

Capítulo 6 Alternativas de uso de la tierra

Una actualización del Plan de Compatibilidad de Ruido del Aeropuerto de Camarillo requiere una revisión de todas las alternativas de planificación de uso de suelo que sean potencialmente aplicables para promover la compatibilidad entre las operaciones del aeropuerto y las áreas circundantes. Con el fin de perfeccionar este análisis de alternativas, se proporciona una actualización sobre el estado de las medidas de uso de suelo recomendadas en el Plan de Compatibilidad de Ruido Parte 150 anterior. Para abordar estos temas, se evalúan técnicas alternativas de gestión del uso de suelo para determinar su efectividad en el área de estudio del Aeropuerto de Camarillo. Finalmente, se presentan recomendaciones preliminares. Estas recomendaciones serán revisadas por el Comité Asesor de Planificación (PAC) y los residentes locales. Las recomendaciones finales de gestión de uso de suelo y mitigación de ruido se presentarán en el Capítulo Siete, Plan de Compatibilidad de Ruido.

Estado del programa de compatibilidad de ruido anterior

El programa de compatibilidad de ruido de 1999 contiene cuatro medidas relacionadas con la planificación de compatibilidad de uso de suelo, con el objetivo de reducir el impacto del ruido de las aeronaves en el entorno que rodea el aeropuerto. Las recomendaciones de 1999, que se aplican tanto a la Ciudad de Camarillo como al Condado de Ventura, se establecen en el plan de 1999 de la siguiente manera:



1. Utilizar los contornos de ruido combinados de 2004 y 2018 como base para la planificación de compatibilidad de ruido;
2. Establecer 60 CNEL como el umbral para promover el desarrollo compatible con el aeropuerto;
3. Preservar las designaciones de uso de suelo compatibles con el aeropuerto dentro de 60 CNEL y debajo del patrón de tráfico cercano; y
4. Establecer directrices de compatibilidad de ruido para la revisión de proyectos de desarrollo dentro del "área de preservación de uso de suelo compatible" y requerir acuerdos de divulgación justa y convenios para los usos sensibles al ruido a los que se les otorgue un permiso de desarrollo.

Una revisión completa de estas medidas y su estado se proporciona en el **Apéndice B – Revisión del PCR** del documento del Mapa de Exposición al Ruido de 2024 para el Aeropuerto de Camarillo.

ALTERNATIVAS DE USO DE SUELO

Para asegurar la compatibilidad continua del uso de suelo en torno al aeropuerto y mantener la viabilidad a largo plazo del mismo, se recomienda revisar y posiblemente refinar las políticas existentes. Existen varios métodos para perfeccionar los mecanismos actuales de planificación, cada uno de los cuales puede ser incorporado en las políticas y regulaciones de uso de suelo existentes. El propósito de este capítulo es reevaluar las estrategias de compatibilidad de uso de suelo recomendadas en el Programa de Compatibilidad de Ruido anterior e identificar medidas que permitan a las jurisdicciones locales crecer de manera eficiente y efectiva mientras se promueve la compatibilidad del uso de suelo con el aeropuerto.

Como se mencionó en el Capítulo Cuatro, no hay impactos de ruido en unidades residenciales para los escenarios de ruido de 2022 y 2027. Sin embargo, el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura reconoce que algunos miembros de la comunidad se sienten perturbados por el ruido, incluso fuera de los contornos de ruido establecidos por las directrices de la FAA. Las siguientes secciones presentan alternativas para abordar los impactos del ruido.

TÉCNICAS DE GESTIÓN DEL USO DE SUELO

Esta sección describe las técnicas de gestión de uso de suelo que podrían emplearse para promover la compatibilidad con el ruido aeroportuario. Estas técnicas se agrupan en tres categorías: técnicas políticas, técnicas regulatorias, y técnicas de gasto. Las técnicas de gasto involucran pagos para asistencia de mitigación, y generalmente se aplican solo cuando hay usos de suelo sensibles al ruido dentro del contorno de exposición al ruido de 65 CNEL.

El 3 de junio de 2024, se llevó a cabo una sesión comunitaria para evaluar cada una de estas técnicas. Además, el 4 de junio de 2024, se celebró una conferencia técnica sobre el uso de suelo para discutir la viabilidad de las sugerencias planteadas durante la sesión comunitaria. La conferencia técnica incluyó a miembros de agencias de planificación de la ciudad y el condado, así como al personal del aeropuerto. Se realizó una investigación adicional sobre la efectividad de cada medida por parte del consultor, cuyos resultados se presentan a continuación.



