



Capítulo 4 Impactos de ruido

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

Puede encontrarse información adicional sobre los valores límite de compatibilidad de la Parte 150 de la FAA en la sección de Pautas de Ruido y Compatibilidad de Uso del Suelo del **Apéndice C – Biblioteca de Recursos**, y en las secciones §A150.101(a), §A150.101(d) y la nota explicativa en la Tabla 1 del Título 14 del CFR Parte 150. Cabe señalar que aunque la FAA proporciona las pautas de compatibilidad de uso del suelo de la Parte 150, la planificación del uso del suelo es una decisión local tomada por la ciudad o el condado con jurisdicción sobre una propiedad específica; sin embargo, al recibir financiamiento de



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

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



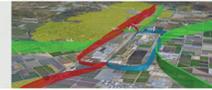
CÓDIGOS

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

NOTAS

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

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



subvenciones de la FAA, los patrocinadores de aeropuertos acuerdan tomar medidas apropiadas, incluida la adopción de leyes de zonificación, en la medida razonable para restringir el uso del suelo junto o cerca del aeropuerto a usos compatibles con las operaciones normales del aeropuerto.¹ De acuerdo con la Garantía de Subvención 21 de la FAA, Uso del Suelo Compatible.

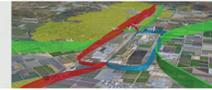
Como se discute en el Capítulo Uno – Inventario, hay varias comunidades cerca del aeropuerto que tienen jurisdicción sobre la planificación del uso del suelo en estas áreas; por lo tanto, el Condado de Ventura debe coordinar con estas comunidades para mantener usos del suelo compatibles en las inmediaciones del aeropuerto para cumplir con esta disposición de subvención de la FAA. El área de estudio incluye partes de las ciudades de Oxnard y Camarillo, así como áreas no incorporadas del Condado de Ventura. Cuando se identifiquen usos del suelo incompatibles dentro de estas áreas, el Condado de Ventura debe coordinar con la jurisdicción específica para resolver el problema. Por ejemplo, la Comisión de Uso del Suelo del Aeropuerto (ALUC, por sus siglas en inglés) es responsable de la planificación e implementación del Plan de Compatibilidad de Uso del Suelo del Aeropuerto (ALUCP) para todos los aeropuertos públicos dentro del Condado de Ventura, y la Comisión de Transporte del Condado de Ventura sirve como la ALUC designada, según lo autorizado y requerido por la ley estatal (Cal PUB, División 9, Parte 1 de Aviación, Capítulo 4, Artículo 3.5, Sección 21670, etc.).

14 CFR PAUTAS DE LA PARTE 150

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

Dentro del rango de contorno de ruido de 70-75 CNEL, las residencias, los alojamientos temporales y las escuelas tienen las mismas recomendaciones de atenuación del sonido que los usos dentro del rango de 65-70 CNEL. Además, a medida que aumentan los niveles de ruido, se recomienda la atenuación del sonido para los siguientes usos de la tierra identificados en la tabla: servicios gubernamentales;

¹ Requerido por la Garantía de Subvención 21 del patrocinador del aeropuerto FAA, Uso Compatible del Suelo and insert pdf link https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/airports/new_england/airport_compliance/assurances-airport-sponsors-2022-05.pdf



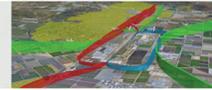
transporte; estacionamiento; oficinas; venta al por mayor y al por menor; servicios públicos; comunicación; manufactura; fotográfico y óptico; campos de golf; establos de equitación; y recreación acuática. Además de los identificados dentro del rango de contorno de ruido de 65-70 CNEL, la tabla recomienda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

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

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

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

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



PAUTAS DE USO DE TIERRA EN EL AEROPUERTO DE CAMARILLO

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

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

ANÁLISIS DEL USO DE TIERRA Y RUIDO DEL AEROPUERTO

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

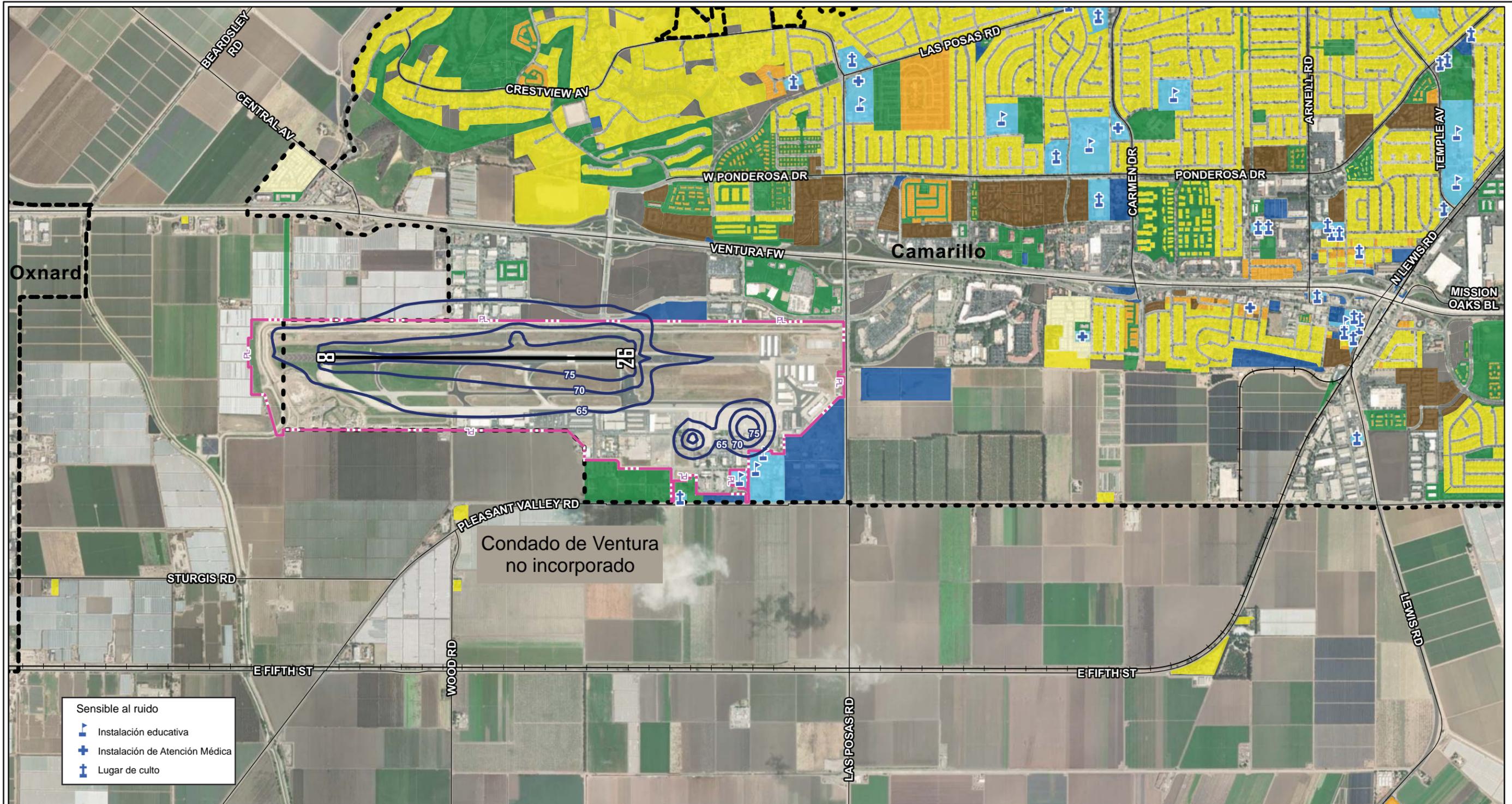
USO DE SUELO Y POBLACIÓN EXPUESTA AL RUIDO HASTA 2022

