

Investigating of Noise Pollution on Shahid Kalantari Highway in Mashhad Using Statistical Analysis

Akram Ghorbani

PhD Student of Environmental Pollution,
Department of Environment, Tonekabon
Branch, Islamic Azad University, Tonekabon, Iran

Farid Gholamreza Fahimi

*Assistant professor, Department of
Environment, Tonekabon Branch, Islamic
Azad University, Tonekabon, Iran
fg.fahim63@gmail.com

Ahmad Tavana

Assistant professor, Department of Environment,
Tonekabon Branch, Islamic Azad University,
Tonekabon, Iran

Masoud Kiadaliri

Assistant professor, Department of Environment,
Tonekabon Branch, Islamic Azad University,
Tonekabon, Iran

Received: 2021/11/20

Accepted: 2022/01/15

Document Type: Research article

ABSTRACT

Background and Aim: One of transportation complications in cities is noise pollution caused by vehicles. Today, noise in urban environments is an important issue in the field of public health. Regarding the negative effects of noise pollution on human health and well-being, it is necessary to identify and understand these effects on the health of exposed people. The kind of traffic axis composition of the highway was recognized in this research, and the type of traffic information necessary was defined by locating sound station sites along the highway axis, producing sound data, and identifying variables impacting sound propagation.

Materials and Methods: The measurement of noise equivalent level from 28 selected high-traffic stations across Shahid Kalantari Highway in Mashhad in the period of 7.30 a.m. until the next 5:30 a.m. over 7 days per month (work days and rush hours), 12 months per year, and four seasons in 1397-1398 were conducted and recorded by the 1358TES-sound level meter. The measurement duration was set at 10 minutes at each site, and the measurements were repeated three times for greater accuracy. Data on traffic volume and sound indices (L_{eq} , L_{min} , L_{max} , L_z , L_{10} , L_{50} , L_{90}) were also monitored and computed on a daily basis, and statistical analysis was performed using Sigma Plot, SPSS, and Excel software.

Results: The results represent that comparing the average parameters of noise pollution in different stations of Shahid Kalantari Highway at a significant level of 5% showed that the highest measured amount of noise and sound indicators are related to the first station of Abadgaran with the amount of deci, respectively. Bell is 79.61 dB, the entrance road to Kuhsangi is about 80 dB, and the lowest station of Hafez Square is about 58 dB. The parameters L_{max} , L_{eq} , L_{10} , L_{50} , and L_{90} are visually uniform distribution of results in the fit line range. The similarity of values over the measurement times is the reason to obtain the results which are not uniformly distributed and are scattered.

Conclusion: According to the results, it is found out that the average equivalent sound level in all studied stations is higher than the recommended daily ambient sound level in Iranian open air sound standard during all seasons of year, while the standard sound level in residential areas is 55 decibels during the day and 45 decibels at night.

Keywords: Noise pollution, Traffic, Equivalent sound level, Traffic index, Fitting line

► **Citation:** Ghorbani A, Gholamreza Fahimi F, Tavana A, Kiadaliri M, Mohammadi M. Investigating of noise pollution on Shahid Kalantari Highway in Mashhad using statistical analysis. *Journal of Research in Environmental Health*. Spring 2022; 8(1): 11-20.

بررسی میزان آلودگی صوتی بزرگراه شهید کلانتری مشهد با استفاده از تحلیل‌های آماری

اکرم قربانی

دانشجوی دکتری آلودگی محیط زیست، گروه محیط زیست، واحد تنکابن، دانشگاه آزاد اسلامی، تنکابن، ایران

دکتر فرید غلامرضا فهیمی

* استادیار گروه محیط زیست، واحد تنکابن، دانشگاه آزاد اسلامی، تنکابن، ایران (نویسنده مسئول):
fg.fahim63@gmail.com

دکتر احمد توانا

استادیار گروه محیط زیست، واحد تنکابن، دانشگاه آزاد اسلامی، تنکابن، ایران

دکتر مسعود کیادلیری

استادیار گروه محیط زیست، واحد تنکابن، دانشگاه آزاد اسلامی، تنکابن، ایران

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۸/۲۹

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۰/۲۵

نوع مقاله: مقاله پژوهشی

چکیده

زمینه و هدف: یکی از عوارض حمل‌ونقل در شهرها، آلودگی صوتی ناشی از وسایل نقلیه است. امروزه سروصدا در محیط‌های شهری، به‌عنوان یک مسئله مهم در حوزه بهداشت عمومی مطرح است. با توجه به تأثیرات منفی آلودگی صوتی بر سلامتی و رفاه انسان، شناسایی و درک روزافزون این تأثیرات بر سلامتی افراد در معرض ضرورت یافته است. مطالعه حاضر با هدف بررسی نوع ترکیب ترافیک محور بزرگراهی و شناسایی نوع اطلاعات ترافیکی مورد نیاز با شناسایی موقعیت‌ها جهت استقرار ایستگاه برداشت صدا در طول محور بزرگراهی و تهیه داده‌های صدا و شناسایی عوامل مؤثر بر انتشار صوت انجام گرفت.

مواد و روش‌ها: اندازه‌گیری تراز معادل صوت از ۲۸ ایستگاه بر ترافیک منتخب در سطح بزرگراه شهید کلانتری شهر مشهد در ۴ فصل بهار، تابستان، پائیز و زمستان، سال‌های ۱۳۹۸-۱۳۹۷ به مدت ۱۲ ماه و در هر ماه به مدت ۷ روز (روز کاری و ساعات پیک ترافیک)، در بازه زمانی ۷/۳۰ صبح الی ۵:۳۰ صبح روز بعد توسط دستگاه صدا سنچ مدل TES-1358 انجام شد. مدت زمان اندازه‌گیری در هر ایستگاه ۱۰ دقیقه مدنظر قرارگرفت که برای اطمینان بیشتر ۳ بار نیز تکرار شد. داده‌های حجم ترافیک و شاخص‌های صوتی (L_{min} , L_{max} , L_{eq} , L_{10} , L_{50} , L_{90}) در Excel و Sigma Plot و SPSS مورد تجزیه و تحلیل آماری قرار گرفتند.

