# 隧洞加固检测工作总结(优选50篇)

来源：网络 作者：青苔石径 更新时间：2024-01-21

*隧洞加固检测工作总结1在这过去的一年当中，对工程的检测任务是及时有序完成的，尤其是对常规的检测基本上做到了及时、优质。具体开展的工作有:1、做好灰土层结构检验(其中包括见证检验;平行检验及抽检部分)；2、路基、桥涵缺口回填检测；3、配合项目...*

**隧洞加固检测工作总结1**

在这过去的一年当中，对工程的检测任务是及时有序完成的，尤其是对常规的检测基本上做到了及时、优质。具体开展的工作有:

1、做好灰土层结构检验(其中包括见证检验;平行检验及抽检部分)；

2、路基、桥涵缺口回填检测；

3、配合项目部做些阶段性检查和抽查工作、按时统计试验检测；

4、定期完善归档内业资料；

5、督促现场施工人员抓好现场施工配比，矿料级配，控制好水泥剂量、含水量，按规定进行密实度检测及资料整理。

6、深入施工现场，监督检查工程质量，发现问题及时纠正处理并向领导汇报；

7、熟练掌握各种仪器设备操作规程及仪器的维修保养。

20xx年的结束，20xx年的到来，是开端也是结束，展现在自己面前的是一片任自己

驰骋的沃土，也分明感受到了沉甸甸的责任，在今后的工作和生活中我将继续学习，深入实践，不断提升自我，不辜负公司给我的这个机会和领导以及同事对我的栽培，我会和公司一起成长......

摘要：对于山岭软土部分的隧道施工技术，主要集中在台阶法和双侧壁导坑法两种类型上，除此之外中隔墙法也运用的比较广泛。本文结合个人在实践工作过程当中的经验总结，介绍了某公路施工过程当中的隧道施工技术，在此基础上总结出公路隧道技术以及隧道的防排水等等相关的技术运用，希望能够起到抛砖引玉的作用。

关键字：公路隧道；施工技术

Abstract: as to the mountains of soft soil of tunnel construction technology, mainly concentrated in the steps method and meshshotcreting firstly method two types, besides the method using the broader. Combining with the inpidual in the process of work in practice experience, this paper introduces some highway construction in the process of construction technology of the tunnel, and based on this, sums up the highway tunnel and tunnel waterproof and drainage technology and so on related technologies, hope to a view to play a valuable role.

Key word: highway tunnel; Construction technology

中图分类号：TU74文献标识码：A文章编号：

一.隧道开挖分析

本文主要探讨的是洞口较大出洞口VI类岩围的隧道修建。在具体的施工过程当中，拱顶的修建存在着较大的技术难度，与此同时地形地貌的特点在隧道地表上经常会出现不同程度的下沉和开裂的情况，如果没有在隧道开挖部分打好基础，很有可能会在拱脚部分出现开裂的现象，尤其是拱脚的接合处这种现象最为明显。为了解决这一问题就必须要根据隧道具体的施工情况以及的地形地质情况进行深入的分析。除此之外隧道修建的位置还存在如下的地形地势特点：土层松软，土壤湿度较大，地基的承载能力不足等等。与此同时隧道埋入山洞的深度相对于其他类型的地质层而言要更深一些，这样无疑就增加了隧道的自拱度，传统的公路隧道的施工，总是可以依据围岩的结构特点自动的形成拱度，而对于此处的隧道却很难够自动形成，因而就必须要采取各种各样的施工修建策略来加固隧道，借助外力的支撑作用形成拱度，因为此处的基础承载力是实现主动支撑结构的重要基础和保障。在长期的工作实践中可以总结出一个规律，那就是在隧道进行开挖的过程当中，做好前期的地质探测工作是尤为重要的，只有这样才能够确保在具体的施工过程当中减少技术难度，在有限的资源条件的情况下最大限度的节约人力物力和财力。

二.风、水、电作业，通风、防尘和施工排水

（一）施工供风

对于公路隧道的施工和修建而言，提前做好施工供风处理是十分重要的。由于修建隧道的地形地势特点，很难借助自然风的力量加速施工的进度，因而通常情况下都需要在隧道的进口和出口处安置供风机械设备，在实际的工作过程当中发现修建空气压缩机站是十分有效的施工技术方法。由于山岭软土地形区的地势特点，可以在隧道的进口处安置两台20m3/min的空气压缩机，在隧道的出口处安置一台10m3/min的空气压缩机，通过这样的方式能够有效的保障隧道在施工的过程当中的风力是足够的。

（二）施工用水

由于山岭地区地势地形较高，因而不能够保障水源的足够供给，而在隧道的修建过程当中需要借助水力的方式来带动施工设备。所以可以在隧道的进口和出口的地方修建高山水池，通常情况下水池修建的高度是需要结合具体的地形特质来确定的，对于洞口较大的公路隧道的修建而言，可以在距离隧道拱顶29m位置的山顶处修建水池，而水源则可以从隧道出口的山脚处迁移过来，比如说可以在山脚处挖一个水池，再通过动力设备将水压到山顶的高山水池上，在此基础上借助管道的方式将水引流到隧道当中，以确保施工的设备用水和工作人员的生活用水是充足的。在实际的工作过程当中发现，高山集水池的水源复杂，很容易出现安全隐患，因而在引用过程当中要进行严格的水质检验，只有确保水源的PH值是合格的，一旦发现酸性或者是硫酸盐，氯化物超标的情况必须要进行及时的处理。一方面这些物质是不符合生活用水的标准的，另外一个方面它们会影响水泥的凝结硬化，很容易造成隧道的坍塌和安全隐患，同样的这部分水源也不能用于搅拌栓的施工处理中。

（三）施工供电

1、对所负责隧道的工程质量负直接技术责任，协助工程技术部长进行本标段工程施工组织设计的编制工作。

2、编制所负责隧道的质量保证措施，配合工程技术部长审核施工图，制定施工方案。

3、参加公司或建设单位组织的施工调查，负责项目管段内交接桩及线路复测、重点工程精密控制测量，并把测量成果报公司工程部备案。

4、主持或参加工程自检，参加建设单位组织的初、复验，及时对协作队伍进行验工，为合同部门提供准确的验工数量。

5、协助安质部做好施工质量管理工作，确保质量记录及时、完整、准确。

6、配合其他部门工作，及时提供所负责工点的技术资料。

7、结合现场情况及时修正、完善施工方案。

8、认真学习贯彻国家、建设单位有关规范、规定、规程。

9、负责检查所负责隧道的工程质量情况，编制现场技术交底，负责工程日志等原始技术资料的积累工作。

20xx年7月从学校毕业后来到甘肃引洮供水一期工程总干渠3#隧洞进口段工程项目部参加工作。自参加工作以来，我始终本着“干一行，爱一行，专一行”工作态度和敬业精神，热爱祖国的水利水电建设事业，刻苦钻研业务，努力实践，积极向工人师傅、同事学习，工作勤勤恳恳，勇于开拓创新，以孜孜不倦的工作态度，努力拓宽知识面，积极学习、掌握隧洞施工中出现的新工艺、新技术、新材料、新观念，从而使我不断地改造和完善，在工作、学习、生活等各方面有了很大的进展。现将参加工作以来的工作总结如下：

**隧洞加固检测工作总结2**

施工场地，要在施工调查的基础上合理规划，给文明施工、安全生产创造条件。要绘制“总布置图”，向现场单位、部门交待清楚，共同执行，其内容包括：

（1）轨道运输的卸渣线、编组线、牵出线和各种作业线的布置；

（2）运输道路、场内道路和其他运输设施的位置；

（3）风、水、电力、照明、通讯、管线与设施位置；

（4）大型机具组装、停放位置；

（5）机具加工维修，木工、混凝土拌合等附属设施厂地；

（6）大堆料堆放场地与水泥库房位置；

（7）生产、办公、生活等房屋与设施位置；

（8）卸渣场位置和范围等。

**隧洞加固检测工作总结3**

要做好每项工作，都必须在工作之前对这项工作进行全面了解，这样才利于更好地开展工作;对于土建施工，也要做好施工前的准备，熟悉图纸，了解工程概况。所谓知己知彼，百战百胜。不了解工程情况，盲目工作，等于赤手空拳去打仗。要顺利开展工作，必须有备而战。

施工前的准备：熟悉施工图纸---相关技术规范---操作规程---设计要求及细部、节点做法---相关技术资料---工程质量要求等 。

其次要熟悉施工组织设计及施工顺序、施工方法、技术措施，弄清完成施工任务中的薄弱环节和关键部位;最后对施工现场进行深入了解，熟悉施工图纸，只是对工程的纸上了解，要清楚、全面了解工程，掌握工程概况，必须亲自到现场进行了解。认真了解工程的基本情况，有利于更好地实施管理，落实施工方法，更好地完善工作。

**隧洞加固检测工作总结4**

§4 初期支护施工质量检测

初期支护：隧道开挖后，除围岩完全能够自承而无须支护以外，在围岩稳定能力不足时，则须加以支护才能使其进入稳定状态，称为初期支护。

初期支护质量检测包含：锚杆、喷射混凝土、钢拱架。

一、锚杆

1、锚杆作用原理 ①“悬吊”作用。

所谓“悬吊”作用是指为防止个别危岩的掉落或滑落，用锚杆将其同稳定围岩联结起来，悬吊作用主要表现的加固局部失稳的岩体。

②提高层间摩阻力，形成“组合梁”；

对于水平或缓倾斜的层状围岩，用锚杆群能把数层岩层连在一起，增大层理间摩阻力，从结构力学观点看就是形成“组合梁”

