

**UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN-
HUÁNUCO**

FACULTAD DE ECONOMÍA



**“CAUSAS Y CONSECUENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
GENERADOS POR EL TRÁNSITO URBANO EN LA CIUDAD DE
HUÁNUCO – 2015”.**

TESIS PARA OPTAR EL TITULO DE ECONOMISTA

TESISTAS:

Bach. Abel Arias Piélago

Bach. Mirtha Silva Basilio

Bach. Adelfo Berrospi Chagua

HUÁNUCO * PERÚ.

2017

INDICE

AGRADECIMIENTO	4
DEDICATRIA	5
INTRODUCCION	6
RESUMEN	7
SUMMARY	9
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION	11
1.1. Antecedentes del Problema	11
1.2. Problema General	20
1.2.1. Problemas Específicos	20
1.3. OBJETIVO	21
1.3.1 Objetivo General	21
1.3.2 Objetivo Especifico	21
1.4 JUSTIFICACION E IMPORTANCIA	21
1.5 LIMITACIONES	29
CAPITULO II EL MARCO TEORICO	30
2.1. Revisión de Estudios Realizados	30
2.2. CONCEPTOS FUNDAMENTALES	38
2.2.1. Costos de Transporte	38
2.2.2 La Contaminación Atmosférica y el Transporte	38
2.2.3 Seguridad Vial	39
2.3 Marco Situacional	40
2.4 Definición de Términos Básicos	43
CAPITULO III: HIPOTESIS VARIABLES INDICADORES Y DEFINICIONES	47
3.1. Hipótesis	47
3.1.1 Hipótesis General	47
3.1.2 Hipótesis Específicas	47
3.2 Variables	47
3.3 Indicadores	48
CAPITULO IV: METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION	50
4.1. Nivel y tipo de investigación.	50
4.1.1. Tipo de investigación.	50

4.1.2. Nivel de investigación	50
4.2 Método y Diseño de la Investigación	51
4.2.1 Diseño metodología de la investigación	51
4.2.12 Universo, Población y Muestra	51
CAPITULO V: PRESENTACION, ANALISI E INTERPRETACION DE RESULTADOS	54
5.1. Análisis e Interpretación de gráficos estadísticos	54
5.2. Comprobación de la Hipótesis	77
5.2.1. Contrastación del resultado de la encuesta con la Hipotesis plateada	77
CONCLUSIONES	83
SUGERENCIAS	85
BIBLIOGRAFIA BASICA	87
ANEXOS	89

Agradecimiento

A los docentes de la Facultad de Ciencias Económicas por sus sabias enseñanzas y a los compañeros por sus aportes en la presente investigación.

Dedicatoria

A nuestros padres y hermanos quienes nos apoyaron en todo momento de los logros que obtenemos como persona y profesionales.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es un estudio del tráfico y transporte de pasajeros urbano de la ciudad de Huánuco con el objeto de proponer, en trabajos consecuentes, opciones de mejora en las políticas públicas orientadas a atender dicha movilidad en forma integral y eficiente. Se define a la movilidad como el fenómeno que consiste en los deseos de viajar de una zona a otra dentro de la ciudad o región, y es resultante de la interacción de las diferentes zonas de dicha ciudad. Se expresa en viajes-persona al día. Esta definición nos explica porqué existe la necesidad de estudiar no sólo los flujos de transporte, la infraestructura y servicios de transporte disponibles, así como las características administrativas y políticas de las organizaciones públicas y privadas que hacen posible que exista una oferta de transporte, sino también una gran cantidad de variables socio-económicas que explican las características actuales y futuras de la demanda de transporte. Por supuesto, todo lo anterior debe estar debidamente ubicado, contextualizado y referenciado tanto en el espacio físico, geográfico y cultural, como en el tiempo y circunstancias en que se presentan. De no hacerlo así, se corre el riesgo de hacer propuestas demasiado ingenuas, superficiales y condenadas al fracaso. El reto es muy grande, pero esperamos que la presente compilación de datos, hechos y estadísticas contribuya al estudio serio del problema.

RESUMEN

La sociedad parece haber tomado conciencia de que, en general, los problemas de transporte no sólo se manifiestan en una mayor cantidad de ámbitos, sino que han adquirido mayor severidad, en las ciudades como Huánuco que viene creciendo desordenadamente. En los últimos 20 años el aumento de la demanda de transporte y del tránsito vial han traído como consecuencia, particularmente en las ciudades metropolitanas, incrementos en la congestión, demoras, accidentes y problemas ambientales, bastante mayores que los considerados aceptables por los ciudadanos. El aumento explosivo de esos fenómenos se debe a la facilidad creciente de acceso a automóviles, motocicletas y trimoviles, fruto del aumento del poder adquisitivo de las clases socioeconómicas de medianos ingresos, el mayor acceso al crédito, la reducción relativa de los precios de venta, una mayor oferta por recirculación de autos usados, el crecimiento de la población, la reducción del número de habitantes por hogar y la escasa aplicación de políticas estructuradas en el área del transporte urbano. El transporte urbano en las ciudades como Huánuco insume alrededor de 3.5% del PIB regional, fracción abultada por la incidencia de la congestión de tránsito. Al costo de la congestión en términos de pérdida de eficiencia económica, hay que sumarle sus consecuencias negativas para la sociedad. Este fenómeno afecta no sólo a los automovilistas, sino que también a los usuarios del transporte colectivo, que son personas de ingresos menores, pues aumenta sus tiempos de viaje y, quizás de mayor consideración, hace subir el valor de los pasajes. Sin entrar a plantear soluciones específicas, este documento pretende analizar

qué es y cuáles son las consecuencias de la congestión, verdadero flagelo moderno de las zonas urbanas y amenaza para la calidad de vida de sus habitantes.

El caos y la congestión vehicular que trae como consecuencia un tránsito interurbano lento, soporífero y demasiado bullicioso que se observa en las calles de Huánuco, tiene su explicación en la circulación de aproximadamente 60 mil vehículos de todo tipo, quienes copan las angostas calles de la ciudad de Huánuco, que además en la práctica sirven de cocheras públicas. Esta situación caótica ha traído como consecuencia el anuncio de las autoridades municipales de Huánuco que tomarán una serie de decisiones políticas que comenzaron a implementarse y otras que se anuncian para los siguientes meses, como de suspender la expedición de autorizaciones de circulación de transporte público, terminales terrestres y paraderos.

SUMMARY

The society seems to have become aware that, in general, transport problems not only manifested in a greater number of areas, but have become more severe in cities like Huánuco that is growing wildly. In the last 20 years the increase in demand for transport and road traffic have resulted, particularly in metropolitan cities, increases in congestion, delays, accidents and environmental problems far greater than those considered acceptable by citizens. The explosive growth of these phenomena is due to the increasing ease of access to cars, motorcycles and trimoviles, the result of increased purchasing power of socioeconomic classes of middle-income, increased access to credit, the relative reduction in sales prices, recirculating increased supply of used cars, the population growth, reducing the number of people per household and low structured implementation of policies in the area of urban transport. Urban transport in cities like Huanuco takes approximately 3.5% of regional GDP, Puffed fraction incidence of traffic congestion. The cost of congestion in terms of loss of economic efficiency, we must add its negative consequences for society. This phenomenon affects not only motorists, but also users of public transport, which are lower income people, it increases travel times and perhaps further consideration, raises the value of the tickets. Without going to propose specific solutions, this paper aims to analyze what it is and what the consequences of congestion, true modern scourge of urban areas and threaten the quality of life of its inhabitants are.

Chaos and traffic congestion which results in a slow, soporific and congested intercity traffic seen in the streets of Huanuco, is explained by the circulation of about 60,000 vehicles of all types who crowd the narrow streets of the

Huanuco, also in practice serve as a public garage. This chaotic situation has resulted in the announcement of the municipal authorities of Huanuco to take a series of political decisions that began to be implemented and others that are announced for the following months, as to suspend the issuance of permits movement of public transport terminals terrestrial and bus stops.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

I.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

1.1 Antecedentes y fundamento del problema.

El tráfico vehicular de la zona urbana de Huánuco se ha convertido en un desorden total debido a la informalidad reinante, pues los conductores de los vehículos principalmente de los vehículos menores, no cuentan con la respectiva autorización de circulación otorgada por la Municipalidad Provincial, sus conductores, carecen de licencia para conducir y muchos de ellos, resultan ser menores de edad, aun mas, algunas zonas de gran fluido vehicular y peatonal, carecen de semáforos, lo cual pone en grave riesgo la seguridad pública de la ciudadanía, a esto se complementa la falta de un terminal terrestre, para el transporte interprovincial y distrital de carga y pasajeros.

En base al panorama existente (2015) y acatándose la decisión del Concejo Provincial de Huánuco, las autoridades anunció, que actualmente se encuentran elaborando el plan de trabajo correspondiente a la instalación de la mesa de trabajo de carácter multisectorial y participativo, donde estarán incorporados los representantes de las diversas instituciones de Huánuco, que de una u otra manera están involucrados en el problema y su solución, así como los transportistas que estarán representados y la ciudadanía agrupada en las juntas vecinales y asociaciones vecinales, que en conjunto efectuarán el análisis de la situación y plantearán las medidas normativas para el ordenamiento del tránsito, transporte urbano e interprovincial. Una de

las medidas fue dictaminar que la Plaza de Armas sea un área restringida para el estacionamiento de las motocicletas lineales, automóviles, camionetas y todo tipo de vehículos, así mismo en la calle aledaña al centro de la ciudad que deberán abstenerse de continuar estacionándolos.

Se estima en términos generales que en Huánuco existen 60 mil vehículos que circulan por las calles, incluidos Amarilis y Pillco Marca, que por tipo de vehículos se estructura de la siguiente manera:

- 20 mil trimóviles, de los cuales poco más de seis mil cuentan con autorización municipal.
- 10 mil motocicletas lineales.
- 2 mil taxis dispersos con autorizaciones.
- 2 mil taxis colectivos con autorización municipal, agrupados en 100 asociaciones de transportistas para el servicio en el radio urbano de Huánuco, Amarilis y Pillco Marca.
- 5 mil automóviles particulares que efectúan el servicio de colectivo, pero sin contar con la autorización municipal.
- Mil motocargas, de ellos solo 7 tienen el permiso municipal.
- Mil triciclos de carga.
- 4 mil vehículos de servicio al interior de la provincia de Huánuco.
- 5 mil camionetas, camiones, vehículos como camionetas de servicio particular.
- 5 mil vehículos de servicio interprovincial a nivel departamental: automóviles y camionetas y ómnibus pequeños y medianos de todo tipo.

- 5 mil vehículos entre otros tipo de vehículos como ómnibus, camiones de carga de servicio nacional que ingresan a la ciudad y desarrollan sus actividades cotidianamente en la ciudad.

En base a la estimación general de la circulación de todo tipo de vehículos en tales cifras, es la explicación de lo que sucede en la ciudad de Huánuco que lleva a las autoridades a tener que buscar una urgente solución.

Otros de problemas caóticos es que las vías públicas vienen siendo utilizadas como paraderos informales, como es el caso de las zonas comprendidas entre:

Las cuadras 4 a 6 del jirón General Prado, que se halla bloqueado por los autos de servicio de taxi disperso.

- Las cuadras 5 a 7 del jirón Huallayco, que impide la libre circulación de los vehículos que ingresan al mercado de abastos y paradero de los ómnibus que hacen servicio a Tomayquichua y Ambo.

- La intersección del jirón 28 de julio con el jirón Crespo y Castillo, donde también existe otro paradero, que imposibilita la fluidez del tránsito vehicular y peatonal, sobre todo en las horas punta o cuando los vehículos de las empresas de transporte de pasajeros ubicadas en esa zona arriban a esta ciudad".

- La intersección del jirón Abtao y el jirón Huánuco, es otra muestra de la falta de ordenamiento de nuestra ciudad, pues por su cercanía al mercado modelo, ocasiona más de un malestar a los transeúntes, que se ven obligados a efectuar maniobras peligrosas para esquivar a los vehículos menores que

transitan por esa zona y la intersección del jirón San Martín con el jirón General Prado.

El problema del tránsito vehicular, no solo se limitan a la informalidad con la que actúan los conductores, así como a la existencia de múltiples paraderos informales, sino además al grave riesgo al que se someten personas, los escolares y personas de la tercera edad, en las zonas donde existen centros educativos, pues al no existir un efectivo policial que regule el tránsito en esos lugares ni personal del serenazgo que los apoye. Tenemos derecho a vivir en un ambiente sano y ordenado, donde la ciudadanía se someta a los reglamentos y las leyes, por eso es necesario implementar el ordenamiento y actualización del Plan regulador de rutas de transportes, que se trabaje con el concurso o participación activa de la Municipalidad Provincial de Huánuco, municipalidades de Amarilis y Pillco Marca, Policía Nacional, Ministerio de Transportes, Empresas de Transportes, Colegios Profesionales, Medios de Comunicación y demás instituciones involucradas al sector.

El Plan regulador de rutas de transportes, es un instrumento técnico normativo que deberá contribuir a la solución de los problemas antes anotados en la provincia de Huánuco, sistematizando el servicio urbano e interurbano de pasajeros, evitando en todo momento la informalidad y el caos. Un importante aspecto es el status. En América Latina, el automóvil todavía es considerado no sólo un medio de locomoción, sino un indicador de la ubicación de su dueño en la sociedad. Quien maneje un BMW es considerado superior al que se desplace en un Suzuki. Quien llegue a la oficina en un automóvil, en lugar de autobús, es considerado un individuo que ha escalado

en posición social. El prestigio que acarrea ser automovilista incide con fuerza en los volúmenes de tránsito.

Además de esas razones, relacionadas con la estructura social y características culturales, en América Latina influyen, entre otras consideraciones:

- La deficiente calidad de los autobuses, en relación con las aspiraciones de los propietarios de autos.
- Los altos coeficientes de ocupación de los autobuses en horas de punta.
- La sensación de inseguridad ante formas temerarias de conducir de algunos operadores de micros.
- La posibilidad, real o supuesta, de ser víctima de la delincuencia a bordo de vehículos de transporte colectivo.

La preferencia por desplazarse en automóvil se transforma en un problema en las horas punta, cuando se concentran los viajes por motivos de trabajo y estudio. Ni siquiera una fuerte demora en los desplazamientos hace que se deje el auto. Enfrentados a la opción de llegar a su destino lentamente en vías congestionadas, o un poco más rápido en transporte público, no es seguro que muchos automovilistas opten por la segunda alternativa.

Los habitantes de las ciudades del mundo desarrollado son menos propensos a ocupar sus automóviles para desplazarse a la oficina en las horas punta de la mañana. Claramente, se hace una distinción entre la propiedad de un auto y su uso en situaciones en que se generan dificultades mayores. Un banquero neoyorquino o londinense, residente en los suburbios de su ciudad, nunca contemplaría viajar diariamente a Wall Street o a la City en automóvil, por contar, en ambos casos, con un sistema de transporte público de buena

calidad. Su contraparte el limeño o santiaguino no consideraría llegar al centro sino en automóvil.

La preferencia por movilizarse en auto puede traer otras consecuencias que trascienden los límites del sector transporte propiamente tal, con implicaciones macroeconómicas negativas. Considérense, por ejemplo, las alzas en los precios de los combustibles para automóviles a raíz del aumento de los precios internacionales del petróleo en 2000 y 2009. Probablemente, el automovilista latinoamericano típico no redujo mucho el uso de su vehículo, sino el consumo de otros bienes y servicios, rebajando así en el corto plazo la demanda de éstos, muchos de los cuales son producidos por la economía nacional. Al mismo tiempo, en los países importadores aumentó la cantidad de divisas empleadas en los combustibles, debido a su mayor precio y a una demanda inelástica.

Diversos indicadores revelan una situación agravada y que empeora el transporte urbano en su conjunto es una actividad de importante magnitud en el devenir de un país. La operación de los vehículos que circulan en las vías de ciudades de más de 100,000 habitantes consume alrededor de 4.5% del producto interno bruto (PIB) de América Latina y el Caribe, sin considerar los viajes opcionales, como los de fines de semana. El valor social del tiempo consumido en los viajes equivale a aproximadamente otro 3% del PIB. De estas cifras se desprende que los recursos dedicados al transporte urbano son muy significativos.

