



## INFORME MENSUAL DE RUIDO Aeropuerto de Valencia

Marzo 2021

Cliente: AENA SME, S.A.

Código ref. EVS\_9617\_VLC\_02A\_03\_2021\_vs1

Expediente: DPM 96/17







Realizado por:	Revisado por:
fairt	Ha (
Javier García Ruiz	María Jesús Ballesteros Garrido
Responsable de Aeropuerto – Laboratorio EVS-M	Director Técnico – Laboratorio EVS-M

#### Contacto

#### Laboratorio de Monitorado Envirosuite Ibérica S.A.

- CIF: A-08349649

- Dirección: C/Teide, 5 - 3ª Planta, 28703 - San Sebastián de los Reyes

- E-mail: infolabmonitorado@envirosuite.com

#### Informe elaborado para:

AENA SME, S.A - C.I.F: A86212420

- Dirección: C/Peonías, 12, 28042 - Madrid

## ÍNDICE

1 Introducción	4
2 Abreviaturas y definiciones	5
3 Informe ejecutivo	6
4 Resumen de configuración y usos de pista*	7
5 Análisis de las emisiones acústicas	9
6 Análisis de dispersión vertical y horizontal de travectorias*	24

1 Introducción

El presente documento tiene por objeto el análisis mensual de:

- Información relativa a las configuraciones de operaciones aeronáuticas y usos de pistas.
- Mediciones acústicas de los últimos 13 meses, con la discriminación del ruido atribuible a las operaciones aeronáuticas en las zonas urbanas próximas al aeropuerto, obtenidas a partir del "Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo del Aeropuerto de Valencia" (SIRVLC).
- Dispersión vertical y horizontal de trayectorias en los municipios del entorno aeroportuario, obtenido a partir del "Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo del Aeropuerto de Valencia" (SIRVLC).

# Abreviaturas y definiciones

ARP Punto de referencia del aeropuerto. Punto cuya situación geográfica designa al

aeródromo.

RNAV Navegación de Área (Area Navigation). Un modo de navegación que permite la operación

del avión a lo largo de cualquier trayectoria de vuelo deseada dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación terrestres o satelitarias o dentro de los límites de las posibilidades de los equipos autónomos de la aeronave, o mediante una combinación de

ambos.

SID Salida Normalizada por Instrumentos. Ruta de salida designada según reglas de vuelo

por instrumentos (IFR) que une el aeródromo, o una determinada pista del aeródromo, con un determinado punto significativo, normalmente en una ruta ATS, en el cual

comienza la fase en ruta de un vuelo.

**TMR** Terminal de Monitorado de Ruido.

#### **Índices acústicos**

Laeq Nivel Continuo Equivalente con ponderación A, representa el nivel sonoro que

manteniéndose constante durante el tiempo de medida tiene el mismo contenido

energético que el nivel variable observado.

Laeq Total Nivel Continuo Equivalente con ponderación A generado por todas las fuentes de ruido

para un TMR y durante un período de evaluación.

L<sub>Aeq</sub> Avión Nivel Continuo Equivalente con ponderación A que se habría generado si no hubiera

existido más ruido que el producido por los aviones durante el período de evaluación.

#### <u>Índices conforme RD 1367/2007</u>

L<sub>Aeq,d</sub> Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período de

12 horas, comprendido entre las 07:00 y 19:00 horas (hora local).

Laeq,e Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período de

4 horas, comprendido entre las 19:00 y 23:00 horas (hora local).

L<sub>Aeq,n</sub> Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período de

8 horas, comprendido entre las 23:00 y 07:00 horas (hora local) y asignado al día al que

pertenece la hora 23:00 h.

# 3 Informe ejecutivo

#### Operatividad

Durante el pasado mes de marzo han operado el 54,6% de las aeronaves en configuración Oeste frente a un 45,4% en la configuración Este.

Se realiza un análisis por cabeceras, distinguiendo aterrizajes y despegues, tanto en el periodo diurno como en el periodo nocturno, y un análisis de las configuraciones tanto en número de operaciones aeronáuticas como en tiempo de uso.

#### Mediciones acústicas

Las variaciones más significativas se producen en aquellos terminales donde el cambio de configuración, el cierre de pistas por mantenimiento, fiestas o eventos puntuales en las inmediaciones del micrófono, así como fenómenos meteorológicos (viento, lluvia...) generan una desviación significativa respecto a los resultados de las mediciones que habitualmente se registran.

Durante el mes bajo estudio cabe destacar un incremento del L<sub>Aeq</sub> Avión durante los tres periodos del día (diurno, vespertino y nocturno) en el TMR4, TMR5 y TMR6 debido, principalmente, al aumento en el uso de la configuración Este. También, cabe destacar una disminución del L<sub>Aeq</sub> Avión durante el periodo vespertino en el TMR3 y durante el periodo nocturno en el TMR11 debido, principalmente, al aumento en el uso de la configuración Este.

Respecto del L<sub>Aeq</sub> Total, se puede observar un incremento durante el periodo diurno y vespertino en el TMR3, TMR4 y TMR7 y durante el periodo vespertino en el TMR5, TMR6 y TMR11 debido, principalmente, al ruido producido por pirotecnia.

#### **Incidencias**

El TMR 8 se encuentra pendiente de ser reubicado en una nueva localización.

El TMR103 se encuentra pendiente de ser reubicado en una nueva localización.



# Resumen de configuración y usos de pista\*

Dado que el L<sub>Aeq</sub> Avión registrado en cada TMR depende de las trayectorias y configuraciones de usos de pista, resulta conveniente realizar un análisis de la distribución de los movimientos de aeronaves con origen o destino en el Aeropuerto de Valencia.

