# 最新公路工程项目管理总结 公路管理工作总结(九篇)

来源：网络 作者：雨声轻语 更新时间：2025-03-09

*公路工程项目管理总结 公路管理工作总结一1、xx知识的培训，使我们更加清楚化妆品行业的法规知识和生产的基础知识，让我们在以后的工作中能做得更好、更正确无误。2、通过参加外部培训机构关于iso质量体系换版和内审员的培训，让每一个人都充分体会到...*

**公路工程项目管理总结 公路管理工作总结一**

1、xx知识的培训，使我们更加清楚化妆品行业的法规知识和生产的基础知识，让我们在以后的工作中能做得更好、更正确无误。

2、通过参加外部培训机构关于iso质量体系换版和内审员的培训，让每一个人都充分体会到质量体系对生产和质量工作的重要指导作用，并能通过不断学习逐步制定、完善一套适合我们公司的管理体系文件，同时也为我们公司培训了一批优秀的内审员。

3、品质管理基础的培训，不仅使我们学习到更好的管理方法和管理手段，且让每一个员工清楚认识到自己工作岗位的重要性，让自检、互检做得更好、更到位，减少质量事故，做到五大满意。

4、通过自查自纠，发现问题且提出解决问题方案，让我们每一个对自己工作岗位的工作，由不清楚到清楚，由清楚到熟悉，且对不符合事实的工作流程作进一步的完善及改进。

5、三个考试及竞赛，使我们享受到学与考的快乐，让我们回到学校时的感觉，将学到的知识更加巩固，并应用到我们实际工作中。

质量是企业的生命，它不仅仅是质量管理部的事，是我们每一个员工的事。不要认为质量月只是一个月，所以此次活动不是流入形式，要深入、落到实处，不要将其作为一场运动，而是要长期坚持下去，把它作为一个企业管理来制定，把产生不良品的隐患控制在可能出现的萌芽状态。使我们公司的经营更上一层楼，让我们雅纯在化妆品行业有更好的名声，成为最有影响力的一个企业。

**公路工程项目管理总结 公路管理工作总结二**

本人xxxx，男，xxxx年九月二十八日出生。xx年毕业于xxx交通职业技术学院，在校期间，xxxx年获得国家助学金，xx年在赤大高速、赤通高速从事工程施工测量、工程监理、试验室工作，本人从xx年至今一直从事公路桥梁工程技术工作。通过近四年的实践工作，取得了一定成绩。下面是在专业技术方面的工作总结，以便评审组织审查。

本人自xxx年参加工作以来，一直从事公路桥梁建设、公路工程相关的专业工作。xx年，本人考取xxx交通职业技术学院公路工程与管理专业，三年的学习，使本人积累了丰富的专业理论知识。在xxx年获得实验员证书。先后从事公路养护，公路桥梁建设，工程技术管理，赤大高速、赤通高速工程施工测量、工程监理、试验室，参与了水泥砼路面破板修复工程，任技术负责人，s102线杨树湾至丰镇段二级公路测量，s208二级公路路面改善工程，期间担任技术负责人，还参与了乌兰察布公路工程处科研项目――旧砼路面不同加铺层结构设计试验。任该项目技术负责人.

xxxx年x月参与了xxx二级公路路面改善工程建设，在该项目中，任技术负责人，对在水泥稳定砂砾机械化施工中，机械配备，材料用量及控制，工艺流程及工程质量控制起到了良好效果。总结了《沥青路面春季翻浆处治方法及要点》，在春季雨水过多，不利于沥青路行车的状况下，主要采取三种处理措施：（1）开挖路肩明沟：春初翻浆路段两侧路肩上每隔6-8开挖一道横向明沟。及时排降除路面水份。（2）挖横断面或路基明沟，不致使路面积水。（3）挖渗水坑，在易于翻浆的路段，挖成直径20-40cm左右的坑，人工定期掏出坑积水。近几年工程水毁主要有路基沉陷，路基坍塌，桥梁破坏，防护与加固工程损坏等类型。公路水毁要以预防为主，及时清除水毁隐患，防患于未然，只要能从公路的设计、施工、养护等方面重视水毁，采取措施得当，公路水毁将会得到有效控制。

xxxx年十月，担任水泥路养护工程队技术员，在xx县公路管理局列养里程中，国道二级水泥砼路面有49km，省道公石线有49.5km，为了交通行车舒适，找出一条即经济又合理的水泥砼路面破板修复办法，通过实践观察发现破板的主要原因是基层不稳定造成的，影响基层不稳定的主要因素是雨水渗透到基层，在荷载的作用下，基层开始变形发生唧泥，对这种现象，我们为市养护科提出要加强对水泥砼路面进行缝养的建议，采用科学的缝养和高密度缝养材料，对遏制水泥砼路面的破碎起到了明显的效果，受到了市局的领导表扬。

xxxx年2xx年国道黑狗当大桥工字梁生生位移，桥面铺装板破裂，桥梁伸缩缝损坏，被省市专家确定为危桥，需要加固维修。我担任该项目技术负责人，针对大桥各种病害，通过近十天观察，报省市批准，采用简支梁稳定工字梁，重新布筋进行桥面铺装，通过四个多月的维修加固，经省市检测为合格优质工程，大大的提高了桥梁的通行能力，行车安全有了保障。该项目受到了省市领导好评，市养路科在此召开了全市桥梁维修加固工程现场会，个人也受到了极大的鼓舞。xx年四月完成了xx国道二级路面改善工程j标段施工任务。我担任技术负责人，在老油路基础上进行加铺砂砾下基，在施工中发现老油路路面呈块状，且极不稳定，上报给市局，经实地察看，本人建议挖除块松动油路基础，进行局部挖一补一措施，通过弯沉检测，各项技术指标合格，此项目被评为优质工程。二00x年x月担任沙刘接线改建工程技术负责人，在处理软基时，k00+300-k00+500有200米软基无法处治，因路基旁为一水堂，在下挖无望的情况下，结合在书本上学到的知识，进行石灰桩处冶后，再进行底标号砼下基施工，三天后通过弯沉检测，容许值在标准范围内，完全合符二级公路建设标准，受到监理和业主的表扬。

xxxx年八月参加了集宁路段项目试验工程建设，任xxx技术负责人。因为xx线是连接我市至xx国道的主要干线，对我市的经济发展有着十分重要的作用，根据xx省公路局科研项目要求，其主要是目的在于比较旧水泥砼路面上不同结构加铺层在相同的气候，水文、地质等自然条件及相同交通量情况下各种加铺层的使用寿命，防止反射裂缝的能力，找到适合于西部实际情况，在技术上可行，经济上合理及施工方便的旧水泥砼路面加铺改建的典型结构。在市公路局和主管部门的领导下，我参与了项目技术科各种承载力试验及cbr值检测，对板块不同部位进行了弯沉测量。参与了初步测量，设计到实际施工放样，水准点恢复及中线测定，为其提供了第一手数字依据，在经验交流会上，受到了领导好评，该项工程初步评定为优质工程。

xxxx年从事公路工程技术工作以来，我严格要求自已，结合理论知识应用到公路大中修施工建设中，取得了一定的实践和良好的社全经济效益。严格按照《公路工程技术标准》及《工程质量检验评定标准》进行施工，作为一名合格的技术负责人，我严格工程质量管理，控制工程成本，做好项目经理的助手，在技术上敢于创新，勇于探索，要总结实践经验，在几年的技术人员任职期间，很好地履行了技术职责，多次受到在职工作单位领导表彰。

