# 混凝土墩台施工总结范文共5篇

来源：网络 作者：落梅无痕 更新时间：2025-03-06

*混凝土墩台施工总结范文 第一篇摘 要 结合汕湛高速揭博项目T8标段高楼大桥墩柱施工实践，介绍墩柱钢筋、模板、混凝土的施工工艺及施工过程质量控制要点，对墩柱施工质量进行分析总结，找出一套适合我部墩柱施工的工艺流程，在我标段内推广，指导后续施工...*

**混凝土墩台施工总结范文 第一篇**

摘 要 结合汕湛高速揭博项目T8标段高楼大桥墩柱施工实践，介绍墩柱钢筋、模板、混凝土的施工工艺及施工过程质量控制要点，对墩柱施工质量进行分析总结，找出一套适合我部墩柱施工的工艺流程，在我标段内推广，指导后续施工，提高施工效率，确保我合同段内的墩柱工程质量符合设计要求及相关技术标准。

关键词 墩柱；施工；质量；分析；总结

中图分类号U44 文献标识码A 文章编号 1674-6708（20\_）108-0085-02

1工程概况

汕头至湛江高速公路揭西大溪至博罗石坝段第8标段起讫里程为K142+000-K151+000，于K146+841处设短链缩短，线路全长。线路起点位于五华县华阳镇中心南侧的古塘角村，路线向西经华南村曾岭下、洋飞角、新阳村阳坪岭，再向西经华阳镇坪南村新坑，米潭村万屋场，终点位于紫金县敬梓镇洋高村。全线采用120km/h设计时速的六车道高速公路技术标准，整体式路基路面宽，车辆设计荷载为公路-Ⅰ级。

为了加强本项目工程建设管理，消除质量通病，确保工程质量和施工安全，根据xxx《建设工程质量管理办法》和xxx颁发的《公路工程质量管理办法》等国家现行法律、法规以及广东省交通运输厅质量管理相关文件精神。并且立足于“预防为主，先试点”的原则，确保我合同段内的墩柱工程质量符合设计要求及技术标准，我标段选定了高楼大桥5#-1墩柱为我标段墩柱的首件开工工程。

2 参加首件墩柱施工主要人员及主要机械

本工程施工专业队伍、施工机械已进入施工现场，人员、机械满足施工需求。

3 墩柱施工过程

1）高楼大桥5-1墩柱首件工程工程于20\_年10月15日报批，于20\_年10月22日开始施工，钢筋、模板安装前，先对墩柱中心及桩顶高程进行复测并进行找平处理，然后进行墩柱钢筋、模板安装，完成后进行自检，自检合格后报请监理工程师验收，并申请砼浇筑。混泥土浇筑于20\_年10月26日完成。

2）施工放样

桩基检测完毕之后，及时清理桩头，对桩顶预留钢筋进行调直，测量班精放墩柱中心点位，并在桩顶面上打点，用红油漆标识。对桩顶混凝土进行凿毛处理，同时保护好已放样出的中心点。

3）支架搭设

在墩柱钢筋、模板安装前，搭设施工支架，提供墩柱施工工作平台。对桩位周边的地面进行清理平整，场地平面平整完后，进行支架的搭设工作。支架搭设采用Φ48\*钢管扣件脚手架，间距70cm，高度150cm，加设剪刀撑，脚手架的搭设是安全施工重点控制工序，经验算支架稳定性满足施工要求。

4）钢筋制作及安装

钢筋由我标段1#钢筋加工场集中加工，平板车运送至施工点。墩柱纵向钢筋与桩基钢筋连接采用双面焊接，加强箍圈的制作采用双面焊，接头质量要符合设计和规范要求，应避免最大应力处设置接头，，焊缝长度不小于5d，钢筋的焊接接头面积在同焊接长度区段内不大于总面积的50%（焊接区段内是指35d长度范围内），箍筋采用点焊。

确保钢筋安装位置、根数、钢筋型号、连接工艺符合设计和规范要求。每道工序完成后须多次复核及验收，经质检员自检合格后，报现场监理工程师验收，验收合格后方可进入下道工序施工。

