

UNIVERSIDAD NACIONAL “HERMILIO VALDIZAN”

ESCUELA DE POST GRADO

MAESTRIA MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

MENCION GESTION AMBIENTAL



TESIS

**“EL IMPACTO EMOCIONAL (STRESS) PROVOCADO POR DEL
PARQUE AUTOMOTOR EN LOS USUARIOS Y TRANSEÚNTES
EN LA CIUDAD DE HUÁNUCO – 2014”.**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE MAGISTER EN MEDIO
AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE
MENCION: GESTIÓN AMBIENTAL**

TESISTA: BRISANA ALVARADO RIVERA

HUÁNUCO * PERÚ

2015

DEDICATORIA

A mis padres, a toda mi familia, y a quienes me apoyan en todo momento de los logros que obtengo como persona.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios, a los docentes y mis compañeros de estudio, quienes colaboraron en el desarrollo de la investigación

RESUMEN

El caos del transporte público confabula contra los usuarios exacerbando sus estados de ánimo, ligándose estos al estrés por las condiciones de viaje y por situaciones personales. Y como suele verse en buses, coasters y combis, así como en paraderos o estaciones de ciudad de Huánuco, se desencadenan reacciones agresivas verbales y hasta físicas. Según especialistas, hasta impacta negativamente en la salud mental de la población.

Y es que las condiciones para vivir en ese estado de tensión en las calles y vías -y para que este se incremente- parecen estar dadas. Se estima que más de 20 mil vehículos de transporte de carga y pasajero circulan a diario por la ciudad de Huánuco, convirtiendo las calles en un verdadero caos en horas punta, por lo que la Municipalidad Provincial de Huánuco (MPH) debe elaborar con urgencia el Plan Regulador de Rutas, tal como hace poco propuso la Defensoría del Pueblo.

El gerente del área de Transportes de la MPH, manifestó que a fin de regular el transporte en la ciudad, sobre todo los paraderos informales y la circulación de camiones pesados en las calles en horarios no adecuados, en diciembre del año pasado emitieron la Ordenanza Municipal No 034-2009, con el objetivo de regular ese problema. Por lo que pidió a la Policía de Tránsito hacer cumplir esa norma.

En Huánuco existen ocho mil trimóviles bajaj, de los cuales hasta el momento la municipalidad empadronó a 2,500. De igual manera, dijo que hay 4 mil ticos y station wagon que operan como taxi y colectivo, con eso suman a 12 mil unidades, mientras que los más de ocho mil estarían entre camiones, buses y otros vehículos motorizados.

La municipalidad emitió la resolución de gerencia, con la que suspende todo trámite de solicitud de nuevas concesiones de rutas y paraderos en automóviles de tipo colectivo, servicio urbano e interurbano, nuevas asociaciones y empresas de transporte en vehículos menores (bajaj), para así evitar la congestión y la contaminación ambiental.

El tráfico vehicular de la zona urbana de Huánuco se un desorden total debido a la informalidad reinante, pues los conductores de los vehículos principalmente de los vehículos menores (bajaj), 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"

El crecimiento de la población de Huánuco del orden del 4.3% tal como lo muestra el Plan Director Municipal fue un factor importante en los últimos 10 años tanto para la expansión de la ciudad como para el crecimiento del transporte público.

El caos del transporte público confabula contra los usuarios exacerbando sus estados de ánimo, ligándose estos al estrés por las condiciones de viaje y por situaciones personales. Y como suele verse en buses, coasters y combis, así como en paraderos o estaciones de ciudad de Huánuco, se desencadenan reacciones agresivas verbales y hasta físicas. Según especialistas, hasta impacta negativamente en la salud mental de la población.

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.

SUMAMRY

The chaos of public transport users conspires against exacerbating their moods, linking these to stress travel conditions and personal situations. And as is often seen in buses, coasters and combis and at bus stops or stations Huanuco, verbal and even physical aggressive reactions are triggered. According to experts, even a negative impact on the mental health of the population.

And is that the conditions to live in that state of tension on the streets and roads -and so this is incremente- seem to be given. It is estimated that more than 20,000 vehicles transporting cargo and passengers travel daily on the city of Huánuco, turning the streets into chaos at peak times, so the Provincial Municipality of Huanuco (MPH) should develop urgently Pathways Regulating plan, as recently proposed the Ombudsman.

The area manager of Transport of the MPH, said that in order to regulate the transport in the city, especially informal whereabouts and movement of heavy trucks on the streets at times unsuitable, in December last year issued the Municipal Ordinance no 034-2009, with the aim of regulating the problem. So he asked the traffic police to enforce that rule.

In Huanuco there are eight thousand bajaj trimóviles, of which so far the municipality registered as a resident at 2,500. Similarly, said there are 4000 Ticos and station wagon that operate as taxi and bus, with that in addition to 12,000 units, while more than eight thousand would be among trucks, buses and other motor vehicles.

VIII

The municipality issued resolution management, with which suspends all application process for new concessions routes and stops on motor collective type, city and intercity service, new partnerships and transport companies in smaller vehicles (bajaj), to avoid congestion and environmental pollution.

The vehicular traffic in the urban area of Huanuco is a total mess because of the prevailing informality, as drivers of vehicles mainly smaller vehicles (bajaj), do not have the required authorization of movement granted by the Provincial Municipality, their drivers , no driver's license and many of them turn out to be minor, even more, some areas of high vehicular and pedestrian fluid, no traffic lights, putting public safety at serious risk Huanuco citizenship "

The population growth of Huanuco the order of 4.3% as shown by the Municipal Master Plan was an important factor in the last 10 years for both the expansion of the city and the growth of public transport.

The chaos of public transport users conspires against exacerbating their moods, linking these to stress travel conditions and personal situations. And as is often seen in buses, coasters and combis and at bus stops or stations Huanuco, verbal and even physical aggressive reactions are triggered. According to experts, even a negative impact on the mental health of the population.

Citizenship is immersed in traffic, the rush to reach their destination, the poor condition of the vehicles, pollution, travel 'like sardines', shoving, angry complaints, many carriers abuse and excessive speed. This-in addition to personal problems that everyone can have- makes the wearer can feel more

overwhelmed than you may have, quicken your stress or react at different levels of aggression according to personality.

INTRODUCCIÓN

La congestión y el caos vehicular han ocasionado que los transportistas y peatones sufran serias patologías como el stress, impulsividad entre otros que afectan su conducta vial. Esto se debe por una sobre oferta del transporte no adecuado, que a su vez ha originado las sobre horas de trabajo que van más de las 6 horas diarias. Además, que trabajen en condiciones difíciles y de alta competitividad que lleva a una carrera a posibles accidentes por el recojo de pasajeros.

Existen diversos factores que marcan la vida de una persona de manera psicológica y física, en esta investigación tocaremos el punto de traumatismo en el cual determinaremos la relación con los efectos del tránsito urbano y como esté influye al comportamiento de los peatones y conductores.

El caos vehicular trae consecuencias nefastas hacia el medio ambiente. Huánuco, La Ciudad con el mejor clima del mundo, es una de las ciudades donde no existe una orden de transito urbano, donde los taxis (bajad) son conducidos por personas que no conocen las reglas de tránsito, colectivos que han tomado las esquinas como sus paraderos, además, posee una gran contaminación sonora.

Todos los días más de 411 tóxicos pueden ingresar a nuestro organismo. Esta gran catástrofe se debe a la contaminación del parque automotor, unidades casi todas de segunda mano. Otra manera de contaminación es la sonora, la cual causa daños irreparables tanto psicológicos como físicos.

Cada año mueren más 1.2 millones (aproximadamente) de personas en las carreteras a nivel mundial, los países con bajo y mediano ingreso condensan el

90%, los cuales tienen menos de la mitad del parque vehicular mundial; de igual manera entre 20 y 50 millones de personas padecen traumatismos no mortales. En la población económicamente activa la mortalidad por accidentes de tránsito alcanza sus máximas cifras, motivo suficiente para que sea considerada una pandemia en buena parte del planeta. En el Perú, los accidentes de tránsito entre 2001 y 2014 llegaron a ser 779 141, incrementándose año tras año a partir del 2005. El 2014 el Ministerio de Salud reportó 47 214 personas hospitalizadas por lesiones que se atribuían a los accidentes de tránsito, las cuales la mayoría se encontraba en un rango de edad de 20 a 34 años, además se aproxima a 117 900 personas que quedaron con algún grado de discapacidad entre los años 2009 y 2013. Entre 2006 y 2014 la región Callao describió las características de los accidentes de tránsito, en donde se ve que estos son un grave problema de salud pública, registrándose 25 mil en nueve años, contando con el 3% de estos como consecuencias fatales. El 2013 los accidentes de tránsito fatales se concentraron en Lima con 51.3% además ese mismo año en las regiones de Amazonas, Apurímac, Ayacucho, Huánuco y Huancavelica, departamentos que contienen población en extrema pobreza, las muertes se incrementaron en 100% de lo que fue el 2013. (Choquehuanca, V; Cárdenas F; Collazos, J; Mendoza, W. ,2014)

Estrés por causa del caos vehicular. El caos vehicular como fenómeno trae un sinnúmero de consecuencias, tanto en la economía, salud, etc. De acuerdo al tema de investigación que estamos desarrollando, nosotros nos preocupamos en priorizar el tema de la salud, en el cual veremos específicamente lo que es el estrés, en esta parte definiremos que es el estrés, cuáles son los síntomas, las causas y como se relaciona con el caos vehicular y que consecuencias produce.

Definición de estrés. La Universidad Granada (2010) nos indica que el estrés es la respuesta automática y natural de nuestro cuerpo que nos resultan amenazadoras o desafiantes. Es necesario tener cierta cantidad de estrés ya que nuestra vida y entorno nos exigen continuas adaptaciones. El estrés es un proceso de interacción entre los eventos del entorno y nuestras respuestas cognitivas, emocionales y físicas. Cuando el estrés se prolonga e intensifica en el tiempo, nuestra salud, desempeño académico o profesional, e incluso nuestras relaciones personales o de pareja se ven afectadas.

Síntomas del estrés. Las señales más frecuentes de estrés dentro del campo emocional son: ansiedad, irritabilidad, miedo, fluctuación del ánimo, confusión o turbación. Por otro lado, también podemos encontrar señales de estrés en el campo de los pensamientos, tales como: excesiva autocrítica, dificultad para concentrarse y tomar decisiones, olvidos, preocupación por el futuro, pensamientos repetitivos, excesivo temor al fracaso. (Universidad de Granada, 2010)

INDICE

DEDICATORIA	II
AGRADECIMIENTO	III
RESUMEN	IV
SUMMARY	VII
INTRODUCCION	X

CAPITULO I**PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION**

1.1. Descripción del Problema	15
1.1.2. Problema Principal y Específicos	26

CAPITULO II**JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS**

2.1. Justificación e importancia	27
2.2.1 Objetivo General	32
2.2.2 Objetivo Específico	32

CAPITULO III**FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS**

3.1.1 Hipótesis General	33
3.1.2 Hipótesis Específicas	33
3.2. Variables e indicadores	34

CAPITULO IV**EL MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL**

4.1 Antecedentes de la Investigación	36
4.2. Marco conceptual	42

CAPITULO V**METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION**

5.1.	Tipo y nivel de la investigación	46
5.1.1.	Tipo de investigación	46
5.1.2.	Nivel d investigación	47
5.2.	Método y diseño de la investigación	48
5.2.1.	Diseño metodológico de investigación	48
5.2.2.	Universo, Población y Muestra	48
5.2.3.	Método de investigación	50
5.2.4.	Técnicas de acopia o recopilación de datos	50

CAPITULO VI**PRESENTACION, ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS**

6.1.	Aspectos Generales	52
6.2.	Resultados de la encuesta aplicada	52
6.3.	Los efectos del parque automotor y su impacto en la parte emocional del usuario y transeúnte en Huánuco.	93
6.3.1.	Variable dependiente o endógena	93
6.3.2.	Variable independiente o exógenas	93
6.3.3.	Estimación del modelo	94
6.3.3.1.	Evaluación del impacto emocional	94

CONCLUSIONES	99
---------------------	-----------

RECOMENDACIONES	101
------------------------	------------

BIBLIOGRAFIA	102
---------------------	------------

ANEXOS	
---------------	--

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

1.1.1. Fundamentación del Problema.

Las ciudades requieren 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.

Para Beatriz Oré, directora de la Escuela de Psicología de la Universidad Antonio Ruiz de Montoya, el peligro no es una persona que reaccione impulsiva o agresivamente -por ejemplo dentro de un bus ante un incidente-, sino lo que esta encuentra al relacionarse con su entorno. "Si afuera la sociedad está

descontrolada, a una persona impulsiva le da más angustia, le genera estrés y le lleva a ser más impulsiva. Hay esa relación entre lo social y lo individual. Cuando lo social funciona, ayuda a que las individualidades se autorregulen y no tengan que defenderse”, dijo.

Silva Reina consideró que si un conductor exterioriza su agresividad y estrés con el manejo imprudente o el exceso de velocidad, los pasajeros pueden exacerbar su tensión al encontrarse con las dificultades señaladas al querer llegar lo más pronto posible a su destino. “Son expresiones evidentemente de un problema de tensión o de inclusive cierto desorden psicológico que está afectando a la población en su conjunto”, sostuvo.

“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”, había señalado también Luis Quispe Candia, especialista en transporte de Luz Ambar.

La psiquiatra del Instituto Nacional de Salud Mental, Patricia Albornoz, precisó que un pasajero puede reaccionar impulsivamente –sin pensar si es adecuado o no- ante un estímulo de injusticia, que se podría sentir cuando viajamos en

coasters o combis. Incluso si es una persona pasiva, puede desencadenar una reacción en caso guarde mucha agresividad y cólera que se desencadenan cuando hay una suma de situaciones.

“Es un peligro latente. Estamos viviendo días de mucha tensión, y ese tipo de personas representan un peligro. Si una persona hace alguna observación o corrección, puede terminar o insultada o hasta golpeada. Es mejor medirse y no meterse”, sentenció.

FACTOR DE LA SALUD MENTAL

Para Beatriz Oré, directora de la Escuela de Psicología de la Universidad Antonio Ruiz de Montoya, la anarquía del transporte en Lima “es un factor que está asociado a la salud mental”. “Hay una relación, pero no es causa única. Es una manifestación más de la violencia, así como la de las escuelas, la familia, en las calles”, explicó.

Por su parte, la psiquiatra del Instituto Nacional de Salud Mental, Patricia Albornoz, comentó que “es un factor de tantos que ya se agrava. Tenemos una población con trastornos mentales importantes, con tensión por estrés y niveles de insatisfacción importantes”.

Cabe resaltar que el Estudio Epidemiológico de Salud Mental en Lima Metropolitana y Callao 2012 realizado por el Instituto Nacional de Salud Mental “Honorio Delgado – Hideyo Noguchi” da cuenta de que la cuarta parte de la población de Lima Metropolitana y Callao ha presentado algún desorden psiquiátrico en algún momento de su vida, y que una de cada 10 personas lo ha padecido o padece en el último año.

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.

EL MODELO DEL TRANSPORTE URBANO:

Bien descrito por Claudia Bielich como “la guerra del centavo”: Durante su trabajo choferes y cobradores analizan constantemente la realidad, evaluando diversas variantes para optar por una táctica de manejo, que aplicarán durante un lapso de tiempo. La necesidad de cambiar de táctica de acuerdo a la situación se debe a que para ellos es fundamental conseguir la mayor cantidad de pasajeros posibles por no estar en una relación laboral legalmente reconocida y no percibir un ingreso fijo. Este dependerá de la cantidad de pasajeros que consigan, hecho que los fuerza a modificar su manejo de acuerdo al contexto para así lograr mayor cantidad de pasajeros y, por ende, mayores ingresos. La “Guerra del Centavo”, los obliga a sostener jornadas laborales sumamente extensas (entre quince y dieciocho horas diarias), ya que aspiran a conseguir un ingreso lo suficientemente alto como para alcanzar un margen de ganancia suficiente. Si trabajaran tan sólo ocho horas, su ganancia sería mínima.

