



Santa Maria  
General Plan

**imagine**



## Elemento de ruido

Borrador final | 12 de febrero de  
2026



*Esta página ha sido intencionadamente dejada en blanco.*

# Índice

Introducción.....	1
Antecedentes.....	3
Ordenanza de Ruido.....	3
Medición de niveles de ruido .....	3
Usos del suelo sensibles al ruido.....	3
Fuentes de ruido .....	3
Ruido comunitario y compatibilidad con el uso del suelo.....	10
Fuentes de vibración .....	10
Cuestiones y oportunidades.....	11
Políticas de ruido .....	13
Resumen de la política .....	13
Normas y diagramas .....	13
Marco de políticas.....	16

# Tabla de Figuras

Figura N-1: Contornos de ruido de aeropuertos .....	5
Figura N-2: Directrices de compatibilidad para el ruido comunitario y el uso del suelo (mostradas en CNEL, dB) .....	10
Figura N-3: Mapa de Contorno de Ruido existente.....	15

*Esta página ha sido intencionadamente dejada en blanco.*

# Introducción

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

Este Elemento consta de tres secciones principales: Antecedentes, Cuestiones y Oportunidades, y Políticas de Ruido. La *sección de Antecedentes* presenta las condiciones y tendencias existentes relacionadas con las prioridades abordadas en este Elemento. La *sección de Cuestiones y Oportunidades* describe los temas y oportunidades clave que moldearon el Elemento. Por último, la *sección de Políticas de Ruido* establece los estándares regulatorios y detalla los objetivos, políticas y acciones de implementación de la Ciudad en materia de Ruido.

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



Ejemplos de usos sensibles al ruido en Santa María incluyen un desarrollo residencial multifamiliar (arriba a la izquierda, arriba a la derecha), la Liberty Elementary School (abajo a la izquierda) y el Marian Regional Medical Center (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.

# Antecedentes

Esta sección presenta las condiciones y tendencias existentes relacionadas con las prioridades abordadas en las Políticas de Ruido.

## Ordenanza de Ruido

El Código Municipal de Santa María contiene requisitos relacionados con el ruido en el Título 5 Capítulo 5-5 y Título 12 Capítulo 12. Estas normativas establecen límites de nivel de ruido ambiental en zonas residenciales, comerciales e industriales y proporcionan un marco base para las acciones que los promotores deben tomar para mitigar las preocupaciones de ruido previstas.

## Medición de niveles de ruido

El sonido suele medirse en decibelios (dB). Los niveles de ruido referenciados 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, salvo que se indique lo contrario. Otras mediciones adicionales de nivel de ruido comúnmente utilizadas y referenciadas en este elemento incluyen el Nivel de Ruido Comunitario Equivalente (CNEL) y el nivel de energía equivalente (Leq). El CNEL mide el nivel sonoro medio durante un periodo de 24 horas e incorpora ajustes para el ruido que ocurre durante la tarde y la noche para tener en cuenta una mayor sensibilidad al ruido en estos momentos. El CNEL se utiliza típicamente para evaluar la exposición al ruido a largo plazo, como los niveles de ruido en aeropuertos, carreteras y barrios. Las mediciones Leq consisten en un solo valor que representa niveles de ruido variables durante un periodo de tiempo especificado y se emplea comúnmente para medir el ruido de tráfico y construcción.

## Usos del suelo sensibles al ruido

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

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

## Fuentes de ruido

### Ruido estacionario

Las fuentes de ruido estacionarias contribuyen al ambiente de ruido ambiental solo en su entorno inmediato. Ejemplos incluyen sistemas de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC), muelles de

carga, maquinaria y actividades comerciales asociadas a restaurantes, bares, restauración al aire libre y aparcamientos y aparcamientos. El ruido estacionario puede generarse por cualquier uso del suelo, aunque las actividades industriales y comerciales suelen generar los niveles de ruido más altos.

Las residencias y escuelas suelen generar niveles de ruido más bajos, y las fuentes suelen ser intermitentes. Las fuentes de ruido residencial incluyen jardinería, 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 encuentran principalmente cerca del aeropuerto y en otras áreas concentradas, alejadas de usos del suelo sensibles al ruido, para lograr niveles de ruido aceptables y mantener la compatibilidad con el uso del suelo.

