



Capítulo 7

PROGRAMA DE COMPATIBILIDAD DE RUIDO

El objetivo del proceso de planificación de compatibilidad de ruido es mejorar la armonía entre las operaciones aeronáuticas y los usos de suelo sensibles al ruido en la zona, permitiendo al aeropuerto seguir desempeñando su papel en la red de transporte aéreo de la comunidad, el estado y la nación. El Programa de Compatibilidad de Ruido (PCR) incluye tres elementos para cumplir con este objetivo.

- El **elemento de reducción del ruido** incluye medidas voluntarias de reducción del ruido seleccionadas entre las alternativas evaluadas en el Capítulo 5, Alternativas de reducción del ruido.
- El **elemento de gestión de uso del suelo** incluye medidas para mitigar o prevenir los impactos del ruido en los usos del suelo existentes afectados por el ruido y en el futuro desarrollo del uso del suelo en los alrededores del aeropuerto. Las técnicas de gestión del uso de suelo se evaluaron en el Capítulo 6, Alternativas de uso de suelo.
- El **elemento de gestión del programa** incluye procedimientos y documentos para la implementación de las medidas voluntarias recomendadas de reducción de ruido y uso de suelo, monitorear el progreso del programa y actualizar el PCR.

La parte 150 del 14 CFR requiere que las medidas del programa se apliquen durante un mínimo de cinco años, aunque pueden mantenerse por un período más largo si así lo desea el patrocinador. Este PCR se ha desarrollado con base de un periodo de planificación de diez años.

Cada medida del PNC se resume en las **Tablas 7B y 7D**, que se encuentran al final de este capítulo. Para cada medida, estas tablas incluyen una breve descripción, la entidad responsable de la implementación de cada medida, el costo estimado, el calendario propuesto y las posibles fuentes de financiamiento.



ELEMENTO DE REDUCCIÓN DE RUIDO

Las posibles técnicas de reducción del ruido se analizaron en el análisis de alternativas presentado en el Capítulo 5. A los efectos de 14 CFR Parte 150, las medidas de reducción de ruido que se llevaron a cabo incluyen la evaluación de una posible barrera acústica y la continuación del programa de educación y concientización de pilotos Fly Friendly. Además, existen varias medidas voluntarias de reducción del ruido que pueden seguir implementándose localmente fuera de 14 CFR Parte 150. Las medidas locales que no se someten a la revisión de la Parte 150 del Convenio Alemán de Regulaciones Federales (CFR, por sus siglas en inglés) se analizan en la sección final de este capítulo.

CONTORNOS DE RUIDO

No se recomiendan medidas voluntarias de reducción del ruido que alteren los contornos de exposición al ruido de referencia de 2022 o 2027 que se muestran en los **Anexos 7A y 7B**.

ELEMENTO DE GESTIÓN DEL USO DEL SUELO

Las medidas de mitigación del uso de la tierra recomendadas para las cercanías del Aeropuerto de Oxnard se resumen en la **Tabla 7B**. Las medidas de uso de la tierra que se enumeran a continuación incluyen actualizaciones o enmiendas a los documentos de planificación aplicables para la Ciudad de Oxnard y el Condado de Ventura.

- 1. Modificar los planes generales para incluir una política de monitoreo y actualización del estudio Parte 150 del Aeropuerto de Oxnard y modificar los mapas del plan general para establecer un umbral de ruido aeronáutico para la compatibilidad del uso de suelo.**

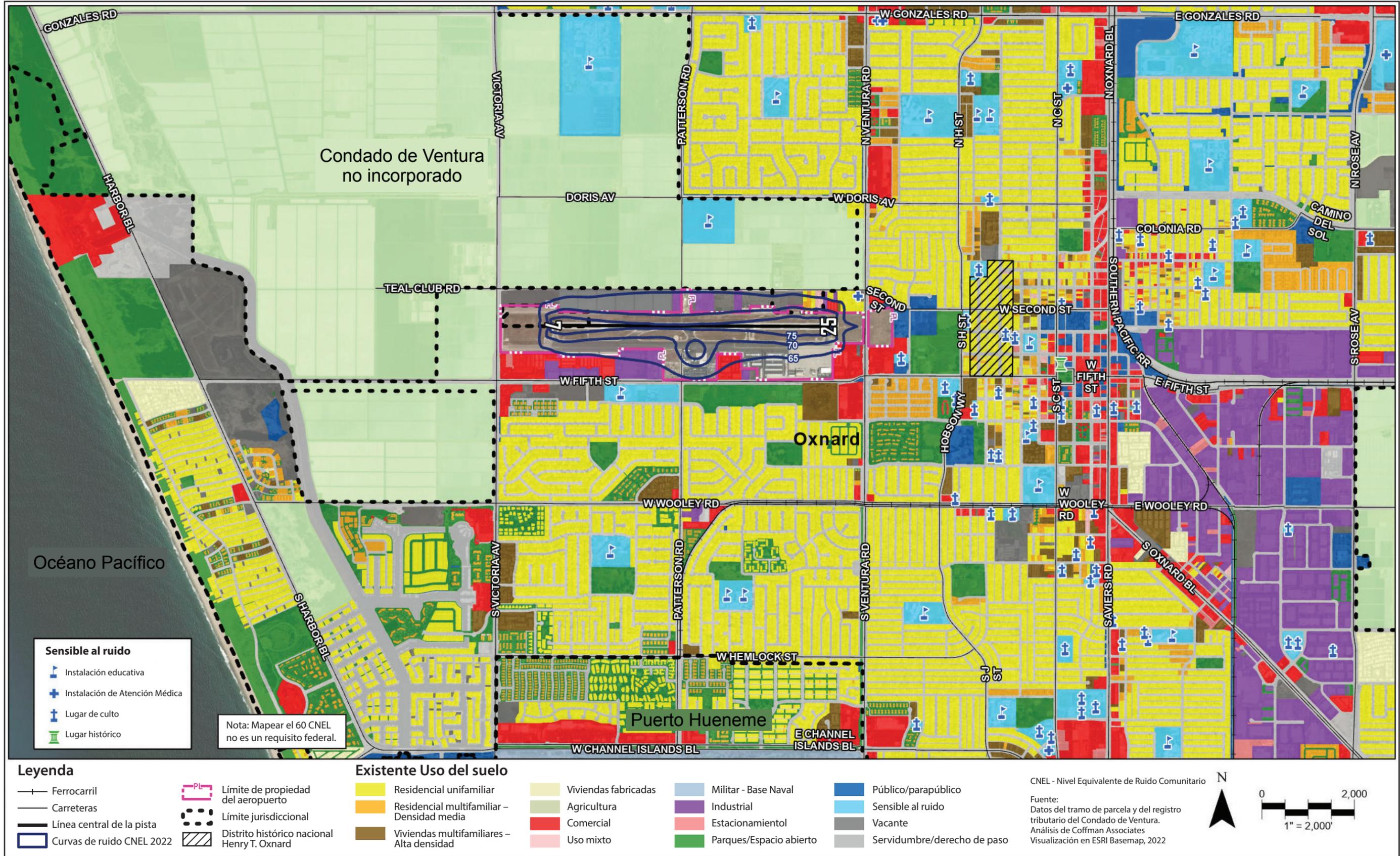
Descripción. Los elementos de ruido de los planes generales para la Ciudad de Oxnard y el Condado de Ventura incluir el modelado de ruido y las políticas asociadas. Los planes generales, sin embargo, no recomiendan que el aeropuerto actualice su Parte 150, y no se especifican los umbrales de ruido de las aeronaves identificados para el desarrollo sensible al ruido. Sería beneficioso para las futuras enmiendas al Plan General referirse específicamente a la actual Parte 150 e incorporar por referencia políticas y mapas que garanticen la coherencia con el programa de compatibilidad de ruido de la Parte 150.

