

2023年铁路上水员工资 铁路护路工作总结 (优秀9篇)

对某一单位、某一部门工作进行全面性总结，既反映工作的概况，取得的成绩，存在的问题、缺点，也要写经验教训和今后如何改进的意见等。优秀的总结都具备一些什么特点呢？又该怎么写呢？下面是我给大家整理的总结范文，欢迎大家阅读分享借鉴，希望对大家能够有所帮助。

铁路上水员工资 铁路护路工作总结篇一

为确保农场爱路护路宣传月活动取得实效，农场专题研究了综治维稳宣传工作方案。综治办要求护路联防成员单位切实把爱路护路宣传作为综治维稳宣传的重要内容，做到同部署、同启动、同宣传。各级干部亲自上街宣传、上线巡查、上门调研，组织开展了2次多部门联合参加的宣传月活动，同时以灵活的宣传小组形式，深入到学校、企业、入户进行排查，开展面对面的宣传，听取职工群众意见，协调路地关系。

一是爱路护路宣传与综治维稳宣传相结合。依托综治维稳宣传月活动平台，农场护路办分别于3月15日、22日上午，在xxx和xxx进行爱路护路宣传。活动中，共展示宣传展板5块，发放爱路护路宣传传单1000余份，同时工作人员还向参与群众讲解铁路安全常识和爱路护路要求，宣传活动收到良好的效果。3月份，护路办以农场子校、靠近铁路两侧的群众、机动车驾驶员、饲养大牲畜农户、五残人员监护人、废旧金属收购业主等群众为重点，充分利用广播、电视、黑板报、标语、图片、法制课等，通过集中宣传、赶集日、春耕生产动员会、连队干部培训会以及下连入户和等时机及时宣传。在学校开展“铁道小卫士”活动等形式，广泛宣传涉路法律、法规和铁路安全常识，同时利用典型案（事）例，以案释法，进行正反两个方面的宣传教育，做到家喻户晓。

二是新闻媒体宣传与实地宣传相结合。依托农场电视台这一重要载体，利用有线电视、广播等新闻媒体，对宣传活动进行报道和在电视上进行滚动播放。

三是宣传教育与重点路段警示教育相结合。在宣传月教育中，护路办明确宣传的重点内容，在铁路道口、铁路危险路段以及无人看守道、人流量大的区段和人行桥涵等路段开展《道口安全知识》、《爱路护路从我做起》、《血的教训（案例）》以及书写、刷新大型固定标语、粘贴宣传画、设置警示标志等警示教育，通过多种形式的宣传教育，增强了广大职工群众的爱路护路和防路伤意识。

四是宣传教育与重点整治相结合。活动期间，护路办将宣传教育与重点整治相结合，促进一批危及行车安全的问题得到解决。共清理垃圾600余公斤。派出所出动警力50人次，严格取缔在铁路道口及沿线周边违章停车、占道摆摊等行为。排查治安隐患1起，整治非法废旧金属收购点1起，开展爱路护路宣传活动10次。

五是宣传教育与日常护路工作相结合。组织民兵护路队员加大日常巡护力度，把说服教育与制止行人上路作为巡护工作的重点内容，深入到铁路沿线“五小场所”、出租户、经营户中进行入户宣传教育，向过往群众及小贩进行宣传，劝其远离铁路，不在铁路上行走，有效的保障了铁路的安全畅通。

护路办切实将爱路护路宣传教育纳入到“三生”教育中，加大对农场子校学生的爱路护路宣传力度。围绕《铁路法》和铁路安全常识、爱路护路“十五不准”以及铁路交通事故警示展板等内容，在铁路沿线校园深入推进“小手拉大手，一人带全家，全家带全连，一连带全线”的延伸宣传，通过采取集中宣传和组织开展评选“铁道小卫士”活动等多种宣传形式向教师、学生和群众讲解铁路相关常识，讲解破坏铁路设施对铁路安全运输的危害性，讲解怎样爱路护路、怎样预防路伤事故等，同时对评选出的优秀“铁道小卫士”发放书

包、文具盒以及作文本等，农场学校共5000余名学生和老师接受了宣传教育。

在3月份全场组织开展的爱路护路宣传月活动中，农场护路民兵高度重视，积极参与，宣传教育活动规模大，范围广，形式多，做到了广播有声，电视有像，路边有标语，体现了图文并茂，声像结合，形成了综合立体交叉的宣传格局。按照护路办统一要求，在铁路沿线广泛开展群众满意率测评，发放护路联防工作问卷调查表，了解沿线群众对护路联防工作的知晓率和满意度，实现了“走出去、请进来”。

