



บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)

โครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติเส้นที่ 4 (ระยอง-แก่งคอย)

ปี 2569 (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน)

ภาคผนวก ก

สถิติการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับท่อส่งก๊าซฯ
ประจำปี 2569

ปท.1

สถิติความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 1

QSHE Statistic									
Accident	Process Safety Event			Pipeline	FOC		Near Miss		
	Tier1	Tier2	Tier3	Pipeline	Underground FOC	Aerial FOC			
	0	0	0	0	0	0			
case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)		
Work Related	Personal Safety & Occ Health			Operation & Office Accident	Security Violation		SSHE		
2	Fatality	LTA	MTC	FAC	0	0	0		
case(s)	0	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	0		
case(s)	0	2		0	0	0	case(s)		
	case(s)	case(s)		case(s)	case(s)	case(s)			
Substandard (Action/Condition/Tier4)				0 / 7 / 0					
Data as of 30 Jun 2026									

Car Accident

วันที่ 4 มกราคม 2569 เวลา 08.18 น. (เลขที่รายงาน : ปท.1-1 ปกต.1-AC-TRN-000292026)

มูลค่าความเสียหาย 5,000 บาท ระดับ เล็กน้อย

ขณะเดินทางไป Patrolling แนวท่อส่งก๊าซฯ พนักงาน BSA ขับเลี้ยวออกจากซอยเพื่อเข้าถนนเส้นวัดทองคั่ง โดยขับต่อท้ายรถกระบะสีดำ กำลังจะเข้าเลนปกติ ในระหว่างนั้นรถกระบะสีดำถูกรถจักรยานยนต์เลี้ยวตัดหน้า ทำให้เบรคกระทันหัน ทำให้รถปฏิบัติงาน ปตท. ที่ขับตามมาด้านหลังเบรคไม่ทัน ชนท้ายฝั่งขวาของรถกระบะสีดำ ทำให้ได้รับความเสียหาย

สาเหตุ :

1. ผู้ขับขี่รถเข้า ปตท. เว้นระยะห่าง เพื่อรอที่จะเลี้ยวออกขวาไม่เพียงพอ
2. มีรถจักรยานยนต์ตัดหน้า

การแก้ไข/ป้องกัน :

1. สื่อความทีมงานในประชุมหน่วยให้มีการระมัดระวังการใช้รถส่วนกลางปฏิบัติงาน ดังนี้ ขับขี่อย่างระมัดระวัง, มองเส้นทางหลัก เส้นทางรอง เลนตรงข้าม ให้ชัดเจนก่อนเลี้ยวหรือเปลี่ยนเลน, เว้นระยะห่างจากรถคันหน้า ให้เพียงพอเพื่อป้องกันการเบรคกระทันหัน, มองรถซ้ายขวาก่อนเลี้ยวหรือเปลี่ยนเลน รวมทั้งมองรถที่สวนมาฝั่งตรงข้ามก่อนเลี้ยวทุกครั้ง
2. จัดทำ Safety talk นำเสนอภายในการประชุม QSH EMC1 สื่อความให้เพิ่มระมัดระวังมากขึ้นในการขับรถในพื้นที่ที่ขับรถเป็นประจำหรือพื้นที่ที่มีความคุ้นชิน

วันที่ 6 มีนาคม 2569 เวลา 14.50 น. (เลขที่รายงาน : ปท.1-2-AC-TRN-010822026)

มูลค่าความเสียหาย 11,000 บาท ระดับ เล็กน้อย (ปตท. เป็นฝ่ายผิด)

รถติดสามแยก เมื่อคันหน้าออกตัวไปแล้ว จึงออกรถตามไปแล้วมองรถฝั่งขวา แต่คันหน้าเบรคกระทันหัน รถไหลไปชนคันข้างหน้า

สาเหตุ :

1. คู่กรณีทำการเบรคกระทันหันในจังหวะที่สามารถเลี้ยวรถได้ ขณะที่รถ ปตท. รถขับตามกันมาเพื่อจะเลี้ยวไปทางเดียวกันแล้วเบรคไม่ทัน
2. เป็นช่วงเวลาที่เราเร่งรีบรถค่อนข้างหนาแน่น การทิ้งระยะห่างกับคันหน้าค่อนข้างน้อย
3. ไม่มีสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ทำให้ควบคุมการสัญจรของรถทำได้ลำบาก

