



Santa Maria
General Plan

imagine



Elemento de Ruido

Borrador | 14 de agosto de 2025



Esta página se ha dejado en blanco intencionalmente.

Tabla de contenidos

Introducción	1
Fondo.....	3
Ordenanza sobre el ruido	3
Medición de los niveles de ruido.....	3
Usos de la tierra sensibles al ruido	3
Fuentes de ruido.....	3
Compatibilidad con el ruido comunitario y el uso de la tierra.....	8
Fuentes de vibración.....	8
Problemas y oportunidades	9
Políticas de ruido.....	11
Resumen de la política	11
Estándares y diagramas	11
Marco de políticas	13

Tabla de figuras

Figura N-1: Contornos de ruido de aeropuertos	5
Figura N-2: Directrices comunitarias sobre el ruido y la compatibilidad del uso de la tierra.....	8
Figura N-3: Mapa de contorno de ruido	12

Esta página se ha dejado en blanco intencionalmente.

Introducción

El Elemento de Ruido es uno de los elementos requeridos del Plan General y tiene como objetivo minimizar la exposición de la comunidad al ruido excesivo, particularmente para usos de la tierra sensibles al ruido y durante las horas nocturnas.

Este elemento consta de tres secciones principales: Antecedentes, Problemas y oportunidades, y Políticas de ruido. La *sección Antecedentes* presenta las condiciones y tendencias existentes relacionadas con las prioridades abordadas en este Elemento. La *sección Problemas y oportunidades* describe los problemas y oportunidades clave que dieron forma al Elemento. Finalmente, la *sección de Políticas de Ruido* establece estándares regulatorios y describe los objetivos, políticas y acciones de implementación de Ruido de la Ciudad.

Las Políticas de Ruido guían la planificación del uso de la tierra para mitigar los impactos del ruido en áreas de mayor exposición al ruido. Específicamente, las políticas abordan los impactos del ruido actuales y anticipados, con una consideración específica para los usos sensibles de la tierra como residencias, escuelas y hospitales.



Ejemplos de usos sensibles al ruido en Santa María, incluido un desarrollo residencial multifamiliar (arriba a la izquierda, arriba a la derecha), la Escuela Primaria Liberty (abajo a la izquierda) y el Centro Médico Regional Marian (abajo a la derecha). Créditos: Raimi & Associates, Homes.com, KSBY, respectivamente.



El tráfico de automóviles en Broadway es una fuente de ruido en la ciudad.

Fondo

Esta sección presenta las condiciones y tendencias existentes relacionadas con las prioridades abordadas en las políticas de ruido.

Ordenanza sobre el ruido

El Código Municipal de Santa María contiene requisitos relacionados con el ruido en el Título 5 Capítulo 5-5 y el Título 12 Capítulo 12. Estas regulaciones establecen límites de nivel de ruido ambiental dentro de zonas residenciales, comerciales e industriales y proporcionan un marco de referencia para las acciones que los desarrolladores deben tomar para mitigar los problemas de ruido anticipados.

Medición de los niveles de ruido

El sonido se mide comúnmente en decibelios (dB). Los niveles de ruido a los que se hace referencia en la Ordenanza de Ruido y este Elemento se miden en decibelios ponderados A (dBA), que se ajustan en frecuencia para reflejar la sensibilidad del oído humano, a menos que se indique lo contrario. Las mediciones adicionales del nivel de ruido comúnmente utilizadas y mencionadas en este elemento incluyen el nivel de ruido comunitario equivalente (CNEL) y el nivel de energía equivalente (Leq). CNEL mide el nivel de sonido promedio durante un período de 24 horas e incorpora ajustes para el ruido que ocurre durante la tarde y la noche para tener en cuenta la mayor sensibilidad al ruido durante estos momentos. CNEL se usa típicamente para evaluar la exposición al ruido a largo plazo, como los niveles de ruido para aeropuertos, carreteras y vecindarios. Las mediciones de Leq consisten en un valor único que se utiliza para representar los niveles de ruido variables durante un período de tiempo específico y se usa comúnmente para medir el ruido del tráfico y la construcción.

Usos de la tierra sensibles al ruido

Ciertos tipos de uso de la tierra son especialmente sensibles a las perturbaciones acústicas debido a la naturaleza de su uso. Las Políticas de Ruido definen los usos de la tierra sensibles al ruido como residenciales (viviendas unifamiliares y multifamiliares, parques de casas móviles, dormitorios y usos similares); hospitales, hogares de ancianos, hospitales de convalecencia y otras instalaciones para atención médica a largo plazo; e instalaciones educativas públicas o privadas, bibliotecas e iglesias.

La Sección 5-5.09 del Código Municipal de Santa María requiere que se obtenga un permiso del Oficial de Control de Ruido para cubrir actividades de construcción a corto plazo dentro de los 500 pies de una zona residencial que excedería los estándares de ruido de la Ciudad, establecidos en la Sección 5-5.05.

Fuentes de ruido

Ruido estacionario

Las fuentes de ruido estacionarias contribuyen al entorno de ruido ambiental solo en sus inmediaciones. Los ejemplos incluyen sistemas de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC), muelles de carga,

maquinaria y actividad comercial asociada con restaurantes, bares, restaurantes al aire libre y estacionamientos y lotes. El ruido estacionario puede ser generado por cualquier uso de la tierra, aunque las actividades industriales y comerciales suelen generar los niveles de ruido más altos.

