



بررسی آلودگی صوتی در راه آهن شهری و حومه تهران در سال ۱۳۸۹

منصوره حمیدی^۱، امیر کاوسی^۲، پروین نصیری^۳، ابوالفضل همدانی^۴، سجاد کیانی^۵، حمیدرضا دهقان^۶

تاریخ پذیرش: ۹۰/۰۷/۱۰

تاریخ ویرایش: ۹۰/۰۵/۰۴

تاریخ دریافت: ۹۰/۰۱/۲۸

چکیده

زمینه و هدف: آلودگی صوتی یکی از عوامل خطرزا در محیط زیست انسانی است که می‌تواند سلامتی روحی، روانی و جسمی انسان را به صورت جدی به مخاطره اندازد. یکی از منابع مهم این آلودگی، صدای ناشی از ترافیک و حمل و نقل شهری به ویژه سیستم راه آهن شهری (مترو) در محیط زیست می‌باشد. در این مقاله به بررسی و ارزیابی وضعیت صدا در کابین راهبرها و داخل واگن مسافری قطارهای متروی تهران و حومه پرداخته شده است.

روش بررسی: در این مطالعه مقطعی تراز صدا و آنالیز فرکانس صدا در قطارهای خطوط یک، دو، چهار و پنج مترو که هم اکنون از خطوط فعال در شهر تهران و حومه می‌باشند، در ۳۵۴ نقطه مورد اندازه گیری و ارزیابی قرار گرفته است که ۹۶ نقطه در داخل کابین راهبر و ۲۵۸ نقطه در داخل واگن قطارها به مدت یک هفته در طی روز در دو وضعیت حرکت و توقف قطار انجام شده است. ارزیابی صدا بر اساس استاندارد هوای آزاد مصوب شورای عالی محیط زیست ایران و سازمان ACGIH انجام شد. همچنین قطارهای مترو از نظر آلودگی صوتی بر اساس نوع قطار (AC, DC, TM) با یکدیگر مورد مقایسه قرار گرفتند. برای اندازه گیری صدا از دستگاه آنالیزور دار کالیبره شده مدل CEL-۴۹۰/۴۵۰ استفاده گردید و داده‌ها با استفاده از روش‌های توصیفی آماری و آزمون t و آنالیز واریانس توسط نرم افزار SPSS۱۸ مورد تحلیل قرار گرفت.

یافته‌ها: میانگین تراز معادل صوتی محاسبه شده داخل واگن در حین حرکت برابر ۷۱/۹dBA که به طور معنی داری بیشتر از حد استاندارد (۶۵dBA) می‌باشد ($P < 0/01$). در صورتی که میانگین تراز معادل صوتی محاسبه شده داخل کابین در حین حرکت برابر ۷۳/۳dBA که به طور معنی داری کمتر از حد استاندارد (۸۵dBA) می‌باشد ($P < 0/01$). بین میانگین تراز فشار صوتی (داخل واگن و کابین راهبر) در موقعیت حرکت با توقف اختلاف معنی داری وجود دارد ($P < 0/01$). اما اختلاف معنی داری بین تراز فشار صوتی داخل واگن و کابین راهبرها در موقعیت حرکت وجود نداشت ($P = 0/5$). در داخل واگن در فرکانس‌های مختلف اختلاف معنی داری بین متوسط تراز فشار صوتی در موقعیت حرکت و توقف وجود ندارد ($P = 0/5$). اما این مطلب در مورد کابین در فرکانس‌های ۵۰۰ و ۲۵۰ اختلاف معنی داری بین متوسط تراز فشار صوتی در موقعیت حرکت و توقف وجود دارد ($P < 0/01$). قطارهای نوع TM۱ و TM۲ از لحاظ متوسط تراز معادل صوتی و فشار صوتی در یک سطح ($P = 0/677$) و قطارهای نوع AC و DC هم در یک سطح قرار دارند ($P = 0/5$) که به ترتیب متوسط صدا در آنها برابر ۶۹/۵ و ۷۳ می‌باشد.

