

**Uchwała nr/19
Sejmiku Województwa Mazowieckiego
z dnia**

w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, o których mowa w art. 179 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, tj. obszarów dróg położonych na terenie miast Siedlce i Ostrołęka, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne

Na podstawie art. 18 pkt 1 i 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2019 r. poz. 512 i 1571) oraz art. 119 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 r. poz. 1396, z późn. zm.¹⁾) – uchwała się, co następuje:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1.

1. Określa się program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, o których mowa w art. 179 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, tj. obszarów dróg położonych na terenie miast Siedlce i Ostrołęka, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne, zwany dalej „Programem”.
2. Termin realizacji Programu, ustala się do dnia 31 grudnia 2023 r.

**Rozdział 2
Część opisowa**

§ 2.

Informacje ogólne na temat obszaru objętego Programem, określa załącznik nr 1 do uchwały.

§ 3.

Opis naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, określa załącznik nr 2 do uchwały.

§ 4.

Kierunki i zakresy działań niezbędne do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, określa załącznik nr 3 do uchwały.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy ogłoszone zostały w Dz. U. z 2019 r. poz. 1403, 1495, 1501, 1527, 1579, 1680 i 1712.

§ 5.

Terminy i koszty realizacji działań Programu oraz źródła finansowania określa załącznik nr 4 do uchwały.

§ 6.

Rodzaje informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i dokumentowania realizacji Programu, określa załącznik nr 5 do uchwały.

Rozdział 3

Część wyszczególniająca obowiązki i ograniczenia wynikające z realizacji Programu

§ 7.

Organami właściwymi do przekazywania organowi określającemu Program informacji o:

- 1) wydawanych decyzjach, których ustalenia zmierzają do osiągnięcia celów Programu, w szczególności o:
 - a) decyzjach udzielających pozwolenia na budowę i zatwierdzających projekt budowlany,
 - b) decyzjach o uwarunkowaniach środowiskowych,
 - c) decyzjach nakładających obowiązek ograniczenia oddziaływania akustycznego na środowisko,
 - d) decyzjach nakładających obowiązek wykonania przeglądu ekologicznego
– jest wojewoda, regionalny dyrektor ochrony środowiska, starosta, wójt, burmistrz, prezydent miasta;
- 2) wydanych aktach prawa miejscowego:
 - a) tworzących obszary ograniczonego użytkowania,
 - b) tworzących obszary ciche,
 - c) ustalających plany zagospodarowania przestrzennego
– jest rada powiatu, rada miasta/gminy.

§ 8.

Zarządzający odcinkami dróg przekazują, organowi określającemu Program informacje o realizacji działań naprawczych zawartych w załączniku nr 4 do uchwały.

§ 9.

Informacje, o których mowa w § 7 i 8, przekazuje się w terminie do dnia 31 marca roku następnego po roku sprawozdawczym:

- 1) w formie zestawień zawierających następujące dane:
 - a) opisy poszczególnych zadań zrealizowanych i będących w realizacji:
 - jednostkę odpowiedzialną za zadanie,
 - wydane decyzje administracyjne lub dokonane zgłoszenia budowlane,
 - harmonogram realizacji zadania, jego koszty i źródła finansowania,
 - założone i uzyskane w wyniku realizacji rezultaty zadania,
 - weryfikację skuteczności zadania (pomiar weryfikacyjny),
 - b) informacje o ewentualnych zagrożeniach wykonania zadań Programu,
 - c) informacje o wydanych aktach prawa miejscowego, mających wpływ na klimat akustyczny otoczenia dróg (plany zagospodarowania, obszary ograniczonego użytkowania, obszary ciche);
- 2) w formie pisemnej i na informatycznych nośnikach danych.

§ 10.

Organem właściwym do monitorowania realizacji Programu, w zakresie swojej właściwości, jest Marszałek Województwa Mazowieckiego.

§ 11.

Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki określa załącznik nr 6 do uchwały.

Rozdział 4

Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych i ocenionych w Programie

§ 12.

Uzasadnienie Programu zawierające zakres określonych i ocenionych zagadnień, określa załącznik nr 7 do uchwały.

§ 13.

Zestawienie map akustycznych pokazujących rozkład izolinii hałasu dla stanu istniejącego i prognozowanego, uwzględniające zaproponowane działania naprawcze w programie, określa załącznik nr 8 do uchwały.

Rozdział 5

Uwagi i wnioski

§ 14.

Zestawienie uwag i wniosków po konsultacjach społecznych, określa załącznik nr 9 do uchwały.

Rozdział 6

Streszczenie

§ 15.

Streszczenie Programu, określa załącznik nr 10 do uchwały.

Rozdział 7

Przepisy końcowe

§ 16.

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego.

Informacje ogólne na temat obszaru objętego Programem

Niniejszy Program obejmuje swym zakresem tereny leżące poza aglomeracjami, o których mowa w art. 179 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 r. poz. 1369, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Poś”, tj. obszary dróg na terenie miast Siedlce i Ostrołęka, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne – drogi po których przejeżdża ponad 3.000.000 pojazdów rocznie.

Podstawę do określenia niniejszego Programu stanowią wykonane i przedłożone przez zarządzających infrastrukturą drogową – Prezydenta Miasta Ostrołęka i Prezydenta Miasta Siedlce – następujące mapy akustyczne:

- „Mapa akustyczna dróg po których przejeżdża ponad 3.000.000 pojazdów rocznie Miasto Siedlce” z 2017 r. – zwana dalej „Mapa akustyczna dla miasta Siedlce z 2017 r.”
- „Mapa akustyczna dróg po których przejeżdża ponad 3.000.000 pojazdów rocznie Miasto Siedlce” z 2012 r. wraz z aktualizacją „Mapa akustyczna dróg po których przejeżdża ponad 3.000.000 pojazdów rocznie Miasto Siedlce” z 2013 r. – zwane dalej „Mapa akustyczna dla miasta Siedlce z 2013 r.”
- „Mapy akustyczne dla dróg położonych na terenie miasta Ostrołęki o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie” z 2017 r. – zwana dalej „Mapa akustyczna dla miasta Ostrołęka z 2017 r.”
- „Wykonanie map akustycznych dla dróg położonych na terenie miasta Ostrołęka o ruchu powyżej 3.000.000 pojazdów rocznie” z 2012 r. wraz z aktualizacją „Wykonanie map akustycznych dla dróg położonych na terenie miasta Ostrołęka o ruchu powyżej 3.000.000 pojazdów rocznie” z 2013 r. – zwane dalej „Mapa akustyczna dla miasta Ostrołęka z 2013 r.”

Miasto Siedlce położone jest we wschodniej części województwa mazowieckiego, około 90 km na wschód od Warszawy i zajmuje obszar 32 km². W 2017 r. zamieszkiwało je 77 653 osoby (stan w dniu 31 grudnia 2017 r.). Gęstość zaludnienia wynosiła 2 437 osób/km². Siedlce są jednym z ważniejszych węzłów komunikacyjnych województwa mazowieckiego. Przez miasto przebiegają drogi krajowe nr 2 i 63 oraz drogi wojewódzkie nr 698 i 803. Sieć uliczną miasta uzupełniają liczne drogi powiatowe i gminne.

Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w tekście Mapy akustycznej dla miasta Siedlce z 2017 r. w Siedlcach znajduje się 11 odcinków dróg publicznych, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie. W sumie posiadają one długość około 27,1 km.

W tabeli 1 zestawiono odcinki dróg na terenie miasta Siedlce, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie, uwzględnione w mapie akustycznej opracowanej w 2013 r., natomiast w tabeli 2 przedstawiono odcinki dróg na terenie miasta Siedlce uwzględnione w mapie akustycznej opracowanej w 2017 r., na podstawie której zaproponowano w niniejszym Programie odpowiednie działania naprawcze.

Tabela 1. Zestawienie odcinków dróg miasta Siedlce objętych Mapą akustyczną z 2013 r.

Lp.	Identyfikator krajowy odcinka	Nazwa odcinka drogowego
1	3644W	ul. Warszawska, Piłsudskiego, Starowiejska
2	DW698	ul. Janowska

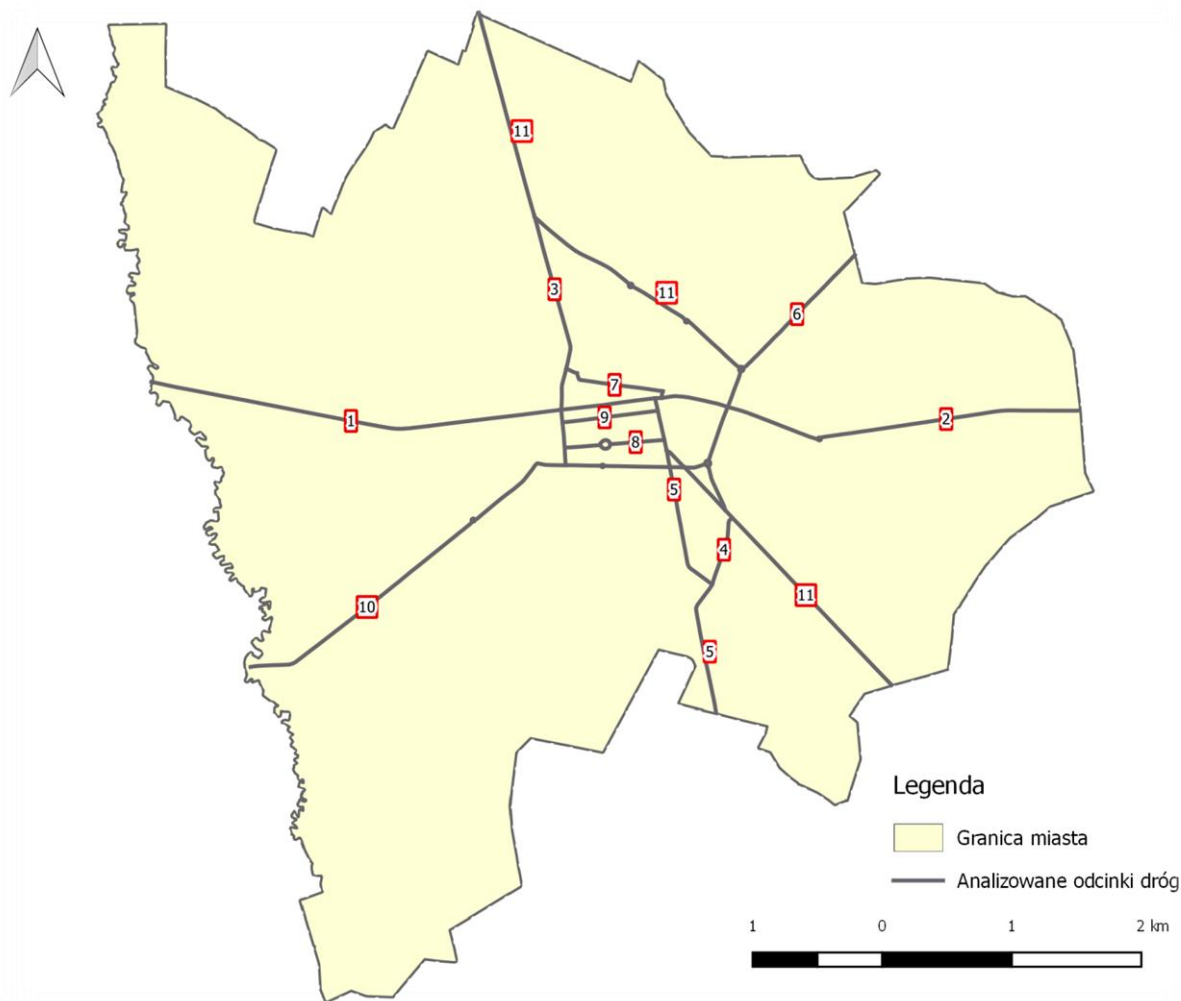
Lp.	Identyfikator krajowy odcinka	Nazwa odcinka drogowego
3	5403W	ul. Sokołowska, Wojskowa, Armii Krajowej
4	5406W	ul. Brzeska, Ziuty Buczyńskiej
5	5407W	ul. Floriańska, Łukowska
6	3617W	ul. Kazimierzowska
7	540230W	ul. Świrskiego
8	540200W	ul. Sienkiewicza
9	540185W	ul. Pułaskiego
10	DW803	ul. Garwolińska, Partyzantów, 3-go Maja
11	DK63	ul. Sokołowska, Jagiełły, Prusa, Kazimierzowska, Wszyńskiego, Brzeska

Tabela 2. Zestawienie odcinków dróg miasta Siedlce objętych aktualną Mapą akustyczną z 2017 r.

Lp.	Identyfikator krajowy odcinka	Nazwa odcinka drogowego
1	3644W	ul. Warszawska, Piłsudskiego, Starowiejska
2	DW698	ul. Janowska
3	5403W	ul. Sokołowska, Wojskowa, Armii Krajowej
4	5406W	ul. Brzeska, Ziuty Buczyńskiej
5	5407W	ul. Floriańska, Torowa, Łukowska
6	3617W	ul. Kazimierzowska
7	540230W	ul. Świrskiego
8	540200W	ul. Sienkiewicza
9	540185W	ul. Pułaskiego
10	DW803	ul. Garwolińska, Partyzantów, 3-go Maja
11	DK63	ul. Sokołowska, Jagiełły, Prusa, Kazimierzowska, Wszyńskiego, Brzeska

Zakres ostatniej Mapy akustycznej opracowanej w 2017 r. jest niemal identyczny z zakresem poprzedniej Mapy akustycznej wykonanej w 2013 r. W aktualnym opracowaniu uwzględniono dodatkowo odcinek ulicy Torowej w ciągu drogi powiatowej 5407W ze względu na zwiększenie natężenia ruchu na tej ulicy (osiągnięcie kryterium natężenia ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie).

Orientacyjną lokalizację analizowanych w niniejszym Programie odcinków dróg na terenie miasta Siedlce przedstawiono na poniższym rysunku.



Rysunek 1 Lokalizacja analizowanych w Programie odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie na terenie miasta Siedlce

Miasto Ostrołęka położone jest w północnej części województwa mazowieckiego, około 100 km na północ od Warszawy i zajmuje obszar 29 km². W 2017 r. zamieszkiwało je 52 215 osób (stan w dniu 31 grudnia 2017 r.). Gęstość zaludnienia wynosiła 1 824 osoby/km². Ostrołęka jest ważnym ośrodkiem transportu drogowego województwa. Stanowi połączenie obszaru aglomeracji warszawskiej z miastami wojewódzkimi: Olsztynem i Białymstokiem. Przez Ostrołękę przebiegają dwie drogi krajowe nr 53 i 61 oraz dwie drogi wojewódzkie nr 544 i 627.

Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w tekście Mapy akustycznej dla miasta Ostrołęka z 2017 r. w Ostrołęce znajduje się 14 odcinków, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie. W sumie posiadają one długość około 14,6 km.

W tabeli 3 zestawiono odcinki dróg na terenie miasta Ostrołęka, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie, uwzględnione w mapie akustycznej opracowanej w 2013 r., natomiast w tabeli 4 przedstawiono odcinki dróg na terenie miasta Ostrołęka uwzględnione w mapie akustycznej opracowanej w 2017 r., na podstawie której zaproponowano w niniejszym Programie odpowiednie działania naprawcze.

Tabela 3. Zestawienie odcinków dróg miasta Ostrołęka objętych Mapą akustyczną z 2013 r.

