



Capítulo 6

ALTERNATIVAS DE USO DE LA TIERRA

Una actualización del Estudio de Compatibilidad de Ruido del Aeropuerto de Oxnard requiere una revisión de todas las alternativas de uso del suelo potencialmente aplicables para garantizar la compatibilidad del uso del suelo entre las operaciones del aeropuerto y el Alrededores. Con el fin de refinar el análisis de estas alternativas, se proporciona una actualización del estado de las medidas de uso del suelo recomendadas en el Plan de Compatibilidad de Ruido de la Parte 150 anterior. Para abordar estos problemas, se evalúan técnicas alternativas de manejo del uso de la tierra para determinar su efectividad en el área de estudio del Aeropuerto de Oxnard. Finalmente, se presentan recomendaciones preliminares. Estas recomendaciones deben ser revisadas por el Comité Asesor de Planificación (PAC, por sus siglas en inglés) y los residentes locales. Las recomendaciones finales de manejo del uso de la tierra y reducción del ruido se presentarán en el Capítulo Siete, Plan de Compatibilidad de Ruido.

Estado del Programa de Compatibilidad de Ruido Anterior

El Proyecto de Programa de Compatibilidad del Ruido de 2000 contiene cinco medidas relacionadas con la planificación de la compatibilidad del uso del suelo con el objetivo de reducir el impacto del ruido de las aeronaves en el entorno aeroportuario circundante. Las primeras cuatro recomendaciones de 1999, que se aplican tanto a la ciudad de Oxnard como al condado de Ventura, son las siguientes:

1. Utilice los contornos de ruido combinados de 2003 y 2018 como base para la planificación de la compatibilidad con el ruido;
2. Establecer el 60 CNEL como umbral para promover el desarrollo compatible con los aeropuertos;
3. Preservar las designaciones de uso del suelo compatibles con los aeropuertos existentes dentro de 60 CNEL y por debajo del patrón de tráfico cercano; y
4. Establecer pautas de compatibilidad de ruido para la revisión de proyectos de desarrollo dentro del "área de preservación del uso de la tierra compatible" y exigir acuerdos y convenios de divulgación justos para usos sensibles al ruido a los que se les otorgue un permiso de desarrollo.



La quinta medida, que se aplica al Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura, se establece de la siguiente manera:

5. Ofrezca comprar unidades de vivienda en Little Farms y Teal Club Roads a través de un programa voluntario con los propietarios de viviendas o proporcione aislamiento acústico.

Una revisión completa de estas medidas y su estado se proporciona en el **Apéndice G – Revisión del NPC**.

ALTERNATIVAS DE USO DEL SUELO

Para garantizar la compatibilidad continua del uso del suelo del aeropuerto y mantener la viabilidad a largo plazo del aeropuerto, se recomienda que se revisen y posiblemente se perfeccionen las políticas existentes. Existen varios métodos posibles para perfeccionar los mecanismos de planificación actuales, cada uno de los cuales puede incorporarse a las políticas y reglamentos existentes sobre el uso de la tierra. La intención de este capítulo es reevaluar las estrategias de compatibilidad del uso del suelo recomendadas en el Programa de Compatibilidad de Ruido anterior e identificar medidas que continuarán permitiendo que las jurisdicciones del área crezcan de manera eficiente y efectiva, al tiempo que promueven la compatibilidad del uso del suelo de los aeropuertos.

TÉCNICAS DE MANEJO DEL USO DE LA TIERRA

En esta sección se describen las técnicas de gestión del uso del suelo que podrían utilizarse para promover la compatibilidad acústica de los aeropuertos. Estas técnicas se agrupan en tres categorías: técnicas de política y regulación, que orientan el desarrollo futuro, y técnicas de gasto, que implican pagos por asistencia para la mitigación.

El 4 de junio de 2024 se llevó a cabo una sesión de escucha comunitaria para evaluar cada una de las siguientes técnicas. Además, el 5 de junio de 2024 se llevó a cabo una conferencia técnica sobre el uso del suelo para discutir la viabilidad de las sugerencias que se plantearon durante la sesión de escucha comunitaria. La conferencia técnica incluyó a miembros de las agencias de planificación de la ciudad y el condado y al personal del aeropuerto. El consultor llevó a cabo una investigación adicional sobre la eficacia de la medida, que se presenta a continuación.

TÉCNICAS DE POLÍTICA

Entre las técnicas de política que pueden utilizarse para orientar el desarrollo futuro figuran las siguientes:

- El plan general de la comunidad
- Lineamientos para la revisión de proyectos



General Plan

Los planes generales de la Ciudad de Oxnard y el Condado de Ventura establecen políticas para el desarrollo y la mejora de la comunidad en el futuro. Los planes generales sientan las bases de la ordenanza local de zonificación, que contiene las normas que rigen el uso y desarrollo del terreno. Los planes generales constan de dos componentes: texto y mapa. El texto de cada plan describe las políticas que rigen el desarrollo futuro de la comunidad, mientras que los mapas identifican el tipo y la ubicación del desarrollo actual y futuro. Las políticas de compatibilidad del uso del terreno del aeropuerto y las áreas de exposición al ruido pueden incorporarse a este documento para establecer el enfoque de la comunidad para mitigar los efectos de la exposición al ruido del aeropuerto.

Evaluación

- **Pólizas del Plan General** | Como se discutió en el Capítulo Uno, Inventario, los planes generales para la Ciudad de Oxnard, la Ciudad de Port Hueneme y el Condado de Ventura incluyen políticas con respecto al ruido en el Aeropuerto de Oxnard. Además, el ruido del aeropuerto es en el Plan Integral de Uso de la Tierra del Aeropuerto del 2000 para el Condado de Ventura. Los planes generales, sin embargo, no recomiendan que el aeropuerto actualice su estudio de la Parte 150 y no hay umbrales de ruido de aeronaves identificados para el desarrollo sensible al ruido. La adopción de políticas que fomenten las actualizaciones periódicas del estudio de la Parte 150 y la identificación de un umbral para el ruido de los aeropuertos permiten a las ciudades y al condado establecer políticas de compatibilidad de ruido a largo plazo en los aeropuertos en sus planes generales, lo que garantiza la coherencia con el programa de compatibilidad de ruido de la Parte 150.
- **Mapa del Plan General** | El **Anexo 6A** muestra el mapa del plan general consolidado con los contornos de ruido de condición futura (2027) incluidos. El contorno 65 CNEL se extiende fuera de la propiedad aeroportuaria para abarcar áreas planificadas para usos comerciales y públicos/cuasipúblicos, que se consideran compatibles. Sin embargo, las designaciones de uso comercial del suelo son inconsistentes con los usos del suelo existentes alrededor del aeropuerto, que incluyen los usos del suelo residencial existentes y planificados dentro del contorno de ruido 65 CNEL al norte del aeropuerto a lo largo de Teal Club Road, como se discute en el Capítulo Cuatro.

Como también se discutió en el Capítulo Cuatro, existe un riesgo potencial de crecimiento en parcelas no desarrolladas atravesadas por los contornos de ruido, ya que se permiten usos incompatibles hasta cierto punto en cada una de las designaciones de zonificación de parcelas vacías. Se estima que hasta 9.33 acres dentro de los contornos de ruido podrían desarrollarse como residenciales, y 27.06 acres dentro de los contornos de ruido podrían desarrollarse como instituciones sensibles al ruido.

Una mejora sería considerar la incorporación de contornos de ruido para el aeropuerto de Oxnard en los planes generales de la ciudad y el condado. Esta información puede ser útil para los responsables de la toma de decisiones a la hora de considerar posibles revisiones del mapa del plan general.



Conclusión

- **Pólizas del Plan General** | Una mejora sería considerar la incorporación de contornos de ruido para el aeropuerto de Oxnard en los planes generales de la ciudad y el condado. Esta información puede ser útil para los responsables de la toma de decisiones a la hora de considerar posibles revisiones del mapa del plan general.

Esta alternativa debe ser considerada para su inclusión en el NCP.

- **Mapa del Plan General** | La ciudad de Oxnard y el condado de Ventura podrían considerar incorporar los contornos de ruido del aeropuerto como parte del mapa del plan general. El beneficio de esta revisión sería identificar áreas de ruido significativo exposición como ayuda para los responsables de la toma de decisiones a la hora de considerar posibles revisiones del mapa del Plan General. Para por ejemplo, el ruido de los aeropuertos puede ser un factor en las propuestas que apuntan a convertir áreas que actualmente están planificadas y desarrolladas con usos de suelo compatibles en usos no compatibles, como los unifamiliares o multifamiliares residencial familiar.