TÉCNICAS POLÍTICAS

Las técnicas políticas que pueden ser utilizadas para guiar el desarrollo futuro incluyen:

- El plan general de la comunidad
- Las directrices de revisión de proyectos

Plan General

El plan general de una comunidad establece políticas para el desarrollo y la mejora futura de la misma. Sirve como base para la ordenanza local de zonificación, que contiene las regulaciones que gobiernan el uso y desarrollo del suelo. El plan general tiene dos componentes: el texto y el mapa. El texto del plan describe las políticas que guiarán el desarrollo futuro en la comunidad, mientras que el mapa identifica el tipo y la ubicación del desarrollo futuro. Las políticas de compatibilidad de uso del suelo aeroportuario y las áreas de exposición al ruido pueden ser incorporadas en este documento para establecer el enfoque de la comunidad hacia la mitigación de los efectos de la exposición al ruido del aeropuerto.

Evaluación

- **Políticas del Plan General** | Como se mencionó en el Capítulo Uno (Inventario), los planes generales de la Ciudad de Camarillo, la Ciudad de Oxnard y el Condado de Ventura incluyen políticas relacionadas con el ruido en el Aeropuerto de Camarillo. Además, el ruido aeroportuario se aborda en el *Plan Integral de Uso del Suelo Aeroportuario del Condado de Ventura* de 2000. Sin embargo, los planes generales no hacen referencia específica al estudio de la Parte 150 del aeropuerto, y no se identifican umbrales de ruido para el desarrollo sensible al ruido. Sería beneficioso para las futuras enmiendas del Plan General referirse específicamente a la Parte 150 actual e incorporar políticas y mapas que aseguren la consistencia con el programa de compatibilidad de ruido de dicha parte.
- **Mapa del Plan General** | **Anexo 6A** muestra el mapa consolidado del plan general con los contornos de ruido de la condición futura (2027). El contorno de 65 CNEL se extiende fuera de la propiedad del aeropuerto para abarcar áreas planificadas para usos comerciales, de uso mixto e industriales, los cuales se consideran compatibles. Además, los contornos se extienden sobre áreas del condado no incorporadas de Ventura, que están planificadas para la agricultura y protegidas del desarrollo hasta 2050 por la iniciativa de votantes Save Open Space and Agricultural Resources (SOAR). Todas las designaciones dentro de los contornos son consistentes con los usos del suelo existentes en los alrededores del aeropuerto.

Como se discutió en el Capítulo 4, hay un riesgo limitado de crecimiento, ya que las parcelas no desarrolladas restantes dentro de los contornos de ruido están mayormente desarrolladas, y las áreas no desarrolladas están planificadas para uso comercial o industrial.



Una mejora sería considerar la incorporación de los contornos de ruido de 60 CNEL de 2042 para el Aeropuerto de Camarillo en los planes generales de la ciudad y el condado. Esta información podría ser útil para los tomadores de decisiones cuando consideren posibles revisiones del mapa del plan general.

Conclusión

- **Políticas del Plan General** | Para asegurar que la compatibilidad del uso del suelo con el aeropuerto sea tomada en cuenta en los documentos del plan general de la Ciudad de Camarillo y el Condado de Ventura, se podría considerar enmendar el elemento de ruido del plan general para que el aeropuerto monitoree y actualice periódicamente su Estudio de Compatibilidad de Ruido Parte 150. Además, para proporcionar una consideración uniforme de propuestas de desarrollo o reurbanización, las políticas podrían ser enmendadas para especificar un umbral de compatibilidad de ruido expresado en CNEL. Este umbral sería consistente con las directrices presentadas en 14 CFR Parte 150.

