PLAN DE MANEJO DE TRANSITO

CONSTRUCCIÓN DE COMANDO DE ATENCIÓN INMEDIATA FIJO – CAI SANTA HELENA, PARA LA POLICÍA METROPOLITANA DE VILLAVICENCIO – META.

PROYECTO: CONSTRUCCIÓN DEL COMANDO DE ATENCIÓN INMEDIATA FIJO – CAI SANTA HELENA, PARA LA POLICÍA METROPOLITANA DE VILLAVICENCIO – META.
ESTUDIOS: Plan de Manejo de Tránsito PMT
FECHA: Abril de 2023
CIUDAD: Villavicencio – Meta
 **WILLINTONG MOSQUERA PIRATOBA** Ingeniero Civil – Universidad de la Salle Matrícula No 25202-68675CND Cédula de Ciudadanía 79.684.751 de Bogotá
Este documento cuenta con la versión original entregada, que solo se encuentra en la base de datos de la fuente autora. Cualquier modificación o anexo debe estar plasmada en dicha versión original con el visto bueno del autor. La información y resultados contenidos en este documento son exclusivas para este proyecto y no podrá ser extrapolada para otros proyectos.

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN..... 3

OBJETIVOS.....4

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROYECTO.....5

FORMULACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO.....9

IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO.....18

CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES.....21

INTRODUCCIÓN

A continuación, se presenta el informe del "Estudio de Manejo del Tránsito y Peatones en la Zona de influencia para el proyecto "CONSTRUCCIÓN DEL COMANDO DE ATENCIÓN INMEDIATA FIJO – CAI SANTA HELENA"; conteniendo el Plan de Manejo del Tránsito durante el proceso Constructivo del CAI en el área de intervención.

El documento se ha estructurado por capítulos, de tal forma que inicialmente en el Capítulo 2 se detallan los objetivos del estudio; en el capítulo 3 se presenta una descripción de la situación actual en el sector, en cuanto a usos del suelo de los predios adyacentes; estado de la vía, magnitud de los volúmenes de tránsito que en la actualidad pasan por la vía en estudio y algunas de las características operacionales del tránsito, obtenidas de las visitas de campo y de los estudios de tráfico realizados. Hay una descripción general de las características del proyecto que se llevará a cabo así como la forma como se tiene previsto ejecutar las obras, y se describe el plan de manejo del tránsito que se ha formulado para la ejecución de las obras, teniendo en cuenta los diferentes tipos de actividades que se requieren adelantar; las características geométricas de la vía, la localización de los sitios de acceso a los predios directamente afectados; los volúmenes vehiculares, velocidad de operación; tipo de vehículos; presencia de peatones en la vía; y servicio de transporte público. Finalmente, en el capítulo 4, se mencionan algunos apartes del Manual de Señalización donde hacen referencia a las especificaciones técnicas que deben cumplir la fabricación de las señales, en cuanto al material reflectivo y el material que se debe emplear para la elaboración de los tableros.

2.1 OBJETIVO GENERAL

Disminuir al máximo posible el impacto generado en el tráfico, por las obras que se desarrollaran, por proyecto construcción del comando de atención inmediata CAI, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ágil y con la menor incomodidad posible, a los conductores, peatones, vecinos y personal de la obra.

2.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Estudiar las condiciones que se presentan en el avance de las obras, y el comportamiento del tráfico actual en la zona, con el fin de minimizar el impacto que la ejecución de las obras, causará sobre los residentes, peatones, vehículos particulares y de transporte público que diariamente transitan por esta vía.
- Presentar un Plan de Manejo de Tráfico que permita la circulación de vehículos, peatones en forma segura durante el tiempo en que se realicen las obras y proporcionar seguridad al personal que labora en los diferentes frentes de la construcción, mediante la canalización adecuada del tránsito vehicular y de los peatones, apoyada en un diseño de la señalización y demarcación requerida en toda el área.
- Aplicar una señalización clara y de fácil interpretación, que facilite la toma de decisiones en forma oportuna y ágil.

3. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROYECTO

El Contrato de obra se localiza en el parque de las AGUAS del barrio Santa Helena, del Municipio de Villavicencio, el cual está localizado a los 4° 4'56.50"N 73°39'30.86"O, a una altura sobre el nivel del mar de 467 metros.

Villavicencio es un municipio colombiano, capital del departamento del Meta y el centro comercial más importante de los Llanos Orientales. Está ubicada en el piedemonte de la Cordillera Oriental, al noroccidente del departamento del Meta, en la margen derecha del río Guatiquía. Fundada el 6 de abril de 1840, cuenta con una población urbana aproximada de 552.010 habitantes en 2021.5 Presenta un clima cálido y templado, con temperaturas medias de 24° C y 30°C.

Límites del municipio:

Sus límites municipales son:

Norte: Con los municipios de Restrepo y El Calvario.

