

# Alcaldía Municipal de Cotuí



## Plan de Ordenamiento Vial

La implementación de un Plan de Ordenamiento Vial (POV) contiene un conjunto de medidas que tienen como finalidad la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro del Municipio de Cotuí; es decir, modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando de esta forma una mejor calidad de vida para los Cotuisanos.

**Gestión 2016-20**

**Alcaldesa Lic. Teresa Ynoa**

**Planeamiento Urbano**

**Arq. José Miguel Marte**



# Plan de Ordenamiento Vial Municipio de Cotuí

Gerencia de Planeamiento Urbano



## **Plan de Ordenamiento Vial Municipio de Cotuí**

**Alcaldía Municipal de Cotuí**  
2016-2020

**Lic. Teresa Ynoa**  
Alcaldesa Municipal Cotuí

**Arq. José Miguel Marte**  
Gerente de Planeamiento Urbano

2

### **Concejo de Regidores**

Lic. Andrés Abreu  
Presidente

Lic. Ana Silvia Contreras  
Vice Presidenta

---

### **Asesoría Técnica y Colaboración:**

Arq. Elías Lantigua  
Arq. Elba María Frías  
Ing. Kirna Moya  
Ing. Orlando Mota Nin  
Ing. Vicente Antonio Luna Javier  
Ing. Luis Almanzar  
Ing. José Castillo  
Lic. Ramón Peña  
Lic. José Ramón Acosta Merejo (Capitán AMET)  
Capitán Domingo Corcino Núñez  
Ing. Andrés Hernández

---

### **Supervisión de Desarrollo del Plan**

Lic. Franklin Rincón  
Coronel Faustino De La Rosa Pichardo

Impresión  
Agosto 2017  
Cotuí, Prov. Sánchez Ramírez, R.D.



## Índice

No.	Tema	Pág.
<b>I.</b>	<b>Resumen</b>	4
<b>II.</b>	<b>Marco Conceptual</b>	
	Introducción	6
	Planteamiento del Problema	7
	Objetivos	7
	Definiciones Generales	8
<b>III.</b>	<b>Levantamiento Territorial</b>	
	Definición actual	12
	Análisis DAFO	13
	Mapa Actual	14
	Levantamiento Fotográfico	15
	Conclusiones	17
<b>IV.</b>	<b>Diagnóstico Territorial</b>	
	Definición	19
	Plano Categorización de las vías	a
	Plano Polígonos principales	b
	Plano Señalización	c
	Plano Sentidos de las Vías	d
	Plano Semaforización	e
	Plano Transporte Público	f
	Rutas de Vehículos pesados	g
<b>V.</b>	<b>Políticas para estacionamientos en edificaciones</b>	
	Procedimiento	28
<b>VI.</b>	<b>Conclusión</b>	38
<b>VII.</b>	<b>Anexos</b>	
	Aforos vehiculares	35
	Mapa Generalidades Municipales	40
	Tasa de accidentes Vehiculares Municipio de Cotuí	41
	Ordenanza de Aprobación del Plan	48





## **Resumen**

El Plan de Ordenamiento vial del Municipio de Cotuí se plantea como una solución sostenible a los problemas de movilidad en el casco urbano, una solución práctica y lógica que no afecta la actividad económica que se desarrolla en el Municipio, todo lo contrario, viene en ayuda del comercio ya que organiza, agiliza y mejora las posibilidades.

En la actualidad, el Municipio de Cotuí se caracteriza por el caos que impera en sus calles debido al desorden vial que lo define. Como Alcaldía hemos observado el estado actual de los sentidos de las vías del Municipio y basados en estudios, observaciones aforos y levantamientos, hemos confirmado que existe la necesidad de resolver dicha situación.

el plan de ordenamiento vial consiste en mejorar las condiciones de comunicación a nivel general del municipio de Cotuí, priorizando los siguientes puntos: Seguridad Peatonal y vehicular, Uso adecuado de los bienes públicos, Comunicación con el espacio público, Eficiencia y fluidez vial, Planificación Urbana, Construcción de todo tipo de obras en pos de mejorar la trama urbana, Tratamiento de áreas abiertas y espacios abiertos y la Conservación del mobiliario urbano.

Como Alcaldía hemos observado el estado actual de los sentidos de las vías del Municipio y basados en estudios, observaciones aforos y levantamientos, hemos constatado que existe la necesidad de resolver dicha situación. La respuesta es sencilla y lógica, los sentidos de las vías del casco urbano de Cotuí en lo adelante serán opuestos, es decir, una vía (calle o avenida) en una dirección y la otra opuesta. Esta forma permite desarrollar circuitos de giros cortos y fluidos entre los bloques o manzanas, manteniendo siempre libre el flujo natural de las calles que es el carril de la derecha, sirviendo de estacionamiento el carril de la izquierda. El plan garantiza las paradas de motoconchistas y parqueos de motos y pasolas de forma perpendicular al contén, que estará debidamente marcado.



## **Marco Conceptual**



## **Introducción**

La revisión del desarrollo de la movilidad producida en República Dominicana durante los últimos veinte (20) años por parte de expertos en el tema y el análisis de las diferentes experiencias vividas por los actores que conforman el equipo gestor del presente plan, hechos en la región y por supuesto en el Municipio de Cotuí, presentan el marco conceptual del ordenamiento vial como un concepto de varias vertientes que no solo se enfasca en el tránsito vehicular. A partir de las reflexiones realizadas, del compartir las experiencias de los diferentes actores que han participado en el diseño del presente plan y de los estudios y levantamientos realizados para poder ejecutar esta idea, se ha podido sintetizar todo en un plan que busca mejorar en sentido general la movilidad en el Municipio de Cotuí, todo en el más amplio sentido de la palabra.

Construir una conceptualización local capaz de orientar el ordenamiento vial del Municipio de Cotuí, ha significado un reto para el equipo gestor, sin embargo, como Alcaldía y por supuesto como equipo, entendemos que como dijo Kant en el año 1793 *"La práctica sin teoría es ciega y la teoría sin práctica es estéril"*. Por lo tanto, como institución entregamos a la sociedad una base teórica que pueda justificar el presente plan y que sirva de punto de partida para futuras modificaciones urbanas y como plataforma para futuras líneas de investigación. Para lo que es la práctica, lo compartimos públicamente de manera que pueda lograrse la correcta puesta en ejecución del mismo, la sociedad debe asimilarlo y entenderlo para poder llevarlo a la práctica de modo adecuado. Para ello se hace necesario el apoyo activo de lo que es la sociedad civil y de todas las instituciones locales y nacionales.

A nivel conceptual el ordenamiento vial ha sido definido como un proceso continuo impulsado por el Estado, ejemplo de ello es la creación de la Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promulgada por el Señor Presidente de la República Dominicana, el Lic. Danilo Medina Sánchez. La idea de desarrollar planes como este es integrar instrumentos de planificación y gestión territorial, a largo plazo, del uso del suelo y ocupación del territorio acorde a sus potencialidades y limitaciones, a las capacidades de sus gobiernos locales y a las expectativas y aspiraciones de la población, al igual que a los objetivos de desarrollo para alcanzar calidad de vida.

El Plan de Ordenamiento vial del Municipio de Cotuí se plantea como una solución sostenible a los problemas de movilidad en el casco urbano, una solución práctica y lógica que no afecta la actividad económica que se desarrolla en el Municipio, todo lo contrario, viene en ayuda del comercio ya que organiza, agiliza y mejora las posibilidades de tránsito y estacionamiento en el casco urbano del Municipio de Cotuí.



## **Planteamiento del Problema**

Los accidentes de tránsito se están convirtiendo en el Municipio de Cotuí en la problemática más frecuente en las vías del mismo, esto debido a la estrechez de sus vías y al desorden que impera en el casco urbano, dificultando el tránsito vehicular y peatonal. Los diferentes tipos o causas de accidentes de tránsito en los cuales principalmente inician con la falta de cultura de las personas porque no cuentan con la educación vial necesaria ni la señalización de tránsito local. Los habitantes de nuestro Municipio son los principales protagonistas de estos accidentes por desconocimiento de las normas.

Lo anterior nos motiva a desarrollar este trabajo de investigación que nos lleve a determinar otras posibles causas de los accidentes de tránsito y medidas que nos ayuden a mitigarlos.

7

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Ordenar el tránsito vehicular y peatonal del Municipio de Cotuí, para tener una movilidad segura y sostenible.

### **Objetivos específicos**

El plan de ordenamiento vial consiste en mejorar las condiciones de comunicación a nivel general del municipio de Cotuí, teniendo como objetivos específicos los siguientes:

1. Seguridad humana, vial y urbana.
2. Uso adecuado de los bienes públicos.
3. Comunicación con el espacio público.
4. Eficiencia vial.
5. Planificación Urbana.
6. Construcción de todo tipo de obras en pos de mejorar la trama urbana.
7. Tratamiento de áreas abiertas y espacios abiertos.
8. Conservación del mobiliario urbano.



## **Definiciones generales**

### **1. Plan de ordenamiento vial:**

Un plan de reordenamiento vial resulta ser una de las herramientas más valiosas para solucionar los problemas generados en la vía pública, pues:

Permite planificar las mejoras de las distintas áreas en forma coherente y sostenida.