通过组织开展多种形式的爱路护路宣传教育，农场铁路沿线广大群众充分认识到铁路对经济发展的重要性和开展爱路护路的必要性，增强了爱路护路意识和自我防护意识，路外伤亡事故和大牲畜上道事故得到有效控制，农场的爱路护路宣传月活动达到了预期目的，取得了明显成效，为营造平安、畅通、稳定、和谐的铁路运输环境奠定了坚实的基础。

xxx护路办

20xx年4月27日

铁路上水员工资 铁路护路工作总结篇二

我是呼和电务段集宁车间土牧儿台信号工长；自1984年参加铁路工作以来，我一直工作在集宁电务段，呼和电务段信号工区，信号设备集中修这条繁重而又艰苦的工作岗位上，长达28年，在这一工作岗位上，我亲身经历了电务信号设备的两次大改造——电锁器联锁改6502电气集中联锁：6502电气集中联锁改微机联锁。

刚参加工作的我，勤奋好学，热爱本职工作。1986年被评为段先进生产工作者，这更加坚定了我钻研业务的信念，很快成为了一名骨干中修队员，1987参加了集二线乌兰哈达站电

气集中改造工程，使我对电气集中设备有了初步的了解，经过一段时间的中修和学习，于是倡导利用中修机会整理配线合理化，美观化，标准化。

在上级领导的支持下，于1993年我组织实施了集宁电务段管内“轨道电路”“信号点灯单元电路”配线工作的工艺化，水平化标准化工作，这一方案的实施不但美化了箱盒内部，更方便了维修，线色分明。而且这一配线模式可以节省原材料30%，得到了领导的赞赏，并且很快在呼局管内推广开来。

1994年我参加了集宁南大修工程的电务室外配线，导通工作。同时，我和参加施工人员推广采用了标准化配线工艺，使集宁南大修工程顺利通过验收，之后上级指派由我负责一个配线小组，实施管内设备标准化配线工作，本人达到无图配线水平。

1996年我被评为段先进生产者，这时我深感自己专业理论知识的匮乏，决定学习深造，1997我参加了“福胜庄”电气集中大修工程的室外工程部分。

同年我被抽到工电联合整治道岔工作，对集大线、集二线地区的道岔爬行、角型铁进行联合整治，这使我对道岔的工作原理有了更加深刻的理解。

此外还参加了宝拉格室内扩能工程，在对原有设备线路的分析和新增功能的配合使用上我的审图能力提高了很多。

xx年参加了集二线正线道岔增加安装装置强度，把原来的角钢由原来80mmx10mmx125mm的角钢更换为80mmx12mmx125mm的角钢。上级把现场的调查和更换角钢的打眼位置交给我完成，我经过仔细计算、认真确认复核后，把尺寸标好，并注明道岔号及前后角钢，正因为在工作中的认真负责的态度和工作思想，在更换完13个站的道岔安装装置后，没有一组道岔的角钢尺寸出现差错，质量很高

的完成任务。

同年，在集宁南站中铁十二局大修工程，其中有7组复式交分道岔的更换，因为道岔爬行严重无法更换转换的装置，影响工程进度，就这个时候负责人把这项工作交给了我，我以多年的道岔整治经验克服了重重难关，终于圆满的完成了任务□
xx年参加了集二线半自动闭塞电改光七个站的施工。

同年被评为段先进生产者。

团结带领工友，顺利地完成了上级交给我的每一项工作任务。

就是这样凭借着刻苦的学习和向资深师傅们的请教，现在已能熟练解决维修和生产中遇到的诸多难题。

自xx年担任土牧儿台信号工长以来，处理了多次故障，下面例举两个事例，如xx年8月的一天，我正要去工区值班，客车走到宝拉格时，就接到值班的人员打来电话，说4道发车后遗留红光带，因为当时的值班人员还没有独自查找故障的能力，所以我就边分析边指挥：我先让他测量送电端，结果有220v□
我让他再测轨面电压，轨面电压也正常；我让他继续往下测，结果测出受端二次有电压，一次没有电压；这时我对故障原因有了初步判断，正好列车已经进入土牧尔台车站，我立刻下车进入机械室内把bg50备用变压器拿上赶扑现场，我再次用万用表确认，当时i次线圈是连接2、3端子，使用1、4端子。

用万用表一测，结果是变压器的i次2、4线圈断线，立即更换变压器，恢复设备正常使用。通过这次故障的处理，这位值班人员对轨道电路原理有了更深刻的理解。

还有一个事例是在xx年的6月土牧儿台站在天窗检修6/8#道岔时，室内操纵，室外调整摩擦电流，当道岔转换到第三次时，由定位向反位转换，当道岔转换到“四开”位置时，反位启

