# 轻轨驾驶员工作总结(必备12篇)

来源：网络 作者：梦里花落 更新时间：2025-03-16

*轻轨驾驶员工作总结1在一年的驾驶工作中，我严格遵守道路安全相关法规和有关章程，并在工作中不但学习新的车辆维护、维修技术和驾驶技能，在驾驶实践中逐渐树立起严守规章、安全第一的观念，认真完成公司交派的各项工作，一年来从未出现过重大安全责任事故。...*

**轻轨驾驶员工作总结1**

在一年的驾驶工作中，我严格遵守道路安全相关法规和有关章程，并在工作中不但学习新的车辆维护、维修技术和驾驶技能，在驾驶实践中逐渐树立起严守规章、安全第一的观念，认真完成公司交派的各项工作，一年来从未出现过重大安全责任事故。

回顾多年的工作，我主要作了以下几个方面：

>一、工作情况

一年来，我紧紧围绕安全行车、服务至上，重点做了以下工作：

（一）认真做好给领导的车辆服务工作。

为了更好的为领导服务，我在较短的时间内熟悉了领导的工作、生活习惯等，并按照新的要求，积极调整自己的服务方式，做到了随时用车、随时出车，没有发生各种由于出车不及时而耽误领导工作的事情。

同时，我把为领导服务和为单位服务紧密结合起来。

（二）认真做好车辆的保养和维护工作。

一年的驾驶员经历使我认识到，做好车辆保养和日常维护，是安全驾驶的保证。

为此，我坚持把功夫下在\*时，在没有出车任务时，及时对车辆进行保养和维护。

这样，一方面，使车辆在\*时始终保持干净清洁，给领导以舒适的感觉；另一方面，通过对车辆的保养，及时发现存在的毛病，小问题自己动手，大毛病立即向领导汇报后修理解决，做到了有病不出车，出车保安全。

（三）是积极做到外出期间为领导的服务工作。

领导外出期间的服务工作，很大程度上就由司机来承担。

一年来，在随领导外出过程中的食宿、对外联络等，我都不推委，认真去做，没有发生任何让领导不满意的事情。

（四）是积极做好单位值班工作。

根据办公室的安排，我在自己的值班期间，不随意外出，不\_朋友，如果有出车任务就立即出车，如果没有出车任务，也在值班室值班，没有发生因为各种原因而影响值班出车的情况。

（五）爱岗敬业，乐于奉献。

加强业务学习，不断提高业务能力，做到干一行爱一行。

认真学习业务知识。

我在本岗位上，按照单位要求准时安全地完成各项出车任务，努力做好自己的本职工作。

作为一名龙晖员工除保证了公务用车外，还要积极参加各项义务劳动。

在日常的行车、保养方面要为节能降耗做积极工作。

要自觉遵守各项交通法规和单位的规章制度，在工作中要做到任劳任怨，在工作需要时不论早晚或节假日都要随叫随到，认真完成各项任务。

严格遵守出车制度，按时出车，认真保养车辆，使车辆性能保持状态，熟练掌握日常保养和驾驶车辆的性能，积极参加安全学习。

听从交通警察指挥，不酒后开车，文明驾驶、礼让三先，确保安全行车无事故。

>二、业务方面

在工作中，始终坚持学习驾驶技术和车辆维修、维护以及现代化汽车管理方面的知识，多年如一日，不断学习和充电，克服了自己文化基础差的弱点，靠着自己的钻研精神，为单位解决了众多的车辆故障和疑难问题，节省了开支，保证了行车的安全。

我热爱汽车驾驶工作，爱护车辆，工作一直勤勤恳恳，任劳任怨，遵章守纪，具有强烈的工作责任感、敬业精神和职业道德。

总之，多年来，我能在思想上、行动上与公司保持一致，团结同志，宽以待人，认认真真学习，踏踏实实工作，使所从事的工作一年一个台阶，不断向前发展，取得了一定的\"成绩。

但我深知，取得的一点成绩，是在公司的正确领导下，在老同志的精心指导下，在同志们的帮助下取得的，我只是做了我应该做的事。

在今后的工作中，我将进一步加大工作力度，改进工作方法，更加努力地做好工作。

**轻轨驾驶员工作总结2**

在公司领导的关心帮助下，在各位同事的大力支持下，本人能正确处理好各方面的关系，立足驾驶员岗位的工作特点，勤奋工作，诚恳待人，遵守各项规章制度和工作纪律，不断提高服务质量和工作效率，全年做到了安全行车无事故，较好的完成了领导交办的各项工作任务。现将一年来的工作总结如下：

>一、认真钻研本职业务，确保安全行驶无事故

一年来，能始终牢记“行车万里，安全第一”的总目标，在日常工作中，结合自身工作求，能认真学习和钻研驾驶专业知识。同时爱护车辆，勤俭节约，对所驾驶的车辆及时检查、维修，每天做好对车辆的清洁工作，做到车子每日如新。\*时注意掌握车辆的状况，及时做好保养等工作，使车况良好。认真坚持“三检”、“一保”制度，做到不开快车，不酒后驾车，不私自出车等。认真做好安全防范措施，消除安全隐患，时刻提高警惕，严格遵守规章制度，保证每一次出行都遵纪守法、文明驾驶，确保安全出车，文明驾车。

>二、严格公司各项规章制度，全力做好服务工作

作为一名司机，一年来我能明确自己的工作职责，遵循职业道德规范。在工作中严格按照各项规章制度，坚持个人利益服从全局利益，增强时间观念，服从领导，做到不迟到，不早退，不误事。在工作中任劳任怨，只要有需要时早晚或节假日都能随叫随到，不计报酬从无怨言；在资料文件的传递工作，做到及时传递无差错，较好地完成了领导和同事所交给的工作和任务。

一年来，本人能爱岗敬业，取得了一些成绩，但也存在一些问题和不足，主要表现在：

第一，作为一名司机，服务效率有待进一步提高；

第二，有些工作还不够过细，有待于加强；

今后努力方向

在新的一年里，在领导的正确领导下，我决心认真提高专业技术水\*。做到：

一、继续坚持安全行车，不开情绪车，不开故障车，不酒后驾车，不让车辆带病上路，做到勤检查，勤修理。

二、对领导安排的事情坚决不拖拉，能当时作到的当时作到，今天的事情在今天做好。

三、工作中要学会开动脑筋，主动思考，充分发挥自己的主观能动性，

四、有问题积极与领导进行交流，出现工作上和思想上的问题及时汇报，也希望领导能够及时对我工作的不足进行批评指正，使我的工作能够更加完善。

新的一年意味着新的起点新的机遇新的挑战，20xx年，随着公司工作的发展，可以预料今后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，争取为公司的发展做出更大的贡献。在\*凡的工作岗位做出不\*凡的.业绩。在接下来的这一年里，我会做好20xx年个人工作计划，争取使各项工作开展得更好。