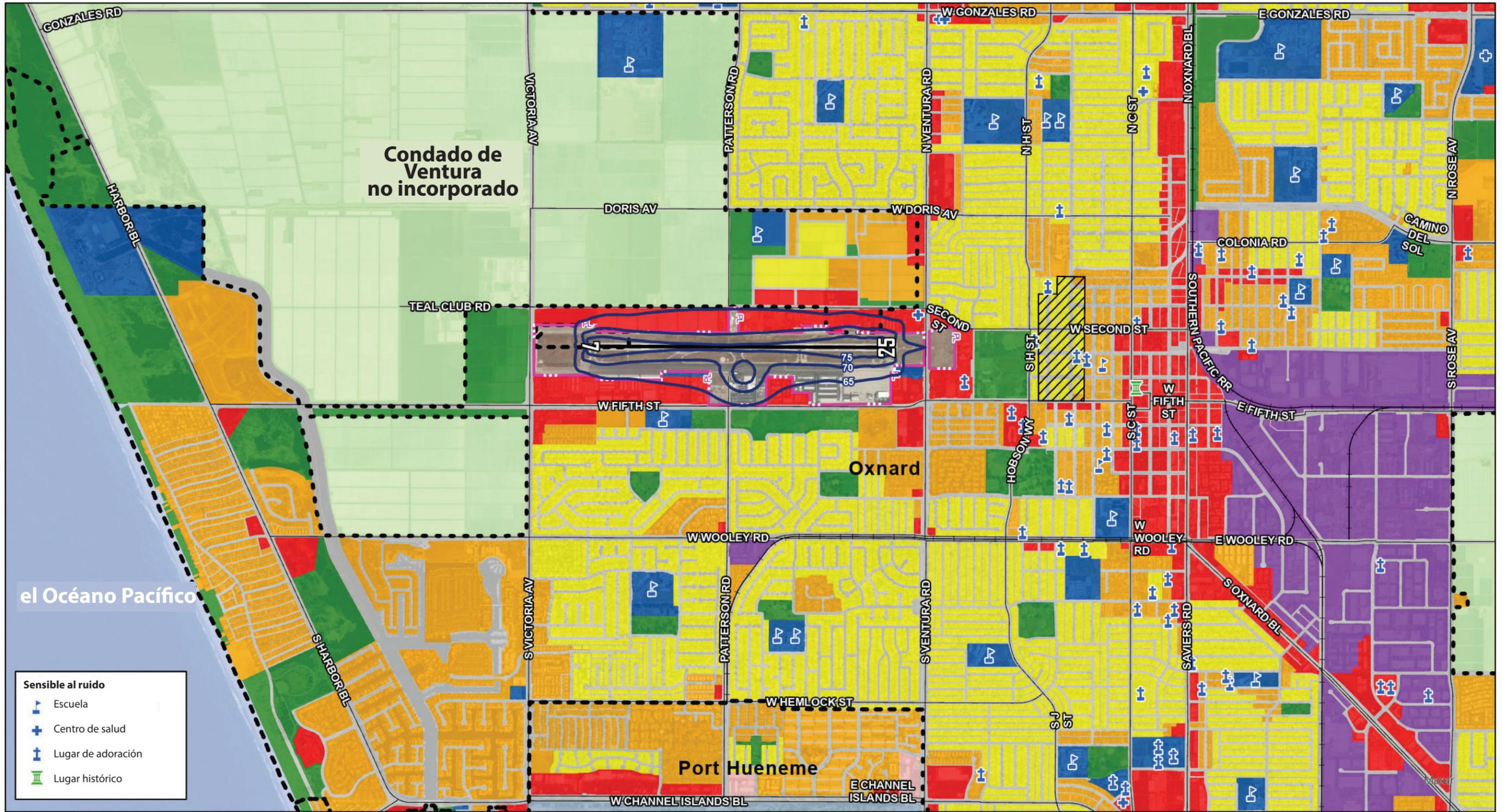
Esta alternativa debe ser considerada para su inclusión en el NCP.

Lineamientos para la Revisión de Proyectos

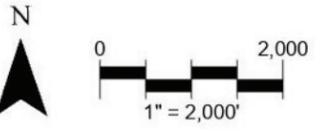
A menudo se requiere que las comisiones de planificación y los órganos de gobierno locales usen su propia discreción y juicio al hacer recomendaciones y decisiones con respecto a temas de desarrollo comunitario. Estas acciones incluyen enmiendas al plan general, rezonificaciones, variaciones, solicitudes de uso condicional, solicitudes de subdivisión y proyectos de mejora pública propuestos. El ejercicio de esta facultad discrecional está limitado por los requisitos legales de las ordenanzas aplicables. En los casos en que queden oportunidades para que las comisiones de planificación y los órganos rectores hagan uso de su propia discreción en la revisión de las propuestas de desarrollo, puede ser apropiado adoptar procedimientos que garanticen la consideración de la compatibilidad con el ruido cuestiones en sus deliberaciones.

Evaluación

Como se discutió en el Capítulo Uno, la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VTCT, por sus siglas en inglés) sirve como la ALUC designada para los aeropuertos de uso público del Condado de Ventura, según lo autorizado y requerido por la ley estatal (Cal PUB, División 9, Aviación Parte 1, Capítulo 4, Artículo 3.5, Sección 21670 y siguientes). Además de la revisión de la autoridad local por parte de la Ciudad de Oxnard y el Condado de Ventura, se revisan los proyectos dentro del Área de Influencia Aeroportuaria (AIA) para el Aeropuerto de Oxnard para verificar su coherencia con el Plan Integral de Uso del Suelo del Aeropuerto del Condado de Ventura (ACLUP). Además de una solicitud de revisión de consistencia, las agencias locales deben presentar a la ALUC una carta de referencia, un mapa del proyecto, elevaciones de edificios, evaluaciones de peligros y riesgos de aeronaves (si se requieren) y una revisión ambiental.



Fuente:
 Archivo Shapefile del Plan General del condado de Ventura
 Archivo Shapefile del Plan General de la ciudad de Oxnard
 Mapa del Plan General de la ciudad de Camarillo
 ESRI Basemap Imagery, 2022



Leyenda

- Línea central de la pista
- Límite de propiedad del aeropuerto
- Curvas de ruido CNEL 2027
- Límite jurisdiccional
- Distrito histórico Henry T. Oxnard
- Ferrocarril
- Carreteras

CNEL - Community Noise Equivalent Level

Uso futuro de la tierra

- Residencial unifamiliar
- Residencial multifamiliar - Densidad media
- Agricultura
- Comercial
- Uso mixto
- Militar - Base Naval
- Industrial
- Parques/Espacio abierto
- Público/parapúblico
- Servidumbre/derecho de paso

This page intentionally left blank



Además de las pautas provistas en la Resolución No. 15.040 de la Ciudad de Oxnard, se podrían aplicar los siguientes criterios a los proyectos propuestos dentro de las cercanías del aeropuerto:

- Asesorar a la administración del aeropuerto y buscar la opinión del Comité Asesor de Aviación y la Autoridad Aeroportuaria de Oxnard sobre propuestas de desarrollo que incluyan usos sensibles al ruido dentro de las cercanías del aeropuerto.
- Determinar la sensibilidad del uso del suelo en cuestión al ruido de la aeronave en función de su ubicación dentro de la zona de superposición de peligros del aeropuerto (por ejemplo, esfera de influencia) o contornos de exposición al ruido.
- Ubicar las instalaciones públicas sensibles al ruido fuera del contorno de ruido 65 CNEL y lejos de Caminos de aproximación siempre que sea posible.
- Desalentar la aprobación de rezonificaciones, excepciones, variaciones y usos condicionales que introduzcan desarrollos sensibles al ruido en áreas afectadas por el ruido.

Conclusión

La Ciudad de Oxnard y el Condado de Ventura evalúan actualmente los criterios de compatibilidad del uso del suelo para la revisión por parte de las agencias locales de los proyectos de desarrollo en las inmediaciones del aeropuerto, de acuerdo con los criterios de la lista de verificación de revisión de consistencia exigidos por el ALUC.

Esta alternativa no debería considerarse para su inclusión en el PNC.

TÉCNICAS REGULATORIAS

Las técnicas regulatorias son controles de uso y desarrollo de la tierra establecidos a través de la legislación local. Estas técnicas incluyen:

- Zonificación de uso compatible
- Cambios de Zonificación/Densidad Residencial
- Reglamentos de subdivisión
- Códigos de construcción
- Transferencia de derechos de desarrollo
- Zonificación Ambiental
- Regulaciones de Divulgación Justa
- Programación de Mejoras de Capital
- Zonificación de superposición de compatibilidad aeroportuaria



Zonificación de uso compatible

El método más común de control del uso de la tierra es la zonificación. La zonificación es un ejercicio del poder de policía del gobierno local que permite a ese organismo decidir qué usos se permiten para cada parcela de tierra. La zonificación generalmente consiste en una ordenanza que especifica el desarrollo de la tierra y las restricciones de uso, y un mapa que identifica las clasificaciones de zonificación para cada parcela. Una de las principales ventajas de la zonificación de uso compatible es que puede promover la compatibilidad del uso de la tierra mientras se mantiene la propiedad privada, los ingresos fiscales y la productividad económica.

Una técnica de zonificación utilizada con frecuencia para la planificación de la compatibilidad con el ruido de los aeropuertos es eliminar la zonificación del uso del suelo sensible al ruido del área afectada por el ruido y reemplazarla con designaciones de zonificación comercial, industrial, de espacios abiertos u otras designaciones de zonificación compatibles.

La zonificación no está exenta de limitaciones; Sin embargo, y lo más importante, no es necesariamente permanente. En la mayoría de las jurisdicciones, el cuerpo legislativo actual no está obligado por acciones de zonificación anteriores y puede cambiar esa zonificación. En consecuencia, la zonificación compatible está sujeta a una presión continua para el cambio de ambos el desarrollo urbano y aquellos que podrían beneficiarse de tales cambios.