Controla el tráfico mediante los sistemas de gestión del tránsito rodado, que aplica las normas, reglamentos, métodos y señales de tránsito.

Permite el movimiento fluido del transporte urbano y extra urbano, analizando el origen-destino y volumen del flujo de la población.

### **2. Reordenamiento vial en Municipios:**

Estos planes tienden a la solución de problemas, como: Falta de señalización, señalización defectuosa y ausencia de inversiones en el área durante los últimos periodos. Esto suele suceder tanto en el casco urbano como en las principales vías de acceso y los caminos rurales más importantes. También es característico la falta de un programa de mantenimiento de las existentes.

### **3. Elemento red vial**

Se considera Red Vial, a toda superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones y vehículos, que está señalizada y bajo jurisdicción de las autoridades nacionales y/o provinciales, responsables de la aplicación de las leyes de tránsito.

### **4. Jerarquización de la red vial**

A las vías dependiendo de su comunicación, acceso y por la importancia de los centros poblados y su crecimiento, se les ha jerarquizado en la red del país, así:

- Nacionales: que interconectan los distintos departamentos de la Nación.
- Regionales: como su nombre lo indica unen varias regiones del país.
- Urbanas: al hablar de urbano se refiere específicamente, a la unión de carreteras dentro del centro urbano del municipio.
- Rurales: las áreas de los pueblos dentro de estos municipios.

### **5. Jerarquía vial**

Es la clasificación de las diferentes vías dentro de la trama vial de la ciudad, según su importancia.

- Vía pública: Es el espacio público por donde circulan los vehículos, peatones y animales.



- Paso peatonal: Llamado también paso de cebra, es la franja de marcada por señalización y localizada transversal u oblicuamente a la calzada, donde el peatón goza siempre el derecho de paso, salvo excepciones reglamentarias

## 6. Estructura Vial

Es el conjunto jerarquizado de las arterias viales, cuya función es reducir la interacción del espacio entre el tránsito de personas y vehículos, facilitando su desplazamiento y con esto la comunicación entre las diferentes áreas de actividad comercial-social. Se propone una jerarquía vial de las diferentes arterias de circulación, clasificándolas según su importancia y función en:

## 7. Vías de acceso controlado

A este tipo pertenecen los viaductos y anillos periféricos, los cuales tienen como características las siguientes:

Permitir la circulación de grandes volúmenes de vehículos a alta velocidad. Solucionar el desplazamiento a grandes distancias. No permitir peatones y no hay posibilidades de estacionamiento sobre la vía.

- Vialidad Primaria: Está constituida fundamentalmente, por las calzadas y avenidas principales de una ciudad, éstas sirven para proporcionar fluidez al tránsito de paso y circulan calles colectoras y locales.
- Vialidad Secundaria: sirve al tránsito interno de una zona o distrito, la cual conecta con la vialidad primaria. La diferencia específica para distinguir la vialidad primaria de la secundaria estriba en la longitud de los recorridos que se pueden realizar.
- Vialidad Terciaria o Local: tiene como función conectar a los predios con la vialidad secundaria y permitir a su vez el acceso directo a las propiedades. Se utiliza principalmente como un paso de emergencia o acceso hacia viviendas sin tener un objeto comercial.
- Vialidad Peatonal: son corredores o calles exclusivos para el uso del peatón, las banquetas y camellones se deben considerar como vialidad mixta. Su función principal es llevar al usuario sin mezclarse o cruzarse con vehículos.

## 8. Nomenclatura Urbana

Sistema de identificación de zonas, arterias e inmuebles en centros poblados, a través de nombres o códigos numéricos, basados en criterios técnicos. Los criterios que se toman para la Elaboración de la codificación varían de lugar en lugar.

- Acceso: se llama acceso a toda arteria que teniendo una orientación similar al de las avenidas, tiene origen en una calle y su ingreso y egreso son en un mismo punto de la arteria, además tiene un tope que le impide su continuidad.
- Avenida: Son los ejes descritos sobre la línea de Este hacia Oeste



- Calle: Son los ejes descritos sobre la línea de Norte hacia el Sur
- Callejón: se llamara callejón a orientación, a la arteria que tenga una orientación similar al de la calle y se inicia con una avenida además su entrada y salida son en el mismo lugar, es decir que hay un topo que impide su continuidad.
- Vía: Se llamara vía, a toda arteria que intercepte calle y/o avenida.
- Zona: extensión considerable de terreno cuyos límites están determinados por razones administrativas políticas etc.



## **Levantamiento Territorial**





## Definición Actual

En la actualidad, el Municipio de Cotuí se caracteriza por el caos que impera en sus calles debido al desorden vial que lo define. Como Alcaldía hemos observado el estado actual de los sentidos de las vías del Municipio y basados en estudios, observaciones aforos y levantamientos, hemos confirmado que existe la necesidad de resolver dicha situación. Los sentidos de las vías al 3 de febrero del 2017 son los siguientes:

- **Calle Mella**, desde la avenida universitaria hasta la calle 27 de Febrero posee un solo sentido dirección Oeste-Este. A partir de la Calle 27 de Febrero en dirección Oeste-Este va en doble sentido.
- **Calle Duarte**, desde la Capotillo hasta la Calle Mella en dirección Norte-Sur Un solo sentido. Desde la Calle Mella hasta la calle Bienvenido Mejía doble sentido.
- **Calle 27 de Febrero**, un solo sentido desde la calle Mella hasta la calle Mauricio Báez, desde ahí en adelante doble sentido.
- **Calle María Trinidad Sánchez**, desde la calle 27 de Febrero hasta la calle Padre Fantino un sentido en dirección Oeste-Este, a partir de aquí en doble sentido.
- **Calle Capotillo**, doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Hostos**, Actualmente una dirección desde la calle Mella hasta la Calle Sánchez, los demás tramos son en doble sentido.
- **Calle Juan Sánchez Ramírez**, una dirección desde la Calle Mauricio Báez hasta la Calle Mella.
- **Calle Enriquillo**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Colón**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Esteban Adames**, una dirección desde la Calle Enriquillo hasta la calle Mella, todo lo demás doble sentido.
- **Calle Mauricio Báez**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle José Valverde o Calle 4**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Padre Fantino**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Ramón Núñez**, una dirección desde la Calle Mella hasta la Calle María Trinidad Sánchez, todos los demás tramos van en doble sentido.
- **Calle 16 de agosto**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Padre Puigvert**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Milagros Sánchez (Ave. Universitaria o Carretera hacia La Presa)**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Luis Manuel Sánchez**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Luperón**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Bárbara Rincón**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Edilio de Jesús Acosta**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Central (Barrio Libertad)**, Doble sentido en todos los tramos.
- **Calle Manuel R. Pavón**, Doble sentido en todos los tramos.



- **Calle Pedro Francisco Bonó (Circunvalación)**, Doble sentido en todos los tramos.

Nota: estos datos son presentados de forma teórica, en la práctica los sentidos de las vías prácticamente no están definidos, por lo tanto los conductores obvian los sentidos establecidos.

## Análisis DAFO

### Debilidades

1. Pocos oficiales de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET).
2. Poca educación vial.
3. No existen políticas de movilidad locales.
4. Personas que se resisten al cambio.
5. Personas que politizan el plan.
6. Costumbre y cultura del Caos.

### Amenazas

1. Mala publicidad del Plan.
2. Quejas de comerciantes.
3. Posibles accidentes por la costumbre de la antigua dirección de las vías.
4. Posible aumento de circulación de vehículos en zonas residenciales.
5. No respeto a la norma municipal.

### Fortalezas

1. Trama vial más organizada.
2. Sentidos claros de las vías
3. Señalización Vertical y horizontal.
4. Semáforos.
5. Garantía de mejora de la calidad del peatón.
6. Ruta definida de vehículos pesados.
7. Ruta definida de transporte Público.
8. Paradas de Transporte Público Organizadas.
9. Facilidad de circulación peatonal.
10. Señalética Urbana.
11. Fácil circulación vehicular.
12. Aumento de la plaza de parqueos.

### Oportunidades

1. Posibilidad de hacer ciclo vías.
2. Aprovechamiento del tiempo.
3. Creación de rutas turísticas.
4. Facilidad para estacionar.
5. Definición de estacionamientos.



### Mapa Actual del Municipio de Cotuí



## Levantamiento fotográfico

A continuación se presentan algunas imágenes que muestran la situación actual del tránsito en el Municipio de Cotuí. Describe de forma fotográfica lo que sucede normalmente en las vías del Casco Urbano del Municipio:



Paso de vehículos pesados y maquinaria de trabajos de construcción por el casco urbano del Municipio de Cotuí. Esta situación entorpece el tránsito normal del Municipio, genera suciedad, contaminación y específicamente del caso de la Imagen I-1. Los Camiones Trompo tienden a derramar hormigón en el asfalto, endureciéndose este y dañando la vía pública.

Además se puede ver la ausencia de señalización horizontal en el asfalto y la falta de señalización vertical en las aceras para informar a los conductores y peatones.

La imagen I-2. Evidencia la falta de educación de los conductores al detenerse en las intersecciones sobre lo que es el paso cebrado o paso peatonal, impidiendo así el



desarrollo seguro de la movilidad peatonal e inclusive de la movilidad vehicular donde el radio de giro es menor a este o que la intersección en ambos casos tenga dirección en ambos sentidos.