**轻轨驾驶员工作总结3**

xx年即将过去。一年来，本人在办公室行政科的正确领导下，在同事们的大力支持下，牢固树立安全行车和服务至上的思想，较好地完成了全年的各项工作任务。现将本人一年来的思想、工作等情况总结如下：

>一、加强学习，不断提高政治理论素质和业务水\*

一是用正确的理论来指导自己改造好自己的世界观、人生观和价值观，增强自己的政治敏锐性和辨别是非的能力，树立牢固的\*信念和全心全意为人民服务的宗旨意识。

二是紧紧围绕提高对“安全第一”思想观念的认识，针对自己的工作实际，认真学习车辆管理、交通安全等方面的法律法规和有关政策，进一步增强安全意识，增强自己对工作的适应能力，提高自己做好工作的本领。

>二、努力工作，为领导和机关搞好服务

一是认真做好给领导的车辆服务工作。

随着市委领导的调整，按照工作分工，我主要是为市委xxx服务。由于服务对象变了，随之而来的就是服务方式的变化，为此，我在我在较短的.时间内熟悉了领导的工作、生活习惯等，并按照新的要求，尽快调整自己的服务方式，做到了随时用车、随时出车，没有发生各种由于出车不及时而耽误领导工作的事情。同时，我把为领导服务和为机关服务紧密结合起来，在领导外出的情况下，如果办公室领导派我执行其他出车任务时，我也能够积极配合。

二是认真做好车辆的保养和维护工作。

多年的驾驶员经历使我认识到，做好车辆保养和日常维修，是安全驾驶的保证。为此，我坚持把工夫下在\*时，在没有出车任务时，及时对车辆进行保养和维护。这样，一方面使车辆在\*时始终保持干净清洁，给领导以舒适的感觉；另一方面，通过对车辆的保养，及时发现毛病，小问题自己动手，大毛病立即向领导汇报后修理解决，从而做到了“有病不出车，出车保安全”。

>三、严格管理，抓好小车班队伍建设

一是作好表率。

作为xxx小车班的班长，我始终做到严于律己，对待本职工作高标准、严要求，要求同志们做的，自己首先做到，发挥一名老大哥、老同志的模范带头作用，为小车班全体干部职工作好表率。

二是严格管理。

在工作中，要求大家坚持服从领导分工，不挑肥捡瘦，不拈轻怕重，不论领导安排什么工作，都认真的去履行好职责。每位同志要严格遵守单位的各项规章制度和劳动纪律，要做到认真学习，严格遵守国家的道路交通法规和我省的有关规定，牢固树立安全第一的思想；坚持良好的驾驶作风，文明驾驶，礼貌行车；服从调度，热情服务，不断提高服务质量；搞好车辆的日常维护和保养，保持车况良好，车容整洁，确保各种机件齐全有效；坚持按时参加安全学习活动，抓好行车安全工作。

>四、存在问题和下步打算

总之，一年来，我根据组织和领导的安排，做了一些工作，取得了一些成绩，但从更高的标准衡量自己，也还存在一些差距和不足。如对一些安全法规、政策学习得不够深，不够系统；为领导服务的主动性不够强；在处理为领导服务和为机关服务的关系上还需进一步提高，等等。

在今后的工作中，我将不断抓好安全法规、政策的学习，增强安全观念；切实加强服务意识，正确处理好为领导服务和为机关服务的关系，认真做好服务工作，力争取得更大的成绩。

**轻轨驾驶员工作总结4**

广州地铁(guangzhoumetro)是广州市的城市轨道交通系统，由广州市地下铁道总公司负责营运管理，于1997年6月28日开通。

现有1号线(西朗—广州东站)、2号线(嘉禾望岗—广州南站)、3号线(机场南—体育西路、天河客运站—番禺广场)、4号线(黄村—金洲)、5号线(滘口—文冲)、8号线(凤凰新村—万胜围)、广佛线(魁奇路—西朗)及apm线(赤岗塔—林和西)正在营运中，广州地铁现时的运营总里程为236公里(含广佛线佛山段)。

但远远无法满足交通需求，为解决拥阻的道路交通，广州地铁在亚运后将进行新一轮的建设。

广州地铁的远期规划长度为600公里。

广州地铁(含apm线和广佛线)大部分线路及车站都是建在地下，其中也有例外：4号线往南沙方向的后8座车站全为高架站，1号线有两座车站为地面车站，5号线有两座车站为高架车站。

广州地铁XX年——XX年发展规划：

时间过得很快，到广州实习的一个多星期过去了，感觉在这里实习收获很多。让自己也体会很深。相信对以后从事地铁行业会带来很大的帮助

在这个星期中，一开始的两天是对安全教育方面进行了理论培训，让我了解了很多关于在地铁中从事安全方面的知识，让我对上岗后带来许多帮助。能避免一些事故以及应对一些突发事件。

在跟岗实习的几天中，我学习了客值，行值、站务员的工作，如票亭、厅巡、站台等一些工作的学习，让我们了解了整个地铁车站的运作。自己在从事扶梯岗这个职务时，让我对扶梯的运作大致的进行了了解，在大部分时间中，需要起到提醒乘客的作用，防止可能出现的任何客伤情况，而在有一些时段中，需要进行顶岗，并要与车站控制室保持联系。在对站台的跟岗实习中，让我学习到了站台岗必须做到的职务，如接车的步骤，在客流大时必须要提醒乘客正确上下车。在出现紧急时候，必须要与车控室取得联系，按照指示工作。

