

# 最新铁路顶管施工方案(优秀5篇)

无论是个人还是组织，都需要设定明确的目标，并制定相应的方案来实现这些目标。写方案的时候需要注意什么呢？有哪些格式需要注意呢？以下是小编给大家介绍的方案范文的相关内容，希望对大家有所帮助。

## 铁路顶管施工方案篇一

铁路工务大修队支部书记安全大反思材料铁路“4.28”特大事故，举国哗然，痛彻人心。此次事故的发生，不仅造成了极大的财产损失，还夺去了72条鲜活的生命。国人的不满，国际上的评论，是该让我们静下心来反思自己的时候。我们只有勇敢的承认错误，深刻剖析自己，查找出自己内部存在的问题，然后才能改正错误，让悲剧不再重演。我认为本车间存在安全隐患和发生“两违”的原因如下：

一、没有吸取自己和他人的事故教训，安全分析会流于形式，象湖面吹过的一阵风，吹过去，除了激起一阵涟漪外，水面又恢复了平静，一切象没发生一样。造成同一样的违章违纪很多次重复发生，也就是我们常说的惯性违章，我们现在要反思的是为什么会重复出现同样的失误，而得不到有效的控制。曾经有人讲过“智者犯错误不犯同样的错误，愚者犯错误总是同样的”。我们作为管理者要当智者，而不能做愚者。我认为造成惯性违章屡教不改的原因有：

- 1、没有牢固树立“安全第一”的思想，重生产任务，而轻视人身安全和行车安全，总认为不会在自己身边发生。
- 2、安全分析会浮在表面，没有真正的按分析问题、制订措施、解决问题、落实问题的原则办事。还有一点造成惯性违章中我们的管理者，制订的规章制度是否符合实际。

3、落实不到位，所制定的措施就形同废纸。在规章制度的落实中要求我们的干部对工区不能有好人主义，要充分认识到不认真的履行自己的职责，甚至失职、渎职、玩忽职守也就是在犯罪和杀人。你如果是在做所谓的“好人”，你就是在“杀人”。

二、施工中没有做到“职务到位、责任到位、业务技能到位”。4月29日，一工区的慢行牌未按规定更换，就暴露职工的业务水平不到位，同时也说明工长的管理也不到位。工长不明白自己的职工有怎样的技能，盲目分工，只要安排一个人到位就算完事，不客气的讲，这件事情的主要责任人不是职工而是工长。

三、没有切实的关心职工的生活，让职工高高兴兴上班，安安全全下班。

1、施工津贴很低，目前的施工津贴还是十年前的标准，十年前日施工津贴占月工资的7%，而现在只占3%，这种情况我已经向职代会反映过了，争取得到解决。

2、野外居住环境差。职工在当天作业后，回到驻地休息也不好。这也是会对安全生产造成威胁。

四、下一步要做好如下几件事。

1、认真贯彻“4.29”部、局、处、段安全紧急会议精神。做到“开好三个会”、确保“三个不漏”、落实“四个一”、达到“四个讲清”、认识上明确“三个需要”。叫响安全第一、安全幸福、安全和谐、安全质量、安全效益的口号。

2、党政工团，齐抓共干，形成安全生产大反思、大检查的强大合力。全体党团员、干部要带头改变作风，进一步深化党支部的“安全屏障”工程，做到党员干部量化无违章违纪。全体党团员要切实履行在党、团旗下许下的诺言。为本工区

的安全生产确实发挥党员的战斗堡垒作用。

3、切实的关心职工生活，要学会换位思考，解决生产生活中的难关。做好职工的思想疏导工作。“己所不顾，勿施于人”，要学会严于律纪、宽以待人。要学会爱自己的职工，要真正的领会“爱人者人恒爱之，敬人者人恒敬之”。工作中不能粗暴管理，同时要让每位职工做到爱岗敬业、明白“企业兴、则家兴，企业衰、则家衰”。要正面引导职工的思想，也要让职工知道自己的危机感和紧迫感，珍惜自己的岗位，让职工明白权利和义务同在。不认真履行职责是要失去自我的，是会给自己和家庭带来不利的。

我坚信通过这次安全大反思、大检查活动的深入开展，在段领导的正确领导下，在全体干部职工的共同努力下，黄石重点维修车间一定能开创新局面，确保集中修的顺利完成，确保奥运会的胜利召开。

## 铁路顶管施工方案篇二

1、隧道施工应作为安全标准工地建设的重点，认真编制工地安全实施标准，全面规划，合理安排，规范指挥行为、作业行为和现场生产设施，实施标准化管理。

2、实施性施工组织设计要按照《规范》、《安规》和设计要求，结合地形、地貌和水文地质条件，科学选定开挖、支护、衬砌方法和工艺，制定详细具体的安全技术措施。施工中应根据地质条件的变化及时补充完善，并认真做好安全教育和技术交底。