การแก้ไข/ป้องกัน :

1. ทำการ Claim ประกันที่หน้าจุดเกิดเหตุ และซ่อมส่วนที่ชำรุด
2. Awareness พนักงานให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง
 - รถที่ติดไหลตามกัน ขับทิ้งระยะห่างที่เพียงพอ เผื่อระยะเบรคกระทันหัน โดยเฉพาะบริเวณทางแยกที่ไม่มีไฟจราจร
 - ให้มองระวังรถคันหน้าเป็นหลัก เมื่อขับเลี้ยวตามกัน
 - สลับกันขับรถใน 1 วัน ป้องกันความเหนื่อยล้าทำให้ความระมัดระวังลดลงในช่วงเวลาที่ยากลำบาก

ปท.2

สถิติความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 2

QSHE Statistic									
Accident 4 case(s) Work Related 3 case(s) Non Work Related 1 case(s)	Process Safety Event			Pipeline	FOC		Near Miss		
	Tier1	Tier2	Tier3	Pipeline	Underground FOC	Aerial FOC			
	0	0	0	0	2	0	1		
	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	
Personal Safety & Occ Health			Operation & Office Accident		Security Violation		SSHE		
Fatality	LTA	MTC	FAC						
1	0	0	0	0		0		0	
case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)		case(s)		case(s)	
Car Accident			Quality, Reliability, Rebiling		Quality, Reliability, Rebiling				
Major car accident		Other car accident		Quality	Reliability	Rebiling			
0		1		0	0	0	1		
case(s)		case(s)		case(s)	case(s)	case(s)	case(s)		
Substandard (Action/Condition/Tier4)					0 / 13 / 0				
Data as of 30 Jun 2026									

Personal Safety & Occ Health

วันที่ 23 มีนาคม 2569 เวลา 20.00 น. (เลขที่รายงาน : ผ.ปท.2-3-AC-OCC-013822026)

กรณีเกิดการเจ็บป่วยถึงขั้นเสียชีวิต ระดับ ในอยู่หลาง

รปภ. ประจำ Block Valve WK2 ชื่อ นายพนม เพชรพลอย ปฏิบัติงานเวลา 19.00 - 07.00 น. เสียชีวิตในขณะที่ปฏิบัติงาน จากการสอบถามลำดับเหตุการณ์ได้ ดังนี้