Esquema de las pistas del Aeropuerto de Valencia:



<sup>\*</sup> Datos no amparados por la acreditación ENAC.

#### Estadística del tiempo de uso de configuraciones

Desde la perspectiva de la estadística tiempo de uso de las distintas configuraciones de pista se manejan los siguientes datos:

Marzo – 2021	Configuración Este (cab.12)	Configuración Oeste (cab.30)	Total
Tiempo de uso [Horas]	281	463	744
%	37,8%	62,2%	

Fuente de datos: ANOMS 9.8.4

En términos generales, en configuración Este se ha operado el 37,8% del tiempo, frente a un 62,2% en la configuración Oeste.

#### Estadística del número de operaciones

Desde la perspectiva de la estadística del número de movimientos aeronáuticos (un movimiento equivale a un aterrizaje o a un despegue) por cada tipo de configuración, se manejan los siguientes datos:

Marzo - 2021	Configuración Este (cab.12)	Configuración Oeste (cab.30)	Total
Nº de movimientos	843	1012	1855
% de uso de cabecera	45,4%	54,6%	

Fuente de datos: ANOMS 9.8.4

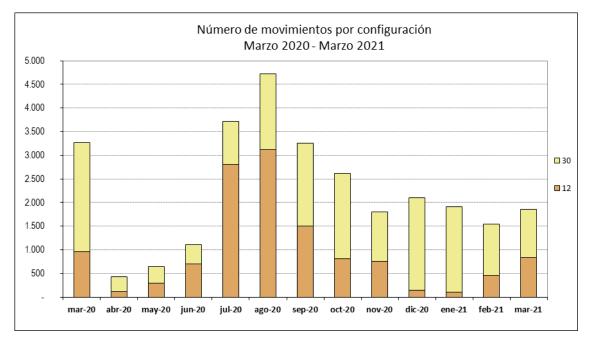
El número total de movimientos aeronáuticos (despegues + aterrizajes) en marzo de 2021 es de 1855. En términos generales, en configuración Este han operado el 45,4% de las aeronaves, frente a un 54,6% en la configuración Oeste.

A continuación, se muestra el número de movimientos de aterrizaje y despegue por cabecera de pista, distinguiéndose los movimientos nocturnos de los diurnos:

		CABECERAS	
		12	30
Aterrizajes	Día	363	452
	Noche	15	49
Despegues	Día	461	480
	Noche	4	31

Fuente de datos: ANOMS 9.8.4

A continuación, se muestra la evolución de los últimos 13 meses en número de movimientos según la configuración:



Fuente de datos: ANOMS 9.8.4

La cabecera 30 ha sido la cabecera preferente a lo largo del mes de marzo de 2021, registrándose un total de 1012 operaciones (54,6%). El número de operaciones registrado por esta cabecera en el mes de febrero 2021 fue de 1086 operaciones (70,5%).

El uso de la cabecera 12 ha sido inferior al uso de la cabecera 30 en el mes de marzo de 2021, registrándose un total de 843 operaciones (45,4%). El número de operaciones registrado por esta cabecera en el mes de febrero 2021 fue de 454 operaciones (29,5%).

El descenso drástico en el número de operaciones durante los meses de abril, mayo y junio de 2020 se debe al estado de alarma, declarado el 14 de marzo y finalizado el 21 de junio de 2020, a causa del COVID-19.

Marzo 2021

## Análisis de las emisiones acústicas

El SIRVLC cuenta con un total de 6 TMR públicos en los distintos municipios del entorno aeroportuario, en este apartado se detallan los resultados obtenidos en cada uno de los TMR.



#### Situación de los TMR

TMR 3: Valencia (Biblioteca Municipal Lluís Fullana i Mira)

TMR 4: Manises (Centro Socio-Cultural San Jeroni)

TMR 5: Quart de Poblet (Centro Público De Educación De Personas Adultas)

TMR 6: Aldaia (Polideportivo El Perdiguer)

TMR 7: Xirivella (Casa de Cultura de Xirivella)

TMR 11: Ribarroja del Turia (Auditorio Municipal de Ribarroja)

Los TMR 8 y 103 se encuentran inactivos a la espera de ser reubicados en un nuevo emplazamiento.

#### Cabe destacar los siguientes aspectos:

- La metodología seguida para la realización de las medidas de ruido y el procesado de datos que permiten obtener los resultados reflejados en este informe es acorde a la ISO 20906:2009.
- La incertidumbre expandida de medida se ha obtenido multiplicando la incertidumbre típica de medición por el factor de cobertura k=2 que, para una distribución normal, corresponde a una probabilidad de cobertura de aproximadamente el 95%. Dicha incertidumbre ha sido calculada para cada uno de los TMR y se encuentra a disposición del cliente para su consulta.
- Toda instrumentación utilizada para la realización de las medidas, incluyendo micrófonos, pantallas antiviento y cableados, cumple los requisitos establecidos para instrumentos de Clase 1 según se específica en la IEC 61672-1:2013.
- La disponibilidad de datos de trayectorias (radar) y datos de ruido (TMR) puede no ser del 100%, debido a problemas técnicos, trabajos de mantenimiento, tareas de verificación metrológica legal, etc. Esto puede suponer que el número de operaciones registrado por el sistema de monitorado de ruido difiera ligeramente de los datos publicados en las estadísticas de Aena.
- Los valores mensuales de L<sub>Aeq</sub> Total y L<sub>Aeq</sub> Avión se dan como índices de ruido continúo equivalente para los periodos día, tarde y noche, tal y cómo se definen en Real Decreto 1367/2007.
- El valor 0 dB indica que no se ha registrado ruido asociado a la fuente aeronáutica.
- Los cálculos de los niveles sonoros equivalentes (L<sub>Aeq</sub>) para cada periodo de integración (acumulado mensual) se basan en los datos diarios para los periodos día, tarde y noche.
- En este apartado se presentan las gráficas de cada uno de los TMR fijos situados en el entorno aeroportuario, con la evolución mensual de los niveles del LAEQ Total y LAEQ Avión día, tarde y noche desde marzo 2020 hasta marzo 2021 agrupados por municipio, y que se corresponden con las siguientes localizaciones.

