

2023年铁路桥隧工作总结(汇总10篇)

总结的选材不能求全贪多、主次不分，要根据实际情况和总结的目的，把那些既能显示本单位、本地区特点，又有一定普遍性的材料作为重点选用，写得详细、具体。总结书写有哪些要求呢？我们怎样才能写好一篇总结呢？以下我给大家整理了一些优质的总结范文，希望对大家能够有所帮助。

铁路桥隧工作总结篇一

自从1月份到中交二公局lys5标。来到这里我学到了很多，也了解了隧道施工的过程以及工序，也真心的希望自己能为这个单位的一名骨干人员，那样我会为自己感到自豪。我到lys5标时仓园隧道已经进行到了中期了，由于我自己是第一次接触隧道施工所以不懂的东西很多，但是有各位领导对我的细心指导，讲解隧道各工序的施工规范要求，以及如何做一个合格的现场技术员。我个人了解在隧道施工方面主要控制隧道围岩的超前雷达地质预报、量测监控。要施做超前支护(如超前锚杆、注浆小导管、管棚等)，以便控制围岩的变形和应力释放，从而在支护和围岩的共同变形过程中调整围岩应力重分布而达到新的平衡，以求最大限度地保持围岩的固有强度和利用其自承能力。在进行隧道施工时，因为施工速度加快，施工单位施工常有不符合要求的情况。

我个人建议是：

- 1、掌握设计施工要求，把不合理因素和不合格的要害消除在工程施工之前，为隧道更好的进行施工。
- 2、经常巡视检查施工现场，严格按照要求进行施工，发现不符合要求的，及时的进行整改。
- 3、加强对已完成工程项目和部位的检查验收工作，发现问题

及时处理，并及时向主管领导汇报。杜绝不合格工程进入下道工序施工，有效地保证工程质量。在施工过程中，遇到数次要求施工单位进行整改且不明显的情况下可以进行处罚错失，如遇到做的好的情况我们也可以进行奖励。这样可以更好的让施工单位为我们的工程做出最佳最合理的施工。也保证了我们单位的施工质量。现今我分管的仓园隧道进口已进入后期，衷心希望我部隧道顺利贯通。

在这一年的工作中，我学到了很多知识、现场施工经验，同时也有不少的工作失误。感谢各位领导对我的关心与指导。

2、年度施工工作总结

本次工程为已建码头改造项目，位于大连港大窑湾港区15#泊位码头前沿，工程内容为新建29座1500kn系船柱，采用施工工艺为胸墙钻孔植筋。

1、钻孔植筋

采用水钻在已有胸墙上钻孔，钻孔直径为96mm□植筋钢筋直径76mm□孔内填筑植筋胶。

2、系船柱安装

系船柱高度920mm□定位板直径980mm□

（一）工程进度管理措施

在施工工期紧，任务重，施工天数少，现场施工条件差的不利条件下，我们主要做了以下几个方面的工作：

1. 积极与生产单位协调，利用生产空隙时间进行施工作业，确保一个生产空隙时间内完成一道施工工艺，不重复施工。

2. 钻眼清理完成后立即进行植筋工作，避免停工过程中，钻眼内沉积杂物而进行二次清理。

（二）工程质量管理措施

本工程由于工期短、质量要求高，所以对工程质量管理就提出了更高的要求。我们认真贯彻执行“用优质的工程装扮港口，将精美的建筑奉献社会”的质量宗旨，积极深入地开展创优活动，加强质量管理的力度，牢固树立精品意识。我项目部主要作了如下工作：

1、项目部确定了主办工程师负责制，同时严格执行“三检制”，在加强自检、互检的基础上，强化专检作用，以质量验收把关，控制工序质量，以工作质量保证工序质量，以工序质量保证工程整体质量。

2、项目部设专职质量检查员。专职质量检查员根据规范、标准对工程进行控制，检查验收，对质量不符合标准的工序，不得转入下道工序施工，所有程序制度化、文字化。

3、严格把好材料关。所有进厂材料都具有出厂质量合格证，合格产品用于施工，不合格产品立即清除出现场。

4、严抓观感质量，项目部自查需要重点预防和消除的质量通病，经过整改后，整改率达到100%。

5、严格把好过程关。施工过程控制是质量管理的关键，施工过程具有多变性和复杂性。项目部在组织施工时，采取领导、主办工程师跟班制，现场解决施工过程中出现的具体问题，使工程在保证质量的前提下有序的进行。

