

班组·专题

安全生产

我是主角



安全是企业的生命线,是职工的幸福线,安全生产的重要性,无论怎样强调都不为过。而班组是企业最基层的组织,是实现安全生产的基础。因此,企业必须重视班组建设,从最基层抓起,搞好安全生产。班组工作做好了,就能最大限度杜绝安全事故,企业就会和谐发展,职工才会幸福安康。

安全是永恒的主题,事关每一名职工的生命和健康。每一名职工、每一个班组都是安全生产的主角,都是安全生产的责任主体,只有自觉地“从我做起”,从点滴抓起,安全生产工作才能真正抓实做细。

——编者



大港油田公司井下作业队四修井分公司403队班组成员开展防喷演练。

梯子平放的思考

天津钢管制造有限公司炼钢厂 李又宽

我们车间职工因工作需要有时需要爬上爬下,便在车间的角落,放置了一个活动梯子,不用时就把梯子移动到拐角处。为防止梯子倒下砸伤人,便在梯子旁边挂了一个提示牌:“请留意梯子,注意安全!”一晃几年过去了,也没有发生梯子倒下砸伤人的事儿,似乎是这个提示牌起了警示作用。春节期间,公司安全监察部门例行检查,注意到了这个梯子和旁边的提示牌,有关人员驻足良久后提议,将提示改成:“不用时,请将梯子平放!”这就彻底避免了梯子伤人事故发生的可能。

在现实工作中,类似“请留意梯子,注意安全!”的提示时有发生。对于安全问题只知道提示、提醒,而不是从根本上解决问题。“梯子平放”给了我们启示。

安全工作是一个永恒的主题,安全检查工作无止境,事故隐患无处不存在,关键在于发现,抓安全需要有“发现的眼睛”。保持安全生产,要处处留意,多长个心眼,制定安全制度、措施更要到位,不得马虎。有时仅仅是举手之劳,处置及时,可化险为夷。

在实际工作中,部分职工对平时安全管理中的小疏漏视而不见,对生产现场的小违章麻痹大意,总认为没啥大不了的,久而久之,潜在的危险累积至事故发生,悔之晚矣。为此日常在安全学习、安全检查中,一定要杜绝形式主义,讲究效果,尤其是那种看一遍就完成任务、跑一趟就算检查完毕,这种做法不能出现。我们在安全工作中应当保持一种状态,这种状态源自于忧患意识,只有时刻重视潜在的危险,保持高度的警惕性,安全事故才会远离我们。

组稿吴淑平

隧道施工“拼”精度

精确测量相邻管片径向、环向错台最大值,仔细观察成型管片外观有无渗漏、修补痕迹……近日,在地铁10号线一期工程土建施工2标项目地下隧道盾构区间内,天津地铁集团第二项目管理部地铁10号线安全班组成员带领各参赛队和监理,走进地铁隧道管片拼装比武现场,进行验收工作。

第二项目管理部地铁10号线安全班组64名职工,承担着10号线一期工程21.181公里、20座车站、22个盾构区间、1个场段的安全质量管理工作。安全班组在今年安全生产月举行了地铁隧道管片拼装技能比武活动,这在天津地铁建设中尚属首次。

只见安全班组成员每走到一环成型管片处,或挨个数螺栓两端露丝是否均匀,或用扭力扳手拧下螺栓检查是否紧固,或扫视吊架孔是否安装盖帽……此次比武,安全班组设计了涵盖管片拼装选型、进场验收管控、防水材料粘贴质量控制等方面的比武内容。其实,比武内容早在开展前便形成书面报告,当天只是现场检验评比环节。

约1个小时后,参赛单位中铁十二局自选所标段成型盾构法隧道内连续20环比武作品复验完成。经测量,相邻管片径向、环向错台平均值仅为3.5mm,远远优于规范≤10mm的要求,安全班组负责人周顺方赞许地点点头。

“此次比武,是安全班组组织的‘工匠进基地,基地抓实训’活动的一个缩影。通过这一活动,培养了参建人员精雕细琢、团结协作、追求卓越的工匠精神,提高他们自我安全质量管理水平,为地铁10号线建设至今隧道掘进施工安全生产无事故奠定了良好基础。”

