

2023年年工作总结(实用8篇)

围绕工作中的某一方面或某一问题进行的专门性总结，总结某一方面的成绩、经验。什么样的总结才是有效的呢？那么下面我就给大家讲一讲总结怎么写才比较好，我们一起来看看吧。

年工作总结篇一

一、着眼认识提高，加强领导，健全民兵工作组织

认识是行动的先导。半年来，我队在民兵工作中从抓思想认识入手，加强领导，深入宣传，使民兵工作意识不断增强，民兵工作组织不断健全。一是队领班班子高度重视，把民兵组织建设摆上重要位置。我队在矿武装部的指导下，依据政策法规，本着“编为用，建为战”的原则，组建了以队长宋建听为连长、支部书记冯福现为指导员的对口民兵专业分队。二是加强宣传引导。我队积极开展以民兵性质、任务和职能为主要内容的宣传教育，不断提高民兵的法制意识，切实增强了民兵的国防观念和依法参加民兵组织的自觉性，为组建民兵工作提供了思想保证。

二、着眼人本理念，结合实际，狠抓民兵工作落实

1、抓教育训练，提高民兵队伍素质。教育训练目的是提高民兵队伍

杂志下发到个人。二是抓军事训练增强实战经验。我队根据矿武装部民兵军事训练方案，结合实际，制定了训练课程表，定期开展训练。在训练过程中严格要求，严格训练，确保训练任务完成。通过训练，切实提升了民兵综合能力，确保执行任务时能拉得出、靠得住、用得上、打得赢，有力地促进民兵战斗力的快速生成和提高。同时也锻炼了职工队伍的体

能和意志，增强了纪律，转变了作风，加快了职工队伍向准军事化建设的步伐。

2、抓制度建设，提升民兵建设质量。民兵组织建设上台阶，既需要具体的活动来体现，也需要有一套正规的、针对性和操作性都很强的制度来保证，推动我队民兵工作的可持续发展。我队根据《民兵工作条例》和《民兵组织整顿暂行规定》的有关规定，结合实际，制定了一系列民兵活动制度，即政治教育、检查考评、经常性活动制度。同时，对照《民兵训练与考核大纲》标准，制定民兵应急行动、抢险救灾等紧急预防方案。

三、着眼增强活力，发挥作用，展示民兵风采

要想有地位，必须有作为。我队从锻炼民兵队伍、发挥民兵作用入手，积极组织民兵参与“三个文明”建设，使民兵队伍不仅是处理应急抢险的突击队，更是安全生产建设的主力军。

半年来，我队的民兵工作虽然取得一定的成绩，但离上级的要求还存在一定差距，为了更好做好下半年我队民兵工作，特制定以下目标。

继续坚持加强对民兵工作的管理，确保各项制度落实到位，确保领导到位，职责到位，工作到位，精力到位。自觉服从矿党委的领导。

年工作总结篇二

第一章总则

第一条为加强铁路道口的管理，维护道口交通秩序，防止道口事故，保障铁路、道路安全畅通，特制定本规定。

第二条本规定适用于全国道路与铁路相交的“道口”以及“人行过道”和“平过道”。

第三条机关、部队、团体、学校、企业、事业单位和城乡居民组织、集体经济组织，要经常教育所属人员遵守本规定，维护道口交通秩序。

第二章道口的安全设施

第四条道路与铁路的平面交叉分为：

(一)道口：系指铁路上铺面宽度在二点五米及以上，直接与道路贯通的平面交叉。

按看守情况分为“有人看守道口”和“无人看守道口”。

(二)人行过道：系指铁路上铺面宽度在二点五米以下(城市一般为零点七五至一点五米，乡村一般为零点四至一点二米)，与道路贯通的平面交叉。

人行过道只准通过行人、自行车(较宽的人行过道可通过人力车)，不准畜力车及机动车辆通过。

(三)平过道：系指在车站、货场、专用线内，专为内工作业使用，不直接贯通道路的平面交叉。

第五条道口和其它平面交叉安全设施的设置：

(一)在道口处的道路上设有铁路道口标志和护桩。

铁路道口标志设在通向道口、距道口最外股钢轨不少于二十米处的道路右侧(特殊情况除外)，护桩设在道口附近(路堑内及城市市区可不设)，在铁路上距道口五百至一公里处设有火车司机鸣笛标(站内不设)。根据需要还可在通向道口、距道口最外股钢轨五米处的道路右侧设置道口信号机；未设道口信

号机的无人看守道口，可在安设道口信号机的位置设置停车(止步)让行标志。有人看守道口还要设置带有标志(标志为红色圆牌、有条件的地方夜间可安设红灯)的栏杆(或栏门)。已安设道口信号机或停车(止步)让行标志的道口，取消过去设置的“危险道口、停车了望、安全通过”、“小心火车”、“一停(慢)、二看、三通过”等宣传牌。

(二)在人行过道及平过道不设铁路道口标志和道口护桩，在人行过道可按需要设置“人行过道”、“小心火车”、“禁止畜力车、机动车辆通行”等宣传牌及防止车辆通过的路障。

道路产权单位负责道口铺面以外的道路部分。

(二)道口信号、护桩、栏杆(栏门)、火车司机鸣笛标由铁路产权单位负责设置、维修和管理。

由地方交通管理部门负责管理(交通管理部门不能负责时，由其交受益单位或乡村政府负责管理)，铁路部门予以协助。

第七条铁路部门要按照先干线后支线、先繁忙线路后一般线路的原则，努力增设道口信号及自动报警装置等安全防护设施。

第八条任何单位或个人不得损坏道口、人行过道及平过道的设备。一旦设备被损坏时，损坏者应立即报告该设备的设置、维修单位或管理单位，并承担损失费用。当发现道口、人行过道的设备有人为缺损时，当地政府和有关部门应互相配合共同查处，由损坏者(或其单位)赔偿损失，并对所引起的后果承担责任。

第三章道口的设置原则

第九条铁路与道路相交，应优先考虑设置立体交叉，努力减少道口的数量。在有地形条件的地方要多修小型、简易立交。

铁路、交通、城乡建设各部门必须互相配合促进道口逐步改为立体交叉的建设;地方政府在拆迁、征地、封路施工等方面应积极协助。设置立交时所需投资、按国家规定由有关部门共同协商确定。

第十条新建铁路的道口密度,在人口稠密地区,以两公里以内不超过一处为宜;在人口较稀疏地区,道口还应适当减少。

铁路车站内原则上不设道口。

在城市内,应结合城市规划综合考虑铁路与道路的交叉设施。

第十一条对现有道口必须进行整顿(一)凡未经合法手续设置的不合理道口、按协议需拆除的道口以及危及铁路与道路交通安全的道口,应一律拆除。

(二)在一公里内或一个村庄(屯)有多处道口以及同一条道路在铁路同一个区间(两个车站之间)穿越两次及以下的道口,原则上只许保留一处。

暂时或短期内不能拆除的需订出规划,限期拆除。

(三)逐步取消站内道口。

道口整顿工作,由铁路部门(或路外铁路产权单位)会同当地政府或使用单位商定后即可实施(城市道口的整顿,由铁路部门和城市规划部门配合进行)。道口移设及拆除的费用由铁路部门(或路外铁路产权单位)承担,道路的改移费用由地方有关部门承担。整顿道口时,可根据各地的具体情况,采取改移道路、利用铁路桥涵通行、修建立交以及将道口改为人行过道等各种措施,尽量满足城乡居民通行的实际需要。

