

Moje uwagi do rozporządzenia MŚ i metodyk pomiarowych wg Art.176 POŚ:

1. Tekst rozporządzenia - z tramwajami to chyba przesada - 500 przejazdów na dobę to dla 18 godzin (tramwaje jeżdżą mniej więcej od 5 do 23) daje jeden tramwaj na 2 minuty!
Raczej mało będzie takich linii....
2. Do wszystkich metodyk - ograniczenie "dokładności" do 2,7 dB jest bzdurą!
Poprzednio używane tabelki dawały samą niepewność typu A rzędu 3 dB (patrz tabelka "próbkiowanie" w rozdz.VII dla hałasu komunikacyjnego!)
3. W metodzie „próbkiowania” hałasu komunikacyjnego nie ustalono czasu trwania próbek - poprzednio były ustalane (10 minut lub więcej!)
4. Znowu (jak w metodykach dla „hałasu przemysłowego”) współrzędne hdd° mm' ss.s" - niezgodne z rozporządzeniem Rady Ministrów (Dz.U.Nr.70/2000 poz.821)!
5. Znowu (jak w metodykach dla „hałasu przemysłowego”) wysokość pomiaru 4m na TERENACH otaczających budynki! (większość ekranów będzie za niska!!!), poza tym ludzie nie mają takiego wzrostu ani nie siedzą tak wysoko przez 16 godzin w dzień i 8 godzin w nocy...
Wskazana wysokość jak w normie PN-N-01341 (maj 2000), tj. od 1,2 m do 1,5 m na terenie otaczającym budynki.
6. Znowu (jak w poprzedniej metodyce) dla tras komunikacyjnych na nasypie czy estakadzie - wysokość pomiaru 4m ponad jezdnię - kto ma tak wysokie statywy?! (ja mam statyw h=7m to złapię nasyp do 3m...). I po co? Skoro inne pomiary są robione na wysokości 4m ale pod kątem ochrony zabudowy piętrowej mieszkalnej?
7. Ale - przy wymaganiach „dla dróg poza miastem, w terenie niezabudowanym” określono odległości punktów pomiarowych, ale wysokość wynika tylko z poprzedzającego zapisu - czyli jest... 1,5m!
(W dotychczasowych metodykach był to punkt referencyjny na wysokości 4m i wg mnie było to OK.)
8. Znowu (jak w metodykach dla „hałasu przemysłowego”) wymaganie dla sprzętu dot. poziomów statystycznych - MŚ nie ma takiej delegacji w ustawie POŚ!
9. Poza powyższym - poziom L95 nie może być bezmyślnie interpretowany jako tło akustyczne - a tak jest teraz w tych metodykach!!!
Jaki jest dowód na to, że poziom statystyczny L95 jest to quasi-tło akustyczne??
Wg mnie brak takiego dowodu - ta metoda nie sprawdza się w przykładach modelowych (a prawidłowa metoda MUSI się sprawdzać dla prostych przykładów modelowych!):
- ani w przypadku przejazdu JEDNEGO pojazdu po pustyni (odejmiemy jako L95 hałas TEGO SAMEGO pojazdu!),
- ani dla ruchu gęstego potoku pojazdów (np. w korku), gdzie L95 będzie zbliżone do LEQ i będzie to TEN SAM HAŁAS, który badamy!
Totalna BZDURA!
W przypadku hałasu drogowego jest to zwykle dominujący hałas i chociaż mogą wystąpić przypadki szczególne - jakieś inne źródła hałasu w otoczeniu danego punktu pomiarowego (choćby i psia buda! - z psem oczywiście...) - to takie przypadki muszą być rozpatrywane indywidualnie - bo mogą być sytuacje, że ten „inny” hałas będzie porównywalny z badanym od drogi, a wtedy też żaden poziom L95 nie będzie tłem akustycznym!
10. Dodatkowe wymagania - co ma do programów ochrony przed hałasem czy map akustycznych identyfikacja nagraniowa dźwięku?
11. Czemu wymagania meteo (dla wszystkich metodyk) są inne niż w przypadku pomiarów hałasu przemysłowego?
12. Poza wciąż powracającym pytaniem: po co mierzyć parametry - poza prędkością wiatru NA WYSOKOŚCI MIKROFONU - skoro ich rozpiętość pokrywa praktycznie wszystkie możliwości pogodowe, a i tak nie uwzględnia się w związku z tymi parametrami żadnych poprawek?
13. Za znowu pominięto wymaganie „brak opadów atmosferycznych”... - to jest sprawa nie tylko „instrukcji obsługi przyrządu”, bo przy mikrofonach wszechpogodowych to jest kwestia podwyższonego tła akustycznego (którego wcale nie można określać jako poziom L95).

14. Widać, że autorzy tekstu tej metodyki nigdy nie robili porządných pomiarów hałasu kolejowego: prawidłowy podział powinien być przynajmniej taki:
- pociągi dalekobieżne (EC, IC, pośp.)
 - w przyszłości - super-ekspresy (nazwane mogą być inaczej, ale chodzi mi o te bardzo szybkie...)
 - pociągi osobowe z podziałem na :
 - lokomotywa z wagonami
 - jednostki elektryczne
 - szynobusy (na ogół spalinowe)
 - pociągi towarowe
 - pojedyncze lokomotywy (w obrębie stacji jest sporo takich przejazdów - manewrów!)
 - inne (drezyny, pociągi techniczne, maszyny specjalne)
- ...i dobrze jest policzyć wagony - choć wg mnie najbardziej istotną daną byłaby liczba osi.
15. Pominięto podział źródeł hałasu przy pomiarach w porcie! (poprzednio był)
16. PLUS: podział pojazdów samochodowych jest bardzo dobry - tu widać doświadczenie!

Nie wypowiadam się zbytnio na temat hałasu lotniczego - rzadko mierzyłem taki hałas:

- ujęcie statystyki na ekspozycjach względnych jest poprawne (choć mam wątpliwości o zmieszczeniu się niepewności o poziomie ufności 95% poniżej 2,7 dB).
- w części II nie powtórzono wymagań z części I dotyczących lokalizacji i ukierunkowania mikrofonu,
- wysokość pomiaru 4m - zamiast 1,5 - akurat dla hałasu lotniczego w większości przypadków nie ma znaczenia - ani nie zmienia się odbicie, ani nie zmienia się istotnie odległość od źródła, a ekranowanie jest nieistotne (hałas dochodzi od góry!),
- choć w przypadku posesji oddalonych od lotniska należałoby jednak ustalić wysokość na terenie na 1,2-1,5 m z mikrofonem skierowanym w kierunku lotniska - poziomo... (i ekranowanie może być istotne!)
- znowu się pojawia poziom statystyczny L95 - uwagi jak wyżej do hałasu komunikacyjnego - z tym, że w przypadku hałasu lotniczego (który z natury rzeczy występuje w postaci zdarzeń akustycznych) tak określone tło akustyczne nie ma sensu, bo do niczego go się nie stosuje! (pomiar hałasu lotniczego odbywają się poprzez ustalanie poziomów ekspozycyjnych SEL) - nawet w tej metodyce!
To po co takie wymaganie?
- za to bardzo dobre jest ujęcie w metodyce sposobu przeliczania uzyskanych wskaźników w celu weryfikacji wskaźników obliczeniowych zasięgów hałasu! Duży PLUS!

Komentował: mgr Mikołaj Kirpluk
2009-03-30