Los contornos de exposición al ruido para el año 2022 están representados en el **Anexo 4B**. Conforme se evidencia en el anexo, una parte del contorno 65-70 CNEL se extiende más allá de los límites de la propiedad del aeropuerto. La **Tabla 4A** resume la extensión de superficie de cada tipo de uso de suelo existente que se encuentra abarcado por los contornos de ruido, basándose en las tipologías de uso de suelo generalizadas descritas en el Capítulo Uno - Inventario.

TABLA 4A Usos de Suelo Expuesto al Ruido de las Aeronaves para 2022 en el Aeropuerto de Camarillo			
	Area (Acres)		
	65-70 CNEL	70-75 CNEL	75+ CNEL
Usos de Suelo Compatibles			
Propiedad del aeropuerto	170.11	96.23	61.22
Agrícola	9.84	0	0
Comercial, Industrial, Transporte y Servicios Públicos	9.64	0	0
Derecho de vía	8.17	0	0
No desarrollado ¹	11.21	0	0
Uso de suelo sensibles al ruido			
Sensibles al ruido	0.47	0	0
Residencial unifamiliar	0	0	0
Residencial multifamiliar	0	0	0
Instituciones públicas	1.53	0	0
Propiedades históricas	0	0	0
Total	210.97	96.23	61.22

¹ La tierra no desarrollada abarca porciones de múltiples parcelas.

Fuente: Análisis de Coffman Associates



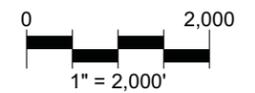
Sensible al ruido

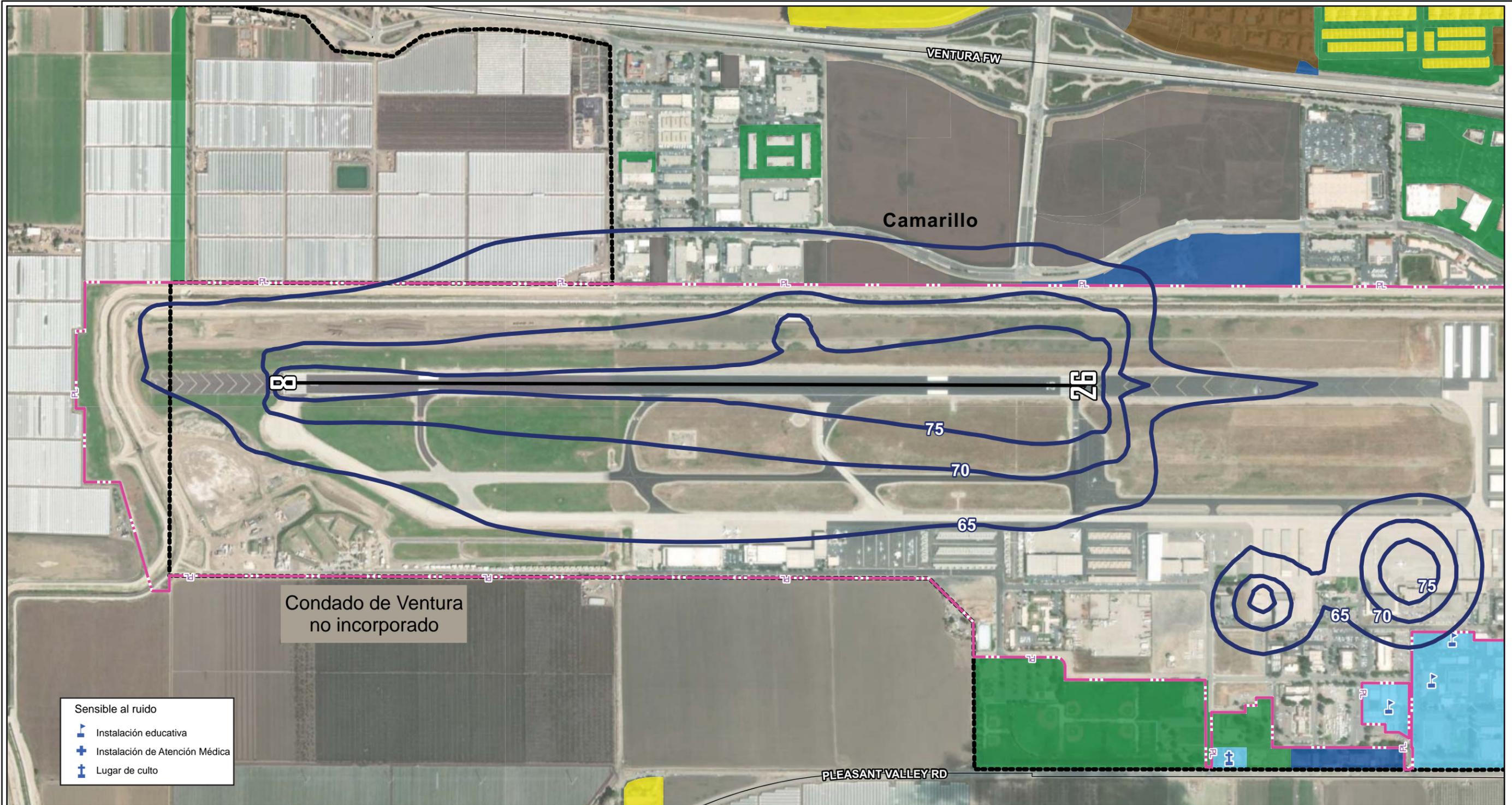
- Instalación educativa
- Instalación de Atención Médica
- Lugar de culto

