

**CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE NARIÑO CORPONARIÑO
SUBDIRECCIÓN DE CONOCIMIENTO Y EVALUACIÓN AMBIENTAL**

INFORME DIA SIN CARRO

**SAN JUAN DE PASTO
SEPTIEMBRE
2026**

GLOSARIO

En cuanto a fuentes móviles:

Fuentes móviles de emisión contaminante: incluyen las diferentes formas de transporte, tales como automóviles, camiones, camionetas, buses, tractumulas, entre otras; esta se cataloga como la principal fuente de contaminación en el aire los cuales producen grandes cantidades de dióxido de carbono (CO_2), monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NO_x).

Dióxido de carbono (CO_2): es un gas incoloro, denso y poco reactivo. Forma parte de la composición de la troposfera, el aumento del contenido de dióxido de carbono que se verifica actualmente es un componente del cambio climático global.

Monóxido de carbono (CO): es un gas inodoro e incoloro producido a partir de la combustión incompleta del gas natural u otros productos que contengan carbono, la inhalación de monóxido de carbono puede causar graves intoxicaciones e incluso la muerte.

Hidrocarburos (HC): es un grupo de moléculas químicas compuestas por átomos de hidrogeno y carbono, los cuales almacenan energía; el carbón, el gas natural, el petróleo contienen hidrocarburos, estos contribuyen a la contaminación atmosférica formando parte de los compuestos orgánicos volátiles, correspondientes a algunos químicos del smog.

Óxidos de nitrógeno (NO_x): estos compuestos químicos se forman en la combustión o quema de un combustible, las principales fuentes de NO_x son los automóviles y las centrales eléctricas; en la atmosfera los óxidos de nitrógeno contribuyen a la formación de ozono fotoquímico, una de las causas actuales para el calentamiento global.

Norma de emisión: Es el valor de descarga permisible de sustancias contaminantes, establecido por la autoridad ambiental competente, con el objeto de cumplir la norma de calidad del aire.

CDA: se refiere a centro diagnostico automotor, dentro de sus funciones esta la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, dentro de su jurisdicción está el emitir dicho certificado.

Certificado de revisión técnico mecánica y emisiones contaminantes: es un medio establecido por el Estado para controlar las condiciones mecánicas y gases contaminantes de los vehículos que transiten por el territorio nacional, esto con el fin de garantizar la seguridad vial y preservar el ambiente.

Malla vial: es una serie o conjunto de tramos viales por donde diariamente transitan los vehículos.

Flujo vehicular: describe la forma como circulan los vehículos en cualquier tipo de vialidad, lo cual permite determinar el nivel de eficiencia de la operación.

En cuanto a ruido:

Decibel (dB): Unidad de medida de nivel sonoro.

Emisión de ruido: es la presión sonora que, generada en cualesquiera condiciones, trasciende al medio ambiente o al espacio público.

V12- 25/05/2026

Fuente de emisión: es toda actividad, proceso u operación, realizado por los seres humanos, o con su intervención, susceptible de emitir contaminantes al aire.

Leq: nivel sonoro continuo equivalente, es el nivel en dBA de un ruido constante.

Mapas de ruido: se entiende por mapa de ruido, la representación de los datos sobre una situación acústica existente o pronosticada en función de un indicador de ruido, en la que se indica la superación de un valor límite, el número de personas afectadas en una zona dada y el número de viviendas, centros educativos y hospitales expuestos a determinados valores de ese indicador en dicha zona.

Norma de emisión de ruido: es el valor máximo permisible de presión sonora, definido para una fuente, por la autoridad ambiental competente, con el objeto de cumplir la norma de ruido ambiental.

Norma de ruido ambiental: es el valor establecido por la autoridad ambiental competente, para mantener un nivel permisible de presión sonora, según las condiciones y características de uso del sector, de manera tal que proteja la salud y el bienestar de la población expuesta, dentro de un margen de seguridad.

Presión sonora: es la diferencia entre la presión total instantánea en un punto cuando existe una onda sonora y la presión estática en dicho punto.

Ruidoacústico: es todo sonido no deseado por el receptor. En este concepto están incluidas las características físicas del ruido y las psicofisiológicas del receptor, un subproducto indeseable de las actividades normales diarias de la sociedad.

