



Hollywood
Burbank
Airport



Part 150 STUDY



Estudio de Compatibilidad del Ruido
Casa Abierta para el Público



Funciones y Responsabilidades



BGPAA

- Patrocinador del proyecto
- Contrata con el equipo de consultores
- Certifica que el NEM es exacto y completo
- Envía la actualización del NEM a la FAA para su aceptación.

FAA

- Proporciona financiación federal para la actualización del NEM
- Acepta la actualización del NEM
- Certificación de que la documentación cumple la normativa y las directrices federales

Consultant Team

- Gestión general del proyecto, documentación y divulgación
- Análisis del ruido de los aviones
- Análisis de compatibilidad del uso del suelo
- Previsiones de aviación y análisis de aeródromos

Comités Consultivos

- Revisión de las aportaciones del estudio, hipótesis, análisis, documentación, etc.
- Aportaciones, asesoramiento y orientación en relación con el desarrollo del NEM

Público

- Aportar información sobre el estudio durante el periodo de comentarios
- Revisar los preliminares de los documentos públicos

Comités Asesores



Comité Asesor Técnico (TAC, por sus siglas en inglés)

- Aeropuerto de Hollywood Burbank
- Autoridad del Aeropuerto de Burbank-Glendale-Pasadena
- Oficina del Distrito Aeroportuario y Control de Tráfico Aéreo de la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés)
- Administración Nacional de Aviación Comercial
- Cuatro Aerolíneas (Alaska, JetBlue, Southwest, Spirit)
- Tres transportistas de carga (FedEx, UPS, Harbor Freight)
- Dos operadores de base fija (Atlantic Aviation y Million Air)
- Comisión de Uso de Terreno del Aeropuerto del Condado de LA
- Planeador de Uso del Terreno de la Ciudad de Burbank
- Planeador de Uso del Terreno de la Ciudad de Los Ángeles

Comité Asesor Ciudadano (CAC, por sus siglas en inglés)

Tres representantes de cada una de las ciudades de:

- Burbank
- Glendale
- Pasadena
- Los Ángeles

Proceso de Planificación



Panorama General de la Parte 150



Regulación

Título 14 del Código de Reglamentos Federales Parte 150 (Parte 150), “Planificación de la compatibilidad acústica aeroportuario”

- Proceso voluntario definido por la FAA para los estudios sobre el ruido en los aeropuertos
- Han participado de 250 aeropuertos
- Establece normas nacionales de análisis
- Permite a la FAA financiar algunas de las medidas aprobadas.

Elementos Técnicos

La Parte 150 consta de dos elementos técnicos:

1. Mapa de Exposición al Ruido (NEM)

FAA Acepta el documento como completado según 14 CFR Parte 150

2. Programa de Compatibilidad de Ruido(NCP)

FAA Acepta el documento como completado según 14 CFR Parte 150
La FAA aprueba/desaprueba cada medida recomendada por el aeropuerto en un registro de aprobación (ROA)

Información General del Programa de Compatibilidad de Ruido (NCP, por sus siglas en inglés)



Objetivos de las Medidas Propuestas

- Reducir la exposición a usos incompatibles
- Limitar el crecimiento de la exposición a usos incompatibles
- Mitigar la exposición cuando no se pueda reducir a niveles compatibles
- Evitar la introducción de nuevos usos incompatibles

Estrategias para la Reducción de Ruido

- Trayectorias de vuelo
- Uso preferencial de pistas
- Procedimientos de llegada/salida
- Modificaciones en la configuración del aeropuerto
- Restricciones de uso

Estrategias de Uso del Terreno

- Adquisición de terrenos
- Aislamiento acústico
- Servidumbres de navegación
- Prevención
- Controles de uso del terreno
- Divulgaciones inmobiliarias

Estrategias de Mitigación de Ruido

- Tratamiento acústico para viviendas unifamiliares y multifamiliares
- Adquisición de servidumbres de ruido

Estrategias de Administración de Programas

- Implementación
- Promoción
- Monitoreo
- Informes
- Actualización de NEM
- Revisión del NCP

Proceso de Análisis y Selección

1. Evaluar la eficacia al abordar los objetivos
2. Evaluar la viabilidad (económica, operativa, seguridad, etc.)
3. Seleccionar el “paquete” de medidas más eficaz
4. Identificar responsabilidades de implementación, cronograma, etc.
5. Si no se recomienda, documentar el(los) motivo(s)

** Los controles del uso del terreno como estrategia tienen una aplicabilidad limitada en BUR debido a la falta de autoridad sobre el uso del terreno.*



El NCP BUR 2016 incluyó:

- Medidas de reducción de ruido (9)
- Medidas de uso del terreno (1)
- Medidas de mitigación de ruido (4)
- Medidas de administración del programa (4)



Medidas de medición del programa

Número	Medida	Estado
PM-1	Continuar con el programa de información de reducción de ruido	Implementado
PM-2	Monitorear la implementación del programa de compatibilidad de ruido actualizado	Implementado
PM-3	Actualizar los mapas de exposición a ruido y el programa de compatibilidad de ruido	Implementado
PM-4	Mantener un registro del uso y operaciones de las pistas durante la noche por tipo de aeronave	Implementado