Las residencias y las escuelas suelen generar niveles de ruido más bajos y las fuentes suelen ser intermitentes. Las fuentes de ruido residenciales incluyen paisajismo, actividades de mantenimiento y sistemas HVAC. Las escuelas pueden generar suficiente ruido a través de actividades al aire libre tanto entre semana como los fines de semana para elevar los niveles de ruido ambiental. La fabricación comercial, las plantas industriales y las operaciones agrícolas generan ruido estacionario en sus instalaciones. Estas operaciones se ubican principalmente cerca del aeropuerto y en otras áreas concentradas lejos de los usos de la tierra sensibles al ruido para lograr niveles de ruido aceptables y mantener la compatibilidad con el uso de la tierra.

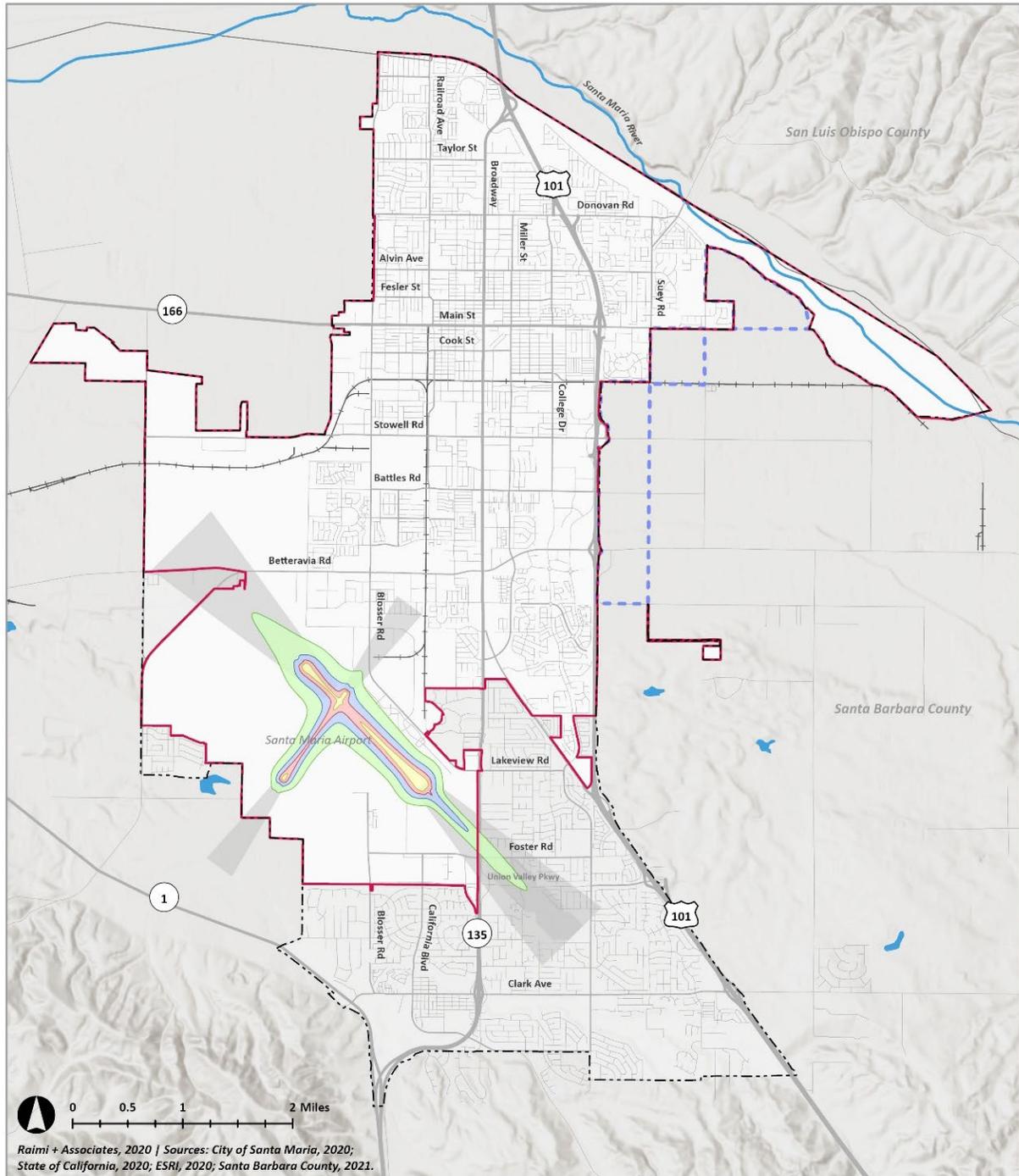
Ruido del tráfico de vehículos

El ruido del tráfico de los vehículos motorizados que circulan por las carreteras puede ser molesto porque a menudo crea un nivel de ruido sostenido, incluso si el ruido generado por un solo vehículo no parece significativo. El nivel de ruido puede depender del tipo de vehículo y su motor, la velocidad del tráfico, el tipo y la textura del pavimento y la distancia de la carretera. En Santa María, el ruido de las carreteras es una fuente importante de ruido, particularmente a lo largo de los principales corredores de viaje como US 101, Broadway (SR-135) y Main Street (SR-166). Otras carreteras importantes que generan un ruido sustancial en la ciudad incluyen Miller Street, Blosser Road, Skyway Drive, Donovan Road, Stowell Road y Betteravia Road. Los usos residenciales sensibles al ruido se encuentran a lo largo y cerca de estas principales arterias.

