

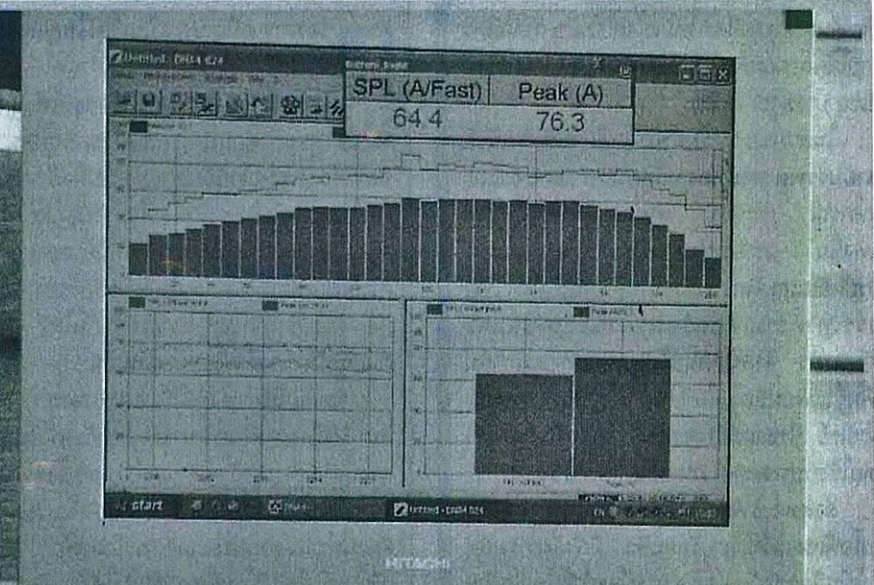
คม ชัด ลึก

Khom Chad Luek
Circulation: -

Section: First Section/ชุมชนเมือง/คุณภาพชีวิต
วันที่: จันทร์ 9 ตุลาคม 2549
ปีที่: - **ฉบับที่:** - **หน้า:** 7 (บนซ้าย)
Col.Inch: - **ADValue:** (B/W) - **(FC)** -
PRValue(x3): (B/W) - **(FC)** -
หัวข้อข่าว: ยังไม่ชน 90 เดซิเบล

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าฯ ติดตั้งเครื่องวัดเสียงขณะเครื่องบินบินผ่านว่าเสียงดังเกินมาตรฐานหรือไม่ ขณะเดียวกันเครื่องบินเริ่มบินแล้ว แต่ยังไม่ได้รับเงินค่าปรับปรุงป้องกันเสียง 214 ล้านบาทตามที่ตกลงกันไว้ ซ้ำเรื่องด่วนที่ต้องติดสัญญาบนอาคารสูงเตือนนักบินไม่ให้บินชนตึกสูง ก็ยังไม่ได้เงินอีกเช่นกัน

หลังสนามบินสุวรรณภูมิเปิดการบินอย่างเป็นทางการได้ 1 วัน ทีมงานคุณภาพชีวิต เข้าไปสังเกตการณ์และทดลองนั่งฟังเสียงเครื่องบินภายในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เพื่อดูว่าขณะเครื่องบินบินผ่านสถาบันมีผลกระทบอะไรเกิดขึ้นบ้าง ปรากฏว่าวันที่เข้าไปเป็นวันแรกที่สถาบันประสานให้บริษัทเอกชนเข้ามาติดตั้งเครื่องวัดเสียงเพื่อตรวจระดับ



ยังไม่ชน 90 เดซิเบล



ความดังขณะเครื่องบินบินผ่าน ว่าเสียงที่ดังนั้นเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดหรือไม่

ทีมงานขึ้นไปบนชั้น 12 ของตึก 12 ชั้น ซึ่งเป็นตึกสูงหลังหนึ่ง ที่ได้รับการยืนยันว่าได้รับผลกระทบต่อการเรียนการสอนแน่ เพราะตึกนี้มีความสูงถึง 61 เมตร เมื่อขึ้นไปถึงพบว่าบริเวณด้านระเบียงหน้าอาคารชั้น 12 มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องวัดเสียง โดยหันหน้าเครื่องไปทางสนามบินและภายในห้องอีกห้องหนึ่งบนชั้นนี้ก็มีการติดตั้ง