Es, en este aspecto, donde se han concentrado los esfuerzos de la Municipalidad Metropolitana de Lima por ordenar el transporte. La implementación de los corredores complementarios, a través de empresas formales donde se elimina la precarización de choferes, cambiará buena parte de los

viajes en la ciudad y, de llegar a buen puerto, se tendría una situación mejor de la que tenemos. Sin embargo, esto es solo parte del problema.

LA AUSENCIA DE UNA AUTORIDAD ÚNICA PARA EL

TRANSPORTE: En entrevista con Rosa María Palacios, Elvira Moscoso, jefa de SUTRAN, reconoció que Lima y Callao deberían tener una autoridad única en esta materia, por la continuidad entre ambas circunscripciones. Augusto Rey apuntaba ayer en Exitosa lo siguiente:

El MTC, la PNP, la MML y el gobierno del Callao (regional y provincial) se confunden y nos confunden porque existen problemas institucionales respecto a estas responsabilidades. Una regula el transporte público, otra tiene a su cargo las faltas de tránsito, otra se encarga de la fiscalización y -mientras tanto- todos seguimos alarmados.

SEGURIDAD VIAL: Una arista poco contemplada. Cynthia Yamamoto, consultora en temas de movilidad, explicaba, hace un par de semanas, cuáles son las autoridades encargadas de velar por este tema:

El ente rector en materia de transporte y tránsito en el Perú es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y junto con el Consejo Nacional de Seguridad Vial que preside, establecen las reglas de conducta de los usuarios de las vías en el Código de Tránsito y también, regulan las señales, semáforos y su

implementación en el Manual de Control de Dispositivos de Tránsito de Calles y Carreteras, el cual tiene más de 10 años y merece ser revisado. Adicionalmente, el MTC tiene a su cargo las estrategias de educación vial, en coordinación con el Ministerio de Educación. A la fecha, llevan por segundo año la campaña “Cambiemos de Actitud”; sería interesante conocer sus indicadores y resultados.

Por otro lado, está el Ministerio del Interior, quien a través de la PNP se encarga de fiscalizar y dirigir el tránsito, aunque también recopila información sobre accidentes de tránsito para las estadísticas oficiales; sin embargo, ¿esta información es confiable? ¿Necesitan mejorar sus procesos?

Finalmente, el Ministerio de Salud lidera la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito que busca reducir muertes y lesiones como problema de salud pública. Con el apoyo del Ministerio de Economía y Finanzas trabajan con 296 municipalidades distritales recolectando información de accidentes de tránsito que sirva para identificar los lugares donde ocurren accidentes con mayor frecuencia (conocidos como “Puntos Críticos”) y ver qué tipo de accidente es el más frecuente, a qué hora del día ocurre y qué tipo o tipos de vehículos son los más involucrados. Sería bueno que esta información sea pública y que permita a especialistas y a las universidades proponer soluciones al respecto.

En estos días, el MTC ha hecho algunas modificaciones al Código de Tránsito para imponer mayores sanciones a los choferes. Pero sigue pendiente la pregunta: ¿quién fiscalizará adecuadamente el cumplimiento de estas disposiciones?

EL OLVIDO DEL PEATON Y DE OTROS MEDIOS: Mariana

Alegre, coordinadora de Lima Como Vamos, ha insistido desde hace varios años que nuestra capital se está convirtiendo en una enorme carretera y se viene olvidando al peatón. Ella menciona el siguiente ejemplo:

Quizá el caso más emblemático de esta paradoja sea el puente peatonal ubicado en la avenida Brasil, frente al Hospital del Niño. Bastan cinco minutos de observación para llegar a la conclusión de que este puente es el mayor ícono de la insensatez en que está fundado nuestro sistema de movilidad, pues frente a un hospital que congrega a centenares de pacientes y familiares diarios, personas con movilidad reducida, este puente les dice en voz alta: “tú importas menos que ese carro”; “muévete o muere”. Porque, como es muy complicado subir el puente, madres y padres con los coches de sus hijos optan por cruzar por abajo y arriesgar sus vidas; personas enyesadas o con muletas prefieren lanzarse a este delirante juego sinsentido; ancianos y personas en sillas de ruedas deben ser asistidos para cruzar la avenida Brasil por la pista.

Además del peatón, hay que tomar en cuenta, en forma complementaria, el uso de la bicicleta. Pero el mismo no será

masivo mientras no se proteja adecuadamente al ciclista, ni se tengan vías adecuadas en las que puedan transitar. Precisamente ayer conversaba con un analista en temas de seguridad, quien usa la bicicleta para ir a su centro de trabajo, pero que reconocía que, por cuestiones de diseños de avenidas, no era posible para la mayoría de limeños.

LOS OTROS ACTORES IRRESPONSABLES: Todos nos quejamos - y con razón - de Orión y de las actuales empresas de transporte urbano, pero nos olvidamos de otros salvajes del volante. Y aquí vuelvo a la columna de Ortiz Bisso:

No se oyen ni murmullos de esos que por manejar una 4x4 se creen propietarios de las pistas; tampoco de quienes consideran que, por tener autos con lunas polarizadas, es una obligación natural dejarles el pase libre. Mucho menos de aquellos insensatos que pulverizan los límites de velocidad, se estacionan en doble fila o se convierten en daltónicos cada vez que se topan con un semáforo.

Tampoco se habla de los peatones. Sí, de usted, de sus amigos, de cualquiera de nosotros, que cruzamos las calles como si estuviéramos en una pamplonada, toreando autos, buses y hasta camiones.

Así las cosas, las autoridades comprometidas en el tema tienen una tarea bastante grande y, como se puede revisar, parte del

cambio del transporte está también en nosotros, ciudadanos y usuarios.

Esta entrada fue escrita el Viernes, 25 de Abril de 2014 a las 9:19 am y archivada en Uncategorized. Puedes seguir cualquier respuesta a esta entrada a través del feed RSS 2.0. Puedes dejar una respuesta, o trackback desde tu propio sitio web.

1.1.2. **Problema principal.**

¿De qué forma el flujo del parque automotor viene impactando emocionalmente en el usuario y transeúntes en la ciudad de Huánuco?

1.1.3. **Problemas específicos.**

- ¿Cuál es la relación existente entre el transporte público, privado y el estado emocional del usuario como del transeúnte en la ciudad de Huánuco?
- ¿Cuál es el impacto social del flujo del parque automotor (público y privado) en el usuario y transeúnte de la ciudad de Huánuco?
- ¿En qué medida el servicio público de transporte viene influyendo en el contexto social de la ciudad de Huánuco?

CAPÍTULO II

JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS

2.1. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA

El estrés y la salud mental se atribuyen a la gran densidad vehicular y los traslados prolongados el aumento del estrés y otras consecuencias negativas para la salud mental. Un estudio en el que participaron operarios fabriles del Perú descubrió que la distancia que separa al hogar del trabajo y la velocidad a la que se recorre ese trayecto genera variaciones de la presión arterial de proporciones significativas. Cuanto más larga es la distancia o más prolongado el tiempo que toma recorrerla, mayores son estas variaciones. Los estudios realizados en Lima y el Callao han mostrado que la agresividad al volante es otra consecuencia de los prolongados traslados en un tránsito congestionado.

Por ejemplo, una investigación efectuada en el centro de Lima indicó que la agresividad al volante aumenta significativamente conforme aumenta el número de horas que se encuentra al volante y que la victimización es significativamente mayor entre los conductores que

siempre transitan por caminos congestionados y menor entre los que nunca conducen en esas condiciones.

Además, se registra un mayor número de incidentes de agresividad al volante entre los conductores de automóviles muy veloces, quizás debido a la frustración que experimentan cuando los caminos urbanos congestionados no les permiten aprovechar en su totalidad la capacidad del automóvil. Otro estudio indica que las iniciativas de prevención deberían estar orientadas a efectuar cambios sociales que destaquen las modificaciones estructurales a largo plazo, como disminuir la congestión vehicular y el estrés de los conductores y promover un mayor uso del transporte público masivo como el tren eléctrico y el metropolitano.

En los entornos donde imperan los traslados prolongados y la congestión vehicular, también aumenta la probabilidad de que se produzcan accidentes de tránsito. Algunos estudios han mostrado que una gran proporción de adultos y niños que sufren un accidente de tránsito tienen probabilidad de presentar síntomas de trastorno por estrés postraumático. Aproximadamente 14% de los sobrevivientes de accidentes de tránsito presentan este trastorno y 25% pueden presentar problemas psiquiátricos un año después del accidente. Incluso 18 meses después de estos sucesos, hasta un tercio de quienes sufren un accidente pueden presentar síntomas de significación clínica, entre los que se cuentan una sensación de aislamiento o indiferencia, trastornos del sueño y depresión creciente. Si la infraestructura de transporte es deficiente, estas afecciones pueden tornarse más agudas. En un estudio realizado en los Estados Unidos, en el que participaron

afroestadounidenses de Atlanta (Georgia) que padecían estrés postraumático, se descubrió que, entre los obstáculos para acceder al tratamiento estaban las limitaciones en cuanto al transporte y los medios económicos, la desaprobación familiar y el desconocimiento de los mecanismos para obtener acceso al tratamiento, entre otros. En las zonas urbanas donde es habitual el crecimiento desmedido, la depresión también es más frecuente, si bien todavía no se conocen bien los factores ambientales concretos que la ocasionan.

¿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 1991 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.

2.2. OBJETIVO

2.2.1 Objetivo General.

Analizar de que forma el flujo del parque automotor viene impactando emocionalmente en el usuario y transeúntes en la ciudad de Huánuco.

2.2.2. Objetivos Específicos.

- Determinar la relación existente entre el transporte público, privado y el estado emocional del usuario como del transeúnte en la ciudad de Huánuco.
- Analizar el impacto social del flujo del parque automotor (público y privado) en el usuario y transeúnte de la ciudad de Huánuco.
- Analizar y verificar en qué medida el servicio público de transporte viene influyendo en el contexto social de la ciudad de Huánuco.

CAPÍTULO III

FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS

3.1 HIPÓTESIS.

3.1.1 Hipótesis General.

El tránsito generado por el parque automotor viene impactando significativamente en parte emocional del usuario y transeúntes en la ciudad de Huánuco.

3.1.2. Hipótesis Específicos.

- Existe una relación adversa entre el transporte público, privado y el estado emocional del usuario así como del transeúnte en la ciudad de Huánuco.
- El tráfico generado por el parque automotor (público y privado) viene impactando significativamente en el usuario y transeúnte de la ciudad de Huánuco.
- El servicio público de transporte viene influyendo en el contexto social de la ciudad de Huánuco.

3.2. VARIABLES

3.2.1. Variable Independiente (VI).

- El parque automotor.

3.2.2. Variable Dependiente (VD).

- Estado emocional del usuario y el transeúnte.

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.

3.3.2. Indicadores de las Variables Dependientes:

- Efectos que tiene el ruido en el transeúnte y usuario.
- Tipos de riesgos y beneficios a los cuales están expuestos los usuarios
- Cambios sociales y culturales de los usuarios del transporte de pasajeros

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: "INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INFLUENCIA EN EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL PERÚ - 2012"

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	TÉCNICAS DE ACOPIO DE DATOS
<p>Problema General</p> <p>¿De qué forma el flujo del parque automotor viene impactando emocionalmente en el usuario y transeúntes en la ciudad de Huánuco?</p> <p>Problemas específicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> •¿Cuál es la relación existente entre el transporte público, privado y el estado emocional del usuario como del transeúnte en la ciudad de Huánuco? •¿Cuál es el impacto social del flujo del parque automotor (público y privado) en el usuario y transeúnte de la ciudad de Huánuco? •¿En qué medida el servicio público de transporte vine influyendo en el contexto social de la ciudad de Huánuco? 	<p>Objetivo General</p> <p>Analizar de que forma el flujo del parque automotor viene impactando emocionalmente en el usuario y transeúntes en la ciudad de Huánuco.</p> <p>Objetivos Específicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Determinar la relación que existente entre el transporte público, privado y el estado emocional del usuario como del transeúnte en la ciudad de Huánuco. •Analizar el impacto social del flujo del parque automotor (público y privado) en el usuario y transeúnte de la ciudad de Huánuco. •Analizar y verificar en qué medida el servicio público de transporte vine influyendo en el contexto social de la ciudad de Huánuco. 	<p>Hipótesis General</p> <p>El tránsito generado por el parque automotor viene impactando significativamente en parte emocional del usuario y transeúntes en la ciudad de Huánuco.</p> <p>Hipótesis Específicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Existe una relación adversa entre el transporte público, privado y el estado emocional del usuario así como del transeúnte en la ciudad de Huánuco. •El tráfico generado por el parque automotor (público y privado) vine impactando significativamente en el usuario y transeúnte de la ciudad de Huánuco. •El servicio público de transporte vine influyendo en el contexto social de 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. - Tráfico y señalización vehicular y peatonal - Diferentes medios de transporte público.</p> <p><u>VARIABLE DEPENDIENTE</u></p> <p>- Estado emocional del usuario y el transeúnte.</p> <p><u>Indicadores de las Variables Dependientes:</u></p> <p>- Efectos que tiene el ruido en el transeúnte y usuario. - Tipos de riesgos y beneficios a los cuales están expuestos los usuarios - Cambios sociales y culturales de los usuarios del transporte.</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

EL MARCO TEÓRICO – CONCEPTUAL

4.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

4.1.1. Antecedentes del Problema.

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.

De acuerdo a la OMS, el incremento del transporte vial también ha supuesto una carga importante para la salud emocional en las personas, que se manifiesta en forma de enfermedades psíquicas y de comportamiento, consecuencias derivadas del stress que de asume el usuario y transeúntes en las ciudades congestionadas por lo tanto una 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.

Por otro lado, un reciente estudio publicado en New England Journal Medical, la inhalación de los gases emitidos por los combustibles diesel, produce cambios en la actividad eléctrica cardiaca. La contaminación atmosférica reduce la cantidad de oxígeno disponible, triplicando así el estrés cardiaco durante la práctica del ejercicio. A su vez, está ampliamente demostrada la relación causa efecto entre la arteriosclerosis y la exposición a las partículas sólidas más pequeñas emitidas por estos motores. Además, los distintos gases y partículas sólidas emitidas por los tubos de escape de los vehículos, son responsables del aumento de las crisis asmáticas y otras alergias respiratorias.

Los niños son los más afectados por esta contaminación, ya que son más vulnerables, pues sus cuerpos aún están desarrollándose y son más susceptibles a las irritaciones y las

enfermedades. Por otra parte, son más bajitos y esto hace que su zona respiratoria esté más cerca de los tubos de escape.

En relación al ruido provocado por los vehículos automotores, sus efectos sobre la salud abarcan no solo alteraciones psicológicas de la conducta y alteraciones auditivas (disminución de la audición y sordera), sino también graves efectos sobre otros órganos y sistemas más importantes, ligados o no a trastornos del sueño por exposición al ruido. En el caso de los niños, no dormir bien, es aún más grave, produciendo agitación, alteración de la conducta, disminución de la atención y disminución del rendimiento escolar.

Todos somos víctimas de la congestión vehicular. Día a día miles de personas hacemos uso del servicio de transporte público y otras tantas de movilidad propia. Se indica que invertimos la cuarta parte de nuestras vidas trasladándonos y viajando a bordo de estos vehículos.