第十二条新开辟道口或人行过道,应由申请单位向铁路部门提出申请,国家铁路由铁路局(或分局)进行审批,其它铁路

由相当于铁路局(或分局)级的各铁路管理部门审批,在城市内由铁路与当地城市规划部门共同研究、确定。未经批准,任何单位或个人不准擅自铺设道口和人行过道。

第十三条由于道路改建而引起道口移设或加宽时,道路部门应承担道口移设或加宽的全部费用,并应提前与铁路有关部门取得联系,经双方协商一致后方可实施。

第四章道口的安全通行

第十四条道路上的车辆(包括汽车、拖拉机、畜力车、人力车、自行车等各种机动车、非机动车,下同)和行人在道口、人行过道及平过道处,发现或听到有火车开来时,应立即躲避到距铁路钢轨二米以外的处所,严禁停留在铁路上和抢越。

第十五条车辆和行人通过铁路道口,必须听从道口看守人员和道口安全管理人员的指挥。

第十六条机动车通过铁路道口最高时速不准超过二十公里,大中、型拖拉机不准超过十五公里,小型拖拉机不准超过十公里,并不得在道口内超车或停留。一旦车辆在道口处发生故障,车辆的驾驶员或操纵、驾驶车辆的人要立即将车辆移出铁路限界(距钢轨外侧不少于二米);确实无法移出时,需立即采取防护措施,设法通知两端车站,并在该道口两端不少于八百米处的铁路上用红色信号(昼间用红旗、夜间用红灯光)拦停列车;没有红色信号时,可用红色物品或两臂高举头上,向两侧急剧摆动。

第十七条凡遇到道口栏杆(栏门)关闭、音响器发出报警、道口信号显示红色灯光或道口看守人员示意火车即将通过诸情况之一时,车辆、行人严禁抢行,必须依次停在停止线以外,没有停止线的,停在距最外股钢轨五米以外,不得影响道口栏杆(栏门)的关闭,不得撞、钻、爬、越道口栏杆(栏门)。

(二)红灯熄灭白灯亮时，表示道口开通，准许车辆、行人通行；

(三)当红灯和白灯同时熄灭时，表示停电或设备发生故障，道口信号无效。

在这种情况下，必须与通过没有道口信号机的道口一样按第十五、十七及十九条规定通行。

第十九条车辆、行人通过没有道口信号机的无人看守道口以及人行过道时，必须停车或止步了望，确认两端均无列车开来时，方准通行。

第二十条特别笨重(不能迅速通过道口)、巨大(高度从地面起超过四米，宽度超过车厢，长度前端超出车身，后端超出车厢二米，超出部分触地)和可能破坏铁路设备，干扰铁路运输的物体(履带车辆、大型机械或装载易燃、易爆物品的车辆)通过铁路道口时，应提前商得附近铁路有关部门的同意，在其协助和指导下通过。

通过电气化铁路的道口时，车辆及其装载物不得触动限界架活动横板或吊链；装载高度超过二米的货物上，不准坐人；行人手持高长物件、皮鞭等，不准高举挥动。

第二十一条两轮畜力车或牲畜通过铁路道口时，赶车或赶牲畜的人要牵住牲畜按本章的规定徒步通过。

第二十二条在单车道路的道口上，严禁汽车、拖拉机等大、中型车辆错车。

第二十三条机动车在铁道口处，不准转弯掉头。

第二十四条在距道口二十米以内的道路上，除停车了望或停车让行、运行中临时停车的情况以外，不准停留车辆。

第二十五条 严禁车辆在没有道口或其它平面交叉设施的铁路线路上穿越。

第五章 道口的安全管理

第二十六条 各级地方政府和铁路部门都应重视和关心道口以及人行过道，平过道的交通安全，加强安全工作的领导，支持、协助铁路部门做好道口的整顿、改造和管理工作的，确保铁路和道路运输的安全畅通。

第二十七条 为了加强道口管理，各铁路局、分局及有关段、站应设置专管道口的机构或人员，健全道口管理制度。

第二十八条 在各级经委的组织领导下，各机动车辆管理部门与铁路道口管理部门联合组成各级常设道口安全委员会或领导小组负责宣传、检查、落实本规定；分析道口事故的原因，研究对策，制定措施，确保行车安全。

第二十九条 各机动车辆管理部门对驾驶人员，特别是对农村集体企业和个体、联户机动车辆、拖拉机驾驶人员，应进行通过道口的安全教育和考核；对于违反安全通过铁路口有关规定的车辆驾驶人员要严肃处理。

第三十条 每年秋季开展一次全国性的道口安全活动。在道口安全活动中，全国铁路及交通，农机管理部门要密切配合，共同检查铁路道口的设备状况、机动车驾驶员执行交通纪律情况和车辆状态，同时深入、广泛地进行道口安全的宣传教育，使广大人民群众养成自觉遵守道口安全规定和交通纪律，确保道口安全的美德和习惯。

(四) 铁路公安部门可派员协助管理有人看守道口、巡逻检查无人看守道口的交通秩序。

第三十二条 上述道口看守和安全管理人員均有权对违反铁路

道口通行规定的车辆、行人进行劝阻、教育、警告和按章处理。属于违反治安管理行为的，由主管公安机关按照《中华人民共和国治安管理处罚条例》的有关规定处理。

第六章道口肇事的处理

第三十三条各种车辆、行人及大牲畜通过铁路道口以及人行过道、平过道，发生事故造成损失时，按照____有关规定进行调查，确定事故责任，其损失费用由责任一方负担；双方都有责任的，由双方合理负担。

发生事故造成人身伤亡或严重经济损失构成犯罪的，由铁路或地方有关部门对肇事责任者依法追究刑事责任。

第三十四条对扰乱铁路道口交通秩序、损坏道口设备、违反铁路道口通行规定、危害铁路行车安全等行为，铁路部门可根据情节轻重予以经济处罚，核收赔偿费和罚款。其具体实施办法，由各铁路局会同省、自治区、直辖市有关部门制定。

