



## Capítulo 4

# IMPACTOS DE RUIDO

La Administración Federal de Aviación (FAA) ha establecido pautas, codificadas en el Título 14, Código de Regulaciones Federales, Parte 150 (14 CFR Parte 150 o Parte 150), que identifican usos adecuados del suelo para el desarrollo cerca de instalaciones aeroportuarias con el fin de estandarizar la evaluación de la compatibilidad del uso del suelo en los aeropuertos. Las pautas de compatibilidad de la Parte 150, resumidas en el **Anexo 4A**, se basan en estudios anteriores y recomendaciones de agencias federales. Como se discute en el Capítulo Tres – Ruido de la Aviación, el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura reconoce que algunos miembros de la comunidad se ven molestados por el ruido a niveles por debajo de las pautas de la FAA para la exposición al ruido. Se considerarán esfuerzos adicionales para evaluar posibles opciones para reducir los efectos de la exposición al ruido como parte de las secciones de alternativas de reducción de ruido y uso del suelo del Programa de Compatibilidad de Ruido de la Parte 150 del aeropuerto.

Puede encontrarse información adicional sobre los valores límite de compatibilidad de la Parte 150 de la FAA en la sección de Pautas de Ruido y Compatibilidad de Uso del Suelo del **Apéndice C – Biblioteca de Recursos**, y en las secciones §A150.101(a), §A150.101(d) y la nota explicativa en la Tabla 1 del Título 14 del CFR Parte 150. Cabe señalar que aunque la FAA proporciona las pautas de compatibilidad de uso del suelo de la Parte 150, la planificación del uso del suelo es una decisión local tomada por la ciudad o el condado con jurisdicción sobre una propiedad específica; sin embargo, al recibir financiamiento de subvenciones de la FAA, los patrocinadores de aeropuertos acuerdan tomar medidas apropiadas, incluida la adopción de leyes de zonificación, en la medida razonable para restringir el uso del suelo junto o cerca del aeropuerto a usos compatibles con las operaciones normales del aeropuerto, de acuerdo con la Garantía de Subvención 21 de la FAA, *Uso del Suelo Compatible*. El Aeropuerto de Oxnard es propiedad del Condado de Ventura y es operado por el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura. Como se discute en el Capítulo Uno – Inventario, hay varias comunidades cerca del aeropuerto que tienen jurisdicción sobre la planificación del uso del suelo en estas áreas; por lo tanto, el Condado de Ventura debe coordinar con estas comunidades para mantener usos del suelo compatibles en las inmediaciones del aeropuerto para cumplir con esta disposición de subvención de la FAA. El área de estudio incluye partes de las ciudades de Oxnard y Port Hueneme, así como áreas no incorporadas del



Uso del terreno		NIVEL SONORO ANUAL DNL (DECIBELIOS)					
		<65	65-70	70-75	75-80	80-85	>85
<b>Residencial</b>							
	Residencial, exceptuando casas rodantes y alojamientos transitorios	Y	N <sup>1</sup>	N <sup>1</sup>	N	N	N
	Parques de casas rodantes	Y	N	N	N	N	N
	Alojamientos transitorios	Y	N <sup>1</sup>	N <sup>1</sup>	N <sup>1</sup>	N	N
<b>Uso público</b>							
	Colegios	Y	N <sup>1</sup>	N <sup>1</sup>	N	N	N
	Hospitales y centros de cuidados	Y	25	30	N	N	N
	Iglesias, auditorios y salas de conciertos	Y	25	30	N	N	N
	Servicios públicos	Y	Y	25	30	N	N
	Transporte	Y	Y	Y <sup>2</sup>	Y <sup>3</sup>	Y <sup>4</sup>	Y <sup>4</sup>
	Estacionamiento	Y	Y	Y <sup>2</sup>	Y <sup>3</sup>	Y <sup>4</sup>	N
<b>Uso comercial</b>							
	Oficinas, negocios y actividades profesionales	Y	Y	25	30	N	N
	Comercio mayorista y minorista, materiales de construcción, ferretería y maquinaria agrícola	Y	Y	Y <sup>2</sup>	Y <sup>3</sup>	Y <sup>4</sup>	N
	Comercio minorista general	Y	Y	25	30	N	N
	Servicios públicos	Y	Y	Y <sup>2</sup>	Y <sup>3</sup>	Y <sup>4</sup>	N
	Comunicación	Y	Y	25	30	N	N
<b>Manufactura y producción</b>							
	Manufactura en general	Y	Y	Y <sup>2</sup>	Y <sup>3</sup>	Y <sup>4</sup>	N
	Fotografía y óptica	Y	Y	25	30	N	N
	Agricultura (excepto ganadería) y silvicultura	Y	Y <sup>6</sup>	Y <sup>7</sup>	Y <sup>8</sup>	Y <sup>8</sup>	Y <sup>8</sup>
	Ganadería y cría de ganado	Y	Y <sup>6</sup>	Y <sup>7</sup>	N	N	N
	Minería y pesca, producción y extracción de recursos	Y	Y	Y	Y	Y	Y
<b>Recreativo</b>							
	Campos deportivos al aire libre y deportes para espectadores	Y	Y <sup>5</sup>	Y <sup>5</sup>	N	N	N
	Conchas de música al aire libre, anfiteatros	Y	N	N	N	N	N
	Exposiciones de naturaleza y zoológicos	Y	Y	N	N	N	N
	Parques de atracciones, parques, complejos turísticos y campamentos	Y	Y	Y	N	N	N
	Campos de golf, establos y actividades acuáticas	Y	Y	25	30	N	N

\*Nota: Los números entre paréntesis hacen referencia a las notas al final de la exhibición. Las designaciones contenidas en esta tabla no constituyen una determinación federal de que cualquier uso de la tierra cubierta por el programa sea aceptable o inaceptable según la ley federal, estatal o local. La responsabilidad de determinar los usos de tierra aceptables y permitidos, así como la relación entre propiedades específicas y contornos de ruido específicos, recae en las autoridades locales. Las determinaciones de la FAA bajo el Título 14 del Código de Regulaciones Federales (Parte 150, Título 14, CRF) no tienen la intención de reemplazar los usos de tierra determinados a nivel federal por aquellos que las autoridades locales consideren apropiados en respuesta a necesidades y valores determinados localmente para lograr usos de tierra compatibles con el ruido.



## CÓDIGOS

<b>Y (Sí)</b>	El uso de la tierra y las estructuras relacionadas son compatibles sin restricciones.
<b>N (No)</b>	El uso de la tierra y las estructuras relacionadas no son compatibles y deben ser prohibidas.
<b>RNR</b>	Reducción del Nivel de Ruido (de exterior a interior) que se logrará mediante la incorporación de atenuación de ruido en el diseño y construcción de la estructura.
<b>25, 30, 35</b>	El uso de la tierra y las estructuras relacionadas son generalmente compatibles; se deben incorporar medidas para lograr una Reducción del Nivel de Ruido (RNR) de 25, 30 o 35 dB en el diseño y construcción de la estructura.

## NOTAS

1. Cuando la comunidad determine que se deben permitir usos residenciales o escolares, se deben incorporar medidas para lograr una Reducción del Nivel de Ruido (RNR) de al menos 25 dB y 30 dB de exterior a interior en los códigos de construcción y considerar en las aprobaciones individuales. La construcción residencial normal puede esperarse que proporcione una RNR de 20 dB; por lo tanto, los requisitos de reducción se expresan a menudo como 5, 10 o 15 dB sobre la construcción estándar y normalmente asumen ventilación mecánica y ventanas cerradas durante todo el año. Sin embargo, el uso de criterios de RNR no eliminará los problemas de ruido exterior.
2. Se deben incorporar medidas para lograr una RNR de 25 dB en el diseño y construcción de las partes de estos edificios donde se recibe al público, áreas de oficinas, áreas sensibles al ruido o donde el nivel de ruido normal es bajo.
3. Se deben incorporar medidas para lograr una RNR de 30 dB en el diseño y construcción de las partes de estos edificios donde se recibe al público, áreas de oficinas, áreas sensibles al ruido o donde el nivel de ruido normal es bajo.
4. Se deben incorporar medidas para lograr una RNR de 35 dB en el diseño y construcción de las partes de estos edificios donde se recibe al público, áreas de oficinas, áreas sensibles al ruido o donde el nivel de ruido normal es bajo.
5. El uso del terreno es compatible siempre que se instalen sistemas especiales de refuerzo de sonido.
6. Los edificios residenciales requieren una RNR de 25 dB.
7. Los edificios residenciales requieren una RNR de 30 dB.
8. No se permiten edificios residenciales.

