



บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)

โครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติจากราชบุรีไปยังวังน้อยและจากสถานีควบคุมความดันก๊าซฯ
ราชบุรี-วังน้อยที่ 6 (RA6) ไปยังจังหวัดราชบุรี
ปี 2567 (ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม)

ภาคผนวก ก

สถิติการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับท่อส่งก๊าซ
ประจำปี 2567

สถิติความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 5

QSHE Statistic

Accident	Process Safety Event			Pipeline	FOC		Near Miss
	Tier1	Tier2	Tier3	Pipeline	Underground FOC	Aerial FOC	
	0	0	0	0	1	0	
	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case	
Work Related	Personal Safety (Injury)			Operation & Office Accident		Security Violation	SSHE
6	LTA	MTC	FAC	0		0	0
case(s)	0	0	0	case(s)		case(s)	case(s)
Non Work Related	Car Accident			Quality, Reliability, Rebilling			Quality, Reliability, Rebilling
0	Major car accident	Other car accident		Quality	Reliability	Rebiling	2
case(s)	0	5		case(s)	case(s)	case(s)	case(s)
Substandard (Action/Condition/Tier4) 1 / 90 / 1							
ข้อมูลถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567							

Car Accident

วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2567 เวลา 14.22 น.

ขณะขับรถยนต์ทะเบียน 4ขว-9510 ลาดตระเวนตรวจแนวท่อก๊าซ RC4100 KP 9+155 พื้นที่ ต.หนองกลางนา อ.เมืองราชบุรี จ.ราชบุรี พบรถเก๋งของชาวบ้านจอดพ่นยามะขามเทศขวางถนน จึงได้ทำการถอยหลังกลับรถ (เนื่องจากเป็นถนนเลนเดียว) จังหวะถอยและเดินหน้าออกจากซอยกลับรถ ได้ยินเสียงดังมาจากกันชนด้านขวา จึงรีบลงจากรถไปดู พบว่ากันชนด้านขวาชนเสาหลักเขตที่ดิน ซึ่งเสาหลักเขตมีรั้วพืชมะขาม ผู้ขับขี่ไม่ทันสังเกต ทำให้เกิดการเฉี่ยวชนตรวจสอบความเสียหายเบื้องต้น พบว่า 1. มีชิ้นส่วนกันชนหน้าบุบ 2. กีบล้อคั่วกันชนหน้าหัก



วันที่ 11 มีนาคม 2567 เวลา 11.30 น.

ขับรถยนต์ทะเบียน 2ขส-4743 กทม. ลาดตระเวนตรวจแนวท่อก๊าซ RC4000 KP222+569 พื้นที่ ต.เกาะพลับพลา อ.เมืองราชบุรี จ.ราชบุรี ซึ่งขับลาดตระเวนตรวจแนวท่อก๊าซไปตามปกติ ขณะขับรถผ่านถนนชนบทที่เป็นทางโค้ง (ถนนชนบทไม่มีที่กัน มีคูน้ำขนานแนวถนน) จังหวะหักหลบเสาช่วงโค้ง ล้อหลังฝั่งซ้ายไถดักไถลถนนลงคูน้ำ ทำให้รถยนต์เสียหลักเลื้อนไถลตกลงไปในคูน้ำ หลังจากเกิดเหตุการณ์ได้ทำการแจ้งให้รถยกมาทำการเคลื่อนย้ายรถยนต์ขึ้นจากคูน้ำพร้อมกันนั้นได้แจ้งประกันให้ทราบ เลขรับแจ้ง:08946760 มีรายการความเสียหายจำนวน 8 รายการ



วันที่ 24 พฤษภาคม 2567 เวลา 13.17 น.