Lp.	Identyfikator krajowy odcinka	Nazwa odcinka drogowego
1a	DK 61	ul. Mostowa na odcinku od ronda im Księcia Janusza III do skrzyżowania z ul. Bogusławskiego
1b	DK 61	ul. Warszawska na odcinku od ronda im. Księcia Janusza III do skrzyżowania z ul. Fortową
1c	DK 61	ul. Warszawska na odcinku od skrzyżowania z ul. Fortową do skrzyżowania z ul. Brzozową
1d	DK 61	ul. 1 Armii WP od skrzyżowania z ul. Witosa do skrzyżowania z ul. Kołobrzeską
1e	DK 61	ul. Traugutta od skrzyżowania z ul. Witosa do skrzyżowania z ul. Bogusławskiego
2a	DK 53	ul. Stacha Konwy na odcinku od ronda im. Księcia Janusza III do skrzyżowania z ul. Słoneczną
3a	DP2569W	ul. Steyera od skrzyżowania z ul. Sikorskiego do ronda Zofii Niedziałkowskiej
3b	DP2569W	ul. Steyera od skrzyżowania z ul. Sikorskiego do ronda Zbawiciela Świata
4a	DP5107W	ul. Bogusławskiego od skrzyżowania z ul. Traugutta do skrzyżowania z ul. Kościuszki
4b	DP5107W	ul. Bogusławskiego od skrzyżowania z ul. Piłsudskiego do skrzyżowania z ul. 11 Listopada
4c	DP5107W	ul. Kopernika od skrzyżowania z ul. 11 Listopada do skrzyżowania z ul. Prądzyńskiego
5a	DP5102W	11 Listopada od skrzyżowania ul Bogusławskiego do skrzyżowania z ul. Inwalidów Wojennych

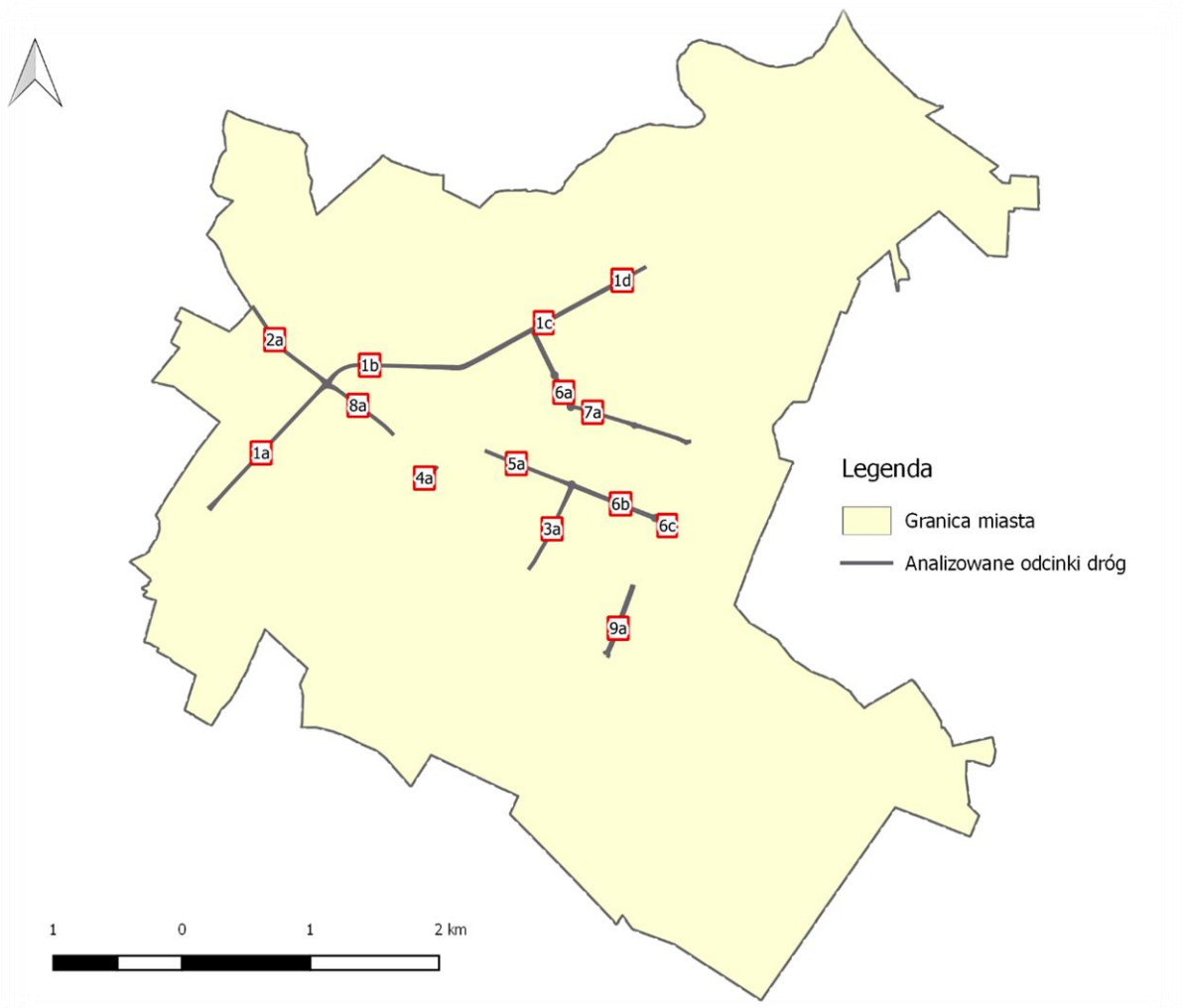
Tabela 4. Zestawienie odcinków dróg miasta Ostrołęka objętych aktualną Mapą akustyczną

Lp.	Identyfikator krajowy odcinka	Nazwa odcinka drogowego
1a	DK 61	ul. Warszawska na odcinku od skrzyżowania z ul. Brzozową do ronda im. Księcia Siemowita III
1b	DK 61	ul. Mostowa na odcinku od ronda im Księcia Siemowita III do skrzyżowania z ul. Bogusławskiego
1c	DK 61	ul. Romualda Traugutta na odcinku od skrzyżowania z ul. gen. L. Bogusławskiego do mostu na rzece Czeczotka
1d	DK 61	al. Wojska Polskiego na odcinku od mostu na rzece Czeczotka do skrzyżowania z ul. Kołobrzeską
2a	DK 53	ul. Stacha Konwy na odcinku od ronda im. Księcia Siemowita III do skrzyżowania z ul. gen. Z. Padlewskiego
3a	DP 2569W	ul. Konradmirała W. Steyera od ronda im. Zofii Niedziałkowskiej do ronda Zbawiciela Świata
4a	DP 5107W	ul. M. Kopernika na odcinku od skrzyżowania z ul. gen. A. E. Fieldorfa „Nila” do skrzyżowania z ul. J. Kilińskiego i Goworowską
5a	DP 5102W	ul. 11 Listopada na odcinku od skrzyżowania z ul. Inwalidów Wojennych do ronda im. Zofii Niedziałkowskiej
6a	DW 627	ul. W. Witosa odcinek od skrzyżowania z ul. Romualda Traugutta do ronda im. Holgera Hjelma

Lp.	Identyfikator krajowy odcinka	Nazwa odcinka drogowego
6b	DW 627	ul. 11 Listopada odcinek od ronda im. Zofii Niedziałkowskiej do ronda im. E. Kupiszewskiego
6c	DW 627	ul. Ostrowska odcinek od ronda im. E. Kupiszewskiego do skrzyżowania z ul. Ławską
7a	DP 5104W	ul. Targowa odcinek od ronda Holgera Hjelma do ronda im. ks. E. Waltera
8a	DP 4403W	ul. Obozowa na całej długości
9a	DP 5119W	ul. Bohaterów Warszawy na odcinku od skrzyżowania z ul. gen W. Sikorskiego i ks. S. Pędzicha do ronda im. Honorowych Dawców Krwi uwzględniający ruch pojazdów korzystających z objazdu mostu przez rzekę Narew w ciągu ul. Mostowej - DK 61

Zakres ostatniej Mapy akustycznej opracowanej w 2017 r. różni się częściowo z zakresem poprzedniej Mapy akustycznej wykonanej w 2013 r. W aktualnym opracowaniu uwzględniono więcej odcinków drogowych (odcinek 4a – ul. M. Kopernika, odcinek 5a i 6b – ul. 11 Listopada, odcinek 6a – ul. W. Witosa, odcinek 6c – ul. Ostrowska, odcinek 7a – ul. Targowa, odcinek 8a – ul. Obozowa, odcinek 9a – ul. Bohaterów Warszawy) ze względu na zwiększenie natężenia ruchu na sieci drogowej miasta (osiągnięcie kryterium natężenia ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie). Niektóre odcinki ujęte w Mapie akustycznej z 2013 r. nie zostały uwzględnione w aktualnej mapie z 2017 r. ze względu na zmniejszenie natężenia ruchu dlatego też nie spełniają kryterium natężenia powyżej 3 mln pojazdów, są to odcinki: ul. Gen. L. Bogusławskiego (od skrzyżowania z ul. Traugutta do skrzyżowania z ul. Kościuszki oraz od skrzyżowania z ul. Piłsudskiego do skrzyżowania z ul. 11 Listopada), ul. 11 Listopada (od skrzyżowania ul. Bogusławskiego do skrzyżowania z ul. Inwalidów Wojennych) oraz ul. Kopernika (od skrzyżowania z ul. 11 Listopada do skrzyżowania z ul. Prądyńskiego). W związku z powyższym działania określone w programie zaproponowano dla odcinków uwzględnionych w ostatniej Mapie akustycznej z 2017 r.

Orientacyjną lokalizację analizowanych odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie na terenie miasta Ostrołęka przedstawiono na poniższym rysunku.



Rysunek 2 Lokalizacja analizowanych w Programie odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie na terenie miasta Ostrołęka

Opis naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

W celu wykonania dokładnej oceny stanu akustycznego analizowanego terenu, zgodnie z ustawą Poś, zostały sporządzone mapy akustyczne dla odcinków dróg położonych na terenie miast Siedlce i Ostrołęka, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie. Są one istotnym narzędziem wspomagającym prowadzenie polityki ekologicznej. Mapy te stanowią podstawę do opracowania programu działań ograniczających uciążliwość akustyczne. Wspomagają również prawidłowe zarządzanie infrastrukturą drogową i zawierają istotną wiedzę na temat klimatu akustycznego w otoczeniu dróg pod kątem oddziaływania akustycznego najbardziej obciążonych ruchem odcinków drogowych, poprzez ujęcie poziomów emisji, imisji, wrażliwości akustycznej obszarów, jak również poziomów przekroczeń wartości dopuszczalnych określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . W tym kontekście opracowane mapy akustyczne stanowią punkt wyjścia do dalszych prac i analiz, w krótszej i dłuższej perspektywie.

Na podstawie wykonanych map akustycznych oraz:

- dokonanej identyfikacji źródeł hałasu kształtujących klimat akustyczny na terenie miast Siedlce i Ostrołęka,
- wykonanej analizy uwarunkowań akustycznych wynikających z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i studiów uwarunkowań i kierunków rozwoju zagospodarowania przestrzennego,
- zestawienia metod i wyników badań,
- określenia liczby ludności zagrożonej hałasem oraz przeprowadzonej analizy przewidywanych trendów zmian stanu akustycznego środowiska,

w ramach opracowywania niniejszego Programu wybrano tereny o największej wartości naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Posłużono się w tym celu mapami terenów zagrożonych hałasem przedstawionymi na mapach akustycznych. Mapy te powstały poprzez nałożenie na mapy wrażliwości akustycznej map imisji hałasu z rozkładem poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} lub L_N .

W rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 roku sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz. U. z 2010 r. Nr 215, poz. 1414) określono sposób, według którego wyznacza się wskaźnik L_{DWN} . Zgodnie z zapisami tego aktu prawnego jest on następujący:

$$L_{DWN} = 10 \lg \left[\frac{12}{24} 10^{0.1L_D} + \frac{4}{24} 10^{0.1(L_W+5)} + \frac{8}{24} 10^{0.1(L_N+10)} \right]$$

gdzie:

L_{DWN} – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 18.00), pory wieczoru (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18.00 do godz. 22.00) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00),

L_D – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór dnia w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 18.00),

L_W – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór wieczoru w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 18.00 do godz. 22.00),

L_N – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00).

Na podstawie analizy powyższych wskaźników można określić zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach sąsiadujących z przedmiotowymi odcinkami drogowymi.

Kolejnym wskaźnikiem wykorzystywanym do oceny hałasu jest wskaźnik M, charakteryzujący wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu i liczbę mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie hałasu.

Wartość wskaźnika M oblicza się wg wzoru:

$$M = 0,1m(10^{0,1DL} - 1)$$

gdzie:

M – wartość wskaźnika,

DL – wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dB,

m – liczba mieszkańców na terenie, o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pojazdów odbywającego się po analizowanych odcinkach drogowych oraz maksymalną wartość wskaźnika M przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 1. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie na terenie miasta Siedlce

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:
1	DK 63 ul. Sokołowska	skrzyżowania z ul. Kolonijną	skrzyżowania z ul. Karową	10	10	6
2	DK 63 ul. Sokołowska	skrzyżowania z ul. ppłk. Mariana Ewalda Drobika	skrzyżowania z ul. Władysława Jagiełły	5	10	3
3	DP 5403W ul. Sokołowska	skrzyżowania z ul. Władysława Jagiełły	skrzyżowania z ul. Wojskową	5	5	3
4	DP 5403W ul. Wojskowa	ul. Sokołowskiej	skrzyżowania z ul. Józefa Piłsudskiego	10	10	6
5	DK 63 ul. Jagiełły	skrzyżowania z ul. Sokołowską	skrzyżowania z ul. Władysława Broniewskiego	0	0	0
6	DK 63 ul. Bolesława Prusa	skrzyżowania z ul. Władysława Broniewskiego	skrzyżowania z ul. Księcia Józefa Poniatowskiego	10	5	3
7	DK 63 ul. Bolesława Prusa	skrzyżowania z ul. Księcia Józefa Poniatowskiego	skrzyżowania z ul. Kazimierzowską	5	5	0
8	DP 3617W ul. Kazimierzowska	skrzyżowania z ul. Kubusia Puchatka	skrzyżowania z ul. Bolesława Prusa	15	15	12
9	DK 63 ul. Kazimierzowska	skrzyżowania z ul. Bolesława Prusa	skrzyżowania z ul. Starowiejską	10	10	6
10	DK 63 ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego	skrzyżowania z ul. Starowiejską	skrzyżowania z ul. Brzeską	10	10	12
11	DW 698 ul. Janowska	granicy miasta	skrzyżowania z ul. Starowiejską	15	10	6
12	DW 698 ul. Starowiejska	skrzyżowania z ul. Janowską	skrzyżowania z ul. Kazimierzowską	10	10	6

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:
13	DP 3644W ul. Starowiejska	skrzyżowania z ul. Kazimierzowską	skrzyżowania z ul. Tadeusza Kościuszki	10	5	12
14	DG 540230W ul. Biskupa Ignacego Świrskiego	skrzyżowania z ul. Tadeusza Kościuszki	skrzyżowania z ul. Cmentarną	5	0	0
15	DP 3644W ul. Józefa Piłsudskiego	skrzyżowania z ul. Tadeusza Kościuszki	skrzyżowania z ul. Wojskową	5	5	6
16	DG 540185W ul. Kazimierza Pułaskiego	skrzyżowania z ul. Floriańską	skrzyżowania z ul. Armii Krajowej	0	0	0
17	DG 540200W ul. Henryka Sienkiewicza	skrzyżowania z ul. Floriańską	skrzyżowania z ul. Armii Krajowej	0	0	0
18	DW 803 ul. 3-go Maja	skrzyżowania z ul. Brzeską	skrzyżowania z ul. Mariana Grabowskiego	5	10	3
19	DP 5403W ul. Armii Krajowej	skrzyżowania z ul. Józefa Piłsudskiego	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	5	5	0
20	DP5407W ul. Floriańska	skrzyżowania z ul. Józefa Piłsudskiego	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	10	10	22
21	DK 63 i DP 5406W ul. Brzeska	skrzyżowania z ul. Ujrzanowską	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	15	15	6
22	DP5407W ul. Łukowska	skrzyżowania z ul. Radzyńską	skrzyżowania z ul. Torową	15	10	3
23	DP 5406W ul. Ziuty Buczyńskiej	skrzyżowania z ul. Budowlaną	skrzyżowania z ul. Brzeską	5	5	3
24	DP5407W ul. Torowa	skrzyżowania z ul. Ziuty Buczyńskiej	skrzyżowania z ul. Kolejową	10	5	3
25	DP5407W ul. Floriańska	skrzyżowania z ul. Kolejową	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	5	5	6
26	DW 803 ul. Garwolińska	skrzyżowania z ul. Sosnową	skrzyżowania z ul. Monte Cassino	10	10	6

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:
27	DW 803 ul. Partyzantów	skrzyżowania z ul. Monte Cassino	skrzyżowania z ul. Ignacego Kraszewskiego	10	10	6
28	DW 803 ul. Partyzantów	skrzyżowania z ul. Ignacego Kraszewskiego	skrzyżowania z ul. Mariana Grabowskiego	10	10	6
29	DP 3644W ul. Warszawska	granicy miasta	skrzyżowania z ul. Mieczysława Piotrowskiego	10	10	15
30	DP 3644W ul. Warszawska	skrzyżowania z ul. Mieczysława Piotrowskiego	skrzyżowania z ul. Waleriana Łukasińskiego	15	10	6

Tabela 2. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie na terenie miasta Ostrołęka

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomego hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomego hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:
1	DK 61 ul. Warszawska (odpowiada odcinkowi 1b i 1c*)	skrzyżowania z ul. Brzozową	ronda im. Księcia Siemowita III	10	10	0,22
2	DK 53 ul. Stacha Konwy (odpowiada odcinkowi 2a*)	ronda im. Księcia Siemowita III	skrzyżowania z ul. Generała Z. Padlewskiego	5	5	1,11
3	DP 4403W ul. Obozowa	ronda im. Księcia Siemowita III	skrzyżowania z ul. Króla Jana Kazimierza	5	5	0,00
4	DK 61 ul. Mostowa (odpowiada odcinkowi 1a*)	ronda im. Księcia Siemowita III	skrzyżowania z ul. Spacerową	0	0	0,00
5	DK 61 ul. Mostowa (odpowiada odcinkowi 1a*)	skrzyżowania z ul. Spacerową	skrzyżowania z ul. Generała L. Bogusławskiego	5	5	0,91
6	DK 61 ul. Romualda Traugutta (odpowiada odcinkowi 1e*)	skrzyżowania z ul. Generała L. Bogusławskiego	skrzyżowania z ul. Stefana Kijaka	10	10	6,21
7	DK 61 ul. Romualda Traugutta (odpowiada odcinkowi 1d*)	skrzyżowania z ul. Stefana Kijaka	mostu na rzece Czeczotka	0	0	0,00
8	DK 61 ul. Aleja Wojska Polskiego (odpowiada odcinkowi 1d*)	mostu na rzece Czeczotka	skrzyżowania z ul. Kołobrzeską	5	5	0,63
9	DW 627 ul. Wincentego Witosa	skrzyżowania z Romualda Traugutta	ronda NSZZ „Solidarność”	5	0	0,00
10	DW 627 ul. Wincentego Witosa	ronda NSZZ „Solidarność”	ronda im. Holgera Hjelma	0	0	0,00
11	DP 5104W ul. Targowa	ronda im. Holgera Hjelma	ronda Anny Walentynowicz	10	5	1,48
12	DP 5104W ul. Targowa	ronda Anny Walentynowicz	ronda ks. Waltera	0	0	0,00

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:
13	DP 5102W ul. 11 Listopada	skrzyżowania z ul. Inwalidów Wojennych	ronda im. Zofii Niedziałkowskiej	5	5	0,00
14	DW 627 ul. 11 Listopada	ronda Zofii Niedziałkowskiej	ronda im. Edwarda Kupiszewskiego	5	5	0,33
15	DW 627 ul. Ostrowska	ronda im. Edwarda Kupiszewskiego	skrzyżowania z ul. Ławską	0	0	0,00
16	DP 2569W ul. Kontradmirala Włodzimierza Stayera (odpowiada odcinkowi 3a i 3b*)	ronda im. Zofii Niedziałkowskiej	ronda im. Zbawiciela Świata	0	0	0,00
17	DP 5119W ul. Bohaterów Warszawy	skrzyżowania z ul. gen. W. Sikorskiego i ks. S. Pędzicha	ronda im. Honorowych Dawców Krwi	0	0	0,00
18	DP 5107W ul. Mikołaja Kopernika	skrzyżowanie z ul. gen. A. E. Fieldorfa „Nila”	skrzyżowania z ul. J. Kilińskiego i Goworowską	0	0	0,00

* Odcinki przedstawione w Tabeli 3 w załączniku nr 1 do Programu dla Mapy akustycznej dla miasta Ostrołęka z 2013 r.