Evaluación

De manera similar a la discusión anterior del mapa del Plan General de la Ciudad de Oxnard, los contornos de la exposición de ruido 2027 65 CNEL se extienden desde la propiedad del aeropuerto hacia áreas identificadas en el mapa de zonificación de la Ciudad de Oxnard como industriales, comerciales o agrícolas, que se consideran compatibles. Sin embargo, como se discutió anteriormente, estas designaciones no son consistentes con los usos del suelo existentes que rodean el aeropuerto al norte, donde existen impactos de ruido. Las designaciones de zonificación y las designaciones del plan general para cada parcela no desarrollada dentro de los contornos de ruido se presentan en la **Tabla 6A**.

Como se mencionó anteriormente, existe un riesgo potencial de crecimiento en las parcelas no urbanizadas comprendidas en las curvas de nivel de ruido, ya que se permiten usos incompatibles en cierta medida en cada una de las designaciones de zonificación de parcelas vacantes. Se estima que hasta 9.33 acres dentro de las curvas de nivel de ruido podrían desarrollarse como viviendas, según las designaciones de zonificación AE y M1PD, y 27.06 acres dentro de las curvas de nivel de ruido podrían desarrollarse como instituciones sensibles al ruido, según la designación de zonificación BRP. Las designaciones de zonificación actuales, tanto para la Ciudad de Oxnard como para el Condado de Ventura, limitan el tipo de desarrollo residencial permitido en la propiedad vacante dentro de la curva de nivel 65 CNEL. Se permiten viviendas para trabajadores agrícolas en todas las zonas. Sin embargo, las designaciones de zonificación actuales no permiten ningún otro tipo de desarrollo residencial. Como se mencionó en el Capítulo Cuatro, existe una propuesta de desarrollo de uso mixto (Teal Club) directamente al norte de las parcelas vacantes dentro del Condado de Ventura no incorporado, que cuenta con componentes residenciales planificados. Aunque los contornos CNEL 65 de 2022 y 2027 no



se extienden hasta los terrenos incluidos en el proyecto de desarrollo propuesto de Teal Club, los residentes de esta área pueden experimentar molestias por la exposición al ruido de las aeronaves en esta área, una vez desarrollado.

TABLA 6A | Paquetes de riesgo de crecimiento - Aeropuerto de Oxnard

| Paquete ¹ | Zonificación Designación | General Plan Designación | Área dentro de 2027 65-70 CNEL Contorno de ruido | | Área dentro de 2027 70-75 CNEL Contorno de ruido | |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|---|------------------|---|----------------|
| | | | 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 ² | AC | 0,92 | 39.993 | 0,0 | 0 |
| 1830100405 ³ | AE | AC | 2,25 | 97.966 | 0,62 | 27.175 |
| 1830100535 | BRP | AC | 4,52 | 197.096 | 0,0 | 0 |
| 1830100555 ³ | 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 |
| Total: | | | 36,39 | 1.585.436 | 1,53 | 67.197 |

Designaciones de zonificación: BRP = Parque de Investigación Empresarial, M1PD = Desarrollo planificado de fabricación ligera, AE = Exclusivo Agropecuario
 Designaciones del Plan General: AC = Compatible con aeropuertos
¹ Una parte de cada parcela está fuera del contorno de ruido de 2027.
² La parcela se divide entre dos designaciones de zonificación.
³ Jurisdicción no incorporada del condado de Ventura.

Fuente: Análisis de Coffman Associates

Un beneficio de hacer cambios en la zonificación sería que cualquier posible reurbanización de estas áreas, que no sea para viviendas de trabajadores agrícolas, probablemente sería compatible con las operaciones aeroportuarias. Sin embargo, una desventaja sería que los propietarios pueden interpretar los cambios en la zonificación como un movimiento para rediseñar el área, lo que podría afectar el valor de la propiedad y considerarse una toma sin compensación.

Conclusión

Dado que existe un riesgo mínimo para el desarrollo de nuevos usos del suelo sensibles al ruido dentro de los contornos de ruido de 2022 y 2027, los cambios de zonificación para estas áreas no se consideran una alternativa viable para limitar el desarrollo de usos de la tierra sensibles al ruido; Sin embargo, una zona de superposición de aeropuertos puede ser una opción más factible alternativa y se analiza más adelante en este capítulo.

Esta alternativa no debe ser considerada para su inclusión en el NCP.

Cambio en la densidad residencial

La zonificación convencional también se puede utilizar para promover la compatibilidad del uso de la tierra al reducir el número de impactos futuros dentro de las áreas de alto ruido, en lugar de prevenir el desarrollo residencial por completo. Esto se puede lograr reduciendo la densidad de viviendas permitida en áreas impactadas por el ruido.



Evaluación/Conclusión

Como se indica en el análisis de riesgo de crecimiento presentado en el capítulo cuatro, existe potencial para el desarrollo de usos del suelo sensibles al ruido en las parcelas no desarrolladas dentro de los contornos de exposición al ruido de 2022 y 2027. Sin embargo, el área de riesgo de crecimiento es parte de un proyecto propuesto anteriormente. Por lo tanto, no se justifica un cambio en la densidad residencial.

Esta alternativa no debe ser considerada para su inclusión en el NCP.

Regulaciones de subdivision

Las regulaciones de subdivisión de una ciudad establecen estándares para la planificación del sitio, el diseño del lote y el diseño de mejoras públicas. Pueden fomentar el desarrollo compatible en torno a un aeropuerto exigiendo la consideración del ruido de las aeronaves durante la revisión del plan por parte de los funcionarios públicos. Esto podría ser en la forma de requerir características de atenuación de ruido en el plano del sitio o una disminución o cambio en la densidad de partes del desarrollo.

Las regulaciones de subdivisión requieren estándares de aislamiento acústico para nuevos desarrollos al hacer cumplir con los códigos de construcción. Además, se pueden utilizar para informar a los posibles futuros propietarios del riesgo del ruido de los aviones. En algunas comunidades, los niveles de ruido se muestran en los planos catastrales de subdivisión finales, ya sea dibujando los contornos de ruido en los planos catastrales o asignando niveles de ruido a los lotes. Esto hace que la información sobre el ruido sea de dominio público. Es importante tener en cuenta que, si bien estos niveles se registran con el lote, el nivel de exposición al ruido puede cambiar con el tiempo.

Evaluación/Conclusión

Las regulaciones de subdivisión suelen ser más útiles como un medio para proporcionar protección de compatibilidad de uso de la tierra en áreas no desarrolladas. Existe un potencial limitado de riesgo de crecimiento en el área, ya que la tierra ya está desarrollada o forma parte de un proyecto previamente aprobado. Además, no hay zonificación residencial ni designaciones de planes generales dentro de los 65 contornos de CNEL, como se presenta en la **Tabla 6A**.

Esta alternativa no debe ser considerada para su inclusión en el NCP.

Códigos de construcción

Los códigos de construcción regulan la construcción de edificios mediante el establecimiento de normas para los materiales y técnicas de construcción para proteger la salud, la seguridad y el bienestar de los residentes. Además, abordan los problemas estructurales, la ventilación y el aislamiento, cada uno de los cuales influye en las capacidades de atenuación del ruido de un edificio. Los códigos de construcción se aplican comúnmente tanto a las nuevas construcciones como a las alteraciones importantes de las estructuras existentes.



Los códigos de construcción pueden requerir aislamiento acústico en la construcción de usos sensibles al ruido en áreas sujetas a altos niveles de ruido de aeronaves. Los requisitos de aislamiento acústico varían según la exposición al ruido y suelen ser más estrictos en zonas con niveles de ruido más altos. La mayoría de las normas del código de aislamiento acústico describen en detalle las mejoras necesarias para lograr un nivel determinado de reducción del ruido.

Evaluación

Los códigos de construcción han sido adoptados tanto por la Ciudad de Oxnard como por el Condado de Ventura, pero como discutidos en el Capítulo Uno, estos códigos no contienen pautas adicionales específicas para el ruido de los aeropuertos.

A nivel estatal, el Título 24, Parte 2 del Código de Regulaciones de California establece estándares para los niveles de ruido de las habitaciones interiores en edificios residenciales causados por fuentes de ruido externas. Estas normas mínimas de rendimiento de la independización del ruido exigen que el CNEL no supere los 45 dB en ninguna habitación habitable, con todas las puertas y ventanas cerradas. Es importante tener en cuenta que este requisito se aplica sólo a la construcción de nuevos usos del suelo sensibles al ruido. Como se discutió anteriormente, el terreno que rodea el aeropuerto en la ciudad de Oxnard está actualmente desarrollado o designado para usos de suelo compatibles. Los terrenos baldíos en el condado de Ventura están protegidos por SOAR, a excepción de un área limitada al norte del aeropuerto. En los casos en que el propietario proponga la adición de nuevos espacios habitables residenciales, definidos como áreas para vivir, dormir, comer o cocinar, la ciudad y/o el condado podrían imponer un código de construcción que exija que el nuevo espacio habitable alcance el nivel de ruido interior CNEL de 45 dB.