6、坚持质量例会制度，质量例会与生产会同时召开。质量例会由项目总工程师主持，项目部各负责人、各工段长、材料及试验负责人、主办工程师参加。有针对性的对施工质量进

行评比、分析，奖优罚劣，牢固的树立起“质量第一”的方针。

7、积极配合监理工程师的工作，每道工序的验收都请监理工程师到场，并尊重监理工程师的意见。

（三）安全管理措施

我们努力贯彻“安全第一，预防为主”的方针，同时进行了安全生产目标管理，层层签定安全生产目标管理责任书，做到“纵向到底，横行到边”，做到责任明确、组织健全。全面落实安全生产责任制。建立了安全监督机制，设兼职安全监督员1人，对施工现场进行有效监督。由于项目部专门成立了安全领导小组，狠抓安全的落实工作，并不定期召开全体职工安全会议，学习安全知识，吸取安全事故教训，使“安全第一”的方针牢牢的铭刻在每个职工心中。因此在工程的整个施工期间，未发生安全事故。

本工程于20xx年x月x日开工，竣工日期为20xx年x月x日。我项目部面临着工期紧，任务重，施工天数少等诸多困难。面对困难和业主的期望，我们在施工中针对工程特点，为了保证总工期及节点工期要求，确保生产的连续进行，加快施工进度。

1、植筋工作时，严格按照图纸设计以及各相关规范的要求进行施工。

2、系船柱安装误差控制在相关规范要求以下。

分部分项工程划分及名称

针对本工程，在开工前，我们就成立了以项目经理为组长、项目总工、项目副经理为副组长、各主办及班组长为组员的质量保证体系。在施工中，始终贯彻三检制，坚持每月一次

质量例会制，严把原材料、基础及成品保护关，使得全部分项优良品率达到95%以上，外观质量良好。

大连港大窑湾港区二期工程-15#泊位码头结构升级改造工程项目升级改造工程施工复杂性在与与生产单位合理沟通、组织协调，在充分满足生产需要的前提下，保质保量完成改造施工。其中植筋环节要求工艺严谨、复杂，施工要求严格，我项目部严格按照图纸及相关技术规范操作，为以后植筋施工的工艺积累了宝贵的施工经验，为今后迎接更大的工程作好准备。

通过该项目的施工，锻炼了我们的施工队伍，提高了管理水平，增强了我们解决问题和创新的能力，同时也积累了丰富的施工经验。但是，生产组织、技术革新、环保意识等方面还存在一定差距，应该认真总结，力求在以后的工程项目施工中予以改进，将精美的建筑奉献社会，在此，在本工程施工过程中对给予我们大力支持和帮助的大连港集团技术工程部、大连港集装箱码头有限公司、大连港口建设监理咨询有限公司、大连市水运工程质量监督站、中交水运规划设计院有限公司及其相关部门，表示衷心的感谢。

铁路桥隧工作总结篇二

从一个刚出校门的懵懂学生到如今新一批的xx人，一路走来我们经历了很多，付出了很多，同时学到了很多，也成熟了很多。

从x月份时到月底，虽然才短短的一个月但是在这段时间里我们收获的东西好多好多。认识了许多的朋友，遇到了好多的“老师”，最重要的是学会了好多的知识，从理论到实践，从做人到做事，收获颇多，感触颇深。

记得刚来时，自己还是个实习生，那时人很多，刚实习生就将近20人，记得当时自己告诉自己“什么也不要多想，坚持，

坚持!学习,学习!”，也许自己知道的太少太少，感觉每天的收获好多好多，自己也感到很充实，很踏实。在此期间，自己跟过质检，搞过施工，也干过实验，从“图集、图纸、钢筋、模板、砼”再到“沟通、协调、管理、打试块”虽然干过很多，我觉得自己并不是“走马观花”也不是“盲人摸象”。