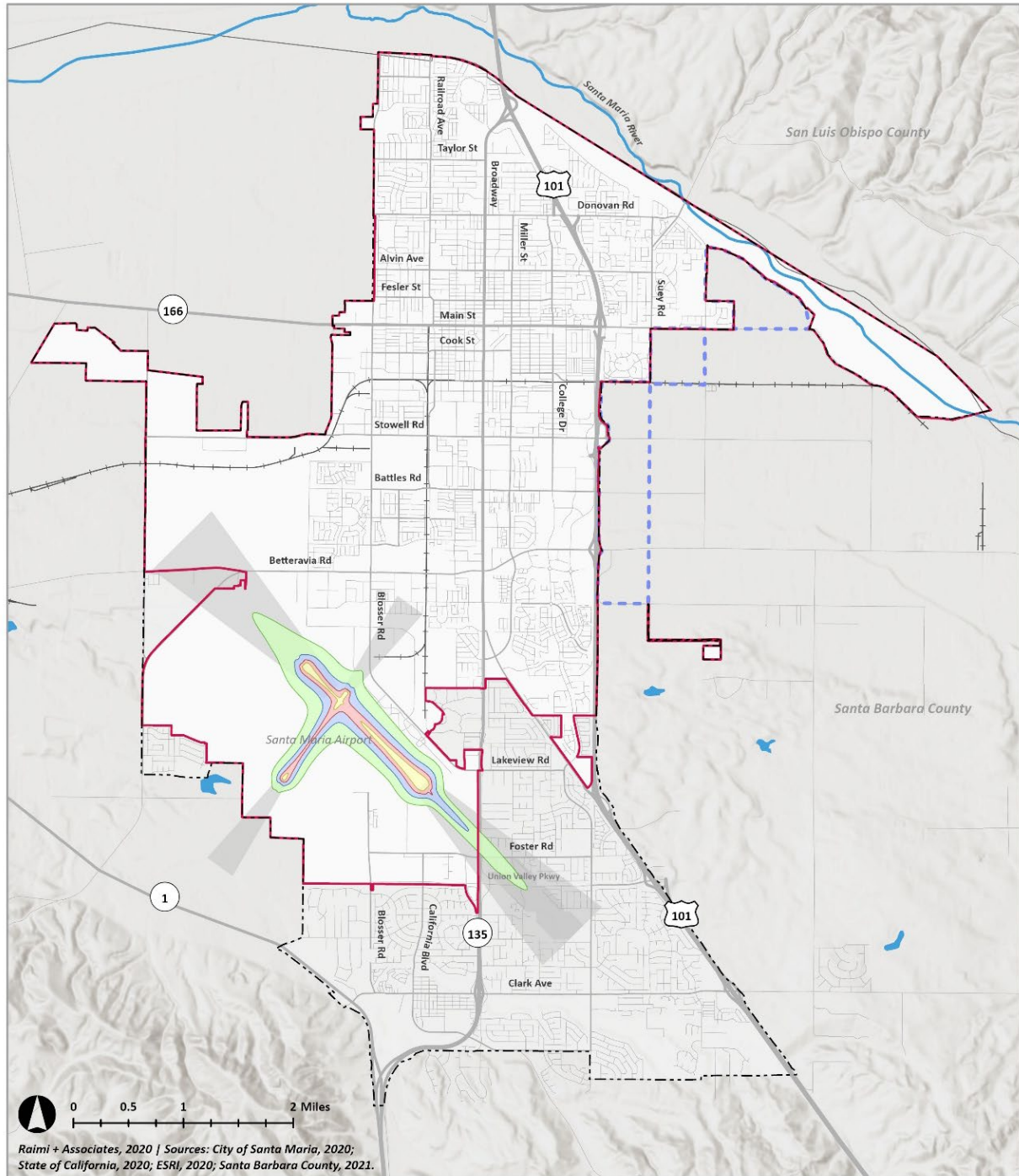
### **Ruido del tráfico de vehículos**

El ruido del tráfico de los vehículos motorizados que circulan por las carreteras puede ser disruptivo porque a menudo genera 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 textura del pavimento, y la distancia a la carretera. En Santa María, el ruido de la carretera es una fuente importante de rumor, especialmente a lo largo de los principales corredores de circulación como la U.S. 101, Broadway (SR-135) y Main Street (SR-166). Otras vías principales que generan un ruido considerable 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 vías arteriales.