I-3. Utilización del paso cebrado o paso peatonal para estacionarse. Puede verse una transeúnte que cruza la intersección de la Calle Mella esquina Calle Duarte. Esta pudo tomar el Paso Cebrado o paso peatonal para cruzar la calle. La mente es pro-activa y en vez de incorporarse después del auto blanco, saltó el obstáculo de la forma más fácil que pudo sin

medir el peligro al que se expone. En ambos, tanto el conductor como la transeúnte actuaron sin medir consecuencias. Otro detalle que se observa respecto al auto blanco es que está estacionado en una zona con bordillo pintado de amarillo, lo que indica que está prohibido estacionar allí.

16



En este caso, I-4. Este auto blanco está estacionado sobre la acera, que es el camino peatonal o vía de libre circulación de transeúntes de manera segura. La acera pública es un bien destinado al uso de los peatones o transeúntes. Es un espacio común que le pertenece al de a pie y no a los vehículos de motor. Se puede ver como es utilizada la acera para exhibir este vehículo que está en venta, violando todo tipo de ordenanza municipal y cualquier ley de nuestra constitución, poniendo en peligro la vida de las personas de a pie y pudiendo generar un posible accidente.



## **Conclusiones**

1. El Municipio de Cotuí necesita ordenar su trama vial para poder garantizar la seguridad de sus habitantes.
2. La estrechez de las calles del Municipio de Cotuí en proporción o respecto a la plaza vehicular arrojan una relación incompatible de circulación. Lo que los aforos realizados (ver anexos) nos dicen que el parque vehicular no soporta las calles de mayor circulación en doble sentido.
3. Es obligatoria la señalización vertical y horizontal del casco urbano del Municipio de Cotuí para poder llevar a cabo un plan de ordenamiento que pueda tener la información que necesitan los conductores y peatones para poder dirigirse o manejarse en el territorio municipal.
4. Para poder organizar el tránsito se hace obligatorio hacer acuerdos con la autoridad Metropolitana de transporte (AMET), de manera que se pueda aumentar en las calles el número de oficiales para crear un régimen de consecuencias para poder educar a la municipalidad.
5. La implementación de un sistema de semáforos es también parte del ordenamiento vial, para ello, es necesario aumentar en puntos neurálgicos los semáforos.
6. Los planes de ordenamiento vial deben revisarse y evaluarse periódicamente para ver su desarrollo, por lo tanto, es obligatoria una comisión permanente de seguimiento al plan para posibles mejoras del mismo.
7. Para la correcta puesta en ejecución del plan es necesario la coordinación de todas las instituciones locales del Municipio de Cotuí.



## **Diagnóstico Territorial**



## **Definición**

En la actualidad el Municipio de Cotuí presenta una situación caótica respecto a sus calles y el flujo vehicular, congestionando el tránsito natural de la sociedad, entorpeciendo así todas las demás actividades. En tal sentido, el plan de ordenamiento vial consiste en mejorar las condiciones de comunicación a nivel general del municipio de Cotuí, priorizando los siguientes puntos: Seguridad Peatonal y vehicular, Uso adecuado de los bienes públicos, Comunicación con el espacio público, Eficiencia y fluidez vial, Planificación Urbana, Construcción de todo tipo de obras en pos de mejorar la trama urbana, Tratamiento de áreas abiertas y espacios abiertos y la Conservación del mobiliario urbano.

Como Alcaldía hemos observado el estado actual de los sentidos de las vías del Municipio y basados en estudios, observaciones aforos y levantamientos, hemos constatado que existe la necesidad de resolver dicha situación. La respuesta es sencilla y lógica, los sentidos de las vías del casco urbano de Cotuí en lo adelante serán opuestos, es decir, una vía (calle o avenida) en una dirección y la otra opuesta. Esta forma permite desarrollar circuitos de giros cortos y fluidos entre los bloques o manzanas, manteniendo siempre libre el flujo natural de las calles que es el carril de la derecha, sirviendo de estacionamiento el carril de la izquierda. El plan garantiza las paradas de motoconchistas y parqueos de motos y pasolas de forma perpendicular al contén, que estará debidamente marcado.

## **VÍAS PRINCIPALES, CATEGORÍAS.**

a) Se categorizan como vías primarias:

- Calle Mella **(en lo adelante adquiere la Categoría de Avenida).**
- Calle Duarte **(en lo adelante adquiere la Categoría de Avenida).**
- Calle 27 de Febrero **(en lo adelante adquiere la Categoría de Avenida).**
- Calle María Trinidad Sánchez **(en lo adelante adquiere la Categoría de Avenida).**
- Calle Sánchez **(en lo adelante adquiere la Categoría de Avenida).**
- Calle Capotillo **(en lo adelante adquiere la Categoría de Avenida).**

b) Se categorizan como vías secundarias tipo A:

- Calle Hostos
- Calle Juan Sánchez Ramírez
- Calle Enriquillo
- Calle Colón
- Calle Esteban Adames
- Calle Mauricio Báez **(en lo adelante adquiere la Categoría de Avenida).**





- Calle José Valverde o Calle 4
  - Calle Padre Fantino
  - Calle Ramón Núñez
- c) Se categorizan como vías secundarias tipo B:
- Calle 16 de agosto
  - Calle Padre Puigvert
  - Calle Milagros Sánchez (Ave. Universitaria o Carretera hacia La Presa) **(en lo adelante adquiere la Categoría de Avenida).**
  - Calle Luis Manuel Sánchez
  - Calle Luperón
  - Calle Bárbara Rincón
  - Calle Edilio de Jesús Acosta
  - Calle Central (Barrio Libertad)
  - Calle Manuel R. Pavón
  - Calle Pedro Francisco Bonó (Circunvalación) **(en lo adelante adquiere la Categoría de Avenida).**
- d) Se categorizan como vías terciarias todas las restantes.

**PARRAFO I:** en lo adelante el Municipio de Cotuí cuenta con 9 Avenidas:

1. Ave. Duarte
2. Ave. Sánchez
3. Ave. Mella
4. Ave. 27 de febrero
5. Ave. María Trinidad Sánchez
6. Ave. Capotillo
7. Ave. Mauricio Báez
8. Ave. Pedro Francisco Bonó
9. Ave. Universitaria

### **REGLAMENTOS GENERALES DE TRÁNSITO.**

- a. Se prohíbe el estacionamiento paralelo en las calles y avenidas:
- **Ave. Duarte**
  - **Ave. Sánchez**
  - **Calle Juan Sánchez Ramírez**
  - **Ave. 27 de Febrero** (desde la Colón hasta la Mauricio Báez se permite el estacionamiento paralelo)



- **Ave. Mella** (desde la Máximo Gómez hasta el puente Benito se permite el estacionamiento a un lado de la vía, sin embargo, en el tramo comprendido entre las calles Máximo Gómez y Ramón Núñez está prohibido en ambos sentidos de 7:00 AM – 7:00 PM).
  - **Ave. María Trinidad Sánchez**
  - **Calle Hostos**
  - **Calle Padre Billini**
  - **Calle Esteban Adames**
  - **Calle Padre Puigvert** (desde la calle Hostos hasta la calle 16 de agosto)
  - **Calle Central** entre los tramos de la calle Máximo Gómez y Calle Milagrosa.
- b. En las calles y avenidas de una vía el estacionamiento se permitirá a la izquierda en el sentido de la vía.
- c. Se contempla la Ave. Pedro Francisco Bonó o Circunvalación, la Ave. María Trinidad Sánchez hasta Los bomberos en la calle José Valverde o calle 4, la Ave. Mauricio Báez y la Ave. Capotillo como vía de los vehículos de tránsito pesado que circulan por el centro urbano del Municipio de Cotuí.
- d. Se prohíbe el estacionamiento de cualquier tipo de vehículo en el perímetro de los parques del Municipio de Cotuí.

**Párrafo I:** A los fines del presente plan se consideran vehículos pesados:

- Camiones con carga nominal superior a las 3.5 toneladas.
- Longitud superior a los 8.00 metros.
- Ancho superior a 2.5 metros.
- Altura superior a 4 metros.
- Los Furgones.
- Remolques tipo Plataforma (patanas).
- Camiones mezcladores y para bombeo de hormigón.
- Grúas retroexcavadoras y equipos especiales de construcción de cultivo.

**Párrafo II:** De manera excepcional y para labores específicas el Ayuntamiento Municipal de Cotuí, podrá emitir una carta de ruta autorizando el tránsito por las vías que no considera como vías de tránsito pesado el literal c. del presente artículo, el solicitante debe establecer en la misma el horario de tránsito y la labor a realizar.

**Párrafo III:** Se exceptúan de la presente ordenanza los vehículos de las entidades de socorro y de servicios públicos.

