

## บทที่ 2

### รายละเอียดโครงการโดยสรุป

#### 2.1 ที่ตั้งโครงการ

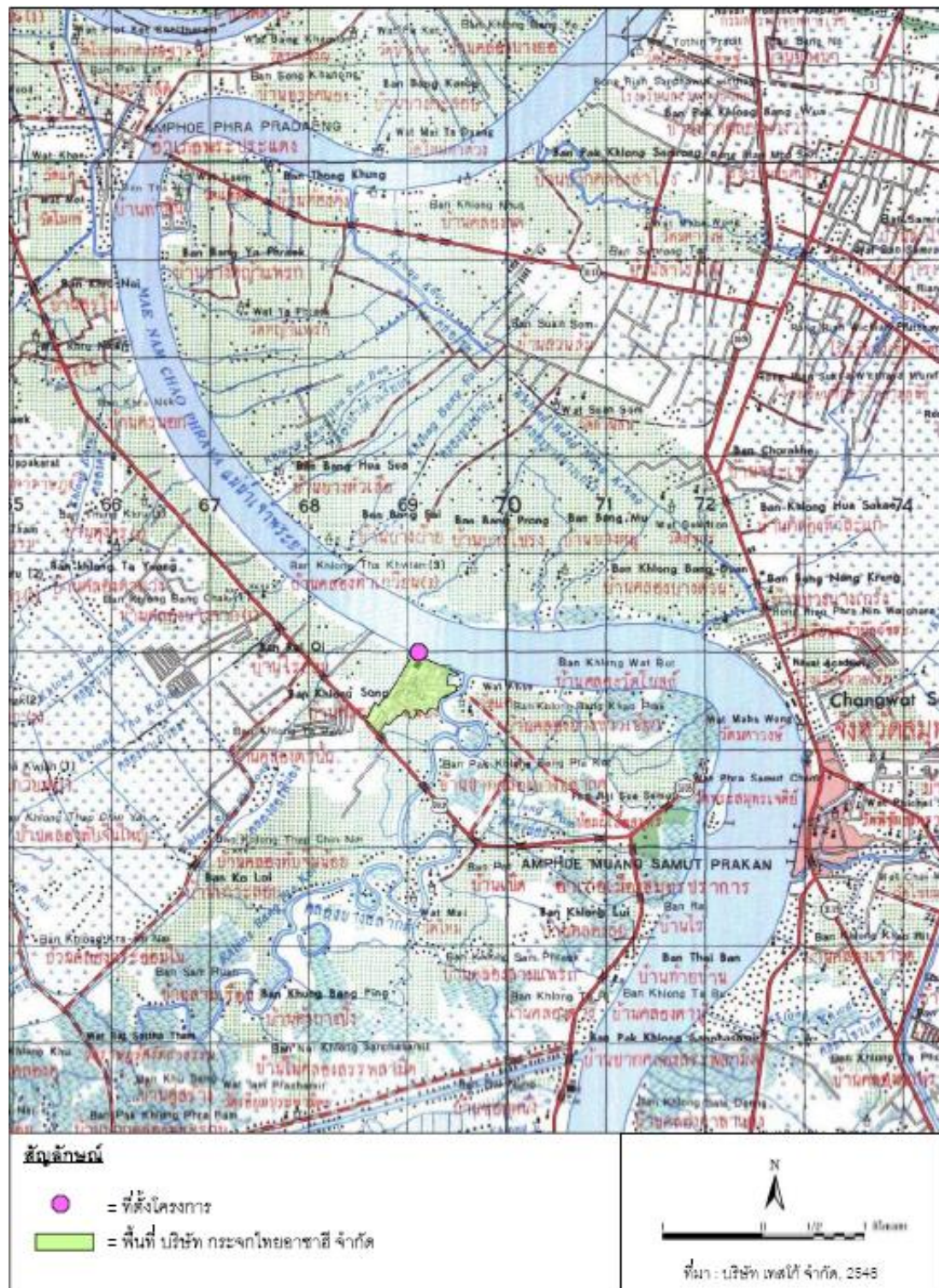
ท่าเทียบเรือเดิมของบริษัท เอจีสซี แฟลทกลาส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่เลขที่ 200 หมู่ 1 ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลปากคลองบางปลากด อำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ โดยตั้งอยู่ทางทิศเหนือของตัวโรงงาน และเป็นที่อาคาร ที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีให้เปิดใช้งานมาตั้งแต่ พ.ศ. 2513 และได้รับใบอนุญาตฯ เรื่อยมา ใบอนุญาตล่าสุดเลขที่ 83/2547 ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2547 สำหรับโครงการส่วนขยายก่อสร้างติดกับท่าเทียบเรือเดิมไปทางทิศตะวันตก ดังรูปที่ 2.1-1 แผนผังโดยสังเขปของโรงงานมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ข้างเคียง ดังนี้

ทิศเหนือ	จรดแม่น้ำเจ้าพระยา
ทิศตะวันออก	ติดกับบริษัท ไทยเมทัลฟอสฟอรัส จำกัด บริษัท จันทฉิมชัย ซีเคียวริตี้ พรินท์ติ้ง จำกัด สถานีไฟฟ้าย่อยบางปลากด ชุมชนหมู่บ้านคงกระพันชาตรี และชุมชนชอยอมรา
ทิศตะวันตก	ติดกับบริษัท เอ็นพีเทนเนอร์ จำกัด
ทิศใต้	จรดถนนสุขสวัสดิ์ และสถานีไฟฟ้าย่อยบางปลากด