Fuente: **Parte 150, Título 14**, CRF, Apéndice A, Tabla 1



Condado de Ventura. Cuando se identifiquen usos del suelo incompatibles dentro de estas áreas, el Condado de Ventura debe coordinar con la jurisdicción específica para resolver el problema. Por ejemplo, la Comisión de Uso del Suelo del Aeropuerto (ALUC) es responsable de la planificación e implementación del Plan de Compatibilidad de Uso del Suelo del Aeropuerto (ALUCP) para todos los aeropuertos públicos dentro del Condado de Ventura, y la Comisión de Transporte del Condado de Ventura sirve como la ALUC designada, según lo autorizado y requerido por la ley estatal (Cal PUB, División 9, Parte 1 de Aviación, Capítulo 4, Artículo 3.5, Sección 21670, etc.).

## **14 CFR PAUTAS DE LA PARTE 150**

Las pautas de la FAA resumidas en el **Anexo 4A** indican que todos los usos de la tierra son aceptables en áreas por debajo de 65 CNEL (nivel equivalente de ruido comunitario). Los usos de la tierra residenciales sin tratamiento acústico, las casas móviles y los alojamientos temporales son incompatibles en áreas con exposición al ruido por encima de 65 CNEL. La tabla señala que las viviendas de construcción estándar y los alojamientos temporales pueden considerarse compatibles donde las comunidades locales hayan determinado que estos usos son permisibles; sin embargo, se recomienda el tratamiento acústico de estas estructuras para cumplir con los valores límite de reducción del nivel de ruido al comparar el nivel de ruido exterior con el nivel de ruido interior. Las escuelas y otras instalaciones de uso público también se consideran generalmente incompatibles con una exposición al ruido por encima de 65 CNEL. Al igual que con el desarrollo residencial, las comunidades pueden tomar decisiones de política de que estos usos son aceptables con medidas adecuadas de atenuación del sonido. Los hospitales y hogares de ancianos, lugares de oración, auditorios y salas de conciertos son estructuras generalmente compatibles si se incorporan medidas para lograr la reducción del nivel de ruido en el diseño y la construcción de las estructuras. Los escenarios de música al aire libre y los anfiteatros no son compatibles y deben prohibirse dentro del contorno de ruido de 65 CNEL. Además, los usos agrícolas y la cría de ganado generalmente se consideran compatibles, excepto por los componentes residenciales relacionados con estos usos, que deben incorporar medidas de atenuación del sonido.

Dentro del rango de contorno de ruido de 70-75 CNEL, las residencias, los alojamientos temporales y las escuelas tienen las mismas recomendaciones de atenuación del sonido que los usos dentro del rango de 65-70 CNEL. Además, a medida que aumentan los niveles de ruido, se recomienda la atenuación del sonido para los siguientes usos de la tierra identificados en la tabla: servicios gubernamentales; transporte; estacionamiento; oficinas; venta al por mayor y al por menor; servicios públicos; comunicación; manufactura; fotográfico y óptico; campos de golf; establos de equitación; y recreación acuática. Además de los identificados dentro del rango de contorno de ruido de 65-70 CNEL, la tabla recomienda prohibir las exhibiciones de la naturaleza y los zoológicos como usos de la tierra dentro del rango de contorno de ruido de 70-75 CNEL. Más allá del contorno de 75 CNEL, las recomendaciones de uso de la tierra son cada vez más estrictas a medida que aumentan los niveles de ruido.

En adición a los usos de tierra delineados en la Tabla 1 de 14 CFR de la Parte 150, las propiedades históricas deben ser consideradas en un estudio de la Parte 150. Las propiedades históricas generalmente no son más sensibles al ruido que otras propiedades de usos similares; sin embargo, las regulaciones federales requieren que se consideren los efectos del ruido en estos usos al evaluar los efectos de una acción, como un procedimiento de mitigación de ruido o manejo de uso de tierra.





Los requisitos más estrictos en este aspecto se encuentran en la Ley del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) de 1966. La Sección 4(f) de la Ley del DOT establece que el Secretario de Transporte de los Estados Unidos no puede aprobar ningún programa (como un Programa de Compatibilidad de Ruido de la Parte 150) o proyecto que requiera el uso de ningún sitio histórico de importancia nacional, estatal o local, a menos que no haya una alternativa factible y prudente para el uso de dicha tierra. La FAA debe considerar la toma física directa de propiedades elegibles (como adquisición y demolición de estructuras históricas), así como el uso indirecto o impacto adverso en propiedades elegibles (como la exposición al ruido dentro del contorno de ruido de 65 CNEL). Al evaluar los efectos de las alternativas de mitigación de ruido y manejo de uso de tierra más adelante en este informe, será necesario identificar si la acción propuesta entra en conflicto o es compatible con la actividad normal o el valor estético de alguna propiedad histórica que aún no haya sido significativamente afectada por el ruido. La revisión y aceptación por parte de la FAA de los contornos del Mapa de Exposición al Ruido (NEM) de un aeropuerto no se evalúan bajo la Sección 4(f).

Como se muestra en el **Anexo 4A** - que se reproduce de la Tabla 1 de 14 CFR Parte 150 - los contornos de ruido correspondientes a un aeropuerto se utilizan como base para identificar áreas dentro de las cuales ciertas medidas de mitigación destinadas a lograr la compatibilidad dentro de un área expuesta a niveles de sonido superiores a 65 decibeles (dB) CNEL pueden ser elegibles para financiamiento federal. Después de completar un estudio de la Parte 150, los proyectos que puedan calificar son recomendados por el patrocinador del aeropuerto para recibir financiamiento de la porción de mitigación de ruido del Programa de Mejoras de Aeropuertos (AIP) de la FAA.

En general, los proyectos de compatibilidad de ruido deben estar dentro del contorno de ruido de 65 CNEL para ser elegibles para financiamiento federal. Según el Manual del AIP de la FAA, "los proyectos de compatibilidad de ruido generalmente se encuentran en áreas donde la exposición al ruido de las aeronaves es significativa, medida en nivel de sonido promedio día-noche (DNL) (Nivel Equivalente de Ruido Comunitario [CNEL] en California) de 65 decibeles (dB) o más". Sin embargo, los proyectos también pueden ser aprobados y ser elegibles en áreas expuestas a niveles de ruido de menos de 65 CNEL si se cumplen ciertos criterios. Este concepto se examinará más detenidamente en el Programa de Compatibilidad de Ruido de este Estudio de Compatibilidad de Ruido de la Parte 150.

## PAUTAS DE USO DE TIERRA EN EL AEROPUERTO DE OXNARD

Para los fines del Estudio de Compatibilidad de Ruido de la Parte 150 en el Aeropuerto de Oxnard, se utilizarán las pautas de compatibilidad de uso de tierra establecidas por la FAA en el Título 14 del CFR Parte 150 para tomar decisiones sobre la compatibilidad de uso de tierra en el área del aeropuerto.

Como se discutió previamente, la Comisión de Transporte del Condado de Ventura se desempeña como la ALUC designada y es responsable de implementar el ALUCP del condado. La ALUC considera la exposición al ruido como un criterio al evaluar propuestas de desarrollo cerca de los aeropuertos.



## ANÁLISIS DEL USO DE TIERRA Y RUIDO DEL AEROPUERTO

Para evaluar el impacto del ruido en las inmediaciones del Aeropuerto de Oxnard, se compararán los contornos de ruido de 2022 y 2027 discutidos en el Capítulo Tres – Ruido de Aviación, con los patrones de uso de tierra existentes, y se identificarán las áreas de incompatibilidad basadas en las recomendaciones de compatibilidad de uso de tierra de la Parte 150 previamente discutidas. Además, se tendrá en cuenta la posibilidad de crecimiento de usos de tierra sensibles al ruido dentro de los contornos de ruido proyectados para 2027.

