



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, por sus siglas en inglés) Parte 150, Planificación de Compatibilidad de Ruido de Aeropuerto, fue emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) como regla final en enero de 1985. 14 CFR Parte 150 proporciona un mecanismo para que los operadores de aeropuertos realicen estudios de ruido de aeronaves que proporcione al público información sobre usos de suelo que no son compatibles existentes y futuros alrededor de los aeropuertos. Un uso de suelo que no es compatible es un uso de suelo expuesto al ruido de las aeronaves en exceso de los niveles 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, por sus siglas en inglés), que contiene información detallada sobre los patrones de exposición al ruido existentes 5 años en el futuro de aeropuertos / aeronaves, y (2) el Programa de Compatibilidad de Ruido (NCP, por sus siglas en inglés), que incluye descripciones y una evaluación de las opciones / programas de reducción del ruido y mitigación del ruido aplicables a un aeropuerto. Sin embargo, el Sistema Aeroportuario de San Antonio no está realizando un análisis NCP en este momento.

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 personas interesadas, incluida la FAA, agencias de uso de suelo 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.

¿Por qué no se realizan estos talleres públicos en persona?

De acuerdo con las regulaciones de 14 CFR Parte 150, los talleres públicos deben realizarse en persona. Desafortunadamente, la pandemia de COVID-19 ha cambiado drásticamente la forma en que todos vivimos y trabajamos, y los proyectos aeroportuarios tampoco se han

librado de esto. Como tal, la Ciudad eligió llevar a cabo estos talleres en un entorno virtual, donde los residentes estarán seguros y aún tendrán la oportunidad de hacer preguntas y expresar sus preocupaciones. El enfoque de reunión virtual ha sido aprobado por la FAA y se ha utilizado recientemente y con éxito para una variedad de eventos de participación pública relacionados con proyectos ambientales de aeropuertos en todo el país.

¿Cómo puedo aportar mi opinión?

Los comentarios sobre la Actualización de 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 de la 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 de NEM de la 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 de la Parte 150?

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

El Estudio de Actualización de NEM de la Parte 150 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 NEM de la Parte 150 se utilizará para identificar posibles usos de suelo que no son compatibles durante un horizonte de planificación de 5 años, mientras que el SDP está planificando para más largo plazo para el desarrollo del aeropuerto en los próximos 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, por sus siglas en inglés) 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, y también 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.

Es importante tener en cuenta que las regulaciones de la Parte 150 requieren el uso del modelo de ruido aprobado por la FAA (AEDT) para generar los contornos de ruido utilizados para desarrollar los mapas de exposición al ruido de 2021 y 2026.

¿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 los 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 que no es compatible?

Un uso de suelo que no es compatible significa que la exposición al sonido que recibe un uso dado normalmente no es compatible porque el DNL está por encima de los niveles de molestia, según lo definido por la FAA 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 65 de DNL.

¿Cuáles son las funciones y responsabilidades de las personas 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 de suelo, la zonificación y las regulaciones de vivienda que limitan el uso de 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.

¿Cuáles son algunas de las entradas del modelo de ruido que se utilizan para este estudio?

Hay una serie de entradas que se utilizan para desarrollar los contornos de ruido para este estudio de la Parte 150, incluido el número de operaciones de aeronaves, las rutas de vuelo de

las aeronaves que llegan y salen, el uso de la pista y otras condiciones ambientales, como la temperatura y la presión barométrica. Todas las entradas del modelo de ruido se documentan en detalle en el Borrador del Informe de Actualización de NEM, que actualmente está disponible para su descarga en el sitio web de la Oficina de Ruido del Aeropuerto. Estas entradas provienen de una variedad de fuentes, incluidos datos operativos históricos, registros de control de tráfico aéreo y valores predeterminados proporcionados por el modelo de ruido en sí. Todas las entradas del modelo se han revisado cuidadosamente para verificar su razonabilidad y precisión. Por ejemplo, el modelo de ruido asume un valor de presión barométrica de 29,15 pulgadas de Hg en el aeropuerto. Este número está muy alineado con otras fuentes de datos meteorológicos históricos. El sitio web www.wunderground.com, que proporciona registros meteorológicos históricos para miles de ubicaciones en todo el país, muestra que la presión barométrica promedio de 10 años de San Antonio es de 29,102 pulgadas de Hg, que está dentro del 99,8% del valor del modelo de ruido predeterminado.

¿Cómo puedo saber si mi casa será elegible para tratamiento acústico?

Según los hallazgos presentados en el Capítulo 5 del Borrador del Informe de Actualización de NEM, parece que ninguna propiedad nueva es elegible para tratamiento acústico. De acuerdo con la Tabla 5-4, se identificaron 968 viviendas ubicadas dentro del contorno de las Condiciones Futuras de 2026 de DNL 65. Sin embargo, 701 de estas viviendas fueron tratadas previamente a través del Programa de Tratamiento Acústico Residencial del Aeropuerto, que se completó con éxito en 2020, y las 267 viviendas restantes se consideraron previamente y no fueron elegibles para recibir tratamiento acústico, principalmente debido a la fecha de construcción de la vivienda o el propietario. se negó a participar. No se han identificado casas adicionales (nuevas) ubicadas dentro del contorno DNL 65.