Ruido de fondo: ruido total de todas las fuentes de interferencia en un sistema utilizado para producción, medida o registro de una señal, independiente de la presencia de la señal.

Ruido tonal: es aquel que manifiesta la presencia de componentes tonales, es decir, que mediante un análisis espectral de la señal en 1/3 (un tercio) de octava, si al menos uno de los tonos es mayor en 5 dBA que los adyacentes, o es claramente audible, la fuente emisora tiene características tonales. Frecuentemente las máquinas con partes rotativas, tales como motores, cajas de cambios, ventiladores y bombas, crean tonos. Los desequilibrios o impactos repetidos causan vibraciones que, transmitidas a través de las superficies al aire, pueden ser oídas como tonos.

Sonido: sensación percibida por el órgano auditivo, debida generalmente a la incidencia de ondas de comprensión (longitudinales) propagadas en el aire. Por extensión se aplica el calificativo del sonido, a toda perturbación que se propaga en un medio elástico, produzca sensación audible o no.

Sonómetro: es un instrumento que se utiliza para medición de presión sonora, compuesto de micrófono, amplificador, filtros de ponderación e indicador de medida, destinado a la medida de niveles sonoros, siguiendo unas determinadas especificaciones.

INTRODUCCIÓN

Las emisiones atmosféricas contaminantes representan un alto riesgo no sólo a nivel medio ambiental sino también para la salud humana, que derivan en el deterioro a la calidad de vida en cualquier región, por lo tanto, se hace necesario que las autoridades ambientales en cada jurisdicción se encarguen de su control y vigilancia permanente.

En aras de monitorear el grado de contaminación existente, es importante contar con mecanismos y herramientas capaces de cuantificar a través de mediciones directas y permanentes, la variabilidad de los niveles de contaminantes emitidos a la atmosfera.

Dicho esto, la Corporación Autónoma Regional de Nariño - CORPONARIÑO, se ha vinculado desde el año 2011 a las jornadas ambientales del día sin carro y sin moto, a través del control y monitoreo a la calidad del aire, ruido y emisiones contaminantes por fuentes móviles a lo largo del eje vial de la calle 18 en el municipio de Pasto, para lo cual generalmente se efectúan mediciones sonométricas, mediciones de material particulado y aforos vehiculares.

Teniendo en cuenta lo anterior, CORPONARIÑO se vinculó al “Día sin carro y sin moto”, jornada que tuvo lugar el día miércoles 3 de junio de 2026, establecida por la Alcaldía Municipal de Pasto, realizando actividades tales como aforos vehiculares y medición directa de ruido ambiental, con el fin de evidenciar el comportamiento de la presión sonora durante y después de la jornada.

La finalidad de la jornada fue recolectar información técnica confiable, la cual fue evaluada y analizada posteriormente por el equipo técnico de la Subdirección de Conocimiento y Evaluación Ambiental de CORPONARIÑO, con el objeto de emitir resultados que sirvan como determinante ambiental, permitiendo la formulación de políticas públicas enfocadas al mejoramiento ambiental de la ciudad de Pasto.

1. FUNDAMENTO NORMATIVO.

Dentro de la Ley 99 de 1993 se determinan normas ambientales mínimas y las regulaciones de carácter general aplicables. De igual forma El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial establece la Resolución 627 del 7 de abril de 2006, norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental con la cual se rige el proceso de medición de ruido ambiental y el diagnóstico de los resultados, los cuales son visualizados en mapas de ruido representando la realidad referente al impacto sonoro, identificando los niveles máximos permisibles de niveles de ruido ambiental para cada subsector como lo estima la norma.

Conforme con el Artículo 30 y el Artículo 31 de la Ley 99 de 1993, las Corporaciones Autónomas Regionales, tienen la obligación de ejercer la función de máxima autoridad ambiental en el área de su jurisdicción, dentro de la cual el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expidió el Decreto 1076 de 2015, Título 5 AIRE en relación con la prevención y control de la contaminación atmosférica y la protección de la calidad del aire, Sección 4 “De las Emisiones Contaminantes de Fuentes Móviles”, y Sección 8 “Mecanismos de Evaluación y Certificación para fuentes Móviles”, de igual forma se establece la Resolución 762 de 2022, “Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres”, la resolución 3500 del 2005 “Por medio de la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán las fuentes móviles terrestres, se reglamentan los artículos 2.2.5.1.6.1, 2.2.5.1.8.2. y 2.2.5.1.8.3 del Decreto 1076 de 2015 y se adoptan otras disposiciones.