یافته‌ها: در مقایسه میانگین پارامترهای آلودگی صوتی در ایستگاه‌های مختلف بزرگراه شهید کلانتری در سطح معنی‌داری ۵٪، بیشترین میزان صدا و شاخص‌های صوتی اندازه‌گیری شده به‌ترتیب مربوط به ایستگاه اول آبادگران (۷۹/۶۱ دسی‌بل)، جاده ورودی به کوهسنگی (حدود ۸۰ دسی‌بل) و کمترین میزان مربوط به ایستگاه میدان حافظ (حدود ۵۸ دسی‌بل) بود. پارامترهای L_{min} , L_{10} , L_{50} از لحاظ تصویری دارای توزیع یکسان پارامترهای اندازه‌گیری زمانی نمی‌باشد و توزیع نتایج در محدوده خط برازش یکنواخت نبوده و از خط برازش فاصله دارد. علت این نتایج به یکسان بودن مقادیر در زمان‌های سنجش می‌باشد که نتایج پراکنش بصورت یکنواخت ارائه نشده و پراکندگی دارد.

نتیجه‌گیری: در تمام فصول سال، میانگین تراز معادل صدا در تمامی ایستگاه‌های مورد بررسی بالاتر از تراز صدای محیطی روزانه توصیه شده استاندارد صدا در هوای آزاد ایران بود، در حالی که استاندارد میزان تراز صوت در مناطق مسکونی طی روز ۵۵ دسی‌بل و شب ۴۵ دسی‌بل می‌باشد.

کلید واژه‌ها: آلودگی صوتی، تراز معادل صدا، ترافیک، خط برازش، شاخص ترافیکی

◀ **استناد:** قربانی الف، غلامرضا فهیمی ف، توانا الف، کیادلیری م، محمدی م. بررسی میزان آلودگی صوتی بزرگراه شهید کلانتری مشهد با استفاده از تحلیل‌های آماری. فصلنامه پژوهش در بهداشت محیط. بهار ۱۴۰۱؛ ۱(۱): ۱۱-۲۰.

یکی از عوارض حمل و نقل در شهرها، آلودگی صوتی ناشی از وسایل نقلیه است. امروزه سروصدا در محیط‌های شهری به عنوان یک مسئله مهم در حوزه بهداشت عمومی مطرح است. با توجه به تأثیرات منفی آلودگی صوتی بر سلامتی و رفاه انسان، شناسایی و درک روزافزون این تأثیرات بر سلامتی افراد در معرض ضرورت یافته است.

در اکثر کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه دنیا، به مسئله آلودگی صوتی توجه شده و اقدامات زیادی نسبت به تدوین و اجرای قوانین کاهش یا رفع آلودگی صورت گرفته است (۱). در بسیاری از مطالعات انجام شده در سراسر جهان، به طور ویژه در کشورهای توسعه یافته، صدای ترافیک به عنوان یک صدای محیطی مزاحم مورد توجه می باشد و منجر به اختلال در رفاه و سلامتی جامعه شده است. در سال ۲۰۰۰ بیش از ۴۴٪ جمعیت اروپا (حدود ۲۱۰ میلیون نفر) به طور مداوم در معرض صدای ترافیک بالاتر از ۵۵ دسیبل قرار داشتند که پتانسیل بالقوه‌ای برای ایجاد صدمه به سلامتی مطرح می باشد (۲).

ارزیابی ارتباط میان ترافیک و سطح سروصدا در سه شهرستان ایالات متحده نشان داد که همبستگی بالایی میان تردد کل خودروها با سطح سروصدا در آتلانتا (۷۸٪)، لس آنجلس (۵۸٪) و شهر نیویورک (۶۲٪) وجود دارد. علاوه بر این در این مطالعه، سطح سروصدای پیش بینی شده توسط مدل تی ان ام (TNM) ^۱ با سطح سروصدای اندازه گیری شده در محیط واقعی با یکدیگر در ارتباط بود، هرچند مقادیر کمتری را از محیط واقعی نشان داد (۳).

مطالعه فتحی و همکاران در منطقه ۵ تهران نشان داد یکی از منابع صدای بارز و مشخص ناشی از تردد اتومبیل، تماس چرخ خودروها با سطح جاده می باشد. میانگین تراز معادل صدای اندازه گیری شده در منطقه ۵ شهر تهران، ۷۲/۳ A دسیبل بود (۴).

مطالعه فیلدر و زنین در شهر کورتیبای برزیل نیز نشان داد که با کاهش ۵۰ درصدی ترافیک، از میزان سروصدا در حدود ۳ دسیبل کاسته می شود (۵).

1. Traffic Noise Mode(TNM)

حسنی و همکاران در بررسی میزان آلودگی صدای ترافیک خیابان‌های منطقه بازار بزرگ تهران با مدل انتخابی TNM نشان دادند که هرچند مدل TNM دارای ارجحیت نسبی خصوصاً در برآورد تراز معادل صدا در مقایسه با سایر مدل‌ها است، اما وسعت استفاده از آن در اجرا، دارای محدودیت‌هایی از جمله بحث انعکاس در مدل، چندخطی بودن و یا دوطرفه بودن خیابان‌ها و نیز شیب آن‌ها است که در دقت مدل مورد مطالعه مؤثر می باشد (۶).