Además, el Condado de Ventura deben considerar incorporar los contornos de ruido CNEL para el Aeropuerto de Oxnard que se han desarrollado a través de este estudio en la ciudad y el condado Planos generales. Esta información puede ser útil para los responsables de la toma de decisiones a la hora de considerar revisión del mapa del plan general.

Relación con el PCR de 2000. Esta medida es coherente con la medida #2 recomendada por el elemento de gestión del uso de la tierra del PCR de 2000 (Establecer 60 CNEL como umbral para promover la compatibilidad con los aeropuertos) desarrollo) y la medida #3 (Preservar las designaciones de uso del suelo compatibles con los aeropuertos dentro de 60 CNEL y por debajo del patrón de tráfico cercano).

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

Nota: Mapear el 60 CNEL no es un requisito federal.

Leyenda

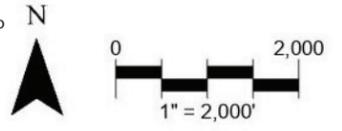
- Ferrocarril
- Carreteras
- Línea central de la pista
- Curvas de ruido CNEL 2022
- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional
- Distrito histórico nacional Henry T. Oxnard

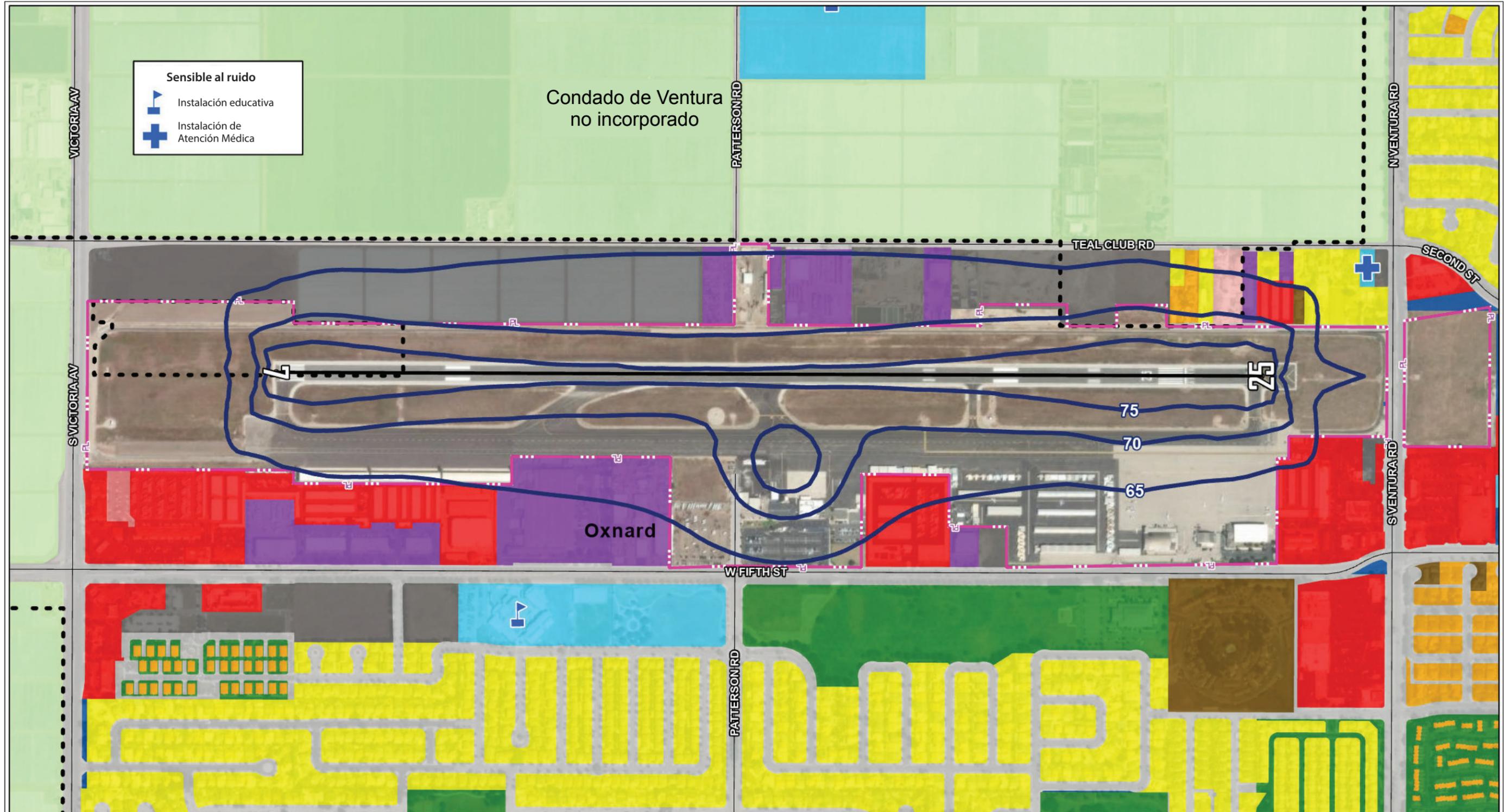
Existente Uso del suelo

- Residencial unifamiliar
- Residencial multifamiliar - Densidad media
- Viviendas multifamiliares - Alta densidad
- Viviendas fabricadas
- Agricultura
- Comercial
- Uso mixto
- Militar - Base Naval
- Industrial
- Estacionamiento
- Parques/Espacio abierto
- Público/parapúblico
- Sensible al ruido
- Vacante
- Servidumbre/derecho de paso

CNEL - Nivel Equivalente de Ruido Comunitario

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





Sensible al ruido

- Instalación educativa
- Instalación de Atención Médica

Leyenda

- Ferrocarril
- Carreteras
- Línea central de la pista
- Curvas de ruido CNEL 2022

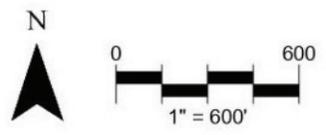
- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional
- Distrito histórico nacional Henry T. Oxnard

Existente Uso del suelo

- Residencial unifamiliar
- Residencial multifamiliar - Densidad media
- Viviendas multifamiliares - Alta densidad
- Agricultura
- Comercial
- Uso mixto
- Industrial
- Estacionamiento
- Parques/Espacio abierto
- Público/parapúblico
- Sensible al ruido
- Vacante
- Servidumbre/derecho de paso