2. Aforos Vehiculares

El día 3 de junio de 2026, CORPONARIÑO se vinculó al Día Sin Carro y sin Moto, desarrollando la siguiente metodología:

- En primer lugar, se escogió el eje principal de la Calle 20, en cinco puntos, con carreras, 23, 24, 25, 26 y 27, lo anterior con el fin de tener un punto de referencia adecuado, considerando que debido a la peatonalización de la calle 19, este eje es sobre transitado en día normal.
- Posteriormente, se realizaron aforos vehiculares, discriminando por tipo de vehículo (livianos, pesados y motocicletas), durante quince minutos en cada punto a lo largo del eje ya mencionado.
- A continuación, se procedió a medir la velocidad de una muestra de cada tipo de vehículo en cada punto, tomando el tiempo transcurrido del vehículo en transitar del punto 1 al punto 2, transcurso que tiene una distancia de 100m.
- El anterior procedimiento, se repitió en hora pico y hora valle, que para el día sin carro inició a partir de las 10:00 a.m., y terminó a la 01:30 p.m., mismo periodo que fue tomado para día normal.
- Los resultados obtenidos se proyectaron a una hora de medición.
- El mismo procedimiento se repitió en un día normal el 4 de junio, con el fin de obtener un comparativo real de los resultados.

a) Valoración Fuentes Móviles.

- **Aforos vehiculares y registro de velocidad**

Los aforos vehiculares del año en curso se desarrollaron en cinco (5) puntos previamente seleccionados con el equipo técnico encargado para efectuar las mediciones en horas pico y valle a lo largo del día. En la Tabla No. 1 se relacionan dichos puntos.

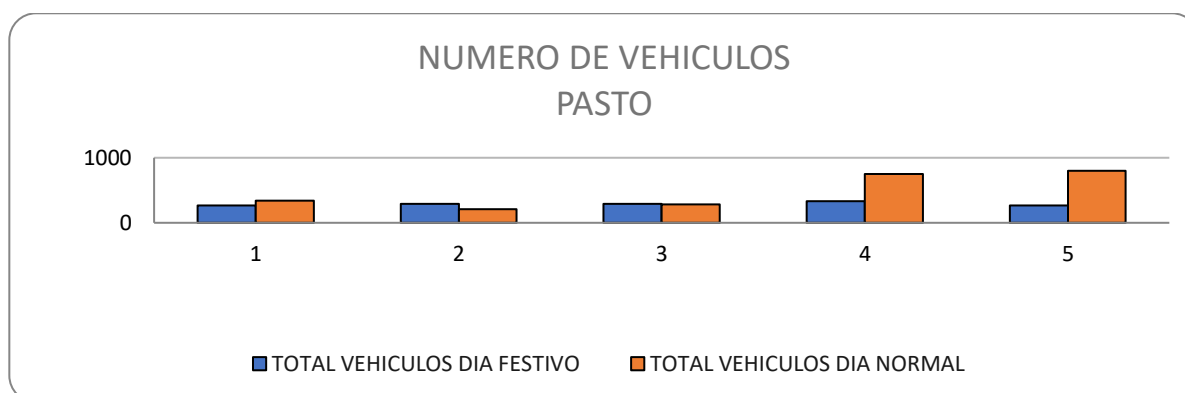
Tabla 1. Puntos monitoreados

PUNTO	UBICACIÓN	REFERENCIA
1	Calle 20 Carrera 27.	ESTACION DE POLICIA
2	Calle 20 Carrera 26	NOTARIA 3a
3	Calle 20 Carrera 25	BANCO CAJA SOCIAL
4	Calle 20 Carrera 24	IGLESIA CRISTO REY
5	Calle 20 Carrera 23	CASA METTLER

El comportamiento vehicular del aforo realizado tanto en el día sin carro y sin moto como en un día normal, se muestra en la siguiente gráfica:

Tabla 2. Aforos vehiculares

GRAFICA TOTAL DE VEHICULOS			
No. De Punto	No. DE PUNTOS	DIA SIN CARRO	DIA NORMAL
1	Calle 20 Carrera 27. ESTACION DE POLICIA	263	338
2	Calle 20 Carrera 26 NOTARIA 3a	288	213
3	Calle 20 Carrera 25 BANCO CAJA SOCIAL	287	286
4	Calle 20 Carrera 24 I. CRISTO REY	328	751
5	Calle 20 Carrera 23 CASA METTLER	264	797



Grafica 1. Aforo vehicular día normal VS día sin carro y sin moto, Pasto – junio 2026.

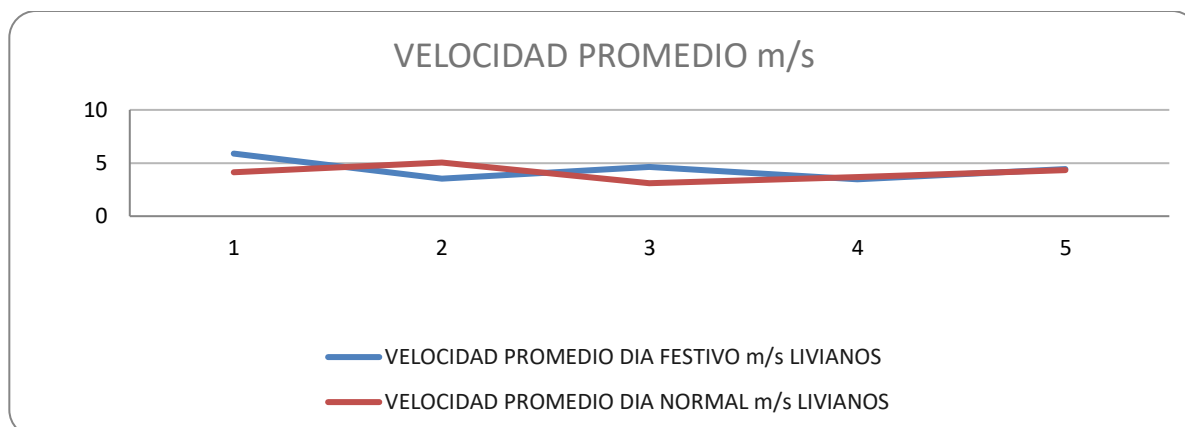
Como se observa en la gráfica anterior, existe gran diferencia de tránsito de vehículos en un día normal en comparación al día sin carro, especialmente en los puntos 4 y 5, concluyendo que, en promedio, en las jornadas del día sin carro se disminuye en un 40.04% el tránsito vehicular. En este sentido, tal y como se evidencia en la gráfica, el punto más crítico de tránsito fue la Calle 20 con Carrera 23, en donde hay una diferencia de más de 500 vehículos, en su mayoría motocicletas. Cabe resaltar, que las fuentes móviles son los mayores aportantes a la calidad del aire en una ciudad, es decir, que el tránsito vehicular y el estado de los mismos se encuentran directamente relacionados con los valores de calidad del aire.

Sin embargo, es pertinente aclarar que la sumatoria de vehículos de los aforos realizados, para los puntos ubicados entre los puntos de la carrera 25 a la 27, no cuenta con información de la hora pico en día normal, considerando que por problemas logísticos no fue posible realizar la actividad en estos puntos, lo anterior permite explicar la similitud del número de vehículos transitados en un día sin carro a un día normal, en los puntos ubicados entre las carreras 27 a la 25.

Por otra parte, los resultados del aforo de velocidad se logran apreciar en la siguiente gráfica.

Tabla 3. Velocidad de vehículos

VELOCIDAD PROMEDIO KM/H		
No. DE PUNTOS	DIA SIN CARRO	DIA NORMAL
Calle 20 Carrera 27. ESTACION DE POLICIA	21,20158109	14,9270239
Calle 20 Carrera 26 NOTARIA 3a	12,64563598	18,1687987
Calle 20 Carrera 25 BANCO CAJA SOCIAL	16,62527001	11,1615233
Calle 20 Carrera 24 I. CRISTO REY	12,49346084	13,2015628
Calle 20 Carrera 23 CASA METTLER	16,04640031	15,6168253



Grafica 2. Velocidad promedio, día normal VS día sin carro y sin moto, Pasto – 2026.