در مطالعه جعفری و همکاران تحت عنوان بررسی وضعیت آلودگی صوتی در شهر اصفهان، حداکثر مقدار Leq در نوبت صبح مربوط به چهارراه پل فردوسی به مقدار ۷۸/۳ دسیبل و در نوبت بعدازظهر مربوط به میدان جمهوری به مقدار ۷۹/۶ دسیبل بود. با توجه به نتایج به دست آمده مشخص شد که شهر اصفهان از آلودگی صوتی بالایی برخوردار است و در اکثر موارد نیز از استاندارد سازمان حفاظت محیط زیست ایران بالاتر است (۷).

خیامی و همکاران در مقایسه میانگین پارامترهای آلودگی صوتی در ایستگاه‌ها، فصول، ماه‌ها، ساعات و کاربری‌های مختلف بزرگراه وکیل آباد شهر مشهد در سطح معنی داری ۵٪ دریافتند که بیشترین میزان شاخص‌های صوتی اندازه گیری شده به ترتیب مربوط به ایستگاه ۲۰ (وکیل آباد ۳۰)، فصل پاییز، ماه مهر، نوبت صبح و کاربری تجاری- مسکونی به میزان ۸۵/۶۳، ۸۰/۲۳، ۸۰/۷۲ و ۷۸/۱۰ و ۸۱/۴۶ دسیبل می باشد (۸).

در مطالعه سلطانیان و ناری موسی در تعیین آلودگی صوتی در مناطق مختلف شهر امیدیه، شدت تراز صوت در هر سه بازه زمانی و در هر سه منطقه بالاتر از حد استاندارد بود؛ به طوری که میانگین تراز فشار صوت در مناطق تجاری، مسکونی- تجاری و مسکونی به ترتیب ۷۲/۸۶، ۶۷/۳۶ و ۶۱/۷۱ دسیبل بود (۹).

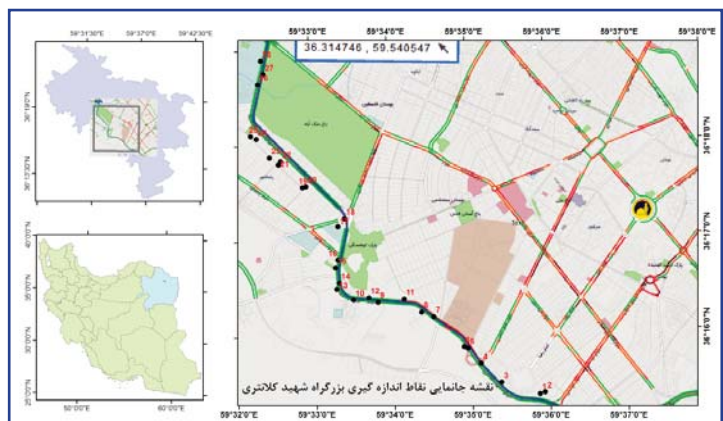
مطالعه صیادی و موفقی در شهر بیرجند نشان داد که ترافیک در میزان آلودگی صوتی اثر مستقیمی دارد. همچنین، بین تعداد و نوع خودرو و تراز آلودگی صوت ارتباط مستقیمی وجود دارد که در این میان، نقش موتورسیکلت‌ها بارزتر است (۱۰).

در مطالعه یاری و همکاران که با هدف تعیین شاخص‌های آلودگی صوتی شهر قم انجام شد، میانگین تراز معادل صوت در کل ایستگاه‌های اندازه‌گیری شده بالاتر از حد مجاز بود ($p < 0.05$). همچنین بیشترین و کمترین تراز به ترتیب مربوط به ایستگاه‌های میدان مطهری (A ۹۲/۶ دسی‌بل) و چهارراه بازار (A ۵۰/۱ دسی‌بل) بود (۱۱).

مطالعه حاضر با هدف بررسی میزان آلودگی صوتی ناشی از ترافیک در بزرگراه شهید کلانتری و تجزیه و تحلیل آماری سنجش‌ها انجام شد.

روش کار

شهر مشهد نیز همانند سایر شهرها به دلیل افزایش بی‌رویه وسایل نقلیه و نبود سازوکارهای مؤثر و زیرساخت‌ها در اعمال محدودیت برای استفاده از وسایل نقلیه شخصی، با معضل ترافیک و انواع آلاینده‌های محیط زیستی روبرو شده است. شهر مشهد مرکز استان خراسان رضوی با ۳۲۸ کیلومتر مربع مساحت و ۳,۳۷۲,۶۶۰ نفر جمعیت، به عنوان دومین شهر پرجمعیت ایران پس از تهران می‌باشد (سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵). بر اساس آخرین اطلاعات سالنامه آماری حمل و نقل (۱۳۹۸)، تعداد سفرهای سواره ساکنین مشهد در یک شبانه‌روز حدود ۶/۶۵ میلیون سفر و تعداد سفرهای سواره ساعت اوج صبح ۸۱۶ هزار سفر (حدود ۱۲٪ سفرهای روزانه) است.



شکل ۱. نقشه موقعیت منطقه مورد مطالعه و جانمایی محل ایستگاه‌های برداشت صدا (تعداد ۲۸ ایستگاه)

در این پژوهش بزرگراه کلانتری به عنوان یکی از مسیرهای ورودی اصلی شهر مشهد با حجم بالای تردد وسایل نقلیه و همچنین تمرکز مراکز مسکونی، تجاری، آموزشی و نظامی در حاشیه آن، به عنوان سایت مطالعاتی انتخاب گردید. یکی از دلایل دیگر در نظر گرفتن بزرگراه شهید کلانتری، انجام مطالعات بررسی آلاینده‌گی صوتی در بلوار وکیل آباد (شریانی درجه ۱) در همجواری این بزرگراه در مطالعات اخیر بوده تا امکان مقایسه فراهم گردد.