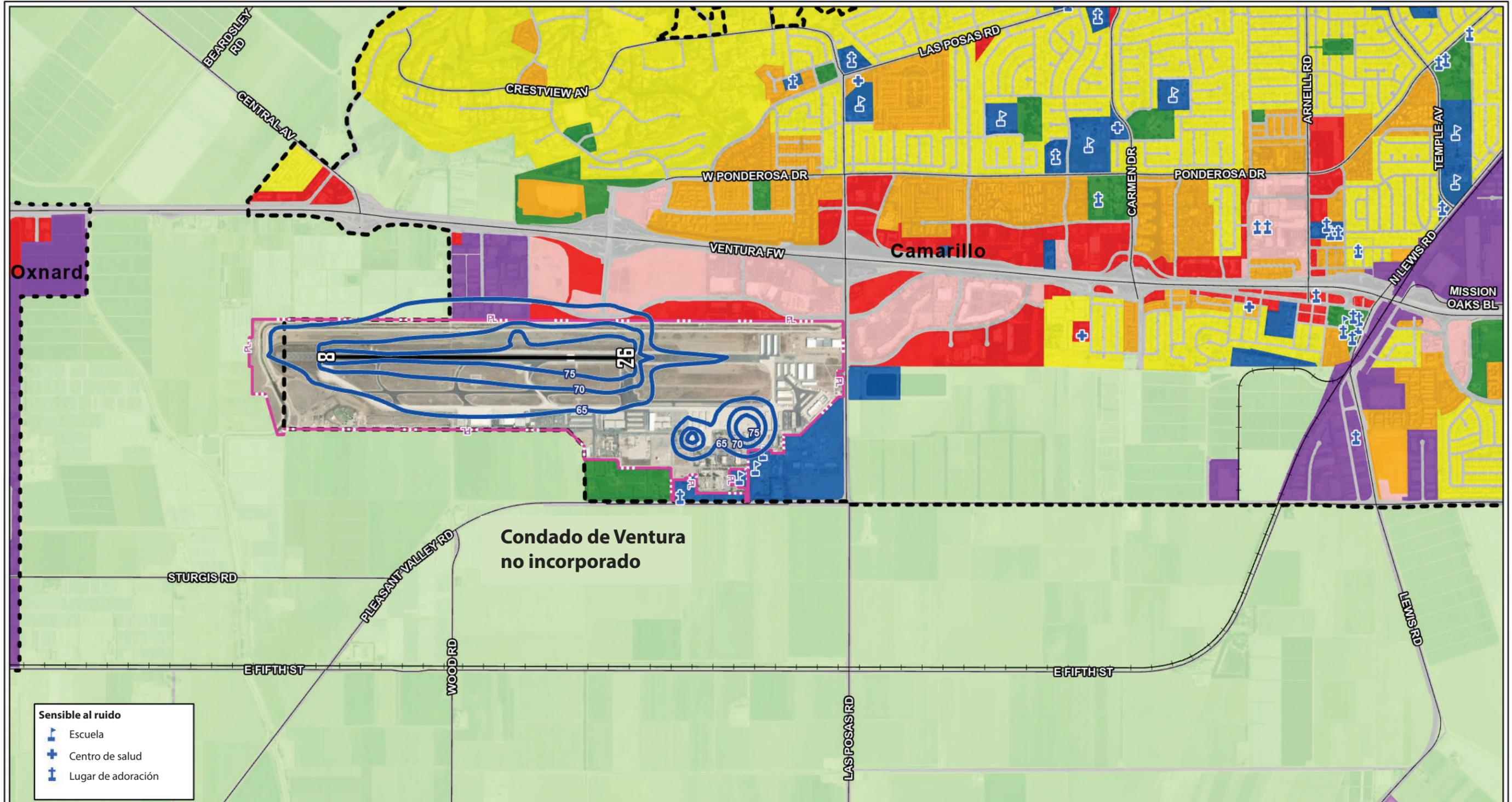
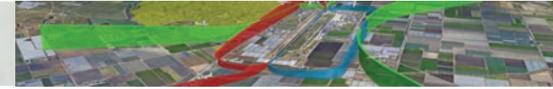
Esta alternativa debe ser considerada para su inclusión en el PCR.

- **Mapa del Plan General** | La Ciudad de Camarillo y el Condado de Ventura podrían considerar la incorporación de los contornos de ruido de 60 CNEL del aeropuerto para 2042 como parte del mapa del plan general durante la próxima enmienda del mapa. El beneficio de esta revisión sería identificar áreas de exposición significativa al ruido como una ayuda para los tomadores de decisiones al considerar revisiones potenciales del mapa del plan general. Por ejemplo, el ruido del aeropuerto podría ser un factor en propuestas que busquen convertir áreas actualmente planificadas y desarrolladas con usos compatibles en usos no compatibles, como viviendas unifamiliares o multifamiliares.

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

Directrices para la revisión de proyectos

Las comisiones de planificación y los órganos de gobierno locales a menudo deben ejercer su propio criterio y juicio al hacer recomendaciones y tomar decisiones sobre cuestiones de desarrollo comunitario. Estas acciones incluyen enmiendas al plan general, cambios de zonificación, variaciones, solicitudes de uso condicionado, solicitudes de subdivisión y proyectos de mejora pública propuestos. El ejercicio de este criterio está limitado por los requisitos legales de las ordenanzas aplicables. Cuando las comisiones de planificación y los órganos de gobierno aún tienen oportunidades para usar su criterio en la revisión de propuestas de desarrollo, puede ser apropiado adoptar procedimientos que garanticen la consideración de cuestiones de compatibilidad con el ruido en sus deliberaciones.



Sensible al ruido

- Escuela
- Centro de salud
- Lugar de adoración

Leyenda

- Ferrocarril
- Carreteras
- Línea central de la pista

- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional
- Zona SOAR

Uso futuro de la tierra

- Residencial unifamiliar
- Residencial multifamiliar – Densidad media
- Uso mixto
- Desarrollo planificado
- Agricultura
- Comercial
- Industrial
- Parques/Espacio abierto
- Público/parapúblico
- Servidumbre/derecho de paso

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

N

0 2,000
1" = 2,000'

Esta página se dejó en blanco intencionalmente



Evaluación

Como se discutió en el Capítulo 1, la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VTCT) actúa como la Comisión de Uso del Suelo Aeroportuario (ALUC) designada para los aeropuertos de uso público del condado, 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 las agencias locales de la Ciudad de Camarillo y el Condado de Ventura, los proyectos dentro del Área de Influencia del Aeropuerto (AIA) para el Aeropuerto de Camarillo son revisados para verificar su consistencia con el Plan Integral de Uso del Suelo Aeroportuario del Condado de Ventura (ACLUP). Además de una solicitud de revisión de consistencia, las agencias locales deben enviar a la ALUC una carta de referencia, el mapa del proyecto, las elevaciones de los edificios, evaluaciones de riesgo y peligrosidad de aeronaves (si es necesario) y una revisión ambiental.

