbana en Latinoamérica*. Universidad de los Andes. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/351528869_La_politica_de_transporte_urbano_como_herramienta_para_disminuir_desigualdades_sociales_y_mejorar_la_calidad_de_vida_urbana_en_Latinoamerica
- Hernandez-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Pearson. doi:DOI: <https://doi.org/10.22201/fesc.20072236e.2019.10.18.6>
- Jara , M., & Vasquez, J. (2020). El servicio de transporte público urbano de personas: Libre mercado y regulación. *Revista Circulo de Derecho Administrativo (CDA)*, 309-322. Obtenido de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/download/13512/14138>
- Jara, M., & Vasquez, J. (s.f.). El servicio de transporte público urbano de personas: libre mercado y regulación. *Revista Cirrc CDA*.
- Lagos, D. (2021). *Calidad de servicio de transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho 2019*. [Tesis de pregrado, Universidad Peruana de ciencias e informática]. Obtenido de <https://repositorio.upci.edu.pe/bitstream/handle/upci/409/LAGOS%20CCOYLL%20DIEGO%20JESUS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Llamuca, J., & Aguilar, G. (2019). Evaluación de la calidad del servicio de transporte urbano de la ciudad de Ambato. *Revista Visionario Digital*, 3(2), 26-46. doi:<https://doi.org/10.33262/visionariodigital.v3i2.392>
- Mendoza, M., & Vargas, R. (2020). *Transporte público urbano y la calidad de vida de los pobladores de la ciudad de Trujillo en el año 2020*. [Tesis de pregrado, Universidad Privada del Norte]. Obtenido de <https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/32179>
- Ministerio de transporte y comunicaciones [MTC]. (2020). *Política Nacional de transporte urbano - PNTU*. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1648403/Difusi%C3%B3n%20de%20la%20PNTU.pdf.pdf>
- Ministerio de transportes y comunicaciones, Gobierno del Perú. (2020, 22 de abril). *Ley general de transporte y tránsito terrestre N°27181*. Diario El Peruano. Obtenido

- de <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Ley-N-27181-Ley-General-de-Transporte-y-Tr%C3%A1nsito-Terrestre.pdf>
- Moscoso, M., Van, T., Quiñones, L., Pardo, C., & Hidalgo, D. (2020). *Transporte urbano sostenible en América Latina: evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad*. Despacio.org. doi:ISBN: 978-958-59854-2-1
- Organización mundial de la salud [OMS]. (2012). *WHOQOL: Measuring Quality of Life*. Obtenido de <https://www.who.int/tools/whoqol#:~:text=The%20World%20Health%20Organization&text=WHO%20defines%20Quality%20of%20Life,%2C%20expectations%2C%20standards%20and%20concerns.>
- Organización para la cooperación y el desarrollo económicos (OCDE). (2021). *¿Cómo va la vida en América Latina?. Medición del bienestar para la formulación de políticas públicas*. Obtenido de <https://www.oecd.org/wise/Como-va-la-vida-en-America-Latina-version-condensada.pdf>
- Oviedo, H., & Campo, A. (2005). Aproximación al uso del coeficiente alfa de Cronbach. *34(4)*. Obtenido de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-74502005000400009#:~:text=El%20coeficiente%20alfa%20fue%20descrito,correlacionados%20\(3%2C17\).](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-74502005000400009#:~:text=El%20coeficiente%20alfa%20fue%20descrito,correlacionados%20(3%2C17).)
- Pareja, E. (2019). *Análisis de la calidad de servicio en las rutas urbanas de transporte público RTU -01, RTU-08, RTU-10, RTU-15 y RTU-19 de la ciudad del Cusco*. [Tesis de pregrado, Universidad Andina del Cusco]. Obtenido de https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/3467/Evert_Tesis_bachiller_2019_Part.1.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ricalde, T. (2023). *Calidad de servicio de transporte público urbano y la satisfacción de los usuarios Cusco, 2022*. [Tesis de postgrado, Universidad Cesar Vallejo]. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/110074/Ricalde_CTG-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rodríguez, L., Chacon, E., & Orozco, E. (2018). Percepción de la calidad del servicio en el sistema de transporte unificado (STU) de Santa Marta, Colombia. *Revista Espacios*, vol. 39(Nº 47). Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a18v39n47/18394735.html>