#### 2.2 ความจำเป็นในการขยายท่าเทียบเรือ และลักษณะและส่วนประกอบของท่าเทียบเรือ

##### 2.2.1 ความจำเป็นในการขยายท่าเทียบเรือ

เดิมบริษัททำการขนส่งทรายแก้วโดยทางบก ซึ่งมีข้อจำกัดในการขนส่งมาก เนื่องจากโรงเก็บทรายแก้วเดิมมีขนาดจำกัด จึงทำให้มีการขนส่งทรายแก้วเกือบทุกวัน และบริษัทฯ มีที่ว่างทางทิศเหนือของโรงงาน ใกล้กับท่าเทียบเรือเดิม ประกอบกับได้เปลี่ยนแหล่งรับทรายแก้วจากจังหวัดระยองเป็นจังหวัดชุมพร บริษัทฯ จึงมีโครงการที่ขยายท่าเทียบเรือเดิม ให้รับเรือได้มากกว่า 500 ตันกรอสส์ และก่อสร้างท่าเทียบเรือใหม่ที่มีขนาดน้อยกว่า 500 ตันกรอสส์ พร้อมทั้งโกดังเก็บทรายแก้ว 1 หลัง และเปลี่ยนกิจกรรมของท่าเทียบเรือเดิม ซึ่งรองรับการขนส่งน้ำมันเตา โซดาแอส รับส่งพนักงาน และสถานีสูบน้ำเพื่อใช้ในการดับเพลิง เป็นการขนส่งทรายแก้ว โซดาแอส รับส่งพนักงาน และสถานีสูบน้ำสำหรับการขนส่งน้ำมันเตาย้ายไปที่ท่าเรือใหม่ ท่าเทียบเรือเดิมของบริษัท เอจีสซี แฟลทกลาส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) เป็นท่าสำหรับรับเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอสส์ มีความกว้างตัวท่าประมาณ 8 เมตร ยาว 22.4 เมตร ปลายท่าอยู่ห่างจากแนวเขตริมฝั่ง 28.44 เมตร มีพื้นที่ท่าประมาณ 260 ตารางเมตร



รูปที่ 2.1-1 ที่ตั้งโครงการ

## 2.2.2 ลักษณะและส่วนประกอบของท่าเทียบเรือ

การขยายท่าเทียบเรือทำโดยต่อโครงสร้างจากท่าเดิมไปทางตะวันตก ยาวประมาณ 54.7 เมตร มีสะพานท่าเรือแยกต่างหาก ปลายท่าอยู่ห่างจากแนวเขตริมฝั่ง 28.44 เมตร เท่ากับท่าเดิม ดังรูปที่ 2.2-1 นอกจากนี้มีการก่อสร้างขั้วผูกเรือ สะพานเชื่อมขั้วผูกเรือ และหลักผูกเรือที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการใช้งาน มีรายละเอียด ดังนี้