在时票亭这个岗位的实习中，自己了解了在工作时是禁止携带自身的现金，进行了对BOM的各种模式的操作，是为乘客提供换零的工作，为老年卡进行激活，一旦乘客有任何疑问时都可以通过票亭来解答。负责一天的票务工作，在对行车值班员的跟岗实习中，在这个岗位中主要负责车控室坐台工作，可以通过车站的监控了解站台的一切情况。负责车控室的设备操作，AFC设备的运作状态，负责车站内部联系与外界联系的工作，总结行值是对行车的操作。在对客运值班员的跟岗实习中，学习到了这个岗位是主管车站客运站务管理，对车票的收发，回收及保管工作，TVM半自动售票机管理，要对各类单据填写，保管，需要协助值班站长管理站务员，处理乘客事务，要监督售票员，巡视岗在岗工作情况，在遇到紧急情况下，协助值班站长处理紧急事务。自己在从事客值跟岗时还协助了对TVM钱箱的替换取钱，最终对一天的客值工作需要填写收是单据，总结客值工作总体是对现金，票务的管理，能直接反映出当天客流的总量。

经过了这几天对车站各个岗位的跟岗实习，自己也很快的投入到其中，适应了各个岗位，知道了该怎样去处理一些突发事件，必须要以“安全”为前提，保证车站的正常运作。

自己必须保持工作的热情去面对每一个岗位，只有自己用心去做，就一定会学到各种知识，在对以后的工作中必须注意自己的一言一行，树立自己的形象，为以后能加入杭州地铁做准备，不断加强自己的各方面能力，无论是行为上还是技能上，都要适应社会，相信只要认真做到。自己一定会有所提高。

在地铁二号线东门大桥站为期一周的实习中，收获很多。不仅使我对地铁项目具体施工流程和施工工艺有一定了解，也增强了我对工程项目这个词的领会。

现在想起刚去工地时站在悬空的自来水管时战战兢兢的步伐，在尚未完全搭好的脚手架上缓慢的移动，到后来在脚手架上下来去自由的翻行。感受到的是项目上人员的豪迈，每次带着安全帽进入工地的那一刻，不管你是具体从事测量还是现场管理，身上感受到一种为保障工程顺利进行的使命感。想起当时谢哥让我们到项目部去实习我们的顾虑，现在想来完全没必要。虽然我们是以信息部的身份去，但只要你虚心请教，项目部的人都是很乐意与你交流的。由于我是跟着钟部长学习，每天在工地现场时间较多，我主要就记下我在现场的体会。

首先，体会最深的还是“人，材，机”这三个字。以前学工程造价时就接触过这些，但没什么深刻感受。但通过这次实习，才发现它的巨大作用。光材料费就占整个工程费用的60%左右，不论是梁、柱、墙都是密密麻麻的配筋，浇灌的混凝土，支撑的模板和脚手架，都是实实在在的材料堆出来的。而机械费也不少，一台吊车一个月租金就两万多，塔吊也是上万。机器每天放在那闲置就是烧钱。为什么材料、机械如此重要却排在人工费的后面？因为只有发挥好人的作用，才能保证工程有序高质量的完成。

这就包括两方面，一是项目部管理人员，只有管理人员及时做好技术交底，监管现场工人工作，及时指出相应错误，才能减少返工率和保障工程质量。二是施工队劳务人员，施工人员的素质，能力水平将直接影响工程的进度和工程质量，所以管理人员和施工人员的协作与否对工程的完成产生重大影响。

对劳务分包流程我的建议是加强劳务队选择的审核工作，好的施工队不仅可以提高施工速度，保证工程质量，也提高管理人员的工作效率，减少无用工和浪费、返工情况，他带来的利润是差的施工队伍所无法企及的。如果可以的话建立一个目前所有在建工程劳务队的资料数据库统计，由项目部各技术人员对施工队进行评分，改变由项目经理推荐劳务队的方式，这样以后公司在选择劳务队时就能更好的做到择优选择。对于一些出现重大人员伤亡事故的劳务队坚决不用。以后ERP正式上线，对劳务队的选择和信息也可像库存商品一样及时了解其信息。

然后就是材料、机械方面。作为ERP上线后的重要工作，如果材料、机械使用合理，可以给工程节省很多费用。这一周在工地上的实习也对其有一定体会。第一，机电物资部应主动掌握材料的需求情况，提前对所需物资进行调查、估算，才能更好的控制成本。比如钢筋的使用，在这方面应该先由预算合同部计算所需钢筋，然后由物资部控制钢筋的发放，减少浪费，对其他材料也应如此。第二，虽然目前材料的出入库已基本形成流程，但ERP上线后所需做的工作仍很繁杂，对各种物资进行细致的编码并提高库管人员的操作水平，改变其传统的工作模式。

在这周的实习中还接触到一些其他流程，包括对下验工计价流程，变更索赔流程，施工方案报审流程。以施工方案报审流程为例，由工程部提交《施工方案报审审批表》，并附上《施工方案》，由项目经理审核签字，递交专业监理工程师审核，最后由总监理工程师审核。

我也从中了解到项目上的生活方式和作为一个技术人员的辛苦，为了保证公司“建筑精品”的宗旨，我们的技术人员牺牲了节假日和周末，生活的重心都在工程上，作为一个新人，我们更应该发扬这种吃苦精神，为公司的发展作出自己的努力。

**轻轨驾驶员工作总结5**

西安地铁发放调查问卷

调查对象

西安地铁1、2号线的使用者

调查方法

问卷法（简单随机抽样）

调查过程

⑴15号在修远教学楼由学长对我们进行了实习内容的简单讲解和安排，并对调查问卷进行了编号和发放

⑵16号早上7：00学校南门集合乘车一同前往凤城五路，并在此换乘地铁来到发放调查问卷的起点-北客站，以小组成员间自由组合的形式开始调查，大家在此乘坐地铁并在车厢内对乘客进行了调查问卷的相关问题的询问和填写。用此种方式分别对早高峰、平峰、晚高峰进行了调查问卷的发放。

⑶16号晚上每个成员将自己收集到的信息进行了整理并录入了表格。

⑷实习余下时间小组成员对收集到数据进行了分析和整理，并提出了自己的意见和看法。

西安地铁公司参观

调查过程

⑴18号早上九点西区食堂东门集合乘坐校车到西安地铁公司

⑵在维修和检查车间对相关程序进行了参观和了解，在相关人员的讲解下对列车日常维修保养的基本知识简单的了解，并参观了列车驾驶室，向带领我们的工作人员提出了我们的一些困惑。