در ابتدا، در این مطالعه از طریق بازدیدهای میدانی و مصاحبه با مردم و مسئولان، ارزیابی اولیه از انتشار آلودگی صوتی در محدوده بزرگراه شهید کلانتری شهر مشهد صورت گرفت. سپس با استفاده از نقشه مسیر و بر اساس وضعیت تقاطع‌ها و تراکم نقاط حساس، منابع انتشار آلودگی صوتی در منطقه بزرگراه شهید کلانتری شهر مشهد شناسایی شد. در این مطالعه ۲۸ ایستگاه به منظور بررسی و اندازه‌گیری میزان تراز صدا در شبانه‌روز در منطقه مورد مطالعه تعیین و برداشت صدا به صورت میدانی انجام شد. موقعیت جغرافیایی ایستگاه‌های مذکور در شکل ۱ نشان داده شده است.

اندازه‌گیری تراز معادل صوت در ایستگاه‌های موردنظر این تحقیق در ۴ فصل بهار، تابستان، پاییز و زمستان سال‌های ۱۳۹۷-۹۸ به مدت ۱۲ ماه و در هر ماه به مدت ۷ روز (روز کاری و ساعات پیک ترافیک)، در بازه زمانی ۷/۳۰ صبح الی ۵/۳۰ صبح روز بعد انجام شد. مدت زمان اندازه‌گیری در هر ایستگاه ۱۰ دقیقه مدنظر قرار گرفت که برای اطمینان بیشتر، ۳ بار نیز تکرار شد. اولین اندازه‌گیری زمانی بود که مردم برای رفتن به محل کار از ساعت ۷/۳۰-۹/۳۰ صبح از خانه خارج می‌شدند، دومین اندازه‌گیری در ۱۲/۳۰ ظهر تا ۲/۳۰ بعدازظهر و سومین پایش در ساعت ۶/۳۰ عصر تا ۸/۳۰ شب در زمان بازگشت مردم به خانه و اتمام روز کاری خواهد بود. چهارمین پایش ساعت ۱۱/۳۰ نیمه‌شب تا ۱/۳۰ بامداد و آخرین اندازه‌گیری ساعت ۵/۳۰-۳/۳۰ بامداد انجام گردید.

در هر کدام از ایستگاه‌های نمونه‌برداری، متغیرهای مورد نیاز برای مدل‌سازی اندازه‌گیری و ثبت شدند که شامل اندازه‌گیری تراز معادل صوت و مشخصات ترافیک عبوری بودند.

که یکی از پیش فرض‌های اصلی برای آزمون رگرسیون، بررسی نرمال بودن توزیع این متغیرها است. برای آزمون نرمال بودن داده‌ها، آزمون کولموگروف- اسمیرنوف^۱ در محیط نرم‌افزار SPSS اجرا شد. شکل توزیع مورد بررسی قرار گرفت و آماره‌های انحراف معیار، واریانس، کشیدگی، انحراف از کشیدگی، چولگی و انحراف از چولگی در جدول ۱ استخراج شد. محققان معتقدند هرگاه کجی و چولگی داده‌ها بین ۲ و ۲- باشد، توزیع متغیرها نرمال است، لذا بر اساس مقادیر به دست آمده در خصوص کجی یا کشیدگی و چولگی می‌توان توزیع نرمال متغیرها را بررسی کرد که از نظر مقادیر کشیدگی، همه متغیرهای مورد بررسی توزیع نرمالی نداشتند و از نظر چولگی، تمامی موارد کمتر از ۲ و بیشتر از ۲- نبودند، لذا توزیع نتایج و میانگین آنها نرمال نبود. در این تحقیق از روش آزمون ناپارامتریک کروسکال والیس (Kruskal-Wallis) به منظور مقایسه میانگین داده‌های آزمایشی مربوط به دو و بیش از دو جامعه مستقل در سطح معنی داری ۵٪ استفاده شد. قابل ذکر است که در روش آماری مذکور از میانگین رتبه‌ها به جای شاخص میانگین به منظور مقایسه میانگین داده‌های آزمایشی استفاده می‌شود. در برونداد آزمون کولموگروف- اسمیرنوف اگر آزمون معنی‌دار بود یعنی p کوچک‌تر از ۵ صدم بود، به معنی این است که توزیع نرمال نیست.

به منظور انجام تحلیل و آزمون کیفی و کمی داده‌ها از نرم‌افزار SPSS، ورژن ۲۶ استفاده شد. تشخیص داده‌های پرت، بررسی نرمال بودن توزیع متغیرها و بررسی وجود همبستگی میان متغیرها مواردی است که در فرآیند بررسی داده‌ها مورد بررسی قرار گرفت. در ابتدا برای تشخیص داده‌های پرت از روش نمودار جعبه‌ای که تحت تأثیر داده‌های پرت قرار نمی‌گیرد، استفاده شد و با آزمون کولموگروف- اسمیرنوف، نرمال بودن داده‌ها بررسی و در صورت وجود داده‌های غیرنرمال، با اعمال توابع مختلفی نرمال شدند. برای تعیین وجود همبستگی میان متغیرها به دلیل این که سطوح سنجش متغیرها، نسبتی و توزیع آنها نرمال بود، از ضریب همبستگی پیرسون و برای تشخیص هم‌خطی چندگانه از مقدار ضریب تورم واریانس استفاده شد.

در تفسیر نتایج آزمون، چنانچه مقدار سطح خطای مشاهده شده از ۰/۰۵ بیشتر بود، در آن صورت توزیع مشاهده شده با توزیع نظری یکسان و تفاوتی بین این دو وجود نداشت؛ یعنی توزیع به دست آمده، توزیع نرمال بود، اما چنانچه مقدار معنی‌داری از ۰/۰۵ کوچک‌تر بود، آنگاه توزیع مشاهده شده با توزیع مورد انتظار متفاوت و توزیع فوق نرمال نبود.