钢筋外观表面应洁净，加工前应将钢筋表面漆皮、鳞锈、油渍等清除干净。

安装钢筋时，先确定墩柱中心点位，采用机械、人工配合，将桩基预留钢筋与墩柱钢筋笼纵向钢筋采用双面焊接，通过柱加强筋连接成形。通过吊车调整钢筋笼中心位置。采用吊线锤对墩柱中心进行对中，调整钢筋笼平面位置，焊接保护层定位钢筋头，钢筋头靠近模板一侧须打磨，使其保护层控制在±5mm之内。

钢筋正式焊接时严格按双面搭接焊工艺要求操作，焊工必须持有上岗证，并指定二名焊工负责焊接，按规定频率取样进行接头抗拉性能试验。

5）墩柱模板安装

高楼大桥墩柱模板采用组合钢模板，由专业厂家设计和制作，现场安装。模板主要采用2m高/节的大块模板，配以少量高、1m高的矮模板用于调节。钢模板的组装采用螺栓连接，可按照施工要求，调节模板高度。为使墩柱模板有足够的刚度，保证墩柱混凝土的外观质量，钢模面板采用6mm厚钢板制作，外壁采用10cm的槽钢加肋。模板使用前须打磨，要求内表面光滑无锈。

5-1墩柱高度为，采用一次性浇筑，墩柱模板在安装前应由测量班对轴线和墩柱平面位置及标高进行复核，经复核无误后，报现场监理工程师验收，验收合格后方可进行模板安装。

模板安装前应在模板内侧涂一层脱模剂，脱模剂不可混用，以保证墩柱混凝土拆模后表面色泽一致，涂刷时要薄且均匀，避免对混凝土表面的污染。

墩柱模板安装完成后，应保证墩柱的设计尺寸及墩柱的竖向垂直度。为确保模板的竖向稳定性，在钢模外侧拉4根缆风绳将模板固定，以防砼浇筑过程中模板倾斜。墩柱模板与施工脚手架之间应相互独立，以避免在脚手架上人工操作时引起模板局部变形。

6）砼拌合物的控制

（1）混凝土原材料进场的质量控制

挑选生产能力强、质量信誉好、水泥颜色色泽美观的水泥供应厂家，从而保证水泥质量，对砂、碎石原料进行严格挑选，确保干净、无杂质，砂选用颜色较浅的中砂，含泥量控制在2%以内，同时加强碎石筛分检查，确保良好级配。

（2）严格控制混凝土配合比设计

在中心试验室的具体指导下，由工地试验室按有关技术规范进行计算和试验，完成配合比设计，并在施工过程中经常检查。施工前，拌和站的电子计量装置经过了计量部门的核准和标定，并进行了计量测试（试拌），确保计量精度。拌和前对沙石进行含水量检测，并相应调整配合比。

（3）严格控制混凝土坍落度

混凝土坍落度过大，难以将水分完全排出而产生较多气泡，将坍落度控制在120mm～160mm，在拌合站和浇筑现场均随时进行坍落度检查，不符合要求时，及时优化配合比。

7）混凝土的浇筑与振捣

（1）浇筑前应由质检工程师对支架、模板的稳定性进行检查，模板内应无杂物、积水。

（2）控制混凝土下料方向，使砼堆积在模板中间，避免模板边石子聚集，振捣不足，水泥浆不能很好的包裹石子，造成麻面。

（3）混凝土的振捣采用插入式振捣器振捣，混凝土浇注应连续进行，混凝土振捣依次顺序进行，插入范围不得超过振动范围2/3，同时加强模板周边的振捣，与侧模应保持5cm～10cm的距离，避免漏振。控制浇注分层厚度，保证在30cm一层。振捣遍数为2遍。