Es muy probable que esos porcentajes vayan en aumento, por varias razones. Una, es el ya comentado aumento de la tasa de motorización y la

tendencia al uso intensivo del automóvil. Otra, es la expansión de las ciudades y la consecuente extensión del largo de los viajes (Thomson, 2001). Es inevitable que una demanda creciente sobre una oferta vial relativamente constante redunde en una disminución progresiva de las velocidades de circulación. La situación se está deteriorando a tasas aceleradas, según revela la forma de las ecuaciones, obtenidas en forma estadística, que relacionan la velocidad de circulación en una calle con el volumen de tránsito. En las horas punta, una gran parte de la red vial en las ciudades está operando muy cerca de su capacidad, lo que significa que pequeños aumentos en los flujos de tránsito agravan muy severamente la congestión. Aunque no hay muchas cifras que reflejen concretamente la tendencia de la congestión a lo largo de los años, datos de São Paulo muestran que en 2012, en promedio, unos 28 kilómetros de la red principal de las vías sufría de congestión aguda en las mañanas, y 39 kilómetros en las tardes; en 2006, los kilómetros afectados habían subido a 80 y 122, respectivamente (Companhia de Engenharia de Tráfego, 2008).

El caso de Santiago de Chile es interesante por el hecho de ser la capital del país latinoamericano en que comenzó el proceso de reforma y apertura económica. Estudios de simulación indican que el tiempo medio de un viaje de diez kilómetros efectuado en automóvil en el período de punta subió de 22 a 32 minutos entre 2001 y 2007 (CEPAL, 2007). Además, la congestión más aguda ya no se observa solamente en las comunas más adineradas sino también en algunas de ingresos medianos. Los barrios de mayores ingresos se sitúan en el noreste de la ciudad. En esa zona hay congestión, y además la hay en las avenidas entre ella y el centro de la ciudad. Sin embargo, los

lugares más congestionados incluyen avenidas ubicadas en otras partes de la ciudad, donde los ingresos familiares son muy inferiores y que ni siquiera son zonas de pasada para personas de ingresos altos.

En cuanto al costo de la congestión causada, para las condiciones de Caracas en 2011, cuando la situación era menos grave que en la actualidad, se calculó que cada ocupante de automóvil generó, a precios de 2011, un costo de congestión de 0.28 dólar por kilómetro, y cada ocupante de autobús, uno de 0.12 dólar por kilómetro.

Parece razonable concluir que los costos de congestión son elevados y, a la inversa, que la adopción de medidas de costo moderado para rebajarla tendría beneficios netos significativos.

Huánuco tiene problemas serios en lo que se refiere a la circulación en general y en el transporte público en particular. Esta situación afecta especialmente a los sectores de menores recursos y genera fuertes externalidades negativas. El área metropolitana de Huánuco presenta dificultades estructurales en la organización de su transporte y tránsito: el servicio de transporte público es deficiente, el tránsito es caótico, los tiempos de viaje son elevados, existe un alto número de accidentes y una significativa contaminación generada por el parque automotor. A pesar de algunas iniciativas recientes, el transporte sigue siendo uno de los principales problemas de la ciudad, y compromete tanto la productividad del centro urbano como la calidad de vida de los habitantes, particularmente la de los más pobres. Recientes estudios financiados por el Banco Mundial indican que se pierden aproximadamente 500 millones de dólares cada año en

horas/hombre y en costos operativos debido a las ineficiencias del sistema de transporte urbano.

La organización del servicio público de pasajeros incluye diversas modalidades de transporte automotor. Este se caracteriza por la proliferación de vehículos de pequeño tamaño (son 'combis' y trimoviles) y de alta edad promedio del vehículo. La oferta del servicio público comprende 25 rutas en las que se brinda el servicio de tres modos: las 'combis' (49 por ciento de la oferta y 33 por ciento de los viajes), los colectivos (18 por ciento y 29 por ciento respectivamente) y los microbuses (33 por ciento y 38 por ciento respectivamente). Existen aproximadamente 3 mil taxis, y numerosas mototaxis (estimadas en 20 mil). La importación de vehículos usados y la desregulación durante la década de 200 han convertido al transporte público en un refugio ante la falta de empleo. Las empresas prestadoras del servicio de transporte son en gran medida afiliadoras que obtienen la licencia que les permite funcionar y subcontratan operadores individuales.

La calidad del servicio público de pasajeros es percibida como mala por la población, debido al excesivo tiempo que por lo común toma un viaje, la incomodidad y la inseguridad. Nueve de cada diez usuarios en Huánuco opinan que el servicio de transporte público de pasajeros es regular, malo o muy malo. En los corredores troncales predominan las unidades pequeñas: Huánuco muestra la menor cantidad de pasajeros por vehículo y la mayor cantidad de 'combis' de un vasto conjunto de metrópolis recientemente analizado. En los barrios más alejados los usuarios deben acercarse a los corredores troncales utilizando las mototaxis. El bajo nivel de comodidad se refleja en la edad promedio del parque de servicio público (de entre dieciséis y

veinticinco años); estudios recientes lo identifican como la flota más vieja entre las que circulan por las principales ciudades del Perú.

La organización del transporte público afecta especialmente la movilidad de los sectores de menores recursos: el costo del transporte urbano en un hogar de bajos ingresos llega a 17 por ciento de los gastos mensuales, superando a los otros servicios públicos domiciliarios. Las tarifas de Huánuco, comparadas con las de otras ciudades de la región, son relativamente medianas: en términos reales, la tarifa adulta se encuentra entre 0,30 dólares y 0,40 dólares. Los gastos por desplazamientos en la ciudad representan, en promedio, 14 por ciento de los ingresos de los hogares, y en el quintil de menores ingresos llegan a 18 por ciento.

1.2 Problema principal.

¿Cuáles son las causas y consecuencias económicas y sociales que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco?

1.2.1 Problemas específicos.

- ¿Cuáles son las causas socioeconómicas que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco?
- ¿Cuál son las consecuencias socioeconómicas que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco?
- ¿Qué impacto ambiental genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco?

1.3. OBJETIVO

1.3.1 Objetivo General.

Analizar y determinar las causas y consecuencias económicas y sociales que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco.

1.3.2. Objetivos Específicos.

- Determinar las causas socioeconómicas que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco.
- Analizar las consecuencias socioeconómicas que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco.
- Determinar y verificar el impacto ambiental genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco.

1.4 JUSTIFICACION E IMPORTANCIA.

La ciudades requiere de medios de transporte para su actividad diaria creándose un círculo vicioso, la ciudadanía se ve inmersa en el tráfico, el apuro por llegar su destino, las malas condiciones de los vehículos, la contaminación, los viajes 'como sardinas', empujones, reclamos airados, el maltrato de muchos transportistas y la excesiva velocidad. Ello -sumado a los problemas personales que cada uno pueda tener- hace que el usuario pueda sentirse más abrumado de lo que ya puede estar, avive su estrés o reaccione en distintos niveles de agresión de acuerdo a la personalidad.

El sistema de transporte, incluyendo la provisión de suelo urbano para infraestructura de transporte, se desenvuelve bajo características propias muy particulares, entre las cuales se pueden mencionar las siguientes:

- La demanda de transporte es “derivada”, es decir, pocas veces los viajes se producen por un deseo intrínseco de desplazarse; generalmente, obedecen a la necesidad de acceder a los sitios en que se llevan a cabo las distintas actividades (como el trabajo, las compras, el estudio, la recreación, el descanso, etc.), todas las cuales se realizan en lugares diferentes.
- La demanda de transporte es eminentemente variable y tiene puntas muy marcadas en las cuales se concentran muchos viajes, a causa del deseo de aprovechar en buena forma las horas del día para realizar las distintas actividades y para tener oportunidad de contacto con otras personas.
- El transporte se efectúa en limitados espacios viales, los que son fijos en el corto plazo; como es fácil de comprender, no se puede acumular la capacidad vial no utilizada para usarla posteriormente en períodos de mayor demanda.

El trabajo de investigación se justifica por que se analizará las causas y consecuencias que tiene en lo económico y social, de no lograr los objetivos: de descongestionar el tránsito en calles y avenidas; Integrar los modos de transporte; Recuperar la fluidez del tránsito, hacerla más rápida, fiable y segura; Reducir los tiempos de viajes laborables, negocios y carga, en las horas punta; Reducir la perdida de horas de trabajo; Disminuir el número de accidentes; Mejorar el paisaje urbano en general; Proveer del servicio a zonas marginales.

La presente investigación deberá considerar los siguientes aspectos:

- La Demanda del servicio en base al comportamiento de la población, para tal efecto deberá realizarse las encuestas de origen, destino y carga de pasajeros, con el objetivo de determinar las zonas atractivas de viaje, los modos, número de transporte utilizado y la frecuencia de viajes efectuados por los usuarios.
- La oferta, o número de rutas de transporte, la flota actual y autorización de la red vial de transporte, paraderos y terminales.
- La infraestructura y características operacionales de las vías, ya que se requiere contar con información sobre el estado de la infraestructura vial, la señalización vertical y horizontal, el tipo de vía, secciones viales, flujos vehiculares clasificados, velocidad de operación, intersecciones semaforizadas, que incluye la programación de tiempos.
- Desarrollo, puesto que la evaluación de la información antes señalada, conlleva a la confrontación de la oferta y demanda del servicio, para lo cual se tiene como referentes, la capacidad y nivel de servicio de las vías destinadas al transporte público, la carga de pasajeros, el modo y número de vehículos con que se cuenta"
- Es de importancia realizar un Plan Regulador de Rutas de transporte para la Provincia de Huánuco, por lo cual se precisa el debate entre los sectores involucrados, para después de proceder a su revisión y evaluación por la comisión de transporte y seguridad vial de la Municipalidad Provincial, ponerlo a consideración de una comisión técnica Mixta o de la Mesa de concertación, que deberá integrarse con la finalidad de dar pronta solución a los problemas de transporte.

FACTOR DE LA SALUD MENTAL

Cuando se habla del transporte público y sus problemas, o se suscitan incidentes al interior de las unidades, lo más común es que se culpe directamente a los prestadores del servicio: conductores y cobradores. Sin embargo, hay ocasiones en que los usuarios son quienes protagonizan algunos sucesos reprochables en esta Lima ya agobiada por el deficiente servicio de ese sector y por el tráfico en las calles.

Los últimos días, se han visto varios casos de discusiones airadas e incluso violencia al interior de unidades de transporte, incluido el Metropolitano, sus buses y estaciones. ¿Pero qué factores desencadenan estas actitudes?

ESTRÉS, AGRESIVIDAD Y FRUSTRACIÓN

El psiquiatra Aitor Castillo, ex presidente de la Asociación Psiquiátrica Peruana, explicó a El Comercio que el factor básico es el estrés causado por el tráfico, el apuro de los pasajeros y las condiciones de los vehículos, que muchas veces también demoran en circular o llegar a los paraderos y están copados.

“En Lima somos muchos millones de habitantes y hay estudios que demuestran que en la medida en que en un mismo espacio haya más población, los niveles de agresividad aumentan”, comentó.

Entre los otros factores se encuentran incluso los niveles de enfermedades mentales y el consumo de alcohol y drogas. “Hay estadísticas que indican que aproximadamente hasta el 40% de la población peruana tiene algún tipo de

enfermedad mental”, apuntó el también profesor principal del Departamento de Psiquiatría de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Asimismo, los actos de frustración y poca tolerancia suelen presentarse rápidamente en las personas cuando estas han tenido reiteradas experiencias similares con anterioridad. “Yo le llamaría una sensibilización del sistema nervioso ante el estrés y la frustración”, concluyó.

PRESIONADOS POR EL TRÁNSITO

A juicio de Luis Quispe Candia, especialista en transporte y presidente de la ONG Luz Ámbar, tanto transportistas, como pasajeros se sienten presionados por el problema del tránsito en la ciudad y sus estados de ánimo colisionan.

“El pasajero quiere llegar a su destino, recibe maltrato del cobrador y quiere viajar dentro de márgenes de seguridad. El conductor pone música a alto volumen, corretea por más pasajeros, porque quiere juntar más dinero para pagarle el dueño, echar combustible y obtener ganancias. Entonces, enerva el estado de ánimo de los pasajeros. Por tanto, estos están predispuestos a actuar ante cualquier hecho en su contra, y reaccionan con ira y descontrol”, manifestó.

MUY POCOS PEATONES PAGAN MULTAS

En tanto, respecto a las infracciones de peatones a las normas de tránsito, Quispe Candia consideró que no solo se debería incidir en las sanciones económicas y hacerlas efectivas con papeletas, sino que también se tendrían

que aplicar otras modalidades, como cursos de educación vial obligatorios y servicio social fiscalizando vías principales en principio para ir generando costumbre.

“Por la información que se tiene, la policía ha impuesto 27 mil papeletas a los peatones, pero solamente han pagado 700 personas desde que se inició (la aplicación) en noviembre del 2010 hasta mediados del 2013”, reveló respecto a las sanciones para los peatones contempladas en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente.

Como bien anotó Pedro Ortiz Bisso ayer en El Comercio, Orión - de lejos, la peor empresa de transporte urbano en Lima y Callao - es solo una parte del problema del tráfico en la capital del país. Hay varias aristas en el tema de la movilidad que debemos tener en cuenta y que deben encararse.

¿QUIÉNES PAGAN LOS COSTOS DE LA CONGESTIÓN?

En primer lugar, debe decirse que los efectos perjudiciales de la congestión caen sobre todos los habitantes de las urbes, en términos de deterioro de su calidad de vida en distintos aspectos (mayor contaminación acústica y atmosférica, impacto negativo sobre la salud queda inmune a sus consecuencias).

Enfocando el análisis en quienes deben transportarse, se pueden analizar los efectos de la congestión mediante el desglose de su costo en dos componentes fundamentales: el tiempo personal y los costos operacionales

de los vehículos, especialmente el combustible. Ambos se ven aumentados al viajar bajo condiciones de congestión.

Está fuera de toda discusión que los propios automovilistas soportan las consecuencias de la congestión. Es decir, experimentan los efectos de lo que ellos mismos han originado, es decir, mayores tiempos de desplazamiento y costos de operación acrecentados.

Sin embargo, los automovilistas no son los únicos que sufren los efectos de la congestión. En efecto, la congestión agrava la condición ya deteriorada del transporte colectivo, de modo que también sus usuarios se ven afectados seriamente por ella, sin ser los causantes. Esta situación es fuente de inequidad social, pues el transporte público es empleado mayoritariamente por personas de menores recursos, que son usuarios cautivos.

Evidentemente, la congestión obliga a los pasajeros de los colectivos y comités a demorarse más al efectuar sus desplazamientos. El mayor tiempo de viaje es un perjuicio real, que posiblemente no llame demasiado la atención porque los ingresos relativamente bajos de estos pasajeros hacen que se asigne un bajo valor monetario a su tiempo personal.

En América Latina, especialmente, los usuarios de los autobuses urbanos tienen ingresos muy inferiores a los de los automovilistas urbanos. En Santiago de Chile, un análisis de los datos generados por el estudio sobre origen -destino del año 2009 permite estimar el ingreso familiar de los pasajeros de buses en unos 99,321 pesos chilenos (CLP) y el de los usuarios de automóviles en unos CLP 308 078. Es decir, típicamente, el ingreso de los

ocupantes de los automóviles más que triplicaba el de los pasajeros de buses. Datos referentes a São Paulo para 2011 afirman que, en principio, la situación allí no era diferente a la de Santiago, y si existiesen mediciones en otras ciudades de la región, probablemente la conclusión sería similar.

Los hechos de violencia que se dan diariamente aportan una gran carga de estrés, tanto a los usuarios de vehículos particulares, como a los usuarios del transporte público. Ambos saben que corren riesgos de ser asaltados, amenazados o ser testigos de algún crimen. Los usuarios del transporte público no se enfrentan únicamente a la inseguridad por la violencia, sino también deben enfrentarse a la inseguridad que corren en los autobuses. La escasez de autobuses, el mal estado de éstos, la imprudencia de los choferes, hace que el uso del transporte público sea de alto riesgo para las personas.

Gracias a la inseguridad, al mal servicio y a la escasez del transporte público, muchas personas se ven en la necesidad de utilizar vehículo particular. En el caso de los conductores, ellos viven en un estrés permanente, crónico y continuado por estar a veces hasta 15 horas semanales sentados, lo que conlleva a determinados problemas de salud como dificultades gastrointestinales, afecciones en la columna por estar muchas horas sentados, lo que genera además sedentarismo, obesidad o diabetes.

Como podemos ver, la calidad de vida de las personas se ve muy afectada por todas las implicaciones del tránsito. Las familias deben dirigir un buen

porcentaje del presupuesto familiar al gasto de combustible y el mantenimiento de vehículo. También se debe tomar en cuenta el desgaste físico y emocional que genera pasar tanto tiempo en el tráfico. Dicho desgaste afecta no solo la salud, sino también las relaciones familiares. En el caso de los niños, levantarse a tempranas horas para llegar a tiempo al lugar de estudios, también lleva a un desgaste que puede llevarles a desarrollar problemas escolares por falta de atención, cansancio, o enfermedades crónicas. Cabe mencionar que los accidentes de tránsito y hechos de violencia también generan traumas físicos y psíquicos que en muchos casos puede llevar a incapacitar a las personas a desarrollar sus actividades diarias.

