



## Estudio de la Parte 150 de Planeación de Compatibilidad del Ruido de Aeropuertos



### Preguntas Frecuentes

#### 1) ¿Qué es un Estudio de la Parte 150?

El Título 14, Parte 150 del Código de Reglamentos Federales (14 CFR Parte 150, o Parte 150) establece un programa voluntario administrado por la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) que incluye procedimientos a seguir por los operadores de aeropuertos para evaluar el ruido de las aeronaves y la compatibilidad del uso del suelo. Este establece un sistema único para la evaluación del ruido de las aeronaves, determinando la exposición de las personas al ruido de las aeronaves, y un programa estandarizado de planeación de la compatibilidad del ruido de los aeropuertos. El programa de Planeación de Compatibilidad del Ruido de Aeropuertos incluye: (1) disposiciones que los operadores de aeropuertos deben seguir para desarrollar y presentar el Mapa de Exposición al Ruido (NEM, por sus siglas en inglés) y el Programa de Compatibilidad de Ruido (NCP, por sus siglas en inglés) a la FAA; (2) unidades de ruido estándar, métodos y técnicas analíticas para su uso en evaluaciones de ruido; (3) identificación de usos del suelo que normalmente se consideran compatibles (o no compatibles) con diversos niveles de ruido de aeronaves según las directrices federales; y (4) procedimientos y criterios para la aprobación o desaprobación de la FAA de medidas NCP recomendadas por el aeropuerto.

#### 2) ¿Qué se considera uso de suelo incompatible?

In accordance with FAA guidance, an Airport Noise Compatibility Study pursuant to Part 150 (Part 150 Study) relies on the Community Noise Equivalent Level (CNEL) in California to assess land use compatibility. The FAA considers all land uses compatible with aircraft noise below 65 dB CNEL and assesses land uses exposed to CNEL of 65 dB or greater to identify non-compatible land uses in accordance with Table 1 in Appendix A of 14 CFR Part 150. Noise sensitive land uses exposed to CNEL of 65 dB or greater could be eligible for federal funding for noise mitigation measures. Such measures and potential eligibility will be assessed in the Part 150 Study.

#### 3) ¿Qué es CNEL?

CNEL se define en la División de Normas de Ruido Aeronáutico del Departamento de Transporte de California contenida en el Título 21, Sección 5006 del Código de Reglamentos de California. Este Reglamento establece que:

*“El nivel de ruido aceptable para una persona razonable que resida en las inmediaciones de un aeropuerto se establece como un valor [CNEL] de 65 dB para fines de este reglamento. Este nivel de criterio ha sido elegido para personas razonables que residen en áreas residenciales urbanas donde las casas son de construcción típica de California y pueden tener ventanas parcialmente abiertas. Ha sido seleccionado con respecto al habla, el sueño y la reacción de la comunidad”.*

CNEL es la métrica de ruido requerida para su uso en el Estado de California y aceptada por la FAA para su uso en California, para evaluar usos de suelo incompatibles con el ruido de las operaciones de aeronaves.

#### 4) ¿Cómo se generan los contornos de exposición al ruido de las aeronaves?

La FAA requiere el uso de su Herramienta de Diseño Ambiental de Aviación (AEDT, por sus siglas en inglés) para generar contornos de exposición al ruido de las operaciones de aeronaves utilizados para evaluar la compatibilidad del uso de suelo alrededor de los aeropuertos. AEDT es un sistema de software que modela el rendimiento de las aeronaves en el espacio y el tiempo para estimar el consumo de combustible, las emisiones y el ruido. La AEDT utiliza los siguientes datos operativos de aeronaves al generar contornos de exposición al ruido de las operaciones de aeronaves:

- Número total de operaciones de aeronaves
- Operaciones de aeronaves por tipo de aeronave
- Operaciones de aeronaves por hora del día
- Operaciones de aeronaves por uso de pista
- Operaciones de aeronaves por ruta de vuelo
- Procedimientos operativos de aeronaves, incluyendo tomas y despegues

La FAA requiere que se utilice el último modelo AEDT disponible para generar los contornos de ruido en los estudios de la Parte 150, que al inicio del modelado de ruido para este estudio de la Parte 150 era la versión 3f.

#### 5) ¿Cómo se utilizan las mediciones de ruido en este estudio de la Parte 150?

Para asegurar la coherencia entre todos los aeropuertos de Estados Unidos, la FAA requiere que se utilice su modelo de ruido, AEDT, para generar contornos de exposición al ruido de las aeronaves. Los algoritmos de ruido en el AEDT utilizan los resultados de los datos de medición proporcionados a través

del proceso de certificación de la aeronave. Las mediciones de ruido generalmente ocurren en un número relativamente pequeño de lugares de monitoreo discretos que no pretenden generar contornos sino monitorear cambios en los niveles de ruido a lo largo del tiempo. Por motivos de coherencia, la FAA no permite mediciones de ruido para validar o calibrar el modelo.

