# 工务段桥隧工作总结(合集9篇)

来源：网络 作者：烟雨蒙蒙 更新时间：2024-12-12

*工务段桥隧工作总结1由于毕业不久就在机关工作，我深知自己业务技能差，现场经验缺，于是本着“缺什么补什么”的原则，努力学习业务，主动利休班时间到现场学习。平时，只要工作不忙，我就翻看《维规》、《安规》、《行规》、《技规》等安全技术标准及《铁道...*

**工务段桥隧工作总结1**

由于毕业不久就在机关工作，我深知自己业务技能差，现场经验缺，于是本着“缺什么补什么”的原则，努力学习业务，主动利休班时间到现场学习。平时，只要工作不忙，我就翻看《维规》、《安规》、《行规》、《技规》等安全技术标准及《铁道工务》等书籍杂志。遇到线上重点施工，如我段20xx年开展的水害复旧施工、平改立施工、轨道衡施工等，我都利用休班时间前往施工地点学习，并虚心向现场施工人员了解情况、学习业务。在日常工作中，我还非常注重与生产一线的同志们沟通交流，虚心向他们请教业务方面的知识。“功夫不付有心人”，通过长期坚持努力，我的业务技能逐步得到提高。

**工务段桥隧工作总结2**

20xx年工务段全体干部职工在公司党政班子的正确领导下，认真贯彻执行党的路线、方针、政策，全面落实上级指示精神，团结一致、同心给力、心往一处想，劲往一处使，通过不懈努力，创出了较好的经济效益，圆满地完成了各项工作任务，实现了安全生产。

>一、抓安全确保线路畅通

铁道线路是我公司主要运输的生命线，线路质量的好坏直接影响运输工作和安全生产。几年来由于机车改型、大列的开通、机车牵引重量加大、递增了牵引速度，对线路造成极大伤害。原有铁道线路设计等级低，曲线半径小运用时间长、部分铁路设备老化严重、钢轨超耗、枕木腐朽、道床板结，满足不了现状要求和运输条件。受资金短缺的限制，每年只能改造一小部分，虽然加大维修力度但潜在的隐患依然存在，为此我段下大力气治理老化线路及道岔。尽最大努力保证设备的运用率。

20xx年我们在安全工作中按准轨1435求严、求实、求细。及时组织职工认真学习党的安全生产方针、政策、法律、法规和企业各项规章制度，组织安全培训，提高了职工的安全思想意识，真正做到了人人想安全、懂安全、知安全，营造了较好的安全氛围从源头抓好安全工作。

同时以各项安全活动为载体，利用多种形式对职工进行安全思想教育，使安全工作深入人心，根深蒂固，段每周召开一次安全生产会议，及时分析安全生产形势，部署安全生产任务，解决生产中存在的各种问题，处理设备潜在的各类隐患，每月组织四次安全大检查，抓重点，确保不放过任何死角及薄弱环节，对查出的问题逐一备档，逐项整治。

>二、提高设备质量，改造老化线路。

20xx年我段克服人员少，机械化设备不足，新增人员业务不熟练等不利因素，圆满完成了45公里线路、65组道岔、28座桥涵、11处平交道口的综合维修和养护任务，除此之外，完成了二井站西岔区3组复试交分道岔、雁海桥土建桥换枕大修工程，恢复雁矿站轨道衡线路，更换二井站9#单开道岔枕木5组，砼枕锚固700根，更换区间线路部分损坏轨枕。

>三、重点防范，强化治理。

几年来雁南矿采煤铁路沉陷区给我段工作带来较大压力，花费了大量的人力物力。采煤沉陷区波及铁道线路，最大下沉量，为了确保雁南矿原煤外运不受影响，我段把沉陷区工作列入重点，纳入重要议事议程，制定了治理方案、安全技术措施，成立了专门治理抢修队，设置了专职防护员和夜间巡视人员，按《煤炭工业铁路技术管理规程》的有关规定落实安全防护及行车工作。

在治理过程中24小时不间断领导班子轮流坚守节假日不休息，不管是炎热酷暑，风雪交加、寒雪冰霜，在20多米来高的路基上一干就是十几个小时，干部带好头，职工有劲头，施工中不管多累多苦毫无怨言1千米线路铺垒了数万层脚印夯实，不断增高的路基用辛勤的汗水浇固，完成了沉陷治理及沉后维护回填碴石2000M3。

>四、其他工作

1、经营管理工作。

我段本着克勤克俭一分钱掰成四瓣来用的原则，精打细算“跟踪写实”，严格控制各项费用支出领导班子每月召开一次经济活动分析会，落实各项责任指标。同时充分调动广大职工的积极性，大力开展合理化建议小改小革、技术创新活动，保证了指标的完成。

2、质量标准化工作。

结合本段实际一方面制定了可行性的方针目标和计划，组织职工学习操作规程，开展岗位练兵，通过学习练兵增强全员标准化意识，职工养成了运用所学的知识进行正规操作和标准化作业的习惯，完善了安全质量标准化各项标准和制度，从而使标准化工作得到巩固和发展。