Como se puede apreciar en la anterior gráfica, la velocidad de recorrido de los vehículos, es mayor en un día sin carro, puesto que, al no existir un flujo vehicular considerable, el tránsito es más rápido. Sin embargo, se evidencia que en el punto de la Calle 20 con carrera 24 y 23 la velocidad es bastante similar, considerando que estos puntos se han convertido en un punto crítico a raíz de la peatonalización del eje de la calle 20.

Cabe aclarar que la metodología empleada para la medición de velocidad de los vehículos es tomar el tiempo de recorrido de un vehículo de un punto A, a un punto B, teniendo en cuenta que la distancia de recorrido entre estos dos puntos es de 100 m, posteriormente se calcula la velocidad, dividiendo la distancia recorrida en el tiempo medido.

b) Valoración sonometría

En cuanto al ruido ambiental, se obtuvo a partir de la medición directa haciendo uso del sonómetro de marca Casella Cel 490, en cada uno de los puntos; aplicando el procedimiento de medición para ruido ambiental dispuesto en la Resolución No. 627 del 2006, teniendo en cuenta lo siguiente:

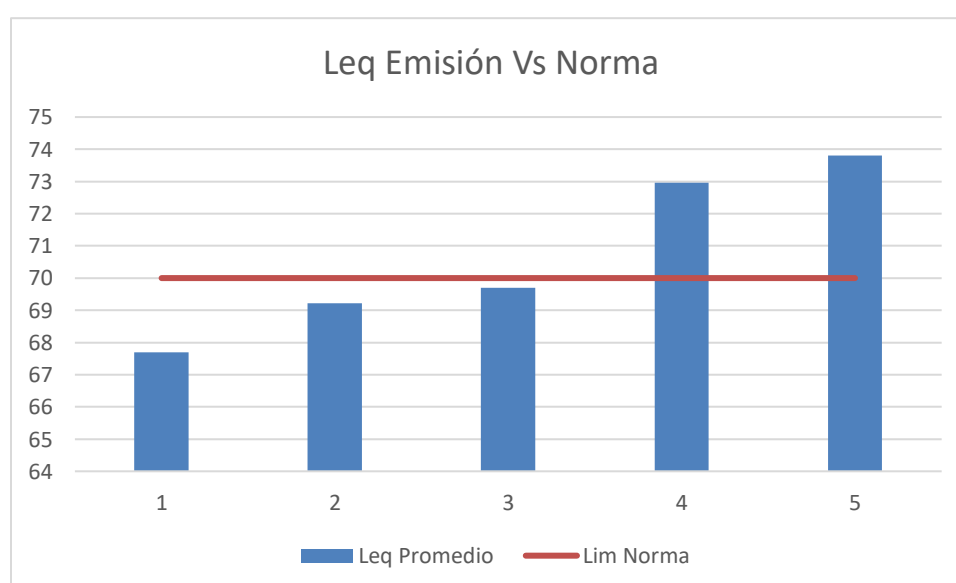
V12- 25/05/2026

- Calibración del equipo al iniciar y al terminar la jornada de medición, usando el calibrador acústico del equipo.
- Ubicación del micrófono a una distancia de 4 m desde el nivel del suelo.
- Protección del micrófono con la pantalla anti vientos.
- El periodo de medición fue de quince (15) minutos por punto, en hora valle y en hora pico, según se estipula en el artículo 5 de la norma ya mencionada.
- Condiciones climáticas del momento de medición; teniendo en cuenta la precipitación y velocidad del viento.

Finalmente, una vez obtenida la información recolectada en campo, se procedió a ejecutar las correcciones equivalentes por tono e impulsividad, tal y como se especifica en el anexo 2 de la resolución ya mencionada. A continuación, se evidencia los resultados finales de esta medición:

Tabla 4. Ruido Ambiental en día normal y día sin carro, Pasto 2026.