1.5 LIMITACIONES.

Las limitaciones están dadas por el nivel de disponibilidad de recursos financieros, materiales y humanos, para realizar el proceso de sensibilización ciudadana y el nivel de apoyo de la municipalidad y la empresa privada.

El análisis estadístico que se pretende desarrollar en la investigación no permite medir la productividad en su totalidad, ni las externalidades generadas por el desarrollo de nueva infraestructura. Sin embargo, el estudio a desarrollarse tiene la capacidad de medir la relación existente entre las variables, tanto en el corto como en el largo plazo.

La falta de información confiable por parte de las instituciones del sector y otros, como el Ministerio del Ambiente, Transporte, Educación, Salud, INEI, Gobierno Regional, Gobierno Local y otros, hace que la investigación sea más analítica y exhaustiva en cuanto al manejo de datos, comparándose con otras realidades del país y del exterior.

CAPITULO II: EL MARCO TEÓRICO

2.1. Revisión de estudios realizados.

- La tesis de la PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ FACULTAD DE CIENCIAS E INGENIERÍA, Titulada “ANÁLISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE HUANCAYO” tesis para optar el título de ingeniero civil presentado por: Héctor Edgar Bonilla Benito Lima – Perú 2006. El presente trabajo toma una muestra de la realidad de la ciudad de Huancayo, para lo cual usa como punto base el sistema de transporte público.

El primer capítulo trata la evolución del transporte público en Huancayo comenzando por aspectos generales de la ciudad de Huancayo como ubicación, densidad, etc., y una breve descripción del desarrollo del transporte, la habilitación de nueva infraestructura vial, y, el principal polo de atracción para el transporte público.

En el segundo capítulo se tratan los aspectos de la gestión municipal de Huancayo desde el año 1990 hasta el año 2003, se hace una breve descripción de las principales ordenanzas municipales, siendo la más importante la prohibición de circulación de las unidades de transporte público por la Calle Real.

En el tercer capítulo se hace una breve descripción de los principales sistemas de transporte público utilizados en Latinoamérica, se analiza

brevemente el caso de Curitiba en Brasil, Bogotá en Colombia, Quito en Ecuador y Santiago de Chile en Chile.

En el capítulo cuatro se hace una breve descripción de la infraestructura vial y estado de las vías. También se hace un estudio de la ocupabilidad de dos maneras: la primera dentro de la unidad de transporte público y la segunda a través de un conteo realizado en la vía pública. Por otro lado se analiza la capacidad de vía de dos de las vías más congestionadas. Al final se describe la Informalidad en el sistema de transporte público tanto en las empresas de transporte como en la Municipalidad.

En el capítulo cinco tratan sobre el planeamiento urbano de la ciudad de Huancayo comenzando por la historia de Huancayo para entender la tendencia de la ciudad a lo largo del tiempo. También se hace comentarios al Plan Director Municipal en cuanto a su política de uso del suelo urbano, equipamiento urbano, acondicionamiento ambiental, etc.

En el capítulo seis se hacen algunas sugerencias para mejorar el sistema de transporte público describiendo primero las propuestas del Plan Director Municipal en cuanto a la Infraestructura Vial y de Transporte.

- En el Trabajo de investigación titulado “INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y DESIGUALDAD REGIONAL EN EL PERÚ: NUEVA EVIDENCIA” REALIZADO POR ARTURO VÁSQUEZ CORDANO Y LUIS BENDEZÚ MEDINA, NOVIEMBRE 2006, MANIFIESTAN:

La infraestructura es uno de los factores básicos para que un país adquiera niveles de competitividad adecuados, tenga sostenibilidad en su crecimiento

económico, avance en la inclusión social y pueda lograr su integración interna y externamente.

Según estimaciones ensayadas por Instituciones privadas, la brecha en infraestructura era de US\$ 37,760 millones, que equivale aproximadamente al 30% del PBI Nacional. De este gran total corresponde a la infraestructura de transportes el 37%, es decir un monto de US\$ 13,961 millones. (Instituto Peruano de Economía: La brecha de infraestructura en el Perú 2008). En forma específica en el campo de la infraestructura de transportes, para el Sistema Vial se estima una brecha de US\$ 7,735 millones, para los Puertos US\$ 3,600 y para los demás Modos US\$ 2,986 millones. A pesar de los avances logrados en materia económica, las inversiones en infraestructura y el acceso a los servicios básicos son aún insuficientes.

Esto se evidencia en los índices de competitividad de la infraestructura, en los que el Perú está por debajo del promedio mundial, bajando en el último año 13 posiciones en el ranking mundial de calidad de infraestructura del Índice Global de Competitividad, del Foro Económico Mundial, al pasar del puesto 92 al 105. Así en infraestructura aeroportuaria el Perú ocupa el puesto 70, en carreteras ocupa el puesto 98 y en puertos el puesto 106 entre 142 países. En telecomunicaciones el Perú está ubicado en el puesto 89 en cuanto a telefonía fija y 72 en telefonía móvil (Nº de suscriptores por cada 100 habitantes). (World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2011-2012).

COLECTIVO Autor: Antonio Mateos Mariño, Universidad Nacional de Trujillo.- Julio de 2005.- Resumen. En este trabajo se estudia el problema de optimización de recorridos y frecuencias en sistemas de transporte público, con un enfoque de optimización combinatoria. El problema conocido como TNDP (Transit Network Design Problem), consiste en hallar un conjunto de recorridos y valores de frecuencias, de forma de optimizar los objetivos de los usuarios (pasajeros) y los operadores (empresas de transporte), en base a información geográfica y de demanda. La resolución del TNDP tiene sentido en el contexto de planificaciones estratégicas, donde existe una autoridad reguladora, que actúa sobre determinados componentes del sistema de transporte público, en particular los trazados de los recorridos y los valores de las frecuencias. Los objetivos de los usuarios y los operadores son contrapuestos, por lo que en contextos donde existe regulación, es responsabilidad de las autoridades determinar un nivel de compromiso adecuado.

- INFRAESTRUCTURA VIAL Y LA IMPORTANCIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN PARA EL PERÚ. Por Rosendo Pujol Mesalles.- Febrero del 2003, en su trabajo de investigación manifiesta lo siguiente:

¿Cuál es la importancia de las vías de comunicación para el Perú?

Las vías terrestres desempeñan en el Perú funciones económicas, culturales, de integración y un papel decisivo en la defensa nacional.

A.- Desde el Punto de Vista Económico.- Las vías terrestres promueven el desarrollo de diversas actividades como la agricultura, la ganadería, industrias, la reforestación, etc.; pues a través de ellas se envían los excedentes de la producción al mercado de consumo. La producción

agropecuaria que era destinada sólo para el consumo local, gracias a las vías terrestres se pasa a una economía de mercado. El hombre ya no produce sólo para su autoconsumo, sino para vender parte de su producción a los demás en los mercados de los centros urbanos, incrementando así sus ingresos y aumentando también su capacidad para comprar lo que no produce. En esta forma se intensifica también el transporte, industria y el comercio. En igual forma se inicia la explotación de los yacimientos mineros ubicados en las proximidades de las vías terrestres de reciente construcción, desarrollándose la minería y otras actividades complementarias.

B.- Desde el Punto de Vista Cultural.- Las vías terrestres promueven la difusión de la cultura y la civilización. Sobre las ruedas de los vehículos de transporte avanzan los nuevos elementos culturales. Los hombres de apartadas regiones elevan su nivel cultural recibiendo computadoras, leyendo las publicaciones que reciben, (periódicos, revistas, libros, etc.) y aprendiendo las técnicas y modos de vida de pueblos más avanzados, especialmente los relacionados con la producción agropecuaria (herramientas de trabajo, abonos, insecticidas, fungicidas, etc.)

C.- Desde el Punto de Vista de la Integración.- Las vías terrestres unen a los pueblos separados por la difícil geografía del Perú, promoviendo el acercamiento de los hombres, incentivando la unión y la solidaridad, propiciando que los hombres de todas las latitudes del Perú sientan y compartan los problemas nacionales, alentando en ellos el ideal y la esperanza para superar el subdesarrollo en que nos encontramos, y lo que es más importante se contribuye a tomar conciencia sobre la identidad nacional.

D.- Desde el Punto de Vista de la Defensa Nacional.- Las vías terrestres juegan un papel preponderante, pues garantizan una rápida movilización de los efectivos y el transporte de vehículos, tanques de guerra y armamento llamados a velar por la defensa de su integridad territorial.

- Tesis Doctoral, Universidad Nacional Federico Villareal – Lima, tenista: Javier Morales Pérez, “ ESTUDIO DE LA INFLUENCIA DE DETERMINADAS VARIABLES EN EL RUIDO URBANO PRODUCIDO POR EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS –LIMA 2009”; Concluye: “El tránsito es un fenómeno que nos afecta a todos, incluso a aquellos que no tienen vehículo y que utilizan el transporte público, por lo tanto desde el ámbito de acción de cada persona hay algo que hacer, en el ámbito individual y colectivo es posible tomar medidas como:

- Definir rutas alternas, si algunas veces es posible tomar otro camino eso reducirá su tiempo en el tráfico.

- Salir 20 minutos antes, los estudios demuestran que cuando se tiene menos “urgencia por llegar” o cuando no estamos preocupados porque vamos a llegar tarde, el estrés en el tráfico es menor.

- Estar pendiente del tráfico en tiempo real, los avances tecnológicos permiten a los conductores tener una idea de la situación del tráfico, las redes sociales o las emisoras radiales de noticias son buena opción para conocer la situación de las rutas y de ser posible disponer de otras opciones de caminos en caso de saberse de algún embotellamiento.

- Compartir el auto, una buena medida es organizarse con familiares o amigos y trasladarse en un solo vehículo si se dirigen al mismo lugar o a distancias similares para evitar más congestionamiento, además favorece el ahorro de combustible.

- Verificar el estado del vehículo, muchos congestionamientos se dan por vehículos averiados que se quedan a la mitad de las rutas, por eso es indispensable llevar un control adecuado de los servicios del vehículo y revisar periódicamente aspectos como el nivel de aceite, agua y estado de las llantas.

- Ceder el paso, tanto a otros conductores, como a los peatones, nada gana con adelantarse a un vehículo y si puede contribuir a agilizar el tránsito.”

- Trabajo Monográfico “IMPACTO DEL TRÁFICO EN LA SALUD URBANA por la LICDA. JOHANNA CALVILLO. Psicóloga, Programa Salud Mental, Dirección de Salud y Bienestar Municipal, Municipalidad de Guatemala.

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año se pierden casi 1,3 millones de vidas a consecuencia de los accidentes de tránsito en todo el mundo. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y a su vez una proporción de estos padecen alguna forma de discapacidad.

Los traumatismos causados por hechos de tránsito causan pérdidas económicas considerables a las víctimas, a sus familias y a los países en general. Se producen pérdidas a consecuencia de los costos del tratamiento (incluidas la rehabilitación y la investigación del accidente) y de la pérdida o disminución de la productividad (por ejemplo, en los sueldos) por parte de quienes resultan muertos o lastimados, y para los miembros de la familia que deben disminuir el tiempo del trabajo o la escuela para atender a los lesionados.

En el año 2012, Guatemala registró un total de 3,150 accidentes de tráfico, 1,016 de éstos se registraron en el área metropolitana. El número de lesionados fue de 5,670, mientras que el número de fallecidos que se registró fue de 665. Esto de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística (INE).

Sin embargo, los accidentes de tráfico no son los únicos que pueden provocar lesiones en el ser humano. De acuerdo a la OMS, el incremento del transporte vial también ha supuesto una carga importante para la salud de las personas, que se manifiesta en forma de enfermedades respiratorias y consecuencias derivadas de la reducción de la actividad física. Existen otras repercusiones económicas, sociales y ambientales negativas provocadas por el movimiento de bienes y personas a través de las vías de tránsito, como la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de recursos finitos, la disgregación de las comunidades y el ruido.

- **TESIS.- LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.** El caso de la ciudad de Santa Fe. Silvia Regoli Roa.- Facultad de Ciencias Económicas Universidad Nacional del Litoral Marzo 2007.- La desregulación de los servicios públicos es un área que ha cobrado extrema importancia desde la década del '90, en nuestro país, en especial en sectores tales como telecomunicaciones, saneamiento, energía, etc. Otros servicios como el transporte, en particular el transporte urbano de pasajeros, si bien no tienen la dimensión económica de los anteriores, impactan de modo directo sobre la vida de los ciudadanos y presentan efectos sobre el plano personal y sociológico, además del estrictamente económico. La regulación del transporte presenta particularidades según se trate de ciudades grandes o intermedias. Si bien las primeras han sido objeto de estudio por los economistas, se puede observar un déficit en la atención brindada en el segundo caso. La prestación del servicio y su regulación no presentaban mayores complejidades, pero desde hace unas décadas el transporte urbano en las ciudades medianas enfrenta una situación de crisis, por diversos motivos, que afecta la continuidad y calidad del servicio. En este sentido se pueden citar el aumento de los costos del servicio, la pauperización de la población usuaria, la caída en la ocupación, la aparición de sustitutos como taxis, remises, uso de bicicletas, etc. La regulación de estos servicios es necesaria desde el punto de vista de los argumentos tradicionales para la intervención del Estado, dada la existencia de externalidades, asimetrías en la información y su categorización como servicio público esencial. El sector se ha caracterizado en estos últimos 30 años por un modelo híbrido en el cual el sector privado y público han tenido diferentes grados de participación en la prestación del servicio y su regulación. En la actualidad se observa un consenso creciente respecto del grado óptimo de intervención pública en el sector.

Según estadísticas publicadas por la ONU (Estache y Gomez Lobo), alrededor del 40% de los viajes al trabajo en los países de medianos y bajos ingresos en 2001 se realizaron a través del servicio de transporte urbano de colectivos. En algunas ciudades latinoamericanas este valor puede alcanzar

hasta el 60% (Estache y Gomez-Lobo, 2004) como es el caso de Santa Fe (Informe de UNL y UTN para Municipio, 2005).

2.2 CONCEPTOS FUNDAMENTALES

2.2.1. COSTOS DEL TRANSPORTE

Los costos que realmente enfrenta el usuario del transporte no incluyen sólo el pago de la tarifa, sino también aspectos como el tiempo total de recorrido, la cantidad de transbordos, los recorridos a pie, los daños y molestias, etc. Estos costos deben considerarse al diseñar las políticas de transporte urbano. Nos interesa concentrarnos en el pago de tarifas para tener una visión global y, hasta donde la información lo permita, estudiar algunos elementos para identificar las partes de la ciudad que tienen mayores costos monetarios de transporte.

2.2.2. LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EL TRANSPORTE

Por sus actuales condiciones de deterioro, una de las más graves implicaciones del transporte en las ciudades es la contaminación que genera. Sin embargo, no se ha hecho una investigación sistemática de la contribución real del transporte en la ya de por sí es grave la contaminación que provocan toda clase de actividades industriales y urbanas.

Los altos niveles de contaminación atmosférica por fuentes móviles ya eran preocupantemente en 1975. En ese año, una estimación realizada por personal del Instituto de Geofísica de la UNAM encontró que las emisiones vehiculares en las horas críticas totalizaban 119,157 toneladas de monóxido

de carbono, 7,643 toneladas de hidrocarburos y 843 toneladas de dióxido de sulfuro concentrado en una zona de 10 km de radio alrededor del centro histórico de la ciudad. Aun cuando no es muy adecuado comparar las cifras de dicho estudio con las de años más recientes (puesto que tienen bases de medición y unidades de observación muy diferentes), Cabe notar que los autores del estudio estiman que 78% de las emisiones totales vehiculares se producían en las arterias principales y se concentraban en las avenidas de baja velocidad. Finalmente, recomiendan tanto una descentralización de actividades como el incremento de la velocidad y la mejora del servicio del transporte público, para tratar de abatir esos niveles de emisión de contaminantes.