3、班组建设工作。

按照班组建设细则认真组织落实班组建设工作，积极发挥班组的功能作用，及时做好危险源的辨识工作，把握了第一手安全信息资料，堵塞了各种安全漏洞，促进了各项工作。

**工务段桥隧工作总结3**

回顾20xx年的工作，首先感谢领导对我工作的支持与帮助，在这一年里跟着领导学到的多，得到的也多；感谢所有班组长以及员工，在这坎坷的一年里勤勤恳恳，兢兢业业，共同努力，圆满的完成了公司下达的各项工作指标。为了更好地完成工作，总结经验，扬长避短，提高自己的业务技能，现将工作情况总结如下：

一、工作方面

在这一年里，我负责协助盐水工段长的日常管理工作。加强现场管理并细分班组设备管理、卫生职责范围，使工艺、卫生、安全、质量、纪律等良好不断进步。新进员工，我都认真进行安全、环保、工艺、纪律培训，并现场指导工艺操作，定期组织员工进行理论和操作实践培训，以便他们更快的掌握生产操作。逐步完善盐水工段劳务外包管理与操作，协助编写操作手册，使其工作内容及考核有依据。认真检查班组成员生产工艺操作规程执行情况，指导不符并督促改进，并及时处理生产异常情况，确保生产安全、环保运行。积极配合厂、科室领导对生产设备和生产工艺的技术改进，并提出可行性意见；参予现场安装设备、管道，观察工艺调整运行情况，对生产数据及时分析汇报。在实际工作中，也存在一些不足，在生产出现异常时，对事故原因的判断及组织事故处理人员、事故处理不够及时，曾造成电解工段降负荷。

二、思想方面

工段多次组织学习了安全、环保、质量等技术，并积极听取员工关于生活、工作等方面的意见，大大提高了工作热情和工作责任心。加强设备巡回检查，加强事故隐患的排查和整改，“点点滴滴，造就不凡”。避免盲目自信，不定期沟通与交流学习，提高理论水平，与工作实践结合以增强生产控制的可预见性。

三、工作目标

在今后的工作中，我会加倍的努力学习专业知识，掌握更多的业务技能，为将来的工作打好坚实的基础。始终保持严谨认真的工作态度和一丝不苟的工作作风，时刻牢记自己的责任和义务，在任何时候都努力完成领导交给的任务。节能降耗，做好增收节支工作，最大限度的提高设备零部件的使用效率，杜绝浪费现象。强化内业管理，切实有效地完善各项工作记录，及票据、台帐、文件的管理工作，对各班组进行工作制定，并进行质量考核，使得内业管理逐步走向完善。搞好班组建设，正确引导员工的思想，建立和谐竞争、相互学习帮助的工作环境。

盐水工段：王平

20xx年1月1日

**工务段桥隧工作总结4**

1.做好防断工作。

首先，保证各种机械设备的完好；

其次，认真落实防断作业标准，落实好各项规章制度；

第三，加大考核力度，提高人员作业技能，严格落实防断制度，按规定对伤损钢轨进行检查、加固及更换。加强防断机具、备品管理，保证状态良好提高机动性能。

2．抓好防胀工作。

防胀期间，对管内线路进行全面调查，对低温铺设或锁定轨温不明的无缝线路以及有连三以上瞎缝的准轨线路。

3．做好防洪工作。

汛前，对防洪准备进行一次全面检查，保证汛期排水畅通，巡守到位。

**工务段桥隧工作总结5**

隧道项目进场初期，从哪些方面着手快速解读隧道工程的前期要点并进行控制和编制施工组织设计是每一个隧道技术人员面对的问题，通过对图纸的审核并结合实地勘测、考察而制定切实可行的施工方案，对隧道施工的整体控制起着至关重要的作用，本文从隧道施工进场后如何制定施工组织设计及进行前期准备工作进行了概括性论述。

一、现场调查及施工方案编制

隧道开工前，施工技术负责人应组织人员编制和校核设计文件，并充分了解以下要点：

1、隧道线路设计方案的选定经过。

2、隧道与所在区段的总平面、纵断面设计的关系。

3、设计的勘测资料，如地形、地貌、工程地质、水文地质的测绘、气象、钻探、测量资料，要求齐全，必要时进行勘查核对。了解对隧道影响的水源的保护措施，以及隧道穿过复杂煤层、溶洞、断层、坍体等不良地质和流砂、流泥、涌水等不良地段是否将造成施工极端困难。

4、隧道进出口的设计位置是否恰当。洞门和洞身的衬砌类型、式样，以及辅助坑道的类型和位置是否适应现场实际条件。洞口仰坡边的稳定程度是否能保证施工和运营的安全。

5、设计的施工方法和有关技术措施，是否符合实际。

6、洞门与洞口地段其他各项工程的相互关系。

7、洞口排水系统和排水方式的安排是否妥善。

8、通过调查研究，根据隧道长度、断面、埋深和工期要求，结合劳力、施工技术水平与机械设备、能源、交通、物资等情况综合考虑，选择合理施工方案，编制实施性施工组织设计，其内容应简明扼要，主要有施工方法、施工场地布置、施工进度安排(包括施工准备工作)、工程数量、人员配备、材料(包括大堆材料)、机具设备、电力、运输和通信线路等需要量以及有关安全、质量、技术、节约等措施;若对以上各项有改善意见，及时提请变更设计。