Ruido del tráfico aéreo

El Aeropuerto Público de Santa María, ubicado en la parte sur de la ciudad, es una fuente importante de ruido en el área. El aeropuerto tiene dos pistas y ofrece instalaciones para aerolíneas de cercanías, así como instrucción de vuelo, alquiler y reparación de aeronaves y servicios de reabastecimiento de combustible. El Plan de Compatibilidad del Uso del Suelo Aeroportuario (ALUCP) tiene políticas de ruido para abordar la compatibilidad del ruido de los usos del suelo dentro de las zonas de contorno de ruido del Aeropuerto. Los usos sensibles al ruido, incluidos los desarrollos residenciales, las escuelas y los hospitales, generalmente están prohibidos en las zonas de contorno de 65 a 75+ dB CNEL (Nivel Equivalente de Ruido Comunitario). Como se muestra en Figura N-1, las zonas de contorno de ruido CNEL de 65-75+ dB se encuentran dentro de la propiedad del aeropuerto, pero el contorno de ruido CNEL de 60-65 se extiende más allá de la propiedad del aeropuerto y se superpone con los usos residenciales al sureste del aeropuerto.

Figura N-11: Contornos de ruido de aeropuertos



Raimi + Associates, 2020 | Sources: City of Santa Maria, 2020; State of California, 2020; ESRI, 2020; Santa Barbara County, 2021.



- Current Santa Maria City Limits
- Current Sphere of Influence
- Planned Annexation Area and Sphere of Influence
- County Boundaries
- Railroads
- Freeways and Highways
- Santa Maria River
- Flight Approach
- Airport Existing Noise Contours – Community Noise Equivalent Level (CNEL)**
- 60-65 CNEL
- 65-70 CNEL (Hazard III Zone)
- 70-75 CNEL
- 75+ CNEL

Ruido del tráfico ferroviario

Las operaciones ferroviarias generan una fuente localizada de ruido a lo largo del corredor ferroviario. Sin embargo, el ruido de las operaciones ferroviarias, tanto para mercancías como para pasajeros, está regulado principalmente por la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA), que establece y hace cumplir los estándares de seguridad que incluyen ruido para cabinas, timbres y bocinas. El ferrocarril privado del Valle de Santa María brinda servicio de carga diario y consta de 14 millas de vía principal desde Guadalupe a Santa María. Esto incluye dos ferrocarriles que atraviesan la ciudad, uno de este a oeste a lo largo de Jones Street y Stowell Road, y otro de norte a sur, paralelo a Depot Street, pero estos trenes están restringidos a una velocidad de 10 millas por hora a través de la ciudad. Las instalaciones de Transbordo están ubicadas en el Parque Industrial Betteravia en Betteravia.

Ruido de construcción

La actividad de construcción puede generar aumentos sustanciales a corto plazo en los niveles de ruido en las inmediaciones. Cada fase de demolición y construcción tiene sus propias características de ruido; Algunos pueden generar niveles de ruido intermitentes sustanciales debido a actividades de alto impacto como la hincado de pilotes, mientras que otros pueden generar altos niveles de ruido continuo, según el tipo y la cantidad de equipo utilizado. Los niveles de ruido de las piezas individuales de los equipos de construcción varían de 76 a 101 dBA Leq (nivel de energía equivalente) a 50 pies, y los receptores sensibles al ruido cercanos pueden encontrar esto perturbador.



Ruido generado por la construcción de un desarrollo habitacional.

Otras fuentes de ruido

Otras fuentes de ruido en la ciudad pueden incluir el ruido amplificado de los eventos, como los que se llevan a cabo en el recinto ferial. El ruido amplificado es el sonido magnificado en volumen por dispositivos de amplificación como radios, televisores, altavoces, estéreos, megáfonos y sistemas de megafonía. Este tipo de ruido suele asociarse a reuniones sociales en zonas residenciales y grandes eventos celebrados en espacios públicos (colegios, parques, restaurantes, playas, locales de música/eventos). Aunque estos eventos tienden a ocurrir con más frecuencia en los meses de verano, el ruido amplificado de los altavoces de la escuela, los altavoces de los restaurantes y las actividades recreativas diarias pueden contribuir a los niveles de ruido ambiental durante todo el año. Los niveles de ruido amplificados pueden variar desde aproximadamente 65 dBA L_{max} (nivel máximo de sonido) a 30 pies para los altavoces de restaurantes de autoservicio hasta aproximadamente 90 a 100 dBA en festivales al aire libre.

El recinto ferial del condado de Santa Bárbara está ubicado cerca del centro de la ciudad y opera durante todo el año para realizar eventos públicos y privados más allá de la feria en sí. El sonido amplificado producido en estos eventos puede ser una fuente temporal de ruido amplificado cerca de usos de la tierra sensibles al ruido (por ejemplo, escuelas y residencias). Otros usos de la tierra, como lavados de autos o áreas industriales que usan equipos ruidosos, como sopladores de aire, bombas y trituradoras, también son una fuente localizada de ruido en la ciudad.