2.2.3. SEGURIDAD VIAL

En las últimas décadas, la falta de seguridad vial ha sido la razón de un incremento muy elevado de los accidentes de tránsito. Por ello, este problema de seguridad se ha convertido en una de las principales causas de muerte y discapacidad en la ciudadanía peruana. Además, dado a últimos estudios de estos accidentes vehiculares, nos hemos convertido en el segundo país con mayor número de accidentes en todo Latinoamérica. La falta de seguridad vial está relacionada con algunos acontecimientos resaltantes que cambiaron la realidad de la ciudad de Huánuco. Consecuentemente el alto crecimiento vehicular en una pequeña demografía como es la ciudad de Huánuco; este último ocasionó problemas en la movilidad pública, ya que el parque automotor es ahora lo suficientemente grande como para atender a tal magnitud de gente con comodidad. En los 90, se abrieron las importaciones

en el Perú. Esta situación causó que se trajeran infinidad de unidades de transporte. No obstante, esta creó solo por un momento la impresión de haber terminado con el caos vehicular, ya que tiempo después, surgió la cultura “combi”. Las causas directas de la falta de seguridad son dos: sociales y políticas. En lo social, nos referimos a lo que la gente común hace para estar involucrada en este fenómeno, por ejemplo, en el plano de los choferes, conducir a excesiva velocidad o cruzar, en el de los peatones, cruzar la pista por donde no debe; en general se aprecia a que muestran una clara falta de educación vial, la cual podría costar una o más vidas inocentes. En lo político, la aún escasa capacidad de las instituciones cuyo propósito es aplicar formas eficientes de aminorar la falta de seguridad vial, como la Policía de tránsito y de Carreteras, para solucionar el problema.

2.3 MARCO SITUACIONAL

El transporte, en particular el transporte urbano de pasajeros, impactan de modo directo sobre la vida de los ciudadanos y presentan efectos sobre el plano personal y sociológico, además del estrictamente económico.

La regulación del transporte presenta particularidades según se trate de ciudades grandes o intermedias. Si bien las primeras han sido objeto de estudio por los economistas, se puede observar un déficit en la atención brindada en el segundo caso. La prestación del servicio y su regulación no presentaban mayores complejidades, pero desde hace unas décadas el transporte urbano en las ciudades medianas enfrenta una situación de crisis, por diversos motivos, que afecta la continuidad y calidad del servicio. En este sentido se pueden citar el aumento de los costos del servicio, la pauperización

de la población usuaria, la caída en la ocupación, la aparición de sustitutos como taxis, por los trimoviles, uso de motocicletas, bicicletas, etc.

La regulación de estos servicios es necesaria desde el punto de vista de los argumentos tradicionales para la intervención del Estado, dada la existencia de externalidades, asimetrías en la información y su categorización como servicio público esencial.

El sector se ha caracterizado en estos últimos 30 años por un modelo híbrido en el cual el sector privado y público ha tenido diferentes grados de participación en la prestación del servicio y su regulación. En la actualidad se observa un consenso creciente respecto del grado óptimo de intervención pública en el sector.

Según estadísticas publicadas por la ONU (Estache y Gomez Lobo), alrededor del 40% de los viajes al trabajo en los países de medianos y bajos ingresos en 2010 se realizaron a través del servicio de transporte urbano de colectivos. En algunas ciudades latinoamericanas este valor puede alcanzar hasta el 60% (Estache y Gomez-Lobo, 2011).

Además, el costo de los viajes al trabajo en la ciudad, medido en aproximadamente 75 pasajes mensuales, llega a significar una proporción extremadamente elevada del ingreso de los primeros dos deciles de ingreso.

En consecuencia, la importancia del servicio para la ciudad justifican la elección del tema tanto como el interés de analizar la problemática de la

regulación del transporte urbano de pasajeros, desde un enfoque económico principalmente pero integrando otras perspectivas como la jurídica e institucional

El objetivo principal de este trabajo de investigación, es describir las principales características del sistema de transporte urbano público de pasajeros, en general, y del servicio en la ciudad de Huánuco, en particular, así como los elementos centrales de su marco regulatorio, con el fin de contribuir al desarrollo de esta literatura y al debate sobre la regulación del transporte urbano de pasajeros urbanos e interprovinciales.

El desarrollo de esta investigación se basa en la aplicación del método de análisis de las características estructurales del servicio de transporte urbano e interprovincial de pasajeros, las conductas de los agentes (empresas prestatarias, usuarios y Estado) y los resultados obtenidos en términos del bienestar de los consumidores.

2.4 DEFINICION DE TERMINOS BASICOS.

Para tener un conocimiento más preciso de los conceptos usados con mayor frecuencia en la presente investigación, es conveniente introducir las definiciones siguientes:

Actividad Económica, es el proceso de clasificación de las actividades económicas que realizan las empresas según los diversos campos de producción o servicio.

Calidad de vida; hace alusión a varios niveles de generalización pasando por sociedad, comunidad, hasta el aspecto físico y mental, por lo tanto, el significado de calidad de vida es complejo, contando con definiciones desde sociología, ciencias políticas, medicina, estudios del desarrollo, etc.

Congestión vehicular, se refiere tanto urbana como interurbanamente, a la condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías, produciendo incrementos en los tiempos de viaje y atochamientos. Este fenómeno se produce comúnmente en las horas punta u horas pico, y resultan frustrantes para los automovilistas, ya que resultan en pérdidas de tiempo y consumo excesivo de combustible.

Capital. Equipo y estructura utilizados para producir bienes y servicios

Capital Humano. Conocimientos y cualificaciones que adquieren los trabajadores por medio de la educación, la formación y la experiencia.

Desarrollo. Es un proceso permanente de cambio, tanto cualitativo como cuantitativo en el orden económico, político, social y cultural que permite crecientes posibilidades para la realización plena e integral de la persona humana y la sociedad en su conjunto.

Desarrollo Sostenible. Es el desarrollo que satisface las necesidades actuales de las personas sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas

Consumo. Gastos de los hogares en bienes y servicios, con la excepción de las compras de nueva vivienda.

Crecimiento Económico. Expansión del PBI potencial de una zona geográfica determinada (región, país, conjunto de países...)

Gobierno. El gobierno es la unidad económica que representa al Estado y al sector público. El gobierno es el encargado de dirigir la actividad económica, el cual le permite cobrar tributos y prever bienes y servicios a los demás participantes de la economía, así como influir en la distribución de la riqueza.

Empleo. Por lo general se considera al empleo como la no utilización de la mano de obra disponible o de su utilización por debajo de estándares o normas previamente adoptadas. Es decir, se acostumbra a definirlo en negativo, por la falta de empleos y/o de empleos adecuados.

Influencia.- Es la habilidad que puede ostentar una persona, un grupo o una situación particular, en el caso que sus consecuencias afecten a una amplia mayoría de personas, de ejercer un concreto poder sobre alguien o el resto de las personas.

Eficiencia.- Se define como la capacidad de disponer de alguien o de algo para conseguir un objetivo determinado con el mínimo de recursos posibles viable.

Eficacia.- Se define como la capacidad de lograr el efecto que se desea o se espera.

Parque Automotor: Está constituido por todos los vehículos que circulan por las vías de la ciudad, entre los que encontramos automóviles particulares, vehículos de transporte público y vehículos de transporte de carga. Su incidencia ambiental está representada en la contribución de contaminantes

por tipo de combustible y la circularidad vehicular. Actualmente estas emisiones se han convertido en un problema ha alcanzado grandes dimensiones, en parte debido al incremento descontrolado de la motorización y las escasos mecanismos de control.

Transporte Público, es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferris

Stress, es la respuesta de un organismo a un factor de estrés tales como una condición ambiental o un estímulo. El estrés es el método de un cuerpo de reaccionar a un desafío.

Morbilidad es la proporción de personas que se enferman en un sitio y tiempo determinado. Cantidad de individuos que son considerados enfermos o que son víctimas de enfermedad en un espacio y tiempo determinado

Salud emocional se refiere al equilibrio entre una persona y su entorno social-cultural, lo cual permite su participación en las diversas actividades para mejorar su estilo de vida

Peatón, es el individuo que transita a pie por espacios públicos.

Transeúnte, recorre y habita en el espacio público de la ciudad por la cual se va desplazando y también, de alguna manera lo transformará con su ocupación.

CAPITULO III HIPÓTESIS. VARIABLES. INDICADORES Y DEFINICIONES OPERACIONALES

3.1 Hipótesis.

3.1.1 Hipótesis General.

Las causas y consecuencias económicas y sociales generadas por el tránsito urbano tienen una influencia significativa en la ciudad de Huánuco.

3.1.2. Hipótesis Específicos.

- Existe una relación directa entre las causas socioeconómicas que fueron generadas por el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco.
- Las consecuencias socioeconómicas generadas por el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco son bastante relevantes.
- Es muy significativo el impacto ambiental generada por el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco.

3.2. Variables.

3.2.1. Variable Independiente (VI).

- Tránsito Urbano y provincial
- El parque automotor.

3.2.2. Variable Dependiente (VD).

- Causas económicas y sociales del tránsito urbano y interprovincial
- Consecuencias económicas y sociales del tránsito urbano y interprovincial.

3.3. Indicadores.

3.3.1. Indicadores de la Variable Independiente:

- Transporte Público y privado
- Tráfico y señalización vehicular y peatonal
- Diferentes medios de transporte público.
- Terminales terrestres interprovinciales.
- Paraderos informales de micros y colectivos

3.3.2. Indicadores de las Variables Dependientes:

- Conocimientos sobre el reglamento tránsito por parte de los conductores y peatones
- Tipos de riesgos y beneficios a los cuales están expuestos los usuarios
- Cambios sociales y culturales de los usuarios del transporte de Pasajeros.
- Efectos que tiene el ruido generados por el vehículos en el transeúnte y usuario

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: “CAUSAS Y CONSECUENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES GENERADOS POR EL TRÁNSITO URBANO EN LA CIUDAD DE HUÁNUCO – 2014”.

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	TÉCNICAS DE ACOPIO DE DATOS
<p>Problema General</p> <p>¿Cuáles con las causas y consecuencias económicas y sociales que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco?</p> <p>Problemas específicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son las causas socioeconómicas que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco? • ¿Cuál son las consecuencias socioeconómicas que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco? • ¿Qué impacto ambiental genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco? 	<p>Objetivo General</p> <p>Analizar y determinar las causas y consecuencias económicas y sociales que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco.</p> <p>Objetivos Específicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Determinar las causas socioeconómicas que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco. • Analizar las consecuencias socioeconómicas que genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco. • Determinar y verificar el impacto ambiental genera el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco. 	<p>Hipótesis General</p> <p>Las causas y consecuencias económicas y sociales generadas por el tránsito urbano tienen una influencia significativa en la ciudad de Huánuco.</p> <p>Hipótesis Específicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existe una relación directa entre las causas socioeconómicas que fueron generadas por el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco. • Las consecuencias socioeconómicas generadas por el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco son bastante relevantes. • Es de muy significante el impacto ambiental generada por el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco. 	<p><u>VARIABLE INDEPENDIENTE</u></p> <p>- El parque automotor.</p> <p><u>Indicadores de la Variable Independiente:</u></p> <p>. Transporte Público y privado</p> <p>- Tráfico y señalización vehicular y peatonal</p> <p>- Diferentes medios de transporte público.</p> <p>- Terminales terrestres interprovinciales.</p> <p>- Paraderos informales de micros y colectivos</p> <p><u>VARIABLE DEPENDIENTE</u></p> <p>- Causas y consecuencias económicas y sociales.</p> <p><u>Indicadores de las Variables Dependientes:</u></p> <p>- Conocimientos sobre el reglamento tránsito por parte de los conductores y peatones</p> <p>- Tipos de riesgos y beneficios a los cuales están expuestos los usuarios</p> <p>- Cambios sociales y culturales de los usuarios del transporte de Pasajeros.</p> <p>- Efectos que tiene el ruido generados por el vehículos en el transeúnte y usuario-</p>	<p>Observación (opc)</p> <p>Revisión documental</p> <p>Revisión documental</p> <p>Revisión documental</p> <p>Entrevistas y observaciones</p> <p>Observación</p> <p>Revisión documental</p> <p>Revisión documental</p> <p>Revisión documental</p> <p>Encuesta (opc)</p> <p>Grupo de opinión</p>

CAPÍTULO IV.

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 TIPO Y NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN

4.1.1 Tipo de Investigación

Las investigaciones aplicadas son la respuesta efectiva y fundamentada a un problema detectado, descrito analizado y analizado descrito. La investigación aplicada concentra su atención en las posibilidades fácticas de llevar a la práctica las teorías generales, y destina sus esfuerzos a resolver los problemas y necesidades que plantean los hombres en sociedad en un corto, mediano o largo plazo. Es decir se interesa fundamentalmente por la propuesta de solución en un contexto físico-social específico (Carlos Sabino, 1996:106-113).

Es por ello que el presente trabajo de investigación es aplicada, porque utiliza teorías sobre las variables, como el efecto económico y social generados por el parque automotor de servicios públicos y privados en los usuarios y traslantes de la ciudad de Huánuco, variables que nos permitirán conocer la problemática, como sus causas y consecuencias de la situación y a la vez proponer alternativas de solución que podrán ser tomadas en cuenta por las instituciones públicas y los gobiernos locales para mejorar el desempeño de los funcionarios, es por eso que es minuciosamente revisado para dar un respaldo eficiente en su aplicación.

4.1.2. Nivel de Investigación

Para Sellitz, Jahoda y otros (1965), el nivel de investigación según la profundidad y objetivo de la investigación descriptiva correlacional son aquellas que actúan en el presente y sobre dos variables de tipo dependiente (V.D. V.I). Miden y evalúan con precisión el grado de relación que existe entre dos conceptos o variables en

un grupo de sujetos durante la investigación. La correlación puede ser positiva o negativa. Exigen el planteamiento de hipótesis que se comprobarán o no. Su utilidad radica en saber cómo se puede comportar un concepto o variable, conociendo el comportamiento de otra variable relacionada.

El nivel de investigación aplicado al presente trabajo de investigación es descriptivo - correlacional, porque analiza la relación de las variables. Asimismo describe el grado de influencia entre tránsito del parte automotor y el estado emocional del usuario y del transeúnte en la ciudad de Huánuco.

4.2 MÉTODO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

4.2.1 Diseño metodológico de investigación.

La investigación será de tipo no experimental y adoptar un diseño deductivo, inductivo, analítico y síntesis de los resultados encontrados de la aplicación de la encuesta, el cual consiste preguntar a los usuarios y transeúntes sobre el servicios y el problema que se genera del tránsito y servicios de transporte de pasajeros en la ciudad de Huánuco. A partir de este análisis se establecerá un conjunto de relaciones de causalidad entre las variables, mediante la técnica de la estadística y la correlación.

4.2.2. Universo, Población y Muestra.

Como universo de investigación será la Ciudad de Huánuco, se tomará como Población a la personas que viven en los distrito de Huánuco, Amarilis y Pillco Marca y como muestra será el cálculo que resulte de la aplicación de la fórmula de solo los adultos de 15 años a más, a quienes se aplicará una encuesta sobre el impacto que viene generando el tráfico y servicios de pasajeros en el estado emocional de los usuarios y transeúntes de la ciudad de Huánuco.

Dónde:

n = el tamaño de la muestra.

N = tamaño de la población, Se tomó la población del año 2007 de 270,233 pobladores.

σ = Desviación estándar de la población que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor constante de 0,5.

Z = Valor obtenido mediante niveles de confianza. Es un valor constante que, si no se tiene su valor, se lo toma en relación al 95% de confianza equivale a 1,96 (como más usual) o en relación al 99% de confianza equivale 2,58, valor que queda a criterio del investigador.

e = Límite aceptable de error muestral que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor que varía entre el 1% (0,01) y 9% (0,09), valor que queda a criterio del encuestador.

$$n = \frac{z^2 NPQ}{\varepsilon^2 N + z^2 PQ}$$

Calculo de la Poblacion Muestral

$e =$	0.05
$N =$	170,233
$\sigma =$	0.605
Confianza =	99%
$Z =$	-2.58
$Z =$	2.58
$n =$	660

4.2.3. Métodos de Investigación

En la presente investigación se utilizará el método inductivo y deductivo el cual consiste en pasar de lo particular a lo general y viceversa, como el análisis y la síntesis; es decir, lo que se hará en este estudio es describir y analizar la relación existente entre el parque automotor del servicio público y privado que viene generando un impacto económico y social en los usuarios y transeúntes de la ciudad de Huánuco, a partir de este análisis se establecerá un conjunto de relaciones de causalidad entre las variables, mediante la técnica de la estadística y la correlación usando el SPSS y EXCEL., necesarios para demostrar la hipótesis.

4.2.4. Técnicas de acopio o recopilación de datos

Estadística: Esta técnica nos permitirá la recopilación, ordenación, sistematización y procesamiento de datos; así como la determinación de los indicadores, y la presentación de los datos secundarios convertidos en información estadística para la comprobación de las hipótesis. Como instrumentos para la recolección de datos en la parte descriptiva de la tesis se utilizará los cuadros estadísticos y gráficos del comportamiento de las variables estudiadas; mientras que en la parte analítica y explicativa se aplicará las tablas y gráficos resultantes de las comparaciones entre ellas estadísticamente.