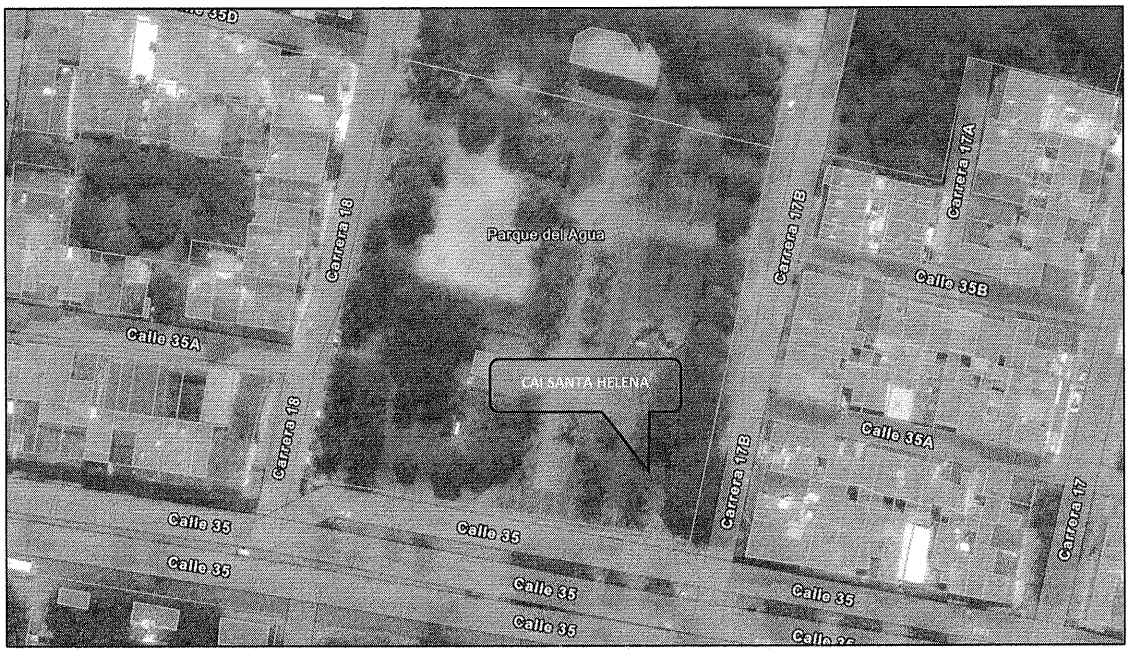
Oriente: con Puerto López.

Sur: con Acacias y San Carlos de Guaroa.

Occidente: con Acacias y el Departamento de Cundinamarca.

UBICACIÓN DEL PROYECTO

CONSTRUCCIÓN DEL COMANDO DE ATENCIÓN INMEDIATA FIJO – CAI SANTA HELENA, PARA LA POLICÍA METROPOLITANA DE VILLAVICENCIO – META.

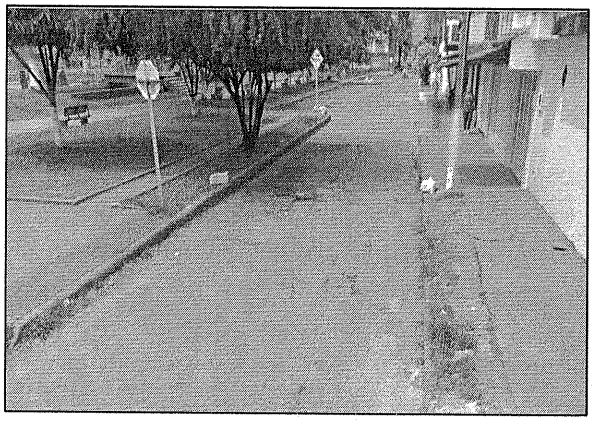




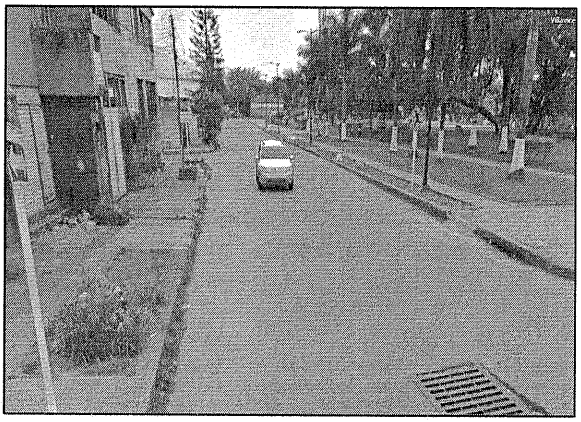
3.1 CONDICIÓN ACTUAL DE LA VÍA

La vía se encuentra pavimentada, pero cuenta con algunas patologías como huecos, lo anterior debido a la falta de mantenimiento de esta, pero en términos generales se considera una vía aceptable para el normal tránsito de vehículos. A continuación, se muestran imágenes del sitio donde se construirá el Comando de Atención Inmediata Fijo – CAI Santa Helena.

ESTADO DE LA VIA - CAI SANTA HELENA



CARRERA 17 B



CARRERA 18



CALLE 35 (Paralela Norte)

3.2 VOLÚMENES DE TRÁNSITO

El volumen de tránsito estimado que circula por las vías del CAI SANTA HELENA es de 2650 Vehículos/día.

Nota: Los volúmenes de tránsito determinados en el presente estudio, fueron tomados en relación a la paralela norte de la calle 35 y de la carrera 17B, no se tuvo en cuenta el tránsito de la calle 35 o vía a Catama, toda vez que este volumen es muy alto y no es incidente con la paralela y la carrera 17B, vías colindantes con el proyecto y las cuales no tienen un TPD elevado, el cual si tiene incidencia el uso de éstas, como áreas de parqueo para los usuarios el establecimiento de comercio categorizado como gimnasio o acondicionamiento físico.

3.3 PATRONES DE TRÁFICO.

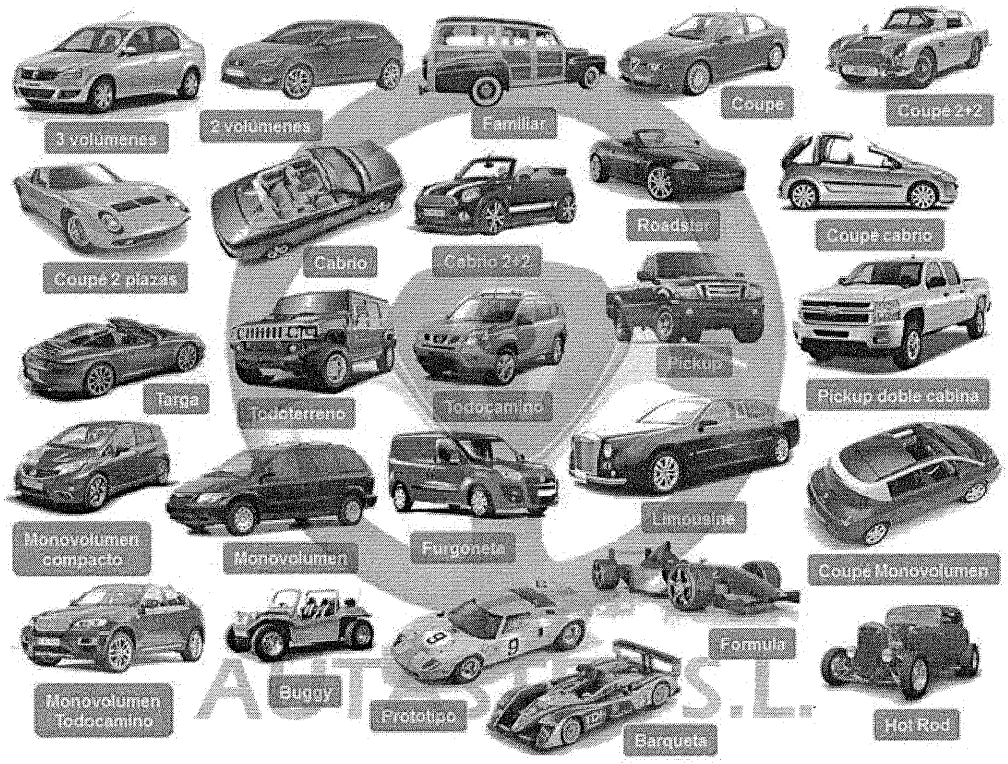
Según la visita al sitio de la obra se permite identificar los siguientes tipos generales de patrones del tránsito en el área de estudio:

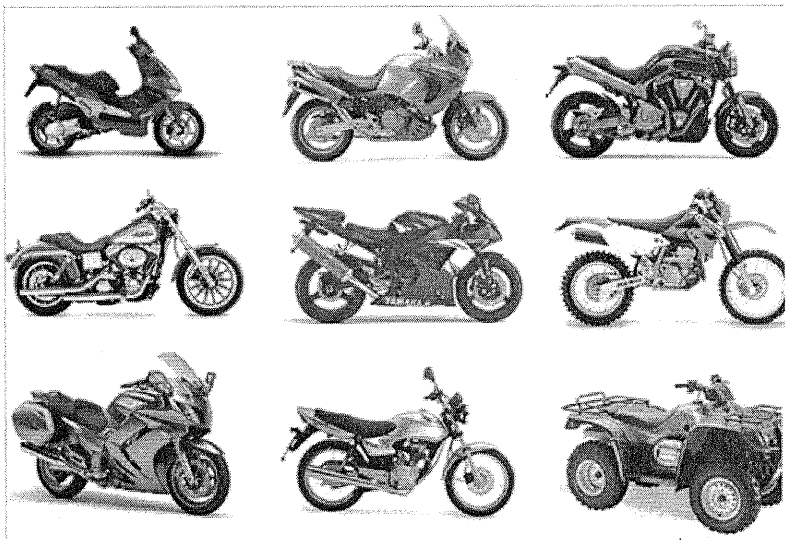
En el área de estudio existe un patrón caracterizado por la ocurrencia de altas demandas o "picos" bastante pronunciados hacia el mediodía y un poco menores, pero de importancia en la "entrada" a comienzos de la mañana y de la tarde y/o de "salida" al final de dichos períodos. Las demandas son marcadamente direccionales: se considera que este tipo de patrón está relacionado con los viajes basados en el hogar y con propósito de trabajo o estudio, los cuales, por su naturaleza responden a horarios más o menos fijos.

Por lo tanto, su patrón tiende a presentar cierta estabilidad con respecto al tiempo. Durante la tarde los flujos son relativamente altos, lo cual permanece más o menos constante entre las 14 y las 20 horas, aunque se nota cierto incremento al final de la tarde, hacia las 18 horas. El flujo constante corresponde a vehículos de servicio público y vehículos particulares livianos.

3.4 COMPOSICION VEHICULAR

Por esta vía transitan vehículos livianos como automóviles, camionetas, buses de servicio público, taxis y motocicletas.





4. FORMULACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO

4.1 CONCEPCIÓN GENERAL DEL PLAN DE MANEJO

En la formulación de los esquemas funcionales y de señalización que se han elaborado para los diferentes escenarios que se han considerado en el estudio, los cuales se presentan al final de este capítulo, se han tenido en cuenta entre otros aspectos, los siguientes:

- Los diferentes tipos de actividades que se requieren adelantar en la ejecución de las obras como son:

- Obras Preliminares.
- Área de intervención.
- Instalación de señalización y demarcación del área de intervención.
- Construcción de cimentación.
- Construcción del sistema de resistencia sísmica.
- Elementos no estructurales.

Para que el PMT sea efectivo, se hace necesario comenzar una semana antes a informarse al público mediante volantes sobre los cambios que se van a presentar en el flujo vehicular que circule en las proximidades del sector de la construcción del CAI SANTA HELENA, haciendo énfasis a los usuarios del comercio de acondicionamiento físico existente y usuarios de las bahías de parqueo del parque de las aguas.

4.2 IMPACTOS A MITIGAR CON EL PMT

Los principales impactos que controla o mitiga el plan de manejo del tránsito son:

- Alteraciones al flujo vehicular.
- Ocurrencia de accidentes
- Molestias a la comunidad
- Trancones

4.3. MEDIDAS DE MANEJO

Como parte de la señalización temporal será necesario contar con dispositivos que permitan:

- ❖ Definir claramente las áreas de trabajo.
- ❖ Delimitar las áreas de circulación peatonal y vehicular.
- ❖ Prevenir el ingreso de vehículos y personas ajenos a la obra.
- ❖ Proteger a los trabajadores de posibles accidentes.

Para lo anterior se implementarán las siguientes medidas:

4.3.1 Frentes de Obra

- ➢ El cerramiento de la obra se hará con cinta plástica con franjas amarillas y negras de cinta en todo el perímetro demarcado.
- ➢ En las labores de excavación, el área excavada debe aislarse en forma total. Para excavaciones con profundidades mayores a 50 cm., la obra debe contar con señales reflectivas o luminosas, tales como conos luminosos, o algún otro dispositivo luminoso sobre los parales, canecas pintadas con pinturas reflectivas, etc.
- ➢ En los sitios donde se llegue a requerir maquinaria pesada se van a utilizar personas que dirijan el tráfico, las cuales deben estar con sus chalecos reflectivos y sus paletas de pare y siga.

