

# 铁面大工匠首创地铁安全教科书



童松

## 北京 榜样

1971年12月出生，北京市轨道交通建设管理公司主任工程师，2016年度北京榜样。

出生于轨道交通世家的童松对地铁有着浓厚的兴趣。1993年开始，他在复八线从事地铁建设监理工作，2003年从事安全监管工作以来，童松为首都地铁建设安全严防死守，对隐患毫不留情，是工地上人见人畏的“黑脸”。他不断总结创新，主持编制了《北京市轨道交通建设工程标准化手册》等标准和教材，成为行业安全的“教科书”，在全国同行业中均为首创，填补了我国地铁建设没有统一规范的空白。

2011年，童松负责的北京地铁安全质量隐患排查与治理系统启动，这套系统可将隐患排查情况随时上传，每个隐患的治理情况都在系统中留痕备查，为工人生命安全和国家财产安全再上一道保险。

## 榜样

### 地铁平安建设完成再苦再累咱也高兴

“地铁工程建设工艺不可小看，难度高，施工条件复杂，工程任务繁重。尤其是安全管理这一块儿，任何一个小动作都像是走钢丝。虽然这给我的工作带来了压力，但每当看到一个个大工程顺利平安建设完成，咱心里高兴、骄傲，再苦再累、压力再大，一切付出都值得！”

■记者手记

### 安全问题 无情面可讲

现代人的生活节奏越来越快，省时、便捷的地铁成为市民出行的“刚需”。为此，近些年来，依据城市发展需求，地铁规划线网不断加密，工期紧、任务重成为当前地铁建设普遍面临的问题。如何保证建设安全，保质、保量、按时完成建设任务成为地铁建设者们面临的新课题。越是如此，越是需要像童松这样的人，为安全把关。安全无小事，在任何有关安全的问题上，都应该铁面无私、无情面可讲，只有这样，才能更好地守护建设者和乘客的安全。



对于每天运载千万乘客的地铁来说，建设、运营安全绝对是头等大事。北京市轨道交通建设管理公司主任工程师童松有个特别的称号——守护地铁安全的“大工匠”。2012年，童松负责的北京地铁安全质量隐患排查与治理系统正式启动。这套系统可消除整改98%以上的地铁安全隐患，有效遏制了在建轨道交通事故的发生。同时，在童松的带领下，多部轨道交通建设工程安全标准化手册、《城市轨道交通工程建设质量安全控制应知应会》成为行业安全建设的“教科书”，在全国同行业中均属首创，填补了我国地铁安全建设没有统一规范的空白。

### 出身“地铁家庭”暗下决心降低建设事故

童松的父亲是抗美援朝时期的铁道兵，退伍后参与北京地铁1号线、2号线的建设，童松的母亲是北京地铁的第一代运营管理人员。童年的童松虽然常被父母带到地铁施工现场，但他怎么也没有想到自己会和父母一样，成为轨道交通建设者中的一员。

上世纪90年代，童松进入地铁监理公司，负责复八线地铁建设的监理工作。在一线工作的他经历过多起地铁轨道交通建设事故，面对一线工程建设者的突然身故，面对家属泣不成声的场面，童松觉得非常痛心。

童松告诉北京晨报记者，

### 随和又“铁面”常挂一副“红黑脸”

“干上管安全这一行，就是尽最大努力避免事故，凡事要对得起良心”。对于在北京地铁建设前线奋战了20多年的童松来说，老父亲这句叮嘱是他的座右铭。

工作20多年来，童松平时是单位同事眼中的“红脸”，也是工地上人见人畏的“黑脸”，面对安全隐患，无论是在施工一线，还是集团公司总经理会议上，他都直接指出隐患所在，当场通报，并要求整改落实。“时至今日，无论是一线工人，还是领导说理求情，他对任何人从来没有手下留情过，完全可以用一个‘狠’字来形容。”童松的一名同事这样评价说。

有一次，童松到一工地检查，现场走了一圈儿后，他的脸

当时和他一样从事地铁轨道交通建设的工作人员绝大多数是建筑和桥梁隧道方面专业。“当时的地铁建设均是通过收集隧道、桥梁、公路工程等建设方面的标准作为参照，但地铁要在城市地下穿梭，地下环境与其他环境下的建设情况远不相同。”童松说。