MUNICIPIO	TMR	LOCALIZACIÓN
Valencia	3	Biblioteca Plaza Maguncia, 1
Manises	4	Centro Socio-Cultural San Jeroni
Quart de Poblet	5	Centro Público De Educación De Personas Adultas
Aldaia	6	Polideportivo El Perdiguer, barrio del Cristo.
Xirivella	7	Casa de Cultura de Xirivella
Ribarroja del Turia	11	Auditorio municipal de Ribarroja

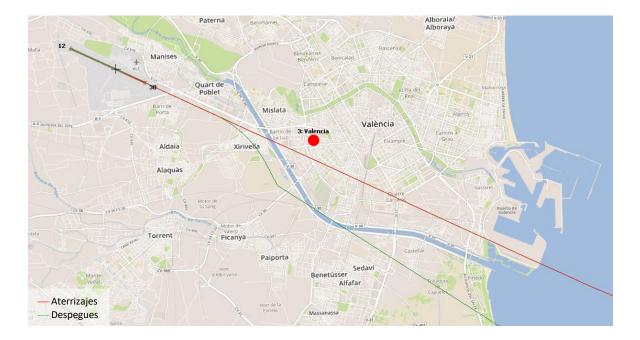
#### 5.1. Tabla sucesos correlacionados por TMR

El número de sucesos correlacionados se corresponde con el número de eventos acústicos que el TMR ha asociado a operaciones aeronáuticas locales, y, por tanto, el utilizado para el cálculo de L<sub>Aeq</sub> Avión mensual. En la siguiente tabla se resume el número de eventos correlacionados en cada TMR en este mes.

TMR	SUCESOS CORRELACIONADOS
3	488
4	975
5	500
6	961
7	677
11	215

#### 5.2. TMR 3 - Valencia

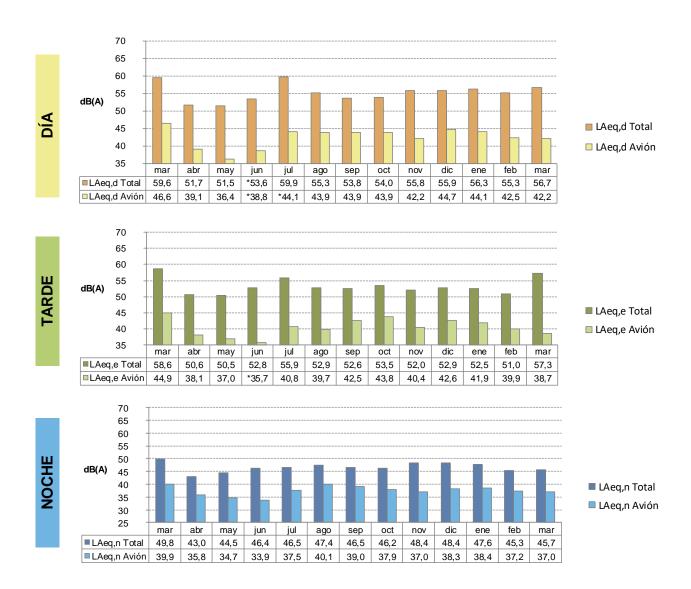
El TMR3 - Valencia se encuentra situado de forma permanente en la terraza del edificio de la hemeroteca y biblioteca pública municipal, ubicado en la Plaza Maguncia nº1 de Valencia, según se muestra en la siguiente imagen:



Esta zona presenta ruido de fondo generado principalmente por el tráfico rodado, mercado ubicado próximo al edificio, tracas y/o fuegos artificiales durante la celebración de las fallas y la actividad propia de una biblioteca pública y sus alrededores.

Los niveles de ruido aeronáutico registrados en el TMR 3 se deben principalmente a las aproximaciones por la cabecera 30 y los despegues desde la cabecera 12.

TMR 3 - Valencia



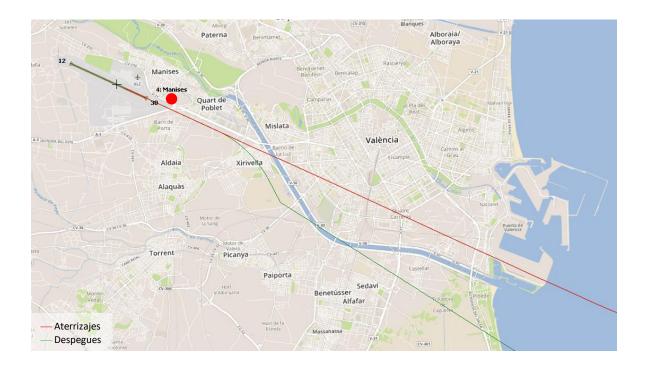
Marzo 2020 - Marzo 2021

Los datos marcados con \* no están amparados por la acreditación de ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

Se puede observar una disminución del L<sub>Aeq</sub> Avión durante el periodo vespertino debido, principalmente, al aumento en el uso de la configuración Este. Respecto del L<sub>Aeq</sub> Total, cabe destacar un aumento durante el periodo diurno y especialmente durante el periodo vespertino debido, principalmente, al ruido producido por pirotecnia.

