
INFORME MENSUAL DE RUIDO

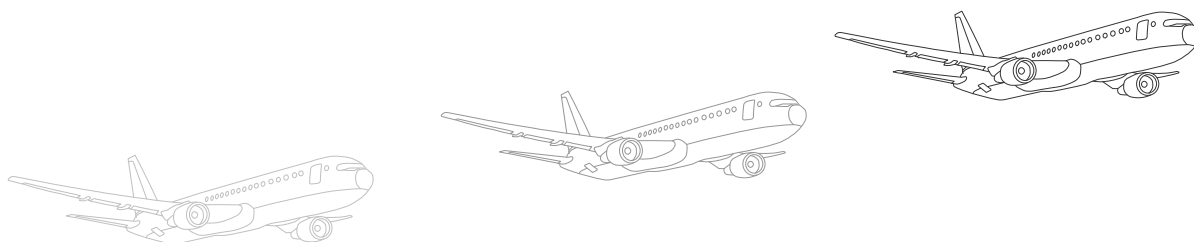
Aeropuerto Barcelona – El Prat

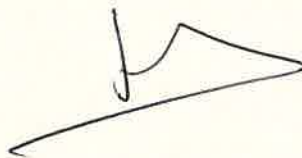
Enero 2018

Cliente: AENA SME, S.A.

Código ref. BK_9617_BCN_02A_01_2018_Vs1

Expediente: DPM 96/17



Realizado por:	Revisado por:
 Lidia Reguero Cano Responsable de aeropuerto – Laboratorio B&K-M	 Leopoldo Ballarín Marcos Director de Proyecto – Laboratorio B&K-M

Contacto

Laboratorio de Monitorado

Brüel & Kjær Ibérica, S. A.

- CIF: A-08349649
- Dirección: C/Teide, 5. 28703 - San Sebastián de los Reyes
- Persona de contacto: Leopoldo Ballarín Marcos
- Teléfono: +34 629110370
- E-mail: Leopoldo.Ballarín@bksv.com

Aeropuerto Barcelona – El Prat

- Localización: 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)
- Persona de contacto: Lidia Reguero Cano
- E-mail: lidia.reguero@bksv.com

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	12
6	Análisis de dispersión vertical y horizontal de trayectorias.....	27

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, 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 Barcelona – El Prat” (SIRBCN).
- 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 Barcelona – El Prat” (SIRBCN).

2 Abreviaturas y definiciones

ARP.	Punto de referencia del aeropuerto. Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.
PRNAV.	Navegación de Área de Precisión. Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a la estación, o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.
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.
LAeq 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.

Índices conforme RD 1367/2007

LAeq Día.	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 Tarde.	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).
LAeq Noche.	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 enero se ha operado el 75% de las aeronaves en configuración Oeste frente a un 20,8% en la configuración Este. El resto de movimientos hasta el 100% han operado en configuraciones mixtas o de escaso registro numérico, sumando un 4,2% en conjunto.

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.

En las gráficas correspondientes a cada TMR no se observan cambios significativos con respecto al mes anterior.

Incidencias

Desde el 27 de enero al 15 de febrero la pista 07L/25R ha permanecido cerrada por trabajos de la obra de ADIF (acceso ferroviario). Durante este periodo también han tenido lugar cierres puntuales de la pista 02/20 para trabajos de regeneración del pavimento.

4 Resumen de configuración y usos de pista

Dado que el LAeq 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 Barcelona – El Prat.

Esquema de las pistas del aeropuerto de Barcelona:



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:

ene-18	ELR	ENL	ENR	WLL	WRL	Configuración Principal
Tiempo de uso [horas]	20	6	226	84	369	705
%	2,7	0,8	30,4	11,3	49,6	94,8
Configuración Este 33,9 %			Configuración Oeste 60,9 %			

Horas totales	Configuraciones Mixtas / Resto
744	39
	5,2%

*Fuente de datos: Navegación Aérea

En términos generales, en configuración Oeste se ha operado el 60,9% del tiempo, frente a un 33,9% en la configuración Este. El resto del tiempo hasta el 100% se ha operado en configuraciones mixtas o de escaso registro numérico, sumando un 5,2% en conjunto.

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:

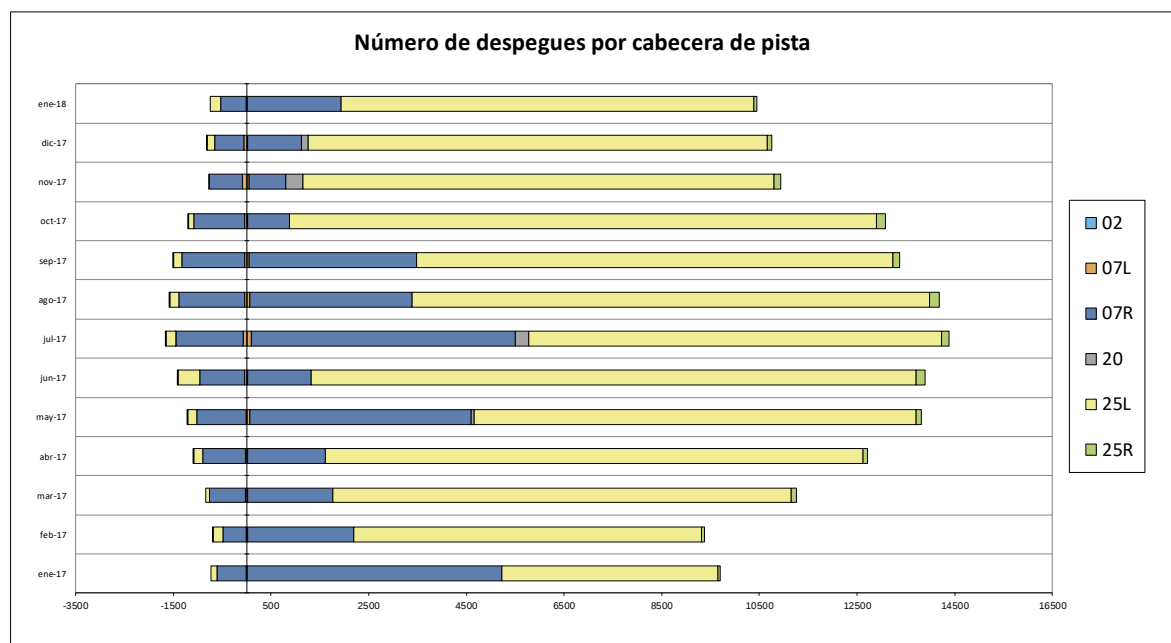
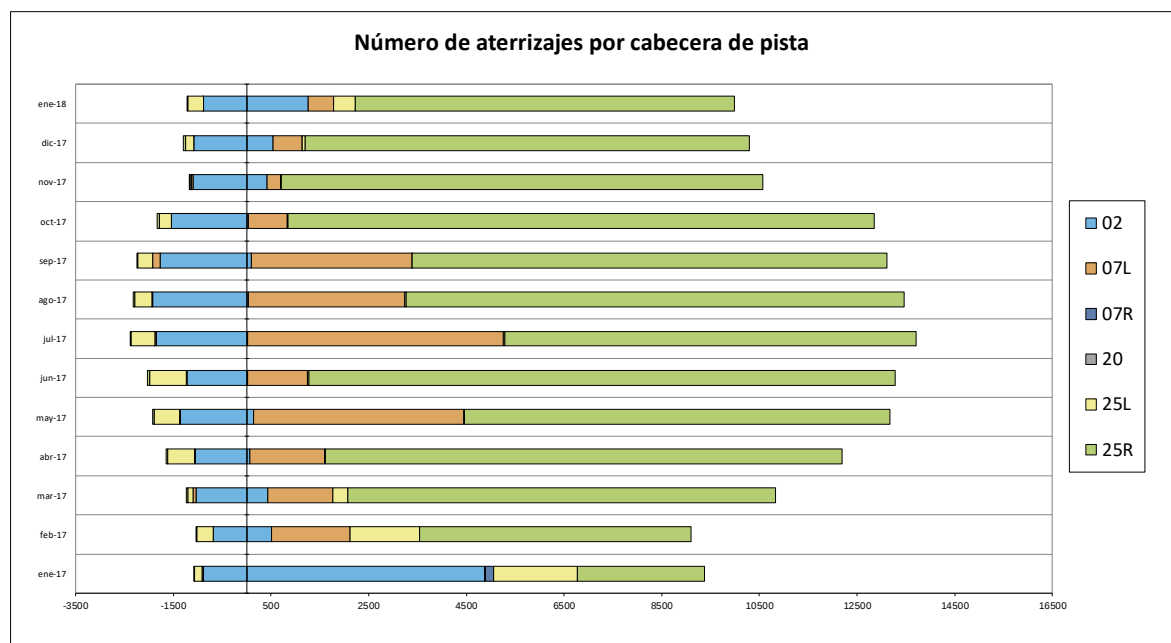
ene-18	ELR	ENL	ENR	WLL	WRL	Configuración Principal
Número de Movimientos	842	13	3801	1295	15523	21474
%	3,8	0,1	17,0	5,8	69,2	95,8
Configuración Este 20,8 %			Configuración Oeste 75 %			

Movimientos totales	Configuraciones Mixtas / Resto
22418	944
	4,2%

*Fuente de datos: Navegación Aérea

El número total de movimientos aeronáuticos (despegues + aterrizajes) en enero de 2018 es de 22418. En términos generales, en configuración Oeste se han operado el 75% de las aeronaves, frente a un 20,8% en la configuración Este. El resto de movimientos hasta el 100% han operado en configuraciones mixtas o de escaso registro numérico, sumando un 4,2% en conjunto.