نتیجه گیری: نتایج بدست آمده از این پژوهش نشان داد که میانگین تراز معادل صوتی در داخل کابین‌ها کمتر از حد مجاز اما در داخل واگن‌ها بیشتر از حد مجاز است؛ لذا اقدامات کنترلی و اصلاحی برای کاهش صدا در داخل واگن‌ها ضروری به نظر می‌رسد.

کلید واژه‌ها: آلودگی صوتی، راه آهن شهری، تهران

مقدمه

با وجود اینکه امواج صوتی به عنوان یک عامل ضروری در زندگی انسان محسوب می‌شود، اما در برخی از موارد و در شرایط خاص، شنیدن این امواج صوتی چندان خوشایند نیست و مواجهه بیش از حد مجاز با صدا در محیط سبب آزار و افت شنوایی در انسان می‌گردد. سر و صدا علاوه بر اثر سوء بر سیستم

شنوایی به عنوان یک استرسور عمومی بر روی قلب و عروق اثر گذاشته و موجب تحریک اعصاب، اضطراب، مشکلات روحی و روانی می‌شود [۴]. سروصدا در شهرها به عنوان یکی از مشکلات مهم زیست محیطی به دلایل مختلفی نظیر ازدیاد تراکم جمعیت، افزایش تعداد وسایل حمل و نقل، افزایش صنایع و افزایش فعالیت‌های ساختمان‌سازی و عمرانی رو

۱- (نویسنده مسئول) مربی، گروه بهداشت حرفه ای، دانشکده سلامت، ایمنی و محیط زیست، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران. man.hamidi@yahoo.com

۲- استادیار، گروه علوم پایه، دانشکده سلامت و ایمنی و محیط زیست، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران.

۳- استاد، گروه بهداشت حرفه ای، دانشکده بهداشت دانشگاه علوم پزشکی تهران، تهران، ایران.

۴- دانشجوی کارشناسی بهداشت حرفه ای دانشکده سلامت، ایمنی و محیط زیست دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران.

۵- کارشناسی ارشد مهندسی محیط زیست و رئیس حوزه سلامت و ایمنی خطوط ۲ و ۵ متروی تهران و حومه.

تراز فشار صوتی در کابین راهبر این دو نوع قطار بالاتر از حد مجاز بود [۶].

زنین در سال ۲۰۰۶ آلودگی صوتی رادراخل سه نوع اتوبوس شهری برزیل جهت مواجهه رانندگان اتوبوس مورد بررسی قرارداد تراز مواجهه ۸ ساعته در ۵۶ اتوبوس ازهرسه نوع اتوبوس مورد اندازه گیری قرارگرفت براساس استاندارد ISO 1999 نتایج بهدست آمده ازاین تحقیق کمتر از حد مجاز و محل کار رانندگان ایمن تلقی گردید [۷].

با توجه به این مطالب و نظر به توجه ویژه شهرداری تهران به توسعه قطار شهری در چند سال اخیر و استقبال خوب مردم در انتخاب قطار شهری برای مسافرت‌های درون شهری، تعیین وضعیت صوتی در داخل قطارهای شهری امری ضروری به نظر می‌رسد.

هدف از این تحقیق بررسی و ارزیابی وضعیت صوتی در داخل قطارهای (کابین راهبر و واگن) راه آهن شهری و حومه تهران می باشد.