本人近几年来为社会为公路事业做了许许多多工作。为了专业技术水平和专业技术工作能力适应公路事业发展，还需继续努力学习专业技术知识，不断总结经验，不断充实自我专业理论水平和实践施工能力，把专业技术职务推向新台阶，为公路建设的发展尽职尽责。

**公路工程项目管理总结 公路管理工作总结三**

按照县委县政府的要求，xxxxx交通运输局作为执行业主，首先组建了“xx交通运输局工程建设项目管理办公室”（简称“项目办”），组织实施xxx路二期建设工程的管理工作。该工程自20xx年7月1日开工建设，至20xx年10月10日竣工通车。现将工程管理情况总结如下：

xxx路建设工程起点k0+000与xxx公路k73+070相接，终点k2+985与xxxxx公路k173+820相接，总里程2.985公里。路基全宽12.0米，路面宽11.40米，两侧各设0.30米的路肩石，路拱横坡为2%。路面结构为7cm厚沥青混凝土面层、18cm厚水泥稳定级配碎石、2×15cm石灰、水泥稳定天然砂砾。其中xxx大桥中心桩号为k1+305，跨径为13×13m，桥梁的起点桩号为k1+217.94，终点桩号为k1+392.06，桥梁全长174.12m，斜交角度90°，上部结构为预应力（先张）混凝土空心板，共分三联。桥梁下部结构：桥墩采用柱式墩，钻孔灌注桩基础；桥台采用柱式台，钻孔灌注桩基础。

工程由xxxx市xx交通公路勘察设计有限责任公司设计，由xxxx市路桥工程监理咨询有限责任公司监理，由路桥有限公司施工。

工程建设主要技术标准：

1.执行《公路工程技术标准》（jtgb01-20xx），二级公路设计速度为60km/h，路基宽12m,路面宽11.4m,两侧各设0.3m的路肩石;大中小桥为净-11.4m+2×0.5m防撞护栏。

2.荷载等级：公路-ii级。

1、道路工程

路基填方：106113m3，路基挖方：32677m3，挖石方：9752m3，软基换填砂砾：129266m3，沥青混凝土面层35950m2,水泥稳定级配碎石基层37301m2，水泥稳定天然砂砾底基层36315m2，路缘石366.1m3，单注式交通标志16块，双注式交通标志8块，路面标线1291m2。

2、桥涵及防护工程

主要工程量：钢筋：340.4吨，钢绞线17.8吨，混凝土：2551.1m3,，橡胶支座624块等，伸缩装置49.6m，浆砌片石为4245.8m3，d70圆管86m。

项目办成立后，制定了“xxx二期建设工程管理办法”进行工程项目的管理工作。

（一）工程招标

xxx路二期建设工程采用社会公开招标方式，工程监理招标和施工招标均严格按照《公路工程施工招标管理办法》等有关规定，进行招标，整个招标过程体现了“公开、公平、公正”的原则，最终确定由xxxxx市路桥工程监理咨询有限责任公司担任监理工作，由xxx县腾达路桥有限公司负责施工。

（二）项目组织机构

项目办设主任、副主任、总工程师，下设综合科、工程科、监管科、征迁科四个科室，项目办从工程质量、进度、安全、效益等方面对该工程进行全面管理。项目办精心配备了精干、业务能力强的项目管理人员建立了科学合理的项目组织机构，为项目顺利执行起到保障作用。中标施工单位成立项目经理部，中标监理单位设立项目监理部。项目经理部和监理部进行驻地建设，做到各项规章制度健全，驻地文明、整洁、有序，实现高水平、高起点管理模式。

（三）工程质量管理

一是项目办坚持以制度管工程，以制度管质量、进度，以制度管一切生产活动的原则，首先明确提出了项目办的总体工作思路，努力打造“学习型、团结型、服务型”的项目办，制定了《公路建设项目管理办法》、《公路工程质量考核办法》、《监理工作考核办法》、《公路资料整理填报办法》等多项规章制度。

二是我办通过规范监理行为，通过独立的试验抽检验证，通过完善的施工质量自检、监理抽检等形式保证工程质量。我办还充分发挥业主单位的主动性，认真落实工程质量终身责任制，抓住质量控制的关键环节和重点，严把材料进场关，严把开工报批关、严把中间检验验收关、严格监理程序，加强业主检查，建立互相监督、互相制约、互相促进的工作机制。

三是为了有效地控制全线工程的施工质量，通过加强中心试验室的工作强化质量控制，制定了全线的现场抽检计划，重点加强了对路面、桥梁等各类材料的抽检控制，在抽检中坚持以规范为据，以规范的操作数据，准确数据说话，及时发现问题，及时反馈整改，有效的消除质量隐患。

四是下大力气进行设计的变更完善工作，使设计更加符合实际，使有限的资金使用得到更加合理，并进一步确保项目的建设质量。

五是组织工程质量回头看。为了彻底消灭质量隐患，消灭质量通病，施工单位和监理单位都根据不同时期、不同的施工重点，分阶段组织对全线已完工的分项、分部工程进行质量检查整改。项目办多次组织施工、监理、中心试验室对已完成的路基工程和构造物进行“质量回头看”活动，对全线所有工程进行地毯式的检查，对有问题的环节提出整改意见，使质量隐患消灭在施工萌芽状态。

（四）工程进度管理

依据项目总体进度要求，我办制定了详细的工程网络进度计划与相适应的控制办法。在进度计划的落实上，我办采取“三勤”的管理办法，即勤检查，及时掌握进度动态；勤调度，坚持每月一次调度会制度；勤服务，对工程问题及时答复，为施工单位排忧解难，争取时间，确保了工程按时竣工通车。

（五）安全生产，文明施工

成立安全领导小组，签订施工安全生产责任书，按时进行安全生产大检查，加强安全生产的教育，通过坚持不懈地落实安全生产措施，在工程施工中，本项目从未发生任何安全责任事故，各项工程施工任务得以顺利完成。（六）建设资金管理