### **Ruido del tráfico aéreo**

El Aeropuerto Público de Santa María, situado en la parte sur de la ciudad, es una fuente importante de ruido en la zona. El aeropuerto cuenta con dos pistas y ofrece instalaciones para aerolíneas de cercanías, así como instrucción de vuelo, alquiler y reparación de aeronaves, y servicios de repostaje. El Plan de Compatibilidad para el Uso del Suelo del Aeropuerto (ALUCP) tiene políticas de ruido para abordar la compatibilidad de ruido de los usos del suelo dentro de las zonas de contorno de ruido del aeropuerto. Los usos sensibles al ruido, incluyendo desarrollos residenciales, escuelas y hospitales, están generalmente prohibidos en las zonas de contorno CNEL (Nivel Equivalente de Ruido Comunitario) de 65 a 75+ dB. 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 dB se extiende más allá de la propiedad del aeropuerto y se solapa con 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                 | Flight Approach                                |
| Current Sphere of Influence                     | <b>Airport Existing Noise Contours –</b>       |
| Planned Annexation Area and Sphere of Influence | <b>Community Noise Equivalent Level (CNEL)</b> |
| County Boundaries                               | 60-65 CNEL                                     |
| Railroads                                       | 65-70 CNEL (Hazard III Zone)                   |
| Freeways and Highways                           | 70-75 CNEL                                     |
| Santa Maria River                               | 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 normas de seguridad que incluyen ruido en cabinas, campanas y bocinas. El ferrocarril de Santa Maria Valley, de propiedad privada, ofrece servicio diario de mercancías y consta de 14 millas de vía principal desde Guadalupe hasta Santa Maria. Esto incluye dos ferrocarriles con una ruta a través de la ciudad: uno de este a oeste por Jones Street y Stowell Road, y otro de norte a sur, paralelo a Depot Street. Estos trenes están restringidos a una velocidad de 10 millas por hora a través de la ciudad. Las instalaciones de transbordo se encuentran en el 1599 de la calle A y en el Parque Industrial Betteravia en la carretera Betteravia.

## Ruido de construcción

La actividad constructiva 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 por actividades de alto impacto como el pilotaje, mientras que otros pueden generar altos niveles de ruido continuo, dependiendo del tipo y la cantidad de equipo utilizado. Los niveles de ruido de cada pieza de maquinaria de construcción oscilan entre 76 y 101 dBA Leq (Nivel Energético Equivalente) a 50 pies, y los receptores sensibles al ruido cercanos pueden encontrar esto disruptivo.



*Ruido generado por la construcción de una urbanización.*

## Otras fuentes de ruido

Otras fuentes de ruido en la ciudad pueden incluir el ruido amplificado de eventos, como los que se celebran en el recinto ferial. El ruido amplificado es el sonido amplificado en volumen por dispositivos de amplificación como radios, televisores, altavoces, equipos de música, megáfonos y megafonos. Este tipo de ruido suele asociarse a reuniones sociales en zonas residenciales y grandes eventos celebrados en espacios públicos (escuelas, parques, restaurantes, espacios de música o eventos). Aunque estos eventos suelen ocurrir con más frecuencia en los meses de verano, el ruido amplificado de los altavoces escolares, los altavoces de los restaurantes en autoservicio y las actividades recreativas diarias pueden contribuir a los niveles de ruido ambiental a lo largo del año. Los niveles de ruido amplificados pueden oscilar desde aproximadamente 65 dBA Lmax (Nivel Máximo de Sonido) a 30 pies en altavoces de restaurantes con servicio para autoservicio, hasta aproximadamente 90 a 100 dBA en festivales al aire libre.

El recinto ferial del condado de Santa Bárbara está situado cerca del centro de la ciudad y funciona durante todo el año para celebrar eventos públicos y privados más allá de la propia feria. El sonido amplificado producido en estos eventos puede ser una fuente temporal de ruido amplificado cerca de usos del suelo sensibles al ruido (por ejemplo, escuelas y residencias). Otros usos del suelo, como los lavaderos de coches o zonas industriales que emplean equipos ruidosos, como sopladores de aire, bombas y trituradoras, también son una fuente localizada de ruido en la ciudad.

Además, el ruido de las operaciones en la cercana Base Espacial Vandenberg sigue afectando a muchas comunidades de la Costa Central, incluida Santa María. El ruido de lanzamiento y los posteriores estallidos sónicos pueden escucharse en toda la ciudad y la región de la costa central.