⑶参观了列车运营的调度室，了解了关于地铁日常运营和事故减排的基本知识。

⑷中午12：00乘校车返回学校，实习参观结束。

调查心得

今天，在老师及地铁工作人员的带领下，我们参观了西安地铁分公司，对地铁的运营进行了简单的了解。

首先，我们参观了地铁车辆检查及日常养护地方。在地铁工作人员的介绍下，又从新的角度认识了地铁。地铁不再是简简单单搭载乘客的工具，而是工作人员贯穿了很多心血的地方。每一天，车辆都要进入这里进行修捡，确保车辆运行的万无一失和乘客的安全。在这个大的维修室里，停放着很多备用和正在修检的车辆，有三个阶梯分别通向车底、车厢内部及车顶。在车的顶部，配置着1500V的电压，相当危险。整个大的维修室里，有专门对车轮维修的地方，保证车辆运行的平顺性。各种标示栏里，是对安全的提醒与要求的严格确认。工作人员给我们介绍了司机驾驶室，看着列车上的各种按钮，感叹科技的进步与时代的发展。

之后，我们参观了地铁站的调度中心，包括行车调度、电力电力调度和环境调度。偌大的显示屏上，记录着列车运行的全过程。也许科技的发达就在于我足不出户，但可以掌握外部的任何变化。调度员看似很闲，但一旦碰上问题，这些人总是冲在最前面的人。他们的知识是需要长期的积累形成的，也许就是说的台上一分钟，台下十年功吧，任何面上的光鲜都不是想象的样子。列车员讲的很详细，对任何的突发情况，他们都给出了详细的方案。尤其是对于我提的问题的列车失控和列车着火的问题，他不但给出了答案而且针对列车失控和列车着火的不同情形分别予以解答，我还能说什么呢，我已经深深折服了。我相信西安地铁一定会越办越好，因为他们是这样一批优秀的群体，在事情没有发生之前就考虑了所有的突发情况，并做好了防范措施。他们比我考虑的还要周全，还要细致，他们有理由让我相信他们会把西安地铁经营的很好。也许，我在做事情的时候也该这样，要做的很缜密，让人放心。

整个参观过程中，最让我记忆尤新的是工作人员讲的一句话，“在什么工作岗位上都要好好做，尽管他有可能最初的时候很令你失望。”这个世界上从来不缺少伯乐，关键是你是千里马吗？上帝从来都是公平的，做出来多少努力，就会有多少收获。以后的学习生活中，不管是做人还是做事，这次地铁实习，都将给我的生活带来不可抹掉的影响。

**轻轨驾驶员工作总结6**

20xx年，我在公司领导及各位同事的支持与帮助下，按照公司的要求，较好地完成了自己的本职工作。通过学习与工作，工作模式上有了新的突破，工作方式有了较大的改变，现将这一年来的工作情况总结如下：

1、规范各管区、各岗位的服务用语，提高对客服务质量。为了体现从事酒店人员的专业素养，在针对管家部各岗位服务用语存在不规范、不统一的现象，经理和部长对新老员工进行了多次陪训。培训了如有关客房做房程序，规范了服务用语，对客服务等等。

2、为确保客房出售质量，坚持床上用品一客一换，巾类根据客人要求随时更换。严格执行《三级查房制度》。酒店的主营收入来自客房，从事客房工作，首当其冲的是如何使客房达到一件合格的商品出售，它包括房间卫生、设施设备、物品配备等，为了切实提高客房质量合格率，我部严格执行“三级查房制度”，即员工自查、领班普查、主管抽查，做到层层把关，力争将疏漏降到最低。

3、客房部是酒店成本费用的一个部门，本着节约就是创利润的思想，我部号召全体员工本着从自我做起，从点滴做起，杜绝一切浪费现象。加强员工的节能意识，主要表现在：

（一）回收客用一次性低值易耗品，如牙膏可做为清洁剂使用。

（二）查退房后拔掉取电牌。

（三）做房时关灯关空调。

（四）定时的开关走朗和电梯口的灯。这样日复一日的执行下来，为酒店节约了一笔不少的电费。

4、客房设施能否达到规定的使用年限，是直接影响酒店效益和长远发展的关键，所以在设施设备的保养上房务部严格执行设施设备保养规定，定期对床垫翻转，家具定期上蜡保养，房间的`电器、设施设备按正确方法操作和使用，以延长其使用寿命。特别是对地毯的保养，客房部非常重视，要求员工在\*时的工作中，只要发现地毯上有点状污渍，都应及时的做点清洁，这样不仅可以减少对地毯的洗涤次数，还能保持地毯整体卫生。

5、开展技术大练兵，培养技术能手，切实提高客房人员的实操水\*。为了做好客房的卫生和服务工作。今年总公司上半年举行的第xx届技能比赛中客房部均拿到了第一和第二名的好成绩。公司管家部下半年从今年10月份起利用淡季，对楼层员工开展技术大练兵活动，对员工的打扫房间技能和铺床，铺台，和理论知识，从中发现员工的操作非常不规范、不科学，针对存在的问题，公司领导专门召开会议，对存在的问题加以分析，对员工进行重新培训，纠正员工的不良操作习惯。并成功举办了今年公司的第xx届技能比赛。我班组的李丹获得了第二名的好成绩。公司今年通过这一系列培训和比赛。员工的整体素质和工作技能取得了一定的成效。房间卫生质量提高了。

在下的一年里我会协助各位领导和部长做好客房部的日常工作。合理安排楼层服务员的值班、换班工作。做好各项接待、安排工作，工作期间发现问题应及时处理，有疑难问题应及时上报领导。加强对设施设备的检查和维护保养，对客房的日常卫生质量要严格把关，合理的安排好计划卫生，做好楼层的安全、防火、卫生工作。以身作责，监督、检查楼层服务人员做好服务工作。做好服务工作的同时抓好思想工作，做到团结友爱、相互帮助、共同进步。切实履行职责，认真完成上级交办的其它工作。努力做好本职工作。

在接下来的日子里，我要勤奋工作，努力改正不足之处，发扬优点，力争取得更大的工作成绩，为酒店创造更高的价值。

**轻轨驾驶员工作总结7**

时间飞逝，转眼间，我已经来到佛山轨道交通二号线项目经理部已经有一年的时间了，还记得刚来时大家都抱着极大的热情，迫切的希望自己可以尽快的投入到工作中去。经过对每个人专业的分析，领导的开会研究，最后我很荣幸的加入到了工程部这个大家庭中。

