



INSTRUMENTOS DE GESTIÓN AMBIENTAL DEL RUIDO

MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO

Aglomeración de EL BAIX LLOBREGAT II

constituida por los municipios de

Viladecans, Gavà y Sant Boi de Llobregat

Versión 2
Junio de 2015



1. Gestión ambiental del ruido

La gestión ambiental del ruido tiene como finalidad evitar, prevenir o reducir la contaminación acústica a la que está expuesta la población y preservar y/o mejorar la calidad acústica del territorio.

2. Mapas estratégicos de ruido

Una de las herramientas para la gestión ambiental del ruido son los mapas estratégicos de ruido, que tienen como objetivo evaluar la exposición al ruido que proviene de diferentes fuentes en una zona determinada, a partir de:

- Indicadores y métodos para evaluar los niveles de ruido ambiental.
- Elaboración de la cartografía a partir de los indicadores comunes a la UE.
- Conocimiento de la población expuesta a determinados niveles de ruido.

La finalidad es disponer de una herramienta que sirva de base para elaborar los planes de acción para la mejora y recuperación de la calidad acústica donde sea necesario y para mantener la calidad del entorno acústico donde sea satisfactoria.

De acuerdo con la Ley 16/2002, de protección contra la contaminación acústica, las entidades locales y las administraciones titulares de infraestructuras han de elaborar mapas estratégicos de ruido de las aglomeraciones de más de 100.000 habitantes, de todos los gran ejes viarios donde el tráfico sobrepase los 3.000.000 de vehículos al año, de los grandes ejes ferroviarios donde el tráfico sobrepase los 30.000 trenes al año y de los aeropuertos y los puertos.

El Departamento de Territorio y Sostenibilidad es el encargado de llevar a cabo la recopilación de los mapas estratégicos de ruido elaborados, para dar cumplimiento a las obligaciones de información que establece la Directiva 2002/49/CE, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

3. Mapas estratégicos de ruido de aglomeraciones

Todos los municipios de más de 100.000 habitantes constituyen una aglomeración si cumplen al menos los criterios de densidad de población y de proximidad siguientes:

- a) Existencia de sectores del territorio con una densidad de población igual o superior a 3.000 habitantes por km².
- b) Existencia de dos o más sectores del territorio donde, además de cumplirse la condición del apartado anterior, se verifica que la distancia horizontal entre sus dos puntos próximos es igual o inferior a 500 m.

Las aglomeraciones pueden ser de ámbito municipal o supramunicipal en los ámbitos del territorio en que se cumplan las tres condiciones expuestas. En cuanto a las de ámbito supramunicipal, pueden ser el resultado de la agrupación de dos o más municipios vecinos



que individualmente no constituyen una aglomeración, o bien de una parte o la totalidad de un municipio que individualmente no forma aglomeración con uno o más municipios que sí que forman independientemente una aglomeración.

En Catalunya constituyen aglomeración de ámbito municipal o supramunicipal los municipios siguientes:

- Àmbito municipal: Mataró, Lleida, Reus.
- Àmbito supramunicipal:
 - Barcelonès I (BCNI): Barcelona junto con Sant Adrià de Besòs.
 - Barcelonès II (BCNII): Badalona junto con Santa Coloma de Gramenet.
 - Baix Llobregat I (BLLI): L'Hospitalet de Llobregat junto con Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí y Sant Feliu de Llobregat.
 - Baix Llobregat II (BLLII): Viladecans junto con Gavà y Sant Boi de Llobregat.
 - Vallès Occidental I (VOCI): Sabadell junto con Barberà del Vallès y Badia del Vallès.
 - Vallès Occidental II (VOCII): Terrassa junto con Viladecavalls.
 - Gironès (GIR): Girona junto con Salt.



Figura 1: Aglomeraciones constituidas en Catalunya.



4. Metodología de los mapas estratégicos de ruido

Según la Directiva 2002/49 de la Unión Europea, un mapa estratégico de ruido es la representación de los datos relativos a alguno de los aspectos siguientes:

- Situación acústica existente, anterior o prevista expresada en función de un índice de ruido.
- Número estimado de personas situadas en una zona expuesta al ruido.
- Superación de un valor límite de acuerdo con el Mapa de capacidad acústica.
- Número estimado de viviendas, escuelas y hospitales en una zona determinada que están expuestos a valores específicos de un índice de ruido.

Para facilitar a las administraciones locales la gestión ambiental del ruido, pueden necesitarse, además:

- Relación de medidas atenuadoras de ruido existentes.
- Evaluación de los resultados de las medidas existentes.
- Datos relativos a viviendas con aislamiento acústico especial.
- Datos relativos a mediciones de nivel de ruido o cálculo, en verano o en fin de semana, en función de la posible presencia de personas.
- Estudio del impacto de motocicletas o ciclomotores.
- Estudio psicosocial.

Los mapas estratégicos de las aglomeraciones tienen especialmente en cuenta el ruido que proviene del tráfico rodado, el tráfico ferroviario, los aeropuertos y las zonas industriales.