动保险熔断，道岔无表示，往定位操纵时，道岔能够转换到定位而且有表示。

这时我让室内把道岔转回定位，室内往定位操纵时，定位保险熔断无表示。

当室内把保险更换完后又一次向定位转换时，道岔转到定位而且有表示。

这时，我判定启动电路混线造成，就把6#道岔的a□b机的插接器拔开，让室内转换道岔，反位启动保险任然熔断，又从分线盘把6/8#道岔，2#、4#、6#电缆甩开，让室内配合人员继续转换6/8#道岔，这时保险不在熔断，确定室外电缆混线，经查找4#、6#电缆混线，更换备用电缆后，设备恢复正常。工人们有些不解，为什么定反位保险都熔断？之后我把道岔电路结合现场情况给他们一讲，结果大伙全明白了，通过这件故障的处理，也让工友们学到了新知识，增添了他们学习业务的兴趣。

正是因为这样的工作态度和工作热情，工作28多年来，在自己身上没有因为自己工作失误发生过一件责任事故。

综上所述，我多年来在思想上始终和上级保持一致，从不计较个人得失，即使作出一点贡献也是与领导的培养和教导分不开的。

同时本人工作上还存在一定的差距，在今后的的工作中我将继续钻研专业技术知识，不懈攀登技术高峰，提高操作经验水平，为我局的安全生产做出更大的贡献。

xx年12月

铁路上水员工资 铁路护路工作总结篇三

20xx年，保卫科在各级领导的亲切关怀和正确指导下，经过全科同志的共同努力，保卫科的工作取得了一定的成绩，为了更好的总结过去，展望未来，保卫科全体同志在新的一年里有信心、有决心在工作中更上一层楼。

一、更新公司的全部消防器材，按照消防部门的要求部署到位。

二、防止两起火灾事故的发生。

三、安装站区护栏。

高天公司的站场区域内，公司投资近50万元，将站区从下朱口道口至西海口道口全部用铁栅栏围护，此举防止了闲散人员和小偷小摸现象的发生，安装护铁栅栏即保证了安全生产，同时又加强了治安防范，此举效果非常好。

四、参加市里交通局举办的综合治理宣传月活动。

结合全市综合治理宣传月，保卫科的同志在工人文化宫门前利用宣传板和条幅宣传法制教育和综合治理的有关解答。交通局要求各单位在宣传法制教育的同时，为了更好的教育职工，保卫科又在公司出宣传板和条幅宣传法制教育。

同时为了达到宣传和学习法律、法规，保卫科出题在职工中又进行一次普法教育的考试。

五、加强站区内的巡查

保卫科全体同志在加强站区、货场、锅炉房、油库、变电所等重点部位基本能做到每班必查，公司私自用电炉子、电褥子容易引起火灾的现象基本杜绝。

保卫科的工作虽然干的不错，同时也存在着一定问题。比如说，纪律问题、当班睡觉问题。保卫科全体同志有决心克服不足，发扬成绩，在公司领导班子的领导下，踏踏实实做好每项工作，守护好我们的站场，守护好我们的高天。

在新的一年里，我们将发扬好的成绩、克服不足，请领导放心和检查我们的工作，保卫科全体同志在新的一年里一定会有新的起色。

铁路上水员工资 铁路护路工作总结篇四

姓名：于建忠

2011年12月26日

二0一一年度工作总结

这一年根据科室的安排我主要参与的事项有：103地灌工程施工、植树节绿化、垂直绿化、美国白蛾防治、夏季防汛、名泉、古树名木调研、及郎茂山三期工程道路施工等。

1. 103省道地灌工程：在该工程中我主要负责现场施工管理与监督，该工程自去年11月份开工建设以来取得了全面的进展，主要内容包括新建泵房、安装输水管道、电缆埋设、管道井砌筑等内容，经过近两个月的紧张施工，工程顺利完工，并通过了工程质监站等部门共同组织的工程竣工验收，达到合格水平。工作中我本着“安全第一、质量为本”的原则，认真工作，在专业技术上、工程进度上及时与相关单位协调、沟通，确保工程有条不紊地进行，尽管一直努力着，但失误与不足仍然存在于工作中。但我相信只要自己肯努力，勤学好问，谦虚谨慎，一定能干好本职工作，干出优良的业绩来。

2. 社会绿化、屋顶绿化、垂直绿化、美国白蛾防治、名泉及名木古树保护调研等工作：今年的5月份—7月份根据科室安

排，我参与了以上工作的实施。在高温多雨的夏季，在各种病虫害尤其是美国白蛾繁衍的高峰期，我跟着打药车，不辞劳苦地日夜工作在一线岗位上，在完成领导交代的任务之外还加强了我与领导同事之间的交流，也学到了有关树木养护管理方面的知识，让自己明白只有不断地学习，相互团结在一起才能更好地开展工作。