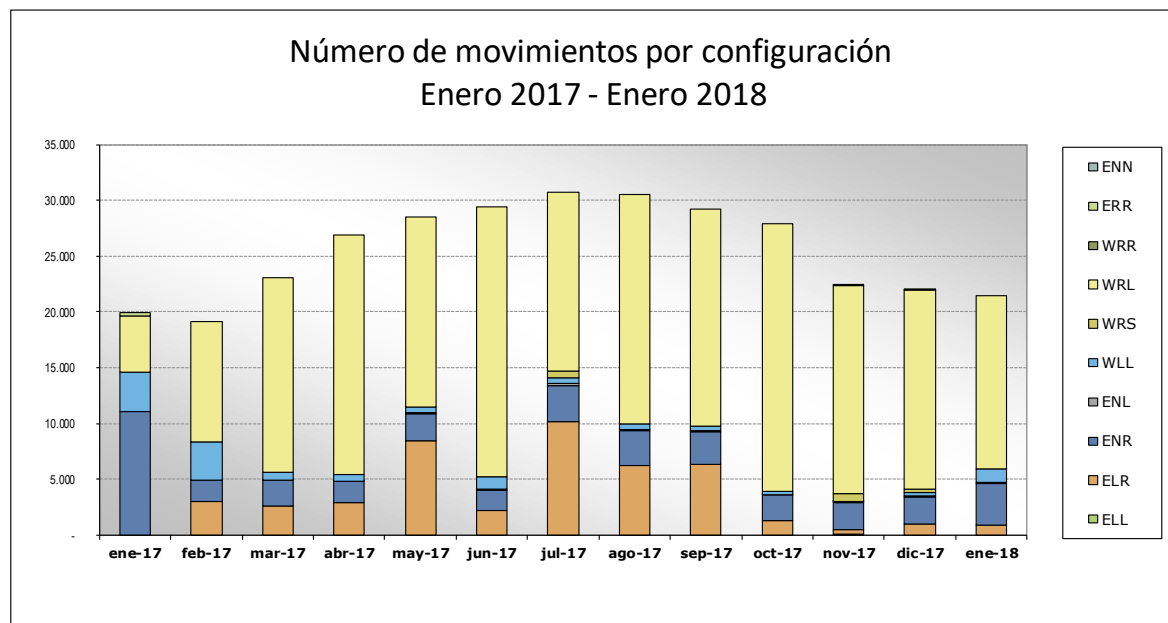
A continuación, se muestra la evolución de los últimos 12 meses en número de movimientos de aterrizaje y despegue por cabecera de pista, distinguiéndose los movimientos nocturnos (izquierda) de los diurnos (derecha):



*Fuente de datos: ANOMS 8.13.12

A continuación, se muestra la evolución de los últimos 12 meses en número de movimientos según la configuración:

CONFIGURACIÓN	WLL	WLR	WRL	WRR	WRS	ELL	ELR	ERL	ERR	ENN	ENL	ENR
Pista Aterrizaje	25L	25L	25R	25R	25R	07L	07L	07R	07R	02	02	02
Pista Despegue	25L	25R	25L	25R	20	07L	07R	07L	07R	02	07L	07R



*Fuente de datos: Navegación Aérea

La configuración WRL, configuración preferente en horario diurno, ha sido la más utilizada en el mes de enero de 2018 (aterrizajes pista 25R y despegues pista 25L), registrándose un total de 15523 operaciones (69,2%). El porcentaje registrado en el mes de diciembre fue de un 77,4%.

El uso de la configuración ELR ha sido inferior en el mes de enero, registrándose un total de 842 operaciones (3,8%) respecto a las 1011 operaciones (4,4%) en el mes de diciembre.

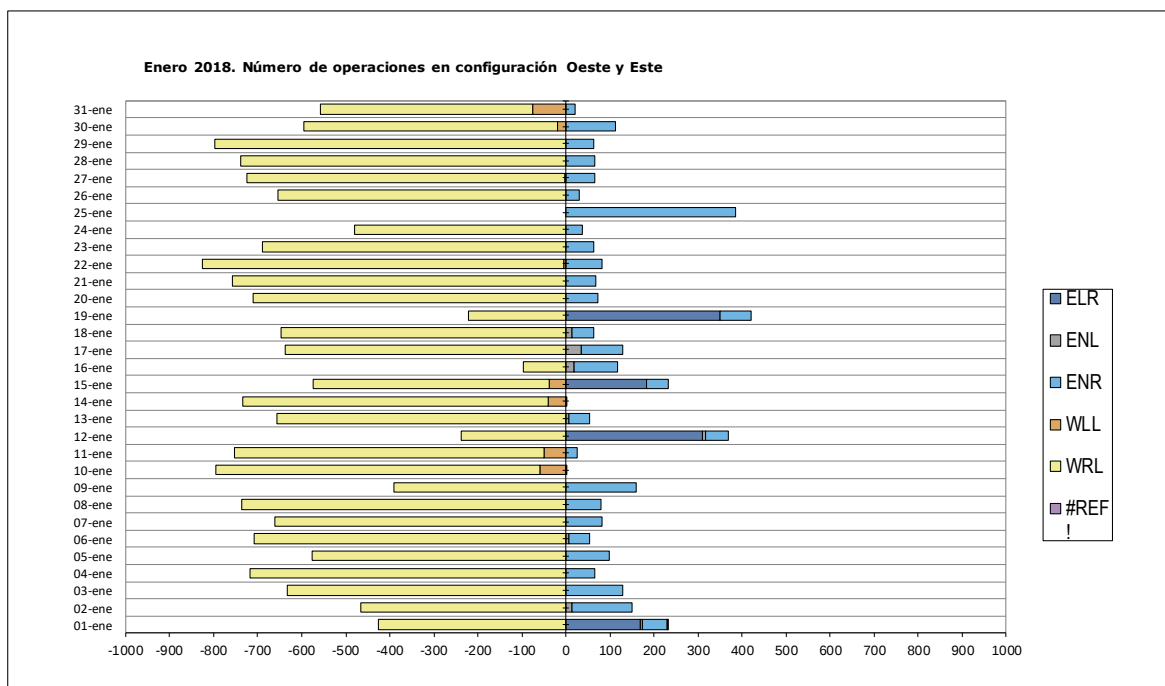
El uso de la configuración ENR en el mes de enero ha sido superior, registrándose un total de 3801 operaciones (17%) frente a las 2403 operaciones en el mes de diciembre.

La configuración WLL ha registrado un total de 1295 operaciones (5,8%) en enero frente a las 290 operaciones (1,3%) en diciembre.

La configuración ENL ha registrado en el mes de enero 13 operaciones (0,1%).

No debe olvidarse que en los datos relativos a las configuraciones analizadas no se incluyen las configuraciones mixtas para una misma hora, ni aquellas con escasa utilización, que representan en conjunto entorno al 4,2% de los movimientos del mes.

Con objeto de analizar la distribución diaria de las operaciones por configuración, se presenta su evolución gráfica:



*Fuente de datos: Navegación Aérea

Respecto a su evaluación diaria, se pueden citar los siguientes aspectos:

- Predominio de la configuración WRL.
- Uso ocasional de las configuraciones ELR.
- Uso de las configuraciones ENR, ENL y WLL en periodo nocturno.

5 Análisis de las emisiones acústicas

El SIRBCN cuenta con un total de 13 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 2: Temporalmente fuera de servicio hasta nueva ubicación

TMR 3: Aeropuerto (Cabecera 25R)

TMR 4: Aeropuerto (Cabecera 07L)

TMR 5: Aeropuerto (Senda 07R)

TMR 6: Aeropuerto (Senda 25L)

TMR 8: Gavà (Centro de Servicios Gavà Mar)

TMR 9: Castelldefels (Baliza Castelldefels)

TMR 10: Castelldefels (Escuela Edumar)

TMR 12: Castelldefels (Ayuntamiento Castelldefels)

TMR 21: El Prat (Colegio Jaume Balmes)

TMR 40: Viladecans (Camping Ballena Alegre)

TMR 41: Gavà (Colegio Bon Soleil)

TMR 42: Viladecans (Parque Agrario)

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 y el RD 1367/2007.
- 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 especifica 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.
- En cumplimiento del Real Decreto 1367/2007 que desarrolla la Ley del Ruido 37/2003, los cálculos realizados para los valores mensuales del $LAeq_{Total}$ y $LAeq_{Avión}$ se dan como índices de ruido continuo equivalente para los periodos día, tarde y noche.
- Los cálculos de los niveles sonoros equivalentes ($LAeq$) para cada periodo de integración (acumulado mensual) se basan en los datos diarios para los periodos día, tarde y noche. Los datos diarios de los diferentes periodos se publican en la Web de Aena: www.aena.es en el apartado de Mediciones acústicas del Aeropuerto de Barcelona – El Prat.
- 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 Enero 2017 hasta Enero 2018 agrupados por municipio, y que se corresponden con las siguientes localizaciones.