Dada su finalidad, en Catalunya los mapas estratégicos de ruido han de contener, como mínimo, la información siguiente:

- Situación acústica existente en función de índices de ruido.
- Número estimado de personas situadas en una zona expuesta al ruido.

A continuación se explican cada uno de los requisitos:

4.1. Situación acústica existente en función de índices de ruido

La información sobre la situación acústica existente permite tener conocimiento de cuáles son las fuentes de ruido y los niveles sonoros, y para poner a disposición de la población la información sobre el ruido ambiental y sus efectos, la Directiva requiere que los mapas estratégicos se realicen de acuerdo con:

El nivel nocturno, L_n , y el índice de inmisión de ruido día-tarde-noche, L_{den} , en decibelios, que se determina mediante la expresión siguiente:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(14 * 10^{\frac{L_d}{10}} + 2 * 10^{\frac{L_e+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_n+10}{10}} \right)$$



Que, a la vez, depende de los siguientes elementos:

- L_d , nivel sonoro equivalente a largo plazo al intervalo comprendido entre las 7 h de la mañana hasta las 21 h de la tarde (horario diurno) y para todos los periodos diurnos de un año.
- L_e , nivel sonoro equivalente a largo plazo al intervalo comprendido entre las 21 h de la tarde hasta las 23 h de la noche (horario vespertino) y para todos los periodos vespertinos de un año.
- L_n , nivel sonoro equivalente a largo plazo al intervalo comprendido entre las 23 h de la noche hasta las 7 h de la mañana (horario nocturno) y para todos los periodos de nocturnos de un año.

La Ley 16/2002 considera los niveles L_d y L_n como índices para realizar la evaluación de las diferentes tipologías de fuente, por lo que los mapas estratégicos tienen en cuenta también el nivel L_d .

El sonido que se tiene en cuenta es el incidente, o sea, no se incluye el sonido reflejado en el paramento vertical, y la altura de los puntos de evaluación es representativa de 4 m sobre el nivel del suelo.

Los valores de los índices se han determinado mediante cálculo o medición, de acuerdo con lo que especifican la Ley 16/2002 y sus anexos.

La representación gráfica de la situación acústica existente permite identificar el nivel de ruido existente en cada uno de los tramos, en saltos de 5 dB y de los diferentes índices de ruido que se pueden representar: L_d , L_n y L_{den}

Rango	Descripción color
< 55	Verde
55-59	Amarillo
60-64	Ocre
65-69	Naranja
70-74	Rojo
≥ 75	Rosa

Figura 2: Intervalos y colores asociados a los indicadores L_{den} y L_d

Rango	Descripción color
< 50	Verde claro
50-54	Verde
55-59	Amarillo
60-64	Ocre
65-69	Naranja
≥ 70	Rojo

Figura 3: Intervalos y colores asociados al indicador L_n

Para la cartografía del ruido se han tenido en cuenta las orientaciones de los documentos de buenas prácticas de la Comisión Europea y los criterios del Departamento de Territorio y Sostenibilidad, que constan en los documentos siguientes, accesibles en el web del Departamento:

- Revisión y actualización de los mapas estratégicos de ruido de las aglomeraciones de Catalunya, versión 2 (marzo de 2011).
- Pliego de especificaciones técnicas para la elaboración de mapas estratégicos de ruido, versión 9 (febrero de 2012).
- Criterios de cálculo de población expuesta, versión 1 (julio de 2012).



4.2. Número estimado de personas situadas en una zona expuesta al ruido

El cálculo estimado del número de personas situadas en una zona expuesta al ruido se calcula asignando la población localizada en una dirección postal al nivel de ruido determinado por el tramo de calle al que pertenece la dirección postal, expresado en centenas.

Si existen viviendas asignadas a una dirección postal que presenten la fachada más expuesta a otra calle o zona con un nivel de exposición diferente al de la dirección postal, se procede a distribuir la población total del edificio en función del perímetro de fachada expuesta.

$$Població_tram_i = N \frac{L_i}{L}$$

Donde:

N es la población total del edificio.

L es la longitud del perímetro total del edificio.

L_i son las longitudes parciales de perímetro afectadas por cada uno de los tramos. $L = \sum_{i=1}^n L_i$



5. Aglomeración de El Baix Llobregat II

Constituida por los municipios de Viladecans, Gavà y Sant Boi de Llobregat

Los datos que se presentan a continuación son extraídos directamente de la información elaborada por los ayuntamientos que constituyen esta aglomeración y remitidos a la Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Territorio y Sostenibilidad, para su agrupación.

5.1. Características básicas de la aglomeración

El municipio de Viladecans tiene una superficie de 20,4 km² y una población de 65.188^(*) habitantes.

El municipio de Gavà tiene una superficie de 30,8 km² y una población de 46.488^(*) habitantes.

El municipio de Sant Boi de Llobregat tiene una superficie de 21,5 km² y una población de 83.070^(*) habitantes.