本报记者王洪宇 通讯员马龙 何红丽 摄影孟久刚



中建三局滨铁2号线第三标段项目,邀请一线建设者家属参观项目,并组织孩子们亲手为父母戴上安全帽,提醒家人时刻注意安全。沈岳摄

『全家福』下庄严的承诺

“做好自己,做好细节”……在寄语“安全生产”的“全家福”照片墙下,新天铁焦化厂备煤车间检修班组的职工们庄严宣誓。

说到这次宣誓活动,新天铁焦化厂备煤车间副主任王青海说:“参加了厂里的安全月启动会,当时我们在会上都做出了承诺,签了名,下笔的一瞬间,我深深感受到自己肩上的责任重大。随后我便萌生了在车间里也要开展这样活动的想法。”记者在采访中了解到,新天铁焦化厂备煤车间根据检修班的特殊性,结合公司安全月活动主题,设计了“做好自己,做好细节”班组活动主题。新天铁焦化厂备煤车间检修班组长邵光富说:“自从我们参加了安全月启动会并在‘全家福’照片墙下进行了宣誓后,职工们的安全意识有了明显的提高,工作也更加细心。”

6月24日,邵光富参加了新天铁焦化厂备煤车间更换2号皮带检修工作。邵光富说:“在检修现场,职工张洪伟主动检查抛磨机磨片是否紧固牢靠,张二平主动检查拔头机钢丝绳磨损是否符合安全要

求,张望飞检查皮带加热机上线路是否裸露,是否存在漏电现象。我看到职工们由原先不注重细节,到现在注重细节的改变,我心里非常高兴。同时,我也感觉到自己肩上的担子更重了。”

邵光富在工作中非常注重细节,也有着自己一套独特的危险源辨识“上、下、左、右、中”(“上”指在检修作业中提前观察上方是否有坠物等危险源,“下”指作业平台是否牢固,是否有油污易滑等不安全现象,“左、右”指作业中,尤其是煤场是否有卸煤汽车经过,是否有交叉作业,“中”指即将作业的区域是否安全。)的工作法。如今,他已将这套工作法运用到实际工作中,效果良好。

一次庄严的承诺,职工们的思想意识有了变化。职工们从“要我安全”变成了“我要安全”,每名职工都将安全责任落到了实处,担在了肩上。安全不是儿戏,是一种责任,是对家庭、对自己、对他人,对企业最重要的承诺。

本报记者秦帆 通讯员侯泽玲

人行道变成停车场和加工厂

6月21日,在南开区二纬路和二马路

交叉口华夏幼儿园一侧人行道上,尽管墙上贴着禁止停车的字样,但记者在人行道上依旧看到停放着多辆三轮车和自行车,还有一辆汽车堵在了路上,这使本来就十分狭窄的人行道成了小径。在南开区三纬路盛欣园一侧的人行道被斜排式停放的汽车占据,而在汽车头部就是两米多宽的花池,这样整个人行道就无路可行,人行道失去了它的基本功能。在曙光寺经联大厦面向卫津路路口,一段人行道完全被汽车和共享单车占据,行人只能在非机动车道上行走。南开区五马路一侧的电动车销售商,更是将门前近六七米宽的人行道完全占据,摆上了自家经营的各类电动车辆。“天天这样摆,没人管吗?”记者称购买电动车,向一名商铺经营者询问。“综合执法管的事太多,不可能天天盯着这里呀。”经营者回答。河北区桥园路附近有桥园里、康桥里、原冰里等多个大型居民小区。道路两侧也就一米宽的人行道被临街商家占据,不是当成电动车的修理厂,塑钢窗的操作场,就是摆放上出售冷食的冰柜等设施,行人只能从缝隙中穿行而过。在和平区新华路、辽宁路、河北路、鞍山道、四平东道,河东区的天山路,河西区的福建路、玉盛路、西楼后街、浦口道等街道,均存在上述情况。

设施规划缺乏人性化

在一些道路上,市民不难发现,处于繁华地带的人行道本就不宽,却被装饰

步道频遭挤占 执法力度需加强

如何保障行人“路权”