Medidas de Reducción de Ruido



Número	Medida	Estado
NA-1	Continuar exigiendo que todas las aeronaves de categoría de transporte y turborreactores cumplan con los reglamentos federales de ruido de aeronaves	Implementado
NA-2	Continuar exigiendo el cumplimiento de la política de prueba de motores del aeropuerto	Implementado
NA-3	Continuar promoviendo el uso de la AC 91-53A, Procedimientos de despegue para la reducción de ruido en aviones de transporte aéreo	Implementado
NA-4	Continuar promoviendo el uso de los Procedimientos de reducción de ruido de la NBAA, o procedimientos equivalentes establecidos por el fabricante, para aeronaves de aviación general	Implementado*
NA-5	Continuar trabajando con la torre de control de tráfico del aeropuerto de la FAA para mantener la altitud típica del patrón de tráfico de 1,800 pies sobre el nivel medio del mar	Implementado
NA-6	Continuar con la colocación de nuevos edificios en el aeropuerto al norte de la pista 08-26 para proteger el vecindario cercano del ruido en la pista	Implementado
NA-7	Designar la Pista 26 como pista de despegue preferencial durante la noche	Implementado
NA-8	Establecer un giro en el despegue con reducción de ruido para despegues de aviones a reacción en la Pista 26	Implementado
NA-9	Construir una estructura de mantenimiento de pruebas de motor	No implementado

*La FAA considera que el Registro de Aprobación (ROA, por sus siglas en inglés) se implementó de conformidad con la Regla de Ruido 3.

Uso del Terreno y Medidas de Mitigación de Ruido



Número	Medida	Estado
LU-1	Disposición para la retención o una servidumbre que impida usos del terreno sensibles al ruido de la propiedad ubicada en el cuadrante noreste del aeropuerto dentro del contorno de exposición al ruido 65 del CNEL de 2017	Implementado

Número	Medida	Estado
NM-1	Continuar con el programa de tratamiento acústico existente para viviendas unifamiliares	Implementado
NM-2	Revisar el programa de tratamiento acústico residencial para incluir viviendas unifamiliares dentro del contorno del Nivel Equivalente de Ruido Comunitario (CNEL, por sus siglas en inglés) 65 según el Mapa de Exposición a Ruido (NEM, por sus siglas en inglés) 2017	Implementado
NM-3	Establecer un programa de tratamiento acústico para unidades de vivienda multifamiliares dentro del área de elegibilidad de tratamiento acústico de 2017	Implementado
NM-4	Para los propietarios que de otro modo calificarían y que no han podido participar en el Programa de Tratamiento Acústico Residencial (RATP, por sus siglas en inglés) debido a deficiencias en el Código de Construcción, ofrecer la compra de una servidumbre de ruido como opción para los propietarios de propiedades unifamiliares y multifamiliares en el área de elegibilidad de tratamiento acústico de 2017 que no han sido tratadas.	Implementado

Metas de las Alternativas



La Parte 150 requiere la evaluación de alternativas que

- Reduzcan los usos no compatibles existentes
- Prevengan o reduzcan la probabilidad de que se establezcan usos no compatibles adicionales
- No impongan una carga indebida al comercio interestatal y exterior
- Dispongan la revisión de conformidad con el §150.23
- No sean injustamente discriminatorias
- No menoscaben la seguridad ni afecten negativamente el uso seguro y eficiente del espacio aéreo

Metas de las Alternativas



META

Reducir los usos del terreno no compatibles dentro de los contornos del 65 del CNEL o mayores

- La Parte 150 especifica el uso del contorno de ruido 65 del CNEL como contorno de umbral para la compatibilidad del uso del terreno
- Los usos del terreno residenciales dentro de los contornos de ruido 65 del CNEL o mayores no son compatibles a menos que la residencia tenga características de atenuación de sonido

REQUERIMIENTOS

La Parte 150 requiere la evaluación de alternativas que:

- En la medida de lo posible, satisfagan tanto las necesidades locales como las del sistema nacional de transporte aéreo, considerando las compensaciones entre los beneficios económicos derivados del aeropuerto y la intrusión de ruido
- Puedan implementarse de manera coherente con todos los poderes y deberes del Administrador de la FAA

Preguntas a Considerar



- ? ¿La acción desplaza el ruido sin una reducción de general significativa del mismo?
- ? ¿La acción afecta la seguridad?
- ? ¿La acción reduce la capacidad del aeropuerto?
- ? ¿La FAA puede aprobar e implementar el procedimiento?
- ? ¿El procedimiento infringe algún estatuto, norma o reglamento existente o concede garantías?
- ? ¿Qué tan eficazmente reduce el ruido la acción?
- ? ¿La acción resulta en nuevas poblaciones afectadas?

Políticas de Análisis de Alternativas



Las alternativas mejorarán el entorno de ruido general, no desplazan el ruido de una zona a otra.