4.3.2 Control de Tránsito en Zonas de Cierre Temporal de Vías

El proceso de señalización vial para el estrechamiento o cierre parcial o total de una vía debe dividirse en tres sectores:

- Señalización anterior a la obra: previene al usuario sobre las obras que se realizan y que encontrará más adelante. Se subdivide en tres zonas:
  - ❖ Acceso al área de precaución.

- Área de transición.
- Área de protección o zona restringida.
- Señalización en el sitio de la obra: Área de trabajo.
- Señalización en parte final de los trabajos: En este sector el tránsito retorna a la circulación normal.

El tipo, número de señales, ubicación de las mismas, así como los dispositivos de señalización que se deben ubicar en cada una de las zonas descritas anteriormente, se encuentran definidos en el Manual de señalización del Ministerio de transporte.

4.4 Especificaciones Técnicas

El Manual de Señalización Vial, que contiene los Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo-Rutas, del Ministerio de Transporte e INVÍAS, del año 2004, define las especificaciones con las cuales se deben elaborar todas las señales que están contenidas en el Manual, dependiendo de la altura y las condiciones climatológicas existentes en la vía en estudio. A continuación, se presentan algunos apartes de las especificaciones técnicas del Manual, que hacen referencia al tamaño de las señales, forma, color, material reflectivo y al material con el cual se deben fabricar los tableros de las señales para ser empleadas en la implementación del PMT en estudio:

4.4.1 Señalización Vertical Propuesta

Teniendo en cuenta lo anterior, para efectos de la elaboración de las señales a ser empleadas en el plan de manejo del tránsito durante la etapa de construcción de las obras de la carretera, así como durante la etapa de conservación y mantenimiento de la vía, se recomienda sean elaboradas en lámina calibre 18 o 20, con las siguientes dimensiones.

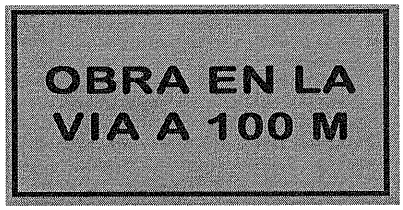
(Ver Figuras 4.1 a 4.3):

- Señales preventivas: lado de 75 cm
- Señales reglamentaras: diámetro de 75 cm

- Señales informativas de 1,30m de ancho por 1,0m de alto
- Señales Informativas Longitud 1,30m – Ancho 1,0m

SIO-01. APROXIMACIÓN A OBRA EN LA VÍA

Esta señal se empleará para advertir conductores y peatones la aproximación a un tramo de vía afectado por una obra. La señal llevara la leyenda "OBRA EN LA VÍA", seguida de la distancia a la cual se encuentra la obra. Se podrá usar conjuntamente con otras señales o repetirla variando la distancia.



SIO-02. SIO-03. INFORMACIÓN DE INICIO O FIN DE OBRA.

Esta señal indicará el inicio de los trabajos en la vía o zona adyacente a ella, con el mensaje "INICIO DE OBRA". Igualmente, se instalará otra señal con las mismas características, pero indicando el sitio finalización de la obra, con la leyenda "FIN DE OBRA". Las letras tendrán una altura de mínimo 20 centímetros, utilizando el alfabeto tipo D. (**SIO-02 SIO-03)**

SIO-002



SIO-003



SPO-01. TRABAJOS EN LA VÍA

Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un tramo de la vía que se ve afectado por la ejecución de una obra que perturba el tránsito por la calzada o sus zonas aledañas.

SPO-01



SPO-02. MAQUINARIA EN LA VÍA

Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un sector por el que habitualmente circula equipo pesado para el desarrollo de obras

SPO-02



SPO-03. BANDERERO

Esta señal se empleará para advertir a los conductores la aproximación a un tramo de vía que estará regulado por personal de la obra, el cual utilizará señales manuales.

SPO-03



Señales Preventivas a ser Empleadas en el PMT. Longitud Lado = 0,90m

4.5. DISPOSITIVOS PARA CANALIZACIÓN DE LOS MOVIMIENTOS PEATONALES, VEHICULARES Y PARA EL CIERRE DE LA OBRA

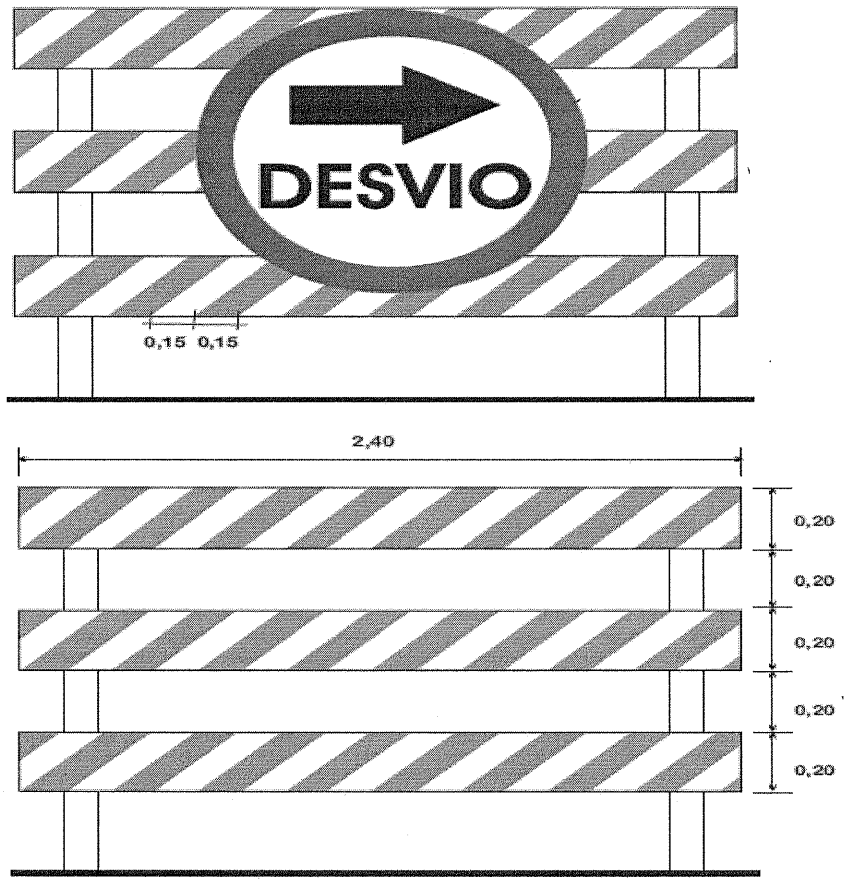
Para la canalización adecuada y segura de los movimientos peatonales, vehiculares y del cierre de las obras, se han propuesto el empleo de los siguientes dispositivos que recomienda el Manual de Señalización Vial:

- Barricadas.
  Parales o delineadores tubulares con cinta de demarcación.
  Dispositivos luminosos.

4.5.1 Barricadas

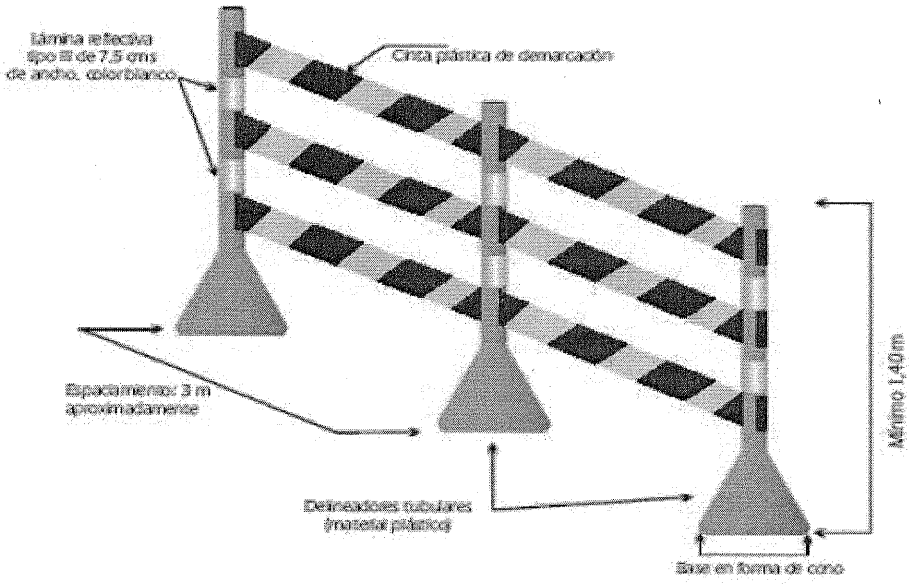
- Serán utilizadas principalmente para delimitar las zonas de trabajo y de circulación de vehículos, previniendo el paso de éstos en las zonas de construcción. Eventualmente pueden ser utilizadas para demarcar pasos peatonales.
- Para este tipo de señales se debe tener en cuenta:
  - Las barricadas se colocarán ortogonalmente al eje de la vía, obstruyendo el carril en el cual no debe haber circulación de tránsito.
  - Las franjas de las barreras serán alternadamente blancas y naranjas con una inclinación hacia abajo de 45 grados, en dirección al lado donde pasa el tránsito.
  - Las franjas serán reflectantes y visibles en condiciones atmosféricas normales, a una distancia mínima de 300m cuando se iluminen con las luces altas de un vehículo normal.

DETALLE DE BARRICADA



4.5.2 Delineadores Tubulares y Cinta Plástica

Estos elementos se han empleado en el plan de manejo para canalizar los movimientos peatonales y los movimientos vehiculares a lo largo de la carretera, así como para realizar el cerramiento de los tramos en construcción. Cuando por seguridad no se puede usar tubo en polivinilo, se puede remplazar con postes de madera debidamente pintados y soportados por un cilindro de concreto de diámetro máximo 30 cm.



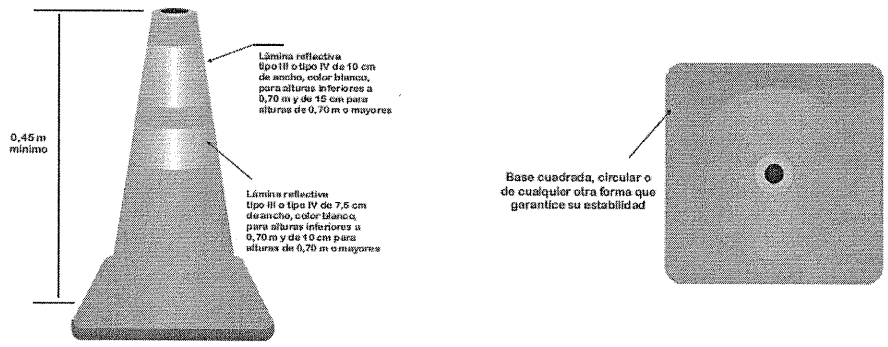
4.5.3 Conos de Tránsito

Se utilizan como canalizadores de tránsito o en la delimitación de zonas de construcción. Para este tipo de señales se debe tener en cuenta:

Los conos de tránsito y dispositivos tubulares tendrán un mínimo de 0.45m de alto, con la base cuadra y ancha.

- ❖ Los conos y otros elementos tubulares serán de color naranja y se mantendrán Limpios para lograr una visibilidad máxima.
- ❖ Para uso nocturno serán reflectantes o se equiparán con dispositivos luminosos que tengan buena visibilidad.