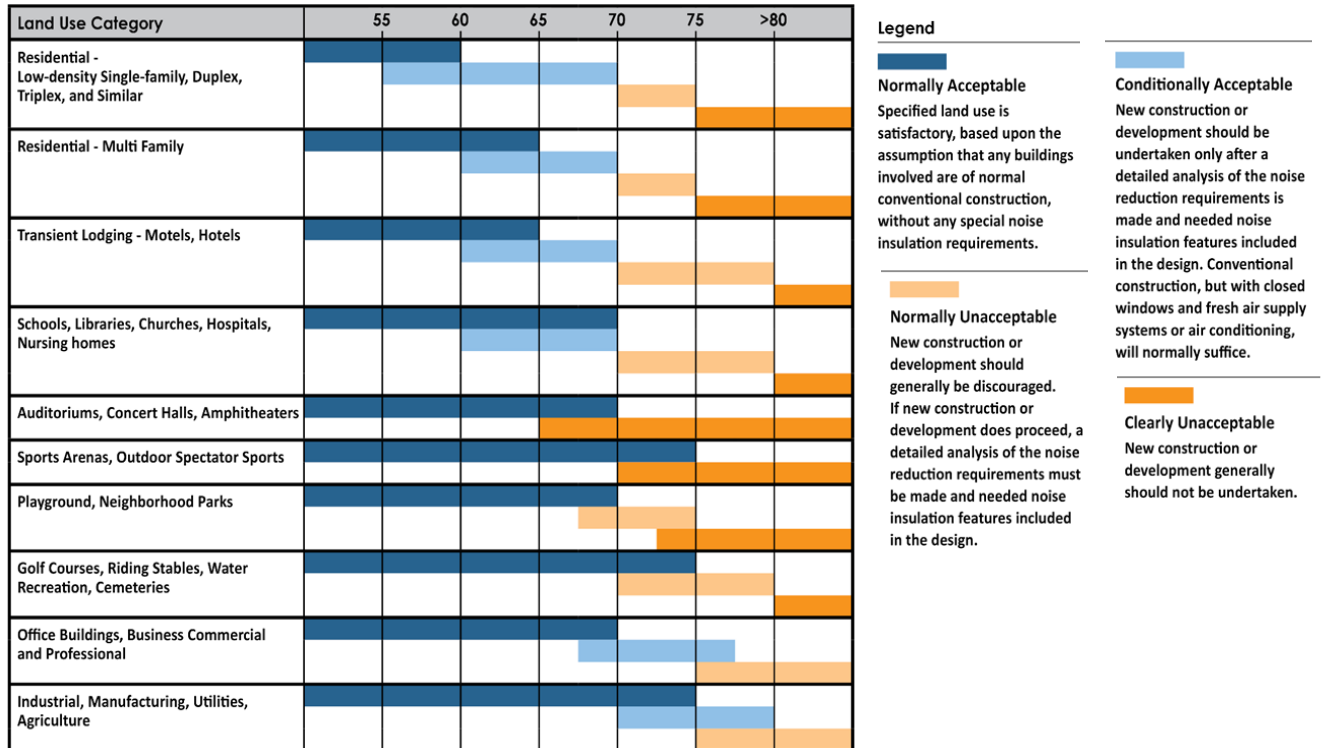


*Feria del Condado de Santa Bárbara en el Santa Maria Fairpark. Crédito: Santa Maria Fairpark.*

# Ruido comunitario y compatibilidad con el uso del suelo

La Oficina del Gobernador de California para el Uso del Suelo e Innovación Climática (LCI), anteriormente conocida como la Oficina de Planificación e Investigación, creó directrices que especificaban niveles aceptables de ruido comunitario para diversos usos del suelo (véase Figura N-2). Los usos residenciales tienen los niveles de ruido aceptables más bajos, mientras que los espacios deportivos e industriales, manufactureros y agrícolas tienen los niveles de ruido aceptables más altos.

Figura N-22: Directrices de compatibilidad para el ruido comunitario y el uso del suelo (mostradas



en CNEL, dB)

Fuente: Directrices del Plan General, Oficina de Planificación e Investigación de California 2017

## Fuentes de vibración

Las fuentes típicas de vibración en Santa María incluyen actividades de construcción, operaciones ferroviarias y manufactura pesada. Las zonas cercanas al aeropuerto también pueden experimentar vibraciones del aire y del suelo. La ciudad de Santa María no ha adoptado normas para limitar las vibraciones en la ciudad.

## Cuestiones y oportunidades

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

**Planificación del uso del suelo sensible al ruido.** Los usos del suelo sensibles al ruido, como las zonas residenciales, requieren protecciones proactivas para preservar la calidad de vida de la comunidad. La ciudad establece estándares de ruido y aborda la posible compatibilidad con el uso del suelo y la mitigación del ruido a través de la Santa Maria Public ALUCP y la Ordenanza de Ruido de la Ciudad. El continuo perfeccionamiento de estas normativas garantizará que los nuevos desarrollos sean compatibles con las expectativas de la comunidad y las condiciones medioambientales.