二、施工场地规划绘制总布置

施工场地，要在施工调查的基础上合理规划，给文明施工、安全生产创造条件。要绘制“总布置图”，向现场单位、部门交待清楚，共同执行，其内容包括：

(1)轨道运输的卸渣线、编组线、牵出线和各种作业线的布置;

(2)运输道路、场内道路和其他运输设施的位置;

(3)风、水、电力、照明、通讯、管线与设施位置;

(4)大型机具组装、停放位置;

(5)机具加工维修，木工、混凝土拌合等附属设施厂地;

(6)大堆料堆放场地与水泥库房位置;

(7)生产、办公、生活等房屋与设施位置;

(8)卸渣场位置和范围等。

三、施工现场总体要求

(1)洞口边设置工程概况揭示牌、施工平面布置图、形象进度牌、责任划分牌、隧道施工工序作业状态图、隧道正断面图、隧道施工安全措施牌，安全用电管理制度、安全标准及保证措施、质量标准及保证措施、环境保护与文明施工措施牌等各一块

(2)在洞口挂有“入洞必须戴安全帽”、“当心触电”、“注意安全”、“穿好防护靴”、“严禁明火”、“严禁汽油车入内”等警示标志;

(3)距离隧道口20—30m(结合地形可适当放宽)处设置三级沉淀池;

(4)隧道内照明、通风、排水设施及性能良好，交通运输道路平整无堵塞，施工使用的各类机械管理有序、规范;

(5)洞内动力线、照明线、高压风管、通风管、水管等各种管线布局合理，顺直成线，设有保护措施、不漏电;

(6)洞内配电箱安装漏电保护器，设有“有电，危险”等警告牌;

(7)高压风管、通风管和水管接头牢固、结实、可靠，不漏风、不漏水，不侵限;

(8)进入洞内的所有人员必须戴安全帽，负责开挖、喷锚的施工人员按要求穿戴劳动安全防护用品;

(9)洞内通信联络畅通，设有专职安全员，佩戴安全员袖标巡视，主要负责洞口、掌子面;安全员熟知安全措施并落实职责，有每日安全检查情况的详细记录;

(10)爆破施工有设计，有审批，爆破过程防护安全体系和措施有保障;

(11)施工按照设计和安全操作规程进行，隧道开挖得到及时支护、衬砌，搭设的脚手架平稳、牢固、安全可靠;

(12)施工现场备有充足的应急物资，如型钢、方木、圆木、钢管、钢筋等。

四、洞口区域施工统筹安排

洞门各项工程，应结合洞外场地与相邻工程统筹安排及早完成。地形、地质不利者，宜在冬季、雨季前做好，以利洞口稳定和正洞施工安全。当洞口可能性出现滑坡、斜面崩坍、地表下沉、偏压、地基承载力不足、开挖工作面坍塌、涌水等危险时，应及时分别采取针对性的注浆加锚固与抗滑桩，从地表加固围岩和地表排水洞内排水、墙部打桩、超前钢管、开挖工作面锚喷、初期支护闭合、加固底部围岩、护坡、钢架支撑下部垫板等措施，防止险情扩大发生重大“封口”事故，造成严重后果。

有关具体问题处理原则如下：

1、洞口近处的桥梁墩台、涵洞、下挡等工程，要考虑到隧道弃渣的需要及早完成。

2、当发现洞口处有坍方、泥石流、落石等威胁以及边坡、仰坡过高时，可提出改变设计意见，如“早进晚出”延长洞口，设置明洞或增加支护工程。

3、洞口坡顶天沟、洞门排截水沟、路堑排水沟，要及早完成，并构成排水体系，以防因排水不当造成坍塌。严寒地区、洞内向外的排水沟，应具有防寒的冬季排水性能(如保暖暗沟)。

4、刷仰坡、边坡，要自上而下，一次挖成，并随时处理危石与隐患，护砌工程也要紧跟完成，尽量缩小开挖暴露面。地质条件差时，应采取措施，如放缓坡度、护砌、喷锚支护，做抗滑桩、降水;对倾斜岩层或层理结合差与软硬岩石层，要防止切断岩脚引起坍滑。

5、洞口土石方工程，不要采用大爆破施工。

6、洞门圬工工程应尽早安排施工，施工完毕应及时对排水系统和仰坡防护进行再处理。

洞门工程施工人身安全的重点是：

①高处作业预防坠落;凡是在垂直高度大于2m，或在大于1：1的坡面上垂直高度大于3m处作业者，都必须佩戴安全带、安全绳，并拴在坚固的基桩上，并不得多人系在同一根绳上;若是工作量较大砌体等，则应搭设工作平台，安装栏杆，挂安全网。