### USOS DE LA TIERRA Y POBLACIÓN EXPUESTA AL RUIDO EN 2022

Los contornos de exposición al ruido para la condición de 2022 se muestran en el **Anexo 4B**. Como se indica en el anexo, partes de cada rango de contorno se extienden fuera de la propiedad del aeropuerto. La **Tabla 4A** resume las superficies de cada tipo de uso de la tierra existente que abarcan los contornos de ruido, según los tipos de uso de la tierra generalizados descritos en el Capítulo Uno – Inventario.

La mayoría de la propiedad desarrollada (21.57 acres) dentro de los contornos es compatible. Los usos de la tierra incluyen comercial, industrial, transporte y servicios públicos, uso mixto y derecho de paso.

No hay instituciones sensibles al ruido dentro de los rangos de contorno de 65-70, 70-75 o 75+ CNEL.

**TABLA 4A | Usos de la Tierra Expuestos al Ruido de Aeronaves en 2022 por Encima de 65 CNEL – Aeropuerto de Oxnard**

	Área (Acres)		
	65-70 CNEL	70-75 CNEL	75+ CNEL
<b>Usos de suelo compatibles</b>			
Propiedad del Aeropuerto	58.27	61.38	34.17
Comercial, Industrial, Transporte, y Servicios Públicos	18.74	0.17	0
Uso Mixto	1.03	0.21	0
Derecho de Vía	0.59	0.83	0
Subdesarrollado <sup>1</sup>	34.55	1.12	0
<b>Usos del suelo sensibles al ruido</b>			
Residencial Unifamiliar	1.12	0.11	0
Residencial Multifamiliar	1.22	0.22	0
Público/Cuasi-Público	0	0	0
Propiedades Históricas	0	0	0
<b>Total</b>	<b>115.52</b>	<b>64.04</b>	<b>34.17</b>

<sup>1</sup> La tierra no desarrollada consiste en porciones de múltiples parcelas.

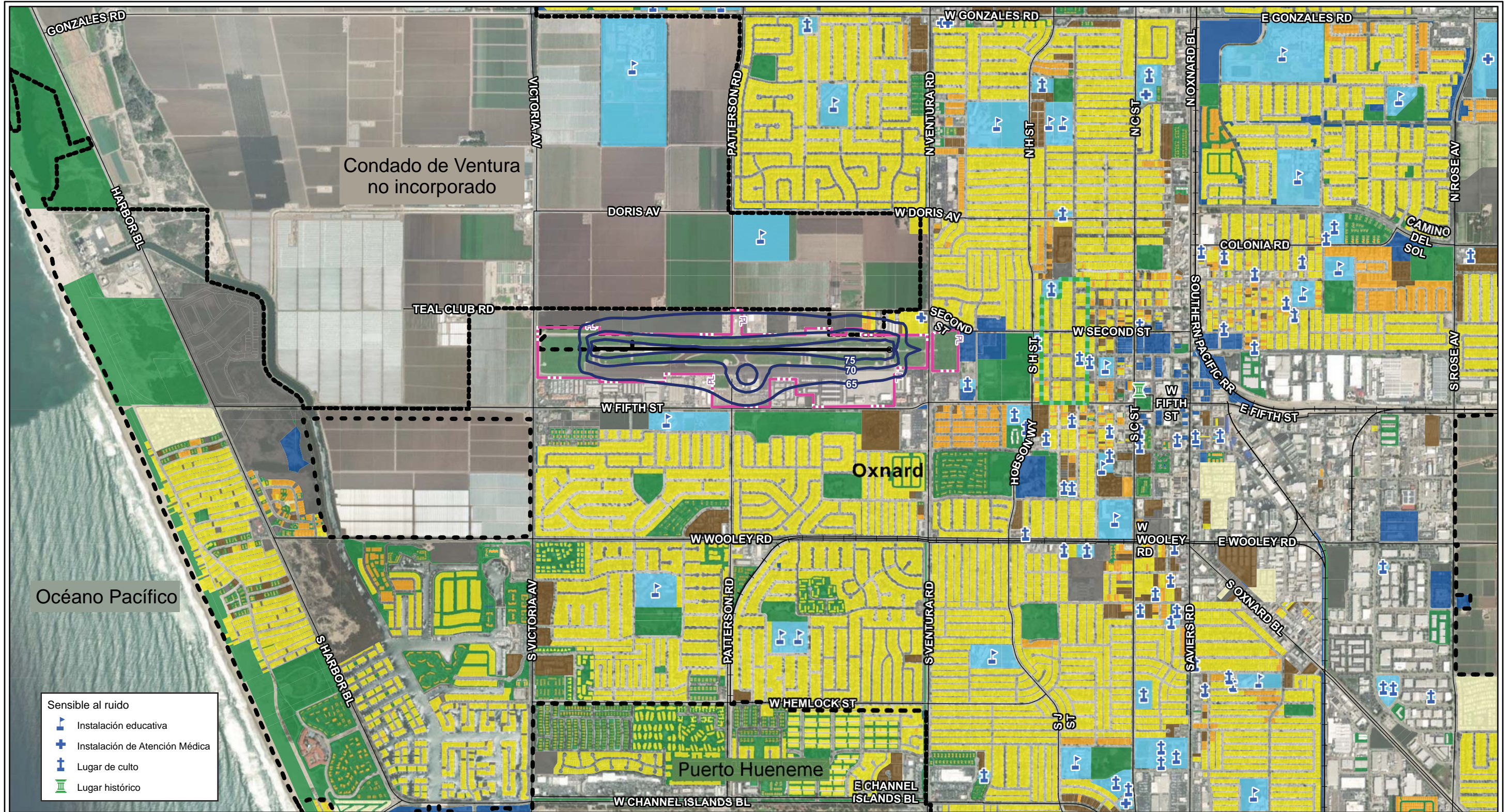
Fuente: Análisis de Coffman Associates

Para las porciones de los contornos de ruido que abarcan usos residenciales (2.67 acres), que son incompatibles, se determinó el número de unidades habitacionales dentro de los contornos de ruido utilizando mapas digitales de las parcelas. La **Tabla 4B** resume el número de unidades habitacionales dentro de los contornos de exposición al ruido en 2022. Como se indica en la tabla, ocho parcelas con usos residenciales se encuentran dentro del rango del contorno de 65-70 CNEL. El área total de las



# Aeropuerto De Oxnard

Estudio de compatibilidad del ruido del 14 CFR Parte 150

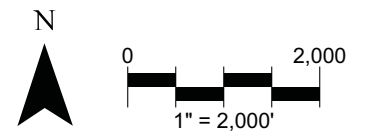


- Sensible al ruido**
- 🏫 Instalación educativa
  - 🏥 Instalación de Atención Médica
  - 🏛️ Lugar de culto
  - 🏰 Lugar histórico