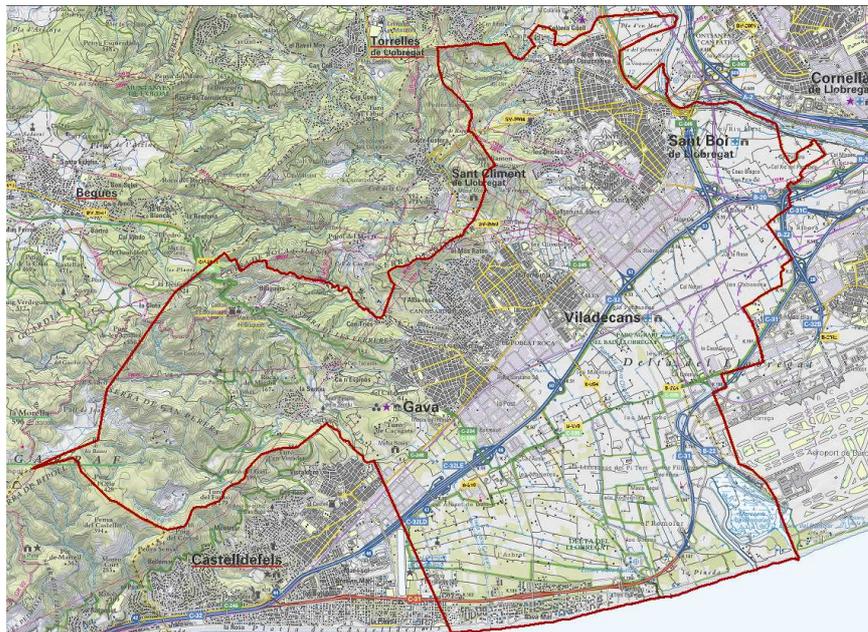


Figura 4: Límites de la aglomeración de El Baix Llobregat II, mapa de localización.

^(*) Datos de 2012, según www.idescat.cat

5.2. Metodología

La aglomeración de El Baix Llobregat II es una aglomeración de más de 100.000 habitantes, que está incluida en la segunda fase de ejecución de los mapas estratégicos de ruido.



El mapa estratégico lo han elaborado los propios municipios, con el apoyo técnico del Departamento de Territorio y Sostenibilidad, mediante mediciones de los niveles de inmisión de ruido ambiental.

Para establecer la ubicación y el número de puntos de medición se han considerado variables como: las diferentes tipologías de trama urbana (arterias principales de la ciudad, calles de distribución, calles secundarias, etc.), las densidades de población que pueden haber en diferentes zonas de la ciudad, posibles usos (residenciales, comerciales, educativos, zonas con concentración de actividades de ocio, etc.), con el objetivo de obtener mediciones de los niveles que puedan ser representativos del total de las calles y las zonas de la aglomeración.

Las mediciones realizadas se distribuyen entre mediciones de 24 h o de larga duración y mediciones de 15 minutos o de corta duración. Las primeras caracterizan la evolución temporal de los niveles de ruido y permiten obtener un modelo para estimar los niveles sonoros nocturnos en función de la tipología urbana y también establecen la variabilidad de los niveles sonoros a lo largo del día y sirven para identificar los mejores horarios para la realización de las mediciones de corta duración.

Las mediciones de corta duración se realizan en días y horarios representativos del nivel medio anual en horario diurno, mientras que las mediciones de larga duración permiten calcular el nivel medio anual en horario nocturno a partir de los resultados diurnos.

Paralelamente, en aquellas zonas donde se detectaba la presencia de más de una fuente, se realizaron mediciones complementarias, para discernir la contribución de las diferentes fuentes de ruido globalmente, y distinguiendo entre (según la Directiva europea 2002/49/CE):

- Ruido que proviene del tráfico viario.
- Ruido que proviene del tráfico ferroviario.
- Ruido que proviene del tráfico aéreo.
- Ruido que proviene de fuentes de tipo industrial.

La información correspondiente a la contribución del tráfico aéreo se ha obtenido de los datos del Mapa estratégico de ruido del aeropuerto de Barcelona-El Prat, elaborado por el Ministerio de Fomento, de mayo de 2013.

Una vez se obtiene el mapa de situación acústica existente, se calcula la población afectada, con datos del padrón municipal (datos del año 2012), y se obtienen los porcentajes de población afectada en diferentes rangos del nivel de ruido en los indicadores $L_{\text{día}}$, L_{noche} y L_{den} .

En el anexo de este documento se presenta la cartografía con los resultados.

5.3. Datos de exposición de ruido de la población

Se ha estimado la población expuesta a niveles de ruido para los índices y rangos siguientes:

- L_{den} , Índice de ruido de día-tarde-noche.
- L_n , Índice de ruido de noche.



La població total de la aglomeració con la que se han elaborado los cálculos es de 191.986 habitantes, de los que 64.130 corresponden al municipio de Viladecans, 45.857 corresponden al municipio de Gavà, mientras que en el municipio de Sant Boi de Llobregat la población objeto de este estudio es de 81.999 habitantes.