（4）插入式振捣器的操作：快插慢拔，并插入下层混凝土10cm，确保上下层混凝土紧密结合；严禁振捣器碰撞钢筋、模板及预埋件；振捣时间为每插点20s左右（混凝土坍落度较小时适当延长），做到不欠振、不过振，对每一振点，必须确保该点混凝土振捣密实。密实的标志是混凝土停止下沉，不再冒出气泡，表面呈现平坦、泛浆；并将混凝土内靠近模板边的气泡振出混凝土外，或引到振动棒周边排出，同时注意不要振动过度，防止混凝土表面出现砂面。振捣器拔出混凝土时速度要慢，保证振动棒周围的空气能够跟随振动棒引出。

8）墩柱模板的拆除

墩柱模板在砼浇筑24小时后拆除，拆模时应防止损坏砼表面及其棱角，卸落支架时应对称均衡有序进行。模板拆除过程中，不能猛烈敲打和强扭，拆模时严禁随意抛掷，模板下落时设置缓冲支垫防止模板碰撞变形。模板拆除下来后，要维修整理，分类妥善存放，模板清洗以及涂刷隔离剂，以备重复利用。

9）混凝土养生

墩柱的养生采用塑料薄膜覆盖，水桶滴水养护，确保砼面经常处于湿润状态，墩柱砼拆模后的养生时间不少于7天。使混凝土在拆模之后保持连续湿润，避免形成干湿循环。

4 分析及结论

通过对高楼大桥5-1墩柱首件工程的施工过程来看，我标段所采用的墩柱施工工艺满足施工的要求。

我部根据《公路工程质量检验评定标准》进行检测，检测结果显示，高楼大桥5#-1墩柱的混凝土28天抗压强度，设计30. MPa，符合设计要求，合格率为100%；模板接缝平整、严密，支撑系统稳定、牢固，符合设计及规范要求；结构尺寸正确，混凝土面平顺、颜色基本一致，符合设计及规范要求。

通过高楼大桥5-1墩柱首件工程施工，加深了全体参建人员对桥梁墩柱施工工艺的理解，增强了其质量意识。同时在施工过程中也存在一些问题，针对问题我们通过讨论，提出了改进措施。在后续桥梁墩柱施工中我们将发扬首件工程中的优点，不断改进和优化施工方案，杜绝在首件工程中的问题再次发生。

同时通过对高楼大桥5-1墩柱混凝土成品进行检测，其各项指标符合设计及《公路桥涵施工技术规范》的各项规定及《公路工程质量检验评定标准》的要求。能够指导后续施工。

参考文献

[1]汕湛高速揭博项目T8标两阶段施工图设计.

[2]广东省高速公路施工标准化管理文件.

[3]《公路桥涵施工技术规范》（JTG/T F50-20\_）.

[4]《公路工程质量检验评定标准》（JTG F80/1-20\_）（土建工程）.

[5]《公路工程施工安全技术规程》（JTJ 076-95）.

[6]《公路施工手册-桥涵》（上、下册）.

**混凝土墩台施工总结范文 第二篇**

【摘 要】拱桥是我国桥梁建设使用较为广泛的一种结构形式，在整体的工程施工中，有梁式桥、斜拉桥等多种桥梁的建设形式。当前我国的整体的施工状况是整个桥梁控制与施工中钢材供应不足，而本桥梁的施工跨度主要施工材料较少，对于钢材的需求较小，造价较低，因此能够符合我国的整体的施工要求。本文依据施工现场的情况对大跨度吊装箱拱桥施工技术进行了详细的阐述。

【关键词】大跨度；墩身；拱桥

中图分类号：TU208文献标识码： A

公路建设和公路桥梁建设都是我国基础设施建设的重要组成部分。 随着我国经济的高速发展和社会的不断进步， 对公共基础设施的建设要求也越来越高 。公路桥梁的建设也随之迅速发展， 但是其中有关的质量问题和很多弊端也逐渐显现， 应该引起相关部门和人员的足够注意。 公路桥梁的桩基施工属于水下、 地下工程， 常常会出现断桩、 废桩并且会导致变更设计的状况 。这些情况引起的后果都是很严重的， 工期延误， 不必要的经济损失都随之出现， 并且会带来日后使用的安全隐患。