Como parte de su revisión de agencias locales, la Ciudad de Camarillo utiliza las directrices ambientales de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) durante el proceso de revisión CEQA de la ciudad como una lista de verificación específica para proyectos dentro de la proximidad del Aeropuerto de Camarillo. Además de las directrices proporcionadas en la Resolución No. 2020-68 de la Ciudad de Camarillo, se podrían aplicar los siguientes criterios a los proyectos propuestos cerca del aeropuerto:

- Informar a la administración del aeropuerto sobre propuestas de desarrollo que incluyan usos sensibles al ruido dentro de la proximidad del aeropuerto.
- Determinar la sensibilidad del uso del suelo sujeto al ruido de las aeronaves en función de su ubicación dentro de la zona de superposición del aeropuerto o los contornos de exposición al ruido.
- Ubicar instalaciones públicas sensibles al ruido fuera del contorno de 60 CNEL y lejos de las rutas de aproximación siempre que sea posible.
- Desalentar la aprobación de cambios de zonificación, excepciones, variaciones y usos condicionados que introduzcan desarrollos sensibles al ruido en áreas cercanas a áreas impactadas por el ruido.

Conclusión

La Ciudad de Camarillo y el Condado de Ventura podrían considerar agregar los criterios recomendados de compatibilidad de uso del suelo para la revisión de proyectos de agencias locales dentro de la proximidad del aeropuerto, además de los criterios de la lista de verificación de revisión de consistencia requeridos por la ALUC.

Esta alternativa debería considerarse para su inclusión en el PCR.

TÉCNICAS REGLAMENTARIAS

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



- Zonificación de uso compatible
- Cambios de zonificación/Densidad residencial
- Regulaciones 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 de uso del suelo es la zonificación. La zonificación es un ejercicio del poder de la policía del gobierno local que permite a dicho cuerpo decidir qué usos están permitidos para cada parcela de terreno. La zonificación generalmente consiste en una ordenanza que especifica las restricciones de uso y desarrollo del suelo, 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 del suelo mientras se mantiene la propiedad privada, el ingreso por impuestos y la productividad económica.

Una técnica de zonificación frecuentemente utilizada para la planificación de la compatibilidad con el ruido aeroportuario es eliminar la zonificación de uso de suelo sensible al ruido del área afectada por el ruido y reemplazarla con designaciones de zonificación compatibles como comercial, industrial, espacio abierto u otras.

Sin embargo, la zonificación tiene limitaciones, y lo más importante es que no es necesariamente permanente. En la mayoría de las jurisdicciones, el cuerpo legislativo actual no está obligado por acciones de zonificación previas, y puede cambiar dicha zonificación. Como resultado, la zonificación compatible está sujeta a presiones continuas por parte del desarrollo urbano y aquellos que podrían beneficiarse de dichos cambios.

Evaluación

Al igual que en el debate anterior sobre el mapa del Plan General de la ciudad de Camarillo, los contornos de exposición al ruido de 65 CNEL en 2027 se extienden fuera de la propiedad del aeropuerto a zonas identificadas en el mapa de zonificación de la ciudad de Camarillo como comerciales, industriales, transporte y de servicios públicos, que se consideran compatibles. Estas designaciones son consistentes con los usos del suelo existentes en los alrededores del aeropuerto.

Como se discutió en el Capítulo 4, al considerar el potencial de desarrollo en áreas afectadas por el ruido, existe un riesgo de crecimiento limitado, ya que las parcelas no desarrolladas restantes están zonificadas para usos compatibles, incluyendo industrial o comercial.



Un beneficio de realizar cambios en la zonificación sería que cualquier posible reurbanización de estas áreas probablemente sería compatible con las operaciones del aeropuerto. Sin embargo, una desventaja sería que los propietarios podrían interpretar los cambios en la zonificación como un movimiento para reurbanizar el área, lo que podría afectar los valores de la propiedad y ser considerado como una expropiación sin compensación.

Conclusión

Como se indicó en el análisis de riesgo de crecimiento presentado en el Capítulo Cuatro, no existe potencial de 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. Por lo tanto, los cambios de zonificación para estas áreas no se consideran una alternativa viable para limitar el desarrollo de usos del suelo sensibles al ruido.