- Romero, L., Lopez, B., Vargas, J., Reategui, L., & de la Barrera, L. (2019). *Movilidad urbana en Lima y Callao caso de estudio: La autoridad de transporte urbano para Lima y Callao - ATU*. [Tesis de maestría, Universidad Peruana de ciencias aplicadas]. Obtenido de https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/631318/Romero_PL.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Soza, J., Raveau, S., & Muñoz, J. (2021). FIABILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO A TRAVÉS DE LAS PREFERENCIAS, MODOS Y ESPACIO. *Transportation*. doi:<https://doi.org/10.1007/s11116-021-10188-2>
- Usacha, M., Artigas, W., Queipo, B., & Perozo, E. (2019). *Técnicas e instrumentos de recolección de datos cuasi-cuantitativos*. Editorial Gente Nueva.
- Valdez, E. (2019). *Calidad en el servicio al cliente en el transporte público urbano en la provincia del Cusco*. [Tesis de pregrado, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Obtenido de <http://bibliotecavirtualoducal.uc.cl/vufind/Record/oai:localhost:123456789-1555928>
- Vega, O., Rivera, H., & Malaver, N. (2017). Contrastación entre expectativas y percepción de la calidad de servicio del sistema de transporte público de autobuses en Bogotá. *Revista espacios*, 38(43), 3. Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a17v38n43/a17v38n43p03.pdf>
- Volonté, C. (2019). *Tópicos de economía del transporte : aplicaciones para el análisis del transporte público urbano de pasajeros en Bahía Blanca*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional del Sur]. Obtenido de <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/bitstream/handle/123456789/4585/Tesis%20Maestr%C3%ADa%20en%20Econom%C3%ADa%20%28versi%C3%B3n%20final%29%20-%20Volont%C3%A9.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Zuñiga, A., & Allen, J. (2021). Medición de percepción de la calidad de vida con respecto a la satisfacción con el transporte público en Costa Rica. *Infraestructura Vial*, 23(42). doi:<http://dx.doi.org/10.15517/iv.v23i42.45135>

ANEXOS

Anexo I Matriz de operacionalización de variables

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala
TRANSPORTE PÚBLICO	El transporte urbano es el sistema por el cual las personas se movilizan de un lugar a otro o de dos puntos geográficos, la existencia de este significa un impacto positivo en el crecimiento económico y la reducción de la pobreza también puede ser responsable de la gran cantidad de emisiones de gases efecto invernadero por lo que su correcta gestión debe estar considerarse por los gobiernos pues no solo significaría	De acuerdo con Vega y otros (2017), los atributos del transporte público pueden dividirse en 5 dimensiones	Fiabilidad	Ruta	La empresa de transporte público respeta la ruta establecida	Escala de Likert - Ordinal
				Paraderos	La empresa de transporte público se detiene en los paraderos designados	
				Aforo	La empresa de transporte público cuanta con un aviso de aforo y lo respeta	
				Frecuencia	La frecuencia con la que arriba los buses son adecuados.	
				Capacidad	La capacidad de los buses es acorde al requerimiento de pasajeros	
				Orden y limpieza	Guardan un orden y limpieza las empresas de transporte público	
			Responsabilidad e integridad	El conductor y cobrador demuestran responsabilidad e integridad en su trabajo		
			Seguridad	Implementos de seguridad	Los vehículos están equipados con implementos de seguridad como señalización de escape , botiquín , extintor)	
				Velocidad	La velocidad con la que circulan los vehículos es adecuada y segura	
Fiscalización	Existen operativos de fiscalización por la autoridad competente					