后来，由于种.种原因，很多同一批进来的人都陆陆续续离开了这里，自己也从以前岗位的不确定，到正式分配成了一名施工员，从“场地的硬化到地下室的清理再到防水、回填土、后浇带”等工作的锻炼，自己对施工员这个岗位有了进一步的了解和认识，接触的工人多了，自己也总结出了一些与一线工人相处的经验，那就是：人人平等，不要以小领导自居，不要不尊重工人，在管理上也要学会“善变”，分类管理、分人管理。

在我们办公室的墙上挂着的施工员的岗位职责包括：一、在项目经理的直接领导下开展工作，贯彻安全第一、预防为主的方针，按规定搞好安全防范措施，把安全工作落到实处，做到讲效益必须讲安全，抓生产首先必须抓安全。二、认真熟悉施工图纸、编制各项施工组织设计方案和施工安全、质量、技术方案，编制各单项工程进度计划及人力、物力计划和机具、用具、设备计划。三、编制、组织职工按期开会学习，合理安排、科学引导、顺利完成本工程的各项施工任务。四、协同项目经理、认真履行《建设工程施工合同》条款，保证施工顺利进行，维护企业的信誉和经济利益。五、编制文明工地实施方案，根据本工程施工现场合理规划布局现场平面图，安排、实施、创建文明工地。六、编制工程总进度计划表和月进度计划表及各施工班组的月进度计划表。七、搞好分项总承包的成本核算(按单项和分部分项)单独及时核算，并将核算结果及时通知承包部的管理人员，以便及时改进施工计划及方案，争创更高效益。八、向各班组下达施工任务书及材料限额领料单。配合项目经理工作九、督促施工材料、设备按时进场，并处于合格状态，确保工程顺利进行。

十、参加工程竣工交验，负责工程完好保护。十一、合理调配生产要素，严密组织施工确保工程进度和质量。十二、组织隐蔽工程验收，参加分部分项工程的质量评定。十三、参加图纸会审和工程进度计划的编制。其中有一条我觉的最为重要的就是认真熟悉图纸，学习规范，因为实物的完成得靠图纸的引导，并且通过与实物相结合能更好的加深印象。我们项目部是一个年轻的团队，我们有我们的优势，并且也客观的存在着一些不足，但是我们有一个优秀的领导班子，高经理、段总、闫总、陈经理和小高经理等都是非常优秀，有着丰富经验的好领导，而且他们都会无私的毫无保留的教给了我们很多的方法和好的观念，同时也给了我们很多好的意见和建议，为我们在今后的路上打定了坚实的根基。就拿我们项目部一直开展的成本分析会来说吧，这使得我们每个人去亲身的参与它，不仅是我们的一项收获而且也可以使得工程资金的每个环节都清晰明了，对整体的资金成本控制也是一项非常好的措施。对于来年的工作我也有一些个人的想法和建议，第一，定期开展各塔楼裙楼的综合比评，包括安全、进度、质量和成本，通过客观合理的测评、打分，进行一定的奖罚这样才能使得各塔楼管理人员存在一定的紧迫感，提高他们的责任心，激发他们对工作的激情和热情。

第二，主抓重点和关键线路，找准目标合理的去安排工人工种，并且要对标准层的施工进度和质量进行对比，比较后及时的分析原因，并且制定可行办法。第三，就是再继续进行成本分析会，而且应该分析的更具体，不能只是让生产经理进行汇报，应该是他们汇报总的方面，下面的人再进行细节汇报，看看到底是什么地方挣了亏了，如何避免此种状况的下次发生。说了很多很多，总而言之我觉的人最重要的不是回味从前，也不是什么展望未来，人最重要的是怎样去试着把握好现在，所以我会在今后的工作中做的更好，我觉得我有这个决心更有这个能力。

铁路桥隧工作总结篇三

从怀着激动的心情到五公司培训以来，已经过去快一个月了。刚踏进五一路项目部，看到陈姐收拾得整洁有序的寝室时，有一种归家的亲切感。由于之前在本单位有过实习的经历，加之领导和同事的热情接待，所以很快地融入了这个和谐的“大家庭”。

刚到项目部时，出入口二已经贯通，主通道也开挖了接近一百米。感想领导对我的信任和支持，把我分配在五一路隧道负责现场技术和测量工作。回顾半个多月的工作，我总结了其中的经验和教训，这可扬长避短，更能提高以后的工作效率。现将个人工作中不足之处总结如下：