Como se describe en la Orden 5100-38D de la FAA, Manual del Programa de Mejora de Aeropuertos, Apéndice R, párrafo R-8, a partir del 30 de septiembre de 2014, el umbral de nivel de ruido interior CNEL de 45 dB también ha sido adoptado por la FAA para uso interior. Además, el uso del umbral CNEL de 45 dB se aclaró aún más en 1992 mediante los hallazgos del Comité Federal Interinstitucional sobre el Ruido (FICON), que establecen que CNEL 45 dB es el nivel de ruido interior que se adaptará a la conversación o el sueño en interiores.

Conclusión

Esta medida ya está vigente para las nuevas construcciones. La Ciudad de Oxnard y el Condado de Ventura podrían considerar una enmienda al código de construcción que exige alcanzar el nivel de ruido interior de 45 dB del CNEL para la construcción de nuevos espacios habitables como ampliación a una propiedad existente.

Esta alternativa no debe considerarse para su inclusión en el NCP.



Transferencia de derechos de desarrollo

La propiedad de la tierra incluye un conjunto de derechos al uso de la tierra. Estos derechos incluyen el acceso, los mineros, los derechos limitados al espacio aéreo sobre la tierra y el desarrollo de la tierra. La transferencia de derechos de desarrollo (TDR) se basa en la idea de que cada derecho tiene un valor de mercado que se puede separar y vender sin vender toda la propiedad.

TDR fue desarrollado para preservar áreas de importancia ambiental sin tener que comprarlas con fondos públicos. La técnica consiste en dividir el municipio en zonas de envío y recepción. Las zonas de envío son áreas donde se desea la preservación del medio ambiente y un desarrollo mínimo, y las zonas receptoras son áreas donde se prefiere un desarrollo adicional.

Los derechos de desarrollo, medidos en términos de densidad de desarrollo, se asignan a través de la ordenanza de zonificación. Si los promotores inmobiliarios de las zonas receptoras pueden obtener derechos de desarrollo adicionales, se les permite construir a densidades superiores a las permitidas normalmente por la ordenanza de zonificación. Los promotores interesados podrían comprar estos derechos a los propietarios de las zonas de origen y aplicarlos a los proyectos de las zonas receptoras. De esta manera, el público puede beneficiarse de la preservación de tierras de valor ambiental, se puede pagar al propietario de esas tierras por preservarlas y aumenta el rendimiento potencial de la inversión para el desarrollador.

Evaluación/Conclusión

El TDR es difícil de justificar únicamente por motivos de compatibilidad del uso del suelo del aeropuerto. Implica costos de puesta en marcha sustanciales y mucho tiempo de personal para la gestión. Si una jurisdicción local ya está utilizando o considerando TDR, los criterios de compatibilidad del aeropuerto podrían incluirse con otros criterios ambientales en el diseño del programa. Actualmente, no hay jurisdicciones en el condado de Ventura que utilicen programas TDR. La planificación actual del uso de la tierra, además de las posibles revisiones de las regulaciones convencionales de uso de la tierra, puede solucionar los problemas de compatibilidad de ruido del aeropuerto en el aeropuerto de Oxnard.

Esta alternativa no merece un examen más detenido.

Zonificación Ambiental

Las regulaciones especiales de zonificación para preservar áreas ambientalmente sensibles o proteger los desarrollos de los peligros ambientales también se pueden usar para promover la compatibilidad del uso de la tierra cerca de los aeropuertos. La zonificación de superposición de llanuras aluviales, que restringe o prohíbe el desarrollo en todo o parte de la llanura aluvial, es la más Forma común de zonificación ambiental. Otras regulaciones de zonificación ambiental pueden incluir la zonificación de pendiente pronunciada, que requiere bajas densidades de desarrollo y estándares especiales de construcción, y la zonificación de preservación de humedales. Todos ellos pueden utilizarse para restringir el desarrollo de usos sensibles al ruido en áreas ambientalmente sensibles que también se ven afectadas por el ruido de los aviones.



Evaluación/Conclusión

No hay áreas adecuadas para la zonificación ambiental en la ciudad de Oxnard que estén significativamente afectadas por las operaciones de aeronaves; Por lo tanto, la zonificación ambiental no es un medio viable para promover la tierra compatibilidad de uso.

Esta alternativa no merece un examen más detenido.

Regulaciones de Divulgación Justa

Las regulaciones de divulgación justa están destinadas a garantizar que los posibles compradores de propiedades estén informados de que la propiedad está o estará expuesta al ruido potencialmente molesto de las aeronaves. No es raro, incluso cerca de los aeropuertos más concurridos, que los recién llegados informen haber comprado una propiedad sin haber sido informados sobre los niveles de ruido del aeropuerto.

En el nivel más formal, la divulgación justa se puede implementar a través de regulaciones que requieran que el vendedor y el agente proporcionen un aviso de exposición al ruido de la aeronave, tanto en la hoja de listado de bienes raíces como en el momento en que se ejecuta un contrato de venta. Además, las servidumbres deben revelarse en el momento del cierre.

Las regulaciones de divulgación justa pueden imponer una seria responsabilidad a los agentes inmobiliarios y prestamistas. Sin embargo, si las regulaciones están redactadas correctamente, las responsabilidades de los agentes de bienes raíces y vendedores están claramente definidas y deben limitarse a revelar los niveles de ruido del aeropuerto o los distritos superpuestos que afectan a la propiedad y dirigir a los compradores a los funcionarios del aeropuerto para obtener más información.

Evaluación

El estado de California ha adoptado una ley de divulgación justa que establece que cuando una propiedad se encuentra dentro de un área de influencia del aeropuerto, se debe proporcionar un aviso de divulgación como parte de la transacción de bienes raíces. La divulgación indica que la propiedad está ubicada en las cercanías de un aeropuerto y puede estar sujeta a algunas de las molestias e inconvenientes asociados con las operaciones del aeropuerto, como ruido, vibración u olores.

Como se discutió en el Capítulo Uno, la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VTCT) sirve como el designado ALUC para los aeropuertos de uso público del Condado de Ventura, según lo autorizado y requerido por la ley estatal (Cal PUB, División 9, Aviación Parte 1, Capítulo 4, Artículo 3.5, Sección 21670 et seq.) Todos los proyectos dentro del Área de Influencia Aeroportuaria (AIA) para el Aeropuerto de Oxnard se revisan para verificar su consistencia con el Plan Integral de Uso de la Tierra del Aeropuerto del Condado de Ventura (ACLUP). El ACLUP incluye contornos de ruido reglamentarios y normas de compatibilidad de uso del suelo asociadas relacionadas con el ruido de las aeronaves. Las políticas de ACLUP establecen que para todos los usos de la tierra condicionalmente aceptables, el



registro de un acuerdo y convenio de divulgación justa son obligatorio. Los usos del suelo sensibles al ruido se consideran condicionalmente aceptables dentro de la Zona de Patrón de Tráfico para el Aeropuerto de Oxnard. Para garantizar que las políticas de la ACLUP y los objetivos de compatibilidad del uso del suelo del aeropuerto estén alineados, se justifican las revisiones de la ACLUP.

Conclusión

Se ha iniciado la coordinación con el VCTC para proporcionar los contornos de ruido actualizados y aprobados que han resultado de este estudio. El VCTC puede considerar revisar los contornos de ruido regulatorios para el aeropuerto de Oxnard para reflejar las condiciones de ruido actuales y futuras y las zonas de protección de la pista.

Esta alternativa merece un examen más detenido.

Programación de mejoras de capital

Los grandes proyectos, como las mejoras en las carreteras o la extensión de sistemas de alcantarillado sanitario y pluvial, pueden promover indirectamente el desarrollo. En el contexto de la planificación de compatibilidad del uso del suelo en los aeropuertos, esto podría resultar en un desarrollo no compatible cerca de un aeropuerto.

Evaluación

La coordinación entre los departamentos locales de obras públicas y el aeropuerto para identificar proyectos de mejoras de capital que puedan promover el desarrollo cerca del aeropuerto ayudaría a informar al personal del aeropuerto sobre estos proyectos y garantizar que se planifiquen de manera que promuevan un crecimiento compatible. El personal del aeropuerto podría proporcionar comentarios sobre los proyectos propuestos y posiblemente identificar soluciones alternativas que disminuyan la probabilidad de que se desarrolle un uso del suelo sensible al ruido cerca del aeropuerto.

Conclusión

La coordinación garantizaría que el personal del aeropuerto y de planificación tuviera la oportunidad de comentar sobre los proyectos y su impacto potencial en el desarrollo de usos del suelo compatibles.

Esta alternativa debe considerarse para su inclusión en el NCP.



Zonificación de superposición de la compatibilidad aeroportuaria

La zonificación superpuesta de compatibilidad aeroportuaria tiene como objetivo proporcionar una capa adicional de regulaciones de propósito especial para abordar condiciones o problemas ambientales específicos mediante el establecimiento de estándares de rendimiento para proteger al público. La zonificación superpuesta implica la creación de uno o más distritos de zonificación que complementan las regulaciones de los distritos de zonificación de uso general. En el contexto de la planificación de compatibilidad aeroportuaria, estos controles se utilizan a menudo para regular la altura de las estructuras en áreas de aproximación a las pistas o para promover un desarrollo compatible con los niveles de ruido de las aeronaves. La zonificación superpuesta de compatibilidad aeroportuaria se utiliza en torno a muchos aeropuertos para establecer controles de uso del suelo que protejan la salud, seguridad y bienestar del público ante conflictos que puedan surgir entre la aviación y el desarrollo urbano.