该桥主要分为拱圈、拱梁和吊装箱的整体施工。从工程中的整体施工的美观性与施工设计进行比较，对于主桥墩进行整体的施工控制，以及台设的平面位置，主桥的拱圈的主要为等截面的无铰拱的整体的设置进行分析，保证按照施工的推理进行施工，保证进行统一的分配，最终达到整体的施工要求。拱上桥面连续的每个墩台立柱上设立一个伸缩缝。主桥下部5#～7#墩采用的主要钢筋混凝土空心壁墩，纵横向按照1:50放坡，施工主要是按照合拢的水平推力进行施工的，采用明挖扩大基础，运用承台桩基础形成整体的构造。

一、拱桥的施工特点

拱桥大桥的跨度较大，净跨径为132m，连拱较长，而且桥墩和立柱刚度较低，由于桥位的风速较大，吊装的重量较大，最多能吊装70吨材料，在整体的设计施工中针对本工程的结构用力与变形指标的整体控制进行分析，保障工程的整体施工。由于本工程是的地理位置较为重要，因此，工程的整体施工质量的要求较高。

在整体工程施工中虽然对于整体工程的控制是在工程的整体性质中得出的，但在工程的基础施工仍然采用的是明挖扩大基础和挖孔桩基础的工程施工，因此基础工程采用的还是常规的施工方法。相对于墩身的施工主要是空心的薄壁墩施工，在整体的施工中根据施工工序以及施工的程序进行。

二、基础工程的施工

该桥的施工的基础工程的施工虽然是常规性的施工方法，但在整体的施工质量上仍要采用正常的施工工序的要求进行施工。在开挖的整体施工程序中首先主要采用测量放线的方法进行施工的，在整体的施工的工序控制上还要对复核地面标高的形式进行整体的施工控制。

该桥的基础性工程在施工过程中采用的主要是常规的施工方法进行的整体施工状况的控制。施工工序的控制在施工前先进行测量放线，对地表的复核，整体的进行施工的次序的控制，场地清理后开始进行开挖基础的施工，但在明挖地基的施工中禁止放炮，避免挖好的基础收到破坏而造成不不必要的损坏。对已经松动的岩体进行清理干净，挖空桩的整体基础进行控制，在挖空桩基础施工时，对于桩基的施工以及跳孔开挖，施工时的孔口设立护壁，对钢筋笼就地进行捆绑，最终，在桩基的工程完工后再进行桩基的验收。对于承台的基础施工，绑扎钢筋混凝土的整体施工后再进行浇灌混凝土。在承台的混凝土施工中大体积的混凝土施工状况进行整体的分析，保障降低的水化热，整体控制混凝土的质量的目的。在施工的过程中主要采用的是混凝土的开裂以及混凝土的整体控制质量为施工重点，若混凝土的拌制过程中拌制部分的粉煤灰的用量减少，掺加高效、缓解减水剂的量，最终达到整体质量的控制，在施工进程中，设置在两层的循环水管进行辅助性的散热，在混凝土的养护过程中控制混凝土的温度。

三、桥梁墩身的施工

拱桥的墩身主要是空心的薄壁高程墩，这样不仅能解决模板模型安装、拆除的方式以及混凝土运输等问题，还能从整体的工程施工中减少工程的材料用量，还能加强工程的整体施工方案的调整。空心薄壁上的墩台的整体施工一般都采用落地支架的整体的施工控制，落地支架的模板提升，相对于滑升模板的施工速度而言，较慢。一般在整体的施工中，滑升模板的工程施工也有相应的缺点，主要是对工程管理要求较为严格，而且管理起来较为困难，因此施工难度较大。翻转的模板的施工方案的使用中使用的材料较少，而且工艺表简单，因此在工程施工中进度较快，一般在整体的施工中需要配置塔吊、工用电梯等设备。根据本工程的施工特点和施工过程中对材料的要求，本工程主要采用的是爬模工程的施工。