Hay que tener presente que pueden haber algunos desajustes entre los números de población real, la población utilizada para los cálculos y los resultados finales obtenidos, ya que las estadísticas que se obtienen se expresan en centenas, y que se trabaja con población que vive en zonas con un mínimo de densidad, sin tener en cuenta a las personas que viven en zonas diseminadas.

Los datos de población expuesta han sido redondeados a la centena.

5.3.1. Datos de población expuesta al índice L_{den}

L_{den} dB(A)	Población (centenas)	Población (%)
< 55	348	18,2
55-59	599	31,2
60-64	671	35
65-69	236	12,3
70-74	65	3,4
≥ 75	0	0

Tabla 1: Población expuesta, expresada en centenas, al índice día-tarde-noche, en rangos de cinco decibelios.

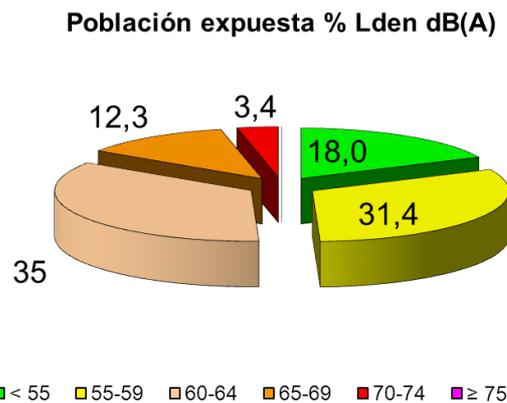


Gráfico 1: Porcentaje de población expuesta al índice día-tarde-noche, L_{den} , en rangos de cinco decibelios.

De los datos obtenidos se desprende que el grueso de la población, el 84,4% de la población, está por debajo de los 65 dB(A), mientras que del 15,6% restante, un 12,3% se sitúa entre los 65 y los 69 dB(A), y un 3,4% está expuesto a niveles de ruido de entre 70-74 dB(A); no hay población expuesta por encima de los 75 dB(A).

Para conocer la distribución de la población expuesta al ruido respecto del territorio considerado en el estudio, se compara el porcentaje que representa la población expuesta a cada rango de ruido respecto de la población total, con el porcentaje de los metros lineales



de calles que se hallan en el mismo rango de ruido. Es preciso tener presente que, para la elaboración de este gráfico, solo se han considerado las calles que tienen una población superior a cero.

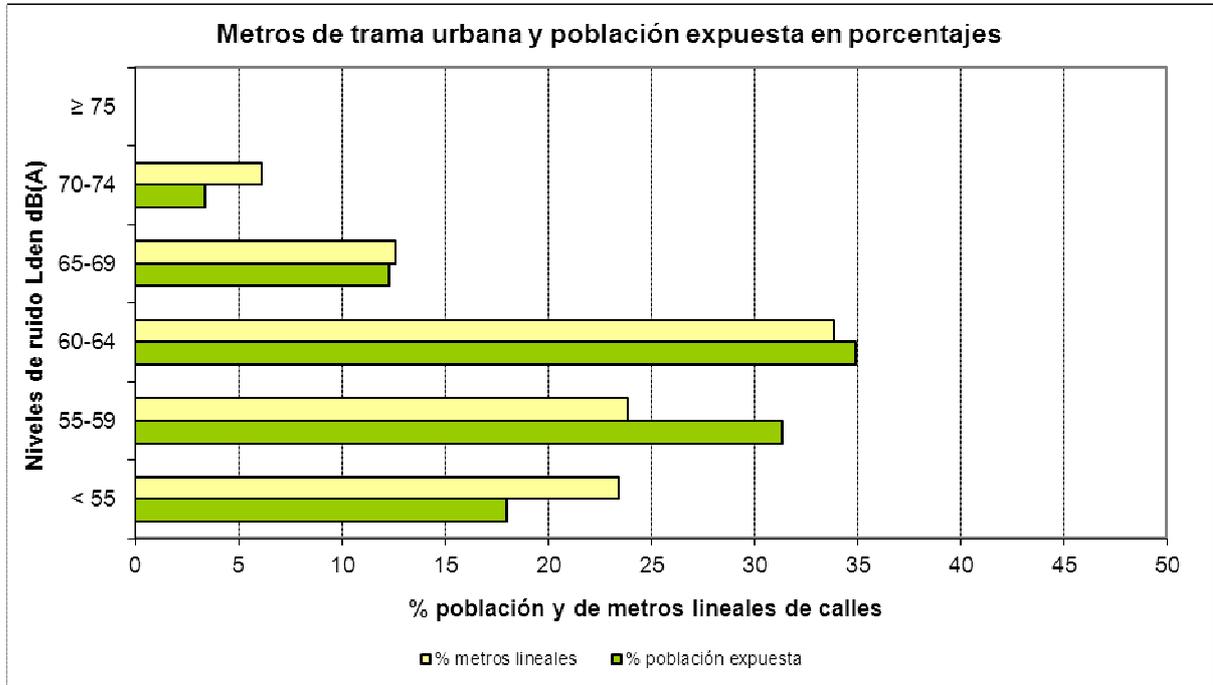


Gráfico 2: Metros de trama urbana y población expuesta al índice L_{den} en porcentaje.