四、施工图纸没有全面掌握，只了解了主干，细节部分没有吃透，仍需要不断的加强学习；

五、对技术规范掌握不全，需加强对规范、验标以及技术指南的学习；

六、市政隧道施工技术涉足面不广，需继续加强学习。

施工现场的工作使我深深明白，在学校学习的东西和自己翻看规范、规程死记硬背的知识远不如实际经历过的记得牢固，而且好多学问更是书本里学不来的。为了以后更好的工作和学习，我将做出以下打算：

三、学会超前思考问题，把不利因素排除在施工之前；

四、做事要学会脚踏实地，勤奋刻苦，不可浮躁。不能因为事情简单就轻视它，也不能因为工作有难度就畏惧它。

对于公司对项目部下达的指标，我想提一提自己的一些粗浅看法：

高计算速度都可缩短放线时间，为下一步的立架打下基础。同样，提高测量开挖轮廓线精度，合理布置炮眼，可减少爆破产生的超欠挖，避免后期处理而耽误进度。

由于现在主隧道和电力隧道开挖，以及二衬施工是同时进行，因此现场的机械设备和人员调动也至关重要。

在今后的工作中，我将以百倍的热情迎接新的挑战，时刻谨记刘经理办公室的那句格言“天道酬勤”，脚踏实地，吃苦耐劳，在学习中进步和成熟起来，不断地鞭策自己并充实能量，提高自身素质与业务水平，以适应时代和企业的发展，与公司共同进步、共同成长，为铁路公司的发展贡献自己的力量。

铁路桥隧工作总结篇四

尊敬的公司领导：

您好！

衷心地感谢您在百忙之中垂阅此信，为一位满腔热情的大学毕业生开启了一扇希望之门！怀着对贵公司积极进取精神的敬慕和对美好未来的憧憬，谨向贵公司发出这封求职信，请允许我毛遂自荐。很荣幸您能在百忙之中翻阅我的求职信。

我能够给贵公司写出我的求职信，那我就已经做好了心理准备，既有不被录取的心理准备，也有将要被录取的心理准备，这样才不会失去常态，时刻做到心中有数。

我是一名20xx年获得学校的奖学金，凭着优异的成绩进入了学校的辅修专业课程《计算机网络》的学习，同样以优良的成绩圆满毕业，能连接局域网及interne的接入。在校期间我还利用业余时间学习了许多计算机知识□word□autocad□photoshop□及c语言，汇编语言□html等

都得以学习和掌握。特别是对word□autocad的应用十分熟练。我已经具备了计算机操作的基本能力，并且坚信会在计算机应用及编程方面创造出一片蔚蓝的天空。

英语是我擅长的科目之一，通过了全国大学英语四级考试，我在英语阅读与写作上更显优势，借助词典能阅读翻译专业型英文资料，总之我有着相当的英语水平。

平时我的课余活动也十分广泛，乒乓球，篮球，羽毛球等球类运动都是我的爱好，还喜欢阅读书籍，这主要是为了培养艺术能力，有艺术才会树立好形象，才能用计算机设计出代表个人，企事业单位的好标志。最后，请领导核实我的情况，相信我，我会在您给我提供的舞台上献上最美的舞姿，希望领导接纳我，我愿我一生的勤勉报答贵单位！我愿与您携手共进！再次感谢您对我的关注。

我也希望贵公司能够看到我想加入到贵公司的迫切之心，如果我加入贵公司，我一定会在公司给我的小小平台上做出自己的最大努力，在公司的工作岗位上发光发热。

如果贵公司不录取我，只能说明我的能力达不到贵公司的要求，我会在以后的`生活学习中继续努力的，我相信我会做好的。

此致

敬礼！

求职人□xxx

20xx年xx月xx日

铁路桥隧工作总结篇五

xxxx年，在县委、县政府的正确领导下，县交通运输局深入贯彻党的十九大、十九届五中全会精神，紧紧围绕增强工作透明度，加强民主监督，密切与人民群众的联系，规范政务公开内容，创新政务公开形式，突出政务公开重点，提高政务公开水平，有力地促进了各项工作的开展，取得了明显的效果。