在工程部的一年时间中，我基本都是配合现场工程师做一些工作。刚来的时候，我们工地正在进行地基加固，

一、地基加固采用的是三轴搅拌桩，在施工过程中必须注意以下几点：1.测量放线，必须严格按照桩的布置图在基坑的两边放出桩的位置。2.机器调整，基坑两边必须进行拉线，在装机立柱上挂线锤，以判断装机的垂直度。3.搅拌及注浆，在施工中必须保证水灰比，搅拌注浆，注浆压力，钻孔和提升速度，水泥掺量等。

二、接下来我有幸到西安进行5号线的编标任务，在这个工作中我熟悉掌握了word和project软件。

三、回到项目进行降水井的施工，在降水井的施工过程中，应注意以下几点：1.在布置降水井的时候，必须考虑后续的工序，不能让降水井与支撑在一个垂直平面内。2.填砂砾料，必须均匀的倒入降水井四周，防止塌孔。3.降水井的洗井，必须及时并且洗到看到清水为止，洗完后应立即进行抽水。

四、基坑的开挖与支护，我们首先进行第一道混凝土支撑，混凝土支撑与腰梁同步进行，由于前期地连墙的施工中混凝土的浇筑较高，所以在施工腰梁的时候对地连墙进行了大量的破除。若浇筑地连墙时将地连墙标高控制好，以后工作中可以减少成本，节约工期。在基坑开挖过程中，采用由北向南依次开挖，进行支撑。如若条件允许可以采用两头向中间开挖，这样既可以节约工期，又可以有效的投入机械和人工的使用。在支撑施工过程中，应注意对标高的控制，按照车站底板的坡度进行测量放线，防止主体结构顶板碰到支撑。应根据监测的结果及时进行轴力的补充。

五、主体结构。施工前先进行土建接地，土建接地须将铜排都用磨具进行连接在一起，不同的连接方式采用不同的磨具，施工中应注意连接的质量牢固，及时的将降阻剂均匀的撒入坑中，及时回填。在钢筋绑扎过程中，要严格按照图纸的要求进行绑扎，在识图方面，对我是一个严重的缺陷，面对复杂的主体钢筋，我只是可以看懂一些简单梁和板的配筋，今后在这方面还应加强练习。防水施工是车站结构中的重要一个环节，必须保证墙面的平整，防水粘贴过程中必须注意搭接长度，连接处的处理，必须采用高溶焊枪进行烘烤及时进行粘贴。铺设过程中必须保证防水材料表面不留气泡，平整，底下无硬物。土方开挖后钢支撑的架设必须及时，并且钢围囹必须要紧靠地连墙，后面缝隙要将混凝土填饱满。钢筋工程必须注意钢筋的间距、尺寸、型号等。模板工程要注意堵头模板的安装，立模之前必须焊接定位筋，控制保护层的厚度。混凝土浇筑时必须震荡密实，分层浇筑，在浇筑板面混凝土时必须控制好标高，多拉定位线。

六、盾构施工，前期进行盾构施工的准备工作，如龙门吊轨道的安装，渣土坑的浇筑，搅拌站的架立，反力架的安装，基准环的安装等。龙门吊轨道须控制好轨道标高;搅拌站须定好方位，罐基础的设置;反力架的定位，支撑的设置，须对反力架的螺栓进行二次加固，基准环三块的位置等。盾构始发后，作为土建工程师必须做到以下几点：1地面管片的数量，防水的粘贴;2.注意地层变化、管片选型、管片姿态、地表沉降、浆液情况、渣土改良情况，及渣土的种类。3.检查管片螺栓的复紧情况，新安装管片的破损、漏水情况。掘进开始前准确测量盾尾间隙，及时和主司机进行沟通，通知司索管片类型，注意掘进中姿态的变化情况，油缸的行程差。渣土的温度和类型，控制好浆液的量和浆液的质量，检查管片的角棱，防水的粘贴，同时要如实的填写施工记录表。管片拼装时先须清理盾尾的污水和垃圾，清洗管片，注意拼装的点位。拼装完成后记录好管片破损，漏水情况，及时进行管片的修补。同时及时了解监测情况，根据监测情况及时进行二次注浆。

在一年的工作中，看着一座地铁站的建设，在其中在领导、同事的帮助下也学会了很多的技术和管理能力，希望在以后的工作中可以独当一面，可以成为一名合格的技术人才。

**轻轨驾驶员工作总结8**

>一、立足本职干好工作

回顾XX年的工作，自已能够勤奋学习，努力工作，认真完成各项工作任务，积极参加局机关组织的各项政治活动，努力学习，不断提高政治素质。自已做为一名汽车驾驶员，努力做到马达一响，集中思想，车轮一转，注意安全，车行万里路，开好每一步，十分把握七分开，留下三分防意外。\*时总有一种责任感和安全感，在工作中始终保持一个清醒的头脑，虽然驾驶员的工作很单调，但是它确实能让人有一种自豪感，这种工作要求有很强的责任心，驾车中来不得半点马虎，集中精力，按章操作，十次事故九次快，思想麻痹事故来，因此自己能够时时把安全二字放心间，爱岗敬业，吃苦耐劳，行车时处处想到安全，工作中做好服务，重点突出为机关服务，以服务为本，决不让人等车，做到车在哪里人就要在哪里，行车中做到安全第一，中速行驶不开英雄车、不酒后驾车、疲劳驾车、赌气驾车，不抢超、抢会，集中思想行驶不闲谈，按章驾驶，做到礼让三先，牢记自已的责任，树立安全第一的思想，精心操作，谨慎驾驶，防止任何事故的发生，保证安全行车。行车中做到遇有情况不明，雨雪雾天气视线不清，以及通过交叉路口弯道，险道和繁华路段时，减速缓慢通行，避免事故发生和人身安全。

爱护车辆，勤俭节约。在XX年的车辆维修方面，自己做到了先请示后修理，先报告再执行，做到维修和配件讲质量、比价格，到单位指定的汽车维修厂去修理，力争做到能小修决不大修，能自己修理的决不到修理厂去修理，勤俭节约降低企业费用，保证完成出车任务，全年安全行驶4万多公里。

\*时能够保持车辆整洁，卫生、干净，让每一位乘车者都有一种舒适感和亲切感，能够熟练撑握自己所驾车辆的性能，按章办事，搞好服务，随叫随到，不分时间、地点和休息日，因为驾驶员的工作很特殊，所以干一行爱一行，对外树立我们三门峡烟草企业的形象，文明做人，老实办事，优质服务，不怕吃苦，兢兢业业干好工作。