**混凝土墩台施工总结范文 第三篇**

摘要：本文以湄江大桥55号墩筑岛围堰施工为主题，在调查，对比基础上所确定的方案实施过程总结。

关键词：湄江大桥 施工 总结

1 工程概况

项目地处贵州省遵义市西南部，项目所经过地区地处云贵高原东北部、贵州高原地貌三大区域的黔北山地，地势北高南底。沿线地貌受控于地质构造、岩性，山脉走向于构造线近似平行，湄江大桥位于湄潭县永兴镇红房子村附近、线路中心里程桩号为K230+为跨越湄江河而建，4号、5号墩设计采用双柱式墩，分左右幅，共8根钻孔桩，基础设计按断承桩设计施工，施工道路正常、交通便利。

2 施工调查

依据设计水文资料和现场调查得知：湄江水深6m，河床土壤为砂粘土，河水宽度为40m，两边无岸坡，地势平缓，场地地形起伏变化不大，基岩工程地质岩组属软质岩与硬质岩混合区，埋藏深度不一，场地属复杂地段，一级地基。

5号墩4根桩基在河水中距离河岸10m；4号墩4根桩基在河水中距离河岸6m，系梁基底位于水面下，通过以上掌握的情况，我们此次施工的关键在于：以高速度、高质量，在汛期到来之前先完成5号墩筑岛围堰的填筑、钻孔、系梁、墩柱、盖梁的钢筋绑扎及砼浇筑任务。

3 方案对比

栈桥施工

优点可使4、5墩连接，模板、钢筋、砼的运输方便，施工便利，不会对河水污染。缺点造价高。

围堰施工

优点围堰填料可就地取材，造价低。缺点在水流冲刷过程中易对河水造成污染。

4 施工方案

针对上述情况，经过多方考查及以往的施工经验，最终确定筑岛围堰施工水下桩基：用粘土进行筑岛，外侧为（土）袋码砌围堰。按照已经确定的上述方案，经过合理计算及筑岛围堰取材方便，造价低的特点具体做法如下：

设计地质资料显示：河面往下：6m，位置为：桥梁钻孔桩及系梁我部拟采用土袋围堰筑岛方案，变水中为陆地施工水中墩。

土袋围堰设计

筑岛围堰高程的确定。

围堰高程由下试计算：

H=h+Ah计算的：h=

h：流水面高程 Ah=岛面围堰高出水面距离

筑岛围堰的技术要求及尺寸。

①填料：采用不透水性粘土。②筑岛尺寸：（宽）×（长）围堰距系梁外边距离为。

筑岛围堰的设计方案

湄江大桥5号墩全部位于湄江河中，因此需要将筑岛围堰沿墩柱四周布设，然后与河岸连为一体，以方便施工。具体见筑岛围堰施工辅助用图。

围堰结构的确定

用粘土进行筑岛，外侧为（土）袋码砌围堰。

土袋围堰高度与岛面高程一致，顶面宽度为，围堰边坡i（i外侧取1：1内侧取1：，如图）。

筑岛围堰的施工

筑岛围堰从遵义方向河岸最近位置开始填筑，填料可采用就地取挖黏土外加片石进行混合改良，将填料运至筑岛河提附近用挖机将混合料同弃土安装3:1的比例混合，用装载机，由河边开始逐渐向前推进，避免直接倒入河中被水洗去泥土，首层填筑高度应比河面高出1m，首层填筑完成后用压路机压实，压实后将筑岛外围用双层彩条布包裹，用装载机铲运人工装沙袋压住彩条布下方，使其紧贴河床，人工沙袋不能少于3层，可在迎水面一侧打上间距为50cm的木桩稳定沙袋，彩条布的上边压在已填筑好的筑岛平面上，此时方可进行二次填筑，二次填筑高度每层不超过50cm，分层压实，直至设计高程。在填筑时，要严格按照设计图纸所给坡比进行放坡，以防止造成路基滑移。