**Ruido de transporte.** Los principales corredores de transporte como la US-101, Broadway y Main Street, junto con las operaciones ferroviarias y aeroportuarias, generan ruido que puede afectar a los barrios adyacentes. A medida que estas carreteras, ferrocarriles y el aeropuerto sigan funcionando, mejorar los esfuerzos existentes de regulación y mitigación del ruido y la planificación de futuras infraestructuras de transporte continuarán ayudando a reducir los impactos del ruido y preservar la calidad de vida.

**Ruido de obra.** El desarrollo continuo y las mejoras en infraestructuras tienen el potencial de generar ruido que puede ser disruptivo para los usos sensibles del suelo cercano, especialmente durante las actividades nocturnas de construcción, que pueden resultar especialmente intrusivas para los residentes. La ciudad requiere aprobaciones para obras nocturnas, y toda obra debe cumplir con las normativas de ruido de la Ordenanza de Ruido de la ciudad. Reforzar los estándares de desarrollo y los mecanismos de aplicación puede aportar mayor claridad sobre cuándo la ciudad debe aprobar este tipo de ruido nocturno en la construcción y reforzar los esfuerzos de mitigación que beneficiarían a los usos del suelo sensibles al ruido cercanos.

**Mitigación de vibraciones.** Las actividades de construcción, junto con las operaciones ferroviarias y aeroportuarias, pueden generar vibraciones en el suelo que dañan edificios y perturban usos sensibles del suelo. La Ley de Calidad Ambiental de California exige que tanto los documentos programáticos como los a nivel de proyecto evalúen si las actividades propuestas podrían provocar impactos de vibración en el suelo y sus posibles efectos en los usos del suelo sensibles al ruido. Sin embargo, la ciudad no ha establecido regulaciones locales para abordar las vibraciones. Los impactos acumulados de la construcción en curso, el transporte ferroviario de mercancías y los aviones podrían generar preocupaciones por vibraciones. Por lo tanto, identificar áreas con mayor exposición a fuentes de vibración e implementar las mejores prácticas para mitigar posibles impactos ayudará a mantener un entorno saludable y habitable.



*Las viviendas adyacentes a los pasillos principales suelen verse afectadas por el ruido del transporte.*

# Políticas de ruido

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

La sección *de Normas y Diagramas* define los requisitos regulatorios. Las normas establecen niveles de calidad o cantidad que deben cumplirse o cumplirse, mientras que los diagramas ilustran visualmente la intención o aplicación de políticas específicas.

La sección *de Marco de Políticas* describe los objetivos, políticas y acciones de implementación relacionados con el ruido. Un objetivo describe el futuro deseado por la comunidad. Una política es una declaración específica de intenciones 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, políticas y acciones de implementación del Elemento Ruido se centran en prevenir los impactos del ruido en usos sensibles cercanos mediante la adecuada ubicación de nuevas actividades generadoras de ruido (Objetivo N-1), mitigar las perturbaciones de ruido procedentes de fuentes de transporte (Objetivo N-2), reforzar la normativa municipal sobre el ruido para aliviar los impactos del ruido de las actividades de construcción (Objetivo N-3) y minimizar las interrupciones causadas por vibraciones terrestres (Objetivo N-4).

## Normas y diagramas

### Usos del suelo sensibles al ruido

Los usos del suelo sensibles al ruido incluyen viviendas residenciales (viviendas unifamiliares y multifamiliares, parques de casas móviles, residencias y usos similares); hospitales, residencias de ancianos, hospitales de convalecencia y otras instalaciones para cuidados médicos a largo plazo; y en instalaciones educativas públicas o privadas, bibliotecas e iglesias.