③加固围岩；

由于锚杆的加固作用，使围岩中，尤其是松动区中的节理裂隙，破裂面等得以联结，因而增长了锚固区围岩的强度（即c、φ值）；锚杆将节理发育的岩体和松动围岩形成整体，成为隧道外围的道“加固带”

2、锚杆质量检测

锚杆质量检测包括加工质量、安装尺寸、拉拔力试验、砂浆锚杆注满度等。①安装尺寸检查

锚杆位置；孔位偏差±15mm；孔深偏差±50mm；孔径大小＞15mm。②锚杆拉拔力试验（拉拔力指锚杆能承受的最大拉力）

锚杆拉力试验不是检验锚杆的安装质量，而是检验该类围岩能否用锚杆加固

⑴拉拔力设备：中空千斤顶、手动油压泵、油压表、千分表 ⑵ 测试方法 ⑶注意事项：

a、防偏心；b、匀加压（10KN/min）；c、尽量不做破坏性试验；d、安全 ⑷ 试验要求

a、按锚杆数1％且不小于3根；b、F≥F设；c、Fi≥设 ③砂浆锚杆注满度检测

Thurner 原理：为了检查锚杆周围的砂浆是否均匀、密实。1978年，瑞典的提出测超声能量损耗来判定砂浆、灌注质量的好坏。

在锚杆体外端发射一个超声波脉冲，它沿杆体钢筋以管道波形式传播，到达钢筋底端反射，在杆体外端可接收此反射波。

如果钢筋外密实、饱满地由水泥砂浆握裹，砂浆又与周围岩体粘结，则超声波在传播过程中，不断从钢筋通过水泥砂浆向岩体扩散，能量损失很大，在杆体外端测得的反射波振幅很小，甚至测不到；

如果无砂浆握裹，仅是一根空杆，则超声波仅在钢筋中传播，能量损失不大，接收到的反向波振幅则较大；

如果握裹砂浆不密实，中间有空洞或缺失，则得到的反射波振幅的大小介于前二者之间。

由此，可以根据反射波振幅大小判定水泥砂浆的饱满程度。④在什么情况下采用锚杆

在不连续围岩中要横切不连续面时设置；

在连续性围岩中位移差较大时，可设置锚杆；

锚杆和围岩间要有适当的锚杆力。

二、喷射混凝土

1、喷射混凝土作用原理 ①支承围岩

由于喷层能与围岩密贴和粘结并给围岩表面以抗力和剪力，从而使围岩处于三向受力的有利状态，此外喷层本身的抗冲能阻止不稳块体的塌滑。②卸载作用

由于喷层属柔性，能有控制地使围岩在不出现有害变形的前提下，进入一定程度的塑性，从而使围岩“卸载”。③填平补强围岩

喷射混凝土可射入围岩张开的裂隙，填充有凹穴，使裂隙分割的岩块层面粘联在一起，保持岩块间的咬合、镶嵌作用，提高其间的粘结力摩阻力，有利于防止围岩松动，并避免或缓和围岩应力集中。④覆盖围岩表面

（封闭作用）

喷层直接粘贴表面，形成防风化和止水的防护层，并阻止节理裂

隙中充填物流失。⑤分配外力

通过喷层把外力传给锚杆、网架等，使支护结构受力均匀分担。

2、检测项目及方法 ㈠检测项目

① 强度：（压、拉、剪、劳、粘）相互关联，喷射砼抗压强度是表示其物理力学性能及耐久性的一个综合指标。故一般只检测抗压强度及粘结强度。

② 厚度：（100mm～300mm）之间

③ 粉尘、回弹检查 ㈡强度及厚度的检测方法

⑴抗压强度试验方法

① 喷大板切割法

——简单不准确

② 凿方切割法

——可靠太麻烦 ⑵喷射砼与围岩粘性强度试验

试块制作方法：① 成型试验法；用劈裂法进行试验

② 直接拉拔法。

⑶厚度

①凿孔：喷射8h以内，用短杆将孔凿出，厚度不足时可及时补喷。

②激光断面仪

③地质雷达

（三）质量评判：

10组以下

试件抗压强度的平均值Rn≥设计值

Rmin≥设计值

10组以上

试件抗压强度的平均值Rn≥设计值

Rmin≥设计值

三、钢支撑

1、钢支撑的型式

围岩类别

Ⅰ Ⅱ Ⅲ Ⅳ Ⅴ Ⅵ 围岩级别

Ⅵ Ⅴ Ⅳ Ⅲ Ⅱ Ⅰ

型钢支撑

格栅支撑 支撑

1架立后能立即承载，充分1背后的混凝土不易填充密实，发挥其力学作用；

留有空隙； 缺点

钢支撑 2加工比较容易，但需较大2质量大，架设安装困难；的加工设备；

3钢支撑的变形与混凝土变形3安装及构件连接比较简不协调，混凝土易开裂 洁、方便

1喷射混凝土完全包裹格1格栅必须与混凝土配合才能栅，整体性好，背后不易留充分发挥其力学作用；

2架立后不能立即承载，初期钢格栅 下空隙；

2加工比较容易，且不需要作用小； 大型加工设备； 3质量小，易于安装

2、钢支撑的检测

⑴加工质量检测：①尺寸；

②强度、刚度；

③焊接；

⑵安装质量检测：①安装尺寸；

3在围岩变形大的场合，不能有效地控制围岩的变形

②倾斜度；

③连接与固定；

3、钢支撑与锚喷支护的区别

区别在于作用机理不同

钢支撑是依靠“被动支撑”来维护围岩稳定

传统的支护方式

锚喷支护则依赖“主动加固”来保持围岩稳定

现代的支护方式

锚喷支护中锚杆和喷射混凝土两者是相互依存的关系，在某些情况下可能是以其中的一种为主，另一种为辅；在大多数情况下两者应并重。而我们在施工过程中往往会出现“重喷轻锚”的不正确观点，在某些情况下（如大跨度洞室，层状顶板或软弱围岩等情况），锚杆起着主要作用。若不加锚杆光靠喷层往往难以解决问题，在这种情况下，设计上应“以锚为主，锚喷结合”

。在实际的施工过程中，经常会出现“长锚短打”、“厚喷减薄” 的情况，因此应加强施工期间锚喷支护的质量检测。

四、初期支护及二衬背后的检测

1、检测方法：地质雷达法

2、检测内容：①支护、衬砌厚度

②背部回填的密实度

③背后的空洞

④内部的钢架、钢筋分布

3、地质雷达检测原理：地质雷达探测是根据电磁波在不同电性介质里传播时其波形特征发生改变，进而推测介质分布情况。介

质的电性特征是指介质的介电常数，电导率和衰减系数。

4、现场测线布置

现场测线一般以纵向为主，环向为辅，纵向测线有3测线、5测线、7测线等。环向测线一般以点测为主。

**隧洞加固检测工作总结5**

洞门各项工程，应结合洞外场地与相邻工程统筹安排及早完成。地形、地质不利者，宜在冬季、雨季前做好，以利洞口稳定和正洞施工安全。当洞口可能性出现滑坡、斜面崩坍、地表下沉、偏压、地基承载力不足、开挖工作面坍塌、涌水等危险时，应及时分别采取针对性的注浆加锚固与抗滑桩，从地表加固围岩和地表排水洞内排水、墙部打桩、超前钢管、开挖工作面锚喷、初期支护闭合、加固底部围岩、护坡、钢架支撑下部垫板等措施，防止险情扩大发生重大“封口”事故，造成严重后果。

有关具体问题处理原则如下：

1、洞口近处的桥梁墩台、涵洞、下挡等工程，要考虑到隧道弃渣的需要及早完成。

2、当发现洞口处有坍方、泥石流、落石等威胁以及边坡、仰坡过高时，可提出改变设计意见，如“早进晚出”延长洞口，设置明洞或增加支护工程。

3、洞口坡顶天沟、洞门排截水沟、路堑排水沟，要及早完成，并构成排水体系，以防因排水不当造成坍塌。严寒地区、洞内向外的排水沟，应具有防寒的冬季排水性能（如保暖暗沟）。

4、刷仰坡、边坡，要自上而下，一次挖成，并随时处理危石与隐患，护砌工程也要紧跟完成，尽量缩小开挖暴露面。地质条件差时，应采取措施，如放缓坡度、护砌、喷锚支护，做抗滑桩、降水；对倾斜岩层或层理结合差与软硬岩石层，要防止切断岩脚引起坍滑。