Kierunki i zakresy działań niezbędne do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

W celu ograniczenia równoważnego poziomu dźwięku do wartości nieprzekraczających poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r. poz. 112) w otoczeniu analizowanych odcinków dróg na terenie miast Siedlce i Ostrołęka zaproponowano w Programie odpowiednie działania naprawcze. Należy jednak zaznaczyć, że w świetle istniejącego poziomu obciążenia ruchem oraz lokalizacji tych odcinków w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej uzyskanie efektów w postaci dotrzymania poziomów dopuszczalnych jest niezwykle trudne, a w niektórych przypadkach wręcz nierealne. Zadaniem służb ochrony środowiska oraz administratora sieci drogowej jest jednak podejmowanie wszelkich działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg w takim stopniu, w jakim jest to tylko możliwe. W ramach opracowywania niniejszego Programu przeanalizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanych mapach akustycznych oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków drogowych. Ponadto należy zaznaczyć, iż działania naprawcze proponowane w ramach Programu nie oddziałują na istniejące strefy ochronne oraz na obszary Natura 2000.

W ramach niniejszego opracowania rozważono zastosowanie możliwych działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w otoczeniu analizowanych odcinków drogowych. Podzielono je na następujące grupy:

1. Zadania inwestycyjne:

- wymiana nawierzchni jezdni na typową nawierzchnię bez właściwości redukujących hałas,
- zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości,
- zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu, w tym np. wyniesienie tarcz skrzyżowań czy przejść dla pieszych, lokalne zwiężenia jezdni,
- koordynacja sygnalizacji świetlnej mająca na celu upłynnienie ruchu, czyli powstanie tzw. „zielonej fali”,
- budowa obwodnic (jako zadania zrealizowane),
- monitoring hałasu (wykonanie pomiarów w ramach realizacji kolejnej mapy akustycznej).

2. Zadania wspomagające:

- egzekwowanie ograniczeń prędkości,
- właściwe planowanie przestrzenne,
- edukacja ekologiczna.

Terminy i koszty realizacji działań Programu oraz źródła finansowania

1. Terminy realizacji działań programu

W ramach niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano trzy główne rodzaje działań:

- działania krótkookresowe (w ramach strategii krótkookresowej), które stanowią faktyczny zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem, na lata 2019–2023. Celem tych działań jest poprawa klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe oraz tam, gdzie na oddziaływanie hałasu narażona jest największa liczba osób;
- działania średniookresowe (w ramach strategii średniookresowej), których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu (po roku 2023), jednak nie później niż do końca obowiązywania kolejnego Programu (do roku 2028). W przypadku zaistnienia możliwości organizacyjno-finansowych działania naprawcze mogą być realizowane wcześniej;
- działania długookresowe (w ramach polityki długookresowej), których realizacja przewidywana jest po upływie obowiązywania kolejnego programu ochrony środowiska przed hałasem (po roku 2028) oraz dalszych programów.

Należy podkreślić, że jednym z głównym czynników mających wpływ na oddziaływanie hałasu pochodzącego do ruchu drogowego jest stan techniczny dróg. Z tego względu na większości odcinków objętych niniejszym Programem zaproponowano działania naprawcze polegające na wymianie nawierzchni jezdni. Działania te powinny być realizowane bezwarunkowo na całej sieci dróg na terenie miast, każdorazowo po osiągnięciu złego stanu nawierzchni drogi. W ramach Programu zaproponowano te odcinki dróg i ulic, na których wymiana nawierzchni jest w chwili obecnej najpilniejsza, z uwagi na oddziaływanie hałasu. Na niektórych odcinkach dróg, których stan techniczny jest dobry zaproponowano zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości.

Kolejnym z proponowanych działań jest koordynacja sygnalizacji świetlnej w taki sposób, aby zapewnić płynny przejazd pojazdów na skrzyżowaniach na długich ciągach ulic, bez konieczności zatrzymywania się. Ma to na celu zapewnienie poprawy warunków ruchu drogowego w okolicach skrzyżowań poprzez upłynnienie ruchu, czyli powstanie tzw. „zielonej fali”. Dzięki zastosowaniu tego działania ograniczone zostanie oddziaływanie hałasu pochodzącego od silników pojazdów samochodowych.

Na niektórych odcinkach dróg na terenie miasta Siedlce wskazano również na możliwość zastosowania trwałych środków uspokojenia ruchu drogowego. Działanie te może być zrealizowane m.in. poprzez: wyniesienie tarcz skrzyżowań czy podniesienie przejść dla pieszych lub lokalne zwężenia jezdni. Należy przy tym zaznaczyć, że w przypadku wprowadzania elementów uspokojenia ruchu na trasach, po których poruszają się autobusy komunikacji miejskiej, należy zastosować takie rozwiązania, które nie będą utrudniały ruchu tych pojazdów.

Ponadto w ramach działań naprawczych została ujęta również budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej dla miasta Siedlce (ulica rotmistrza Pileckiego, łącząca ulicę Kaczorowskiego z ulicą Składową). Zadanie to zostało zrealizowane w 2018 r., a więc po wykonaniu mapy akustycznej, niemniej jednak ma ono wpływ na natężenie ruchu oraz kształtowanie się

klimatu akustycznego na drogach znajdujących się w północnej oraz środkowej części miasta (ul. Sokołowska, ul. Wojskowa, ul. Starowiejska, ul. Piłsudskiego, ul. 3-ego Maja, ul. Floriańska) i dlatego zostało uwzględnione w niniejszym Programie. W związku z powyższym na wymienionych odcinkach, w Programie zaproponowano wykonanie monitoringu hałasu w ramach następnej mapy akustycznej w celu zbadania stanu klimatu akustycznego.

W sytuacji, gdy wartość wskaźnika M wynosiła 0 odstąpiono od proponowania działań naprawczych, ponieważ realizacja tych działań byłaby nieuzasadniona z uwagi na brak zabudowy chronionej akustycznie na terenie, na którym stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz z uwagi na fakt, że najbliższe zabudowania znajdują się poza zasięgiem przekroczeń.

W Programie wskazano także działania o charakterze nie inwestycyjnym, polegające m.in. na egzekwowaniu ograniczeń prędkości. Realizacja tych zadań ma charakter ciągły i będzie spoczywać na Policji.

Istotnym działaniem, jakie powinno być realizowane zarówno w ramach strategii długookresowej, jak i średnio- oraz krótkookresowej, bez względu na realizację działań inwestycyjnych podanych w Tabeli 1 oraz w Tabeli 2, jest właściwe planowanie przestrzenne związane z nowymi inwestycjami prowadzonymi przez zarządców infrastruktury drogowej. Istotnym jest, aby te inwestycje nie pogarszały stanu klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie.

W ramach każdej z ww. polityk należy konsekwentnie dążyć do realizacji planów inwestycyjnych zarządców dróg oraz realizacji zapisów opracowań środowiskowych ze zwróceniem uwagi na konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków drogowych powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach niepodlegających ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez zarządców dróg budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Kolejnym ważnym aspektem jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie istniejących dróg. Bardzo ważne są ograniczenia zabudowy mieszkaniowej na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków o funkcjach objętych ochroną akustyczną w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu samochodowego. Zaleca się podczas uchwalania zmian lub planów zagospodarowania przestrzennego określenie dla terenów jeszcze niezagospodarowanych przeznaczenia innego niż tereny podlegające ochronie akustycznej w przypadku tych terenów, dla których w ramach map akustycznych stwierdzono ponadnormatywne oddziaływanie hałasu.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498), harmonogram realizacji poszczególnych zadań zaproponowanych w Programie ustalany jest na podstawie rozkładu wartości wskaźnika M, łączącego ponadnormatywny poziom hałasu obserwowanego na danym obszarze oraz liczbę mieszkańców.

Kolejność realizacji poszczególnych działań Programu na terenach mieszkaniowych określa się, zaczynając od terenów o najwyższej wartości wskaźnika M do terenów o wartości wskaźnika M najniższej. Poniżej wskazano priorytety realizacji poszczególnych zadań w odniesieniu do horyzontów czasowych. Podzielono je następująco:

1. Priorytet wysoki

Siedlce: wskaźnik M większy od 10

Ostrołęka: wskaźnik M większy od 4

działania naprawcze realizowane w ramach strategii krótkookresowej, które będą stanowić faktyczny zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem na lata 2019–2023. Celem tych działań jest poprawa klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe oraz tam, gdzie na oddziaływanie hałasu narażona jest największa liczba osób;

2. Priorytet średni

Siedlce: wskaźnik M w zakresie 5-10

Ostrołęka: wskaźnik M w zakresie 1-4

działania prowadzone w ramach polityki średniookresowej, których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu (po roku 2023), jednak nie później niż do końca obowiązywania kolejnego Programu (do roku 2028). W przypadku zaistnienia możliwości organizacyjno-finansowych działania naprawcze mogą być realizowane wcześniej;

3. Priorytet niski

Siedlce: wskaźnik M mniejszy od 5

Ostrołęka: wskaźnik M mniejszy od 1

w ramach strategii długookresowej, realizacja działań naprawczych przewidywana jest po upływie obowiązywania kolejnego programu ochrony środowiska przed hałasem (po roku 2028) oraz dalszych programów.

Zestawienie proponowanych działań naprawczych w odniesieniu do poszczególnych odcinków analizowanych dróg przedstawiono w poniższych tabelach.

Sposób doboru właściwych rozwiązań prowadzących do skutecznego ograniczenia oddziaływania hałasu został opracowany zgodnie z poniższym postępowaniem:

1. W pierwszej kolejności dokonano analizy map akustycznych i zidentyfikowano te odcinki drogowe, w ciągu których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Kolejne pozycje w poniższych tabelach z zaproponowanymi działaniami przedstawiają odcinki jednorodne pod kątem tych samych wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
2. Następnie dla każdego analizowanego odcinka podano maksymalną wartość wskaźnika M (bez podziału na porę dnia i nocy, ze względu na tak opracowaną Mapę akustyczną dla Miasta Siedlce).
3. W sytuacji, gdy na danym odcinku stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, natomiast wskaźnik M wynosi 0 (budynki zlokalizowane poza zasięgiem przekroczeń) nie proponowano działań naprawczych. Działania proponowano jedynie dla odcinków o wartości wskaźnika M powyżej 0.

4. W przypadkach, gdy wskaźnik M osiąga wartości większe od 0, a budynki zlokalizowane są w zasięgach przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, zaproponowano działania naprawcze inwestycyjne, o skuteczności odpowiedniej do stwierdzonych wielkości przekroczeń. Ze względu na fakt, że analizowane drogi i ulice zlokalizowane są na obszarach miejskich, wysoko zurbanizowanych, odstąpiono od propozycji budowy ekranów akustycznych. Realizacja tych urządzeń jest niemożliwa w przypadku terenów śródmiejskich o zwartej i wysokiej zabudowie, natomiast w przypadku zabudowy jednorodzinnej działanie to byłoby nieskuteczne ze względu na występowanie licznych zjazdów do posesji (brak zapewnienia ciągłości ekranów).
5. Dla wszystkich działań inwestycyjnych określono priorytet ich realizacji zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498). W pierwszej kolejności powinny być więc wykonane zadania na terenach, na których wskaźnik M osiąga największe wartości.
6. Mając na uwadze powyższe, po przeanalizowaniu wyników mapowania akustycznego, dokonano klasyfikacji obszarów wymagających ochrony przed hałasem na podstawie wartości wskaźnika M. Następnie dokonano podziału wartości tego wskaźnika na trzy grupy, agregując węższe klasy wartości. Dla każdej z grup przypisano priorytet, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie hałasu (wysoki, średni, niski).

Tabela 1. Propozycja działań naprawczych dla terenów wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie na terenie miasta Siedlce

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN:	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LN:	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
1	DK 63 ul. Sokołowska	skrzyżowania z ul. Kolonijną	skrzyżowania z ul. Karową	10	10	6	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	do 2028
2	DK 63 ul. Sokołowska	skrzyżowania z ul. ppłk. Mariana Ewalda Drobika	skrzyżowania z ul. Władysława Jagiełły	5	10	3	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	po 2028
3	DP 5403W ul. Sokołowska	skrzyżowania z ul. Władysława Jagiełły	skrzyżowania z ul. Wojskową	5	5	3	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	po 2028
4	DP 5403W ul. Wojskowa	ul. Sokołowskiej	skrzyżowania z ul. Józefa Piłsudskiego	10	10	6	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	do 2028
5	DK 63 ul. Jagiełły	skrzyżowania z ul. Sokołowską	skrzyżowania z ul. Władysława Broniewskiego	0	0	0	nie dotyczy	nie dotyczy

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
6	DK 63 ul. Bolesława Prusa	skrzyżowania z ul. Władysława Broniewskiego	skrzyżowania z ul. Księcia Józefa Poniatowskiego	10	5	3	wymiana nawierzchni; zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu	po 2028
7	DK 63 ul. Bolesława Prusa	skrzyżowania z ul. Księcia Józefa Poniatowskiego	skrzyżowania z ul. Kazimierzowską	5	5	0	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych	nie dotyczy
8	DP 3617W ul. Kazimierzowska	skrzyżowania z ul. Kubusia Puchatka	skrzyżowania z ul. Bolesława Prusa	15	15	12	wymiana nawierzchni jezdni; zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu	do 2023
9	DK 63 ul. Kazimierzowska	skrzyżowania z ul. Bolesława Prusa	skrzyżowania z ul. Starowiejską	10	10	6	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej	do 2028
10	DK 63 ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego	skrzyżowania z ul. Starowiejską	skrzyżowania z ul. Brzeską	10	10	12	wymiana nawierzchni jezdni	do 2023
11	DW 698 ul. Janowska	granicy miasta	skrzyżowania z ul. Starowiejską	15	10	6	zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości	do 2028
12	DW 698 ul. Starowiejska	skrzyżowania z ul. Janowską	skrzyżowania z ul. Kazimierzowską	10	10	6	wymiana nawierzchni jezdni	do 2028

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
13	DP 3644W ul. Starowiejska	skrzyżowania z ul. Kazimierzowską	skrzyżowania z ul. Tadeusza Kościuszki	10	5	12	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	do 2023
14	DG 540230W ul. Biskupa Ignacego Świrskiego	skrzyżowania z ul. Tadeusza Kościuszki	skrzyżowania z ul. Cmentarną	5	0	0	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych	nie dotyczy
15	DP 3644W ul. Józefa Piłsudskiego	skrzyżowania z ul. Tadeusza Kościuszki	skrzyżowania z ul. Wojskową	5	5	6	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	do 2028
16	DG 540185W ul. Kazimierza Pułaskiego	skrzyżowania z ul. Floriańską	skrzyżowania z ul. Armii Krajowej	0	0	0	nie dotyczy	nie dotyczy
17	DG 540200W ul. Henryka Sienkiewicza	skrzyżowania z ul. Floriańską	skrzyżowania z ul. Armii Krajowej	0	0	0	nie dotyczy	nie dotyczy
18	DW 803 ul. 3-go Maja	skrzyżowania z ul. Brzeską	skrzyżowania z ul. Mariana Grabowskiego	5	10	3	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	po 2028

