



Aeropuerto Internacional de San Antonio

Título 14 del Código de Regulaciones Federales (CFR) Parte 150 *Actualización del Mapa de Exposición al Ruido*

Preguntas frecuentes

¿Qué es un estudio de ruido 14 CFR Parte 150?

El Título 14 del Código de Regulaciones Federales (CFR) Parte 150, Planificación de compatibilidad de ruido de aeropuerto, fue emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) como regla final en enero de 1985. 14 CFR Parte 150 proporciona un mecanismo para que los operadores de aeropuertos realicen estudios de aeronaves ruido que proporcione al público información sobre usos de suelo no compatibles existentes y futuros alrededor de los aeropuertos y para crear medidas que reduzcan y eviten la introducción de usos de suelo nuevos y no compatibles. Un uso de la tierra no compatible es un uso de la tierra expuesto al ruido de las aeronaves en exceso de los umbrales establecidos en 14 CFR Parte 150 (consulte la Sección A150.101 en el Apéndice A de 14 CFR Parte 150). Los aeropuertos que optan por realizar un estudio de ruido Parte 150 lo hacen de forma voluntaria con el objetivo de mejorar la compatibilidad entre el aeropuerto y las comunidades circundantes.

Los estudios de la Parte 150 generalmente constan de dos componentes principales: (1) el Informe del Mapa de Exposición al Ruido (NEM), que contiene información detallada sobre los patrones de exposición al ruido existentes y futuros de 5 años en aeropuertos / aeronaves, y (2) el Programa de Compatibilidad de Ruido (NCP), que incluye descripciones y una evaluación de las opciones / programas de reducción del ruido y mitigación del ruido aplicables a un aeropuerto.

Como propietario y operador del Aeropuerto Internacional de San Antonio (SAT o el Aeropuerto), la Ciudad de San Antonio (la Ciudad) actualmente está llevando a cabo un Estudio de Actualización de la Parte 150 NEM, que comenzó en enero de 2020 y se espera que se complete para agosto de 2021.

¿Cómo puedo involucrarme?

14 CFR Parte 150 fomenta la participación de una variedad de partes interesadas, incluida la FAA, agencias de uso de la tierra y miembros de la comunidad local. Se anima a todos los miembros del público a participar asistiendo a talleres públicos y proporcionando comentarios por escrito. El sitio web del proyecto se actualizará con información sobre el estudio de la Parte 150 cuando esté disponible y se publicarán boletines periódicos que resuman el progreso del proyecto.

¿Cómo puedo aportar mi opinión?

Los comentarios sobre la Actualización de la NEM de la Parte 150 se pueden enviar en línea o por correo electrónico a la siguiente dirección: AirportNoiseHotline@sanantonio.gov. Los comentarios deben centrarse en el proceso de actualización de NEM Parte 150, las preocupaciones de la comunidad y las recomendaciones potenciales. Las quejas por ruido deben enviarse directamente al aeropuerto al (210) 361-9632 o los comentarios pueden enviarse en línea en https://flysanantonio.com/business/sat-assistance/feedback-inquiries/#noise_inq.

¿Por qué la Ciudad está llevando a cabo una Actualización NEM Parte 150?

La Ciudad está llevando a cabo este Estudio de Actualización de la NEM Parte 150 para evaluar la exposición al ruido en las comunidades que rodean el Aeropuerto. La última actualización de NEM se completó en 2015.

Desde entonces, el entorno operativo ha cambiado, lo que identifica la necesidad de una actualización de NEM.

¿Se ha preparado un estudio de la Parte 150 para el SAT en el pasado?

Sí, la Ciudad ha preparado una serie de actualizaciones de NEM y NCP en el pasado. El primer estudio de la Parte 150 se completó en 1990 y el estudio más reciente se completó en 2015. Generalmente, los NEM se actualizan cada cinco a diez años o cuando los cambios en las condiciones operativas lo justifican.

¿Qué se producirá durante la actualización de NEM Parte 150?

La actualización de NEM Parte 150 debe prepararse de acuerdo con la orientación proporcionada en las regulaciones 14 CFR Parte 150. El Informe de actualización de NEM incluirá dos mapas de exposición al ruido para los años 2021 y 2026 y se enviará a la FAA en 2021 para su revisión y aceptación.

¿La Actualización de la Parte 150 NEM se relaciona con el Plan Maestro del SAT?

El Estudio de Actualización de la Parte 150 NEM se está llevando a cabo junto con el Plan de Desarrollo Estratégico (SDP) de la Ciudad para el Aeropuerto; sin embargo, son esfuerzos separados e independientes. La Actualización de la NEM Parte 150 se utilizará para identificar posibles usos de la tierra no compatibles durante un horizonte de planificación de 5 años, mientras que el SDP trazará una ruta integral a más largo plazo para el desarrollo del aeropuerto en el transcurso de 20 años o más.

¿Qué es DNL?

