

WYNIKI CIĄGLYCH POMIARÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU DLA PORTU LOTNICZEGO IM. F. CHOPINA W WARSZAWIE

Nazwa obiektu: Punkt pomiarowy nr 4 „Onkologia”

Data wykonania pomiaru:

początek: 01 -02- 2017

koniec: 28 - 02- 2017

Lokalizacja punktu pomiarowego: Warszawa, ul. Pileckiego

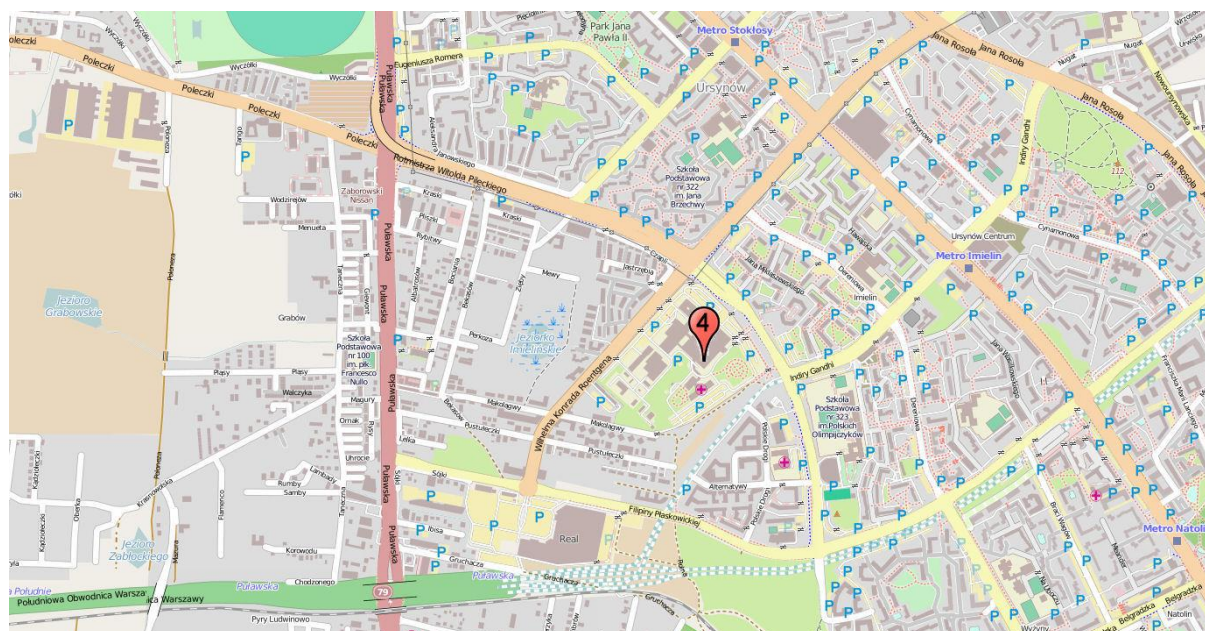
Układ współrzędnych: WGS 84

Szerokość geograficzna: N 52° 08' 47,2”

Długość geograficzna: E 21° 01' 59,9”

Względna wysokość punktu pomiarowego [m]: 38

Lokalizacja na planie:



Metoda badań:

Metoda ciągłych lub okresowych pomiarów monitoringowych: metodyka referencyjna, określona w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16.06.2011 w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem.

Metody obliczeniowe: jw.

Aparatura pomiarowa:

Analizator poziomu dźwięku (producent; nr typu): Lochard, EMU-2

Mikrofon/sonda mikrofonowa (producent; nr typu): Lochard, 41DM-2

Świadectwo uwierzytelnienia: decyzja nr ZT 96/2006 zatwierdzająca typ mierników poziomu dźwięku o znaku fabrycznym EMU2, produkowanych przez Lochard Ltd., wydana dnia 13.04.2006 r. przez Prezesa Głównego Urzędu Miar.