La zonificación de compatibilidad aeroportuaria se establece generalmente donde la zonificación subyacente (residencial, comercial, industrial, etc.) permanece en vigor y se complementa con regulaciones adicionales de la zona superpuesta. La tierra dentro de la zona superpuesta está sujeta a los requisitos de ambas ordenanzas de zonificación: la zona subyacente y la zona superpuesta. Se aplican los requisitos más estrictos de ambas zonas al terreno afectado.

El propósito de la zonificación superpuesta de compatibilidad aeroportuaria es evitar los problemas asociados con el desarrollo incompatible en áreas de alto ruido. Las regulaciones en las zonas de compatibilidad aeroportuaria pueden prohibir los usos del suelo sensibles al ruido, siempre que la zona subyacente permita usos del suelo que sean económicamente viables.

Entre las ventajas de la zonificación superpuesta de compatibilidad aeroportuaria se encuentran la simplicidad de las modificaciones requeridas, la facilidad de administración, la clara relación de la normativa con su finalidad y el mínimo impacto de las normas en la aplicación de la ordenanza de zonificación en otras partes de la comunidad. otras partes de la comunidad.

Evaluación

Una zona superpuesta permitiría a la ciudad y al condado regular los usos del suelo en las cercanías del aeropuerto utilizando regulaciones de zonificación.

Como se mencionó anteriormente, el Estado de California ha adoptado un estándar de insonorización para los niveles de ruido en interiores atribuibles a fuentes externas de ruido para nuevas construcciones residenciales. Estos estándares de rendimiento mínimo requieren que el CNEL no exceda los 45 dB en ninguna habitación habitable, con todas las puertas y ventanas cerradas. Además, el Estado de California ha adoptado una ley de divulgación justa que establece que cuando una propiedad se encuentra dentro de un Área de Influencia Aeroportuaria (AIA), se debe proporcionar un aviso como parte de la transacción inmobiliaria. Las políticas del ACLUP, que establecieron un AIA para el Aeropuerto de Oxnard, requieren el uso de divulgación justa para las transacciones inmobiliarias en las áreas circundantes al aeropuerto. La ciudad de Oxnard y el Condado de Ventura podrían adoptar la zona superpuesta para la implementación uniforme de estos diversos componentes y lograr un enfoque de compatibilidad de uso del suelo que sea uniforme y consistente con la ley estatal y las políticas locales.



Determinar la extensión geográfica y los requisitos de la zona superpuesta es una decisión crucial, ya que tiene implicaciones a largo plazo y puede ser difícil de ajustar en el futuro. Como se discutió en el Capítulo Tres, los contornos de exposición al ruido para 2027 abarcan un área ligeramente mayor que los contornos de 2022; por lo tanto, los contornos de 2027 proporcionarían la mayor área de protección para el aeropuerto. Se han desarrollado alternativas adicionales para el Aeropuerto de Oxnard que ofrecen aún más protección, como los contornos de 60 CNEL y los contornos a 20 años incluidos en el Apéndice D del documento de Mapas de Exposición al Ruido.

Al considerar el uso de contornos de ruido para los límites de planificación del uso del suelo, la forma irregular de los contornos se vuelve problemática, especialmente cuando el contorno abarca solo una parte de un terreno. Teniendo esto en cuenta, una alternativa sería ajustar las zonas superpuestas a un punto lógico. Al igual que las políticas de la FAA sobre insonorización, los límites de planificación basados en los contornos de exposición al ruido se ajustan comúnmente a un punto lógico, como los límites de un vecindario, una arteria vial importante, una autopista, un río u otra barrera física o natural.

Como se ha indicado anteriormente, el ACLUP del condado de Ventura contiene una política que exige el uso de un descuento justo para las transacciones inmobiliarias en la Zona de Patrón de Tráfico Ampliado (ETPZ) que rodea el aeropuerto, que es mayor y contiene todos los terrenos dentro del contorno de ruido futuro (2027) de 65 CNEL. En el **Anexo 6B** se incluye una comparación entre la ETPZ del ACLUP y los contornos de ruido futuros (2027).

Conclusión

Esta medida ya está en vigor, dado que el ACLUP del Condado de Ventura contiene una política que exige el uso de divulgación justa para las transacciones inmobiliarias dentro de la Zona Extendida de Patrón de Tráfico (ETPZ) que rodea el aeropuerto, que es más grande y abarca toda la tierra dentro del futuro contorno de 65 CNEL en 2027.

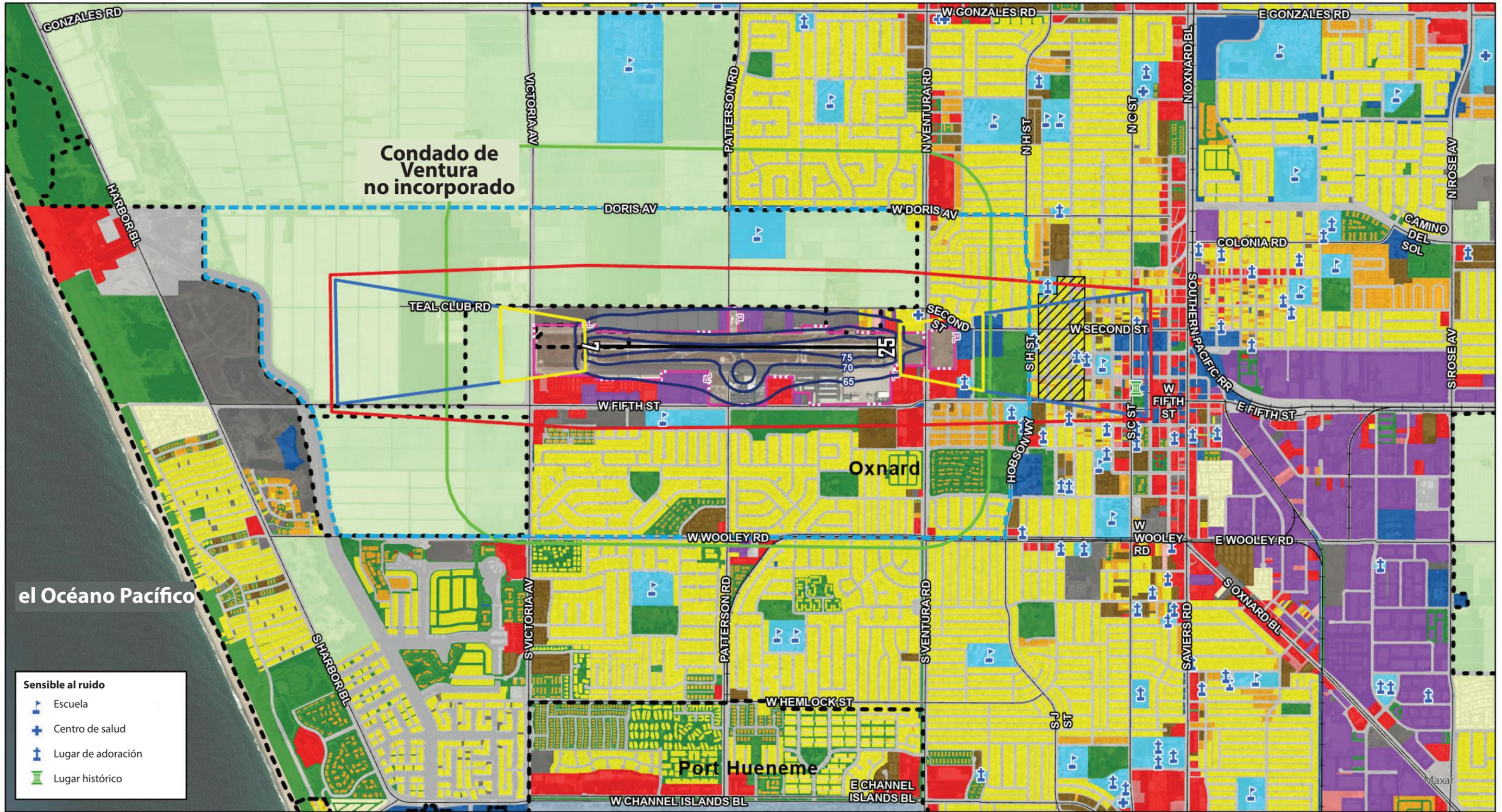
Esta alternativa no merece mayor consideración.