**Párrafo IV:** Las actividades funerarias deben circular en la dirección de las vías.



## DIRECCIONES DE LAS VÍAS Y SUS SENTIDOS SEGÚN EL PLAN DE ORDENAMIENTO VIAL GESTIÓN 2016-2020

Para el caso en cuestión siempre utilizaremos como referencia a los sentidos de las vías los puntos naturales de localización, es decir, los ejes o puntos cardinales. Como referencia a estos damos por entendido que tenemos al:

Norte: Río Yuna

Sur: Río Benito

Este: Maguaca

Oeste: Quita Sueño

22

### a. Dirección (una vía) Norte-Sur o Sur Norte:

1. **Calle Manuel Antonio Reyes** – Dirección Norte-Sur desde la Colón hasta la Calle Román Hernández Glass.
2. **Calle Duvergé** – Dirección Sur Norte desde la Calle Bienvenido Mejía hasta la Colón. El resto sería de doble sentido.
3. **Ave. Duarte** - Dirección Norte-Sur (entre los tramos de la Ave. Capotillo hasta la Ave. Mella). Así como también en dirección Sur-Norte desde la Calle Bienvenido Mejía hasta la Ave. Mella).
4. **Ave. 27 de Febrero** - Dirección Sur-Norte (entre los tramos de la Ave. Mella hasta la Ave. Mauricio Báez). En lo adelante será de doble sentido.
5. **Calle Juan Sánchez Ramírez** - Dirección Sur-Norte (entre los tramos de la Calle Bienvenido Mejía y la Ave. Mauricio Báez). El resto sería de doble sentido.
6. **Calle Padre Billini** - Dirección Norte-Sur (entre los tramos de la Ave María Trinidad Sánchez y la Calle Padre Puigvert). El resto sería de doble sentido.
7. **Calle Hostos** Dirección Sur-Norte (entre los tramos de la Calle Bienvenido Mejía y la Ave. Mauricio Báez).
8. **Calle Esteban Adames** - Dirección Norte-Sur (entre los tramos de la Ave. Mella y la Ave. Mauricio Báez). El resto sería de doble sentido.
9. **Calle Héctor Soto** – Dirección Norte-Sur (entre los tramos de la Ave. María Trinidad Sánchez y la Ave. Mella).
10. **Calle Inmaculada Concepción** – Dirección Sur-Norte (Entre los tramos de la Ave. Mella y la Ave. María Trinidad Sánchez).
11. **Calle Bárbara Rincón** – Dirección Norte-Sur (Entre los tramos de la Ave. María Trinidad Sánchez y la Ave. Mella).



12. **Calle Ramón Núñez** - Dirección Sur-Norte entre los tramos de la Ave. Mella y la Ave. María Trinidad Sánchez). El resto sería de doble sentido.

**b. Dirección (una vía) Oeste-Este o Este-Oeste:**

1. **Calle Román Hernández Glass** – Dirección Oeste-Este (Entre Los Tramos de la Ave. Universitaria y la Calle Padre Fantino).
2. **Calle Padre Puigvert** – Dirección Este Oeste (Entre los tramos de la calle Padre Fantino y la Ave. Universitaria).
3. **Ave. Mella** – Dirección Oeste-Este desde la Ave. Universitaria hasta la Calle Ramón Núñez. El resto sería de doble sentido.
4. **Ave. María Trinidad Sánchez** – Dirección Este Oeste (Entre los tramos de la Calle Ramón Núñez hasta la Ave. 27 de Febrero. El resto sería de doble sentido.
5. **Ave. Sánchez** - Dirección Oeste-Este (Entre los tramos de las Ave. 27 de febrero y la Calle Ramón Núñez) y dirección Oeste-Este entre los tramos de la Ave. 27 de Febrero y la Ave. Universitaria.
6. **Calle Luis Manuel Sánchez** – Dirección Este-Oeste entre los tramos de la Calle Padre Fantino y la Ave. Mella. El resto sería de doble sentido.
7. **Calle Enriquillo** – Dirección Oeste-Este (Entre los tramos de la Ave. Universitaria y la Calle Padre Fantino). El resto sería de doble sentido.
8. **Calle Colón** – Dirección Este-Oeste (Entre los tramos de la calle Padre Fantino y la Ave. Universitaria. El resto sería de doble sentido.
9. **Calle Palo Hincado** – Dirección Oeste-Este (Entre Los tramos de la Ave. 27 de Febrero y la Calle Hostos).

**Nota:** todas las demás vías (calles y avenidas) serán consideradas en dos (2) direcciones. El cierre de cualquier tramo de cualquier vía en cualquier dirección debe ser notificado y solicitado a la Alcaldía Municipal de Cotuí, específicamente en los departamentos de Planeamiento Urbano y Transportación, con antelación mínimo de 3 días laborable y avisado por radio o televisión local en 2 programas a diferentes horas (bajo la responsabilidad del solicitante, este debe entregar recibo de pago de emisora o programa). La solicitud debe contener el motivo justificado del cierre, la dirección exacta, la fecha y las horas de cierre. Ver plano de Ordenamiento vial.

- Administración Municipal debe suscribir los acuerdos necesarios con las demás instituciones estatales, a los fines de dar seguimiento del desarrollo y efecto de la implementación del presente plan.
- El plan estará en funcionamiento inmediatamente el municipio esté debidamente señalizado.



- El presente plan debe publicarse en la página del ayuntamiento, estar disponible en la oficina de libre acceso a la información y ser remitido a la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), a los representantes del Ministerio Público, a la prensa televisiva y radial a nivel local (una vez sea publicado de manera oficial).
- Se asume como infracción muy grave el incumplimiento de las reglas que componen el presente plan aprobado como ordenanza Municipal. (Ver Anexos).



# Plano del Plan de Ordenamiento Vial Municipio de Cotuí

## Alcaldía Municipal de Cotuí 2016-20



### Plan de ordenamiento vial

De acuerdo al programa de gestión Municipal planteado por la Alcaldesa **Lic. Teresa Ynoa**, una de sus prioridades es el ordenamiento vial. En la actualidad el Municipio de Cotuí presenta una situación caótica respecto a sus calles y el flujo vehicular, congestionando el tránsito natural de la sociedad, entorpeciendo así todas las demás actividades.

El plan de ordenamiento vial consiste en mejorar las condiciones de comunicación a nivel general del municipio de Cotuí, priorizando los siguientes puntos:

- Seguridad humana, vial y urbana.
- Uso adecuado de los bienes públicos.
- Comunicación con el espacio público.
- Eficiencia vial.
- Planificación Urbana.
- Construcción de todo tipo de obras en pos de mejorar la trama urbana.
- Tratamiento de áreas abiertas y espacios abiertos.
- Conservación del mobiliario urbano.

Como Alcaldía hemos observado el estado actual de los sentidos de las vías del Municipio y basados en estudios, observaciones y levantamientos, hemos constatado que existe la necesidad de resolver dicha situación. La respuesta es sencilla y lógica, los sentidos de las vías del casco urbano de Cotuí en lo adelante serán opuestos, es decir, una vía va y la otra viene. Esta forma permite desarrollar circuitos de giros cortos y fluidos entre los bloques, manteniendo siempre libre el flujo natural de las calles que es el carril de la derecha, sirviendo de estacionamiento el carril de la izquierda. El plan garantiza las paradas de motociclistas y parques de motos y pasolas. **Para ampliar información sobre el tema o aclarar puntos sobre transporte público y pesado dirigirse a nuestra oficina de Libre Acceso a la Información o a la Gerencia de Planeamiento Urbano de la Alcaldía.**

### Legenda

- Sentido de las vías
- Doble vía
- Una Vía
- Ayuntamiento
- Parque Duarte
- Gobernación-Policía
- Zona Franca
- Hospital
- Fortaleza
- Cementerio





## Planos



## **Políticas de Estacionamientos**

Procedimiento para construir de acuerdo al Plan de  
Ordenamiento Vial





## **Sobre Parqueos en Edificaciones**

Para garantizar la plaza de estacionamientos en el municipio de Cotuí, se hace obligatoria la solicitud de plazas de estacionamientos en las nuevas edificaciones. Los requisitos mínimos estarán establecidos de la siguiente manera:

### **Estacionamientos residenciales**

1.- Se establece la cantidad de parqueos con relación a la cantidad de dormitorios:

1 parqueo por apartamento de un (1) dormitorio.

1.5 parqueos por cada apartamento de dos (2) dormitorios.

2 parqueos por cada apartamento de tres (3) dormitorios.

1 parqueo para visitas por cada tres (3) unidades de vivienda.

2.- Se dispondrá de dos (2) parqueos para personas con limitación por cada 100 unidades de estacionamiento.

3.- Para edificios comerciales e industriales,

### **Oficinas en General**

Se considerara un (1) espacio de estacionamiento, por cada cubículo cuya área sea menor de treinta (30) metros cuadrados, en proyectos ubicados en avenidas o vías colectoras, para los demás casos se considerara un (1) espacio por cada cuarenta (40) metros cuadrados. Cuando los cubículos tengan áreas mayores, o cuando el área para oficinas no haya subdividida se requerirá un (1) espacio de estacionamiento por cada treinta (30) metros cuadrados de área neta, o de uno (1) por cada cuarenta (40) metros cuadrados, según lo anteriormente señalado.

Para el área de recepción o espera, se establece un (1) espacio de estacionamiento por cada cinco (5) metros cuadrados.