Leyenda

Ferrocarril	Línea propiedad del aeropuerto	Línea central de la pista	Viviendas multifamiliares – Densidad media	Viviendas multifamiliares – Densidad alta	Público/Cuasi público	Desocupado
Carreteras	Límites jurisdiccionales	Uso de suelo existente	Viviendas unifamiliares	Parques/Espacio abierto	Sensible al ruido	
Curvas de ruido CNEL 2022						
CNEL - CNEL - El Nivel Equivalente de Ruido Comunitario						

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





Leyenda

—+ Ferrocarril
— Carreteras

Curvas de ruido CNEL 2022
Línea propiedad del aeropuerto

Limites jurisdiccionales
Línea central de la pista

Uso de suelo existente

Viviendas unifamiliares

Viviendas multifamiliares – Densidad alta

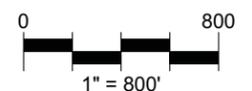
Parques/Espacio abierto

Público/Cuasi público

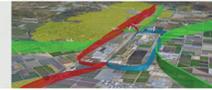
Sensible al ruido

Desocupado

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



CNEL - El Nivel Equivalente de Ruido Comunitario



Hay 1.53 acres de propiedad pública/casi pública pertenecientes a la Ciudad de Camarillo que quedarán comprendidos dentro de los contornos 65-70 CNEL para el año 2022. La Ciudad de Camarillo trabaja de manera colaborativa con el Condado de Ventura para restringir el desarrollo únicamente a aquellos usos que sean compatibles con el Aeropuerto de Camarillo.

No haya usos residenciales dentro o en las cercanías de los rangos de contorno CNEL de 65-70, 70-75 o 75 o más.

Existe una institución sensible al ruido dentro del contorno 65 CNEL para el año 2022: la Escuela Comunitaria Gateway en 200 Horizon Circle, que atiende a aproximadamente 50 estudiantes en grados 6-12 y cuenta con un personal de ocho maestros. La superficie expuesta se limita al estacionamiento y una porción de la esquina noroeste del edificio. No existen otros usos de suelo sensibles al ruido, como nexohospitales, propiedades históricas o guarderías, dentro de los contornos de ruido de 2022.

USO DE SUELO Y POBLACIÓN EXPUESTA AL RUIDO HASTA 2027

Los contornos de exposición al ruido para el año 2027 están representados en el **Anexo 4C**. Conforme se evidencia en el anexo, una parte del contorno 65-70 CNEL se extiende más allá de los límites de la propiedad del aeropuerto. La **Tabla 4B** resume la extensión de superficie de cada tipo de uso de suelo existente que se encuentra abarcado por los contornos de ruido, basándose en las tipologías de uso de suelo generalizadas descritas en el Capítulo Uno - Inventario.

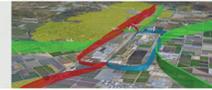
De manera análoga al contorno de 2022, se prevé que los mismos 1.53 acres de propiedad pública/casi pública pertenecientes a la Ciudad de Camarillo quedarán dentro de los contornos 65-70 CNEL para el año 2027. La Ciudad de Camarillo trabaja de manera colaborativa con el Condado de Ventura para restringir el desarrollo únicamente a aquellos usos que sean compatibles con el Aeropuerto de Camarillo.

En el año 2027, no se anticipa que haya usos residenciales planificados dentro o en las cercanías de los rangos de contorno CNEL de 65-70, 70-75 o 75 o más.

TABLA 4B Usos de Suelo Expuesto al Ruido de las Aeronaves para 2027 en el Aeropuerto de Camarillo	Area (Acres)		
	65-70 CNEL	70-75 CNEL	75+ CNEL
Usos de Suelo Compatibles			
Propiedad del aeropuerto	175.38	97.61	62.95
Agrícola	10.24	0	0
Comercial, Industrial, Transporte y Servicios Públicos	9.65	0	0
Derecho de vía	8.43	0	0
No desarrollado ¹	11.24	0	0
Uso de suelo sensibles al ruido			
Sensibles al ruido	0.60	0	0
Residencial unifamiliar	0	0	0
Residencial multifamiliar	0	0	0
Edificios públicos	0	0	0
Instituciones públicas	1.53	0	0
Propiedades históricas	0	0	0
Total	217.07	97.61	62.95

¹ La tierra no desarrollada abarca porciones de múltiples parcelas.

Fuente: Análisis de Coffman Associates



Existe una institución sensible al ruido dentro del contorno 65 CNEL para el año 2027: la Escuela Comunitaria Gateway en 200 Horizon Circle, que atiende a aproximadamente 50 estudiantes en grados 6-12 y cuenta con un personal de ocho maestros. La superficie expuesta se limita al estacionamiento y una porción de la esquina noroeste del edificio. No existen otros usos de suelo sensibles al ruido, como hospitales, propiedades históricas o guarderías, dentro de los contornos de ruido de 2027.