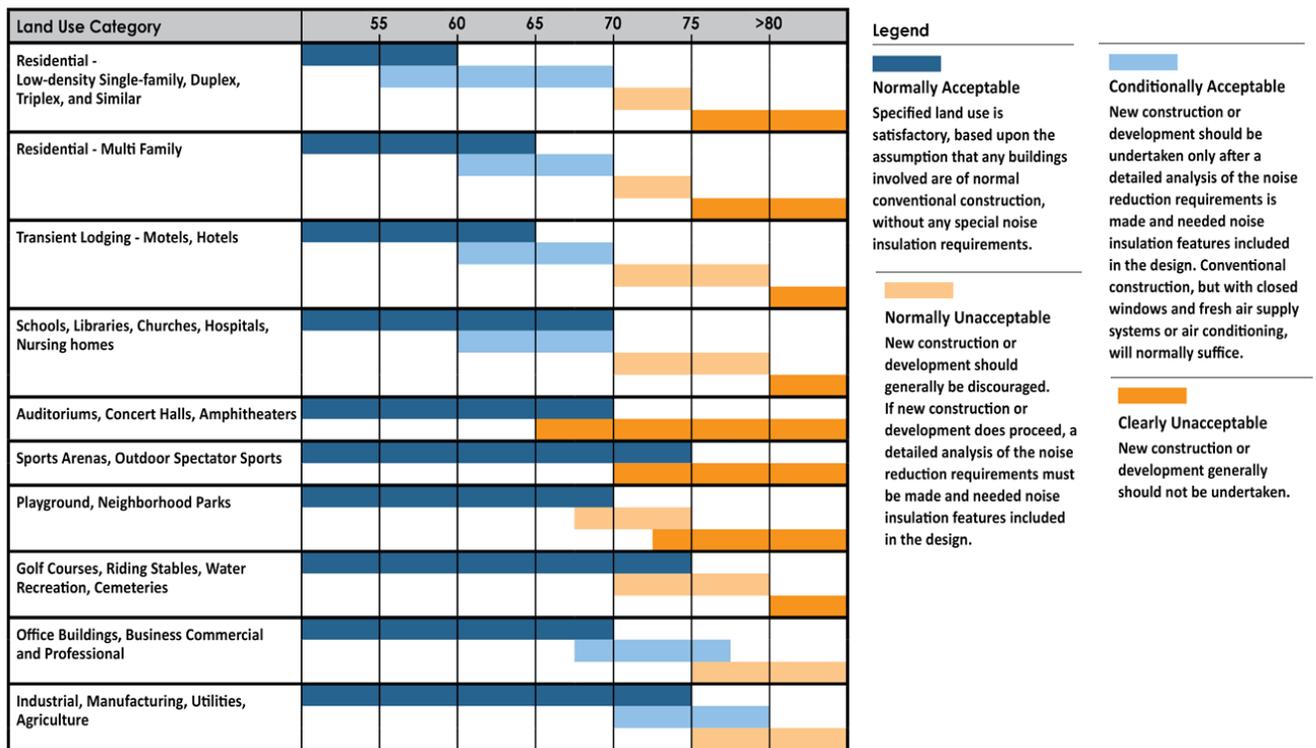


Feria del condado de Santa Bárbara en el parque ferial de Santa María. Crédito: Santa Maria Fairpark.

Compatibilidad con el ruido comunitario y el uso de la tierra

La Oficina de Uso de la Tierra e Innovación Climática (LCI) del Gobernador de California, anteriormente la Oficina de Planificación e Investigación, creó pautas que especifican los niveles aceptables de ruido de la comunidad para varios usos de la tierra (ver Figura N-2). Los usos residenciales tienen los niveles de ruido aceptables más bajos, mientras que los usos como áreas deportivas y usos industriales, manufactureros y agrícolas tienen los niveles de ruido aceptables más altos.

Figura N-22: Directrices comunitarias sobre el ruido y la compatibilidad del uso de la tierra



(mostradas en CNEL, dB)

Fuente: Pautas generales del plan, Oficina de Planificación e Investigación de California 2017

Fuentes de vibración

Las fuentes de vibración típicas en Santa María incluyen actividades de construcción, operaciones ferroviarias y fabricación pesada. Las áreas cercanas al aeropuerto también pueden experimentar vibraciones aéreas y terrestres. La ciudad de Santa María no ha adoptado estándares para limitar la vibración en la ciudad.

Problemas y oportunidades

Esta sección describe los problemas y oportunidades que informaron la dirección política de las Políticas de Ruido.

Planificación del uso de la tierra sensible al ruido. Los usos de la tierra sensibles al ruido, como las áreas residenciales, requieren protecciones proactivas para preservar la calidad de vida de la comunidad. La Ciudad establece estándares de ruido y aborda la posible compatibilidad del uso de la tierra y la mitigación del ruido a través del ALUCP Público de Santa María y la Ordenanza de Ruido de la Ciudad. El perfeccionamiento continuo de estas regulaciones garantizará que los nuevos desarrollos sigan siendo compatibles con las expectativas de la comunidad y las condiciones ambientales.