②使用索道运输料具，其索道必须经主管工程师设计、检验认可，并制订管理制度，确保不断绳、不倒架、不坠物、不伤人、机。

③通往山上的人行道路，其宽度应不小于，当坡度大于25°时，应作成台阶状，并设单侧栏杆扶手。

④严禁双重作业。

**工务段桥隧工作总结6**

铁路工务规则

20\_-7-7 生产调度科

第一章总 则

第条 为保证行车和人身安全，特制定本规则。

第条 保证安全生产是工务部门的基本职责，各级工务部门必须认真贯彻执行安全第一、预防为主的方针。掌握安全生产规律，加强对安全生产的领导，建立、健全各项安全管理制度，严格作业纪律和劳动纪律，积极采用新技术、新设备，落实防范措施，防患于未然。

第条 凡发生与工务有关的事故，工务部门应缜密调查，科学分析，切实找出原因，并采取有效措施，防止事故的再次发生。

第条 凡在营业线路上进行的工程施工或与工务设备有关的各项作业，均应遵守本规则的有关规定。本规则未作规定的，铁路局可根据需要自行规定，并报\_备案。

第二章行车安全

第一节施工作业施工组织与施工管理

第条 进行线路、桥隧等设备施工时，应根据工作内容和影响行车安全的程度，按下列规定指定专人担任施工领导人： 1.影响路基稳定的开挖路基、开挖建筑物基坑、整治路基病害，加固或改建桥隧建筑物，拆铺便线便桥和临时架空结构，更换或铺设防水层，整修隧道衬砌等较复杂的作业，应由职务不低于领工员的人员担任。

2.需办理封锁手续，设置移动停车信号防护，线路开通后需限制列车速度的作业，应由职务不低于领工员（分队长）的人员担任。

3.需办理封锁手续，设置移动停车信号防护，线路开通后不限制列车速度的作业及区间卸砂石料车作业，应由职务不低于工长的人员担任。

4.需办理慢行手续，设置移动减速信号防护，限制列车速度的作业，应由职务不低于领工员（分队长）的人员担任。5.设置作业标防护的作业和使用轻型车辆及小车时，应由工（班）长或经段队批准并经考试合格的人员担任。6.在特殊情况下，上述作业可由段（队）长指派能胜任的人员担任。第条 施工领导人必须严格遵守下列规定：

1.指派的防护员必须是责任心强，具有安全生产知识，熟知防护方法，身体健康，经过培训考试合格的路工。

2.施工前，应按审定的方案做好各项准备工作，除对施工人员进行安全教育外，并要确认信号备品、机具、材料齐全完好，封锁或慢行命令无差错，防护已设好，各项安全措施已落实，方可发布施工命令。

3.施工中，应严格按审定的方案作业，随时掌握进度与质量，监督施工人员执行各项安全规定，消除不安全因素，并经常保持与防护员之间的联系。

4.开通线路前，要认真进行质量检查，确认线路设备状态达到放行列车条件、材料机具不侵入限界，做好记录。5.列车通过后，要组织复查整修，确认线路、桥隧等设备己达到规定要求并做好记录后方准收工。

第条 施工单位在营业线路上施工或影响营业线安全的施工，必须经铁路局或分局审核批准，纳入月度施工方案，并与设备管理部门签订施工安全协议书后方可开工。

第条 在营业线的设备改造、大修、中修及可能影响行车安全的维修施工要全部纳入施工“天窗”，并办理封锁施工手续。大型养路机械施工作业和线路大中修施工“天窗”不应少于180min。

第条 在线路、道岔上施工，影响信号、通信或接触网设备的正常使用时，必须由信号、通信或接触网工区派员配合进行。

第条 凡未办理验交的线路、桥隧等设备，由施工单位负责巡查养护，保证行车安全。

设备管理部门对施工单位的施工安全进行全过程监督，发现质量不合格及施工安全隐患要责令施工单位立即纠正，危及行车安全时有权责令其停工。

放行列车条件

第条 施工地段放行列车时，线路状态应达到表所列要求。第条 线路大中修施工地段开通后，列车限速应逐步提高。

凡施工慢行及病害慢行地段，均应设置地面自动测速仪，随时监测列车速度，及时向有关单位通报超速列车。

第条 线路大中修，在封锁施工前的慢行时间内，允许每隔6根轨枕(板结地段4根)挖开1根轨枕底的道碴至计划深度，但必须保持两侧轨枕底下的道碴不松动。

第条 改道、更换铁垫板或冻害垫板作业时，在一股钢轨上一处连续起下道钉或卸开扣件的数量：50kg/m及以上钢轨不得超过7个轨枕头；50kg/m以下钢轨不得超过5个轨枕头。遇来车作业未完时，允许每隔2根轨枕有1个轨枕头不钉或不上，但行车速度120km/h以上的区段扣件必须齐全有效。

第条 维修中单根抽换轨枕时，应掌握好列车运行时间，来车前把新轨枕穿进去。来不及时，允许每隔6根轨枕有1根轨枕不穿入，但行车速度120km/h以上的区段不得利用列车间隔时间单根抽换轨枕。