一是统一认识，加强组织领导。坚持把政务公开和政务服务作为全年的重点工作来抓，及时调整政务公开工作领导小组，加强政务公开工作组织领导，形成一级抓一级、层层抓落实的工作体系，为政务公开和政务服务工作的顺利开展提供了强有力的组织保障。

二是规范建设，提高政务公开质量。积极推进一般事项公开向重点事项公开、结果公开向全过程公开、自定公开内容向群众点题公开三个转变，进一步提高政务公开的质量。做到三个更加：首先，公开的内容更加充实。下发相关意见，对政务公开的范围、政务公开的内容、政务公开的形式、政务公开的制度等作了进一步的明确。其次，公开的时间更加及时。针对公开项目的不同情况，确定公开时间，做到常规性工作定期公开，临时性工作随时公开，固定性工作长期公开。最后，公开重点更加突出。坚持把群众最关心、最需要了解的权、钱、人、事等事项公开作为政务公开的重点，通过推行政务公开，监督和制约行政权力的运行，防止暗箱操作，促进廉政勤政建设，并且在不断总结反腐败工作的经验和做法的同时，促进政务公开制度的进一步完善，推进政务公开工作的深入开展。

三是强化监督，确保政务公开落实。在狠抓内部制约机制的同时，寻找突破口，抓好外部监督制约机制的完善，建立健全长效管理机制，形成用制度规范行为、按制度办事、靠制度管人的机制。将政务公开工作与党风廉政建设、行风建设

综合进行检查、考评，考评结果纳入岗位目标责任制。严把公开内容和项目关，既防止该公开的不公开，搞半公开、假公开，又防止不该公开的乱公开。采取多种形式，强化监督检查工作，实行定期检查与不定期检查相结合。充分发挥政务公开监督员的作用，定期召开座谈会、听取反映有关情况等形式，为政务公开建言献策。同时，鼓励广大干部、群众积极参与监督，积极反映公开过程中存在的突出问题，使公开工作更加扎实、有序开展。

一年来，共主动公开oa政府信息条；共收到依申请公开数x件，均已在规定时限内予以回复。

我局的政务公开工作虽然取得了一定的成绩，但离上级和群众的要求还有差距，主要表现在：

二是政务公开的内容更换不及时等；

三是政务信息公开途径还不够多，渠道还不够畅通。

一是进一步提高对政务公开工作的认识，切实提高做好

政务公开工作的认识，把它作为加强廉政建设的一项重要措施，作为营造良好的经济发展环境的大事抓紧抓好。

二是进一步加强对政务公开工作的领导和监督，健全有

关检查制度、责任追究制度、反馈制度确保把政务公开工作落到实处。

三是及时做好整改工作，确保政务信息公开及时准确，规范到位。

铁路桥隧工作总结篇六

1、钻孔桩钻孔：

（1）为防止桩基偏位，应高度重视钻孔桩开孔至成桩前的桩位控制工作，测量放样须做到“一放二复三报检”，须埋十字护桩加强日常检校。

（2）为及时掌握钻孔情况，应规范、完整钻孔记录，以全面反映实际工况和地质变化。钻孔作业应分班连续进行，随时捞渣留样验证，原始记录表必须逐桩逐机现场记录，真实记录停钻、换杆、维修、事故、进尺、地质变化等有关情况。

（3）当地质情况与地质剖面图严重不符以及遇溶洞、流沙地质等异常情况时，应及时告知设计单位完善设计，避免因变更而影响下部构造的整体进度。

2、钻孔桩清孔：

（1）不得以加深钻孔深度的方式来代替清孔。终孔后灌注砼前必须进行二次清孔，宜以孔底沉淀物厚度和泥浆指标作为清孔的主要控制指标。

（2）第一次清孔应在起钻前基本清除沉渣，二次清孔应持续至砼到场后结束。砼灌注前二次清孔后泥浆比重不应低于1.03，但不得高于1.1，孔底沉淀物厚度应符合设计或规范要求。