### 1. ท่าเทียบเรือ (Jetty Terminal)

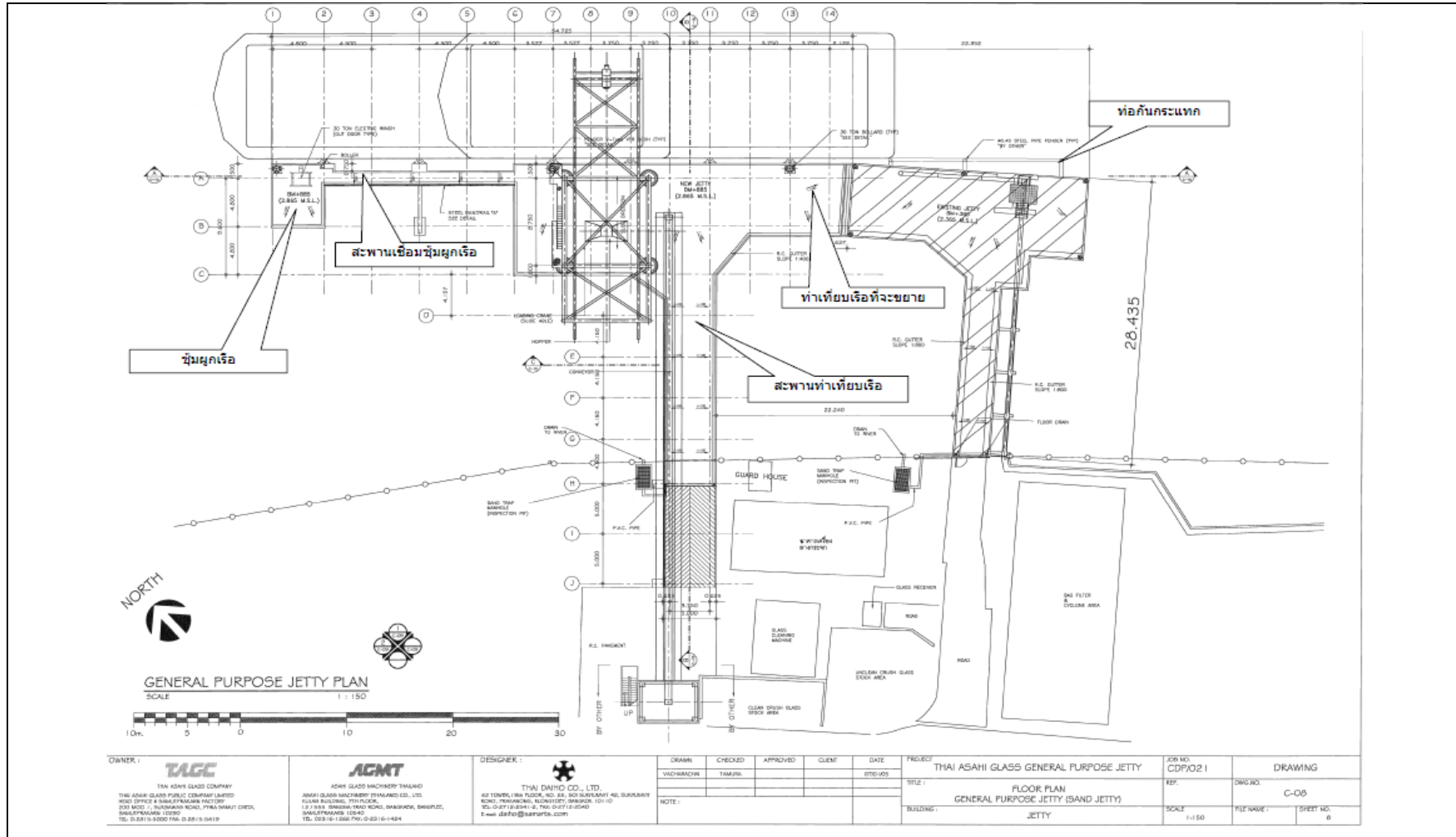
ส่วนที่ขยายประกอบด้วย ตัวท่าความยาว 32 เมตร (ต่อจากท่าเดิมที่มีความยาว 22.4 เมตร) ขนานแนวชายฝั่ง รวมเป็นความยาวตัวท่า 54.4 เมตร กว้าง 11.25 เมตร พื้นท่าเทียบเรือเป็นคอนกรีตเรียบ อยู่บนเสาคอนกรีตอัดแรงขนาดหน้าตัด 0.4 เมตร x 0.4 เมตร x 26.50 เมตร จำนวน 16 ต้น และขนาด 0.525 เมตร x 0.525 เมตร x 26.50 เมตร จำนวน 16 ต้น จัดเรียงเป็น 3 แถว ในแนวที่ขนานกับการไหลของน้ำโดยมีระยะห่างระหว่างแถว 4.8 เมตร และมีระยะห่างระหว่างผิวเสาเข็ม 3.16 เมตร ตัวท่าเทียบเรือมีคันคอนกรีตสูง 20 เซนติเมตร ที่ขอบโดยรอบ ติดตั้งอุปกรณ์ในการขนถ่ายทรายแก้วไปยังโกดังกักเก็บที่สร้างขึ้นใหม่

### 2. สะพานท่าเรือ (Jetty Bridge)

โครงสร้างเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กกว้าง 5.0 เมตร ยาว 21.4 เมตร ที่ขอบสะพานทั้งสองข้างมีคันคอนกรีตสูง 20 เซนติเมตร ต่อเนื่องจากคันคอนกรีตของตัวท่าเทียบเรือ พื้นสะพานเป็นคอนกรีตเรียบอยู่บนเสาคอนกรีตอัดแรงขนาดหน้าตัด 0.4 เมตร x 0.4 เมตร x 26.50 เมตร จำนวน 8 ต้น จัดเรียงเป็นคู่ มีระยะห่างระหว่างแถว 4.5 เมตร และมีระยะห่างระหว่างผิวเสาเข็ม 3.00 เมตร มีเสาคอนกรีตอัดแรงขนาดหน้าตัด 0.4 เมตร x 0.4 เมตร x 26.50 เมตร จำนวน 8 ต้น สร้างต่อเข้ามาบนพื้นดินเพื่อใช้เป็นที่วางอุปกรณ์ในการขนส่งทรายแก้วไปยังโกดังกักเก็บ

### 3. ยางกันกระแทก (Fender)

ท่าเทียบเรือขนาดมากกว่า 500 ตันกรอสส์ สร้างยางกันกระแทก (Fender รุ่น V-Type VTR 500H) จำนวน 4 จุด บริเวณท่าเทียบเรือและอีก 1 จุด บริเวณขั้วผูกเรือ โดยที่กันกระแทกทำจากยางธรรมชาติ คุณภาพสูงและเสริมเหล็กแผ่นที่ฐาน มีความยาวประมาณ 3 เมตร ทำหน้าที่ป้องกันการกระแทกของเรือกับท่าเทียบเรือ



รูปที่ 2.2-1 แบบแปลนท่าเทียบเรือเพื่อรับเรือขนาดมากกว่า 500 ตันกรอสส์

#### 4. ชั้มผูกเรือ (Dolphin)

ท่าเทียบเรือที่ขยาย มีการก่อสร้างชั้มผูกเรือมีลักษณะโครงสร้างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 4.8 เมตร x 6.3 เมตร พื้นเป็นคอนกรีตเรียบตั้งอยู่บนเสาคอนกรีตอัดแรง ขนาด 0.525 เมตร x 0.525 เมตร x 26.50 เมตร จำนวน 8 ต้น จัดเรียงเป็น 2 แถว แถวละ 4 ต้น ในแนวที่ขนานกับการไหลของน้ำโดยมีระยะห่างระหว่างแถว 4.8 เมตร มีระยะห่างระหว่างผิวเสาเข็ม 3.52 เมตร (มากกว่า 3 เมตร ตามข้อกำหนด) บนชั้มผูกเรือมีเครื่องดึงเรือทำงานด้วยไฟฟ้า (Electric Winch) ขนาด 30 ตัน เพื่อดึงเรือให้เคลื่อนตัวไปตามทิศทางที่ต้องการ