工艺流程

现场勘察材料准备材料准备测量放样 土袋投放、堆码筑土压实围堰加固。

工艺流程

①进行现场踏勘，查看现场水文地质情况，选择、准备好合适的材料。②根据图纸、围堰设计等进行测量放样，确定出围堰位置。③投放装袋量为袋容量的1/3、1/2的土袋，袋口应用麻绳或细铁丝绑扎，并进行平整。投放土袋时，不宜采用抛投，应采用顺坡滑落方式，并要求上下层堆码整齐，在水中投放土袋，可用一对钩子的杆子钩送就位，当围堰至水中心时由于流水面减小，水流流速变大时，外侧土袋可装小碎石以免冲走，以免离析，造成渗漏。④在围堰内侧填筑土方时，需注意填筑速度，不宜超过码袋的速度，应保持一定的距离，以免土袋直接落在松散填土上，但也不宜太滞后，否则投袋码袋部方便。在填筑（粘土）时不要直接向水中倒土，应将土倒在已出水面的围堰头上，自河床的浅水侧向深水方推进。岛面以下范围内用硬塑性土填筑，以提高岛面承载力为钻孔桩施工提供较好的场地环境。⑤水面上的填土要分层夯实，待围堰至预定位置时，用砂土袋将围堰外围进行加固防护，避免泥土被水冲刷流失，并按设计高程填平压实，筑岛完成。

5 注意事项

5．1 填筑堰堤的材料采用抗渗性能较好的粘土，以利阻水，减少漏水、渗水。

为保证围堰的质量和稳定性，有效抵抗河水的压力，堰堤应筑成向迎水面拱的弧形。

为应对紧急情况，应备足土袋，料车和木桩等应急物资设备，相关人员管理保证24小时能够联系上，并随时到场，组织好应急救助队伍等准备工作。

6 筑岛围堰拆除

在盖梁施工结束后，利用挖掘机先将岛内填土清除，将填土利用自卸车运至指定场地弃掉。填土清理完毕后，将码袋逐一清除，将河面回复至原貌。4号墩同5号墩水中桩基施工方法施工。

综上所述：筑岛围堰施工过程中，河道下游未出现堵塞、污染等现象的发生，桩基采用冲击钻机成孔，开挖系梁基础至设计尺寸，凿除桩头进行桩基础检验合格，系梁基础钢筋安装完毕为止，整个围堰基本无漏水现象，对于少量的渗水我们在基坑的四周挖排水沟汇入集水井，用水泵将渗水抽出基坑，确保系梁基底无水，从而保证了砼的正常浇筑。从基坑开挖到系梁基础浇筑完毕期间，围堰防水效果较为理想，大大降低项目施工成本。

**混凝土墩台施工总结范文 第四篇**

由云南云岭高速公路养护绿化工程有限公司承建的玉溪市澄江至江川（抚仙湖东段）路面景观绿化工程第三合同段，在业主代表和监理处的领导下，在现场监理的监督指导和大力支持下，经过我项目部全体成员的共同努力圆满完成了施工任务，将工作总结如下：

>一、介绍工程概况

1。玉溪市澄江至江川（抚仙湖东段）公路是玉溪市抚仙湖环湖公路重要组成部分，是玉溪市抚仙湖地区通往抚仙湖周边各县的捷径，也是开发抚仙湖旅游观光资源，也是开发利用抚仙湖资源的重要保障，为地区间提供快速、直达、经济、安全、舒适的道路系统和改善沿湖地区的投资环境均具有十分重要的意义。

2。 玉溪市澄江至江川（抚仙湖东段）公路，与玉溪市澄江至江川（抚仙湖西段）公路相接，南临江川，路线全长48。88km，其中：澄江段10。7km，华宁段15。47km，江川段20。65km。全线采用二级公路标准设计，路基宽度为8。5m，设计行车速度40km／h，路面设计荷载为汽车—超20级，挂车—100级，全开放混合式路面。