¿Quién no ha experimentado ansiedad, preocupación o molestia por estar horas más que minutos a bordo de un autobús, taxi o automóvil particular porque el recorrido previsto por media hora hacia nuestro punto de trabajo o estudios se convirtió en 60, 90 o hasta 120 minutos de espera en medio del caos vehicular? Conductores estresados y otros imprudentes, peatones irresponsables que cruzan las calles donde no deben, música a todo volumen en los autobuses sin posibilidad de reclamar. Esta

es una realidad que se repite día a día. A esto debemos agregar también la tensión provocada por la violencia.

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.

Tesis Magistral “Caos del transporte aviva el estrés e impacta en salud mental” tesis Rene Zubieta Medina, Universidad Mayor de San Marcos – Lima concluye “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”.

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.”

4.2 MARCO CONCEPTUAL.

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.

CAPÍTULO V

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

5.1 TIPO Y NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN

5.1.1 Tipo de Investigación

Es Investigación Aplicada y las Investigaciones aplicadas son la respuesta efectiva y fundamentada a un problema detectado, descrito y analizado. 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 básica, porque utilizó teorías sobre las variables, como el efecto emocional del parque automotor de servicios públicos y

privados en los usuarios y transeúntes de la ciudad de Huánuco, variables que nos permitió conocer la problemática, 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.

5.1.2. 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 comprobó. 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 (encuesta) 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.

5.2 MÉTODO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

5.2.1 Diseño metodológico de investigación.

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

5.2.2. Universo, Población y Muestra.

Como universo de investigación se tomó la población de la Provincia de Huánuco y como muestra fue el cálculo que resulte de la aplicación de la fórmula con personas mayores de 15 años a más, a quienes se aplicó la 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.

P= Probabilidad de ocurrencia 90% que acontece el objetivo de la investigación

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

$$N = \frac{-2.58^2 \times 270.233 \times 0.90 \times 0.605}{0.05 \times 270,233 + -2.58^2 \times 0.90 \times 0.605} = 970$$

Calculo de la Poblacion Muestral

e =	0.05
N =	270,233
σ =	0.605
Confianza =	99%
Z =	-2.58
Z =	2.58
n =	970

5.2.3. Métodos de Investigación

En la presente investigación se utilizó 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, se utilizó en este estudio la descripción y análisis de la relación existente entre el parque automotor de servicio público y privado que, viene generando un impacto emocional en los usuarios y transeúntes de la ciudad de Huánuco, necesarios para demostrar la hipótesis.

5.2.4. Técnicas de acopio o recopilación de datos

Estadística: Esta técnica nos permitió recopilar, ordenar, sistematizar y procesar los 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 utilizó los cuadros estadísticos y gráficos del comportamiento de las variables estudiadas; mientras

que en la parte analítica y explicativa se aplicó las tablas y gráficos resultantes de las comparaciones entre ellas estadísticamente.

Análisis Documental: La aplicación de esta técnica consistió 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 fueron 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 VI

PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

6.1. ASPECTOS GENERALES

En la presente investigación se quiso conocer, de que forma el tránsito generado por el parque automotor, viene impactando en el usuario y transeúntes de la ciudad de Huánuco⁹, en cuanto a su estado emocional, para conocer este tema se levantó una encuesta a una población representativa, que fue calculado con la formula estadística del tamaño de la muestra, dándonos la cantidad de 970 pobladores a entrevistar de diferentes distritos, barrios que conforma la Ciudad de Huánuco.

6.2. RESULTADOS DE LA ENCUESTA APLICADA A LA POBLACIÓN DE HUÁNUCO SOBRE EL TRÁNSITO GENERADO POR EL PARQUE AUTOMOTOR DEL ESTADO EMOTIVO DE LAS PERSONAS QUE USAN ESTE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO.

Pregunta N°01:**Indicador: RANGO DE EDAD.**

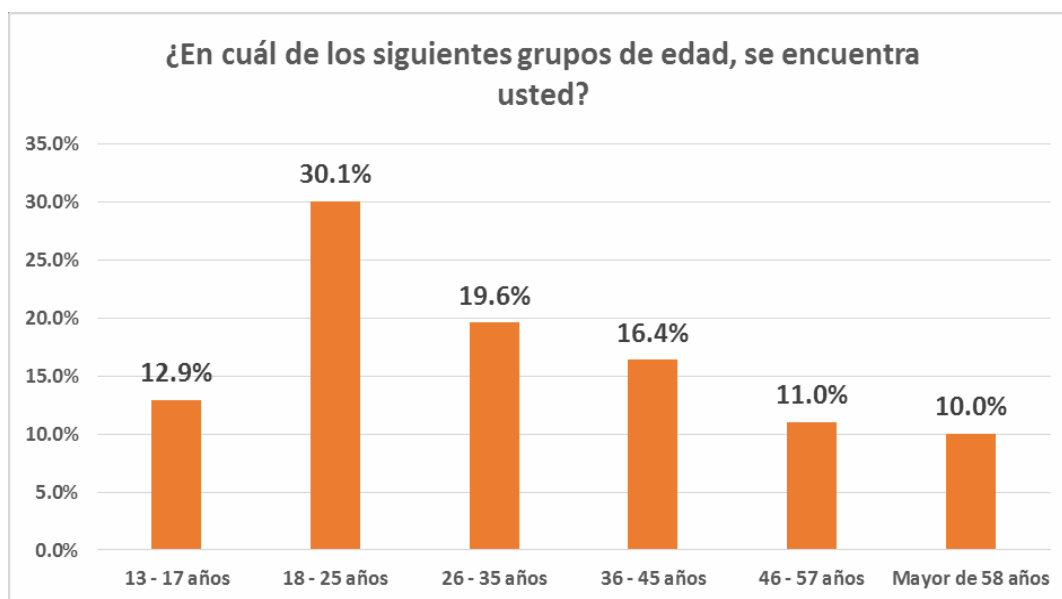
En la tabla N°01 se tiene los resultados de los encuestados en cuanto se refiere a la edad que tienen, de los cuales el 62.6% son jóvenes que están entre los 13 a 35 años de edad, un 16.4% son mayores que están entre los 36 a 45 años de edad, el 11% tiene una edad entre 46 a 57 años y el 10% restante son mayores de 60 años a más, como podemos apreciar la mayoría de los entrevistado (62.6%) son jóvenes que bordean entre los 13 a 35 años, quienes están en una actividad económica más dinámica, productiva, comercial y de servicios diversos, por lo que la opinión que nos proporciona a través de la encuesta será de mucha importancia, ya que toda vez esta población de jóvenes son lo que esperan de un futuro estable y sostenible para su realización como personas y calidad de vida.

TABLA N° 01 – Pregunta N°1:

¿En cuál de los siguientes grupos de edad, se encuentra usted?				
Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	13 - 17 años	125	12,9 %	12,9 %
b	18 - 25 años	292	30,1 %	43,0 %
c	26 - 35 años	190	19,6 %	62,6 %
d	36 - 45 años	159	16,4 %	79,0 %
e	46 - 57 años	107	11,0 %	90,0 %
f	Mayor de 58 años	97	10,0 %	100,0 %
Total		970	100,0 %	

Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Gráfico N° 01 – Pregunta N°1:

Pregunta N°02:**Indicador: SEXO.**

Con respecto al género, de los entrevistados el 51% fueron de sexo masculino y el 49% fueron de sexo femenino, se tuvo en cuenta el género del entrevistado para tener una apreciación mejor del tráfico y servicio de transporte urbano, con este dato se tendrá una opinión más generalizada no solo de políticas municipales, quien como institución debe ordenar en tránsito en la ciudad de Huánuco en coordinación con la Policía Nacional del Perú, concerniente a señalización del tránsito, paraderos, rutas de colectivos urbano e interdistrital, ordenamiento urbano, seguridad, salubridad etc.

Es importante para esta investigación la opinión no solo de los varones sino de las mujeres ya que toda vez este género trata de tener un tránsito ordenado que protege a la familia en el presente y el futuro, como los servicios de, transporte ordenado, y otros servicios que son necesarios para alcanzar el bienestar público de la colectividad.

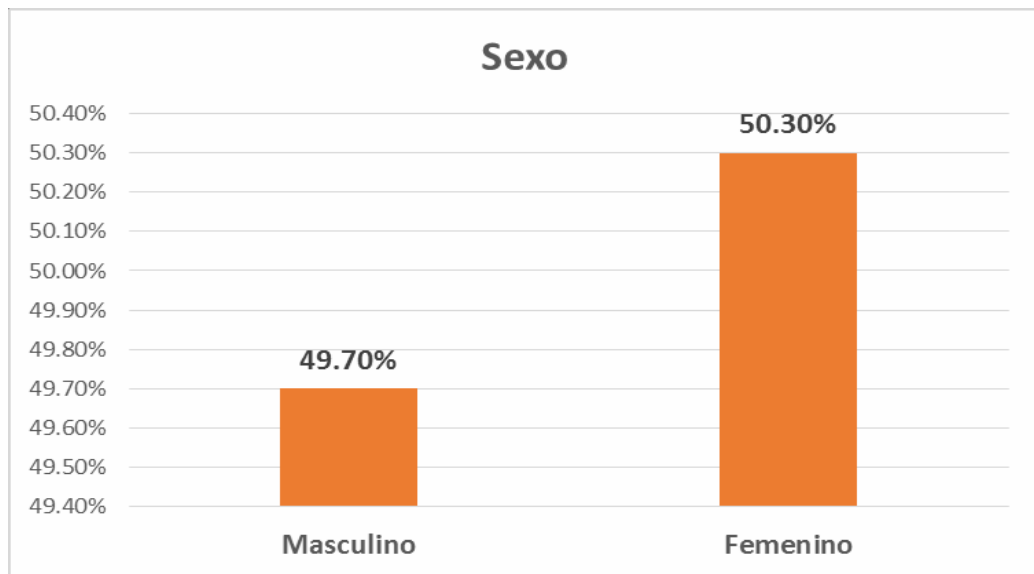
TABLA N° 02 – Pregunta N°2:

Sexo				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Masculino	482	49,7 %	49,7 %
b	Femenino	488	50,3 %	100,0 %
	Total	970	100,0 %	

Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Gráfico N° 02 – Pregunta N°02:



Pregunta N°03:**Indicador: OCUPACION**

En este trabajo de investigación para tener una opinión más amplia, se quiso saber cuál es el nivel de instrucción educativa que tiene los entrevistados y su ocupación, esto nos indicará que las respuestas emitidas por los encuestados, se tendrá una opinión y apreciación sobre el tránsito en general que existe en la ciudad de Huánuco. De los 970 encuestados el 43.3% (420 encuestados) tienen estudios superiores (universitarios, bachilleres, profesionales), el 7.2% de los encuestados tienen una formación técnica, el 15,4 son empleados, y trabajadores independientes que mayormente son los jóvenes encuestados, que tiene entre 15 a 25 años de edad.

El nivel de educación de una población muchas veces es el que determina la clase de autoridades que eligen, no solo es elegir a sus representantes, sino es la participación dinámica y activa que debe tener la ciudadanía en la gestión de sus representantes, y así ser un fiscalizador de la administración de su gobierno local, exigir que sus representante responda a su requerimientos y cumpla con sus promesa y el plan de trabajo que presentaron en el momento para ser elegidos como autoridad sea Presidente Regional o Alcalde.

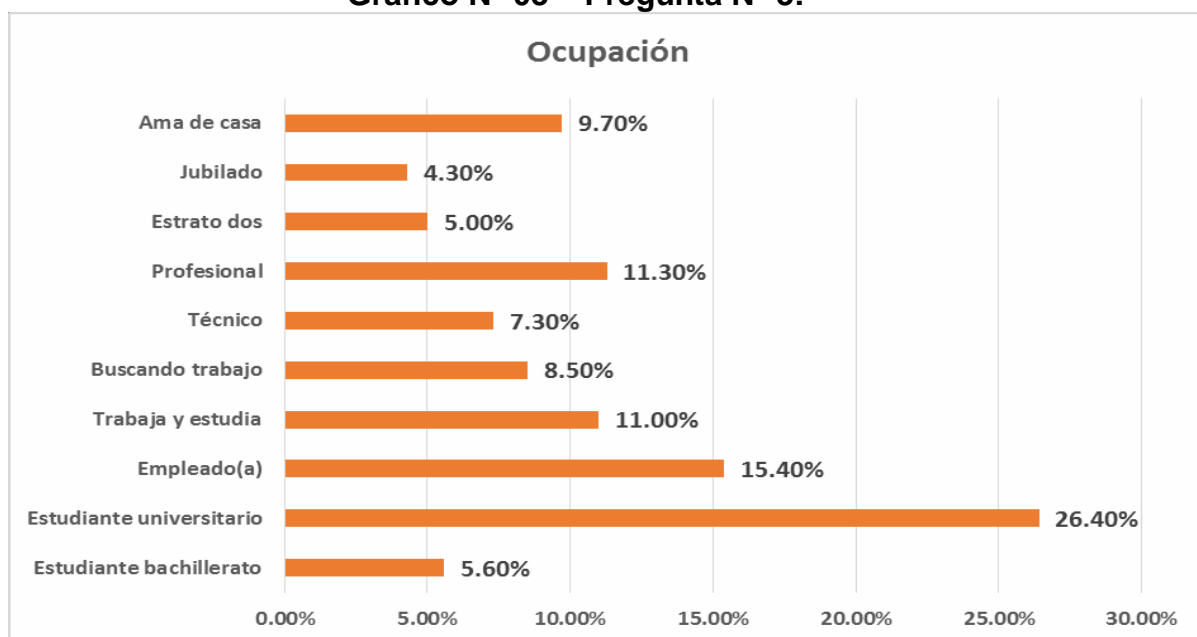
TABLA N° 03 – Pregunta N°3:

Ocupación				
Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Estudiante bachillerato	54	5,6 %	5,6 %
b	Estudiante universitario	256	26,4 %	32,0 %
c	Empleado(a)	149	15,4 %	47,3 %
d	Trabaja y estudia	107	11,0 %	58,4 %
e	Buscando trabajo	82	8,5 %	66,8 %
f	Técnico	71	7,3 %	74,1 %
g	Profesional	110	11,3 %	85,5 %
h	Estrato dos	5	0,5 %	86,0 %
i	Jubilado	42	4,3 %	90,3 %
j	Ama de casa	94	9,7 %	100,0 %
Total		970	100,0 %	

Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Gráfico N° 03 – Pregunta N° 3:



Pregunta N°04:**Indicador: ESTADO CIVIL.**

Es importante identificar el estado civil que pueden tener los encuestados. Para obtener datos y asignar el valor, respecto al estado civil se preguntó: **¿Cuál es su estado civil?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 04 – Pregunta N° 4

Estado Civil				
Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Soltero(a)	470	48.5 %	48.5 %
b	Casado(a)	246	25.4 %	73.8 %
c	Separado(a)	55	5.7 %	79.5 %
d	Unión libre	118	12.2 %	91.6 %
e	Viudo(a)	46	4.7 %	96.4 %
f	Otro	35	3.6 %	100.0 %
Total		970	100.0 %	