Se dará máxima prioridad a los programas que beneficien los usos sensibles al ruido sin afectar negativa o indebidamente a otros usos sensibles al ruido.



Se dará máxima prioridad a los programas destinados a reducir los niveles más altos de ruido que afectan a los usos sensibles al ruido.

Posibles Medidas de Reducción de Ruido



- **Aproximación Desplazada a la Pista 08** – *desplaza la trayectoria de vuelo y los contornos de ruido sobre usos del terreno no sensibles al ruido*
- **Alternativa de Despegue por la Pista 15** – *intenta abordar los problemas de la comunidad relacionados con la deriva hacia el sur de las trayectorias de vuelo*
- **Operaciones de Helicópteros** – *las estructuras existentes reducen el ruido del helipuerto a menos de 65 dB del CNEL en la comunidad adyacente, los helicópteros utilizan la pista para llegar al y salir del aeropuerto.*
- **Programa de Uso Preferencial de Pistas** – *el programa actual no resulta satisfactorio*
- **Uso Reducido del Empuje Inverso** – *es poco probable que se pueda implementar debido a la longitud de la pista*

Aproximación Desplazada Conceptual a la Pista 08



Objetivo

Implementar una aproximación con un desplazamiento de 12 grados hacia la Pista 08 que siga aproximadamente una trayectoria alineada con la vía del tren para reducir usos del terreno incompatibles.

Beneficios de la Exposición al Ruido

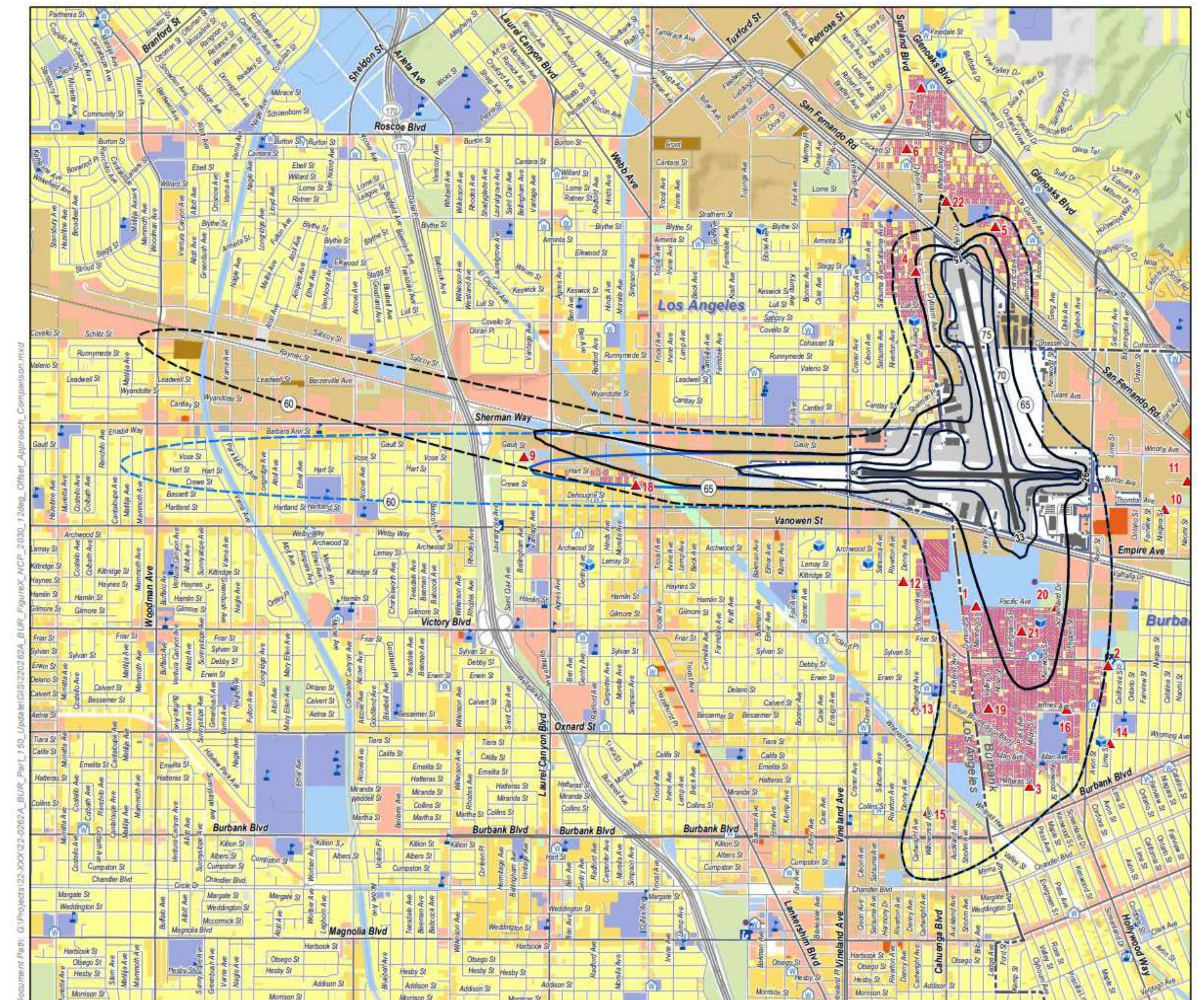
Desvía el ruido concentrado de zonas residenciales densamente pobladas hacia un corredor ferroviario

- Elimina casi 400 unidades de vivienda del contorno de 65 dB del CNEL

Preocupación

Se evaluaron posibles conflictos en el espacio aéreo con llegadas de VNY y/u operaciones de patrones de tráfico; no se identificaron conflictos.