ANÁLISIS DE RIESGO DE CRECIMIENTO

Este análisis supone que la propiedad dentro del aeropuerto no se desarrollará con usos de suelo sensibles al ruido, de acuerdo con las garantías de subvención de la FAA del patrocinador. Por lo tanto, solo se incluyen en los cálculos de riesgo de crecimiento aquellas propiedades fuera del aeropuerto clasificadas como no desarrolladas dentro de los contornos de ruido de 2027. Como se indica en la **Tabla 4B**, un total aproximado de 11.24 acres dentro de los contornos de 2027 se clasifica como no desarrollado. Esta superficie incluye parte o la totalidad de ocho parcelas ubicadas al norte del aeropuerto, entre la línea de propiedad del aeropuerto y la calle Verdulera, dentro de la Ciudad de Camarillo, tal como se indica en el **Anexo 4D**. La **Tabla 4C** resume la superficie de las parcelas ubicadas dentro del contorno de ruido.

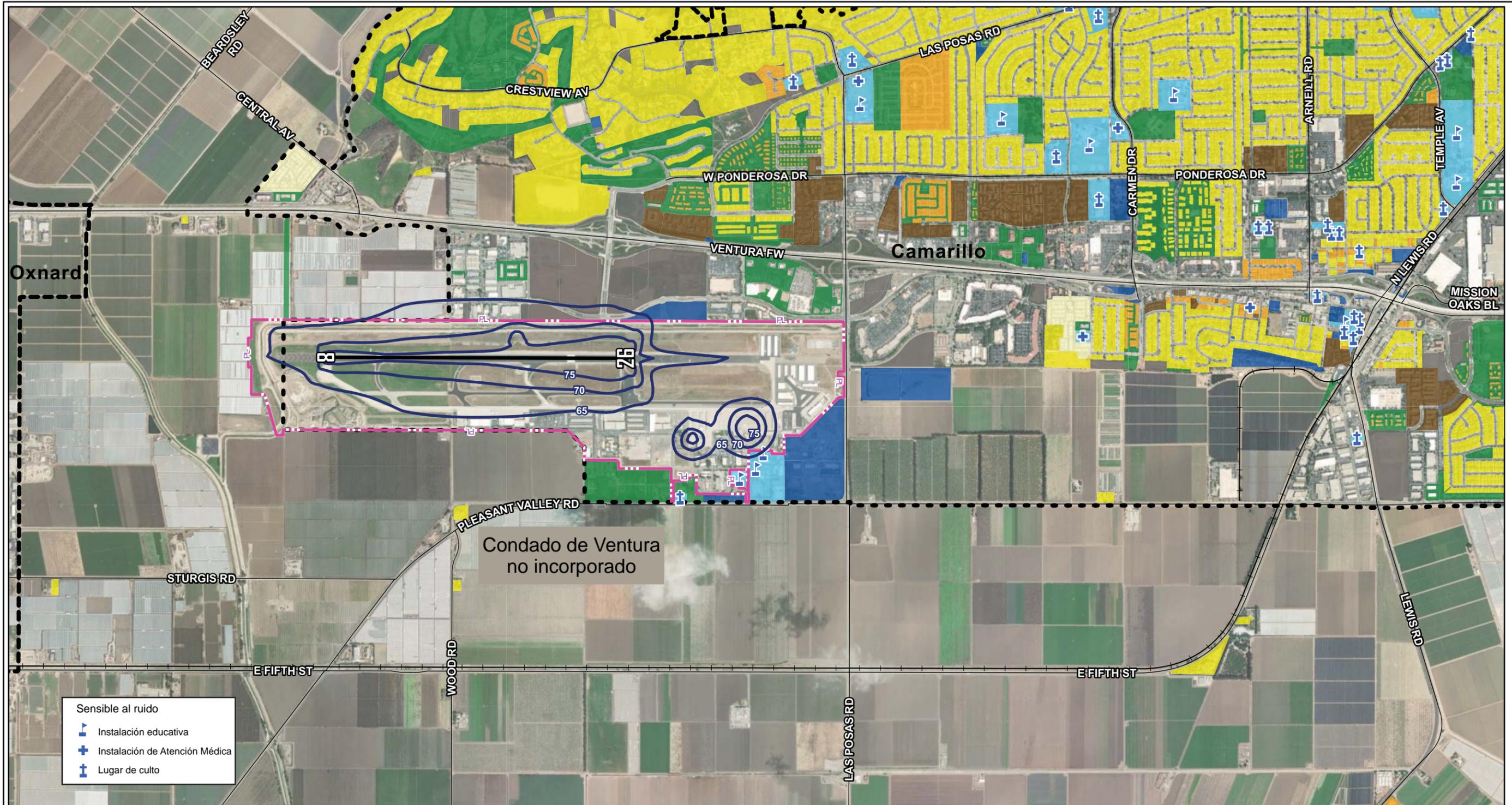
TABLA 4C Parcelas de Riesgo de Crecimiento - Aeropuerto de Camarillo				
Parcela	Designación de Zonificación	Designación del Plan General	Área Dentro del Contorno de Ruido 65-70 CNEL de 2027	
			Acres	Pies Cuadrados
2300160085	L-M	RD ²	1.29	56,313
2300010415 ¹	CPD	C ²	1.69	73,435
2300010425	L-M	C ²	1.42	62,020
2300131035	M-2	I	1.19	51,740
2300010400	L-M	RD ²	4.28	186,385
2300010430 ¹	CPD	C ²	0.14	6,001
2300010440	L-M	RD ²	0.06	2,410
2300020330 ¹	CPD	C ²	1.17	51,100
Total:			11.24	489,404

Designaciones de Zonificación: L-M = Manufactura Limitada, CPD = Desarrollo Comercial Planificado, M-2 = Manufactura General
Designaciones del Plan General: I = Industrial General, C = Comercial General, RD = Investigación y Desarrollo
¹ Una parte de la parcela está fuera del contorno de ruido de 2027.
² Sujeto al Plan Específico del Norte del Aeropuerto.