Ruido de transporte. Los principales corredores de transporte como US-101, Broadway y Main Street, junto con las operaciones ferroviarias y aeroportuarias, generan un ruido constante que puede afectar a los vecindarios adyacentes, especialmente a las áreas residenciales. A medida que estas carreteras, ferrocarriles y el aeropuerto continúen operando, mejorar los esfuerzos existentes de regulación y mitigación del ruido y planificar la infraestructura de transporte futura ayudará a reducir los impactos del ruido y preservar la calidad de vida.

Ruido de construcción. El desarrollo continuo y las mejoras de infraestructura tienen el potencial de generar ruido que puede ser perjudicial para los usos sensibles de la tierra cercanos, especialmente durante las actividades de construcción nocturnas, lo que puede ser particularmente molesto para los residentes. La Ciudad requiere aprobaciones para la construcción nocturna, y toda construcción debe cumplir con las regulaciones de ruido dentro de la Ordenanza de Ruido de la Ciudad. El fortalecimiento de los estándares de desarrollo y los mecanismos de aplicación puede proporcionar una mayor claridad sobre cuándo la Ciudad debe aprobar dicho ruido nocturno de construcción y mejorar los esfuerzos de mitigación que beneficiarían a los usos de la tierra cercanos sensibles al ruido.

Mitigación de vibraciones. Las actividades de construcción, junto con las operaciones ferroviarias y aeroportuarias, pueden generar vibraciones en el suelo que pueden dañar edificios y perturbar usos sensibles de la tierra. La Ley de Calidad Ambiental de California requiere documentos programáticos y a nivel de proyecto para evaluar si las actividades propuestas podrían resultar en impactos de vibraciones transmitidas por el suelo y sus efectos potenciales en los usos de la tierra sensibles al ruido. Sin embargo, la ciudad no ha establecido regulaciones locales para abordar la vibración. Los impactos acumulativos de la construcción en curso, el transporte ferroviario y los aviones podrían generar problemas de vibración. Por lo tanto, identificar áreas con mayor exposición a fuentes de vibración e implementar las mejores prácticas para mitigar los impactos potenciales ayudará a mantener un medio ambiente saludable y habitable.



Las viviendas colindantes con los corredores principales a menudo se ven afectadas por el ruido del transporte.

Políticas de ruido

Las políticas de ruido abordan los problemas y oportunidades clave identificados anteriormente y crean una hoja de ruta integral para la gestión y mitigación de los impactos del ruido y las vibraciones.

La sección *Estándares y diagramas* define los requisitos reglamentarios. Los estándares establecen niveles de calidad o cantidad que deben cumplirse o satisfacerse, mientras que los diagramas ilustran visualmente la intención o aplicación de políticas específicas.

La sección *Marco de políticas* describe los objetivos, las políticas y las acciones de implementación del ruido. Una meta describe el futuro deseado de la comunidad. Una política es una declaración de intenciones específica que guía la toma de decisiones. Una acción es una actividad, procedimiento, programa o proyecto que lleva a cabo una política.

Resumen de la política

Los objetivos, las políticas y las acciones de implementación del Elemento de Ruido se centran en prevenir los impactos del ruido en los usos sensibles de la tierra cercanos mediante la ubicación adecuada de nuevas actividades generadoras de ruido (Objetivo N-1), mitigar las perturbaciones acústicas de las fuentes de transporte (Objetivo N-2), mejorar las regulaciones de ruido de la Ciudad para aliviar los impactos acústicos de las actividades de construcción (Objetivo N-3) y minimizar las interrupciones de la vibración transmitida por el suelo (Objetivo N-4).