พนักงาน ปท.5-2 ได้ขับรถยนต์เพื่อเดินทางจาก ปท.5 ไปปฏิบัติงานบำรุงรักษาที่สถานี HKP M/R โดยขณะที่รถกำลังต่อแถวรอเคลื่อนออกจากถนนซอยเข้าสู่ถนนหลักบริเวณถนนเส้นเลียบคลองชลประทานก่อนถึงทางแยกเข้าโรงไฟฟ้า HKP ซึ่งบริเวณดังกล่าวถนนหลักจะยกระดับสูงกว่าถนนซอยค่อนข้างมากและมีลักษณะเป็นเนินลาดชัน และในจังหวะนั้นรถยนต์คู่กรณีที่อยู่ด้านหน้าบริเวณทางแยกได้เข้าเกียร์ผิด เป็นเหตุให้รถยนต์คู่กรณีไถลถอยหลังลงมาชนกับรถปฏิบัติงานของ ปตท. ที่ต่อท้ายอยู่ และรถปฏิบัติงานของ ปตท. เอง ก็ไม่สามารถหลบหลีกได้เนื่องจากมีรถคันอื่นต่อท้ายอยู่เช่นกัน



วันที่ 29 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 น.

รถยนต์ ปท.5-3 ใช้ปฏิบัติงานเพื่อรับส่งพนักงานกะ เส้นทางถนนเพชรเกษมขาเข้ากรุงเทพฯ ระหว่างขับได้ยินเสียงลักษณะของแข็งมากระทบที่กระจกหน้าเมื่อตรวจสอบพบว่ากระจกหน้าด้านซ้ายมีรอยร้าว คาดว่าเป็นเพราะมีเศษหินกระเด็นมาถูกบริเวณดังกล่าว



Car Accident

วันที่ 1 สิงหาคม 2567 เวลา 15.30 น.

ขณะขับรถกลับจากการปฏิบัติงานไปยังศูนย์ปฏิบัติการระบบท่อเขต 5 บนเส้นทางถนนแสงชูโต หน้าเทศบาลตำบลกระจับ ขณะที่ขับซีได้ยินเสียงลักษณะของแข็งมากระทบที่กระจกหน้า เมื่อตรวจสอบพบเพียงจุดที่เศษหินกระเด็นใส่ ทั้งนี้ ในช่วงเตรียมรถเพื่อปฏิบัติงานวันที่ 2 ส.ค. 67 พบว่ากระจกหน้าด้านมีรอยร้าว จึงคาดว่าเกิดจากเศษหินกระเด็นมาถูกบริเวณดังกล่าว

FOC Accident

วันที่ 1 พฤศจิกายน 2567 เวลา 16.30 น.

ได้รับการประสานงานจาก PTT Digital ตรวจสอบพบสาย FOC ขาดในช่วง RBMR - RA1 พนักงานจึงดำเนินการลาดตระเวนตรวจสอบ พบงานขุดลอกร่องสวนตัดผ่านแนวท่อ RC4100 KP8+450 เป็นเหตุให้สาย FOC ขาดชำรุด และ Coating ได้รับความเสียหาย

สถิติความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 6

QSHE Statistic

Accident	Process Safety Event			Pipeline	FOC		Near Miss
	Tier1	Tier2	Tier3	Pipeline	Underground FOC	Aerial FOC	
	0 case(s)	0 case(s)	0 case(s)	0 case(s)	4 case(s)	0 case	
Work Related	Personal Safety (Injury)			Operation & Office Accident		Security Violation	SSHE
8 case(s)	LTA	MTC	FAC	1 case(s)		3 case(s)	2 case(s)
Non Work Related	Car Accident			Quality, Reliability, Rebiling			Quality, Reliability, Rebiling
1 case(s)	Major car accident	Other car accident		Quality	Reliability	Rebiling	0 case(s)
	0 case(s)	1 case(s)		0 case(s)	0 case(s)	0 case(s)	
Substandard (Action/Condition/Tier4)				0 / 33 / 0			
ข้อมูลถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567							

Fiber Optic Cable

วันที่ 16 มกราคม 2567 เวลา 18.00 น.

PTT Digital ตรวจพบสัญญาณสื่อสารช่วงแนวท่อ RC4450 ระหว่างสถานี SB#4 - SB#5 ขาดหายไป จึงประสาน ปท.6-1 ให้ทำการตรวจสอบ จากการตรวจสอบพบว่า ที่บริเวณแนวท่อ RC4450 KP50+290 ภายในซอยเทียนทะเล 3/1 เขตบางขุนเทียน มีงานขุดดินโดยเจ้าของที่ดิน ซึ่งเป็นงานที่ ปท.6-1 เคยชี้แจงแนวท่อและชี้แจงเอกสารขั้นตอนการขออนุญาตดำเนินการในเขตระบบท่อส่งก๊าซ ตามมาตรา 112 ไปแล้ว ในเบื้องต้น เจ้าของที่ดินแจ้งว่าจะมีการเคลียร์วัชพืช ถมดินปรับปรุงที่ดินเป็นทีจอดรถเท่านั้น ไม่ได้แจ้งล่วงหน้าว่าจะมีงานขุดดินด้วย



วันที่ 28 มกราคม 2567 เวลา 16.15 น.