	desarrollo para la población sino que también para el entorno que lo rodea (Comisión Económica para América Latina y el Caribe[CEPAL], 2024)		Elementos tangibles	Flota de buses	La flota de buses está en buen estado	
				Implementos adicionales	Los vehículos están implementados con asiento preferencial, barandas , timbre)	
				Identificación del personal	El conductor y cobrador están adecuadamente uniformados e identificados	
			Sensibilización	Servicio	La empresa de transporte publico ofrece un servicio adecuado y oportuno	
				Información	El conductor y cobrador ofrecen información clara y atenta	
				Servicio especial	Se brinda un servicio adecuado a los niños, adultos mayores o personas con discapacidad	
CALIDAD DE VIDA	Para la Organización Mundial de la Salud[OMS] (Organización mundial de la salud [OMS], 2012), la calidad de vida es la percepción de la persona de acuerdo con su contexto cultural y sistema de valor, estos relacionados con sus objetivos,	La calidad de vida se puede medir mediante la satisfacción general de nivel de vida que abarca el bienestar emocional , satisfacción del trabajo, familiar y ocio, así mismo se agrega información sociodemográfica (Zuñiga y Allen, 2021)	Aspectos socioeconómicos	Sexo	Nominal	
				Ocupación	Nominal	
				Edad	De escala	
				Grado de instrucción	Ordinal	
				Tiempo de viaje	Ordinal	
				Medio de transporte más utilizado	Nominal	
			Distrito de origen	Nominal		
			Personal	Estoy satisfecho con mi vida en general	Escala de Likert - Ordinal	
				Estoy satisfecho con mi vida laboral/estudio/otros		
				Me siento bien conmigo		
La mayor parte de aspectos de mi vida son ideales						
Familiar	Disfruto de una vida familiar feliz					

expectativas, estándares y preocupaciones.		Tengo una situación económica estable
	Amical	La relación con mis amigos es saludable
		Disfruto de actividades de ocio
	Pareja	Estoy satisfecho con mi pareja
		Tengo un relación estable y sana con mi pareja

Anexo II Matriz de consistencia

Título: INCIDENCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LA CALIDAD DE VIDA DISTRITO DE SANTA ANA, PROVINCIA DE LA CONVENCIÓN, CUSCO 2024						
PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	Variables	Dimensiones	Indicadores	Metodología
¿Cómo influye el transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024?	Determinar cómo influye el transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.	El transporte público urbano influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024	TRANSPORTE PÚBLICO	Fiabilidad	La empresa de transporte público respeta la ruta establecida	Tipo: Investigación básica Enfoque: Cuantitativo Alcance: Correlacional causal Diseño: No experimental Población:
					La empresa de transporte público se detiene en los paraderos designados	
					La empresa de transporte público cuanta con un aviso de aforo y lo respeta	
					La frecuencia con la que arriba los buses son adecuados.	
					La capacidad de los buses es acorde al requerimiento de pasajeros	
					Guardan un orden y limpieza las empresas de transporte público	
					El conductor y cobrador demuestran responsabilidad e integridad en su trabajo	
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS		Seguridad	Los vehículos están equipados con implementos de seguridad como señalización de escape , botiquín , extintor)	
• ¿Cómo influye la fiabilidad del servicio de	• Determinar cómo influye la fiabilidad en el	• La fiabilidad en el transporte público urbano			La velocidad con la que circulan los vehículos es adecuada y segura	