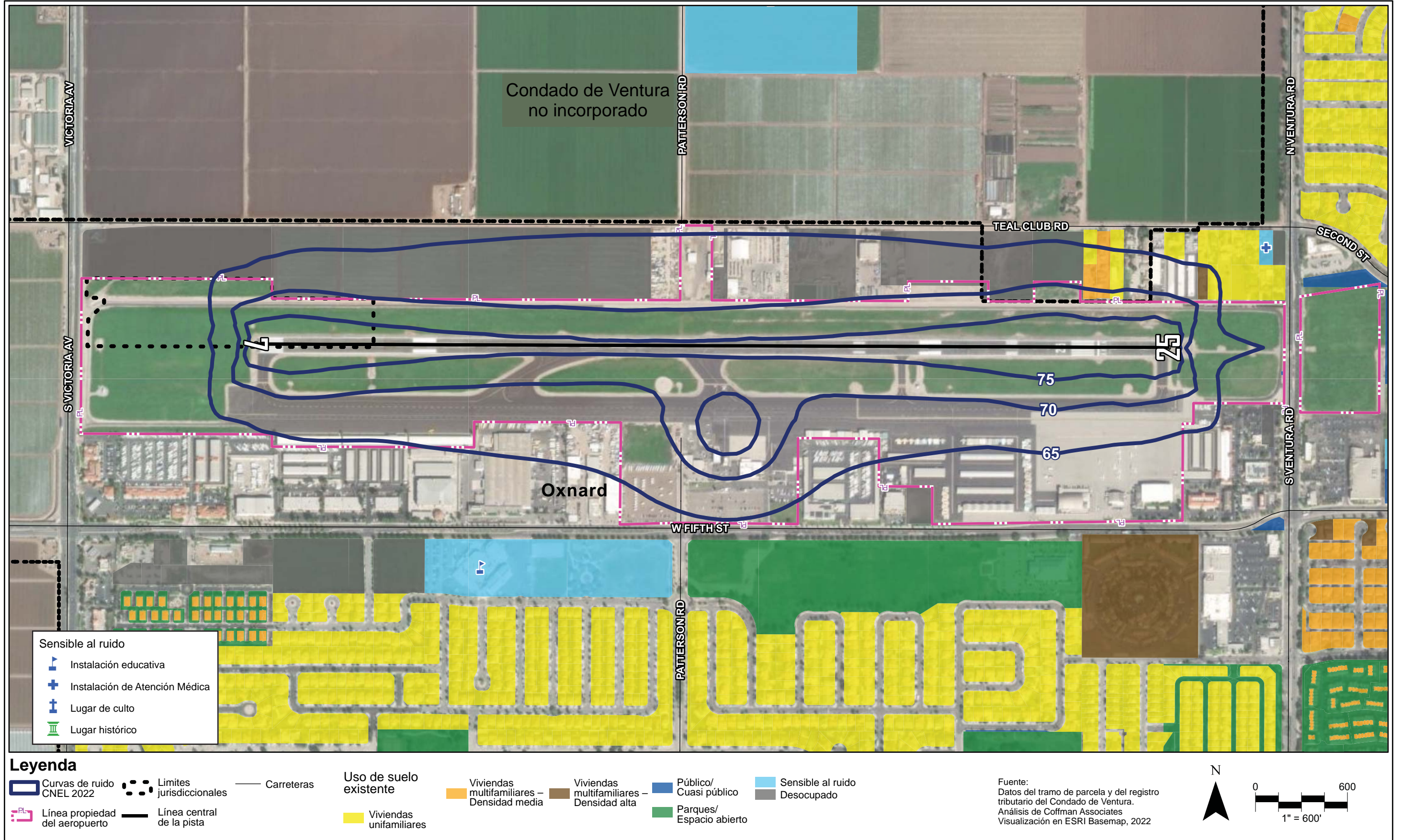
## Legenda

- |                             |                                  |   |              |                            |                               |  |   |                          |                           |
|-----------------------------|----------------------------------|---|--------------|----------------------------|-------------------------------|--|---|--------------------------|---------------------------|
| — Línea central de la pista | 🏠 Línea propiedad del aeropuerto | 🏰 Distrito Histórico Nacional Henry T. Oxnard | — Carreteras | 📍 Límites jurisdiccionales | <b>Uso de suelo existente</b> | 🏠 Viviendas multifamiliares – Densidad media | 🏠 Viviendas multifamiliares – Densidad alta | 🏠 Casas prefabricadas    | 🌳 Parques/Espacio abierto |
| 📏 Curvas de ruido CNEL 2022 | 🚂 Ferrocarril                    |   |              |                            | 🏠 Viviendas unifamiliares     |  |   | 🏠 Público/ Cuasi público | 🏠 Puerto Hueneme          |
|                             |                                  |   |              |                            |                               |  |   | 🏠 Desocupado             |                           |

Fuente:  
 Datos del tramo de parcela y del registro tributario del Condado de Ventura.  
 Análisis de Coffman Associates  
 Visualización en ESRI Basemap, 2022









parcelas afectadas es de 5.62 acres. De las ocho parcelas identificadas, tres también se encuentran dentro del rango del contorno de 70-75 CNEL. Según los datos del asesor del condado, las parcelas dentro de los contornos contienen un total de dos viviendas unifamiliares; tres viviendas unifamiliares personalizadas o viviendas unifamiliares con una casa de huéspedes, un apartamento de garaje o una habitación para dormir; dos dúplex; un edificio multifamiliar con cinco a nueve unidades de vivienda; y dos parcelas con mejoras residenciales mixtas no clasificadas de otra manera. No hay usos residenciales dentro del rango del contorno de 75+ CNEL, ya que el contorno de 75+ CNEL permanece completamente en la propiedad del aeropuerto.

**TABLA 4B | Parcelas Residenciales y Estimación de la Población Expuesta al Ruido de Aeronaves en 2022 – Aeropuerto de Oxnard**

		65-70 CNEL	70-75 CNEL	75+ CNEL
Parcela	Clasificación del Uso de Tierra	Parcelas/Unidades de Vivienda (d.u.) <sup>2</sup>		
1830110260	Unifamiliar	1	0	0
1830110270 <sup>1</sup>	Multifamiliar, Densidad Media	2	0	0
1830110255 <sup>1</sup>	Multifamiliar, Densidad Media	3	0	0
1830110030 <sup>1</sup>	Unifamiliar	2	0	0
1830110045	Unifamiliar	2	0	0
1830110050	Unifamiliar	2	0	0
1830110195	Multifamiliar, Alta Densidad	9	0	0
1830110205	Unifamiliar	2	0	0
<b>Total:</b>		<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Población Estimada <sup>3</sup>		Parcelas/Unidades de Vivienda (d.u.) <sup>2</sup>		
Residencial Unifamiliar		36	0	0
Residencial Multifamiliar		56	0	0
<b>Total:</b>		<b>92</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> Una parte de la parcela también está dentro del contorno de ruido CNEL de 70-75; sin embargo, no hay estructuras permanentes en esa parte.

<sup>2</sup> El número de unidades de vivienda se estima en función de las descripciones de uso de la propiedad del Asesor del Condado de Ventura para cada parcela, seleccionando el límite superior de cualquier rango y sumando una unidad de vivienda para las parcelas que contienen casas de huéspedes, apartamentos en garajes o habitaciones para dormir.

<sup>3</sup> La población estimada se calcula multiplicando el número de unidades de vivienda para usos residenciales por el número de personas por hogar (4.00). La información de personas por hogar se basa en la Encuesta Comunitaria Estadounidense 2017-2021 del Buró del Censo de EE. UU., a partir del 1 de julio de 2022. Obtenido de: <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/oxnardcitycalifornia/PST045222>

Fuente: Análisis de Coffman Associates

## USOS DE LA TIERRA Y POBLACIÓN EXPUESTA AL RUIDO EN 2027

Los contornos de exposición al ruido en la condición de 2027 se muestran en el **Anexo 4C**. Como se indica en el anexo, partes de los contornos de 65-70 CNEL y 70-75 CNEL se extienden fuera de la propiedad del aeropuerto. Los contornos de 75+ CNEL permanecen en la propiedad del aeropuerto. La **Tabla 4C** resume las superficies de cada tipo de uso de la tierra existente que están comprendidas por los contornos de ruido, basados en los tipos generales de uso de la tierra descritos en el Capítulo Uno - Inventario.





**TABLA 4C | Usos de la Tierra Expuestos al Ruido de Aeronaves en 2027 por encima de 65 CNEL – Aeropuerto de Oxnard**

	Área (Acres)		
	65-70 CNEL	70-75 CNEL	75+ CNEL
<b>Usos de Suelo Compatibles</b>			
Propiedad del Aeropuerto	57.25	62.82	37.41
Comercial, Industrial, Transporte y Servicios Públicos	20.91	0.25	0
Uso Mixto	1.04	0.23	0
Derecho de Vía	0.75	0.90	0
Subdesarrollado <sup>1</sup>	36.40	1.54	0
<b>Usos de la Tierra Sensibles al Ruido</b>			
Residencial Unifamiliar	1.21	0.12	0
Residencial Multifamiliar	1.22	0.25	0
Público/Cuasi-Público	0	0	0
Propiedades Históricas	0	0	0
<b>Total</b>	<b>118.78</b>	<b>66.11</b>	<b>37.41</b>

<sup>1</sup> Los terrenos no desarrollados consisten en porciones de varias parcelas.