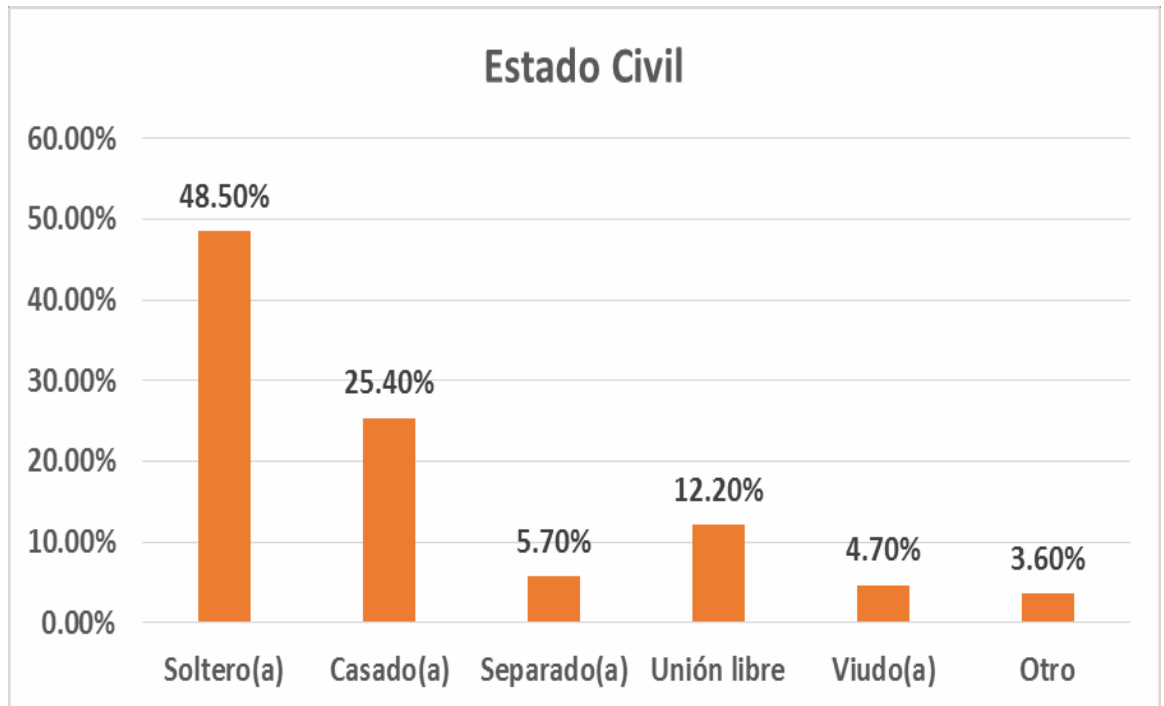
Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En el Tabla **N° 04** se observa que el 48.5% de los encuestados son solteros, un 25.4% respondieron que eran casados, un 5.7% afirmo estar separados, el 12.2% dijo estar en unión libre, 4.7% de las personas dijeron ser viudos y el 3.6% está en otros. Se puede deducir que los que utilizan mayormente el transporte público son estudiantes y trabajadores.

GRÁFICO N° 04



Pregunta N°05:**Indicador: FRECUENCIA DE MEDIO DE TRANSPORTE QUE UTILIZA.**

Es importante tener una visión clara de los encuestados. Para obtener datos y asignar el valor, respecto a la frecuencia de medio de transporte que utilizan se preguntó: **¿Qué medios de transporte utiliza para transportarse con mayor frecuencia?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 05

¿Qué medios de transporte utiliza para transportarse con mayor frecuencia?				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Bus / micro de la ruta	193	19.9 %	19.9 %
b	Taxi	101	10.4 %	30.3 %
c	Bajad	192	19.8 %	50.1 %
d	Colectivo	412	42.5 %	92.6 %
e	Otros	72	7.4 %	100.0 %
	Total	970	100.0 %	

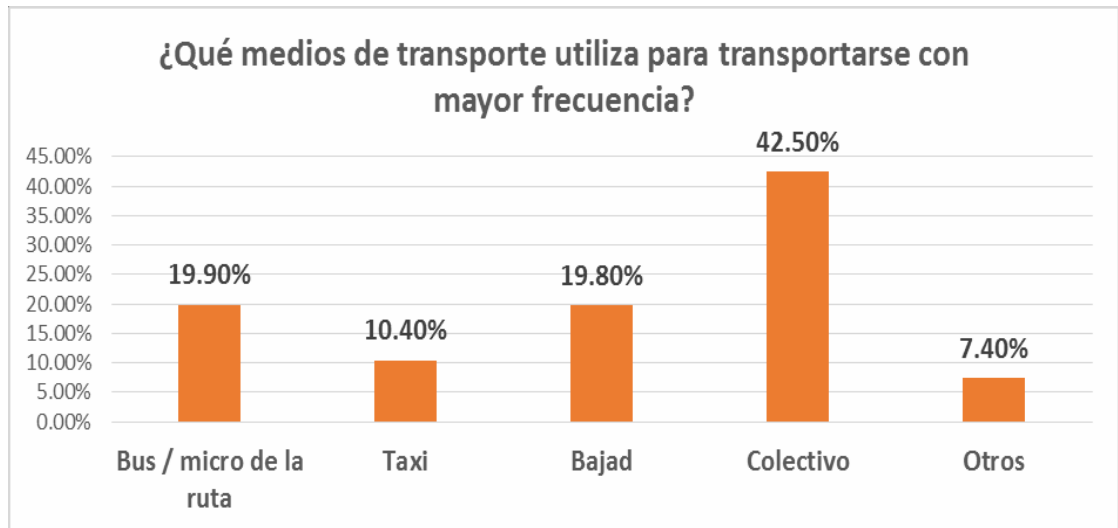
Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 05** se observa que el 19.9% de los encuestados eligen el bus/micro de ruta, un 10.4% respondieron que eligen un taxi, un 19.8% afirmo que elige el bajad, el 42.5% dijo que toman colectivo y el 7.4% de las personas optan por otros medios de transporte.

GRÁFICO N° 05



Pregunta N°06:**Indicador: FRECUENCIA DE USO.**

El uso de un transporte público cada vez es más necesario en la población huanuqueña, por las distancias de sus hogares a su centro de trabajo, es el uso que le asignan los encuestados y la frecuencia con que lo hacen, son importantes conocerlos para la investigación. Para obtener datos y asignar el valor, respecto a la frecuencia de uso se preguntó: **¿Con qué frecuencia utiliza dicho transporte?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 06

¿Con qué frecuencia utiliza dicho transporte?				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Una o dos veces por semana	198	20.4 %	20.4 %
b	Tres a cinco veces por semana	163	16.8 %	37.2 %
c	Todos los días	609	62.8 %	100.0 %
Total		970	100.0 %	

Fuente: Cuestionario 2015

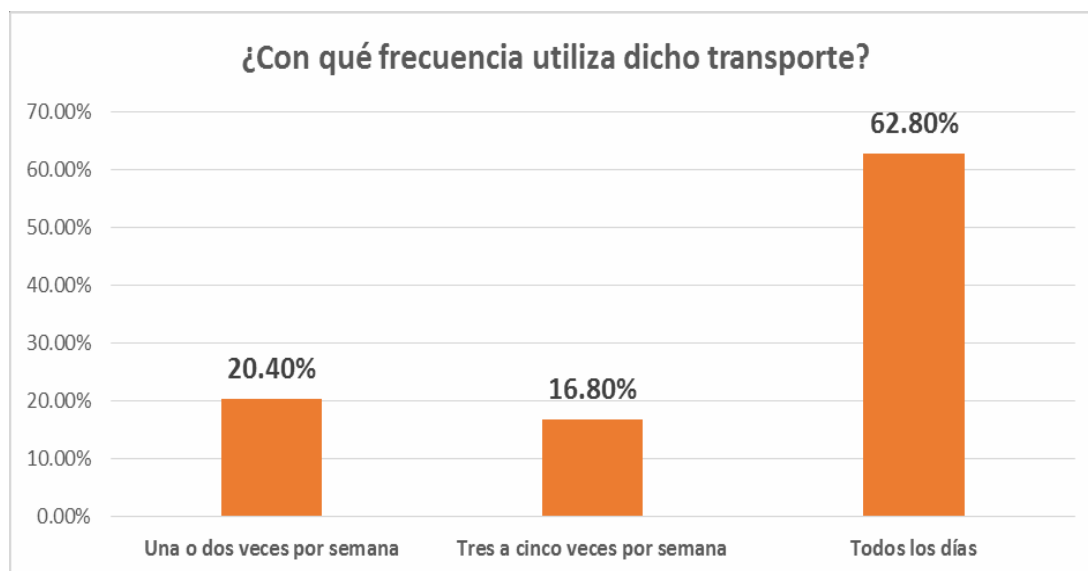
Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 06** observamos que el 20.4% de los encuestados utilizan el transporte público de una o dos veces por semana, un 16.8% respondieron que lo usan de tres a cinco veces por semana y un 62.8% manifiestan que lo usan todos los días, esto nos indica que la población entrevistada mayormente utiliza un medio de transporte público para trasladarse a su centro de ocupación sea trabajo colegio, universidad u otro asuntos personales, no importa la calidad de transporte que usan, siempre lo evalúan en función al

precio que se paga, como veremos más adelante las personas están satisfechos con la tarifa tanto de microbús, taxis, colectivos u otro medio de transporte público.

GRÁFICO N° 06



Pregunta N°07:**Indicador: TIEMPO DE ESPERA.**

El esperar un medio de transporte muchas veces afectará el estado emocional de las personas, si no consigue en un determinado lapso de tiempo podría provocar una ansiedad y alterar el comportamiento de la persona; el tiempo de espera es el lapso entre el momento de ponerse en la vereda y el momento en que llega el transporte que se desea. Para obtener datos y asignar el valor, respecto al tiempo de espera se preguntó: **¿Cuánto tiempo espera para tomar este transporte público?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 07

Si tomas bus, microbús o colectivo, ¿Cuánto tiempo espera para tomar este transporte público?				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Menos de 3 min.	253	26.1 %	26.1 %
b	Entre 4 y 9 min.	389	40.1 %	66.2 %
c	Entre 10 y 15 min.	235	24.2 %	90.4 %
d	Más de 16 min.	93	9.6 %	100.0 %
	Total	970	100.0 %	

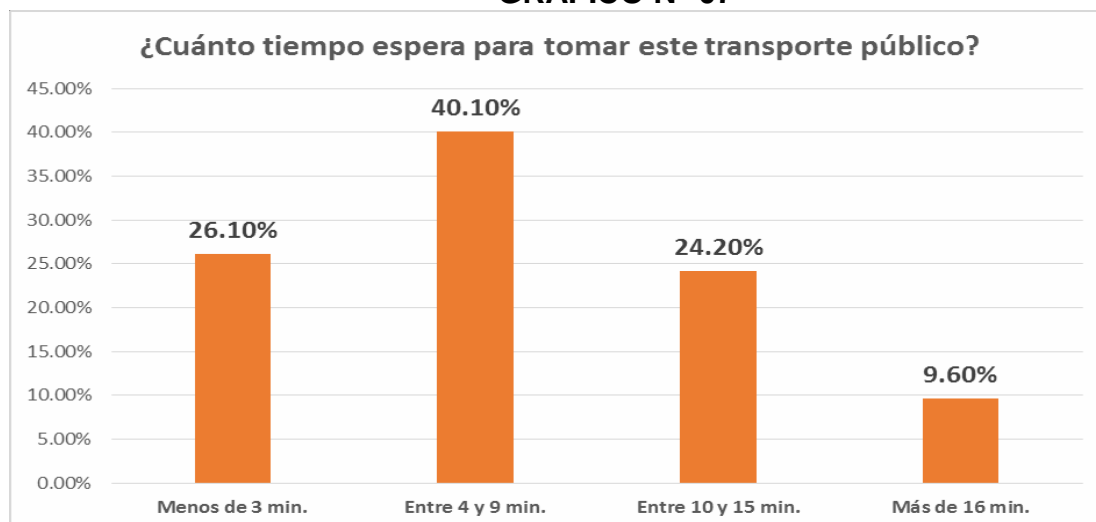
Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 07** se observa que el 26.1% de los encuestados esperan menos de 3 minutos, un 40.1% respondieron que esperan entre 4 a 9 minutos, un 24.2% afirmo que espera entre 10 y 15 minutos y el 9.6% dijo que espera más de 16 minutos, esto nos demuestra que los usuarios tiene que esperar un tiempo largo para tomar un medio de transporte que puede repercutir en su

estado emocional significativamente, generándolo un desorden emocional para pasar a un stress crónico (ansiedad).

GRÁFICO N° 07

Pregunta N°08:**Indicador: ELECCION DEL TRANSPORTE.**

La elección del medio de transporte determina la calidad de ingreso que tiene una sociedad, por tal motivo es necesario conocer que elección realizan los encuestados para movilizarse en la ciudad. Para obtener datos y asignar el valor, respecto a la elección del transporte se preguntó: **¿Usted que vehículo toma?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 08

Si toma taxi, ¿Usted que vehículo toma?				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Auto (tipo sedán)	213	22.0 %	22.0 %
b	Bajad (trimovil)	757	78.0 %	100.0 %
	Total	970	100.0 %	

Fuente: Cuestionario 2015

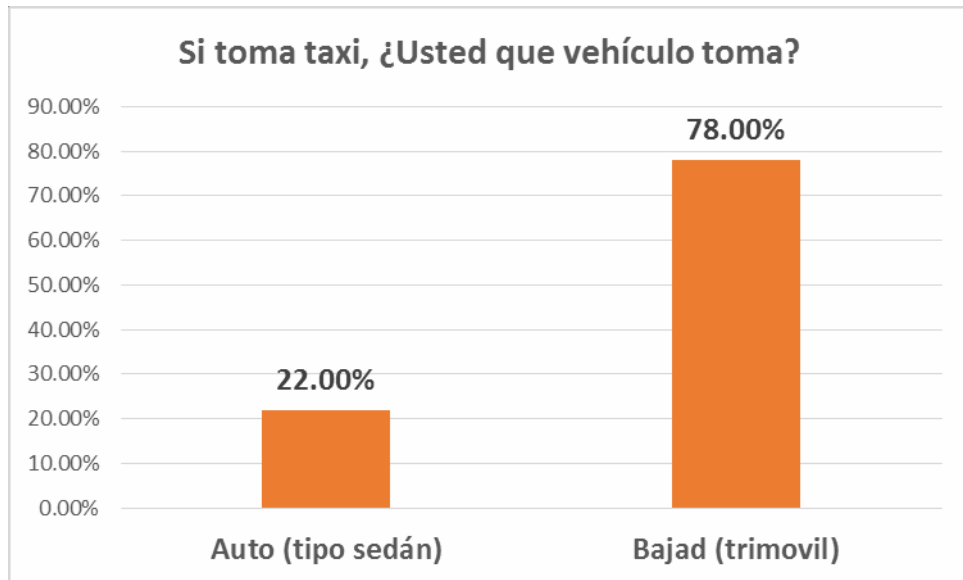
Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 08** observamos que el 22.0% de los encuestados prefieren utilizar el auto como medio de transporte y el 78.0% respondieron que prefieren movilizarse con bajad, en la ciudad de Huánuco el medio de transporte de Taxi son los trimoviles (bajad), un medio de transporte nada seguro y de una condición de niveles sociales pobres, pero bastante económico ya que el pase es de solo S/. 2 dentro de la ciudad y de S/3 a otros distrito sea Amarilis o Pillco Marca, los colectivos son vehículos que transporta a diferente población cercanos a la ciudad de Huánuco (rutas: El Valle, Esperanza, Huánuco, Amarilis, Pillco Marca, etc) mayormente estos son Ticos

con una antigüedad de más de 10 años, también camionetas cerradas en las mismas condiciones comentadas.