第条 在进行钢梁修理或上盖板油漆时，可根据施工需要移动桥枕，但移动后，每根桥枕的钩螺栓、道钉或分开式扣件应齐全有效；如桥枕状态良好，移动后的桥枕中心间距不应超过550mm，个别情况也不得超过600mm，而接头处桥枕净距不得超过210mm。如桥枕状态不良，可根据实际情况，采取必要的加固措施或限速运行。行车速度100km/h以上的区段，桥枕净距大于210mm的钢梁桥，客车限速100km/h，货车限速60km/h。第条 故障处理后，放行列车条件除规定者外由设备管理部门决定。

第二节施工防护

防护条件

第条 下列作业应办理封锁施工手续，设置移动停车信号防护。施工封锁完毕放行列车或单机时限速不超过45km/h，限速列车的时间、次数和速度由施工领导人根据具体情况决定。1.成段更换钢轨超过100m。2.成组更换道岔或岔枕。3.成段更换或增加轨枕。4.成段更换或清筛轨枕下道碴。5.成段整修轨底坡。

6.成段调整轨缝，拆开钢轨接头并插入短轨头。7.曲线平面改造。

8.无缝线路应力放散（或利用滚筒调整应力）。9.一次起道量超过40mm。10.一次拨道量超过40mm。

11.使用冻害垫板一次总厚度超过40mm。12.在线路上安装（拆除）小型枕底清筛机。13.长大隧道内宽轨枕垫碴。14.拆除钢轨全面更换桥枕。15.更换或拨正钢梁、圬工梁。16.抬高或降低桥梁。

17.更换桥梁支座或支承垫石，支座垫砂浆厚度超过50mm。18.利用小型爆破开挖侧沟或基坑（限于影响路基稳定的范围）。

第条 下列作业应办理封锁施工手续，设置移动停车信号防护。施工封锁完毕放行列车或单机时不限速。1.成段更换钢轨不超过100m。2.更换绝缘接头夹板。

3.更换或整修道岔尖轨、基本轨、辙叉、护轨、扳道器、转辙连接杆、可动心轨道岔辙叉的长心轨、可动心轨凸缘与接头铁联结螺栓。4.更换道岔扳道器下长岔枕、可动心轨道岔钢枕及两侧相邻岔枕或辙叉短心轨转向轴处轨枕。5.在线路上焊接钢轨。

6.在线路上使用直轨器、平轨机调直钢轨。

7.在线路上使用轨缝调整器调整轨缝而不插入短轨头。8.单根抽换轨枕（行车速度120km/h以上地段）。9.使用有碍行车的中小型养路机械。

10.桥梁施工进行试顶需要起动梁身并回落原位。11.抬起钢轨，单根抽换桥枕。

12.拨正支座，支座垫砂浆厚度在50mm及以下时。13.有碍行车的隧道内刨冰。

14.桥隧施工或检查所搭的脚手架（不包括可迅速拆装的轻便装置），侵入机车车辆限界的左右及上边各加150mm的范围内时。

注：如侵入建筑接近限界而不侵入机车车辆限界的左右及上边各加150mm范围内时，可根据具体情况规定列车运行条仵，并通知有关部门。

15.跨越线路上部且有碍行车安全的施工。16.清理危石、砍伐危树影响行车安全时。

17.利用小型爆破开挖侧沟或基坑（限于不影响路基稳定的范围）。

第条 下列作业应办理施工慢行手续，设置移动减速信号防护。运行列车或单机限速不超过45km/h，限速列车的时间、次数、速度由施工领导人根据具体情况决定。1.架空线路的施工。

架空线路施工必须按施工设计规定对线路进行加固。使用扣轨梁、工字钢梁或D型施工便梁时，其容许最大跨度和容许行车速度见附录二（略）。

2.利用列车碾压调整无缝线路应力。

第条 下列作业应办理临时封锁施工手续，设置停车手信号防护。施工封锁完毕放行列车或单机时限速与否及限速列车的时间、次数、速度由施工领导人根据具体情况决定。1.个别更换重伤钢轨、辙叉或联结零件。2.钢轨、辙叉和夹板折断后的紧急处理。3.线路发生胀轨后的紧急处理。4.更换桥上伸缩调节器(主要部件)。5.其他影响行车安全的故障处理。

第条 开挖路基整治病害及埋设管路，靠近路基开挖建筑物基坑，加固或改建桥隧建筑物(梁拱、墩台、基础等)，拆铺便线便桥和临时架空结构，更换桥梁杆件，更换或铺设防水层，更换或彻底修理隧道衬砌，挖掘桥头护锥，拆铺轨束梁及其他影响行车安全和较复杂的施工，其防护办法和列车运行条件，均应在设计文件或施工方案中明文规定；如无设计文件或施工方案时，则由施工单位根据具体情况，制订出安全措施方可施工。

防护办法

第条 凡影响行车安全的施工，均应设置防护人员。

进行线路封锁施工、慢行施工、钢轨探伤等作业及有人看守道口、线路故障防护，应配备和使用电话、无线电话、列车无线调度电话等通讯防护设备。

第条 在区间线路上施工时，根据线路速度等级，使用移动停车信号的防护办法如下： 1.单线区间施工时，如图。

图(长度单位：m)