为了确保建设资金足额用于生产，我办按照上级有关工程建设资金管理规定，严格财务管理制度，加强了计量支付管理。严格执行合同价，加强对工程价结算和中间支付的审核监督，对工程计量项目必须符合技术规范及设计图纸要求，各种批复手续及检查验收合格，经监理签认和项目办确认后，报请建设单位财务、工程部门审核支付。对工程变更严格执行工程变更管理程序，由施工单位提出变更申请，监理工程师、设计代表和项目办共同到现场复核确认，按变更工程量大小，逐级审批后才予计量支付，做到了建设资金按计划、按预算、按合同、按进度拨付，确保了建设资金的有效安全使用。

**公路工程项目管理总结 公路管理工作总结四**

本人，男，年九月二十八日出生。年毕业于交通职业技术学院，在校期间，年获得国家助学金，年在赤大高速、赤通高速从事工程施工测量、工程监理、试验室工作，本人从年至今一直从事公路桥梁工程技术工作。通过近四年的实践工作，取得了一定成绩。下面是在专业技术方面的工作总结，以便评审组织审查。

年十月，担任水泥路养护工程队技术员，在县公路管理局列养里程中，国道二级水泥砼路面有49km，省道公石线有49.5km，为了交通行车舒适，找出一条即经济又合理的水泥砼路面破板修复办法，通过实践观察发现破板的主要原因是基层不稳定造成的，影响基层不稳定的主要因素是雨水渗透到基层，在荷载的作用下，基层开始变形发生唧泥，对这种现象，我们为市养护科提出要加强对水泥砼路面进行缝养的建议，采用科学的缝养和高密度缝养材料，对遏制水泥砼路面的破碎起到了明显的效果，受到了市局的领导表扬。

年2国道黑狗当大桥工字梁生生位移，桥面铺装板破裂，桥梁伸缩缝损坏，被省市专家确定为危桥，需要加固维修。我担任该项目技术负责人，针对大桥各种病害，通过近十天观察，报省市批准，采用简支梁稳定工字梁，重新布筋进行桥面铺装，通过四个多月的维修加固，经省市检测为合格优质工程，大大的提高了桥梁的通行能力，行车安全有了保障。该项目受到了省市领导好评，市养路科在此召开了全市桥梁维修加固工程现场会，个人也受到了极大的鼓舞。年四月完成了国道二级路面改善工程j标段施工任务。我担任技术负责人，在老油路基础上进行加铺砂砾下基，在施工中发现老油路路面呈块状，且极不稳定，上报给市局，经实地察看，本人建议挖除块松动油路基础，进行局部挖一补一措施，通过弯沉检测，各项技术指标合格，此项目被评为优质工程。二00年月担任沙刘接线改建工程技术负责人，在处理软基时，k00 300-k00 500有200米软基无法处治，因路基旁为一水堂，在下挖无望的情况下，结合在书本上学到的知识，进行石灰桩处冶后，再进行底标号砼下基施工，三天后通过弯沉检测，容许值在标准范围内，完全合符二级公路建设标准，受到监理和业主的表扬。

年八月参加了集宁路段项目试验工程建设，任技术负责人。因为线是连接我市至国道的主要干线，对我市的经济发展有着十分重要的作用，根据省公路局科研项目要求，其主要是目的在于比较旧水泥砼路面上不同结构加铺层在相同的气候，水文、地质等自然条件及相同交通量情况下各种加铺层的使用寿命，防止反射裂缝的能力，找到适合于西部实际情况，在技术上可行，经济上合理及施工方便的旧水泥砼路面加铺改建的典型结构。在市公路局和主管部门的领导下，我参与了项目技术科各种承载力试验及cbr值检测，对板块不同部位进行了弯沉测量。参与了初步测量，设计到实际施工放样，水准点恢复及中线测定，为其提供了第一手数字依据，在经验交流会上，受到了领导好评，该项工程初步评定为优质工程。

年从事公路工程技术工作以来，我严格要求自已，结合理论知识应用到公路大中修施工建设中，取得了一定的实践和良好的社全经济效益。严格按照《公路工程技术标准》及《工程质量检验评定标准》进行施工，作为一名合格的技术负责人，我严格工程质量管理，控制工程成本，做好项目经理的助手，在技术上敢于创新，勇于探索，要总结实践经验，在几年的技术人员任职期间，很好地履行了技术职责，多次受到在职工作单位领导表彰。

本人近几年来为社会为公路事业做了许许多多工作。为了专业技术水平和专业技术工作能力适应公路事业发展，还需继续努力学习专业技术知识，不断总结经验，不断充实自我专业理论水平和实践施工能力，把专业技术职务推向新台阶，为公路建设的发展尽职尽责。

**公路工程项目管理总结 公路管理工作总结五**

1、人员进场、机械设备核查。

2、审核施工组织设计。

3、两阶段施工图纸的工程量核实。

4、审核年、月进度计划。

5、工程计量支付。

6、负责工程变更审核、申报。

1、人员进场、机械设备核查。

（1）加强对合同的管理、审查，严把法人资格关、个人身份关、合同条款关、履约能力关、资信等级关等。

（2）对特种岗位，实现一人一岗制度，必须持证上岗。

2、施工组织设计.

（1）承包人上报的《施工组织设计》是用以组织工程施工的指导性文件。在工程设计阶段和工程施工阶段分别由设计、施工单位负责编制，是对施工活动实行科学管理的重要手段，它具有战略部署和战术安排的双重作用。

（2）它为了实现基本建设计划和设计的要求，提供了各阶段的施工准备工作内容，协调施工过程中各施工单位、各施工工种、各项资源之间的相互关系。

（3）审核重点：施工方案；施工进度计划；施工现场的平面布设；有关人员、机械设备的部署；重点、难点控制措施，隐蔽工程质量控制；

总之，施工组织设计的合理与否，直接影响到各工序、各工种之间的衔接配合。

3、两阶段施工图纸工程量的复核确认。

（1）工程量是工程计价的基本依据，核对工程量，是为了进一步保证工程量的正确性。

（2）对工程造价的准确性和工程建设的投资控制具有重要的意义。

（3）工程量，关系到施工计划的实施，合理安排施工进度；组织现场劳动力、材料以及机械的重要依据。

所以，自进场以来，首先就是《两阶段施工图纸》的工程量复核工作，为后期的工程计量、工程计划编制提供确实可靠地数据支持。

4、年、月进度计划.