#### 5. สะพานเชื่อมชั้มผูกเรือ (Dolphin Walkway)

ทำหน้าที่เป็นทางเดินข้ามจากท่าเทียบเรือไปชั้มผูกเรือ โครงสร้างสะพานเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 1.5 เมตร x 18 เมตร พื้นสะพานเป็นคอนกรีตเรียบ ตั้งอยู่บนเสาอัดแรงขนาด 0.4 เมตร x 0.4 เมตร x 26.50 เมตร จำนวน 5 ต้น จัดเรียงเป็นคู่ใน 1 แถว และมีราวสะพานเป็นเหล็กตลอดแนวสะพาน

#### 6. หลักผูกเรือ (Bollard)

มีการสร้างหลักผูกเรือ ขนาดรองรับ 30 ตัน จำนวน 2 หลัก ที่บริเวณท่าเทียบเรือส่วนขยาย และจำนวน 1 หลัก ที่บริเวณชั้มผูกเรือ

### 2.3 กิจกรรมของโครงการ

กิจกรรมของโครงการ ได้แก่ การขนถ่ายน้ำมันเตา การขนถ่ายโซดาแอส การขนถ่ายทรายแก้ว การรับส่งพนักงาน และเป็นสถานีปั้มน้ำดับเพลิง มีรายละเอียดดังนี้

#### 2.3.1 การขนถ่ายน้ำมันเตา

การขนถ่ายน้ำมันเตา 4-6 ครั้ง/เดือน ครั้งละ 1-2 ลำ เรือมีความจุประมาณ 300,000-600,000 ลิตร/ลำ โดยเรือเข้ามาเทียบท่าที่ละลำ และใช้เวลาในการขนถ่ายครั้งละ 4-6 ชั่วโมง

#### 2.3.2 การขนถ่ายโซดาแอส

การขนถ่ายโซดาแอสเดือนละ 2 ลำ เรือที่ทำการมีความจุประมาณ 475 ลบ.ม./ลำ และทำการขนถ่ายโซดาแอสโดยเรือขนถ่ายเข้ามาที่ละลำ และใช้เวลาในการขนถ่ายครั้งละ 10-12 วัน

#### 2.3.3 การขนถ่ายทรายแก้ว

ทรายแก้วถูกขนส่งมาทางเรือ จากจังหวัดชุมพรในลักษณะเรือลากจูง โดยมาคราวละประมาณ 4 ลำ ขนาดลำละประมาณ 1,200 ลบ.ม.



#### 2.3.4 การรับส่งพนักงาน

โครงการมีเรือหางยาวรับส่งพนักงานประมาณ 15 คน เข้าเทียบท่าทุกวันในเวลา 8.00 น. และ 17.00 น. โดยไม่กระทบกับกำหนดการขนถ่าย เนื่องจากการเทียบท่าของเรือโดยสารเข้าเทียบที่บันไดด้านข้างของท่าเทียบเรือ โดยในเวลาเช้า 8.00 น. มีเรือมาส่งคนงานกะกลางวัน และรับคนงานกะกลางคืนกลับ และในเวลาเย็น 17.00 น. มีเรือมาส่งคนงานกะกลางคืน และรับคนงานกะกลางวันกลับ

#### 2.3.5 สถานีปั๊มน้ำดับเพลิง

สถานีปั๊มน้ำดับเพลิง ได้ติดตั้งปั๊มน้ำขนาด 120 ลบ.ม. จำนวน 3 ตัว ภายใต้หลังคาคลุมขนาด 5 x 3 เมตร เพื่อสูบน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาใช้ในการดับเพลิง กรณีเกิดเพลิงไหม้โรงงาน

### 2.4 การกลับลำเรือและการออกจากท่าเมื่อการขนถ่ายแล้วเสร็จ

เมื่อทำการขนถ่ายแล้วเสร็จ (ไม่มีการลำเรือที่ท่า) เรือถูกลากจูงออกจากท่าโดยเรือ 2 ลำ ลำหนึ่งทำหน้าที่ลากจูง อีกลำหนึ่งทำหน้าที่ประคอง เมื่อเวลากลับเรือ เรือลากจูงใช้วิทยุแจ้งเรือในบริเวณนั้น เพื่อขออนุญาตกลับเรือในพิภคที่ต้องการกลับเรือดังกล่าว เมื่อได้รับสัญญาณตอบอนุญาตจึงทำการกลับเรือ การกลับเรืออาจไม่ใช่บริเวณหน้าโครงการ แต่ทำการกลับเรือเมื่อเห็นว่ามีความปลอดภัย พร้อมทั้งปฏิบัติตามหลักการเดินเรือสากล

### 2.5 ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการและการสุขาภิบาล

ระบบสาธารณูปโภคของท่าเทียบเรือของบริษัท เอจีซี แพลทกลาส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยระบบกำจัดขยะมูลฝอย ระบบน้ำใช้และการจัดการน้ำเสีย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 2.5.1 ระบบกำจัดขยะมูลฝอย

กิจกรรมบริเวณท่าเทียบเรือ เป็นการขนถ่ายทรายแก้ว โซดาแอส และใช้ในการรับส่งพนักงาน เฉพาะเช้า-เย็น โดยมีระบบป้องกันการหกรั่วไหล ดังนั้น ในการดำเนินงานตามปกติจึงไม่มีขยะของเสียที่เกิดจากกิจกรรมการขนถ่ายโดยตรง แต่อาจมีขยะที่เกิดจากคนงานที่มาท่าเรือ และพนักงานที่ทำงานบริเวณท่าเทียบเรือเท่านั้น ซึ่งประกอบไปด้วย