Fuente: Análisis de Coffman Associates

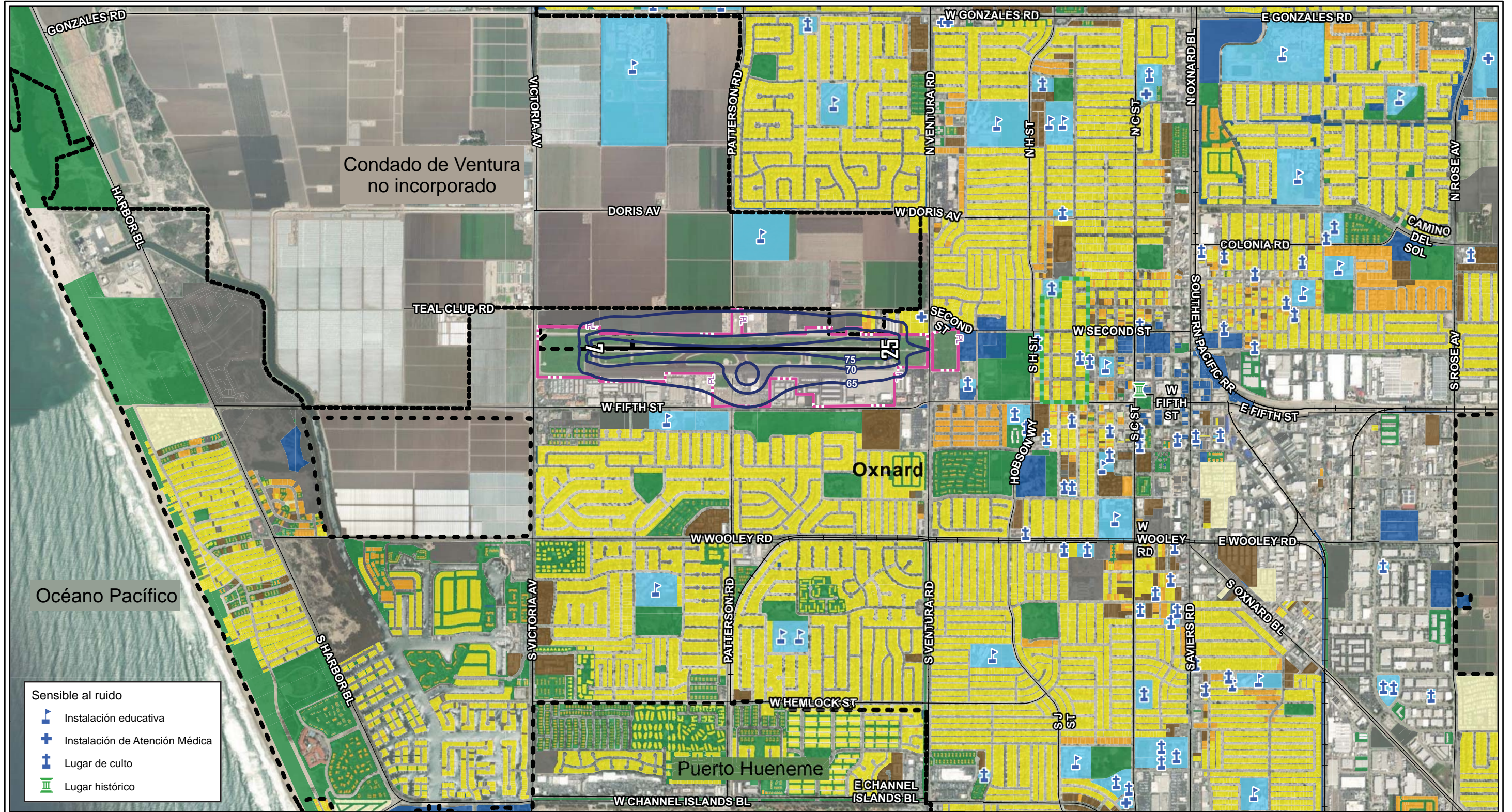
La mayoría de las propiedades desarrolladas (24.08 acres) dentro de los contornos de 2027 son compatibles. Los usos de la tierra incluyen comercial, industrial, transporte y utilidades, uso mixto y derecho de vía.

No hay instituciones sensibles al ruido dentro de los rangos de contorno CNEL de 65-70, 70-75 o 75+.

Para las partes de los contornos de ruido que abarcan usos de tierra residencial (2.80 acres), que son incompatibles, se determinó el número de unidades de vivienda dentro de los contornos de ruido utilizando mapas digitales de las parcelas. La **Tabla 4D** resume el número de unidades de vivienda dentro de los contornos de exposición al ruido de 2027. Como se indica en la tabla, ocho parcelas con usos de tierra residencial se encuentran dentro del rango de contorno CNEL de 65-70. El área total de las parcelas afectadas es de 5.62 acres. De las ocho parcelas identificadas, tres también se encuentran dentro del rango de contorno CNEL de 70-75. Según los datos del asesor del condado, las parcelas dentro de los contornos contienen un total de dos viviendas unifamiliares; tres viviendas unifamiliares personalizadas o viviendas unifamiliares con una casa de huéspedes, apartamento en el garaje o habitación para dormir; dos dúplex; un edificio multifamiliar con cinco a nueve unidades de vivienda; y dos parcelas con mejoras residenciales mixtas no clasificadas de otra manera. No hay usos residenciales de la tierra dentro del rango de contorno CNEL de 75+ ya que el contorno CNEL de 75+ permanece completamente en la propiedad del aeropuerto.

Las parcelas residenciales dentro de los contornos se muestran en el **Anexo 4D**.



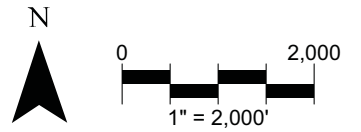


- Sensible al ruido**
- Instalación educativa
  - Instalación de Atención Médica
  - Lugar de culto
  - Lugar histórico