- เวลา 18.46 รปภ. พนม เพชรพลอย เดินทางมาถึง BV WK2 ระหว่างรับส่งกะ ได้แจ้งกับ รปภ. จิรศักดิ์ จุลศรี (ตุ๊กะ) ว่าเมื่อตอนกลางวันได้ไปหาหมอที่คลินิกใน อ.วิหารแดง โดยมีอาการแน่นหน้าอก น่าจะเป็นกรดไหลย้อน คืนนี้ให้เปิดโทรศัพท์มือถือไว้ด้วย หากอาการไม่ดีขึ้นโทรหา
- เวลา 18.46 สง รปภ. จิรศักดิ์ จุลศรี เดินทางกลับบ้าน และแจ้งกับ รปภ. พนม เพชรพลอย ว่าจะไปซื้อยาลดกรดมาให้
- เวลา 19.57 น รปภ. จิรศักดิ์ จุลศรี กลับมาส่งยาแก้กรดไหลย้อนให้ รปภ. พนม เพชรพลอย
- เวลา 19.58 น. รปภ. จิรศักดิ์ จุลศรี ตะโกนเรียกและโทรมือถือ แต่ไม่มีเสียงตอบรับ
- เวลา 20.00 น. รปภ. จิรศักดิ์ จุลศรี โทรแจ้งผู้บังคับบัญชา (หน. รปภ.) และประสานขอความช่วยเหลือจาก 1669
- เวลา 20.20 น. รถกู้ภัยมูลนิธิร่วมกตัญญู และรถฉุกเฉินมาถึง BV WK2
- เวลา 20.22 น. ทีมกู้ภัยมูลนิธิร่วมกตัญญู ขออนุญาตตัดโซคลงกุญแจ
- เวลา 20.27 น. ทีมกู้ภัยมูลนิธิร่วมกตัญญู ตัดโซคลงกุญแจสำเร็จ และขอเข้าไปตรวจสอบพบว่า รปภ. พนม เพชรพลอย เสียชีวิตแล้ว ไม่สามารถทำ CPR เพื่อให้ฟื้นคืนชีพได้
- เวลา 20.34 น. ผ.ผ.ปท.2-3 รายงาน ผ.ปท.2 เหตุการณ์ รปภ. ปฏิบัติงานประจำสถานี BV WK2 เสียชีวิต ผ.ปท.2 รายงาน ผ.ปท.3, ผ.ปท.4, เหตุการณ์ รปภ. ปฏิบัติงานประจำสถานี WK2 เสียชีวิต
- เวลา 20.56 น. ตำรวจ สภ.วิหารแดงและญาติผู้เสียชีวิต เดินทางมาถึงจุดเกิดเหตุ และทำการสอบสวนเหตุการณ์ ลงบันทึกประจำวัน
- เวลา 21.20 น. ทีมกู้ภัยมูลนิธิร่วมกตัญญู นำผู้เสียชีวิตส่งไปยังโรงพยาบาลวิหารแดง เพื่อชันสูตรหาสาเหตุการเสียชีวิต
- เวลา 21.32 น. รปภ. Spare เดินทางมาถึง BV WK2 เพื่อปฏิบัติงานแทนผู้เสียชีวิต
- เวลา 21.59 น. ผ.ผ.ปท.2-3 เดินทางถึง BV WK2 สอบถามถึงเหตุการณ์
- เวลา 22.48 น. ผ.ผ.ปท.2-3 ทดสอบการทำงานปุ่ม Help กับ Gas Control ผลการทดสอบปกติ
- เวลา 22.52 น. ผ.ผ.ปท.2-3 เดินทางกลับ

สาเหตุ :

ผลการชันสูตรระบุว่าเป็นกล้ามเนื้อหัวใจตาย เนื่องจากโรคและอาการส่วนบุคคลไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน

การแก้ไข/ป้องกัน :

1. Awareness ความรู้ขั้นตอนการปฏิบัติ (WI) การแจ้งเหตุฉุกเฉิน การเจ็บป่วย การช่วยชีวิต และการขอความช่วยเหลือ/การใช้อุปกรณ์สื่อสาร กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน การเจ็บป่วย และการช่วยชีวิต สำหรับหัวหน้า รปภ. และทีมงาน รปภ. ที่ปฏิบัติงานประจำพื้นที่ Block Valve ให้สามารถปฏิบัติได้จริง (กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 31 ก.ค. 69)
2. ปรับช่องทางการโทรออกของ IP Phone ให้สามารถกด 0 แล้วโทรออกไปยังปั๊ม รปภ. ที่ ปท.2 ทันทีโดยไม่ต้องกดเบอร์โทรภายใน (กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 31 ก.ค. 69)
3. Awareness เรื่องการนำกุญแจสำรองติดตัวไปพื้นที่ พร้อมกับหัวหน้าชุด (กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 31 ก.ค. 69)
4. ให้ความรู้การดูแลสุขภาพเชิงป้องกันโรค NCDs เพิ่มเติม (อาทิ การรับประทานอาหารและยารักษาโรค, งดดื่มเหล้า, งดสูบบุหรี่ และพักผ่อนให้เพียงพอ เพื่อให้มีความพร้อมด้านสุขภาพในการทำงาน (Fitness To Work) ให้กับหัวหน้า รปภ. และทีมงาน รปภ. ที่ปฏิบัติงาน ประจำพื้นที่ Block Valve (กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 31 ก.ค. 69)
5. ให้ความรู้และสื่อสารลักษณะอาการฉุกเฉินวิกฤต ที่ส่งผลต่อชีวิตและอวัยวะสำคัญ พร้อมทั้งช่องทาง การติดต่อ (กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 31 ก.ค. 69)
6. เพิ่มการลงนามยินยอมทำงานล่วงหน้ากับบริษัทรักษาความปลอดภัย NCC ในช่วงการสมัครงานหรือปฐมฤกษ์กับ รปภ. ผู้ประสบเหตุ เพื่อเป็นเหตุผลว่าลูกจ้างยินยอมทำงานล่วงหน้าในแต่ละวัน เนื่องจากกฎหมายแรงงาน กำหนดเวลาทำงานปกติวันละ 8 ชั่วโมงต่อวัน และไม่เกิน 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ (กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 31 ก.ค. 69)