Este gráfico comparativo pone de manifiesto que en las áreas más densamente pobladas, donde la relación de distancia de calles es inferior a la población que representan, se concentra la mayor parte de la población, un 66,2%. En la zona baja de los rangos de ruido, por debajo del 55 dB(A), la densidad de población disminuye y el porcentaje de metros lineales de calles aumenta, coincidiendo en zonas residenciales de baja densidad.

Para el grupo de población expuesta a niveles superiores a los 65 dB(A), se dan porcentajes de metros lineales de calles superiores a la población, por la existencia de áreas puntualmente localizadas en las calles más transitadas o por la presencia de viviendas de baja densidad más próximas a infraestructuras viarias.



En el Baix Llobregat II la principal fuente de ruido que afecta la aglomeración es el tráfico viario, a pesar de que puntualmente y debido a las líneas de FGC y RENFE, hay población expuesta al tráfico ferroviario y a ruido de tipo industrial, causado por la proximidad entre las zonas urbanas con viviendas y polígonos o zonas industriales.

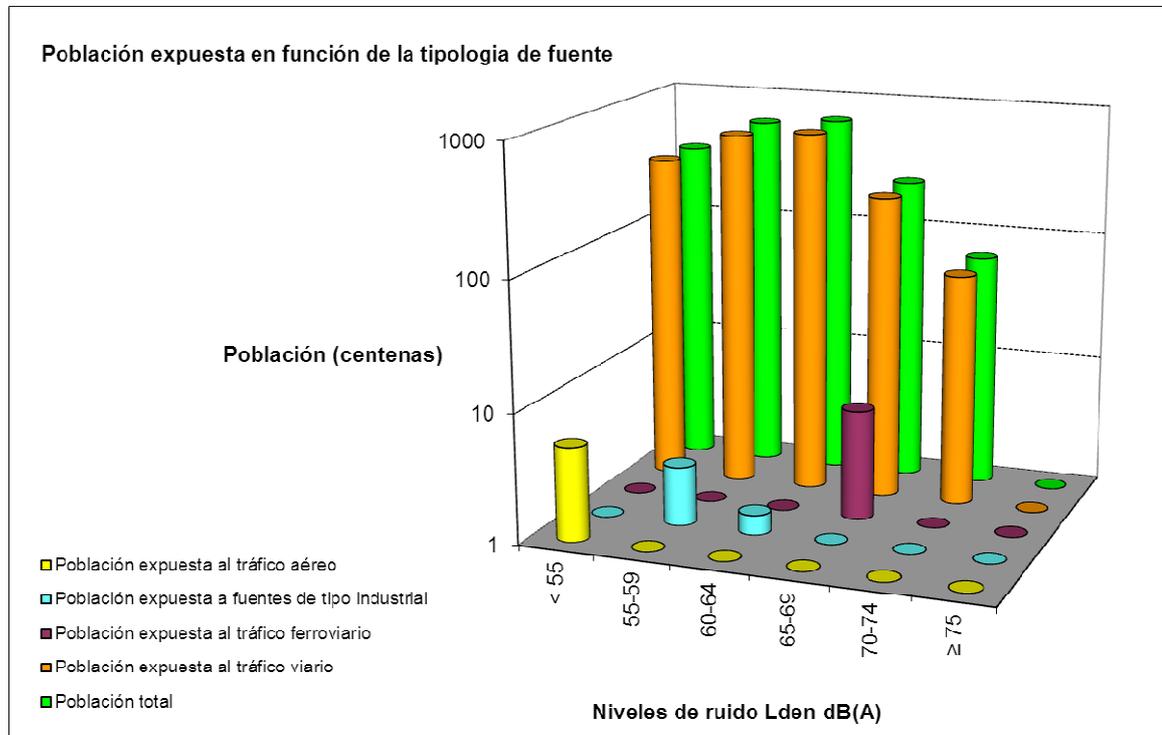


Gráfico 3: Distribución de la población expuesta, en función de la tipología de la fuente, al índice L_{den} , en centenas.

El tráfico ferroviario afecta un porcentaje de población muy bajo, y solo en los rangos entre 65 y 69 dB(A), localizados en Gavà, que suponen un porcentaje de población afectada en la franja del 65-69, del 3,6%.

L_{den} dB(A)	Población (centenas)	Población expuesta sobre población total (%)
< 55	0	0
55-59	0	0
60-64	0	0
65-69	7	3,6
70-74	0	0
≥ 75	0	0

Tabla 2: Población expuesta al tráfico ferroviario, expresada en centenas, al índice L_{den} , en rangos de cinco decibelios.