第七章附则

第三十五条各省、自治区、直辖市的有关部门可与铁路部门结合具体情况，根据本规定制定若干补充规定或实施细则。

第三十六条本规定自公布之日作施行。以往有关规定凡与本规定有抵触的，均以本规定为准。

年工作总结篇三

20xx年在忙碌和充实中度过，总的来说，一年来，我分管协管的工作比较多、工作范围广、任务重、责任大。正是由于我正确理解领导的工作部署，较好地履行了作为行政职务和作为专业技术职务的职责，发挥了领导管理和组织协调能力，充分调动员工的工作积极性，较好地完成了全年分管和协管

的工作任务。

现简要回顾总结如下：

一、 抓好后勤管理工作，大力提升服务水平

后勤管理工作涉及面广、杂，一年来我们以加强监督管理。不断提升服务水平为指导，从多方面着手，努力做好后勤工作。

我主要负责的是办公用品仓库管理和生活后勤保障工作，能做到有计划及时地申购办公所需用品，做到不浪费，无过多存货等情况的发生。为各科室做好服务，能及时、保质保量送去各科室所需办公物品。月月盘点，对库内物品熟悉、清楚。

办公仪器和日常生活方面出现故障和问题时能及时处理，处理不了时请专业人士来处理，做到不担误正常工作的运行。在后勤工作中得到了同事的支持和配合。通过我们的努力配合，圆满地完成了20xx年的后勤和仓管工作。

二、 车辆管理及维护

今年我们改革了用车制度，统一调度管理，做到出车有申请，归车有记录等工作流程；同时，车辆用油方面也制定出相关监督流程，排除了公车私用等情况的发生。

在车辆安全运行方面我们与司机签了出车安全责任书，保证出车安全，遵守交通规则。在保证工作正常运行的情况下，加强车辆管理，做好车辆的正常保养及维修，为我院工作的开展提供了较好的服务。

三、 做好全院卫生工作 创造优美环境 做好安全保卫工作

对两位卫生员进行深刻、人性化的思想培训和具体工作细节及责任的培训与指导。制定相关卫生责任制度，要求每天多转、常扫、勤擦，随时发现隐患及时处理。每周一大扫，周周有检查。

对医院里的床单被罩等医用品及员工的工作服做好及时、分类、干净的清洗、晾晒、发放等工作。

对医院保卫人员，进行了安全防卫、防电、防火、防水培训，强化安全意识，做到时时提醒和经常检查。

四、 协助办公，尽心尽责

在办公室主要是配合办公室主任完成院内日常工作，做好文员统计工作，较好地完成了领导办公室的卫生及接待工作。在院内配合开展丰富多彩的活动，活跃员工文化生活，营造健康**的企业人文环境，推进企业文化、精明文明建议，展示我院积极向上的精神面貌。

五、 平面设计 网络推广

由于我学习过一些相关的知识技能，所以在单位暂缺平面设计人员和网络工程师时，我努力学习相关专业知知识，用心把这方面工作做的更好。我相信经过我们办公室成员的共同努力学习，一定会在这些方面有所进步和做出成绩。

六、 加强市场宣传力度与管理

今年的广告宣传形式有多种，电台、报纸、电视、网络 and 地面营销。地面营销有体检、杂志、挂历和下乡挂宣传牌。

体检主要是在3-8月份做的，效果还不错，但由于整个大环境等方面影响，体检活动到9月份就暂停了。

乡村挂宣传牌，幅射面比较广，效果也不错，通过了解，有一些患者是通过看到村里的宣传牌后打电话咨询来的[]20xx年共挂了1266块牌，我们在挂牌时考虑到患者的来源情况，对市区和四县分出了重侧区；我们在选择位置时尽量考虑到宣传牌寿命的长期性和醒目性，所以要求挂牌人员有责任心地对待每一块牌子，做到家家愿意让我院挂牌并能做好保护工作。

挂到高处易看到，不易被破坏的地方，多为村民的屋山头，做好长期的维护和更换工作。同时我们在挂牌时，也在做与人面对面的宣传工作，所到之处，都能使周围的村民对我们留下好的印象，做到村村有我院广告牌和宣传。

20xx年杂志印刷了三期，共8万本[]20xx年挂历共做3000本，根据客户群的不同，都做到了有效的发放。

新的一年我为自己制定了新的目标，那就是要不断学习，更好的充实自己，以饱满的精神状态来迎接新一年的挑战，有责任心地踏踏实实工作，不能只限于自身周围的小圈子，要着眼大局，着眼今后的发展。向其他同事学习，取长补短，相互交流好工作经验，共同进步。

新的一年，我会围绕着医院的中心工作，明确个人职责做好本质工作，搞好协调、当好参谋、搞好服务，密切配合，希望能圆满地完成了20xx年的各项工作任务，为医院发展起到积极作用。

年工作总结篇四

银行 金融工作总结 调整信贷结构 促进商品流通 1989年是国务院提出治理经济环境、整顿经济秩序的第一年，总行提出了“控制总量、调整结构、保证重点、压缩一般、适时调节”的信贷总方针，如何把这一中心任务贯彻落实到我们的

商业信贷工作中去，我们提出的口号是：调结构、保市场、促流通。其中调结构是基础，保市场是任务，促流通是目标。经过一年来的积极工作，商业信贷结构得到了有效调整。同时使我市市场出现了稳定、繁荣的喜人局面，完成购进总值20548万元，实现销售24178万元，创利税679万元，取得了比较好的经济效益。

调好两个结构，活化资金存量 今年，国家实行财政、信贷“双紧”的方针，其目的是减少货币投入，促进原有生产要素的调整及优化配置，从而达到控制通货膨胀、稳定发展经济的目的。商业部门担负着回笼货币、繁荣市场的任务，其经营如何，对于能否稳定市场，促进经济发展意义重大。我们认为，在货币紧缩、投入减少的情况下，支持商业企业、提高效益、保住市场唯一的出路是活化资金存量，调整好两个结构，提高原有资金的使用效能，缓解供求矛盾。

（一）调整好一、二、三类企业的贷款结构

今年初，我们根据上级行制定的分类排队标准，结合1988年我们自己摸索出的“十分制分类排队法”，考虑国家和总行提出的支持序列，对全部商业企业进行了分类排队，并逐企业制定了“增、平、减”计划，使贷款投向投量、保压重点十分明确，为今年的调整工作赢得了主动。到年末，一类企业的贷款比重达65.9%，较年初上升4.7个百分点，二类企业达26.7%，较年初下降2.6个百分点，三类企业达7.4%，较年初下降2.1个百分点。这表明，通过贷款存量移位，贷款结构更加优化。

（二）调整好商业企业资金占用结构

1. 大力推行内部银行，向管理要资金 我们在1988年搞好试点工作的基础上，今年在全部国营商业推行了内部银行，完善了企业流动资金管理机制，减少了流动资金的跑、冒、滴、漏，资金使用效益明显提高，聊城市百货大搂在实行内

部银行后，资金使用明显减少，而效益则大幅度增长。今年全部流动资金占用比去年增长1.5%，而购、销、利的增幅均在30%以上，资金周转加快27%。据统计，今年以来，通过开展内部银行，商业企业约计节约资金450万元。