آشنایی کلی با خطوط متروی تهران و

حومه

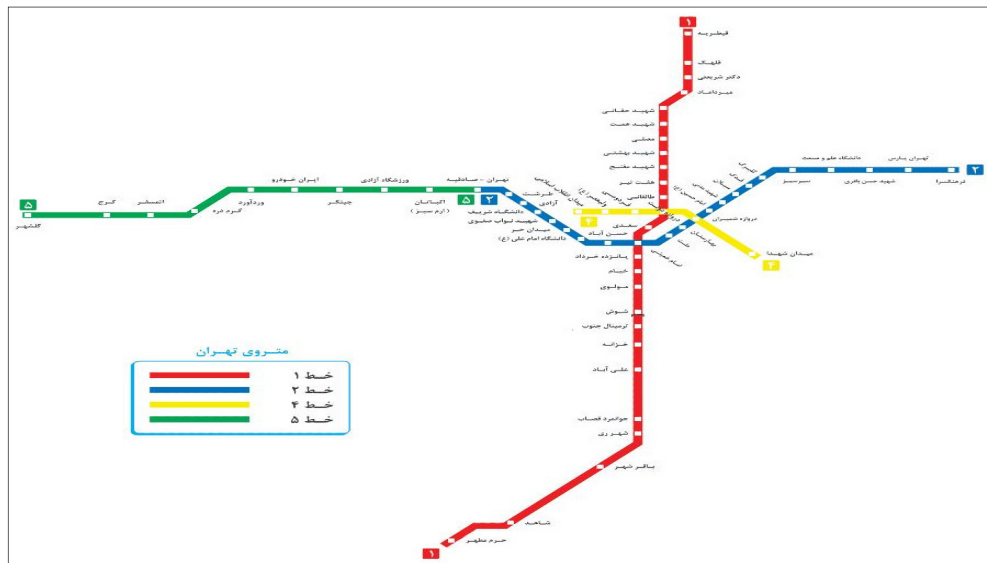
در حال حاضر شرکت متروی تهران و حومه با چهار خط فعال در مجموع با ۹۱ کیلومتر طول روزانه حدود دو میلیون مسافر درون شهری تهران، کرج و شهر ری را جابجا می‌کند که این خطوط شامل خط یک با ۳۵ کیلومتر و ۲۵ ایستگاه، خط دو با ۲۵ کیلومتر و ۲۲ ایستگاه، خط چهار با ۹ کیلومتر و ۵ ایستگاه و خط پنج با ۴۳ کیلومتر و ۱۱ ایستگاه می‌باشند که نقشه مربوط به تمامی این خطوط در شکل ۱ نشان داده شده است. حداکثر سرعت حرکت قطارهای خطوط یک، دو و چهار متروی تهران در حال حاضر ۸۰ کیلومتر بر ساعت و سرعت متوسط آنها حدود ۳۵ کیلومتر بر ساعت است و حداکثر سرعت حرکت قطارخط پنج مترو ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت و سرعت متوسط آن ۶۲ کیلومتر بر ساعت می باشد.

به افزایش است [۱]. با توجه به افزایش جمعیت و تردد افراد در کلان شهرها و به تبع آن آلودگی هوا و ترافیک شهری توجه به حمل و نقل عمومی به خصوص مترو حائز اهمیت است. ترغیب مردم به انتخاب سیستم های حمل و نقل عمومی نیازمند آن است که راحتی و رضایت عمومی را به دنبال داشته باشد [۲]. یکی از مهم ترین منابع آلودگی صوتی در محیط زیست شهری صدای ناشی از وسایل حمل و نقل عمومی به ویژه مترو است. بنابراین صدای ناشی از حرکت قطارهای مترو در شهرها یکی از مخاطراتی است که همواره می تواند سلامت انسان را به خطر اندازد. لذا کارکنان و حتی مسافران مترو در معرض ریسک مواجهه با صدای بیش از حد مجاز قرار دارند منابع عمده تولید صدا در مترو ناشی از تقاطع ها (انشعابها، سوزن ها، سوییچها)، چرخش چرخ بر روی ریل، موتورهای الکتریکی، تجهیزات برقی، سیگنالها، لوکوموتیوها، ترمزها، توقف قطار و صدای ناشی از حرکت قطار در هوا (صدای آئرو دینامیکی) است [۸].

صدا به عنوان یکی از آلاینده های محیطی در سیستم های حمل و نقل ریلی به ویژه داخل قطار (واگن ها و کابین راهبر) نسبت به صدای محیط بیرونی قطار کمتر مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته است [۵]. صدای داخل قطار تمامی مسافران را در طول سفر و کارکنان آن را به صورت دائم تحت تاثیر قرار می دهد و عدم توجه و کنترل آن در داخل قطارها، موجب آزدگی و کاهش رفاه عمومی و از طرف دیگر راحتی سیستم های حمل و نقلی ریلی را ممکن است که خدشه دار کند. صدای داخل قطار به طور کلی از سه منبع اصلی زیر ناشی می شود [۳].