（3）为提高清孔效率，清孔过程可在（反循环）泥浆回流槽内或在（正循环）泥浆泵周围用筛网拦截部分泥浆携带的细砂。

3、下基桩钢筋笼前，除设计采用的钢筋保护层外，宜在其上安装强度不低于c25的小碎石砼滚轮，以保证钢筋笼保护层厚

度。

4、浇筑桩基水下砼除应严格按照规范要求施工外，还应注意以下主要事项：

(1) 砼拌和场和砼浇注现场必须配置备用电源；

(2) 砼拌和生产及运输速度应满足桩孔在规定时间内灌注完毕。灌注时间不得长于初盘砼的初凝时间。易坍地层及地质软硬交界处应适当放慢灌注速度。

(3) 应严格控制集料级配和施工配合比，确保砼和易性。砼运输车接料口应设置筛网有效剔除砼中掺杂超大粒径集料和水泥结块。

5、桩基砼浇筑前宜采取以下措施防止钢筋笼上浮：

(1) 砼浇筑前，应采取有效措施使钢筋笼与护筒固定牢固。

(2) 灌注砼过程，宜适当提升导管，以尽可能减小砼浇筑对钢筋笼产生的上浮力。

(3) 当钢筋笼有开始上浮迹象时，应立即停止浇注，查找原因，可适当加压，以防止继续上浮。

6、根据施工经验，桩基施工应尽早进行成桩无损检测，以利于及时查找问题，总结经验，改进工艺，避免出现病桩，提高后续成桩质量。

铁路桥隧工作总结篇七

此次毕业实习是在***工程，经过四个月的工地实习，对于所学知识有了更深刻的了解和认识，扎实了不少基础知识，当然也学到了很多学校所不能掌握的。

实习期间对于施工工序有了全面的了解，重点是对承台、墩身、连续梁的施工放样、钢筋绑扎、模板的安装、砼浇筑等工序，明白施工过程中必须严格按照各步工序的施工步骤，杜绝不合理施工，做到每一步施工必须有现场技术人员在场旁站，施工前必须报监理审批检验，合格后方可施工。做到“安全第一，质量第一”。

在项目部实习四个月的期间里，对我来讲是一个理论与实际相结合的过程，在工地现场施工员、技术负责人的指导之下，让自己对整个基础的做法，标准层的施工有了深入的了解与掌握，而且对整个桥梁工程的各个方面也有了深刻的理解和认识，并且巩固了书本上的知识，将理论运用到实际中去，从实际施工中丰富自己的理论知识。对整个工程及工地的基本情况有了了解，看了工程的结构施工图，了解了工程的类型、结构形式、工程的规模、生产工艺过程、桥梁构造与结构体系、基础的特点等，还了解工程的进度情况、技术力量的配备及工人的素质，及目前工程中存在的主要问题及准备采取的方案措施。整个实习的过程时间虽短，但让自己知道了如何当一名好的技术员。整个实习的过程也让自己发现自己理论知识上的不足，也让自己为以后的学习充满了动力。工地虽说是苦了点，但也让自己明白了一句话：“吃得苦中苦，方为人上人。”

短短四个月的实习生活中，让我学会了不少东西，当我摆正自己的心态，从初涉社会工作的被动状态转变到开始适应社会的主动状态，以放松的心情，充沛的精力重新回到紧张的学习工作当中时，我忽然有种这样的感受：短短四个月，仿佛思想又得到了一次升华，心中又多了一份人生感悟。

这次实习让我深刻体会到读书固然是增长知识开阔眼界的途径，但是多一些实践，徜徉于实事当中，触摸一下社会的脉搏，给自己定个位，也是一种绝好的提高自身综合素质的选择。

实践出真知，实践是知识常新和发展的源泉，是检验真理的试金石，也是毕业生锻炼成长的有效途径。一个人的知识和能力只有在实践中才能发挥作用，才能得到丰富、完善和发展。大学生成长，就要勤于实践，将所学的理论知识与实践相结合一起，在实践中继续学习，不断总结，逐步完善，有所创新，并在实践中提高自己由知识、能力、智慧等因素融合成的综合素质和能力，为自己事业的成功打下良好的基础。

铁路桥隧工作总结篇八

我自20xx年9月在公司入职，经过两个月的试用期，现有幸成为了公司的一员。回顾这几个月来的工作，我在公司各位领导和各位同事的支持与帮助下，严格要求自己，按照公司要求，较好的完成了自己的本职工作，再次对公司各位领导和各位同事表示真心的感谢，感谢公司给我提供一个这样的发展平台。通过对这段时间的工作和学习，在管理模式，专业技能及思想上都有了较大的改变。现将这几个月的工作总结如下：