3、软弱围岩、不良地质、特殊地质或浅埋、偏压、滑坡地段隧洞，应组织技术论证，确定钻爆、掘进、支护方案。

4、洞内通风管、高压风管、水管、照明线、输电线、运输道路、人行道路要统一规划，加强维修，做到布设整齐，状态

良好。机械设备要固定存放位置，料具堆码整齐，专人负责保管。

5、洞内施工应由值班领工员统一指挥，按施工组织设计合理安排开挖、衬砌和运输作业，减少交插和相互干扰。

6、爆破开挖应做出爆破设计，采用光面爆破或预裂爆破技术必须严格控制周边眼间距、外插角和装药量等参数，减少对围岩的扰动及超欠挖数量。

7、爆破起爆后，应派专人进行检查，处理危石、悬石，并设人监护。确认安全后，其他人员方准进入作业面。做好洞内防尘，降低粉尘浓度。

8、临时支护应以设计文件和规范为准，一般情况下最大距离不大于两茬炮的进尺距离。

10、改变临时支护类型、标准，必须经项目经理部审批，设计、监理同意。严禁施工现场自行降低支护标准。

11、及时调整开挖和衬砌进度，控制未衬砌段的长度。一般情况下不得大于80米。特殊地质不良地段衬砌作业面应紧跟开挖作业面。

12、隧道各工序全面展开施工后，应尽早安排洞门施工。一般情况下，衬砌完成50米即应做好洞门端墙、翼墙。任何情况下，衬砌完成100米(单口)以上时，必须做好洞门。

13、洞内通风系统应做出设计，采取综合防尘措施，定期测试粉尘和有害气体浓度。通风设施制定维修使用制度，专人负责。通讯设备应优先安排，保证及时供应到位。

14、成洞地段，供电线路必须正规架设。未成洞段必须采用低压照明、动力线电缆供电，并应固定位置架空敷设。

15、爆破器材应建立严格的领用、退库制度，严禁库外存放，现场领工员应具体负责领用审批，掌握领用和退库数量。

16、运输轨道、道路应设专人养护，电瓶车司机和联络员要建立可靠的信号联系，实行呼唤应答制度，严禁非司乘人员搭乘运输车辆；无轨运输道路应保持路面平整，及时疏排积水。有条件时，应在人行道和运输道路之间设置隔离标志；峒外临时便道和卸碴线路要明确技术标准，保证安全需要。

17、峒内、峒外都应设置宣传标语和警示标志，使作业人员随处可见，提高“三不伤害”的安全防范意识。

18、专职安检人员每班都要对施工现场进行一次全面检查，尤其是要注意加强对围岩和临时支护状态的检查，不放过任何微小变化，并应逐级做好记录。发现问题及时提请领导采取措施，妥善处理。施工技术部门要认真做好临时支护变形的观察、量测，并认真做好记录和数据处理工作，据以修正支护参数，改进施工方法。

19、隧道施工应制定防坍塌、涌水、瓦斯等抢险预案，配备必要的抢险机械、物资，明确组织和人员分工，出现问题迅速采取措施，减少影响和损失。

20、合理安排作业人员的文化、物质生活，创造良好的安全生产氛围。工地医疗室要加强外科力量，配备必要的外科抢救药品和器材。交通不便的地区应设职工医院，应急处理伤病人员。

》》查看汇总：2016年一级建造师《铁路工程实务》重点汇总

## 铁路顶管施工方案篇三

铁路工务大修车间施工副主任安全大反思材料4月28日济南局

胶济线下行290+800因列车超速脱线侵入上行与5034次发生冲突构成铁路交通特别重大事故。段、车间及时分析了事故发生的原因及教训。当前我段集中修施工正在按计划进行中，我受刘主任委派负责线路道岔整修及夜巡工作，现将整修夜巡工作中存在的安全隐患加以分析并制定相应的保安措施加以落实。

## 一、安全隐患：

- 1、道岔捣固机及一操四在封锁点内整修负载时易出故障，一台有故障造成一组不能作业，影响捣固进度和质量占用电务调试时间。
- 2、横店站北岔群有京广上下、麻武上下行，线路开通后行车密度较大，麻武下行京广下行同时来车造成下道避让无地点，两线间避车危险性大，严重危及人身安全。
- 3、落道施工落道量大，顺坡不能满足400倍且曲股渡线较短（设计结构是原因）完全不能满足行车安全，这是最大安全隐患。
- 4、车间职工不足，夜巡职工配置不够，存在超时超劳。