Fuente: Análisis de Coffman Associates

Con base en una revisión del mapa de zonificación y de los datos del plan general de uso de suelo para la Ciudad de Camarillo, estas parcelas están zonificadas y planificadas como industriales o comerciales. Se debe destacar que este análisis de tierras no desarrolladas no tiene en cuenta los 10.24 acres de superficie dentro del contorno de ruido 65-70 CNEL que actualmente están zonificados como agrícolas. Estos se encuentran al oeste de Wood Road en el Condado no incorporado de Ventura. Esta área está protegida por la iniciativa de Conservación de Espacios Abiertos y Recursos Agrícolas (SOAR) del condado² y se describe en el Capítulo Uno - Inventario y se muestra en el **Anexo 1E**.

² County of Ventura Measure (SOAR) Save Open space and Agricultural Resources Initiative – 2050. Full Text Ordinance: https://docs.vcrma.org/images/pdf/planning/ordinances/SOAR_Measure_C_2050.pdf



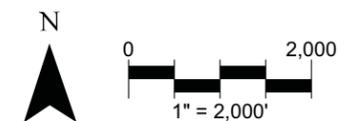
- Sensible al ruido
- Instalación educativa
 - Instalación de Atención Médica
 - Lugar de culto

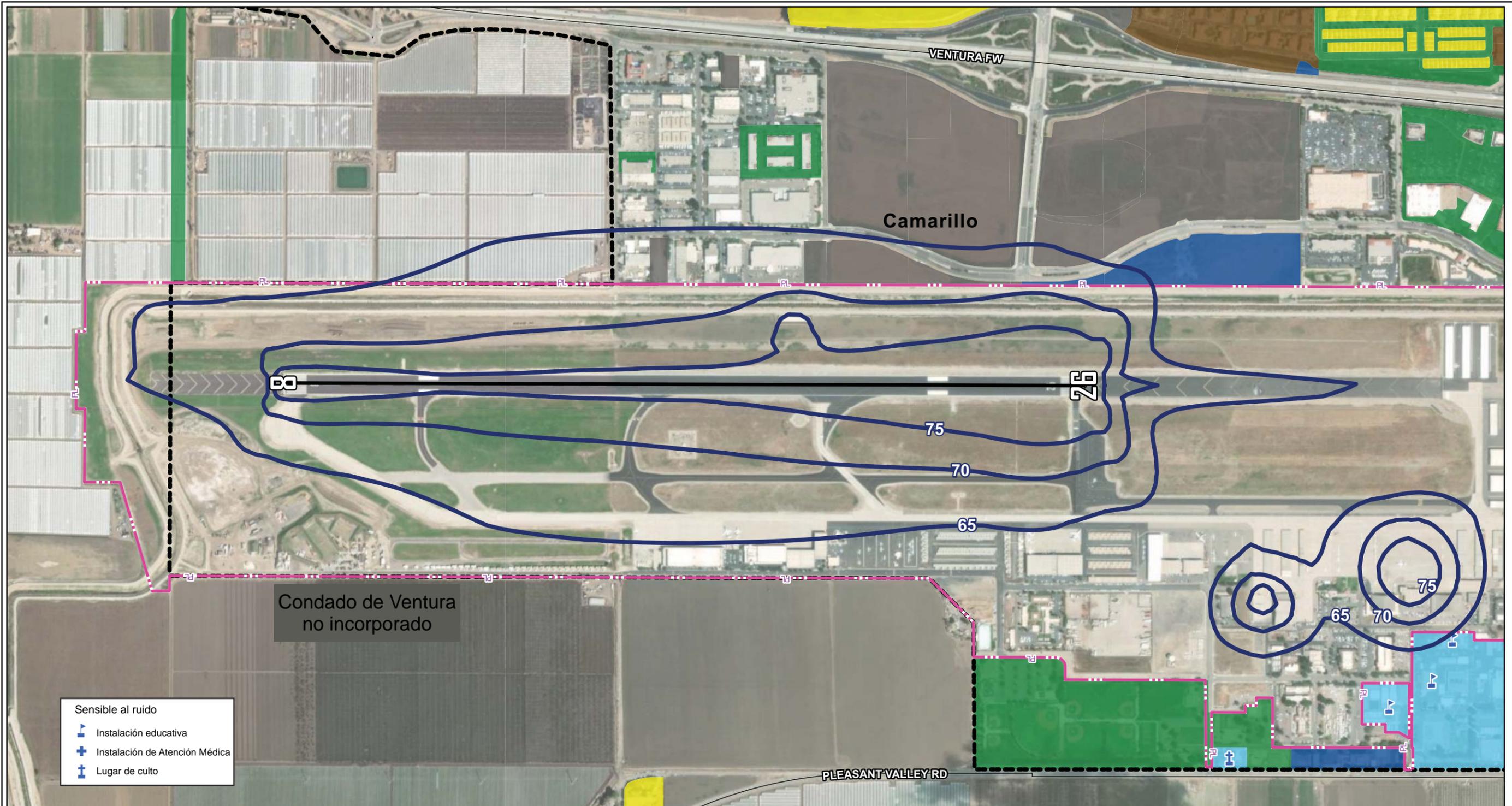
Leyenda

- Ferrocarril
- Línea propiedad del aeropuerto
- Línea central de la pista
- Viviendas multifamiliares – Densidad media
- Viviendas multifamiliares – Densidad alta
- Público/Cuasi público
- Desocupado
- Carreteras
- Límites jurisdiccionales
- Viviendas unifamiliares
- Parques/Espacio abierto
- Sensible al ruido
- Casas prefabricadas