GRÁFICO N° 08



Pregunta N°09:**Indicador: CALIFICACION DEL TRANSPORTE.**

Los medio de transporte, su calidad y la forma de dar este servicio determinaran el nivel de bienestar que otorga a los usuarios, por esos motivos es importante tener una visión clara de los encuestados para obtener datos y asignar el valor, respecto a la calificación que le asignan al transporte se preguntó: **¿Cómo calificaría el transporte público en la ciudad?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 09

¿Cómo calificaría el transporte público en la ciudad?				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Muy buena	28	2.9 %	2.9 %
b	Buena	116	12.0 %	14.8 %
c	Regular	514	53.0 %	67.8 %
d	Mala	167	17.2 %	85.1 %
e	Pésima	145	14.9 %	100.0 %
	Total	970	100.0 %	

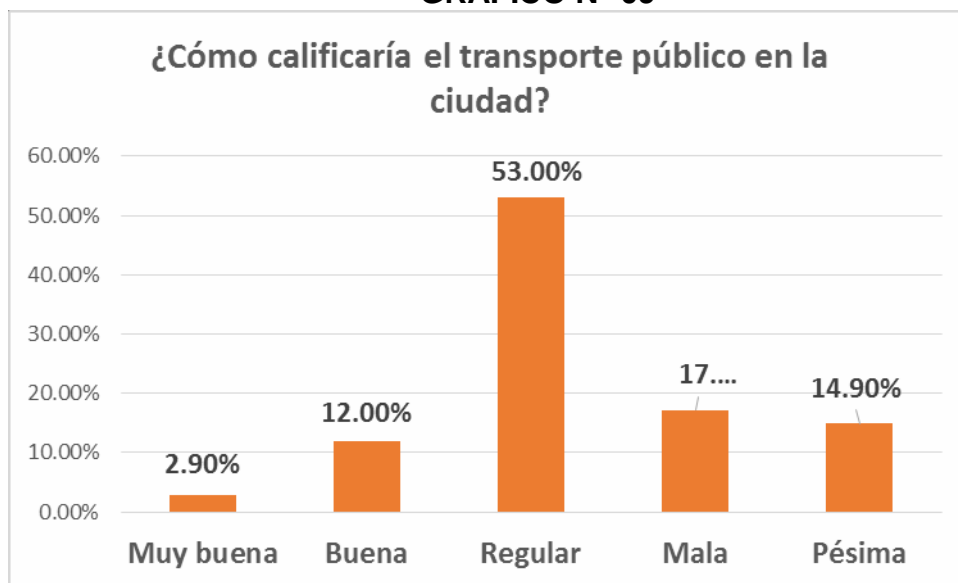
Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 09** se observa que el 2.9% de los encuestados considera que el transporte público es muy bueno, un 12.0% respondieron que es bueno, un 53.0% afirmo que el servicio es regular, el 17.2% dijo que el transporte es malo y el 14.9% de las personas dijeron que el transporte que utilizan en la ciudad es pésimo. El 85% de los entrevistados entre usuarios y transeúntes, manifestaron que el servicio de transporte público está en malas condiciones,

haciendo falta señalización, más semáforos sincronizados, paraderos y terminales en lugares adecuados, todo esto de una u otras forma viene repercutiendo en el estado anímico de las personas, provocando un malestar por lo tanto un stress en su comportamiento o alteraciones de conducta.

GRÁFICO N° 09

Pregunta N°10:**Indicador: DURACION DE RECORRIDO.**

El tiempo que recorre el usuario una vez tomado los servicios públicos de transporte, podría determinar el estado anímico de las personas ya que muchos de ellos tiene urgencia en llegar a su destino. El tiempo del recorrido es el lapso entre el momento de subir al transporte y el momento en que llega el transporte a su destino. Para obtener datos y asignar el valor, respecto a la duración se preguntó: **¿Cuánto tiempo tarda el recorrido desde que inicia hasta que finaliza su viaje?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 10

¿Cuánto tiempo tarda el recorrido desde que inicia hasta que finaliza su viaje?				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	20 minutos	547	56.4 %	56.4 %
b	30 minutos	259	26.7 %	83.1 %
c	40 minutos	78	8.0 %	91.1 %
d	Más de una hora	86	8.9 %	100.0 %
	Total	970	100.0 %	

Fuente: Cuestionario 2015

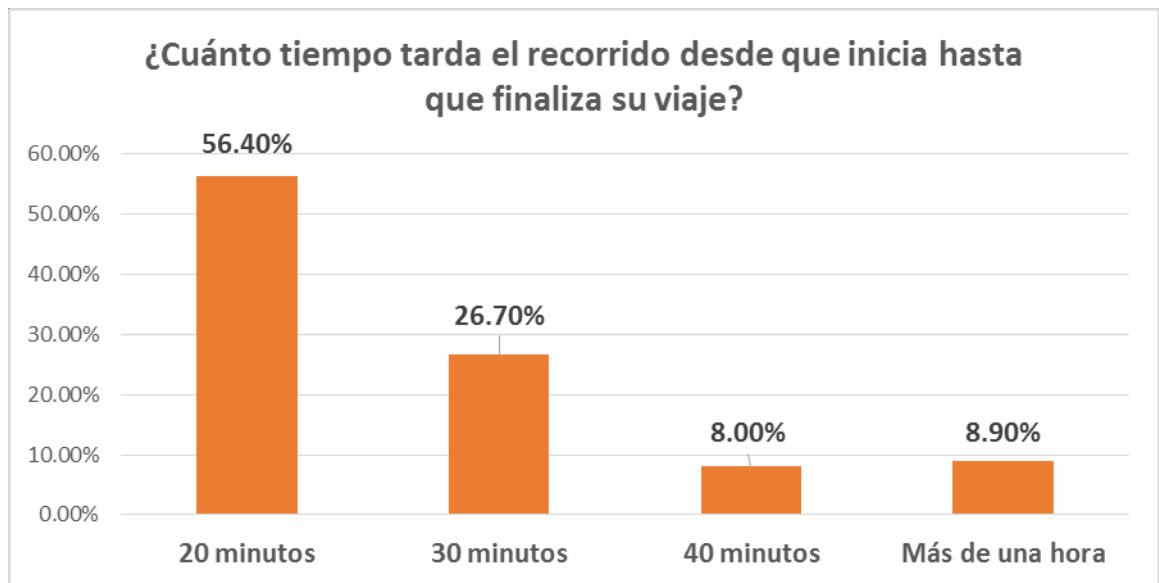
Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 10** se observa que el 56.4% de los encuestados tardan un promedio de 20 minutos en llegar a su destino, un 26.7% respondieron que tardan un promedio de 30 minutos, un 8.0% afirmo que tardan 40 minutos y el 8.9% dijo que tardan más de una hora en llegar. En la ciudad de Huánuco

trasladarse de un lugar a otro es cada más difícil y se requiere de mayor tiempo, en un promedio de una hora de ida y vuelta, el espacio que las personas utilizar para trasladarse de un lugar a otro se puede convertirse en un problema de comportamiento en los usuarios, pudiendo generarlo un stress crónico.

GRÁFICO N° 10



Pregunta N°11:**Indicador: PRECIO.**

Las familias toman mucha importancia al gasto que realizan en un servicio, en este caso la tarifa del transporte público se mide de acuerdo al pasaje promedio que existe en el servicio de microbús, taxis y colectivos. Para obtener datos y asignar el valor, respecto al precio se preguntó: **¿Considera que la tarifa del pasaje en relación al servicio que se brinda es?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 11

¿Considera que la tarifa del pasaje en relación al servicio que se brinda es?				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Muy alto	118	12.2 %	12.2 %
b	Alto	341	35.2 %	47.3 %
c	Razonable o justo	474	48.9 %	96.2 %
d	Bajo	37	3.8 %	100.0 %
	Total	970	100.0 %	

Fuente: Cuestionario 2015

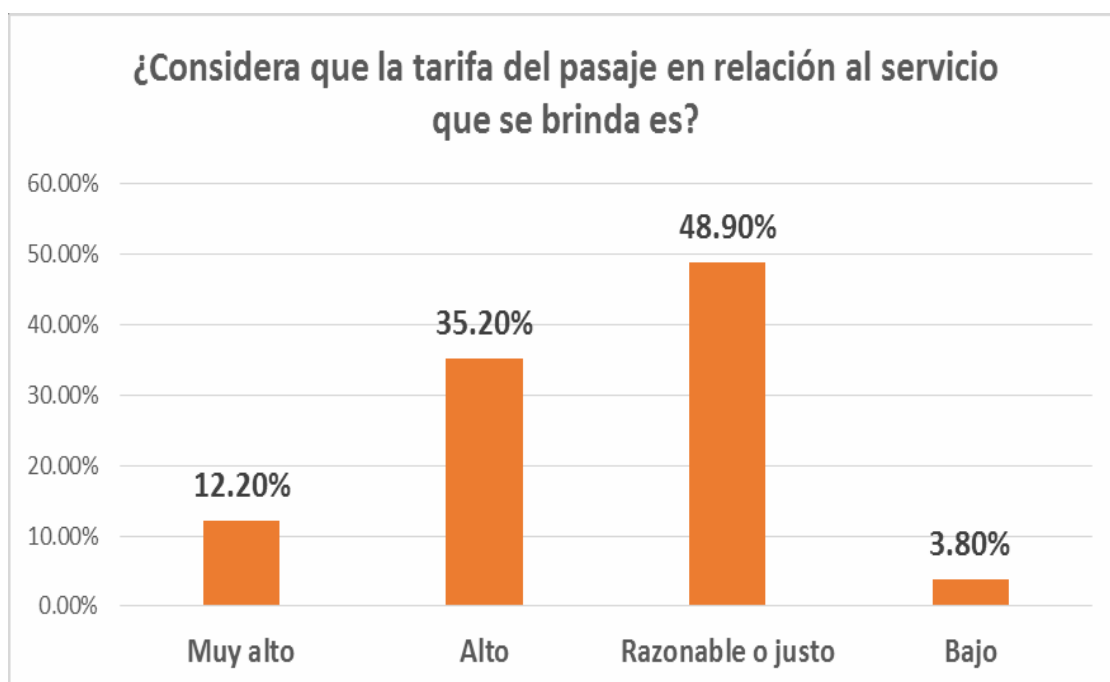
Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 11** observamos que el 12.2% de los encuestados considera que las tarifas del transporte público son muy altas, un 35.2% respondieron que son tarifas altas, 48.9% afirmo que las tarifas son razonables y el 3.8% dijo que las tarifas son bajas, de estos resultados se desprende que los precios pagados por el pasaje en la ciudad de Huánuco son razonables y justos, pero esto no nos dice que la calidad del servicio es buena, sino que

están estos precio de acuerdo al pésimo servicio que nos ofrece, se conoce que el parque automotor en la ciudad de Huánuco, pasa de más de 15 años de antigüedad de las unidades que prestan este servicio de pasajeros urbano .

GRÁFICO N° 11



Pregunta N°12:**Indicador: CONDICION DE LOS VEHICULOS.**

La calidad de transporte urbano que se utiliza es un indicador para determinar la calidad de ciudad que se tiene, es significativo conocer la opinión de los encuestados para obtener datos y asignar el valor, respecto a la calificación que le asignan a la condición física del transporte se preguntó:

¿Cómo cree usted que están las condiciones físicas del sistema en que se transporta?, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 12

¿Cómo cree usted que están las condiciones físicas del sistema en que se transporta?				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Excelente	18	1.9 %	1.9 %
b	Buenas	154	15.9 %	17.7 %
c	Regulares	177	18.2 %	36.0 %
d	Malo	504	52.0 %	87.9 %
e	Pésimas	117	12.1 %	100.0 %
	Total	970	100.0 %	

Fuente: Cuestionario 2015

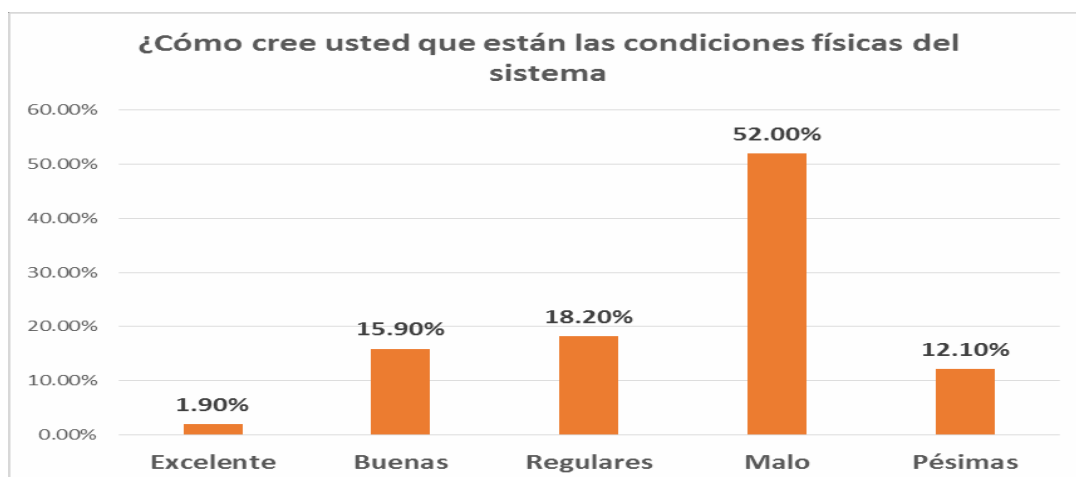
Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 12** se observa que el 1.9% de los encuestados considera que el sistema de transporte público en el que moviliza tiene excelentes condiciones físicas, un 15.9% respondieron que son buenas, así como el 18.2% afirmó que el sistema es Regular, el 52.0% dijo que las condiciones del transporte son malos y el 12.1% de las personas dijeron que el transporte que

utilizan en la ciudad tiene pésimas condiciones. Estos resultados no demuestran una vez más que si el usuario considera que el transporte público sus vehículos están en condiciones de malo a pésimo, esto influirán en el estado emocional del usuarios y transeúnte, generando malestar y stress.

GRÁFICO N° 12



Pregunta n°13:**Indicador: SEÑALIZACION.**

Es necesario tener una visión clara de los encuestados para obtener opiniones y asignar un valor, respecto a la señalización del tránsito tanto vehicular como del transeúnte y se preguntó: **¿Cree usted que la señalización para el tránsito y de los paraderos es?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 13

¿Cree usted que la señalización para el tránsito y de los paraderos es?				
Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Excelente	5	0.50%	0.50%
b	Buena	199	20.50%	21.00%
c	Regular	194	20.00%	41.00%
d	Malo	385	39.70%	80.70%
e	Pésima	187	19.30%	100.00%
Total		970	100.00%	

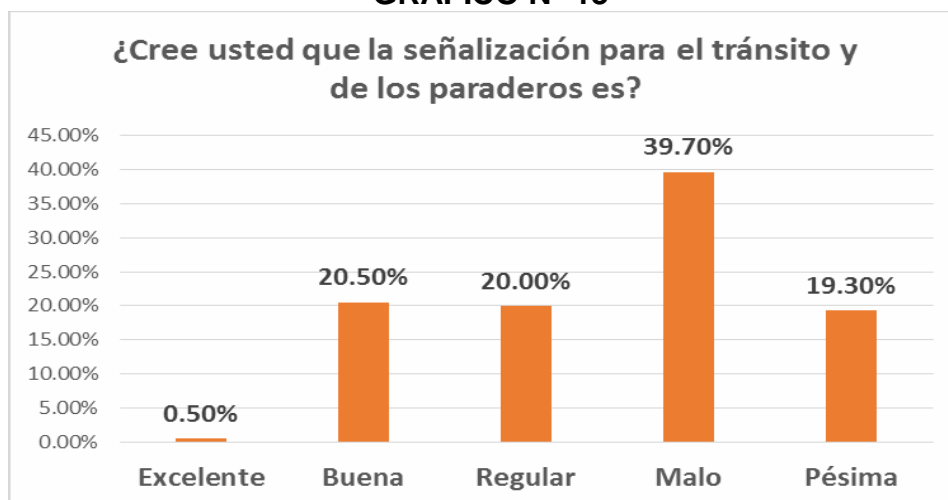
Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 13** observamos que el 0.5% de los encuestados considera que la señalización de los paraderos es muy buena, un 20.5% respondieron que es buena, 20.0% afirmo que la señalización es regular, el 39.7% dijo que la señalización es malo y el 19.3% de las personas dijeron que la señalización en la ciudad es pésima. El usuario y el transeúnte considera que las señalizaciones es una de las forma de regular y organizar el tránsito, por lo que su opinión es que el 59.5% considera que estas señalizaciones en el ciudad está en condiciones de malo a pésimo siendo las causas que genera el malestar y provoca el stress en el usuario.