### **Bancos Comerciales, Asociaciones de Ahorros y Préstamos e Instituciones Crediticias**

Se considerara un (1) espacio de estacionamiento por cada cubículo para oficina cuya área sea menor de treinta (30) metros cuadrados. Para los cubículos con áreas mayores y para aquellas áreas de uso general, se requerirá un (1) espacio de estacionamiento por cada treinta (30) metros cuadrados de superficie neta, en caso de proyectos ubicados en avenidas y



vías colectoras, y uno (1) por cada cuarenta (40) metros cuadrados en los demás casos.

Para áreas destinadas a uso público se requerirá un (1) espacio de estacionamiento por cada cinco (5) metros cuadrados de superficie neta, excluyendo las áreas de circulación.

En Bancos Comerciales se considerara, además, para el estacionamiento de motocicletas, un veinte por ciento (20%) de los espacios requeridos para vehículos de motor y un diez por ciento (10%) en Asociaciones de Ahorros y Préstamos e Instituciones Crediticias.

Para la determinación de estas áreas ser imprescindible presentar una planta de la edificación con la delimitación de las mismas.

### **1).- Tiendas, Expendios de Productos al Detalle (Mercados, Supermercados y Otros)**

Un espacio de estacionamiento por cada veinticinco (25) metros cuadrados de superficie neta, en avenidas y vías colectoras y por y por cada treinta (30) metros cuadrados en los demás casos. Además se considerara para el estacionamiento de motocicletas un quince por ciento (15%) de los espacios requeridos para vehículos de motor.

### **2).- Almacenes**

Además de las áreas de oficinas, se exigirán los siguientes espacios para estacionamiento.

#### **A) Para ventas al por mayor**

Un espacio de estacionamiento por cada sesenta (60) metros cuadrados de superficie neta, para proyectos menores de mil (1000) metros cuadrados de construcción. Para superficies mayores, solo se calcularan para los primeros mil (1000) metros cuadrados.

#### **B) Para Depósitos**

Un (1) espacio de estacionamiento por cada ciento veinte (120) metros cuadrados de superficie neta, para áreas menores de dos mil quinientos (2500) metros cuadrados. En superficie mayores solo se calcularan para los primeros dos mil quinientos (2500) metros cuadrados.

Se consideraran como almacenes para depósitos aquellas edificaciones cuyas características arquitectónicas garanticen su uso.

Par ambos casos se deberá proveer además, un (1) espacio de estacionamiento de carga y descarga de camiones por cada tres y medio (3.5) metros lineales de andenes de carga o por puerta anchas proyectadas.



En caso de almacenes con superficie mayor de mil (1000) metros cuadrados y depósitos mayores de dos mil quinientos (2500) metros cuadrados se deberá cumplir con las condiciones estandarizadas para estacionamiento y radio de giro, para facilitar el movimiento de vehículos pesados.

### **C) Edificios Industriales**

Un espacio de estacionamiento por cada doscientos cincuenta (250) metros cuadrados calculables, hasta cinco mil (5000) metros cuadrados.

Un espacio de estacionamiento para motocicletas por cada quinientos (500) metros cuadrados, calculable para áreas de taller exclusivamente.

30

### **3).- Restaurantes, Discotecas, Cafeterías, Pizzerías, Bares, Heladerías y otros.**

Un espacio de estacionamiento por cada diez (10) asientos desarrollados o por cada doce y medio (12.5) metros cuadrados de la superficie neta para el público, adaptándose la mayor.

### **4).- Hoteles y Aparta-Hoteles**

#### **a) Zona Urbana**

Un espacio de estacionamiento para cada cinco (5) habitaciones más dos (2) espacios para estacionamiento temporal de autobuses.

#### **b) Zona Sub-Urbana**

Un espacio de estacionamiento para cada cinco (5) habitaciones, además de los espacios requeridos por cada área administrativa, salones de conferencias, multiusos, entre otras. Se requerirá de un espacio de estacionamiento por cada espacio arquitectónico diferente y un (1) espacio para estacionamiento de autobuses por cada cien (100) pasajeros por cada ciento cincuenta (150) habitaciones.

Un espacio de estacionamiento para motores por cada diez (10) habitaciones y un mínimo de cinco (5) estacionamientos para proyectos de hasta treinta (30) habitaciones.

**c) Casas de Huéspedes**

Un espacio de estacionamiento para cada cinco (5) habitaciones.

**d) Moteles**

Un espacio de estacionamiento para cada habitación.

**5).- Instituciones Educativas****Escuelas y Colegios**

Un área específica para el estacionamiento temporal de autobuses.

**Colegios de Educación Primaria**

Un espacio de estacionamiento por cada cinco (5) aulas más otro adicional por cada cubículo de oficina administrativa.

**Colegios de Educación Secundaria**

Un espacio de estacionamiento por cada dos (2) aulas más otro adicional por cada cubículo de oficina administrativa.

**Universidades, Instituciones de Educación Superior y Academias Comerciales**

Un espacio de estacionamiento por cada veinticinco (25) metros cuadrados de superficie neta. En universidades se considerara además, para el estacionamiento de motocicletas, un setenta y cinco por ciento (75%) de los espacios requeridos para vehículos de motor. Un área específica para el estacionamiento temporal de autobuses.

**6).- Edificios de Reuniones Publicas****a) Cines, Teatros, Anfiteatros, Estadios Deportivos.**

Un espacio de estacionamiento por cada diez (10) asientos.

**b) Salas de Conferencias, Exhibiciones y Bailes, Salones de Juego**

Un espacio de estacionamiento por cada cinco (5) metros cuadrados, exceptuando las áreas de circulación.

**c) Iglesias**

Un espacio de estacionamiento por cada veinticinco (25) plazas o por cada doce y medio (12.5) metros cuadrados de superficie neta, adoptándose el valor mayor.

**d) Capillas Funerarias**

Un espacio de estacionamiento por cada cinco (5) metros cuadrados de superficie para áreas de público exceptuando las áreas de circulación.

32

**7).- Centros de Salud****a) Hospitales y Sanatorios Públicos**

Un espacio de estacionamiento por cada veinte (20) camas

**b) Clínicas y Centros Médicos Privados**

Un espacio de estacionamiento por cada tres (3) camas, además de las áreas administrativas. Un espacio de estacionamiento por cada consultorio. Se exceptúa el cálculo de la cafetería y otros servicios internos en la edificación.

**c) Dispensario Médicos, Edificios Profesionales de Consulta y Consultorios**

Un espacio de estacionamiento por cada consultorio, más un espacio de estacionamiento por cada cinco (5) metros cuadrados de área de espera.



## **Conclusión**

La puesta en ejecución del presente Plan de Ordenamiento vial para el Municipio de Cotuí es un paso de avance para sus munícipes y quienes lo visitan. Tener la oportunidad de movilizarse en vías organizadas permite el desarrollo económico de la localidad y mejora la calidad de vida de sus habitantes, en vista de la facilidad que tendrían de comunicación. Sin embargo, la alcaldía de Cotuí debe tener presente que el Municipio al igual que todo se encuentra en permanente movimiento y cambio. La garantía de la eficiencia del plan depende casi totalmente de los usuarios de las vías públicas y son precisamente ellos los llamados a respetar las normas fijadas por la institución.

Se considera de mucha importancia el manejo de la imagen urbana, por lo cual es necesario mejorar en la medida de lo posible las condiciones del área urbana. La imagen urbana del Municipio de Cotuí es lo que atraerá a mayores visitantes a la ciudad, por lo tanto, es necesario mejorar las vías de circulación que son los medios que tienen los turistas para interactuar con los diferentes puntos de interés, tanto cultural como comercial, de ahí parte nuestra premisa sobre la cohesión social.

En diferentes reuniones sostenidas, el equipo gestor ha coincidido que los primeros dos (2) meses de la puesta en ejecución del plan son fundamentales para lograr el éxito que se pretende con el mismo, por lo tanto, el régimen de consecuencias es esencial para que se respete el plan. Nunca hacemos referencia a un método represivo, sin embargo, planteamos que se lleve a cabo todo lo necesario para garantizar el éxito del mismo y por ende, el desarrollo del Municipio de Cotuí.

Apostamos al Municipio de Cotuí, entregamos este proyecto con los más sinceros deseos de alguna manera aportar al desarrollo de nuestra ciudad, porque así consideramos a Cotuí. Contamos con muchas fortalezas, habitantes y cualidades que ya nos dan la característica de ciudad, entonces, seamos una ciudad tal y como dice nuestro lema como gestión, con "Limpieza y Orden".



## **Anexos**



## Aforos Vehiculares

Aforo es el estudio del tráfico vial, es el punto de partida para el conocimiento del comportamiento de una carretera, avenida, calle, etc. A través de este nos informamos de la capacidad de la vía pública, así como también otros factores importantes, tales como movilidad peatonal y tendencias de desarrollo natural Urbano.