TÉCNICAS DE GASTO

Las técnicas de gestión del uso del suelo que implican gastos directos incluyen lo siguiente:

- Adquisición de propiedades
- Aislamiento acústico
- Adquisición de servidumbre de paso y acústica
- Garantía de venta
- Adquisición de derechos de desarrollo

Estas medidas generalmente se consideran como último recurso para controlar los impactos del ruido porque son a menudo disruptivas, costosas y, a veces, controvertidas. Estas medidas son potencialmente

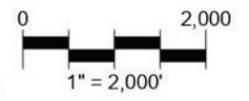


- Sensible al ruido**
- Escuela
 - Centro de salud
 - Lugar de adoración
 - Lugar histórico

Leyenda

| | | | | | | | | |
|--|--|--|--------------------------------|--|--|-------------------------|-----------------------------|---------------------|
| Línea central de la pista | Límite jurisdiccional | Ferrocarril | Zona de protección de la pista | Zona de patrón de tráfico | Residencial unifamiliar | Viviendas fabricadas | Militar - Base Naval | Público/parapúblico |
| Límite de propiedad del aeropuerto | Distrito histórico nacional Henry T. Oxnard | Carreteras | Zona de seguridad exterior | Residencial unifamiliar | Residencial multifamiliar - Densidad media | Agricultura | Industrial | Sensible al ruido |
| Curvas de ruido CNEL 2027 | Zona de superposición de peligros aeroportuarios | Zona de superposición de peligros aeroportuarios | Zona de protección de altura | Residencial multifamiliar - Densidad media | Viviendas multifamiliares - Alta densidad | Comercial | Estacionamiento | Vacante |
| <small>CNEL - Community Noise Equivalent Level</small> | | | | Uso mixto | | Parques/Espacio abierto | Servidumbre/derecho de paso | |

Fuente:
 Datos del registro de contribución territorial de terrenos del condado de Ventura
 ESRI Basemap Imagery, 2022



This page intentionally left blank



elegibles para asistencia financiera de la FAA a través de la porción reservada para ruido del Programa Federal de Mejora de Aeropuertos (AIP), si están aprobadas dentro de un Programa de Compatibilidad de Ruido Parte 150.

Para ser elegible para el financiamiento del Programa de Mejora de Aeropuertos (AIP), un proyecto de compatibilidad de ruido (también denominado proyecto de mitigación de ruido) debe cumplir con todos los requisitos del Apéndice R, *Planificación/Proyectos de Compatibilidad de Ruido* del Manual de Mejora de Aeropuertos.

La Orden de la FAA 5100.38D, Apéndice R, Sección R-6, Ítem a estipula que estas ubicaciones de proyecto deben estar dentro del contorno de ruido de 65 CNEL, basado en las condiciones existentes o en las condiciones pronosticadas a cinco años, lo que sea mayor. Históricamente, las propiedades dentro de los contornos de ruido que superan los 65 CNEL han recibido una prioridad mucho más alta para la financiación de mitigación que las propiedades ubicadas dentro de contornos menores (es decir, contornos de 55 y 60 CNEL).

Adquisición de propiedades

El objetivo de la adquisición de propiedades como medida de mitigación es eliminar residencias de áreas severamente impactadas por el ruido y prevenir el desarrollo de usos incompatibles cerca del aeropuerto. Esta puede ser una forma efectiva de asegurar la completa compatibilidad acústica alrededor de un aeropuerto, aunque presenta varios inconvenientes importantes. Estos incluyen costos potencialmente altos, notable complejidad, esfuerzo administrativo, interrupción de la vida de los residentes en el área de adquisición, y el riesgo de daño significativo al carácter de vecindarios establecidos.

Bajo las regulaciones federales (FAA Order 5100.38D, Apéndice R, Tabla R-6, Ítem e), se puede adquirir tierra para la mitigación del ruido con financiamiento a través de la reserva para ruido del Programa Federal de Mejora de Aeropuertos, siempre que esté dentro del contorno de 65 CNEL y se haya desarrollado con usos del suelo sensibles al ruido. La FAA apoya activamente la propiedad del aeropuerto sobre tierras impactadas por niveles de ruido superiores a 75 CNEL. Aunque la adquisición de áreas impactadas por ruido hasta 65 CNEL es elegible para asistencia financiera federal, puede ser difícil establecer una alta prioridad con la FAA para financiar la adquisición de propiedades fuera del contorno de 70 o 75 CNEL.

Evaluación

Como se discutió anteriormente, la adquisición de áreas impactadas por ruido hasta 65 CNEL es elegible para asistencia financiera federal. No hay propiedades residenciales sensibles al ruido dentro de los contornos de 65, 70 o 75 CNEL para las condiciones existentes (2022) o futuras (2027) en las áreas circundantes al Aeropuerto de Oxnard.



Conclusión

No debería considerarse la inclusión de esta alternativa en el NCP.

Aislamiento acústico

Los usos del suelo sensibles al ruido pueden ser adaptados para incluir aislamiento acústico destinado a reducir los niveles de ruido interior. El aislamiento acústico puede mejorar el nivel de ruido de exterior a interior de una estructura en cinco a diez decibelios. Las estrategias de aislamiento acústico generalmente incluyen la incorporación de aislamiento térmico y sellado contra la intemperie; el uso de dispositivos que reducen el ruido en las salidas de aire y buzones; la instalación de ventanas acústicas; y puertas de acero de núcleo sólido o de espuma. Dado que los beneficios de estas mejoras solo se realizan si las ventanas y puertas están cerradas, también se pueden incorporar sistemas de ventilación.

Además de los criterios previamente discutidos, la FAA ha proporcionado orientación específica para los programas de aislamiento acústico, como se detalla en la Orden FAA 5100-38D, Manual del Programa de Mejora de Aeropuertos, Apéndice R, vigente desde el 30 de septiembre de 2014, y en la Circular Asesora FAA 150/500-9B, Directrices para el Aislamiento Acústico de Estructuras Expuestas a Ruido de Aeronaves, emitida el 8 de junio de 2022. Para los programas de aislamiento acústico, se aplica un requisito de elegibilidad en dos pasos: primero, las estructuras no compatibles impactadas por el ruido deben estar ubicadas dentro del contorno de 65 CNEL existente o futuro de un aeropuerto; y segundo, la estructura debe tener un nivel de ruido interior existente de 45 CNEL o mayor, medido con las ventanas cerradas, para ser elegible.

Evaluación

No hay propiedades residenciales sensibles al ruido dentro de los contornos de 65, 70 o 75 CNEL para las condiciones existentes (2022) o futuras (2027) en las áreas circundantes al Aeropuerto de Oxnard.

Conclusión

Esta alternativa no sería elegible para su inclusión en el PNC.

Adquisición de servidumbre de paso y acústica

Una servidumbre es un derecho que tiene una persona para hacer uso de la propiedad de otro propietario para un propósito limitado. En el contexto de la planificación de compatibilidad de ruido de aeropuertos, los dos tipos generales de servidumbres son:

1. Servidumbres positivas, que permiten que alguien genere ruido sobre el terreno; y
2. Servidumbres negativas, que previenen la creación o continuación de usos sensibles al ruido no protegidos en la propiedad.



Una ventaja de las servidumbres sobre la zonificación es que pueden ser permanentes, mientras que la designación de zonificación de una parcela puede cambiar. La adquisición de servidumbres no reduce los impactos del ruido sobre las personas ni cambia los usos incompatibles a usos compatibles. A nivel local, una ventaja importante de las servidumbres sobre la adquisición es que la propiedad permanece en los registros fiscales y está disponible para un desarrollo compatible por parte de los propietarios del terreno.

Las servidumbres de ruido y de navegación aérea otorgan a un aeropuerto el derecho de dirigir aeronaves sobre una propiedad, creando molestias relacionadas, sin la amenaza de una demanda. Estas servidumbres corren con la tierra y sirven como un medio limitado de notificar a los posibles propietarios sobre el impacto del ruido del aeropuerto. La compra de servidumbres de ruido y de navegación aérea dentro del 65 CNEL es elegible para asistencia financiera federal a través de la reserva para ruido del AIP. La compra de servidumbres de ruido y de navegación aérea sobre viviendas existentes puede ser apropiada si el ruido interfiere sustancialmente con el pleno disfrute de la propiedad. Las ventajas y desventajas de la compra de servidumbres de ruido y de navegación aérea se describen en la **Tabla 6B**.

TABLA 6B | Ventajas y Desventajas de la Compra de Servidumbres de Ruido y Navegación Aérea

| Programa de Adquisición Voluntaria de Propiedad | Programa Integral de Reurbanización |
|---|--|
| Protección legal para el aeropuerto. | No mitiga el ruido, solo compensa a los propietarios por la inconveniencia. |
| Cumplimiento limitado de los objetivos de divulgación justa. | Los futuros propietarios no reciben una compensación similar, pero aún están expuestos al ruido de las aeronaves. |
| Los vecinos que han disminuido su disfrute de la propiedad son compensados. | Riesgo de que el aeropuerto se convierta en blanco de quejas, controversias, presión política y posiblemente demandas. |

Si se utilizan fondos federales para la adquisición de residencias, se requerirá que cualquiera de los programas cumpla con la Ley de Políticas Uniformes de Asistencia para la Reubicación y Adquisición de Bienes Raíces de 1970 (URARPAPA). Estas regulaciones exigen que ciertos servicios de asistencia para la reubicación estén disponibles para los propietarios de viviendas arrendatarios de los inmuebles a adquirir. Esto incluye la asistencia para encontrar productos comparables y decentes. Vivienda sustitutiva por el mismo costo, gastos de mudanza y, en algunos casos, pérdida de ingresos.