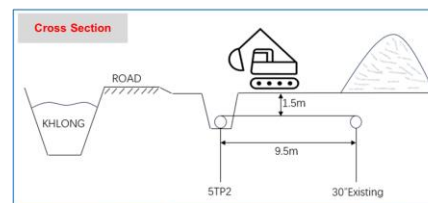
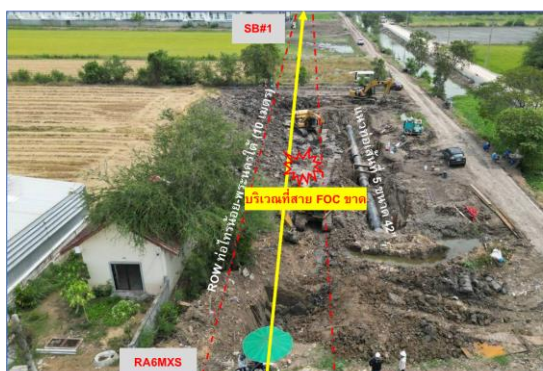
PTT Digital ตรวจพบสัญญาณสื่อสาร Fiber Optic (FOC) ช่วงแนวท่อราชบุรี-วังน้อย RC4100 ระหว่างสถานี RA6 - RA7 ขาดหายไป จึงประสาน ปท.6-1 ให้ทำการตรวจสอบพื้นที่

จากการตรวจสอบพบว่า ที่บริเวณแนวท่อราชบุรี-วังน้อย RC4100 KP94+833 ท้องที่อำเภอบางบัวทอง มีงานขุดร่องทำคันดิน โดยที่ไม่แจ้ง ปตท. พื้นที่หน้างาน (21:00 น.) ไม่พบ Backhoe และ เจ้าของที่ดิน ปท.6-1 และ PTT Digital จึงดำเนินการกันบริเวณพื้นที่ดังกล่าว เพื่อเตรียมซ่อมแซม FOC ถาวรต่อไป (ยังไม่สามารถซ่อม Temporary ได้ เนื่องจากสภาพพื้นที่มีน้ำขัง, การเข้าถึงพื้นที่ต้องผ่านพื้นที่เอกชน และ ไม่สามารถหาสายอีกฝั่งได้)



วันที่ 21 มีนาคม 2567 เวลา 08.15 น.

PTT Digital ตรวจพบสัญญาณสื่อสารช่วงแนวท่อ RC4450 ระหว่างสถานี RA6MXS - SB#1 ขาดหายไป จึงประสาน ปท.6-1 ให้ทำการตรวจสอบ จากการตรวจสอบพบว่า ที่บริเวณแนวท่อ RC4450 KP1+150 พื้นที่ตำบลไทรน้อย อำเภอไทรน้อย จ.นนทบุรี ใกล้เคียงสถานี RA6MXS มีงานวางท่อส่งก๊าซสายประธานเส้นที่ 5 เฟส 2 (นอก ROW) ดำเนินการโดยหน่วยงาน คทก.5 ได้มีการใช้รถแบคโฮเกลี่ยดินเพื่อปรับปรุงพื้นที่หน้างาน เข้าใกล้เขตระบบแนวท่อ RC4450 (ไทรน้อย-พระนครใต้) ทำให้สาย FOC ของแนวท่อไทรน้อย-พระนครใต้ ถูกรถแบคโฮเกี่ยวดึงขึ้นมาขาดชำรุด



Fiber Optic Cable

วันที่ 29 กรกฎาคม 2567 เวลา 23.00 น.