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
19	DP 5403W ul. Armii Krajowej	skrzyżowania z ul. Józefa Piłsudskiego	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	5	5	0	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych	nie dotyczy
20	DP5407W ul. Floriańska	skrzyżowania z ul. Józefa Piłsudskiego	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	10	10	22	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	do 2023
21	DK 63 i DP 5406W ul. Brzeska	skrzyżowania z ul. Ujrzanowską	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	15	15	6	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej	do 2028
22	DP5407W ul. Łukowska	skrzyżowania z ul. Radzyńską	skrzyżowania z ul. Torową	15	10	3	zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości	po 2028
23	DP 5406W ul. Ziuty Buczyńskiej	skrzyżowania z ul. Budowlaną	skrzyżowania z ul. Brzeską	5	5	3	egzekwowanie ograniczeń prędkości	zadanie wspomagające realizowane w sposób ciągły
24	DP5407W ul. Torowa	skrzyżowania z ul. Ziuty Buczyńskiej	skrzyżowania z ul. Kolejową	10	5	3	wymiana nawierzchni jezdni; zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu	po 2028

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
25	DP5407W ul. Floriańska	skrzyżowania z ul. Kolejową	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	5	5	6	wymiana nawierzchni jezdni; zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu	do 2028
26	DW 803 ul. Garwolińska	skrzyżowania z ul. Sosnową	skrzyżowania z ul. Monte Cassino	10	10	6	zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości; egzekwowanie ograniczeń prędkości	do 2028
27	DW 803 ul. Partyzantów	skrzyżowania z ul. Monte Cassino	skrzyżowania z ul. Ignacego Kraszewskiego	10	10	6	zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości; egzekwowanie ograniczeń prędkości	do 2028
28	DW 803 ul. Partyzantów	skrzyżowania z ul. Ignacego Kraszewskiego	skrzyżowania z ul. Mariana Grabowskiego	10	10	6	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej	do 2028
29	DP 3644W ul. Warszawska	granicy miasta	skrzyżowania z ul. Mieczysława Piotrowskiego	10	10	15	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej; egzekwowanie ograniczeń prędkości	do 2023

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
30	DP 3644W ul. Warszawska	skrzyżowania z ul. Mieczysława Piotrowskiego	skrzyżowania z ul. Waleriana Łukasińskiego	15	10	6	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej; egzekwowanie ograniczeń prędkości	do 2028

Tabela 2. Propozycja działań naprawczych dla terenów wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie na terenie miasta Ostrołęka

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
1	DK 61 ul. Warszawska	skrzyżowania z ul. Brzozową	ronda im. Księcia Siemowita III	10	10	0,22	egzekwowanie ograniczeń prędkości	zadanie wspomagające realizowane w sposób ciągły
2	DK 53 ul. Stacha Konwy	ronda im. Księcia Siemowita III	skrzyżowania z ul. Generała Z. Padlewskiego	5	5	1,11	wymiana nawierzchni jezdni	do 2028
3	DP 4403W ul. Obozowa	ronda im. Księcia Siemowita III	skrzyżowania z ul. Króla Jana Kazimierza	5	5	0,00	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych	nie dotyczy
4	DK 61 ul. Mostowa	ronda im. Księcia Siemowita III	skrzyżowania z ul. Spacerową	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
5	DK 61 ul. Mostowa	skrzyżowania z ul. Spacerową	skrzyżowania z ul. Generała L. Bogusławskiego	5	5	0,91	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej (zadanie w trakcie realizacji)	po 2028
6	DK 61 ul. Romualda Traugutta	skrzyżowania z ul. Generała L. Bogusławskiego	skrzyżowania z ul. Stefana Kijaka	10	10	6,21	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej (zadanie w trakcie realizacji)	do 2023

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
7	DK 61 ul. Romualda Traugutta	skrzyżowania z ul. Stefana Kijaka	mostu na rzece Czeczotka	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
8	DK 61 ul. Aleja Wojska Polskiego	mostu na rzece Czeczotka	skrzyżowania z ul. Kołobrzeską	5	5	0,63	egzekwowanie ograniczeń prędkości	zadanie wspomagające realizowane w sposób ciągły
9	DW 627 ul. Wincentego Witosa	skrzyżowania z Romualda Traugutta	ronda NSZZ „Solidarność”	5	0	0,00	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych	nie dotyczy
10	DW 627 ul. Wincentego Witosa	ronda NSZZ „Solidarność”	ronda im. Holgera Hjelma	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
11	DP 5104W ul. Targowa	ronda im. Holgera Hjelma	ronda Anny Walentynowicz	10	5	1,48	wymiana nawierzchni	do 2028
12	DP 5104W ul. Targowa	ronda Anny Walentynowicz	ronda ks. Waltera	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
13	DP 5102W ul. 11 Listopada	skrzyżowania z ul. Inwalidów Wojennych	ronda im. Zofii Niedziałkowskiej	5	5	0,00	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych.	nie dotyczy
14	DW 627 ul. 11 Listopada	ronda Zofii Niedziałkowskiej	ronda im. Edwarda Kupiszewskiego	5	5	0,33	egzekwowanie ograniczeń prędkości	zadanie wspomagające realizowane w sposób ciągły

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
15	DW 627 ul. Ostrowska	ronda im. Edwarda Kupiszewskiego	skrzyżowania z ul. Ławską	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
16	DP 2569W ul. Kontradmirala Włodzimierza Stayera	ronda im. Zofii Niedziałkowskiej	ronda im. Zbawiciela Świata	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
17	DP 5119W ul. Bohaterów Warszawy	skrzyżowania z ul. gen. W. Sikorskiego i ks. S. Pędzicha	ronda im. Honorowych Dawców Krwi	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
18	DP 5107W ul. Mikołaja Kopernika	skrzyżowanie z ul. gen. A. E. Fieldorfa „Nila”	skrzyżowania z ul. J. Kilińskiego i Goworowską	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy

2. Koszty realizacji Programu, w tym koszty realizacji poszczególnych zadań

Większość działań inwestycyjnych zaproponowanych w ramach strategii krótko-, średnio- oraz długoterminowej będzie polegać na wymianie nawierzchni jezdni na nawierzchnię typową (np. SMA 11) lub nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości (np. SMA 5, BBTM 8, PA 8). Ponadto na kilku odcinkach wskazano konieczność wykonania środków trwałego uspokojenia ruchu, a na części skrzyżowań zalecono skoordynowanie sygnalizacji świetlnej, która wpłynie na zwiększenie płynności ruchu. Koszty niezbędne do poniesienia przez zarządców infrastruktury drogowej w miastach Siedlce i Ostrołęka szacują się następująco:

- wymiana nawierzchni jezdni: 100 zł / m²,
- zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości: 150 zł / m²,
- zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu: 10.000-100.000 zł / punkt,
- koordynacja sygnalizacji świetlnej: 10.000-50.000 zł / skrzyżowanie.

Wśród zadań inwestycyjnych znalazło się też zadanie polegające na monitoringu hałasu na odcinkach dróg dla których jako działanie naprawcze uwzględniono wybudowanie III etapu obwodnicy śródmiejskiej dla miasta Siedlce. Monitoring hałasu ma zostać wykonany w ramach pomiarów do następanej mapy akustycznej.

Sumaryczny szacunkowy koszt realizacji działań dla analizowanych dróg na terenie miasta Ostrołęka wynosi ok. 2 mln 785 tys. zł, natomiast dla analizowanych dróg na terenie miasta Siedlce wynosi ok. 15 mln 900 tys. zł.

3. Źródła finansowania Programu

Realizacja wszystkich elementów niniejszego Programu możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych organów. Jej finansowanie spoczywać będzie przede wszystkim na zarządcach infrastruktury drogowej, jakimi są Prezydent Miasta Ostrołęka oraz Prezydent Miasta Siedlce. Koszty związane z egzekwowaniem prędkości zostaną pokryte ze środków własnych Policji. Dodatkowo finansowanie może zostać wsparte ze środków unijnych (Funduszu Spójności i funduszy strukturalnych), Narodowego oraz Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, dotacji budżetu państwa, środków samorządów (np. gmin w przypadku sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego), środków zagranicznych niepodlegających zwrotowi oraz nadwyżki operacyjnej.

4. Efektywność ekologiczna i ekonomiczna zadań Programu we wzajemnym ich powiązaniu

Działania naprawcze proponowane do wykonania w ramach Programu mają na celu poprawę stanu klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z analizowanymi odcinkami dróg. Działania proponowane były w taki sposób, aby osiągnąć jak największą efektywność ekologiczną. Należy jednak podkreślić, że ograniczenie poziomu dźwięku po ich zastosowaniu, w taki sposób, aby nie przekraczał wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku, może być utrudnione z uwagi na występujące ograniczenia techniczne i terenowe. W związku z tym efektywność ekologiczna działań będzie na tyle duża na ile jest to możliwe do osiągnięcia. W ramach opracowania proponowano natomiast działania tak dobrane i dopasowane do poszczególnych miejsc, aby ich skuteczność (efektywność) była jak największa. Wszystkie działania proponowane do wykonania w ramach Programu były również dobierane w taki sposób, aby ich realizacja była jak najbardziej efektywna pod względem ekonomicznym. W ten sposób udało się wypracować plan działań naprawczych, który jest zarówno realny do wykonania w ramach obowiązywania niniejszego Programu (5 lat), a jednocześnie najbardziej efektywny ekologicznie i ekonomicznie.

Rodzaje informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i dokumentowania realizacji Programu

Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, o których mowa w art. 179 ust. 1 Prawo ochrony środowiska, tj. obszarów dróg położonych na terenie miast Siedlce i Ostrołęka, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne, określany jest w drodze uchwały przez Sejmik Województwa Mazowieckiego.

Do obowiązków organów administracji, w szczególności starostów powiatów i prezydentów miast należy przekazywanie do Sejmiku Województwa Mazowieckiego informacji o wydawanych decyzjach dla odcinków drogowych objętych Programem mających wpływ na realizację niniejszego Programu, przede wszystkim na emisję hałasu do środowiska. W/w informacje powinny być przekazywane w wersji papierowej i elektronicznej w formie raportów zawierających dane: nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację i nadzór działania, rodzaj lub zakres działania, lokalizację lub obszar działania, harmonogram realizacji działania, przewidywany efekt rzeczowy i ekologiczny (jeśli tego dotyczą).

Organami administracji odpowiedzialnymi za wydawanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu są: rady gmin, w obszarze których położone są tereny objęte zakresem Programu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rady powiatów oraz Sejmik Województwa Mazowieckiego (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Koordynacja i kontrola realizacji Programu należy do kompetencji Samorządu Województwa Mazowieckiego. Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzającego drogami pełni Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Warszawie. Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Szczegółowe zasady określające właściwe planowanie przestrzenne w kontekście oddziaływania hałasu powstającego wskutek ruchu samochodów na sąsiadujące z drogami tereny opisano szczegółowo w rozdziale Programu.

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację Programu pozostają zarządcy infrastruktury drogowej – Prezydent Miasta Siedlce (właściwa jednostka podległa Prezydentowi - Powiatowy Zarząd Dróg w Siedlcach) oraz Prezydent Miasta Ostrołęka (właściwa jednostka podległa Prezydentowi - Zarząd Dróg Powiatowych w Ostrołęce).

Do obowiązków zarządzających należy przekazywanie informacji na temat inwestycji prowadzonych na odcinkach dróg objętych niniejszym programem oraz wyników monitoringu stanu akustycznego środowiska w pobliżu odcinków objętych tymi inwestycjami.

Szczegółowe obowiązki podmiotów mające na celu ograniczenie poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych dla poszczególnych odcinków zostały określone w kolejnych rozdziałach opracowania.

Podmioty korzystające ze środowiska

Ustawa Poś określa szereg warunków dotyczących użytkowania instalacji, których funkcjonowanie może mieć wpływ na środowisko, oraz wskazuje obowiązki ciężące na podmiotach korzystających ze środowiska (których należy w tym przypadku utożsamiać z zarządcami) tych instalacji. Należy tu wymienić przede wszystkim postanowienia:

- art. 141, stanowiącego o obowiązku dotrzymania standardów emisji hałasu,
- art. 144, nakładający obowiązek takiego użytkowania urządzeń, które nie będą powodować przekroczeń w zakresie standardów jakości środowiska,
- art. 147, nakładający obowiązek prowadzenia okresowych (ust. 1) lub ciągłych (ust. 2) pomiarów wartości hałasu, przy zastrzeżeniu, że pomiary te powinny być prowadzone przez odpowiednio przygotowane laboratoria (art. 147a), a wyniki pomiarów winny być ewidencjonowane i przechowywane przez okres co najmniej 5 lat (ust. 6),
- art. 149 ust. 1, określający obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska,
- art. 152, stwierdzający obowiązek zgłoszenia do eksploatacji inwestycji niewymagającej pozwolenia, mogącej jednak negatywnie oddziaływać na środowisko,
- art. 156, ustanawiający zakaz używania instalacji lub urządzeń nagłaśniających na publicznie dostępnych terenach miast, terenach zabudowanych oraz terenach rekreacyjno-wypoczynkowych (ust. 1), za wyjątkiem okazjonalnych uroczystości oraz uroczystości i imprez związanych z kultem religijnym, imprez sportowych, handlowych, rozrywkowych i innych legalnych zgromadzeń, a także podawania do publicznej wiadomości informacji i komunikatów służących bezpieczeństwu publicznemu, jak określa treść ust. 2 przedmiotowego artykułu ustawy.

Przestrzeganie wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury komunikacyjnej, w tym: dróg, linii kolejowych i lotnisk, spoczywa na zarządzających tymi obiektami (art. 139 ustawy Poś). Do obowiązków tych zarządców należy:

- stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173),
- dotrzymanie standardów jakości środowiska, tj. dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174),
- prowadzenie okresowych lub ciągłych pomiarów hałasu (art. 175) oraz przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska i wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 177 ust.1),
- sporządzanie co 5 lat map akustycznych dla terenów położonych w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko (art. 179 ust. 1 i 3), przy czym obowiązek sporządzenia mapy akustycznej po raz pierwszy winien zostać zrealizowany w terminie 1 roku od dnia, w którym obiekt został zaliczony do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach (art. 179 ust. 5),
- obowiązek niezwłocznego przedłożenia fragmentów map akustycznych obejmujących określony powiat właściwemu marszałkowi i staroście, oraz

fragmentów obejmujących określone województwo właściwemu wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 179 ust. 4).

Uzasadnienie Programu zawierające zakres określonych i ocenionych zagadnień

1. Dane i wnioski wynikające z map akustycznych

1.1. Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną

Do głównych uwarunkowań wynikających z ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz obowiązujących Studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, obowiązujących na terenach sąsiadujących bezpośrednio z analizowanymi drogami, zaliczyć można zapisy odnoszące się do dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Poszczególne plany przyporządkowują wyznaczone kategorie terenów do następujących rodzajów terenów określonych w przepisach odrębnych dotyczących ochrony środowiska:

- przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną i wielorodzinną,
- przeznaczonych pod szpitale i domy opieki społecznej,
- przeznaczonych pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- przeznaczonych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
- przeznaczonych na cele mieszkaniowo-usługowe.

Niektóre obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego posiadają zapisy mówiące o przeznaczeniu części terenów znajdujących się wzdłuż szczególnie uciążliwych ciągów komunikacyjnych na lokalizację między innymi urządzeń ograniczających oddziaływanie na środowisko. Dotrzymanie standardów akustycznych w tych obszarach może wymagać zastosowania środków ochrony przed hałasem. Z ustaleń planów wynika także, że w przypadku stwierdzenia występowania ponadnormatywnego poziomu hałasu w granicach terenów zabudowy mieszkaniowej, obiekty mieszkaniowe winny być wyposażone w skuteczne zabezpieczenia akustyczne.

1.2. Charakterystyka terenów objętych programem

W tabelach poniżej przedstawiono zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w podziale na wskaźniki L_{DWN} i L_N w odniesieniu do powierzchni terenu, liczby lokali i liczby mieszkańców oraz liczby budynków specjalnych.