เครื่องวัดเสียงพร้อมเครื่องมือไว้อีก 1 ตัวเช่นกัน

จากการเฝ้าสังเกตขณะเครื่องบินบินผ่านเข้ามาใกล้อาคารเรียน เครื่องวัดเสียงจะทำงานและรายงานผลเป็นตัวเลขไปยังหน้าจอคอมพิวเตอร์ที่วางอยู่ข้างกัน ตัวเลขที่ขึ้นจะเป็นตัวบ่งชี้ว่า ความดังที่เกิดขึ้นในขณะนั้นเป็นเท่าไร เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด คือ 80-90 เดซิเบล หรือเปล่า

รศ.ศิริวัฒน์ โพธิเวชกุล รองอธิการบดีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง อธิบายให้ฟังว่า จากตัวเลขที่เห็นเป็นเพียงเริ่มต้นของวันแรกในการติดตั้ง แม้จะเป็นตัวเลขที่ยังไม่ได้สรุป แต่จากที่เห็นตัวเลขระหว่าง 60-70 เดซิเบล ถือว่ายังไม่เกินมาตรฐานความดังที่เป็นข้อยกเว้นเพราะเครื่องบินยังไม่ได้บินผ่านสถาบัน

ทั้งนี้ เพราะข้อตกลงร่วมกันระหว่างสถาบันกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเมืองต้นว่า ช่วงนี้เป็นช่วงที่นักศึกษาใกล้สอบ จึงขอให้ควบคุมแนวการบินที่ติดกับสถาบัน คือ แนวตะวันออก เป็นเพียงเครื่องบินขาขึ้น ให้ใช้แนวบางนา-ตราดแทน ขณะเดียวกัน ขาดลง ทางตะวันตกก็ให้ใช้ทางด่านกิงแก้ว ทางหมู่บ้านร่มเกล้า ทางด้านโน้น

“ตัวเลขที่เห็นจึงเป็นตัวเลขที่ไม่น่าตกใจ เพราะยังมีการบินปฏิบัติอยู่ในข้อตกลง แต่หลังจากนี้ไปคงต้องดูกันอีกที เนื่องจากที่เคย

ทดสอบบินเพื่อดูความดังของเสียงก่อนที่สนามบินจะเปิดกระทบแน่นอน เพราะเรียนหนังสือไม่ได้เลย เสียงดังมาก”

รศ.ศิริวัฒน์ บอกอีกว่า ถ้าควบคุมการบินอย่างนี้ ก็คงจะทำให้นักศึกษาเรียนรู้เรื่องไปอีกสัก 8-9 เดือน หรือถ้ามีการเปลี่ยนทิศทางการบินก็ต้องกลับไปอีกทางหนึ่ง อย่างเดือนนี้วิ่งขึ้นจากทางด้านบางนา-ตราด มาลงทางด้านลาดกระบังอนาคตก็จะต้องมาวิ่งขึ้นทางร่มเกล้า-ลาดกระบัง มาลงทางด้านบางนา-ตราด เมื่อถึงเวลานั้นก็ได้คุยกันว่า อยากให้ควบคุมการบินให้ไปวิ่งขึ้นทางร่มเกล้า แล้วลงด้านตะวันออกของสถาบัน ซึ่งจะทำให้ไม่ผ่านสถาบัน เสียงก็จะไม่ดังมาก

แต่การที่จะทำได้อย่างที่คุยกันไว้ หมายความว่า การบินทุกลำจะต้องตรงเวลาเบีตลอด 1 ชั่วโมง ในขณะที่มีการบิน 76 ลำ ต้องไม่มีการคลาดเคลื่อนเวลาบินเลย ซึ่งในความเป็นจริงเป็น