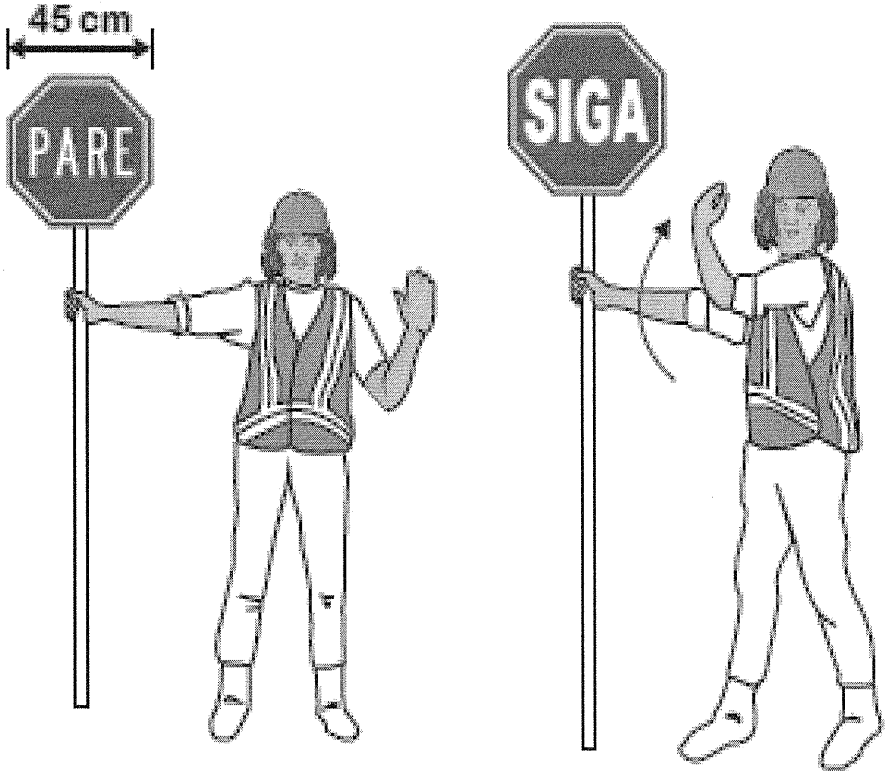
Figura 4.2 Conos



4.5.4 Reguladores de Tránsito

Es muy importante la asignación de los bandereros en cada uno de los extremos del tramo que se encuentre intervenido, para efectos de controlar el paso de los vehículos de manera alternada en los dos sentidos, así como regular la velocidad de los mismos, por el tramo que está intervenido.

Las personas designadas para la regulación del tránsito (bandereros o paleteros) serán debidamente capacitadas, ya que serán responsables de la seguridad de los conductores y empleados.



5. IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO

5.1 TIPO DE OBRAS A REALIZAR EN LA VÍA

El proyecto comprende la construcción de Comando de Atención Inmediata CAI SANTA HELENA. Para organizar el tráfico se requiere cerrar la vía a medio carril y manejar el tráfico con paleteros, lo anterior durante los descargues de materiales e insumos necesarios en la construcción de la estructura.

5.2 PROCESO CONSTRUCTIVO

El proceso constructivo que se llevará a cabo en la ejecución de las obras comprende la realización de manera secuencial de las siguientes etapas: Localización y replanteo de la estructura, construcción de cimentación, construcción elementos estructurales y no estructurales. Durante este proceso se debe garantizar la señalización citada en este documento.

Está prohibido que los vehículos se estacionen en cualquier sentido de la vía, debido a que obstaculizan el paso de los vehículos formando trancones e inconvenientes para trabajar.

Los paleteros también se encargarán de organizar el paso de peatones, lo anterior en caso de ser necesario, durante las actividades de carga y descarga de material o en las actividades que se requiera de maquinaria pesada.

5.3 ENTRADA Y SALIDA DE VEHICULOS DE DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS (RUTA)

El proceso se realizará en conjunto con la señalización vial, que contiene los Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo-Rutas, del Ministerio de Transporte e INVÍAS, del año 2004.

Para cada frente de trabajo que inicie el proceso de disposición final de residuos y que pueda hacer afectación de la malla vial, se acogerá al manual de señalización vial 2015, establecido por el Ministerio de Transporte para dar cumplimiento al manejo de tránsito vehicular en la zona de influencia de la obra a desarrollar.

Procedimiento de entrada y salida (ruta):

Entrada:

- ❖ Barrio porvenir de calle 31 principal, Av. 40, pasando por el monumento al Folclor de Carrera 23, conectando con la Calle 35 de la Avenida Catama.
- ❖ Calle 35 de la Avenida Catama, pasando por el cementerio central, Colegio Cofrem hasta conectar con el semáforo de la Carrera 17 del Barrio Santa Helena.
- ❖ Carrera 17 con calle 36ª del Barrio Santa Helena, junto al Instituto INDEMET de la Carrera 17b.
- ❖ Carrera 17b con calle 35 (paralela norte), se encuentra el Parque de las Aguas del Barrio Santa Helena.

Salida:

- Carrera 17b con calle 35 (paralela norte), Parque de las Aguas del Barrio Santa Helena, tomando la Av. Catama. pasando por tiendas Olímpica hasta llegar a la intersección de la carrera 1 del antiguo CAI Catama.
- Intercesión de la carrera 1 con la Av. Catama de la calle 35, pasando los apartamentos de Amarilo, Hotel Campestre Campanario, llegando a la vía de caños negros del km 18.
- Llegada al servicio de escombrera de la Empresa Bioagrícola del Llano S.A. E.S.P., de la disposición final para estos residuos del Parque Ecológico Reciclante.