En el municipio de Gavà, y localizado en la zona de Gavà Mar, hay una parte de población afectada por el ruido de los movimientos de aterrizaje y despegue del aeropuerto de Barcelona-El Prat, y que afecta solo en horario diurno y horario de tarde, y en los niveles inferiores a 55 dB(A)

L_{den} dB(A)	Población (centenas)	Población expuesta sobre población total (%)
-----------------	----------------------	--



< 55	5	1,5
55-59	0	0
60-64	0	0
65-69	0	0
70-74	0	0
≥ 75	0	0

Tabla 3: Población expuesta al tráfico aéreo, expresada en centenas, al índice L_{den} , en rangos de cinco decibelios.

El ruido que proviene de fuentes de tipo industrial afecta a un porcentaje de población muy bajo, solo en horario nocturno e indirectamente al indicador L_{den} en los tramos que se representan, <64 dB(A) y que suponen un porcentaje de población afectada en las franjas de 60-64 dB(A) y 55-59 dB(A), del 0,7%.

L_{den} dB(A)	Población (centenas)	Población expuesta sobre población total (%)
< 55	0	0
55-59	3	0,5
60-64	1	0,2
65-69	0	0
70-74	0	0
≥ 75	0	0

Tabla 4: Población expuesta al ruido de tipo industrial, expresada en centenas, al índice L_{den} , en rangos de cinco decibelios.

5.3.2. Datos de población expuesta al índice L_n

L_n dB(A)	Población (centenas)	Población (%)
< 50	978	50,9
50-54	617	32,1
55-59	200	10,4
60-64	115	6
65-69	11	0,6
≥ 70	0	0

Tabla 5: Población expuesta, expresada en centenas, al índice L_n , en rangos de cinco decibelios



Población expuesta % Ln dB(A)

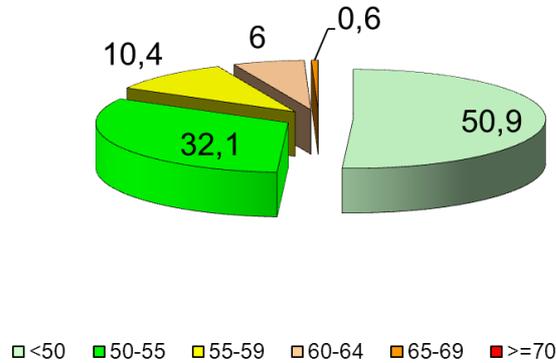


Gráfico 4: Porcentaje de población expuesta al índice, L_n , en rangos de cinco decibelios.

De estos datos se desprende que el 83% de la población está por debajo de los 55 dB(A), mientras que del 17% restante, el 10,4%, se encuentra en niveles comprendidos entre los 55 y 59 dB(A) y el 6,6% se encuentra por encima de los 60 dB(A).

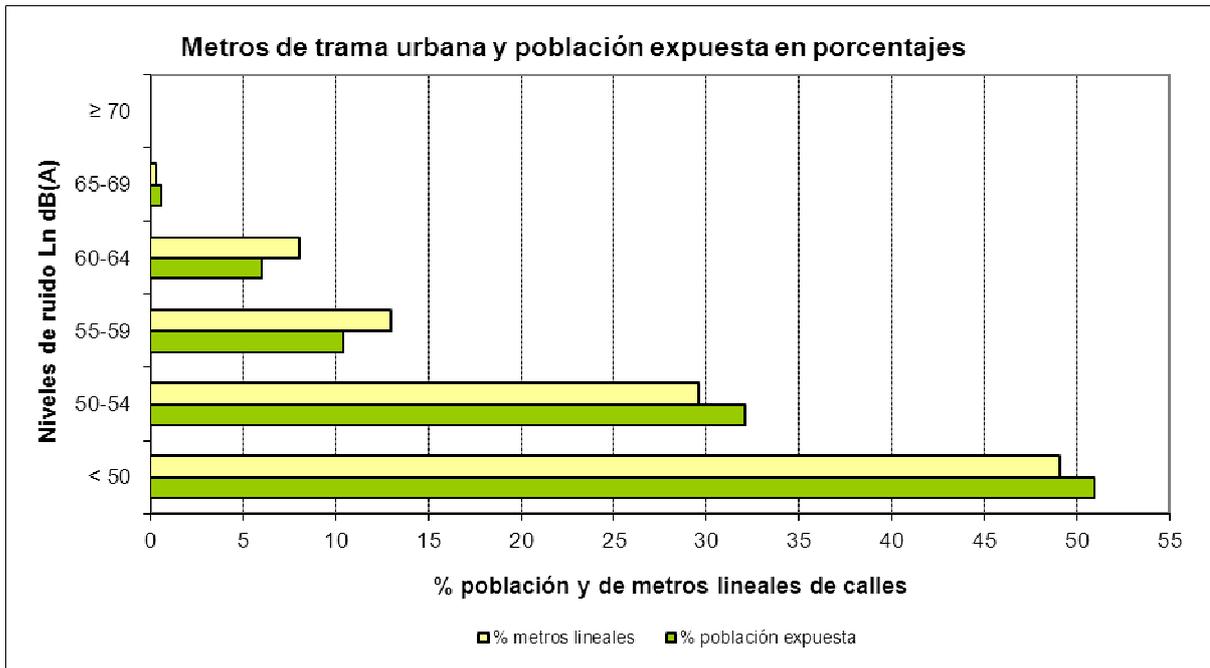


Gráfico 5: Metros de trama urbana y población expuesta al índice L_n , en porcentaje.