#### 5.3. TMR 4 - Manises

El TMR4 – Manises se encuentra situado, de forma permanente, a 850 metros de la cabecera 30 en dirección este en la terraza del edificio del Centro Socio-Cultural "Sant Jeroni" ubicado en la calle Miguel David s/n en Manises, según se muestra en la siguiente imagen:

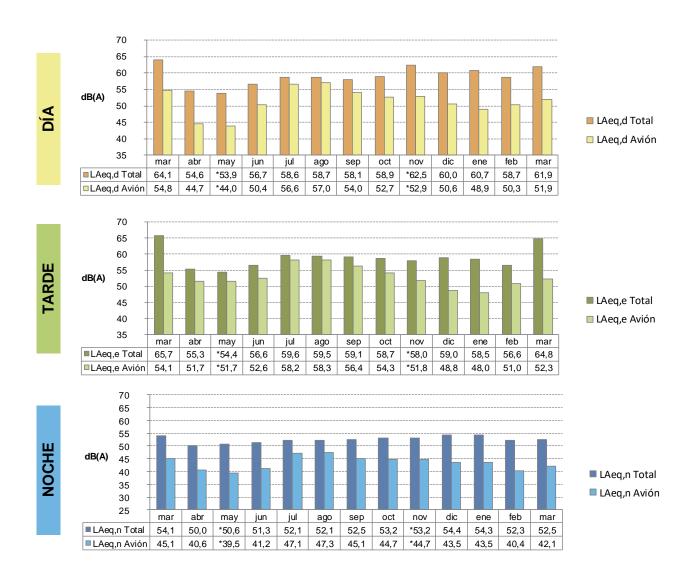


Esta zona presenta ruido de fondo generado principalmente por el tráfico rodado, tracas y/o fuegos artificiales durante la celebración de las fallas y la actividad propia de un centro socio-cultural y sus alrededores.

Los niveles de ruido aeronáutico registrados en el TMR 4 se deben principalmente a las aproximaciones por la cabecera 30 y los despegues desde la cabecera 12.

De manera ocasional, se registra ruido aeronáutico producido por operaciones llevadas a cabo dentro del recinto aeroportuario, tales como movimientos de las aeronaves en plataforma o pruebas de motores.

TMR 4 - Manises



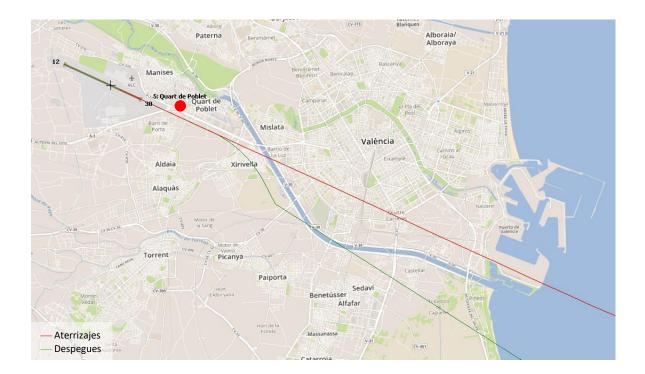
Marzo 2020 - Marzo 2021

Los datos marcados con \* no están amparados por la acreditación de ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

Se puede observar un aumento del L<sub>Aeq</sub> Avión durante los tres periodos del día (diurno, vespertino y nocturno) debido, principalmente, al aumento en el uso de la configuración Este. Respecto del L<sub>Aeq</sub> Total, cabe destacar un aumento durante el periodo diurno y especialmente durante el periodo vespertino debido, principalmente, al ruido producido por pirotecnia.

#### 5.4. TMR 5 - Quart de Poblet

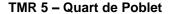
El TMR5 – Quart de Poblet se encuentra situado, de forma permanente, a 1400 metros de la cabecera 30 en la terraza del Centro de Formación de Personas Adultas en la C/ Luis Vives nº 46 en Quart de Poblet, según se muestra en la siguiente imagen:

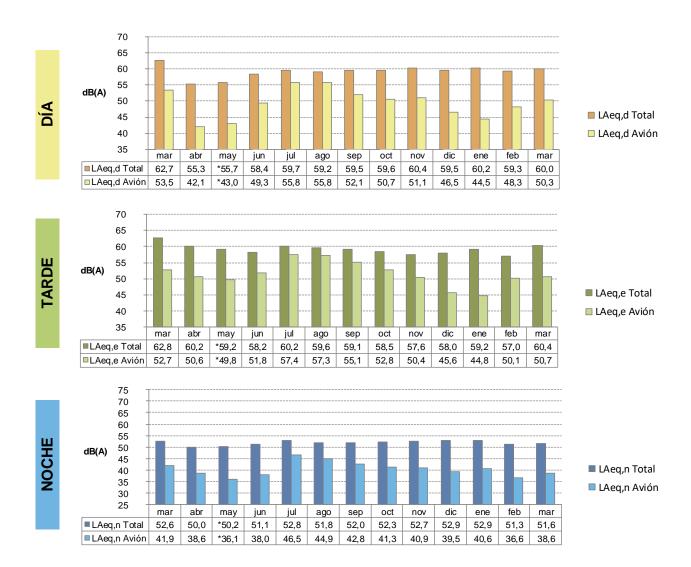


Esta zona presenta ruido de fondo generado principalmente por el tráfico rodado, tracas y/o fuegos artificiales durante la celebración de las fallas y fiestas locales, orquestas y discomóviles en fiestas patronales, y la actividad propia de un centro de formación de personas adultas y sus alrededores.

Los niveles de ruido aeronáutico registrados en el TMR 5 se deben principalmente a los despegues desde la cabecera 12 y las aproximaciones por la cabecera 30.