（1）进度计划编制原则：从实际出发，注意施工的连续性和均衡性。

（2）按合同规定的工期要求，做到好中求快，提高竣工率。

（3）工作中，随时掌握工程动态，时时刻刻与已批复的年、月进度计划，进行比对。发现实际施工偏离预计计划，及时提出解决措施，督促施工单位按原定计划目标实施。

（4）对未按原计划完成的，在本次计划中进行调整，促保总体年度目标实现。

5、工程计量、支付。

（1）计量与支付是贯穿于公路建设工程始终的一项重要工作，是保证工程按质按量按期完工的重要条件。

（2）准确计量是保证承包人在工程完工后，就可得到应得的付款，是承包人履约合同的一种表现。

（3）为保证计量的真实性、准确性、及时性，我们采取现场实体检测与内业资料质量认证同步进行，对承包人提出的计量申请进行认证。

（4）审查有关文件资料，检查承包人为计量准备的有关资料，发现问题或资料不全，不予计量。

（5）中间计量表，必须清楚真实的填写计量结果，对承包人在合同规定的时间内提出的异议，应进一步检查计量记录。

6、工程变更。

（1）工程变更是指工程在原有设计和工程量清单基础上的任何变化（不含清单数量自然增减）。

（2）主要内容包括：

①因设计、技术标准、工期、质量要求等方面原因引起施工图和中标工程量清单中，任何部分的结构形式、设计数据、清单项目、清单数量、质量标准、施工工艺、工序安排、工程费用等的变动、增减或取消。

②当“工程变更通知书”中所确定的工作（如项目的变动、工程的实施与相关的计量等）均已完成后，承包人应于3日内，对该项变更工程提出费用确认申请，对变更工程所涉及的费用情况进行说明，填报变更费用测算表，并提供该项工程变更数量的确认依据，总监办将据此于3日内，对变更费用进行评估，报业主审批后，发布“工程变更令”。

③“工程变更令”明确对应“变更通知书”所涉及的费用情况，发布变更工程令清单，并据此办理变更工程的计量支付。

④工程变更申请单、工程变更通知单、工程变更通知书、工程变更费用申请、工程变更费用评估报告、等等都将作为“工程变更令”的附件。

**公路工程项目管理总结 公路管理工作总结六**

xxx高速公路是我省公路网主骨架“两横三纵三条路”中的重要组成部分，也是我省高速公路“3410网”的重要组成路段，它们的建设对柴达木经济循环试验区的发展产生积极推动作用，而且能够优化和提升xxx与西部地区的路网和公路运输能力，进一步带动沿线区域特别是民族地区经济社会的发展。

xxx高速公路起于德令哈，经克鲁柯湖、怀头塔拉乡、羊肠子沟、绿黄路岔口，至终点小柴旦湖立交，全长179.76公里。该项目自20xx年9月份开工建设以来，在省交通厅的正确领导和地方政府的大力配合下，在各参建单位的不懈努力下，工程于20xx年9月实现全线贯通。另绿草山至大柴旦段公路全长48.454公里，工程于20xx年10月开工建设，于20xx年9月实现全线贯通。根据施工单位提交的申请交工验收报告和监理工程师签署的意见，经省交通建设工程质量监督站的现场检测，现已达到交工验收条件，我局组织设计、施工、监理、质监、接养等单位对xxxx项目进行交工验收。

xxx发展和改革委员会于20xx年7月1日以青发改交通[20xx]587号文批准立项,工可批复投资12.22亿元，后xxx交通厅以青交公[20xx]381号文进行了施工图设计批复，批复概算为12.3458万元，建设期限为三年。

项目全线按高速公路标准建设，设计行车速度80公里/小时，桥梁设计荷载采用公路i级，xx公路路基宽度12m，xx公路路基宽度8.5米。路面满铺，路面结构层为17cm水泥稳定砂砾下基层+18cm水泥稳定碎石上基层+5cmac-20沥青混凝土下面层+4cmac-16沥青混凝土上面层。xx主要工程数量如下：土石方431.2348万m3、排水防护工程188688m3、路面工程179.76km、涵洞5537.35m/351道、波纹管涵530.5m/20道、小桥450.26m/26座、中桥320.41m/5座、互通立交桥633.5m/3座。xx主要工程数量如下：土石方218.7205万m3、排水防护工程4948.51m3、路面工程48.454km、涵洞1480.17m/110道、小桥113.16m/6座、大头羊互通匝道桥146.16m/1座、大桥166.16m/1座。

在工程项目建设管理中，我局严格按照国家基本建设程序，认真贯彻执行项目法人负责制、工程招投标制、工程监理制、合同管理制“四项制度”。为加强xxx高速公路改建工程的建设管理工作，省公路建设管理局依据青公建综字[20xx]222号《关于成立g315线德令哈至小柴旦湖公路二期工程建设项目管理办公室的通知》成立项目法人管理办公室。并采用“矩阵式”管理模式，成立xx公路项目办，项目办共有12人组成，下设主任、技术负责人、质量安全负责人等岗位，并分设工程管理组、计划财务组、综合组三个职能小组。在项目管理工作中，我们紧紧围绕以工程质量为中心,注重安全文明施工，注重环境保护，加强成本控制，加强廉政建设，努力提高公路建设管理水平、工程建设质量、资金使用效率，争创优良工程。

(一)项目招标和前期准备工作

xxx高速公路，通过设计招标由xxx公路科研勘察设计院完成该段的初步设计;并结合工程特点及规模，建设单位xxx公路建设管理局以青公建技字[20xx]86号《关于对xxx高速公路施工及施工监理招标的委托函》委托xx路达交通建设招标有限公司进行邀请招标，邀请有实力、有诚信并在xx有多年施工经验的施工及监理单位进行招投标。本着“公开、公正、公平、诚信”的原则，按招标程序择优选择了xxx正平路桥工程集团有限公司等3家单位承担xx施工任务，xxx第三路桥公司承担xx施工任务，由山西晋达交通建设工程监理有限公司承担监理任务。

本项目严格履行了基本建设管理程序：xxx公路建设管理局以青公建工程字[20xx]396号《关于xxx公路工程质量监督申请的报告》及时向xxx交通建设工程质量监督站申请了质量监督，质监站及时批复了监督申请并派驻监督人员。同时xxx环保局及时批复了项目的环境影响报告书。根据批复精神，我局及时与海西州人民政府共同完成了征地拆迁任务，并及时办理了《施工许可证》，合法有据的开始进行项目建设。同时我局深入开展交通部提出的“五化”建设活动，坚持公路建设管理工作要以“五化”――“发展理念人本化、项目管理专业化、工程施工标准化、管理手段信息化、日常管理精细化”为重要抓手，加快推进现代工程管理，不断转变公路发展方式，全面提高公路建设管理水平。