Posible Implementación como un Procedimiento de Vuelo Visual Cartografiado que permita que las aeronaves IFR procedan visualmente utilizando puntos de referencia cartografiados



Procedimiento Alternativo de Despegue de la Pista 15



Antecedentes

- La FAA completó un Borrador de la Evaluación Ambiental (EA) para cambios en el procedimiento de despegue en BUR en febrero de 2024; el período de comentarios públicos concluyó en marzo de 2024.
- Registro de Decisión (ROD, por sus siglas en inglés) Emitido – ***Se seleccionó la alternativa de “Ninguna Acción”*** después de que la FAA realizara una revisión y análisis adicionales tras el período de comentarios públicos
- Los gráficos de las trayectorias de vuelo del Borrador de la EA se alinean con las visuales del Grupo de Trabajo

Operaciones Actuales

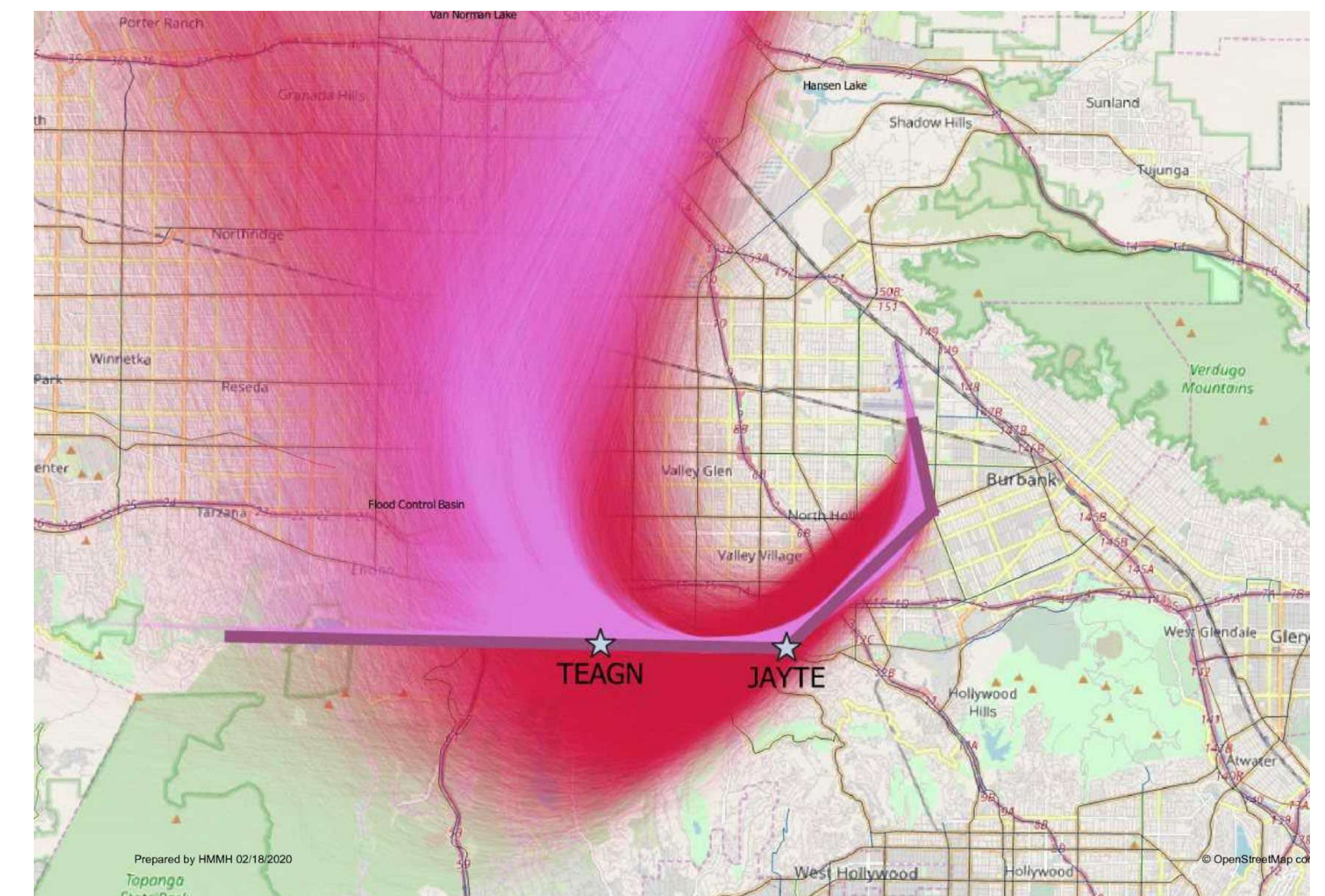
- Los despegues en dirección al sur actualmente hacen un giro para volar en un rumbo de 210° hasta recibir vectores del Control de Tráfico Aéreo (ATC, por sus siglas en inglés), lo que resulta en una deriva hacia el sur de las trayectorias de vuelo desde aproximadamente el momento en que la FAA implementó los procedimientos de vuelo de SoCal Metroplex.