Esta alternativa no debería ser considerada para su inclusión en el PCR.

Cambio en la densidad residencial

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

Evaluación/Conclusión

Como se indica en el análisis de riesgo de crecimiento presentado en el Capítulo 4, no existe potencial de 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; por lo tanto, no se justifica un cambio en la densidad residencial. Además, como se discutió en la sección de Zonificación de Uso Compatible, los propietarios podrían interpretar los cambios en la densidad residencial como un movimiento para reurbanizar esta área, lo que podría afectar los valores de las propiedades y considerarse una expropiación sin compensación.

Esta alternativa no debería ser considerada para su inclusión en el PCR.

Regulaciones de subdivisión

Las regulaciones de subdivisión de una ciudad establecen estándares para la planificación del sitio, la distribución de lotes y el diseño de mejoras públicas. Pueden fomentar el desarrollo compatible alrededor de un aeropuerto al requerir la consideración del ruido de aeronaves durante la revisión del plan por parte de los funcionarios públicos. Esto podría incluir la obligación de incorporar características de atenuación del ruido en el plan del sitio o una reducción o desplazamiento en la densidad de ciertas partes del desarrollo.



Las regulaciones de subdivisión pueden exigir estándares de aislamiento acústico para nuevos desarrollos mediante el cumplimiento con los códigos de construcción. Además, pueden utilizarse para informar a los futuros propietarios sobre el riesgo de ruido de aeronaves. En algunas comunidades, los niveles de ruido se muestran en los planos finales de subdivisión, ya sea dibujando los contornos de ruido en los planos o asignando niveles de ruido a los lotes. Esto hace que la información sobre el ruido sea de dominio público. Es importante señalar que, aunque estos niveles se registran con el lote, el nivel de exposición al ruido puede cambiar con el tiempo.

Evaluación/Conclusión

Las regulaciones de subdivisión son más útiles como medio para proporcionar protección de compatibilidad de uso del suelo en áreas no desarrolladas. No existen designaciones de zonificación residencial o del plan general dentro de los contornos de 65 CNEL.

Esta alternativa no debería ser considerada para su inclusión en el PCR.

Códigos de construcción

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

Los códigos de construcción pueden exigir 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 áreas con mayores niveles de ruido. La mayoría de los estándares de códigos de aislamiento acústico describen en detalle las mejoras necesarias para lograr un nivel dado de reducción de ruido.

Evaluación

Los códigos de construcción han sido adoptados por la Ciudad de Camarillo y el Condado de Ventura, pero como se discutió en el Capítulo 1, estos códigos no contienen directrices adicionales específicas para el ruido aeroportuario.

A nivel estatal, el Título 24, Parte 2, del Código de Regulaciones de California establece estándares para los niveles de ruido interior en habitaciones residenciales causados por fuentes de ruido externas. Estos estándares mínimos de rendimiento de aislamiento acústico requieren que el CNEL no exceda los 45 dB en ninguna habitación habitable, con todas las puertas y ventanas cerradas. Es importante destacar que este requisito solo se aplica a la construcción de nuevos usos del suelo sensibles al ruido. Como se discutió anteriormente, el terreno que rodea al aeropuerto en la Ciudad de Camarillo está



actualmente desarrollado o designado para usos del suelo compatibles. Los terrenos vacantes en el Condado de Ventura están protegidos por SOAR. En casos donde se propongan adiciones de nuevos espacios habitables residenciales, definidos como áreas de vida, sueño, comedor o cocina, la ciudad y/o el condado podrían imponer un código de construcción que requiera que el nuevo espacio habitable logre el nivel de ruido interior de CNEL 45 dB.

Como se indica en la orden 5100-38D de la FAA, *Airport Improvement Program Handbook (Manual del Programa de Mejora de Aeropuertos)*, Apéndice R, Párrafo R-8, en vigor desde el 30 de septiembre de 2014, el umbral de nivel de ruido interior CNEL 45 dB también ha sido adoptado por la FAA para uso interior. Además, el uso del umbral CNEL 45 dB se aclaró aún más en 1992 por las conclusiones del Comité Federal Interinstitucional sobre el Ruido (FICON), que establece que CNEL 45 dB es el nivel de ruido interior que acomodará la conversación o el sueño en interiores.

Conclusión

Una enmienda al código de construcción, que requiera alcanzar el nivel de ruido interior de CNEL 45 dB tanto para nuevas construcciones como para alteraciones importantes de estructuras existentes, podría ser considerada por la Ciudad de Camarillo y el Condado de Ventura.

Esta alternativa debería ser considerada para su inclusión en el PCR.

Transferencia de derechos de desarrollo

La propiedad de la tierra incluye un conjunto de derechos asociados con su uso, que incluyen el acceso, los minerales, derechos limitados al espacio aéreo por encima de la tierra y el desarrollo del terreno. La Transferencia de Derechos de Desarrollo (TDR por sus siglas en inglés) se basa en la idea de que cada uno de estos derechos tiene un valor de mercado que puede separarse y venderse sin necesidad de vender toda la propiedad.