5、洞口土石方工程，不要采用大爆破施工。

6、洞门圬工工程应尽早安排施工，施工完毕应及时对排水系统和仰坡防护进行再处理。

洞门工程施工人身安全的重点是：

20xx年7月从学校毕业后来到甘肃引洮供水一期工程总干渠3#隧洞进口段工程项目部参加工作。自参加工作以来，我始终本着“干一行，爱一行，专一行”工作态度和敬业精神，热爱祖国的水利水电建设事业，刻苦钻研业务，努力实践，积极向工人师傅、同事学习，工作勤勤恳恳，勇于开拓创新，以孜孜不倦的工作态度，努力拓宽知识面，积极学习、掌握隧洞施工中出现的新工艺、新技术、新材料、新观念，从而使我不断地改造和完善，在工作、学习、生活等各方面有了很大的进展。现将参加工作以来的工作总结如下：

**隧洞加固检测工作总结6**

1、塌方的防治

隧道施工中的塌方灾害坚持防治结合的方针，以预防为主，对地质状况进行超前预报，已支护的进行量测监控，严格设计工法施作，加强工序施工质量，严控各工序间的根据围岩情况依据规范控制步序拉开的长度，严密监控不良地质开挖后的边仰坡情况，及时加以必要的防护，

2、涌、渗水处理

引洮3#隧洞的涌水量是相当大的，经过多次尝试，最终选择了防、排相结合的洞内治水的原则，施工中从两个方面来处理，第一步将涌出的水排出洞外，不至于影响正常施工环境，对于顺坡洞排水主要是挖临时排水沟自然排水，反坡采用挖积水、排水泵站机械排水管路排水，围岩的涌、渗水处的治理非常关键，通过向围岩注浆，形成围岩注浆固结堵水圈，减少岩溶管道过水断面，减小围岩渗透系数，以限制出水水量。

注浆方式及注浆方案：注浆方式采用超前帷幕注浆、后注浆、局部注浆、补注浆四种方式相结合。

**隧洞加固检测工作总结7**

在施工现场，要确保一个工程能够保质、保量地完成，不但要有一定的技术之长，还须与下面的施工工人能打成一片;工作中，与工人们相互交流、相互尊重，赢得工人们的信任，这样才能使各项施工指令贯彻落实下去。

还要与甲方现场代表、监理建立良好的工作关系，在施工技术方面积极与甲方，监理沟通，听取他们可行性的施工工法，争取现场施工状况得到甲方及监理的满意与认可。

作为中化大家庭的一份子不仅要为企业着想，更应该为中化建设做出自己的贡献。所以我严格要求自己、有责任心、上进心。我希望通过我的不断学习和辛勤的的努力学到更多的知识，不断完善自己，实现自我的价值，为中化六建之崛起而努力。当然我还有很多不足，比如在工作经验上还是有缺欠的，责任心还是不够严谨，这都是我去改善的问题。

在这里我也希望领导对我工作的肯定，更希望领导能对我提出宝贵的意见，我一定会虚心接受，尽快改正，使自己尽快把最好的一面投入到工作当中，最后祝愿中化六建越做越大，效益越来越好!!!

自项目部建立以来，我项目部按照上级各部门对环境保护的统一部署，项目部环境保护工作在环境保护领导小组的领导下，取得了一定的成绩，实实在在地做了大量、细致的工作，项目部综合环境得到了进一步的改善，没有发生一起环境污染事件。现就本项目部20XX年的环境保护工作作如下回顾和总结。

**隧洞加固检测工作总结8**

1.地形地貌

阿坞隧道位于宕昌县阿坞乡南西侧，隧道区为中山地形，洞口及山体基岩出露。进口位于兰海铁路哈达铺东侧，出口位于西迭村北侧，为一穿越山体的分离式越岭短隧道。隧道内起止桩号：左线ZK267+446-ZK267+894、右线AK267+404-AK267+865。隧道长度：左线448米、右线461米，进口左右线间距米，出口左右间距米，隧道最大埋深87米。

隧道穿越一小型山体，山顶地形较缓，东侧地形较陡，两侧山腰地形较陡，隧道最大埋深85米左右，隧道进口段山体冲沟地形发育，出口段山体受雨水侵蚀严重。隧道进口地表为残坡积土附近未见基岩出露；隧道出口地表为黄土，出口附近及山体侧面可见基岩出露，出露基岩主要为砂岩、砾岩；岩体完整性较好，但风化较严重。隧道洞身围岩主要为砂、砾岩，泥钙质胶结，胶结程度，成半成岩状。

2.隧道洞身工程地质评价及建议

隧道洞身围岩岩性为下第三系固原群砂岩、砾岩，泥质胶结，胶结程度较低，呈半成岩特性，岩石节理裂隙较发育，岩体较完整，无断裂构造发育，无不良地质现象，稳定性较好，适宜隧道通过。

3.初期支护组成

**隧洞加固检测工作总结9**

自20xx年7月16日参加引洮一期工程3#隧洞进口段的掘进施工以来，3#隧洞进口段由于开挖断面较小，在整个开挖过程中，遵循掏槽开挖保进尺、规格开挖保质量、及时支护保安全的原则。规格开挖特别是周边孔的控制成了整个3#洞进口段开挖质量控制的重点，并针对开挖施工中的关键性工序，如测量、造孔及装药制定了具体的质量控制措施：一是开挖全部采用台车造孔，造孔孔深限制为2m以下，周边孔间距不超过40cm，造孔时严格按测量点造孔。二是采用了先进的测量仪器如激光指向仪、收敛变形观测仪等，保证了放样准确，并能通过及时测出的成型断面指导下一步施工。三是根据不同地质条件及时调整爆破参数，以取得良好爆破效果。四是根据岩石条件适当调整放样规格：尽量减少超挖。五是采用新奥法施工，不良地质段进行及时有效的支护。

**隧洞加固检测工作总结10**

探地雷达测试报告

项 目 名 称： 少微山隧道衬砌质量无损检测

委 托 单 位：丽水市中恒工程检测有限公司

地 点： 丽 水 市 紫 金 路

单 位： 丽水市中恒工程检测有限公司

二0一二年二月十九日

注 意 事 项

1.复制的报告或有涂改的报告无效。 2.报告无审核人及批准人签字无效。

3.对报告若有异议，应于收到报告之日起十五日内向检测单位提

地址：丽水市开发北路149号 邮政编码：323000 电话： 传真： 电子邮箱：318389752@

丽水中恒工程检测有限公司隧道无损检测报告

项目名称: 少微山隧道衬砌质量无损检测 委托单位: 丽水市中恒工程检测有限公司

检测人员：

报告编写：

报告审核：

丽水中恒工程检测有限公司隧道无损检测报告

目 录

1.工程概况 ............................................................3 2.检测依据............................................................3 3.检测精度要求........................................................3 4.检测原理............................................................3 5.采用的仪器和设备....................................................3 6.测线布置............................................................7 7.数据处理和解释......................................................7 8.探地雷达检测结果....................................................9 9.探地雷达检测结果...................................................20

丽水中恒工程检测有限公司隧道无损检测报告

青岛LTD探地雷达检测报告

1.工程概况

2.检测依据

**隧洞加固检测工作总结11**

隧道工程工作汇报

工作汇报

一、工程概况

宜昌穿越长江隧道全长约1390m，两端设有出发井、接收井。本工程于XX年4月开工，目前完成了管片生产、出发井浇注；盾构掘进成巷135环（162m+1m）。

本工程由中石油管道局四公司承担施工，重庆中庆监理工程公司实施监理。

二、质量管理

在工程施工中，为确保工程质量，主要从以下几个方面进行管理：

首先从人员上进行控制：对监理、施工单位到场管理人员的资质、上岗证进行核查，特殊工种人员现场随时抽检，是否持证上岗。其次从管理制度、体系上进行检查：检查施工单位的质保体系是否正常运转、各级质量管理人员是否到位、是否遵守有关质量管理制度。第三，对现场质量进行检查：现场有关的质量检查验收监理是否按程序进行，施工所用材料是否合格、设备是否完好，并对工程实体质量进行抽检。参加工地例会和专题例会，解决施工中存在的质量问题。第四，对工程资料进行检查，是否及时、完整。

三、进度管理

检查施工分解计划与总计划的相符性；实际施工进度是否按计划完成。

四、合同管理

检查监理、施工单位是否满足合同约定的要求，是否按合同执行。工程计量是否符合合同约定的计量规则。

五、组织协调

在前期或施工中，为了不影响施工，积极、主动地加强与当地机构或职能部门的联系，协调有关项目事宜，确保工程顺利实施。

XX年2月1日

**隧洞加固检测工作总结12**

二次衬砌是隧道工程永久性承力结构的一部分，对提高隧道使用寿命和外观质量具有重要的作用，二次衬砌混凝土灌注采用洞外集中拌和、混凝土输送罐车运输、轨道机械钢模板衬砌台车、混凝土输送泵车灌注的方法进行。

首先通过轨道将钢模台车行走至衬砌部位，测量定位，调好标高，按隧道衬砌内轮廓线尺寸调整好模板台车。安设固定好预埋孔、洞、室位置，堵头模板，排气孔等。

开始浇注，泵送混凝土灌注应对称、分层、连续施工，每层厚度控制在50cm以下，保证不浮模和偏位及跑模。插入式振捣棒配合附着式振捣器振捣密实。不得出现水平和倾斜接缝，如果应故中断浇注，则在继续浇注混凝土前，必须凿除已硬化的前层混凝土表层的虚面、浮浆，并将表面凿毛，高压水枪冲洗干净，拱顶混凝土通常不密实、灌注不满、不易振捣、易收缩等现象，根据经验教训，这就需要对拱顶灌注工艺作特殊要求，采用加强封堵板泵送压注挤压施工，另外还要预留注浆孔在后期对月牙型收缩缝进行注浆处理，保证混凝土的整体性和密实性，浇注完成后达到规定强度方能拆模，养护时间不得少于14天，