- ۱- سر و صدای هوا برد خارجی که از طریق جدار و دیواره واگن منتقل می شود
- ۲- سر و صدای منتقله از طریق ساختمان و ارتعاش

۳- سر و صدای منتقله از هوا ناشی از منابع داخلی جاناس بازاراس در سال ۲۰۰۶ آلودگی صوتی داخل دو نوع قطار ترابری MB2 و مسافر بر TEP60 در روسیه مورد بررسی قرار داد. بر اساس نتایج به دست آمده میزان



شکل ۱: نقشه خطوط فعال راه آهن شهری (مترو) تهران در سال ۱۳۸۹

روشن بررسی

این مطالعه یک بررسی مقطعی است که در تابستان سال ۱۳۸۹ در خطوط یک، دو، چهار و پنج مترو که هم اکنون از خطوط فعال مترو در شهر تهران و حومه می باشند، انجام گرفته است. در حال حاضر چهار نوع قطار با مدل های AC، DC، TM2، TM1 در خطوط مترو استفاده می شود. این بررسی فاکتورهای مختلف صدا (تراز فشار صوتی، تراز معادل صوتی و آنالیز صوتی در فرکانس های مختلف) در ۳۵۴ نقطه اندازه گیری و ثبت گردید. در داخل واگن ها سه نقطه مرکز و دو انتهای واگن و داخل کابین راهبران سه مکان مختلف جهت اندازه گیری در نظر گرفته شد. در مجموع ۲۵۸ ایستگاه اندازه گیری در داخل واگن ها، که ۱۲۹ ایستگاه اندازه گیری در واگن حین حرکت و ۱۲۹ ایستگاه اندازه گیری در واگن در حالت توقف جهت اندازه گیری در کابین های راهبر که ۴۸ ایستگاه اندازه گیری در کابین حین حرکت و ۴۸ ایستگاه اندازه گیری در کابین راهبر در حالت توقف انتخاب شدند. در هر ایستگاه اندازه گیری

میزان تراز فشار صوت L_p (dBA) و تراز معادل صوتی L_{eq} (dBA) و آنالیز فرکانس صوتی در کابین راهبرها و واگن قطارهای خطوط مختلف مترو در حین حرکت و در حالت توقف اندازه گیری شد. در این بررسی اندازه گیری ها در ساعات مختلف روز (۷ صبح الی ۱۰ شب) و در طی یک هفته انجام شده است. بررسی و ارزیابی صدا بر اساس استاندارد ایران، مصوب شورای عالی محیط زیست و ACGIH انجام گرفت. بر اساس استاندارد مصوب سازمان محیط زیست حد مجاز صدا برای منطقه تجاری در روز (۷ صبح الی ۱۰ شب) ۶۵ dBA و بر اساس استاندارد ACGIH حد مجاز صدا برای محیط کار ۸۵ dBA تعیین شده است. لذا حد مجاز صدا داخل واگن ها ۶۵ dBA و داخل کابین راهبران ۸۵ dBA در نظر گرفته شد. هم چنین قطارهای مترو بر اساس نوع AC، DC، TM2، TM1 از نظر آلودگی صوتی با یکدیگر مورد مقایسه قرار گرفتند.

برای نمونه برداری و اندازه گیری پارامترهای صدا از دستگاه صداسنج آنالیزوردار مدل CEL-450/490 در کابین راهبرها و واگن ها استفاده شده است که

جدول ۱: مقایسه تراز فشار و تراز معادل صوتی به تفکیک کابین واگن و وضعیت حرکت

وضعیت اندازه‌گیری	SPL(dBA) mean±SD	p-value	Leq(dBA) mean±SD	p-value
کابین راهبر حین حرکت (n=۴۸)	۷۴/۵±۴/۵	۰/۰۲	۷۳/۳±۴/۸	۰/۰۲
کابین راهبر در توقف (n=۴۸)	۷۴/۳±۵/۰		۷۰/۹±۵/۱	
واگن حین حرکت (n=۱۲۹)	۷۴/۸±۵/۴	۰/۰۰	۷۱/۹±۵/۴	۰/۵۷
واگن در توقف (n=۱۲۹)	۷۲±۶/۰		۷۱/۵±۴/۸	