3. 郎茂山三期建设工程：今年8月份筹备已久的开工了，根据科室安排，我负责三期工程中部分道路的施工管理，这时正好处于雨季施工，安全防汛、工期、质量等问题提上议程，为此我们科室在范局、徐科长等领导组织安排下，联合施工方、监理、跟踪审计等部门每周一上午召开例会、针对施工过程中可能出现的各种问题积极协调、集思广益、一一解决，确保各个标段后续工作的顺利开展进行，在道路部分我们主要进行了电缆及pp-r输水管埋设、管道井的砌筑、毛石路面铺装等工作。这期间让我感受最深的是自己工作能力上的欠缺，比如发现有的地方施工图纸、施工工艺与施工现场不相符，变更、签证等内容给工程造价带来的较大影响都没有很好的预料到，遇事考虑不够全面，不够细致，工作中甚至存在一些失误。这都是我下一步需要改进的地方。

总之，经过一年的工作经历，让自己受益匪浅。回顾过去，就是为了更好地展望未来，希望在接下来的2012年自己可以继续努力，在单位领导们的带领下，勤奋自勉、踏实工作，为单位的美好明天，为祖国的绿化事业干出更好的成绩来。

总结人：于建忠

日

期：2011年12月26日

铁路上水员工资 铁路护路工作总结篇五

一晃而过，弹指之间□xxxx年已接近尾声，经过一年的努力，在公司及项目领导的指导与支持下铁路清理概算工作已经基本结束。现就铁路清理概算工作做一总结，希望对在建项目有一定的帮助。

铁路建设系统的专一性，决定了铁路承包模式以及其管理方法。一般铁路项目都要经历项目可行性研究—投资估算—初步设计概算—招标概算—施工图检算—概算清理六个过程，依据铁路投资总体控制原则：“批准的投资估算是建设项目投资控制的法定限额。建设单位在铁总批准的项目设计概算规模内组织建设。清理概算总额一般不得突破原批复概算总额；如突破10%及以上的，需报发改委重新审批，审批通过后方能追加投资。”只有掌握了以上铁路投资控制的原则才能更好的进行下一步工作。

在清理概算的过程中必须时刻清楚整条线路的投资控制情况，如投资超出限额，部分工作的难度将会大大增加；相反，如果投资在预算之内相对富余，有些事情则事半功倍。明确全标段、本标段、本项目部的投资与设计概算、标段合同额、分批金额的大小关系，找到重心点，做到心中有数。例如，本次清概过程中，由于整条线的工程建设指标趋于平衡，而本标段又存在一定的负量差，故而将原来业主同意而暂未走程序的小二类变更及部分工程措施放入投资检算中，及时消耗负量差。

铁路的合同模式有总价承包模式和单价承包模式，目前大部分采用总价承包模式，这种模式下企业承担了很大的风险，尤其是以初步设计招标的总价承包合同。在这种模式下，就必须及早梳理变更思路，提前筹划变更方案，真正做到运筹帷幄中，决胜千里外。

首先，依据设计文件确定可行的变更方案以及思路；其次，

熟悉图纸掌握设计工程量以及费用；最后，进行投资费用与发生成本的对比进行变更的经济性分析。当然这里的变更包括增加收益的正变更，也包括取消不经济实体工程的负变更。随着铁路建设市场的发展，施工图招标已经成为主流，这种模式下更是要求我们在过程中解决掉所有的变更问题，做到一事一毕。例如本次清理概算中，施工过程中的涵洞工程，经对比分析得涵洞工程属于不经济工程，故而分析理解设计意图，最终取消涵洞工程；再有本次清理概算中的反坡排水变更，项目部做到未雨绸缪，首先，对项目的整体情况做一个方案策划，明确施工中的变更点，重点把握重点关注；其次过程中，及时报告业主工程部门，为最终的变更舆论一个相对有利的环境；最后，在过程中搜集整理现场的数据、图片等相关支撑材料，及时签认，为最终的变更做好支撑工作。

铁路项目征地拆迁工作是一项艰巨而责任重大的工作，拆迁是保证项目稳定及盈利的先决条件，好多项目都是因为拆迁的影响而降低了项目及企业的经济效益。当然要是说拆迁工作只是把钱支付给地方就施工完事，那就大错特错，因为基本上所有的铁路项目，对比业主的清单都是超数量超单价的，所以我们不但要会“花钱”还要会“要钱”。再有因铁路项目的工期较长，在清理概算中一般情况下拆迁负责人都已经调离本项目部，所以清概人员就有必要过程中参与进来，基本掌握本项目拆迁的重点内容。