Estándares y diagramas

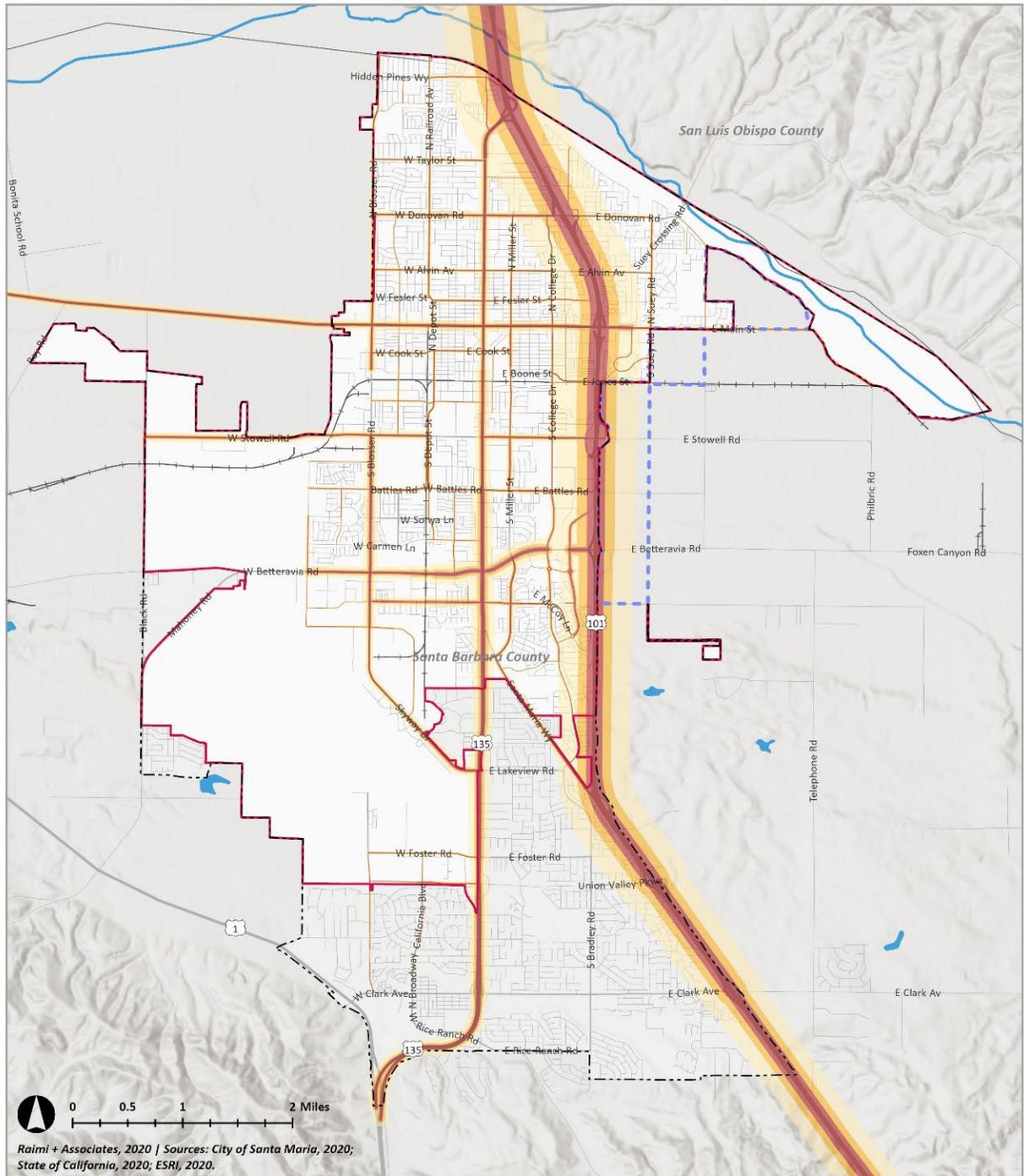
Usos de la tierra sensibles al ruido

Los usos de la tierra sensibles al ruido incluyen residenciales (viviendas unifamiliares y multifamiliares, parques de casas móviles, dormitorios y usos similares); hospitales, hogares de ancianos, hospitales de convalecencia y otras instalaciones para atención médica a largo plazo; e instalaciones educativas públicas o privadas, bibliotecas e iglesias.

Contornos de ruido

El mapa de contorno de ruido de la ciudad identifica los niveles de ruido para diferentes áreas dentro de la ciudad, mostrando áreas donde los impactos del ruido pueden afectar la compatibilidad del uso de la tierra. Este mapa guía las decisiones de planificación que minimizan la exposición al ruido de los residentes (ver Figura N-3).

Figura N-33: Mapa de contorno de ruido



Raimi + Associates, 2020 | Sources: City of Santa Maria, 2020; State of California, 2020; ESRI, 2020.



- Current Santa Maria City Limits
 - Current Sphere of Influence
 - Planned Annexation Area and Sphere of Influence
 - County Boundaries
 - Railroads
 - Freeways and Highways
 - Santa Maria River
- Existing Noise Contours (CNEL)**
- 60 dBA
 - 65 dBA
 - 70 dBA

Marco de políticas

Meta N-1: Usos de suelo compatibles. Los usos de la tierra se planifican para proporcionar un entorno armonioso considerando la compatibilidad de los usos adyacentes.

Política N-1.1: Colocación de usos generadores de ruido. Regular la ubicación y construcción de nuevos usos generadores de ruido para evitar impactos excesivos de ruido en los usos de la tierra adyacentes sensibles al ruido, como se define en la sección Estándares y diagramas anterior.¹

Acción N-1.1.1: Incorporar en la Ordenanza de Ruido la definición de usos de la tierra sensibles al ruido y el mapa de contornos de ruido como referencia al revisar las solicitudes de desarrollo. Si es posible, no ubique fuentes conocidas que generen ruido adyacentes a usos sensibles al ruido, o si es inevitable, requiera una mitigación adecuada si la ubicación adyacente es inevitable.

Acción N-1.1.2: Establecer pautas de compatibilidad del uso de la tierra para el ruido comunitario para determinar qué tipos de categorías de uso de la tierra generalmente se consideran compatibles con los niveles de decibelios ambientales por la mayoría de las comunidades. Consulte o incorpore la tabla de compatibilidad de ruido y uso de la tierra de la comunidad de LCI (consulte Figura N-2).

Política N-1.2: Normas de ruido interior y exterior. Requerir que las propuestas de desarrollo cumplan con los estándares de ruido interior y exterior especificados en la Ordenanza de Ruido (Capítulo 5-5 del Código Municipal de Santa María).²

Acción N-1.2.1: Exigir a los solicitantes que proporcionen un estudio de ruido para proyectos que requieran una revisión discrecional para determinar si generarán un ruido que exceda los niveles de ruido permitidos para los usos de la tierra adyacentes sensibles al ruido. Exigir a los solicitantes que implementen medidas de mitigación apropiadas para cumplir con los niveles de ruido aceptables establecidos por la Ordenanza de Ruido.