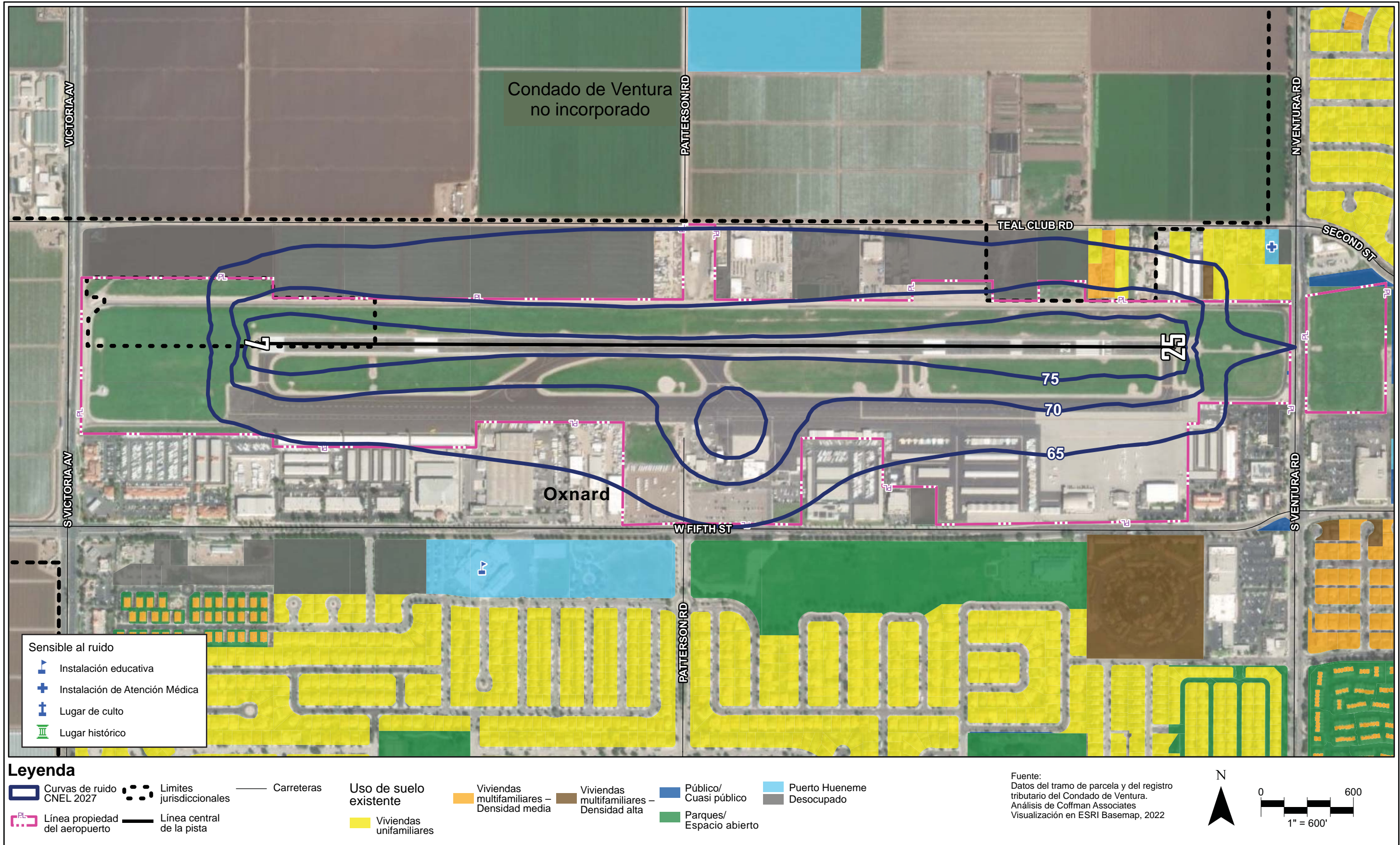
## Leyenda

- Línea central de la pista
- Línea propiedad del aeropuerto
- Distrito Histórico Nacional Henry T. Oxnard
- Carreteras
- Límites jurisdiccionales
- Viviendas multifamiliares – Densidad media
- Viviendas multifamiliares – Densidad alta
- Casas prefabricadas
- Parques/Espacio abierto
- Público/ Cuasi público
- Puerto Hueneme
- Desocupado
- Curvas de ruido CNEL 2027
- Ferrocarril
- Viviendas unifamiliares

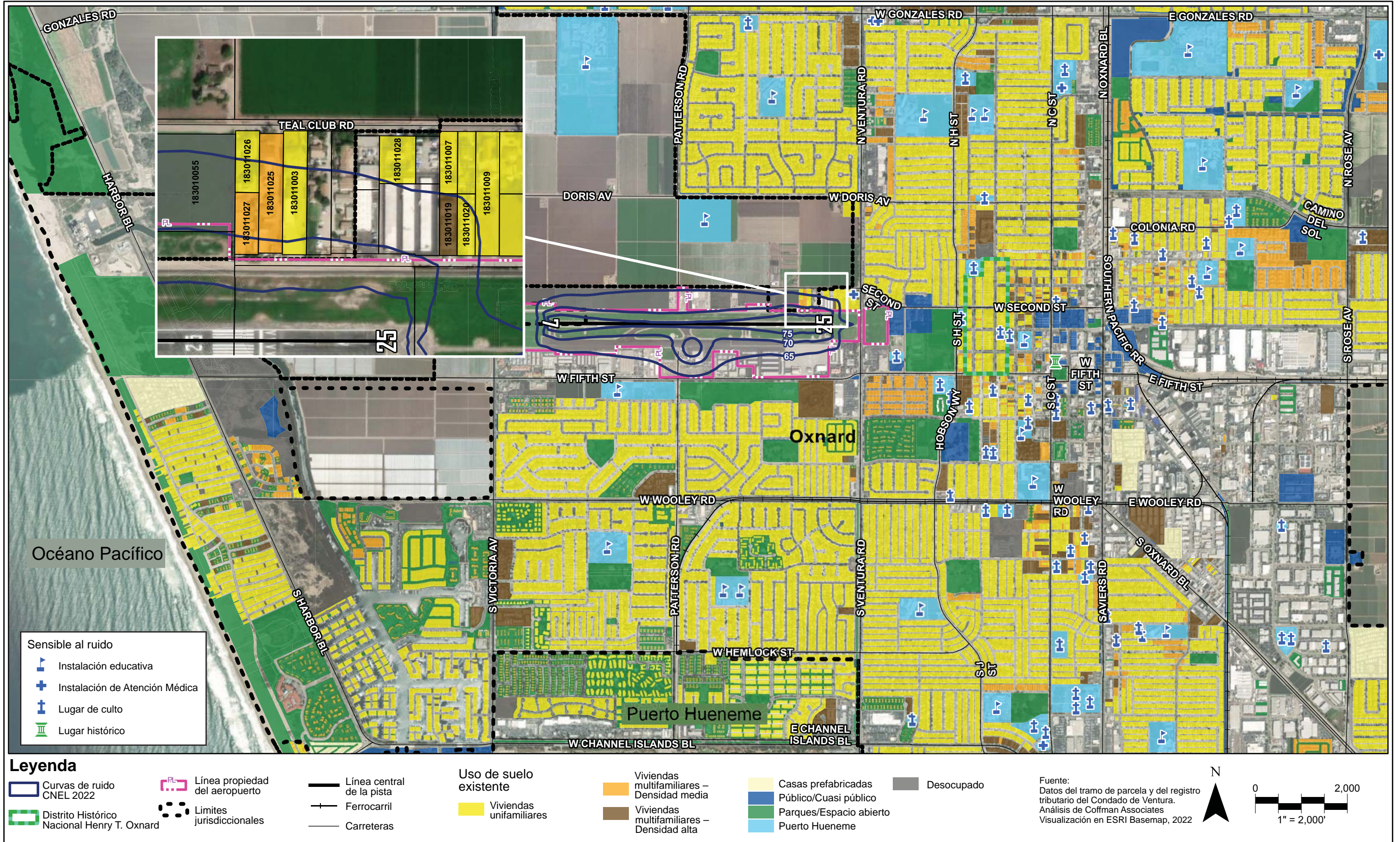
Fuente:  
 Datos del tramo de parcela y del registro  
 tributario del Condado de Ventura.  
 Análisis de Coffman Associates  
 Visualización en ESRI Basemap, 2022













Esta página se dejó en blanco intencionalmente



**TABLA 4D | Parcelas Residenciales y Población Estimada Expuesta al Ruido de Aeronaves en 2027 – Aeropuerto de Oxnard**

		65-70 CNEL	70-75 CNEL	75+ CNEL
Parcela	Clasificación de Uso de Tierra	Parcela/Unidades de Vivienda (d.u.) <sup>2</sup>		
1830110260	Unifamiliar	1	0	0
1830110270 <sup>1</sup>	Multifamiliar, Densidad Media	2	0	0
1830110255 <sup>1</sup>	Multifamiliar, Densidad Media	3	0	0
1830110030 <sup>1</sup>	Unifamiliar	2	0	0
1830110045	Unifamiliar	2	0	0
1830110050	Unifamiliar	2	0	0
1830110195	Multifamiliar, Alta Densidad	9	0	0
1830110205	Unifamiliar	2	0	0
<b>Total:</b>		<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Población Estimada<sup>3</sup></b>				
Residencial Unifamiliar		36	0	0
Residencial Multifamiliar		56	0	0
<b>Total:</b>		<b>92</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> Una parte de la parcela también se encuentra dentro del contorno de ruido CNEL de 70-75. Sin embargo, no hay estructuras permanentes en esa parte.