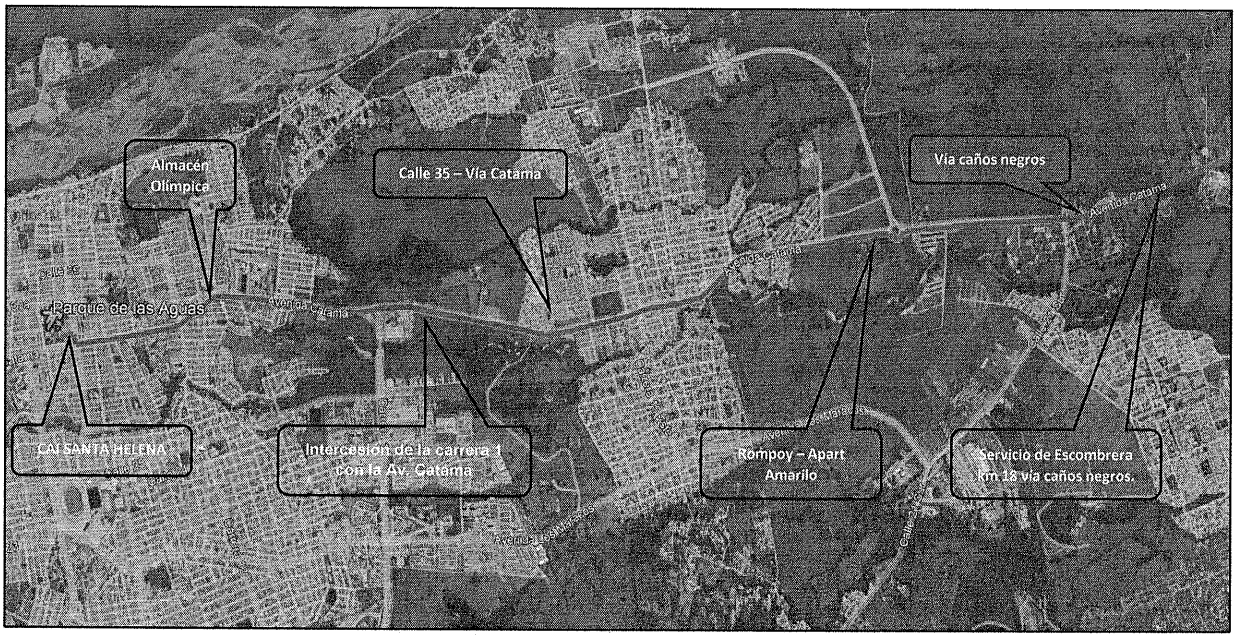


Imagen: Ruta de salida al servicio de Escombrera.

5.4 DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS DE CONSTRUCION Y DEMOLICION EN BIOAGRICOLA (RCD).

Los residuos son la consecuencia de las actividades de obra y/o construcción, como: descapote, demolición, excavación, desmonte, ampliación, rehabilitación y adecuación de obras civiles.

Los residuos generados en los procesos de construcción, demolición, ampliación y adecuación, concretos, agregados sueltos, son: grava, gravilla, arena, recebo, suelo y subsuelo de excavación, ladrillo, cemento, acero, mallas, muro bloque, ladrillo, prefabricados, materiales de cerámica - eléctrico, cubiertas, estructura metálica – aluminio.

La única entidad y/o empresa autorizada en la región para recibir y acopiar de forma definitiva el material (Servicio de escombrera) es Bioagrícola del Llano S.A. E.S.P., el cual realiza un servicio de disposición final para estos residuos en el Parque Ecológico Reciclante, ubicado en el Km 18 de la vía a caños negros, Villavicencio - Meta.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A continuación, se presentan las conclusiones y recomendaciones generales del estudio.

6.1 CONCLUSIONES

- El presente Plan de Manejo del Tránsito (PMT) realizado, es una guía aproximada a las condiciones reales de trabajo para la construcción del CAI SANTA HELENA, con el fin de estimar el cálculo del presupuesto del PMT

- El Plan de Manejo del Tránsito (PMT) realizado pretende adecuarse a las condiciones actuales del avance de las obras. En lo posible no debe cerrarse un trayecto a menos que se estén realizando obras sobre él.

- El Director de Obra, el Residente de obra, el profesional en seguridad y salud en trabajo de obra (SISO), son los responsables de implementar de manera adecuada el Plan de Manejo del Tránsito propuesto en este documento, el cual es susceptible a cambios, mejoramientos y acondicionamientos en pro de la comunidad y el buen desarrollo de la construcción del CAI SANTA HELENA.

- Todos los profesionales de interventoría y supervisión, deberán verificar la implementación del Plan de Manejo de Transito (PMT), apoyar, aportar y colaborar con el mejoramiento y mitigación de factores que afecten la implementación correcta del PMT.

- El sitio donde se estén realizando excavaciones y depósitos de material, debe estar muy bien señalizado para evitar accidentes a todo tipo de transeúntes que se movilicen a pie, en bicicleta, moto, carro o cualquier otro dispositivo empleado para su desplazamiento.

- Es importante que el personal de apoyo al PMT sea capacitado antes de iniciar sus labores; tal es el caso de los paleteros o auxiliares de tráfico, los cuales deben conocer bien las normas de tránsito y la forma como se realizan las indicaciones, para evitar confusiones en conductores y peatones; además, deben proteger su propia integridad al momento de detener el tráfico.

- La señalización que se ha considerado en el PMT contempla señales informativas, preventivas y reglamentarias, además de dispositivos especiales

Como son las barricadas, delineadores tubulares, cinta plástica, conos y maletines, recomendados en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, año 2004.

6.2. RECOMENDACIONES

- El contratista de la obra deberá realizar el PMT, presentarlo ante la autoridad de tránsito para su aprobación e implantación, teniendo en cuenta las condiciones actualizadas al momento de la ejecución de las obras del CAI SANTA HELENA, verificando si hay cambios en el sentido de las vías, obras en la zona que afecten la movilidad o cualquier otra circunstancia.

- Implementar todas las medidas que se plantean en el PMT para diferentes frentes de trabajo, con el fin de mitigar el impacto de las obras y reducir los riesgos de ocurrencia de accidentes.

- Aunque el Manual de Señalización del Ministerio de Transporte especifica la fabricación de señales verticales en lámina galvanizada calibre 16, se recomienda que para el caso de las señales verticales que demanda el PMT se emplee un calibre 18 ó 20, ya que estas señales son temporales.

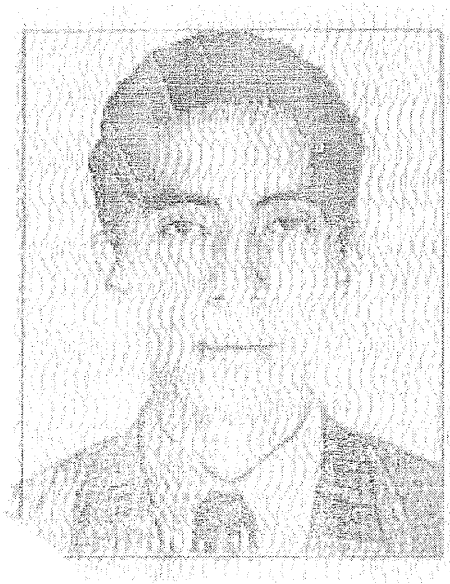
- Comunicarle a la comunidad en la socialización del proyecto, que se van a generar demoras en la circulación de esta vía debido a los trabajos que se van a realizar.