یافته‌ها

آنالیز آماری برای متغیرهای مورد بررسی در این تحقیق ارائه شد

جدول ۱. آنالیز آماری نتایج اندازه‌گیری‌های انجام شده بر حسب ایستگاه سنجش

L_{90}	L_{50}	L_{10}	L_{peak}	L_{eq}	L_{max}	L_{min}	
۷۸/۴۲	۷۵/۲۹	۶۹/۳۷	۱۰۳/۷۰	۷۴/۴۸	۸۶/۳۲	۶۸/۵۴	حداقل
۸۹/۵۹	۸۶/۳۳	۸۱/۳۹	۱۲۱/۹۸	۸۵/۲۷	۹۹/۱۶	۷۲۸/۸۹	حداکثر
۵۶	۵۶	۵۶	۵۶	۵۶	۵۶	۵۶	تعداد
۲/۲۵۹۸۰	۲/۳۳۷۲۰	۱/۹۵۲۸۹	۴/۳۹۵۰۲	۲/۲۰۵۴۲	۲/۵۷۳۱۴	۸۷/۳۹۴۷۲	انحراف معیار
۵/۱۰۷	۵/۴۶۳	۳/۸۱۴	۱۹/۳۱۶	۴/۸۶۴	۶/۶۲۱	۷۶۳۷/۸۳۶	واریانس
-۱/۳۱۷	-۱/۳۳۱	-۰/۲۷۹	-۱/۲۴۶	-۱/۳۶۸	-۰/۴۸۶	۷/۴۷۱	کشیدگی
۰/۳۱۹	۰/۳۱۹	۰/۳۱۹	۰/۳۱۹	۰/۳۱۹	۰/۳۱۹	۰/۳۱۹	انحراف از کشیدگی
۲/۶۰۸	۲/۱۶۲	۲/۲۷۲	۱/۳۳۷	۲/۵۸۵	۰/۴۱۸	۵۵/۸۷	چولگی
۰/۶۲۸	۰/۶۲۸	۰/۶۲۸	۰/۶۲۸	۰/۶۲۸	۰/۶۲۸	۰/۶۲۸	انحراف از چولگی

1. Kolmogrove-Smirnov

با توجه به مقدار Sig که در ستون آخر جدول ۲ مشاهده می‌شود، توزیع داده‌های متغیرها نرمال در نظر گرفته نشد. این نتیجه با آزمون کولموگروف-اسمیرنوف که مقدار Sig برایش محاسبه شد نیز مطابقت داشت.

در جدول ۳ داده‌های اندازه‌گیری شده متغیرهای مورد برحسب

جدول ۲. آزمون نرمال‌سنجی شاخص‌های اندازه‌گیری شده برحسب ایستگاه سنجش

Kolmogorov-Smirnov		
Sig.	Df	Statistic
۰/۰۰۲	۵۶	۰/۱۵۶ L_z
۰/۰۶۶	۵۶	۰/۱۱۴ L_{max}
۰/۰۰۰	۵۶	۰/۴۹۸ L_{min}
۰/۰۰۱	۵۶	۰/۱۶۳ L_{eq}
۰/۲۰۰	۵۶	۰/۰۹۴ L_{10}
۰/۰۰۰	۵۶	۰/۱۸۷ L_{50}
۰/۰۰۷	۵۶	۰/۱۴۱ L_{90}

جدول ۳. آنالیز آماری نتایج اندازه‌گیری‌های انجام شده برحسب دوره زمانی

L_{90}	L_{50}	L_{10}	L_{zpeak}	L_{eq}	L_{max}	L_{min}	
۷۴/۳۰	۶۷/۴۶	۶۹/۳۷	۶۵/۵۶	۶۸/۶۵	۷۸/۰۹	۵۹/۴۳	حداقل
۸۸/۷۶	۸۵/۷۶	۸۱/۳۹	۷۷/۴۰	۸۴/۲۶	۹۵/۸۹	۷۸/۸۷	حداکثر
۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	تعداد
۴/۸۸۸۱۳	۶/۷۵۴۳۳	۱/۹۵۲۸۹	۳/۴۵۸۷۲	۵/۹۵۱۰۰	۶/۹۴۷۳۰	۷/۱۹۴۰۰	انحراف معیار
۲۳/۸۹۴	۴۵/۶۲۱	۳/۸۱۴	۱۱/۹۶۳	۳۵/۷۷۲	۴۸/۲۶۵	۵۱/۷۵۴	واریانس
-۱/۸۲۲	-۱/۶۸۲	-۰/۲۷۹	-۲/۸۲۱	-۱/۶۶۰	-۱/۳۰۹	-۱/۴۵۸	کشیدگی
۰/۶۸۷	۰/۶۸۷	۰/۳۱۹	۰/۶۸۷	۰/۶۸۷	۰/۶۸۷	۰/۶۸۷	انحراف از کشیدگی
۲/۱۹۴	۱/۲۷۶	۲/۲۷۲	۸/۴۱۱	۱/۱۷۵	۰/۲۶۱	۰/۷۱۱	چولگی
۱/۳۳۴	۱/۳۳۴	۰/۶۲۵	۱/۳۳۴	۱/۳۳۴	۱/۳۳۴	۱/۳۳۴	انحراف از چولگی

جدول ۴. آزمون نرمال‌سنجی شاخص‌های اندازه‌گیری شده در ایستگاه سنجش

Kolmogorov-Smirnov		
Sig.	Df	Statistic
۰/۰۳۲	۱۰	۰/۲۷۴ L_z
۰/۰۰۹	۱۰	۰/۳۰۵ L_{max}
۰/۰۳۳	۱۰	۰/۲۷۳ L_{min}
۰/۰۰۱	۱۰	۰/۳۵۱ L_{eq}
۰/۰۰۱	۱۰	۰/۳۶۰ L_{10}
۰/۰۰۰	۱۰	۰/۳۶۶ L_{50}
۰/۰۰۰	۱۰	۰/۳۸۱ L_{90}

برای آزمون‌های نرمال بودن مشاهده نشد. با توجه به مقدار Sig که در ستون آخر جدول ۶ مشاهده می‌شود، توزیع داده‌ها غیر نرمال در نظر گرفته شد. این نتیجه با آزمون کولموگروف-اسمیرنوف که مقدار Sig برایش محاسبه شد نیز مطابقت داشت.