Del gráfico de distribución de población en relación con la longitud total de las calles donde esta se distribuye, se observa que, en general, las zonas con población expuesta por debajo de los 54 dB(A) están más densamente pobladas, mientras que las zonas con menos densidad son las que tienen la población con niveles en horario nocturno superior a 55 dB(A).



En lo que concierne al estudio en detalle en función de la tipología de fuente, la aglomeración de El Baix Llobregat II, en el horario nocturno, tiene población expuesta a infraestructuras ferroviarias y ruido de tipo industrial proveniente de los polígonos y zonas industriales de la aglomeración.

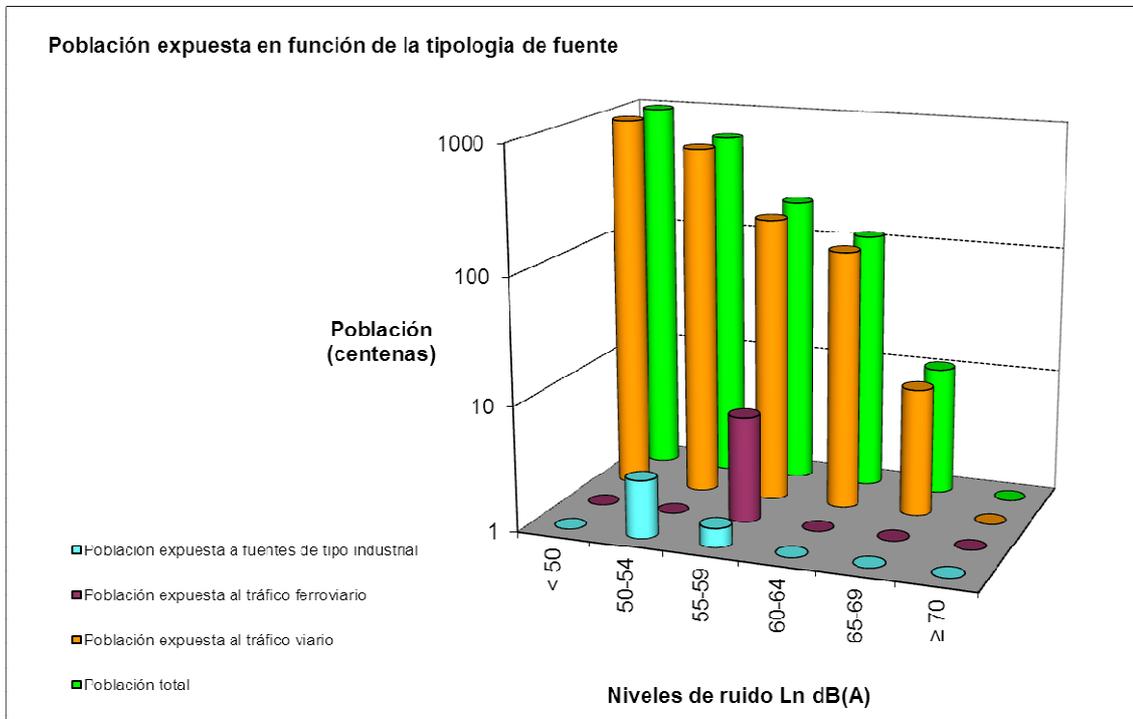


Gráfico 6: Distribución de la población expuesta, en función de la tipología de fuente, al índice L_n , en centenas.

Tal y como sucedía con el indicador L_{den} , la aglomeración de El Baix Llobregat II está influenciada por ruido de tráfico ferroviario y ruido de tipo industrial además del tráfico viario que es la fuente principal. En horario nocturno, la afectación del tráfico ferroviario, localizado exclusivamente en el municipio de Gavà, se halla en niveles comprendidos entre los 55 y 59 dB(A), y afecta un 3,5% de la población en este rango.

L_n dB(A)	Población (centenas)	Población expuesta sobre población total (%)
<50	0	0
50-54	0	0
55-59	7	3,5
60-64	0	0
65-69	0	0
≥70	0	0

Tabla 6: Población expuesta al tráfico ferroviario, expresada en centenas, al índice L_n , en rangos de cinco decibelios.

El ruido de origen industrial afecta, en horario nocturno, a los rangos comprendidos entre los 50 y 59 dB(A), a unas 400 personas aproximadamente de Gavà y Viladecans. La causa es la proximidad de viviendas y zonas residenciales con polígonos industriales.



L_n dB(A)	Población (centenas)	Población expuesta sobre población total (%)
<50	0	0
50-54	3	0,5
55-59	1	0,7
60-64	0	0
65-69	0	0
≥ 70	0	0

Tabla 7: Población expuesta al ruido de tipo industrial, expresada en centenas, al índice L_n , en rangos de cinco decibelios.