Tabela 1. Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w odniesieniu do wskaźnika L_{DWN} wraz z informacjami o obiektach i terenach znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanych odcinków drogowych

Powiat	Zakres przekroczeń [dB]	Powierzchnia obszarów chronionych akustycznie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych	Liczba mieszkańców	Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	Liczba innych obiektów budowlanych istotnych z punktu widzenia ochrony przed hałasem
Siedlce	0–5	0,25	997	2400	2	1	0
Siedlce	5–10	0,08	326	800	4	0	0
Siedlce	10–15	0,03	0	0	0	0	0

Powiat	Zakres przekroczeń [dB]	Powierzchnia obszarów chronionych akustycznie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych	Liczba mieszkańcó	Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	Liczba innych obiektów budowlanych istotnych z punktu widzenia ochrony przed hałasem
Siedlce	15–20	0,00	0	0	0	0	0
Ostrołęka	0–5	0,05	138	4	0	0	0
Ostrołęka	5–10	0	0	1	0	0	0
Ostrołęka	10–15	0	0	0	0	0	0
Ostrołęka	15–20	0	0	0	0	0	0

Tabela 2. Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w odniesieniu do wskaźnika L_N wraz z informacjami o obiektach i terenach znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanych odcinków drogowych

Powiat	Zakres przekroczeń [dB]	Powierzchnia obszarów chronionych akustycznie [km ²]	Liczba lokali mieszkalnych	Liczba mieszkańcó	Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych	Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej	Liczba innych obiektów budowlanych istotnych z punktu widzenia ochrony przed hałasem
Siedlce	0–5	0,21	1178	2700	4	1	0
Siedlce	5–10	0,06	268	600	2	0	0
Siedlce	10–15	0,00	0	0	0	0	0
Siedlce	15–20	0,00	0	0	0	0	0
Ostrołęka	0–5	0,03	94	3	0	0	0
Ostrołęka	5–10	0,00	5	0	0	0	0
Ostrołęka	10–15	0,00	0	0	0	0	0
Ostrołęka	15–20	0,00	0	0	0	0	0

Analizując dane przedstawione w powyższych tabelach należy zauważyć, iż przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu występują najczęściej w zakresie od 0 do 5 decybeli. Nie stwierdzono lokali mieszkalnych znajdujących się w zasięgach przekroczeń wyższych niż 10 decybeli.

1.3. Charakterystyka techniczno-akustyczna źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku

Poziom mocy akustycznej pojazdów jest zróżnicowany i wynika ze struktury i wielkości natężenia ruchu, a także z prędkości jazdy. W analizowanych mapach akustycznych dane

dotyczące natężeń ruchu określono na podstawie pomiarów wykonanych na potrzeby opracowania mapy akustycznej bądź na podstawie danych ruchowych udostępnionych przez zarządcę sieci drogowej. Dane dotyczące prędkości pojazdów w obu opracowaniach określono na podstawie pomiarów własnych.

1.4. Trendy zmian stanu akustycznego

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 roku w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji analizy trendów zmian stanu akustycznego środowiska wykonuje się, o ile są do dyspozycji materiały pozwalające na jej wykonanie, tzn. informacje o stanach przeszłych warunków akustycznych środowiska.

Poniżej przedstawiono porównanie wyników dwóch ostatnich edycji mapowania akustycznego (z 2013 r. oraz 2017 r.) dla dróg o natężeniu powyżej 3 mln pojazdów rocznie, zlokalizowanych na terenie miast Siedlce i Ostrołęka. Wyniki dotyczą liczby mieszkańców znajdujących się w przekroczeniach wskaźnika L_{DWN} oraz L_N .

Tabela 3. Zestawienie wyników ostatnich edycji map akustycznych w odniesieniu do liczby mieszkańców objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu – miasto Siedlce

Miasto Siedlce	Mapa akustyczna z 2013 r. zakres: 0–5 dB	Mapa akustyczna z 2013 r. zakres: 5–10 dB	Mapa akustyczna z 2017 r. zakres: 0–5 dB	Mapa akustyczna z 2017 r. zakres: 5–10 dB	Różnica zakres: 0–5 dB	Różnica zakres: 5–10 dB
Liczba mieszkańców zagrożonych hałasem wyrażonym wskaźnikiem L_{DWN}	3000	1000	2400	800	-600	-200
Liczba mieszkańców zagrożonych hałasem wyrażonym wskaźnikiem L_N	6000	1000	2700	600	-3300	-400

Tabela 4. Zestawienie wyników ostatnich edycji map akustycznych w odniesieniu do liczby mieszkańców objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu – miasto Ostrołęka

Miasto Ostrołęka	Mapa akustyczna z 2013 r. zakres: 0–5 dB	Mapa akustyczna z 2013 r. zakres: 5–10 dB	Mapa akustyczna z 2017 r. zakres: 0–5 dB	Mapa akustyczna z 2017 r. zakres: 5–10 dB	Różnica zakres: 0–5 dB	Różnica zakres: 5–10 dB
Liczba mieszkańców zagrożonych hałasem wyrażonym wskaźnikiem L_{DWN}	57	3	4	1	-53	-2

Miasto Ostrołęka	Mapa akustyczna z 2013 r. zakres: 0–5 dB	Mapa akustyczna z 2013 r. zakres: 5–10 dB	Mapa akustyczna z 2017 r. zakres: 0–5 dB	Mapa akustyczna z 2017 r. zakres: 5–10 dB	Różnica zakres: 0–5 dB	Różnica zakres: 5–10 dB
Liczba mieszkańców zagrożonych hałasem wyrażonym wskaźnikiem L _N	42	0	3	0	-39	0

Na podstawie przedstawionych powyżej zestawień należy stwierdzić, że na terenie obu miast klimat akustyczny w otoczeniu analizowanych dróg uległ znaczącej poprawie.

1.5. Koncepcje działań zabezpieczających środowisko przed hałasem

Jednym z najważniejszych i bardzo trudnych problemów ochrony środowiska jest walka z hałasem. Z uwagi na wielkość przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku podejmowane są działania mające na celu złagodzenie oddziaływania akustycznego pochodzącego od poszczególnych źródeł. W chwili obecnej najbardziej popularnym środkiem ochrony przed hałasem komunikacyjnym jest stosowanie ekranów akustycznych. Zabezpieczenia te są jednak w niektórych przypadkach mało skuteczne. Szczególnie w warunkach miejskich, gdzie mamy do czynienia ze zwartą zabudową zlokalizowaną blisko ulic lub linii kolejowych, której przesłonięcie ekranem akustycznym jest praktycznie niemożliwe. Należy zatem rozważyć stosowanie innych niż ekrany akustyczne środków ochrony przed hałasem, polegających m.in. na zastosowaniu nawierzchni o obniżonej hałaśliwości czy zastosowaniu środków uspokojenia i upłynnienia ruchu, pozwalających osiągnąć pożądany efekt redukcji hałasu.

2. Ocena realizacji poprzedniego Programu

Niniejszy Program ochrony środowiska przed hałasem dla dróg położonych na terenie miast Siedlce i Ostrołęka, jest opracowywany po raz pierwszy, przez co nie jest możliwe dokonanie oceny realizacji poprzedniego programu.

3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu

3.1. Polityki, strategie, plany oraz programy

W ramach prac zmierzających do opracowania „Dokumentacji do określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, o których mowa w art. 179 ust. 1 Prawo ochrony środowiska tj. obszarów dróg położonych na terenach miast Siedlce i Ostrołęka, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne”, analizowano szczegółowo szereg opracowań, które w swych zapisach odnoszą się do ochrony akustycznej. Do takich dokumentów należą:

- Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014–2020,
- Strategia Rozwoju Miasta Siedlce do 2025 roku,
- Strategia Rozwoju Miasta Ostrołęki do roku 2020.

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 stanowi załącznik do Uchwały Nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 roku. Nadrzędnym (głównym) celem Strategii jest spójność terytorialna, rozumiana jako

zmniejszenie dysproporcji rozwoju w województwie mazowieckim oraz wzrost znaczenia Obszaru Metropolitalnego Warszawy w Europie, co w konsekwencji przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców. Niniejsze opracowanie wpisuje się w logikę Strategii RWM 2030 w następujących obszarach strategicznych:

- Cel strategiczny Przestrzeń i Transport

Kierunki działań 15.1. Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym.

- Cel strategiczny Środowisko i Energetyka

Kierunek działań 27.7 Ochrona powietrza i ochrona przed hałasem.

Dokument zwraca uwagę na konieczność systematycznego monitoringu wód powierzchniowych i podziemnych, jakości powietrza, zanieczyszczenia hałasem oraz natężeń pól elektromagnetycznych. Na obszarach szczególnie narażonych na zanieczyszczenia ważne jest prowadzenie działań naprawczych, w tym mających na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych (w tym pyłu zawieszonego i hałasu), przywrócenie wymaganych standardów jakości wód oraz renaturalizację siedlisk. Na obszarach chronionych dodatkowo należy wdrażać plany ochrony, plany zadań ochronnych i programy rolno-środowiskowe.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego (MRPO) stanowi dokument ramowy, w zakresie realizacji programów w ramach polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020. MRPO realizuje zadania zmierzające do osiągnięcia spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej Unii Europejskiej poprzez zrównoważony rozwój. W ramach MRPO ustalono 11 osi priorytetowych, wśród których znalazła się oś priorytetowa VII „Rozwój regionalnego systemu transportowego”.

Kolejnym ważnym dokumentem analizowanym i wykorzystanym do opracowania Programu była **Strategia Rozwoju Miasta Siedlce do 2025 roku**. Cel strategiczny nr 3 tego dokumentu dotyczy rozwoju infrastruktury technicznej i ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko. Zawiera on cele szczegółowe, w które wpisują się również działania wskazane w niniejszym Programie:

- budowę i modernizację połączeń drogowych z siecią TEN-T (Transeuropejska sieć transportowa),
- rozbudowę i modernizację systemu dróg lokalnych i subregionalnych,
- rozwój i integrację różnych form transportu publicznego,
- ochronę i racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi w mieście.

Strategia wskazuje na konieczność usprawnienia ruchu drogowego poprzez modernizację dróg wewnętrznych oraz budowę obwodnic, zwłaszcza autostrady A2. Ponadto w kontekście wzrastającego wskaźnika motoryzacji wskazuje się na potrzebę rozwoju transportu rowerowego.

Strategia Rozwoju Miasta Ostrołęki do roku 2020 prezentuje określoną strukturę celów strategicznych i operacyjnych oraz głównych kierunków działań realizowanych na rzecz tworzenia jak najlepszych warunków dla trwałego rozwoju gospodarczego. Wśród głównych zadań strategicznych należy wymienić Program Strategiczny I.1 – Zwiększenie dostępności komunikacyjnej miasta poprzez:

- poprawę lokalnych i regionalnych połączeń komunikacyjnych z Warszawą,
- rozbudowę i modernizację wewnętrznego systemu komunikacyjnego miasta,
- wzmocnienie znaczenia komunikacji publicznej w mieście.

3.2. Istniejące wojewódzkie, powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Wśród dokumentów ściśle związanych z ochroną środowiska, a przez to z programem ochrony środowiska przed hałasem, należy wymienić:

- Program Ochrony Środowiska dla Województwa Mazowieckiego do 2022 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Siedlce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2023,
- Program Ochrony Środowiska Miasta Ostrołęki na lata 2017–2020 z perspektywą do 2024 roku.

Program Ochrony Środowiska dla Województwa Mazowieckiego do 2022 roku

Głównym źródłem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku jest hałas komunikacyjny, a przede wszystkim drogowy. Hałas komunikacyjny jest szczególnie uciążliwy dla mieszkańców dużych oraz małych miast i miejscowości, które są położone w sąsiedztwie szlaków transportowych. Zasięg oddziaływania hałasu komunikacyjnego, w porównaniu do innych rodzajów hałasu, obejmuje znaczącą część ludności oraz terenów województwa.

Podstawowymi czynnikami wpływającymi na powstawanie nadmiernego hałasu drogowego są: prędkość pojazdu, zły stan techniczny pojazdu, brak płynności ruchu pojazdów, duża ilość pojazdów ciężkich, zły stan techniczny nawierzchni drogi, nieodpowiednia struktura nawierzchni drogi.

Wyniki pomiarów prowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska pokazują, iż na terenie województwa ponadnormatywny hałas drogowy nadal stanowi problem. Bezpośredni wpływ na poziom hałasu ma stale rozwijający się transport indywidualny w województwie. Największe zagrożenie tego rodzaju hałasem występuje przy drogach, na których odbywa się ruch tranzytowy.

Program Ochrony Środowiska dla Miasta Siedlce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2023 za nadrzędny cel przyjął „stworzenie warunków dla trwałego rozwoju społeczno-gospodarczego miasta niezagrażającego środowisku naturalnemu. Program określa cele strategiczne w zakresie obszarów interwencji m.in. zagrożenia hałasem. Podstawowym kierunkiem działań w tym zakresie jest zminimalizowanie uciążliwego hałasu i utrzymanie jak najlepszej jakości stanu akustycznego środowiska. Wśród zadań proponowanych do realizacji należy wymienić:

- przebudowę i modernizację dróg,
- budowę ścieżek rowerowych,
- lokalizowanie obszarów narażonych na oddziaływanie hałasu w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Program Ochrony Środowiska Miasta Ostrołęki na lata 2017–2020 z perspektywą do 2024 roku

W Ostrołęce, podobnie jak w przypadku większości polskich miast, głównym źródłem uciążliwości akustycznej jest hałas komunikacyjny (drogowy), lokalnie również hałas przemysłowy. Program ochrony środowiska określa następujące cele interwencji w obszarze zagrożeń hałasem:

- realizacja inwestycji drogowych ograniczających emisję hałasu (m.in. „ciche nawierzchnie”, ekrany akustyczne, wały ziemne),
- tworzenie miejskich stref ciszy,

- prowadzenie kampanii edukacyjnych w zakresie szkodliwości hałasu,
- sukcesywne opracowywanie map akustycznych,
- opracowywanie przeglądów ekologicznych i analiz porealizacyjnych.

3.3. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej dla poszczególnych kategorii użytkowania przestrzeni miejskiej są Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego. W ramach wykonywania niniejszego Programu dokonano szczegółowej analizy aktów prawa miejscowego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, obowiązujących w chwili wykonywania niniejszego Programu.

Tabela 5. Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenie miasta Siedlce

Lp.	Nazwa	Nr Uchwały
1	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru zawartego pomiędzy ulicami: Piłsudskiego, Sportową, Katedralną i Wojskową	Uchwała R. M. Nr XLVI/664/2009 z 25 września 2009 roku
2	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego terenu pomiędzy ulicami Piłsudskiego, Asza, Pułaskiego i Kochanowskiego w Siedlcach	Uchwała R. M. Nr XXIV/361/2004 z 30 czerwca 2004 roku
3	Zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Siedlce w rejonie ul. Błonie	Uchwała R. M. Nr XVIII/265/2000 z 24 lutego 2000 roku
4	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego terenu "Ogińskich-Starowiejska" w Siedlcach	Uchwała R. M. Nr XLIV/633/2009 z 10 lipca 2009 roku
5	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego terenu "Starowiejska - Starzyńskiego" w Siedlcach	Uchwała R. M. Nr XXXII/499/2001 z 29 marca 2001 roku
6	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego terenu "Janowska - Żaboklicka"	Uchwała R. M. Nr LIV/855/2002 z 26 września 2002 roku
7	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu budownictwa mieszkaniowo - usługowego "Kazimierzowska" i zmiana miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego budownictwa jednorodzinnego położonego po północnej stronie ul. Ogrodowej w Siedlcach	Uchwała R. M. Nr XLI/613/97 z 18 grudnia 1997 roku

Lp.	Nazwa	Nr Uchwały
8	Zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Siedlce w rejonie ulic: Granicznej, Północnej, Kazimierzowskiej pod nazwą "Błonia Siedleckie"	Uchwała R. M. Nr X/138/2003 z 28 maja 2003 roku
9	Zmiana Miejscowego Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego miasta Siedlce w rejonie ulic: 11-go Listopada, Rynkowej, Jan III Sobieskiego	Uchwała R. M. Nr XLVIII/744/2002 z 28 marca 2002 roku
10	Zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Siedlce - dotyczącej trasy ulicy o symbolu 38KUZo1/2	Uchwała R. M. Nr XXVII/394/2000 z 26 października 2000 roku
11	Zmiana Miejscowego Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego miasta Siedlce w rejonie ulic: Sokołowskiej, Strzalińskiej i Karowej	Uchwała R. M. Nr LII/798/2002 z 27 czerwca 2002 roku
12	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Siedlce w rejonie ulicy Piaskowej	Uchwała R.M Nr XL/641/2005 z 22 grudnia 2005 roku
13	Zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Siedlce pod nazwą " Osiedle Ułanów"	Uchwała R. M. Nr XIX/277/2000 z 30 marca 2000 roku
14	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu budownictwa mieszkaniowo - usługowego i strefy ekologicznej "Romanówka - Okrężna" w Siedlcach	Uchwała R. M. Nr XLV/666/98 z 30 kwietnia 1998 roku Uchwała R. M. Nr XXXIX/614/2001 z 27 września 2001 roku
15	Zmiana uproszczonego planu zagospodarowania przestrzennego terenu budownictwa jednorodzinne "Partyzantów - Koszarowa" i zmiana planu ogólnego	Uchwała R. M. Nr XXXII/422/97 z 27 lutego 1997 roku
16	Zmiana miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego miasta Siedlce w rejonie skrzyżowania ul. Dzieci Zamojszczyzny i ul. Wrzosowej	Uchwała R. M. Nr XIX/278/2000 z 30 marca 2000 roku
17	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego "Grabianowska - Zielna" oraz zmiana planu ogólnego	Uchwała R. M. Nr XXXVI/519/97 z 26 czerwca 1997 roku