- Es importante la capacitación del personal auxiliar de tránsito no solamente en el control y manejo del tránsito, sino que en lo posible debe tener conocimientos básicos como brigadista de primeros auxilios y tener a mano siempre los números de emergencia.

ING. WILLINTONG MOSQUERA PIRATOBA
MP 25202-68675 CND

REPUBLICA DE COLOMBIA

Consejo Profesional Nacional de Ingeniería y Arquitectura



MATRICULA No. 25202686875CND
INGENIERO CIVIL
DE FECHA 18/11/97
APELLIDOS
MOSQUERA PIRATOBA
NOMBRES
WILLINTONG
C.C. 79,684,751
UNIV.DE LA SALLE

Presidente del Consejo

REPÚBLICA DE COLOMBIA
COPNIA
Consejo Profesional Nacional de Ingeniería

Certificado de vigencia y antecedentes disciplinarios
CVAD-2023-2140491

CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERÍA
COPNIA

EL DIRECTOR GENERAL

CERTIFICA:

1. Que WILLINTONG MOSQUERA PIRATOBA, identificado(a) con CEDULA DE CIUDADANIA 79684751, se encuentra inscrito(a) en el Registro Profesional Nacional que lleva esta entidad, en la profesión de INGENIERIA CIVIL con MATRICULA PROFESIONAL 25202-68675 desde el 18 de Noviembre de 1997, otorgado(a) mediante Resolución Nacional 1044.

2. Que el(la) MATRICULA PROFESIONAL es la autorización que expide el Estado para que el titular ejerza su profesión en todo el territorio de la República de Colombia, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 842 de 2003.

3. Que el(la) referido(a) MATRICULA PROFESIONAL se encuentra **VIGENTE**

4. Que el profesional no tiene antecedentes disciplinarios ético-profesionales.

5. Que la presente certificación se expide en Bogotá, D.C., a los diez (10) días del mes de Julio del año dos mil veintitres (2023).

Rubén Dario Ochoa Arbeláez

Firmal del titular (*)

(*)Con el fin de verificar que el titular autoriza su participación en procesos estatales de selección de contratistas. La falta de firma del titular no invalida el Certificado
El presente es un documento público expedido electrónicamente con firma digital que garantiza su plena validez jurídica y probatoria según lo establecido en la Ley 527 de 1999. Para verificar la firma digital, consulte las propiedades del documento original en formato .pdf.
Para verificar la integridad e inalterabilidad del presente documento consulte en el sitio web https://tramites.copnia.gov.co/Copnia_Microsite/CertificateOfGoodStanding/CertificateOfGoodStandingStart indicado el número del certificado que se encuentra en la esquina superior derecha de este documento.

MEMORIAL DE RESPONSABILIDAD

Yo, **WILLINTONG MOSQUERA PIRATOBA**, mayor de edad, identificado con cédula de ciudadanía No 79.684.751 de Bogotá, y matrícula profesional No 25202-68675 CND, **CERTIFICO** que realicé el **PLAN DE MANEJO DE TRANSITO (PMT)** en conformidad con lo establecido en normas, leyes y decretos vigentes aplicables a estos y demás normativas existentes, dentro del proyecto cuyo objeto es **CONSTRUCCIÓN DE COMANDO DE ATENCIÓN INMEDIATA FIJO CAI SANTA HELENA, PARA LA POLICÍA METROPOLITANA DE VILLAVICENCIO**.

Por lo anterior, manifiesto que es viable la construcción del proyecto, siempre y cuando se construyan las obras atendiendo las recomendaciones dadas en los documentos elaborados.

En consecuencia, asumo toda la responsabilidad referente al **PLAN DE MANEJO DE TRANSITO (PMT)**, exonerando a la ALCALDIA DE VILLAVICENCIO, entidad a la cual se presenta el proyecto, de cualquier responsabilidad civil, penal o administrativa por cualquier falta u omisión del presente estudio.

Acepto y reconozco que la revisión efectuada por la entidad a la cual se presenta el proyecto, no constituye una aprobación al estudio, sino una verificación del cumplimiento de los derechos antes mencionados, la cual se firma en la ciudad de Villavicencio, a los 11 días del mes de julio de 2023.

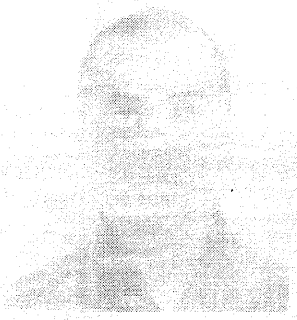
WILLINTONG MOSQUERA PIRATOBA
INGENIERO CIVIL – UNIVERSIDAD DE LA SALLE
MATRICULA No 25202-68675 CND

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA
79.684.751

APELLIDOS
MOSQUERA PIRATOBA

APELLIDOS
WILLINTONG

NOMBRES

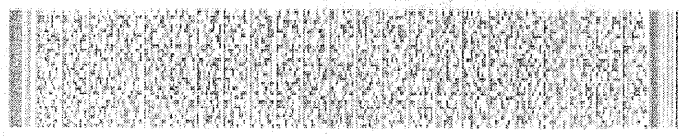




FECHA DE NACIMIENTO 28-MAR-1974
VILLAVICENCIO
(META)
LUGAR DE NACIMIENTO
1.68 O+ M
ESTATURA G.S. RH SEXO
31-AGO-1992 BOGOTA D.C.
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

INDICE DERECHO

REGISTRADOR NACIONAL
ALMABEATRIZ ROJAS LOPEZ



A-2200100-00342441-M-0079684751-20060201 0291200051C (2 191248553