(二)合同管理

在项目管理中，我们始终坚持以合同管理为本，遵守合同约定，在签订工程合同的同时签订了安全生产合同、廉政合同，强化合同管理。一是重视合同谈判环节，进场前召开合同谈判会议对合同履约、环境保护、安全生产、资金管理、农民工工资兑付等工作进行了协商，并签订了合同谈判补充协议书，认真落实技术交底工作。二是在进场之初和20xx年复工时，就依据合同条款约定对施工、监理单位的人员、机械履约情况进行了两次检查，并对相关违约情况进行了处罚和通报，责成各施工、监理单位限期整改，项目办进行了复查，并将整改结果与厅质量监督站进行了沟通。通过检查，使各单位履约意识增强，能按合同条款规范自己的行为，为工程正常开展打下了坚实基础。

(三)质量管理

项目办一直以坚持抓好精细管理为原则，以建立的`质量保证体系，实行自检、抽检、工序交验制度，运用四个手段：旁站、巡查、检查、检测，抓四个重点：料场、拌和厂、试验室、施工现场。并认真配合各项检查工作，xx公路今年开始共接受了省政府、省厅检查组、厅质量监督站和局检查组检查21次，其中对违规行为收取违约金共计25万元，对存在的个别路基压实不到位、浆砌片石料不规格、混凝土外观粗糙、预制场、拌合场设置不规范等问题，跟踪进行了整改落实。

1、质量控制中首先是严把原材料质量关，加强对进场原材料的质量检测与监督检查，严格执行我局《材料准入制度》，加强材料检测力度，加大检测频率，确保合格材料进场，进场材料必须要有产品合格证，同时委托具备资质的试验检测单位对外购材料和自采材料特别是路面矿料按批量进行试验检测，，合格率100%。并严格按《形象管理手册》规范料场、预制场、拌合场的场地建设，场地必须设置隔离护栏，按区域规划，堆料场及加工区必须硬化，矿料分级堆放，钢筋、水泥等材料必须设置储存棚，避免材料二次污染，保证施工质量。

2、规范施工：全线做到了每公里都有标牌、标语、标旗，每个路基作业面都要工作区域标识牌(压实区、待检区)，每处桥涵都有工程标识牌，每处平交道口都设置减速带、警示牌并配备交通安全员，每个工程技术人员都必须配备施工、安全等四个指南及上岗证。

3、严抓路基压实：根据施工现场实际填土数量的核算及施工进度要求,加大路基施工机械的投入,要求每个土方作业面必须具备4台20t以上的压路机，3台20t以上的洒水车及相配套的机械设备，以确保路基施工质量，保证路基压实度。土方施工时按试验段参数，严格控制进行分层填筑，并在施工时根据要求的填土厚度、松铺系数，计算出单位面积的用土量，用灰线标出方格网进行堆料，每排土堆分布相互错开，以便整平，并严格按设计规范要求进行土工布和土工隔栅的施工，监理加强现场监督，保证摊铺数量及搭接宽度。

4、重视路基拓宽路段施工：规范老路拓宽路段施工工艺，拓宽原有路堤时，应在原有路基坡面开挖台阶，台阶宽度不应小于1.0m;当加宽拼接宽度小于0.75m时，采取超宽填筑、翻挖原有路基，确保拓宽路基与原有路基之间保持良好的衔接，减小拓宽路基与原有路基之间的差异沉降，防止产生纵向裂缝。

5、重点抓好桥涵构造物工程：

(1)桥涵基坑开挖的砂砾料必须及时清理干净，严禁坡顶堆积，开挖的基坑几何尺寸严格按照规范施工，为了确保安全，基坑必须开挖成斜坡，避免造成安全事故，并尽早做好规范台背回填准备工作，回填必须按规范要求每15cm一层，并洒水碾压。

(2)严把混凝土工程质量关，全线开展桥涵工程混凝土质量通病治理活动，规范施工工艺、模板及原材料的控制，桥涵混凝土施工必须采用至少2台吊车浇筑，严禁采用溜槽，确保混凝土施工质量，确保桥涵工程达到外光内实，防止混凝土产生离析形成蜂窝麻面、跑模现象。

(3)强混凝土养生工作，要求全线统一采用两层养生，第一层采用透水土工布养生，第二层采用塑料薄膜覆盖养生;要求各施工单位配备3台以上桥涵构造物专用养生洒水车，并采用pvc管养生工艺，根据需求随时补水，养生时间必须达到28天，确保养生到位，保证混凝土质量。

(4)对不合格混凝土工程全部进行了返工处理，并召开现场质量观摩会，进行经验交流，取长补短，共同推进工程质量。

6、路面工程施工的重点就在于试验工作，质监站于6月两次对各标段试验室进行了检查指导，规范了试验室和试验工作。项目办重点针对路面施工的配合比试验工作进行了现场督查，与施工、监理、江苏交科院一起进行研讨，确定最佳施工配合比，同时加大拌合场和施工现场的抽检频率，保证施工质量。对基层掺配的碎石从采备到运输到拌合现场，项目办和总监办一直对数量规格进行现场核实，确保合格材料进行掺配和保证掺配数量。

在内业资料管理方面，严格规范内业资料的填写，对资料作假现象进行严肃处理，使内业资料真正做到真实、完整、准确，能指导施工。同时积极认真开展“比质量、比进度、比管理、比环保、创无血迹工程”为内容的“四比一创”施工劳动竞赛活动，红旗奖励1万元、黄旗处罚1万元，共评红旗11面,黄旗5面，提高各参建单位的质量安全意识，形成全员重质量、重安全的施工氛围。

(四)安全管理

为切实抓好安全生产工作，项目办专门成立安全生产监管工作领导小组，各施工单位成立安全生产工作领导小组并设立专职安全员，通过完善安全监管制度，层层签订安全责任书，形成安全管理网络体系。不断强化安全生产宣传教育培训工作，提高各参建人员的安全生产意识。同时深入开展了“安全生产年”、“平安工地”、“安全生产月”、“安全生产百日督查专项活动”、“三个突出、三个加强”专项活动、“安康杯”、“四比一创”竞赛活动和事故隐患排查专项治理活动。在项目建设中坚持预防为主的原则，突出重点，辨识查找各类重大事故隐患及安全生产管理中的薄弱环节，强化层层监督和工作检查，省厅安全处、质量监督站、海西州安监局和我局对xx公路的安全生产工作进行了11次专项检查，针对检查中存在的安全技术交底落实不到位、防漏电措施不规范等问题，认真研究部署了安全专项整治工作，整改内容包括自查情况、隐患治理情况，特殊设备运行使用状态、特殊工种作业证、安全设施状态、危险源控制、防洪防汛设施、岗位操作及安全规程执行、劳保配备及穿戴情况等多个方面，真正完善安全生产管理工作，特别针对桥梁工程制定了安全生产预案，组织事故应急演练，并针对施工路段及桥涵便道设置安全警示标志，专门配备了专职交通安全员，负责协调管理施工车辆交通运输和便道运输安全工作，施工车辆交通运输井然有序，确保无交通事故发生，积极消除各类安全隐患，确保无安全事故发生。并结合海西地区6-8月降雨量大的特点，项目办组织成立了防汛工作领导小组，建立健全防汛的应急预案和快速反应机制，并进行了演练，制定汛期值班制度和信息报告制度，加大汛前巡回检查力度，对存在水毁隐患的施工路段认真做好排险加固工作，切实加强了防汛工作。并于今年6月“安全生产月”时，按照省厅工作安排，联合海西州交通、质监、安监和消防部门，专门针对路面施工安全，在xx高速公路全线开展了“沥青拌合楼有机热载体专项安全监察”检查活动，保证拌合楼安全运行，确保工程质量和进度。