Lp.	Nazwa	Nr Uchwały
18	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu budownictwa jednorodzinnego po obu stronach ul. Garwolińskiej w Siedlcach - odcinek od ul. Myśliwskiej do ul. Leśnej	Uchwała R. M. Nr XX/295/2000 z 27 kwietnia 2000 roku
19	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru ograniczonego ulicami: Graniczną, Północną, Kazimierzowską, pod nazwą "Błonia Siedleckie", obejmująca teren wzdłuż ul. Północnej, na odcinku od granicy drogi gruntowej do ul. Poniatowskiego	Uchwała R.M. Nr XLII/591/2009 z 29 maja 2009 roku
20	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru zawartego pomiędzy ulicami: Pułaskiego, Floriańską, Sienkiewicza i Kilińskiego	Uchwała R. M. nr XLI/570/2009 z 24 kwietnia 2009 roku
21	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Siedlce w rejonie ulic: Granicznej, Północnej, Kazimierzowskiej pod nazwą "Błonia Siedleckie" obejmującej teren pomiędzy ulicami Północną i Kazimierzowską	Uchwała R. M. nr XLIX/718/2009 z 16 grudnia 2009 roku
22	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Biskupa Świrskiego	Uchwała R.M. nr LVIII/825/2010 z 25 czerwca 2010 roku
23	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu w rejonie "Południowej Dzielnicy Przemysłowej"	Uchwała R.M. nr IV/50/2011 z 28 stycznia 2011 roku
24	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. 3-go Maja w Siedlcach	Uchwała R.M. nr IV/49/2011 z 28 stycznia 2011 roku
25	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego pomiędzy ul. 22 Pułku Piechoty, a ul. Romanówka w Siedlcach	Uchwała R.M. nr X/185/2011 z 28 czerwca 2011 roku
26	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. Wojska Polskiego	Uchwała R. M. nr XI/227/2011 z 31 sierpnia 2011 roku
27	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pn. Stadler	Uchwała R.M. nr XVI/334/2012 z 31 stycznia 2012 roku

Lp.	Nazwa	Nr Uchwały
28	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Doliny Muchawki w Siedlcach	Uchwała R.M. Nr XIII/379/2012 z 30 marca 2012 roku
29	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Spokojnej	Uchwała R. M. Nr XXI/261/2016 z 23 czerwca 2016 roku
30	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Władysława Jagiełły w Siedlcach	Uchwała R. M. Nr XXXV/643/2013 z 25 października 2013 roku
31	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. Żytniej w Siedlcach	Uchwała R. M. Nr VI/56/2015 z 27 marca 2015 roku
32	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu w rejonie "Północnej Dzielnicy Przemysłowej" w Siedlcach	Uchwała R.M. Nr XXIV/458/2012 z 26 października 2012 roku
33	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pod nazwą „Osiedle Ułanów”	Uchwała R. M. nr XVII/197/2016 z 26 lutego 2016 roku
34	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego pomiędzy ulicami: Garwolińską, Artyleryjską i Leśną w Siedlcach	Uchwała R. M. Nr V/39/2015 z 27 lutego 2015 roku
35	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Biskupa Świrskiego obejmującego obszar działek nr geod.: 50; 51 i 175/2 w obrębie 41 położonych przy ul. Czerwonego Krzyża i obszar działki nr geod. 56/1 w obrębie 41 położonej przy ul. Biskupa Świrskiego w Siedlcach	Uchwała R. M. nr V/38/2015 z 27 lutego 2015 roku
36	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru zawartego pomiędzy ulicami: Pułaskiego, Floriańską, Sienkiewicza i Kilińskiego	Uchwała R.M. Nr XXIII/283/2106 z 31 sierpnia 2016 roku
37	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w rejonie „Południowej Dzielnicy Przemysłowej”	Uchwała R.M. Nr XXIII/282/2016 z 31 sierpnia 2016 roku
38	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy 3 – go Maja obejmującego obszar 25UO w Siedlcach	Uchwała R.M. Nr XXV/493/2012 z 23 listopada 2012 roku

Lp.	Nazwa	Nr Uchwały
39	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pn. SZPITAL i PARKI w Siedlcach	Uchwała R.M. XXXVIII/703/2014 z 31 stycznia 2014 roku
40	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Floriańskiej	Uchwała R.M. XL/733/2014 z 28 marca 2014 roku
41	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Łukowskiej	Uchwała R.M. XL/732/2014 z 28 marca 2014 roku
42	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu w rejonie ulic: Ganiewskiego, Południowej i Grabianowskiej - część I	Uchwała R.M. XL/731/2014 z 28 marca 2014 roku
43	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obejmujący obszar zawarty po-między ulicami: Garwolińską, Unitów Podlaskich, Niepodległości i Romanówką w Siedlcach	Uchwała R. M. nr XVII/198/2016 z 26 lutego 2016 roku
44	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic: Piaski Starowiejskie i Św. Faustyny Kowalskiej w Siedlcach	Uchwała R.M. nr XVII/199/2016 z 26 lutego 2016 roku
45	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru położonego u zbiegu ulic: Armii Krajowej, Sienkiewicza i Świętojańskiej w Siedlcach	Uchwała R. M. nr XX/240/2016 z 31 maja 2016 roku
46	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu pomiędzy ulicami: Piłsudskiego, Asza, Pułaskiego i Kochanowskiego w Siedlcach	Uchwała R. M. Nr XX/241/2016 z 31 maja 2016 roku

Tabela 6. Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenie miasta Ostrołęka

Lp.	Nazwa	Nr Uchwały
1	MPZP REJONU „ŚRÓDMIEŚCIE PŁD. – GOWOROWSKA”	Uchwała Nr 118/XIX/2007 Rady Miasta Ostrołęki z 25 października 2007 roku
2	Zmiana MPZP REJONU „ŚRÓDMIEŚCIE PŁD. – GOWOROWSKA” dla jednostki strukturalnej UU6c	Uchwała Nr 576/LXX/2010 Rady Miasta Ostrołęki z 19 sierpnia 2010 roku

Lp.	Nazwa	Nr Uchwały
3	Zmiana MPZP REJONU „ŚRÓDMIEŚCIE PŁD. – GOWOROWSKA” dla jednostki strukturalnej UUM7	UCHWAŁA Nr 654/LXV/2014 RADY MIASTA OSTROŁĘKI z 25 września 2014 roku
4	Zmiana MPZP REJONU „ŚRÓDMIEŚCIE PŁD. – GOWOROWSKA” DLA CZĘŚCI JEDNOSTEK STRUKTURALNYCH MNU 4c i MNU 4d	Uchwała Nr 166/XV/2011 Rady Miasta Ostrołęki z 27 października 2011 roku
5	MPZP rejonu „ŚRÓDMIEŚCIE PŁN. – 11 LISTOPADA”	Uchwała Nr 471/LII/2006 Rady Miejskiej w Ostrołęce z 30 marca 2006 roku
6	ZMIANA MPZP rejonu „ŚRÓDMIEŚCIE PŁN. – 11 LISTOPADA” DLA CZĘŚCI JEDNOSTKI STRUKTURALNEJ MNU 30	Uchwała Nr 501/LI/2013 Rady Miasta Ostrołęki z 31 października 2013 roku
7	ZMIANA MPZP rejonu „ŚRÓDMIEŚCIE PŁN. – 11 LISTOPADA” DLA CZĘŚCI JEDNOSTKI STRUKTURALNEJ MWU7	Uchwała Nr 517/LXIV/2010 Rady Miasta Ostrołęki z 25 marca 2010 roku
8	ZMIANA MPZP rejonu „ŚRÓDMIEŚCIE PŁN. – 11 LISTOPADA” DLA JEDNOSTKI STRUKTURALNEJ MU8	Uchwała Nr 653/LXV/2014 Rady Miasta w Ostrołęce z 25 września 2014 roku
9	ZMIANA MPZP rejonu „ŚRÓDMIEŚCIE PŁN. – 11 LISTOPADA” DLA JEDNOSTKI STRUKTURALNEJ UT 2	Uchwała Nr 275/XXXVII/2008 Rady Miasta Ostrołęki z 30 października 2008 roku
10	MPZP REJONU „11 LISTOPADA”	UCHWAŁA NR 237/XXXV/2016 RADY MIASTA OSTROŁĘKI z 24 listopada 2016 roku
11	MPZP CZĘŚCI MIASTA OSTROŁĘKI – REJON „BEMOWO”	Uchwała Nr 296/XXVII/2004 Rady Miejskiej w Ostrołęce z 5 listopada 2004 roku
12	MPZP REJONU „NIEMENA”	Uchwała Nr 128/XIX/2015 Rady Miasta Ostrołęki z 30 grudnia 2015 roku
13	MPZP rejonu „PADLEWSKIEGO”	Uchwała Nr 483/XLIX/2013 Rady Miasta Ostrołęki z 26 września 2013 roku
14	zmiana w miejscowym ogólnym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Ostrołęki w zakresie jednostek strukturalnych: B1, B1 II, B3 II (część północna) – rejon Wojciechowice	Uchwała nr 105/XVI/2003 Rady Miejskiej w Ostrołęce z 3 grudnia 2003 roku

Lp.	Nazwa	Nr Uchwały
15	Zmiana MPZP REJONU „ŚRÓDMIEŚCIE PŁD. – GOWOROWSKA” dla jednostki strukturalnej RP	Uchwała Nr 587/LXXII/2010 Rady Miasta Ostrołęki z 30 września 2010 roku
16	ZMIANA MPZP rejonu „ŚRÓDMIEŚCIE PŁN. – 11 LISTOPADA” DLA CZĘŚCI JEDNOSTKI STRUKTURALNEJ PTB 9	Uchwała Nr 651/LXV/2014 Rady Miasta Ostrołęki z 25 września 2014 roku
17	ZMIANA MPZP rejonu „ŚRÓDMIEŚCIE PŁN. – 11 LISTOPADA” DLA CZĘŚCI JEDNOSTKI STRUKTURALNEJ ZP 5a I CZĘŚCI JEDNOSTKI STRUKTURALNEJ MNU 6	Uchwała Nr 652/LXV/2014 Rady Miasta w Ostrołęce z 25 września 2014 roku
18	ZMIANA MPZP rejonu „ŚRÓDMIEŚCIE PŁN. – 11 LISTOPADA” DLA JEDNOSTKI STRUKTURALNEJ UU1a	Uchwała Nr 575/LXX/2010 Rady Miasta Ostrołęki z 19 sierpnia 2010 roku
19	ZMIANA MPZP rejonu „ŚRÓDMIEŚCIE PŁN. – 11 LISTOPADA” DLA JEDNOSTKI STRUKTURALNEJ AU6	Uchwała Nr 476/LXI/2009 Rady Miasta Ostrołęki z 30 grudnia 2009 roku
20	ZMIANA MPZP rejonu „ŚRÓDMIEŚCIE PŁN. – 11 LISTOPADA” DLA CZĘŚCI JEDNOSTKI STRUKTURALNEJ MWU7 – KPJ	Uchwała Nr 675/LXVI/2014 Rady Miasta w Ostrołęce z 30 października 2014 roku
21	ZMIANA MPZP rejon „BEMOWO” DLA CZĘŚCI JEDNOSTKI STRUKTURALNEJ 6 ZL	Uchwała Nr 129/XIX/2015 Rady Miasta Ostrołęki z 30 grudnia 2015 roku
22	MPZP terenu „BOHATERÓW WESTERPLATTE – ZACHÓD”	Uchwała Nr 272/XXVIII/2000 Rady Miejskiej w Ostrołęce z 1 grudnia 2000 roku
23	MPZP REJONU „GALERIA BURSZTYNOWA”	Uchwała Nr 293/XLI/2017 Rady Miasta Ostrołęki z 2 marca 2017 roku
24	MPZP rejonu „Gorbatowa”	Uchwała Nr 574/LXX/2010 Rady Miasta Ostrołęki z 19 sierpnia 2010 roku
25	MPZP rejonu „HALLERA”	Uchwała Nr 62/X/2015 Rady Miasta Ostrołęki z 28 maja 2015 roku
26	MPZP rejonu „PILECKIEGO”	UCHWAŁA NR 145/XXI/2016 RADY MIASTA OSTROŁĘKI z 25 lutego 2016 roku

3.4. Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia określono dopuszczalny poziom hałasu zewnętrznego dla poszczególnych grup pojazdów. W §9 powyższego rozporządzenia określono, że pojazd samochodowy powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju z odległości 0,5 m nie przekraczał w odniesieniu do pojazdu, który został poddany badaniom homologacyjnym wartości ustalonej w trakcie badań homologacyjnych o 5 dB (A). Dla pozostałych pojazdów poziom hałasu zewnętrznego nie powinien przekraczać wartości, które przedstawiono poniżej.

Tabela 7. Poziom hałasu zewnętrznego dla poszczególnych grup pojazdów

Lp.	Pojazd	Silnik o zapłonie iskrowym [dB]	Silnik o zapłonie samoczynnym [dB]
1	Motocykl z silnikiem o pojemności skokowej: - nie przekraczającej 125 cm ³ - większej niż 125 cm ³	94 96	- -
2	Samochód osobowy	93	96
3	Pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3.5 t, z wyjątkiem samochodu osobowego	93	102
4	Inny pojazd samochodowy	98	108

W rozporządzeniu określono również dopuszczalny poziom hałasu zewnętrznego mierzonego podczas postoju w odległości 0,5 m dla ciągnika rolniczego oraz motoroweru. Wynosi on odpowiednio: 104 dB dla ciągnika rolniczego oraz 90 dB dla motoroweru.

Dopuszczalne wartości poziomów hałasu w środowisku określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. Podstawą prawną jego wydania był art. 113 ust. 1 ustawy Poś, który brzmi następująco: „Minister właściwy do spraw środowiska, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia, określi, w drodze rozporządzenia, dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku”. Zgodnie z art. 113 ust. 1 ustawy Poś w rozporządzeniu określono dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami L_{DWN} , L_N , $L_{Aeq D}$, $L_{Aeq N}$ w zależności od przeznaczenia terenu oraz rodzaju obiektów, które są narażone na działanie hałasu. Rozporządzenie określa również przedziały czasu odniesienia, do których odnoszą się poszczególne wskaźniki.

3.5. Nowe, dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu

W chwili obecnej opisy zawarte w opracowaniach, w dobrym stopniu definiują sposoby oceny oraz sposoby i metody ochrony środowiska przed większością niekorzystnych oddziaływań. Poniżej zamieszczono opis działań mających na celu ochronę środowiska przed hałasem drogowym.

W niniejszym opisie odchodzi się od tradycyjnego spojrzenia na ochronę przed nadmiernym hałasem, w którym wyróżnia się trzy strefy:

- strefę emisji (miejsce powstawania hałasu),
- strefę rozwiązań ochronnych,
- strefę imisji (miejsce odbioru hałasu – użytkownik terenu, mieszkaniec).

Zakłada ono możliwość zastosowania urządzeń ochrony tylko w środkowej strefie. Zazwyczaj ogranicza się to do wprowadzenia ekranów akustycznych pomiędzy źródłem a odbiorcą dźwięku. Zabezpieczenia te nie zawsze są możliwe do wykonania ze względów technicznych (lokalizacja, niezbędne parametry geometryczne i akustyczne itp.) i ekonomicznych.

W ich miejsce zaleca się stosowanie rozwiązań kompleksowych, gdzie strefą rozwiązań ochronnych obejmuje się strefę emisji i imisji hałasu. Połączenie różnych sposobów i metod w obu strefach umożliwi uzyskanie efektu skumulowanej ochrony przed hałasem komunikacyjnym i niekiedy innymi niekorzystnymi oddziaływaniami (np. zanieczyszczenia powietrza).

Działania w strefie emisji dotyczą przede wszystkim zmniejszenia efektu generowania hałasu przez pojazdy u źródła, czyli w przekroju drogi. Działania w strefie imisji dotyczą stosowania odpowiednich środków ochrony odbiorcy i powinny one mieć na celu ograniczenie hałasu do wartości dopuszczalnych na granicy działki, do której zarządzający posiada tytuł prawny – zgodnie z zapisami ustawy Poś.

Metody i środki ochrony przed nadmiernym hałasem można podzielić według poniższego zestawienia.

- ochrona przed hałasem drogowym w strefie emisji,
- konstrukcja pojazdu (układ hamulcowy),
- infrastruktura drogowa (stan techniczny nawierzchni),
- projektowanie dróg, dobór poszczególnych elementów,
- lokalizacja drogi i jej otoczenie,
- nawierzchnia drogi,
- częściowe i pełne przekrycia drogi oraz tunele.

Na część z nich zarządca obiektu może mieć wpływ na etapie wykonywania i uzgadniania dokumentacji projektowej, natomiast część jest niezależna od działań zarządcy drogi.

Do sposobów ochrony przed hałasem komunikacyjnym w strefie imisji należą:

1. Urządzenia zlokalizowane na drodze fali dźwiękowej pomiędzy źródłem hałasu a odbiorcą:
 - ekrany akustyczne w postaci konstrukcji typu ściana,
 - wały (ekrany) ziemne,
 - kombinacja ekranu ziemnego z ekranem akustycznym,
 - zabudowa niemieszkalna mająca na celu ochronę budynków mieszkalnych,
 - pasy zieleni izolacyjnej;
2. Metody i środki związane z lokalizacją i odpowiednim ukształtowaniem budynku oraz jego izolacją przed oddziaływaniami akustycznymi:
 - lokalizowanie budynków mieszkalnych w odpowiedniej odległości od tras komunikacyjnych,
 - zmiana przeznaczenia funkcji budynku,
 - wykonanie budynków z zaprojektowanymi ekranami na elewacji,
 - domknięcia (ekrany) ścian szczytowych dla budynków zlokalizowanych prostopadle w stosunku do drogi.