<p>transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024?</p>	<p>transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.</p>	<p>influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.</p>	<p>CALIDAD DE VIDA</p>	<p>Elementos tangibles</p>	<p>Existen operativos de fiscalización por la autoridad competente</p>	<p>La población en el presente estudio estuvo conformada por los habitantes del distrito de Santa Ana, el tamaño de la población fue de 34 612 de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística e informática [INEI].</p> <p>Muestra:</p> <p>por 96 pobladores del distrito de Santa lo cuales fueron seleccionados de manera no probabilística pues fueron seleccionados al azar</p>	
<p>• ¿Cómo influye la seguridad del servicio de transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024?</p>	<p>• Determinar cómo influye la seguridad del servicio público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024.</p>	<p>• La seguridad del transporte público urbano influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024</p>			<p>Sensibilización</p>		<p>La flora de buses está en buen estado</p>
<p>• ¿Cómo influye los elementos tangibles del servicio de transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa</p>	<p>• Determinar cómo influye los elementos tangibles del transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa</p>	<p>• Los elementos tangibles del transporte público urbano influyen significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa</p>					<p>Los vehículos están implementados con asiento preferencial, barandas , timbre)</p>
<p>La empresa de transporte publico ofrece un servicio adecuado y oportuno</p>	<p>El conductor y cobrador ofrecen información clara y atenta</p>	<p>Se brinda un servicio adecuado a los niños, adultos mayores o personas con discapacidad</p>		<p>Sexo</p>			
<p>Ocupación</p>	<p>Edad</p>	<p>Grado de instrucción</p>		<p>Tiempo de viaje</p>			
<p>Medio de transporte más utilizado</p>	<p>Distrito de origen</p>						

Ana en el año 2024?	Ana en el año 2024.	Ana en el año 2024.		
<ul style="list-style-type: none"> ¿Cómo influye la sensibilidad del servicio de transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024? 	<ul style="list-style-type: none"> Determinar cómo influye la sensibilidad del transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024. 	<ul style="list-style-type: none"> La sensibilidad del transporte público urbano influye significativamente en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana en el año 2024. 	Personal	Estoy satisfecho con mi vida en general
				Estoy satisfecho con mi vida laboral/estudio/otros
				Me siento bien conmigo
				La mayor parte de aspectos de mi vida son ideales
			Familiar	Disfruto de una vida familiar feliz
				Tengo una situación económica estable
			Amical	La relación con mis amigos es saludable
				Disfruto de actividades de ocio
			Pareja	Estoy satisfecho con mi pareja
				Tengo un relación estable y sana con mi pareja

Anexo III Instrumento de recolección de datos

CUESTIONARIO

INCIDENCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LA CALIDAD DE VIDA DISTRITO DE SANTA ANA, PROVINCIA DE LA CONVENCIÓN, CUSCO 2024

Estimado encuestado:

El presente cuestionario tiene la finalidad de analizar como el transporte urbano incide en la calidad de vida de los pobladores del distrito de Santa Ana , para lo cual se requiere de su consentimiento para poder realizar la encuesta:

Acepto

No acepto

Agradecemos su participación y le informamos que la encuesta es anónima, solicitarle lea con cuidado las preguntas y solo responda una opción por pregunta.

Atentamente

Alexandra y Fanny

Ni	TRANSPORTE PÚBLICO	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente en desacuerdo
1	La empresa de transporte público respeta la ruta establecida					
2	La empresa de transporte público se detiene en los paraderos designados					
3	La empresa de transporte público cuanta con un aviso de aforo y lo respeta					
4	La frecuencia con la que arriba los buses son adecuados					
5	La capacidad de los buses es acorde al requerimiento de pasajeros					
6	Guardan un orden y limpieza las empresas de transporte público					

7	El conductor y cobrador demuestran responsabilidad e integridad en su trabajo					
8	Los vehículos están equipados con implementos de seguridad como señalización de escape , botiquín , extintor)					
9	La velocidad con la que circulan los vehículos es adecuada y segura					
10	Existen operativos de fiscalización por la autoridad competente					
11	La flota de buses está en buen estado					
12	Los vehículos están implementados con asiento preferencial, barandas , timbre)					
13	El conductor y cobrador están adecuadamente uniformados e identificados					
14	La empresa de transporte publico ofrece un servicio adecuado y oportuno					
15	El conductor y cobrador ofrecen información clara y atenta					
16	Se brinda un servicio adecuado a los niños, adultos mayores o personas con discapacidad					

CALIDAD DE VIDA

1.- Sexo:

- a) Mujer
- b) Varón

2.- Ocupación:

- a) Estudiante
- b) Trabajo tiempo completo
- c) Trabajo medio tiempo
- d) Trabaja y estudia
- e) Desempleado
- f) Otro

3.- ¿Cuánto tiempo en promedio al día viaja en el servicio de transporte público urbano?