Análisis Documental: La aplicación de esta técnica consistirá en acumular, analizar y resumir, en forma muy selectiva e inteligente, un conjunto de textos, artículos de revistas, estudios de organismos oficiales y cualquier otro documento sobre el tema materia de investigación. Los instrumentos utilizados en este trabajo de investigación serán las fichas bibliográficas y hemerográficas, resúmenes, fotocopias, recortes de revistas y periódicos, etc. Las principales fuentes de datos secundarios fueron el Ministerio de Transporte, Municipalidad Provincial y Distrital de Huánuco, y los archivos electrónicos.

CAPÍTULO V.

PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

5.1. Análisis e interpretación de gráficos estadísticos.

1.- **Domicilio del encuestado**, en esta investigación fue necesario conocer el distrito donde domicilia el encuestado, para obtener una opinión de acuerdo a la necesidad de movilizarse a través del transporte urbano o en forma particular, conocer también cual es el criterio que tiene sobre el tránsito de la ciudad de Huánuco en todos sus distritos.

CUADRO N° 01

DOMICILIO DEL ENCUESTADO					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Huánuco	356	53.939	0.54	0.54	54%
Amarilis	172	26.061	0.26	0.8	26%
Pillco Marca	132	20	0.2	1	20%
Total	660	100	1	-	100%

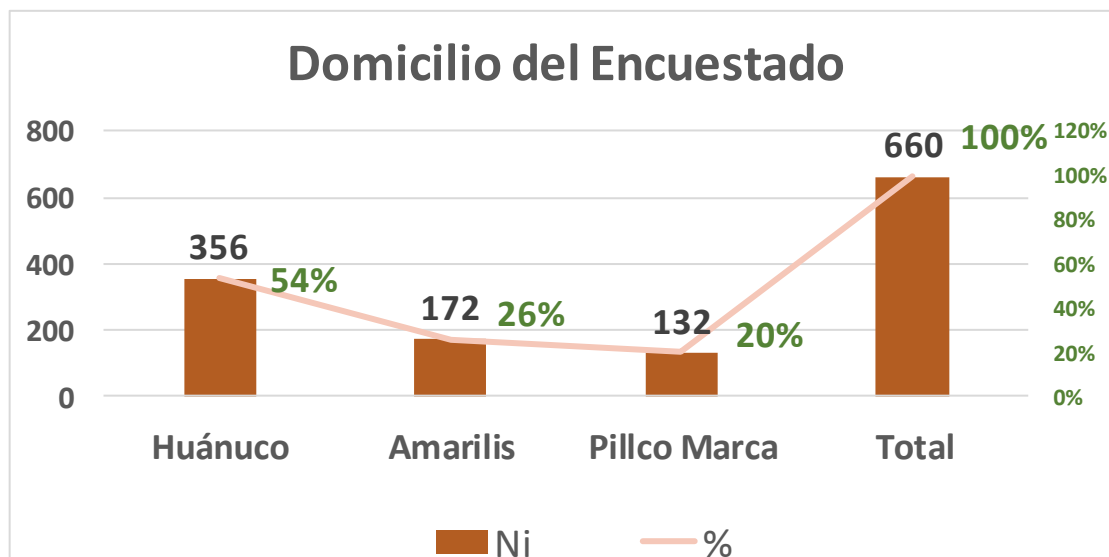
Fuente: encuesta

Elaboración: grupo de investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN: De acuerdo a la encuesta realizada en la población de huanuqueña para conocer el “domicilio” de los encuestados, del 100% de los encuestados el 54% tiene sus domicilio en el distrito de Huánuco, un 26% viven en el distrito de Amarilis y un 20% su residencia es en el distrito de Pillco Marca. De dicho resultado se observa que, el mayor número encuestado fueron del distrito de Huánuco, pero esto no quiere decir que ellos utilicen más los

servicios del transporte urbano, sino que en los lugares de encuesta coincidentemente fueron las más encuestadas.

GRAFICO N° 01



Elaboración: grupo de investigación

2.- Genero del Encuestado. Se trató de encuestar a todas las personas sin interesar su género, para así obtener una opinión más general sobre el tráfico y transporte urbano, donde nos dimos cuenta que las personas que más utilizar el transporte urbano de pasajeros fueron las mujeres de todas las edades .

CUADRO N° 02

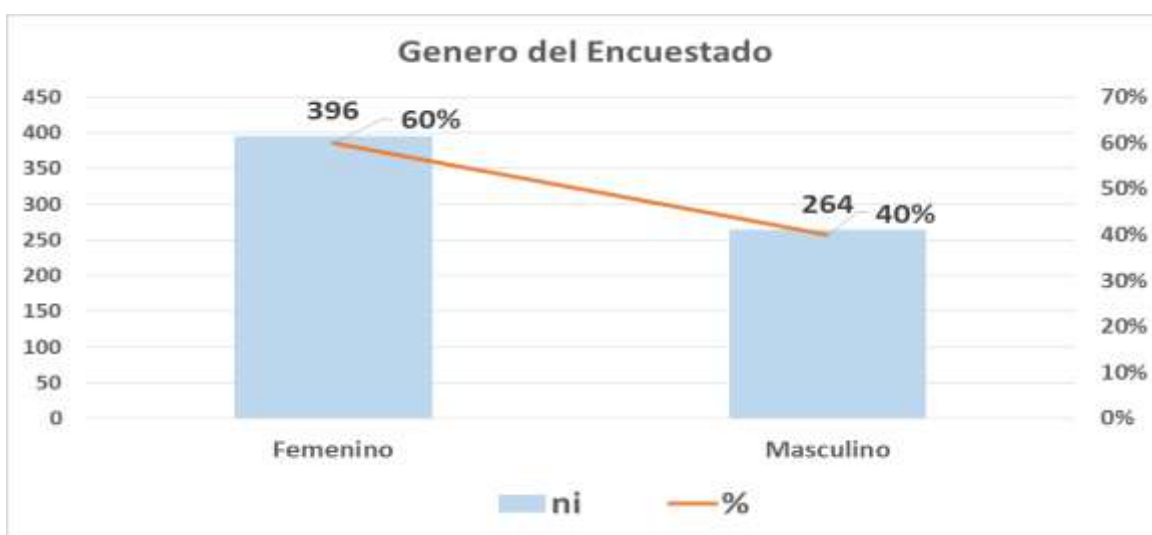
GENERO DEL ENCUESTADO					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Femenino	396	396	0.6	0.6	60%
Masculino	264	660	0.4	1	40%
Total	660	-	1	-	100%

Fuente: encuesta

Elaboración: grupo de investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN: Según la encuesta realizada dirigida a los pobladores de la ciudad de Huánuco, se dirigió a ambos sexos, del 100% de los encuestados el 60% son mujeres, mientras que el 40% restante son varones. Llegando a concluir que las mujeres son las que utilizan con mayor frecuencia el servicio de transporte en la ciudad de Huánuco, esto puede deberse a que muchos varones solo utilizan este servicio para trasladarse a sus centros de trabajo, mientras que las mujeres el servicio con mayor continuidad por su misma actividad del hogar.

GRAFICO N° 02



Elaboración: grupo de investigación

3.- Edad del encuestado.- Era necesario conocer la edad de los que usan el transporte urbano, tratamos de encuestar a personas de más de quince años por las características de la presente investigación, porque queríamos conocer la opinión no solo de transporte de pasajeros urbanos si también la calidad de tráfico y sus señalizaciones que regulan las circulaciones de los vehículos.

CUADRO N° 03

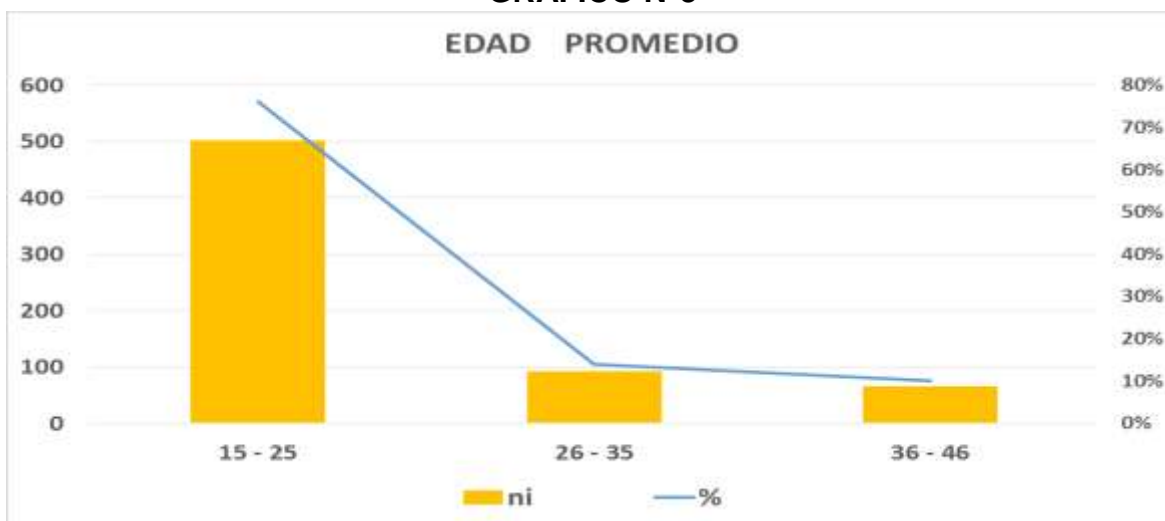
EDAD PROMEDIO					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
15 - 25	502	501	0.76	0.76	76%
26 - 35	92	593	0.14	0.9	14%
36 - 46	66	660	0.1	1	10%
Total	660	-	1	-	100%

Fuente: encuesta

Elaboración: grupo de investigación

ANALISIS E INTERPRETACIÓN: En la encuesta realizada en la ciudad de Huánuco, la edad del encuestado es importante para conocer la opinión respecto al transporte urbano, del 100% de los encuestados el 76% son menores de 25 años, mientras que el 14% tienen entre 26 y 35 años y el 10%, de 36 a 46 años. Llegando a la conclusión que un 90% de los encuestados son jóvenes menores de 35 años ya que los mismos tienen mayores actividades tanto laborales como comerciales en la ciudad, que la población adulta.

GRAFICO N°3



Elaboración: grupo de investigación.

4.- Grado de instrucción. En esta investigación es necesario conocer la nivel de educación de cada encuestado, para tener una opinión de personas que conocen el servicios de transporte de pasajeros y el tránsito vehicular que circula en la ciudad de Huánuco.

CUADRO N° 0 4

GRADO DE INSTRUCCIÓN					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Secundaria	40	40	0.06	0.06	6%
Superior	541	581	0.82	0.88	82%
Instituto	79	660	0.12	1	12%
Total	660	-	1	-	100%

Fuente: encuesta
Elaboración: grupo de investigación

ANALISIS E INTERPRETACIÓN: El grado de instrucción también es importante cuando el encuestado opina sobre el tema de transporte, quien responderá con mayor experiencia, del 100% de los encuestados el 6% terminaron la secundaria, mientras que el 82% cursan estudios superiores y un 12%, estudios técnicos en institutos. Llegando a la conclusión que el 94% de los encuestados tiene una educación superior. La instrucción profesional y técnica es de vital importancia para la población, haciendo que su observación en ciertos temas como es el caso de transporte urbano, tengamos respuestas más técnicas entre lo mejor y lo malo que puede ser los servicios en este caso de transporte urbano.

GRAFICO N°4



Elaboración: grupo de investigación.

5.- Calidad del servicio de transporte de pasajeros urbanos.-

La pregunta en la encuesta fue: ¿Cómo considera usted a las unidades de los colectivos que vienen dando el servicio público de transporte de pasajeros? Uno de los servicios de mayor importancia en la ciudad es el de transporte de pasajeros, en Huánuco existe diversos servicios como Taxis, colectivos, microbuses, movilidad escolar y otros, queríamos conocer la opinión del ciudadano huanuqueño sobre este la calidad de los Colectivos, que en su mayoría son automóviles.

CUADRO N° 05

CALIDAD DE LOS COLECTIVO SERVICIOS DE TRANSPORTE					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Excelentes para el servicio	13	13	0.02	0.02	2%
Buenos para el servicio	158	171	0.24	0.26	24%
Regulares para el servicio	370	541	0.56	0.82	56%
Malos para el servicio	93	634	0.14	0.96	14%
Pésimos para el servicio	26	660	0.04	1	4%
Total	660	-	1	-	100%

Fuente: encuesta

Elaboración: grupo de investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN: Uno de los medios de transporte de pasajeros urbanos son los colectivos, que son automóviles que trasladan de 4 a 5 pasajeros con un costo mayor que los micros y ómnibus en esta encuesta se quiso conocer la calidad del vehículo, del 100% de los encuestados el 2% opina que es excelente para el servicio, mientras que el 24% opina que es bueno, el 56%, que es regular, un 14% que es malo y un 4% que es pésimo. Llegando a la conclusión que para un 82% de los encuestados les parece aceptable la calidad de los colectivos. Los propietarios de estos colectivos muchas veces no pueden cambiar o dar su mantenimiento al vehículo, debido a que las utilidades que perciben por prestar dicho servicio no son suficientes, muchos de estos colectivos tiene más de cinco años de antigüedad.

GRAFICO N°5



Elaboración: grupo de investigación.

6.- Calidad del servicio de Taxis: La pregunta en la encuesta fue: ¿Cómo considera usted a las unidades de Taxis que vienen dando el servicio público de transporte de pasajeros? En toda ciudad existe un servicio de taxis

que son automóviles, pero en Huánuco este servicio casi el 95% son mototaxis de marca Bajaj, queríamos conocer la opinión del usuario de este servicio, que al parecer todos estamos satisfecho porque cada año hay más mototaxis que prestan este servicio de taxi, es así que en la actualidad se estima que hay 12,000 vehículos

CUADRO N° 06

CALIDAD DEL SERVICIOS DE TAXIS					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Excelentes para el servicio	0	0	0	0	0%
Buenos para el servicio	120	120.00	0.18	0.18	18%
Regulares para el servicio	370	490.00	0.56	0.74	56%
Malos para el servicio	116	606.00	0.18	0.91	18%
Pésimos para el servicio	54	6960.00	0.08	0.1	8%
Total	660	-	0.1	-	100%

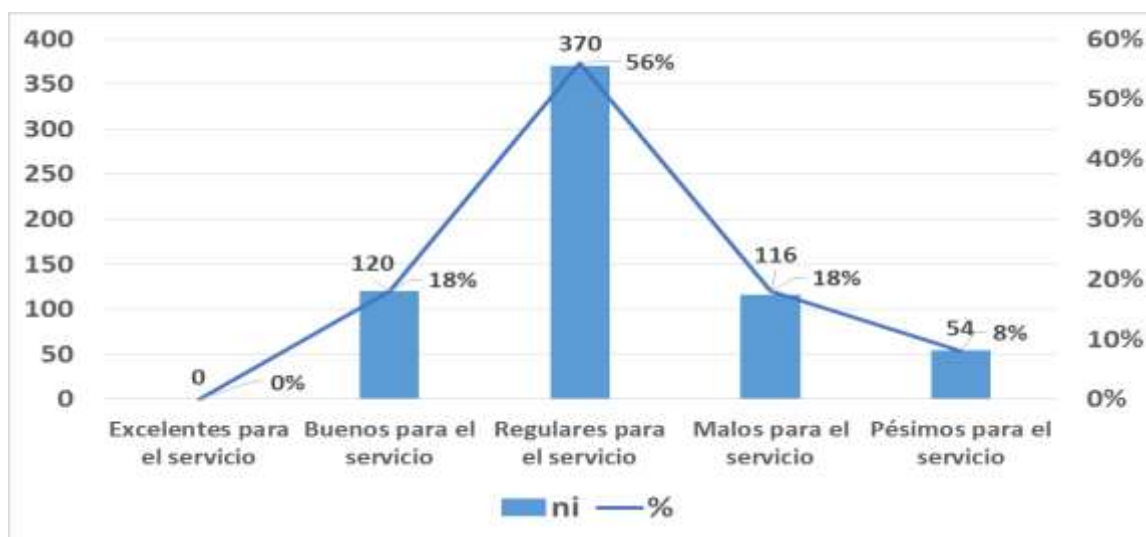
Fuente: encuesta

Elaboración: grupo de investigación

ANALISIS E INTERPRETACIÓN: Con respecto a los taxis en la ciudad de Huánuco, es algo sui generis, casi no existe taxis convencionales como los automóviles, todos son trimoviles de marca Bajaj, quisimos conocer la “calidad de los taxis”, del 100% de los encuetados, el 18% opina que es bueno, el 56%, que es regular, un 18% que es malo y un 8% que es pésimo. Llegando a la conclusión que para un 82% de los encuestados les parece de regular a malo la calidad de los taxis. La demanda de este servicio de “taxis” es por motivos de su costo, que en esta investigación el precio de un taxi es de S/2.00 (dos nuevos soles), esto

nos demuestra que la población de Huánuco no le interesas la calidad del servicio sino el costo de transporte.