جدول ۲: میانگین تراز فشار صوتی به تفکیک فرکانسهای مختلف در حالت حرکت و توقف قطار به تفکیک واگن و کابین

محل اندازه‌گیری	کابین راهبر		واگن		فرکانس
	حین حرکت (n=۴۸)	در توقف (n=۴۸)	حین حرکت (n=۱۲۹)	در توقف (n=۱۲۹)	
۶۳	۷۲/۳±۴/۶	۷۶/۵±۵/۲	۷۱/۴±۵/۳	۷۰/۹±۴/۵	۰/۸۰۲
۱۲۵	۷۲/۴±۴/۵	۶۹/۸±۵/۲	۷۱/۲±۵/۱	۷۰/۹±۴/۴	۰/۸۹۶
۲۵۰	۷۲/۶±۴/۳	۶۹/۹±۵/۲	۷۱/۱±۵/۲	۷۰/۸±۴/۴	۰/۷۰۸
۵۰۰	۷۲/۵±۴/۶	۶۹/۸±۵/۱	۷۱/۱±۵/۱	۷۰/۸±۴/۵	۰/۷۶۳
۱۰۰۰	۷۲/۳±۴/۶	۶۹/۷±۵/۳	۷۱/۳±۵/۲	۷۰/۸±۴/۵	۰/۸۶۸
۲۰۰۰	۷۲/۱±۵	۶۹/۸±۵/۵	۷۱/۴±۵/۰	۷۰/۸±۴/۵	۰/۸۰۳
۴۰۰۰	۷۲/۳±۵/۳	۶۹/۹±۵/۳	۷۱/۵±۵/۱	۷۰/۹±۴/۵	۰/۸۴۴
۸۰۰۰	۷۲/۰±۴/۴	۶۹/۸±۶/۷	۷۱/۶±۵/۱	۷۱/۱±۴/۵	۰/۴۷۴
۱۶۰۰۰	۷۲/۵±۴/۳	۶۹/۹±۶/۲	۷۱/۷±۵/۳	۷۱/۲±۴/۶	۰/۶۵۹

صوتی داخل واگن برابر ۷۱/۵dBA با انحراف استاندارد ۴/۸ است که به طور معنی داری بیشتر از حد مجاز (۶۵ dBA) است ($p < 0.01$) در صورتی که میانگین تراز معادل صوتی در داخل کابین برابر ۷۰/۹dBA با انحراف استاندارد ۵/۱ است که این مقدار کمتر از حد مجاز صدا (۸۵dBA) می باشد ($p < 0.01$).

بر اساس جدول ۱ دیده می شود که میانگین تراز معادل صوتی هم در داخل کابین و هم در داخل واگن در حالت حرکت و توقف قطار با هم اختلاف معنی داری ندارند. در خصوص میانگین تراز فشار صوتی در داخل کابین در حالت حرکت و توقف قطار اختلاف معنی داری با هم ندارند. اما میانگین تراز فشار صوتی در داخل واگن در حالت حرکت و توقف قطار اختلاف معنی داری با هم دارند این موضوع در نمودار ۱ نیز نشان داده شده است.

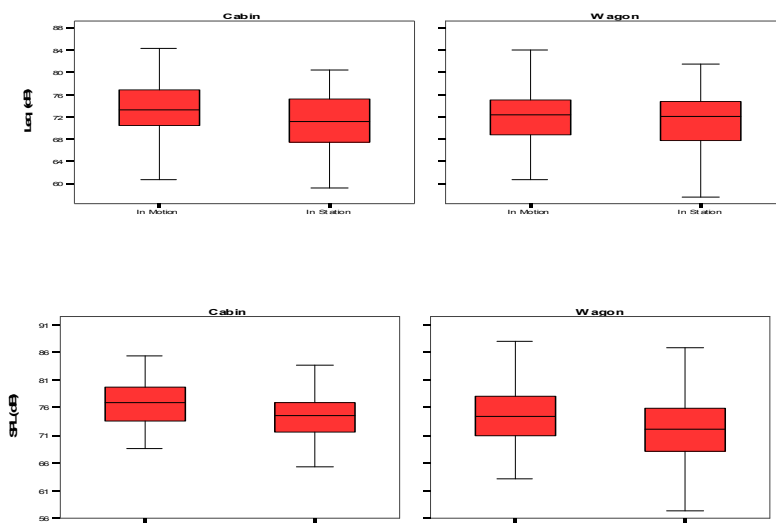
دستگاه مذکور قبل از اندازه‌گیری کالیبره گردید. و داده‌های جمع‌آوری شده با استفاده از روش‌های توصیفی آماری، آزمون t و آنالیز واریانس توسط نرم افزار SPSS ۱۸ مورد تحلیل قرار گرفت.