FOC

วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 04.00 น. (เลขที่รายงาน : ปท.2-1-AC-PER-008692026)

มูลค่าความเสียหาย 10,000 บาท ระดับ เล็กน้อย

เกิดเหตุเพลิงไหม้หม้อไอน้ำบริเวณริมทางหลวง เป็นระยะทางประมาณ 300 เมตร โดยเปลวไฟลุกลามบริเวณ FOC Manhole RC0697 KP.12+300 (ช่วงระหว่าง NS2 - GNS) ส่งผลให้โครงสร้าง Manhole ดังกล่าวเกิดความชำรุดเสียหาย จากการตรวจสอบ ไม่พบผลกระทบต่อระบบสื่อสารของระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ เนื่องจากมี LOOP สื่อสารสำรองรองรับการทำงาน

สาเหตุ :

1. ไฟไหม้ลามมาจากที่อื่น จนไหม้บ่อ FOC ทำให้สายชำรุด
2. บ่อและฝา FOC เป็นพลาสติก ไม่ทนไฟ

การแก้ไข/ป้องกัน :

1. PTT Digital ดำเนินการซ่อม FOC แบบชั่วคราวแล้วเสร็จ โดย คป. และ PTT Digital ตรวจสอบแล้ว
2. ในแนวท่อทองแดงมีบ่อ Manhole เป็นบ่อพลาสติกจำนวน 18 บ่อ ทั้งนี้จะประสานงานกับ ปท.2 เพื่อสอบถามจุดเสี่ยงและดำเนินการเปลี่ยนเป็นบ่อปูนต่อไป

วันที่ 7 มีนาคม 2569 เวลา 17.25 น. (เลขที่รายงาน : ปท.2-1-AC-PER-011062026)

มูลค่าความเสียหาย 30,000 บาท ระดับ เล็กน้อย

ปท.2 ได้รับแจ้งจาก Gas Control ว่าพบเหตุ Communication Fail ที่สถานี UT2 และ GUT1 ภายหลังจากได้รับแจ้ง ปท.2 ได้ร่วมกับ ทีม PTT Digital เข้าตรวจสอบเบื้องต้น พบว่าสาย Fiber Optic Cable (FOC) เกิดความชำรุดบริเวณ KP.7+940 ซึ่งอยู่ห่างจาก สถานี UT1 ประมาณ 300 เมตร ในทิศทางไปสถานี UT2 จากการตรวจสอบพื้นที่โดยรอบพบร่องรอยการขุดลอกคูน้ำ ในบริเวณ ใกล้เคียงกับตำแหน่งที่สาย FOC ชำรุด ปท.2 ได้ทำการตรวจสอบความลึกของท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ด้วย Pipe Locator พบว่าท่อส่ง ก๊าซธรรมชาติ มีความลึกประมาณ 2.20 เมตร จากระดับผิวดิน และได้ดำเนินการแจ้งลงบันทึกประจำวัน ที่สถานีตำรวจวังน้อย ไว้เป็น หลักฐาน

สาเหตุ :

1. ผู้รับเหมา ทล.อยุธยา ดำเนินการนอก Scope งานที่ตกลงกับ ปท.2 ไว้
2. เป็นคนขับรถ Back Hole ใหม่ที่ไม่ทราบว่ามีแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติ
3. ไม่มี Concrete Slab เหนือ FOC ที่หน้างาน
4. ผู้เข้าที่นาไม่ทราบว่ามีท่อส่งก๊าซธรรมชาติ
5. ไม่มีป้ายเตือนแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ที่สังเกตได้ชัดที่หน้างาน

การแก้ไข/ป้องกัน :