DNL, o nivel de sonido promedio día-noche, es una función del nivel de sonido equivalente, o Leq, que es el promedio logarítmico de todos los eventos de sonido individuales que ocurren durante una unidad de tiempo específica, expresada en decibelios ponderados A. DNL es Leq medido durante un período de 24 horas con una penalización de 10 dB aplicada a los niveles de sonido nocturno para tener en cuenta la mayor molestia que se supone que causa el ruido nocturno (entre las 10 p.m. y las 7 a.m.) para la mayoría de las personas. Este peso adicional trata un evento de ruido nocturno como equivalente a 10 eventos diurnos de la misma magnitud.

El día anual promedio se utiliza para la cuantificación y evaluación del ruido del aeropuerto y se determina promediando las operaciones durante un período de 24 horas durante 365 días. El DNL aplicado sobre la base de un día anual promedio es la métrica requerida especificada en 14 CFR Parte 150 que se utilizará para la planificación de compatibilidad de ruido y proporciona la base para las pautas de compatibilidad de uso del suelo.

Es importante tener en cuenta que DNL es una medida de ruido acumulativo (en el transcurso de un año); por lo tanto, los valores DNL no son equivalentes a las mediciones de ruido realizadas para un solo evento de sobrevuelo de aeronave.

¿Cómo se determina la exposición al ruido?

La FAA ha desarrollado la Herramienta de Diseño Ambiental de la Aviación (AEDT) para evaluar la exposición al ruido de las aeronaves en las cercanías de los aeropuertos. La FAA lanzó la versión más reciente de AEDT en 2020 (versión 3c). El AEDT utiliza una base de datos de las características del ruido de la aeronave para predecir el DNL en función de la entrada del usuario sobre los tipos y el número de operaciones de la aeronave, las condiciones operativas, la duración de la etapa (es decir, la distancia recorrida), el rendimiento de la aeronave y los patrones de vuelo de la aeronave, al tiempo que considera el terreno local.

¿Cuál es la diferencia entre el ruido modelado y medido?

El ruido de aeronaves modelado es el resultado de un proceso computarizado que utiliza un programa de software prescrito por el gobierno federal para calcular la exposición al ruido de varias aeronaves en un área geográfica amplia. El modelado también permite determinar las condiciones futuras de exposición al ruido según los cambios en la flota de aeronaves, los niveles de actividad o el uso de la pista. El ruido medido incluye eventos de ruido de aeronaves individuales medidos en un solo punto en el tiempo utilizando equipos de monitoreo de ruido ubicados en ubicaciones específicas.

¿Qué datos de pronóstico se están utilizando?

Este estudio de la Parte 150 requiere el uso de números pronosticados para 2021 para usar en el AEDT para determinar el Mapa de exposición al ruido de condiciones existentes de 2021. Sin embargo, debido a que la pandemia de COVID-19 ha afectado gravemente a la aviación mundial, existe una tremenda incertidumbre sobre las operaciones actuales y futuras de las aeronaves en el SAT y en todo Estados Unidos. En consulta con la FAA, la Ciudad está utilizando los últimos datos operativos confiables y completos, que son el año calendario 2019. Los niveles de actividad de 2026 se basan en el pronóstico del SDP aprobado para 2024, lo que refleja los efectos anticipados a corto plazo del COVID-19 en los niveles de actividad en el aeropuerto.

¿Qué afecta la exposición al ruido?

El ruido del motor y el ruido de la estructura del avión son fuentes específicas de ruido en un aeropuerto. La exposición al ruido toma en consideración la diversa gama de niveles de ruido que dependen del tipo de motor utilizado por la aeronave, el tamaño de la aeronave y si una aeronave está rodando en el aeródromo, aterrizando o despegando. Además, la exposición al ruido de las aeronaves está determinada por el número de operaciones de la aeronave, las condiciones operativas del aeropuerto, el rendimiento de la aeronave y los patrones de vuelo, considerando también el terreno local.

¿Qué es un uso de suelo no compatible?

Un uso de la tierra no compatible significa que la exposición al sonido que recibe un uso dado normalmente no es compatible porque el DNL está por encima de los umbrales identificados en la Parte 150, Apéndice A, Tabla 1. La FAA considera que todos los usos de la tierra son compatibles con el ruido de las aeronaves si están fuera del contorno DNL 65.

¿Cuáles son las funciones y responsabilidades de las partes interesadas?

Administración Federal de Aviación

La FAA tiene el papel principal de garantizar el uso seguro y eficiente del Sistema Nacional de Espacio Aéreo dirigiendo las aeronaves mientras están en vuelo. También aprueba los procedimientos de vuelo y certifica a los pilotos y motores de aeronaves, los cuales impactan el ruido en su área.

Gobiernos locales

Los gobiernos locales tienen la responsabilidad de establecer la planificación del uso del suelo, la zonificación y las regulaciones de vivienda que limitan el uso del suelo cerca de los aeropuertos a aquellos compatibles con las operaciones del aeropuerto.

Departamento de aviación

La Ciudad de San Antonio, como propietario / operador del aeropuerto, tiene una autoridad muy limitada para adoptar restricciones de ruido. La ciudad es principalmente responsable del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura para respaldar las operaciones aeroportuarias seguras y eficientes.