Procedimiento Alternativo de Despegue de la Pista 15



Modelado de ruido completado con base en las trayectorias de vuelo del borrador de la EA de la FAA

- SLAPP y OROSZ se consideran como una o dos trayectorias de vuelo principales, ya que comparten la ruta hasta divergir.
- No hay cambios en el contorno de 65 dB del CNEL ya que los cambios en las trayectorias de vuelo están mucho más allá del contorno
- Se completó el análisis de ruido por número de eventos
 - Contar y comparar el número de eventos de despegue que superan el umbral de ruido definido



Procedimiento Alternativo de Despegue de la Pista 15



Número de Eventos de Ruido Superiores a 70 dB

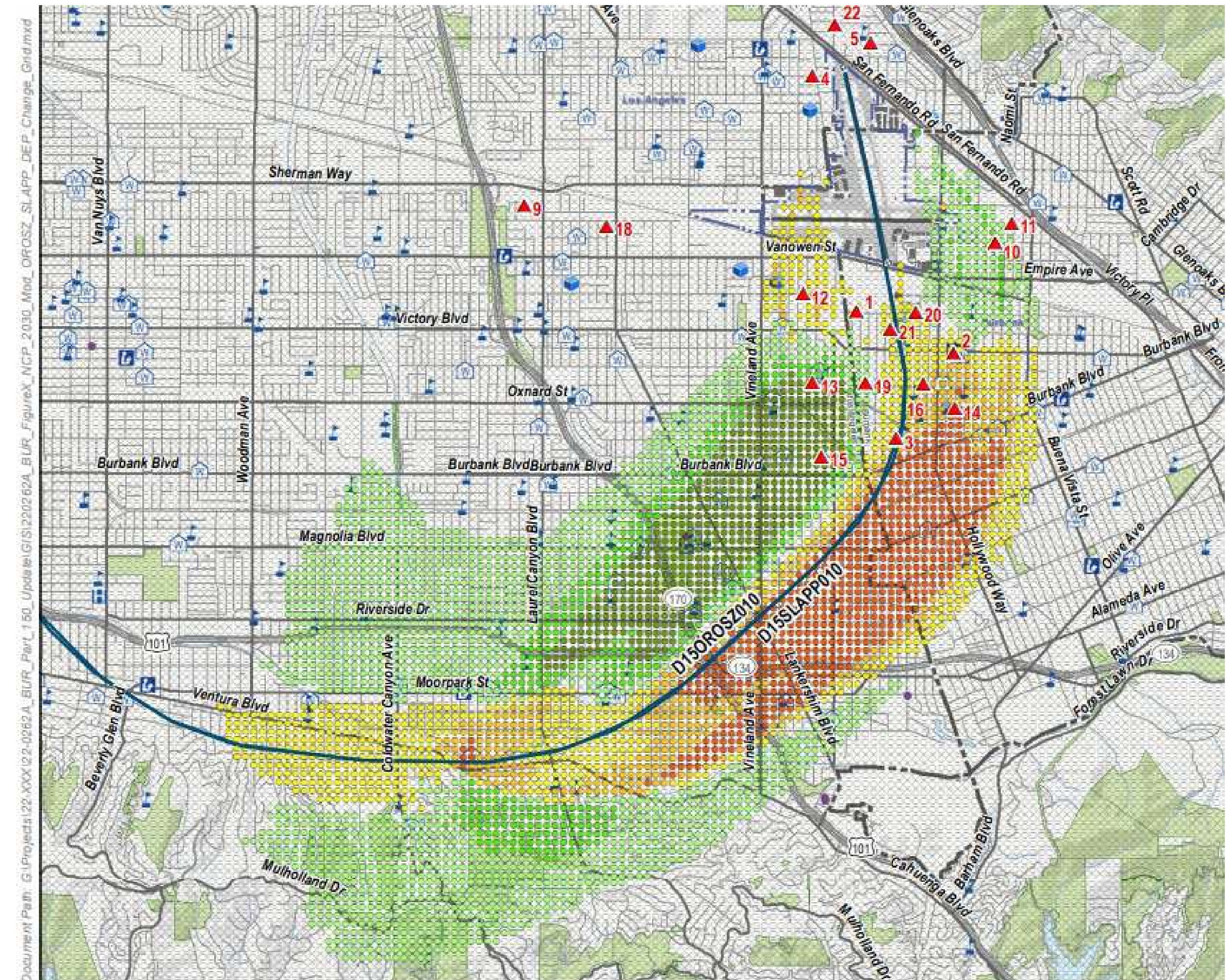
- Las áreas verdes muestran áreas de disminución en el número de eventos
- Las áreas amarillo/naranja/rojo muestran áreas de aumento en el número de eventos