以下几点需要我们注意：第一，款项无论大小均由地方拆迁部门负责分发支付；业主一般情况下不会认可给地方百姓的白条，业主部门仅认可银行回单以及地方行政事业性收据。第二，拆迁协议须规范，尽量做到项目部、地方代表、地方拆迁办代表、县拆迁办代表盖章签认，只有尽最大的能力证明事件发生的真实性，业主才会认可你所发生的事实；第三，代甲项目争取第一时间得到业主认可或者出具代甲委托书，只有这样才能有更大的把握。第四，合理签订合同条目，做到关注重点事项；并不是项目部所有的拆迁费用业主都给你考虑调整，目前来看一般是大临用地弃渣场、拌合站、板厂

等，所有过程中都要参与进来，进行有重点的关注；第五，要加强自身学习，注意过程中收集相关资料；征地拆迁相对而言是比较繁琐，过程中我们就应该勤整理建立征拆台账，过程中就必须完善所有能完善的手续。再有加强横向学习，掌握其余单位或者是其余线路所批复文件的项目，整理汇总本项目的资料，例如，一般情况下，代甲清运垃圾拆除、地方特别要求的工程、房屋震动补偿的、地方水系破坏补偿的、河道清淤的这些都是铁总有批复案例的，所有涉及到的条目要保证上报资料完善。

清理概算工作是一个漫长的过程，有些项目可能需要一年或者更久才能完成，所以必须要有坚强的责任心，所经手的事情必须做到有始有终，要有锲而不舍的精神，只有有这样的精神才能为企业创造更大的效益。

除了有强大的责任心以外，还应该有良好的沟通交流能力，清理概算工作主要涉及的就是业主与设计院，业主与设计院在清理概算中扮演着重要角色，业主是领导者、设计为执行者，所以无论在最终的投资检算中还是清理概算中都必须重视，加强与业主及设计的沟通，是确保项目最终收益的重要保证。

随着近年极端气候的发生，越来越多的单位开始注重工程保险理赔。首先，必须完全理解保险合同（工程一切险），重点研读保险条款，明确保险责任；其次，与经纪人公司建立起良好的互通机制，做到有案子先咨询再进行报案理赔；最后，过程中的会议纪要以及其余资料均要完善齐整，真正做到降低自身风险。

经过铁路的清理概算，让我学到了不少东西，但我知道还有很多东西值得我去学习，我会用心去努力把自己的工作干好，只有这样才能不断完善和提高自己的能力，才能实现自己的人生价值，为企业创造更大的效益。

铁路上水员工资 铁路护路工作总结篇六

为有效开展铁路春运安全工作，根据上级铁路部门有关通知要求，结合我办的工作实际，及时行文由街道党工委书记王厚源担任组长，街道政法委书记、武装部长何斌任副组长的德坞街道办事处春运安全工作领导小组。

1、根据钟铁护办(20xx)1号文件的安排要求，及时行文《关于加强做好20xx年铁路春运安全的工作安排》，办事处及各村主要负责人高度重视此项工作，对该工作亲自布置检查、督促。在活动结束后我们及时将工作情况小结上报区护路办。在各部门的高度重视下，我们如期、圆满地完成了该项工作任务，取得了20xx年工作的开门红。

传月活动，采取广播、横幅、发放宣传资料、张贴标语、口头讲解等多种形式向群众宣传《铁路法》、《铁路安全常识》等法律法规，活动中，共出动车辆2台，共发放宣传资料900余份，练习本600余本，宣传画册200余份。

3、严格制度，规范管理，抓好铁路护路联防队伍建设。充分发挥共产党员、共青团员的先锋模范作用，大力表彰护路先进典型，鼓舞斗志，促进工作，建设一支队伍素质高，业务技能精的护路队伍。其中白鹤村在铁路联防工作上下了很大的力度，全村成立了25人组成的护路队伍，并确定了一名负责人，在护路工作上做到了常抓不懈。

4、根据钟山区护路办的相关要求，我们及时制定了《德坞街道办事处2011年关于加强元宵节防火工作确保铁路安全畅通的通知》。根据办事处的实际，要求护路保安要实行24小时值班制度，发现隐患要在第一时间内把问题报办事处并向六盘水火车站报告。

5、加强管理监督检查，对重点路段、重点目标、无人看守道口、安全防护网预留口处看牢盯死，严防行人上道影响行

车安全，发动护路民兵及村护路人员加强铁路道口的巡 逻。

6、采取多种手段和措施，认真落实“五残”、顽劣儿童等重点人员的安全监护措施，防止顽劣儿童在轨道上摆放石头、铁器击打列车，逐村、逐户检查大牲畜饲养户、机动车辆驾驶员安全协议的落实，严防机动车辆及大耕牛、羊群、马匹等牲畜上道危及行车安全，有效消除安全隐患，确保了春运安全。

由于基层人手不足和工作经费的有限，加上日常基层工 作的杂乱繁多，有时工作起来顾此失彼，力不从心，工作中 难免有一些问题，不足之处也请上级部门能体谅。相信在上 级部门的关心和大力支持下，在办事处党委和行政的高度重视下，在各部门的通力合作下，下一年的春运工作我们一定 能比今年上一个新的台阶，取得更好的成绩。