<sup>2</sup> El número de unidades de vivienda se estima en función de las descripciones de uso de la propiedad del Asesor del Condado de Ventura para cada parcela, seleccionando el límite superior de cualquier rango y agregando una unidad de vivienda para las parcelas que se describen como conteniendo casas de huéspedes, apartamentos en garajes o habitaciones para dormir.

<sup>3</sup> La población estimada se calcula multiplicando el número de unidades de vivienda para usos residenciales por el número de personas por hogar (4.00). La información sobre personas por hogar se basa en la Encuesta de la Comunidad Estadounidense 2017-2021 del Buró del Censo de EE. UU., a partir del 1 de julio de 2022. Recuperado de: <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/oxnardcitycalifornia/PST045222>

Fuente: Análisis de Coffman Associates

## ANÁLISIS DE RIESGO DE CRECIMIENTO

Para el escenario de 2027, se considera la posibilidad de que se desarrollen usos de la tierra sensibles al ruido en las áreas abarcadas por los contornos de exposición al ruido. Esto se hace evaluando las zonificaciones adoptadas localmente (Exhibido 1D) y las designaciones del plan general (Exhibido 1E) para aquellas parcelas abarcadas por los contornos de ruido para determinar si los usos de la tierra sensibles al ruido podrían desarrollarse en estas áreas dados los actuales zonificaciones o futuras designaciones de uso de la tierra, que generalmente especifican la densidad preferida, o número de unidades de vivienda por acre, para cada clasificación. Como se discutió en el Capítulo Uno - Inventario, la designación del uso de la tierra del plan general identifica el uso de la tierra proyectado o futuro para una propiedad según los planes generales adoptados localmente. Este documento guía el desarrollo futuro dentro del área de planificación comunitaria y sirve de base para las designaciones de zonificación. La ordenanza de zonificación identifica el tipo de uso de la tierra permitido en una determinada propiedad y debe ser coherente con el plan general. Sin embargo, en muchas comunidades, las designaciones de zonificación y uso futuro de la tierra no son las mismas; por lo tanto, es necesaria una evaluación de cada una para el análisis de riesgo de crecimiento.

El siguiente ejemplo describe el método para calcular el riesgo de crecimiento de un área:

*Si un área de 10 acres abarcada por el contorno de ruido de 65 CNEL está zonificada para desarrollo residencial unifamiliar y la zonificación residencial unifamiliar permite el desarrollo de una residencia unifamiliar por acre, el análisis de riesgo de crecimiento indicaría la posibilidad de construir 10 residencias dentro del contorno de ruido de 65 CNEL dado la zonificación actual.*



Se pueden realizar cálculos similares basados en los usos de la tierra del plan general para determinar si se planean usos de la tierra sensibles al ruido en áreas expuestas al ruido de las aeronaves. Esta información se puede utilizar para guiar los esfuerzos de toma de decisiones de planificación del uso de la tierra para maximizar la compatibilidad entre el aeropuerto y el uso de la tierra.

Este análisis asume que la propiedad en el aeropuerto no se desarrollará con usos de la tierra sensibles al ruido, de acuerdo con las garantías de subvención de la FAA del patrocinador; por lo tanto, solo se incluyen en los cálculos de riesgo de crecimiento aquellas propiedades fuera del aeropuerto clasificadas como no desarrolladas dentro de los contornos de ruido de 2027. Como se indicó previamente en la **Tabla 4C**, un total de 37.94 acres dentro de los contornos de 2027 se clasifican como no desarrollados. Esta superficie incluye parte o la totalidad de ocho parcelas ubicadas al norte del aeropuerto entre la línea de propiedad del aeropuerto y Teal Club Road, como se indica en el **Anexo 4E**.

La **Tabla 4E** resume la superficie de las parcelas ubicadas dentro del contorno de ruido. Según una revisión del mapa de zonificación y los datos de uso futuro de la tierra del plan general para la ciudad de Oxnard, estas parcelas tienen zonificación Industrial y están planificadas para usos industriales, que son compatibles.

En el condado de Ventura no incorporado, hay dos parcelas no desarrolladas (actualmente zonificadas como Agrícolas) adyacentes a la propiedad del aeropuerto con un total de 4.44 acres dentro del contorno de 65-70 CNEL y 0.7 acres dentro del contorno de 70-75 CNEL.

**TABLA 4E | Parcelas con Riesgo de Crecimiento – Aeropuerto de Oxnard**

Parcela <sup>1</sup>	Designación de Zonificación	Designación del Plan General	Área dentro del Contorno de Ruido de 2027 65-70 CNEL		Área dentro del Contorno de Ruido de 2027 70-75 CNEL	
			Acres	Pies Cuadrados	Acres	Pies Cuadrados
1830090385	BRP	AC	18.57	808,986	0.15	6,741
1830090395	BRP	AC	2.90	126,541	0.60	26,157
1830090575	BRP, M1PD <sup>2</sup>	AC	0.92	39,993	0.0	0
1830100405 <sup>3</sup>	AE	AC	2.25	97,966	0.62	27,175
1830100535	BRP	AC	4.52	197,096	0.0	0
1830100555 <sup>3</sup>	AE	AC	2.19	95,317	0.08	3,654
1830100170	BRP	AC	0.61	26,441	0.0	0
1830100430	M1PD	AC	4.43	193,099	0.08	3,470
<b>Total:</b>			<b>36.39</b>	<b>1,585,436</b>	<b>1.53</b>	<b>67,197</b>

Designaciones de Zonificación: BRP = Parque de Investigación Empresarial, M1PD = Desarrollo Planificado de Manufactura Liviana, AG = Exclusivo Agrícola

Designaciones del Plan General: AC = Compatible con el Aeropuerto

<sup>1</sup> Una parte de cada parcela está fuera del contorno de ruido CNEL de 2027.

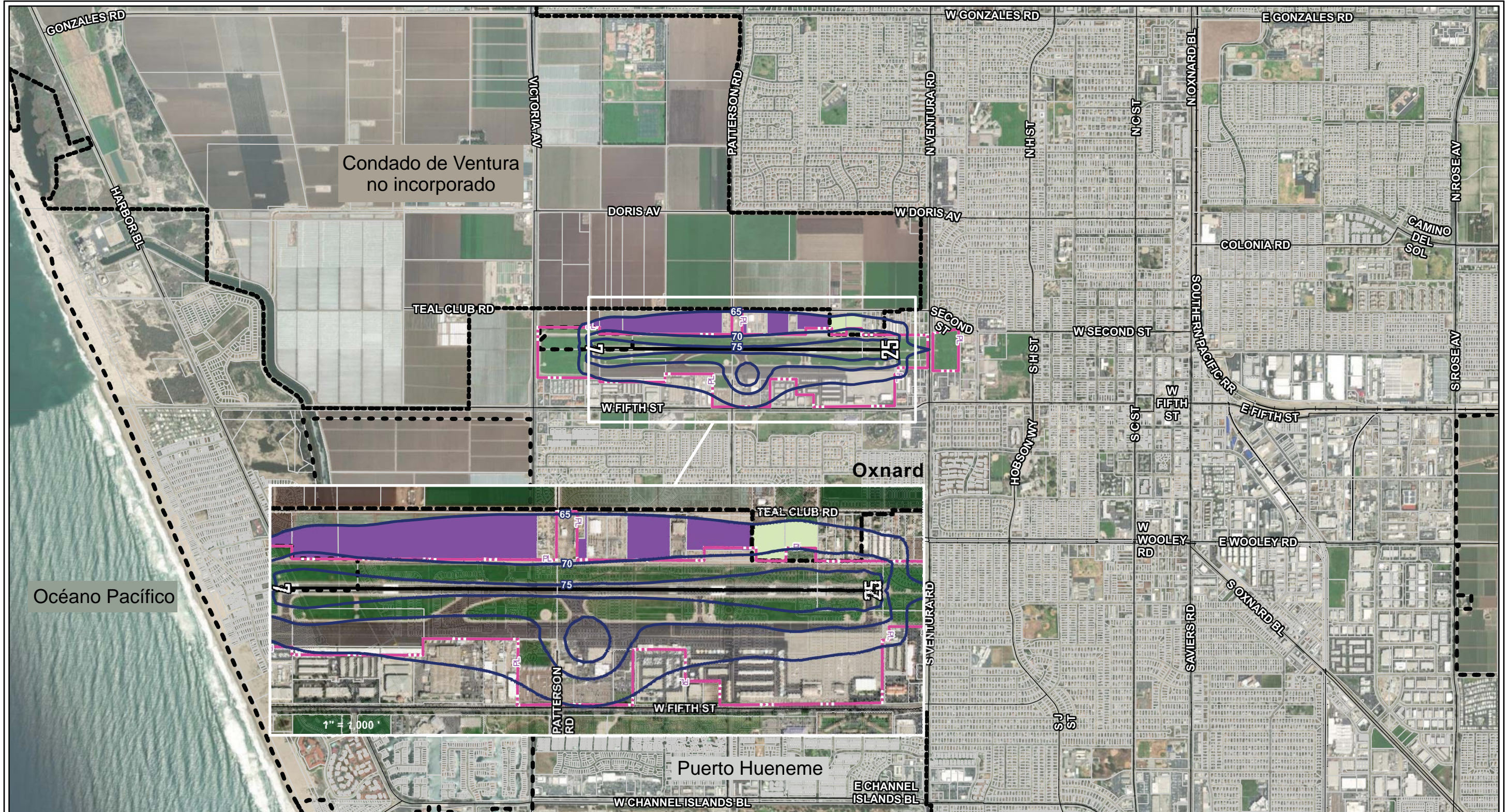
<sup>2</sup> La parcela está dividida entre dos designaciones de zonificación.