**隧洞加固检测工作总结13**

（1）隧道进出口成洞地质较差，隧道洞口宜选择在旱季施工。成洞时须选择合理的施工方法，要严格控制进洞顺序，严禁洞口大开挖大刷坡，应在完成套拱和超前大管棚后，立即进行明洞主体模筑衬砌施工，成洞面须及时防护，进出口结合相关的施工辅助措施成洞。

（2）v级围岩宜采用机械挖掘或控制爆破开挖，掌子面应及时必要的支护。实、行钻爆作业时，钻爆前应定出开挖断面中线、水平线和断面轮廓，标出炮眼位置，钻眼后进行检查记录，确保钻爆安全。实行掘进机开挖作业时，应根据围岩强度选择合适的机种，掘进机开挖时，要平整好场地，清除积水，创造良好的运转环境，开挖时，应密切注意开挖面的稳定，并尽量减少超挖。隧道施工放样应保证精度，施工时应根据各主要控制点的坐标计算隧道的长度和方向，并根据此实地放线。为保证隧道底部按设计图纸所示的纵坡开挖并满足衬砌的正确放样，洞内每隔50米应设置一个水准点。

（3）每一个开挖循环长度不应大于钢支撑或锚杆间距的倍。

（4）隧道开挖必须严格控制欠挖，尽量减少超挖，必须采用机械开挖，针对采用光面爆破、微震爆破、预裂爆破等控制爆破技术。爆破时必须严格控制开挖进尺及装药量，并控制爆破波速，避免爆破震动对隧址区周围居民区房屋的不利影响。

**隧洞加固检测工作总结14**

自20xx年3月起，我一直在项目部实习。主要参与勘测及隧道施工工作，主要负责隧道施工开挖及初期支护技术工作。下面我将简要介绍一下隧道工程。本项目是国家高技术网络建设成城线长高速公路与长沈线永深高速公路的便捷交通通道。全长约公里。整条线路上有一个连接龙昌高速公路的大渡湖枢纽，通过白沙连接。有四个投标部分。a1段的总长度是9公里。一条隧道被两个洞隔开。总平均长度为米。左边的线是1075米长。最大埋深117米。隧道场地属低山地貌，有构造侵蚀和侵蚀作用。表层主要为第四纪残留斜坡土、晚燕山期花岗岩及其风化层。风化基岩中的孔隙裂隙水和结构裂隙水对混凝土无腐蚀性。隧道场地中有6个断层层(f6、f6a、f8、f9、f10、f11)穿过隧道轴线，对隧道的稳定性和围岩品位有一定的影响。参与勘测和隧道施工。总的来说，我对隧道施工有一定的了解，所以在这里我将对隧道施工做一个总体的评价。

>施工方案：

(1)隧道结构按新奥法原理进行设计，采用普通钻爆法施工，洞口段地质条件较差的v级围岩地段，采用cd法开挖，施工支护采用复合支护，以锚杆、钢拱架、湿喷混凝土、钢筋网、钢架和锚杆联合支护，并辅以大管棚或小导管等超前支护。洞口浅埋段钢筋砼衬砌应及时施作。施工辅助措施须在开挖之前施工。

(2)施工中左、右导坑掌子面之间在纵向须拉开不小于2d(d为开挖跨度)，导坑上下台阶在纵向距离应小于5米，并须根据量测结果及时调整纵向距离，以确保隧道安全顺利施工。

(3)临时侧壁拆除应在临时支护内力及围岩变形基本稳定后进行，每次拆除长度(纵向)不大于2倍的钢支撑间距，拆除过程中密切监控洞内变形等量测数据，如有突变立即停止拆除，必要时可采取措施对初期支护进行局部加强。

(4)在施工过程中加强相关监测和通风。

>洞室开挖：

(1)隧道进出口成洞地质较差，隧道洞口宜选择在旱季施工。成洞时须选择合理的施工方法，要严格控制进洞顺序，严禁洞口大开挖大刷坡，应在完成套拱和超前大管棚后，立即进行明洞主体模筑衬砌施工，成洞面须及时防护，进出口结合相关的施工辅助措施成洞。

(2)v级围岩宜采用机械挖掘或控制爆破开挖，掌子面应及时必要的.支护。实、行钻爆作业时，钻爆前应定出开挖断面中线、水平线和断面轮廓，标出炮眼位置，钻眼后进行检查记录，确保钻爆安全。实行掘进机开挖作业时，应根据围岩强度选择合适的机种，掘进机开挖时，要平整好场地，清除积水，创造良好的运转环境，开挖时，应密切注意开挖面的稳定，并尽量减少超挖。隧道施工放样应保证精度，施工时应根据各主要控制点的坐标计算隧道的长度和方向，并根据此实地放线。为保证隧道底部按设计图纸所示的纵坡开挖并满足衬砌的正确放样，洞内每隔50米应设置一个水准点。

(3)每一个开挖循环长度不应大于钢支撑或锚杆间距的倍。

(4)隧道开挖必须严格控制欠挖，尽量减少超挖，必须采用机械开挖，针对采用光面爆破、微震爆破、预裂爆破等控制爆破技术。爆破时必须严格控制开挖进尺及装药量，并控制爆破波速，避免爆破震动对隧址区周围居民区房屋的不利影响。

(7)在开挖临时拱脚处应喷射饱满。

(8)应根据中线、水平、坑道断面和预留沉落量等将件钢拱架设在中线方向的垂直面上，并力求整齐，与岩面应尽量密贴。钢架与围岩间的间隙必须用喷射混凝土充填密实，当间隙过大时应及时用契形块顶紧(契形块环向间距不大于米)。

**隧洞加固检测工作总结15**

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：

一、由于工作经验不足，施工管理方面的超前意识不够，不能站在长远的角度发现和解决问题。主通道支洞多，需要提前考虑各个洞室，画出洞室轮廓线，为以后的施工打下基础；

二、做事有些浮躁，没有脚踏实地。刚来时负责做隧道资料，连做几天后产生了一些抵触情绪，认为做资料没有技术含量。其实不然，资料中含有不少隧道知识，例如锚杆的长度、小导管的倾角和拱架的误差范围、混凝土配合比等等，都值得我去了解和学习；

三、为人处事易冲动，欠成熟，口头表达能力欠佳，与施工队沟通不到位。比如上次在放线时，发现刚架连接有些不到位，一时心急，语气也过重了点，差点同民工发生口角。回头想来，是自己一时冲动了，虽然是为工程质量和施工安全着想，但我表达方式不对，适得其反；

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：

一、加强自身学习以及多向前辈们讨教，逐步掌握施工技术交底、作业指导书、工程量统计、专项方案的编制；

二、增强自己的沟通和应变能力，不仅要学习书本和规范上的知识，更要多去现场学习如何为人处世和与人良好的交流能力。遇到突发事件要学会冷静处理，不要自乱阵脚；

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：

首先，要顺利完成指标，在安全施工的提前下，最主要的是提高效率。比如，就放线而言，提前做好准备，未雨绸缪，加快转点，提

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铭言“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。

**隧洞加固检测工作总结16**

精细管理平安交通

隧道运营 更上台阶

——隧道管理站20\_年上半年工作汇报材料

光阴飞逝，眨眼间20\_年已经过半。半年来，在公司的正确领导及 养工部大力支持下，我站领导班子成员齐心协力，带领全站职工，以\_理论和“十八大”精神为指导，全面贯彻落实科学发展观，坚持以构建平安交通为目标，保障隧道安全畅通为理念，按照“人性化管理，全面实现平安高速”的工作思想原则，团结协作，真抓实干，全面做好所辖路段具体工作，较好完成了上级交付的各项工作任务。

一、继续完善精细化管理，不断提升隧道管理水平。

上半年我站继续深入开展“精细化管理与创新”活动，结合隧道实际情况，在部颁标准的框架下，继续对精细化管理进行细化完善，主要开展了以下几方面工作：

一是健全员工考核体系。进一步细化员工考核标准，考核内容涵

盖到员工日常实际工作、业务学习、工作纪律等方面，达到全方位客观评价员工工作业绩的考核体系；

二是细化工作目标责任。根据公司与我站签订的工作、安全生产目

标责任书，进一步细化各项指标并分解到各班、室，再由班、室分解到每位员工，形成一种全站人人有目标，人人有责任的工作局面； 三是不断提升“三标一体”管理体系的运行。根据站内 “三标一体”管理体系运行情况，组织相关班组对质量管理体系、职业健康和安全管理体系相关内容进行了修改、完善，进一步规范了隧道管理体系。通过

以上四项工作的有效落实，促进了隧道精细化管理工作向更高层次迈进。

二、强化日常精细管理，全面提升工作效能。

1、加大监控管理，提高监控效率。隧道监控管理对保障隧道的安全运营十分重要，一定要做到“勤、快”的要求：一是切换视频图像要“勤”。隧道现有37路监控图像，只有18台监视器，为确保第一时间发现突发事件，监控室采用每小时在同一监视器切换37路图像全部观察一次。二是报告信息要“快”。在遇到突发事件时，第一时间报告站领导、路政、交警部门；尤其在特殊事件，首次报告后，根据情况及时后续报告。