1. ขยะทั่วไป ได้แก่ ขยะที่ไม่ใช่ขยะอันตราย เช่น เศษอาหาร กล่องบรรจุเครื่องดื่ม เศษไม้ เศษวัสดุต่างๆ เป็นต้น

2. ขยะ Recycle/Reuse เป็นขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ หรือเปลี่ยนสภาพแล้วสามารถนำกลับมาใช้ในวัตถุประสงค์เดิม หรือเปลี่ยนวัตถุประสงค์ใหม่ เช่น กระดาษ ขวดน้ำพลาสติก ขวดแก้ว เศษเหล็ก เป็นต้น

3. ขยะอันตราย คือ ของเสียที่ยุงยากในการกำจัด และอาจเป็นอันตรายต่อมนุษย์ สัตว์ ตลอดจนสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ได้แก่ ถ่านไฟฉาย แบตเตอรี่ เป็นต้น

## 2.5.2 การใช้น้ำ และการจัดการน้ำเสีย

ทางบริษัท เอจีซี แพลทกลาส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) รับน้ำจากการประปานครหลวง เพื่อนำมาใช้ในกิจกรรมต่างๆ ของท่าเทียบเรือ เช่น การใช้น้ำจากห้องน้ำห้องส้วม การใช้น้ำเพื่อการล้างอุปกรณ์ต่างๆ และการใช้น้ำในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องจากท่าเทียบเรือ โดยน้ำที่ใช้ส่วนใหญ่ กลายเป็นน้ำเสีย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) น้ำเสียที่เกิดจากการใช้ห้องน้ำห้องส้วม ของคนงานที่มาอยู่กับเรือ และพนักงานที่ทำงาน บริเวณท่าเทียบเรือ การใช้น้ำจากห้องส้วมแต่ละครั้งมีปริมาณการใช้น้ำประมาณ 10 ลิตร (คำนวณจาก โถปัสสาวะชายที่มีปริมาณการใช้น้ำประมาณ 55 ลิตร/นาฬิกา โดยมีการเปิดน้ำแต่ละครั้งเป็นเวลา 10 วินาที) รวมกับการใช้น้ำจากอ่างล้างหน้าซึ่งมีปริมาณ 4-8 ลิตร/ครั้ง โดยคิดเฉลี่ยที่ 6 ลิตร/ครั้ง ประเมินความถี่ ในการเข้าห้องน้ำที่ 3 ครั้ง/วัน คือ เช้า กลางวัน และเย็น ดังนั้น น้ำเสียจากห้องน้ำห้องส้วมของคนงานที่มา กับเรือ และพนักงานที่ทำงานบริเวณท่าเทียบเรือเป็น

$$5 \text{ คน} \times (10 + 6) \times 3 \text{ ลิตร/วัน} = 240 \text{ ลิตร/วัน (เมื่อมีการใช้ท่า)}$$

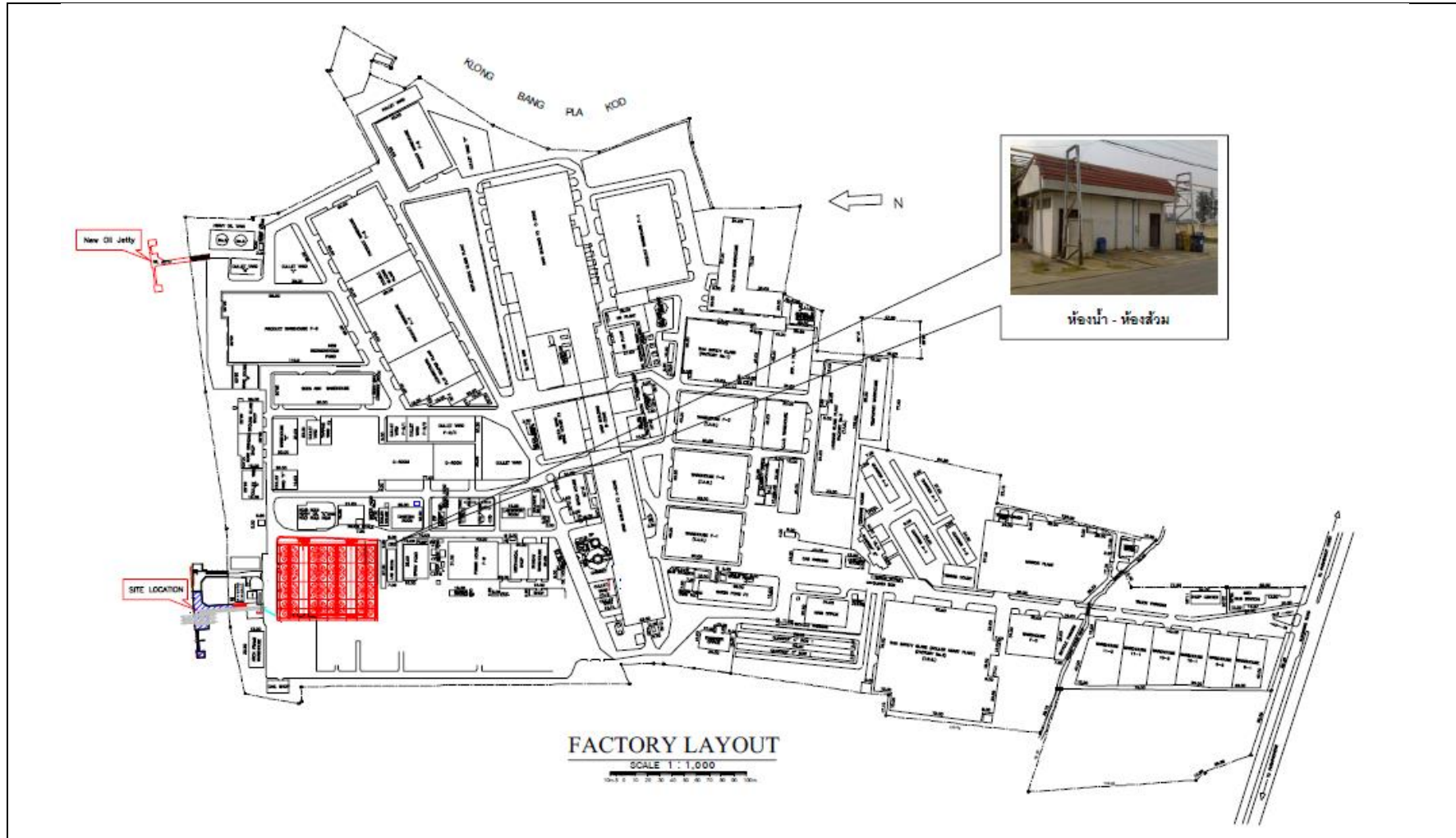
ทั้งนี้ พนักงานและคนงานที่มาอยู่กับเรือสามารถใช้ห้องน้ำห้องส้วมที่มีอยู่จำนวน 4 ห้อง (เป็นห้องส้วม 3 ห้อง และห้องโถปัสสาวะชาย 3 โถ 1 ห้อง) บริเวณใกล้โรงอาหาร ดังรูปที่ 2.5-1

2) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายทรายแก้ว และโซดาแอส จนถึงจุดที่จัดเก็บทรายแก้ว และโซดาแอส ไม่มีการใช้น้ำในกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้แต่อย่างใด นอกจากน้ำล้างพื้น ดังนั้น จึงไม่มีน้ำเสีย เกิดขึ้นในส่วนของกิจกรรมนี้

## 2.5.3 การระบายน้ำ

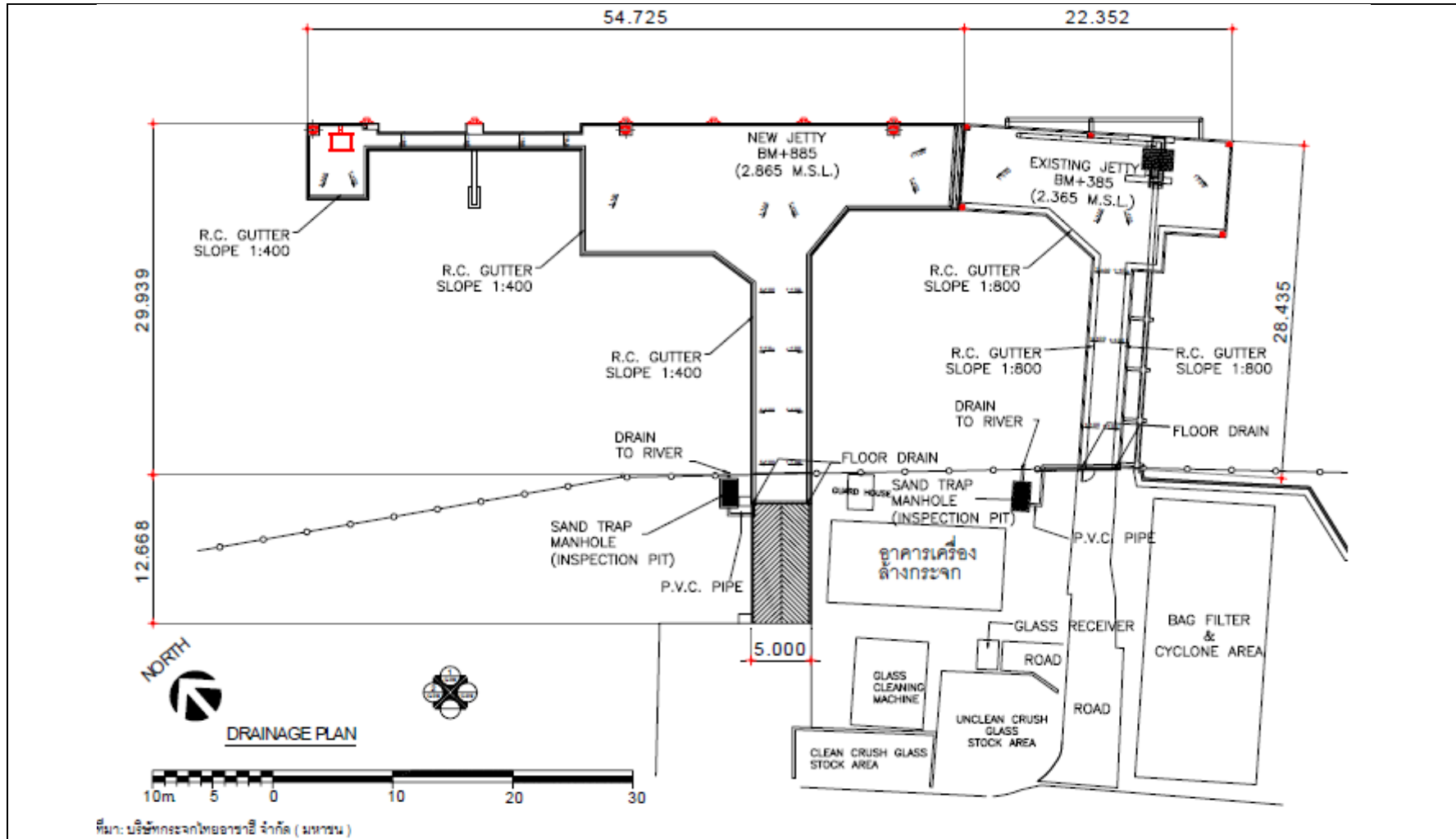
### 1. การระบายน้ำบริเวณท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือได้ออกแบบให้มีคันกันน้ำ ค.ส.ล. ขนาดกว้าง 15 เซนติเมตร สูง 20 เซนติเมตร รอบท่าเรือ และรางน้ำ ค.ส.ล. กว้าง 20 เซนติเมตร ลึกโดยเฉลี่ย 14 เซนติเมตร มีความลาดเอียง 1:400 น้ำจากรางน้ำดังกล่าวไหลผ่านตะแกรงดักขยะลงท่อ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 6 นิ้ว ไปสู่บ่อดักทราย ซึ่งเป็นบ่อในลักษณะเดียวกันกับที่กล่าวข้างต้น คือมีผนังกันตรงกลางเพื่อกั้นให้น้ำส่วนบนเท่านั้นไหลลง ไปอีกฟากหนึ่งของบ่อ และไหลผ่านตะแกรงดักขยะ ผ่านประตูน้ำลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ดังรูปที่ 2.5-2