CNEL - El Nivel Equivalente de Ruido Comunitario

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





Leyenda

- + Ferrocarril
- Carreteras

- Curvas de ruido CNEL 2027
- Línea propiedad del aeropuerto

- Límites jurisdiccionales
- Línea central de la pista

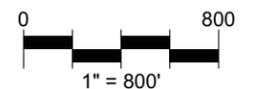
Uso de suelo existente

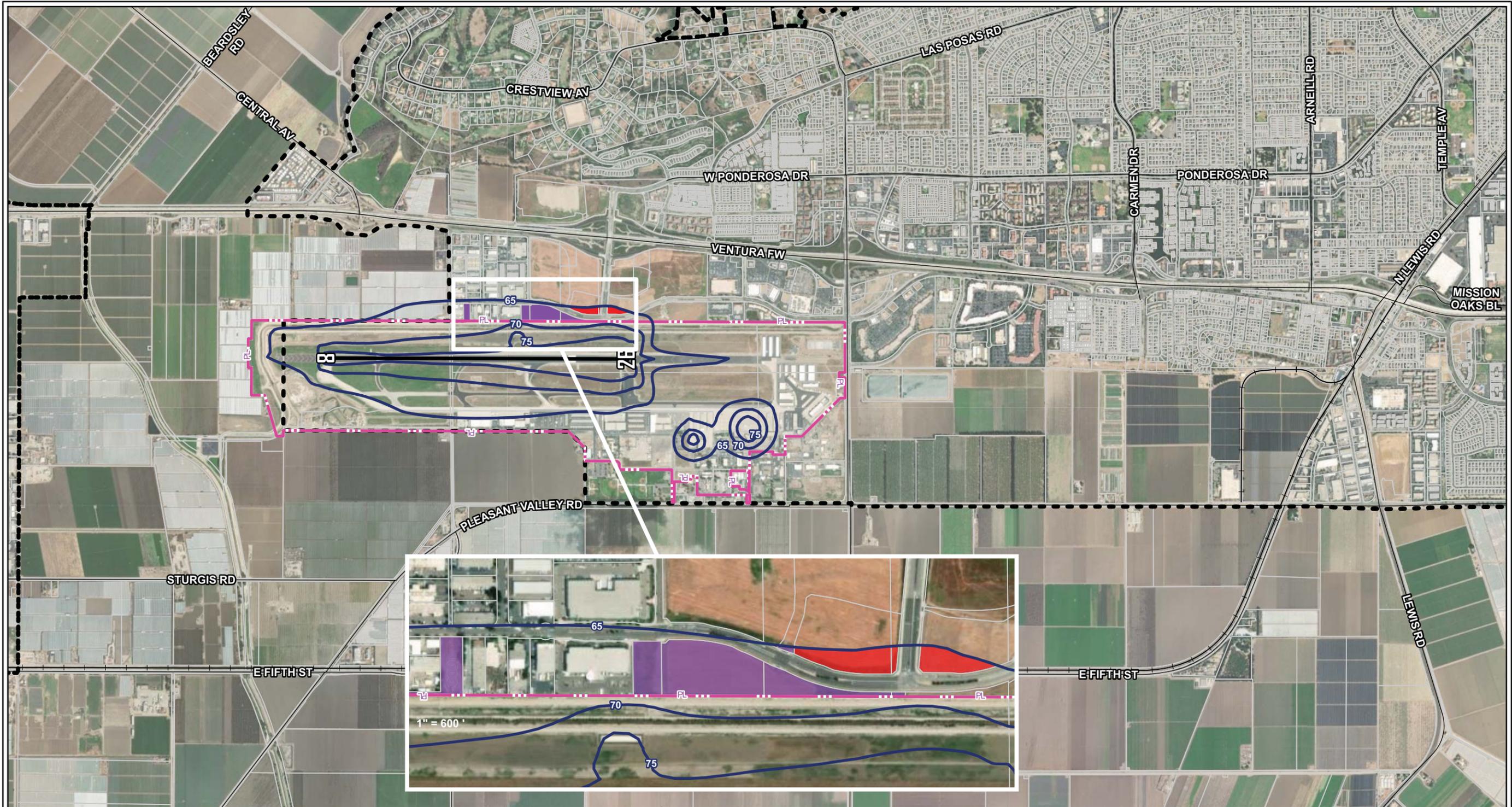
- Viviendas unifamiliares
- Viviendas multifamiliares – Densidad alta
- Parques/Espacio abierto