2. 着力开展清潜，向潜力挖资金 针对商业企业资金占用高、潜力大的问题，我们今年建议市政府召开了三次清潜工作动员大会，组成了各级挖潜领导小组，并制定了一系列奖惩政策，在全市掀起了一个人人重挖潜、个个来挖潜的高潮，变银行一家的“独角戏”为银企政府的大合唱，有力地推动了全市商业企业挖潜工作的开展。为配合好企业清欠，我们还在三季度搞了个“清欠三部曲”，派出信贷员28人次，帮助企业分市内、市外、区外三个层次清欠，清回资金317笔，581万元，受到了企业的高度赞扬。

3. 全力督促企业补资，向消费挤资金 为解决商业企业自有资金少、抗风险能力差的问题，我们除发放流动基金贷款利用利率杠杆督促企业补资外，还广泛宣传，积极动员，引导企业学会过紧日子，变消费基金为经营资金。在我们的推动下，有7户企业把准备用于消费的285万元资金全部用于参加周转。如地区纺织品站推迟盖宿舍楼，把85万元企业留利，全部用于补充流动资金。今年，我们共督促商业企业补资158万元，为年计划的6倍。

（一）进行商品排队和监测

为保证市场供应，了解消费者对哪些商品最为敏感、最为需要，年初，我们抽出近两个月时间对300种日用消费品进行了商品排队，排出了97种畅销商品、134种平销商品和69种滞销商品，通过排队，摸清了市场状况，找到了工作着力点。为使商业部门的采购既能充足供应市场，又能防止积压，减少资金占用，我们集中对火柴、肥皂、奶粉、搪瓷用品等50种商品进行监测，设置了监测卡，每旬统一对这些商品的进、销、存、价格等方面进行监测分析，然后及时指导商业企业

调整采购重点。如今年4、5月份，我们发现有不少商业部门火柴库存薄弱，市场价格混乱，及时提供资金支持百货站重点采购。仅7天，就使市场火柴充裕起来，价格回落到正常水平。

在支持商业企业经营中，我们还从大处着眼，引导企业把近期市场和远期市场结合起来，把短期效益和长期效益结合起来，把企业效益同社会效益结合起来，以求得市场的长期稳定。如今年6月份，我市蒜苔取得大丰收，一时间蒜苔市场价格迅速下落，广大农民普遍为销路和价格发愁。我们认为，如果蒜苔价格下摆过低，肯定要刺伤菜农的积极性，明年的蔬菜市场肯定要受影响，为迅速解决问题，保持蔬菜市场的长期稳定，我们建议市政府召开了由财政、税务、各乡镇、市蔬菜公司等27家单位参加的协调会议，适时制定了保护菜农和蔬菜公司利益的政策，理顺了各方面的关系。我们及时发放贷款100万元，支持蔬菜公司存储外调蒜苔120万斤，迅速稳定了市场价格，保住了市场，为菜篮子问题消除了隐患，市政府对我们的工作予以高度评价。

（二）压集体、保国营，重点支持国营零售企业

国营零售企业直接面对消费者，担负着供应市场、平抑物价的艰巨任务，其经营好坏对市场关系重大；而集体企业普遍管理水平低，且多追求盈利，不承担保市场的责任。为此，我们确定了压集体、保国营、重点支持零售企业的贷款投放序列。今年在商业贷款基本不增加的情况下，6户国营零售企业贷款上升175万元，而17户集体商业企业下降232万元。由于我们支限分明，使国营零售企业的社会效益和经济效益明显提高，完成购、销、利为4079万元、6788万元和179万元，分别比去年同期增长25.6%、31.4%、29.8%，资金周转较去年同期加快7.5%。重视决算审查，搞好综合反映。

年工作总结篇五

市安全生产监督管理局副局长、市铁路道口安全委员会副主任马健

同志们：

今天，召开全市铁路道口安全管理工作会议，主要是贯彻落实省铁路道口安全工作会议精神，总结回顾2008年及2009年上半年全市铁路无人看守道口监护管理工作，表彰先进，分析形势，交流经验，安排部署2009年下半年我市铁路道口各项工作任务。

下面，代表市道口委做工作报告。

一、2008年及2009年上半年主要工作情况

我市铁路道口安全管理工作的正确领导下，通过全市各级道口管理部门和监护人员的共同努力，铁路道口安全形势发生了根本性的好转，为我市经济增长和社会稳定营造了良好的安全生产环境。

2008年，是我市铁路道口安全管理工作效率最为显著、事故率最少、百日安全最多的一年，我市铁路道口三年标准化建设工作成果已初步显现。全年我市无人看守道口全年共发生事故5起（甘井子区2起，瓦房店市2起，金州区1起），其中发生在监护道口1起（在监护时间外），无人道口4起；轻伤4人。事故率同比下降60%。监护员认真履行职责，有效防止铁路道口交通事故5起。在全省开展的铁路道口“百日安全”竞赛活动中，我市参评的三个赛区，第一赛区（瓦房店市、庄河市）、第二赛区（普兰店市、金州区）、第三赛区（沙河口区、旅顺口区、甘井子区），共实现七次大连市铁路道口“百日安全”。

（一）统一思想，加强组织领导。2008年，市道口委认真贯彻落实市政府和省道口委文件精神，提高认识，进一步增强道口安全工作的责任感和紧迫感，年初与省道口委签定安全责任状，建立了市、区（市）铁路道口安全控制指标体系，与七个区（市）道口委签状的同时，对道口安全管理目标实行定量控制和层层分解考核。严格按照联席会议制度，坚持每季度召开一次安全管理例会，市道口委主任、市安监局局长杨吉奎同志亲自组织，分析我市铁路道口安全形势，总结铁路道口安全管理的经验教训，研究制定进一步加强安全管理的对策和措施，制定铁路道口规章制度及铁路道口交通事故应急救援组织工作，使我市铁路道口安全管理工作有序运行。

（二）加强事故分析，认真开展专项整治。针对历年道口事故的经验教训，市道口办进行认真分析，把预防事故、降低事故作为工作重点，制定具体措施。第一季度市道口委制定下发了《关于开展铁路道口安全百日督查专项行动的通知》和《关于印发2008年大连市铁路道口安全隐患整治方案的通知》，在各县、区广泛开展道口隐患整治检查。根据“春运”、“两会”、“奥运”、“十一”、“元旦”等不同时期的工作重点，认真开展铁路道口安全专项整治工作。以查隐患、查整改、查制度、查培训、查应急处理能力为主要内容，全年，市道口办共检查铁路道口200余处次，发现问题130余条，均逐条进行分析，做到了严查细查、边查边改，整改率达99.8%。