La FAA permite que los límites de adquisición de propiedades se delineen en puntos de interrupción lógicos, como el límite de un vecindario, una calle de superficie arterial significativa, una carretera, un río u otra barrera o característica física o natural. Utilizando esta guía, se desarrolló un límite del programa utilizando la exposición de ruido de 2027 contornos como base. Sobre la base de esta metodología, se incluyen 7 unidades de vivienda adicionales en el área potencial del programa, además de las 23 unidades de vivienda que se encuentran dentro de los contornos de exposición de ruido 2027 65 CNEL. Por lo tanto, hay un total de 30 unidades de vivienda, incluidas 16 unifamiliares y 14 unidades multifamiliares, como se muestra en la **Tabla 6C** y en el **Anexo 6C**. Los recuentos de unidades de vivienda se basan en la información disponible de la capa de parcelas del condado de Ventura y los datos del censo de impuestos del tasador.

Una estimación preliminar para la adquisición de las viviendas dentro del contorno de exposición al ruido de 65 CNEL fue determinado por el análisis comparativo del mercado a partir de los datos del servicio de listado múltiple (MLS). Los costos de compra son de \$1,105,000 por familia individual (un total de



\$17,680,000) y \$517,700 por unidad de vivienda multifamiliar (por un total de 7.247.800 dólares); los pagos de reubicación podrían ser de hasta \$22,500 por hogar para los propietarios (\$360,000) o \$5,250 para los inquilinos (\$73,500), según la Orden 5100.37B de la FAA, Asistencia para la Adquisición de Terrenos y Reubicación para Proyectos Aeroportuarios; y la demolición y reducción de materiales peligrosos podría costar 25.000 dólares por estructura (750.000 dólares para la zona). También puede ser necesario un consultor para navegar por la propiedad en ventario, tasación y proceso de adquisición, a un costo estimado de \$350,000. El costo total estimado para la adquisición, la rezonificación y la preparación del área aproximada para el redesarrollo con usos de suelo compatibles sería de \$26,461,300. Al menos una parte de estos costes se compensaría con los ingresos procedentes de la venta.

TABLA 6C | Propiedades Potencialmente Elegibles para la Adquisición o Aislamiento Acústico – Aeropuerto de Oxnard

| Paquete | Clasificación del uso del suelo | Parcelas/Unidades de Vivienda (d.u.) ² |
|-------------------------|--|---|
| 1830110260 | Unifamiliar | 1 |
| 1830110270 ¹ | Multifamiliar, densidad media | 2 |
| 1830110255 ¹ | Multifamiliar, densidad media | 3 |
| 1830110030 ¹ | Unifamiliar | 2 |
| 1830110045 | Unifamiliar | 2 |
| 1830110050 | Unifamiliar | 2 |
| 1830110195 | Multifamiliar, densidad media | 9 |
| 1830110205 | Unifamiliar | 2 |
| 1830110140 ³ | Unifamiliar | 1 |
| 1830110150 ³ | Unifamiliar | 1 |
| 1830110125 ³ | Hospital de Convalecencia/Casa de Reposo | 0 |
| 1830110150 ³ | Unifamiliar | 1 |
| 1830110100 ³ | Unifamiliar | 1 |
| 1830110380 ³ | Unifamiliar | 1 |
| 1830110080 ³ | Unifamiliar | 1 |
| 1830110140 ³ | Unifamiliar | 1 |
| Total: | | 30 |

¹ Una parte de la parcela también se encuentra dentro del contorno de ruido 70-75 CNEL; sin embargo, no hay estructuras permanentes ubicadas en esa parte.

² El número de unidades de vivienda se estima en función de las descripciones de uso de la propiedad del Tasador del Condado de Ventura para cada parcela, seleccionando el límite superior de cualquier rango y la adición de una unidad de vivienda para las parcelas descritas como que contienen casas de huéspedes, apartamentos garaje o dormitorios.

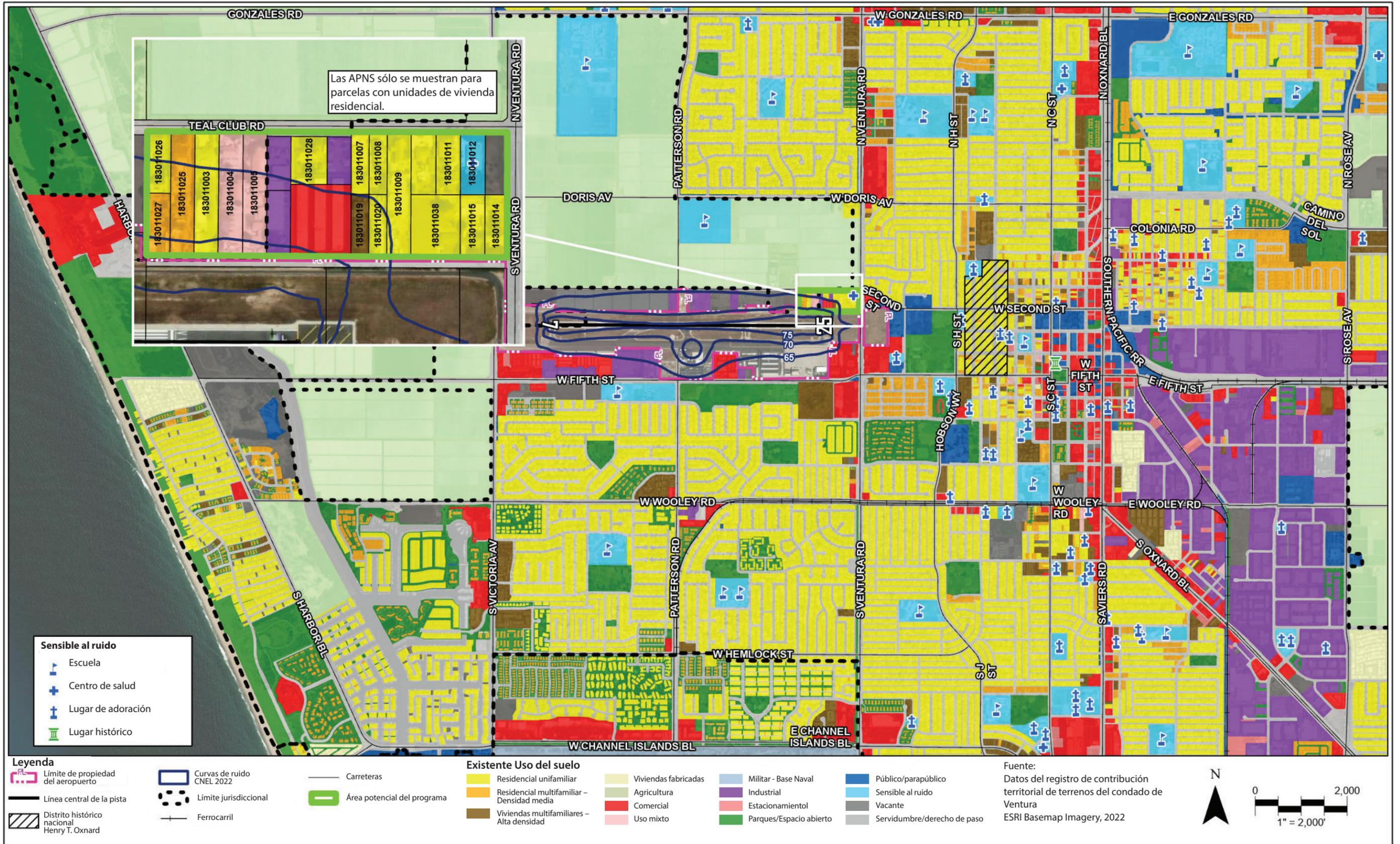
³ La propiedad no está incluida en el contorno 65-70 CNEL, pero se encuentra dentro de los límites potenciales del programa.

⁴ La población estimada se calcula multiplicando el número de unidades de vivienda para usos de suelo residencial por el número de personas por hogar (4,00). La información de personas por hogar se basa en la información de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2017-2021 de la Oficina del Censo de EE. UU., al 1 de julio de 2022. Recuperado de: <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/oxnardcitycalifornia/PST045222>

Fuente: Análisis de Coffman Associates

Conclusión

Un programa voluntario de adquisición y reurbanización residencial podría promover la compatibilidad del aeropuerto al norte del aeropuerto; Por lo tanto, esta alternativa merece un examen más detenido.



This page intentionally left blank



Aislamiento acústico voluntario

Los usos del suelo sensibles al ruido pueden adaptarse para incluir un aislamiento acústico destinado a reducir los niveles de ruido interior. El aislamiento acústico puede mejorar el nivel de ruido de exterior a interior de una estructura entre cinco y diez decibelios. Las estrategias de aislamiento acústico generalmente incluyen la incorporación de aislamiento térmico y protección contra la intemperie; rejillas de ventilación y ranuras de correo desconcertantes; Instalación de ventanas acústicas y puertas de acero de núcleo sólido o de espuma roja. Dado que los beneficios de estas mejoras solo se obtienen si las ventanas y puertas están cerradas, también se pueden incorporar sistemas de ventilación.