- a) Entre 5 a 10 minutos
- b) Entre 11 a 15 minutos
- c) Entre 16 a 30 minutos
- d) Más de 30 minutos

4.- ¿De qué provincia es originario?

- a) De Santa Ana, La Convención
- b) De otro distrito de La Convención
- c) Otros

5.- Edad

- a) Entre 18 a 26 años
- b) Entre 27 a 59 años
- c) Más de 60 años

6.- Grado de instrucción máxima alcanzada:

- a) Primaria incompleta
- b) Primaria Completa
- c) Secundaria incompleta
- d) Secundaria Completa
- e) Técnico
- f) Universitario
- g) Postgrado

7.- Medio de transporte más utilizado

- a) Bus de transporte publico

- b) Mototaxi
- c) Moto
- d) Automóvil

N°	ítems	Casi nunca	Nunca	A veces	Casi siempre	Siempre
8	Estoy satisfecho con mi vida en general					
9	Estoy satisfecho con mi vida laboral/estudio/otros					
10	Me siento bien conmigo					
11	La mayor parte de aspectos de mi vida son ideales					
12	Disfruto de una vida familiar feliz					
13	Tengo una situación económica estable					
14	La relación con mis amigos es saludable					
15	Disfruto de actividades de ocio					
16	Estoy satisfecho con mi pareja					
17	Tengo un relación estable y sana con mi pareja					

Anexo IV Panel fotográfico









Anexo V Juicio de expertos

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS POR JUICIO DE EXPERTOS

Datos del Experto: Gladys Mogollon Gutierrez

Grado: Maestra

Título de la Investigación: TRANSPORTE PUBLICO URBANO Y CALIDAD DE VIDA DE LOS POBLADORES DEL DISTRITO DE SANTA ANA, LA CONVENCION, CUSCO 2024

Objetivo: Validar instrumento

Objeto de análisis: Pobladores del distrito de Santa Ana que utilizan el transporte público

Investigadores: Mamani Quispe Alexandra Fiorela y Ayquipa Sanchez Fany



N°	EVIDENCIAS	INDICADORES	VALORACIÓN				
			1 (a)	2 (b)	3 (c)	4 (d)	5 (e)
1	Operacionalización de las variables	Metodología				X	
2	Pertinencia de reactivos	Coherencia				X	
3	Cantidad de reactivos para medir variable	Suficiencia				X	
4	Basados en aspectos teóricos de la variable	Consistencia				X	
5	Expresado en hechos perceptibles	Objetividad				X	
6	Adecuado para los sujetos de estudio	Oportunidad				x	
7	Formulado con lenguaje apropiado	Claridad			X		
8	Acorde al avance de la ciencia y tecnología	Actualidad				x	
9	Muestra una organización lógica	Organización			X		
10	Calidad de instrucciones	Calidad			X		
TOTAL					9	28	

COEFICIENTE DE VALIDACIÓN: $C = \frac{a+b+c+d+e}{50} = 37/50$

CALIFICACION PORCENTUAL: $C * 100\% = 74\%$

Para emitir su calificación final tomar en cuenta el recuadro:

CALIFICACIÓN	OBSERVACIÓN
0% a 69%	Desaprobado
70% a 100%	Aprobado

CALIFICACION FINAL:

Aprobado

Santa Ana, 31 de agosto del 2024


 MS. Gladys Mogollon Gutierrez
 DNI 41588265
 Docente asesor