1. ซ่อมสายสื่อสาร (FOC) และ เดิน DCVG
2. ติดตั้งป้ายเตือนแนวท่อเพิ่มเติมจุด Crossing
3. ปท.2 ร่วมกับ ทล.อยุธยา ดำเนินการติดตั้งและคืนสภาพ Concrete Slab, Warning Tape และดินเหนือท่อ ให้ Cover Dept ได้ ตามมาตรฐาน 1.5 เมตร
4. สื่อความเน้นย้ำวิธีปฏิบัติกิจกรรมแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติ กับผู้รับเหมา ทล. อยุธยา และชาวบ้านที่เข้าที่ทำงาน

Car Accident

วันที่ 24 มีนาคม 2569 เวลา 08.35 น. (เลขที่รายงาน : ปท.2-1-AC-TRN-013832026)

มูลค่าความเสียหาย 15,000 บาท ระดับ เล็กน้อย (ปท. เป็นฝ่ายผิด)

ในขณะที่ขับรถรถยนต์หน่วยงาน ปท.2 ทะเบียน 5ขพ 9710 กทม. อยู่ภายในศูนย์ปฏิบัติการระบบท่อเขต 2 (ปท.2) ตำบลสนับทึบ อำเภอน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อที่จะเดินทางไป PM ML1, PM Insulation Joint/Flange, DC-Decoupler Inspection, Soil to Air Piping Inspection, Corrosion under pipe support Inspection and Wall Thickness Inspection ที่บริษัท ชันโฮว์ เป็นซีโอดี เบเวอเรจ (ประเทศไทย) จำกัด (SPBT) ภายในนิคมอุตสาหกรรมหนองแค จังหวัดสระบุรี ในขณะที่สตาร์ทรถยนต์ ได้สแกน Log In ในระบบ PTT ASV Application แล้วเสร็จ ได้เกิดการเข้าเกียร์ผิด ซึ่งทางผู้ขับรถจะเข้าเกียร์เดินหน้า (เกียร์ D) แต่ปรากฏว่าได้เข้าเกียร์ถอย (เกียร์ R) ทำให้รถยนต์ถอยชนเข้ากับรถยนต์ที่จอดอยู่บริเวณด้านท้าย ซึ่งเป็นรถยนต์ ปท.2 ทะเบียน 4ขส 5605 กทม. เกิดความเสียหาย (กันชนหน้าชำรุด) และรถยนต์ทะเบียน 5ขพ 9710 กทม. ได้รับความเสียหายด้านท้าย (ไฟท้ายด้านขวา, ฝ้ายท้าย และกันชนท้ายชำรุด)

สาเหตุ :

1. ทีมงานจอดรถในพื้นที่จอดใน Shop ปท.2 แต่ลักษณะการจอดต้องจอดต่อท้ายกัน จอดใกล้คันหน้าเกินไป ทำให้มีระยะแก้ไข เมื่อเกิดข้อผิดพลาดน้อย
2. ผู้ประสบเหตุ มีอาการเป็นหวัด จึงทานยาแก้หวัด ทำให้มีอาการง่วงและสภาพความพร้อมของร่างกายอาจไม่สมบูรณ์ ทำให้ การตัดสินใจตั้งแต่การเข้าเกียร์ผิด รวมถึงการเบรกมีประสิทธิภาพลดลง

การแก้ไข/ป้องกัน :

1. กำหนดให้ทีมงานทุกทีม หากมีการกินยาและมีสภาพร่างกายไม่พร้อมต้องให้เพื่อนร่วมงานขับรถแทน ห้ามขับเองจนกว่าจะมี สภาพร่างกายปกติ
2. การจอดรถใน Shop ให้เว้นระยะจอดต่อท้ายอย่างน้อย 1 เมตร

สื่อความในการประชุมหน่วย ปท.2-1

ปท.3

สถิติความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 3

QSHE Statistic									
Accident 1 case(s) Work Related 1 case(s) Non Work Related 0 case(s)	Process Safety Event			Pipeline  Pipeline 0 case(s)	FOC  Underground FOC 1 case(s)		Aerial FOC 0 case(s)	Near Miss 0 case(s)	
	Tier1 0 case(s)	Tier2 0 case(s)	Tier3 0 case(s)	Operation & Office Accident 0 case(s)			Security Violation 0 case(s)		SSHE 0 case(s)
	Personal Safety & Occ Health			Quality, Reliability, Rebilling			Quality, Reliability, Rebilling		
Fatality 0 case(s)			LTA 0 case(s)	MTC 0 case(s)	FAC 0 case(s)	Quality 0 case(s)	Reliability 0 case(s)	Rebilling 0 case(s)	
Car Accident			Major car accident 0 case(s)			Other car accident 0 case(s)			
Substandard (Action/Condition/Tier4) 0 / 17 / 1									
Data as of 30 Jun 2026									