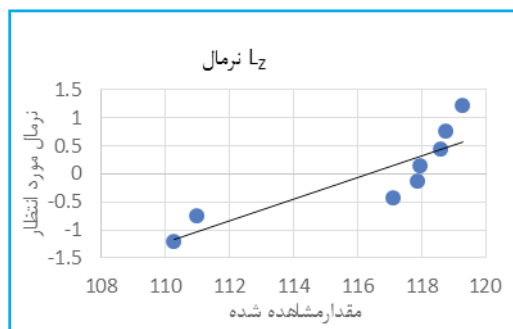
در جدول ۵ اندازه‌گیری‌های انجام شده برای متغیرهای در فصول مختلف مورد بررسی قرار گرفت. بر اساس مقادیر به دست آمده در خصوص کجی یا کشیدگی و چولگی از نظر مقادیر کشیدگی، همه متغیرهای مورد بررسی توزیع نرمالی نداشتند لذا توزیع نتایج و میانگین آنها نرمال نبود. آماره‌ها و مقدار احتمال

جدول ۵. آنالیز آماری نتایج اندازه‌گیری‌های انجام شده فصلی

L_{90}	L_{50}	L_{10}	L_{zpeak}	L_{eq}	L_{max}	L_{min}	
۸۵/۶۰	۸۱/۱۰	۷۴/۶۱	۱۱۰/۲۶	۸۰/۶۵	۹۲/۶۸	۷۱/۶۱	حداقل
۸۸/۱۲	۸۵/۰۰	۷۷/۱۹	۱۱۹/۳۱	۸۳/۷۷	۹۴/۶۵	۷۷/۰۸	حداکثر
۲۸	۲۸	۲۸	۲۸	۲۸	۲۸	۲۸	تعداد
۰/۸۵۳۶۳	۱/۶۳۰۴۴	۰/۸۹۴۹۱	۳/۶۱۰۵۲	۱/۲۱۵۰۱	۰/۶۳۲۵۱	۲/۱۲۷۴۳	انحراف معیار
۰/۷۲۹	۲/۶۵۸	۰/۸۰۱	۱۳/۰۳۶	۱/۴۷۶	۰/۴۰۰	۴/۵۲۶	واریانس
۰/۹۴۳	۰/۱۶۱	۱/۴۷۸	-۱/۳۱۴	۰/۲۰۳	۰/۴۴۲	-۱/۳۲۵	کشیدگی
۰/۷۵۲	۰/۷۵۲	۰/۷۵۲	۰/۷۵۲	۰/۷۵۲	۰/۷۵۲	۰/۷۵۲	انحراف از کشیدگی
۰/۴۲۴	-۲/۱۶۸	۱/۵۴۵	-۰/۱۰۶	-۱/۸۰۵	-۰/۰۸۲	۰/۰۱۵	چولگی
۱/۴۸۱	۱/۴۸۱	۱/۴۸۱	۱/۴۸۱	۱/۴۸۱	۱/۴۸۱	۱/۴۸۱	انحراف از چولگی

جدول ۶. آزمون نرمال سنجی شاخص‌های اندازه‌گیری شده فصلی

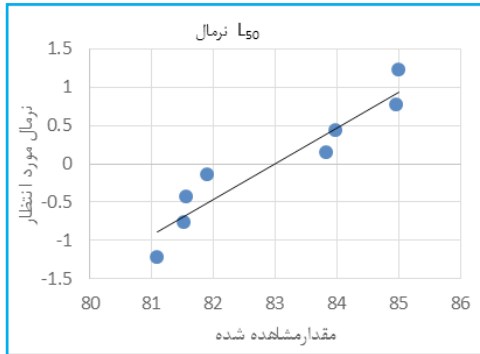
Kolmogorov-Smirnov			
Sig.	Df	Statistic	
۰/۰۰۹	۸	۰/۳۳۴	L_z
۰/۲۰۰	۸	۰/۱۳۰	L_{max}
۰/۰۰۲	۸	۰/۳۶۵	L_{min}
۰/۲۰۰	۸	۰/۱۸۷	L_{eq}
۰/۰۸۷	۸	۰/۲۷۱	L_{10}
۰/۱۶۸	۸	۰/۲۴۶	L_{50}
۰/۲۰۰	۸	۰/۱۷۰	L_{90}



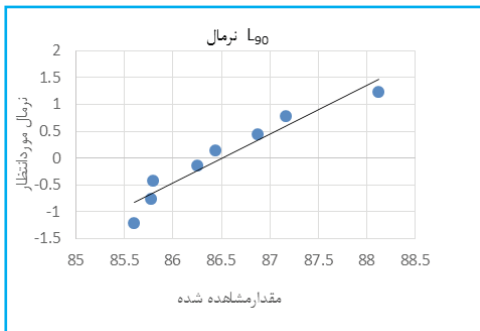
برازش توزیع داده‌های فصلی

نمودارهای ۱ تا ۶، بررسی و تحلیل توزیع داده‌های پارامترهای مورد سنجش L_{90} ، L_{50} ، L_{10} ، L_{eq} ، L_{max} ، L_{min} ، L_z در فصل سال را نشان می‌دهند.