- Público/Cuasi público
- Sensible al ruido
- Desocupado

CNEL - El Nivel Equivalente de Ruido Comunitario

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

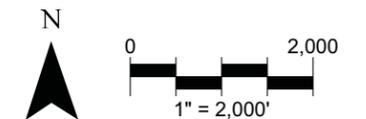


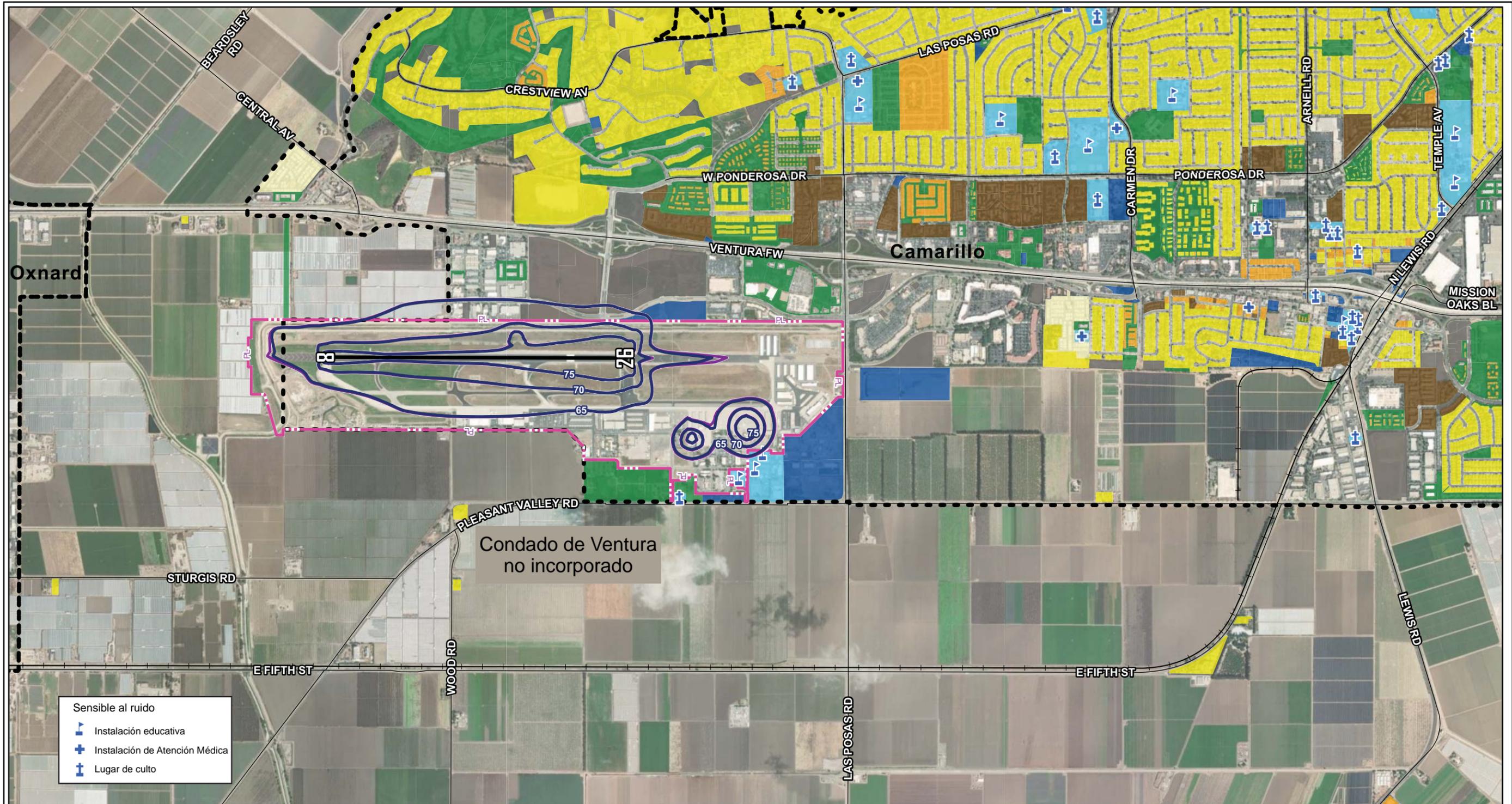
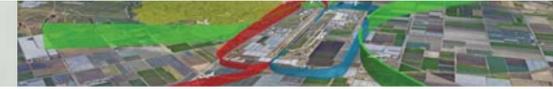


Leyenda

- +— Ferrocarril
 - Carreteras
 - Línea central de la pista
 - ▭ Curvas de ruido CNEL 2027
 - Línea propiedad del aeropuerto
 - Límites jurisdiccionales
 - ▭ Parcelas
 - ▭ Parcelas zonificadas industriales vacantes dentro del contorno de ruido de 65 CNEL
 - ▭ Parcelas zonificadas comerciales vacantes dentro del contorno de ruido de 65 CNEL
- CNEL – El Nivel Equivalente de Ruido Comunitario

Fuente:
Mapa de zonificación de la ciudad de Camarillo
Fuente: Análisis de Coffman Associates
Visualización en ESRI Basemap, 2022



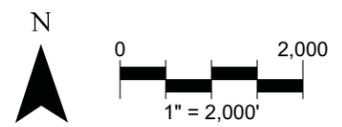


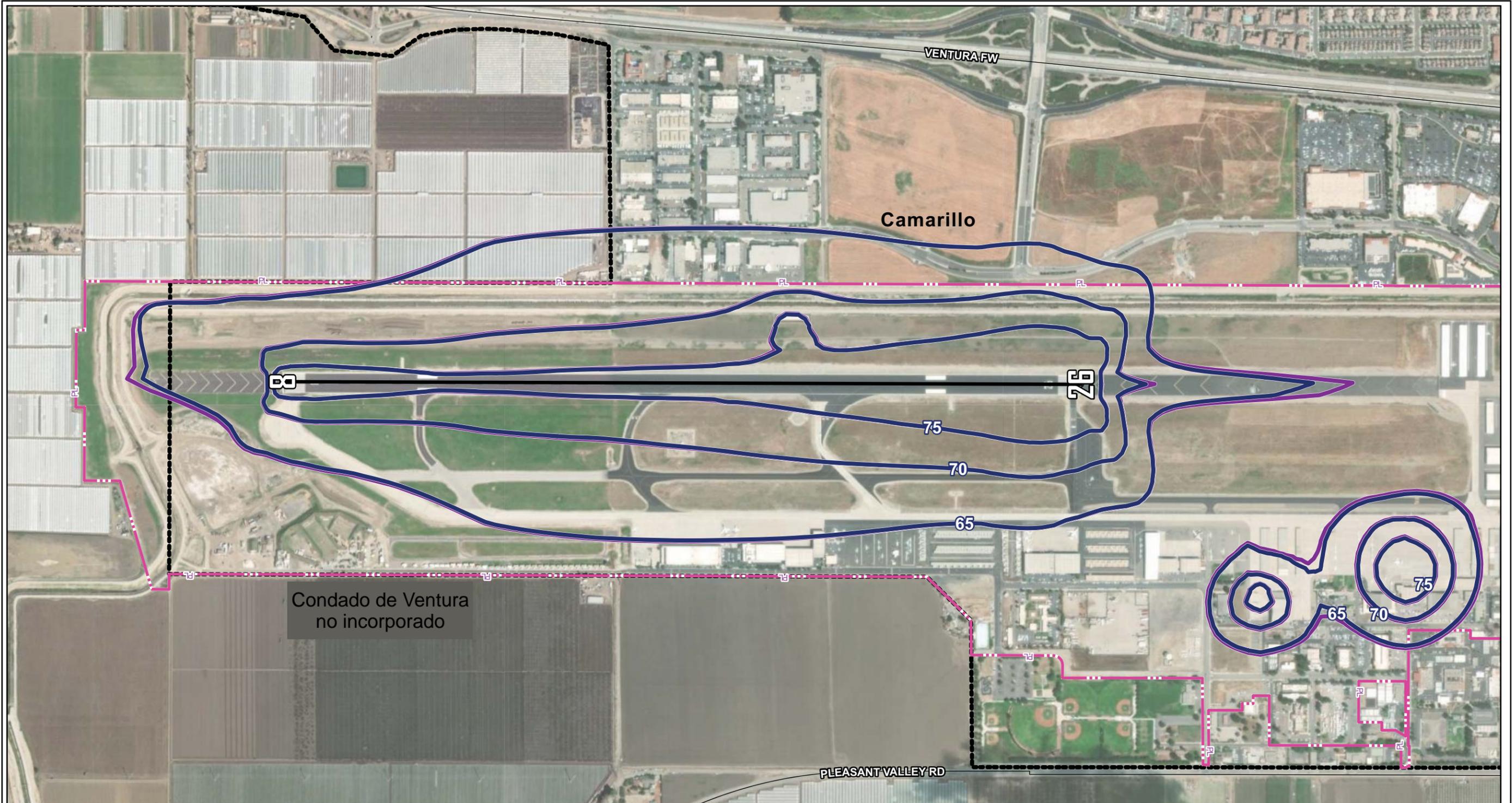
- Sensible al ruido
- 🏫 Instalación educativa
 - 🏥 Instalación de Atención Médica
 - 🏛️ Lugar de culto