MUNICIPIO	TMR	LOCALIZACIÓN
El Prat de Llobregat	2	Centro Cultural Remolar
	21	Colegio Jaume Balmes
Viladecans	40	Camping Ballena Alegre
	42	Parque Agrario
Gavà	8	Centro Social Gavà-Mar
	41	Colegio Bon Soleil
Castelldefels	9	Baliza Exterior
	10	Colegio Edumar
	12	Ayuntamiento de Castelldefels

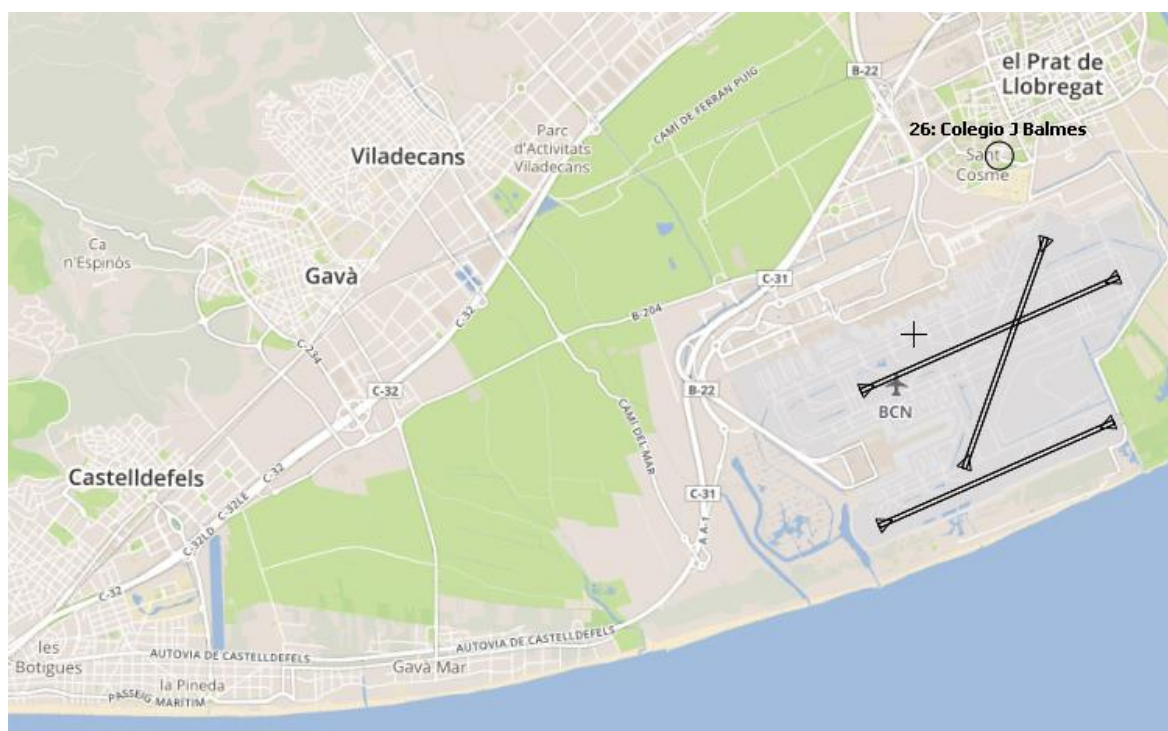
5.2. TABLA SUCESOS CORRELACIONADOS POR TMR

TMR	SUCESOS CORRELACIONADOS
8	568
9	575
10	470
12	53
21	615
40	6594
41	565
42	2072

5.3. EL PRAT DE LLOBREGAT

Debe tenerse en cuenta la ubicación de los TMR instalados en este municipio respecto al resto de TMR de la red dado que, aunque ninguna de las operativas sobrevuela directamente el casco urbano, éste está muy próximo a la infraestructura aeroportuaria. Este hecho implica que en el TMR 2 y en el TMR 21 Colegio Jaume Balmes los niveles de ruido avión serán más bajos que los debidos a sobrevuelos directos.

El mapa incluido a continuación muestra las ubicaciones respecto al aeropuerto:

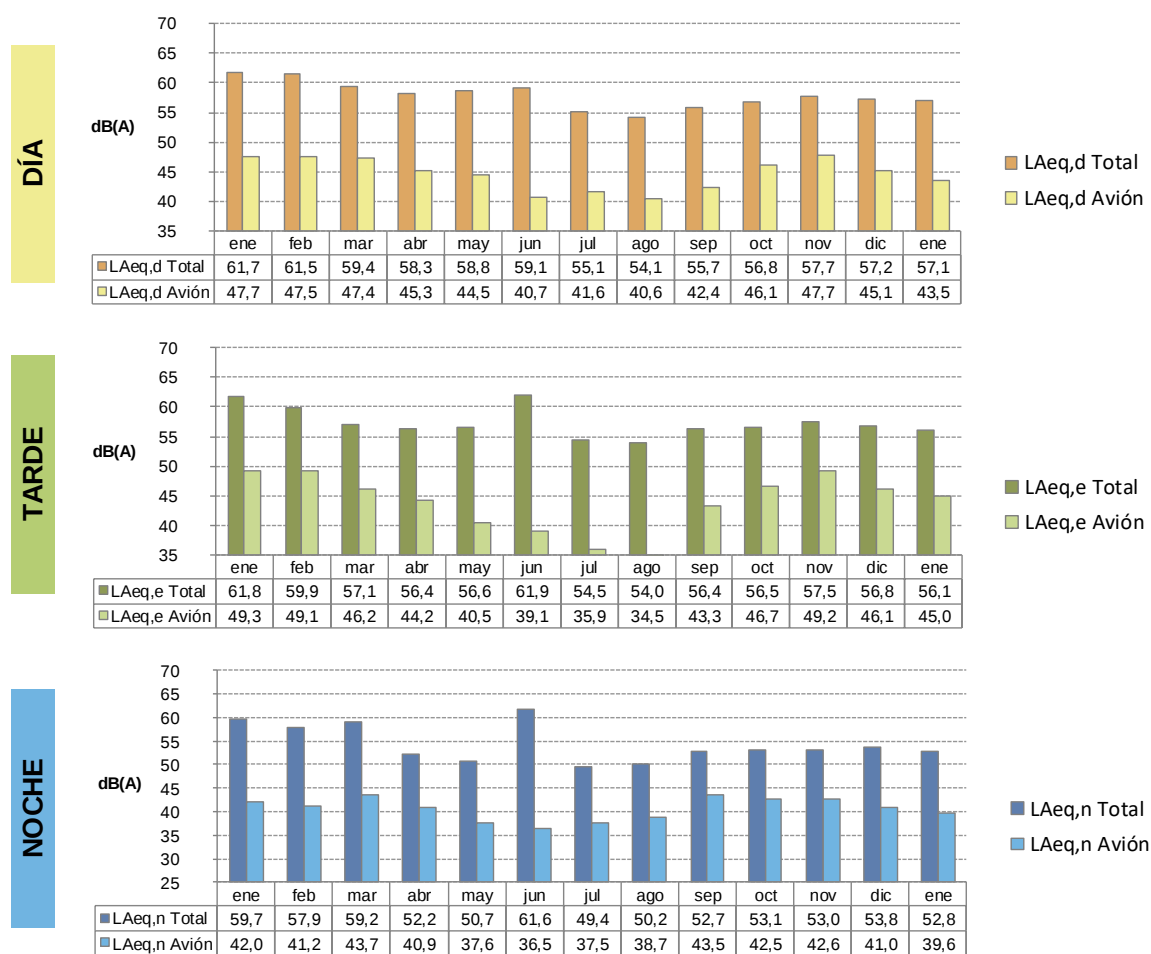


TMR-2. Centro Cultural Remolar

Actualmente está fuera de servicio en espera de cambio de ubicación

TMR 21. Colegio Jaume Balmes

Este TMR se localiza en un área residencial próxima a la infraestructura aeroportuaria, a una distancia aproximada de 1 km de la cabecera 20.