Beneficios de Ruido

Reduce el número de eventos de ruido de aeronaves al norte y al sur del procedimiento propuesto

Preocupación

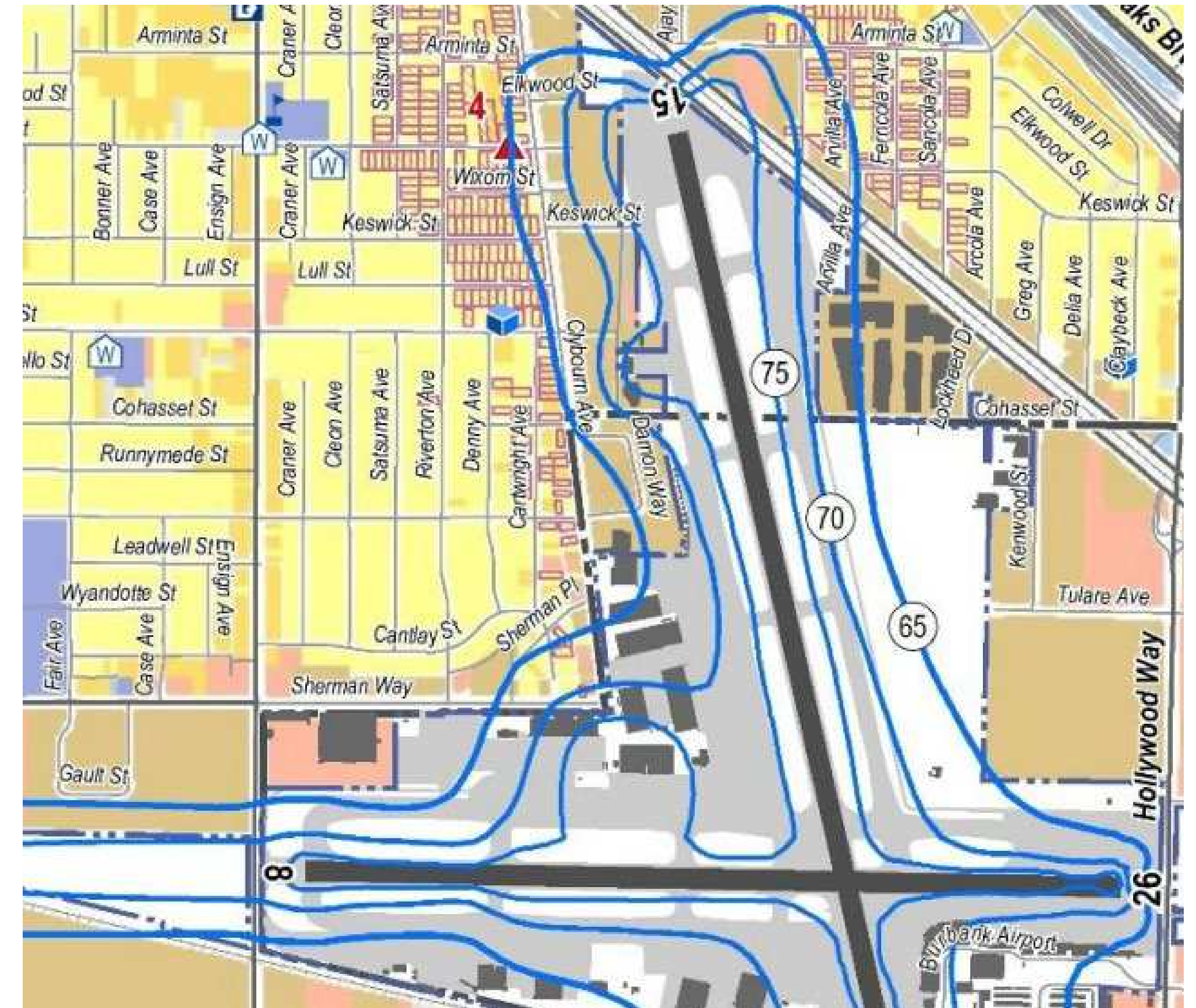
Aumenta considerablemente el número de eventos a lo largo de la trayectoria de vuelo - concentra el ruido



Operaciones del Helipuerto - Análisis



- **Meta:** Evaluar si el ruido de los helicópteros proveniente del helipuerto al norte de la Calle de Rodaje D se extiende al vecindario como se muestra en el NEM; y de ser así, ¿podrían las barreras acústicas mitigar el ruido por debajo de 65 dB del CNEL?
- **Análisis:** Modelado realizado con SoundPLAN utilizando un perfil de ruido de helicóptero representativo