(五)进度管理

工程进度控制管理是工程项目建设中与质量并列的重要部分。结合项目特点，认真组织进行现场核查和技术交底工作，根据实际情况编制了合理可行的施工组织计划，并定期跟踪、检查工程实际进度状况，找出偏差，分析原因及时进行调整，使工程进度在计划执行中不断循环往复，在保证工程质量的前提下达到预期的工期目标,20xx年9月全线贯通并实现通车。

在抓好xx公路建设项目的工程质量、安全、进度管理的同时，也高度重视环境保护、资金使用、农民工工资兑付及廉政建设等其他管理工作。

――环保工作：xx海西地区生态比较脆弱，现xx公路路基工程已基本结束，路基单位施工后期做好料场、便道的环保恢复工作，做到工完料清。严格按省建管局《形象管理手册》要求，设置环保宣传标志、告示牌，随时提醒参建人员的环保意识，并设置规范的生产生活垃圾埋置场地，处理好生产生活垃圾。

――资金管理：为了加大项目建设资金的控制和管理力度，严格按照建管局《工程价款审批程序》和《工程价款财务支付程序》的规定办理工程价款结算，将工程价款结算资金直接拨付到施工项目部，专户专储，专款专用，同时重点加强对施工单位工程款使用情况的监督检查，使承包人的建设资金始终处于受控状态，有效避免了施工单位挤占、挪用工程款的现象。

――农民工工资清欠：为切实维护农民工合法权益，做好农民工工资清欠工作，xxxx项目及时成立了民工工会，工会入会率达到100%，同时各参建单位设立项目专户、专款专用，制定防止拖欠农民工工资巡查制度，下发维权卡，建立了农民工管理台帐，避免出现农民工工资的拖欠现象。

――廉政建设工作：我们做到逢会必讲，警钟长鸣，xx公路结合

“廉政宣传月”工作部署，通过开展“廉政建设知识竞赛”，公布廉政绿色通道举报电话，设置了廉政举报箱，聘请了行风监督员等活动，协助并参加了西部廉政相关会议，强化教育，构筑思想防线，无任何不廉洁现象。

――精神文明创建活动：始终把行业精神文明建设作为项目办的重要职责，列入重要议事日程，在修建公路的同时不忘精神文明创建，项目办坚持理论学习与实际工作相结合，自觉加强理论学习，不断提高自己的政治素质和理论水平，深入开展“学先进、树新风、创一流”活动和“三服务一推进”主题实践活动，并积极开展省厅“一连一”共建活动，做好民族团结进步创建活动。在修建公路的同时不忘精神文明创建，做好民族团结进步工作，为地方政府做些力所能及的事情，为德令哈市整修环城西路，为德令哈周边村镇修建便民简易互通等。

――变更设计：严格按照变更设计管理办法、程序、权限进行审报、批准、实施，对未批准不符合变更程序和条件的工程变更，将不予实施，对已实施的变更工程，会同监理、施工、设计等部门进行中间现场检查和工程核实，并随工程进度及时进行计量支付。通过变更设计的严格管理，加强了内部的监督和审核制度，做到了层层把关，杜绝了工程变更中随意性和不合格的工程变更费用的支出。截止目前全线工程变更增减做工程及时按变更程序进行审批，并及时支付了变更工程款。

本项目通过加强合同管理和施工现场管理，使工程质量明显提高，环境保护意识大大增强，但还存在如下问题：

1、部分路段路基边坡存在亏坡、边坡松软及坡面不平顺现象。在路面施工结束后已进行了彻底整修，达到了规范要求。

2、部分涵洞及通道进出水口存在淤塞现象，排水不畅。在后期的建设中就该问题逐个排查，进行了清理，保证了排水通畅。

3、根据厅长20xx年4月调研xx高速公路的意见，针对西部高速公路的远景规划，从安全、运行和管理方面考虑，完善柯鲁克湖旅游点、外星人遗址旅游点及沿线村庄平交道口与xx高速公路主线的衔接，增设4座简易互通，由于前期设计批复工作滞后，直至20xx年9月底才开始施工，目前正在施工建设中，计划20xx年6月完工。

4、原一期项目分离式立交中桥k111+417.9为弯桥，设置了超高，而xx二期工程纵坡设计时未考虑超高，因而造成桥下中心处净高满足5.0米，而边梁最低点处净高为4.44米，不能满足高速公路建筑界限要求。为保证公路行车安全，避免再次出现超限车辆损坏现有桥梁，我局除了在现场设置了限高警示标牌外，已督促设计单位拿出处理方案，对该处二期工程设计纵坡进行了调整。

总之，作为该项目的建设单位，衷心希望各级领导、地方政府、各参建单位继续给予工程建设大力支持。我们将一如继往，按照省委、省政府和省交通厅的统一部署，与时俱进，优质高效的完成今后的公路建设任务。

**公路工程项目管理总结 公路管理工作总结七**

半年以来，我站在市工程处和局党委的正确领导下，紧紧围绕我局“以改革谋出路，以创新求发展”的总体思路，坚持“严谨、高效、优秀”的八字方针，结合我站公路建设的实际，动员广大干部职工，进一步解放思想、创新发展，较好的完成了上半年目标任务。

1、加强站内管理，合理配置人员。通过几年来的公路建设，我站查找不足，总结经验，年初对站内人员工作岗位进行了更合理调整，使他们在各自岗位上能充分发挥作用：新设立了施工技术总负责人，使施工技术方面有了统一的管理和衔接；各科室明确了负责人，把一些技术骨干安排到了重要岗位；并对每个岗位制定了更详细的职责和制度，有了严格的、健全的管理制度，规范了工作程序，才能建设出高质量、高标准的公路，才能使建设成本降低。