3。地形地貌 本项目地处玉溪市抚仙湖，沿湖地区。一至三合同段地形为低山、山间凹地及湖泊滩地为主。路线地处高原断层湖泊带，系砂岩、石灰岩结构、土质大部分属黄色亚粘土，余下为沙质土、砾石。

4。水文、气象 一至三合同段沿线出地震带，地区气候属亚热带半湿润高原气候，年均气温15。5℃，最热为6—9月平均气温24。8℃，最冷平均气温8。4℃。年平均降水

量879。1毫米，雨季为6—10月降水量为全年的85％春季多冰雹，冬春多霜冻。

5。本工程为第绿化3合同段绿化工程，即为k25+540—k43+000段路基左右侧及景观平台绿化工程。绿化项目主要包括：主线左右侧行道树种植，边坡绿化，景观平台开挖绿化种植。行道树采用冬樱花、四季桂、栾树、黄葛榕等。景观平台绿化采用集乔木与灌木有序交错布置，已天然的抚仙湖风光为背景林，公路沿线美观达到最佳效果。

6。本工程合同金额人民币4151023。91万。所栽植的主要绿化苗木种类有冬樱花、大叶黄杨球、四季桂、黄葛榕、腊梅、杜鹃、红花锯木、栾树、金叶女贞、地石榴、长春藤、金竹等。

7。承包单位基本状况，玉溪市澄江至江川（抚仙湖东段）路面景观绿化工程第三合同段由云南云岭高速公路养护绿化工程有限公司承建。法人代表薛耀龙，我公司具备园林绿化二级资质。董学虎任项目经理。我合同段自20xx年x月x日接到开工令，至20xx年x月x日基本完成本工程。在施工期间，履行了投标书中所作的承诺。按照合同文件中的质量标准、施工规范组织施工。

>二、施工情况报告

在施工之初，我合同段与现场监理密切配合，认真细致地完成了一合同的苗木调查作和景观平台的复测工作。对设计图纸中存在的问题及时上报监理和设计单位。

1。计划完成情况

本工程合同工期2个月。即20xx年x月x日至20xx年x月x日。我合同段自7月x日接到开工令以来，前期主要做了复测、苗木情况调查、配合设计单位进行设

计变更、开挖树穴等工作。7月x日收到设计图纸后，我们及时组织了总体施工计划。

经过前期工作。在计划实施过程中，采用动态管理的方法，每天统计当日完成工作量及累计工作量，对照施工计划找出差距，第二天除完成当天计划外，及时补上前一天未完成的工作量。

具体措施为：⑴合理安排施工工序，采用平行作业法和分段流水作业法相结合的施工方法组织施工。⑵加大人力物力投入，抽调精兵强将打攻坚战。

2。工程管理

2。1施工准备

⑴人员设备进场：按投标书的承诺，调集公司优秀的施工人员荷精良的施工机械如期进场。

**混凝土墩台施工总结范文 第五篇**

>一、 工程概况

德上高速公路A7标段共有２座大桥、１座中桥（玉泉中桥、太平大桥、葛玲1高架）共长563m。其中墩柱62根，墩柱采用C30砼浇筑施工。我标段试验墩柱选在太平大桥４～５＃墩之间的S203省道上，试验墩直径1。4m，墩柱高1m。

>二、 实验目的

根据工程进度要求及实际施工安排，我标段试验墩选在太平大桥４～５＃墩之间的S203省道上，试验墩直径1。4m，墩柱高1m。 进行试验墩柱施工的主要目的有以下几点：

1、 检测墩柱施工工艺的合理性及可靠性；

2、 检测合同段墩柱施工各部门协作能力；

3、 检测施工队是否具备墩柱施工能力，包括施工人员及设备材料

是否满足施工要求；

4、 试验施工成功后可指导其他墩柱施工，从而全面展开墩柱施工

工作。

>三、 试验墩柱施工

（一） 施工准备

1、试验墩柱施工前，场地已进行平整，用砼做垫层施工，垫层严格找平。

（二） 试验墩施工过程及施工方案

１、模板安装

（１）根据墩柱高度预先编排好顺序再进行模板配置，模板在安装前必须进行试拼，试拼完成后应将模板集中摊平，进行打磨、除锈、涂刷脱模剂，暂不使用时，需用塑料薄膜包裹覆盖，避免板面受到污染或生锈。