La TDS se desarrolló para preservar áreas ambientalmente importantes sin tener que comprarlas con fondos públicos. Esta técnica divide al municipio en zonas de envío y recepción. Las zonas de envío son áreas donde se desea la preservación ambiental y un desarrollo mínimo, mientras que las zonas de recepción 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 desarrolladores en las áreas de recepción pueden asegurar derechos de desarrollo adicionales, se les permite construir a mayores densidades de las que normalmente permite la ordenanza. Los desarrolladores interesados pueden comprar estos derechos a propietarios de tierras en las zonas de envío y aplicarlos a proyectos dentro de las zonas de recepción. De esta manera, el público se beneficia de la preservación de tierras ambientalmente valiosas, el propietario de esas tierras recibe una compensación por preservarlas, y el retorno potencial de la inversión para el desarrollador aumenta.



Evaluación/Conclusión

La TDR es difícil de justificar únicamente para propósitos de compatibilidad del uso de suelo alrededor de un aeropuerto. Involucra costos iniciales sustanciales y requiere un esfuerzo significativo en tiempo de gestión. Si una jurisdicción local ya está utilizando o considerando TDR, los criterios de compatibilidad con el aeropuerto podrían incluirse junto con otros criterios ambientales en el diseño del programa. Actualmente, no hay jurisdicciones en el Condado de Ventura que utilicen programas de TDR. La planificación actual del uso de la tierra, junto con las posibles revisiones a las regulaciones convencionales del uso del suelo, puede abordar adecuadamente los problemas de compatibilidad del ruido aeroportuario en el Aeropuerto de Camarillo.

Esta alternativa no merece una mayor consideración.

Zonificación medioambiental

Las regulaciones de zonificación especial para preservar áreas ambientalmente sensibles o proteger desarrollos de peligros ambientales también pueden utilizarse para promover la compatibilidad del uso de suelo cerca de aeropuertos. La zonificación de superposición de llanuras aluviales, que restringe o prohíbe el desarrollo en todo o en parte de la llanura aluvial, es la forma más común de zonificación ambiental. Otras regulaciones de zonificación ambiental pueden incluir zonificación de pendientes pronunciadas, que requiere bajas densidades de desarrollo y estándares de construcción especiales, y la zonificación para la preservación de humedales. Todas estas regulaciones pueden usarse para restringir el desarrollo de usos sensibles al ruido en áreas ambientalmente sensibles que también están afectadas por el ruido de aeronaves.

Evaluación/Conclusión

Las regulaciones de zonificación ambiental para proteger tierras agrícolas y espacios abiertos (como las protegidas por SOAR) ya están en vigor en el Condado de Ventura en las áreas dentro de los contornos de ruido. No hay áreas adecuadas para la zonificación ambiental en la Ciudad de Camarillo que estén significativamente impactadas por las operaciones aeroportuarias; por lo tanto, la zonificación ambiental no es un medio viable para promover la compatibilidad del uso de suelo.

Esta alternativa no merece una mayor consideración.

Regulaciones de divulgación justa

Las regulaciones de divulgación justa están diseñadas para asegurar que los posibles compradores de propiedades estén informados de que la propiedad está o estará expuesta a niveles de ruido de aeronaves potencialmente disruptivos. No es raro que cerca de los aeropuertos más concurridos, los recién llegados reporten haber comprado propiedades sin ser informados sobre los niveles de ruido del aeropuerto.



En su nivel más formal, la divulgación justa se puede implementar a través de regulaciones que requieren que el vendedor y el agente proporcionen un aviso de exposición al ruido de aeronaves, tanto en la hoja de listado de bienes raíces como en el momento de la ejecución del contrato de venta. Además, cualquier servidumbre debe revelarse en el momento del cierre.

Estas regulaciones pueden imponer una responsabilidad significativa a los agentes inmobiliarios y prestamistas. Sin embargo, si están bien redactadas, las responsabilidades de los agentes y vendedores inmobiliarios se definen claramente y se limitan a divulgar los niveles de ruido del aeropuerto o los distritos de superposición que afectan la propiedad, y a 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 está ubicada dentro de un área de influencia aeroportuaria, debe proporcionarse un aviso como parte de la transacción de bienes raíces. El aviso declara que la propiedad está ubicada en las cercanías de un aeropuerto y puede estar sujeta a molestias e inconvenientes asociados con las operaciones del aeropuerto, como el ruido, las vibraciones o los olores.