2、中心工作公路建设，稳步推进。上半年我站协同局领导积极跑办工程项目，力争多承揽公路建设项目。在今年工程项目较少的情况下，我站为能给领导的决策，提供更早的可靠依据，及时采集了工程项目有关数据和资料、收集工程动态和项目实施情况，汇总了上报：对20xx年--20xx年省道宝平线养护改造工程的变更进行了完善、上报了康祁线变更设计；对省道宝平线养护改造工程环城路段进行了全线病害调查、测量。

续去年工程项目---省道宝平线养护改造工程，今年环城段工程即将开工，我站也提前做好了更科学的施工方案，并陆续做好了前期工作：现已完成全线的清表工作，对宗家洼中桥完成了支座垫石、制作桥板40块、完成了铰缝及防撞护栏钢筋制作；并积极配合拆迁办做好拆迁工作，使工程能更早开工、顺利完成。

3、努力提高技术水平，建设一流的施工队伍。工程技术人员、专业管理人员、施工人员素质的好坏，对工程质量起着决定性的作用，根据我站施工情况，集中时间采取由站内技术骨干以实际经验的授课的方式，组织技术人员和实习学生进行技术培训，

来逐步提高自身技能，也取得了一些成效。

4、加大安全生产管理力度，对施工地段投入更多的安全警示标志。要求安全标志统一、美观，严格要求施工人员着反光标志服上岗，设立专职安全员，实现安全施工，文明施工。

5、党风廉政建设不断加强。在做好公路建设管理以及安全生产等工作的同时，党风廉政建设毫不松懈，站领导班子参加了局举办的党风廉政建设会议，并及时传达到了站内干部群众，接受了县有关领导和局领导的深刻教育，在队伍中查找问题，剖析原因，并逐一进行了整改，将党风廉政建设进行责任分解，从而保证了各项工作的顺利开展。

进一步加强党风廉政建设，从抓队伍建设，纪律作风建设入手，围绕年初签订的目标管理任务，目标不变，力度不减，全力营造交通建设服务的硬软环境。严格实行公路建设工程项目的“四制”，加大施工建设的监督和管理，在保证质量的前提下，加快工程进度确保在工期内完成，为全力推进交通运输工作又好又快的发展，做出更大的贡献！

**公路工程项目管理总结 公路管理工作总结八**

本人xxxx，男，20xx年九月二十八日出生。xx年毕业于xxx交通职业技术学院，在校期间，20xx年获得国家助学金，xx年在赤大高速、赤通高速从事工程施工测量、工程监理、试验室工作，本人从xx年至今一直从事公路桥梁工程技术工作。通过近四年的实践工作，取得了一定成绩。下面是在专业技术方面的工作总结，以便评审组织审查。

本人自xxx年参加工作以来，一直从事公路桥梁建设、公路工程相关的专业工作。xx年，本人考取xxx交通职业技术学院公路工程与管理专业，三年的学习，使本人积累了丰富的专业理论知识。在xxx年获得实验员证书。先后从事公路养护，公路桥梁建设，工程技术管理，赤大高速、赤通高速工程施工测量、工程监理、试验室，参与了水泥砼路面破板修复工程，任技术负责人，s102线杨树湾至丰镇段二级公路测量，s208二级公路路面改善工程，期间担任技术负责人，还参与了乌兰察布公路工程处科研项目――旧砼路面不同加铺层结构设计试验。任该项目技术负责人.

20xx年x月参与了xxx二级公路路面改善工程建设，在该项目中，任技术负责人，对在水泥稳定砂砾机械化施工中，机械配备，材料用量及控制，工艺流程及工程质量控制起到了良好效果。

总结了《沥青路面春季翻浆处治方法及要点》，在春季雨水过多，不利于沥青路行车的状况下，主要采取三种处理措施：

（1）开挖路肩明沟：春初翻浆路段两侧路肩上每隔6-8开挖一道横向明沟。及时排降除路面水份。

（2）挖横断面或路基明沟，不致使路面积水。

（3）挖渗水坑，在易于翻浆的路段，挖成直径20-40cm左右的坑，人工定期掏出坑积水。

近几年工程水毁主要有路基沉陷，路基坍塌，桥梁破坏，防护与加固工程损坏等类型。公路水毁要以预防为主，及时清除水毁隐患，防患于未然，只要能从公路的设计、施工、养护等方面重视水毁，采取措施得当，公路水毁将会得到有效控制。

20xx年十月，担任水泥路养护工程队技术员，在xx县公路管理局列养里程中，国道二级水泥砼路面有49km，省道公石线有49.5km，为了交通行车舒适，找出一条即经济又合理的水泥砼路面破板修复办法，通过实践观察发现破板的主要原因是基层不稳定造成的，影响基层不稳定的主要因素是雨水渗透到基层，在荷载的作用下，基层开始变形发生唧泥，对这种现象，我们为市养护科提出要加强对水泥砼路面进行缝养的建议，采用科学的缝养和高密度缝养材料，对遏制水泥砼路面的破碎起到了明显的效果，受到了市局的领导表扬。

20xx年20xx年国道黑狗当大桥工字梁生生位移，桥面铺装板破裂，桥梁伸缩缝损坏，被省市专家确定为危桥，需要加固维修。我担任该项目技术负责人，针对大桥各种病害，通过近十天观察，报省市批准，采用简支梁稳定工字梁，重新布筋进行桥面铺装，通过四个多月的维修加固，经省市检测为合格优质工程，大大的提高了桥梁的通行能力，行车安全有了保障。该项目受到了省市领导好评，市养路科在此召开了全市桥梁维修加固工程现场会，个人也受到了极大的鼓舞。xx年四月完成了xx国道二级路面改善工程j标段施工任务。我担任技术负责人，在老油路基础上进行加铺砂砾下基，在施工中发现老油路路面呈块状，且极不稳定，上报给市局，经实地察看，本人建议挖除块松动油路基础，进行局部挖一补一措施，通过弯沉检测，各项技术指标合格，此项目被评为优质工程。二00x年x月担任沙刘接线改建工程技术负责人，在处理软基时，k00+300-k00+500有200米软基无法处治，因路基旁为一水堂，在下挖无望的情况下，结合在书本上学到的知识，进行石灰桩处冶后，再进行底标号砼下基施工，三天后通过弯沉检测，容许值在标准范围内，完全合符二级公路建设标准，受到监理和业主的表扬。

20xx年八月参加了集宁路段项目试验工程建设，任xxx技术负责人。因为xx线是连接我市至xx国道的主要干线，对我市的经济发展有着十分重要的作用，根据xx省公路局科研项目要求，其主要是目的在于比较旧水泥砼路面上不同结构加铺层在相同的气候，水文、地质等自然条件及相同交通量情况下各种加铺层的使用寿命，防止反射裂缝的能力，找到适合于西部实际情况，在技术上可行，经济上合理及施工方便的旧水泥砼路面加铺改建的典型结构。在市公路局和主管部门的领导下，我参与了项目技术科各种承载力试验及cbr值检测，对板块不同部位进行了弯沉测量。参与了初步测量，设计到实际施工放样，水准点恢复及中线测定，为其提供了第一手数字依据，在经验交流会上，受到了领导好评，该项工程初步评定为优质工程。