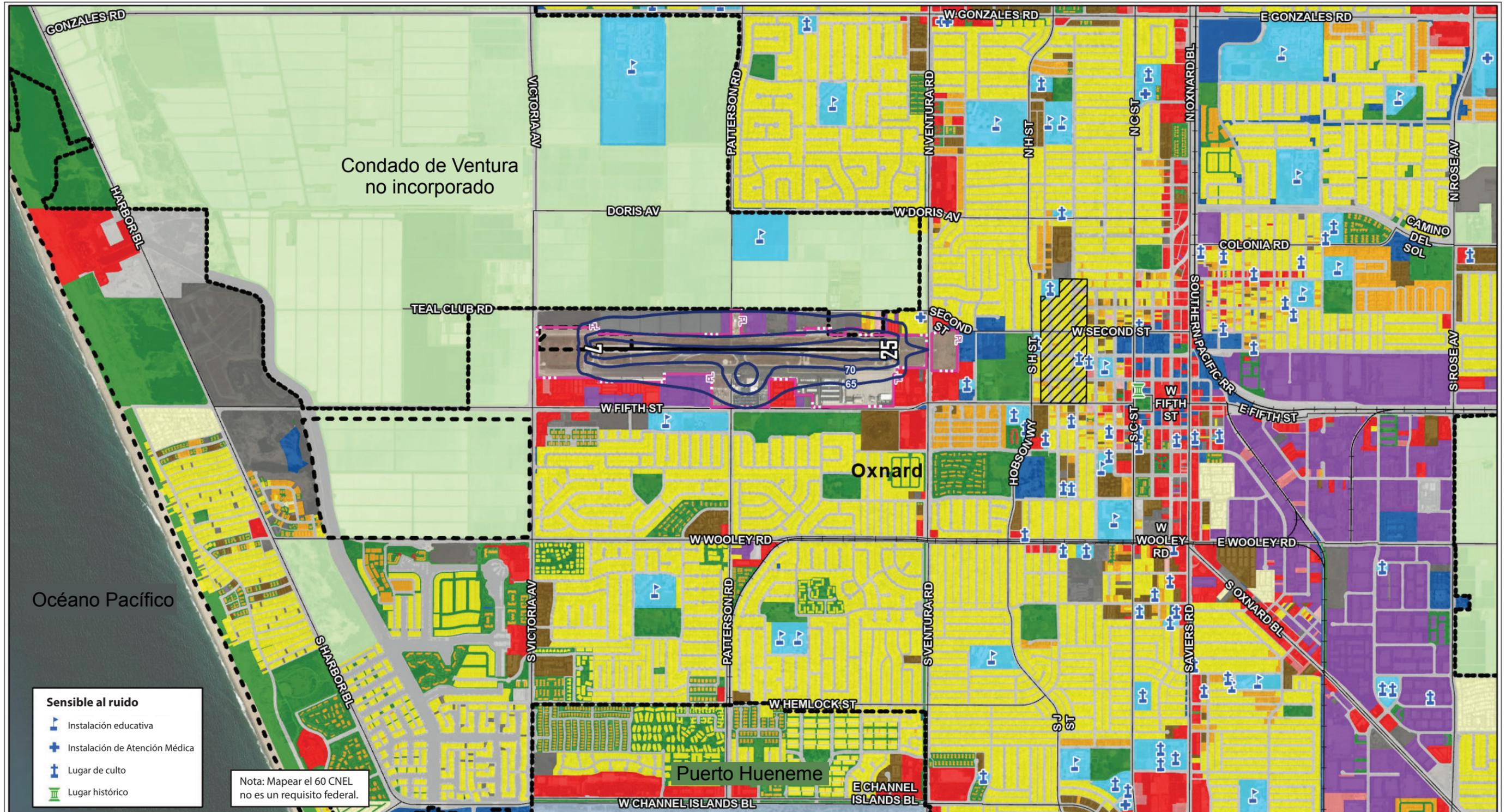
CNEL - Nivel Equivalente de Ruido Comunitario

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



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

Nota: Mapear el 60 CNEL no es un requisito federal.

Leyenda

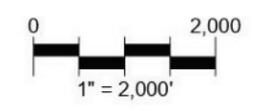
- Ferrocarril
- Carreteras
- Línea central de la pista
- Curvas de ruido CNEL 2027
- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional
- Distrito histórico nacional Henry T. Oxnard

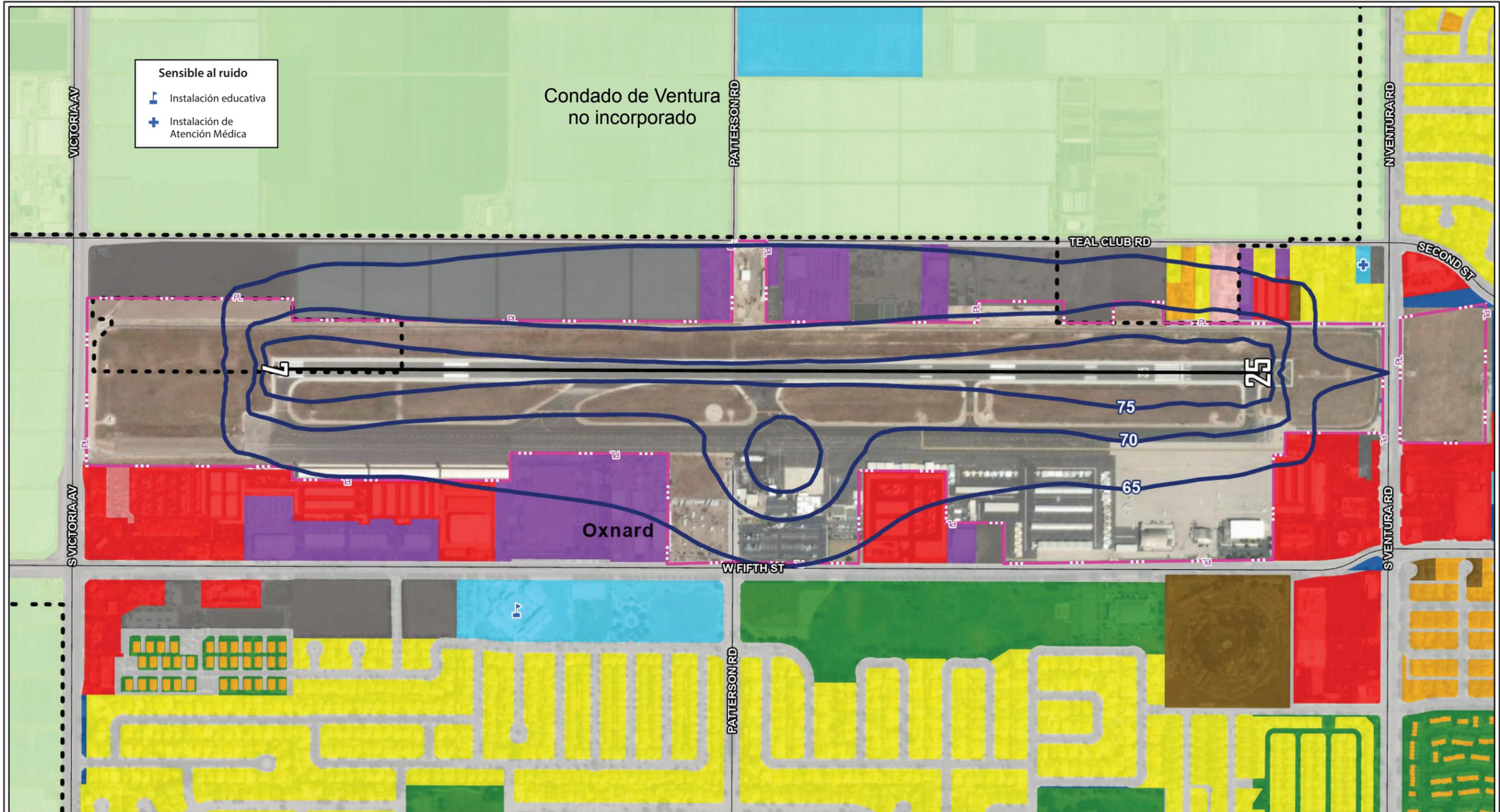
Existente Uso del suelo

- Residencial unifamiliar
- Residencial multifamiliar - Densidad media
- Viviendas multifamiliares - Alta densidad
- Viviendas fabricadas
- Agricultura
- Comercial
- Uso mixto
- Militar - Base Naval
- Industrial
- Estacionamiento
- Parques/Espacio abierto
- Público/parapúblico
- Sensible al ruido
- Vacante
- Servidumbre/derecho de paso

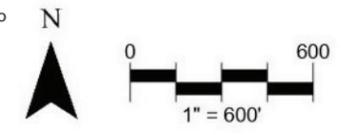
CNEL - Nivel Equivalente de Ruido Comunitario

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





Legenda Ferrocarril Carreteras Línea central de la pista Curvas de ruido CNEL 2027 Límite de propiedad del aeropuerto Límite jurisdiccional Distrito histórico nacional Henry T. Oxnard		Existente Uso del suelo Residencial unifamiliar Residencial multifamiliar - Densidad media Viviendas multifamiliares - Alta densidad Agricultura Comercial Uso mixto Industrial Estacionamiento Parques/Espacio abierto Público/parapúblico Sensible al ruido Vacante Servidumbre/derecho de paso		CNEL - Nivel Equivalente de Ruido Comunitario Fuente: Datos del tramo de parcela y del registro tributario del Condado de Ventura. Análisis de Coffman Associates Visualización en ESRI Basemap, 2022
---	--	---	--	---





Acciones de implementación. Esta medida puede establecerse mediante la reforma de los planes generales, tal como se ha escrito en la descripción anterior.