## 二、整修措施：

- 1、加强检修，及时更换易损配件，保证点内机械正常运转作业。
- 2、与驻站多沟通，来车提前下道避车。
- 3、自0点落道量起减少一头的顺坡量，满足顺坡达400倍，保证行车安全。
- 4、干部加强抽查力度，勤跟班巡检。

5、加强收工时质量检查，发现超限及时消灭保证不让问题带病过夜。

5月1日车间就4月30日上行换牌错误召开了专题分析，会上刘主任、郭书记强调细节决定成败，4.28事故出在一个细节上一信息传递不到位，4.30换牌错误也是细节问题，意测换牌，认为29日这样换的，30日也应该这样换，业务技术不熟，今天我认为以上四条隐患也是细节问题，但是把握好了细节，充分开展预想活动，勤动脑，多动手，问题将会迎刃而解，安全质量才会得到根本的保证。

## 铁路顶管施工方案篇四

及安全技术措施 按照段路基、线路、道岔大中修施工计划安排，根据不同的作业项目，须对以下施工材料（工字梁、横梁、枕木头、砣（木）枕、钢轨、道碴、河砂、片石及联结零件等）进行装卸、倒运至施工现场，我车间为保证此项工作安全高效完成，并做好施工前的准备工作，特制定以下施工组织及安全技术措施：

### 一、组织领导

1、施工负责人：主任、书记或副主任。

2、工地负责人：工区工长。

### 二、装卸、倒运材料范围。

1、段管内各线（京广线、武九线、铁灵线、铁黄线、专用线）及各站场（区）。

2、装卸、倒运人数：视施工现场用量确定人员。

3、装卸、倒运顺序：视轨道车运行或路料装载情况确定。

#### 四、倒运材料前的准备工作

- 1、每日确定装车数量与地点的核对是否相符。
- 2、由车间干部跟乘轨道车或机车，到达指定地点。
- 3、组织足够劳力，跟随轨道车或机车到现场装卸车与倒运。

#### 五、安全技术措施。

内股道或区间作业，工地防护员按规定防护；

##### （一）、装卸车作业：

- 1、在吊装钢轨前，由职工拿撬棍对堆在一起的钢轨进行散摆，便于吊装。严禁用手搬动。
- 2、吊装工字梁、钢轨时，2人负责拿夹钳，2人拿撬棍同车上2人进行配合，起吊时应同钢轨保持距离，并注意夹钳钢丝绳的使用状态，同时还要同车上指挥人员保持联系，做到呼唤应答，其它员要远离正在作业的吊装物。
- 3、抬装横梁时，先搭好、搭救稳上车便架，4~8人为一组，做到呼唤应答，同起同落，每次应检查抬扁与绳索的状态，防止意外。
- 4、抬枕木头时，每人1根，另人帮助上肩或怀抱，手要抓牢，防止滑落。
- 5、抬运枕木时，2人一组，同起同落，并注意滑落。
- 6、装车完毕后，对枕木头等松散材料应进行捆绑牢固后，并经施工负责人与轨道车负责人确认无误，方可动车，在区间运行时，严禁施工人员在平板车上站立坐卧。

- 7、到达卸车地点，待轨道车或机车停稳后方可卸车。
- 8、卸车过程中，工字梁平台必平稳牢固地先搭好，防止倾倒伤人；2人为一组拨散钢轨，横梁；2人为一组听召令抛枕木头、枕木，抛投物前不得站人。
- 9、装砣（木）枕时，作业跳板要搭牢，视重量不同4~8人为一组逐层堆码好。卸车时6~8为一组，在专人的指挥下，逐层下卸，对路肩较窄、路堤较高的地点，采取枕木斜卸方式进行，同时要防止因枕木卸法不当，枕木受损。

## （二）、卸路料作业：

- 1、当车停稳后，卸车人员在工地负责人的指引下做好卸车准备工作。
- 2、车上卸车人员不得站在车门处，以防在开车门时随路料滑于车下。
- 3、卸河砂时，视工地情况是否需要铺设彩条布等，以防止污染道床。
- 4、卸片石时，抛石要尽量远，同时在车内要站稳，防止夹手夹脚和清道困难。
- 5、转移卸车地点时，必须等清道完毕后才能动车。
- 6、卸车完毕后，确认车门关好后，方可动车回站。