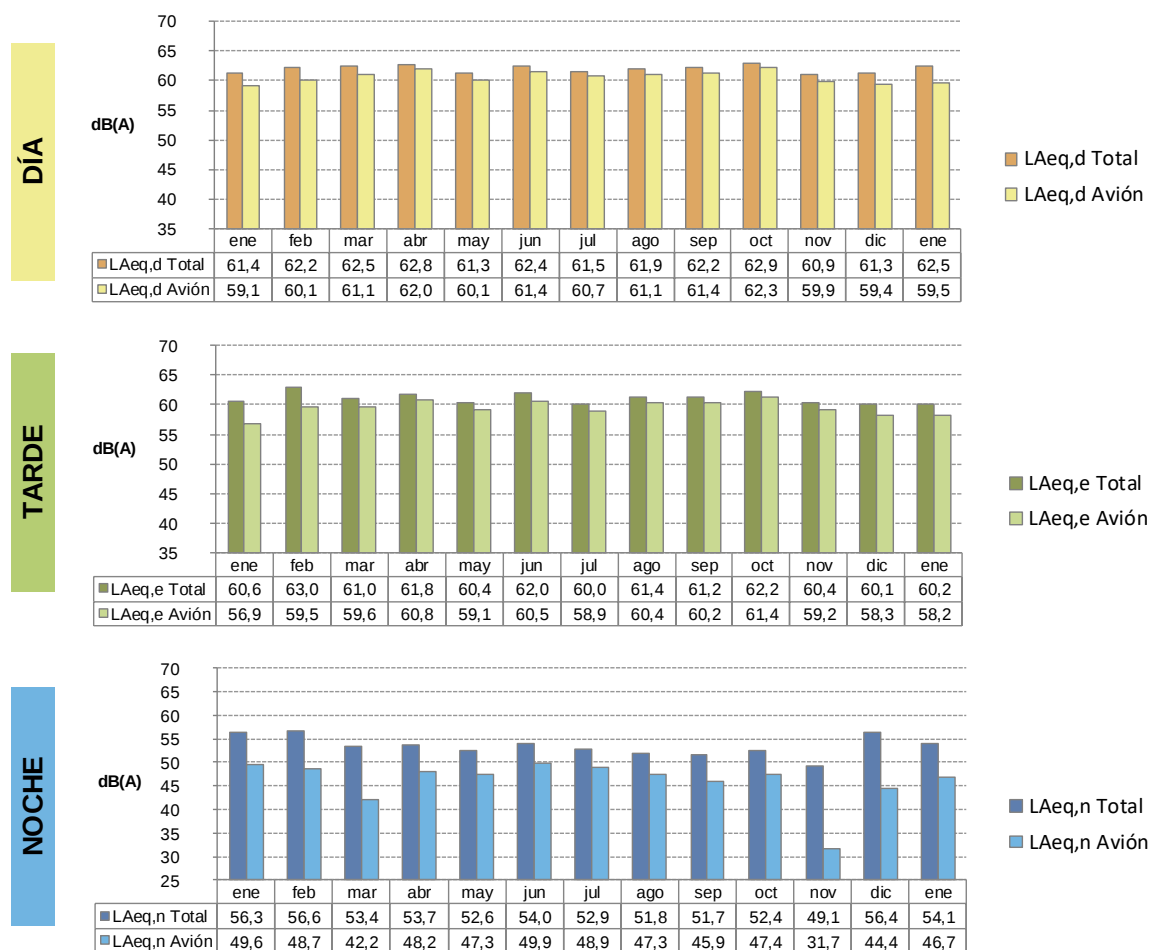
Enero 2017 – Enero 2018

5.4. Viladecans



TMR 40. Camping Ballena Alegre

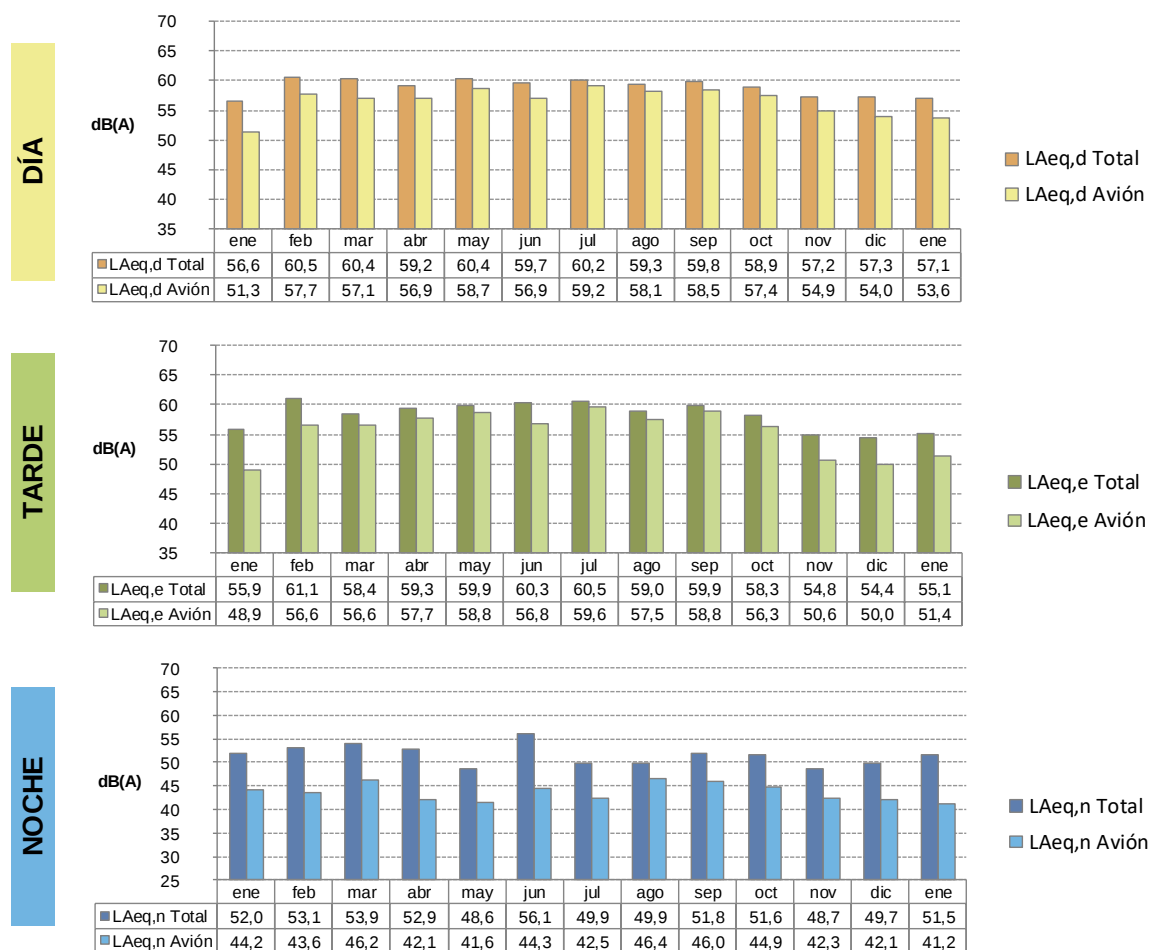
Este TMR se sitúa a 2,5 km de las cabecera 07R en dirección suroeste. Se localiza en las instalaciones del antiguo camping La Ballena Alegre del municipio de Viladecans, en un entorno agrario, a menos de 1 km de las residencias del barrio de Gavà-Mar más cercanas al aeropuerto.



Enero 2017 – Enero 2018

TMR 42. Parque Agrario

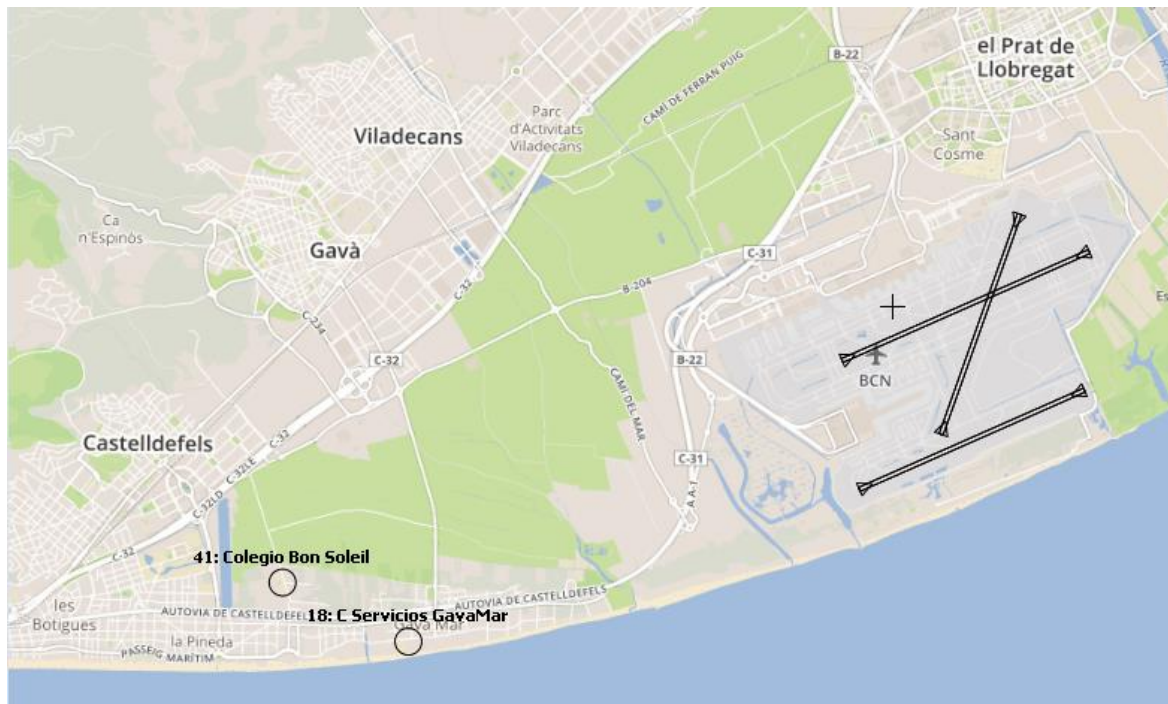
Este TMR está situado a 2,4 km de la cabecera 07L (del umbral desplazado) en dirección suroeste. Está ubicado en las instalaciones de la Universidad Politécnica de Catalunya dedicadas a investigaciones agrarias.