Costos y financiamiento. La adopción de esta medida conllevaría gastos administrativos para la ciudad de Oxnard y del condado de Ventura. Estos gastos se abonarían con cargo al presupuesto operativo de cada entidad respectiva.

Plazo. Las enmiendas a los planes generales llevan tiempo de preparación y tramitación. Se prevé que las enmiendas requeridas para esta medida se implementen durante la próxima actualización del plan general.

2. Actualizar los contornos de ruido reglamentarios contenidos en el Plan Integral de Uso de suelo del Aeropuerto del Condado de Ventura (ACLUP) utilizado por la Comisión de Uso de suelo del Aeropuerto (ALUC) para su justa divulgación.

Descripción. El ACLUP actualmente adoptado por el Condado de Ventura incluye los contornos de ruido del Mapa de Exposición al Ruido de 1998 para el Aeropuerto de Oxnard con fines regulatorios, incluida la divulgación justa. Por lo tanto, el ACLUP debe actualizarse para incorporar los contornos de exposición al ruido desarrollados como parte de este estudio.

Parentesco con el PCR de 2000. Esta medida es consistente con la medida recomendada en el elemento de gestión del uso de suelo del PCR de 2000 (Establecer directrices de compatibilidad de ruido para la revisión de los proyectos de urbanización dentro de la "zona de preservación del uso compatible del suelo" y exigir acuerdos de divulgación imparcial y convenios para los usos sensibles al ruido a los que se conceda un permiso de urbanización).

Acciones de implementación. Esta medida puede establecerse mediante la reforma del ACLUP del condado de Ventura, tal como se ha descrito anteriormente.

Costos y financiamiento. La adopción de esta medida implicaría gastos administrativos para la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VCTC) y la Comisión de Uso de Suelo del Aeropuerto del Condado de Ventura (ALUC). Estos gastos se pagarían con el presupuesto operativo de la ALUC del Condado de Ventura.

Plazo. Preparar una actualización de la ACLUP del condado llevaría tiempo y requeriría un componente de participación pública. El calendario dependerá de la disponibilidad del personal de ALUC y del financiamiento. La enmienda al ACLUP recomendada podría empezar en un plazo de uno a tres años, según el financiamiento de ALUC.

3. Oferta de compra de 16 parcelas ubicadas al norte del extremo de aproximación de la pista 25 en un ba-sis voluntario y eliminar los usos de suelo incompatibles.

Descripción. Hay 8 parcelas con unidades de vivienda residencial en los 65 contornos de CNEL para Oxnard Aeropuerto tanto en las condiciones actuales (2022) como futuras (2027). Como se discutió en



el Capítulo Seis, la FAA permite que los límites de adquisición de propiedades se delineen en puntos de ruptura lógicos, como el límite de un barrio, 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 de área del programa utilizando el mapa de exposición al ruido de 2027, como se muestra en el Anexo 6C, que contiene 16 parcelas que tienen unidades de vivienda residencial.

La parte occidental del área del programa está bajo la jurisdicción del Condado de Ventura, y la parte oriental está dentro de la jurisdicción de la Ciudad de Oxnard. Las parcelas en la ciudad de Oxnard están designadas en el Mapa del Plan General de Oxnard 2030 como compatibles con el aeropuerto y están zonificadas como comerciales generales - planificadas desarrollo. Las parcelas dentro del Condado de Ventura están designadas como agrícolas en el Mapa del Plan General del Condado de Ventura 2040 y están zonificadas exclusivamente para la agricultura. Ninguna de las parcelas en el área potencial del programa con unidades de vivienda en ellas está planificada o zonificada para uso residencial.

Se pretende que sea un programa voluntario. Los propietarios tendrían la oportunidad de participar cuando el Departamento de Aeropuertos haya asegurado fondos suficientes para comenzar el programa. Las propiedades adquiridas a través del programa se mantendrían para el desarrollo relacionado con el aeropuerto, si es necesario, o se venderían para el desarrollo comercial o industrial. Cualquier producto de la venta o arrendamiento de la propiedad tendría que ser devuelto al gobierno federal o reinvertido en otros programas de reducción y mitigación de ruido en el aeropuerto.

Relación con el PCR de 2000. Esta medida es consistente con la medida #5 recomendada por el elemento de gestión del programa NCP del 2000 (Ofrecer comprar unidades de vivienda en Little Farms y Teal Club Roads a través de un programa voluntario con los propietarios de viviendas o proporcionar aislamiento acústico).

Acciones de implementación. No se requieren acciones de implementación específicas distintas a las comentadas en la Descripción de esta medida.

Costos y financiamiento. El costo de compra de todas las parcelas en el área del programa con unidades de vivienda en ellas se estima en \$26,461,300. Esto sería elegible para hasta el 90 por ciento de fondos reservados para el ruido y el medio ambiente de la FAA. El condado de Ventura sería responsable de los 10 restantes por ciento. Esto provendría del presupuesto operativo del aeropuerto.

Plazo. Se propone la aplicación de esta técnica de gestión cuando se disponga de fondos. A efectos de planificación, este proceso podría comenzar en 2027.

4. Ofrecer proporcionar aislamiento acústico para las 30 unidades de vivienda ubicadas en el área del programa de manera voluntaria.

Descripción. Hay 23 unidades de vivienda en los 65 contornos CNEL para el aeropuerto de Oxnard tanto en las condiciones existentes (2022) como futuras (2027). Como se discutió en el Capítulo Seis, la FAA permite que los límites del programa de mitigación de ruido se delineen en puntos de ruptura 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. Usando esta orientación, se desarrolló un límite de área del



programa utilizando la exposición al ruido de 2027, como se muestra en Anexo 6C, que contiene un total de 30 unidades de vivienda residencial.

Esto pretende ser una alternativa voluntaria para los propietarios de viviendas en el área del programa que deseen permanecer en sus ubicaciones actuales. Los propietarios que opten por no participar en el programa voluntario de adquisición de propiedades (descrito anteriormente como la medida de gestión del programa #4) tendrían la oportunidad de participar en el programa de aislamiento acústico si así lo deciden. El aeropuerto puede considerar agregar condiciones a cambio de la participación en el programa de aislamiento acústico, como la concesión de servidumbres de ruido y aviación al aeropuerto.

Relación con el PCR de 2000. Esta medida es consistente con la medida #5 recomendada por el elemento de gestión del programa NCP del 2000 (Ofrecer comprar unidades de vivienda en Little Farms y Teal Club Roads a través de un programa voluntario con los propietarios de viviendas o proporcionar aislamiento acústico).