2003年进入北京市轨道交通建设管理公司工作的童松，进了一个算上他只有三个人的安全管理部门，虽然那时地铁建设安全监管方面没有任何标准和体系可以参照，但童松已经下决心把地铁轨道交通建设事故发生率降下来。

立即就“黑”了下来。负责安全的管员是个小青年，平时跟童松关系也挺好，同事都以为这次童松会手下留情。但一见面，童松就提了三条要求。“一是我带着你到现场再检查一遍，二是你给我写一份深刻检查，三是你当月的奖金要全扣掉”。一听这话，小青年不干了。童松一句话没多说，拉着小青年回到现场，当下就指出正在搭建的脚手架基础不牢等“小”毛病。

事后，施工单位公司领导找童松说情，童松就说了一句话：人命关天，让我管就得按制度办。”第二天整改完成了，童松又像朋友一样笑呵呵给哥儿几个点烟。工作上铁面无私，生活中待人随和，这就是守护地铁安全的“大工匠”童松。

### 制定隐患排查系统 编制地铁安全标准

“这几个闪烁的红点是新排查出的安全隐患，要抓紧时间整改消除。”童松一边盯着电脑上的安全隐患排查系统，一边与同事交流，研究地铁施工现场的安全隐患。这个安全隐患排查系统是他和同事们根据多年工作经验和需求于2012年研发出来的。

说起这个系统的研发，还有一段故事。有一次，工地出了事故，值守在现场的童松整整熬了七天，脸用凉毛巾擦了一遍又一遍。眼睛红肿了，他还努力地撑着。同事拍了他肩膀一下，本想该回家歇歇了，却发现他直接靠墙打起了呼噜。鉴于施工现场安全隐患排查的不可视化，童松与同事们开始着手安全隐患排查系统的研发。最终，童松与同事一起于2012年把系统研发出来投入试运行，并于2014年在轨道交通建设项目全面运行。“开发这个系统一方面是鉴于技术、隐患监视、数据分析的可视化方面考虑，另一方面就是可以实时上传安全隐患，任何人的讲理说情均无法删除隐患信息”。

自从有了这个系统，地铁轨道交通建设事故发生率大大下降。童松说，以2018年1月

### 完善标准 制定第三方服务评价体系

如今，“安全”二字已转化为童松编制的《城市轨道交通建设工程质量安全控制应知应会》，成为轨道交通安全的“教科书”，填补了我国地铁建设安全管理没有统一规范的空白。

此后，童松又主持编制了《城市轨道交通安全防护设计与施工标准图集》，2014年由住建部批准列入“国家建筑标准设计编制工作计划”，目前编制完成，已经进入审核阶段。这几套标准汇总了地铁施工中安全和质量控制的各个方面，填补了国内轨道交通建设安全管理标准方面的空白。

目前，童松除日常工作外，

至9月为例，监控到了6万余条安全隐患，实现98%以上的安全隐患可以完全整改消除。

童松说，轨道交通建设工程施工条件复杂，工程任务繁重，让他感到压力山大的是地铁建设危险系数居高不下。因此，如何将建设与安全相结合，形成一个新的安全建设标准，成为一个新的需要解决的问题。

因为几乎没有可借鉴的资料，编制标准化手册均要实地实物验证，通过计算和实物检验。从2011年开始，童松每天都泡在网上查资料，跟大大小小的专家请教，跑遍了满北京的地铁工地。经过两年的努力，终于编制完成《北京市轨道交通安全生产管理标准化手册》和《北京市轨道交通安全生产管理标准化图集》，我国地下轨道交通建设第一次有了自己的安全生产管理标准，形成了包括门禁系统、竖井提升装置可视监控系统、人工挖孔桩施工安全防护规定、施工竖井钢梯及通道设置标准、区间暗挖电力线路标准等18个项目的制作及安装图集。2013年起，“标准”在北京的轨道交通工程项目中全面推广应用。

还在利用休息时间研究购买第三方服务评价体系。童松说，传统监督管理方式和建设方式有所变化，已有部分交通建设部门所采用的是第三方建设、监督管理等。但第三方应该如何监督管理、如何对购买第三方服务评价，目前还没有统一标准。

在童松看来，万事都应以安全为重，第三方服务公司及服务水平参差不齐，童松希望地铁轨道交通建设购买第三方服务评价体系尽快理顺，出台统一评价标准，为一线工人的生命及国家财产安全再加一把保障锁。

北京晨报记者 曹晶瑞/文 市轨道交通建设管理公司/供图