**GRAFICO N°6
CALIDAD DEL SERVICIO DE TAXI**



Elaboración: grupo de investigación.

7.- Calidad de servicios de microbús. La pregunta en la encuesta fue: **¿Cómo considera usted a las unidades de los microbuses que vienen dando el servicio público de transporte de pasajeros?** Otros de servicios de pasajes urbanos son lo microbuses, quienes dan servicios en los tres distritos Huánuco, Pillco Marca y Amarilis con un recorrido extenso, por lo queríamos conocer la opinión del usuario sobre este servicio tanto del vehículo como del conductor.

CUADRO N° 07

CALIDAD DEL SERVICIO DE MICROS					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Excelentes para el servicio	0	0	0	0	0%
Buenos para el servicio	140	140	0.22	0.22	22%
Regulares para el servicio	284	424	0.4	0.62	40%
Malos para el servicio	119	543	0.18	0.8	18%
Pésimos para el servicio	117	660	0.2	1	20%
Total	660	-	1	-	100%

Fuente: encuesta

Elaboración: grupo de investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN: También se quiso conocer la opinión de los usuarios en cuanto a la calidad de servicios de transporte urbano, con respecto a los micros, del 100% de los encuestados el 22% opina que es bueno, el 40%, que es regular, un 18% que es malo y un 20% que es pésimo. Llegando a la conclusión que para un 62% de los encuestados les parece aceptable la calidad de los micros. Los micros se consideran una alternativa de transporte q la ausencia de ómnibus, en la ciudad de Huánuco las distancia a recorrer son relativamente cortas, en la mayoría de los caso las personas prefieren trasladares a pie o caminando.

GRAFICO N°7



Elaboración: grupo de investigación.

8.- Comportamiento y trato de los choferes: ¿Cómo considera usted el comportamiento y trato de los conductores y cobradores que vienen dando servicios de transporte de pasajeros?

El comportamiento y trato de los que conducen los vehículos de transporte de pasajeros es importante, esta actitud podría genera un stress en el usuarios cuando microbuses, colectivos y taxis maltratan al pasajero.

CUADRO N° 08

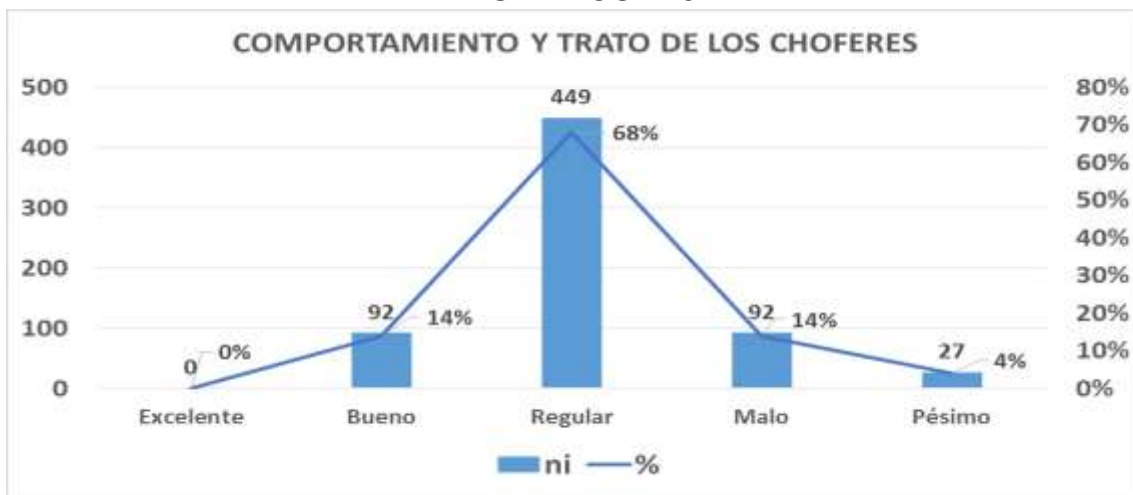
COMPORTAMIENTO Y TRATO DE LOS CHOFERES					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Excelente	0	0	0	0	0%
Bueno	92	92	0.14	0.14	14%
Regular	449	541	0.68	0.82	68%
Malo	92	633	0.14	0.96	14%
Pésimo	27	660	0.04	1	4%
Total	660	-	1	-	100%

Fuente: encuesta

Elaboración: grupo de investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN: Según las encuestas realizadas a los pobladores de la ciudad de Huánuco para conocer el “comportamiento y trato de los conductores”, del 100% de los encuetados el 14% opina que es bueno, mientras que el 68% opina que es regular, un 14% que es malo y un 4% que es pésimo. Llegando a la conclusión que para un 82% de los encuestados el comportamiento y el trato de los encargados de brindar el servicio de transporte son aceptables. El mal trato de los encargados muchas veces se debe al estrés, muchos de ellos trabajan casi diez a doce horas diarias, otros motivos es la no existencia de paraderos definidos, congestión de tráfico, no existe el respeto a la reglas de tránsito.

GRAFICO N°8



Elaboración: grupo de investigación.

9.- ¿En el momento de trasladar a los pasajeros, de qué forma conducen los taxis, microbuses y colectivos?

Forma de conducir de los choferes, es otros factores que crea incomodidad en el usuario, esto se genera cuando están compitiendo por pasajeros, pudiendo crear accidentes de tránsito o incomodidad en maniobras exageradas.

CUADRO N° 09

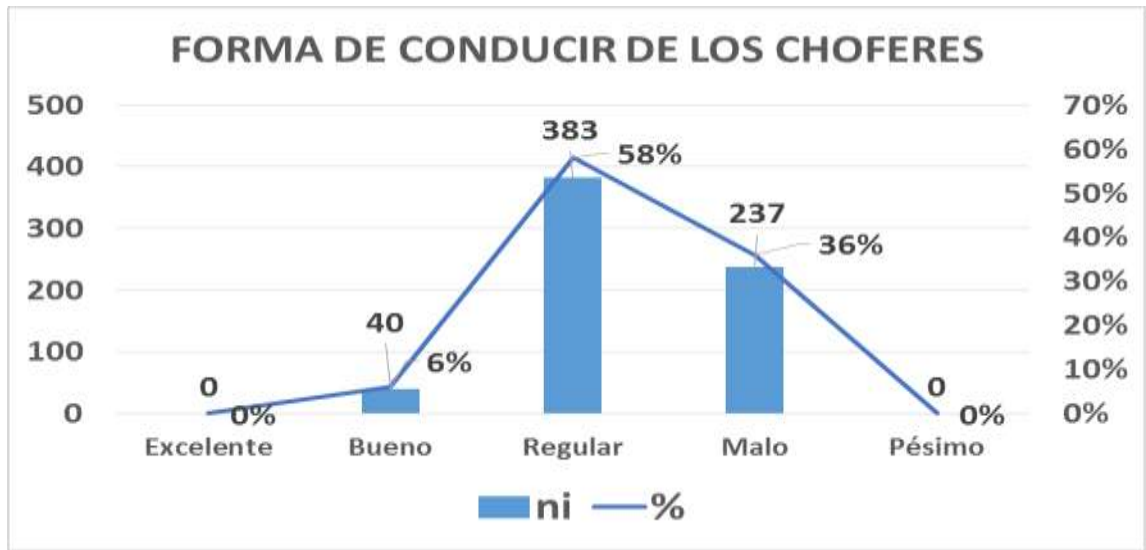
FORMA DE CONDUCIR DE LOS CHOFERES					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Excelente	0	0	0	0	0%
Bueno	40	40	0.06	0.06	6%
Regular	383	423	0.58	0.64	58%
Malo	237	660	0.36	1	36%
Pésimo	0	660	0	1	0%
Total	660	-	1	-	100%

Fuente: encuesta

Elaboración: grupo de investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN: Según las encuestas realizadas a los usuarios o pasajeros de la ciudad de Huánuco para conocer la “forma de conducir de los choferes”, del 100% de los encuestados el 6% menciona que es bueno, mientras que el 58% menciona que es regular y un 36%, que es malo. Llegando a la conclusión el 64% de los encuestados aceptan la manera de conducir de los choferes. La inadecuada forma de conducir se debe mayormente a la cultura y costumbre del conductor o chofer del vehículo, por otro lado también incurre la falta de conocimiento vial como las señales de tránsito, etc.

GRAFICO N°9



Elaboración: grupo de investigación

10. ¿Usted está de acuerdo con la determinación de la municipalidad de NO estacionarse en la plaza de Armas y calle aledañas?

La municipalidad provincial de Huánuco, hace dos años determino que los vehículos no deben estacionarse en la Plaza de armas, por lo que buscamos una opinión del ciudadano huanuqueño sobre esta ordenanza.

CUADRO N° 10

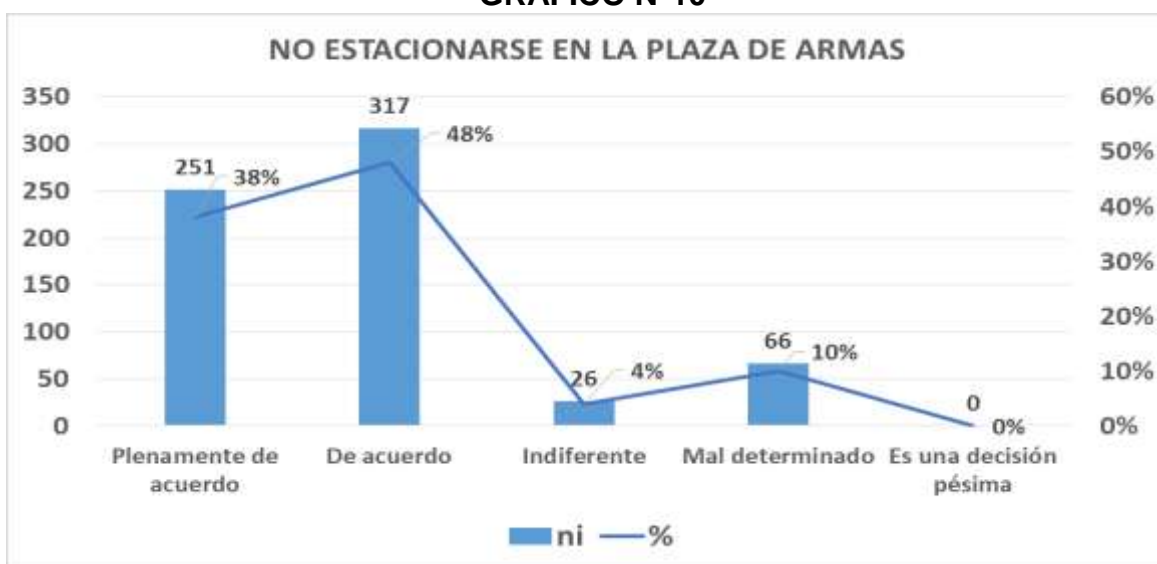
OPINION DE LA DETERMINACION NO ESTACIONARSE EN LA PLAZA DE ARMAS					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Plenamente de acuerdo	251	251	0.38	0.38	38%
De acuerdo	317	568	0.48	0.86	48%
Indiferente	26	594	0.04	0.9	4%
Mal determinado	66	660	0.1	1	10%
Es una decisión pésima	0	660	0	1	0%
Total	660	-	1	-	100%

Fuente: encuesta

Elaboración: grupo de investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN: Las encuestas realizadas a la población de Huánuco para conocer la “determinación municipal del no estacionarse en la plaza de armas y calles aledañas” de los encuestados, del 100% de los encuestados el 38% está plenamente de acuerdo, el 48% está de acuerdo, un 4% es indiferente y un 10% opina que está mal determinado. Llegando a la conclusión que para el 86% de los encuestados la municipalidad hizo bien en dicha determinación, alegando que inescrupulosos utilizaban la plaza de armas como cochera personal haciendo que la imagen de la plaza y alrededores sea mal vista por turistas tanto nacionales como extranjeros. Mientras que los que dijeron que es una mala determinación alegaron que no solo se haría eso en la plaza de armas y alrededores sino en todo el distrito urbano. También es necesario conocer que si lo mototaxis ingresen al centro histórico o no, ya que estos vehículos son conducidos por personas que no respetan la reglas de tránsito y paraderos.

GRAFICO N°10



Elaboración: grupo de investigación

11.- ¿Considera usted de que las señalizaciones de tránsito son suficientes en la ciudad de Huánuco? (Semáforos, señalizaciones de paraderos, colegios hospitales, etc)

Para una buena circulación de los vehículo en la ciudad de Huánuco, es necesario tener un señalización vial adecuada, para que existe un orden de tráfico vehicular adecuado, como son semáforos, letreros de regulación de velocidad, zonas peatonales, paraderos y otras señales. Se nota que los colectiveros tienen paraderos en zonas inadecuados, que en ciertas horas punta generan más congestión de lo normal

CUADRO N° 11

ADMINISTRACION DE LA SEÑALES DE TRANSITO					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Estratégico	0	0	0	0	0%
Buena	40	40	0.06	0.06	6%
Indiferentes	119	159	0.18	0.24	18%
Insuficientes	396	555	0.6	0.84	60%
Inadecuados	105	660	0.16	1	16%
Total	660	-	1	-	100%

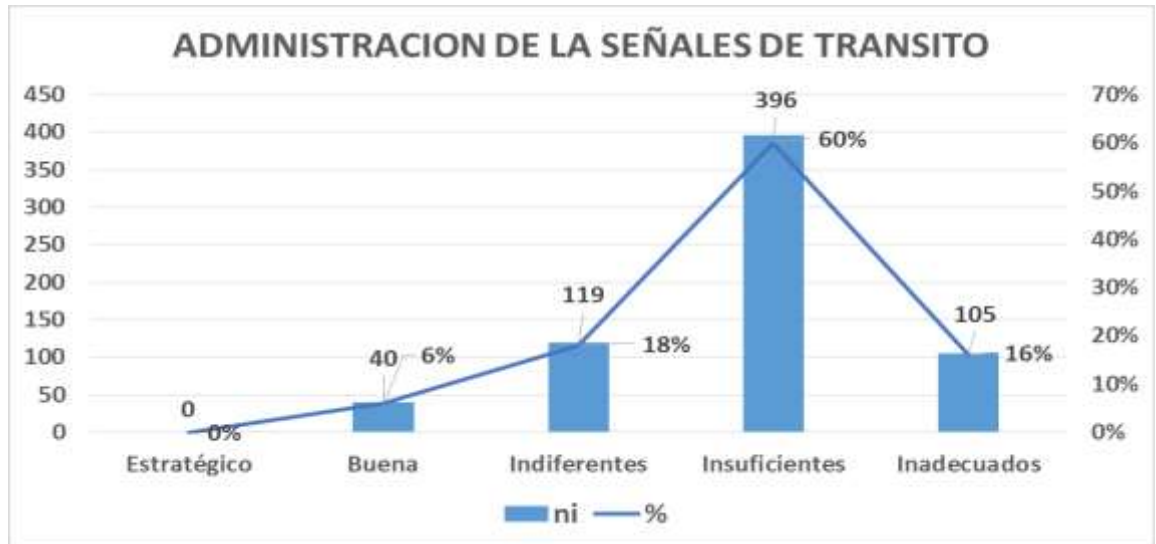
Fuente: encuesta

Elaboración: grupo de investigación

ANALISIS E INTERPRETACIÓN: Según las encuestas realizadas en la ciudad de Huánuco para conocer la “administración de señalizaciones”, del 100% de los encuetados el 6% opina que es buena, el 6% es indiferente, un 60% opina que es insuficiente y un 16% que es inadecuado. Llegando a la conclusión que un 76% de los encuestados están en desacuerdo con las señalizaciones de tránsito en la ciudad debido a que es pobre y mediocre, ya que muchos semáforos están

malogrados, señalizaciones que no se ven y peor aún muchos que no se respetan.

GRAFICO N°11



Elaboración: grupo de investigación.

12.- Educación vial del ciudadano: ¿Cree usted que el ciudadano que transita por la ciudad de Huánuco, tiene una educación vial adecuado respeto al tránsito?

Otro factor interesante para determinar las causas y consecuencias económicas y sociales que general en tráfico urbano en una ciudad, porque el comportamiento del usuario determinara la calidad de transporte, si un ciudadano cruza la calle en la mitad de cuadra podría generar que le atropellen, y toma un taxis o colectivo fuera del paradero genera una congestión del tráfico, así y otros actitudes de no respetar señales de transito hace que el trafico sea desordenada.