>二、加强团结服从管理

在做好本职工作的同时，我积极参加局机关组织的各种政治活动和公益性活动。自己做为一名驾驶员，工作比较有特殊性，经常出车在外，局机关组织的集体活动有时不能及时参加。所以，在今后的工作中，要积极参加机关组织的各项集体活动，工作中要加强团结，服从管理，乐于助人，\*时要能够团结同志，互相帮助，善待他人，热心帮助他人解决困难，求真务实、埋头苦干、自觉做到个人利益服从集体利益、局部利益服从全局利益。要紧跟形势，按照市局XX年的工作方针及指导思想，并肩作战，齐心协力完成好今年市局提出的三个“力”字，即盈利能力、竞争实力和发展潜力，恪守经济效益、求真务实、长远发展“三个理念”，大力弘扬以人为本的原则，认清形势，开拓进取，加强学习，实事求是。要有一种良好的敬业精神，把企业的发展要视自己的生命一样在前进，要求真务实，埋头苦干，不折不扣的贯彻落实好各项规章制度，从我做起，不图名不图利，始终保持和企业的发展一致，企业没有发展我们的员工就没有前途。要不断加强学习，努力提高自己的文化素质，多看书多学习，通过学习不断提高思想觉悟，勤奋工作，热情服务，步调一致，力争圆满完成各项工作任务。

回想XX年的工作情况，找差距、比贡献，工作中还存在着这样或那样的缺点，如各种学习还不够好，服务质量还不是很高，思想认识还有待进一步提高。再有就是自己\*时个性比较强，说话有时不太注意措辞，容易发脾气，可能会给同志们带来了一些情感方面的伤害，敬请大家谅解。总之，在这新的一年里，我要不断加强学习，提高自己身心修养，努力改造自己的世界观，克服困难，力争上游，改正缺点，搞好服务，加强团结，遵守纪律，按时上下班，不早退、不迟到，诚心实意接受批评。工作中要和科室全体同志搞好团结，协调工作，强化安全意识和服务意识，把安全责任落到实处，爱岗敬业，一丝不苟。新的一年工作要有新的起点，要高标准、严要求，看好自己的家门，做好自己的事，为烟草事业的蓬勃发展做出自己应尽的努力，为三门峡两烟振兴加油出力，搞好本职工作，要尽职尽责完成各项工作任务，争取做一名称职合格的好职工。

**轻轨驾驶员工作总结9**

1、进行调查问卷的发放时，要注意自己的语气和态度，要礼貌待人，避免与他人发生不愉快的冲突，并且询问时要注意自己的语言，避免使用具有引导性的语言，使被调查者能够真实的反映自己的看法与意见。

2、在调查过程中，通过与乘车人员的沟通和交流，从他们的言语中能真切的感受到他们自己对于地铁开通给他们的生活和工作带来的便利，也能了解地铁使用者关于地铁运营他们作为第一参与者期望看到地铁有关问题的改善的心情

3、从最基层的使用者身上我们能够得到解决地铁目前存在问题解决方式的灵感。

4、在校内对数据的分析处理过程中，我们应该树立负责以及对工作严谨认真的态度，避免因个人工作不认真而给小组全体成员带来的麻烦，增强自身的责任感，培养了小组团结协作的精神。

5、在地铁公司的参观实习中了解到课本知识与现实实际的出入和差别，告诉我们不能将眼光紧紧的局限于课本，应该培养自己理论联系实际的观念。

**轻轨驾驶员工作总结10**

时光荏苒，20XX年度转瞬之间又到了岁末。回顾过去一年的工作历程，在车间的正确领导下，在车间领导的支持下，我们起运组全体员工齐心协力，奋勇拼搏，圆满的完成了车间交给的各项生产工作。为车间的奋斗目标做出了显著的贡献。

起运组现有员工9名，岁以下青年2名，青工比例占23%，其中具有大专学历1名，中专学历5名。整个班组主要以年轻化、学历化、多面化为基础构成，始终充满朝气和青春活力!

在即将过去的一年里，我们主要做了以下几个方面的工作：

>一、安全方面

我们本组职工除了严格遵守段及车间的各项规章制度，并且认真学习特种设备的操作规程，始终坚持“安全第一，预防我为主”的方针，搞好员工的安全知识培训。在安全生产方面做到了以下几点：第一，从思想上认识到安全生产的重要性;第二，提高业务技术能力，熟悉各种设备的安全操作规程;第三，发扬良好的团结协作和相互监督的精神。所以只有端正了自己的思想作风，树立起了“安全重于泰山”的责任意识，熟练掌握了安全专业知识。我们才能做好各方面的安全防范措施。我们天车司机作业的场合是处在高空作业的场所，因而时时刻刻都存在着安全隐患，所以我们在作业不但需要团结协作，而且需要同事支持和监督。安全是各项工作的大事，往往生产过程中一件小小的失误就会酿成大祸，违章操作应该坚决杜绝。班组长加大安全管理。对于安全我们班组在开工会前和班组生产的同时要深入的进行安全教育和改正工作中不良的行为习惯。对于违章要严格考核确确实实的作到安全事故不发生我们的班组中。

>二、设备的维护与保养及安全管理

一年来，我按照车间的部署精心组织，合理安排天车各项工作。把平时发现和积累的问题进行总结，不断修改和逐步完善管理制度，使我们的天车管理步入正轨。工作中具体做法：

1、在日常工作中严格按照交接班制度进行检查和试车，做到交清接严，及时处理发现的问题，避免设备带病运行，

2、在每周检修保养过程中，我协同维修对整台车进行系统的全面检查，特别注意故障频率较高的地方，每次把它作为重点检查部位，一年来，我在查车的过程中多次发现安全隐患情况，如：设备主钩制动器链接销的\'脱落;小钩制动器螺帽开口销断裂。

3、在每月月底，我都会对所有的天车进行一次彻底普查，将普查的情况综合后，逐项进行解决，此项工作做法也收到了非常好的成效，使天车逐渐恢复了它性能的完好。

>二、存在的缺点

回顾一年来的工作，虽有一些成绩，也有不少的遗憾，我清醒认识到我的工作还存在着一些不足，。

1、管理工作还不够大胆，顾虑较多，工作方法需要改进。

2、还需要加深业务的学习，提高操作技术水平，增强自身素质。

3、由于工作经验不足，在工作中有些问题还缺乏预见性。

>三、今后的打算

1、在管理方面，还需要不断的修改、完善管理制度，使操作人员更为深刻的认识到天车作为一种特种行业，自己作为操作人员所承担的责任，从而更兢兢业业地做好自己的本职工作，爱岗敬业!