ได้รับแจ้งจาก ICT ว่าพบสัญญาณขาดช่วง SB6 – SBMR คาดว่าจะเกิดจากโครงการที่ กปน. กำลังดำเนินการปัก Sheet Pile ซึ่งโครงการดังกล่าวสำรวจแนวท่อฯ แล้วเสร็จ ซึ่งแนวท่อดีกที่ -3 เมตร และได้ดำเนินการป้องกันการโดยใช้เข็มไม้ยูคา วันที่ 30 ก.ค. 67 เวลา 00.30 น. พนักงาน ปท.6 และเจ้าหน้าที่ ICT เข้าตรวจสอบยังสัญญาณด้วยเครื่อง OTDR ที่ Block Valve SB6 พบวาระยะสัญญาณ Loss ที่ 3.9 กม. ซึ่งเป็นตำแหน่งที่มีดำเนินการของ กปน.

- สาย Fiber Optic ที่ขาดอยู่ที่ความลึก -7 เมตร

- อ้างถึง Drawing Tie-in Section 7-8 (KP62+782-D1-4450-6058-1) โดยจากแบบ Fiber Optic อยู่ทางด้านในถนนติด เกาะกลาง ซึ่งไม่ตรงกับหน้างาน

Car Accident

วันที่ 25 มิถุนายน 2567 เวลา 19.00 น.

ขณะขับรถกลับจากการปฏิบัติงาน เวลาประมาณ 19:00 น. สภาพอากาศมีฝนตกปรอยๆ พื้นถนนมีน้ำขังเป็นระยะ ได้ขับชิดขอบถนนเลนขวาสุด ใช้ความเร็วประมาณ 70 กม./ชม.

โดยก่อนเกิดเหตุ รถคันข้างหน้าหยุดรถกะทันหันเนื่องจากมีอุบัติเหตุรถชนต่อเนื่อง จึงต้องเบรกเพื่อหยุดรถกะทันหัน และรถกระบะที่ตามมาด้านหลังหยุดรถไม่ทัน ชนเข้าที่ด้านหลังท้าย เกิดความเสียหายต่อรถที่ใช้งาน



Security

วันที่ 27 มิถุนายน 2567 เวลา 15.00 น.

สายไฟสำหรับวัดค่า Pipe to Soil ที่ Test Post แนวท่อ RC4450 30" (ไทรน้อย - พระนครใต้) KP2+479 ถูกขโมย ดัดสายไฟ



วันที่ 31 สิงหาคม 2567 เวลา 21.30 น.

ได้รับแจ้งจาก PTT Digital ว่าระบบสื่อสารและ SCADA fail ช่วงสถานี SB2 - SB6 และ NB1 - NBMR ซึ่งเบื้องต้น คาดว่าสาย Fiber optic น่าจะขาดระหว่างช่วงสถานี SB1 - NB1 จึงเข้าตรวจสอบพื้นที่ พบจุดที่สาย FOC ขาด ที่ แนวท่อ RC4450 KP24+970 บริเวณถนนเลียบทางรถไฟ ซึ่งมีลักษณะเป็นบ่อ Manhole พักสาย FOC โดยพบว่า ฝาบ่อถูกเปิดอยู่ 1 ฝา (จาก 3 ฝา) ซึ่งเมื่อทำการดูดน้ำออกจากบ่อ จึงพบว่าฝาบ่อที่เป็นฝาเหล็กถูกเปิดและตกลงไปในบ่อทำให้ไปทับสาย FOC ขาดชำรุด เนื่องจากฝาเหล็กมีน้ำหนักมาก

วันที่ 15 กันยายน 2567 เวลา 09.00 น.

จากการ Patrolling พบว่า Test post บริเวณแนวท่อ RC4450 KP0+738 ถูกขโมยดัดสายไฟขาด พื้นที่หลังสถานี RA6MXS ต.ไทรน้อย อ.ไทรน้อย จ.นนทบุรี

วันที่ 11 พฤศจิกายน 2567 เวลา 22.45 น.