2、精细维护保养，提高设备完好率。按照部颁《公路隧道养护技术规范》，结合隧道几年来的管理经验，隧道遵循“保养为主，维修为辅”的原则，实行日常巡查、经常性检查、定期检查和应急检查四种方式。我站严格按照《隧道设施管理制度及办法》实施，日常巡查1次/天，经常性根据情况的不同1次/1月。目前我站养护工作严谨有序，20\_年上半年共完成以下内容：

1、处理隧道渗漏水相关工作计23天，由于渗漏水导致的洞内结冰共刨除1725㎡，用来导流渗漏水的沙子35m3，所用融雪剂13t。

2、擦洗隧道洞身反光轮廓标2580个。

3、擦洗隧道内消防窗口87个，反光指示牌24个。

4、清理隧道出入口边沟及排水沟淤积物850m共计250m3。

5、利用消防车清洗隧道人行横洞和车行横洞，清洗面积780㎡。

6、更换检修道破损盖板65块。

7、由于隧道照明灯具年久老化，更换照明灯具675套。

8、维修更换机电设备光端机12套。

并且在日常隧道巡查中，发现故障车辆30多辆，制止违规停车20多次，制止和救援隧道内闲杂人员12人，并都及时上报进行了处理，避免了引发隧道交通事故的发生，真正起到了保畅通、除隐患的作用。

3、细化照明管理，发挥最佳性能。隧道照明是提供隧道内行车安全的重要系统，也是隧道主要电能消耗点。为提升隧道照明的管理，隧道主要从两方面进行落实：隧道选择了使用寿命和价格都比较合理的高压钠灯作为隧道长期照明使用灯具；在灯具配套镇流器使用上，隧道对优质的和普通镇流器相比较，比较得出，使用优质电子镇流器寿命可提高10%，因此选择了优质镇流器为隧道长期使用；二是从控制照明的组合方面，在满足部颁标准的前提下，隧道站特邀常过往隧道的司乘人员每季度召开一次座谈会，征求他们关于对隧道照明情况的意见和建议，根据现场照度测试，结合隧道实际通行车流量白天较多，晚上较少的特点，进行不断实践经验，制定出了隧道白天开启基本段照明1/2，晚上开启基本段照明1/4。现在隧道照明的开启方式既符合部颁标准，又满足了隧道内车辆通行的要求。

三、全面发展素质工程，着力提高员工综合能力。 隧道的岗位涉及的专业知识较为广泛，因此发展素质工程建设，抓好员工综合能力的培养也是一项重要工作。隧道站20\_年上半年在素质工程方面开展了如下工作：一是抓好站内教育培训工作，努力营造学知识、学业务、学技能的良好氛围。针对监控、养护、消防等业务的特点，隧道站制订了详细的培训学习计划，每月开展一次业务理论和法律、法规的集中学习，月底进行一次业务理论考试，并将考试成绩纳入员工的百分考核中。二是积极鼓励职工参加各种自学考试、职业资格等级培训。隧道站有4位员工参加了大专函授学习，所学专业涉及计算机科学与技术、交通工程、机电一体化技术等，有力地为隧道以后的进一步发展创 造良好人力资源。

四、狠抓安全生产管理，确保隧道安全运营。

安全生产是隧道管理的首要任务，隧道站干部、员工在思想上都十分重视，工作中狠抓落实，形成了全站人人抓安全，处处保安全的良好局面。一是建立了安全生产组织机构。形成了安全生产站长总负责，各部门负责人分管负责，并与所有人员签订《安全生产目标责任书》。二是加强安全生产宣传力度。利用“五一”和“安全生产月”，隧道站组织在服务区举行了安全宣传活动，为司乘人员发放隧道安全行车知识传单，征求对隧道运营中的意见和建议，进一步来提升隧道的运营管理。站内还通过月例会、安全生产会议、公司下发的有关安全生产文件等进行宣传教育，使得全站员工的安全意识得到了增强，使得在思想上更加重视安全生产，在行动上狠抓安全生产，在工作上更加扎实地落实好安全生产。三是积极开展了“安全生产大检查”。根据公司文件精神，隧道站认真落实安全生产大检查中的各项检查重点项目，扎实开展安全隐患排查治理工作，真正使安全生产大检查各项检查重点真正落到实处。

五、推进法制观念，综合管理更上台阶。

1、在法制建设方面，我站认真贯彻公司普法规划，订阅了法制报纸，购买了大量书籍。通过大量的宣传教育，提高了全体职工的学法、知法、懂法、执法的意识，结合站实际情况制定了相关学习培训计划，并学习了《劳动法》、《道路交通安全法》、《安全生产法》、《行政许可法》、《消防法》等有关法律知识。在开展法制宣传教育活动中保持经常化、多样化、制度化、规模化的特点，半年来，隧道大力开展专项法制宣传活动。

各班组围绕中心工作，根据每一阶段的工作重点，认真开展专项法制宣传活动。利用宣传月、宣传周、宣传日，以散发宣传资料、设立宣传站、图片展等形式，开展了交通安全、保护知识产权等方面的专项法制宣传活动。

2、在综合治理方面，根据省局和公司相关治理工作要求，认真推动社会治安责任制和重大问题追究制度并成立了社会治安综合治理领导小组，组建了兼职的治安联防队伍，定时召开专题会议，及时部署治理工作，有力地促进了社会治安综合治理工作。半年来未发生任何政治、治安和刑事案件，也未发生火灾及其它事件。

六、狠抓党风廉政，八项规定深入人心。

隧道管理站彻底落实八项规定，并把八项规定工作落到实处。

一、艰苦奋斗是我们党的优良传统和作风，厉行节约是加强领导干部作风建设的客观要求，是深入推进反腐倡廉建设的重要举措，隧道管理站严格要求领导干部带头厉行节约，反对奢侈浪费，狠刹党员干部中存在的奢靡之风。我站充分认识新形势下贯彻落实中央八项规定的重要意义，进一步增强做好工作的责任感和紧迫感，以务实的精神、坚决的态度、有力的措施，确保厉行节约工作取得实实在在的效果。设立了举报信箱，协调有关班组认真开展专项监督检查，对检查中发现的问题及时纠正；对工作抓得不紧、做得不好的给予通报批评并责令整改；对违反有关规定的行为，要严肃查处，并追究有关领导和责任人的责任。

二、我站紧密结合实际，把八项规定的工作要求具体化，突出针对性、可行性和有效性，并经实践检验的有效办法和措施，及时提炼上升为制度规定。加强篇2：隧道施工汇报材料

一、工程概况 xx工程主要为翔安岸端隧道工程及翔安岸部分接线工程：右线隧道起讫里程为yk9+700～yk12+610，长2910m，其中明洞长140m，暗洞2770m（其中陆域地段长250m，海域地段长2520m）；通风竖井一座（中心桩号yk11+300），井深约52m；砂层段地下连续墙三期共625m（沿线路纵向）；左、右线接线路基均为挖方路基（其中右线长745m，左线长755m），土方开挖数量约为100万m3。原合同造价亿，合同工期个月（20\_年9月15日～20\_年8月31日）。20\_年业主委托施工接线路基b标，起讫里程为yk13+355~yk14+790，线路全长约，主要包括西滨互通式立体交叉主线路基、路面及防护工程。

二、工程特点、难点

（一）工程特点 (1)“v”形剖面，下坡施工，施工过程容易积水，施工排水量大。(2)地质复杂，本标段隧道需要穿越陆域浅埋段、富水砂层和f

2、f3风化槽，v级围岩所占比例达到50%以上。(3)断面大，工法多，工期紧。主隧道按三车道设计，最大开挖断面达，施工中根据隧道区域地质条件，主要采用crd法、双侧壁导坑法、上下台阶法、中导洞等多种方法进行施工。由于地质情况比较复杂，施工进度达不到原施组要求，造成工期比较紧张。(4)隧道结构防腐、抗渗要求高，本工程使用年限按100年设计，陆域隧道二衬为c45防腐砼，抗渗等级为s8，海域隧道二衬为c45高性能防腐砼，抗渗等级为s12，初期支护要达到不渗不漏，二次衬砌达到ⅰ级防水即无湿迹。(5)施工风险大。地下水是海底隧道施工中的最大风险，稍有不慎，很可能在施工中发生涌水、突水和突泥，造成隧道持续坍塌或严重进水，将对施工人员及机械设备造成极大威胁，甚至导致工程报废，造成无可挽回的损失。

（二）工程难点

⑴隧道穿越陆域浅埋全风化层段施工

浅埋段处于全风化地段，埋深浅，岩体强度极低，围岩自稳能力极差，且隧道处于地下水位以下。在浅埋区施工，其不良地质问题是渗水和围岩变形，如果施工措施不当，可能导致隧道坍塌和冒顶。