路机动车的明显增加，使我市辖区内多处无人看守道口变成繁忙道口，成为重大危险源。为消除安全隐患，在严格管控高危道口的同时，对事故多发的无人看守道口采取建成监护道口、定时监护、增段防护、安装警示设施等有效措施实施监控。2008年，市道口办对事故多发的8处无人看守道口（瓦房店3处、金州3处、普兰店2处），采取建成监护道口的有效措施实施监控。并增加3处24小时监护道口，有效提高了道口防止事故的能力。

（四）改革管理思路，创新先进监控方法。市道口委积极创新工作思路，大胆改革道口监控方法，去年从安全生产专项资金中拿出250多万元，在市内三处公铁平交道口（沙河口区凌水线5km孙家沟道口、沙河口区凌水线6km767m由家村道口、甘井子区凌水线7km532m周家街道口）安装交通信号，以保障市内铁路道口交通畅通，有效控制铁路道口交通事故的发生。

（五）加强道口基础设施建设，实现监护道口设施标准化目标。2008年，我市在省道口办的支持下，在全市77处繁忙无人道口和易出事故道口安装了太阳能警示标志，翻建道口房10处，道口房大修5处，接电12处，安装电子监控设备8处，更换报警设备11处，在监护道口安装接电设备7处，配备道口移动通信电话84部，配置道口监听设备40部，提高了监护道口安全防范能力和监控保障能力，从本质上改善了监护道口基础设施装备水平。

（六）加强监护员的管理工作。道口监护员是铁路道口管理的最基层队伍，也是道口监护的重要队伍。为提高铁路监护道口监护人员的工作标准及业务素质，年初市道口委下发《大连市铁路监护道口监护员奖罚办法》，从制度奖罚上进一步规范了监护人员的具体行为，提高了监护人员爱岗敬业的责任意识。今年因违规违纪共辞退监护员5名，提高了监护员的素质。其次是定期组织监护员的业务技能和安全知识培训，去年和今年上半年共组织了七个县区300多人次的监护员业务技能和安全知识培训，通过培训、考试等有效形式，提高监护员的业务技能、实际应用能力和应急反应能力，持证上岗率达100%，有效地提高了监护员的职责意识和岗位意识。

（七）加强与成员单位沟通协调工作。去年我们重点加强了市交通局、城建局、公安局，市交警支队、铁路工务段、电务段、铁路公安处等部门的协调工作，严格按照例会制度，坚持每季度召开一次分析协调会，与各部门共同研究铁路道口存在的问题和整改措施。协调高新园区、铁路工务段完成

了凌水线8km504m工学院东门道口的拓宽工作，并在该道口安装了公路交通信号，提高了道口的先进管理水平；协调交通局完成了我市辖区内铁路无人道口安装铁路道口交通警示标志的改造工作。由交通局出资266万元，按照[]j-1999[]要求，重新安装和更换了全市境内203处公铁平交道口的交通警示设施（警34）标志，进一步提高了铁路道口的防事故能力；与铁路局、交通局协调了瓦房店田五线2km317m拉山道口（卡脖道口）的工程改造，目前，此项工作正在进行中。

存在问题

一是个别分区（市）道口办工作力度不大，存在日常检查不到位和制度不认真落实的问题。（个别区市道口办一个月才去所属道口检查一次），日常检查考核流于形式，不能有效地发现问题及时解决问题。

二是个别区（市）道口办对08年下达的道口工程项目计划，组织实施抓的不紧，落实不到位。

三是铁路道口基础设施建亟待加强。因资金紧张等原因，监护道口报警设备不齐全，部分报警设施老化，部分道口房需要翻建或大修。

四是个别监护员当班中擅自切断报警电源、关闭监听对讲机；交接班记录填写不规范，对防护备品、报警设备出现问题无记录等问题普遍存在。

五是道口内外环境需进一步加强与保持，距花园式规范道口还有差距。

二、2009年下半年铁路道口安全工作主要任务

2009年下半年工作重点是：进一步加强铁路道口基础设施建设，提高监护员的业务素质，提高监护道口预防事故的能力，

加大铁路道口安全宣传工作力度，深化铁路道口安全专项整治，确保铁路道口安全。铁路道口安全工作目标是：争取全年达到铁路道口“零事故”。

（一）继续开展铁路道口安全专项整治工作

一是继续加大不定期巡查、抽查和夜查的力度，及时发现、纠正和查处各种违章违纪行为，按照《大连市铁路道口监护员奖罚办法》实施奖罚。对所有监护道口监护员岗位作业标准、岗位责任制、安全措施的规章制度落实情况进行检查和考核；教育和督促监护员自觉遵守纪律做好监护工作。确保在道口管理上不出现问题。二是利用有限的资金，完成监护道口基础设施建设。对还没有实施监护的高危、繁忙无人道口要实施监护，对去年欠账的道口工程要立即建设要落实道口设备维修管理责任，该接电的接电，该建房的建房，该大修的大修，该上报警的上报警，要对道口设备进行全面检查维修，确保道口设备运行正常。

（二）认真组织铁路道口秋季互检工作

现在每个县区道口的管理都有自己的特色和亮点。下半年，我的想法是，采取道口委成员单位联合检查和区（市）道口办互检、拉练的方式，组织开展一次县区铁路道口安全管理工作的互检评比活动，加强道口安全专项检查和隐患整治工作以市道口办牵头，主要促进各县区道口安全管理工作的相互交流、学习和取长补短，进一步巩固和发展道口安全管理工作的成果。希望各县区要认真做好各项准备工作，这也是我们促进道口管理标准化当中的一项重要内容，互检的具体时间安排在全省道口互检之前，具体检查方案由市道口办拟定。

（三）加强与成员单位的协调，共同做好道口联检工作

道口安全是一个涉及道路交通系统和铁路运输系统的复杂动

态系统，为确保道口安全，需要我们业务部门、铁路、交通、交警、农机等各部门的通力配合，形成多部门参与的道口安全管理模式，通过规范道口行车秩序和改善道口行车环境来确保道口安全。下半年，我们将组织道口委成员单位，实施一次铁路道口联合执法大检查，最大限度地形成齐抓共管的合力，对高危、繁忙道口进行联检，认真查处通过道口的违法车辆，进一步营造“遵章通过道口、人人注意安全”的良好氛围，提高遵章守纪、维护铁路道口安全的自觉性。

（四）继续加强监护员的培训工作

去年以来，正是由于我们强抓了一年一次对监护员专业培训力度，监护队伍的专业素质、业务技能、安全知识和事故应急处置能力有了大幅提高，使得道口事故率大幅下降。下半年，市道口办将继续加强对没有组织培训的区（市）监护队伍进行专业技能培训，提高全市铁路道口监护队伍的专业素质。

年工作总结篇六

施工车辆通行既有铁路道口管理办法

一、各分部施工车辆通过道口时应严格按照铁路道口的有关规定及和工务部门签订的安全协议内容进行监控，确保施工车辆安全通过道口。

二、各分部应完善道口安全相关的管理制度，明确道口安全协管管理人员的职责，落实到人。

三、为加强铁路道口的安全管理和防护，施工通行的道口各分部安排2个道口协管人员值班，24小时2班制轮流值班，局指对协管人员进行既有线施工及道口安全规章进行教育，并进行日常检查。