یافته‌ها

بر اساس جدول ۱ میانگین تراز معادل صوتی محاسبه شده (Leq) داخل واگن در حین حرکت برابر ۷۱/۹dBA با انحراف استاندارد ۵/۴ می باشد که به طور معنی داری بیشتر از حد استاندارد (۶۵ dBA) می باشد ($p < 0.01$). در صورتی که میانگین تراز معادل صوتی محاسبه شده داخل کابین در حین حرکت برابر ۷۳/۳dBA با انحراف استاندارد ۴/۸ که به طور معنی داری کمتر از حد استاندارد (۸۵ dBA) می باشد ($p < 0.01$) و در حالت توقف قطار، میانگین تراز معادل

وضعیت مشابه ($p=0/289$) و قطارهای TM1 و TM2 نیز دارای وضعیت مشابه می باشند ($p=0/258$). همان

جدول ۲ میانگین و انحراف معیار تراز فشار صوتی در فرکانس‌های مختلف در کابین راهبر و داخل واگن



نمودار ۱: نمودار جعبه ای تراز فشار و تراز معادل صوتی در حال حرکت و توقف به تفکیک واگن و کابین

طور که از نمودارهای ۲ و ۳ مشخص است، میانگین تراز فشار صوتی و تراز معادل صوتی قطارهای نوع TM از AC و DC پایین تر است ($p < 0/05$).

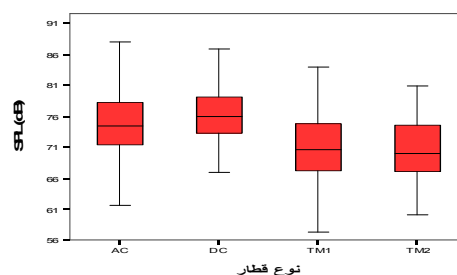
در این تحقیق میانگین تراز فشار صوتی و تراز معادل صوتی واگن‌های طبقه پایین و طبقه بالای قطار مورد مقایسه قرار گرفت و به طور معنی‌داری میانگین تراز فشار صوتی و تراز معادل صوتی واگن‌های طبقه پایین از طبقه بالا کمتر بود ($p < 0/01$). نمودارهای ۴ و ۵ این موضوع را نشان می‌دهند.

بحث و نتیجه گیری

این تحقیق نشان داد که میانگین تراز معادل صوتی چه در حالت حرکت و چه در حالت توقف در داخل واگن بیشتر از حد مجاز یعنی ۶۵ dBA می‌باشد به عبارت دیگر مسافری در معرض صدای بالاتر از حد استاندارد قرار دارند. اما میانگین تراز معادل صوتی در داخل کابین در هر وضعیتی (حرکت و توقف) کمتر از حد مجاز یعنی ۸۵ dBA می‌باشد. به عبارت دیگر کابین‌های قطار از لحاظ صوتی وضعیت مناسبی دارند. قطارهای نوع AC و DC دارای میانگین تراز فشار

مسافری در حین حرکت و در ایستگاه را نشان می‌دهد که بر اساس آن در تمام فرکانس‌ها هیچ اختلاف معنی‌داری بین تراز فشار صوتی داخل واگن و داخل کابین و در وضعیت حرکت و توقف قطار وجود ندارد. قابل توجه است که میانگین تراز فشار صوتی در داخل کابین در حال حرکت اندکی بیشتر از حالت توقف می‌باشد. اما این تفاوت معنی‌دار نیست.