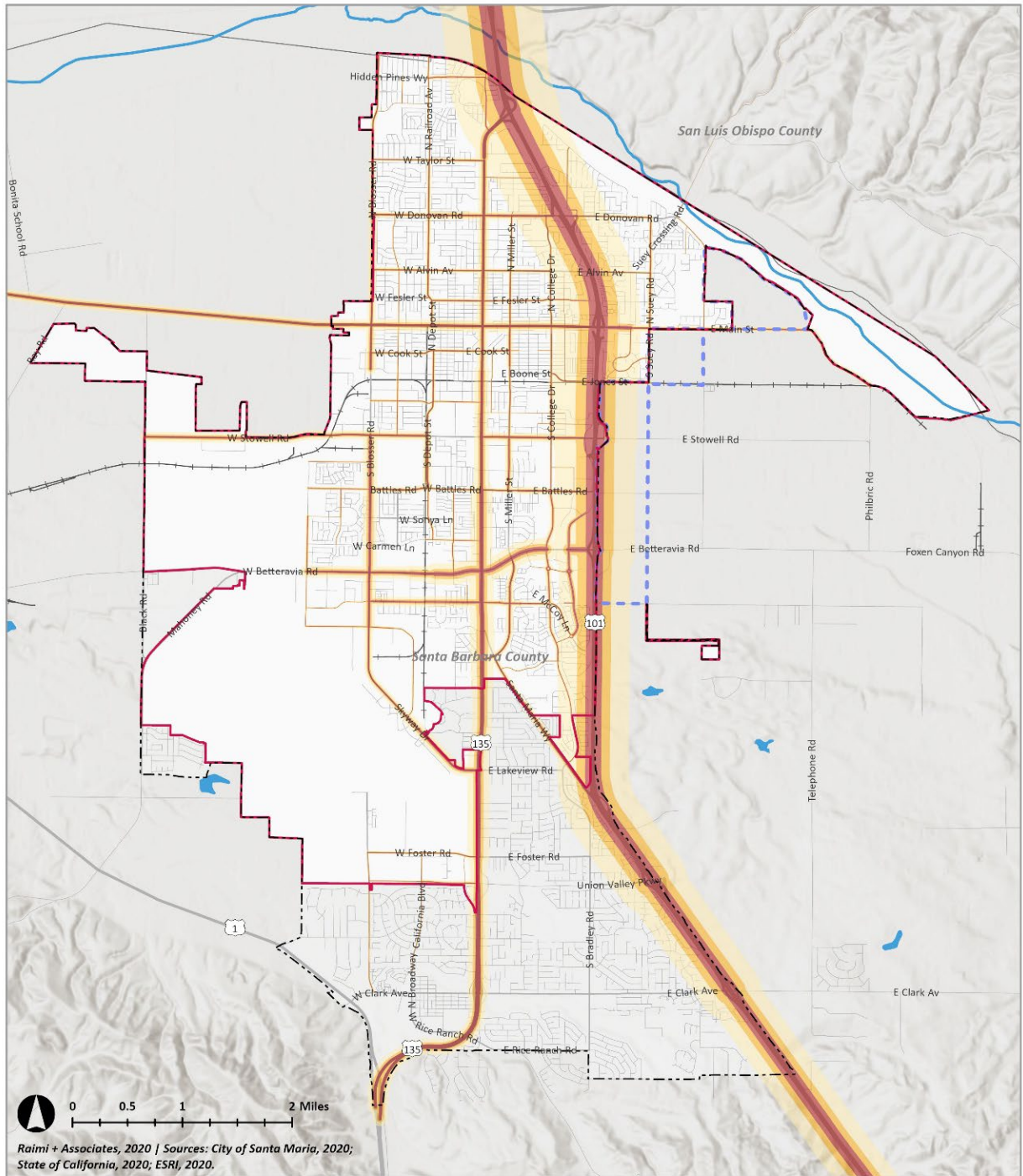
### Contornos de ruido

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 a la compatibilidad con el uso del suelo. Este mapa guía las decisiones de planificación que minimizan la exposición al ruido para los residentes (véase Figura N-3).

El mapa de contornos de ruido muestra condiciones de ruido generalizadas basadas en supuestos conservadores y puede no reflejar todas las características locales que puedan reducir los niveles de ruido, como la topografía, la vegetación, los muros acústicos u otras barreras físicas. En algunos lugares, los niveles reales de ruido pueden ser más bajos que los mostrados. La figura pretende apoyar la toma de decisiones de la ciudad y no debe interpretarse como una representación de condiciones precisas y específicas del lugar ni de toda la infraestructura existente de reducción de ruido.











Figura N-33: Mapa de Contorno de Ruido existente



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

**Goal N-1: Usos del suelo compatibles.** Los usos del suelo están planificados para proporcionar un entorno armonioso considerando la compatibilidad de usos adyacentes.

**Policy N-1.1: Ubicación de usos generadores de ruido.** Regular la ubicación y construcción de nuevos usos generadores de ruido para evitar impactos excesivos en usos del suelo adyacentes sensibles al ruido, tal como se define en la sección de Normas y Diagramas anterior.<sup>1</sup>

**Action N-1.1.1:** Incorporar en la Ordenanza de Ruido la definición de usos del suelo sensibles al ruido y el mapa de contornos de ruido (véase Figura N-3) para consultar al revisar aplicaciones de desarrollo. Si es posible, no localizar fuentes generadoras de ruido conocidas adyacentes a usos sensibles al ruido, ni requerir la mitigación adecuada si la ubicación adyacente es inevitable.