Acciones de implementación. No se requieren acciones específicas de implementación distintas a las comentadas en la Descripción de esta medida.

Costos y financiamiento. El costo del aislamiento acústico de todas las unidades de vivienda en el área del programa se estima en \$1,554,000. Esta alternativa sería elegible para recibir hasta un 90 por ciento de fondos de la FAA para el ruido y el medio ambiente. El condado de Ventura sería responsable del 10 por ciento restante. Esto provendría del presupuesto operativo del aeropuerto.

Plazo. Se propone la aplicación de esta técnica de gestión cuando se disponga de fondos. A efectos de planificación, este proceso podría comenzar en 2027.

ELEMENTO DE GERENCIA DE PROGRAMA

El éxito del Programa de Compatibilidad de Ruido requiere un esfuerzo continuo para monitorear el cumplimiento, identificar problemas nuevos o inesperados y abordar condiciones cambiantes mediante la gestión del programa. Se recomiendan tres medidas de gestión del programa en el Aeropuerto de Oxnard, como se discute a continuación y se resume en la **Tabla 7B**. El operador del aeropuerto, el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura, es responsable de implementar estas medidas.

1. Continuar utilizando el sistema de gestión de quejas sobre ruido del aeropuerto.

Descripción. Para atender mejor las preocupaciones del vecindario sobre el ruido y el seguimiento de las quejas, el Departamento de Aeropuertos compró e implantó un sistema formal para recibir, seguir, registrar y responder a las quejas sobre el ruido del aeropuerto. Las quejas de los pilotos que no se adhieren a los procedimientos voluntarios de reducción del ruido son investigadas por el personal del aeropuerto utilizando los datos de la pista de vuelo del radar para evaluar el cumplimiento de los procedimientos. Cuando se detectan discrepancias, el personal del aeropuerto documenta las conclusiones y se pone en contacto con el piloto para comunicarle los procedimientos voluntarios de reducción del ruido del aeropuerto.



Relación con el PCR de 2000. Esta medida es coherente con la medida recomendada #1 del elemento de gestión del programa del PCR de 2000 (Mantener y mejorar el sistema de recepción, análisis y respuesta a las quejas por ruido).

Acciones de implementación. Se trata de una medida plenamente implementada y en curso.

Costos y financiamiento. El aeropuerto y el condado de Ventura seguirán incurriendo en costes administrativos asociados a la recepción y respuesta a las quejas por ruido, además de los 35.000 dólares anuales de suscripción al servicio del sistema.

Plazo. Se trata de una medida permanente que debería continuar.

2. Actualizar los mapas de exposición al ruido y el programa de compatibilidad de ruido del aeropuerto.

Descripción. La Dirección del Aeropuerto deberá revisar periódicamente el programa de compatibilidad de ruido y considerar revisiones y mejoras según sea necesario. Es posible que se requiera una actualización completa del plan para responder a cambios en el área local o en la industria de la aviación. Por derecho (49 USC 47503), la Administración Federal de Aviación (FAA) solo puede basarse en mapas de exposición al ruido que reflejen condiciones actuales o razonablemente proyectadas. La Orden FAA 5100-38D, Cambio 1, *Airport Improvement Program Handbook* (Manual del programa de mejora de aeropuertos), de 26 de febrero de 2019, dispone los requisitos para los contornos de exposición al ruido válidos actuales. En general, los mapas de exposición al ruido (NEM por sus siglas en inglés) con menos de cinco años de antigüedad se consideran actuales, a menos que los padecimientos hayan creado un cambio significativo que afecte los contornos de ruido. Los contornos de exposición al ruido de los NEM de más de cinco años deben ser certificados por el promotor y actualizados según lo dispuesto en la Orden 5100-38D de la FAA. No obstante, puede ser necesario actualizarlos antes si se producen cambios importantes. Puede que no sea necesaria una actualización hasta más adelante si los padecimientos en el aeropuerto y en el área circundante permanecen estables (Orden FAA 1050. 1F, Sección B-1.4).

Los cambios propuestos al PCR deben ser revisados por la FAA y todos los operadores de aeronaves y agencias locales afectadas. Los cambios deben ser sometidos a la FAA para su aprobación después de la consulta local y una audiencia pública para cumplir con la parte 150.

Relación con el PCR de 2000. Esta medida es coherente con la medida recomendada nº 4 del elemento de gestión del PCR de 2000 (actualizar los mapas de exposición al ruido y el programa de compatibilidad acústica).

Acciones de implementación. No se requiere ninguna medida de implementación específica, aparte de las mencionadas anteriormente.

Costes y financiamiento. El coste de una actualización completa del programa de compatibilidad de ruido se estima en 600,000 dólares. Este costo sería elegible para un máximo del 90 por ciento de fondos de la FAA. El condado de Ventura sería responsable del 10 por ciento restante. Esta cantidad provendría del presupuesto operativo del aeropuerto.



Plazo. Deberá hacerse según sea necesario, típicamente cada 10 a 15 años, dependiendo de los cambios que ocurran en el aeropuerto. Para fines de planificación, se puede esperar una actualización del PCR para el aeropuerto de Oxnard en los próximos 10 años.

3. Supervisar la implementación del programa de compatibilidad de ruido de la parte 150.

Descripción. La administración del aeropuerto debe monitorear el cumplimiento de los elementos de reducción de ruido y gestión del uso de suelo del PCR, incluidas las medidas recomendadas y los procedimientos voluntarios de reducción de ruido. El monitoreo de la implementación del plan implicará verificar periódicamente con la Ciudad de Oxnard y la Comisión de Uso de Suelo del Aeropuerto del Condado de Ventura (ALUC) el cumplimiento de las recomendaciones. Se debe preparar un informe de resumen anual para indicar el estado de cada ítem en la lista de verificación.

Relación con el PCR de 2000. Esta medida es coherente con la medida recomendada #2 del elemento de gestión del programa del PCR de 2000 (Reseña de la implementación del programa de compatibilidad de ruido).

Acciones de implementación. No se requieren acciones específicas de implementación aparte de las que se discuten en la descripción de esta medida.

Tiempo hábil. Deberá hacerse cuando sea necesario.

IMPACTOS DE RUIDO RESIDUAL

La **Tabla 7A** muestra el número de unidades de vivienda expuestas al ruido en condiciones de referencia y después de la implementación del Plan de Compatibilidad de Ruido. Tanto para la referencia de 2022 como para las condiciones de previsión para 2027, hay 23 unidades de vivienda afectadas por un ruido igual o superior a 65 CNEL.

La **Tabla 7A** también muestra la población que estaría expuesta al ruido después de la implementación del Plan de Compatibilidad de Ruido en comparación con las condiciones de referencia. Tanto para la línea de base de 2022 como para las condiciones pronosticadas para 2027, 92 residentes se ven afectados por el ruido por encima de 65 CNEL. Aunque el número de impactos de ruido residual para el Aeropuerto de Oxnard dentro de los contornos de exposición al ruido existentes y de cinco años de CNEL se limita a 23 unidades de vivienda, el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura reconoce que algunos miembros de la comunidad se ven perturbados por el ruido a niveles por debajo de las pautas de la FAA para la exposición al ruido. En la sección final de este capítulo se analizan las medidas locales para hacer frente a esta perturbación.