<sup>3</sup> Jurisdicción del Condado de Ventura no incorporado.

Fuente: Fuente: Análisis de Coffman Associates

La **Tabla 4F** resume los usos de la tierra sensibles al ruido que se permiten desarrollar dentro de las zonas correspondientes según las pautas del Parte 150.

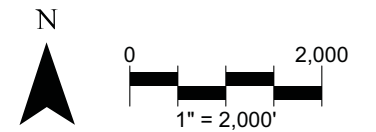




### Leyenda

- Ferrocarril
- Carreteras
- Línea central de la pista
- Curvas de ruido CNEL 2027
- Línea propiedad del aeropuerto
- Límites jurisdiccionales
- Parcelas
- Parcelas zonificadas comerciales vacantes dentro del contorno de ruido de 65 CNEL
- Parcelas zonificadas industriales vacantes dentro del contorno de ruido de 65 CNEL

Fuente:  
 Archivo Shapefile de zonificación del condado de Ventura  
 Archivo Shapefile de zonificación de la ciudad de Oxnard  
 Datos del tramo de parcela y del registro tributario del Condado de Ventura.  
 Análisis de Coffman Associates  
 Visualización en ESRI Basemap, 2022





Esta página se dejó en blanco intencionalmente



**TABLA 4F | Resumen de las Disposiciones de Zonificación para Usos de Tierra Sensibles al Ruido – Ciudad de Oxnard y Condado de Ventura**

Designación de Uso de Suelo en Zonas	Usos Sensibles al Ruido	Área dentro del Contorno de Ruido de 2027 65-70 CNEL (acres)	Área dentro del Contorno de Ruido de 2027 70-75 CNEL (acres)
BRP: Parque de Investigación Empresarial	Instalaciones residenciales de asistencia <sup>1</sup> Médicos: hospitales y centros médicos <sup>1</sup> Escuelas de comercio; escuelas y universidades públicas y privadas; estudios de danza y artes escénicas	27.06	0.75
M1PD: Desarrollo Planificado de Manufactura Ligera	Viviendas para trabajadores agrícolas	4.89	0.08
AE: Exclusivo Agrícola	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viviendas para trabajadores agrícolas, máximo de cuatro unidades de vivienda<sup>2</sup></li> <li>• Instalaciones residenciales de cuidado, cuidado de seis o menos personas<sup>2</sup></li> <li>• Viviendas unifamiliares<sup>2</sup></li> <li>• Casa móvil, no conforme en continuación<sup>1</sup></li> <li>• Viviendas para empleados, agrícolas – máximo de cuatro unidades de vivienda<sup>2</sup></li> <li>• Otras viviendas para empleados, seis o menos empleados<sup>2</sup></li> <li>• Complejo de viviendas para trabajadores agrícolas<sup>3,4</sup></li> <li>• Cuarteles de trabajadores agrícolas<sup>3</sup></li> </ul>	4.44	0.70
<sup>1</sup> Se requiere Permiso de Uso Condicional <sup>2</sup> Se requiere Autorización de Zonificación <sup>3</sup> Se requiere Permiso de Desarrollo Planificado <sup>4</sup> Se requiere aprobación de la Comisión de Planificación			

Fuentes: Capítulo 16 - Código de Zonificación, Ciudad de Oxnard, Código de Ordenanzas de California; División 8, Capítulo 1 - Zonificación, Código Municipal del Condado de Ventura, California

La proximidad de terrenos vacantes cerca de usos agrícolas y usos residenciales existentes dentro de los contornos de ruido sugiere un potencial de desarrollo incompatible en la zona. La designación de Uso General Compatible con el Aeropuerto tiene como objetivo promover usos de baja intensidad centrados en la seguridad tanto del aeropuerto como de los ocupantes; sin embargo, la zonificación bajo esta designación varía. Un desarrollo mixto propuesto directamente adyacente a los terrenos vacantes en el condado no incorporado de Ventura tiene componentes residenciales planificados de acuerdo con el Plan Específico Teal Club. Una vez desarrollada, es posible que los residentes de esta área experimenten molestias debido a la exposición al ruido de las aeronaves en esta zona.

Dado que se permiten usos incompatibles en cierta medida en cada una de las designaciones de zonificación de los terrenos vacantes, existe un potencial de riesgo de crecimiento para usos residenciales (9.33 acres) e instituciones sensibles al ruido (27.06 acres) dentro de los contornos de ruido de 2027.



## RESUMEN

La **Tabla 4G** resume los impactos del ruido para los escenarios de ruido de 2022 y 2027 basados en los patrones de desarrollo de uso de la tierra actuales. Además en la tabla, se incluyen estimaciones del riesgo potencial de crecimiento para usos residenciales y población basados en las designaciones de zonificación y planificación general existentes para las propiedades dentro de los contornos de ruido de 2027. Las instituciones sensibles al ruido, aunque no se cuantifican, tienen el potencial de desarrollo según las designaciones de zonificación actuales.

Según se indica en la tabla, hay 23 unidades de vivienda dentro de los contornos de ruido de 65-70 CNEL y una población estimada de 92 residentes dentro del contorno de ruido de 65-70 CNEL tanto para los escenarios de 2022 como de 2027. No hay residencias dentro de los contornos de ruido de 70-75 CNEL para 2022 o 2027.

**TABLA 4G | Resumen de Impacto de Usos de la Tierra Sensibles al Ruido – Aeropuerto de Oxnard**

	65-70 CNEL	70-75 CNEL	75+ CNEL
<b>Acres de Parcelas Sensibles al Ruido/Unidades de Vivienda (d.u.)</b>			
2022	2.34 acres/23 d.u.	0.33 acres/0 d.u.	0
2027	2.43 acres/23 d.u.	0.37 acres/0 d.u.	0
<b>Población Estimada</b>			
2022	92	0	0
2027	92	0	0
<b>Potencial de Riesgo de Crecimiento 2027</b>			
Residencial	9.33 acres	0.78 acres	0
Instituciones Sensibles al Ruido	27.06 acres	0.75 acres	0

Como se discute en el Capítulo Tres - Ruido de Aviación, el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura reconoce que algunos miembros de la comunidad se ven afectados por el ruido fuera de las directrices de la FAA para los contornos de ruido. La información de los contornos de exposición al ruido, junto con los contornos de ruido adicionales incluidos en el **Apéndice D**, se utilizará como punto de partida para las discusiones de las Alternativas de Uso de la Tierra y las Alternativas de Mitigación del Ruido incluidas en el Programa de Compatibilidad de Ruido de la Parte 150 del aeropuerto.