## 6) ¿Qué es un Mapa de Exposición al Ruido (NEM, por sus siglas en inglés)?

The NEM element of the Part 150 Study describes the airport layout and operation, aircraft-related noise exposure, land uses in the airport environs, and the resulting noise/land use compatibility within the 65 dB CNEL contour. Part 150 requires that the documentation address aircraft operations during two time periods: the year of submission and a forecast year at least five years following the year of submission.

## 7) ¿Qué es un Programa de Compatibilidad de Ruido (NCP)?

El elemento NCP del Estudio de la Parte 150 describe las acciones que el propietario del aeropuerto recomienda para abordar los usos de suelo incompatibles existentes y futuros.

## 8) ¿Cómo se está llevando a cabo el estudio?

El Estudio de la Parte 150 se lleva a cabo con la asistencia del equipo consultor, HMMH, a través de una extensa recopilación de datos, modelos de exposición al ruido, análisis de compatibilidad del uso de suelo, participación comunitaria y evaluación de medidas propuestas para abordar los usos de suelo incompatibles que resultan del ruido de las aeronaves, conforme a los reglamentos y normas de la FAA. Para ayudar aún más en el Estudio de la Parte 150, se formará un Comité Asesor Técnico para revisar la documentación y resultados de los análisis, y brindar la experiencia pertinente; al Comité Asesor Ciudadano, formado por la Comisión de la Autoridad Aeroportuaria, se le mantendrá informado sobre el progreso del Estudio y ayudará en la actualización del NEM y NCP de la Autoridad; se celebrarán sesiones de puertas abiertas para difundir la información y recibir comentarios, y se llevará a cabo una audiencia pública cerca del final del Estudio para recibir comentarios sobre las medidas recomendadas por la Autoridad para abordar los usos de suelo incompatibles alrededor del Aeropuerto.

## 9) ¿Por qué se necesita el estudio?

El estudio se necesita para actualizar los contornos de exposición al ruido de las aeronaves e identificar los usos de suelo incompatibles restantes con el fin de posiblemente obtener fondos federales para reducir los usos de suelo incompatibles.

## 10) ¿Se ha preparado previamente un estudio de la Parte 150 para el Aeropuerto de Hollywood Burbank??

Sí.

## 11) ¿El estudio de la Parte 150 abordará los cambios en las rutas de vuelo hacia y desde el aeropuerto?

Si bien el estudio se enfoca en la exposición y mitigación del ruido, puede incluir consideraciones para la FAA sobre cambios en las operaciones de vuelo si se demuestra que reducen eficazmente la cantidad de personas y/o propiedades sensibles al ruido expuestas a 65 dB CNEL o más.

## 12) ¿Los resultados del Estudio reducirán la contaminación acústica?

El objetivo de la Parte 150 es que todos los usos de suelo alrededor del aeropuerto sean compatibles con el ruido de las operaciones de las aeronaves.

## 13) ¿De dónde proviene el financiamiento?

El Estudio de la Parte 150 está financiado por la Autoridad con la ayuda de una subvención de la FAA.

## 14) ¿Cuándo se completará el estudio?

El Estudio de La Parte está en marcha y se espera que se complete en el verano de 2026; el NEM se presentará a la FAA en 2025 y el NCP se presentará en 2027.

## 15) ¿Cómo puedo participar?

Los miembros de la comunidad que estén interesados tendrán la oportunidad de conocer más sobre el Estudio de la Parte 150 y podrán participar asistiendo a las sesiones de puertas abiertas. El aviso previo aparecerá en las redes sociales, en los periódicos locales y en la página web del Estudio. Regístrese en la página web para recibir correos electrónicos sobre el proyecto, información sobre los próximos talleres y oportunidades de participación, y actualizaciones sobre el Estudio.

## 16) ¿Dónde puedo obtener más información?

Para preguntas generales o información sobre el estudio, comuníquese con [BURPart150Study@arellanoassociates.com](mailto:BURPart150Study@arellanoassociates.com) o visite la página web del Estudio en [hollywoodburbankairport.com/noise/part-150-study-update](http://hollywoodburbankairport.com/noise/part-150-study-update)

## Participe

El Estudio de la Parte 150 está comprometido con la comunicación proactiva y bidireccional durante todo el proceso del estudio. Para obtener más información y proporcionar comentarios sobre el estudio, visite nuestra página web.



[BURPart150Study@arellanoassociates.com](mailto:BURPart150Study@arellanoassociates.com)



[www.hollywoodburbankairport.com/noise/part-150-study-update](http://www.hollywoodburbankairport.com/noise/part-150-study-update)