2、在设备的维护方面.定期要求操作人员对自己所使用的天车进行清理清扫，以保持设备的清洁.同时也要求操作人员对天车的性能及容易发生故障的部件作一些必要的了解!以保证天车在运行中发生故障时能准确的说出故障发生的部位，以便能正确的判断找电工还是起运前去维修，节约时间，保证生产正常运行

3、加强职工的岗位责任心和劳动纪律，深入细致地分析天车车间的事故隐患，杜绝侥幸心理和麻痹思想。坚决贯彻执行安全，确保轻伤以上事故为零。从以往事故和险肇事故经验和教训里，抓到启示和控制办法，使人人都有经验，人人都能看到危险。

**轻轨驾驶员工作总结11**

在忙忙碌碌的生活中，不知不觉，一年的时间就这样匆匆的过去了，对于我而言，这一年，是我“转型”的一年。

作为一名刚入职x的新员工，尽管刚走进一个新的工作环境，周围的一切都是陌生的，但我很快适应了这的环境和熟悉了这份工作，这将是我职业生涯的一个腾飞点，我对此也十分珍惜，尽努力去做好这一工作。下面就我入职这一个月的工作和学习进行下回顾和总结。

>一、虚心请教、努力学习

作为一名刚入职的新人来说主要还是以学习为主，所以来到部门后我首先的工作就是看图纸，熟悉公司产品的结构，控制流程，在遇到不明白的地方时，我就积极的向领导和同事请教。

>二、遵守制度、服从安排

严格遵守公司的规章制度，在这段时间内从未出现迟到早退现象。我对领导的安排是完全的服从，并不折不扣的执行，对于自己不会的工作我也主动的去承担，争取能够更多的为领导和同事分担工作，快速的提高自己，胜任自己的岗位。我始终以一个学徒的身份向他们请教工作中的经验。

>三、辞旧迎新，展望未来。

通过这段时间的工作，我发现了自身存在的很多缺点与不足。例如与其他部门同事沟通少，在处理上事情上的方法不够成熟，经验不够丰富，做不到统筹规划。展望20xx，除了一如既往地听从各级领导安排，虚心向各位领导和同事学习外，还应该加强与其他部门同事之间的沟通交流，通过不断的学习和总结积累自己的工作经验，逐步提高自己的工作能力，更好的为公司服务。

总体来说，我对20xx年充满了希望，希望在新的一年里，大家相互共勉，共同打造美好的蓝海。

**轻轨驾驶员工作总结12**

学生们于6月10日下午抵达洛阳工务段职工实训基地，受到工务段职教科的热烈欢迎，欢迎我们在基地学习。基地为我们安排了丰盛的晚餐和舒适的住宿。

通过一晚上的修正后，开始了实习的第一天，早上起来杨老师和高老师还有工务段职教科为我们安排的是安全教育，职教科的老师为我们就实训现场安全上了一课，他强调出行安全是第一，纪律是安全的保障，做好各项工作。在工务段学习，首先是安全，安全是最基本的前提保障，有了安全，才能做好工作；上岗前，严禁饮酒，喝酒误事。

当天下午，我们被安排参观洛阳工务段洛阳桥隧工区，现场师傅就铁路桥给我们做了讲解，给我们讲解了铁路桥与公路桥的区别，桥梁养护方面的知识,在现场老师的指导下上到了桥梁支座出听老师讲解。

第二天，我们的实训科目是起道、拨道和捣固。早晨，我们在老师的带领下来到实训基地，现场师傅已经在基地演练场等我们了。

实训任务一：拨道作业。

一)作业方法

(一)准备工作

1.确定基本轨：直线地段如两股方向误差不大时，一般以顺里程方向的左股为基本股；如一股方向好，则以较好的一股为基本股；曲线地段应以上股为基本股。

2.曲线地段应事先调查现场正矢，并计算拨道量。

3.拨道量大或道床特别坚实时，应在拨道前将轨枕头的道碴挖开一些，必要时还须进行荒拨。拨道量不大，可用镐尖将轨枕头的道碴刨松即可。曲线上有鹅

头时，应将鹅头先消灭。

4.轨缝大小不匀，如有连续瞎缝或大缝，曲线地段向外拨而轨缝过大，向里拨而轨缝过小时，要计算其影响量，预先做好调整，以5扃胀轨跑道。

5.轨枕盒内设有防爬支撑而拨道量又较大时，应扒开靠防爬支撑拨动方向一侧的道碴。

(二)拨道

拨道作业可使用撬棍、起道机或拨道器。

1.拨道由工班长或技术熟练工人担任指挥，指挥人员距拨道人员一般不少于50m(拨大甩弯时·距离以100m左右为宜)。指挥人员以手势指挥拨道，通用的手势为：

(1)拨接头：两手握拳高举头上相碰隔一个接头，则两拳相碰两次。

(2)拨大腰：两手高举，食姆指张开作大圆弧形。

(3)拨小腰：两手放胸前，食姆指张开作小圆弧形。

(4)交叉拨动：两手在胸腹前交叉。

(5)用力拨：两手下垂·在体前向拨动方向快速用力摆动。

(6)向左拨或向右拨：向那一边拨动，就用那一边的手臂侧向平伸。

(7)往前去或往回来：右手或左手张开举起与头齐，手心向外作推送动作为往前去，手心向内作招唤动作为往回来。

(8)暂停：两手左右平伸。

(9)全部拨完：右或左手在头部前方自上而下划圆圈。

2.拨道人员分成左右股或上下股两组，如在曲线用撬棍拨道，上股可多设几人(中间放力气大的)。在直线上拨道，前边的人可多些。拨道应按统一口令进行。为了正确决定撬位，在指挥人员这股最前面拿撬棍的人，要用撬棍在钢轨上点撬；当往回倒撬时，靠指挥人方面的第一人，将撬棍担在钢轨上，轻轻拖着走代替点撬。

3.准备插撬棍或拨道器时，上手握在撬棍嘴的一端，另一手握在邻近重心处，双脚站在道床上，按拨道方向，前脚距轨底约250mm，两脚相距约300～400mm，成60度角；BD一60型自动调整支座液压拨道器；它的最大拨道力为75kN，最大拨道量为100mm。