Enero 2017 – Enero 2018

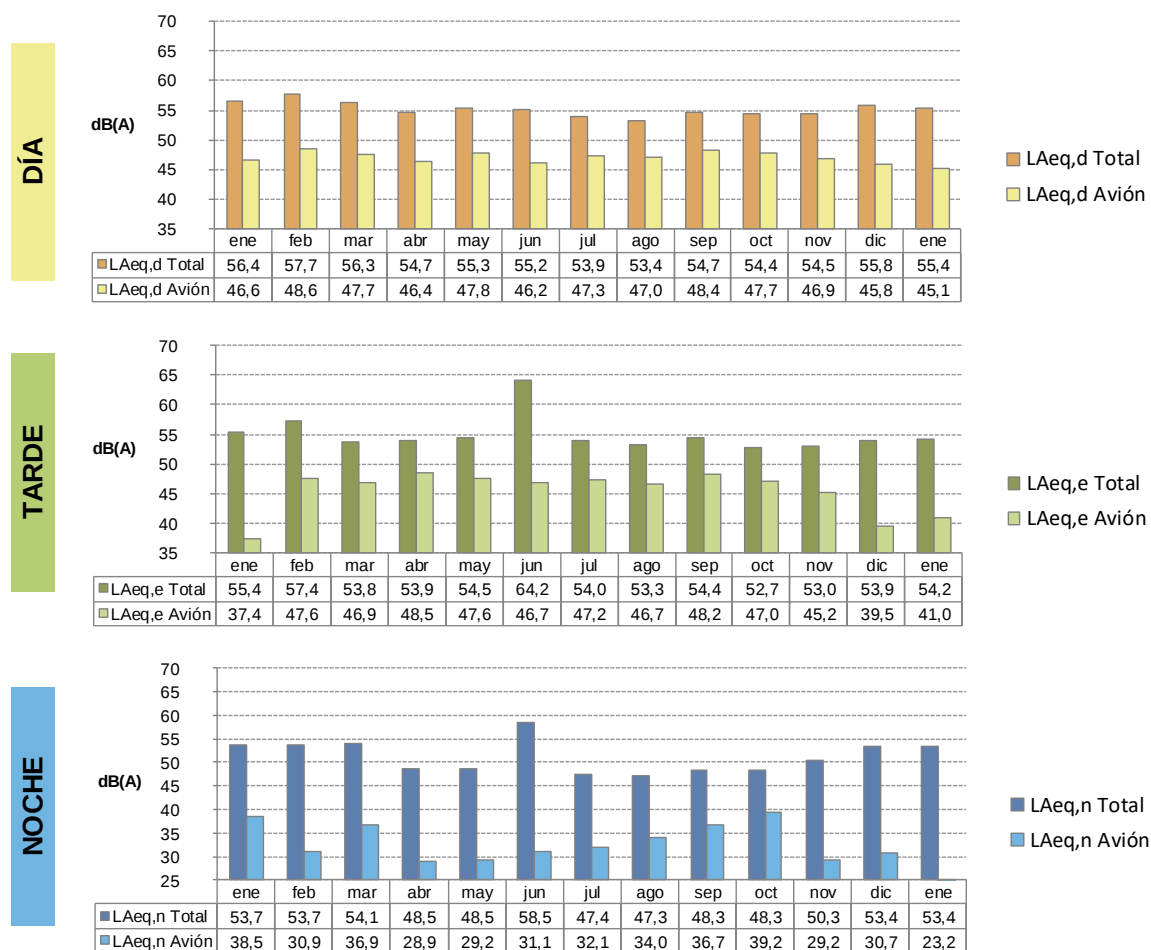
5.5. Gavà

Los registros de medida de los dos TMR de este municipio, se relacionan con la mayor o menor utilización de las configuraciones del Este, cuyos aterrizajes por la pista 07L son el tipo de operación con mayor repercusión acústica en esta área.



TMR 8. Centro Social Gavà-Mar

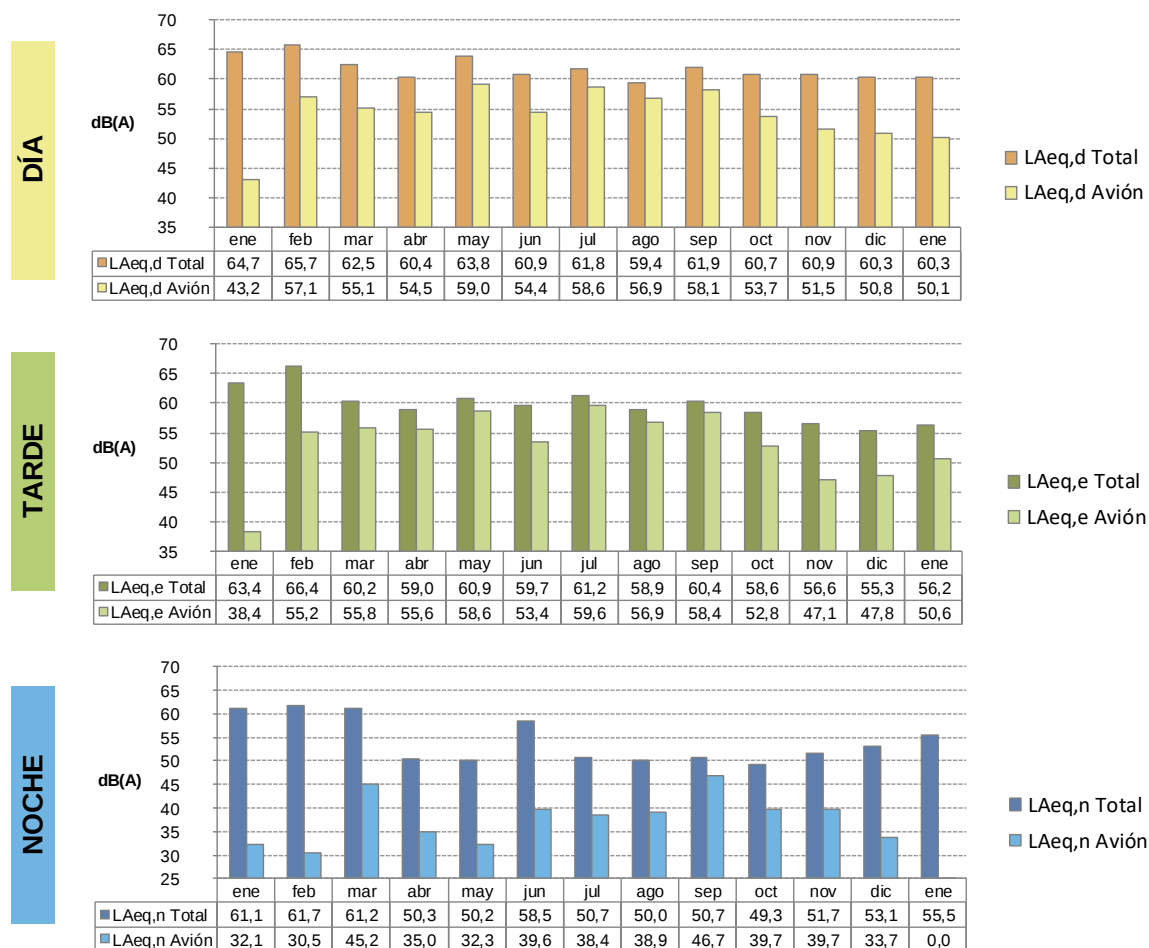
Este TMR se encuentra en línea de prolongación del eje de la tercera pista 07R-25L, y a una distancia aproximada de 5 km de las cabeceras de pista 07L y 07R. Se localiza en el barrio marítimo de Gavà, denominado "Gavà-Mar".



Enero 2017 – Enero 2018

TMR 41. Colegio Bon Soleil

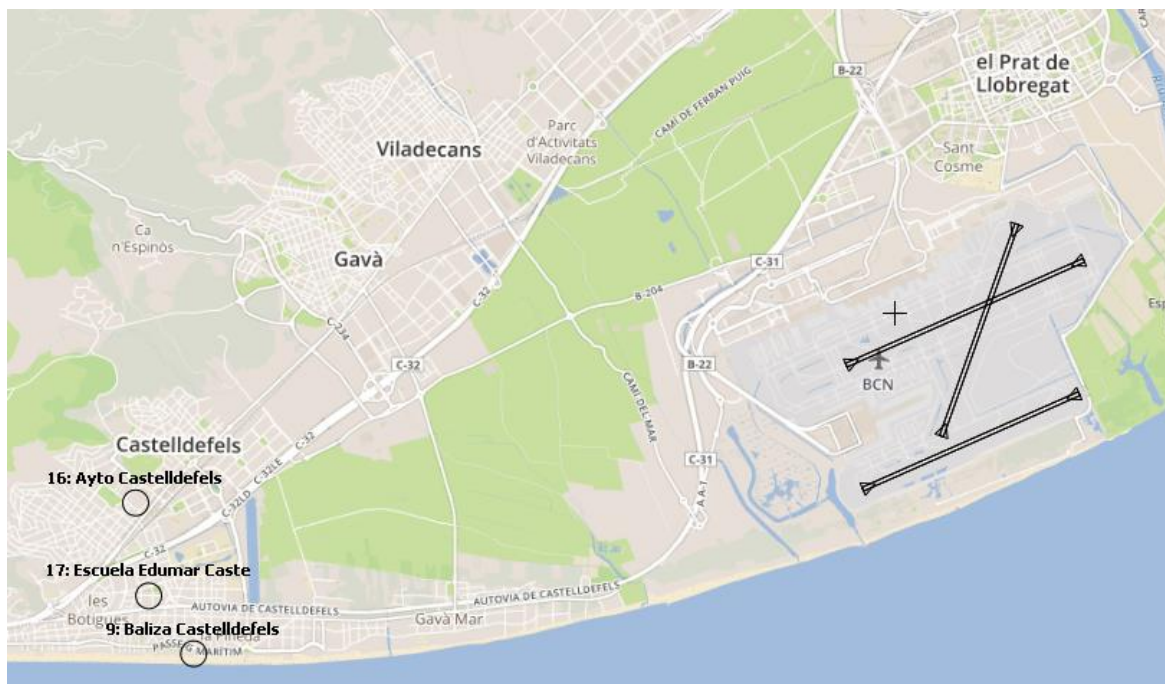
Este TMR se ubica a 6 km de la cabecera 07L del Aeropuerto de Barcelona, hacia el suroeste de la instalación aeroportuaria, ubicado en un colegio.