Operaciones del Helipuerto - Resultados



- Las operaciones de helicópteros en el helipuerto se modelaron con y sin las estructuras existentes
- Las estructuras existentes proporcionan un blindaje eficaz contra el ruido - una reducción de ruido superior a 5 dB
- Por lo tanto, el contorno de 65 dB del CNEL no se extiende a las comunidades adyacentes, por lo que no es necesario realizar mitigación en esta área



Receptor	Niv. Max. Ruido Desp. (dBA) (con edificios)	Niv. Max. Ruido Desp. (dBA) (sin edificios)	Niv. Max. Delta (dBA) (con - sin)
R4	59.2	79.8	-20.6
R3	56.8	74.5	-17.7
R2	63.7	74.2	-10.5
R1	65.8	72.4	-6.6

Medidas Potenciales de Uso del Terreno



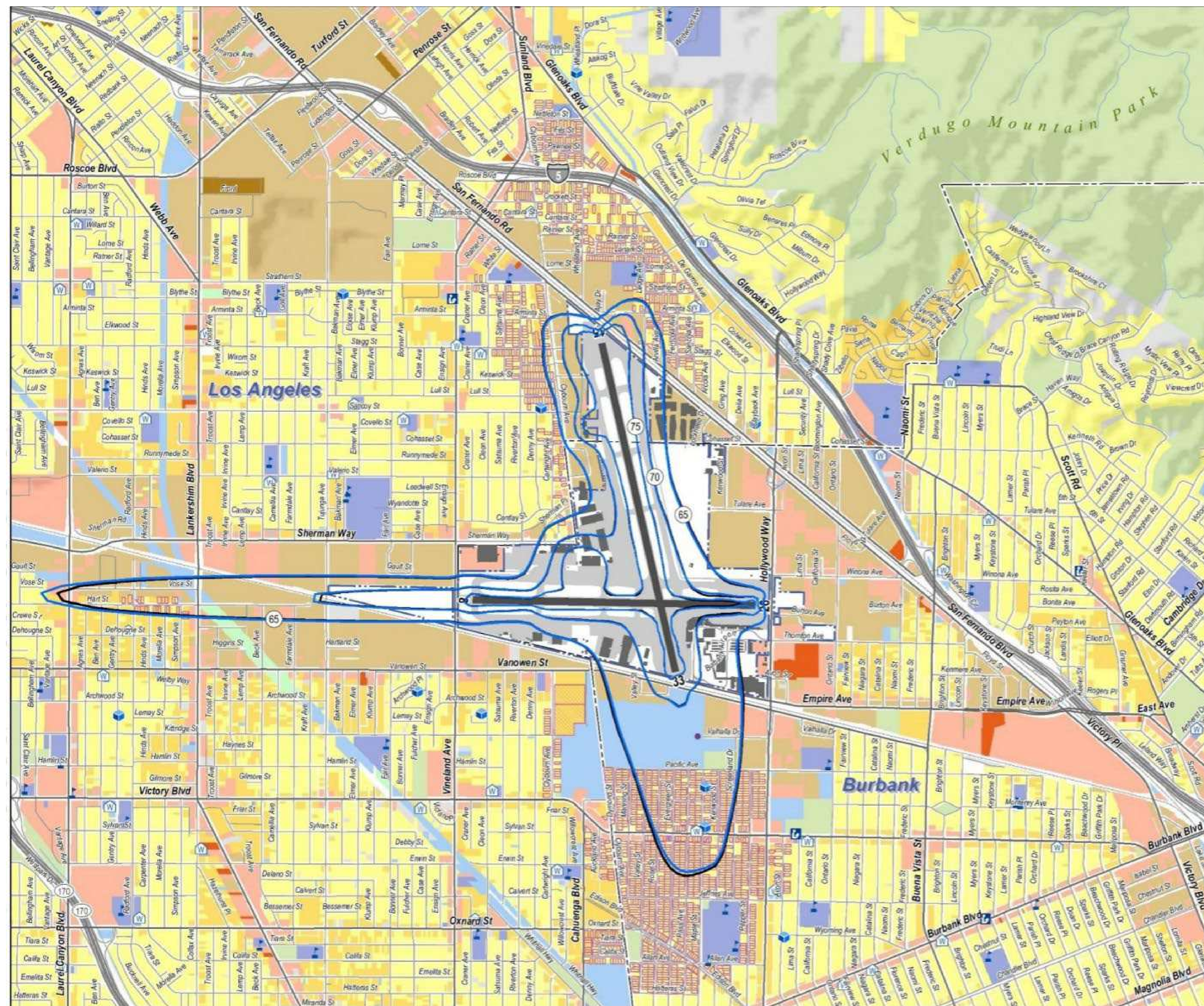
- Modificar el código de construcción para exigir atenuación acústica para construcciones residenciales nuevas, ampliaciones, renovaciones o reconstrucciones dentro del contorno de 65 del CNEL
 - Meta de exigir aislamiento acústico cuando se desarrollen, reconstruyan o renueven sustancialmente parcelas
 - Activado por permisos de construcción
- Recomendar a la Comisión de Uso de Terreno del Aeropuerto del Condado de Los Ángeles que actualice el Plan de Compatibilidad de Uso de Terreno del Aeropuerto (ALUCP, por sus siglas en inglés) y el Área de Influencia del Aeropuerto (AIA) de BUR
 - El AIA anterior fue adoptado en 1991 y actualizado en 2004. No refleja el NEM actual. Se requieren actualizaciones para evitar la futura invasión de otros usos del terreno no compatibles.