GRÁFICO N° 13



Pregunta N°14:**Indicador: SEGURIDAD Y COMODIDAD.**

Para esta investigación es importante tener una visión clara de los encuestados para obtener testimonios y determinar el valor, respecto a la opinión que le asignan a la seguridad y comodidad se preguntó: **¿Cree usted que la seguridad y comodidad de los paraderos es?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 14

¿Cree usted que la seguridad y comodidad de los paraderos es?				
Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Excelente	5	0.5 %	0.5 %
b	Buena	180	18.6 %	19.1 %
c	Regular	234	24.1 %	43.2 %
d	Malo	356	36.7 %	79.9 %
e	Pésima	195	20.1 %	100.0 %
Total		970	100.0 %	

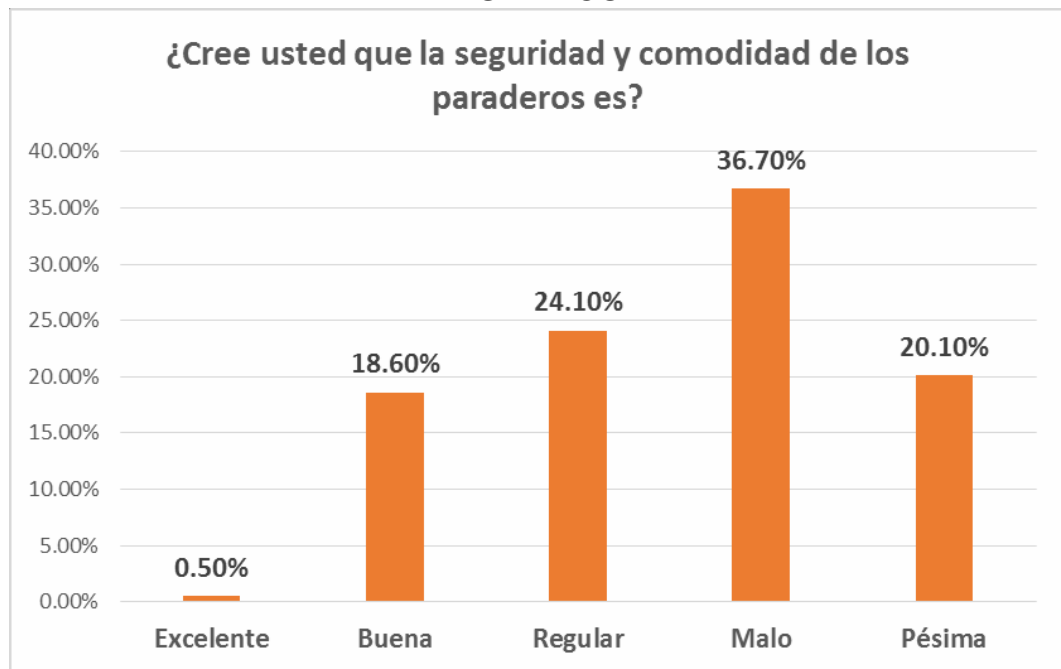
Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 14** observamos que el 0.5% de los encuestados considera que la señalización de los paraderos es Excelente, un 18.6% respondieron que es buena, 24.1% afirmo que la señalización es regular, el 36.7% dijo que la señalización es malo y el 20.1% de las personas dijeron que la señalización en la ciudad es pésima. De esto se puede deducir que la seguridad que brindan los medios de transporte público y la comodidad no son los más adecuados, son estas condiciones los que causa y provoca en el usuarios y transeúnte molestias emocionales por lo tanto el stress

GRÁFICO N° 14



Pregunta N°15:**Indicador: ASPECTOS DESAGRADABLES.**

Para determinar las molestias emocionales y el stress, es trascendente identificar los aspectos desagradables que perciben los encuestados, para obtener datos y asignar el valor, respecto a los aspectos desagradables se preguntó: **¿Cuál de los siguientes aspectos desagradables son repetitivos en su recorrido?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 15

¿Cuál de los siguientes aspectos desagradables son repetitivos en su recorrido?				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Sobrecupo	179	18.5 %	18.5 %
b	Registradora de gran dimensión	57	5.9 %	24.3 %
c	Altura del tubo para los pasajeros de pie	94	9.7 %	34.0 %
d	Comportamiento del conductor de la vía	452	46.6 %	80.6 %
e	Ninguno	155	16.0 %	96.6 %
f	Otros	33	3.4 %	100.0 %
	Total	970	100.0 %	

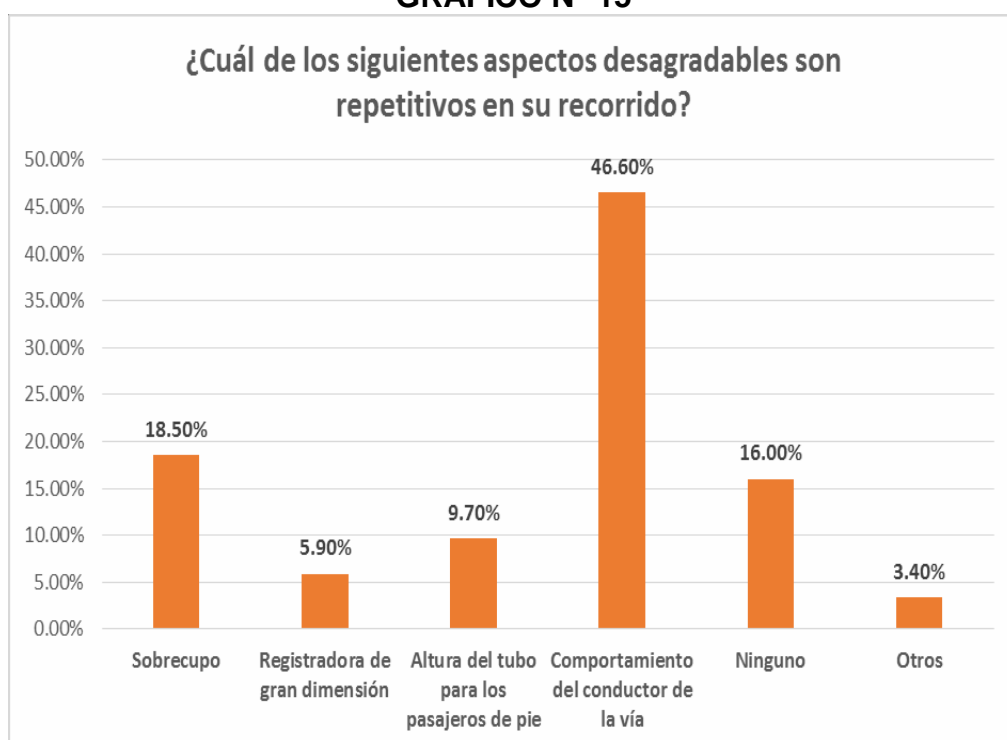
Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 15** se observa que el 18.5% de los encuestados se quejan del sobrecupo en el transporte, un 5.9% dice que la registradora de gran dimensión les genera malestar, 9.7% afirmo que la altura del tubo para los pasajeros no es la adecuada, el 46.6% dijo que el comportamiento del

conductor es inapropiado, 16.0% manifiesta no encontrar nada desagradable y el 3.4% expresan otros malestares. El usuario considera que el comportamiento del conductos del vehículo es importante, de los entrevistados el 46.6% manifiesta que ellos son de un comportamiento inapropiado, generándoles un malestar e incomodidad, que contribuirá en el estado emocional del usuario por lo tanto generándole el estrés.

GRÁFICO N° 15

Pregunta N°16:**Indicador: ESTADO EMOCIONAL.**

Para determinar el grado de stress que asume el usuario y transeúnte, era necesario tener una opinión clara de los encuestados para obtener datos y asignar el valor, respecto a su estado emocional al subir a un transporte público, se preguntó: **¿Cuándo toma un servicio público de transporte urbano, su estado emocional cambia? ¿En qué medida?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 16

¿Cuándo toma un servicio público de transporte urbano, su estado emocional cambia? ¿En qué medida?				
Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Mi estado emocional cambia mucho	192	19.8 %	19.8 %
b	Mi estado emocional cambia en algo	314	32.4 %	52.2 %
c	Soy indiferente a los cambios	148	15.3 %	67.4 %
d	Mi estado emocional sigue igual	271	27.9 %	95.4 %
e	Mi estado emocional mejora	45	4.6 %	100.0 %
Total		970	100.0 %	

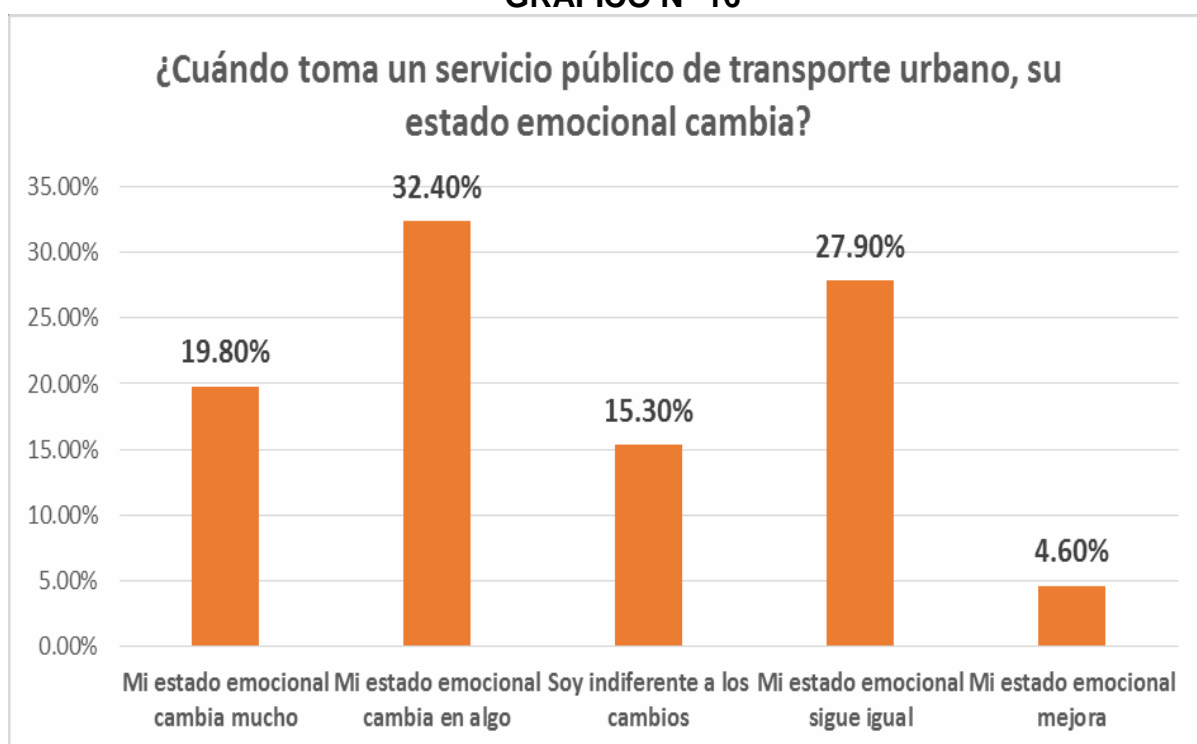
Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 16** observamos que el 19.8% de los encuestados considera que su estado emocional cambia mucho al subir a un transporte público, un 32.4% respondieron que su estado emocional cambia algo, 15.3% afirmo que es indiferente a los cambios, el 27.9% dijo que su estado emocional

sigue igual y el 4.6% de las personas dijeron que su estado emocional mejora al subir a un transporte público. El 55% de los encuestados manifestaron que el solo hecho de tomar un transporte público su estado emocional cambia en mucho o en algo, esto demuestra que las personas en una gran mayoría ya tienen una predisposición de un malestar, por lo tanto su stress empieza a ser un problema.

GRÁFICO N° 16

Pregunta n°17:**Indicador: MOLESTIA.**

Para conocer cuáles son las molestias percibidas por los encuestados en la calle y para obtener datos y asignar el valor, respecto a su desagrado se preguntó: **¿Qué molestias le produce más en el momento de tomar un transporte público?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 17

¿Qué molestias le produce más en el momento de tomar un transporte público?				
Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	El ruido del claxon de los otros carros	228	23.5 %	23.5 %
b	El humo de los carros	165	17.0 %	40.5 %
c	El ruido del claxon del carro en el viaje	77	7.9 %	48.5 %
d	Que haya malos olores dentro del vehículo	155	16.0 %	64.4 %
e	Los olores corporales de las otras personas	99	10.2 %	74.6 %
f	Que haga calor dentro del vehículo	85	8.8 %	83.4 %
g	El volumen alto de la música dentro del carro	101	10.4 %	93.8 %
h	Que los pasajeros traten mal a los demás	39	4.0 %	97.8 %
i	Todo está correcto	21	2.2 %	100.0 %
Total		970	100.0 %	

Fuente: Cuestionario 2015

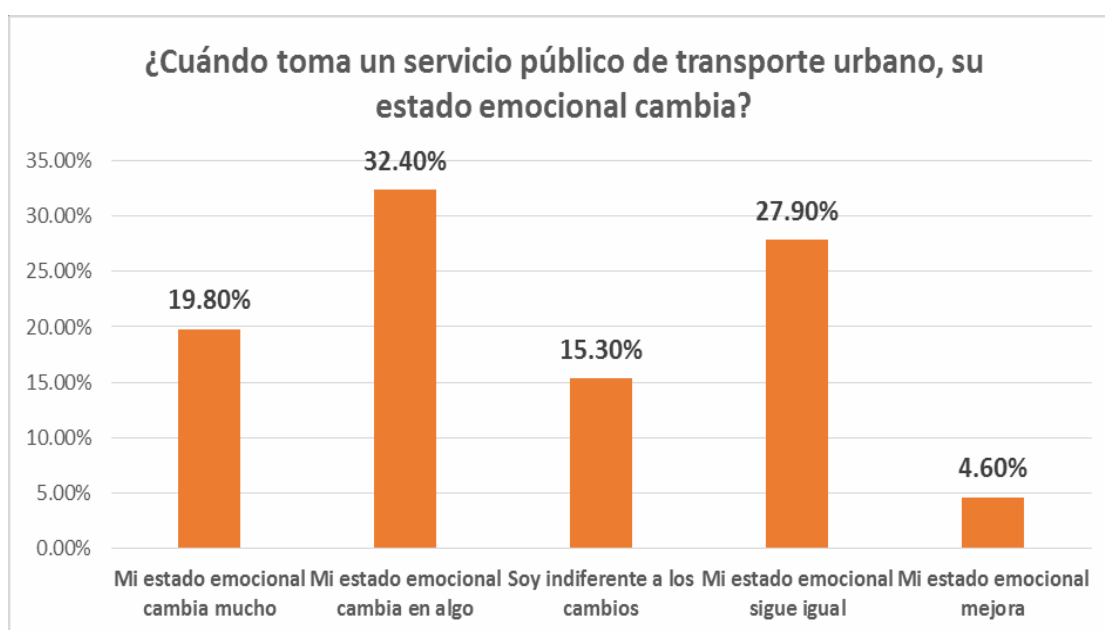
Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 17** se observa que la mayor cantidad de los encuestados aseguran que la mayor molestia es producida por el ruido de los claxon de los

vehículos con el 23.5%, en segundo lugar con el 17.0% está el humo que emiten el transporte y en tercer lugar con el 16.0% están los malos olores dentro del transporte público. Si sumamos las molestias sobre el ruido que general el tránsito, se tiene que el 41% de los entrevistados tienen la incomodidad significativa, seguido por los malos olores en un 26%, son elementos que van a contribuir en el estado anímico del usuario y transeúnte, que provocará a un estrés crónico.