Enero 2017 – Enero 2018

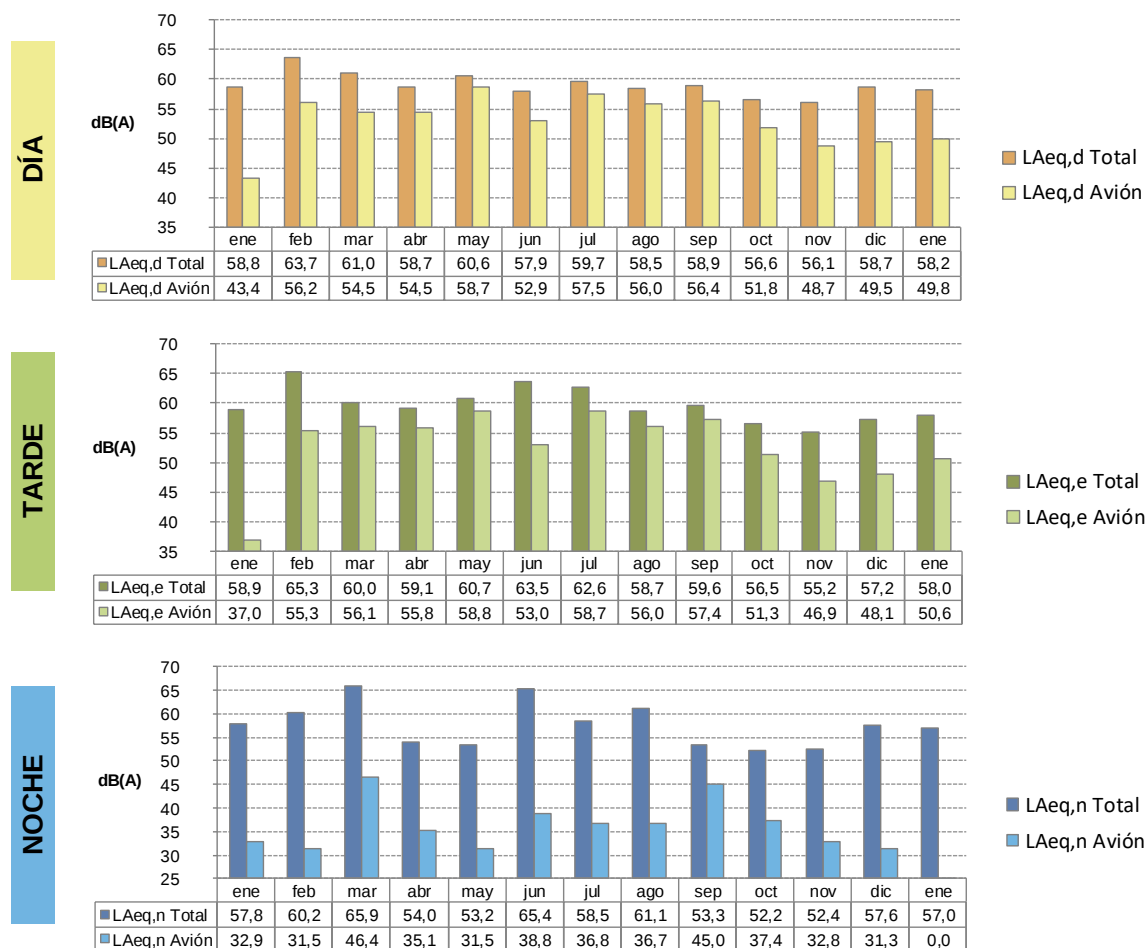
5.6. Castelldefels

De los tres TMR instalados en este municipio, el que registra los mayores niveles de ruido avión es el TMR 9 debido a su ubicación en la Baliza Exterior. En el resto, la afectación es menor, sobre todo en el TMR 12, Ayuntamiento de Castelldefels, por encontrarse más lejos de las trayectorias de aterrizajes 07L y de los despegues 25R.



TMR 9. Baliza Exterior

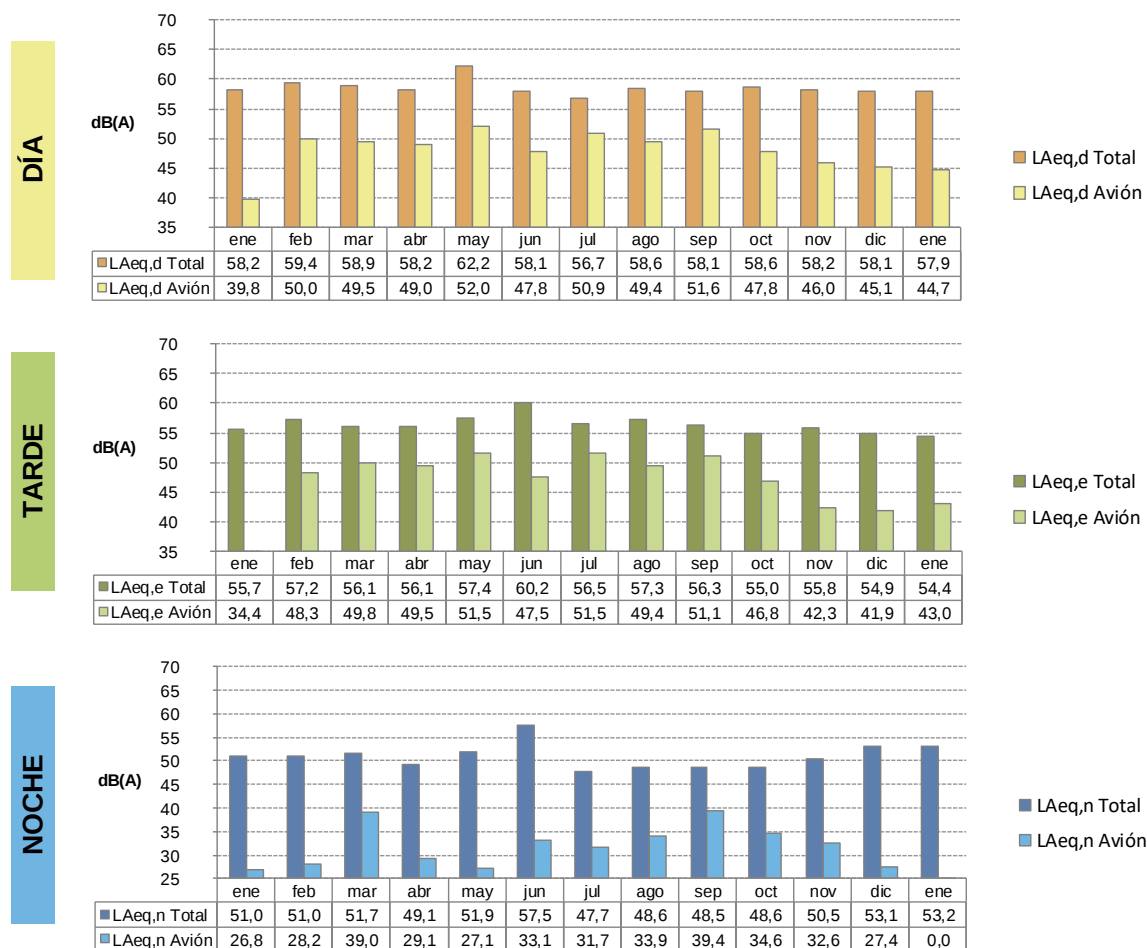
Este TMR se encuentra en la Baliza exterior (junto al paseo marítimo), punto de paso para los aterrizajes por la pista 07L. Dista en torno a 7,5 km de la cabecera de la pista citada.



Enero 2017 – Enero 2018

TMR 10. Colegio Edumar

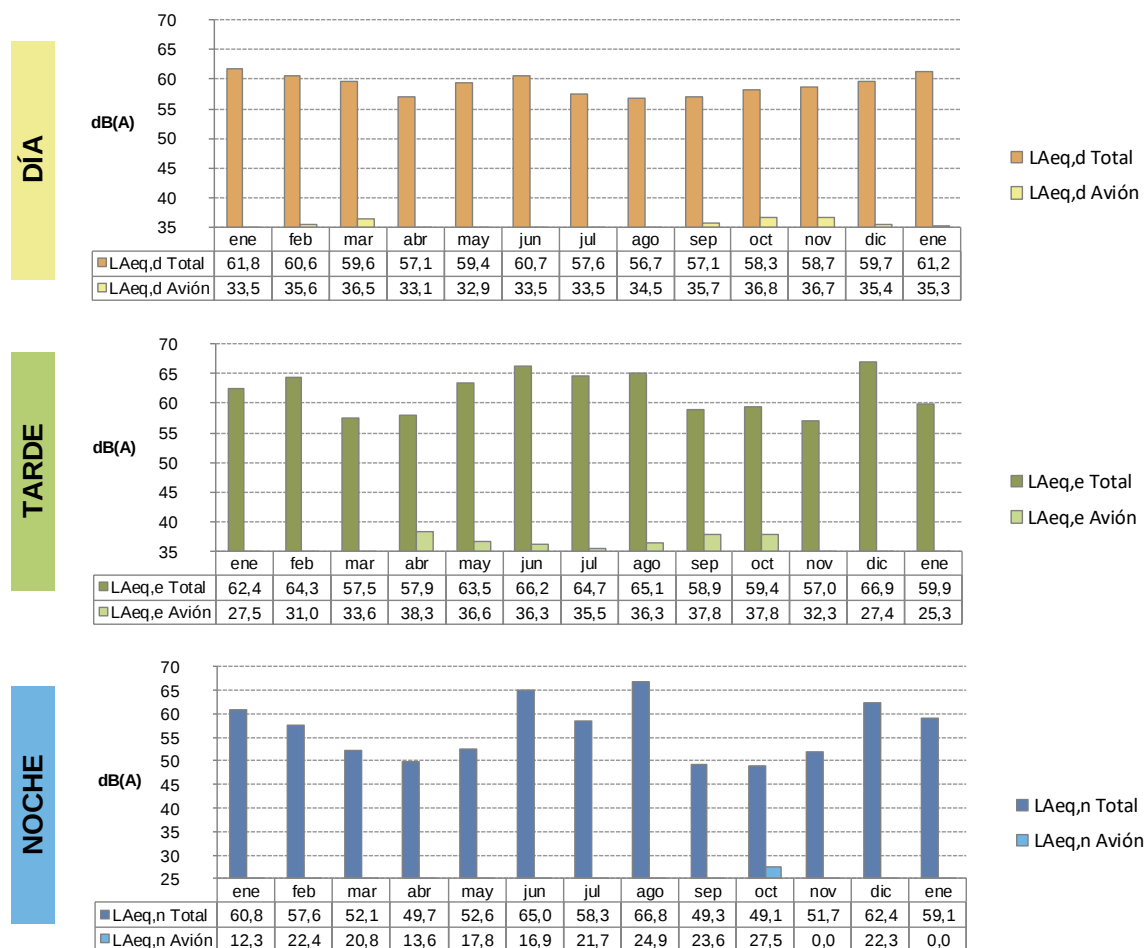
El ruido avión en esta ubicación se debe fundamentalmente a los aterrizajes por la pista 07L y a los despegues por la pista 25R.