Acción N-1.2.2: Promover incentivos financieros federales, estatales y regionales y programas de financiamiento para modernizaciones de mitigación de ruido, como ventanas insonorizadas, aislamiento mejorado y barreras acústicas, de edificios existentes que están ubicados en áreas de alto ruido de tráfico o usos de suelo adyacentes incompatibles.

Política N-1.3: Usos de la tierra compatibles con el ruido. Identificar negocios comerciales, manufactureros e industriales que generan ruido actuales y planificados dentro de la ciudad y el Valle de Santa María. Considere estos planes al tomar decisiones de planificación del uso de la tierra para evitar posibles conflictos de ruido futuros.

¹ Consulte los Elementos de Recreación y Parques, Circulación, Uso de la Tierra y Salud y Justicia Ambiental para conocer las políticas y acciones relacionadas con los conflictos de uso de la tierra.

² Consulte los Elementos de seguridad y uso de la tierra para conocer las políticas y acciones adicionales relacionadas con el diseño de edificios.

Acción N-1.3.1: Establecer reuniones semestrales con el Aeropuerto Público de Santa María y el Ferrocarril del Valle de Santa María para discutir en colaboración la próxima planificación, proyectos y expansiones que puedan afectar las operaciones generales o el bienestar de la comunidad.

Acción N-1.3.2: Considere los posibles conflictos de ruido en los planes a corto y largo plazo para el Aeropuerto Público de Santa María y el Ferrocarril del Valle de Santa María, así como al revisar las solicitudes de desarrollo que involucran usos generadores de ruido.

Política N-1.4: Fuentes de ruido estacionarias. Asegúrese de que la maquinaria, los electrodomésticos y otros dispositivos generadores de ruido al aire libre estén ubicados lejos de usos sensibles al ruido y mitigados para reducir la exposición al ruido intrusivo.

Acción N-1.4.1: Actualizar el Código Municipal para exigir a los solicitantes de desarrollo comercial y de uso mixto que ubiquen los componentes que generan ruido, como áreas de carga, equipos mecánicos y otras instalaciones similares, lo más lejos posible de las unidades residenciales.

Acción N-1.4.2: Actualizar el Código Municipal para establecer un umbral para requerir amortiguación de ruido adicional de la maquinaria para reducir el ruido intrusivo de los nuevos desarrollos. Dicha amortiguación puede incluir, entre otros, paneles acústicos, materiales que absorben el sonido y recintos.

Política N-1.5: Evaluación y actualización continua de la Ordenanza sobre el Ruido. Evaluar y actualizar regularmente la Ordenanza de Ruido para garantizar la alineación con las mejores prácticas actuales, la compatibilidad con los esfuerzos continuos de planificación y desarrollo y las necesidades de la comunidad.

Acción N-1.5.1: Realizar evaluaciones de la Ordenanza de Ruido al menos una vez cada cinco años para identificar áreas de mejora basadas en estándares modernos, tendencias emergentes de desarrollo urbano y comentarios de las partes interesadas, asegurando la alineación con objetivos de desarrollo más amplios.

Acción N-1.5.2: Actualice y publique regularmente los recursos en el sitio web oficial de la ciudad para informar a los residentes sobre las regulaciones de ruido de la ciudad, incluidos los niveles de ruido permitidos y los mecanismos de informes.

Meta N-2: Ruido de transporte. Los impactos del ruido del tráfico y otras actividades relacionadas con el transporte se minimizan o mitigan.

Política N-2.1: Mitigación del ruido de las principales vías públicas. Requerir desarrollo futuro para implementar medidas factibles de mitigación de ruido a lo largo de las principales vías como Main Street, Broadway y US-101.

Acción N-2.1.1: Coordinar con el Departamento de Transporte de California para atenuar eficazmente el ruido de las autopistas y carreteras estatales mediante el uso de materiales de pavimentación "silenciosos", la colocación de barreras acústicas, bermas y espacios abiertos ajardinados dentro del derecho de paso

del Estado para las residencias existentes e incorporar características de diseño en nuevos desarrollos para reducir futuros aumentos en el nivel de ruido.

Acción N-2.1.2: Trabajar con el Departamento de Transporte de California para garantizar que se preparen estudios de ruido adecuados y que se consideren medidas de mitigación de ruido en los proyectos de transporte estatales.

Acción N-2.1.3: Actualice regularmente el mapa de contorno de ruido para reflejar los cambios en los niveles de ruido ambiental de las fuentes de transporte a medida que evolucionan las condiciones y patrones de aeropuertos y carreteras dentro de la ciudad.

Acción N-2.1.4: Actualizar el Código Municipal de la Ciudad para exigir que los nuevos desarrollos residenciales y de uso mixto dentro de los contornos de ruido CNEL de 60 dBA o más de los corredores de transporte presenten un análisis acústico e incorporen estrategias de reducción de ruido, como amortiguadores de vegetación y barreras físicas de sonido, según sea necesario para cumplir con los requisitos de la Ordenanza de Ruido.

Política N-2.2: Medidas de reducción del ruido del tráfico industrial y agrícola. Evaluar e identificar medidas y estrategias para reducir el ruido del tráfico de camiones industriales y agrícolas, y coordinar con las empresas locales para implementar las medidas y estrategias según sea necesario.