四、协管人员的职责：上班期间穿黄背心带道口防护员袖章，在施工车辆通过道口时，协管人员做好指挥、防护和行人车辆的疏导工作，加强对大型施工车辆、小车、行人通过道口时的防护，积极主动协助工务道口值班人员做好防护、指挥、疏通工作，服从道口值班人员的安排和指挥，确保道口和行车安全，加强与分部物质及安质部门联系以掌握施工车辆通过道口的时间。

五、分部物质部门及现场管理人员应将施工车辆通过道口的时间提前通知道口监管人员。

六、分部应对搅拌车及固定使用车辆的驾驶员进行道口安全教育，使驾驶员树立“安全第一”的思想，掌握通过道口所必须的基本知识及遇到不可避免的事故时如何自救等方面的技能；严禁非道口开放时间过道口；严禁酒后驾车、超速驾驶、疲劳驾驶等人为违章行为导致道口事故的发生，驾驶员服从道口管理人员的指挥，在道口设立减速警示牌，提高驾驶员的道口安全意识，确保道口万无一失。

七、施工车辆在7：00-8：00、17：00-18：00时间段内不得通行，因人车集中、通行密度大，以便避开道口通行高峰期，施工车辆（除水泥灌装车）必须在23：00-06：00内通行，并限制白天通行车辆吨位不超过10吨，长度不超过5米，加强对车辆性能的检查力度，严禁带有安全隐患的车辆过道口。

八、监管人员应对本单位施工通行车辆实行登记制度，分部与驾驶员签订安全责任书。

九、各分部应加强道口值班人员的管理，严格落实责任制，分部不准随意抽调它用、如发现道口值班人员脱岗、离岗、施工车辆驾驶员不服从道口管理人员指挥，将根据局指有关奖罚办法进行处罚。

铁路行车安全是安全管理中的中之重，高度重视铁路道口通

行安全是铁路是铁路行车安全的一项重要内容，各分部应严格按照本办法切实做好道口的安全工作，确保铁路行车及人身安全。

各种车辆和行人通过电气化铁路平交道口必须遵守下列规定：

1. 汽车和兽力车通过铁路平交道口时货物装载高度（从地面算起，下同）不得超过4.5米和触动道口界限门的活动横板或吊链，否则必须绕行立交道口或进行倒装。
2. 在装载高度超过2米的货物上，通过道口时严禁坐人；待车辆驶过道口后，再行上车乘坐。
3. 当行人持有木棒、竹杆、彩旗和皮鞭等高长物件，过道口走近接触网下，不准高举挥动，须使物件保持水平状态走过道口。

年工作总结篇七

转眼间我来到中国电信宽带维护部工作已经一年的时间了。在这一年的时间里，自己学习到了很多有关宽带的知识。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：

自200*年12月26日工作以来，我认真完成工作，努力学习，积极思考，工作能力逐步提高。刚进入新的工作岗位时，为了配合adsl与端口的绑定工作，和百路达公司的工作人员一起到用户端摸排用户机器的网卡mac地址。为了确保端口的正确无误，摸排资料的准确，为将来端口的顺利绑定打下了坚实的基础。

紧接着又做了一部分资源上线的工作。包括模块局的建立和dslam设备的内连接及外连接。这些工作使自己更加熟练的操作使用客服系统。而且对机房设备有了一定的了解，使自己对上层设备有了更加感官上的认识。

当分公司搬到新的`办公场所后，公司的内部办公网络交由我们维护。在为开通每一个信息点时，使自己学习到了更多的网络知识，更加提高了自己的实际动手能力。同时，为了确保每一个信息点的及时正常使用，使公司的各位领导及每一位同志尽快的在新的办公环境中投入到工作中，我和班上的几位同事加班加点的完成了这项艰苦的任务。

在投入到新的办公环境后，我也开始了新的工作——故障预处理。这项工作使自己掌握了基本的adsl技术。可以处理大部分的用户端故障。为了解决一些外线班处理不了的问题，自己和外线人员一起机房和用户端处理。在用户家，每一句话都代表着公司形象。所以，我在实际工作中，时时严格要求自己，做到谨小慎微。

此外，火车跑的快还靠车头带，由于刚参加工作，无论从业务能力，还是从思想上都存在许多的不足。在这些方面我都得到了部门领导及本部门的老员工的正确引导和帮助，使我在工作能力提高，方向明确，态度端正。从而，对我的发展打下了良好的基础。

踏入新的工作岗位后，经过一年的锻炼，使自己对这份工作有了更多更深的认识。对于工作或者说事业，每个人都有不同的认识和感受，我也一样。对我而言，我通常会从两个角度去把握自己的思想脉络。

首先是心态，套用米卢的一句话“态度决定一切”。有了正

确的态度，才能运用正确的方法，找到正确的方向，进而取得正确的结果。具体而言，我对工作的态度就是选择自己喜爱的，然后为自己的所爱尽自己最大的努力。我一直认为工作不该是一个任务或者负担，应该是一种乐趣，是一种享受，而只有你对它产生兴趣，彻底的爱上它，你才能充分的体会到其中的快乐。我相信我会在对这一业务的努力探索和发现中找到我工作的乐趣，也才能毫无保留的为它尽我最大的力量。可以说，懂得享受工作，你才懂得如何成功，期间来不得半点勉强。

其次，是能力问题，又可以分成专业能力和基本能力。对这一问题的认识我可以用一个简单的例子说明：以一只骆驼来讲，专业能力决定了它能够在沙漠的环境里生存，而基本能力，包括适应度、坚忍度、天性的警觉等，决定了它能在沙漠的环境里生存多久。具体到人，专业能力决定了你适合于某种工作，基本能力，包括自信力，协作能力，承担责任的能力，冒险精神，以及发展潜力等，将直接决定工作的生命力。一个在事业上成功的人，必是两种能力能够很好地协调发展和运作的人。

，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。

在作风上，能遵章守纪、团结同事、务真求实、乐观上进，始终保持严谨认真的工作态度和一丝不苟的工作作风，勤勤恳恳，任劳任怨。在生活中发扬艰苦朴素、勤俭耐劳、乐于助人的优良传统，始终做到老老实实做人，勤勤恳恳做事，勤劳简朴的生活，时刻牢记自己的责任和义务，严格要求自己，在任何时候都要努力完成领导交给的任务。

随着端口绑定工作的深入，新工作内容的展开，可以预料我们的工作将更加繁重，要求也更高，需掌握的知识更高更广。为此，我将更加勤奋的工作，刻苦的学习，努力提高文化素质和各种工作技能，做出应有的贡献。