Como se discutió en el Capítulo Uno, la Comisión de Transporte del Condado de Ventura (VTCT) sirve como la Comisión de Compatibilidad de Uso de la Tierra Aeroportuaria (ALUC) designada para los aeropuertos de uso público del Condado de Ventura, según lo autoriza y requiere la ley estatal. Los proyectos dentro del Área de Influencia del Aeropuerto (AIA) para el Aeropuerto de Camarillo son revisados para verificar su consistencia con el Plan Integral de Uso de Suelo Aeroportuario (ACLUP) del Condado de Ventura. Las políticas del ACLUP establecen que, para los usos de suelo condicionalmente aceptables, se requiere el registro de un acuerdo de divulgación justa y un convenio. Los usos sensibles al ruido se consideran condicionalmente aceptables dentro de la Zona de Patrón de Tráfico y la Zona Extendida de Patrón de Tráfico del Aeropuerto de Camarillo. Para garantizar que las políticas del ACLUP y los objetivos de compatibilidad de uso de suelo del aeropuerto estén alineados, se justifican revisiones al ACLUP.

Conclusión

Se ha iniciado la coordinación con la VCTC para proporcionar los contornos de ruido actualizados y aprobados de este estudio. La VCTC puede considerar la revisión de los contornos de ruido reglamentarios para el Aeropuerto de Camarillo para reflejar las condiciones actuales y futuras del ruido y las zonas de protección de las pistas.

Esta alternativa merece mayor consideración.



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 PCR.

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 Camarillo, requieren el uso de divulgación justa para las transacciones inmobiliarias en las áreas circundantes al aeropuerto. La ciudad de Camarillo 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 Camarillo 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

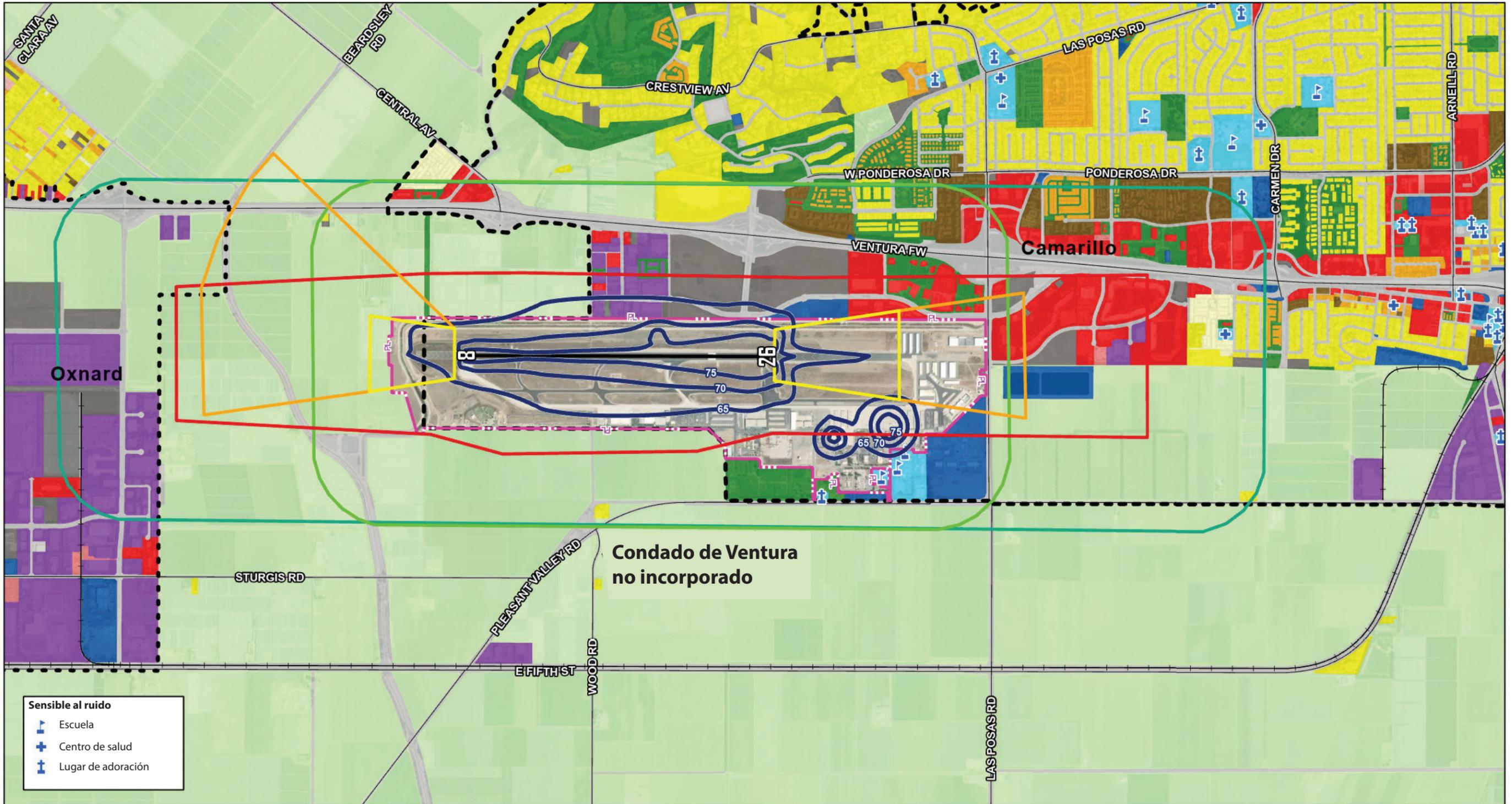
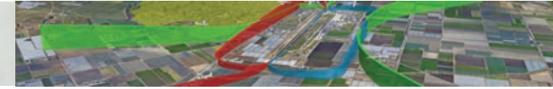
Las técnicas de gestión del uso del suelo que implican gastos directos incluyen lo siguiente:

- 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 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).



Sensible al ruido

- Escuela
- Centro de salud
- Lugar de adoración

Leyenda

- Ferrocarril
- Carreteras
- Línea central de la pista

- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional
- Zona SOAR

Uso futuro de la tierra

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

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

Layer
 ura County
 Land Use
 sociates Analysis
 /, 2022

1" = 2,000'

Esta página se dejó en blanco intencionalmente



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 Camarillo.

Conclusión

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

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 Cir-



cular 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 Camarillo.

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 6A**.



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

Ventajas	Desventajas
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.

Evaluación

Esta técnica no es viable dada la falta de propiedades residenciales sensibles al ruido dentro de los contornos de ruido CNEL 65, 70 o 75 en las condiciones existentes (2022) o futuras (2027) para el Aeropuerto de Camarillo.

Conclusión

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

Garantía de venta

Bajo un programa de aseguramiento de ventas, el aeropuerto ofrecería complementar cualquier oferta de compra bona fide hasta un monto igual al valor de mercado justo de las casas dentro del contorno de exposición al ruido CNEL 65. El aeropuerto garantiza al propietario de la propiedad que recibirá el valor tasado, o algún incremento de este, independientemente del precio final de venta que se negocie con un comprador. Para evitar la colusión entre el comprador y el vendedor, en detrimento del aeropuerto, el aeropuerto debe aprobar el precio de listado para la casa y cualquier ajuste a la baja de ese precio. A cambio de participar en el programa, el aeropuerto podría requerir que los propietarios de la propiedad otorguen una servidumbre de navegación aérea al aeropuerto.

Evaluación

Debido a que no hay propiedades sensibles al ruido dentro del contorno de ruido CNEL 65, un programa de aseguramiento de ventas no es una estrategia útil de gestión del ruido para el aeropuerto.

Conclusión

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



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 6B**.

TABLA 6B Ventajas y Desventajas de la Adquisición de Derechos de Desarrollo – Aeropuerto de Camarillo	
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

La ventaja de adquirir derechos de desarrollo es que se puede asegurar la protección completa contra el desarrollo incompatible, y los propietarios de la propiedad pueden recibir compensación por cualquier pérdida percibida. Además, la propiedad puede mantenerse en propiedad privada, en uso productivo y en las listas de impuestos mientras se protege el aeropuerto de desarrollos incompatibles. La principal desventaja es el costo potencialmente alto de los derechos de desarrollo, a cambio de lo cual el comprador recibe solo un interés muy limitado en la propiedad. En áreas urbanas donde los propietarios de propiedades tienen una base razonable para las expectativas de desarrollo, los derechos de desarrollo pueden costar casi tanto como la titularidad completa. En áreas rurales, por otro lado, los derechos de desarrollo pueden ser una alternativa económica a la adquisición de titularidad completa.

Evaluación

Esta alternativa es apropiada solo en áreas no desarrolladas, no en áreas urbanas completamente desarrolladas, como la Ciudad de Camarillo. Las áreas de la Ciudad de Camarillo 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 PCR.



ALTERNATIVAS PRELIMINARES DE USO DEL SUELO

La **Tabla 6C** 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 6C Alternativas de Gestión del Uso del Suelo para Consideración Adicional – Aeropuerto de Camarillo			
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 Camarillo 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 Camarillo y Condado de Ventura
Adoptar lista de verificación de compatibilidad	Considerar la adopción de una lista de verificación de compatibilidad del uso del suelo del aeropuerto para la revisión de proyectos de desarrollo en las cercanías del aeropuerto.	Administrativo	Ciudad de Camarillo y Condado de Ventura
Revisar código de construcción	Requerir que se logre el nivel de ruido interior CNEL 45 dB para la construcción de nuevas residencias o la adición de espacios habitables a una propiedad existente.	Administrativo	Ciudad de Camarillo y Condado de Ventura
Divulgación justa	Actualizar los contornos regulatorios donde se aplican las regulaciones de divulgación justa.	Administrativo	VCTC
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 Camarillo y Condado de Ventura