เกิดสัญญาณระบบ Fire alarm แสดงที่ตู้ Fire alarm control panel ที่ตำแหน่งชั้น 2 ของอาคารสำนักงาน กัลปพฤกษ์ ปท.6 จากนั้น รปภ. จึงเข้าไปสำรวจพื้นที่ พบว่ามีกลุ่มควันจำนวนมากออกจากห้อง SCADA จึงแจ้งทีมดับเพลิงเข้าระงับเหตุเพลิงไหม้ โดยสวมใส่ชุดดับเพลิงพร้อม SCBA จำนวน 2 คน นำถังดับเพลิงชนิด CO2 เข้าระงับเหตุเพลิงไหม้ที่ตู้แบตเตอรี่ UPS จนสามารถระงับเหตุได้ในเวลา 23.05 น. และได้ระบายควันออกจากพื้นที่ จากนั้นช่างเทคนิคเข้ามาตัดแยกระบบไฟฟ้า และเฝ้าระวังสถานการณ์ ป้องกันการเกิดเพลิงไหม้ซ้ำ

ความเสียหาย ได้แก่

1. ตู้แบตเตอรี่ UPS ของระบบ CCTV ถูกเพลิงไหม้เสียหาย 1 ตู้
2. ระบบ CCTV ที่ศูนย์ ปท.6 และสถานีก๊าซฯ ไม่สามารถใช้งานได้

Near Miss - SSHE

วันที่ 30 เม.ย. 2567 เวลา 18.30

พบแปลงนาข้าง BV RA8 ไฟไหม้ (ติดกับ Remote vent stack ห่าง BV RA8 ประมาณ 250 เมตร) พอเวลาประมาณ 18.00 พบว่าไฟเริ่มลามมาตามทาง Remote Vent Stack จึงประสานงานรถดับเพลิงเข้ามาควบคุมเพลิงและเพลิงสงบลง

วันที่ 15 พฤศจิกายน 2567 เวลา 11.05 น.

หลังจากฝนตก รปภ. พบควันขนาดเล็กลอยออกมาจากพื้นหญ้าด้านหลังอาคารโรงจอดรถดับเพลิง จึงแจ้งช่างเทคนิค ปท.6-3 ตรวจสอบพบว่า เกิดไฟฟ้าลัดวงจรภายในสายไฟที่ยกเลิกการใช้งาน จึงตัดแยกไฟฟ้าที่ Breaker และรื้อถอนสายไฟฟ้านี้ออกจากระบบ

สถิติความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 9

QSHE Statistic

Accident	Process Safety Event			Pipeline	FOC		Near Miss
	Tier1	Tier2	Tier3	Pipeline	Underground FOC	Aerial FOC	
	0 case(s)	0 case(s)	0 case(s)	1 case(s)	0 case(s)	0 case	
Work Related	Personal Safety (Injury)			Operation & Office Accident	Security Violation		SSHE
6 case(s)	LTA	MTC	FAC	2 case(s)	1 case(s)	0 case(s)	
Non Work Related	Car Accident			Quality, Reliability, Rebilling			Quality, Reliability, Rebilling
0 case(s)	Major car accident	Other car accident		Quality	Reliability	Rebiling	3 case(s)
	0 case(s)	1 case(s)		0 case(s)	0 case(s)	1 case(s)	
Substandard (Action/Condition/Tier4)				1 / 24 / 0			
ข้อมูลถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567							

Operation & Office Accident

วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2567 เวลา 14.37 น.
กระจกที่บริเวณทางเข้าศูนย์ แตกเสียหายจำนวน 1 บาน



วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2567 เวลา 11.30 น.
จากการขั้บลาดตรวจแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติ พบว่าบริเวณเส้นท่อก RC410903 KP.0+530 มีร่องรอยการเผาไหม้ของวัชพืชทำให้ Test post ได้รับความเสียหาย



Pipeline Accident

วันที่ 25 กรกฎาคม 2567 เวลา 14.00 น.
เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำ สถานี BV15 ตรวจพบบุคคลพยายามโจรกรรมสายกราวด์รั้วสถานี จึงได้ดำเนินการป้องกันปรามด้วยวาจา จนบุคคลดังกล่าวได้หลบหนีไป หลังจากตรวจสอบพื้นที่จุดเกิดเหตุ พบสายกราวด์รั้วสถานีถูกตัดเสียหายจำนวน 2 จุด ไม่มีทรัพย์สินสูญหาย

Security Accident

วันที่ 25 กรกฎาคม 2567 เวลา 14.00 น.