คม ชัด ลึก

Khom Chad Luek
Circulation: -

Section: First Section/ชุมชนเมือง/คุณภาพชีวิต

วันที่: จันทร์ 9 ตุลาคม 2549

ปีที่: - ฉบับที่: - หน้า: 7 (บนซ้าย)

Col.Inch: - ADValue: (B/W) - (FC) -

PRValue (x3): (B/W) - (FC) -

หัวข้อข่าว: ยังไม่ขึ้น90เดซิเบล

เรื่องที่คุณควบคุมลำบาก เพราะเมื่อการบินหนาแน่น ก็จะต้องปล่อยให้มีการบินขึ้นทั้งสองทาง และลงทั้งสองทาง ซึ่งต้องผ่านสถาบันแน่นอน

ที่मानได้คุยกับน้องนักศึกษาคนหนึ่ง เธอบอกว่า แม้วันนี้เสียงจะไม่ดัง แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า เมื่อวิ่งเต็มอัตราแล้วเสียงจะไม่ดัง เพราะในวันที่มีการทดลองบินนั้น เสียงเครื่องบินดังมาก หอสมุดที่ควรจะเป็นที่เงียบที่สุด กลับเสียงดังจนแทบไม่อยากจะเข้าไปใช้ หอพักของเพื่อนเธอซึ่งอยู่ใกล้สถาบันและอยู่ด้านที่ใกล้กับสนามบิน เครื่องบินบินที่แผนฟ้าที่อยู่บนหัวยังกระเทือน

“หนูว่าทุกคนคงทำใจให้ยอมรับกับเรื่องนี้ได้ลำบาก แต่ตอนนี้เป็นช่วงใกล้สอบ ไม่มีใครอยากกังวลกับเรื่องนี้มากนัก ขอความช่วยเหลือก่อน เรื่องนั้นค่อยว่ากันทีหลัง”

ผลจากนักศึกษาที่มาคุยกับ รศ.ศิริวัฒน์ อีกครั้ง ถึงเรื่องการป้องกันในระยะยาว อาจารย์บอกว่า เนื่องจากสถาบันเป็นหน่วยงานของรัฐ ไม่ได้เอายากจะได้อะไรจากรัฐ แต่ต้องการนำเงินมาตัดแปลง ประยุกต์อาคารเหล่านี้ให้เรียนต่อได้ ที่

คุยกันไปแล้วจำนวน 214 ล้านบาท สำหรับการป้องกัน 22 อาคารแรก ก็ตกลงกันได้แล้ว โดยจะนำเงินมาใช้เพื่อปูนั่งบางส่วน เปลี่ยนกระเบื้องเป็น 2 ชั้น หรืออาจจะต้องมีการเปลี่ยนประตู หรือมีการฉีดโฟมบนหลังคาในบางอาคารเพื่อลดทอนเสียงดังของเครื่องบิน ให้อยู่ในระดับที่ห้องเรียนสามารถเรียนได้ คือ ในระยะความดังไม่เกิน 45 เดซิเบล ขณะนี้ตัวเงินดังกล่าวสรุปว่าได้ แต่ยังไม่ได้ออกชัดเจนว่าสถาบันจะได้รับเงินเมื่อใด

“ตอนนี้เรื่องที่น่ากลัวและเป็นเรื่องเร่งด่วนที่ต้องทำ คือ การติดสัญญาเดือน 24 ชั่วโมงบนตึกสูงภายในสถาบัน อย่างตึก 12 ชั้นแห่งนี้ และอีกหลายตึก พร้อมทั้งหาวิธีเพื่อเตือนให้นักบินรู้ว่ามติดักขวางอยู่ข้างหน้า จะได้ไม่ขับชนสถาบันทราบว่ามีกองทุนเงินในส่วนนี้แล้ว และสถาบันก็ออกแบบว่าจ้างผู้รับเหมาไปแล้ว เพราะในส่วนนี้จะรอไม่ได้ ต้องทำให้เสร็จภายใน 1 เดือนนี้ ไม่อย่างนั้นจะเป็นอันตรายต่อนักศึกษาและนักบินแน่นอน” รศ.ศิริวัฒน์ บอกในตอนท้าย