PUNTO	UBICACIÓN	DIA SIN CARRO		DIA NORMAL		Leq Emisión	Resolución 627 de 2006	SECTOR B
		Leq EMISION HORA VALLE	Leq EMISION HORA PICO	Leq EMISION HORA VALLE	Leq EMISION HORA PICO			
1	Calle 20 Carrera 27.	66,8	68,9	70,4		67.69	70	Sector C. Ruido Intermedio Restringido
2	Calle 20 Carrera 26	67,7	Condiciones meteorológicas no aptas	74,4		69,22		
3	Calle 20 Carrera 25	69,6		74,5	69,69			
4	Calle 20 Carrera 24	68,5		76,2	74,8	72.95		
5	Calle 20 Carrera 23	69,8		70,7	75,2	76,2		



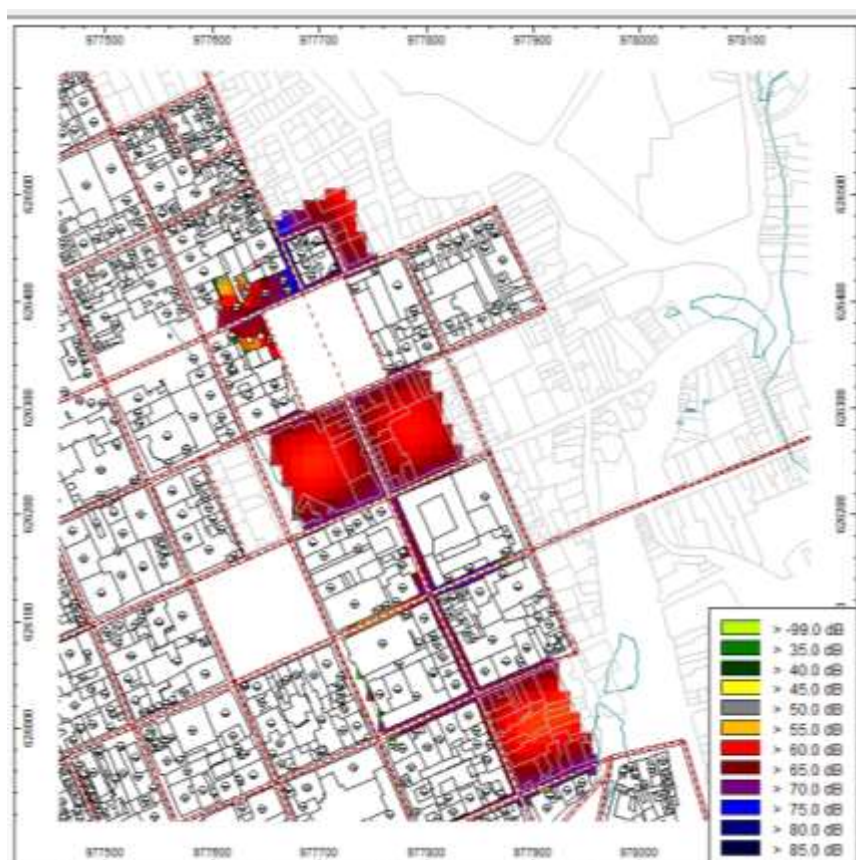
Gráfica 3. Leq de Emisión Vs Norma. Pasto, 2026

Como se puede evidenciar en la anterior gráfica, el 40% de los puntos evaluados de la muestra tomada, excede los valores de emisión de ruido permitidos por la norma,

V12- 25/05/2026

y considerando que el día sin carro se encuentra dentro de los dB permitidos, se logra concluir que son las fuentes móviles quienes realizan el mayor aporte a la emisión de ruido ambiental en el sector evaluado, adicional a ello, se debe resaltar que puede influir la peatonalización implementada en la zona, toda vez que el tráfico se concentra en otros ejes viales, como por ejemplo el eje de la calle 20, incrementando así, la emisión de ruido en esta área. De igual manera, las dimensiones del espacio del eje de la calle 20 puede influir en la dispersión de la onda sonora, puesto que, al ser una calle tan angosta, la onda no tiene espacio suficiente para dispersarse lo cual encapsula el ruido en esta zona, lo cual puede ser confirmado con los resultados del punto de la calle 27, en donde se cuenta con un amplio espacio para dispersión de la onda y en consecuencia la emisión de ruido ambiental verificada es relativamente baja en comparación al