**Action N-1.1.2:** Establecer directrices de compatibilidad con el uso del suelo para el ruido comunitario y determinar qué tipos de categorías de uso del suelo suelen considerarse compatibles con los niveles ambientales de decibelios por la mayoría de las comunidades. Consulta o incorpora la tabla de Compatibilidad de Ruido Comunitario y Uso del Suelo de LCI (véase Figura N-2).

**Policy N-1.2: Normas de ruido interior y exterior.** Exigir que las propuestas de desarrollo cumplan con los estándares de ruido interior y exterior especificados en el Código Municipal de Santa María.<sup>2</sup>

**Action N-1.2.1:** Exigir a los solicitantes que realicen un estudio de ruido para proyectos que requieran revisión discrecional para determinar si generarán ruido que supere los niveles de ruido permitidos para usos de suelo sensibles al ruido adyacentes. Exigir a los solicitantes que implementen medidas de mitigación adecuadas para cumplir con los niveles de ruido aceptables establecidos por la Ordenanza de Ruido.

**Action N-1.2.2:** Promover incentivos financieros federales, estatales y regionales y programas de financiación para la rehabilitación de mitigación del ruido—como ventanas insonorizadas, mejoras de aislamiento y barreras acústicas—de edificios existentes situados en zonas de alto ruido o usos del suelo adyacentes incompatibles.

**Policy N-1.3: Usos del suelo compatibles con el ruido.** Identificar negocios comerciales actuales y planificados de fabricación y industria generadora de ruido dentro de la ciudad y el Valle de Santa María. Ten en cuenta estos planes al tomar decisiones de planificación del uso del suelo para evitar posibles conflictos de ruido en el futuro.

---

<sup>1</sup> Por favor, consulte los Elementos de Recreación y Parques, Circulación, Uso del Suelo y Salud y Justicia Ambiental para las políticas y acciones relacionadas con los conflictos de uso del suelo.

<sup>2</sup> Por favor, consulte los Elementos de Uso del Suelo y Seguridad para más políticas y acciones relacionadas con el diseño de edificios.

**Action N-1.3.1:** Establecer reuniones semestrales con el Aeropuerto Público de Santa María y el Ferrocarril del Valle de Santa María para discutir colaborativamente la planificación, proyectos y ampliaciones próximas que puedan afectar a las operaciones generales o al bienestar de la comunidad.

**Action N-1.3.2:** Considere posibles conflictos de ruido en planes a corto y largo plazo para el Aeropuerto Público de Santa María y el Ferrocarril del Valle de Santa Maria, así como al revisar solicitudes de desarrollo que generen ruido.

**Policy N-1.4: Fuentes de ruido estacionarias.** Asegúrate de que las maquinarias, electrodomésticos y otros dispositivos generadores de ruido exteriores estén situados alejados de usos sensibles al ruido y se mitiguen para reducir la exposición al ruido intrusivo.

**Action N-1.4.1:** Actualizar el Código Municipal para exigir a los solicitantes de desarrollo de uso mixto y comerciales que coloquen componentes generadores de ruido, como áreas de carga, equipos mecánicos y otras instalaciones similares, lo más lejos posible de las viviendas.

**Action N-1.4.2:** Actualizar el Código Municipal para establecer un umbral que requiera un buffer adicional de ruido en la maquinaria para reducir el ruido intrusivo de nuevos desarrollos. Este tipo de amortiguamiento puede incluir, pero no se limita a, paneles acústicos, materiales absorbentes de sonido y recintos.

**Policy N-1.5: Evaluación y actualización continua de la Ordenanza de Ruido.** Evalúa y actualiza regularmente la Ordenanza de Ruido para asegurar la alineación con las mejores prácticas actuales, la compatibilidad con los esfuerzos de planificación y desarrollo en curso, y las necesidades de la comunidad.

**Action 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 los interesados, asegurando la alineación con los objetivos de desarrollo más amplios.

**Action N-1.5.2:** Actualiza y publica regularmente recursos en la página web oficial de la Ciudad para informar a los residentes sobre las normativas de ruido de la Ciudad, incluyendo los niveles de ruido permitidos y los mecanismos de notificación.

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

**Policy N-2.1: Mitigación de ruido en la vía principal .** Exigir futuros desarrollos y remodelaciones para implementar medidas viables de mitigación del ruido a lo largo de las principales vías como Main Street, Broadway y US-101.