今后我将以崭新的精神状态投入到工作当中，努力学习，提高工作效率，熟练业务能力。积极响应公司加强管理的措施，遵守公司的规章制度，做好本职工作。

年工作总结篇八

第一章 总则

第1条 为加强铁路道口的管理，维护道口-交通秩序，防止道口事故，保障铁路、道路安全畅通，特制定本规定。

第2条 本规定适用于全国道路与铁路相交的“道口”以及“人行过道”和“平过道”。

第3条 机关、部队、团体、学校、企业、事业单位和城乡居民组织、集体经济组织，要经常教育所属人员遵守本规定，维护道口-交通秩序。

第二章 道口的安全设施

第4条 道路与铁路的平面交叉分为：

（一）道口：系指铁路上铺面宽度在二点五米及以上，直接与道路贯通的平面交叉。按看守情况分为“有人看守道口”和“无人看守道口”。

（二）人行过道：系指铁路上铺面宽度在二点五米以下（城市一般为零点七五至一点五米，乡村一般为零点四至一点二米），与道路贯通的平面交叉。人行过道只准通过行人、自行车（较宽的人行过道可通过人力车），不准畜力车及机动车辆通过。

（三）平过道：系指在车站、货场、专用线内，专为内部作业使用，不直接贯通道路的平面交叉。

第 5 条 道口和其它平面交叉安全设施的设置

（一）在道口处的道路上设有铁路道口标志和护桩。铁路道口标志（见图 1）设在通向道口、距道口最外股钢轨不少于二十米处的道路右侧（特殊情况除外），护桩设在道口附近（路堑内及城市市区可不设），在铁路上距道口五百至一千米处设有火车司机鸣笛标（站内不设）。根据需要还可在通向道口、距道口最外股钢轨五米处的道路右侧设置道口信号机；未设道口信号机的无人看守道口，可在安设道口信号机的位置设置停车（止步）让行标志（见图 2）。有人看守道口还要设置带有标志（标志为红色圆牌。有条件的地方夜间可安设红灯）的栏杆（或栏门）。已安设道口信号机或停车（止步）让行标志的道口，取消过去设置的“危险道口、停车了望、安全通过”、“小心火车”、“一停（慢）、二看、三通过”等宣传牌。

（二）在人行过道及平过道不设铁路道口标志和道口护桩。在人行过道可按需要设置“人行过道”、“小心火车”、“禁止畜力车、机动车辆通行”等宣传牌及防止车辆通过的路障。

（一）道口路面的改造、维修和管理，铁路产权单位负责道口上铁路两股钢轨之间及钢轨以外二米以内的铺面部分；道路产权单位负责道口铺面以外的道路部分。

（二）道口信号、护桩、栏杆（栏门）、火车司机鸣笛标由铁路产权单位负责设置、维修和管理。

（三）铁路道口标志、停车（止步）让行标志属于道路交通标志，是道路的附属设备，铁路产权单位可代为设置、维修，由地方交通管理部门负责管理（交通管理部门不能负责时、由其交受益单位或乡村政府负责管理），铁路部门予以协助。

第 7 条 铁路部门要按照先干线后支线、先繁忙线路后一般线

路的原则，努力增设道口信号及自动报警装置等安全防护设施。

第 8 条 任何单位或个人不得损坏道口、人行过道及平过道的设备。一旦该设备被损坏时，损坏者应立即报告该设备的设置、维修单位或管理单位，并承担损失费用。当发现道口、人行过道的设备有人为缺损时，当地政府和有关部门应互相配合共同查处，由损坏者（或其单位）赔偿损失，并对所引起的后果承担责任。

第三章 道口的设置原则

第 9 条 铁路与道路相交，应优先考虑设置立体交叉，努力减少道口的数量。在有地形条件的地方要多修小型、简易立交。铁路、交通、城乡建设各部门必须互相配合促进道口逐步改为立体交叉的建设，地方政府在拆迁、征地、封路施工等方面应积极协助。设置立交时所需投资，按国家规定由有关部门共同协商确定。

第 10 条 新建铁路的道口密度，在人口稠密地区，以两公里以内不超过一处为宜；在人口较稀疏地区，道口还应适当减少。铁路车站原则上不设道口。在城市内，应结合城市规划综合考虑铁路与道路的交叉设施。

第 11 条 对现有道口必须进行整顿

（一）凡未经合法手续设置的不合理道口、按协议需拆除的道口以及危及铁路与道路交通安全的道口，应一律拆除。

（二）在一公里内或一个村庄（屯）有多处道口，以及同一条道路在铁路同一个区间（两个车站之间）穿越两次及以上的道口，原则上只许保留一处。暂时或短期内不能拆除的需订出规划，限期拆除。

（三）逐步取消站内道口。道口整顿工作，由铁路部门（或路外铁路产权单位）会同当地政府或使用单位商定后即可实施（城市道口的整顿，由铁路部门和城市规划部门配合进行）。道口移设及拆除的费用由铁路部门（或路外铁路产权单位）承担，道路的改移费用由地方有关部门承担。整顿道口时，可根据各地的具体情况，采取改移道路、利用铁路桥涵通行、修建立交以及将道口改为人行过道等各种措施，尽量满足城乡居民通行的实际需要。

第 1 2 条 新开辟道口或人行过道，应由申请单位向铁路部门提出申请，国家铁路由铁路局（或分局）进行审批，其它铁路由相当于铁路局（或分局）级的各铁路管理部门审批，在城市内由铁路与当地城市规划部门共同研究、确定。未经批准，任何单位或个人不准擅自铺设道口和人行过道。

第 1 3 条 由于道路改建而引起道口移设或加宽时，道路部门应承担道口移设或加宽的全部费用，并应提前与铁路有关部门取得联系，经双方协商一致后方可实施。

第四章 道口的安全通行

第 1 4 条 道路上的车辆（包括汽车、拖拉机、畜力车、人力车、自行车等各种机动车、非机动车，下同）和行人在道口、人行过道及平过道处，发现或听到有火车开来时，应立即躲避到距铁路钢轨二米以外的处所，严禁停留在铁路上和抢越。

第 1 5 条 车辆和行人通过铁路道口，必须听从道口看守人员和道口安全管理人员的指挥。

第 1 6 条 机动车通过铁路道口最高时速不准超过二十公里，大、中型拖拉机不准超过十五公里，小型拖拉机不准超过十公里，并不得在道口内超车或停留。一旦车辆在道口处发生故障，车辆的驾驶员或操纵、驾驶车辆的人要立即将车辆移出铁路限界（距钢轨外侧不少于二米）；确实无法移出时，

需立即采取防护措施，设法通知两端车站，并在该道口两端不少于八百米处的铁路上用红色信号（昼间用红旗、夜间用红色灯光）拦停列车，没有红色信号时，可用红色物品或两臂高举头上，向两侧急剧摆动。