Así mismo, con el fin de obtener una representación gráfica del comportamiento de la onda sonora en el área de interés, se realizó una modelación en el software alemán CadnaA, el cual fue alimentado con la información recogida en campo de aforos vehiculares, ingresando en cada punto datos como el total de vehículos proyectados a 1 hora, porcentaje de vehículos pesados, velocidad de recorrido en km/h, tanto de vehículos livianos como de pesados, además de la línea base con la que ya cuenta el software con información de topografía, geografía y estructuración; posteriormente, se selecciona una malla de cálculo a modelar, dando como resultado una representación gráfica del comportamiento de las ondas sonoras en el área de interés. En este sentido, a continuación, se evidencia el mapa, resultado de la modelación de ruido ambiental realizada con el software CadnaA disponible en COPORNARIÑO, teniendo en cuenta la información levantada en campo.



Grafica 4. Mapa de Ruido Ambiental, Día sin Carro, Pasto-junio 2026.

V12- 25/05/2026

Como se puede apreciar en las figuras anteriores, el comportamiento de la emisión de ruido ambiental el día sin carro es aparentemente uniforme, encontrándose en los colores rojo, vinotinto y violeta, del panel de convenciones adjunto en la gráfica, ratificando que los decibeles de emisión de ruido ambiental se encuentran entre los 60 a 73 dB, cabe resaltar que el punto con mayor emisión de ruido es el punto ubicado en la calle 20 con carrera 23 seguido del punto de la calle 20 con carrera 24, sin embargo, cabe resaltar, que los otros tres puntos no cuentan con medición de ruido en hora pico de un día normal, una muestra muy importante para evidenciar la dinámica real de emisión de ruido en estos puntos; ratificando nuevamente, que la peatonalización del eje de la calle 18, concentro mayor flujo vehicular en dichos puntos, y con ello mayor emisión de ruido.

REGISTRO FOTOGRÁFICO

AFORO Y SONOMETRIA DIA SIN CARRO, JUNIO 2026



CONCLUSIONES

- En el marco del día sin carro, el Equipo Técnico de la Subdirección de Conocimiento y Evaluación Ambiental, determinó que en el eje de la calle 20, la emisión de ruido, en dos puntos, se sobrepasa los niveles permitidos por la norma, mayores a 70 dB.
- Considerando la información levantada en campo, se logra concluir que el mayor aportante en la emisión de ruido ambiental son las fuentes móviles.
- De igual manera, se logra apreciar una disminución de aproximadamente el 40% de flujo vehicular en los puntos de interés.
- El tránsito de vehículos pesados es menor en un día normal con un 6.4% en comparación a un 8.6% a un día sin carro, lo anterior puede deberse a que, en las jornadas del día sin carro, el transporte público es el más usado por la comunidad.

RECOMENDACIONES

- Para las próximas jornadas de día sin carro y sin moto, se recomienda que la restricción vehicular se desarrolle de 7am a 7:30 pm y que se establezca el cumplimiento de pico y placa para el sector público con el objeto de realizar una nueva evaluación mediante la cual se logren obtener resultados más realistas.
- Considerando que el porcentaje de vehículos pesados no evidencio gran diferencia en el tránsito de un día normal a un día sin carro, se deduce que la circulación de este tipo de vehículos se constituye en su mayoría al tránsito de vehículos de transporte público (buses), por lo cual se recomienda la aplicación política públicas que incluyan un plan de movilidad específico para este tipo de vehículos.
- Se recomienda un mayor control en las próximas jornadas del día sin carro en cuanto a la movilidad de motocicletas, puesto que los aforos vehiculares muestran que este tipo de vehículos no acatan la restricción vehicular de estas jornadas.

EQUIPO TECNICO DE TRABAJO

CORPONARIÑO cuenta con el procedimiento de monitoreo, control y seguimiento de calidad atmosférica en el Departamento de Nariño, perteneciente a la Subdirección de Conocimiento y Evaluación Ambiental SUBCEA, encargada de liderar la gestión integral del recurso aire, para el desarrollo sostenible regional.