Enero 2017 – Enero 2018

TMR 12. Ayuntamiento de Castelldefels

Este TMR es el que registra los niveles más bajos del municipio de Castelldefels, debido a que su ubicación es la más alejada de las sendas de aterrizaje por la pista 07L y de despegue por la pista 25R.



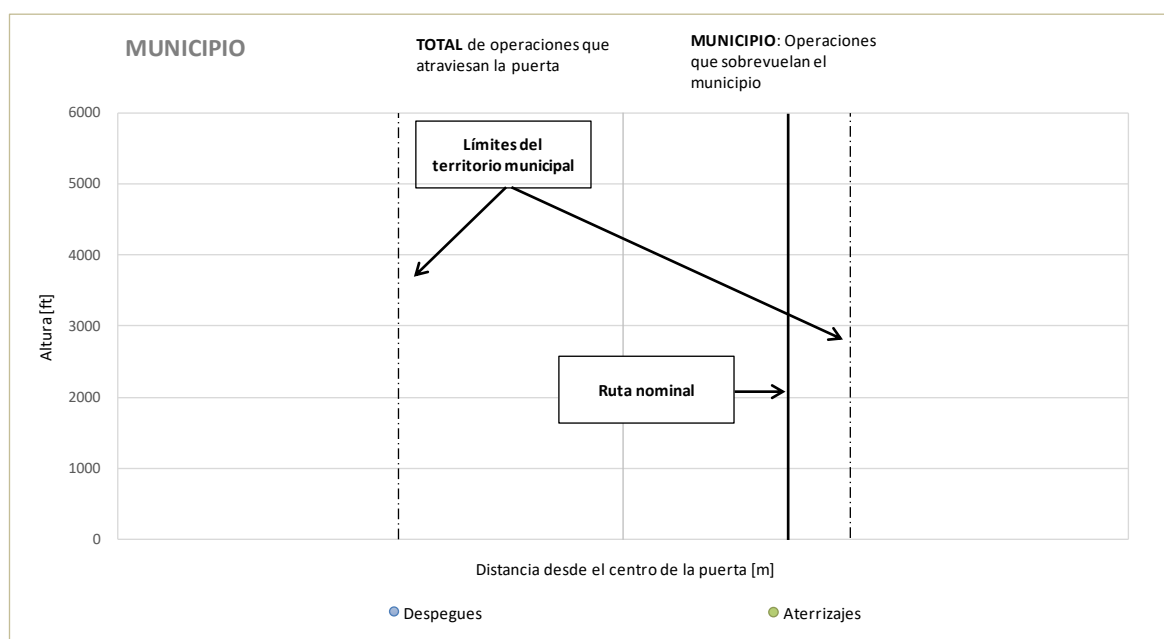
Enero 2017 – Enero 2018

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:
 - 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 puerta-tipo donde se muestra toda la información anterior con las leyendas correspondientes:

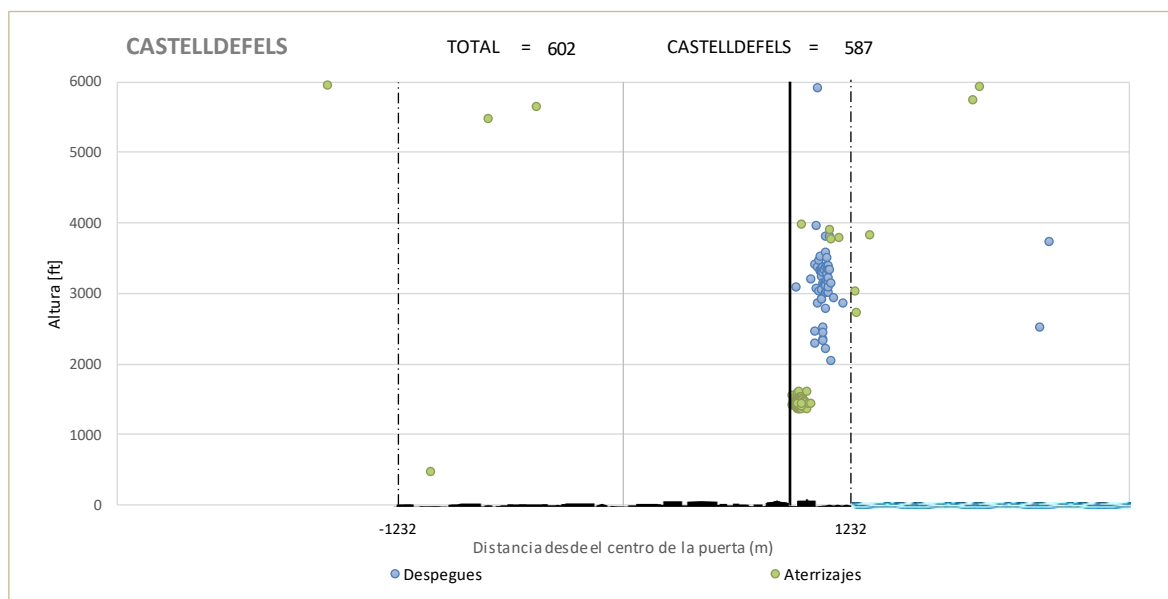


El análisis de la dispersión vertical y horizontal se realiza en los siguientes municipios:

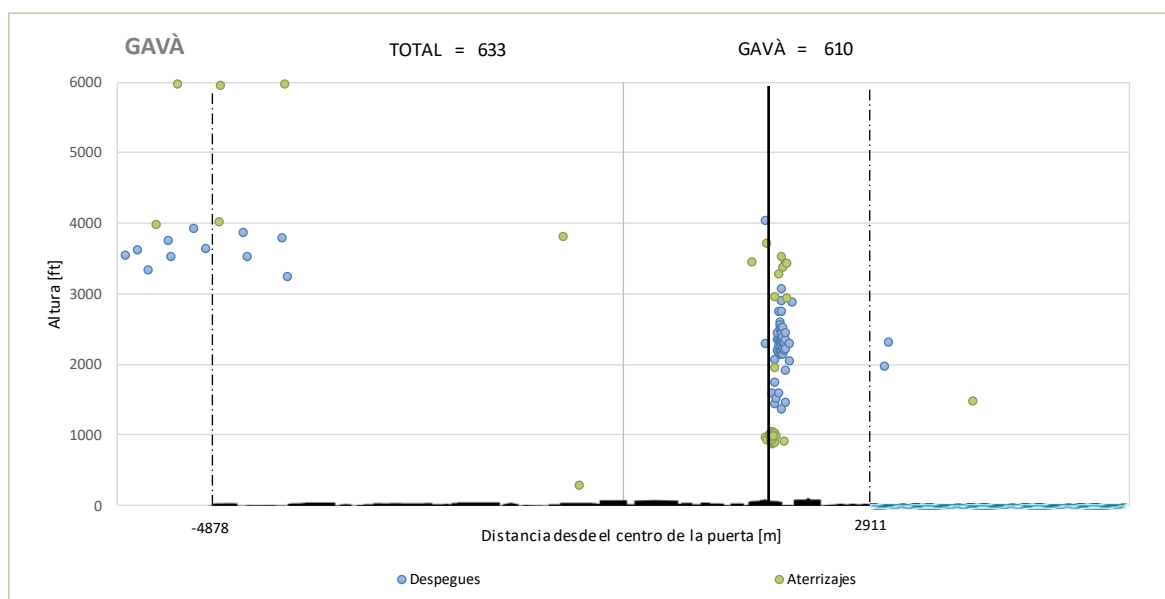
MUNICIPIO
El Prat
Viladecans
Gavà
Castelldefels

Además, se realiza un análisis de la dispersión de los aterrizajes por la pista 02 y los despegues por la pista 25L a través de una puerta situada en la costa de Castelldefels y Gavà.