注：图中“A”为不同线路速度等级的防护距离，v≤120km/h为800m；120km/h＜v≤140km/h

为1100m；140km/h＜v≤160km/h为1400m； 160km/h＜v≤200km/h为2000m。以下同。

2.双线区间一条线路上施工时，如图。

图(长度单位：m)3.双线区间两条线路同时施工时，如图。

图(长度单位：m)4.施工地点在站外，距离进站信号机(或站界标)少于A＋60m时，如图。

图(长度单位：m)如车站方面防护距离少于60m时，可不放置响墩。

在规定利用动能闯坡的区间施工，列车运行速度在120km/h及以下线路，其防护距离(自施工地点至最外方第一个响墩间)不得少于1100m。

在区间施工，除按上述各项办法防护外，还应在车站与施工地点分别设专职联络人员和防护人员，用电话或无线电话联系。工地防护人员应站在距施工地点的第一个响墩内20m附近瞭望条件较好的地点显示停车手信号。响墩放置位置如恰在钢轨接头、道岔、道口、无碴桥上或隧道内时，应将响墩放置位置向外方延伸。在尽头线上施工，施工领导人经与车站值班员联系确认尽头一端无列车、动车时，则尽头一端可不设防护。施工地点与防护人员间瞭望条件不良又无电话联系时，应增设中间防护人员。

凡用停车信号防护的施工地点，在停车信号撤除后，列车需减低速度通过施工地点时，应按减速信号防护的办法防护。第条 在站内线路或道岔上施工，使用移动停车信号的防护办法如下：

一、在站内线路上施工

1.将施工线路两端道岔扳向不能通往施工地点的位置，并加锁或钉固，可不设置移动停车信号牌；如不能加锁或钉固道岔时，在施工地点两端各50m处线路中心，设置移动停车信号牌防护，如图—1。

图—1(长度单位：m)2.如施工地点距离道岔少于50m时，将该道岔扳向不能通往施工地点的位置，并加锁或钉固；如不能加锁或钉固时，在警冲标相对处线路中心，设置移动停车信号牌防护，如图。

图—2(长度单位：m)3.在进站道岔外方线路上施工，对区间方面，以关闭的进站信号机防护；对车站方面，在进站道岔外方基本轨接头处(顺向道岔在警冲标相对处)线路中心，设置移动停车信号牌防护，如图—3。

图 4.双线区段，在站界标至出站道岔的线路上施工，对区间方面，在站界标相对处线路中心，设置移动停车信号牌防护，如图；对车站方面，按本条第一项第3款的办法防护。

图 —4

二、在道岔上(含警冲标至道岔尾部线路)施工

1.在站内道岔上施工，一端距离施工地点50m，另一端两条线路距离施工地点50m，分别在线路中心，设置移动停车信号牌防护，如图；如一端距离外方道岔少于50m时，将道岔扳向不能通往施工地点的位置，并加锁或钉固。

图—5(长度单位：m)2.在进站道岔上施工，对区间方面，以关闭的进站信号机防护；对车站方面，在距离施工地点50m线路中心，设置移动停车信号牌防护；距临近道岔不足50m时，在临近道岔后基本轨接头处设置移动停车信号牌防护，将有关道岔扳向不能通往施工地点的位置，并加锁或钉固，如图—6。

图(长度单位：m)3.在出站道岔上施工，对区间方面，在站界标相对处线路中心，设置移动停车信号牌防护，如图；对车站方面，按本条第二项第2款的办法防护。

图(长度单位：m)4.在交分道岔上施工，将有关道岔扳向不能通往施工地点的位置，并加锁或钉固，在施工地点两端50m处线路中心，设置移动停车信号牌防护，如图。

图—8(长度单位：m)5.在交叉渡线的一组道岔上施工，一端在菱形中轴相对处线路中心，另一端在距离施工地点50m处线路中心，分别设置移动停车信号牌防护，将有关道岔扳向不能通往施工地点的位置，并加锁或钉固，如图—9。

图(长度单位：m)第条 在区间线路上施工时，根据线路速度等级，使用移动减速信号的防护办法如下： 1.单线区间施工如图—1。

图(长度单位：m)注：速度大于120km/h至200km/h的线路，按不同线路速度等级的制 动距离在移动减速信号牌外方增设带T字的移动减速信号牌，下同。

2.双线区间在一条线上施工，如图—2。

图(长度单位：m)3.双线区间两条线路同时施工，如图—3。

图—3(长度单位：m)4.施工地点在站外，距离进站信号机(或站界标)少于800m时，如图—4。

图—4(长度单位：m)注：1.当站内正线警冲标距离施工地点少于800m时，按800m设置移动减速信号牌；

2.当站内正线警冲标距离施工地点不少于特快旅客列车制动距离时，不设置带T字的移动减速信号牌。

第条 在站内线路或道岔上施工，使用移动减速信号的防护办法如下： 1.在站内正线线路上施工，如图—1。

图—1(长度单位：m)注：当进站信号机距离施工地点不少于特快旅客列车制动距离时，不设置带T字的移动减速信号牌。

2.在站内正线道岔上施工，如图—2。

图—2(长度单位：m)注：当进站信号机距离施工地点不少于特快旅客列车制动距离时，不设置带T字的移动减速信号牌。

3.在站线线路上施工，如图—3。

图—3(长度单位：m)4.在站线道岔上施工，该道岔中部线路旁，设置两面黄色的移动减速信号牌，如图—4。

图—4(长度单位：m)凡线间距离不足规定时，则应设置矮型(1m高)的移动减速信号牌。在移动减速信号牌上，应注明规定的慢行速度。

第条 在不需要以停车信号或移动减速信号防护的区间线路上作业，应在施工地点两端500～1 000m处列车运行方向左侧(双线在线路外侧)的路肩上设置作业标，如图。列车接近该标时，司机须长声鸣笛，注意瞭望。