铁路上水员工资 铁路护路工作总结篇七

昭阳区今年节前始发客流以学生流、探亲流为主，少量旅客流、商务流为辅，到达客流以民工返乡流为主。节前日均客流约3000人，主要为到达客流，在站区没有形成积压客流；节后始发以民工流和学生流为主，由于学生流高峰期与民工流高峰期重叠，以昆明、广州、成都突出，持续时间长。节后日平均发送旅客人达到约6000余人。旅客主要流向广州、昆明、成都、贵阳，民工流为春运客流主体，约占春运客流的70%。

同时教育护路人员高度重视巡护中的自身安全，坚决杜绝意外伤亡事件发生。四是各护路联防领导小组及时掌握和反馈治安动态，对影响稳定和铁路治安的苗头信息，及时逐级报告，不得迟报、漏报和误报。做到了信息畅通。

xxxx年，我县护路工作尽管取得了新的进步，但仍存在一些不容忽视的问题，主要是工作开展不够平衡，个别乡镇和县直单位领导对护路工作不重视，不过问，认为可有可无，在

帮助解决具体问题上力度不够。再就是涉铁恶性案件又有发生，对骨干队伍之外的护路组织管理有待进一步加强。

铁路上水员工资 铁路护路工作总结篇八

20xx年春运自1月8日开始，2月16日结束，共计40天。在这40天里，普洱运输分公司全体管理人员，一线驾驶员在集团公司的领导下，按照“以人为本、安全第一、以客为主、优质服务”的春运指导思想。加强领导，制定工作方案，完善后勤保障，落实安全责任，消除安全隐患，提供优质运输服务。

一是客流集中。今年是近几年来春运最早的年份，学生流、民工流、探亲流、上班流等高度汇集。

二是客流高峰期不平衡。中、短线（市内）客流集中在临近节前和收假时高峰期相对较短，长线（边三县至昆明）节前是昆明返回的旅客，节后是边三县上昆明的旅客。

（一）强化组织领导，落实工作职责

一年一度的春运工作是我们专业客运企业开年的重头戏，既是一项运输生产任务，也是一项政治任务。为确实加强春运工作的领导，分公司成立以主要领导负责，分管领导和各部门负责人组成的春运工作领导小组，并设立了春运办公室和运力保障、安全保障、机务保障等工作责任人。同时结合企业实际，制定《二0一二年春运工作实施方案》，对各部门的工作职责进行了明确。

（二）加强运力配备，运力保障到位

针对客流进出频繁且量大的特点，分公司组织管理人员到客流相对集中的墨江、孟连、澜沧、景谷等地深入车站，到一线工作现场进行客源组织、安全教育、车辆合理调派工作。同时加强和当地客运站的协调、沟通，全力保障旅客快捷有

序出行。管理人员深入站场，统筹安排春运期间运力调配和车辆加班事宜，为充分调派运力发挥积极作用。在保证正班车正常运行的前提下，根据客流情况，采取回场调剂和人停车不停的方法，加快车辆运转的合理加班方式，较好地缓解了运力不足的情况。

（三）落实责任措施，运行畅通安全

安全生产是春运工作的首要任务，也是春运工作的重中之重。分公司各行车小组牢固树立安全责任重于泰山的思想，认真贯彻“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，严格落实各项防范措施，深入开展“三超一疲劳”专项治理工作，确保人民群众生命财产安全和春运工作有序和谐。

一是强化春运安全教育，增强遵守法规的自觉性。分公司用各种有效形式，大力开展安全生产教育。利用每周二次安全学习和《黑板报》、自办月刊《安全、服务与学习》，将公司的安全要求，身边的交通事故案例传达到各位驾驶员。针对春运驾驶员忙于运行的特殊情况，安技人员深入站场、车头，宣传、提醒驾驶安全行车。春运期间普洱分公司共组织驾驶员安全学习十次，共计三十五个学时，参加学习三百四十多人。悬挂春运安全布标二条，整治“三超一疲劳”图片一组；黑板报一期，《安全、服务与学习》三期，其中“春运增刊”一期，共计七百五十份。

二是层层签订安全目标责任书，切实落实安全生产责任。

三是抓好驾驶员源头管理，把好驾驶员技术资格关。做好双班驾驶员及加班驾驶员的安全教育工作，对参加春运的加班车辆严格把关管理，对单程400公里以上，高速公路600公里以上客运班线，按要求配备双驾。边三县、长线车驾驶员全部住在始发站点。严格控制驾驶员换驾、休息制度，分公司派出安技人员到边三县，在晚上还针对性的提醒部份喜欢娱乐的驾驶员及时休息，杜绝疲劳驾驶现象的发生。