4. Emisja powstająca w związku z eksploatacją dróg na terenie Siedlce i Ostrołęka

Emisja hałasu powstająca w związku z eksploatacją analizowanych odcinków dróg na terenie miast Siedlce i Ostrołęka w zakresie niniejszego opracowania została szczegółowo określona w mapach akustycznych.

W opracowaniach tych, dla analizowanych odcinków dróg zostały przedstawione m.in. mapy emisji hałasu. Mapy te przedstawiają zasięgi poszczególnych poziomów emisji hałasu, a więc wielkości generowanej bezpośrednio przez źródło. Obliczenia emisji hałasu powstały przy założeniu braku wpływu ukształtowania i zagospodarowania terenu (teren płaski, brak przeszkód na drodze rozchodzenia się fali akustycznej) oraz innych czynników zewnętrznych (np. wpływu warunków atmosferycznych). Należy natomiast zaznaczyć, iż emisja hałasu ma bezpośredni wpływ na wartość imisji, a więc wielkości oddziaływania hałasu „u odbiorcy”. Mapy imisji hałasu przedstawiają rzeczywiste zasięgi oddziaływania akustycznego na danym obszarze, z uwzględnieniem faktycznego ukształtowania i zagospodarowania terenu oraz innych parametrów takich jak np. warunki atmosferyczne czy stan nawierzchni. Wszystkie analizy statystyczne opracowane w ramach przedmiotowych map akustycznych zostały opracowane na podstawie zmierzonej i obliczonej imisji hałasu, której wielkość jak już wcześniej wspomniano, jest powiązana z wartością emisji hałasu. Poziom emisji hałasu (a w konsekwencji również imisji) będzie rósł z czasem na skutek zmiany natężenia ruchu drogowego.

W poniższych tabelach przedstawiono imisję powstającą w związku z eksploatacją dróg objętych zakresem niniejszego Programu.

Tabela 8. Imisja powstająca w związku z eksploatacją dróg miasta Siedlce objętych Programem

Wskaźnik L_{DWN} poziomy dźwięku w środowisku	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	70-75 dB	>75 dB
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0,992	0,539	0,334	0,152	0,004
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	4017	1809	2137	439	0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	9776	4379	5149	1038	0
Wskaźnik L_N poziomy dźwięku w środowisku	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	>70 dB
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0,777	0,423	0,240	0,052	0,000
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	2667	2202	940	206	0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	6474	5346	2229	489	0

Tabela 9. Imisja powstająca w związku z eksploatacją dróg miasta Ostrołęka objętych Programem

Wskaźnik L_{DWN} poziomy dźwięku w środowisku	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	70-75 dB	>75 dB
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0,641	0,404	0,270	0,100	0,016
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	571	295	51	4	0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	1713	884	152	13	0
Wskaźnik L_N poziomy dźwięku w środowisku	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	>70 dB
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km ²]	0,521	0,348	0,213	0,051	0,008
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	460	161	19	0	0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	1380	484	56	0	0

Na podstawie tych danych dostrzega się, iż emisja dźwięku na części obszarów przekracza dopuszczalne poziomy hałasu, co wymusza konieczność podjęcia działań korygujących, mających na celu przywrócenie właściwych standardów klimatu akustycznego.

5. Powstający hałas w środowisku w związku z eksploatacją dróg na terenie Siedlce i Ostrołęka przed i po realizacji zadań programu, z uwzględnieniem liczby mieszkańców na terenach objętych programem

Narażenie na hałas stanowi istotne zagrożenie dla zdrowia publicznego oraz wykazuje tendencję wzrostową zajmując obecnie drugie miejsce wśród czynników stresogennych. Jest on szczególnie niekorzystny w porze nocnej i może powodować: rozdrażnienie, stres, stany chronicznego zmęczenia, zaburzenia snu, choroby układu krążenia, spadek koncentracji oraz zaburzenia funkcji poznawczych np. u uczniów. Szacuje się, że społeczne koszty ponadnormatywnego hałasu transportowego, mające wpływ na zdrowie publiczne, wynoszą 40 mld euro rocznie (0.4% PKB UE), z czego 90% związane jest z hałasem drogowym. Gospodarcze koszty zagrożenia hałasem obejmują spadek cen nieruchomości, obniżenie wydajności pracy i inne.

Dane i informacje dotyczące wpływu hałasu komunikacyjnego na zdrowie ludzi są publikowane w raportach WHO i Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska. Obecnie kontynuowane są dalsze badania związane z wpływem hałasu komunikacyjnego na człowieka – również o rozszerzonym charakterze jak, np. nad wpływem hałasu drogowego na przyjęty do analiz zintegrowany model biologiczny człowieka, łączny wpływ zanieczyszczenia powietrza i hałasu, czy łączny wpływ oddziaływań transportu na człowieka. Celem tych badań jest m.in. dostarczenie praktycznych informacji związanych z wpływem hałasu i innych niekorzystnych oddziaływań pochodzących od ruchu na zdrowie człowieka, warunki jego zamieszkania, komfort odpoczynku i życia. W celu ochrony akustycznej zabudowy mieszkaniowej i terenów chronionych stosuje się różnego rodzaju metody oraz środki zapobiegawcze. Bardzo często, pomimo zastosowania zabezpieczeń nie jest możliwe uzyskanie efektu zmniejszenia wielkości hałasu do wyznaczonych przepisami wartości dopuszczalnych, a jedynie zmniejszenie i ograniczenie uciążliwości. W praktyce należy jednak przyjąć, że ograniczenie poziomu hałasu już o 3 do 5 dB powoduje odczuwalne skutki dla ludzi.

Realizacja poszczególnych działań proponowanych w ramach niniejszego Programu przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego wzdłuż analizowanych odcinków drogowych, co przełoży się na zmniejszenie liczby mieszkańców narażonych na hałas w poszczególnych zakresach przekroczeń. Realizacja działań naprawczych przewidzianych w Programie korzystanie wpłynie na zmniejszenie liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas. Wraz z realizacją kolejnych działań naprawczych zmniejszy się także liczba osób cierpiących z powodu dokuczliwości, zakłóceń snu czy innych skutków związanych z hałasem.

Załącznik nr 8 do uchwały nr
Sejmiku Województwa
Mazowieckiego z dnia

**Zestawienie map akustycznych pokazujących rozkład izolinii hałasu dla stanu
istniejącego i prognozowanego uwzględniające zaproponowane działania naprawcze
w Programie**

Załącznik nr 9 do uchwały nr
Sejmiku Województwa
Mazowieckiego z dnia

Zestawienie uwag i wniosków po konsultacjach społecznych

Rozdział zostanie uzupełniony po konsultacjach społecznych.

Streszczenie

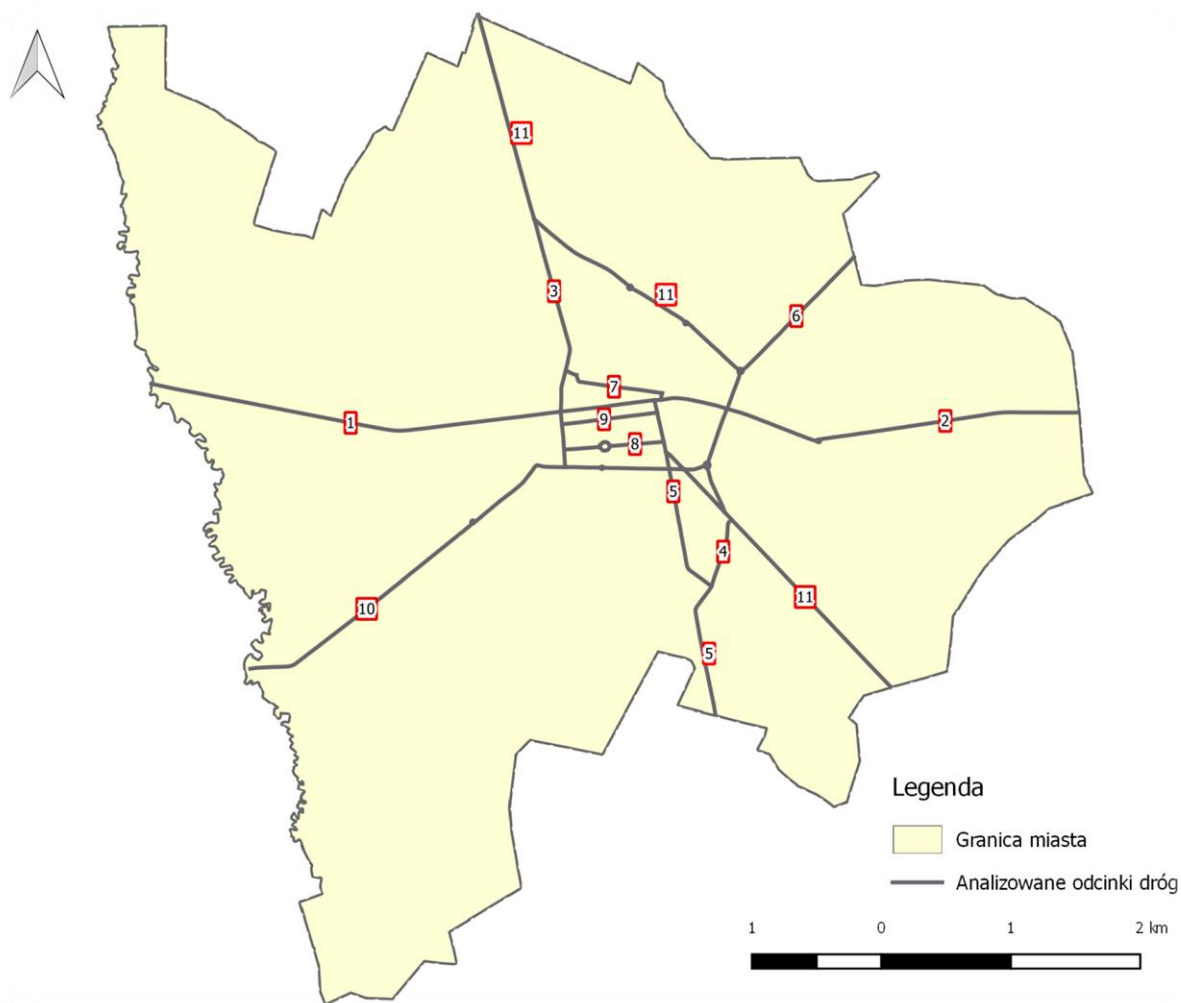
Niniejszy Program obejmuje swym zakresem tereny leżące poza aglomeracjami, o których mowa w art. 179 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 r. poz. 1396, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Poś”, tj. obszary dróg na terenie miast Siedlce i Ostrołęka, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne – drogi po których przejeżdża ponad 3.000.000 pojazdów rocznie.

Podstawą dla wykonania Programu oraz zasadniczym źródłem informacji o skali zagrożenia hałasem były wykonane i przedłożone przez zarządzających infrastrukturą drogową (Prezydent Miasta Ostrołęka i Prezydent Miasta Siedlce) mapy akustyczne dla dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie zlokalizowanych na obszarze miast Siedlce i Ostrołęka.

W tabelach poniżej zestawiono odcinki dróg obu analizowanych miast, objętych niniejszym Programem. Z kolei na rysunkach przedstawiono przebieg analizowanych odcinków drogowych.

Tabela 1. Zestawienie odcinków dróg miasta Siedlce objętych aktualną Mapą akustyczną z 2017 r.

Lp.	Identyfikator krajowy odcinka	Nazwa odcinka drogowego
1	3644W	ul. Warszawska, Piłsudskiego, Starowiejska
2	DW698	ul. Janowska
3	5403W	ul. Sokołowska, Wojskowa, Armii Krajowej
4	5406W	ul. Brzeska, Ziuty Buczyńskiej
5	5407W	ul. Floriańska, Torowa, Łukowska
6	3617W	ul. Kazimierzowska
7	540230W	ul. Świrskiego
8	540200W	ul. Sienkiewicza
9	540185W	ul. Pułaskiego
10	DW803	ul. Garwolińska, Partyzantów, 3-go Maja
11	DK63	ul. Sokołowska, Jagiełły, Prusa, Kazimierzowska, Wyszyńskiego, Brzeska

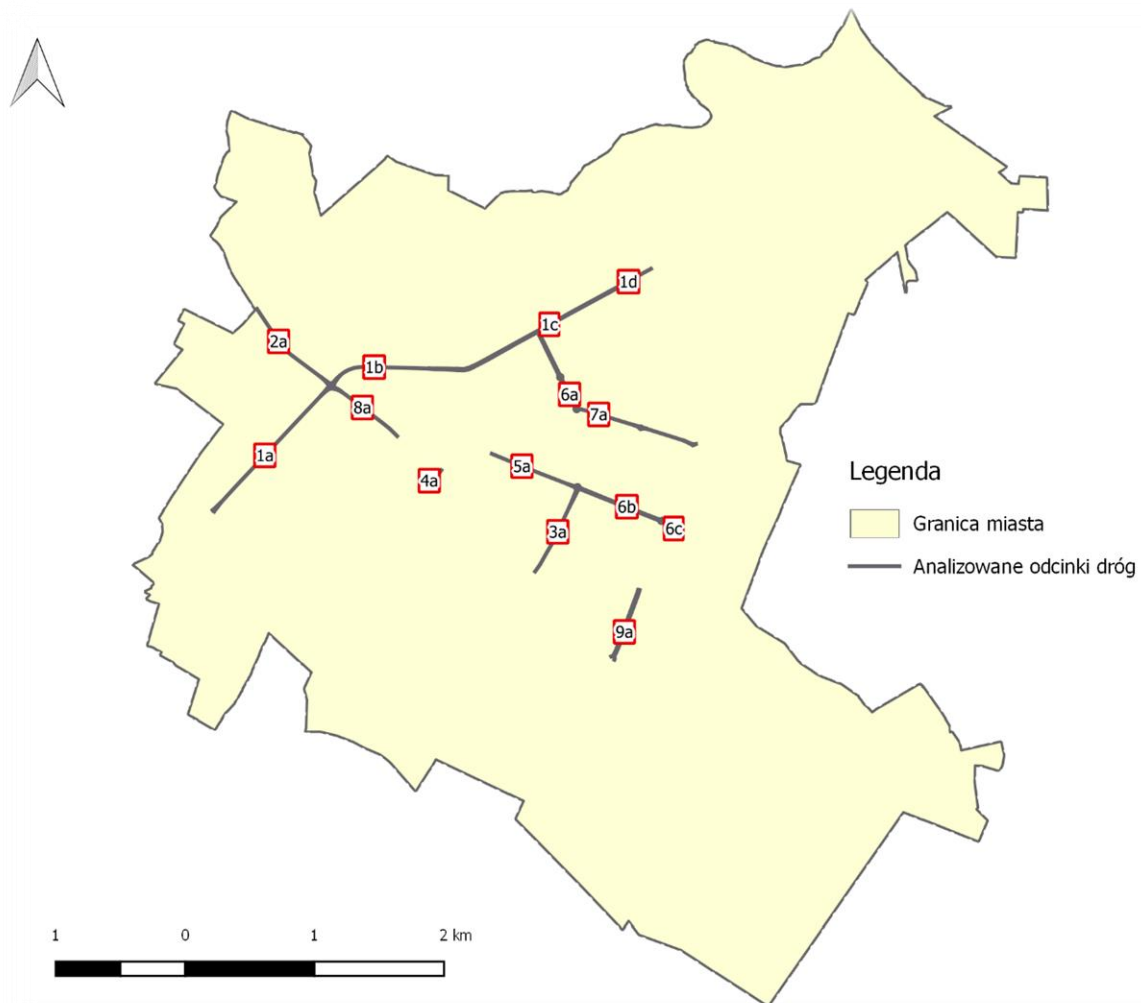


Rysunek 1 Lokalizacja analizowanych w Programie odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie na terenie miasta Siedlce

Tabela 2. Zestawienie odcinków dróg miasta Siedlce objętych aktualną Mapą akustyczną z 2017 r.