Posibles Medidas de Mitigación del Ruido



- Establecer un programa de aislamiento acústico para dar tratamiento a las estructuras sensibles al ruido
- De acuerdo con el Mapa de Exposición al Ruido de 2031, las siguientes estructuras son potencialmente elegibles para recibir tratamientos (sujeto a la reducción de ruido por la implementación de las medidas de reducción de ruido):
 - 568 unidades residenciales
 - 1 lugar de culto
 - 2 guarderías

Figure 5-3:
Comparison of 2025 and 2030 CNEL Noise Contour

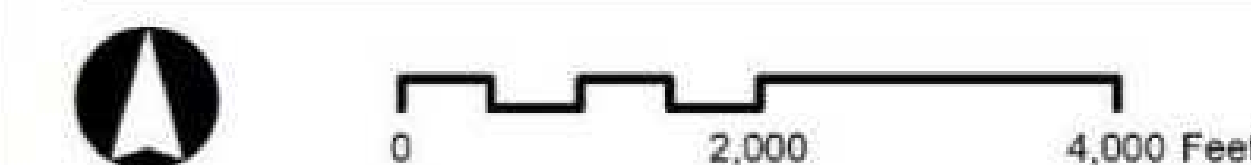


- 2025 CNEL Noise Contour (65-75 dB CNEL)
- 2030 CNEL Noise Contour (65-75 dB CNEL)
- Airport Boundary
- Runway / Taxiway
- Major / Minor Road
- Municipal Boundary
- Building
- Railroad

Residential Sound Insulation Program (RSIP)

- Complete, Single Family Residential (1,783)
- Complete, Multi-Family Residential (662)
- Complete, School (5)
- Single Family Residential
- Multi-Family Residential
- Mobile Home
- Transient Lodging
- Public Use 1 (Noncompatible)
- Public Use 2 (Compatible)
- Commercial Use
- Manufacturing and Production
- Lake / Pond
- Agriculture
- Recreation / Open Space
- Golf Course
- Vacant / Undefined
- School
- Place of Worship
- Daycare
- National Register of Historic Places
- Hospital
- Library

Hollywood Burbank Airport; County of Los Angeles Open Data; Los Angeles County Planning; LAGeoHub; National Register of Historic Places; ESRI, Inc.



Medidas Potenciales de la Administración del Programa



- **Oficina de Ruido**
 - Evaluar el programa actual de comentarios y respuestas sobre ruido
 - Evaluar mejoras para aumentar la colaboración comunitaria
- **Mantener y Actualizar/Mejorar el Programa de Monitoreo de Ruido**
 - Continuar con y mejorar el programa de monitoreo de ruido existente
 - Buscar métodos para actualizar e incorporar mejoras
- **Actualizar el NEM/NCP**
 - Actualizaciones periódicas del NEM para solicitudes de subvenciones federales o activadas por cambios sustanciales en las operaciones, combinación de la flota, etc., que pueden generar un cambio de 1.5 dB en áreas de usos del terreno sensibles al ruido
 - Actualizaciones del NCP según sean necesarias por el Aeropuerto para abordar adecuadamente los usos del terreno no compatibles según lo definido a través del proceso de la Parte 150

Calendario

30 de enero de 2025	Reunión #1 del TAC/CAC, Exhibición Abierta #1 (Introducción al Estudio)
27 de marzo de 2025	Reunión #2 del TAC/CAC (Revisión de los Datos de Entrada para el Modelado de Ruido)
22 de mayo de 2025	Reunión #3 del TAC/CAC (Resultados del Modelado de Ruido y Revisión del NCP Existente) Exhibición Abierta #2 (Borrador del NEM)
Verano de 2025	Comienza la Fase NCP
Otoño de 2025	Reunión #4 del TAC/CAC (Lluvia de Ideas Preliminar de Medidas del NCP)
Invierno de 2026	Reunión #5 del TAC/CAC, Exhibición Abierta #3 (Refinamiento de Medidas del NCP)
Primavera de 2026	Reunión #6 del TAC/CAC (Borrador de Recomendaciones del NCP)
Otoño de 2026	Exhibición Abierta #4 y Audiencia Pública (Borrador del Documento del NCP)
Noviembre de 2026	Presentar el NCP a la FAA

Deje un Comentario

Formulario de Comentarios:
<https://sur-vey.typeform.com/to/V0PugDM0>



Conozca Más

Sitio Web:
www.hollywoodburbankairport.com/noise/part-150-study-update