人行道本是供路人行走的,但现在人们在人行道却感觉到路不畅通:不是人行道被机动车、自行车当成停车场,就是被临街商铺当成了自家的地方,成了“露天工厂”。还有一些人行道本来就窄,却又被各种废旧物品占据,行人被迫“转战”在非机动车道和机动车道上穿行;还有的道路干脆没有人行道,人车混行。这些都给交通秩序和行人安全带来隐患。对此,不少读者和一些法律工作者呼吁,有关部门应重视人行道路权,让行人有一个良好的通行环境。

步道被车辆侵占



共享单车侵占人行道

执法部门管理力度需强化

在人行道上进行经营活动,根据职责划分,属于城市综合执法部门管辖范畴。综合执法部门依据的是《天津市城市管理规定》。但在具体执行当中,却是难度多多。记者采访了河北区及和平区两个街道的综合执法大队负责人。“说实话,我们也头疼。综合执法本身管辖的面就大,日常工作中也没少下功夫,但事多面广,不可能天天只盯着人行道占道的事情。突击性地专项治理几天,就得转换‘战场’。你前脚走,占路后脚就回来,跟你打‘拉锯战’。此外有事还得联合属地派出所,市场监管所一起行动才行。每天都派出人员不分时段地巡查路面,就是这样,也保不齐出现这占路、那占路的事情。大队还雇请了一些保安人员协助管理。”综合执法大队负责人无奈地对记者说。

记者曾经现场目击一起在人行道上进行塑钢加工,绊倒过路人的情景。记者现场反映给属地综合执法大队后,执法人员赶到现场责令临街商铺收拾物品,不得在人行道上进行作业。但第二天记者再次经过此地时,看到塑钢商户又在人行道上摆开了作业场。

那么人行道上停放机动车是否能够有效管理呢?记者在河东区八纬路直沽站外人行道看到,10多辆机动车斜排式停放在人行道上,堵住了进出站厅的道路。河西区解放南路津河岸边,人行道上同样停放了不少机动车辆。类似情况,在各区道路上比比皆是。公安监督员孙先生接受记者采访时说,自己曾经多次就人行道上停放机动车辆向交警部门进行过反映。交管人员最后对他说,“您反映哪里,我们可以天天去治理哪里,但问题是情况太普遍了。”孙先生表示,交管人员回答确实有理。不从根本上严格从重加大处罚力度,只靠市民反映再清理,是不能从源头上彻底杜绝此类情况发生的。

强化法律手段保障行人路权

在寸土寸金的现代化城市中,人行道在城市基础建设中显得尤为重要,法律是如何规定的?天津击水律师事务所主任潘强谈道。目前我国对人行道规定有,《中华人民共和国道路交通安全法》第五十六条:“机动车应当在规定地点停放。禁止在人行道上停放机动车;但是,依照本法第三十三条规定施划的停车泊位除外。在道路上临时停车的,不得妨碍其他车辆和行人通行。”

《中华人民共和国道路交通安全法》第四十七条:“机动车行经人行横道时,应当减速行驶;遇行人正在通过人行横道,应当停车让行。”

我国涉及城市绿化的规定有,《国务院绿化条例》第九条:“城市

绿化规划应当从实际出发,根据城市发展需要,合理安排同城市人口和城市面积相适应的城市绿化用地面积”。城市人均公共绿地面积和绿化覆盖率等规划指标,由国务院城市建设行政主管部门根据不同城市的性质、规模和自然条件等实际情况规定”。

“从以上相关法条来看,路权观念是制定交通法规的主导思想,道路是谁的,谁就享有优先权。在众多交通参与者中,行人和非机动车驾驶人不可否认地成为弱者,法律的制定要保护弱者的利益,保护交通参与者的合法利益,因此保障人行道路权,处理好绿化建设和人行道之间的关系,是贯彻‘以人为本’理念,保障路权,解决行路难的

关键。”法律工作者张方接受记者采访时表示,尽管国家法规对占据人行道的行为有所规定,但因现实操作中具有伸缩性,不能像汽车醉驾那样给予严厉处罚,故而不能对这种交通违法行为形成强大的震慑,因此经常会出现人行道变成停车场的情况出现。而占据道路的经营行为同样阻碍了人行道正常作用的发挥。他建议,只有从法律层面上严格从重从严进行管理,交管、综合执法部门能够形成合力,对占据人行道的违法行为形成高压态势,并常抓不懈,才能在一定程度上保障人行道的畅通。

本报记者赵朝岩 通讯员孙岩浩 本组照片沈岳/摄