在职期间，认真学习公司的各类规章并严格遵守。在审图会议和施工方案讨论会上，积极听取学习专业工程师的讲解及提出来的意见和建议，并配合完成会议中提出的相关要求。在工作中认真监督检查每一个施工环节并积极学习各类规范和图集。在施工管理过程中，积极与监理和现场施工员沟通，对施工中的问题尽量以最快的速度解决，并对可能出现的问题有效的预控措施。本人均根据每周的工程例会，对照落实工程每周的工作计划，督促施工单位落实会议中提到的整改内容，并在力所能及下完成领导交办的其他工作安排。同时宋总在例会中提到的“行为管理”，我也深有感触，我觉得这也是我成长、学习和积累经验的一种良好工作管理模式。

我们整个项目开工前期，由于很多都是新整合的施工班组，在技术交底、人员配合等方面有所欠缺。监理、甲方验收钢筋时有发现搭接、锚固长度不够；规格型号摆放位置错误；

少筋、漏筋；拉钩、箍筋绑扎不到位等一系列问题，为此我们严格要求现场带班人员要必须按蓝图、规范及参考相关图集进行施工，对作业人员做好技术交底，同时要求现场施工员，在报验之前加强自检，发现问题及时整改。现场钢筋作业人员经过一段时间的磨合，现主楼4#、5#、6#标准层钢筋安装质量方面已得到了明显的提高。

由于前期对混凝土浇筑时管理力度不够，导致了混凝土浇筑完成后出现了不少问题，蜂窝麻面、露筋、烂根、平整度没控制好等一系列现象。为此对上述问题，我已跟现场旁站的监理和施工员要求：混凝土浇筑振捣一定要及时，振捣密实不能漏振；对板厚控制一定要拉对角线，用标记好板厚标高的塑料管核查；混凝土浇筑完成要抹平收光，保持良好的平整度；指定专人养护。

由于我们甲方有个节点，在元旦前要把4#、5#、6#的结构达到14层标准层以上。前期施工单位在钢筋安装方面作业人员不足，严重阻碍了下一道工序的施工作业，导致了前期进度缓慢。为此，甲方和监理也多次督促总包单位增加劳动力人数。到目前为止现场的作业人员已具备了主楼4#、5#、6#的流水施工作业。但在元旦前或许还会稍微滞后我们节点一些。

安全文明也出现了不少问题，临边、洞口、楼梯护栏等长时间防护均不到位。经监理和甲方共同督促下，施工单位于20xx年12月11日采取了一些相应的整改措施。对已拆模部位，还发现有悬挂物附在墙上和天花板上，此种现象我已要求现场施工人员，对拆完楼层进行检查。工程中存在暴力施工和野蛮施工的行为，在6#9层混凝土浇筑过程中，布料机悬臂杆在顺时针转动时，前方有两根外架立杆挡住。当时因站在5#10层，大声提醒阻拦无效，4个工人拉住绳子，野蛮硬拽过来，这极有可能影响外架的整体稳定性，对此我特意跟现场混凝土带班人员要求不得再进行此类操作。有些作业人员安全意识淡薄，有高空抛坠重物的现象，对此我对现场施工员已强烈要求，严禁此类操作。同时要确保在现场作业的人

员都佩戴好安全帽。

关于上述部分或许还有许多未尽之处，但现场发现问题我都会即时叫人整改。对于许多不懂不明确的地方，我都会跟我们甲方的吴工和监理尹总请教。这里要特别感谢吴工的支持和信任，让我在一些方面有独当一面的机会，去接受考验。

最后，我期待能尽我之所能，做出成绩，给公司带来最大的效益。

铁路桥隧工作总结篇九

(1) 挂篮重量不大于设计规定，一般设计重量应为最重悬浇梁段重量的0.3~0.5倍左右。

(3) 挂篮拼装后，必须对挂篮进行加载试验，试验荷载不得小于1.2倍最大设计荷载，最大级加载试验时间不得小于最大设计荷载浇注时间，一般要求不小于24小时。

(5) 挂篮悬浇施工，须在腹板内侧模板二分之一高度处开观察窗，确保混凝土浇注的质量；箱梁三向预应力筋应按照先竖向、再纵向、后横向的次序进行张拉施工，由于挂篮的原因，竖向预应力筋也要优先张拉不少于50%的数量，竖向预应力筋必须采用二次张拉工艺；跨中合拢段及相邻两段底板须做特殊防崩裂设计。

