

ภาคผนวก 20ข

สถิติการเจ็บป่วยและการเกิดอุบัติเหตุของพนักงาน

1.3 ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนมกราคม 2569 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการสรุปได้ดังนี้

1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสารและพนักงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือนมกราคม 2568 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 23 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวนที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	≤ 0.06 รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	≤ 0.18 รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการบาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีทีเอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้ยารักษาโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอีกอย่างน้อย 1 วัน

1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนมกราคม 2569 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีนครธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 1 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 24 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	19/01/69	09.00 น.	G2	นายสถานีรับแจ้งจากช่าง บ. Siemens ขณะ PM Fire Pump พบว่าท่อระบายน้ำหลังห้อง Pump ชั้นพื้นถนนอุดตัน จึงตรวจสอบพบมีลักษณะไหลไม่สะดวก จึงทำการแจ้งซ่อมตามขั้นตอน

1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนมกราคม 2569 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกองธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 1 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 25 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	06/01/69	16.00 น.	G1	นายสถานีรับแจ้งจาก รปภ. ว่า มีผู้โดยสารหญิงอายุ 44 ปี ล้มที่พื้นห้องน้ำจึงตรวจสอบและสอบถาม ซึ่งผู้โดยสารแจ้งว่าสาเหตุเกิดจากตนมีอาการเหน็บชาที่ขาทั้งสองข้างขณะเข้าห้องน้ำจึงทำให้ทรุดล้มไม่สามารถขยับลุกได้ จึงแจ้ง CCR ขอรพพยาบาล ผู้โดยสารไม่ประสงค์แจ้งญาติ ต่อมารพพยาบาลเข้าพื้นที่เคลื่อนย้ายผู้โดยสารไปโรงพยาบาลประชาชนตามสิทธิ์ผู้โดยสาร เบื้องต้นไม่ได้มีการร้องเรียน

1.3 ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนกุมภาพันธ์ 2569 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการสรุปได้ดังนี้

1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสารและพนักงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือนกุมภาพันธ์ 2568 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 22 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวนที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	≤ 0.06 รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	≤ 0.18 รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการบาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีทีเอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้ยารักษาโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอีกอย่างน้อย 1 วัน

1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2569 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 1 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 23 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	03/02/69	10.01 น.	G2	นายสถานีรับแจ้งจาก รปภ.ว่า แม่บ้านพบลวดเชื่อมบริเวณหน้าลิฟต์หมายเลข 3 CC/PF ฟัง OB จึงตรวจสอบพบลวดเชื่อมขนาดเล็ก โดยพบนกพิราบอยู่บริเวณด้านบนของโครงสร้าง จากนั้นทำการปิดกั้นพื้นที่ และแจ้งผู้เกี่ยวข้องเพื่อให้ช่างเข้าทำการตรวจสอบ ต่อมาเวลา 11.15 น. ช่างเข้าตรวจสอบเป็นสายลวดเชื่อมค้ำเก้าอี้เหล็กเศษวัสดุที่อยู่ด้านบนของโครงสร้างออก และทำการยกเลิกปิดกั้นพื้นที่

1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2569 ไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3)

1.3 ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนมีนาคม 2569 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการสรุปได้ดังนี้

1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสารและพนักงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือนมีนาคม 2568 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 22 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวนที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	≤ 0.06 รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	≤ 0.18 รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการบาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีทีเอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้ยารักษาโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอีกอย่างน้อย 1 วัน

1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนมีนาคม 2569 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกองธนูรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 1 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 23 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	28/03/69	10.40 น.	G3	นายสถานีรับแจ้งจากรปภ.ว่า พบบันไดเลื่อนหมายเลข 8.2 Street-Walk way มีชี้หวีถูกขึ้นชำรุด จึงตรวจสอบพบการชำรุด จึงปิดการใช้งานและปิดกั้นพื้นที่ จากนั้นแจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบ ต่อมาเวลา 11.40 น. ช่างเข้าตรวจสอบแก้ไขชี้หวีที่ชำรุด 1 ชิ้น เกิดจากอายุการใช้งานโดยเปลี่ยนใหม่ และทดสอบการทำงาน และทำการยกเลิกปิดกั้นพื้นที่