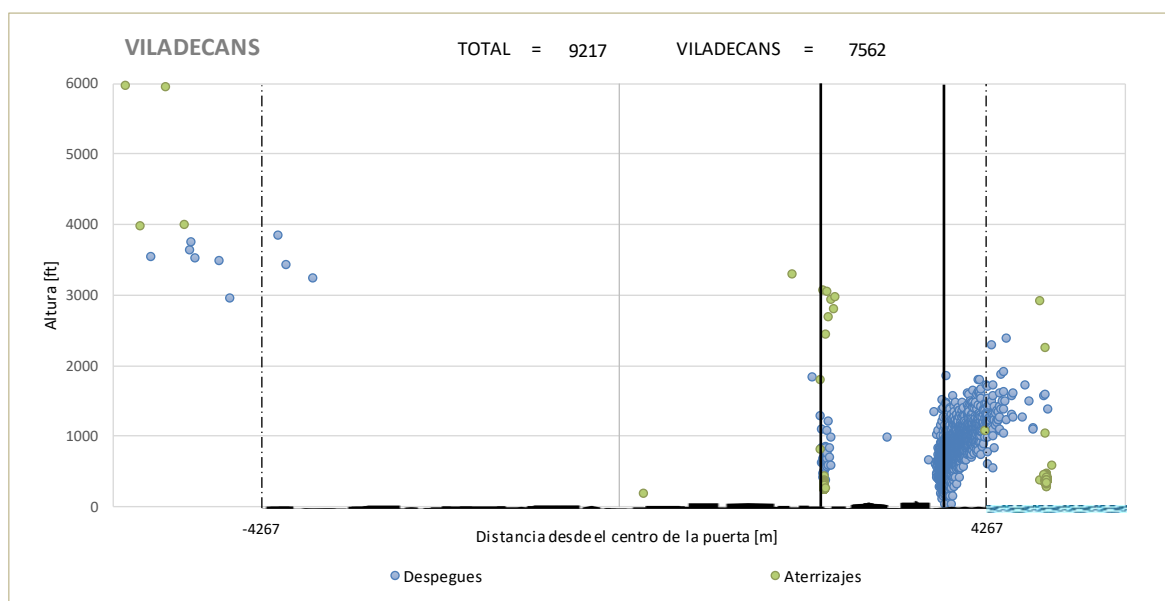
6.1. Castelldefels



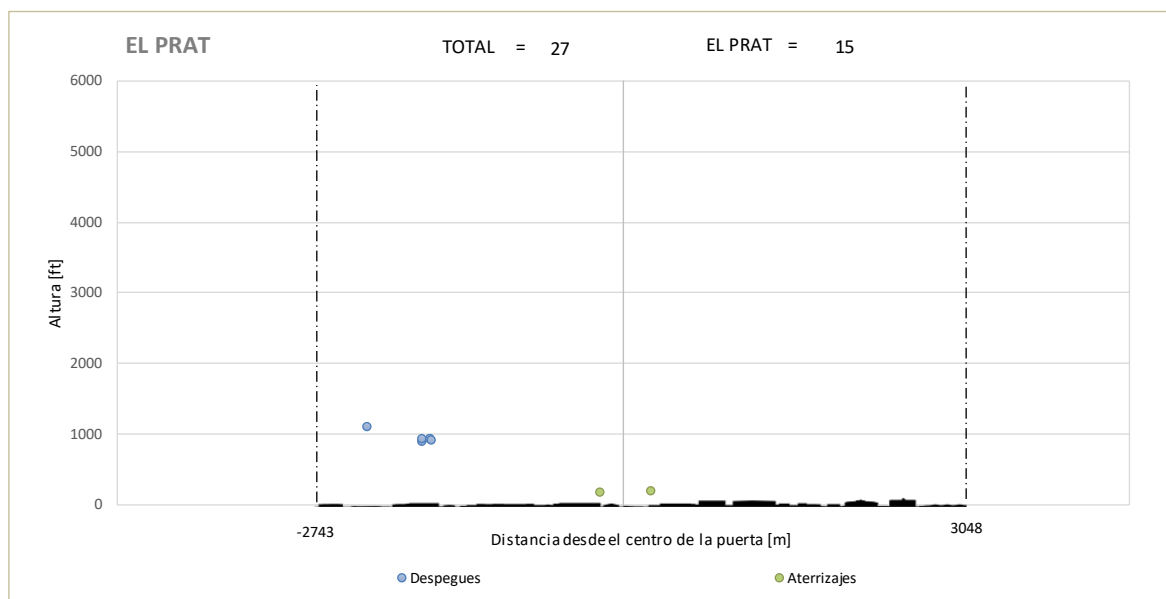
6.2. Gavà



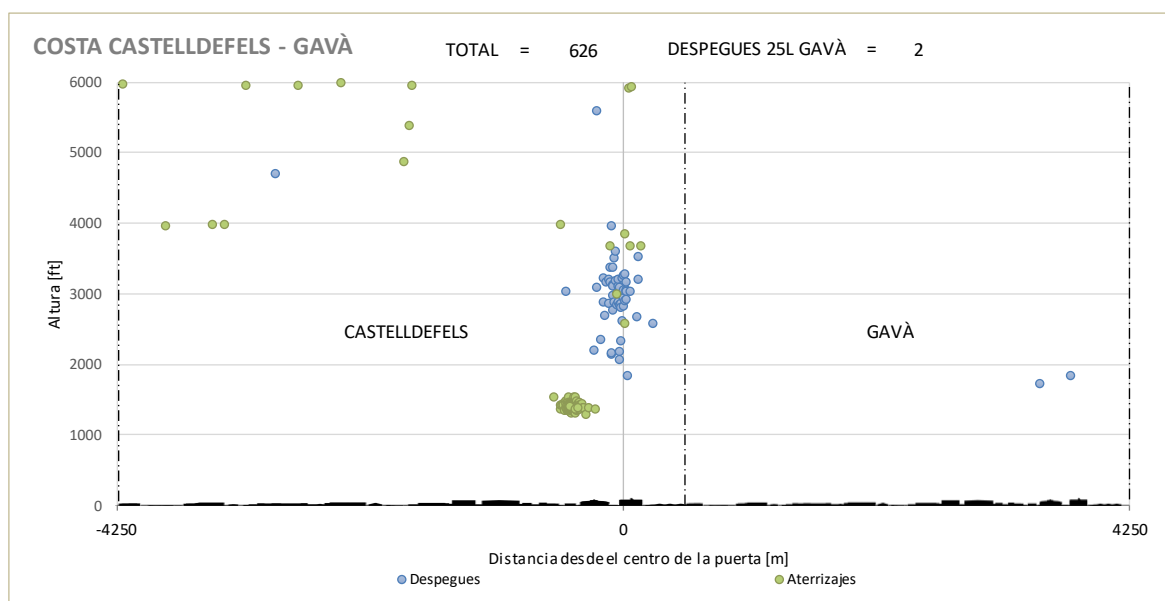
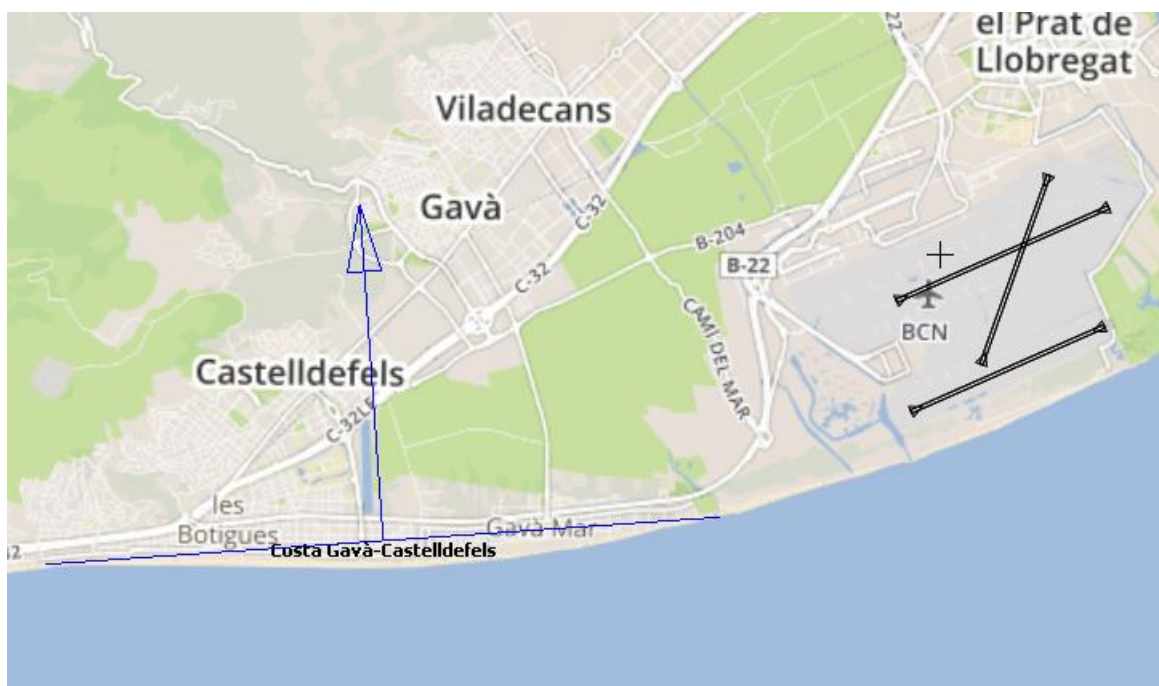
6.3. Viladecans



6.4. El Prat



6.5. Costa Gavà – Castelldefels



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 Brüel & Kjær Ibérica, S. A.

San Sebastián de los Reyes, 23 de febrero de 2018