รูปที่ 2.5-1 ห้องน้ำ-ห้องส้วมบริเวณโรงอาหาร





รูปที่ 2.5-2 ระบบระบายน้ำบริเวณท่าเทียบเรือ

## 2. การระบายน้ำบริเวณอาคารเก็บทรายแก้วและส่วนที่เชื่อมต่อกับท่าเทียบเรือ

อาคารเก็บทรายแก้วเป็นระบบปิด เชื่อมต่อกับท่าเทียบเรือด้วยสายพานลำเลียงที่เป็นระบบปิดเช่นกัน ทรายแก้วที่ใช้มีความชื้นไม่เกิน 5% ดังนั้น ทรายในอาคารมีน้ำน้อย และจากการที่อาคารและระบบสายพานเป็นระบบปิด การชะพาโดยฝนจึงไม่เกิดขึ้น การระบายน้ำที่เกี่ยวข้องจึงเป็นการระบายน้ำฝนจากรอบอาคารเก็บทรายแก้ว ที่ไม่จัดเป็นน้ำฝนปนเปื้อน โดยเป็นรางน้ำ ค.ส.ล. ขนาดกว้าง 50 เซนติเมตร ลึก ๑๕ เซนติเมตร มีความลาดเอียง 1:400 ไหลผ่านท่อ ค.ส.ล. ขนาด 60 เซนติเมตร ลงสู่บ่อตรวจคุณภาพน้ำทิ้ง ก่อนระบายลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาดังแสดงในรูปที่ 2.5-3

## 3. การระบายน้ำในกรณีฝนตกหนักและเวลาน้ำขึ้นสูง

### • กรณีฝนตกหนัก

ในกรณีที่ฝนตก ไม่มีการขนถ่ายทรายแก้ว รวมถึงโซดาแอส เนื่องจากทำให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น เมื่อเห็นว่าฝนตก หยุดการทำงานและปิดสลิค้ำให้มิดชิด เก็บกวาดบริเวณท่าเรือให้สะอาด เพื่อมิให้เกิดการชะล้าง อดต้นระบบระบายน้ำ กรณีที่ฝนตกหนักมากจนระบายน้ำที่มีระบายน้ำไม่ทัน หรือน้ำขึ้นสูงมากจนการระบายน้ำปกติทำไม่ได้สะดวก ทำการระบายน้ำออก โดยใช้ปั๊มสูบน้ำช่วย โดยปั๊มมีขนาดไม่น้อยกว่า 250 GPM

### • กรณีน้ำขึ้นสูง

เนื่องจากพื้นที่ท่าเรือเดิมสูงกว่าสันเขื่อนป้องกันตลิ่งของบริษัทฯ และที่ผ่านมาระดับน้ำไม่เคยสูงกว่าสันเขื่อน แต่ระดับน้ำในแม่น้ำที่สูงอาจมีผลต่อการระบายน้ำออกจากโรงงาน ดังนั้นทางโรงงานจึงใช้วิธีสูบน้ำโดยปั๊มที่ติดตั้งในจุดต่างๆ ของพื้นที่โรงงาน โดยปั๊มมีขนาดไม่น้อยกว่า 250 GPM