### Calle María Trinidad Sánchez

#### Calle María Trinidad Sánchez (única dirección) Lunes | Frente a Nordestana de Préstamos

Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	75	44	1	0	1	0	121
4:15 - 4:30	95	46	1	0	2	1	145
4:30 - 4:45	126	51	0	0	4	0	181
4:45 - 5.00	142	63	2	0	3	1	211
	363	160	3	0	9	2	658

#### Calle María Trinidad Sánchez (única dirección) - Miércoles | Frente a Nordestana de Préstamos

Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	74	51	0	0	0	0	125
4:15 - 4:30	78	59	0	0	1	0	138
4:30 - 4:45	132	42	2	0	2	1	179
4:45 - 5.00	102	23	0	0	3	1	129
	312	124	2	0	6	2	571

#### Calle María Trinidad Sánchez (única dirección) - Viernes | Frente a Nordestana de Préstamos

Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	91	57	0	0	1	1	150
4:15 - 4:30	112	54	1	1	1	0	169
4:30 - 4:45	143	52	2	0	1	0	198
4:45 - 5.00	162	32	1	0	5	1	201
	417	138	4	1	7	1	718





## Calle Mella

### Calle Mella (Ambos Sentidos) - Lunes | Frente a Yde's Plaza

Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	191	57	0	0	1	1	250
4:15 - 4:30	173	54	1	1	1	0	230
4:30 - 4:45	182	52	2	0	1	0	237
4:45 - 5.00	164	32	1	0	5	1	203
	710	195	4	1	8	2	920

36

### Calle Mella (Ambos Sentidos) - Miércoles | Frente a Yde's Plaza

Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	152	68	2	1	1	1	225
4:15 - 4:30	177	64	1	1	1	0	244
4:30 - 4:45	156	61	3	1	1	0	222
4:45 - 5.00	142	48	2	1	5	1	199
	627	241	8	4	8	2	890

### Calle Mella (Ambos Sentidos) - Viernes | Frente a Yde's Plaza

Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	132	63	1	1	3	1	201
4:15 - 4:30	149	52	1	0	1	1	204
4:30 - 4:45	151	54	1	0	0	2	208
4:45 - 5.00	148	51	1	1	3	1	205
	580	220	4	2	7	5	818



## Calle 27 de Febrero

### Calle 27 de Febrero (Un solo sentido) - Lunes | Frente a Tataramusa

Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	121	42	0	0	1	0	164
4:15 - 4:30	132	38	0	0	1	1	172
4:30 - 4:45	140	39	0	0	0	2	181
4:45 - 5.00	141	37	1	1	2	0	182
	534	156	1	1	4	3	699

37

### Calle 27 de Febrero (Un solo sentido) - Miércoles | Frente a Tataramusa

Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	108	45	1	0	1	0	155
4:15 - 4:30	125	30	0	0	0	1	156
4:30 - 4:45	130	36	0	0	3	2	171
4:45 - 5.00	122	28	1	0	2	0	153
	485	139	2	0	6	3	635

### Calle 27 de Febrero (Un solo sentido) - Viernes | Frente a Tataramusa

Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	112	52	1	0	1	0	166
4:15 - 4:30	117	36	1	0	0	1	155
4:30 - 4:45	96	42	0	0	1	1	140
4:45 - 5.00	102	32	1	1	1	0	137
	427	162	3	1	3	2	598



### Calle Capotillo de Febrero

#### Calle Capotillo (Un solo sentido, La Jinita) - Lunes | Frente al EDENORTE

Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	111	48	1	1	0	1	162
4:15 - 4:30	103	33	1	0	3	1	141
4:30 - 4:45	87	39	1	0	2	1	130
4:45 - 5.00	94	41	1	0	1	1	138
	395	161	4	1	6	4	571

38

#### Calle Capotillo (Un solo sentido, La Jinita) - Miércoles | Frente al EDENORTE

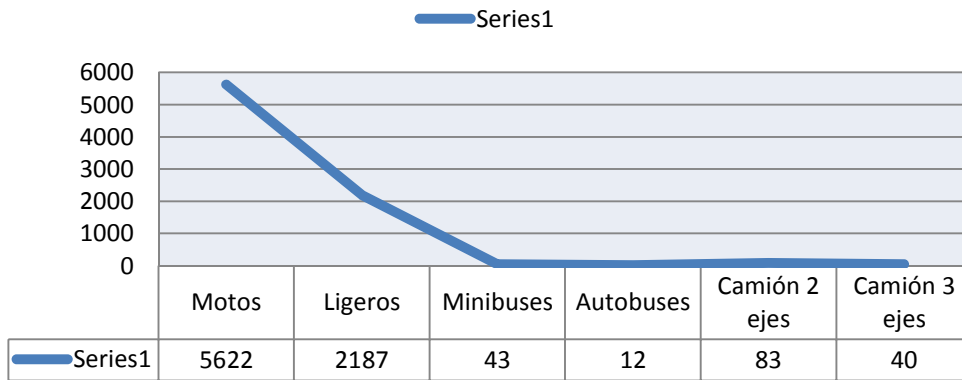
Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	99	50	0	0	2	1	152
4:15 - 4:30	107	51	0	0	3	2	163
4:30 - 4:45	71	63	1	0	1	2	138
4:45 - 5.00	81	64	1	0	2	2	150
	358	228	2	0	8	7	603

#### Calle Capotillo (Un solo sentido, La Jinita) - Miércoles | Frente al EDENORTE

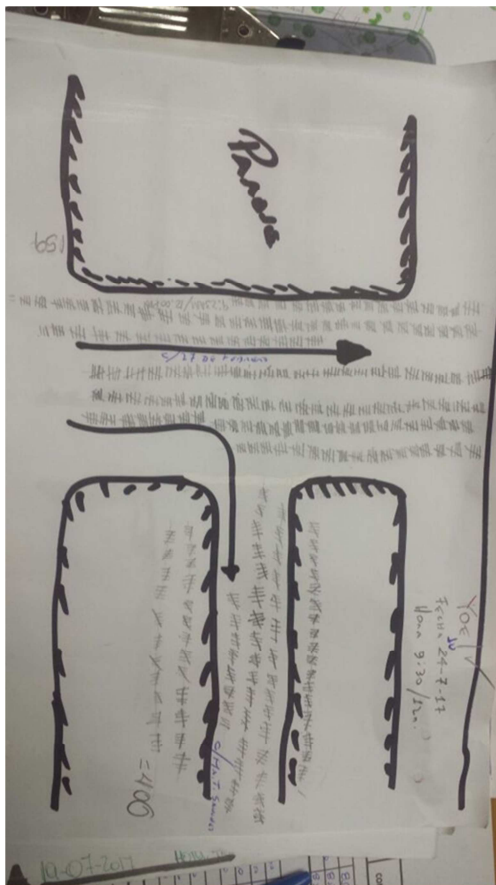
Hora	Motos	Ligeros	Minibuses	Autobuses	Camión 2 ejes	Camión 3 ejes	Total
4:00 - 4:15	107	58	2	0	3	2	172
4:15 - 4:30	115	63	1	1	3	3	186
4:30 - 4:45	91	70	1	0	1	1	164
4:45 - 5.00	101	72	2	0	4	1	180
	414	263	6	1	11	7	702



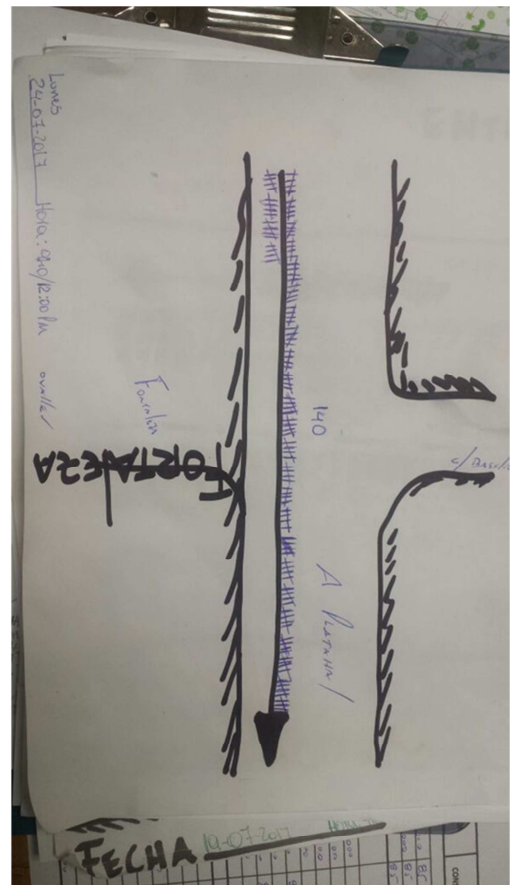
### Comportamiento del Parque Vehicular del Municipio de Cotuí (Muestra Calles: María Trinidad Sánchez, Mella, Capotillo y 27 de Febrero).