بر اساس آزمون آنالیز واریانس، میانگین تراز فشار صوتی انواع قطارها (DC, AC, TM1, TM2) در فرکانس‌های مختلف یکسان نیستند ($p < 0/05$) و بر اساس آزمون‌های تعقیبی قطارهای AC و DC دارای



نمودار ۲: نمودار جعبه ای تراز فشار صوتی به تفکیک نوع قطار

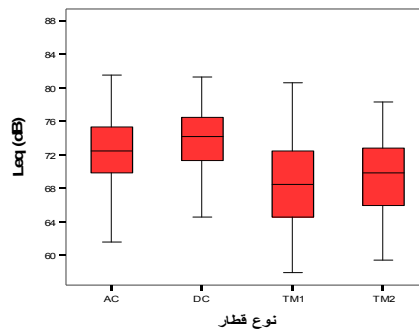
معادل صوتی واگن‌های طبقه دوم قطار بالاتر از طبقه اول قطار است. با توجه به نتایج این تحقیق وضعیت صدای داخل واگن‌ها از شرایط خوبی برخوردار نمی‌باشد و نیاز است نسبت به اصلاح و کاهش صدای داخل واگن قطارهای متروی تهران و حومه، مطالعات و برنامه‌ریزی‌های دقیق‌تری انجام گیرد.

تشکر و قدر دانی

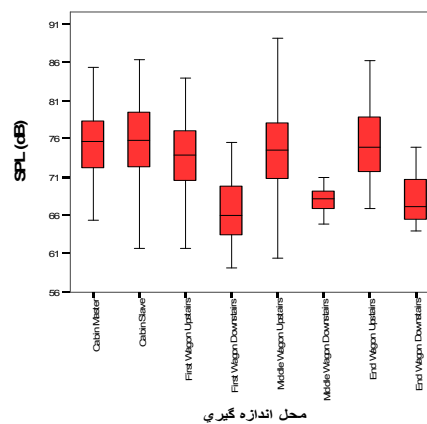
نویسندگان مقاله از داوران محترم که نظرات ارزشمند آن‌ها موجب غنا و بالا رفتن کیفیت این مقاله گردید، صمیمانه تشکر می‌نمایند. همچنین از همکاری و زحمات مسئولین و کارکنان محترم شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه به‌ویژه سرکارخانم مهندس الهام رحیمی‌نژاد کارشناس محترم بهداشت حرفه‌ای که در هماهنگی مکاتبات اداری و اجرای میدانی همکاری صمیمانه داشتند، سپاسگزاری و قدردانی می‌نمایند.

منابع

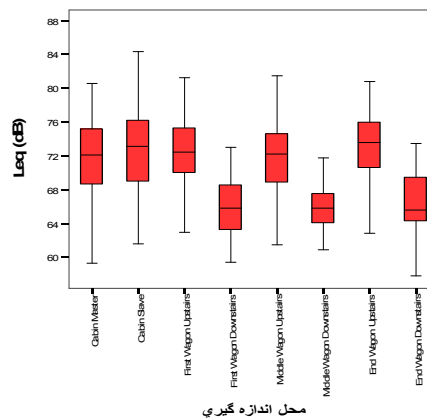
1. Abaspoor M. Environment engineering. 2nd ed. Tehran, Islamic Azad University Publication; 1992.p. 595-625
2. Abaspoor M, Mirheidary F. Noise pollution of urban and the suburbs railway of Tehran. Journal of Auodiology.1999; (11,12):58-63
- 3- Saffarzadeh M, Rahimi F. Sound pollution in transportation systems. Environment protection organization publications. 2002.
4. Ghazaie S. Epidemic of physical agents workplace. 2nd ed, Tehran university publication 2002;57-82
5. Hardy AEJ. Measurement and assessment of noise within passenger trains. Journal of sound and vibration 2000; 231(3)819-829
6. Bazaras J. Internal noise modeling problems of transport power equipment. Transport 2006. 21(1);19-24.
7. Henrique T, Zannin P. Occupational noise in urban buses. International Journal of industrial ergonomics. 2006; 36:901-905
8. Mehrzad S. Pollution noise of subway train, University of science and industry, Faculty of railway. 2001.