GRÁFICO N° 17



Pregunta N°18:**Indicador: PERCEPCION DEL ACTUAR DEL CONDUCTOR, COBRADOR Y PASAJERO.**

Los usuarios tienen una percepción del comportamiento de las personas que prestan el servicio de transporte público y para determinar cuál es el comportamiento que tienen los conductores, cobradores y pasajeros los encuestados identifican estos modales respecto a su molestia se preguntó:

¿Qué comportamiento más frecuente ha notado?, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 18

Sobre el trato de las interacciones entre conductores, cobrador y pasajero				
¿Qué comportamiento más frecuente ha notado?				
Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Que los cobradores quieran cobrar más de la tarifa del pasaje	174	17.9 %	17.9 %
b	Que los conductores traten mal a los demás	90	9.3 %	27.2 %
c	Que los cobradores falten el respeto cuando cobran el pasaje	50	5.2 %	32.4 %
d	Que los choferes manejen sin cuidado	251	25.9 %	58.2 %
e	Que los choferes no respeten las reglas de tránsito	115	11.9 %	70.1 %
f	Que el cobrador no trate adecuadamente al pasajero	104	10.7 %	80.8 %
g	Que los pasajeros traten mal a los demás	34	3.5 %	84.3 %
h	Que el carro se encuentre sucio	108	11.1 %	95.5 %
i	Todo está correcto en el servicio de transporte público	44	4.5 %	100.0 %
Total		970	100.0 %	

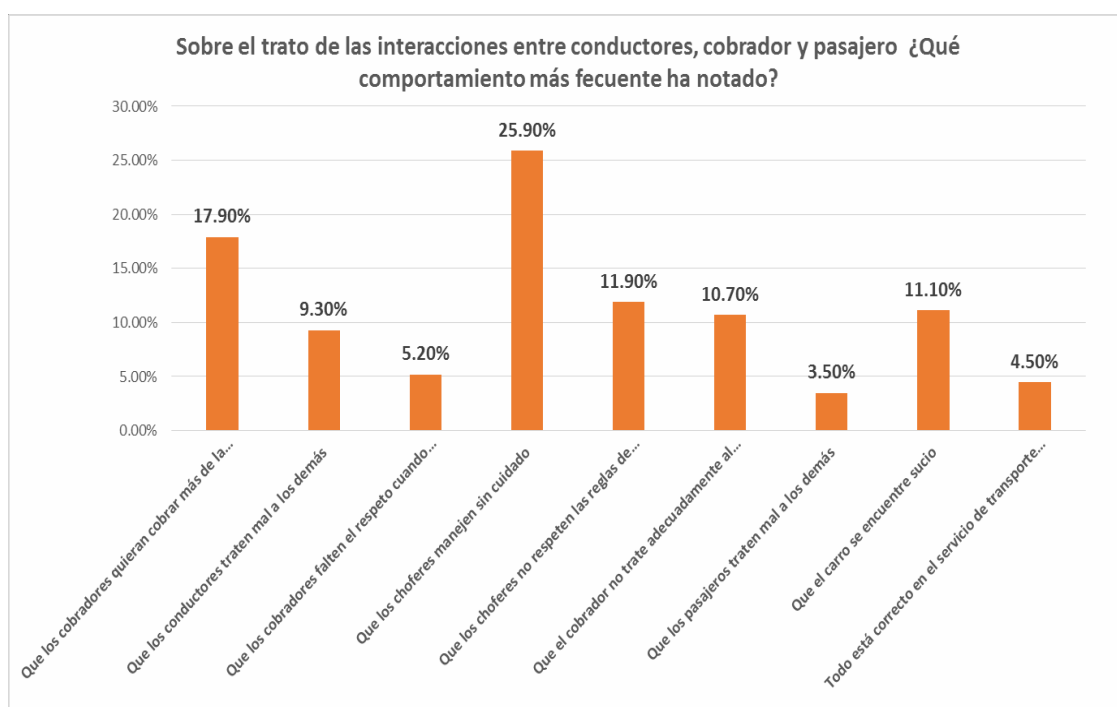
Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 18** se observa que la mayor cantidad de los encuestados aseguran que los choferes manejan sin cuidado con el 25.9%, en segundo lugar con el 17.9% están los cobradores que quieren cobrar más del precio establecido y en tercer lugar con el 11.9% están los choferes que no respetan las reglas de tránsito, el 11.1% de los encuestados les molesta que el vehículo se encuentra sucio, de los encuestados el 9.3% manifiesta que les molesta que los conductores traten mal a las personas cuando conduce, de esto se puede deducir que usuario y transeúnte al observar y presenciar estas desagradables hace que cambie su estado anímico, conllevando a que se convierte en un estrés.

GRÁFICO N° 18



Pregunta N°19:**Indicador: REGLAS DE TRANSITO.**

La gran mayoría de los usuarios y transeúntes conocen las reglas de tránsito, con respecto a esto es necesario conocer la opinión que pueden tener los encuestados y así obtener datos y asignarles un valor, respecto a las molestias que le generan, se preguntó: **¿Qué molestias le genera cuando toma un medio de transporte público?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 19

Con respecto a las normas de transito				
¿Qué molestias le genera cuando toma un medio de transporte público?				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Que el carro para en luz verde para recoger a pasajeros	94	9.7 %	9.7 %
b	Que el carro haga muchas paradas para recoger pasajeros	225	23.2 %	32.9 %
c	Que los carros no respeten los paraderos autorizados	211	21.8 %	54.6 %
d	Que el carro en el que voy compita con otros carros para recoger pasajeros	221	22.8 %	77.4 %
e	Que carro se detenga por mucho tiempo esperando pasajeros	117	12.1 %	89.5 %
f	Que suban vendedores ambulantes y medios	80	8.2 %	97.7 %
g	Todo está correcto y respeta las normas de transito	22	2.3 %	100.0 %
	Total	970	100.0 %	

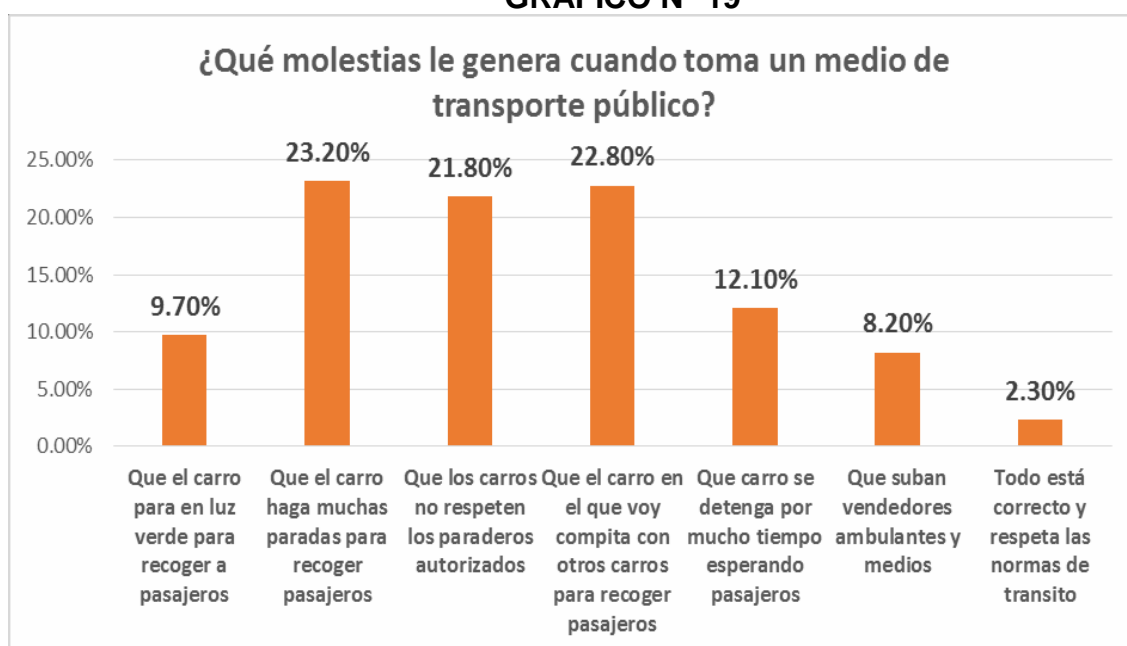
Fuente: Cuestionario 2015

Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 19** se observa que el 23.2% de los encuestados les molesta que el carro haga muchas paradas para recoger pasajeros, el 22.8% de los encuestas les incomoda que el carro en el que va compita con otros carros para recoger pasajeros, un 21.8% de los encuestados les fastidia que los carros no respeten los paraderos autorizados, un 9.7% manifiestan que les incomoda que el carro pare en luz verde para recoger a pasajeros, el 12.1% de los entrevistados dijo estar incomodos que carro se detenga por mucho tiempo esperando pasajeros, todo estas manifestaciones de incomodidad y malestar, hace que las personas tenga un stress pernicioso, que podría generar en un mal físico, conllevando a un tratamiento médico .

GRÁFICO N° 19



Pregunta N°20:**Indicador: MALESTAR.**

El usuario utiliza este medio del transporte público para movilizarse más rápido, con mayor seguridad y en un vehículo en buenas condiciones para llegar más rápido más a su destino, el malestar que se genera en los encuestados al momento de subir a un micro o bus, respecto a ese tema se preguntó: **¿Qué nota más dentro del vehículo?**, los resultados son los siguientes:

TABLA N° 20

Cuándo tomo un medio de transporte público bus o micro				
¿Qué nota más dentro del vehículo?				
	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
a	Que el carro vaya lleno	315	32.5 %	32.5 %
b	Tener que estar apretado dentro del vehículo	226	23.3 %	55.8 %
c	La presión del cobrador para que entre más gente al carro	261	26.9 %	82.7 %
d	Tener que viajar de pie porque no hay suficientes asientos	168	17.3 %	100.0 %
	Total	970	100.0 %	

Fuente: Cuestionario 2015

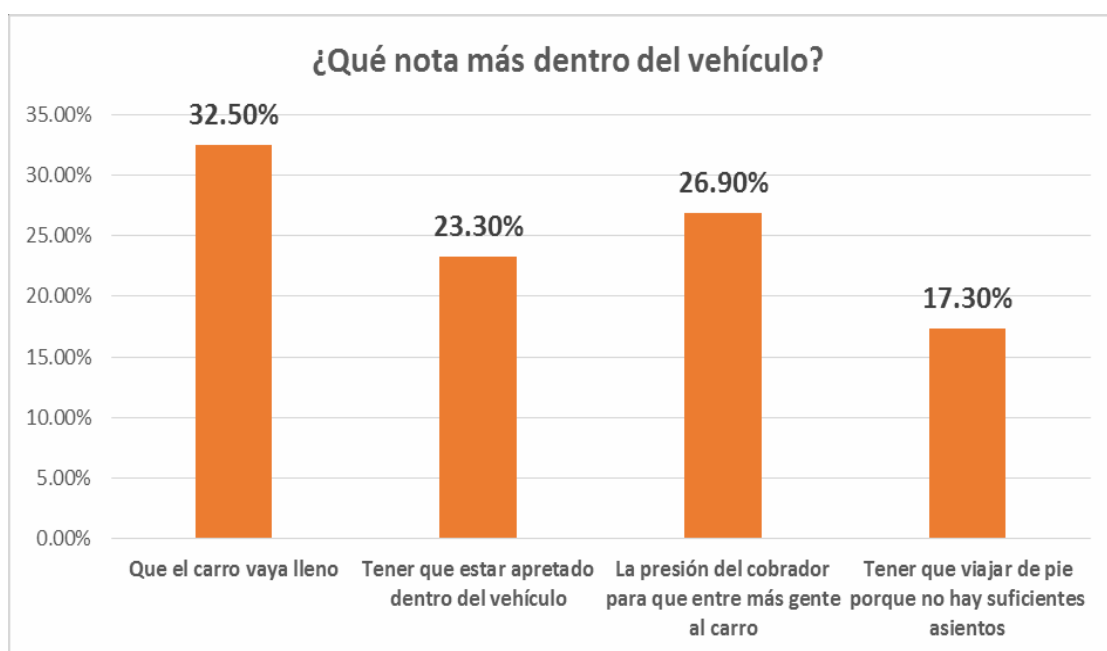
Elaboración: BRISANA ALVARADO RIVERA

Análisis:

En la **tabla N° 20** se observa que el 32.5% de los encuestados les incomoda que el carro vaya lleno, un 23.3% respondieron que estar apretados dentro del vehículo les incomoda, un 26.9% afirmo su molestia con la presión del cobrador para que entre más gente al carro y el 17.3% dijo que les molesta tener que viajar de pie al no haber suficientes asientos en el transporte público,

de esto deducimos que en la ciudad de Huánuco no hay suficientes vehículos para prestar el servicio de transporte público de pasajeros en buenas condiciones y de existir estos vehículos no guardan las condiciones adecuadas para realizar este servicios, es estos los motivos que la gran mayoría de usuarios y transeúntes sus estados emocionales cambia provocando un estrés en su conducta diaria.

GRÁFICO N° 20



6.3. LOS EFECTOS DEL PARQUE AUTOMOTOR Y SU IMPACTO EN LA PARTE EMOCIONAL DEL USUARIO Y TRANSEÚNTES EN HUÁNUCO

6.3.1. Variable dependiente o endógena:

Y: “Estado emocional del usuario y el transeúnte.”: Que se midió mediante el indicador: Efectos que tiene el ruido en el transeúnte y usuario; Tipos de riesgos y beneficios a los cuales están expuestos los usuarios; Cambios sociales y culturales de los usuarios del transporte de pasajeros.

6.3.2. Variables Independientes o Exógenas

α_1 : “Efectos que tiene el ruido en el transeúnte y usuario”, se medirá mediante la encuesta realizada en las preguntas 15,16 y17 donde se pregunta su estado emocional, aspectos desagradables y molestias que generan el transporte público de pasajeros.

α_2 : “Tipos de riesgos y beneficios a los cuales están expuestos los usuarios, se midió mediante la encuesta realizada en las preguntas 9, 10, 11, 12,13, y 14 donde se pregunta calidad de transporte, tiempo de traslado, tarifa, calidad del vehículo de transporte, señalización adecuada, Seguridad y comodidad que ocasionan el transporte público de pasajeros.

α_3 : “Cambios sociales y culturales de los usuarios del transporte de pasajeros, se midió mediante la encuesta

realizada en las preguntas 17, 18, 19 y 20 donde se pregunta las molestias, el trato de los que dan el servicio, respeto a las normas de tránsito, calidad del servicio de ofrecen, el transporte público de pasajeros.

$$\text{Stress} = \alpha_0 + \alpha_1 * \text{Efecto ruido} + \alpha_2 * \text{Riesgo y beneficios} + \alpha_3 * \text{Cambios sociales y culturales} + U$$

Dónde:

Stress: Estado emocional del usuario y el transeúnte.