（２）立模前先将模板抛光，并涂刷优质脱模剂，涂刷脱模剂应做到薄且均匀，不得污染钢筋。

（３）立模时，底节模板内边线应和承台顶面预先标识出的墩柱轮廓线重合。模板底部与承台顶面接触处应采取有效止浆措施，防止漏浆产生“烂根”现象。模板板缝间填塞双面胶，粘贴双面胶时应注意使其边线应略低于面板，不得超出模板面或远离模板边，立模过程中随时检查接缝处的平整度，保证拼装加固后的板面之间平整，无错台，接缝严密，拼装牢固，整体结构稳定。

（6）模板安装完成后，应对其平面位置、标高、竖直度及模板紧固程度、拉杆孔止浆措施和模内净空等方面进行全面量测检查，合格后方能浇筑混凝土

（7）模板安装时要注意下口与预埋主筋顶紧，上口对称设置缆风绳。

4、模板拆除及保养

（1）模板的拆除应按工艺设计的顺序进行，应遵循后支先拆，先支后拆的顺序，拆模时严禁抛扔模板，不允许用猛烈敲击、生拉硬拽等方法拆除模板，模板拆除后，应及时对其进行维修整理，并分类妥善存放。

（2）模板保养注意事项

模板进场后，应清除表面锈蚀，尤其第一次模板打磨除锈

应彻底，背面、龙骨等也应刷好防锈漆；夹箍、拉杆、连接螺栓等应上好机油；暂时不用的零配件应入库封存；常用零配件和工具应放入工具箱内保存；凡是与混凝土接触的部位，都应刷好脱模剂，初次使用的新模板提倡涂刷模板漆；拆模遇有困难时，不得用大锤敲砸和强力晃动，可在模板下部用撬棍撬动，支模时缝隙要严密，防止灰浆握裹角模，造成脱模困难；脱模时拆下来的零件要随手放入工具箱内，螺杆螺母要经常擦油润滑，防止锈蚀。

5、试验墩柱砼浇筑

模板经监理工程师检验合格签认后，同意进行混凝土浇筑。

3月x日，浇筑混凝土施工前准备工作全部完成，总监办及驻地办监理工程师同意砼浇筑后，现场技术员通知拌和站制混凝土。施工队人员到位，震动棒提前进行检查，性能良好，吊车工作正常。早上8点分混凝土到达现场，项目部试验人员进行现场砼塌落度检

测，检测结果为85mm，符合设计及规范混凝土塌落度70—90mm要求，随后进行砼浇筑。

8点10分开始进行第一斗料下放，盖梁浇筑分层振捣，采用从两侧往中间施工的方法。施工前对施工队作业班组进行了盖梁浇筑施工技术交底，振捣工选用施工经验丰富的工人，并熟悉振捣工艺及操作规程。混凝土浇筑连续作业，直至浇筑至盖梁设计标高。混凝土结束时间为10点10分，共计用时2小时。混凝土浇筑过程中试验人员随时检测砼塌落度，均符合设计及规范要求；技术人员检测模板无松浆及漏浆现象。浇筑完成后测量人员再次对标高进行复核，检查无误。

3月x日上午进行试验墩柱模板拆除，模板拆除后，检测发现墩柱线条直顺，各部尺寸符合设计图纸要求，外露面基本无孔洞、气泡，工作缝等现象

>四、 试验墩柱施工总结

经过试验墩柱施工，发现作业队及项目部人员协作能力良好，施工队具备墩柱施工能力，人员、机械设备满足施工要求；作业队严格按技术交底进行施工，施工工艺正确、可靠；拌和站发料及时，保证混凝土施工连续作业；混凝土塌落度稳定，和易性良好，配比正确。

总结得出，试验墩柱施工非常成功，可以指导其他墩柱施工。

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！