尽管分公司做了大量的工作，但春运期间的安全形势不尽人意先后发生碰撞、挂擦、追尾事故11起。根据上述情况，分公司进行了认真分析、排查、本着“四不放过”的原则，在安全学习例会上深刻剖析，责任追究，分别对三名肇事驾驶员进行停驾；对二名驾驶员进入分公司黑名单；对十名驾驶员分别给予200-20xx元的经济处罚；对11名肇事驾驶员分批参加安全管理部的安全复训。

二0xx年春运已结束，普洱分公司在集团公司的正确领导下，在各兄弟单位的支持、配合下取得了骄人的业绩，实现了分公司历史以来最好的一个开门红。（一至二月）经营收入比去年同期上升百分之三十五点九，利润比去年同期上升百分之三十四。应该说是在去年攀越顶峰的目标上又有新增长，分公司的公营车驾驶员队伍顾全大局、团结协作、全力以赴、不怕苦、不怕累，充分体现了交通人的奉献精神，反映了队伍的素质在提高，执行力和控制力在提高。他们舍小家为大家。特别是边三县至昆明驾驶员，出于高速运转安全的考虑，分公司要求驾驶员全部住在始发地，自一月八日至二月二十九日，72名驾驶员没有一个请假、没有一个回家休息。二十四辆长线班车，除除夕和初一外，没有一辆停班休息。

正是由于全体公营车驾驶员尽心尽职，奋斗拼搏，乐于奉献的精神支撑着分公司近几年来的高速发展。

铁路上水员工资 铁路护路工作总结篇九

20xx年上半年，山西中南部铁路通道zntj-21标项目部二分部一班人在公司、局指的领导和各部门的关怀下，通过辛勤努力，克服了工程变更频繁、施工环境恶劣等不利因素影响，基本完成了本区段上半年施工计划。现将本项目部工作情况汇总如下，总结过去，找出不足，为以后的施工积累更多的经验。

1、进展情况

2、工期要求

根据晋豫鲁铁路股份有限公司铺架进度要求□20xx年12月21日铺架进入我分部管区由小里程向大里程开始铺架□20xx年6月12日铺完孙家沟特大桥，铺架出我项目分部管区。由此看来我项目主体工程施工工期需由小里程至大里程的顺序依次完成，依不影响铺架为最底底限。

3、本项目施工重点、难点分析

由铺架进度来看，我项目分部工期压力最大的是前岔河特大桥，需在20xx年11月底前全部完成，而且此桥有一处□40+64+40□m的连续梁施工，工期压力较大。其它桥梁的完工时间依次为黄家宅特大桥20xx年12月10日，沭河特大桥完工时间为20xx年2月，本桥较长达xxx米，且有3处□32+48+32□m连续梁施工，目前图纸还没有到全，工期压力较大。别的桥梁及路基主体工程都需要在铺架前一个月完成。

4、图纸到位情况

截至目前桥梁方面还有沭河特大桥连续梁图纸没有到位，莒县车站路基及结构物图纸没有到位，框架桥、框架涵图纸还有30座没有到位，公跨铁5座图纸均没有到位。

我项目部目前正在积极同局指以及设计院联系，争取尽早拿到施工图纸，确保早日将这些工程项目开工。

本施工区段地上、地下障碍物复杂，地上房屋、大棚、果园拆迁，地下水管、电缆等拆改工作尚未完成，工作面无法全面展开，只能见缝插针，给施工造成了困难，一度出现窝工现象。面对困难项目部迎难而上，不等不靠，主动出击，一方面积极与当地政府、拆迁办及村民联系，从中协调做工作保证重点项目优先开工；另一方面主动与局指、监理、设计

单位联系，有效地保证了工程的连续性。尤其在结构施工中现在已完成重点排水涵洞及沭河特大桥、前岔河特大桥水中墩柱的基础施工，为汛期到来做好了准备。

把实现项目质量目标作为项目部一项义不容辞的义务和责任，作到人尽其责。

2、把项目质量目标贯穿在分部分项工程施工工艺标准制定及具体实施中。在每一个分部分项工程施工前，技术负责人都依据施工组织设计及图纸的具体要求并结合现场的实际情况写出详尽的有针对性、可操作性的施工技术交底。并书面交接给班组施工层面，最终监督落实到施工过程中。

3、辅助以相应的质量管理制度做保障：项目部用完善的质量管理制度，约束各级施工人员的施工状态和管理方法，而不仅仅是靠管理人员的即兴要求来管理施工，让所有现场施工人员都能明确制度，并在制度的轨引下来完成工作，解决施工中的质量问题。制度不仅仅是规范施工的一种准绳，也是激励创优的一种动力。