Wzorzec akustyczny (producent; nr typu): Brüel & Kjær; 4228

Zestawienie zdarzeń akustycznych spowodowanych przelotami statków powietrznych w porze dnia (przedział czasu pomiędzy godz. 06.00 – 22.00)

Data i godz. Zdarzenia	Samolot	Operacja*	L _{Aeq}	L _{Amax}	L _{AE}
			[dB]	[dB]	[dB]
01-02-2017 11:49:02	A320	D	68,8	70,5	80,6
01-02-2017 16:32:39	E170	D	67,1	68,4	78,5
02-02-2017 10:48:22	B734	A	68,5	69,9	79,0
02-02-2017 13:08:52	AN28	D	68,8	73,6	89,6
02-02-2017 14:15:07	DH8D	D	67,9	73,3	85,7
05-02-2017 20:39:13	E170	D	68,7	71,1	80,4
07-02-2017 15:51:57	B763	D	73,0	76,5	87,5
07-02-2017 15:57:51	B788	D	71,3	73,5	85,1
07-02-2017 16:05:19	DH8D	D	67,5	69,1	79,3
08-02-2017 10:15:16	SU95	D	67,5	68,8	78,3
08-02-2017 10:54:30	A320	D	68,6	70,7	86,5
08-02-2017 10:59:04	E190	D	73,1	77,9	86,3
08-02-2017 11:04:51	CRJ9	D	68,7	70,5	82,5
08-02-2017 11:06:03	DH8D	D	68,6	70,5	82,6
08-02-2017 11:17:33	E170	D	69,3	72,1	85,1
08-02-2017 16:32:34	E190	D	69,4	70,8	80,5
09-02-2017 15:21:54	E170	D	70,2	73,2	84,5
09-02-2017 15:30:18	E170	D	71,1	74,2	86,1
09-02-2017 16:43:32	E190	D	69,0	72,6	81,6
23-02-2017 13:30:13	DH8D	A	70,8	74,3	83,8
23-02-2017 20:42:10	A320	A	68,8	70,2	80,2
24-02-2017 11:03:59	E170	A	73,9	79,4	93,7
24-02-2017 11:13:06	B788	A	74,0	84,1	94,6
24-02-2017 11:33:41	A321	A	75,8	83,9	96,6
24-02-2017 11:35:41	A321	A	70,1	74,8	86,8
24-02-2017 17:44:01	A321	A	75,2	79,3	88,4
24-02-2017 17:49:16	A319	A	76,2	80,6	89,8
24-02-2017 17:53:25	A321	A	75,1	79,4	88,3
25-02-2017 10:29:09	E170	A	74,7	80,2	89,9
25-02-2017 10:34:18	E170	A	72,0	78,2	88,8

LEGENDA

- Samolot – typ statku powietrznego
- Operacja: A – lądowanie, D – start
- L_{Aeq} – równoważny poziom dźwięku dla zdarzenia akustycznego
- L_{Amax} – maksymalny poziom dźwięku dla zdarzenia akustycznego
- L_{AE} – ekspozycyjny poziom dźwięku dla zdarzenia akustycznego
- Kolorem niebieskim oznaczono zdarzenia akustyczne, które miały miejsce w czasie gdy nie były spełnione warunki meteorologiczne¹

¹ Warunki meteorologiczne określone w punkcie D "Referencyjnej metodyki wykonywania ciągłych pomiarów poziomów hałasu wprowadzanego do środowiska przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych w związku z eksploatacją lotnisk oraz kryteria lokalizacji punktów pomiarowych" (Załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem).

Zestawienie zdarzeń akustycznych spowodowanych przelotami statków powietrznych w porze nocy (przedział czasu pomiędzy godz. 22.00 – 06.00)

Data i godz. zdarzenia	Samolot	Operacja*	LAeq [dB]	LAmaz [dB]	LAE [dB]
20-02-2017 22:44:29	A320	A	77,8	81,8	95,6
20-02-2017 22:45:29	A320	A	70,9	76,8	88,6
20-02-2017 22:51:28	A320	A	75,0	81,6	92,8

Równoważny poziom dźwięku w porze dnia i w porze nocy w odniesieniu do jednej doby, wg wskaźników L_{AeqD} i L_{AeqN} powodowany przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych

Dzień miesiąca/ luty 2017r.	Równoważny poziom dźwięku	
	Pora dnia L_{AeqD} w dB	Pora nocy L_{AeqN} w dB
1	35,1	0,0
2	43,7	0,0
3	0,0	0,0
4	0,0	0,0
5	32,8	0,0
6	0,0	0,0
7	0,0	0,0
8	0,0	0,0
9	41,6	0,0
10	0,0	0,0
11	0,0	0,0
12	0,0	0,0
13	0,0	0,0
14	0,0	0,0
15	0,0	0,0
16	0,0	0,0
17	0,0	0,0
18	0,0	0,0
19	0,0	0,0
20	0,0	0,0
21	0,0	0,0
22	0,0	0,0
23	32,6	0,0
24	0,0	0,0
25	0,0	0,0
26	0,0	0,0
27	0,0	0,0
28	0,0	0,0

Warunki meteorologiczne dla lotniska:

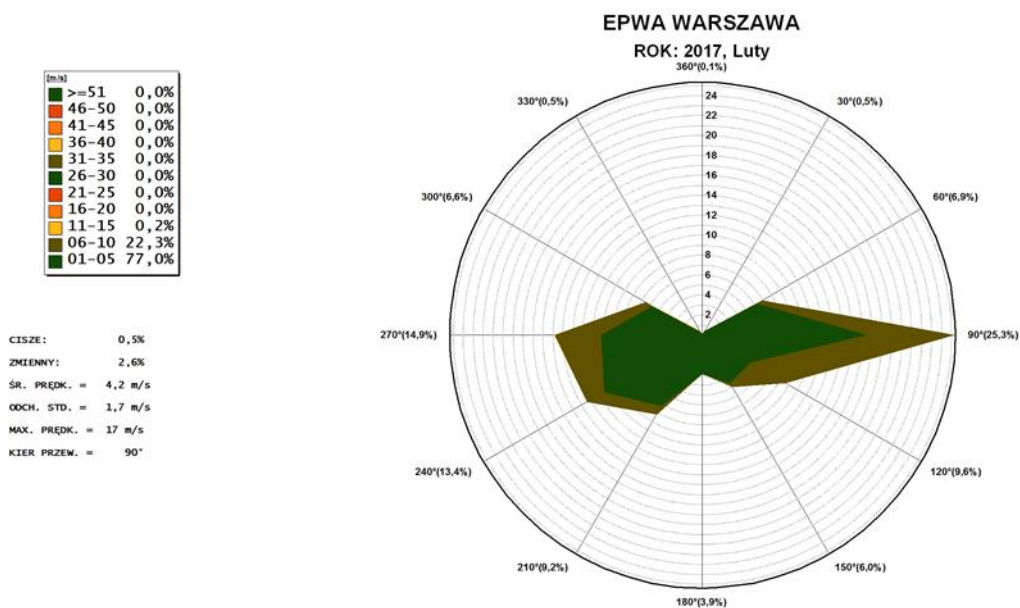
Ustalane na wysokości: 106,51 m n.p.m.

Wielkości ustalone	Wartości maksymalne w danym miesiącu	Wartości minimalne w danym miesiącu	Wartości średnie miesięczne
Prędkość i kierunek wiatru* [m/s /°]			
Temperatura [°C]	13,7	-10,9	-0,8
Wilgotność względna [%]	99	32	80
Ciśnienie atmosferyczne [hPa]	1027,8	975,4	1006,5

stan pogody w okresie wykonywania pomiaru:	
inne spostrzeżenia	

*Dla pomiarów okresowych

W tabelach zawierających zestawienia zdarzeń akustycznych zarejestrowanych w punktach pomiarowych, zaznaczono kolorem niebieskim okresy, w których nie były spełnione warunki meteorologiczne, określone w punkcie D "Referencyjnej metodyki wykonywania ciągłych pomiarów poziomów hałasu wprowadzanego do środowiska przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych w związku z eksploatacją lotnisk oraz kryteria lokalizacji punktów pomiarowych" (Załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem).



W punkcie pomiarowym nr 2 - Piaseczno dane dot. operacji lotniczych z systemu monitorowania hałasu lotniczego oraz poziomy równoważne hałasu podane są dla pory nocy (22.00-06.00). Ze względu na prowadzone w porze dnia w pobliżu punktu pomiarowego prace budowlane będące źródłem hałasu, zapisane w tym punkcie dane akustyczne nie są miarodajne i nie mogą posłużyć do obliczenia poziomów równoważnych dla hałasu lotniczego.