CUADRO N° 12

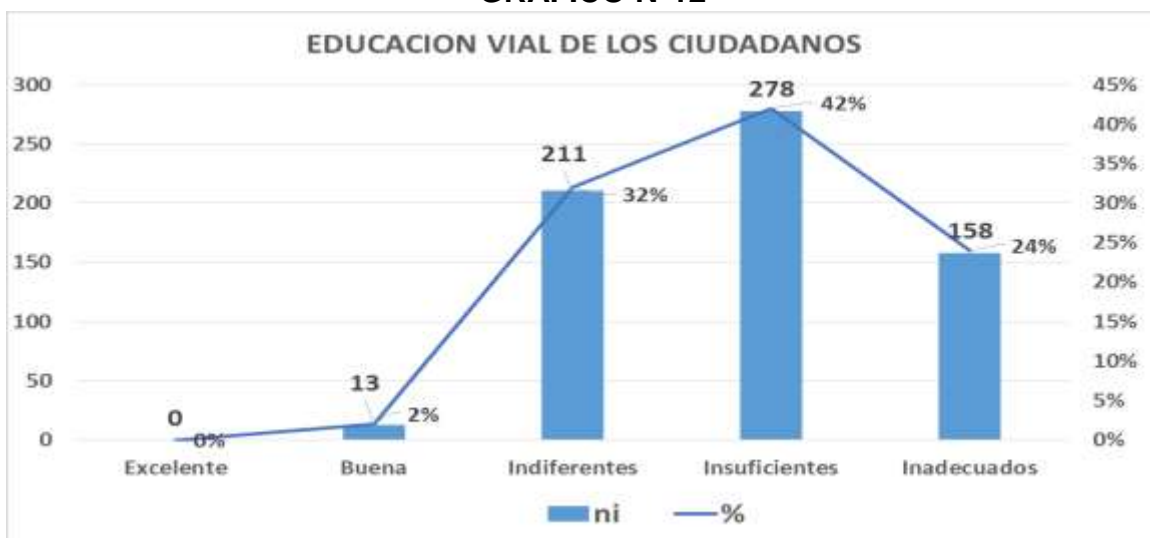
EDUCACION VIAL DE LOS CIUDADANOS					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Excelente	0	0	0	0	0%
Buena	13	13	0.02	0.02	2%
Indiferentes	211	224	0.32	0.34	32%
Insuficientes	278	502	0.42	0.76	42%
Inadecuados	158	660	0.24	1	24%
Total	660	-	1	-	100%

Fuente: encuesta

Elaboración: grupo de investigación

ANALISIS E INTERPRETACIÓN: Según las encuestas realizadas en los usuarios de la ciudad de Huánuco para conocer la “educación vial de los ciudadanos”, del 100% de los encuetados el 2% considera que es buena, el 32% es indiferente a la opinión un 42% que es insuficiente y un 24% que están inadecuadamente informados. Llegando a la conclusión que para un 66% de los encuestados la educación vial del ciudadano es insuficiente; una población mal informada y educada en el tema de la educación vial comete muchas faltas a menudo y por ende los conductores también las cometen. Es necesario que el usuario respete la reglas de tránsito para tener un tráfico ordenado, si el peatón cruza la calle en la mitad de cuadra, puede generar accidente como atropellos, el peatón debe cruzar en la esquinas por la zona peatonal debidamente señalizados, así mismo cuando toma un taxi o colectivo deberán hacerlo en las esquinas o paraderos debidamente señalizados.

GRAFICO N°12



Elaboración: grupo de investigación

13.- El desempeño de los policías de tránsito: La pregunta en la encuesta fue: ¿De qué manera considera Usted el desempeño de la policía de tránsito en la ciudad de Huánuco?

Otros de los factores importantes para tener un tráfico ordenado y rápido, son los policías, quienes deberían ayudar en la rápida circulación del tráfico, sobre todo en horas punta, ordenar a los colectivos y mototaxis que respeten las señales de tránsito, cosa que muchas veces no lo hacen, ya que no existe una coordinación con la municipalidades de los tres distritos como Huánuco, Pillco Marca y Amarilis, en el Distrito de Amarilis y Pillco Marca, el mayor problema es la carretera central que se trasforma en una avenida o calle, la circulación de vehículos pesados, particulares, colectivos, taxis, motocicletas, etc, no existe paraderos debidamente acondicionados hace que se crea un caos vehicular..

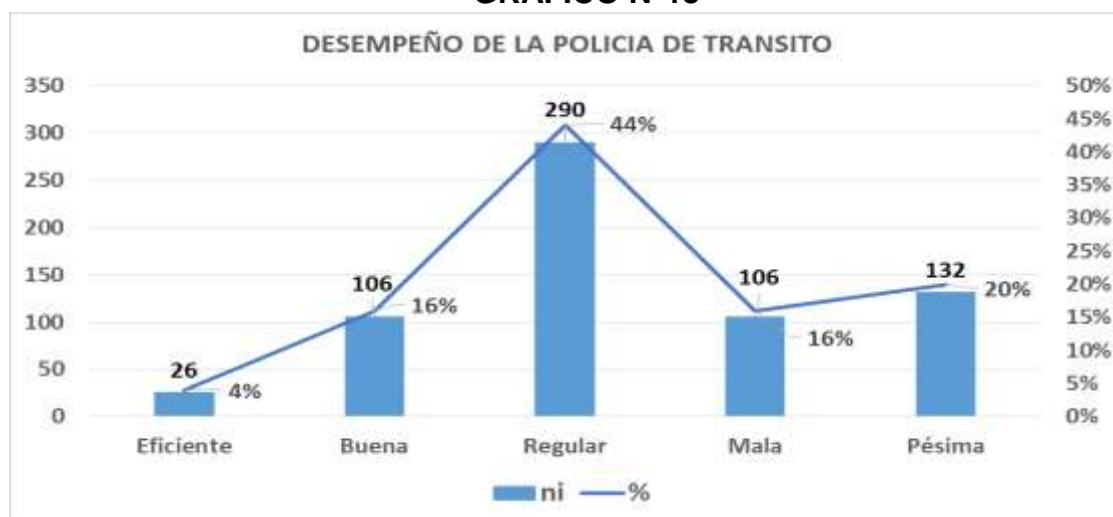
CUADRO N° 13

DESEMPEÑO DE LA POLICIA DE TRANSITO					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Eficiente	26	26	0.04	0.04	4%
Buena	106	132	0.16	0.2	16%
Regular	290	422	0.44	0.64	44%
Mala	106	528	0.16	0.8	16%
Pésima	132	660	0.2	1	20%
Total	660	-	1	-	100%

Fuente: encuesta
Elaboración: grupo de investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN: La policía nacional a través de sus policías de tránsito, dirige y controla el tránsito urbano de Huánuco. Se quiso conocer el “desempeño de los policías de tránsito”, del 100% de los encuestados el 4% opina que la eficiencia de los policías de tránsito es eficiente, un 16% que es buena, un 44% que regular, un 16% que es mala y un 20% que es pésima. Llegando a la conclusión que un 36% están en desacuerdo absoluto con el desempeño de los policías de tránsito alegando que son corruptos y abusivos con los conductores de los vehículos ya sean privados o públicos.

GRAFICO N°13



Elaboración: grupo de investigación

14.- El ruido generado por el tránsito urbano:

La actividad de tráfico urbano genera un ruido, queremos determinar si este ruido es o no una molestia percibida por los encuestados en la calle y para obtener datos y asignar el valor, respecto al ruido generado por el tráfico vehicular se preguntó: ¿Cómo considera Usted el ruido que genera el tránsito vehicular en la ciudad de Huánuco?, los resultados son los siguientes:

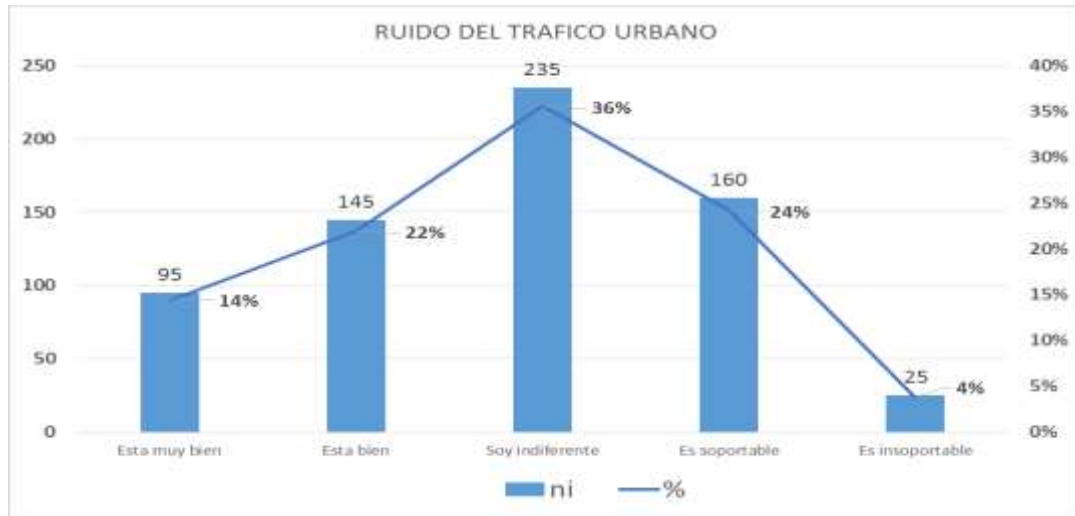
CUADRO N° 14

EL RUIDO DEL TRAFICO URBANO					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Esta muy bien	95	95	0.14	0.14	14%
Esta bien	145	240	0.22	0.36	22%
Soy indiferente	235	475	0.36	0.72	36%
Es soportable	160	635	0.24	0.96	24%
Es insoportable	25	660	0.04	1	4%
Total	660	-	1	-	100%

Fuente: Encuesta . Elaboración propia

ANALISIS E INTERPRETACIÓN: La actividad de transportar pasajeros, cargas y de movilidad de los vehículos particulares, generan un ruido provocados por los motores, claxon y otros, se quiso conocer si este ruido provoca o no una molestia en el ciudadano, del 100% de los encuestados el 36% opinan que son indiferentes a este ruido, un 24% manifiesta que el ruido generado por el parque automotor es soportable, solo un 4% manifiestan que es insoportable, un 22% opinaron que está bien y un 14% declararon que está muy bien que se genere este ruido. Llegando a la conclusión que un 36% están de acuerdo con el ruido generado por el parte automotor de la ciudad de Huánuco.

GRAFICO N°14



Elaboración: grupo de investigación

14.- Los paraderos de colectivos y microbuses:

El transporte público es el principal modo de transporte de la población huanuqueña, no existen paraderos en el casco urbano de la ciudad y si existe no son los más adecuados ya que interrumpen la circulación de los demás vehículos, las personas que suben o bajan de una mototaxi, taxi, colectivo o microbuses lo hacen donde más les parezca, es que el sueldo del chofer y del cobrador depende de cuantos pasajeros puedan llevar, más es mejor, esto genera una fuerte competencia entre ellos, aquí se originan los famosos correteos o “los piques de los microbuseros”; queremos determinar si los paraderos es o no un factor importante en el ordenamiento del tráfico urbano y para obtener datos y asignar el valor, respecto a los paraderos se preguntó: ¿Considera usted que los paraderos de los colectivos y microbuses son adecuados? los resultados son los siguientes:

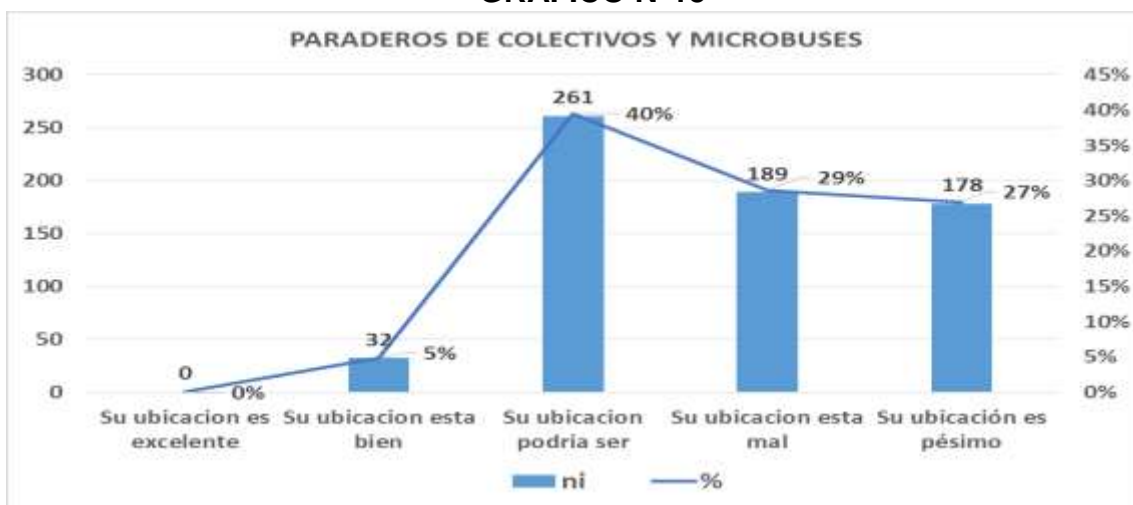
CUADRO N° 15

PARADEROS DE COLECTIVOS Y MICROBUSES					
RESPUESTA	ni	Ni	hi	Hi	%
Su ubicacion es excelente	0	95	0.00	0.00	0%
Su ubicacion esta bien	32	240	0.18	0.18	5%
Su ubicacion podria ser	261	475	1.47	1.65	40%
Su ubicacion esta mal	189	635	1.06	2.71	29%
Su ubicación es pésimo	178	660	1.00	3.7079	27%
Total	660	-	3.7079	-	100%

Fuente: Encuesta . Elaboración propia

ANALISIS E INTERPRETACIÓN: Los paraderos son importantes para un mejor ordenamiento del tránsito de pasajeros urbanos, se quiso conocer de qué forma este factor incide en el ciudadano, del 100% de los encuetados el 40% opinan que la ubicación actual se podría considerar, un 29% manifiesta que el paradero esta mal ubicado, el 27% manifiesta que el paradero está ubicado pésimamente, solo un 5% manifiestan que el paraderos está bien ubicado. Llegamos a la conclusión que un 56% están en desacuerdo con la ubicación de los paraderos.

GRAFICO N°15



Elaboración: grupo de investigación

5.2. COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS.-

5.2.1 Contratación del resultado de la encuesta con la Hipótesis planteada.

En el Cuadro N°16 se tiene los resultados de las opiniones vertidas por los encuestados, tal como se detalló líneas arriba las personas a quienes se encuestó fueron de diferentes barrios de la provincia, las mayoría fueron jóvenes y mayores entre los 15 a 40 años, así mismo el 82% tiene una formación profesional universitaria, con un trabajo en su mayoría de empleados o dependientes existiendo independientes entre comerciantes, empresarios, este resultado estadístico nos dice que la población de la ciudad de Huánuco consideran que el servicios de transporte de pasajeros urbano y el transito urbano esta entre regular a mal, el 41% manifestaron que el tráfico y el servicio de transporte pasajeros es de regular, existiendo un 37% de la población que lo considera que el servicios de pasajeros y tránsito en un problema consideran entre malo y pésimo, pero existe una opinión favorable de un 17% de los encuestados quienes manifiestan que el servicio de transporte de pasajeros y el tránsito en la ciudad de Huánuco está bien y un 5% lo considera de muy bueno.

La hipótesis especifica que se planteo fue de que **“Existe una relación directa entre las causas socioeconómicas que ha generado un mayor tránsito urbano en la ciudad de Huánuco”** una de causas fue el crecimiento de la población de la ciudad de Huánuco, no solo de un crecimiento demográfico sino un crecimiento por migración de la provincias y departamentos vecinos, creándose en estos últimos veinte años nuevos distrito y centros poblados, esto generó la necesidad de un servicio de transporte de pasajeros urbano.

En los últimos años, especialmente desde principios de los años noventa, el aumento de la demanda de transporte y del tránsito vial ha causado, más congestión, demoras, accidentes y problemas ambientales en la ciudad de Huánuco. Ese aumento explosivo surge de un mayor acceso al automóvil al elevarse el poder adquisitivo de las clases de ingresos medios, más acceso al crédito, reducción de los precios de venta, más oferta de autos usados, crecimiento de la población, menos habitantes por hogar y escasa aplicación de políticas estructuradas en el transporte urbano.

El tráfico vehicular de la zona urbana de Huánuco se ha convertido en un desorden total debido a la informalidad reinante, pues los conductores de los vehículos principalmente de los vehículos menores, no cuentan con la respectiva autorización de circulación otorgada por la Municipalidad Provincial, sus conductores, carecen de licencia para conducir y muchos de ellos, resultan ser menores de edad, aun mas, algunas zonas de gran fluido vehicular y peatonal, carecen de semáforos, lo cual pone en grave riesgo la seguridad pública de la ciudadanía huanuqueña.