نمودار ۳: نمودار جعبه‌ای تراز معادل صوتی به تفکیک نوع قطار



نمودار ۴: مقایسه تراز فشار صوتی بین موقعیت‌های مختلف قطار



نمودار ۵: مقایسه تراز معادل صوتی بین موقعیت‌های مختلف قطار

صوتی و تراز معادل صوتی بالاتر از قطارهای نوع TM1 و TM2 است که دلیل آن اصلاح سیستم تهویه قطارهای نوع TM و بسته بودن پنجره‌ها می‌باشد بر اساس یافته‌های تحقیق میانگین تراز فشار صوتی و تراز

Study of Noise Pollution in Urban and the Suburbs Railway Company of Tehran in 2010

M. Hamidi¹, A. Kavousi², P. Nasiri³, A. Hamedani⁴, S. Kiani⁴, H. Dehghan⁵

Received: 2011/04/17

Revised: 2011/07/26

Accepted: 2011/10/02

Abstract

Background and aims: Noise pollution is one of the risk factors of the human environment that may seriously threaten physical and mental health of human beings. One of the main sources of this type of pollution is the noise produced by urban transportation and traffic, particularly subway in the environment. This article aims at study and evaluation of the noise condition in drivers' cabin and inside wagons of the subway of Tehran and the suburbs.

Methods: Noise level and noise frequency analysis in the trains of lines one, two, four and five of the subway which are among the active lines of Tehran subway and the suburbs have been measured and evaluated at 345 points within one week over two days while the train was moving and stopped of which 96 points were located inside the driver's cabin and 258 points were in wagons. Noise was evaluated based on Free Air Standard approved by the Environment Higher Council of Iran and ACGIH Organization. The subway trains were also compared regarding noise pollution based on type of the train (TM, DC, AC). Calibrated analyzer instrument, model CEL-450/490 was used to measure noise and the data were analyzed by statistical descriptive methods, t-test and analysis of variance by SPSS18 software.

Results: Mean equivalent noise level measured in the moving wagon was equal to 71.9 dBA that is significantly higher than the standard level (65 dBA) ($p < 0.01$). In case the mean equivalent noise level measured in the moving cabin is equal to 73.3 dBA, that is significantly less than the standard level (85 dBA) ($p < 0.01$). There is a significant difference between mean noise pressure level in wagon and in driver's cabin while moving and stoppage ($p < 0.01$). However, there is no significant difference between noise pressure level in the wagon and driver's cabin while moving ($p = 0.5$).

There is no significant difference between the mean noise pressure level while moving and stoppage in different frequencies inside the wagon ($p = 0.5$). However, there is a significant difference between the mean noise pressure level while moving and stoppage in 250 and 500 frequencies in the cabin ($p < 0.01$). TM1 and TM2 trains are in the same class considering mean noise equal level and noise pressure ($p = 0.667$) and AC and DC trains are in the same class ($p = 0.5$) and their mean noise is equal to 69.5 and 73, respectively.

Conclusion: The results obtained in this research showed that the mean equivalent noise level in the cabins is less than the authorized limit; however, it is higher than the authorized limit in the wagon. Therefore, it seems necessary to take control and prevention measures for noise reduction inside wagons.

Keywords: Noise pollution, urban railway, Tehran.

1. (**Corresponding author**) Occupational Health Department, Faculty of Health, Safety and Environment (HSE), Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran.

2. Assistant Professor of Basic Sciences Department, Faculty of Health, Safety and Environment (HSE), Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran.

3. Professor, Occupational Health Department, Faculty of Health, Tehran University of Medical Sciences, Tehran, Iran.

4. Student of undergraduate in Occupational Health, Faculty of Health, Safety and Environment (HSE), Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran.

5. MSc in Environment Engineering and Director of Health and Safety Division, Lines 2 and 5 of the subway of Tehran and the suburbs, Tehran, Iran.