FOC

วันที่ 6 มีนาคม 2569 เวลา 09.23 น. (เลขที่รายงาน : ปท.3-1-AC-PER-010792026)

มูลค่าความเสียหาย 80,000 บาท ระดับ เล็กน้อย

สรุปเหตุการณ์สาย FOC RC5600 KP 24+150 ขาด ได้ดังนี้

- เวลา 09.23 น. ปท.3 ได้รับแจ้งจากทีม standby PTT Digital พบสัญญาณ FOC หายช่วง BV3.2 - BV3.3
- เวลา 09.25 น. ทีมงาน ปท.3-1 ได้ดำเนินการ Patrolling แนวท่อ RC5600 เพื่อตรวจหาจุดที่ FOC ขาด
- เวลา 09.27 น. หน.ปท.3-1 และทีม Planner ประสานงานทีม PTT Digital เพื่อหาตำแหน่งที่ FOC ขาด และได้นัดหมายกับทีมดิจิตอลเข้าทำการค้นหาจุดที่สัญญาณขาดโดยวิธีการ OTDR
- เวลา 10.46 น. ทีมงาน ปท.3-1 ได้พบว่าบริเวณไซตงานก่อสร้างนิคม WHA ESIE 5 พบมีการขุดชำร่อน้ำจากร่องน้ำธรรมชาติเพื่อทำพื้นที่ให้รถสูบน้ำเข้ามาสูบน้ำ ในแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติ RC5600 KP24+150 ขนาดความกว้าง 1 เมตร ยาว 6 เมตร ลึกประมาณ 1.30 เมตร สาเหตุจากผู้รับเหมาของนิคม WHA บริษัท บางแสนมหานคร จำกัด มีการเข้ามาทำงานในเขตระบบโดยไม่มีการประสานงาน ปท.3 ก่อนการดำเนินงาน
- เวลา 11.00 น. ทีม Planer เข้าพื้นที่และดำเนินการประสานงานกับเจ้าของโครงการ WHA ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น และแจ้งค่าความเสียหายเบื้องต้นโดย WHA ยินดีชดใช้ค่าเสียหายในการซ่อมแซม FOC ทั้งหมด และได้ติดต่อทีม PTT Digital ให้เข้ามาพื้นที่หน้างาน
- เวลา 11.30 น. ทีม PTT Digital เข้าถึงพื้นที่หน้างานพร้อมดำเนินการซ่อมแซม FOC ชั่วคราว
- เวลา 16.30 น. ทีม PTT Digital ดำเนินการซ่อมแซมสาย FOC ชั่วคราวแล้วเสร็จ

สาเหตุ :

1. ผู้รับเหมาของนิคม WHA ดำเนินการปรับสภาพพื้นที่ให้เป็นบ่อเพื่อกักให้น้ำไหลมาสะสมเพียงพอ สำหรับรถสูบน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกไม่ต้องไปบรรทุกน้ำจากภายนอก โดยผู้ประสานงาน WHA และเจ้าของบริษัทรับเหมา ไม่ทราบการกระทำของลูกทีม
2. ปทท. ไม่ได้มีการประสานงานจากผู้ประสานงานนิคม WHA และผู้รับเหมาของนิคม WHA ก่อนเริ่มงาน

การแก้ไข/ป้องกัน :

1. ดำเนินการติดตั้งป้ายคำเตือนทุก ๆ 25 เมตร
2. ดำเนินการกันบริเวณ ขาว-แดง
3. สื่อความกับนิคม WHA ESIE5 และบริษัทฯ รับเหมา ของนิคมฯ ประกอบไปด้วย บริษัท บางแสนมหานคร จำกัด บริษัท บ้านค่ายผลิตภัณฑ์คอนกรีต จำกัด เพื่อทราบข้อกำหนดและแนวเขตระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ
4. ดำเนินการตรวจสอบ Coating Defect ด้วยวิธี DCVG