TABLA 7A | Usos de Suelo Sensibles al Ruido y Población Expuesta al Ruido de Aeronaves por encima de 65 CNEL - Aeropuerto de Oxnard

	Área (Acre)		
	65-70 CNEL	70-75 CNEL	75+ CNEL
2022 Usos de suelo sensibles al ruido			
Viviendas unifamiliares	14	0	0
Viviendas multifamiliares	9	0	0
Instituciones sensibles al ruido	0	0	0
Total	23	0	0
2027 Usos de suelo sensibles al ruido			
Viviendas unifamiliares	14	0	0
Viviendas multifamiliares	9	0	0
Instituciones sensibles al ruido	0	0	0
Total	23	0	0
Población			
Contornos de exposición al ruido 2022	92	0	0
Total	92	0	0
Contornos de exposición al ruido 2027	92	0	0
Total	92	0	0

Nota: El contorno de exposición al ruido de 60 CNEL y el resumen de los impactos pueden consultarse en el apéndice D.

Fuente: Análisis de Coffman Associates.

RESUMEN DE LAS MEDIDAS DE COMPATIBILIDAD DE RUIDO PARA REVISIÓN BAJO 14 CFR PARTE 150

Las Medidas de Compatibilidad de Ruido para el Aeropuerto de Oxnard para revisión bajo 14 CFR Parte 150 se resumen en la **Tabla 7B**. El costo total del programa se estima en \$28,650,300, lo que representa el costo estimado para actualizar el Plan de Compatibilidad de Ruido (\$600,000), el uso continuo del sistema de manejo de quejas por ruido del aeropuerto (\$35,000 anualmente), la oferta de compra de las unidades de vivienda del área del programa (\$26,461,300) y la oferta de aislamiento acústico de las unidades de vivienda del área del programa (\$1,554,000).

La mayor parte del costo (90 por ciento de los proyectos elegibles) sería elegible para recibir fondos de la FAA a través de la parte de reserva de ruido del Programa Federal de Mejoramiento de Aeropuertos. El diez por ciento del costo (\$2,861,530) provendría de la Presupuesto de capital del Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura.

TABLA 7B | Resumen de Medidas Locales de Compatibilidad de Ruido no para Revisión Bajo 14 CFR Parte 150 - Aeropuerto de Oxnard

Medida	Relación con PCR de 2000	Costo para aeropuerto o gobierno	Costo directo a los usuarios	Plazo	Responsable
ELEMENTO DE REDUCCIÓN DE RUIDO					
1. Evaluar la posible barrera acústica.	Nuevo	Ninguno	2026	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura	FAA, Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura

Continúa en la página siguiente



TABLA 7B | Resumen de Medidas Locales de Compatibilidad de Ruido no para Revisión Bajo 14 CFR Parte 150 - Aeropuerto de Oxnard (continuación)

ELEMENTO DE GESTIÓN DEL USO DEL SUELO					
1. Actualizar las políticas y el mapa del plan general.	Retenido; Medidas de gestión de uso de suelo 2 y 3	Administrativo	Ninguno	2026	Ciudad de Camarillo y Condado de Ventura
2. Actualizar contornos de ruido para divulgación justa en el ACLUP del condado de Ventura.	Retenido; Medidas de gestión de uso de suelo 4	Administrativo	Ninguno	2026	VCTC, actuando como ALUC del Condado de Ventura
3. Actualizar las políticas y el mapa del plan general.	Retenido; Medidas de gestión de uso de suelo 2 y 3	Administrativo	Ninguno	2026	Ciudad de Camarillo y Condado de Ventura
4. Ofrecer aislamiento acústico a 30 unidades de vivienda ubicadas al norte de la aproximación al final de la pista 25 de forma voluntaria.	\$1,554,000	Ninguno	2027	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura	FAA, Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
ELEMENTO DE GESTIÓN DE PROGRAMAS					
Medida	Relación con PCR de 2000	Costo para aeropuerto o gobierno	Costo directo a los usuarios	Plazo	Responsable
1. Continuar utilizando el sistema de gestión de quejas de ruido del aeropuerto.	Retenido; Medidas de gestión de uso de suelo 1	35.000 dólares anuales	Ninguno	En curso	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
2. Actualizar los mapas de exposición al ruido y el programa de compatibilidad del ruido.	Retenido; Medidas de gestión de uso de suelo 4	\$600,000	Ninguno	2034-2039	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
3. Supervisar la implementación del programa de compatibilidad de ruido de la Parte 150.	Retenido; Medidas de gestión de uso de suelo 2	Administrativo	Ninguno	En curso	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
COSTO TOTAL Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO					
Fuente de financiamiento				Importe	Porcentaje de financiamiento
FAA				\$25,753,770	90.0%
Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura				\$2,896,530	10.0%
Costo total				\$28,650,300	100.0%

2000 MEDIDAS DE COMPATIBILIDAD ELIMINADAS DEL PROYECTO DE PNC

Las políticas y la dirección de la FAA sobre la preparación de programas de compatibilidad con el ruido han cambiado desde que se adoptó el plan anterior. Estas medidas, aunque siguen siendo importantes, no pueden incluirse como medidas oficiales del PCR porque hay un número limitado de impactos (23 unidades de vivienda) dentro de los 65 contornos de CNEL para el aeropuerto de Oxnard. Por lo tanto, se recomienda que las medidas de la **Tabla 7C** se eliminen nuevamente del PCR o se incluyan como medidas locales.



TABLA 7C | Resumen de las Medidas del Programa de Compatibilidad de Ruido de 2000 Eliminadas del PCR - Aeropuerto de Oxnard

ELEMENTO DE REDUCCIÓN DE RUIDO	
Medida	Justificación para la exclusión
1. Continuar prohibiendo los despegues y aterrizajes en formación sin el permiso previo del Director de Aeropuertos.	Como se comentó anteriormente, no hay impactos de ruido dentro de los contornos de 65 CNEL para el aeropuerto de Camarillo. Se trata de una medida voluntaria de reducción del ruido incluida en el programa Fly Friendly. El programa Fly Friendly está incluido como medidas locales de compatibilidad de ruido y reducción de ruido, numeradas del #1 al #6, discutidas en la siguiente sección.
2. Continúe prohibiendo los touch-and-go y los stop-and-go entre las 8:00 p.m. y las 7:00 a.m.	Igual que el anterior.
3. Continuar prohibiendo el encendido de motores de alta potencia para mantenimiento entre las 7:00 p.m. y las 7:00 a.m.	Igual que el anterior.
4. Continuar prohibiendo las salidas de la pista 7 desde la intersección del centro del campo (calle de rodaje C).	Igual que el anterior.
5. Designe la pista 25 como pista de viento en calma.	Igual que el anterior.
6. Salidas directas hacia el sur desde la pista 25 en aviones de alto rendimiento y aviones de más de 12,500 libras para volar a la costa antes de girar a la izquierda.	Igual que el anterior.
7. Solicite que las salidas hacia el sur de la pista 25 en avionetas giren a la izquierda más allá del final de la pista y antes del Canal Edison.	Igual que el anterior.
8. Promover el uso de los dispositivos de reducción de ruido de la NBAA por parte de los aviones.	Igual que el anterior.
9. Promover el uso de los "Pasos de Concientización sobre el Ruido" de AOPA.	Igual que el anterior.
10. Solicitar a las aeronaves de la Parte 36, Etapa 2 que eviten los despegues después de las 10:00 p.m. y antes de las 7:00 a.m.	Esta medida ya no es aplicable, ya que los aviones de la Etapa 2 se eliminan gradualmente de la flota nacional a partir del 31 de diciembre de 2015.
11. Solicitar a las aeronaves que generen un ruido de 84,7 dBA (Lmax) o más en el despegue para evitar el uso del aeropuerto sin el permiso previo del Director de Aeropuertos.	Como se discutió anteriormente, hay un número limitado de impactos de ruido (23 unidades de permanencia) dentro de los 65 contornos CNEL para el aeropuerto de Oxnard para las condiciones de 2022 y 2027. La implementación de esta medida no disminuiría el número de unidades de vivienda dentro de los contornos de exposición al ruido. Sin embargo, se trata de una medida voluntaria de reducción del ruido incluida en el programa Fly Friendly. El programa Fly Friendly se incluye como medidas de reducción de ruido de compatibilidad local # 1-6 discutidas en la siguiente sección.
ELEMENTO DE GESTIÓN DEL USO DE SUELO	
Medida	Justificación para la exclusión
1. Uso de los contornos de ruido combinados de 2003 y 2018 como base para la planificación de la compatibilidad de ruido.	Esta medida está incluida como la medida de compatibilidad de uso de suelo local #1, discutida en la sección siguiente.
ELEMENTO DE GERENCIA DE PROGRAMA	
Medida	Justificación para la exclusión
1. Publicar guía piloto.	Esta medida está incluida como la medida de reducción de ruido de compatibilidad local #3, discutida en la sección siguiente.
2. Adquirir monitores de ruido.	Esta medida está incluida como la medida de reducción de ruido de compatibilidad local #9, discutida en la sección siguiente.