4、从质量通病容易引起的因素着手，抓实施过程，重质量结果。针对本工程的具体情况，以路基软基处理、桥涵基础施工以及连续梁施工做为本项目的施工作重点。

安全生产是施工企业永恒的主题，是工程顺利进行的有力保障。越是工期紧，任务重，越要重视安全工作。我项目部自进场以来就明确把安全工作摆到日常议事日程上来，在安全生产上狠抓落实，加强培训，认真检查，踏踏实实的做好安全生产工作。

一是要加强组织领导，建立安全组织机构，建立安全生产保障体系，明确项目经理是安全生产第一责任人，管生产必须管安全，营造一级对一级负责，层层抓安全，人人懂安全的安全生产氛围。

二是健全安全生产规章制度，俗话说的好“没有规矩不成方圆”，所以我标段制定了一系列的安全生产规章制度，对安全管理行为进行规范，做到有法可依，有章可循。

三是加强施工安全检查，安全检查是一项综合性的安全生产管理措施，是建立良好的安全生产环境，做好安全生产工作的主要手段，也是防止事故发生，减少因安全问题而造成不必要损失的有效方法。开展定期不定期的专项检查活动，按照三不放过原则，严肃查处检查中发现的问题，分析原因，消除隐患，限期整改。

1、图纸到位不及时，到目前为止还有大量的图纸没有到位，严重影响了我项目部的施工进度。

2、取土场征用困难，因我项目部负责施工地段大部分为填方，全线需借方173.5万方。现在国家政策不允许征用基本农田，允许征用的地方往往不是运距太远就是需要爆破，且当地老百姓要价较高，现在取土场也已成为我项目施工的一大制约。

3、征地和拆迁工作目前还有一部分没有完成，红线征地总量为1793亩，目前征用了1620亩，还剩143亩没有征下来。房屋拆迁总计258户，目前拆迁190户，还剩68户没有拆迁。

4、业主同高速及公路管理部门的协议还没有签下来，致使我项目部靠近日东高速公路的桥墩、和s336省道以及三条普通公路交叉的施工项目不能正常开工。

5、资金紧张，目前业主拨付资金不是很及时，造成我项目施工资金相对紧张。

（一）统筹安排，抓好后续工程施工

项目部针对施工任务情况，进行详细研究，对下半年的工程施工工作

了全面部署和安排。我们要站在企业信誉和发展的高度，抓好工程的施工组织，深入宣传和广泛动员，树立广大职工的主人翁精神和责任感，激发大家的积极性和主动性，动员一切力量，持续大干高潮，多完成投资 and 实物工作量，确保年度生产任务的完成。

（二）确保重难点工程的施工进度

坚持重点突出，以点带面，全面推进的原则，突出抓好沭河特大桥、跨日东高速公路特大桥以及前岔河特大桥连续梁施工等重点控制性工程的施工组织和管理，确保施工进度与施工计划同步。创造有利条件，充分发挥人员、设备的作用，做到科学组织，科学管理，科学施工。

（三）突出抓好安全、质量工作

严格执行各级安全、质量规定，落实各级安全、质量责任制。坚决杜绝等级安全、质量事故的发生。认真开展安全、质量大检查活动，针对安全、质量工作中存在的突出问题，制定整改措施。突出抓好桥梁施工安全、交通运输安全和危爆物品的安全管理。杜绝事故的发生，把各类事故减少到最低限度，确保安全生产形势稳步发展。要突出重点，强化施工现场质量控制，广泛开展质量创优活动，争创名牌工程。坚持样板引路，高标准、高起点，做到工程一次达标创优。

（四）具体工程项目施工计划如下：

1、路基土石方目前剩余填方135万方，挖方11.5万方，下月计划完成路基填方27万方，路堑挖方计划完成7万方。全部路基土石方计划12月10日前全部完成，具体进度视莒县车站图纸到位情况再详细划分。

部分的桩基优先施工完成，为上部构造施工创造条件。

3、前岔河特大桥连续梁施工计划于20xx年11月底前完成；沭河特大桥三处连续梁由小里程到大里程计划分别于20xx年1月10日□20xx年2月10日□20xx年2月15日前完成。

4、框架桥、框架涵全线总计79座，目前已施工完成35座，剩余44座（还有30座图纸没有到位），下月图纸到位的计划全部完成，其余涵洞视图纸到位情况再详细计划。

山西中南部铁路通道项目进场以来，项目部正确处理了进度、安全、质量的关系，目前安全质量均处于正常受控状态。纵观山西中南部铁路通道工程进场以来的工作现状，我们有成绩也有不足。在接下来的时间里，我们将发扬成绩，继续一如继往的干好本职工作，抓好施工安全、质量管理，保证施工进度，全力以赴继续建设好山西中南部铁路通道工程。