## （三）、其它要求：

- 1、卸车时，施工人员要听从施工负责人的命令，两线间不得站人和逗留，防止邻线来车。
- 2、卸车后，经检查无一切物体侵入限界后方可动车，并开通

线路。

3、对卸车的材料要当日归类堆码，作业完毕后并派人看守。

4、做好路料装车的防偏载与捆绑工作。

5、做好冬季、雨季装卸车的防滑、夏季的防暑降温工作。精品文章源自：

## 铁路顶管施工方案篇五

根据段路基大、中修计划安排。车间为保值保量完成好本次路基大、中修施工任务，在施工期间以一流的管理，创一流的标准工地、建一流的路基大、中修工程。工作中牢固树立“安全第一”的思想，坚守施工安全“八不准、四禁止、一卡死”制度，确保行车与人身绝对安全。为保证此项工作安全高效进行，特制定以下安全及技术措施。

一、加强现场施工组织：

1、施工负责人：车间主任、书记、副主任。

2、工地负责人：工区工长。

二、路基大中修地点与大修内容。

1、大中修地点：武九、京广、南环、铁灵、铁黄、段管各站场。导航仪品牌排名

幽默笑话

脱毛膏排行榜前10强

2、大中修内容：路基、道岔换填、换碴、打灰桩、土石方以

及其它零小附属施工程。

3、路材路料装卸与倒运（钢轨、工字钢、石碴、河砂、水泥、石灰、粉煤灰等）。

三、各项安全保障技术措施。

全面开展安全标准工地建设，建立健全安全保证体系。

1、行车安全防护保障工作：

（1）防护员由经培训合格的职工担任，施工中设驻站防护员一名，工地防护员4~6名，车间干部到岗盯控作业。

（2）防护员之间保持通讯设备的完好性，做到通话清晰、明了，来车及通过工地有记录。

（3）在区间办理线路封锁施工时，严格按照《安规》第2.2.7条之规定，站内封锁施工，按照《安规》第2.2.8条之规定设好防护。

幽默笑话

脱毛膏排行榜前10强

（5）在区间线路上施工，施工负责人同驻站、工地防护员之间的联系程序按照《安规》第2.2.16条之规，第2.2.17条、第2.2.18条之规定执行。

（6）认真执行“天窗修”要求的其它作业项目。

2、施工人身安全保障工作：

（1）施工作业前及施工途中，施工负责人要经常对职民工进行有针对性的安全教育，掌握安全操作技术，并服从管理、

服从指挥。

(2) 在区间上下班要走路肩，横越线路时做到“一站、二看、三通过”严禁来车时抢越。

(3) 在区间或站内作业来车时，下道避车必须遵守《安规》第3.2.3之规定；施工过程中两线间不得长时间站人。

(4) 当气温较高时，做好防暑降温工作。

(5) 遇有降雾、暴风雨（雪）等恶劣天气时，应停止线上作业；遇雷电天气时要停止打灰桩作业；下雨时不得用电镐捣固及其它带电作业。

### 3、搬运与装卸作业安全技术保障工作：

(1) 搬运及装卸重物需人力操作时，劳力要配足，并有专人统一指挥。

(2) 每一次的较大型装卸与搬运作业前，均要进行《装卸施工安全教育》的，并落实《装卸安全技术措施》、《路基大修安全教育》之有关规定。

幽默笑话

### 脱毛膏排行榜前10强

(4) 如需要在两线间堆放的路料不得超过《安规》第2.6.6条之规定。

### 4、路基换填及打灰桩施工安全技术保障工作：

(1) 加强施工管理，详细了解设计文件内容，及时研究组织措施、施工工艺、施工方法和步骤；做好施工计划、劳动组织、机具材料的准备和技术交底等工作。

(2) 提出开工报告，经同意后方可开工。

(3) 全断面换填安全施工要求。严格按设计文件的要求和有关路基施工规范的规定施工

- a.在封锁点前慢行25km/h一小时内做好道床扒空，（隔三挖一，并安设好轨道支撑工作，支撑处用短枕木头在末挖的道床上垫设，防止道床挖空后轨排下坠。预卸的道碴、砂用抬筐、编织袋足量装好，放在施工处，并不得侵限
- b.邻线来车时，要停止施工并下道
- c.当得到封锁命令后，施工人员要迅速全断面开挖道床，按施工流程做好垫沙—铺排水板—垫沙—回填道碴—分层捣固—找平找细—反复加强捣固
- d.当封锁点完毕前30~40分钟内，作业人员必需要进行三遍以上的捣固后，方可由施工负责人下达线路开通命令。点后限速25km/h的1小时内施工养护人员再加强线路的捣固与找细工作（每过一趟车必须检查），使道床尽快达到密实状态
- e.当点后慢行25km/h取消，恢复45km/h时，巡养人员同样以每过一趟车必须检查换填处的静态状况，发现问题及时消灭
- f.每处开挖断面地段必需有1名以上的职工带班，时刻观查枕木垛的支点、联结零件等作用状态；机具是否侵限，人员是否规范作业，发现问题，立即整改和消灭，并做好记录。