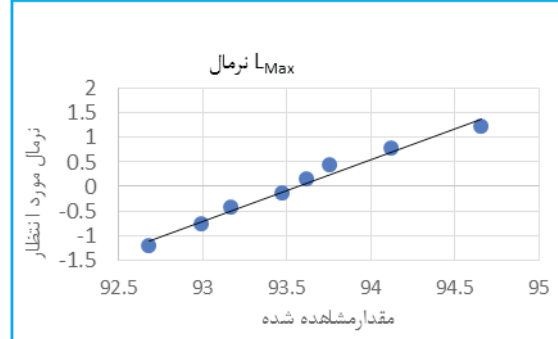
نمودار ۱. نمایش تصویری برازش داده‌های فصلی L_z بانمودار Q-Q



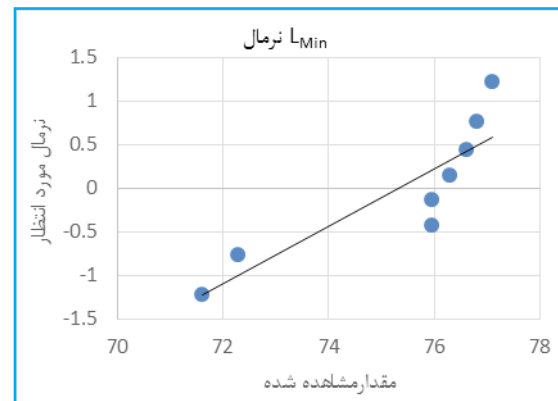
نمودار ۵. نمایش تصویری برازش داده های فصلی L_{50} بانمودار
Q-Q plot



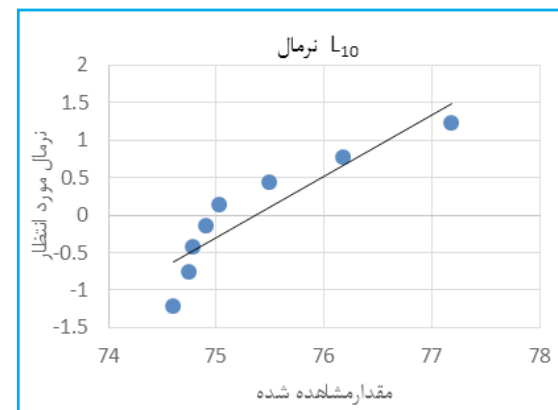
نمودار ۶. نمایش تصویری برازش داده های فصلی L_{90} بانمودار
Q-Q plot



نمودار ۲. نمایش تصویری برازش داده های فصلی L_{max} بانمودار
Q-Q



نمودار ۳. نمایش تصویری برازش داده های فصلی L_{Min} بانمودار
Q-Q



نمودار ۴. نمایش تصویری برازش داده های فصلی L_{10} بانمودار
Q-Q plot

در بررسی و تحلیل نمودار ۱ تا ۶ مشاهده گردید که پارامترهای L_{50} ، L_{10} ، L_{Min} و L_{Max} از لحاظ تصویری دارای توزیع یکسان پارامترهای اندازه گیری فصلی نبوده و توزیع یکنواخت نتایج در محدوده خط برازش مشاهده نشد.

بحث

امروزه آلودگی صوتی، مسئله مهمی برای کیفیت زندگی در نواحی شهری محسوب می شود. مدیریت این نوع از آلودگی از طریق کنترل و کاهش صدای محیطی و آلودگی صوتی ناشی از آن، مطالبه بخش قابل توجهی از ساکنان و مقامات شهری است؛ چراکه صدای ناشی از ترافیک به عنوان مهم ترین منبع مولد صوت در محیط های شهری می تواند آثار نامطلوبی بر ساکنین مجاور منابع صوت و بهره برداران بگذارد.

بزرگراه کلانتری بیشتر از حد مجاز است. بیشترین مقادیر برداشت شده تراز معادل صدا (Leq) توسط دستگاه صوت سنج در محیط واقعی در دوره‌های زمانی ۴ فصل متعلق به ایستگاه بلوار پیروزی، پمپ بنزین کوهسنگی و ورودی کوهسنگی بود که با حداکثر مقدار بین ۸۰ تا ۸۷ دسی‌بل بود. در سایر مقادیر سنجش کمتر از ۸۰ دسی‌بل بود و ملاحظه می‌گردد مقادیر اندازه‌گیری بالای حدود مجاز تراز صوتی در مناطق مسکونی و تجاری می‌باشد که در روز، مقادیر استاندارد ۵۵ دسی‌بل و در شب ۴۵ دسی‌بل است، در حالی که مقادیر اندازه‌گیری شده بالای ۶۰ دسی‌بل و تا حدود ۸۵ دسی‌بل نیز می‌باشد.

نتیجه‌گیری

نتایج این مطالعه بیانگر این واقعیت است که میانگین تراز روز به‌دست‌آمده در بزرگراه شهید کلانتری شهر مشهد بالاتر از حد استاندارد ایران است و لذا می‌بایست اقدامات جدی در جهت کنترل صدا و پیشگیری از عوارض ناشی از آن در منطقه انجام شود. بنابراین از روشهای مقابله با آلودگی صوتی در شهرها میتوان به جانمایی و پراکنش مناسب کاربریهای شهری و رعایت نحوه دسترسی آنها، تولید وسایل نقلیه استاندارد و کم صدا، اعمال محدودیت در تردد خودروها و موتورسیکلتها، ایجاد محدودیت سرعت، اصلاح فرهنگ ترافیکی و گسترش حمل و نقل همگانی اشاره کرد. همچنین ساخت دیوارهای صوتی در اطراف راهها و استفاده از مصالح جاذب صدا در واحدهای مسکونی و تجاری یا فضای سبز در حاشیه منازل مسکونی یا راهها کمک شایانی در کاهش آلودگی شهر خواهد کرد. ایستگاههای سنجش آلودگی صوتی به تعداد مناسب و وجود نقشه پایه وضعیت صدای ترافیک در بزرگراه میتواند برای سایر پژوهشهای مربوط به آثار صدا بر محدوده مطالعاتی مثمر ثمر واقع شود.