Acción N-2.2.1: Coordinar con las empresas para identificar posibles limitaciones en el tráfico de camiones locales, incluida la carga y descarga, rutas específicas, tiempos y límites de velocidad apropiados para cada distrito de zonificación, al tiempo que garantiza la compatibilidad con las operaciones comerciales esenciales.

Acción N-2.2.2: Trabaje con las empresas locales y las fuerzas del orden para minimizar el ruido del tráfico fomentando el uso de rutas y horarios de entrega preferidos.

Política N-2.3: Mitigación del ruido aeroportuario. Requerir servidumbres de aviación y medidas de mitigación de ruido en nuevos desarrollos residenciales cercanos al aeropuerto en el contorno CNEL de 60+ dB.

Acción N-2.3.1: Fomentar el desarrollo o la expansión de las instalaciones futuras del Aeropuerto de Santa María para incorporar medidas de reducción de ruido para minimizar los impactos del ruido de fuentes estacionarias en las áreas circundantes cuando sea necesario.

Acción N-2.3.2: Revisar y, según sea necesario, revisar las designaciones de uso de la tierra para garantizar la coherencia con los mapas de contorno de ruido de ALUCP.

Política N-2.4: Medidas de reducción del ruido de los vehículos de carretera. Exigir a los proyectos que puedan resultar en un aumento sustancial en el ruido del tráfico vial en las carreteras del área que implementen medidas diseñadas para reducir el ruido y minimizar el impacto en los usos de la tierra sensibles al ruido.

Acción N-2.4.1: Cuando el ruido acumulativo del tráfico en las carreteras exceda los estándares de aumento de ruido de tráfico aplicables, exija a los solicitantes de nuevos proyectos de desarrollo que contraten a un consultor acústico calificado para preparar un Estudio de reducción del ruido del tráfico que especifique, como mínimo, las ubicaciones específicas, la extensión, la altura de las paredes de sonido y otros detalles de diseño, como el "pavimento silencioso" para reducir los impactos del ruido del tráfico en las carreteras afectadas. Los documentos ambientales específicos del proyecto pueden ajustar las medidas recomendadas de reducción de ruido según sea necesario para responder a las condiciones específicas del sitio.

Acción N-2.4.2: Para los lugares donde un Estudio de reducción de ruido de tráfico identifica la necesidad de barreras de sonido, exija a los desarrolladores que contribuyan con su parte justa a la construcción de nuevas barreras de sonido (por ejemplo, paredes o cercas sólidas) a lo largo de las carreteras afectadas donde no hay entradas de vehículos que rompan la continuidad y a lo largo de las partes residenciales u otras ubicaciones receptoras sensibles de dichas carreteras. Las barreras acústicas deben ser continuas desde el nivel hasta la parte superior, sin grietas ni espacios, y tener una densidad superficial mínima de cuatro libras por pie cuadrado y una altura mínima de seis pies, medida desde la elevación base.

Acción N-2.4.3: Para los lugares donde un Estudio de Reducción de Ruido de Tráfico identifica la necesidad de mejoras en las carreteras para reducir el ruido del tráfico en las carreteras donde se determina que las barreras de sonido no son factibles, exija a los desarrolladores que contribuyan con su parte justa a la instalación de mejoras en las carreteras de "pavimento silencioso", como asfalto engomado o revestimientos de concreto asfáltico de grado abierto.

Meta N-3: Ruido temporal y de construcción. El ruido de fuentes temporales y actividades de construcción se minimiza en la mayor medida posible.

Política N-3.1: Mitigación del ruido de la construcción. Limite el ruido de la construcción en áreas residenciales para reducir los impactos del ruido, especialmente temprano en la mañana, tarde en la noche, los fines de semana y durante los días festivos.

Acción N-3.1.1: Desarrollar criterios para definir claramente las condiciones de aprobación para las actividades de construcción nocturnas que equilibrarán los requisitos del proyecto y minimizarán la perturbación de la comunidad y actualizar la Ordenanza de Ruido en consecuencia para establecer criterios de aprobación y umbrales para determinar la necesidad de estrategias adicionales de atenuación del ruido.

Acción N-3.1.2: Revisar la Ordenanza de Ruido para exigir estrategias apropiadas de atenuación del ruido para cualquier construcción nocturna aprobada para minimizar las molestias en la mayor medida posible.

Acción N-3.1.3: Actualizar la Ordenanza de Ruido para exigir el uso de silenciadores en los equipos de construcción y mantener la separación física de las áreas de mantenimiento de maquinaria de los usos residenciales cercanos.

Meta N-4: Vibración. Los impactos de la vibración excesiva transmitida por el suelo de las operaciones temporales y en curso son limitados.

Política N-4.1: Reducción de vibraciones para usos de la tierra sensibles al ruido. Reduzca los impactos de las vibraciones en los usos de la tierra sensibles al ruido y evite daños en los edificios.

Acción N-4.1.1: Actualizar el Código Municipal para requerir nuevos usos sensibles a las vibraciones dentro de los 200 pies de una fuente potencial que cause vibraciones, incluido el Ferrocarril del Valle de Santa María, para preparar una evaluación de vibraciones y ruidos en el suelo de acuerdo con la metodología y los criterios recomendados por la Administración Federal de Tránsito.

Acción N-4.1.2: Mitigación de vibraciones en tierra. Actualizar el Código Municipal para establecer umbrales de vibración arquitectónica y estructural de edificios que eviten daños en edificios por vibración.