De manera ocasional, se registra ruido aeronáutico producido por operaciones llevadas a cabo dentro del recinto aeroportuario, tales como movimientos de las aeronaves en plataforma o pruebas de motores.





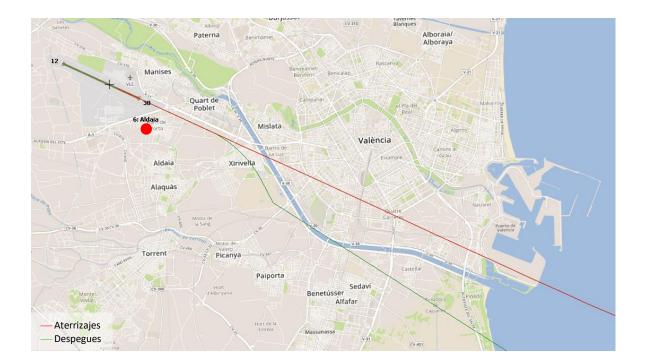
Marzo 2020 - Marzo 2021

Los datos marcados con \* no están amparados por la acreditación de ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

Se puede observar un aumento del L<sub>Aeq</sub> Avión durante los tres periodos del día (diurno, vespertino y nocturno) debido, principalmente, al aumento en el uso de la configuración Este. Respecto del L<sub>Aeq</sub> Total, cabe destacar el aumento durante el periodo vespertino debido, principalmente, al ruido producido por pirotecnia.

#### 5.5. TMR 6 - Aldaia

El TMR6 – Aldaia, se encuentra situado de forma permanente en la terraza del edificio del Complejo Polideportivo ubicado en el parque "Perdiguer" situado en la Av. Pintor Segrelles en el barrio del Cristo (Aldaia). El terminal se encuentra a 1050 metros de la cabecera 30, según se muestra en la siguiente imagen:

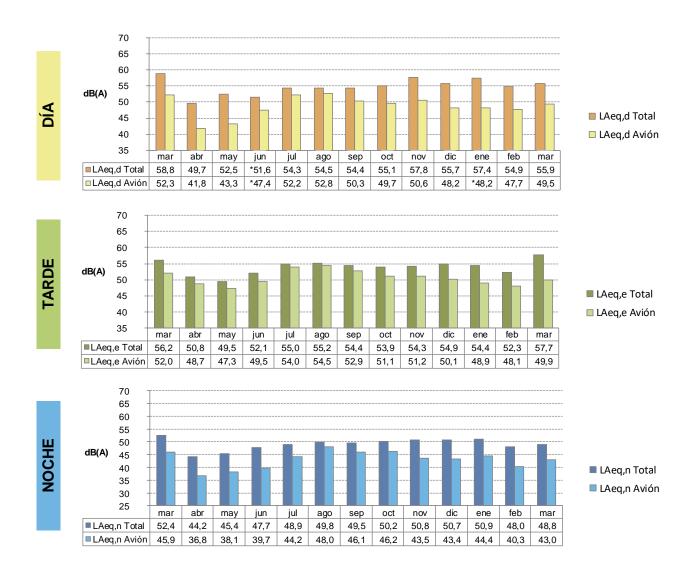


Esta zona presenta ruido de fondo generado principalmente por la gente que realiza actividades deportivas en el complejo, niños en el centro de educación próximo, tareas de mantenimiento en el parque y la actividad propia de un polideportivo y sus alrededores.

Los niveles de ruido aeronáutico registrados en el TMR 6 se deben principalmente a las aproximaciones por la cabecera 30 y los despegues desde la cabecera 12.

De manera ocasional, se registra ruido aeronáutico producido por operaciones llevadas a cabo dentro del recinto aeroportuario, tales como movimientos de las aeronaves en plataforma o pruebas de motores.

TMR 6 - Aldaia



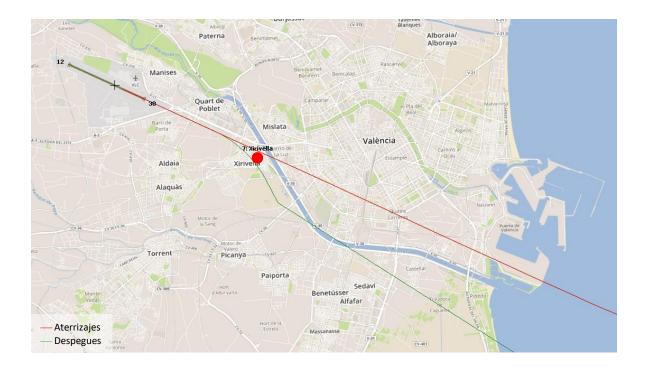
Marzo 2020 - Marzo 2021

Los datos marcados con \* no están amparados por la acreditación de ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

Se puede observar un aumento del L<sub>Aeq</sub> Avión durante los tres periodos del día (diurno, vespertino y nocturno) debido, principalmente, al aumento en el uso de la configuración Este. Respecto del L<sub>Aeq</sub> Total, cabe destacar el aumento durante el periodo vespertino debido, principalmente, al ruido producido por pirotecnia.