4.开始插撬棍时，上身稍向前倾.将撬棍或拨道器斜插到钢轨底下，按垂直深度不少于100mm，并与道床成45～60度角.插入后要轻试一下。

5.拨道时，上手握在撬棍嘴一端，另一手相距200～300mm握住撬棍，腰要直，前膝弯曲，身体向拨道方向倾斜10～20度角，目视指挥者，一人喊口号，按指挥者手示姿势进行拨道，如拨小弯时，撬棍要插正、集中，防止插偏或撬位过长，以防拨道量一头够一头不够或中央够两头过多，造成反撬。如拨大甩弯时，要一撬接着一撬往前倒；每撬中间可隔三四个轨枕空，但接头一定要插撬；每一撬距离要插匀，否则反撬要多。

6.使用起道机拨道，因为力量较大，可以减少拨道人员，但容易抬起轨道。一般混凝土枕线路，可使用起道机拨道，每次拨道量不宜超过20mm。使用拨道器拨道，每次拨道量不宜超过40mm，并须在列车到达前及时做好顺撬。

7.拨道后，必须回填轨枕头、防爬支撑旁及撬窝的道碴，并加以夯实。曲线地段应回检正矢，并及时填写曲线正矢登记薄。

二、注意事项

1.拨道量在40mm以下时，用作业标防护；41～1OOmm时，用减速信号防护；1OOmm以上时，用停车信号防护。

2.使用拨道器拨道时，拨道器应不少于3台，即前二后一。

3.前后转移时，拨道人员要在同一侧用两手握住撬棍，棍头朝前并紧靠身体，做到动作一致。

4.拨动量较大地段，在拨正后，还要进行找细。

5.对拨后过车容易变化还原处所，曲线拨道量不大时，要适当留有回弹量，一般为5～6mm。

6.计算拨道量及拨道时，应注意各种建筑物及信号机的接近限界。并注意不使桥梁造成偏心。

实训任务二：起道作业

一)作业方法

1.准备：打浮起道钉或拧紧螺栓，消灭空吊板。确定标准股；直线上，以水平高的一股为标准股，普遍起道时则以左股为标准股；曲线地段，则以下股为标准股，以免因反超高而造成下股落道或上股超高不足的缺点。

2.看道：看道者俯身在标准股上，距起道机20～30m处，看轨头外侧下颚水平线，找出坑洼，指挥起道机放置位置和起道高度。当起平和起顺一段线路后，必须以三点作依据，根据前标准点和后标准点起平中间点。

3.起道：拿起道机的人，要密切注视看道者的指挥，正确的放置起道机，动作要敏捷。全起全捣时，起道机的放置位置?一般在接头中间放一次，两端距接头八根轨枕处各放一次，并顺次向前；重起全捣或重起重捣时，陡坑在坑底处放一次，漫坑则要放置2～3次。起道机必须放平放稳，直线放在钢轨里口，曲线上股放在外口，接头处应放在中间，以防胀轨和影响方向。

4.打塞(砸撬)：当轨道起到要求高度后，打塞者即将轨枕下道碴串实，保证撤出起道机后，轨道不回落。在混凝土轨枕线路起道时，打塞者应协助拿起道机者抬起线路，并将起道机两侧轨枕底串实。

5.找平：标准股起平后，再用水平道尺找平另一股，道尺要放在起道机的起道始点，尽可能靠近起道机；找平曲线外股时.按超高度垫上高度板。

6.复查长平：两股起平后，在前一节钢轨回看长平，对于拱腰或死坑，应在钢轨上作加强捣固或减弱捣固的符号(加强为“++”，减弱为“——”)。

道岔起道：单开道岔以直向外股为标准股，最好从尖轨前接头开始向后起。看水平时，道尺应放在尖轨前接头、尖轨尖端、共轨跟、辙叉前接头、导曲线中间。看两内股水平时，应放在导轨接头上。对一股过车多、另一股过车少的道岔，起完道后，对过车少的一股只用镐串一串即可，以列车通过后水平合适为准，宁低勿高。

(二)注意事项

1.机手必须熟悉起道机性能和操作方法，严格执行《防止工务惯性事故七项措施》第六项第14点有关规定。起道机走行轮必须随起道机同时下道。

2.看道者要切实掌握列车间隔时间，尽量做到起好捣完，减少重复作业。

3.起道时应用专用撬棍作手把，并不许以起道机蹬钢轨或轨枕头。

4.确定起道量，必须考虑现有道碴量，要防止盲目起高道造成缺碴。

实训任务三：捣固作业

一）手工捣固

(一)操作方法

手工捣固，分右手镐(也叫正面镐)、左手镐(也叫反面镐)两种。右手镐拿镐时，右手在前，左手在后，站立时右脚在前，左脚在后。左手镐手脚位置与右手镐相反。

站脚位置：前脚站在被捣固轨枕上，与钢轨成5度角，在距钢轨中心约250～400没mm范围内移动(顺镐序自然移动)，但脚尖不准伸出轨枕边缘。后脚站在两根轨枕中间，两脚跟前后相距约250mm，并成70度角，后脚踏在钢轨底边处，不要伸入轨底。

2.捣固姿式：

举镐时，前手必须向镐把中央移动，将镐向身体前方举起；举起后，身体直立，挺胸抬头，目向前视，此时体重全部放在后脚上。落镐时，自头顶向前倾斜约15度角时，开始用力加速打，体重由后脚移于前脚，目视落镐地点；当镐头打到道碴，而且前手向右手移动约距1OOmm时，双手用力握住镐把，防止镐头摆动，并用力向后带镐，将道碴闷住。

3.排镐顺序：

自钢轨中心起各向两侧400～460mm为捣固范围，先由轨底向外排，再由外向轨底排。目前，镐头标准宽度为70mm，因此混凝土轨枕打7个镐窝，木枕线路打6个镐窝。每镐有4～5mm重叠量。

4.打镐数量：

起道量在5mm以内或不起道捣固时，打16镐；起道量在6～14mm时打18镐；起道量在15～20mm时打20镐；起道量超过20mm时，打22镐；必要时应串镐或塞锹。打镐速度不应过快，一般每分钟24～26镐为宜。

5.落镐位置和角度：

落镐点应在轨枕底边前方，第一排镐落在距轨枕边10～20mm，第二排镐适当填些道碴，落在距轨枕底边20～30mm处。这样可避免击伤轨枕，又能把轨枕底部道碴打成阶梯形的稳固基础。

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！