Como segundo hipótesis específicos se planteó **“Las consecuencias socioeconómicas generadas por el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco son bastante relevantes”**. Las vías públicas han sido diseñadas para dar fluidez al tránsito vehicular y no para servir de paraderos informales, como es el caso de las zonas comprendidas entre: Las cuadras 4 a 6 del Jirón General Prado, que se halla bloqueado por los autos de servicio de taxi disperso; Las cuadras 7 a 10 del Jirón Huallayco, que impide la libre circulación de los vehículos que ingresan al mercado de abastos y paradero de los ómnibus que hacen servicio a

Tomayquichua y Ambo; La intersección del Jirón 28 de Julio con el Jirón Crespo y Castillo, donde también existe otro paradero, que imposibilita la fluidez del tránsito vehicular y peatonal, sobre todo en las horas punta o cuando los vehículos de las empresas de transporte de pasajeros ubicadas en esa zona arriban a esta ciudad; La intersección del Jirón Abtao y el Jirón Huánuco, es otra muestra de la falta de ordenamiento de nuestra ciudad, pues por su cercanía al mercado modelo, ocasiona mas de un malestar a los transeúntes, que se ven obligados a efectuar maniobras peligrosas para esquivar a los vehículos menores que transitan por esa zona y la intersección del Jirón San Martín con el Jirón General Prado.

La tercera hipótesis específicos se planteó **“Es muy significativo el impacto ambiental generada por el tránsito urbano en la ciudad de Huánuco”**.

Los problemas del tránsito vehicular, no solo se limitan a la informalidad con la que actúan los conductores, así como a la existencia de múltiples paraderos informales sino además al grave riesgo al que se someten a los escolares y personas de la tercera edad, en las zonas donde existen centros educativos, pues al no existir un efectivo policial que regule el tránsito en esos lugares ni personal del serenazgo que los apoye, las inmediaciones de dichos colegios y centros educativos, se convierten en un cuello de botella donde el más arriesgado logra salir del lugar después de haber ocasionado daños materiales al vehículo del costado o después de haber hecho pasar el susto de su vida a algún estudiante desprevenido o una persona anciana.

La población huanuqueña tienen derecho a vivir en un ambiente sano y ordenado, donde la ciudadanía se someta a los reglamentos y las leyes, por eso es necesario implementar el Ordenamiento y Actualización del Plan Regulador de

Rutas de Transportes, se trabaje con el concurso o participación activa de la Municipalidad Provincial de Huánuco, municipalidades de Amarilis y Pillco Marca, Policía Nacional, Ministerio de Transportes, Empresas de Transportes, Colegios Profesionales, Medios de Comunicación y demás instituciones involucradas al sector.

El congestionamiento y caos vehicular de Huánuco genera malestar, problemas y costos sociales a las personas tales como: Aumento de la contaminación sonora; Aumento del tiempo de viaje a sus respectivos centros de trabajo, educativos, etc; Molestia por el dióxido de carbono emitido por los vehículos detenidos; Gasto del combustible al mantener el motor encendido; Disminución de la calidad de vida de las personas; Incidentes y peligro al cruzar las calles; Irritabilidad causada por la pérdida de tiempo y aumento de estrés al estar inmerso en una excesiva masa vehicular

Estos problemas afectan a todos los habitantes, ya que todos usan el transporte público y privado, repercutiendo en el deterioro de su calidad de vida, impacto negativo en la salud mental, contaminación acústica y atmosférica, el tiempo de cada persona se ve afectado así como también los costos operacionales de los vehículos, sobre todo en el combustible.

CUADRO N° 16

Porcentaje de las Opiciones de los Encuestados						
	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Pesimo	TOTAL
<i>Respuesta por opinión de c/u</i>	385	1,203	2,998	1,852	822	7,260
<i>Porcentaje por opinión de c/u</i>	5%	17%	41%	26%	11%	100%
Fuente: Elaboración del Tesista						

TABULACION DE FRECUENCIA DE ENCUESTA A LA POBLACION DE HUANUCO SOBRE EL TRANSITO Y SERVICIOS DE PASAJEROS URBANOS 2016

N° Pregunta	CRITERIOS	RESPUESTAS DE MEJORA					TOTAL
		5 Muy bueno	4 Bueno	3 Regular	2 Malo	1 Pesimo	
6	¿Cómo considera usted la calidad de vehículo de los colectivos que vienen dando el servicio público de transporte de pasajeros?	13	158	370	93	26	660
7	¿Cómo considera usted la calidad de vehículo de los taxis que vienen dando el servicio público de transporte de pasajeros?	0	120	370	116	54	660
8	¿Cómo considera usted la calidad de vehículo de los microbuses que vienen dando el servicio público de transporte de pasajeros?	0	140	284	119	117	660
9	¿Cómo considera usted el comportamiento y trato de los conductores y cobradores que vienen dando servicio para el transporte de pasajeros?	0	92	449	92	27	660
10	En el momento de trasladar a los pasajeros, ¿de qué forma conducen los taxis, micros y colectivos?	0	40	383	237	0	660
11	¿Cómo consiera Ud. la determinación de la municipalidad de NO estacionarse en la plaza de armas y calles aledañas?	251	317	26	66	0	660
12	¿Considera usted de que las señalizaciones de tránsito son suficientes en la ciudad de Huánuco?	0	40	119	396	105	660
13	¿Cree que el ciudadano que transita por la ciudad de Huánuco tiene una educación vial adecuada respecto al tráfico?	0	13	211	278	158	660
14	¿De que manera considera Usted el desempeño de la policia de tránsito en la ciudad de Huánuco?	26	106	290	106	132	660
15	¿De que manera considera Usted el ruido que genera el trnsito vehicular en la ciudad de Huánuco?	95	145	235	160	25	660
16	¿Considera usted de que los paraderos de los colectivos y microbuses son adecuados?	0	32	261	189	178	660
TOTAL DE RESULTADOS POR ENCUESTA		385	1,203	2,998	1,852	822	7,260

Fuente: Elaboración del grupo de investigación

N° Pregunta	PESO DE LAS RESPUESTAS					PROMEDIO TOTAL
	5 Muy bueno	4 Bueno	3 Regular	2 Malo	1 Pesimo	
6	0.10	0.96	1.68	0.28	0.04	3.06
7	0.00	0.73	1.68	0.35	0.08	2.84
8	0.00	0.85	1.29	0.36	0.18	2.68
9	0.00	0.56	2.04	0.28	0.04	2.92
10	0.00	0.24	1.74	0.72	0.00	2.70
11	1.90	1.92	0.12	0.20	0.00	4.14
12	0.00	0.24	0.54	1.20	0.16	2.14
13	0.00	0.08	0.96	0.84	0.24	2.12
14	0.20	0.64	1.32	0.32	0.20	2.68
15	0.72	0.88	1.07	0.48	0.04	3.19
16	0.00	0.19	1.19	0.57	0.27	2.22
	0.29	0.73	1.36	0.56	0.12	3.07

CONCLUSIONES

1.- Basados en lo observado en las calles y las respuestas obtenidas en la encuesta, concluimos que los servicios y estado de los vehículos que brindan servicio público de transporte de pasajeros en la ciudad de Huánuco, son regulares y deplorables en algunos casos, estos vehículos no están en las mejores condiciones para circular y brindar este servicio.

2.- La forma de conducir de los choferes de taxis, colectivos y microbuses esta entre malo y regular, lo cual implica que no respetan a los transeúntes, semáforos y la imprudencia que tienen al momento de circular.

3.- La ausencia de paraderos para muchos servicios que generan el estacionamiento indebido de los vehículos de transporte público, hace ineficaz el adecuado control y orden en los paraderos existentes, estando estos mal ubicados en la ciudad, sin la señalización correspondiente e inclusive sin la debida organización ni vigilancia generando el estacionamiento de vehículos que no son de la empresa (informales) de potencial peligro para el que lo aborde.

4.- La prohibición de la municipalidad de estacionarse en la plaza de armas y calles aledañas, que solo se cumple a medias, pese a que la prohibición de estacionarse en la plaza se hace cumplir, no sucede lo mismo con las calles que se encuentran alrededor, ya que no hay cumplimiento de estas, se puede observar gran cantidad de vehículos estacionados generando desorden en el tránsito y una reducción del espacio vial considerable.

5.- Las señalizaciones de tránsito son insuficientes e inadecuadas generando confusión y desorden.

6.- Los ciudadanos no tienen una educación vial completa, y en muchos casos es pésima haciendo que tanto el conductor como el transeúnte no respete las señalizaciones ni conozca la forma adecuada para transportarse generando caos vehicular sumado a que los policías de tránsito no cumplen con su labor de forma eficiente.

7.- Todos estos factores generan en la población un costo social que no se puede cuantificar, dado que no se puede medir el estrés, angustia y diversas emociones que puede sentir una persona que se ve atrapada en un congestionamiento, los gases emitidos por los autos, ni lo que siente al ser víctima de alguna imprudencia.

SUGERENCIAS

1.- Es necesario implementar el Ordenamiento y Actualización del Plan Regulador de Rutas de Transportes, se debe trabajar con el concurso o participación activa de la Municipalidad Provincial de Huánuco, municipalidades de Amarilis y Pillco Marca, Policía Nacional, Ministerio de Transportes, Empresas de Transportes, Colegios Profesionales, Medios de Comunicación y demás instituciones involucradas al sector.

2.- Para el mejoramiento del tránsito vehicular evitando las congestiones y caos el gobierno regional y local deberán mejorar algunas de las calles y expansión de la carretera central en la zona cercana al puente Esteban Pavletich, junto con la Rotonda para que exista un tránsito más fluido.

3.- Se propone un mejoramiento y creación de paraderos estratégicos y ordenados en la ciudad de Huánuco y distritos con la finalidad de que los vehículos de servicio público no se estacionen en cualquier momento y lugar a recoger pasajeros generando caos en las principales calles con mayor tránsito.

4.- El cumplimiento de la prohibición de estacionarse en las zonas aledañas a la plaza de armas con el fin de que no se genere congestionamiento y el tránsito sea más fluido, también la implementación de este mandato a zonas estratégicas en donde el tránsito de vehículos es mayor medida, así como colegios, calles principales y zonas comerciales para no generar congestionamiento y caos vehicular.

5.- Como todo se aprende desde casa implementar en los colegios la educación vial para generar este conocimiento básico desde pequeños, junto con la capacitación de los conductores que brindan servicio público, tanto para mejorar el trato al público como para el respeto a las señalizaciones de tránsito y la forma correcta de andar en las vías, sean cosas básicas como mantener el carril derecho, respetar el carril contrario y no adelantar por el lado izquierdo, cosas básicas que lamentablemente muchos conductores no respetan.

6.- Mantener el orden en zonas comerciales como el mercado de Huánuco, evitando que los comerciantes ambulantes acaparen espacio de la vía pública así como también el orden y limpieza de los mismos.

BIBLIOGRAFIA BASICA

Tapia Granados JA. La reducción del tráfico de vehículos y automóviles: una política urgente de promoción de la salud. Rev Panam Salud Pública 1998;3(3):137–51.

Barbero J, Silva H. Las reformas en el transporte urbano en América Latina y las enseñanzas para un transporte publico saludable. (Seminario impartido el 17 de abril del 2009 en la Universidad Torcuato di Tella; Buenos Aires, Argentina.)

Perú, Defensoría del Pueblo. El transporte urbano en Lima Metropolitana: un desafío en defensa de la vida. Lima: Defensoría del Pueblo; 2008

MORAN F., José: El desarrollo personal, clave del éxito en la actividad de un transporte seguro. Cenfutur, Lima, 1997

CANATUR: De la crisis al desarrollo sostenible del turismo con un transporte público seguro - CANATUR: Lima, 1997

Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, et al., eds.

World report on road traffic injury prevention. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2004.

ANTP (Asociación Nacional de Transportes Públicos) (1999): Estudio de deseconomías del transporte urbano: los impactos de la congestión, Boletín de los transportes públicos de América Latina, año V, N° 30, São Paulo.

BID (Banco Interamericano de Desarrollo) (1995): Progreso económico y social en América Latina: informe 1995. Hacia una economía menos volátil, Washington, D.C.

Bull, A. y J.P. Diez (2001): Medidas para el control de la congestión vial urbana actuando sobre la demanda, Santiago de Chile, inédito.

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (1989): Estudio económico de América Latina y el Caribe, 1988, LC/G.1577-P, Santiago de Chile.

(1995): Estudio económico de América Latina y el Caribe, 1994-1995, LC/G.1873-P, Santiago de Chile.

(1997): El tránsito urbano en la era de la apertura económica, Boletín FAL, N°132, Santiago de Chile, marzo-abril. www.eclac.cl/transporte

(2000): La congestión de tránsito: sus consecuencias económicas y sociales, Boletín FAL, N° 170, Santiago de Chile, octubre. www.eclac.cl/transporte

Companhia de Engenharia de Tráfego (1998): Relatório de avaliação horário de pico, São Paulo.

<http://www.proinversion.gob.pe>

<http://inei.gob.pe>

<http://sbss.gob.pe>

<http://www.onu.org.pe/upload/-informe 2004>

<http://mef.gob.pe>

<http://bcr.gob.pe>

ANEXOS



CUESTIONARIO DE EVALUACION DEL TRANSPORTE PUBLICO Y EL TRANSITO VEHICULAR

TITULO DE ESTUDIO: "El transporte público de pasajeros y el tránsito vehicular en la ciudad de Huánuco".

I. DATOS GENERALES:

1. Domicilio: Huánuco Amarilis Pilco marca
2. Sexo: F M
3. Edad: 15 - 25 26 - 35 36 - 46 47 - a más
4. Grado de instrucción: Primaria Secundaria Superior Instituto

II. PREGUNTAS ESPECÍFICAS:

5. **¿Cómo considera usted la calidad de los vehículos que vienen dando el servicio público de transporte de pasajeros?**

Colectivos	taxis	Micros
a) Excelentes para el servicio.	a) Excelentes para el servicio.	a) Excelentes para el servicio.
b) Buenos para el servicio.	b) Buenos para el servicio.	b) Buenos para el servicio.
c) Regulares para el servicio.	c) Regulares para el servicio.	c) Regulares para el servicio.
d) Malos para el servicio.	d) Malos para el servicio.	d) Malos para el servicio.
e) Pésimos para el servicio.	e) Pésimos para el servicio.	e) Pésimos para el servicio.

6. **¿Cómo considera usted el comportamiento y trato de los conductores y cobradores que vienen dando servicios para el transporte de pasajeros?**

- a) El trato de los conductores y cobradores es excelente.
b) El trato de los conductores y cobradores es bueno.
c) El trato de los conductores y cobradores es regular.
d) El trato de los conductores y cobradores es malo.
e) El trato de los conductores y cobradores es pésimo.

7. **¿En el momento de trasladar a los pasajeros, de qué forma conducen los taxis, micros y colectivos?**

- a) La forma de conducir es excelente.
- b) La forma de conducir es buena.
- c) La forma de conducir es regular.
- d) La forma de conducir es mala.
- e) La forma de conducir es pésima.

8. **¿Cómo considera usted los paraderos en la ciudad de Huánuco (Amarilis, Huánuco, Pillico marca)?**

9. **¿Usted está de acuerdo en la determinación de la municipalidad de NO estacionarse en la plaza de armas y calles aledañas?**

- a) Plenamente de acuerdo.
- b) De acuerdo.
- c) Indiferente
- d) Mal determinado.
- e) Es una decisión pésima.

10. **¿Considera usted de que las señalizaciones de tránsito son suficientes en la ciudad de Huánuco (Semáforos, señalizaciones de paraderos, hospitales, colegios, etc.)?**

- a) Las señalizaciones de tránsito están ubicados estratégicamente.
- b) Las señalizaciones de tránsito están bien ubicados.
- c) La ubicación de las señalizaciones de tránsito me son indiferentes.
- d) Las señalizaciones de tránsito no son suficientes.
- e) Las señalizaciones de tránsito son insuficientes e inadecuadas.

11. **¿Cree que el ciudadano que transita por la ciudad de Huánuco tiene una educación vial adecuada respecto al tráfico?**

- a) El ciudadano tiene una educación vial completa.
- b) El ciudadano tiene una educación vial buena.
- c) El ciudadano tiene una educación vial regular.
- d) El ciudadano tiene una educación vial mala.
- e) El ciudadano tiene una educación vial pésima.

12. **¿Piensa usted que los policías de tránsito cumplen con su labor de forma adecuada en el manejo y control del tránsito vehicular?**

- a) Cumplen con su labor de forma eficiente.
- b) Cumplen con su labor.
- c) Cumplen con su labor de forma regular.
- d) No cumplen con su labor.
- e) Su labor que es pésimo.