Fuentes: Programa de compatibilidad de ruido del Aeropuerto de Oxnard (2000); análisis de Coffman Associates.



MEDIDAS DE COMPATIBILIDAD DE RUIDO LOCAL NO PRESENTADAS PARA LA REVISIÓN DE 14 CFR PARTE 150

REDUCCIÓN DEL RUIDO

Según las regulaciones 14 CFR Parte 150, una medida de reducción de ruido aprobada debe reducir los impactos dentro del 65 CNEL para ser aprobada bajo este programa. La sección anterior revela que hay un número limitado de usos del suelo sensibles al ruido (23 unidades de vivienda) ubicados dentro de los contornos de exposición al ruido. Sin embargo, el aeropuerto de Oxnard recibe un gran número de comentarios de ruido de las áreas que rodean el aeropuerto, particularmente de los residentes de las áreas costeras y portuarias en la ruta de salida de la pista 7. Por ejemplo, en octubre de 2023, el aeropuerto de Oxnard recibió 304 comentarios de ruido de 13 casas. 10 de esos hogares que presentaron comentarios sobre el ruido estaban en los vecindarios de Channel Islands, Oxnard Shores y Seabridge, ubicados al oeste de Victoria Avenue y al sur de 5th Street. Del mismo modo, en noviembre de 2023, el aeropuerto de Oxnard recibió 202 comentarios sobre el ruido de 16 hogares. 12 de los hogares que presentaron comentarios sobre el ruido se encontraban dentro de los vecindarios costeros y portuarios descritos anteriormente.

En respuesta a las preocupaciones de la comunidad, como se discute en el Capítulo 5, se recomiendan las siguientes seis medidas locales de compatibilidad con el ruido en curso:

1. Dedicar a una persona a tiempo completo para gestionar y dirigir el programa de reducción del ruido.

Descripción. El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura recientemente contrató a un Coordinador de Participación Comunitaria a tiempo completo para gestionar y liderar el programa de compatibilidad con el ruido del aeropuerto. Entre otras responsabilidades, el miembro del personal recopila y responde a los comentarios de ruido mediante el sistema VNOMS, organiza eventos de divulgación y presenta informes de datos sobre comentarios de ruido a los asesores del condado y a los cuerpos supervisores.

Acciones de implementación. Se trata de una medida plenamente implementada y en curso.

Costos y financiamiento. El aeropuerto y el Condado de Ventura seguirán incurriendo en costos administrativos asociados con un miembro del personal a tiempo completo, con un costo estimado anual de \$190,000.

Plazo. Se trata de una medida permanente que debería continuar.



2. Elaborar y distribuir material de reducción del ruido a los pilotos, escuelas de vuelo y empresas locales.

Descripción. El programa de reducción de ruido voluntario Fly Friendly incluye varios componentes, algunos de los cuales están dirigidos a reducir el ruido mediante la educación a pilotos transitorios que no están familiarizados con los procedimientos locales del Aeropuerto de Oxnard. Se recomienda que el Departamento de Aeropuertos continúe con los componentes de folletos y señalización de su programa Fly Friendly existente.

Acciones de implementación. Se trata de una medida plenamente implementada y en curso.

Costos y financiamiento. El Aeropuerto y el Condado de Ventura seguirán incurriendo en costes administrativos asociados a la implantación de su actual programa Fly Friendly con un coste estimado de \$5,000.

Plazo. Se trata de una medida permanente que debería continuar.

3. Actualizar las publicaciones piloto para incluir información actual sobre la reducción del ruido.

Descripción. El programa voluntario Fly Friendly de reducción del ruido deberá actualizarse de vez en cuando, a medida que se vaya implementando el programa de reducción del ruido. Es recomendable que el Departamento de Aeropuertos continúe actualizando el folleto y los componentes de señalización de su actual programa Fly Friendly para que todas las publicaciones piloto incluyan los pasos más recientes de la implementación del programa.

Acciones de implementación. Se trata de una medida plenamente implementada y en curso.

Costes y financiamiento. El Aeropuerto y el Condado de Ventura continuarán incurriendo en costos administrativos asociados con la actualización de las publicaciones de los pilotos a un costo estimado de \$1,000 por actualización.

4. Adquirir nuevos sistemas de seguimiento de vuelos para ayudar a identificar y rastrear las operaciones aéreas (VNOMS).

Descripción. El aeropuerto recientemente adquirió e implementó el Sistema de Gestión de Operaciones y Ruido Vector (VNOMS), que incluye datos de seguimiento de vuelos por radar. Estos datos ayudan con el análisis de las quejas de ruido, proporcionando información detallada sobre los vuelos hacia y desde el Aeropuerto de Oxnard. Los datos incluyen la altitud del vuelo, hora de operación, tipo de operación y el número de registro de la FAA de la aeronave. Las quejas de ruido presentadas en línea o por teléfono también pueden almacenarse en el sistema VNOMS para su investigación.

Acciones de implementación. Se trata de una medida plenamente implementada y en curso.



Costos y financiamiento. El aeropuerto y el condado de Ventura seguirán incurriendo en costos administrativos asociados con el mantenimiento del sistema VNOMS, con un costo estimado de \$35,000 anuales.

5. Reunirse periódicamente con los pilotos locales, las escuelas de vuelo y los negocios para comunicar la información y los progresos en la reducción del ruido.

Descripción. El programa Fly Friendly incluye varios componentes dirigidos a reducir el ruido mediante la educación de pilotos locales y transitorios sobre los procedimientos del Aeropuerto de Oxnard. Se recomienda que el Departamento de Aeropuertos continúe organizando reuniones regulares con la comunidad de pilotos.

Acciones de implementación. Se trata de una medida plenamente implementada y en curso.

Costos y financiamiento. El aeropuerto y el condado de Ventura seguirán incurriendo en costos administrativos asociados a las reuniones periódicas con la comunidad de pilotos a un costo estimado de \$500 anuales.

6. Continuar con los eventos de extensión comunitaria para que el público pueda visitar el aeropuerto y conocer sus operaciones.

Descripción. Además de las reuniones con la comunidad y las sesiones de escucha celebradas durante este estudio, el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura se ha comprometido a mantener un contacto continuo con la comunidad. Como resultado, la administración ha añadido un Gestor de la Comunidad y la Participación a tiempo completo desde el PCR anterior. La función del Gestor de la Comunidad y la Participación incluye la organización y asistencia a eventos de divulgación comunitaria para interactuar con el público.

Acciones de implementación. Se trata de una medida en curso de plena implementación.