ملاحظات اخلاقی

نویسندگان تمام نکات اخلاقی شامل عدم سرقت ادبی، انتشار دوگانه، تحریف داده‌ها و داده‌سازی را در این مقاله رعایت کرده‌اند. همچنین هرگونه تضاد منافع حقیقی یا مادی که ممکن است بر

در مقایسه میانگین پارامترهای آلودگی صوتی در ایستگاه‌های مختلف بزرگراه شهید کلانتری در سطح معنی‌داری ۰/۵٪، بیشترین میزان صدا و شاخص‌های صوتی اندازه‌گیری شده به‌ترتیب مربوط به ایستگاه اول آبادگران با میزان ۷۹/۶۱ دسی‌بل، جاده ورودی به کوهسنگی حدود ۸۰ دسی‌بل و کمترین میزان ایستگاه میدان حافظ حدود ۵۸ دسی‌بل بود.

به‌نظر می‌رسد افزایش تراز صدا و شاخص‌های مربوطه در این ایستگاه می‌تواند ناشی از موقعیت مکانی آن به‌عنوان ایستگاه‌های مرکزی و اصلی این بزرگراه، محل تلاقی خیابان‌های منتهی این ایستگاه‌ها به شهرک‌های اطراف، تجمع و تردد نسبتاً زیاد وسایل نقلیه موتوری در حاشیه بزرگراه، حرکت وسایل نقلیه با دنده سنگین به‌خصوص در ساعات شلوغ و همچنین تردد زیاد وسایل حمل‌ونقل عمومی و موتورسیکلت‌ها باشد.

همچنین با توجه به نتایج حاصل از این تحقیق مشخص می‌گردد که در تمام فصول سال، میانگین تراز معادل صدا در تمامی ایستگاه‌های مورد بررسی، بالاتر از تراز صدای محیطی روزانه توصیه شده استاندارد صدا در هوای آزاد ایران می‌باشد که از این میان، فصل پاییز دارای بیشترین میزان تراز معادل صوت (Leq) به میزان ۸۰ سی‌بل بود. بالا بودن میزان تراز معادل صدا و سایر شاخص‌های صوتی اندازه‌گیری شده به‌دلیل بازگشایی مدارس و دانشگاه‌ها در فصل پاییز و با توجه به تغییر حجم ترافیک و افزایش میزان تردد وسایل نقلیه از جمله خودروهای سواری، اتوبوس و مینی‌بوس در این فصل می‌باشد.

همچنین بر اساس نتایج حاصل از این تحقیق، تمامی ساعات مذکور در بازه‌های زمانی صبح، ظهر، عصر و شب دارای تراز صدای محیطی فراتر از حدود توصیه شده روزانه برای مناطق مسکونی - تجاری یعنی ۶۰ دسی‌بل بودند و بیشترین تراز معادل صوت مربوط به نوبت صبح به میزان ۸۲ دسی‌بل بود که با توجه به تردد بیشتر وسایل نقلیه و شروع به کار ادارات و مراکز آموزشی در ساعات ابتدایی روز، مورد توجه است.

در انتهای تحقیق مشخص گردید که میزان آلودگی صوتی در

نتایج یا تفسیر مقاله تأثیر بگذاردارارد می کنند.

تشکر و قدردانی

بدین وسیله از سرکارخانم فاطمه حسنی، کارمند سازمان حفاظت

محیط زیست تهران که در مدل سازی و آنالیز آماری صمیمانه همکاری داشته اند، تشکر و قدردانی می شود.

References

1. Agarwal, S. and Swami, B.L. 2011. Road traffic noise, annoyance and community health survey-Acase study for an Indian city. Noise and health,13(53): 272.
2. Aydin Y, Kaltenbach M. Noise Perception,Heart Rate And Blood Pressure In Relation To Aircraft Noise In The Vicinity Of The Frankfurt Airport. Clinic Res Cardiol 2007; 96 (6): 347-58.
3. Eunice Y. Lee a,n, Michael Jerrett a, Zev Ross b, Patricia F. Coogan c, Edmund Y.W. Seto Assessment of traffic-related noise in three cities in the United States Environmental Research 132 (2014) 182–189
4. Fathi, S., Nassiri, P., Esmaeil Pour M., Moradi, R. and Razaghei, F. Study of noise pollution in the district 5 of tehran municipally. J Environ Sci Technol, 2015; 17(2), 1-7. (Persian)
5. Fielder, P.E, Zannin, P.H., ۲۰۱۵. Evaluation of noise pollution in urban traffic hubs-Noise maps and measurements Environ Impact Assessm Rev,9-1: 51
6. Hassani, F., Nasser, P., hassani, Z., ۲۰۱۵. Evaluation of Traffic Noise pollution inGrand Bazaar of Tehranwith TNM Model. The ۱۴th International Conference of traffic and TransportationEngineering (in Persian).
7. Jafari, N., Bina, B., Mortezaie, S., Ebrahimi, A. and Abdolah Nejad, A. Survey of noise pollution levels in congested areas of Isfahan, Iran. Health System Research; 2012, 7(5): 587-595. (Persian)
8. Khayami, E., Mohammadi, M., Bahadori, M. Hasani, F. and Ghorbani, A. Evaluation and Zonation of Noise Pollution in Vakil-Abad Highway, Mashhad. J NATUR ENVIRON; 2019, 72(1): 73-83.
9. Soltanian, S. and Narimousa, Z. Evaluation of Noise pollution in Omidiyeh city, 2015. J Health Res Commun. 2016; 1(4):12-20. (Persian)
10. Sayadi Anari, M. H. and Movafagh, A. Environmental noise pollution level at birjand city using statistical and GIS techniques. J Environ Stu; 2014, 40(3): 693-710. (Persian)
11. Yari, A. R, Dezhdar B., Koohpaei A. Ebrahimi, A., Mashkiiri, A. R., Mohammadi, M. J. and Arsang-Jang, S. Evaluation of traffic noise pollution and control solutions offering: a case study in Qom, iran. J Sabz Univ Med Sci; 2016 23(4): 600-607. (Persian)