Lp.	Identyfikator krajowy odcinka	Nazwa odcinka drogowego
1a	DK 61	ul. Warszawska na odcinku od skrzyżowania z ul. Brzozową do ronda im. Księcia Siemowita III
1b	DK 61	ul. Mostowa na odcinku od ronda im Księcia Siemowita III do skrzyżowania z ul. Bogusławskiego
1c	DK 61	ul. Romualda Traugutta na odcinku od skrzyżowania z ul. gen. L. Bogusławskiego do mostu na rzece Czeczotka
1d	DK 61	al. Wojska Polskiego na odcinku od mostu na rzece Czeczotka do skrzyżowania z ul. Kołobrzeską
2a	DK 53	ul. Stacha Konwy na odcinku od ronda im. Księcia Siemowita III do skrzyżowania z ul. gen. Z. Padlewskiego
3a	DP 2569W	ul. Konradmirała W. Steyera od ronda im. Zofii Niedziałkowskiej do ronda Zbawiciela Świata
4a	DP 5107W	ul. M. Kopernika na odcinku od skrzyżowania z ul. gen. A. E. Fieldorfa „Nila” do skrzyżowania z ul. J. Kilińskiego i Goworowską

Lp.	Identyfikator krajowy odcinka	Nazwa odcinka drogowego
5a	DP 5102W	ul. 11 Listopada na odcinku od skrzyżowania z ul. Inwalidów Wojennych do ronda im. Zofii Niedziałkowskiej
6a	DW 627	ul. W. Witosa odcinek od skrzyżowania z ul. Romualda Traugutta do ronda im. Holgera Hjelma
6b	DW 627	ul. 11 Listopada odcinek od ronda im. Zofii Niedziałkowskiej do ronda im. E. Kupiszewskiego
6c	DW 627	ul. Ostrowska odcinek od ronda im. E. Kupiszewskiego do skrzyżowania z ul. Ławską
7a	DP 5104W	ul. Targowa odcinek od ronda Holgera Hjelma do ronda im. ks. E. Waltera
8a	DP 4403W	ul. Obozowa na całej długości
9a	DP 5119W	ul. Bohaterów Warszawy na odcinku od skrzyżowania z ul. gen W. Sikorskiego i ks. S. Pędzicha do ronda im. Honorowych Dawców Krwi uwzględniający ruch pojazdów korzystających z objazdu mostu przez rzekę Narew w ciągu ul. Mostowej - DK 61



Rysunek 2 Lokalizacja analizowanych w Programie odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie na terenie miasta Ostrołęka

Na podstawie wykonanych w 2017 r. map akustycznych oraz w toku licznych dodatkowych analiz zidentyfikowano tereny o największych przekroczeniach dopuszczalnych poziomów hałasu. Posłużono się w tym celu mapami terenów zagrożonych hałasem przedstawionymi na mapie akustycznej dla odcinków dróg, po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie. Mapy te powstały poprzez nałożenie na mapy wrażliwości akustycznej map emisji hałasu z rozkładem poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} lub L_N . Na podstawie ich analizy można określić zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach sąsiadujących z przedmiotowymi drogami miast Siedlce i Ostrołęki.

W związku z powyższym w ramach opracowywania niniejszego Programu przeanalizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanych mapach akustycznych oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków drogowych. Określając sposób doboru właściwych działań naprawczych brano pod uwagę zarówno wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego, jak i liczbę zagrożonych mieszkańców. Podzielono je na następujące grupy:

1. Zadania inwestycyjne:

- wymiana nawierzchni jezdni na typową nawierzchnię bez właściwości redukujących hałas,
- zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości,
- zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu, w tym np. wyniesienie tarcz skrzyżowań czy przejść dla pieszych, lokalne zwężenia jezdni,
- koordynacja sygnalizacji świetlnej mająca na celu upłynnienie ruchu, czyli powstanie tzw. „zielonej fali”,
- budowa obwodnic (jako zadania zrealizowane),
- monitoring hałasu (wykonanie pomiarów w ramach realizacji kolejnej mapy akustycznej).

2. Zadania wspomagające:

- egzekwowanie ograniczeń prędkości,
- właściwe planowanie przestrzenne,
- edukacja ekologiczna.

Harmonogram realizacji poszczególnych zadań ustalany jest na podstawie rozkładu wartości wskaźnika M, łączącego ponadnormatywny poziom hałasu obserwowanego na danym obszarze oraz liczbę mieszkańców.

Wartość wskaźnika M oblicza się wg wzoru:

$$M = 0,1m(10^{0,1DL} - 1)$$

gdzie:

M – wartość wskaźnika,

DL – wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dB,

m – liczba mieszkańców na terenie, o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

Kolejność realizacji poszczególnych działań Programu na terenach mieszkaniowych określa się, zaczynając od terenów o najwyższej wartości wskaźnika M do terenów o wartości wskaźnika M najniższej. Poniżej wskazano priorytety realizacji poszczególnych zadań w odniesieniu do horyzontów czasowych. Podzielono je następująco:

1. Priorytet wysoki

Siedlce: wskaźnik M większy od 10

Ostrołęka: wskaźnik M większy od 4

działania naprawcze realizowane w ramach strategii krótkookresowej, które będą stanowić faktyczny zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem

na lata 2019–2023. Celem tych działań jest poprawa klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe oraz tam, gdzie na oddziaływanie hałasu narażona jest największa liczba osób;

2. Priorytet średni

Siedlce: wskaźnik M w zakresie 5-10

Ostrołęka: wskaźnik M w zakresie 1-4

działania prowadzone w ramach polityki średniookresowej, których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu (po roku 2023), jednak nie później niż do końca obowiązywania kolejnego Programu (do roku 2028). W przypadku zaistnienia możliwości organizacyjno-finansowych działania naprawcze mogą być realizowane wcześniej;

3. Priorytet niski

Siedlce: wskaźnik M mniejszy od 5

Ostrołęka: wskaźnik M mniejszy od 1

w ramach strategii długookresowej, realizacja działań naprawczych przewidywana jest po upływie obowiązywania kolejnego programu ochrony środowiska przed hałasem (po roku 2028) oraz dalszych programów.

Zestawienie proponowanych działań naprawczych w odniesieniu do poszczególnych odcinków analizowanych dróg przedstawiono w poniższych tabelach.

Tabela 3. Propozycja działań naprawczych dla terenów wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie na terenie miasta Siedlce

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
1	DK 63 ul. Sokołowska	skrzyżowania z ul. Kolonijną	skrzyżowania z ul. Karową	10	10	6	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	do 2028
2	DK 63 ul. Sokołowska	skrzyżowania z ul. ppłk. Mariana Ewalda Drobika	skrzyżowania z ul. Władysława Jagiełły	5	10	3	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	po 2028
3	DP 5403W ul. Sokołowska	skrzyżowania z ul. Władysława Jagiełły	skrzyżowania z ul. Wojskową	5	5	3	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	po 2028
4	DP 5403W ul. Wojskowa	ul. Sokołowskiej	skrzyżowania z ul. Józefa Piłsudskiego	10	10	6	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	do 2028
5	DK 63 ul. Jagiełły	skrzyżowania z ul. Sokołowską	skrzyżowania z ul. Władysława Broniewskiego	0	0	0	nie dotyczy	nie dotyczy
6	DK 63 ul. Bolesława Prusa	skrzyżowania z ul. Władysława Broniewskiego	skrzyżowania z ul. Księcia Józefa Poniatowskiego	10	5	3	wymiana nawierzchni; zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu	po 2028

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
7	DK 63 ul. Bolesława Prusa	skrzyżowania z ul. Księcia Józefa Poniatowskiego	skrzyżowania z ul. Kazimierzowską	5	5	0	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych	nie dotyczy
8	DP 3617W ul. Kazimierzowska	skrzyżowania z ul. Kubusia Puchatka	skrzyżowania z ul. Bolesława Prusa	15	15	12	wymiana nawierzchni jezdni; zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu	do 2023
9	DK 63 ul. Kazimierzowska	skrzyżowania z ul. Bolesława Prusa	skrzyżowania z ul. Starowiejską	10	10	6	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej	do 2028
10	DK 63 ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego	skrzyżowania z ul. Starowiejską	skrzyżowania z ul. Brzeską	10	10	12	wymiana nawierzchni jezdni	do 2023
11	DW 698 ul. Janowska	granicy miasta	skrzyżowania z ul. Starowiejską	15	10	6	zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości	do 2028
12	DW 698 ul. Starowiejska	skrzyżowania z ul. Janowską	skrzyżowania z ul. Kazimierzowską	10	10	6	wymiana nawierzchni jezdni	do 2028
13	DP 3644W ul. Starowiejska	skrzyżowania z ul. Kazimierzowską	skrzyżowania z ul. Tadeusza Kościuszki	10	5	12	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	do 2023

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
14	DG 540230W ul. Biskupa Ignacego Świrskiego	skrzyżowania z ul. Tadeusza Kościuszki	skrzyżowania z ul. Cmentarną	5	0	0	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych	nie dotyczy
15	DP 3644W ul. Józefa Piłsudskiego	skrzyżowania z ul. Tadeusza Kościuszki	skrzyżowania z ul. Wojskową	5	5	6	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	do 2028
16	DG 540185W ul. Kazimierza Pułaskiego	skrzyżowania z ul. Floriańską	skrzyżowania z ul. Armii Krajowej	0	0	0	nie dotyczy	nie dotyczy
17	DG 540200W ul. Henryka Sienkiewicza	skrzyżowania z ul. Floriańską	skrzyżowania z ul. Armii Krajowej	0	0	0	nie dotyczy	nie dotyczy
18	DW 803 ul. 3-go Maja	skrzyżowania z ul. Brzeską	skrzyżowania z ul. Mariana Grabowskiego	5	10	3	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej (zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	po 2028
19	DP 5403W ul. Armii Krajowej	skrzyżowania z ul. Józefa Piłsudskiego	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	5	5	0	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych	nie dotyczy
20	DP5407W ul. Floriańska	skrzyżowania z ul. Józefa Piłsudskiego	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	10	10	22	budowa III etapu obwodnicy śródmiejskiej	do 2023

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
							(zadanie zrealizowane); monitoring hałasu	
21	DK 63 i DP 5406W ul. Brzeska	skrzyżowania z ul. Ujrzanowską	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	15	15	6	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji światlnej	do 2028
22	DP5407W ul. Łukowska	skrzyżowania z ul. Radzyńską	skrzyżowania z ul. Torową	15	10	3	zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości	po 2028
23	DP 5406W ul. Ziuty Buczyńskiej	skrzyżowania z ul. Budowlaną	skrzyżowania z ul. Brzeską	5	5	3	egzekwowanie ograniczeń prędkości	zadanie wspomagające realizowane w sposób ciągły
24	DP5407W ul. Torowa	skrzyżowania z ul. Ziuty Buczyńskiej	skrzyżowania z ul. Kolejową	10	5	3	wymiana nawierzchni jezdni; zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu	po 2028
25	DP5407W ul. Floriańska	skrzyżowania z ul. Kolejową	skrzyżowania z ul. 3-go Maja	5	5	6	wymiana nawierzchni jezdni; zastosowanie trwałych środków uspokojenia ruchu	do 2028
26	DW 803 ul. Garwolińska	skrzyżowania z ul. Sosnową	skrzyżowania z ul. Monte Cassino	10	10	6	zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości; egzekwowanie ograniczeń prędkości	do 2028

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
27	DW 803 ul. Partyzantów	skrzyżowania z ul. Monte Cassino	skrzyżowania z ul. Ignacego Kraszewskiego	10	10	6	zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości; egzekwowanie ograniczeń prędkości	do 2028
28	DW 803 ul. Partyzantów	skrzyżowania z ul. Ignacego Kraszewskiego	skrzyżowania z ul. Mariana Grabowskiego	10	10	6	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej	do 2028
29	DP 3644W ul. Warszawska	granicy miasta	skrzyżowania z ul. Mieczysława Piotrowskiego	10	10	15	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej; egzekwowanie ograniczeń prędkości	do 2023
30	DP 3644W ul. Warszawska	skrzyżowania z ul. Mieczysława Piotrowskiego	skrzyżowania z ul. Waleriana Łukasińskiego	15	10	6	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej; egzekwowanie ograniczeń prędkości	do 2028

Tabela 4. Propozycja działań naprawczych dla terenów wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie na terenie miasta Ostrołęka

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
1	DK 61 ul. Warszawska	skrzyżowania z ul. Brzozową	ronda im. Księcia Siemowita III	10	10	0,22	egzekwowanie ograniczeń prędkości	zadanie wspomagające realizowane w sposób ciągły
2	DK 53 ul. Stacha Konwy	ronda im. Księcia Siemowita III	skrzyżowania z ul. Generała Z. Padlewskiego	5	5	1,11	wymiana nawierzchni jezdni	do 2028
3	DP 4403W ul. Obozowa	ronda im. Księcia Siemowita III	skrzyżowania z ul. Króla Jana Kazimierza	5	5	0,00	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych	nie dotyczy
4	DK 61 ul. Mostowa	ronda im. Księcia Siemowita III	skrzyżowania z ul. Spacerową	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
5	DK 61 ul. Mostowa	skrzyżowania z ul. Spacerową	skrzyżowania z ul. Generała L. Bogusławskiego	5	5	0,91	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej (zadanie w trakcie realizacji)	po 2028
6	DK 61 ul. Romualda Traugutta	skrzyżowania z ul. Generała L. Bogusławskiego	skrzyżowania z ul. Stefana Kijaka	10	10	6,21	wymiana nawierzchni jezdni; koordynacja sygnalizacji świetlnej (zadanie w trakcie realizacji)	do 2023
7	DK 61 ul. Romualda Traugutta	skrzyżowania z ul. Stefana Kijaka	mostu na rzece Czeczotka	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
8	DK 61 ul. Aleja Wojska Polskiego	mostu na rzece Czeczotka	skrzyżowania z ul. Kołobrzeską	5	5	0,63	egzekwowanie ograniczeń prędkości	zadanie wspomagające realizowane w sposób ciągły
9	DW 627 ul. Wincentego Witosa	skrzyżowania z Romualda Traugutta	ronda NSZZ „Solidarność”	5	0	0,00	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych	nie dotyczy
10	DW 627 ul. Wincentego Witosa	ronda NSZZ „Solidarność”	ronda im. Holgera Hjelma	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
11	DP 5104W ul. Targowa	ronda im. Holgera Hjelma	ronda Anny Walentynowicz	10	5	1,48	wymiana nawierzchni	do 2028
12	DP 5104W ul. Targowa	ronda Anny Walentynowicz	ronda ks. Waltera	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
13	DP 5102W ul. 11 Listopada	skrzyżowania z ul. Inwalidów Wojennych	ronda im. Zofii Niedziałkowskiej	5	5	0,00	brak zabudowy na terenach chronionych akustycznie, odstępuje się więc od działań naprawczych.	nie dotyczy
14	DW 627 ul. 11 Listopada	ronda Zofii Niedziałkowskiej	ronda im. Edwarda Kupiszewskiego	5	5	0,33	egzekwowanie ograniczeń prędkości	zadanie wspomagające realizowane w sposób ciągły
15	DW 627 ul. Ostrowska	ronda im. Edwarda Kupiszewskiego	skrzyżowania z ul. Ławską	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy

Lp.	Odcinek (nazwa ulicy)	Początek odcinka (od)	Koniec odcinka (do)	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} :	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N :	Maksymalna wartość wskaźnika M:	Działania naprawcze	Termin realizacji
16	DP 2569W ul. Kontradmirala Włodzimierza Stayera	ronda im. Zofii Niedziałkowskiej	ronda im. Zbawiciela Świata	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
17	DP 5119W ul. Bohaterów Warszawy	skrzyżowania z ul. gen. W. Sikorskiego i ks. S. Pędzicha	ronda im. Honorowych Dawców Krwi	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy
18	DP 5107W ul. Mikołaja Kopernika	skrzyżowanie z ul. gen. A. E. Fieldorfa „Nila”	skrzyżowania z ul. J. Kilińskiego i Goworowską	0	0	0,00	nie dotyczy	nie dotyczy

Większość działań inwestycyjnych zaproponowanych w ramach strategii krótko-, średnio- oraz długoterminowej będzie polegać na wymianie nawierzchni jezdni na nawierzchnię typową (np. SMA 11) lub nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości (np. SMA 5, BBTM 8, PA 8). Ponadto na kilku odcinkach wskazano konieczność wykonania środków trwałego uspokojenia ruchu, a na części skrzyżowań zalecono skoordynowanie sygnalizacji świetlnej, która wpłynie na zwiększenie płynności ruchu. Koszty niezbędne do poniesienia przez zarządców infrastruktury drogowej w miastach Siedlce i Ostrołęka szacują się następująco:

- wymiana nawierzchni jezdni: 100 zł / m²,
- zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości: 150 zł / m²,
- zastosowanie środków trwałego uspokojenia ruchu: 10.000-100.000 zł / punkt,
- koordynacja sygnalizacji świetlnej: 10.000-50.000 zł / skrzyżowanie.

Wśród zadań inwestycyjnych znalazło się też zadanie polegające na monitoringu hałasu na odcinkach dróg dla których jako działanie naprawcze uwzględniono wybudowanie III etapu obwodnicy śródmiejskiej dla miasta Siedlce. Monitoring hałasu ma zostać wykonany w ramach pomiarów do następnej mapy akustycznej.

Sumaryczny szacunkowy koszt realizacji działań dla analizowanych dróg na terenie miasta Ostrołęka wynosi ok. 2 mln 785 tys. zł, natomiast dla analizowanych dróg na terenie miasta Siedlce wynosi ok. 15 mln 900 tys. zł.

Realizacja poszczególnych działań proponowanych w ramach niniejszego Programu przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego wzdłuż analizowanych odcinków drogowych, co przełoży się na zmniejszenie liczby mieszkańców narażonych na hałas w poszczególnych zakresach przekroczeń. Realizacja działań naprawczych przewidzianych w Programie korzystanie wpłynie na zmniejszenie liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas. Wraz z realizacją kolejnych działań naprawczych zmniejszy się także liczba osób cierpiących z powodu dokuczliwości, zakłóceń snu czy innych skutków związanych z hałasem.