**Action N-2.1.1:** Coordinarse con el Departamento de Transporte de California para atenuar eficazmente el ruido de autopistas y carreteras estatales mediante el uso de materiales pavimentados 'silenciosos', la colocación de barreras acústicas, terraplenes y espacios abiertos ajardinados dentro de los derechos de vía

estatales, e incorporando elementos de diseño en nuevos desarrollos para reducir futuros aumentos de nivel de ruido.

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

**Action N-2.1.3:** Actualizar regularmente el mapa de contornos 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.

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

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

**Action N-2.2.1:** Coordinarse con las empresas para identificar posibles limitaciones en el tráfico local de camiones, incluyendo la carga y descarga, rutas específicas, horarios y límites de velocidad apropiados para cada distrito de zonificación, asegurando al tiempo la compatibilidad con las operaciones empresariales esenciales.

**Action N-2.2.2:** Colaborar con empresas locales, obras públicas y fuerzas del orden para minimizar el ruido del tráfico fomentando el uso de rutas y tiempos de entrega preferidos.

**Policy N-2.3: Mitigación de ruido en aeropuertos.** Exigir servidumbres de aviación y medidas de mitigación de ruido en nuevos desarrollos residenciales cercanos al aeropuerto en el contorno CNEL de 60+ dB.

**Action N-2.3.1:** Fomentar el desarrollo o ampliación futura de instalaciones del Aeropuerto de Santa María para incorporar medidas de reducción de ruido que minimicen los impactos del ruido de fuentes estacionarias en las áreas circundantes cuando sea necesario.

**Action N-2.3.2:** Revisar y, según sea necesario, revisar las designaciones de uso del suelo para asegurar la coherencia con los mapas de contornos de ruido de la ALUCP.

**Policy N-2.4: Medidas de reducción de ruido de vehículos de carretera.** Exigir que los proyectos que puedan suponer un aumento sustancial del ruido del tráfico en las carreteras de la zona implementen medidas diseñadas para reducir el ruido y minimizar el impacto en los usos del suelo sensibles al ruido.

**Action N-2.4.1:** Cuando el ruido acumulado del tráfico vial supere los estándares aplicables de aumento de ruido de tráfico, se exige que los solicitantes de nuevos proyectos de desarrollo contraten a un consultor acústico cualificado para preparar un Estudio de Reducción de Ruido de Tráfico que especifique, como mínimo, las ubicaciones específicas, la extensión, la altura de los muros acústicos y otros detalles de diseño. Los documentos ambientales específicos de cada proyecto pueden ajustar las medidas recomendadas de reducción de ruido según sea necesario para responder a condiciones específicas del lugar.

**Action N-2.4.2:** Para los lugares donde un Estudio de Reducción de Ruido de Tráfico identifique la necesidad de barreras acústicas, exige que los promotores contribuyan justamente a la construcción de nuevas barreras acústicas (por ejemplo, muros o vallas sólidas) a lo largo de las calzadas donde no haya entradas de acceso que rompan la continuidad y a lo largo de las zonas residenciales u otras zonas sensibles de receptores de dichas vías. El estudio deberá identificar la barrera acústica adecuada para reducir los impactos del ruido en el desarrollo propuesto.

**Goal N-3: Ruido temporal y de obra.** El ruido de fuentes temporales y actividades de construcción se minimiza al máximo.

**Policy N-3.1: Mitigación de ruido en obras.** Limitar el ruido de obras en las zonas residenciales para reducir el impacto del ruido, especialmente por la mañana temprano, por la noche, fines de semana y durante los festivos.

**Action N-3.1.1:** Desarrollar criterios para definir claramente las condiciones de aprobación para las actividades de construcción nocturnas que equilibren los requisitos del proyecto y minimicen las perturbaciones comunitarias, 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.

**Action N-3.1.2:** Revisar la Ordenanza de Ruido para exigir estrategias adecuadas de atenuación de ruido para cualquier construcción nocturna aprobada, con el fin de minimizar las molestias en la medida de lo posible.

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

**Goal N-4: Vibración.** Los impactos de las vibraciones excesivas a través del suelo por operaciones temporales y en curso son limitados.

**Policy N-4.1: Reducción de vibraciones para usos del suelo sensibles al ruido.** Reducir los impactos de vibración en usos del suelo sensibles al ruido y prevenir daños en los edificios.

**Action N-4.1.1:** Actualizar el Código Municipal para exigir nuevos usos sensibles a vibraciones dentro de un radio de 200 pies de una fuente potencial que cause vibraciones, incluido el Ferrocarril del Valle de

Santa Maria, para preparar una evaluación de vibraciones y ruido terrestre coherente con la metodología y los criterios recomendados por la Administración Federal de Tránsito.