⑵隧道穿越砂砾层段施工

浅滩隧道约290m穿越砂层，由于砂层为良好的含水层且与海水连通，透水性强，稳定性差，易发生涌水、涌砂和坍塌。

⑶隧道穿越海底风化槽段施工

隧道通过海底f

2、f3风化槽时，岩层破碎，隧道顶部高水压（）容易将隧道覆盖层击穿，从而发生坍塌，突水。

三、工程进展情况

截止20\_年7月13日本标段完成的主要工程形象进度如下：

1、隧道：明洞完成140m，暗洞crd法开挖ⅰ部完成600m；竖井开挖支护完成50m，竖井辅助正洞施工完成192m，暗洞累计完成开挖818m；仰拱及仰拱回填370m，二次衬砌240m。

2、为砂层段地表地下连续墙和深井降水三期连续墙全部完工。

四、主要施工方案

（一）陆域浅埋段 1．工程地质及水文地质

洞口约250m为陆域浅埋段（以海堤为分界线），地表为风化剥蚀残丘地貌，沟塘较多。表层依次为残积粘土、亚粘土，全强风化花岗岩，局部存在孤石。土体渗透性较差。隧道埋深4~9m，隧道开挖面位于地下水位以下，属于浅埋隧道，综合评价为v级围岩。

该工程地下水为松散岩类孔隙水及全～强风化基岩裂隙水。总体上富水性弱，渗透性较差，属于弱或微含水层。主要受大气降水的补给，就近向低洼地段排泄，总体上属于潜水。2．施工方案

在超前长管棚或超前小导管的预支护下采用crd法进行开挖，采用工字钢钢拱架＋网喷混凝土进行联合支护。(1)超前支护

洞口段40m采用超前长管棚进行预支护，钢管采用φ108×6mm热轧无缝钢管，环向间距40cm，钢管接头至少错开1m，分段注水泥浆，注浆结束后管内填充m30水泥砂浆，见图1。

其余地段采用超前小导管进行预支护，在拱部143o的范围内打设，小导管采用φ42×热轧无缝钢管，环向间距40cm，小导管长，搭接至少，注纯水泥浆液，见图2。

(2)开挖

采用crd法预留核心土进行开挖，循环进尺，按照ⅰ、ⅱ、ⅲ、ⅳ部先后顺序进行开挖，各部间距控制在10m左右。(3)初期支护

初期支护采用工字钢拱架加网喷混凝土进行联合支护，永久侧采用20b工字钢，间距50cm，双层钢筋网，30cmc25喷射混凝土；临时侧采用18工字钢，单层钢筋网，20cmc25喷射混凝土。

在每榀钢拱架的落地拱脚处均打设2根锁脚导管，永久侧长3m，临时侧。初期支护完成后均进行补偿回填注浆，在初期支护与围岩之间注单液浆。（4）其他辅助措施

在鱼塘地段，采用三重管高压旋喷桩（水泥用量300kg/m)在地表对隧道的开挖轮廓线以外3m范围内进行加固（见图4）；在隧道的两侧设置降水井进行降水,降水井间距5m，两侧梅花形布置，孔径300mm，井底伸入仰拱下5m（见图5）； 3 图1 洞口超前长管棚

图2 超前小导管

图3 crd法开挖示意图 4 图4 高压旋喷桩加固图

图5 降水井布置图

（二）富水砂层段

5 篇3：隧道工程汇报材料

二 郎 山 隧 道 工 程 例 会

榆林市广大建设有限公司

绥德县城过境段二级公路工程二郎山隧道项目经理部 二零一二年五月二十五日

一、工程概况 g307绥德县城过境段二级公路工程有利于加快绥德县新城区的开发建设步伐，推进城东新区开发建设。实施307国道绥德县城过境段二级公路工程，可以将307国道与绥德县城规划区和老城区分离，使过境交通、特别是重型运输车辆绕避县城区域，改善和提升公路通行能力，为县城规划建设和当地经济发展提供必要的道路设施支持。另外，对于210国道来说，也可以利用拟建项目中无定河大桥绕行河流东岸，为规划中的东新区发展拉开框架，对于优化区域路线布局、加快区域经济发展也具有十分重要的现实意义。第s-1合同段二郎山隧道工程起讫里程为k3+870～k4+633，全长763m，设计高程～,设计纵坡进口段，出口段，隧道最大深埋95m。拟建隧道出口可由机耕道到达，交通较便利。洞门形式为端墙式。隧道内设高压钠灯照明，机械通风，监控身背及灭火器进行消防。

二、施工进展情况

自4月18日施工人员进场至5月25日施工进展情况

1、隧道工程

（1）完成隧道贯通地表测量工作。

（2）完成隧道出口边仰坡开挖、挂钢筋网片、喷锚防护工作。

（3）完成隧道出口k4+623―k4+625段套拱工程。

（4）完成隧道洞口段超前支护工作。

（5）完成隧道k4+623―k4+621段上导洞身开挖及初期支护工作。

2、临时建设

（1）料场：总面积400m2，砖砌5座10m×分隔墙将砂（中砂）、5mm–10mm碎石、10mm–20mm碎石、16mm–碎石分开，其储量均可达到400m3。

（2）搅拌站：搅拌站场地已全部硬化，硬化面积600m2，并配有15m2的值班室。

（3）加工场：由于地面较低，隧道开挖后弃土对加工场造成影响，采用临时加工场，2个月后隧道弃土将地面垫高后再重新修建，现临时加工场面积达288m2。（4）房建：25m2砖砌结构配电房一座，安装630kv变压器一台；45m2彩钢瓦空压机房一座，安装三台24m3空压机；78m2彩钢瓦房会议室、库房、值班室

一座。

三、施工计划未完成的原因

1、处于进场前期施工准备工作不足，材料准备不充分，材料进场比较困难，施工人员对工作环境不适应。

2、机械设备在进场前检查安装均满足施工要求，但在正式施工时出现故障，需从厂家发货，耽误施工时间，使原计划5月19日洞身开挖工程进度推迟。

3、项目组建施工、施工队组建等各方面协调配合存在一些问题。

四、工程存在的问题及整改情况

在超前大管棚施工时左副第四孔超前钢管送入20多米便无法送入，经监理单位要求。我部立即组织施工人员开展安全施工会议，提高施工人员安全意识，技术人员指导施工方法。会后施工人员将管拔出，重新安装，达到设计要求，监理检查合格。

五、工程质量情况

1、健全了质量保证体系，强化内部管理，对技术。试验、质检人员明确分工，分工点各负其责，进一步规范质量控制程序和试验检测程序，严格按照施工规范，检验程序控制施工，本月质量控制程序运行正常良好，原材料的质量以及质量完全处于受控制状态。

2、我们建立了完善的质量自检体系，分工点划分质量责任区，技术、试验，质检人员明确分工，落实质量责任制，各道工序及时组织验收，坚决杜绝不合格的工序流入下道工序，以合格的工序质量来保证总体质量。

3、试验方面，严格按照监理细则，试验规程的要求，各项到场材料都能做到及时取样，报检。

六、现场安全，文明施工情况

1、本月规范了安全内业管理，健全了安全资料，同时加大安全文明施工投入，完善了各施工现场安全标识和安全警戒线，悬挂了各种安全生产警示牌及施工材料标示牌。

2、在分部组织施工队全体人员参加了安全学习。组织各施工队负责人召开安全文明施工专题会议，明确了各施工队安全文明施工的义务及责任。

3、严格执行国家有关安全生产、劳保卫生、环境保护方面的法律、法规，加强 教育，提高意识，落实责任区、定期检查考核，实行奖罚制度。

七、六月份施工计划 篇4：隧道施工汇报材料

隧道施工汇报材料

隧道施工汇报材料

一、工程概况

由中铁五局集团承建的a—c05合同段明垭子出口段左线长2475m，设计ⅲ级围岩605m,ⅳ级围岩940m，ⅴ级围岩925m, ⅳ、ⅴ级占;右线长2495m, 设计ⅲ级围岩410m,ⅳ级围岩960m，ⅴ级围岩1120m, ⅳ、ⅴ级占.隧道穿越一条一级断层和两条二级断层，左线穿越最大断层670m，右线780m。

二、工程进展情况 (一)进度：

项目经理部于20\_年7月下旬组建、8月下旬、9月初左右洞相继进洞开挖，截止20\_年5月10日左线上部开挖317m，下部开挖305m,仰拱及填充305m，二衬175m;右线上部开挖315m，下部290m，仰拱及填充274m,二衬142m.目前ⅴ级围岩月进尺达到6 米进尺循环时间控制到13小时左右。(二)安全和质量：

自20\_年8月底进洞施工至今,未发生一期机械、人员伤亡事件。工程质量除地质原因导致的初支混凝土开裂掉块，钢拱架扭曲变形甚至拉裂，最终出现局部断面侵限等质量问题外，取决于人为因素的质量处于受控状态，基本做到工艺规范，无任何偷工减料现象。面对如此复杂地质情况，后续施工中大的安全、质量隐患仍然存在，需要我们在施工及管理过程中要倍加谨慎，做到万无一失，确保施工稳中求快。

三、目前进度滞后原因与总体进行分析 (一)目前进度滞后原因：

1、从20\_年12月份经理部管理出现问题，造成管理脱节，工序不能很好的衔接，计划的落实出现了问题，20\_年1月份开始调整领导班子，更换施工队伍，影响了两个月的正常施工时间。