图(长度单位：m)第条 线路发生故障时的防护办法如下：

1.立即通知运行列车和车站，并在故障地点设置停车信号，如瞭望困难，遇降雾、暴风雨雪或夜间，还应点燃火炬。2.当确知一端先来车时，应先向该端，再向另一端放置响墩(如图)，然后返回故障地点。

图(长度单位：m)3.如不知来车方向，应在故障地点注意倾听和瞭望，发现来车，应急速奔向列车，用手信号旗(灯)或徒手显示停车信号，并将响墩放置在能赶到的地点，使列车在故障地点前停车。如瞭望困难，遇降雾、暴风雨雪或夜间，发现来车奔向列车前，应在故障地点点燃第二支火炬。

设有固定信号机时，应先使其显示停车信号。

站内线路、道岔发生故障时，应立即通知车站值班员采取措施，使机车、车辆不能通往该故障地点，并按本规则第条规定设置停车信号防护。

第条 普通线路发生胀轨跑道时，应设置停车信号防护。如有轨缝可利用时，应串动钢轨恢复线路，并加强防爬锁定。如近处有水源，可在钢轨上敷覆盖物，反复浇水，降低轨温。恢复线路后，视具体情况限速运行。

第条 沿线工务人员发现线路设备故障危及行车安全时，除立即连续发出警报信号和以停车手信号防护外，应采取紧急措施设法修复，并迅速通知就近车站和工务工区；如不能立即修复时，应封锁区间或限速运行。

第条 在繁忙道口、有人看守的较大桥隧建筑物及可能危及行车安全的坍方落石地点，根据需要装设遮断信号机。该信号机距防护地点不得少于50m。

第条 区间线路上施工，车站与施工地点用电话联系的程序规定如下：

**工务段桥隧工作总结7**

20xx年，我段的重点施工及其他单位在我段施工都较多，这就需要我们随时随地与上级部门联系，积极为线上施工争取更多的时间、更大的空间。为此，我坚持每晚、每早与20xx部门加强联系，了解近期车流状况，提早提报施工计划，并根据近期车流状况，不失时机地提出自己的`建议，努力争取更长的“天窗”时间。今年，我段的重点施工有多处水害复旧的扣轨施工、平改立施工、和静换轨、收轨施工等等，由于与上级良好的协调与配合，为每一项施工的顺利完成做出了应有的贡献。

**工务段桥隧工作总结8**

铁路轨道工务汇报

轨道3102班

汇报人：李海峰

段立斌

审核：靳攀

二：实训巡道所遇到轨道问题

巡道工是指铁路上以巡查线桥、处理故障、做好小补修，保持线路状态完好，外观整洁，保证行车安全工作的工人，是全国铁路工务系统最基层的工种之一，承担著铁路巡护任务。一年四季，不论严寒酷暑，他们都是风雨无阻奋战在铁路线上。

巡守人员应具备的条件

熟悉有关规章制度及线路业务有单独处理故障的能力所有值班人员均应经工务段培训考试合格，持证上岗。

巡守人员应执行工作制度

交接班制度发现的问题和处理情况以及需要继续处理的问题，并记人交接班记录簿内；信号用品、巡道牌、工具、材料及其它备品等。汇报制度发现影响行车安全的故障和其它重要情况时，应及时报告工长或领工员。经常向工长汇报行车安全及人身安全情况，线路设备病害变化情况，零星的线路经常保养工作情况。

巡道时重点检查项目

钢轨、道岔及主要联结零件有无缺损，已有标记的伤损有无变化；有无侵人限界、胀轨跑道及其它线路故障；未设路基、桥隧巡守人员的路基沉险、塌方落石、水害、雪害、沙害、冻害及桥头护锥、河岸冲刷等情况；道口标志、铺面及护桩是否缺损。

1.木枕纵向裂缝 木轨枕腐蚀

木轨枕失效原因很多，其中主要是腐蚀。2.钢轨出现的问题（轨缝间距过大）钢轨出现的问题

钢轨掉肉：

3.轨枕出现的问题

（普通混泥土轨枕破坏）

4.道床污染严重 5，其他问题 三：实训疑问

这两图中F,S,H各表示啥意思，求解释？

谢谢大家！

轨道部件常见病害与状态检测 钢轨断成两部分 •原因

•1，钢轨材质方面存在先天不足 •2，现场轨缝的焊接强度低 •3，养护维修的原因 •常发生地段

一般在线路不平顺处发生的几率较大，曲线地段比直线地段多，坡道上比平坡地段多，制动地段比其他地段多，无缝线路固定区较多。钢轨掉块

•成因:列车高速运行时突遇偶发事故而采用紧急制动措施,强大的制动力造成列车车轮与钢轨踏面之间的摩擦致使该区域突然升温而后又降温,进而发生相变生成马氏体并形成裂纹。随后在车轮的反复碾压作用下最终造成钢轨掉块。