5.3.3. Síntesis de la situación acústica existente

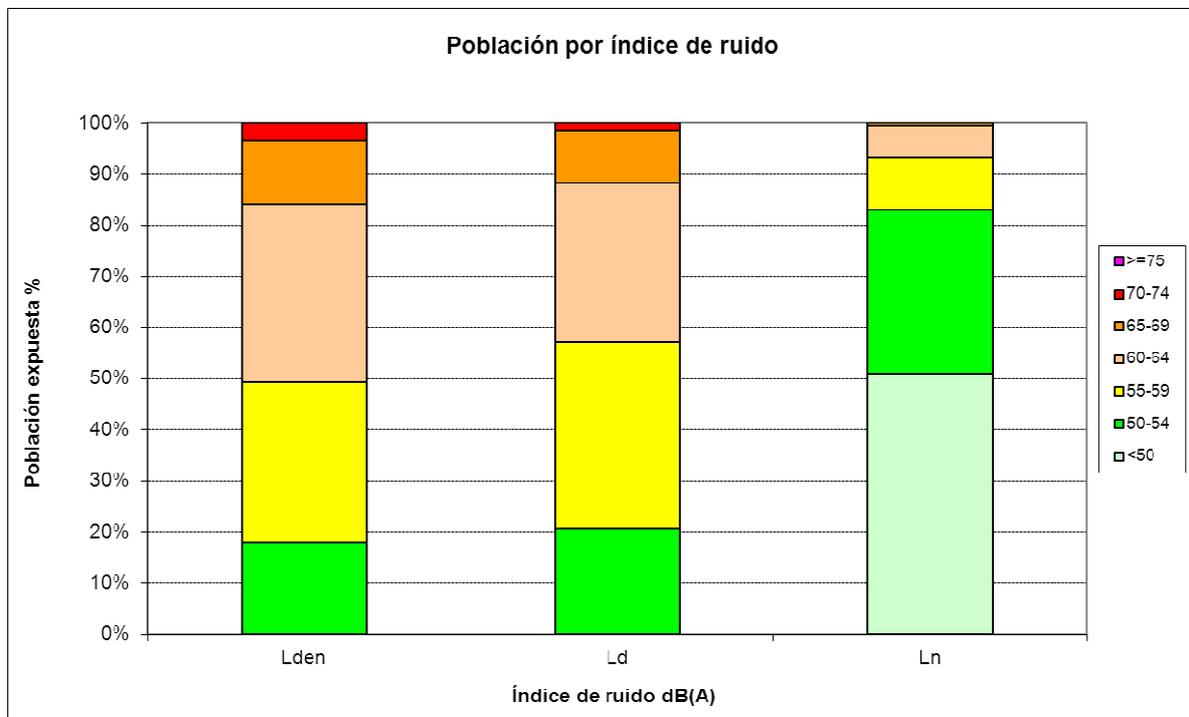


Gráfico 7: Comparación de los porcentajes de población expuesta para cada indicador de ruido.

La comparación de los datos de los niveles de ruido diarios y nocturnos evidencia la disminución generalizada de los niveles de exposición de la población al ruido durante la noche.

Mientras que durante el periodo nocturno el 83% de la población está por debajo de los 55 dB(A), solo el 21% está por debajo del mismo nivel durante el periodo diurno.

La franja de población expuesta a niveles por encima de los 65 dB(A) es de un 1% para el índice L_n , mientras que para el índice L_d representa un 11% de la población.

Considerando el índice L_{den} , se observa una distribución de los efectivos de población en niveles sensiblemente más elevados que para el índice L_d .



Esto se explica por dos razones: la penalización del periodo vespertino, con niveles que se acercan o se igualan a los niveles diurnos, y por lo tanto no hay una disminución de niveles en horario vespertino, y segundo, que en la mayoría de calles, habitualmente del tejido principal y secundario, la caída de los niveles de ruido por la noche es inferior a los diez decibelios y esto hace que el indicador L_{den} penalice los niveles nocturnos por encima de los que se obtienen a través del índice L_d .

Por otra parte, es preciso recordar que el índice L_{den} es informativo para la Unión Europea, pero no tiene carácter legislativo en Catalunya.

5.4. El Plan de acción

La aglomeración de El Baix Llobregat II no tiene un plan de acción en el ámbito de la aglomeración, a pesar de que, en los municipios que la conforman, sí que se ha elaborado de manera individual un plan de acción a nivel municipal en Sant Boi de Llobregat.

El actual Mapa ha de servir como base para la elaboración del plan de acción de la aglomeración. Habrá que tener en cuenta la información del mapa estratégico de ruido: zonas de superación, zonas con más población expuesta, zonas más tranquilas, etc., para definir las acciones correctoras y prioridades de ejecución.



Anexo:

Mapa de situació acústica existent. Niveles en horario diurno (7 a 23 h), L_d





Mapa de situació acústica existent. Niveles en horario nocturno (23 a 7 h), L_n





Mapa de situación acústica existente. Niveles en horario día-tarde-noche, L_{den}