第 17 条 凡遇到道口栏杆（栏门）关闭、音响器发出报警、道口信号显示红色灯光，或道口看守人员示意火车即将通过诸情况之一时，车辆、行人严禁抢行，必须依次停在停止线以外，没有停止线的，停在距最外股钢轨五米以外，不得影响道口栏杆（栏门）的关闭，不得撞、钻、爬、越道口栏杆（栏门）。

（一）两个红灯交替闪烁或红灯稳定亮时，表示火车接近道口，禁止车辆、行人通行。

（二）红灯熄白灯亮时，表示道口开通，准许车辆、行人通行。

（三）当红灯和白灯同时熄灭时，表示停电或设备发生故障，道口信号无效，在这种情况下，必须与通过没有道口信号机的道口一样按第 15、17 及 19 条规定通行。

第 19 条 车辆、行人通过没有道口信号机的无人看守道口以及人行过道时，必须停车或止步了望，确认两端均无列车开来时，方准通行。

第 20 条 特别笨重（不能迅速通过道口）、巨大（高度从地面起超过四米，宽度超过车厢，长度前端超出车身，后端超出车厢二米，超出部分触地）和可能破坏铁路设备，干扰铁路运输的物体（履带车辆、大型机械或装载易燃、易爆物品的车辆）通过铁路道口时，应提前商得附近铁路有关部门的同意，在其协助和指导下通过。通过电气化铁路的道口时，车辆及其装载物不得触动限界架活动横板或吊链；装载高度超过二米的货物上，不准坐人；行人手持高长物件、皮鞭等，

不准高举。

第 2 1 条 两轮畜力车或牲畜通过铁路道口时，赶车或赶牲畜的人要牵住牲畜按 本章的规定徒步通过。

第 2 2 条 在单车道路的道口上，严禁汽车、拖拉机等大、中型车辆错车。

第 2 3 条 机动车在铁路道口处，不准转弯掉头。

第 2 4 条 在距道口二十米以内的道路上，除停车了望或停车让行、运行中临时 停车的情况以外，不准停留车辆。

第 2 5 条 严禁车辆在没有道口或其它平面交叉设施的铁路线路上穿越。

第五章 道口的安全管理

第 2 6 条 各级地方政府和铁路部门都应重视和关心道口以及人行过道、平过道的交通安全，加强安全工作的领导，支持、协助铁路部门做好道口的整顿、改造和管 理工作，确保铁路和道路运输的安全畅通。

第 2 7 条 为了加强道口管理，各铁路局，分局及有关段、站应设置专管道口的 机构或人员，健全道口管理制度。

第 2 8 条 在各级经委的组织领导下，各机动车辆管理部门与铁路道口管理部门， 联合组成各级常设道口安全委员会或领导小组，负责宣传、检查、落实本规定；分析 道口事故的原因，研究对策，制定措施，确保行车安全。

第 2 9 条 各机动车辆管理部门对驾驶人员，特别是对农村集体企业和个体、联 户机动车辆、拖拉机驾驶人员，应进行通过道口的安全教育和考核；对于违反安全通 过铁路道口有关

规定的车辆驾驶人员要严肃处理。

第 3 0 条 每年秋季开展一次全国性的道口安全活动。在道口安全活动中，全国 铁路及交通、农机管理部门要密切配合，共同检查铁路道口的设备状况、机动车驾驶员执行交通纪律情况和车辆状态，同时深入、广泛地进行道口安全的宣传教育，使广大人民群众养成自觉遵守道口安全规定和交通纪律，确保道口安全的美德和习惯。

第 3 1 条 加强道口看守和道口-交通秩序的管理

（一）对于交通繁忙的道口，由铁路产权单位或道口受益单位派出道口看守人员（道口安全员）负责看守；地方交通管理部门应对道口看守人员进行执行道路交通规则的培训，经考试合格后，由县以上交通管理部门发给由省级交通管理部门统一印制的“交通安全员”袖章或其它证件，使其在道口处有效地履行指挥行人车辆、疏导交通、保证道口安全的职责。

（二）铁路部门的道口安全管理人员，要经常督促检查道口安全情况，疏导道口地段的交通，地方交通管理部门应发给其“交通安全检查员”袖章或其他证件。

（三）交通特别繁忙和易于肇事的有人看守道口、地方公安部门应适时派出交通民-警，协助维持秩序。

（四）铁路公安部门可派员协助管理有人看守道口，巡逻检查无人看守道口的交通秩序。

第 3 2 条 上述道口看守和安全管理人员均有权对违反铁路道口通行规定的车辆、行人进行劝阻、教育、警告和按章处理。属于违反治安管理行为的，由主管公安机关按照《中华人民共和国治安管理处罚条例》的有关规定处理。

第六章 道口肇事的处理

第 3 3 条 各种车辆、行人及大牲畜通过铁路道口以及人行过道、平过道，发生 事故造成损失时，按照国务院有关规定进行调查，确定事故责任，其损失费用由责任 一方负担；双方都有责任的，由双方合格负担。 发生事故造成人身伤亡或严重经济损失构成犯罪的，由铁路或地方有关部门对肇 事责任者依法追究刑事责任。

第 3 4 条 对扰乱铁路道口-交通秩序、损坏道口设备、违反铁路道口通行规定、 危害铁路行车安全等行为，铁路部门可根据情节轻重予以经济处罚，核收赔偿费和罚 款。其具体实施办法，由各铁路局会同省、自治区、直辖市有关部门制定。

第七章 附则

第 3 5 条 各省、自治区、直辖市的有关部门可与铁路部门结合具体情况，根据 本规定制定若干补充规定或实施细则。

第 3 6 条 本规定自公布之日起施行。以往有关规定凡与本规定有抵触的，均以 本规定为准。

铁路道口是铁路运输线上的一个重要组成部分，设在铁路线路与公路、城乡道路平交的道口上，是用来防止铁路列车与过往道路车辆以及行人等发生冲撞而采取的安全措施。设置铁路道口防护对提高运输、道路通过能力和保证铁路行车安全具有十分重要的意义。

随着近年来铁路列车速度的几次大提速、运行密度的增大和公路机动车辆的增加，铁路道口安全已变得越来越严峻。面对道口严峻形势，铁路部门并没有放弃不管，而且积极探索多种方式来减少铁路道口-交通事故，并取得了十分明显的效果。

尽管铁路部门在道口的设置和设备上不断地进行改进和完善，

但是道口的安全仍取决于过往车辆行人是否遵守道口安全通行制度。有许多铁路道口-交通事故就是由于车辆、行人没有遵守铁路道口通行规定，强行进入道口从而造成了一幕幕惨剧。任何设施的设置和制度的建立都是最大限度的保障行人及行车的安全，如果无人遵守，那就等同于摆设，起不到它应有的作用。

所以，作为行人，我们在通过铁路道口的时候，一定要遵守铁路道口-交通安全规则，做到“一停、二看、三通过”，严格听从道口看守人员的指挥，不抢越道口，对道口人员不进行谩骂，因为他们的工作正是为了您自身的安全而服务。