Además de los criterios discutidos anteriormente, la FAA ha proporcionado orientación específica para los programas de aislamiento acústico, como se describe en la Orden 5100-38D de la FAA, Manual del Programa de Mejoramiento de Aeropuertos, Apéndice R, vigente a partir del 30 de septiembre de 2014. En el caso de los programas de aislamiento acústico, se aplica un requisito de elegibilidad de dos pasos para dichos programas: en primer lugar, las estructuras no compatibles con el impacto del ruido deben estar ubicadas dentro del contorno 65 CNEL existente o futuro de un aeropuerto; y en segundo lugar, la estructura debe tener un nivel de ruido interior existente de 45 CNEL o más, medido con las ventanas cerradas, para ser elegible.

Evaluación

Además de los requisitos de la FAA para su implementación, un programa de aislamiento acústico requiere el apoyo administrativo de la agencia patrocinadora, en este caso, el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura. Antes de iniciar el programa, sería necesario tomar las siguientes medidas: establecer un límite del programa, crear directrices para el programa, capacitar al personal técnico o contratar a un consultor calificado para administrar el programa, y desarrollar una lista de contratistas aprobados. Además, sería necesario establecer el escalonamiento y la priorización de los programas.

Con base en los contornos de exposición al ruido de 2027, el área potencial del programa incluye 16 viviendas unifamiliares unidades de vivienda residencial y 14 unidades de vivienda residencial multifamiliar, como se muestra en el Anexo 6C. El costo estimado del programa es de \$1,554,000, asumiendo costos de \$50,000 por unidad unifamiliar (\$800,000 en total), \$30,000 por unidad multifamiliar (\$420,000), \$75,000 para un centro de convalecencia y un 20 por ciento de contingencia para un consultor que administre el programa (\$259,000). Es importante tener en cuenta que es posible que algunas residencias no califiquen según la guía de aislamiento acústico de la FAA discutida anteriormente; Por lo tanto, es probable que las estimaciones de costos sean mayores que los costos esperados.

Conclusión

Un programa voluntario de aislamiento acústico residencial podría reducir los impactos del ruido al norte del aeropuerto; Por lo tanto, esta alternativa merece un examen más detenido.



Adquisición de servidumbre de paso y acústica

Una servidumbre es un derecho que tiene una persona para hacer uso de la propiedad de otro propietario para un propósito limitado. En el contexto de la planificación de compatibilidad de ruido de aeropuertos, los dos tipos generales de servidumbres son:

1. Servidumbres positivas, que permiten que alguien genere ruido sobre el terreno; y
2. Servidumbres negativas, que previenen la creación o continuación de usos sensibles al ruido no protegidos en la propiedad.

Una ventaja de las servidumbres sobre la zonificación es que pueden ser permanentes, mientras que la designación de zonificación de una parcela puede cambiar. La adquisición de servidumbres no reduce los impactos del ruido sobre las personas ni cambia los usos incompatibles a usos compatibles. A nivel local, una ventaja importante de las servidumbres sobre la adquisición es que la propiedad permanece en los registros fiscales y está disponible para un desarrollo compatible por parte de los propietarios del terreno.

Las servidumbres de ruido y de navegación aérea otorgan a un aeropuerto el derecho de dirigir aeronaves sobre una propiedad, creando molestias relacionadas, sin la amenaza de una demanda. Estas servidumbres corren con la tierra y sirven como un medio limitado de notificar a los posibles propietarios sobre el impacto del ruido del aeropuerto. La compra de servidumbres de ruido y de navegación aérea dentro del 65 CNEL es elegible para asistencia financiera federal a través de la reserva para ruido del AIP. La compra de servidumbres de ruido y de navegación aérea sobre viviendas existentes puede ser apropiada si el ruido interfiere sustancialmente con el pleno disfrute de la propiedad. Las ventajas y desventajas de la compra de servidumbres de ruido y de navegación aérea se describen en la **Tabla 6D**.

TABLA 6D | Ventajas y Desventajas de la Compra de Servidumbres de Ruido y Navegación Aérea

| Ventajas | Ventajas |
|---|---|
| Protección legal para el aeropuerto. | Protección legal para el aeropuerto. |
| Cumplimiento limitado de los objetivos de divulgación justa. | Cumplimiento limitado de los objetivos de divulgación justa. |
| Los vecinos que han disminuido su disfrute de la propiedad son compensados. | Los vecinos que han disminuido su disfrute de la propiedad son compensados. |

Evaluación

La compra de servidumbres de ruido y navegación no es una opción viable dados los limitados beneficios Comparación con los costos.

Conclusión

Esta alternativa no debe ser considerada para su inclusión en el NCP, ya que esta es una medida continua que se puede lograr a través de una actualización del ACLUP del condado.



Aseguramiento de ventas

Bajo un programa de aseguramiento de ventas, el aeropuerto ofrecería complementar cualquier oferta de compra de buena fe hasta una cantidad igual al valor justo de mercado para las viviendas dentro del contorno de exposición al ruido de 65 CNEL. El aeropuerto garantiza al dueño de la propiedad recibir el valor de tasación, o algún incremento del mismo, independientemente del precio de venta final que se negocie con el comprador. Con el fin de evitar la colusión entre el comprador y el vendedor, en detrimento del aeropuerto, el aeropuerto debe aprobar el precio de venta de la vivienda y cualquier ajuste a la baja de ese precio. A cambio de la participación en el programa, el aeropuerto podría exigir a los propietarios que le otorguen al aeropuerto una servidumbre de navegación.

Evaluación

La ventaja de un programa de garantía de ventas es que el aeropuerto nunca tomaría el título de la propiedad, por lo que permanecería en las listas de impuestos del condado. Sin embargo, esta alternativa sólo es apropiada si no se lleva a cabo el programa de adquisición voluntaria.

Conclusión

Esta alternativa puede ser considerada para su inclusión en el NCP si no se persigue un programa de adquisición voluntaria.

Adquisición de derechos de desarrollo

La propiedad de la tierra implica la propiedad de un conjunto de derechos para usar y desarrollar esa tierra en la medida permitida por las regulaciones gubernamentales, como las leyes de zonificación, salud y seguridad, y leyes ambientales. Un propietario puede vender algunos de estos derechos mientras retiene la titularidad de la tierra. Por ejemplo, un propietario de la propiedad renuncia a algunos de los derechos sobre su propiedad cuando otorga a alguien una servidumbre o vende los derechos minerales de la propiedad. Uno de los derechos que un propietario de la propiedad puede vender es el derecho a desarrollar la propiedad para usos urbanos. Las ventajas y desventajas de la adquisición de derechos de propiedad están resumidas en la **Tabla 6E**.

TABLA 6E | Ventajas y Desventajas de la Adquisición de Derechos de Desarrollo – Aeropuerto de Oxnard

| Ventajas | Desventajas |
|---|--|
| Protege de desarrollos incompatibles | El costo puede ser casi tanto como la titularidad completa |
| Los propietarios reciben compensación | El comprador obtiene un interés muy limitado en la propiedad |
| La propiedad se mantiene en propiedad privada, en uso productivo y en las listas de impuestos | Solo es efectiva en áreas rurales |



Evaluación

Esta alternativa es apropiada solo en áreas no desarrolladas, no en áreas urbanas completamente desarrolladas, como la Ciudad de Oxnard. Las áreas de la Ciudad de Oxnard dentro del contorno CNEL 65 ya están desarrolladas o están planificadas y zonificadas para usos de tierras compatibles. La tierra no desarrollada en el condado de Ventura no incorporado está protegida de futuros desarrollos por la iniciativa de votantes SOAR hasta 2050.

Conclusión

Esta alternativa no debe ser considerada para inclusión en el NCP.

ALTERNATIVAS PRELIMINARES DE USO DEL SUELO

La **Tabla 6F** presenta la lista preliminar de alternativas de gestión del uso del suelo que merecen una consideración más detallada. Estas deben ser revisadas por el Comité Asesor de Planificación, el personal del aeropuerto y el público. Se pueden necesitar ajustes a estas medidas preliminares antes de desarrollar el plan final. Además, se requiere una consideración más detallada para la implementación de estas recomendaciones.

TABLA 6F | Alternativas de Gestión del Uso del Suelo para Consideración Adicional – Aeropuerto de Oxnard

| Alternativa | Descripción | Costo | Agencia de implementación |
|---|---|----------------|---------------------------------------|
| Actualizar las políticas del plan general | Añadir política para monitorear y actualizar el estudio Parte 150. Establecer umbral de ruido aéreo para compatibilidad. | Administrativo | Ciudad de Oxnard y Condado de Ventura |
| Actualizar el mapa del plan general | Incorporar contornos de exposición al ruido como parte del mapa del plan general. | Administrativo | Ciudad de Oxnard y Condado de Ventura |
| Programación de mejoras de capital | Establecer un proceso de comunicación entre los departamentos de obras públicas locales y el personal del aeropuerto para compartir información sobre mejoras públicas importantes. | Administrativo | Ciudad de Oxnard y Condado de Ventura |
| Adquisición Voluntaria de Bienes | Adquirir 16 parcelas ubicadas al norte del extremo aproximado de la pista 25 y eliminar los usos de suelo incompatibles. | \$26,461,300 | Condado de Ventura |
| Aislamiento acústico | Instalar aislamiento acústico para 30 unidades de vivienda al norte del extremo de aproximación de la pista 25. | \$1,554,000 | Condado de Ventura |