20xx年从事公路工程技术工作以来，我严格要求自已，结合理论知识应用到公路大中修施工建设中，取得了一定的实践和良好的社全经济效益。严格按照《公路工程技术标准》及《工程质量检验评定标准》进行施工，作为一名合格的技术负责人，我严格工程质量管理，控制工程成本，做好项目经理的助手，在技术上敢于创新，勇于探索，要总结实践经验，在几年的技术人员任职期间，很好地履行了技术职责，多次受到在职工作单位领导表彰。

本人近几年来为社会为公路事业做了许许多多工作。为了专业技术水平和专业技术工作能力适应公路事业发展，还需继续努力学习专业技术知识，不断总结经验，不断充实自我专业理论水平和实践施工能力，把专业技术职务推向新台阶，为公路建设的发展尽职尽责。

**公路工程项目管理总结 公路管理工作总结九**

一、丰富的知识是从事专业技术工作的前提

本人自年参加工作以来，一直从事公路桥梁建设、公路工程相关的专业工作。，本人考取交通职业技术学院公路工程与管理专业，三年的学习，使本人积累了丰富的专业理论知识。在年获得实验员证书。先后从事公路养护，公路桥梁建设，工程技术管理，赤大高速、赤通高速工程施工测量、工程监理、试验室，参与了水泥砼路面破板修复工程，任技术负责人，s102线杨树湾至丰镇段二级公路测量，s208二级公路路面改善工程，期间担任技术负责人，还参与了乌兰察布公路工程处科研项目――旧砼路面不同加铺层结构设计试验。任该项目技术负责人.

二、勇于创新，总结经验。专业技术工作水平在实践逐步提高

年月参与了二级公路路面改善工程建设，在该项目中，任技术负责人，对在水泥稳定砂砾机械化施工中，机械配备，材料用量及控制，工艺流程及工程质量控制起到了良好效果。总结了《沥青路面春季翻浆处治方法及要点》，在春季雨水过多，不利于沥青路行车的状况下，主要采取三种处理措施：（1）开挖路肩明沟：春初翻浆路段两侧路肩上每隔6-8开挖一道横向明沟。及时排降除路面水份。（2）挖横断面或路基明沟，不致使路面积水。（3）挖渗水坑，在易于翻浆的路段，挖成直径20-40cm左右的坑，人工定期掏出坑积水。近几年工程水毁主要有路基沉陷，路基坍塌，桥梁破坏，防护与加固工程损坏等类型。公路水毁要以预防为主，及时清除水毁隐患，防患于未然，只要能从公路的设计、施工、养护等方面重视水毁，采取措施得当，公路水毁将会得到有效控制。

三、敢于探索，理论结合实践，专业技术工作成绩显著

年十月，担任水泥路养护工程队技术员，在县公路管理局列养里程中，国道二级水泥砼路面有49km，省道公石线有49.5km，为了交通行车舒适，找出一条即经济又合理的水泥砼路面破板修复办法，通过实践观察发现破板的主要原因是基层不稳定造成的，影响基层不稳定的主要因素是雨水渗透到基层，在荷载的作用下，基层开始变形发生唧泥，对这种现象，我们为市养护科提出要加强对水泥砼路面进行缝养的建议，采用科学的缝养和高密度缝养材料，对遏制水泥砼路面的破碎起到了明显的效果，受到了市局的领导表扬。

年2国道黑狗当大桥工字梁生生位移，桥面铺装板破裂，桥梁伸缩缝损坏，被省市专家确定为危桥，需要加固维修。我担任该项目技术负责人，针对大桥各种病害，通过近十天观察，报省市批准，采用简支梁稳定工字梁，重新布筋进行桥面铺装，通过四个多月的维修加固，经省市检测为合格优质工程，大大的提高了桥梁的通行能力，行车安全有了保障。该项目受到了省市领导好评，市养路科在此召开了全市桥梁维修加固工程现场会，个人也受到了极大的鼓舞。年四月完成了国道二级路面改善工程j标段施工任务。我担任技术负责人，在老油路基础上进行加铺砂砾下基，在施工中发现老油路路面呈块状，且极不稳定，上报给市局，经实地察看，本

人建议挖除块松动油路基础，进行局部挖一补一措施，通过弯沉检测，各项技术指标合格，此项目被评为优质工程。二00年月担任沙刘接线改建工程技术负责人，在处理软基时，k00 300-k00 500有200米软基无法处治，因路基旁为一水堂，在下挖无望的情况下，结合在书本上学到的知识，进行石灰桩处冶后，再进行底标号砼下基施工，三天后通过弯沉检测，容许值在标准范围内，完全合符二级公路建设标准，受到监理和业主的表扬。

年八月参加了集宁路段项目试验工程建设，任技术负责人。因为线是连接我市至国道的主要干线，对我市的经济发展有着十分重要的作用，根据省公路局科研项目要求，其主要是目的在于比较旧水泥砼路面上不同结构加铺层在相同的气候，水文、地质等自然条件及相同交通量情况下各种加铺层的使用寿命，防止反射裂缝的能力，找到适合于西部实际情况，在技术上可行，经济上合理及施工方便的旧水泥砼路面加铺改建的典型结构。在市公路局和主管部门的领导下，我参与了项目技术科各种承载力试验及cbr值检测，对板块不同部位进行了弯沉测量。参与了初步测量，设计到实际施工放样，水准点恢复及中线测定，为其提供了第一手数字依据，在经验交流会上，受到了领导好评，该项工程初步评定为优质工程。

四、严标准、严要求，力求专业技术工作迈向新台阶。

年从事公路工程技术工作以来，我严格要求自已，结合理论知识应用到公路大中修施工建设中，取得了一定的实践和良好的社全经济效益。严格按照《公路工程技术标准》及《工程质量检验评定标准》进行施工，作为一名合格的技术负责人，我严格工程质量管理，控制工程成本，做好项目经理的助手，在技术上敢于创新，勇于探索，要总结实践经验，在几年的技术人员任职期间，很好地履行了技术职责，多次受到在职工作单位领导表彰。

本人近几年来为社会为公路事业做了许许多多工作。为了专业技术水平和专业技术工作能力适应公路事业发展，还需继续努力学习专业技术知识，不断总结经验，不断充实自我专业理论水平和实践施工能力，把专业技术职务推向新台阶，为公路建设的发展尽职尽责。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！