2、隧道围岩地质复杂，自稳能力极差，设计的ⅳ级围岩与实际情况相比变更率达81%，开挖过程中小的坍塌、掉块频频发生，大部分段落在增强两级支护的情况下初支完成后仍然

变形严重，钢拱架扭曲甚至有拉裂的现象，为了确保安全，锁脚、注浆、背拱、圆木支撑措施随时采取，严重影响正常掘进。另外，变形速率特别反常，最大的收敛每天达13cm之多，给遏制变形的应对工作带来很大的难度，造成部分断面侵限、二衬不能紧跟、变形范围继续扩大的恶性循环局面，最后被-迫停止掘进施工。(二)工期分析：

目前明垭子右洞剩余2190m，其中ⅲ级410m,，ⅳ级760m，ⅴ级1010m。按正常水平ⅲ级150m/月, ⅳ级90m/月, ⅴ级60m/月计算，单口掘进共需个月，在围岩无变化、09年10月份能进入侧洞开挖正洞的情况下，20\_年9月底理论可以贯通。

左洞剩余2158m,其中ⅲ级605m,ⅳ级723m，ⅴ级830m，共需个月(一个月为右洞横穿左洞的时间)，理论计算可在20\_年9月5日前贯通。

以上进度分析是在围岩与设计相符，没有大的变形影响正常施工的情况下进行的。

四、存在困难及建议 (一)存在困难

1、根据目前开挖后所暴露的围岩与设计存在较大差异的实际情况看，不排除剩余工程仍存在设计与实际不符的可能性，如有差异，实现20\_年9月底通车目标非常困难。

2、在后续施工中如何遏制变形，使施工单位集中精力投入正常的开挖及支护施工，请各位专家指点迷津，帮助解决。

3、钢拱架沿隧道轴线方向严重扭曲甚至拉裂，其原因我们无力判断，请各位专家帮助分析，并评估其对隧道施工及后期运营安全的影响程度。

4、由于明垭子隧道工期压力大，目前施工状态为24小时连轴转，为了确保施工不停、不返、不窝，监理必须做到全程监管服务，对工艺不规范、工序衔接不紧凑以及安全隐患等问题予以及时纠正，目前合同配置一个洞口只有一名监理工程师，根本没有正常的休息时间，这样的劳动强度支撑十天半月还可以，但长期下去是无法承受的。(二)建议:

1、对明垭子隧道开挖前实行地质雷达全程预报，为确定开挖支护参数提供依据。

2、对目前开挖的围岩及后续类似围岩增加初期支护仰拱封闭，并将侧墙由原设计的直墙改为曲墙，以有效遏制周边收敛。

3、将单层钢筋网片变为双层，调整钢拱架纵向连接筋间距，使得初支混凝土不易被拉裂，从而增强初支结构的整体抗变形能力。

4、由于原设计的砂浆锚杆施做时缩孔严重，锚固剂不能填塞饱满，影响锚固效果，建议将上、中导锁脚锚杆改为自进式锚杆。

5、建议对明垭子隧道地质情况做补充勘探。

6、施工采用三台阶短进尺同步推进，仰拱、填充及二衬紧跟。

7、管理处应针对明垭子隧道建立有效的奖罚激励机制，充分调动所有参建人员的生产、管理潜能，以实现尽可能缩小实际工期与理论工期差距的目标。

以上建议请各位领导、专家指正。篇5：张家寨隧道汇报材料

汇报材料

各位领导：

上（下）午好！首先我代表沿德10标项目经理部对各位领导莅临我项目视察工作表示热烈欢迎。各位领导在百忙之中到我项目视察指导工作，这是对我项目的重视和促进，接下来我们将以更加饱满的热情，继续加强安全生产进度，保质保量的完成生产任务。

下面，我就本项目张家寨隧道目前的施工进度、施工重难点控制等方面做一个简要汇报：

一、工程概况

本项目张家寨隧道设计为左右线分离式长大隧道，左线起点里程桩号zk83+

538、终点里程桩号zk85+577，全长202\_米，其中明洞11m，iv级围岩1610m，v级围岩418m；右线起点里程桩号k83+5

54、终点里程桩号k85+595，全长202\_米，其中明洞11m，iv级围岩1645m，v级围岩385m，洞内路线纵坡﹪，进出口均采用端墙式洞门，洞身采用复合式衬砌，属于我标段重难点控制性工程。隧址区地层岩

性主要为寒武系中统高台组白云岩，岩

溶裂隙发育，隧道出口段地表覆盖残坡 积层及冲洪积层碎石土，稳定性差，隧

道开挖时可能产生冒顶、涌突水事故。

掘进时须严格按照“短进尺、强支护”

原则施工。

二、施工进度 隧道左、右洞已安全贯通，截止目前，洞身衬砌已全部完成，路面左洞完成425m，电缆沟完成1971m。右洞路面完成1390m，电缆

沟完成2026m。根据我标段剩余工程量

施工计划安排：

右洞路面计划8月17完成，左洞路

面8月30完成，洞门端墙及附属工程9 月20日前完成,防火涂料计划在9月底

全部完成施工。

三、施工重难点控制

项目根据工程施工特点与地理环境，进行了

精细的前期筹备工作，从前期策划到施工组织难

度较大。首先，隧道进口端位于地势比较险峻的半山腰，便道修筑较为困难，洞口施工作业面狭

窄；隧道出口明挖施工与g326国道交叉，且洞口

开挖至暗洞200m范围内位于冲洪积层及残坡积

层地段，施工风险较大。在进行风险评估后确定

为ii级高风险隧道，经业主、监理、公司及相关

专家的共同努力，根据地形确定合理的施工方案，进行合理施工组织安排。施工期间，加强安全管

理动态监控，通过现场主管领导与技术员、安全

员、施工人员形成层层把关，从开挖、支护到二

衬均遵循新奥法基本原则“少扰动、早喷锚、勤

量测、紧封闭”。并于20\_年5月16日顺利贯通。

接下来，项目将齐心协力、善始善终把剩余工程量按施工计划认真组织、统筹安排，圆满完成各项生产任务。

**隧洞加固检测工作总结17**

时间过得可真快，转眼间20\_\_年已经在我们身边流逝。这一年是紧张的一年也是充实的一年。在这一年的时间里。工作和学习让我在时间中成长。由于工作的需要，我被安排在一工区测量。测量是工程的眼睛。作为测量人员。

我本着实际求实。一切以数据说话的原则从事测量工作。在这一年的工作中，我边学习，边锻炼，使自己能更快更好的适应测量工作。我对今年的工作进行了以下的总结。

一、理论知识和现场的结合应用

测量工作对于国家经济建设和国防建设有非常重要的作用，在相关的道路，桥梁，隧道，管线工程的建设都有广泛的作用。作为一名路桥专业的技术人员，必须具备测量学的基础理论，基础知识和基础技能，才能发挥应有的作用和为我国的路桥建设做贡献。

施工前需要将设计的路线，管线，桥隧等各项标注于图纸中，按照规定的精度准确无误的测设于实地，也就是施工前进行施工放样，在施工过程中，通过各种不同的方法来查工程的质量和进度，在工程竣工时还要通过测量等来检查竣工质量情况并测绘竣工图，以满足工程验收，维护，加固或扩建的需要。

通过了这一段时间的工作，我学到了很多知识，特别是测量知识。在工作中期间，我也碰到很多我想象不到的困难，但是困难并不可怕，可怕的是遇到困难，我们要敢于面对，和解决。我很珍惜这段时间的锻炼，因为现在是有个师傅在工作上指导和锻炼我，让我更快的适应现在的工作和成长起来。其实也是在学习，只不过是实地的训练，课堂知识和实践的结合应用，让我懂得理论知识的重要性，理论结合于实际，更使我明白施工测量和现场的知识应用在工程建设中都有重要的应用。

二、现场的随机应变能力

在测量中，除了测量的现场操作技能外，往往碰到一些比较复杂的问题，所以随机应变灵活应用计算机编程，将坐标放样点算出来。就成了一个灵活问题。

测量中，经常预先算好的放样点，不能按照理想的方法全部放样，往往被障碍物遮挡。所以就要对点进行移动更改，进行方位角的计算，来确定点位。在导线点之间不能通视的情况下。就要运用到交会问题。我们常用到的后方交会。后方交会是已知两个点。通过测定距离的方式，反算建站点的坐标，来进行放样。这种方法的问题是如果两点交会夹角太小，会影响交会精度，从而导致放样的精度。所以在这种情况下是不允许的。

三、工作中做到细心谨慎

测量的精度要求是比较高的，特别是在一级公路，高速公路。所以工作中做到细心谨慎，才能更好更准的将点放样于隧道，路基，桥梁中。隧道的贯通，离不开细心谨慎的精度测量，桥梁的完美曲线，更要高精度的测量。

一个小小的失误，导致测量的偏差，都会影响工程的质量。墩柱的偏斜，孔桩偏位，箱梁的拼接。这些在工作中都是不允许的。所以工作中应该做到细心谨慎就要做到心平气和不厌其烦的仔细工作。