Costos y financiamiento. El aeropuerto y el condado de Ventura seguirán incurriendo en costos administrativos asociados a la función de Gestor de la Comunidad y la Participación a tiempo completo y seguirán acogiendo y asistiendo a eventos de divulgación comunitaria.

Plazo. Se trata de una medida permanente que debería continuar.

Además de las medidas recomendadas en curso discutidas anteriormente, se recomiendan las siguientes dos nuevas medidas de compatibilidad de ruido local:



7. Establecer un programa de extensión comunitaria para agentes inmobiliarios y compradores potenciales de viviendas sobre las operaciones del Aeropuerto de Oxnard y su presencia en la comunidad.

Descripción. Se trata de una medida proactiva para abordar los comentarios sobre el ruido que puede establecerse mediante la coordinación con la Asociación de Agentes Inmobiliarios de la Costa del Condado de Ventura y agentes inmobiliarios individuales que prestan servicios en la Ciudad de Oxnard. El programa de difusión consistiría en fomentar la concientización sobre la divulgación justa durante las transferencias de propiedades residenciales cerca del Aeropuerto de Oxnard, tal como lo requieren la ACLUP del condado de Ventura y el estado de California.

Acciones de implementación. La implementación de esta medida requeriría la cooperación entre organizaciones locales de bienes raíces residenciales, agentes individuales y el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura.

Costos y financiamiento. El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura incurriría en costos administrativos asociados con el establecimiento de un programa de difusión de agentes inmobiliarios.

Plazo. Esta medida podría establecerse ya en 2025.

8. Evalúe el monitoreo de ruido.

Descripción. Evaluar las opciones de monitoreo de ruido para medir mejor la efectividad de las medidas voluntarias de mitigación del ruido si se produce un cambio significativo en las operaciones de las aeronaves. Los beneficios potenciales de un programa de monitoreo del ruido deben superar el costo esperado y deben evaluarse más a fondo como parte de las medidas locales de reducción del ruido.

Acciones de implementación. La implementación de esta medida requeriría la cooperación entre los grupos vecinales locales, los residentes interesados, la Ciudad de Oxnard y el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura.

Costos y financiamiento. El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura incurriría en costos administrativos asociados con la gestión del programa de monitoreo de ruido basado en las opciones seleccionadas, que oscilan entre \$10,000 y \$60,000, con costos anuales potenciales de \$1,000.

Plazo. Esta es una medida a largo plazo que podría establecerse en los próximos 7 a 10 años

USO DEL SUELO

La siguiente información se facilita para mantener la coherencia con los documentos locales de planificación del uso de suelo adoptados, incluido el *Plan Integral de Uso del Suelo del Aeropuerto del Condado de Ventura* (ACLUP) y los Planes Generales de la Ciudad de Oxnard y del Condado de Ventura. Durante la preparación del plan de compatibilidad de ruido, se desarrollaron dos alternativas para esta medida: un contorno de ruido de 60 CNEL de corto plazo para el 2027 y uno de largo plazo para el 2042. El



desarrollo de las alternativas se analiza en el Apéndice D del documento del Mapa de Exposición al Ruido. El aeropuerto y la comunidad circundante deberían ser conscientes de la posible Incompatibilidad del desarrollo en el contorno de ruido de 60 CNEL para garantizar que los usos futuros sigan siendo compatibles con las políticas descritas en el *Plan Integral de Uso del Suelo del Aeropuerto del Condado de Ventura* (2000).

Para garantizar la compatibilidad continua del uso de suelo en los alrededores del aeropuerto, el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura debería alentar a la Comisión de Uso de Suelo Aeroportuario del Condado de Ventura (ALUC) a actualizar completamente el ACLUP de 2000. Como se discutió anteriormente, los contornos de ruido reglamentarios 60 CNEL para el aeropuerto están incluidos en el ACLUP, así como en los Planes Generales del condado y la ciudad y en los códigos municipales. Además, el ALUCP incluye políticas relacionadas con la compatibilidad de ruido alrededor del Aeropuerto de Oxnard que podrían ser inconsistentes con las políticas locales de ruido, el Manual de Planificación de Compatibilidad de Uso de Suelo de Caltrans 2011 y la Circular Asesora de la FAA 150-5190-4B sobre planificación de compatibilidad de uso de suelo aeroportuario. El Departamento de Aeropuertos se asociará con la ALUC para proporcionar los datos necesarios para actualizar el ACLUP, incluyendo la entrega del Plan de Diseño del Aeropuerto (ALP) más reciente, los dibujos de las superficies aéreas Parte 77, los datos de seguimiento de vuelo por radar de VNOMS y los contornos de ruido.

RESUMEN DE LAS MEDIDAS LOCALES DE COMPATIBILIDAD DE RUIDO NO PRESENTADAS PARA REVISIÓN SEGÚN 14 CFR PARTE 150

En la **Tabla 7D** se presenta un resumen de las Medidas de Compatibilidad de Ruido para el Aeropuerto de Oxnard para su implementación local. Seis medidas requerirían financiación más allá de los gastos administrativos normales. El costo total se estima en \$291,500.

TABLA 7D | Resumen de Medidas Locales de Compatibilidad de Ruido no para Revisión Bajo 14 CFR Parte 150 - Aeropuerto de Oxnard

Medida	Costo para aeropuerto o gobierno	Costo directo a los usuarios	Plazo	Responsable
MEDIDAS LOCALES DE COMPATIBILIDAD DE RUIDO				
1. Dedicar a una persona a tiempo completo para gestionar y dirigir el programa de reducción del ruido.	\$190,000 anuales	Ninguno	En curso	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
2. Elaborar y distribuir material de reducción del ruido a los pilotos, escuelas de vuelo y empresas locales.	\$5,000 por actualización	Ninguno	En curso	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
3. Actualizar las publicaciones piloto para incluir información actual sobre la reducción del ruido.	\$1,000 por actualización	Ninguno	En curso	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
4. Compra de nuevos sistemas de seguimiento de vuelos para ayudar a identificar y seguir las operaciones de las aeronaves. (VNOMS).	\$35,000 anuales	Ninguno	En curso	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
5. Reunirse periódicamente con los pilotos locales, las escuelas de vuelo y los negocios para comunicar la información y los progresos en la reducción del ruido.	\$500 anuales	Ninguno	En curso	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura

Continúa en la página siguiente



TABLA 7D | Resumen de Medidas Locales de Compatibilidad de Ruido no para Revisión Bajo 14 CFR Parte 150 - Aeropuerto de Oxnard (continuación)

Medida	Costo para aeropuerto o gobierno	Costo directo a los usuarios	Plazo	Responsable
MEDIDAS LOCALES DE COMPATIBILIDAD DE RUIDO				
6. Continuar con los eventos de extensión comunitaria para que el público pueda visitar el aeropuerto y conocer sus operaciones.	Administrativo	Ninguno	En curso	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
7. Establecer un programa de extensión comunitaria para agentes inmobiliarios y compradores potenciales de viviendas sobre las operaciones del Aeropuerto de Oxnard y su presencia en la comunidad.	Administrativo	Ninguno	2025	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
8. Evalúe el monitoreo de ruido.	\$10,000 a \$60,000	Ninguno	2032-2036	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
MEDIDAS LOCALES DE COMPATIBILIDAD DEL USO DE SUELO				
1. Fomentar una actualización completa del plan de compatibilidad de uso del suelo del aeropuerto del condado de Ventura de 2000.	Administrativo	Ninguno	2026	Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura
Fuente de financiamiento			Costo total	Porcentaje de financiamiento
Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura			\$291,500	100.0%