#### 5.6. TMR 7 - Xirivella

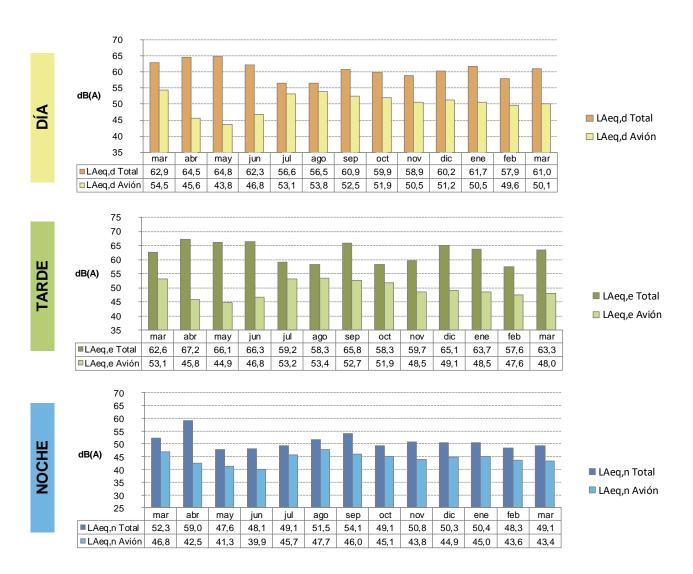
El TMR7 – Xirivella, se encuentra situado de forma permanente en la terraza del edificio del Centro Cultural ubicado en la Plaza de la Iglesia nº 1 en Xirivella, a 4400 metros de la cabecera 30 y muy próximo al punto de viraje a 2 millas DME establecido en la AIP para las rutas SID. En la siguiente imagen se muestra su ubicación:



Esta zona presenta ruido de fondo generado principalmente por el tráfico rodado, el campanario de la iglesia próxima al terminal, tracas y/o fuegos artificiales durante la celebración de las fallas y fiestas patronales, y la actividad propia de un centro cultural y sus alrededores.

Los niveles de ruido aeronáutico registrados en el TMR 7 se deben principalmente a las aproximaciones por la cabecera 30 y los despegues desde la cabecera 12.

TMR 7 - Xirivella

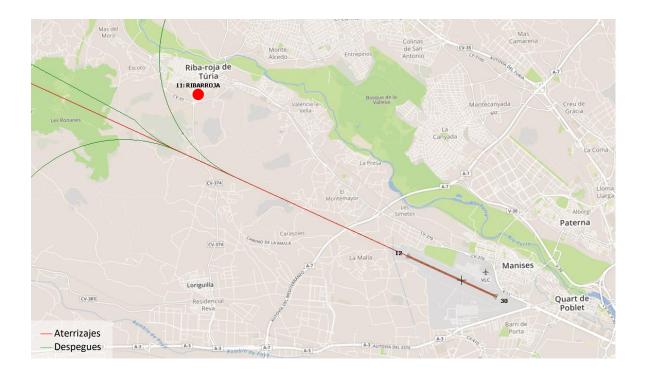


Marzo 2020 - Marzo 2021

Se puede observar un aumento del  $L_{Aeq}$  Total durante el periodo diurno y vespertino debido, principalmente, al ruido producido por pirotecnia y el toque de las campanas del campanario próximo al terminal.

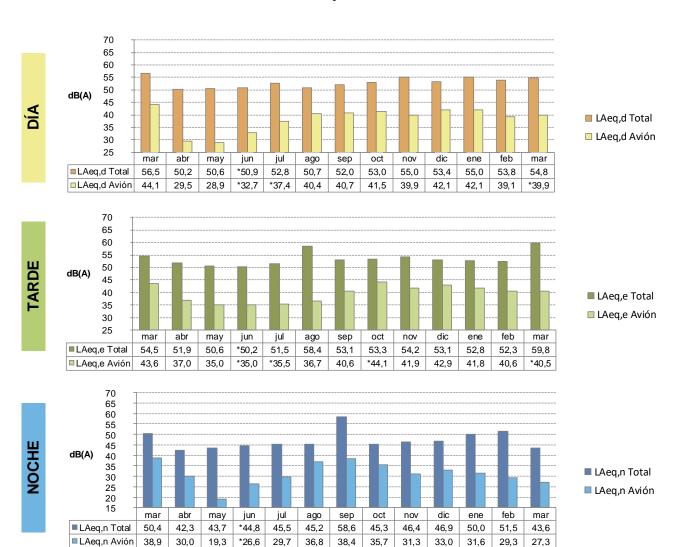
#### 5.7. TMR 11 – Ribarroja del Turia

El TMR11 - Ribarroja se encuentra situado de forma permanente en la terraza del Auditorio Municipal de Ribarroja, ubicado en la C/ Mayor nº 135. En la siguiente imagen se muestra su ubicación:



Esta zona presenta ruido de fondo generado principalmente por el tráfico rodado, tracas y/o fuegos artificiales durante la celebración de las fallas y fiestas patronales, y la actividad propia de un auditorio y sus alrededores.

Afectado principalmente por los despegues desde la cabecera 30 que viran hacia la derecha, es el TMR con los niveles de ruido más bajos del SIRVLC debido a que es el terminal que se encuentra más alejado del aeropuerto y, por tanto, los sobrevuelos se producen a mayor altitud.



TMR 11 - Ribarroja del Turia

Marzo 2020 - Marzo 2021

Los datos marcados con \* no están amparados por la acreditación de ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

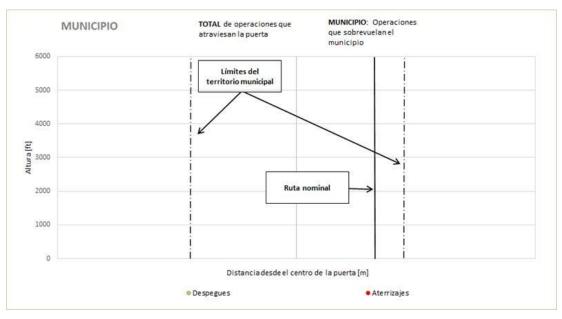
Se puede observar una disminución del L<sub>Aeq</sub> Avión durante el periodo nocturno debido, principalmente, al aumento en el uso de la configuración Este. Respecto del L<sub>Aeq</sub> Total, cabe destacar el aumento del nivel durante el periodo vespertino debido, principalmente, al ruido producido por pirotecnia.