Leyenda

- | | | | | | | | |
|-----------------------------|----------------------------------|-----------------------------|---------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------|--------------|
| —+— Ferrocarril | 📐 Curvas de ruido CNEL 2027 | ⋯ Limites jurisdiccionales | 🏠 Uso de suelo existente | 🏠 Viviendas multifamiliares – Densidad media | 🏠 Viviendas multifamiliares – Densidad alta | 🏢 Público/Cuasi público | 🏠 Desocupado |
| — Carreteras | 📐 Línea propiedad del aeropuerto | — Línea central de la pista | 🏠 Viviendas unifamiliares | 🏠 Viviendas multifamiliares – Densidad alta | 🏠 Casas prefabricadas | 🏠 Sensible al ruido | |
| 📐 Curvas de ruido CNEL 2022 | | | | 🌳 Parques/Espacio abierto | | | |
- CNEL – El 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



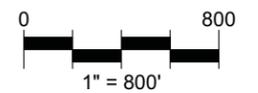


Leyenda

- +— Ferrocarril
- Carreteras
- Línea central de la pista
- Curvas de ruido CNEL 2022
- Curvas de ruido CNEL 2027
- Línea propiedad del aeropuerto
- Límites jurisdiccionales

CNEL – El Nivel Equivalente de Ruido Comunitario

Fuente:
Fuente: Análisis de Coffman Associates
Visualización en ESRI Basemap, 2022



Esta página se dejó en blanco intencionalmente



La **Tabla 4D** proporciona un resumen de las disposiciones de zonificación para los usos de suelo sensibles al ruido que están permitidos dentro de las zonas correspondientes según las pautas de la Parte 150.

TABLA 4D Resumen de Disposiciones de Zonificación para Usos de Suelo Sensibles al Ruido – Ciudad de Camarillo		
Designación de zonificación de uso de suelo	Usos sensibles al ruido	Área dentro del contorno de ruido 65-70 CNEL de 2027 (acres)
L-M: Manufactura Limitada	Ninguno	7.05
CPD: Desarrollo Comercial Planificado	Iglesias ¹ Refugios de emergencia y viviendas de transición ² Hospitales y sanatorios, excluyendo salud mental ¹ Restaurantes, convalecencia, atención de personas mayores o hogares de ancianos ² Escuelas ¹ Teatros (interiores) ¹ Teatros (exteriores) ²	3.00
M-2: Manufactura General	Refugios de emergencia y viviendas de transición ²	1.19

¹ Requiere permiso de desarrollo planificado

² Requiere permiso de uso condicional

Fuente: Título 19 – Zonificación, Código de Ordenanzas de la Ciudad de Camarillo

Como se indica en la **Tabla 4C**, las designaciones de zonificación y del plan general para cada parcela bajo consideración son consistentes.

La proximidad a la Autopista Ventura (US-101) cerca del aeropuerto ofrece un significativo potencial de desarrollo para usos comerciales que requieren accesibilidad y visibilidad. El Plan Específico del Norte del Aeropuerto define áreas comerciales para albergar instalaciones comerciales de mayor envergadura, específicamente usos de venta promocional y usos orientados regionalmente, que podrían incluir hoteles, oficinas y restaurantes. La designación de uso de suelo de Investigación y Desarrollo dentro del Plan Específico del Norte del Aeropuerto tiene como objetivo promover un desarrollo de calidad que incluya operaciones de industria ligera, investigación, maquinaria de precisión y manufactura.

La designación de uso de suelo industrial, que comprende parcelas vacantes no incluidas en el Plan Específico del Norte del Aeropuerto, tiene por objetivo acomodar operaciones comerciales orientadas a la manufactura, investigación y desarrollo, así como la agricultura dentro de los límites de la ciudad.

En base a las consideraciones previamente expuestas sobre el riesgo de crecimiento, no se identifica un riesgo potencial de crecimiento dentro de los contornos de ruido CNEL de 2027.

RESUMEN

De acuerdo con los valores límite federales discutidos anteriormente, no se observan impactos de ruido en las unidades de vivienda residencial para los escenarios de ruido de 2022 y 2027. Además, el potencial de riesgo de crecimiento relacionado con el desarrollo de usos de suelo residencial en terrenos vacantes dentro del 65 CNEL es insignificante, considerando las actuales designaciones de zonificación y plan general.



Dentro de los contornos 65-70 CNEL, tanto en la condición de 2022 como en la condición de 2027, se encuentra un uso de suelo sensible al ruido. Adicionalmente, existe la posibilidad de desarrollar otros usos de suelo sensibles al ruido en 3.00 acres vacantes, sujeto a la aprobación de planes de desarrollo específicos o permisos de uso condicional.

No se registran impactos por encima de 70 CNEL, ni en la condición de 2022 ni en la condición de 2027, ya que dichos contornos permanecen en propiedad del aeropuerto.