ปท.10

สถิติความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 10

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)	0 case(s)	0 case(s)			
Work Related	Personal Safety & Occ Health			Operation & Office Accident	Security Violation		SSHE		
	Fatality	LTA	MTC	FAC					
	0 case(s)	0 case(s)	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			
	Major car accident		Other car accident		Quality	Reliability	Rebiling		
	0 case(s)		1 case(s)		0 case(s)	0 case(s)	0 case(s)		
Substandard (Action/Condition/Tier4)					4 / 109 / 1				
Data as of 30 Jun 2026									

Car Accident

วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 14.40 น. (เลขที่รายงาน : ผ.ปท.10-1-AC-TRN-006622026)
มูลค่าความเสียหาย 8,000 บาท ระดับ เล็กน้อย
อุบัติเหตุรถยนต์ประจำหน่วยงานถูกชนท้ายด้านหลังรถ ขณะปฏิบัติงาน Patrolling ตรวจสอบแนวท่อส่งก๊าซฯ บริเวณพื้นที่ หมู่ 8 ต.หนองพิกุล อ.บ้านบึง จ.ชลบุรี ขณะจอดรถติดไฟแดงบริเวณแยกเนินโมก ประมาณ 1 นาที มีรถกระบะขับมาชนด้านท้าย จากนั้นโทรแจ้งบริษัทประกันลงพื้นที่และเคลียร์กับคู่กรณี โดยพิจารณาให้ผลคดี รถประกัน (ปตท.) เป็นฝ่ายถูก
สาเหตุ :
คู่กรณีขับรถโดยประมาท ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คู่กรณีรับผิดชอบค่าซ่อมแซมเสียหายทั้งหมด
การแก้ไข/ป้องกัน :
สื่อความเพื่อเพิ่มความตระหนักในการขับรถเชิงป้องกัน

ปผ.

สถิติความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการและบำรุงรักษาสถานีชายฝั่ง

QSHE Statistic											
Accident	Process Safety Event						Pipeline		FOC		Near Miss
	Tier1	Tier2		Tier3							
	0	0		0	Pipeline		Underground FOC	Aerial FOC			
	case(s)	case(s)		case(s)	0		0	0		2	
Work Related	Personal Safety & Occ Health						Operation & Office Accident		Security Violation		SSHE
	Fatality	LTA	MTC	FAC							0
	0	0	0	1	0		0				0
	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)	case(s)		case(s)				case(s)
Non Work Related	Car Accident						Quality, Reliability, Rebilling				Quality, Reliability, Rebilling
	Major car accident		Other car accident				Quality	Reliability	Rebiling		2
	0		0				0	0	0		case(s)
	case(s)		case(s)				case(s)	case(s)	case(s)		
Substandard (Action/Condition/Tier4)					0 / 4 / 0						
Data as of 30 Jun 2026											

Personal Safety & Occ Health

วันที่ 23 มกราคม 2569 เวลา 09.30 น. (เลขที่รายงาน : พ.ปฝ.1-AC-PER-003222026)
ได้รับบาดเจ็บชั้นปฐมพยาบาล ระดับ เล็กน้อย
ได้รับแจ้งเหตุประตั่ว Chain Link บานซ้ายที่ไขปิดกันระหว่างพื้นที่ GDF และ GDF4 ในพื้นที่ ปฝ. ล้ม
เวลา 09.55 น. พนักงาน BSA 2 ราย จัดการเคลียพื้นที่ให้ปลอดภัย โดยระหว่างดำเนินการรื้อถอนประตั่ว Chain Link ที่ล้มอยู่ เกิด
เหตุรั่วติดกระแทกบริเวณใบหน้าด้านซ้ายกับพนักงาน BSA ทั้ง 2 ราย

สาเหตุ :

- ขาดการประเมินว่าประตั่ว Chain Link จะสามารถดีดออกจากตัวล้ออย่างรวดเร็ว
- ขาดการวิเคราะห์ความเสี่ยงและกำหนดมาตรการป้องกันอย่างเพียงพอ

การแก้ไข/ป้องกัน :

สื่อความเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และชี้แจงมาตรการป้องกัน