α_0 : Intercepto.

α_1 : Efecto ruido.

α_2 : Riesgo y beneficios.

α_3 : Cambios sociales y culturales.

μ : Componente aleatorio o no sistémico.

6.3.3. Estimación del modelo

6.3.3.1. Evaluación del impacto emocional

El primer paso a tomar en cuenta es la identificación es decir cuál es el proceso generador de los datos de la variable que se está analizando. Teniendo en cuenta que los datos sean creíbles, confiables y que presenten mínimo de error.

Tabla N° 21: Resultados SPSS (correlación)

Dependent Variable: Stress				
Method: Least Squares				
Sample: 2014				
Included observations: 970				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-243.4586	43.59041	-5.585141	0.0008
α_1 : Efecto ruido	0.174359	0.042502	4.102399	0.0046
α_2 : Riesgo y beneficios..	0.235427	0.072162	3.262477	0.0138
α_3 : Cambios sociales y culturales.	0.199456	0.042502	4.102399	0.0046
R-squared	0.979543	Mean dependent var		281.1401
Adjusted R-squared	0.970775	S.D. dependent var		83.25239
S.E. of regression	14.23224	Akaike info criterion		8.424184
Sum squared resid	1417.897	Schwarz criterion		8.568874
Log likelihood	-42.33301	Hannan-Quinn criter.		8.332978
F-statistic	111.7246	Durbin-Watson stat		2.180659
Prob(F-statistic)	0.000003			

$$\text{Stress} = -243.45 + 0.1743 \cdot \alpha_1 + 0.235427 \cdot \alpha_2 + 0.199456 \cdot \alpha_3 + U$$

En vista a los datos anteriores podemos decir que, existe una correlación entre las variables dependientes e independientes de 97% de confiabilidad; la variable que tuvo un mayor impacto durante el periodo de análisis fue de α_2 : **riesgo beneficio** ya que aportó el 23.54% que impacta en el estado emocional del usuario y transeúnte. Por otro lado tenemos lo siguiente:

6.9.4.2. Evaluación Paramétrica

$\alpha_0 = -243.4586$: Parámetro autónomo.

$\alpha_1 = 0.174359 > 0$:

Un aumento de 1.0% unidades de transporte urbano de servicio público con respecto al **RUIDO**, el impacto que genera en el estado emocional del usuario y transeúntes crece en 1.74% de su stress. Por lo tanto existe una relación negativa entre las variables.

$\alpha_2 = 0.235427 > 0$:

Un aumento de 1.0% unidades de transporte urbano de servicio público con respecto al **RIESGO Y BENEFICIOS**, el impacto que genera en el estado emocional del usuario y transeúntes crece en 2.35% de su stress. Por lo tanto existe una relación negativa entre las variables

$\alpha_3 = 0.199456 > 0$:

Un aumento de 1.0% unidades de transporte urbano de servicio público con respecto al **CAMBIOS SOCIALES Y CULTURALES**, el impacto que genera en el estado emocional del usuario y transeúntes crece en 1.99% de su stress. Por lo tanto existe una relación negativa entre las variables.

Son abundantes los datos que demuestran los efectos adversos que tienen el ruido sobre la comunicación, el sueño, el estado de ánimo, el desempeño en la escuela y el trabajo, la audición y la salud cardiovascular. El tránsito denso tiene una relación directa con el ruido y los niveles de ruido pueden dificultar todos los tipos de comunicación. Los niños son especialmente sensibles al ruido, al igual que quienes se encargan de la coordinación del tránsito urbano.

El ruido excesivo también perturba e interrumpe el descanso porque no permite conciliar el sueño o permanecer dormido. Como consecuencia, la menor calidad de sueño puede disminuir el desempeño en las tareas cotidianas. Un estudio realizado en el OMS descubrió que, de los entrevistados que se sienten muy molestos por el ruido generado por el tránsito, la mayoría vive sobre una calle muy transitada, siente que la molestia del ruido tiene efectos negativos para la salud, y que el ruido del tránsito suele interferir en sus actividades diarias. Además, este

estudio revela que el sexo, la edad, el nivel de educación, el tamaño de la comunidad y la provincia tienen una relación estadísticamente significativa con la molestia que genera el ruido del tránsito. Los entrevistados expresaron que es más importante reducir el ruido de noche (entre las 22.00 y las 7.00 horas) que durante el resto del día.

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; todo esto conduce a un cambio social y cultural.

El riesgo de usar un servicio de transporte público es cada día mas alto, 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.

La ciudadanía tiene que contar con un servicio de transporte que, si está bien ordenado y organizado sería una solución de comunicación y traslado, es por eso que las autoridades deberán vigilar y ordenar debidamente este servicio, el tráfico genera problemas económicos y sociales a la población huanuqueña, por lo que los entes encargados de regularlo deben tomar en cuenta que:

- Invertir en prevención es más beneficioso que destinar gastos para atender la problemática, por lo que se deben reforzar las campañas de educación vial en grupos prioritarios y en los sectores donde se ha identificado mayor problemática.
- Es necesario mejorar los procesos de regulación del sistema vial (sanciones, requisitos para obtención de licencia, registros de accidentes, etc.), el cumplimiento de las normas establecidas beneficia la reducción de los problemas ocasionados por el tránsito.
- Se requiere fortalecer los registros estadísticos del sistema de transporte y hechos de tránsito, para tener fuentes de información que permitan conocer la realidad en cuanto al tránsito en Huánuco y tomar las medidas necesarias basadas en esa realidad.

CONCLUSIONES

- 1.- El tráfico vehicular de la zona urbana de Huánuco se un desorden total debido a la informalidad reinante, pues los conductores de los vehículos principalmente de los vehículos menores (bajaj), 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"
- 2.- El crecimiento de la población de Huánuco del orden del 4.3% tal como lo muestra el Plan Director Municipal fue un factor importante en los últimos 10 años tanto para la expansión de la ciudad como para el crecimiento del transporte público.
- 3.- El caos del transporte público confabula contra los usuarios exacerbando sus estados de ánimo, ligándose estos al estrés por las condiciones de viaje y por situaciones personales. Y como suele verse en buses, coasters y combis, así como en paraderos o estaciones de ciudad de Huánuco, se desencadenan reacciones agresivas verbales y hasta físicas. Según especialistas, hasta impacta negativamente en la salud mental de la población.
- 4.- Los problemas del tránsito vehicular, es por la existencia de múltiples paraderos informales y el grave riesgo al que se someten 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, generando cambios emocionales graves, llevando a las persona al stress.

- 5.- Existe informalidad por parte de los tres componentes del servicio de transporte público, por un lado, las empresas de transporte no llevan un control sobre las unidades que administran; por otro lado, los usuarios, quienes por falta de educación vial contribuyen con el desorden imperante al subir y bajar de las unidades de transporte público donde es más conveniente para ellos; y por último está la Municipalidad, quien no cumple propiamente sus funciones a pesar que es la entidad encargada de regular, administrar y ordenar el servicio de transporte público, así como también es la encargada de impartir la educación vial entre los usuarios, todo esto impacta negativamente el usuario en su estado emocional, provocando una alto grado de stress .
- 6.- El Plan Director Municipal está claramente definido para un modelo de ciudad sectorizada, en la cual, el equipamiento urbano y los servicios deben de estar sectorizados y ubicados a lo largo de la ciudad. Este modelo sectorizado sólo incrementará el problema latente de transporte público pues crecerá el número de viajes y el problema de contaminación ambiental y acústica existente.
- 7.- A la fecha de elaboración de esta tesis, no existe una norma municipal que regule exclusivamente el transporte público orientado a alcanzar los niveles de calidad requeridos para este servicio.

RECOMENDACIONES

1. Se recomienda que las autoridades, en acción conjunta con los transportistas regulen el actual sistema de transporte público para mitigar el problema actual de congestión vehicular en la ciudad de Huánuco.
2. Se recomienda realizar un estudio de monitoreo ambientales para estimar la cantidad de emisión de partículas de humos y decibeles de ruido, para determinar el grado de contaminación ambiental existente en las calles principales de la ciudad de Huánuco.
3. Se recomienda realizar programas de capacitación a los usuarios del transporte público para que contribuyan con el ordenamiento del actual sistema de transporte público.
4. Se recomienda la no circulación de los trimóviles (bajaj) que hacen la veces de taxi, al menos en el centro histórico de la ciudad de Huánuco.

BIBLIOGRAFIA BASICA

Organización Panamericana de la Salud. Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. Washington DC: OPS; 2009.

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 público saludable. (Seminario impartido el 17 de abril del 2009 en la Universidad Torcuato di Tella; Buenos Aires, Argentina.)

Forero Martínez LJ. Muertes, lesiones, y stress por accidentes de tránsito: Colombia 2007. Bogotá: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; 2007.

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.

Canada, Statistics Canada, Transportation Division, Multimodal Transport Section. Passenger bus and urban transit statistics. Ottawa: Statistics Canada; 2002.

Vasconcellos E. Urban transport in Latin America. Washington DC: World Resources Institute; 2005.

Bus Rapid Transit Policy Center. BRT database. Washington DC: BRT Policy Center; 2009.

Sheinbaum C. The Metrobus in Mexico City. TWAS Newsletter 2007;19(4):43–5. Hidalgo D, Custodio P, Graftieux P. A critical look at major bus improvements in Latin America and Asia: case studies of hitches, hiccups, and areas for improvement; synthesis of lessons learned. (Trabajo presentado el 4 de abril del 2007 en la sede del Banco Mundial, Washington, DC.)

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

<http://sbss.gob.pe>

[http://www.onu.org.pe/upload/-informe 2004](http://www.onu.org.pe/upload/-informe%202004)

<http://mef.gob.pe>

<http://bcr.gob.pe>

ANEXOS

**ENCUESTA SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN
LA CIUDAD DE HUÁNUCO.**

El objetivo de esta encuesta es evaluar la calidad del servicio prestado y el grado de satisfacción de los usuarios con el transporte público en la ciudad de Huánuco, para lo cual agradecemos su colaboración en responder a estas preguntas. A continuación se requiere de información complementaria sobre su perfil, de nuevo le agradecemos su colaboración:

1. En cuál de los siguientes grupos de edad, se encuentra Usted? (Por favor señale sólo una respuesta)

- (a). ____ 13 – 17 años (b). ____ 18 – 25 años
 (c). ____ 26 – 35 años (d). ____ 36 – 45 años
 (e). ____ 46 – 57 años (f). ____ Mayor de 58 años

2. Sexo: (1) ____ Masculino (2) ____ Femenino

3. Estado Civil

- (a). ____ Soltero(a) (b). Casado(a)
 (c). ____ Separado(a) (d). Unión Libre
 (e). ____ Viudo(a) (f). ____ Otro _____

4. Ocupación

- (a). ____ Estudiante Bachillerato (b). ____ Estudiante Universitario
 (c). ____ Empleado(a) (d). ____ Trabaja y Estudia
 (e). ____ Buscando Trabajo (f). ____ Técnico
 (g). ____ Profesional (h). ____ Estrato Dos
 (i). ____ Jubilado (j). ____ Ama de Casa

5.- ¿Qué medios de transporte utiliza para transportarse con mayor frecuencia?

- a. Bus/Micro de la Ruta
 b. Taxi ()
 c. Bajad ()
 d. Colectivo ()
 e. Otros:

6. ¿Con qué frecuencia utiliza dicho transporte?

- a. Una o dos veces por semana ()
 b. Tres a cinco veces por semana ()
 c. Todos los días ()

7. Si toma Bus, Microbús o colectivo ¿Cuánto tiempo espera para tomar este transporte público?

- a. Menos de 3 min. ()
 b. Entre 4 y 9 min. ()
 c. Entre 10 y 15 min. ()

d. Más de 15 minutos. ()

8. Si toma taxi, ¿Usted que vehículo toma?

a.- Auto (tipo sedán) ()

b.- Bajad ()

9. ¿Cómo calificaría el transporte público en la ciudad?

a. Muy Buena ()

b. Buena ()

c. Regular ()

d. Mala ()

e. Pésimo ()

10. ¿Cuánto tiempo tarda el recorrido desde que inicia hasta que finaliza su viaje?

a. 20 minutos ()

b. 30 minutos ()

c. 40 minutos ()

d. Más de 1 hora ()

11. ¿Considera que la tarifa del pasaje en relación al servicio que se brinda es?

a. Muy alto ()

b. Alto ()

c. Razonable o justo ()

d. Bajo ()

12. ¿Cómo cree usted que están las condiciones físicas del sistema en que se transporta?

a. Excelentes ()

b. Buenas ()

c. Malo ()

d. Regulares ()

e. Pésimas ()

13. ¿Cree usted que la señalización de los paraderos es?

a. Excelente ()

b. Bueno ()

c. Malo ()

d. Regular ()

e. Pésimo ()

14. ¿Cree usted que la seguridad y comodidad de los paraderos es?

- a. Excelentes ()
- b. Buenas ()
- c. Malo ()
- d. Regulares ()
- e. Pésimas ()

15. ¿Cuál de los siguientes aspectos desagradables son repetitivos en su recorrido?

- a. Sobrecupo ()
- b. Registradora de gran dimensión ()
- c. Altura del tubo para los pasajeros de pie ()
- d. Comportamiento del conductor en la vía ()
- e. Ninguno ()
- f. Otros:.....

16. ¿Cuándo toma un servicio público de transporte urbano su estado emocional cambia? ¿En qué medida?

- a. Mi estado emocional cambia mucho ()
- b. Mi estado emocional cambia en algo ()
- c. Soy indiferente a los cambios ()
- d. Mi estado emocional sigue igual ()
- e. Mi estado emocional mejora ()

17. ¿Qué molestias le produce más en el momento de tomar un transporte público?

- a. El ruido del claxon de los otros carros ()
- b. El huno de los carros ()
- c. El ruido del claxon del carro en el viaje ()
- d. Que haya malos olores dentro del vehículo ()
- e. Los olores corporales de las otras personas ()
- f. Que haga calor dentro del vehículo ()
- g. El volumen alto de la música dentro del carro ()
- h. Que los pasajeros traten mal a los demás ()
- i.- Todo está correcto ()

18. Sobre el trato de las interacciones entre conductores, cobrador y pasajero ¿qué comportamiento más frecuente ha notado?

- a. Que los cobradores quieran cobrar más de la tarifa del pasaje ()
- b. Que los conductores traten mal a los demás ()
- c. Que los cobradores falten el respeto cuando cobran el pasaje ()

- d. Que los choferes manejen sin cuidado ()
- e. Que los choferes no respeten las reglas de tránsito ()
- f. Que el cobrador no traten adecuadamente al pasajero ()
- g. Que los pasajeros traten mal a los demás ()
- h. Que el carro se encuentre sucio ()
- i.- Todo está correcto en el servicio de transporte público ()

19.- Con respecto las normas de tránsito, ¿Qué molestias le genera en cuando toma un medio de transporte público?

- a. Que el carro para en luz verde para recoger a pasajeros ()
- b. Que carro haga muchas paradas para recoger pasajeros ()
- c. Que los carros no respeten los paraderos autorizados ()
- d. Que el carro en el que voy compita con otros carros para recoger pasajeros ()
- e. Que el carro se detenga por mucho tiempo esperando pasajeros ()
- f. Que suban vendedores ambulantes y medios ()
- g. Todo está correcto y respetan las normas de tránsito ()

20. Cuándo toma un medio de transporte público bus o micro ¿qué nota más dentro del vehículo?

- a. Que el carro vaya lleno ()
- b. Tener que estar apretado dentro del vehículo ()
- c. La presión del cobrador para que entre más gente al carro ()
- d. Tener que viajar de pie porque no hay suficiente asientos ()