Otras muestras:



- María Trinidad Sánchez esq. 27 de Febrero
- 24-07-2017 | 9:30-12:00
- Cantidad General = 400 Vehículos Livianos



- 27 de Febrero esq. Basilio Gavilán
- 24-07-2017 | 9:30-12:00
- Cantidad General = 140 Vehículos Livianos

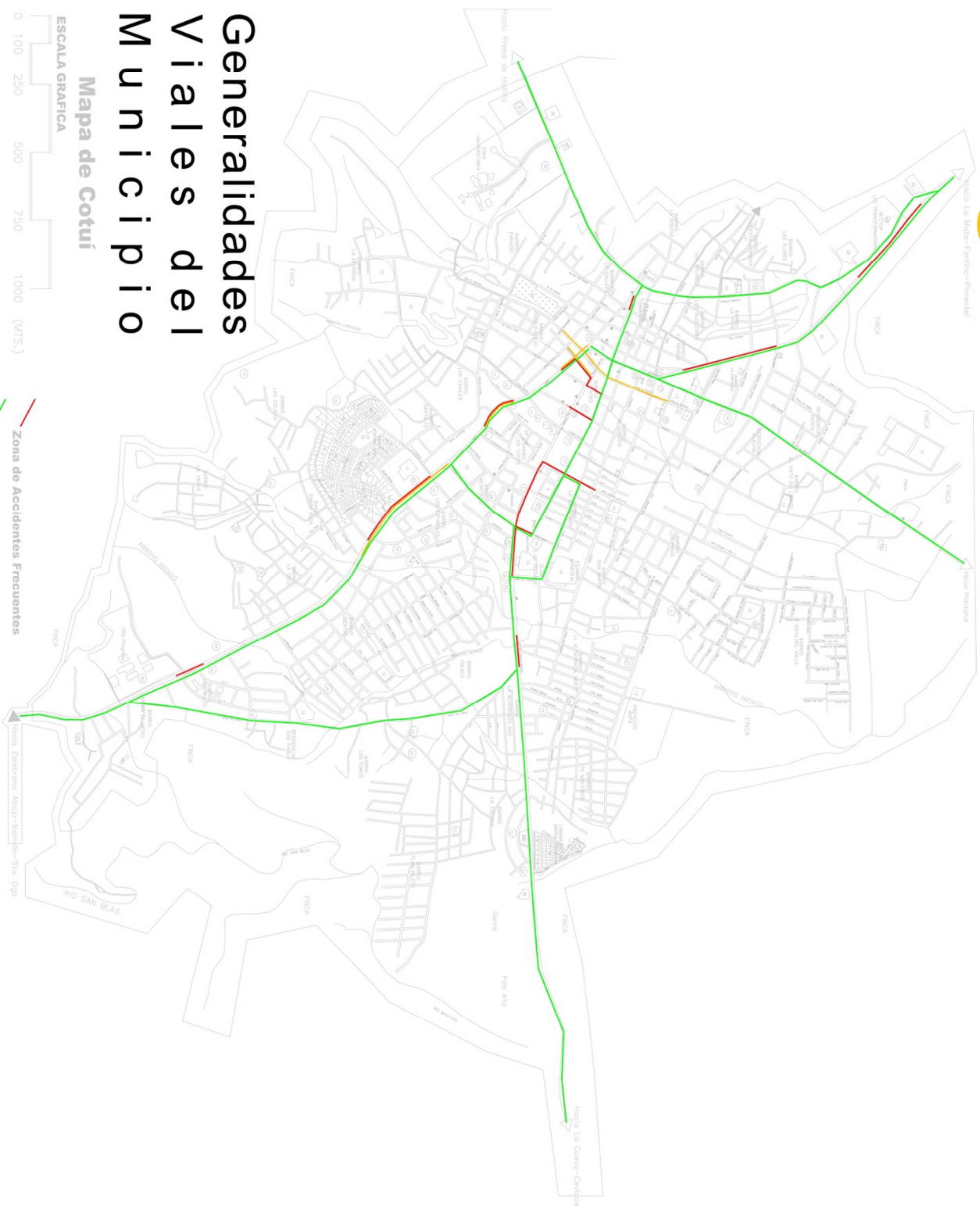


### Mapa de Generalidades Municipales

# Generalidades Viales del Municipio

Mapa de Cotuí  
ESCALA GRAFICA  
0 100 250 500 750 1000 (MTS.)

- Zona de Accidentes Frecuentes
- Salidas del Municipio (desde Parque Duarte)
- Estrechez de la vía, respecto a 2 sentidos








## Informes accidentes ocurridos en el Municipio de Cotuí enero-Junio 2017.

41

  
**REPUBLICA DOMINICANA**  
**AUTORIDAD METROPOLITANA DE TRANSPORTE**  
 SECCION DE PROCEDIMIENTOS DE QUEJAS Y QUEBRANTOS DE P.N. AMET, COTUI R.D.  
 "AÑO DE LA ATENCION INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA"  
 Cotui, república dominicana  
 31 de enero del 2017

Al : Director central Seguridad vial, AMET P.N., D.N.  
 Su despacho,  
 Del : Enc. Secc. De procedimientos de transito, P.N.,  
 Cotui, Cevico y Villa la Mata. R.D.  
 Asunto : Informe mensual


Respetuosamente informo a ese superior despacho, AMET. Todas las novedades ocurridas desde el 22 de diciembre del año 2016 hasta el 31 de enero del año 2017, en esta sección de procedimientos de accidentes de tránsito AMET Cotui, Villa la Mata y Cevico, que han sido de nuestro conocimiento, las cuales detallaremos más abajo.

**DETALLE**

A) Actas levantadas con lesionados	24
B) Actas levantadas sin lesionados	19
C) Actas de querellas	08
D) Deslizamientos	06
E) Daños a la propiedad pública y privada	01
F) Choque con lesionados	24
G) Estrellamientos	10
H) Choque con animales	00
I) Caída de personas de vehículos en marcha	00
J) Personas sometidas	12
K) Volcaduras	00
L) Fallecidos	08
M) Lesionados	30
N) Atropello	02
O) Cantidad de accidentes	60

**LIC. JOSE R. ACOSTA MEREJO**  
 Capitán. P.N.  
 Enc. Secc. De procedimientos de transito P.N.  
**Expreso V Centenario - Esq. San Martín, Santo Domingo, República Dominicana**  
 Teléfono: (809) 686-6520, Fax: (809) 686-6766 / (809) 686-8115  
*Mes de enero*



  
**REPUBLICA DOMINICANA**  
**AUTORIDAD METROPOLITANA DE TRANSPORTE**  
 SECCION DE PROCEDIMIENTOS DE QUEJAS Y QUEJAS DE TRANSITO P.N. AMET, COTUI R.D.  
 "AÑO DEL DESARROLLO AGROFORESTAL"  
 Cotuí, república dominicana  
 01 de marzo del 2017

**Al** : Director central Seguridad vial, AMET P.N., D.N.  
 Su despacho,  
**Del** : Enc. Secc. De procedimientos de transito, P.N.,  
 Cotuí, Cevico y Villa la Mata. R.D.  
**Asunto** : Informe mensual

Respetuosamente informo a ese superior despacho, AMET. Todas las novedades ocurridas desde el día 01 de febrero hasta el día 28 del mismo mes del año 2017, en esta sección de procedimientos de accidentes de tránsito AMET Cotuí, Villa la Mata y Cevico, que han sido de nuestro conocimiento, las cuales detallaremos más abajo.


**DETALLE**

A) Actas levantadas con lesionados	21
B) Actas levantadas sin lesionados	16
C) Actas de querellas	10
D) Deslizamientos	02
E) Daños a la propiedad pública y privada	02
F) Choque con lesionados	21
G) Estrellamientos	03
H) Choque con animales	01
I) Caída de personas de vehículos en marcha	00
J) Personas sometidas	11
K) Volcaduras	00
L) Fallecidos	00
M) Lesionados	23
N) Atropello	03
O) Cantidad de accidentes	37

**MARIO TORIBIO RODRIGUEZ**  
 Capitán. P.N.  
 Enc. Secc. De procedimientos de transito P.N.  
**Expreso V Centenario - Esq. San Martín, Santo Domingo, República Dominicana**  
 Teléfono: (809) 686-6520, Fax: (809) 686-6766 / (809) 686-8115  
*Mes de febrero*





  
**REPUBLICA DOMINICANA**  
**AUTORIDAD**  
**METROPOLITANA**  
**DE TRANSPORTE**

SECCION DE PROCEDIMIENTOS DE QUEJAS Y QUEJAS DE TRANSITO P.N. AMET, COTUI R.D.  
 "AÑO DEL DESARROLLO AGROFORESTAL"

Cotuí, república dominicana  
 04 de abril del 2017

Al : Director central Seguridad vial, AMET P.N., D.N.  
 Su despacho,

Del : Enc. Secc. De procedimientos de tránsito, P.N.,  
 Cotuí, Cevico y Villa la Mata. R.D.

Asunto : Informe mensual

Respetuosamente informo a ese superior despacho, AMET. Todas las novedades ocurridas durante todo el mes de marzo del año 2017, en esta sección de procedimientos de accidentes de tránsito AMET Cotuí, Villa la Mata y Cevico, que han sido de nuestro conocimiento, las cuales detallaremos más abajo.

**DETALLE**

A) Actas levantadas con lesionados	24
B) Actas levantadas sin lesionados	29
C) Actas de querellas	20
D) Deslizamientos	00
E) Daños a la propiedad pública y privada	04
F) Choque con lesionados	24
G) Estrellamientos	05
H) Choque con animales	00
I) Caída de personas de vehículos en marcha	00
J) Personas sometidas	14
K) Volcaduras	00
L) Fallecidos	03
M) Lesionados	26
N) Atropello	02
O) Cantidad de accidentes	53


**MARIO TORIBIO RODRIGUEZ**  
 Capitán. P.N.

Enc. Secc. De procedimientos de tránsito P.N.  
 Expreso V Centenario - Esq. San Martín, Santo Domingo, República Dominicana  
 Teléfono: (809) 686-6520, Fax: (809) 686-6766 / (809) 686-8115

*Mes de marzo*





  
**REPUBLICA DOMINICANA**  
**AUTORIDAD METROPOLITANA DE TRANSPORTE**  
 SECCION DE PROCEDIMIENTOS DE QUEJAS Y QUERRILLAS DE TRANSITO P.N. AMET, COTUI R.D.  
 "AÑO DEL DESARROLLO AGROFORESTAL"

Cotuí, república dominicana  
05 de mayo del 2017

Al : Director central Seguridad vial, AMET P.N., D.N.  
 Su despacho,

Del : Enc. Secc. De procedimientos de transito, P.N.,  
 Cotuí, Cevico y Villa la Mata. R.D.