(6) 内外模均须专门设计制作现场试拼装，为保证砼外观，底、侧模均应采用钢模，依照施工图对组拼完成后的平面几何尺寸，倒角与坡度要符合设计要求进行。内模在满足基本线形和易于拆装的前提下可采用竹胶板。

(7) 由于梁体分段施工。块体与块体之间的模板接缝是否严密、表面是否平整光洁，将直接影响拆模后砼成品外观。因而在挂篮前移就位后应仔细、重点检查底腹板，翼缘板与老

砼接缝，为保证整个挂篮系统在砼浇筑的过程中不松动不移位，砼浇筑前监理应严格对所有吊杆、横梁、支点以及贝雷销、后锚进行垫平锁紧的检查。检查芯模的内支撑，外模边口托架是否水平顶紧，检查拉杆设置的平面位置及螺母锚固情况，发现一处整改一处，直到全部检查项合格方能同意砼浇筑。对砼外观的控制除了模板因素还应对砼浇筑全过程进行严格的监督检查。尽量采用同一厂家，同一标号，同一配合比，根据天气因素、运距长短、砂石料的含水量适时调整施工配合比，严格控制砼坍落度以及水灰比，拌和物的均匀性，从而有效地保证入模砼质量，全断面砼浇筑采用一次浇筑方式，严格遵循先底板再腹板最后浇筑顶板的分层布料方式。从悬臂端开始，两侧对称平衡浇筑，砼二次抹面至预埋钢筋头作为顶部施工线，这样既保证了砼顶面平整，也消除了砼表面“色差”现象。

(8) 施工过程中必须进行挠度观测，施工前依据预留拱度值预留每节箱梁预留拱度，在两端底板浇筑完成后重新调整，砼浇筑完毕后、张拉完毕后，详细记录挠度数据做为下一块段预留拱度计算依据。

(9) 在已完成的桥面两侧，及时设置临时栏杆，保证桥面施工人员的生命安全。

铁路桥隧工作总结篇十

1. 梁板吊运安装前，应进行全面检查并办理中间交工；梁板运输车应为平板运梁车；梁片装车时，应严格控制梁的重心线与车辆纵向中心线的偏差，梁片应按设计支点放置。梁板起吊、安装过程中，应始终保持梁体处于简支状态；梁体平移时，两端应同时进行，平稳匀速，防止梁体受扭、倾斜甚至倾覆。架桥机架梁作业时应“慢加速、匀移动”，尽可能减少架桥机对桥墩墩顶的水平冲击力。应加强支座进场质量管理和支座安装质量控制。

2. 支座安装前应再次对垫石外观质量、坐标、高程及顶面平整度进行检查，凡不合格的垫石应坚决返工，以杜绝因垫石坐标错误，高程及顶面平整度差而用水泥粉、水泥砂浆、废旧钢板填塞支垫支座的现象。垫石检查质量合格后，应在垫石上精确标识支座中心位置。

3. t梁吊装就位后应立即采取用方木支垫横隔板底部并用木楔楔紧等措施防单梁倾覆，同时应立即焊接部分横隔板、翼缘板接缝钢筋，加强横向联系，确保安全。

4. 目前部分先简支后连续结构的桥梁梁体安装就位后桥梁顶面纵、横坡不平顺，单梁受力处于非设计的不良状态。究其主要原因，一是临时支座横向不水平，导致梁体倾斜；二是临时支座顶面高度控制不严，导致梁顶面高程与设计要求差异大；三是有的梁预制时横坡设置与设计相反或梁安装错误等。上述问题将影响桥梁的使用寿命，应高度重视临时支座顶面高程的控制。架梁前应逐一检测垫石和盖梁顶面临时支座支点处的高程，根据测量结果和每片梁梁底设计高程计算临时支座高度，以确保梁体安装后梁体顶面纵向平顺，横坡准确；先简支后连续的桥梁宜选用经济适用，易拆除的砂箱（筒）作临时支座。