•成因分为力学因素，化学因素，物理因素。

以下是一些常见轨枕病害

轨道沉降观测

•沉降观测内容：包括桥梁，涵洞各个施工阶段垂直沉降，水平位移监测。

轨道常见病害检查

•1：轨枕状态检查

•内容：轨枕顶面螺栓孔附近或两螺栓孔间的纵向裂纹，轨枕顶面螺栓孔附近横向裂纹，轨枕挡肩处水平裂纹及挡肩损坏，空吊枕等！

•2：道床状态检查：

•道床状态检查包括道床尺寸，道床污垢和板结程度。

•3：钢轨探伤

•钢轨探伤就是使用钢轨探伤车河超声波探伤仪对钢轨内部进行无损检测！

**工务段桥隧工作总结9**

通过我一年的亲身施工实践，培养了分析问题和与的学习解决问题的独立工作能力，为将来进一步工作打下了基础，通过工作和劳动，了解了房屋施工的基本施工工艺过程，下面我就对钢筋、模板、砼的了解做一下简单的概要：

>一、钢筋工程

钢筋是现代建筑也是未来建筑发展的首选的重要材料之一，钢筋工程犹如整个人的骨骼，是混凝土工程的三大工程之一。

钢筋的分类一般可以按生产工艺的不同，直径大孝钢筋的强度进行分类、生产工艺与一般可分为热轧钢筋、冷轧钢筋，冷拉钢筋、冷拔钢筋、按不同直径可分为：xmm、xmm、xmm、xxmm、xxmm等等，在强度上钢筋可分为HPB235、HPB335、HPB400、RRB400级钢筋，因砼浇筑后钢筋的质量不容易检查，所以钢筋工属于隐蔽工程，需要在施工过程中严格检查并建立起严格的验收制度。

>二、模板工程

混凝土结构工程的模板工程，是砼成型施工的一大严格工程，模板的拼配必须要求合理配备，底层拆除模板方木钢筋必须分配整理，以便下一层施工省时、省料、模板拼凑板缝必须严禁，否则将出现漏浆现象，造成砼的蜂窝麻面烂根等质量问题，模板施工必须严格控制各个墙柱的垂直度、平整度、否则将出现墙体移位、墙面不平等质量问题，给后来的墙体粉刷工程造成施工麻烦、材料浪费。

>三、混凝土工程

混凝土工程可以说是工程的重要部分，因为工程量的观感好坏直接关系到混凝土工程的施工工艺，钢筋绑扎的好坏是属于隐蔽工程，而混凝土是给人的第一印象，因此混凝土的施工技术必须严格控制。

混凝土在配制运输，浇筑养护等施工过程中，相互联系，义脉相通如果任向一个环节出现问题，将会影响整个施工质量。

砼的配制还包含了砼的设计配合以及砼的施工配合比，施工配合比是根据实验室(.砼公司检测)配合，必须保有95%的强度保证率，砼的搅拌必须有对称材料搅拌均匀，现在砼大多是商品砼是路途搅拌，基本符合搅拌要求。

混凝土的浇筑是砼工程的重中之重，也只有合格的浇筑才能保证砼的强度，密实性符合设计的要求才能保证机构的整体性和耐久性，尺寸准确、才能保证拆模后砼表面平整光洁。

砼浇筑后整个质量必须严格控制，因此浇筑前必须做好隐蔽工程的验收，包括检测模板的尺寸，轴线及其之架承载力和稳定性，浇筑质量还与浇筑工人的技术水平有密切关系，若振捣不密实容易出现蜂窝麻面离析现象，严重者出现漏筋现象，在进行砼施工的过程中还必须参照当时的室外温度，尤其是筏板基础由于筏板基础砼比较厚，必须设置温度管进行对砼的温度进行观测，温度管的材料选择必须符合要求位置必须要有代表性，能检测到砼不同深度的温度。

砼浇筑前必须将杂物清扫干净，严禁饮料瓶、废弃模板、方木、扣卡、烟头、烟盒等杂物存在，否则拆除模板后容易出现空洞现象，给工程质量将造成严重威胁

1、经过观察与总结发现砼现浇板容易出现裂缝现象经直找分析，有以下几点原因造成：为商品砼，多于泵送管浇筑坍落度大，砼中细颗粒偏多，水泥配比大易引起收缩裂缝。

2、模板支撑力度不足或者模板拆除过早引起砼下坠导致构造筋和负筋移位。

3、钢筋垫块使用不规范，导致现浇板钢筋的砼的保护层厚度不足，导致其开裂。

4、砼浇筑后来未进行表面覆盖，养护不到位导致失水过多。

5、砼浇筑后未达到一定承受荷载，工人超前施工在现浇板上提前堆放钢管、方木、模板等材料，导致施工荷载大于使用荷载的.情况。

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！