Asunto : Informe mensual

Respetuosamente informo a ese superior despacho, AMET. Todas las novedades ocurridas durante todo el mes de abril del año 2017, en esta sección de procedimientos de accidentes de tránsito AMET Cotuí, Villa la Mata y Cevico, que han sido de nuestro conocimiento, las cuales detallaremos más abajo.


**DETALLE**

A) Actas levantadas con lesionados	19
B) Actas levantadas sin lesionados	23
C) Actas de querellas	15
D) Deslizamientos	05
E) Daños a la propiedad pública y privada	01
F) Choque con lesionados	19
G) Estrellamientos	02
H) Choque con animales	00
I) Caída de personas de vehículos en marcha	00
J) Personas sometidas	11
K) Volcaduras	01
L) Fallecidos	02
M) Lesionados	27
N) Atropello	00
O) Cantidad de accidentes	42

**MARIO TORIBIO RODRIGUEZ**  
 Capitán. P.N.  
 Enc. Secc. De procedimientos de transito P.N.  
 Expreso V Centenario - Esq. San Martín, Santo Domingo, República Dominicana  
 Teléfono: (809) 686-6520, Fax: (809) 686-6766 / (809) 686-8115

*Mes de Abril*



  
**REPUBLICA DOMINICANA**  
**AUTORIDAD**  
**METROPOLITANA**  
**DE TRANSPORTE**

SECCION DE PROCEDIMIENTOS DE QUEJAS Y QUEBRANTAMIENTOS P.N. AMET, COTUI R.D.  
 "AÑO DE LA ATENCION INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA"  
 Cotuí, república dominicana  
 02 de junio del 2015

Al : Director central. Seguridad vial, P.N., D.N. su despacho  
 Su despacho,

Del : Enc. Secc. De procedimientos de transito, P.N.,  
 Cotuí R.D.

Asunto : Informe mensual

Respetuosamente les informo a ese superior despacho, AMET., todas las novedades ocurridas durante todo el mes de mayo hasta el 01 de junio del año en curso en esta sección de procedimientos de accidentes de tránsito AMET cotuí, las cuales detallaremos mas abajo.

**DETALLE**

A) Actas levantadas con lesionados	11
B) Actas levantadas sin lesionados	19
C) Actas de querellas	10
D) Deslizamientos	06
E) Daños a la propiedad pública y privada	02
F) Choque con lesionados	05
G) Estrellamientos	06
H) Choque con animales	01
I) Caída de personas de vehículos en marcha	00
J) Personas sometidas	08
K) Volcaduras	00
L) Fallecidos	03
M) Lesionados	19
N) Atropello	01
O) Cantidad de accidentes	20


1er. Tte. AUDELIO DURAN CRUZ  
 Enc. Secc. De procedimientos de transito P.N.

**Expreso V Centenario - Esq. San Martín, Santo Domingo, República Dominicana**  
**Teléfono: (809) 686-6520, Fax: (809) 686-6766 / (809) 686-8115**

*mes de mayo*





  
**REPUBLICA DOMINICANA**  
**AUTORIDAD METROPOLITANA DE TRANSPORTE**  
 SECCION DE PROCEDIMIENTOS DE QUEJAS Y QUERRELAS DESTINADO P.N. AMET, COTUI R.D.  
 "AÑO DEL DESARROLLO AGROFORESTAL"  
 Cotuí, república dominicana  
 03 de julio del 2017

Al : Director central Seguridad vial, AMET P.N., D.N.  
 Su despacho,

Del : Enc. Secc. De procedimientos de tránsito, P.N.,  
 Cotuí, Cevico y Villa la Mata. R.D.

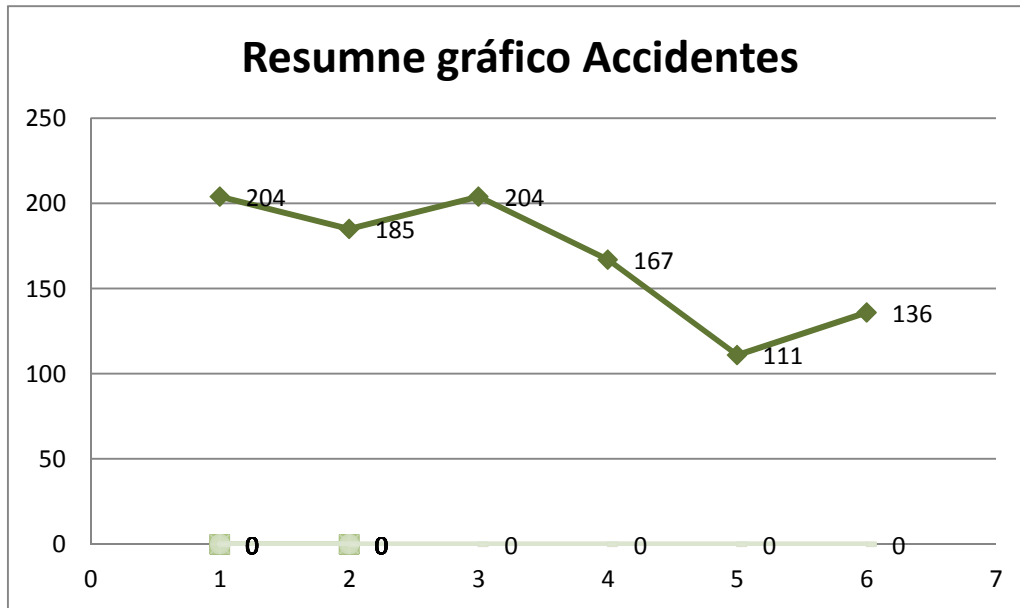
Asunto : Informe mensual

Respetuosamente informo a ese superior despacho, AMET. Todas las novedades ocurridas durante todo el mes de junio del año 2017, en esta sección de procedimientos de accidentes de tránsito AMET Cotuí, Villa la Mata y Cevico, que han sido de nuestro conocimiento, las cuales detallaremos más abajo.

**DETALLE**

A) Actas levantadas con lesionados	18
B) Actas levantadas sin lesionados	17
C) Actas de querellas	10
D) Deslizamientos	01
E) Daños a la propiedad pública y privada	02
F) Choque con lesionados	16
G) Estrellamientos	00
H) Choque con animales	01
I) Caída de personas de vehículos en marcha	00
J) Personas sometidas	13
K) Volcaduras	00
L) Fallecidos	02
M) Lesionados	21
N) Atropello	00
O) Cantidad de accidentes	35

**MARIO TORIBIO RODRIGUEZ**  
 Capitán. P.N.  
 Enc. Secc. De procedimientos de tránsito P.N.  
 Expreso V Centenario - Esq. San Martín, Santo Domingo, República Dominicana  
 Teléfono: (809) 686-6520, Fax: (809) 686-6766 / (809) 686-8115  
*Mario Toribio Rodriguez*



De 0-250 se refiere a la cantidad de accidentes y de 0-7 se refiere a los meses del año 2017.



**Ordenanza de aprobación del Plan**



REPUBLICA DOMINICANA  
**AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE COTUÍ**

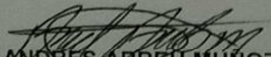
**CERTIFICACIÓN**

QUIENES SUSCRIBEN: LICDO. ANDRES ABREU MUÑOZ, PDTE. CONCEJO DE REGIDORES AYUNTAMIENTO MUNICIPAL Y LICDA. RAMONA MERCEDES ESPINO THEN, SECRETARIA DEL CONCEJO DE REGIDORES DEL AYUNTAMIENTO MUNICIPAL DE COTUI, PROV. SÁNCHEZ RAMÍREZ, REPUBLICA DOMINICANA.

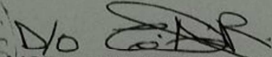
**CERTIFICAMOS**

QUE EL CONCEJO DE REGIDORES DEL AYUNTAMIENTO MUNICIPAL, MEDIANTE SESION ORDINARIA NUM. 003/2017, DE FECHA 15 DE MARZO DEL AÑO 2017, APROBÓ EL PROYECTO DE REORDENAMIENTO VIAL DEL MUNICIPIO DE COTUI.

CERTIFICACION QUE EXPEDIMOS PARA LOS FINES DE LUGAR, EN LA CIUDAD DE COTUI, PROVINCIA SANCHEZ RAMIREZ, REPUBLICA DOMINICANA, A LOS 05 DIAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO 2017.

  
ANDRES ABREU MUÑOZ,  
Pdte. Concejo Reg. Ayto. Municipal.



  
LICDA. RAMONA MDÉS. ESPINO,  
Sec. Concejo Reg. Ayto. Municipal.