# 6 Análisis de dispersión vertical y horizontal de trayectorias\*

Para facilitar el análisis de la dispersión vertical y horizontal que se puede estar registrando en las rutas definidas, se representan gráficamente las aeronaves que han atravesado un plano vertical sobre el municipio (puerta) en el mes de referencia.

La información que se obtiene en estos gráficos es:

- La dispersión vertical de las trayectorias. En el eje de ordenadas se muestra la altura de paso de las aeronaves (ft).
- La dispersión horizontal de las trayectorias. El municipio queda representado entre las dos líneas negras de puntos verticales (puerta).
- En la parte superior derecha, en dos cuadros se expresan los valores:
  - o Total vuelos, en el cuadro 'Total'.
  - Sobrevuelos, en el cuadro 'Puerta', que son los que han sobrevolado el municipio a cualquier nivel de vuelo.
- En los casos en que una ruta nominal queda en las proximidades del municipio, se ha representado como una línea negra vertical.
- Previamente a las gráficas de los municipios se ha insertado una gráfica al inicio con una puertatipo donde se muestra toda la información anterior con las leyendas correspondientes:

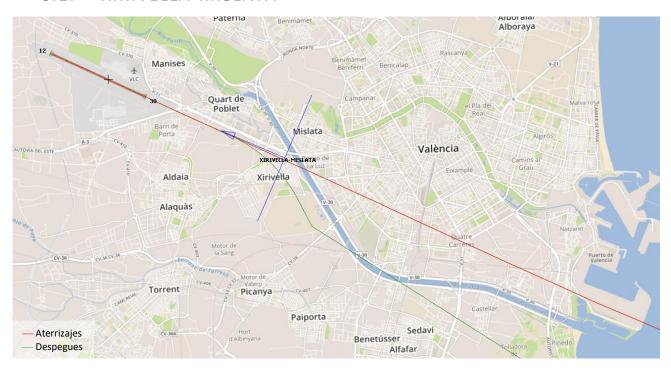


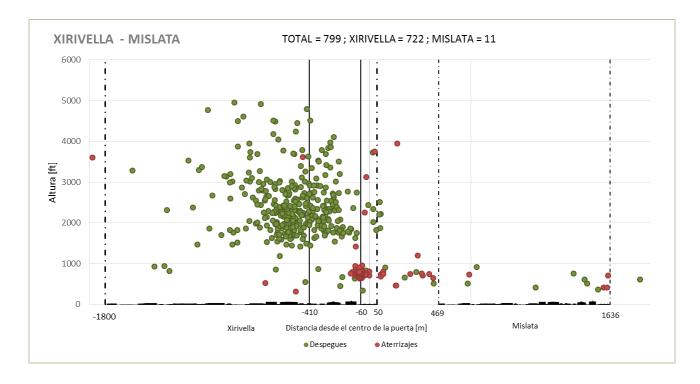
<sup>\*</sup> Datos no amparados por la acreditación ENAC.

El análisis de la dispersión vertical y horizontal se realiza en los siguientes municipios:

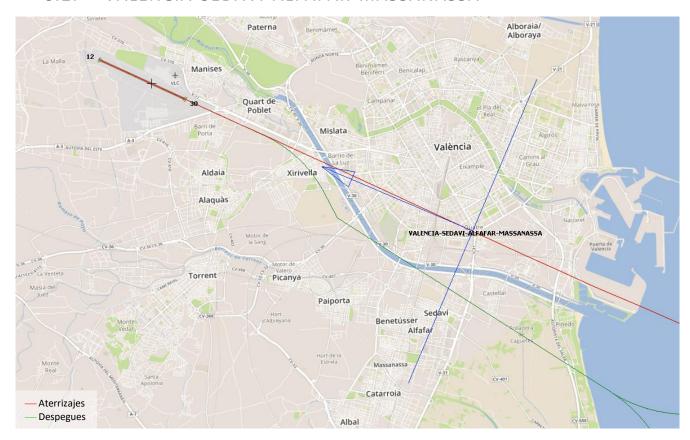
MUNICIPIO
Xirivella-Mislata
Valencia-Sedaví-Alfafar-Massanassa
Alacuás-Aldaia-Quart-Paterna
Manises-Quart
Benaguasil-L'Eliana-La Cañada