1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนมีนาคม 2569 ไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3)

1.3 ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนเมษายน 2569 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการสรุปได้ดังนี้

1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสารและพนักงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือนเมษายน 2568 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 22 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวนที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	≤ 0.06 รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	≤ 0.18 รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการบาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีทีเอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้ยารักษาโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอีกอย่างน้อย 1 วัน

1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนเมษายน 2569 ไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3)

1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนเมษายน 2569 ไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3)

1.3 ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนพฤษภาคม 2569 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการสรุปได้ดังนี้

1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสารและพนักงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือนพฤษภาคม 2568 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 22 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวนที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	≤ 0.06 รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	≤ 0.18 รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการบาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีทีเอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้ยารักษาโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอีกอย่างน้อย 1 วัน

1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนพฤษภาคม 2569 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 2 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 23 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	04/05/69	17.40 น.	G1	นายสถานีรับแจ้งจากแม่บ้านว่าพบแผ่น Grill บังลม ตกอยู่บริเวณเกาะกลางถนนเนื่องจากฝนตกและลมกระโชกแรง ไม่พบผลกระทบ จากการตรวจสอบเป็น Grill บังลมทางหนีไฟบริเวณ Depot จึงนำเก็บ จากนั้นแจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบ ต่อมาช่างเข้าพื้นที่เข้าตรวจสอบและแก้ไข
2	09/05/69	20.20 น.	G3	นายสถานีตรวจพบแผ่นคอมโพสิต 1 แผ่นยาวประมาณ 30 ซม. ร่วงจากบริเวณคานปูนชั้นจำหน่ายตั๋ว/Unpaid ฝั่ง IB ขณะลมพัดแรงช่วงฝนตก จากการตรวจสอบไม่พบผลกระทบ จากนั้นนำเก็บและแจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบ ต่อมาช่างเข้าพื้นที่ตรวจสอบ และทำการเก็บเคลียร์จุดบริเวณดังกล่าว

1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนพฤษภาคม 2569 ไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3)

1.3 ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนมิถุนายน 2569 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการสรุปได้ดังนี้

1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสารและพนักงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือนมิถุนายน 2568 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 21 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวนที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	≤ 0.06 รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	≤ 0.18 รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการบาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีทีเอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้ยารักษาโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอีกอย่างน้อย 1 วัน

1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนมิถุนายน 2569 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกองธนูรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 2 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 22 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	11/06/69	16.44 น.	G2	นายสถานีเดินตรวจสถานีพื้นที่บริเวณทางเชื่อมไอคอนสยาม พบเดินที่ผ้าใบทางเดินเชื่อมห้างไอคอนสยามล้ม เนื่องจากเกิดลมกระโชกแรง ตรวจสอบไม่พบความเสียหายใดๆกับสถานี และเจ้าหน้าที่ของไอคอนสยามเข้าเก็บเคลียร์ ไม่พบมีการบาดเจ็บหรือเรื่องร้องเรียน นายสถานีแจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบ ต่อมา นายสถานีและ OI ตรวจสอบเพิ่มเติม เข้าพบผู้เกี่ยวข้องของไอคอนสยาม พุดคุยผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เจ้าหน้าที่ของไอคอนสยามแจ้งว่าจะดำเนินการแก้ไขหรือมาตรการป้องกันกรณีดังกล่าวเช่นการเพิ่มน้ำหนักถ่วงป้องกันการล้ม ปรับรูปแบบการใช้ผ้าใบคลุมให้ลม Flow ผ่านได้ง่ายขึ้น การจัดการหรือการมอนิเตอร์ให้มากยิ่งขึ้น เป็นต้น
2	25/06/69	08.05 น.	G3	นายสถานีเดินตรวจสถานี พบป้าย Exit Sign หลุดห้อย P/F ผัง OB จึงปิดกั้นพื้นที่ จากนั้นแจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบ ต่อมาเวลา 09.28 น. ช่างเข้าพื้นที่ทำการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว จึงทำการยกเลิกปิดกั้นพื้นที่

1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนมิถุนายน 2569 ไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3)