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำ สถานี BV15 ตรวจพบบุคคลพยายามโจรกรรมสายกราวด์รั้วสถานี จึงได้ดำเนินการป้องปรามด้วยวาจา จนบุคคลดังกล่าวได้หลบหนีไป หลังจากตรวจสอบพื้นที่จุดเกิดเหตุ พบสายกราวด์รั้วสถานีถูกตัดเสียหายจำนวน 2 จุด ไม่มีทรัพย์สินสูญหาย

Car Accident

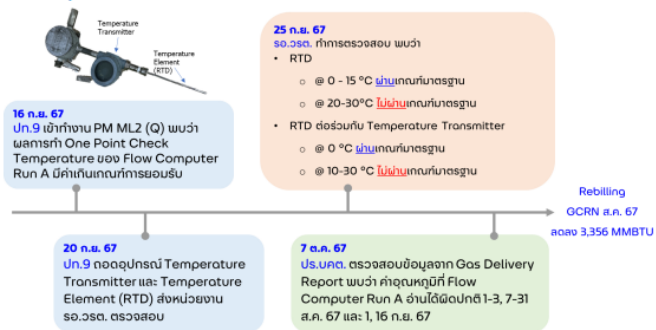
วันที่ 5 สิงหาคม 2567 เวลา 11.40 น.

ขณะขับรถกลับจากการปฏิบัติงานไปยังศูนย์ปฏิบัติการระบบท่อเขต 9 ถูกรถเก๋งคู่กรณีเฉี่ยวชนท้ายรถด้านขวา

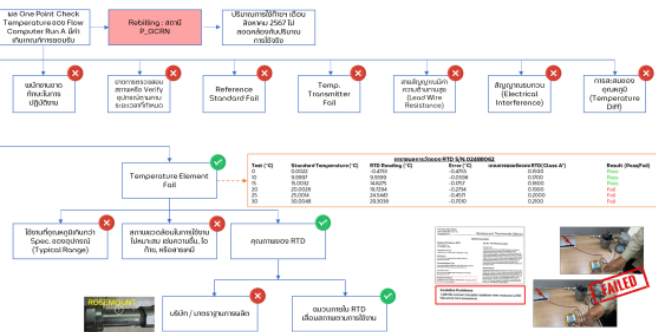
Rebilling

“ขอปรับปรุงปริมาณก๊าซธรรมชาติของ บริษัท กัลฟ์ เอพี ซิดาร์เอ็น จำกัด (GCRN) (ปก.9)”

ลำดับเหตุการณ์ :



การวิเคราะห์สาเหตุ :



ឯកសារ :

ปรับปรุงปริมาณก๊าซเดือน สิงหาคม 2567 ลดลง 3,356 MMBTU

สาเหตุขุ่นนั้น : ผลการ Verify อุปกรณ์ตรวจวัดอุณหภูมิ ของก๊าซฯ ภายในเส้นท่อน้ำไอน้ำ Turbine Meter Run A ด้วยวิธี One Point Check ไม่ผ่านเกณฑ์การยอมรับ

สาเหตุพื้นฐาน : ฉนวนภายใน RTD เสื่อมสภาพตามการใช้งาน

มาตรการแก้ไข :

1. สลับ Meter Run จาก Run A ไปใช้ Run B ในการวัดซื้อขายปริมาณการใช้ก๊าซฯ แทน
2. จัดหา Temperature Element (RTD) ตัวใหม่เปลี่ยนทดแทนของเดิมที่ชำรุด

มาตรการป้องกัน :