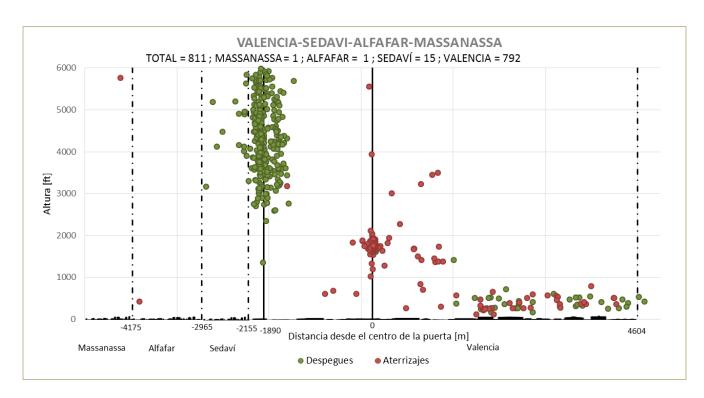
#### 6.1. XIRIVELLA-MISLATA



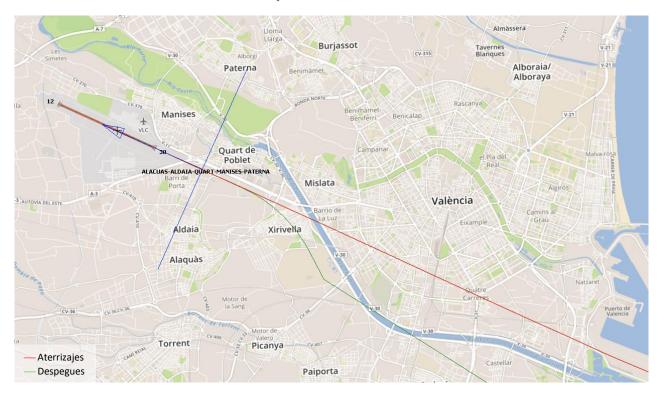


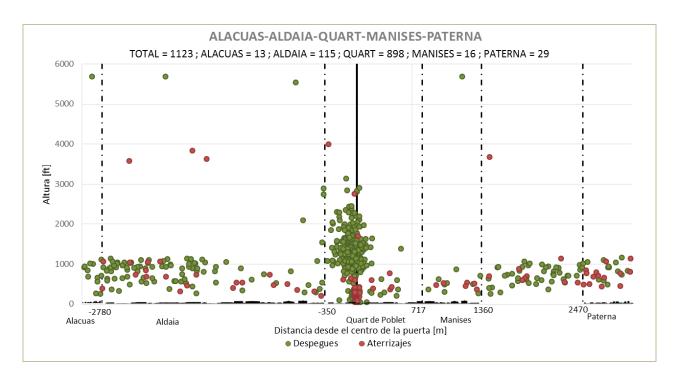
#### 6.2. VALENCIA-SEDAVÍ-ALFAFAR-MASSANASSA



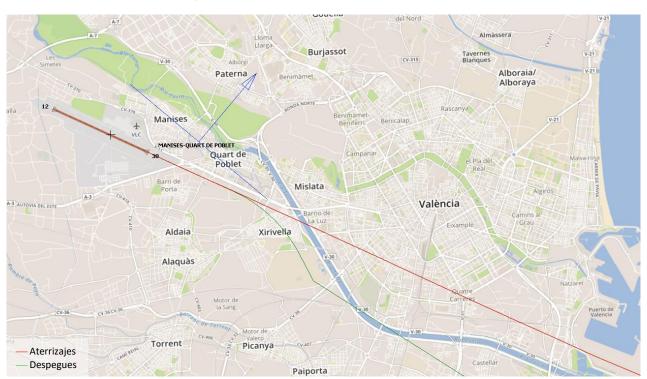


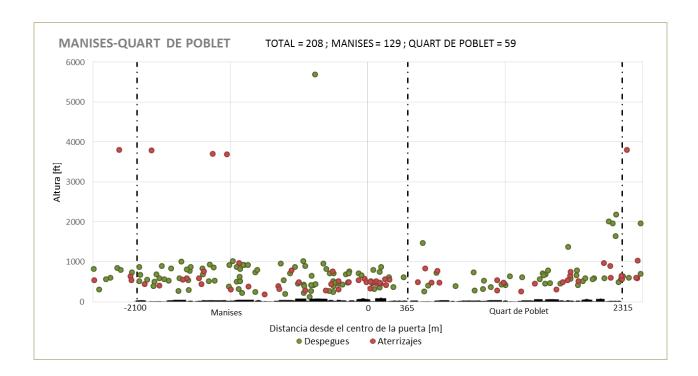
#### 6.3. ALACUAS-ALDAIA-QUART-MANISES-PATERNA



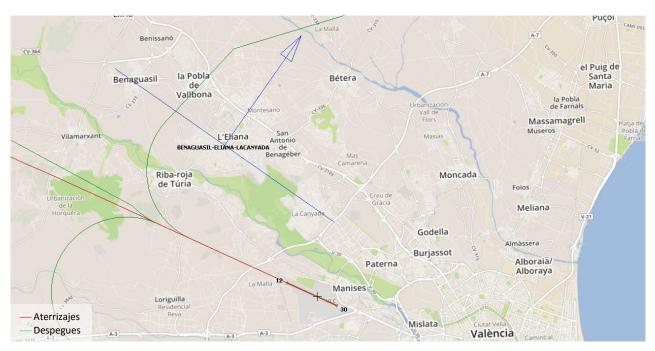


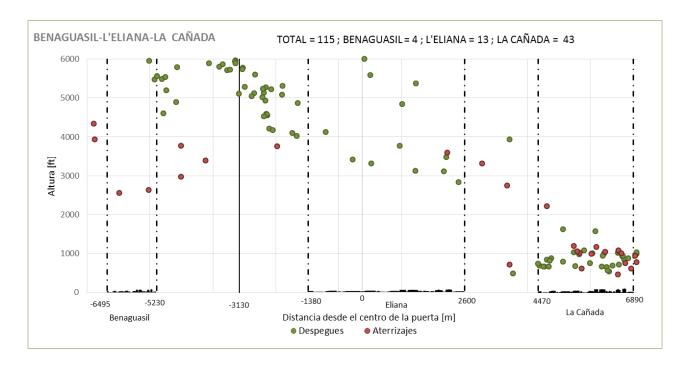
#### 6.4. MANISES-QUART





#### 6.5. BENAGUASIL-ELIANA-LA CAÑADA





La reproducción total o parcial de este documento no está permitida en ningún formato, físico o electrónico, sin la autorización previa y por escrito del Laboratorio de Monitorado de Envirosuite Ibérica S A

San Sebastián de los Reyes, 14 de abril de 2021