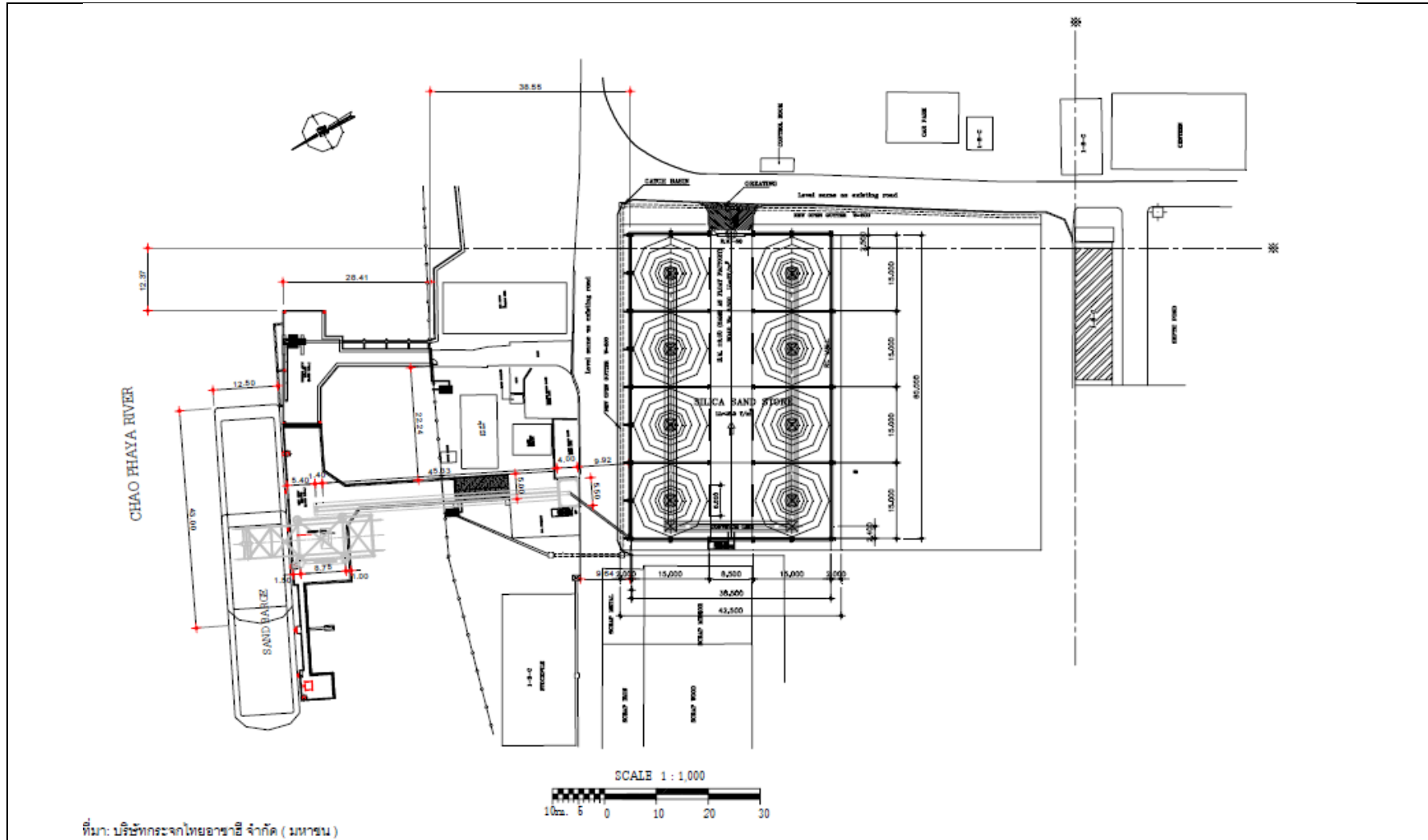
## 2.6 การคมนาคม

### 2.6.1 การคมนาคมทางบก

การคมนาคมทางบกประกอบไปด้วยการขนส่งทรายแก้ว จากโกดังเก็บทรายแก้วไปยังโกดังพักทรายแก้ว และมีปริมาณการขนส่งสูงสุด 10 เที่ยว/วัน สำหรับที่จอดรถบรรทุก ทางโครงการฯ จัดที่จอดรถบริเวณด้านข้างโกดังเก็บทรายแก้ว นอกจากนี้ ทางโครงการฯ ยังจัดเตรียมป้ายสัญญาณจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และควบคุมความเร็วและทิศทางการเดินรถภายในโรงงาน

### 2.6.2 การคมนาคมทางน้ำ

จากการคาดการณ์ของโครงการ มีขนาดเรือไม่เกิน 700 ตันกรอสส์ จำนวน 22 ลำ/เดือน (ปริมาณนี้รวมเรือขนส่งน้ำมันเตาด้วย) โดยเรือที่ขนส่งไม่มีการจอดพัก



รูปที่ 2.5-3 ระบบระบายน้ำบริเวณอาคารเก็บทรายแก้ว

## 2.7 ระบบป้องกันและระงับอัคคีภัย

ทางท่าเทียบเรือของโครงการฯ ได้จัดเตรียมถังดับเพลิงขนาดประมาณ 15 ปอนด์ จำนวน 2 ถังไว้ที่ป้อมรักษาความปลอดภัยท่าเทียบเรือซึ่งห่างจากปลายท่า 30 เมตร และหลังการขยายท่าเทียบเรือมีถังดับเพลิงลักษณะเช่นเดียวกันนี้อีก 2 ถัง

## 2.8 การจัดการพื้นที่สีเขียว

พื้นที่ท่าเทียบเรือตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาภายในเขตของ บริษัท เอจีสซี แพลทกลาส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้มีการจัดแต่งภูมิทัศน์ และจัดให้มีพื้นที่สีเขียวทั้งบริเวณอาคาร ทางเดิน ลานจอดรถดังรูปที่ 2.8-1



รูปที่ 2.8-1 พื้นที่สีเขียว