1. Awareness ให้นพนักงาน ปก.9-2 เป็นการตรวจสอบความผิดปกติของค่าต่างๆ โดยวิธีการ Cross Check โดยการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าต่างๆ จาก Flow Computer Daily Report ทุกๆ สัปดาห์ที่ทำการสลับ Meter Run (รายละเอียดตามหมายเหตุ)
2. Awareness พนักงาน ปส. ให้ทำการตรวจสอบความผิดปกติของค่า Temperature ทุกครั้งที่มีการสลับรัน
 - หากค่าเกิน 1 องศาเซลเซียส ให้ทำการตรวจสอบเพิ่มเติม
 - หากค่ามีแนวโน้มผิดปกติ ให้แจ้งเขตปฏิบัติการดำเนินการ One Point Check เพื่อยืนยันผล และดำเนินการดังนี้
 - กรณีค่าผิดปกติ เขตปฏิบัติการนำเข้ากระบวนการ CM และ ปส.ทำการ Manual Calculation
 - กรณีค่าปกติ ทำการพิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมร่วมกันระหว่าง เขตปฏิบัติการ ปส. และ สอ. ว่ามีความจำเป็นต้องเพิ่มความถี่ในการทำ One Point Check หรือไม่
3. ขยายผลไปยังสถานีที่เป็น Lot การผลิตเดียวกัน (การวัดค่า Insulation Resistance / การเปลี่ยนอุปกรณ์)
4. ทบทวน I-วต.-4000 เพื่อกำหนดแนวทางการเปลี่ยนอุปกรณ์แบบ Time Based / Condition Based โดยพิจารณาเกณฑ์การ Warning ที่เข้าข่ายเพิ่มเติม
5. พิจารณาแนวทางการจัดการ Spare Part เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเกิดเหตุ

หมายเหตุ ตัวอย่างการ Cross Check ค่า อุณหภูมิจากค่าที่แสดงบน Flow Computer Daily Report

Date	1 st hour Temp (C) when switching (Run A)	1 st hour Temp (C) when switching (Run B)	Diff Temp
1/10/2024	18.76	18.26	0.50

สถิติความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 11

QSHE Statistic									
Accident	Process Safety Event			Pipeline	FOC		Near Miss		
	Tier1	Tier2	Tier3	Pipeline	Underground FOC	Aerial FOC			
	0 case(s)	0 case(s)	0 case(s)	0 case(s)	1 case(s)	0 case			
Work Related	Personal Safety (Injury)			Operation & Office Accident		Security Violation	SSHE		
1 case(s)	LTA	MTC	FAC						
	0 case(s)	0 case(s)	0 case(s)	0 case(s)		0 case(s)			
Non Work Related	Car Accident			Quality, Reliability, Rebilling			Quality, Reliability, Rebilling		
2 case(s)	Major car accident	Other car accident		Quality	Reliability	Rebilling			
	0 case(s)	2 case(s)		0 case(s)	0 case(s)	0 case(s)			
Substandard (Action/Condition/Tier4)				0 / 28 / 0					
ข้อมูลถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567									

Fiber Optic Cable

วันที่ 31 มกราคม 2567 เวลา 14.00 น.
ระหว่างการ Patrolling พบ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค กำลังปักเสาไฟฟ้า โดยไม่แจ้งให้ทราบ จึงเข้าไปแจ้งให้หยุดงาน และเมื่อได้ตรวจสอบสภาพพื้นที่ พบว่ามีการเจาะหลุมเพื่อปักเสาไฟฟ้า ห่างแนวท่อส่งก๊าซฯ 2 เมตร และยังพบเศษสาย Fiber optic บริเวณใกล้เคียง จึงแจ้ง PTT Digital เพื่อตรวจสอบ ซึ่งพบว่า FOC Loss ปท.11 จึงประสานงาน PTT Digital เพื่อเข้าซ่อม

Car Accident

วันที่ 15 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.00น.
นายอาทิตย์ภักดี พนักงานขับรถ ได้จอดรถยนต์หมายเลขทะเบียน 9กข4022 กทม. ไว้ที่ศูนย์ ปท.11 จังหวัดสิงห์บุรี เมื่อวันที่ 14 พ.ค. 67 โดยก่อนการคืนรถยนต์ได้ตรวจสอบสภาพรถยนต์พบว่าสภาพปกติ แต่เมื่อวันที่ 15 พ.ค. 67 ได้ทำการตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนนำออกไปใช้งาน พบว่ากระจกด้านหน้ารถมีรอยร้าวยาวโดยไม่ทราบสาเหตุ



วันที่ 24 ธันวาคม 2567 เวลา 17.50 น.
ระหว่างขับรถกลับที่พักหลังเลิกงานได้ประสบอุบัติเหตุชนท้ายรถตู้ ทำให้กันชนหน้าและฝากระโปรงหน้าได้รับความเสียหาย