道路桥梁专业的技术人员的技术能力主要是体现在绘图，计算和测量三方面。同时做为一名路桥工程人员除了要掌握必要的技术能力外还要具备良好的心理素质。因为路桥工程技术人员是奋战在工程建设的第一线，一般的施工工地都是在山里或人烟较少的地方，条件是比较刻苦的，因此我们应该有一定的吃苦意识;路桥工程的技术人员的工作环境经常有高空作业，因此应当具备一定的安全意识和毅力。

展望新的一年，我已经做好了充分的准备。迎接新的挑战。学习好专业技能知识和现场的施工管理工作。同时时刻严格要求自己。作为路桥工程技术人员，我们肩上担负的不仅仅是工程，更担负着人民的责任和使命，只有掌握了一定的理论知识和操作技能，才能更好的服务于工程，服务于人民，服务于社会。

**隧洞加固检测工作总结18**

一年来的工作虽然取得了一定的成绩，但也存在一些不足，主要是思想解放程度还不够，学习、服务上还不够，和有经验的同事比较还有一定差距，内容上缺少纵深挖掘的延伸，在今后工作中，我一定认真总结经验，克服不足，努力把工作做得更好。

（一）发扬吃苦耐劳精神。面对督查事务杂、任务重的工作性质，不怕吃苦，主动找事干，做到“眼勤、嘴勤、手勤、腿勤”，积极适应各种艰苦环境，在繁重的工作中磨练意志，增长才干。

（二）发扬孜孜不倦的进取精神。加强学习，勇于实践，博览群书，在向书本学习的同时注意收集各类信息，广泛吸取各种“营养”；同时，讲究学习方法，端正学习态度，提高学习效率，努力培养自己具有扎实的理论功底、辩证的思维方法、正确的思想观点、踏实的工作作风。

总之，一年来，我做了一定的工作，也取得了一些成绩，但距领导和同志们的要求还有不少的差距：主要是对政治理论和文字基础的学习抓得还不够紧，学习的系统性和深度还不够；工作创新意识不强，创造性开展不够。在今后的工作中，我将发扬成绩，克服不足，脚踏实地，尽职尽责地做好各项工作，不辜负领导和同志们对我的期望。

本人于20xx年x月x日～20xx年x月x日参加了集团公司组织的地铁施工技术培训，现对培训总结如下：

第一课，老师给我们讲述了地铁施工中管片的预制，从管片的分类到生产工艺流程，随后老师给我们详细的讲述了每个施工步骤过程中需要注意的事项，钢筋施工的一些技术要求及验收标准，模板加固的技术要求，混凝土施工相关注意事项及养护的专项要求，拆模后的水养及出场验收标准及各种试验检测。最后老师还给我们讲述了管片预制过程中容易出现的质量问题，并对出现问题的原因进行了详细的分析，从管片预制所需要的各种原材料到砼配合比的设计以及混凝土裂缝产生的原因均进行了详细的讲解。

第二课，老师给我们讲述了中国地铁发展情况及规划，让我们认识到了地铁市场的前景广阔。

第三课，老师给我们讲解了地铁施工方面的一些成熟技术，从地铁施工的特点到施工方法的选择。地铁施工的方法主要有明挖法、盖挖法、矿山法、新奥法、盾构法、沉管法、掘进机法、顶进法。开始老师分别结合每种施工方法的特点，讲述了各种施工方法的工艺流程、优点、缺点、分类、使用范围及发展方向，随后，老师还结合一些工程实例，对各种施工方法进行了详细讲解，让我们对地铁施工技术有了一个比较全面的认识。

第四课，老师给我们简述了盾构机的设计制造、组成部件、施工原理，让我们对盾构机施工原理有一定的了解。

**隧洞加固检测工作总结19**

政和监控分中心隧道安全专项整治情况汇报

自20\_年5月按照南平管理分公司的统一部署，政和监控分中心在辖区隧道开展了安全专项整治工作，期间得到了监控部的大力支持，同时积极配合养护部门人员处理了沿线隧道消防设施的电气故障，通过专项整治改善了辖区隧道机电设施的技术状况，提升了服务保障水平和应急处置突发事件能力，确保政和管理中心安全生产形势持续稳定。专项整治主要完成以下工作：

一、依照省公司和南平管理公司的指导意见，共排查辖区高速公路隧道32座，其中特长隧道6座、长隧道6座、中短隧道20座，已完成排查100%。排查出存在机电安全隐患的隧道17座，目前隧道机电设施缺陷已整改到位，设备故障已处理完成。同时按照相关文件要求建立了隧道机电系统“一隧一档”内页资料，不断完善隧道巡查和检修记录，实行隧道建档资料的电子化。

二、隧道供配电和通风、照明设施完成整治项目:

1、隧道供配电系统完成16处隐患整改，处理了配电横洞高压柜继电保护误动作的缺陷，确保供电连续可靠。

2、完成了沿线隧道25台UPS馈电回路改造，消除负载分配不平衡造成过载保护的缺陷。

3、累计处理隧道照明故障17次，实现照明亮灯率99%。

4、完成全线151台隧道射流风机软启动器的优化设置，解决了部分射流风机停机过程中过流保护跳闸的现象，同时更换笔架山隧道风机电源开关，消除启动过程断路器跳闸的现象，已实现通风设备完好率100%。

三、隧道监控与通信设施完成整治项目：

1、按照省公司《隧道监控设施排查治理指南》开展排查和整改工作，并根据隧道长度和车流量对隧道监控设施配置进行了分级，对照分级的标准复核了沿线各隧道的监控和通信设施配置，并按照“闽高控［20\_］10号”文件要求的隧道设施恢复完善原则进行了故障修复和缺陷整改。

2、完成沿线长隧道火灾报警设备的集中缺陷整改，有效解决了火灾报警综合盘供电不可靠、手动和自动报警频繁误动作等缺陷。

3、根据省监控中心图像上传质量的要求，进行了隧道交通视频监控设备故障处理，修复隧道图像上传故障14路，有效改善了沿线隧道视频监控图像质量，消除了图部分图像模糊、色彩失真、画面杂波等缺陷。

4、为确保隧道视频传输和储存设备的稳定运行，组织开展了沿线6个视频集中点设备专项检修，清理设备卫生、维修机柜散热风扇、维护硬盘录像机和视频网交换机。

5、完成辖区隧道交通信号指示灯的故障处理，共修复车道指示灯控制故障3起，显示故障4起，实现隧道交通信号指示灯100%完好可控。

四、配合养护部门完成消防设施整治：

1、完成沿线隧道消防水池供水泵的排查整治，修复水泵控制箱5处，协调机电施工单位修复水泵3台。

2、完成隧道车行横洞卷帘门遥控和位置反馈排查，修复笔架山隧道横洞卷帘门遥控和反馈故障，配合修复横洞卷帘门5套。

目前分中心管辖隧道还存在以下缺陷需要开展整改：

1、隧道配电横洞内三大系统设施与隧道照明应急灯共用一套UPS，当照明回路出现故障引起UPS保护时，无法保证对监控设施的供电，将影响现场图像上传和电力监控运行。现20\_年专项工程已计划在沿线6个视频集中点加装监控专用UPS，建议全线隧道都进行同样改造，以提高保障能力。

2、沿线隧道和外场设备处于雷区，机电设施抗雷击能力不足，雷暴天气时常出现供电中断和设备毁坏，需要通过技术改造提升防雷等级。

3、沿线隧道外供电线路多处穿越林区，易发生高压失地和导线破坏的事故，造成隧道供电长时间中断，急需对存在隐患的线路进行维护改造、加高杆塔、更换绝缘导线，建议结合线路移交工作进行改造。

下一步政和监控分中心将按照新发布实施的《公路隧道养护技术规范》调整机电设施维护保养周期，严格执行规范要求的维护考核标准，结合“一隧一档”工作进一步完善内页资料，保持机电设施完好，运行可靠。

**隧洞加固检测工作总结20**

安全管理保证项目施工过程中没有危险、不出事故、不造成人身伤亡和财产损失。“安全第一，预防为主”是安全管理必须遵循的原则。安全管理必须贯穿于施工管理的全过程，首先应建立安全生产文明施工保证体系，加强施工安全生产文明施工的教育，制定有针对性的安全技术措施和专项安全生产施工方案，对不同阶段的工程特点作重点防范，注意施工中防止坍塌、防止碰撞伤、防止触电危险、夏季防蚊虫，做好车辆机械运行安全管理，施工人员在施工现场做好自身安全防护措施。坚持进行班前安全会议，在施工过程中依然坚持“三不伤害”原则，及时消除工程中存在的各个安全隐患。

**隧洞加固检测工作总结21**

工作汇报

一、工程概况

宜昌穿越长江隧道全长约1390m，两端设有出发井、接收井。本工程于20\_年4月开工，目前完成了管片生产、出发井浇注；盾构掘进成巷135环（162m+1m）。

本工程由中石油管道局四公司承担施工，重庆中庆监理工程公司实施监理。

二、质量管理

在工程施工中，为确保工程质量，主要从以下几个方面进行管理：

首先从人员上进行控制：对监理、施工单位到场管理人员的资质、上岗证进行核查，特殊工种人员现场随时抽检，是否持证上岗。其次从管理制度、体系上进行检查：检查施工单位的质保体系是否正常运转、各级质量管理人员是否到位、是否遵守有关质量管理制度。第三，对现场质量进行检查：现场有关的质量检查验收监理是否按程序进行，施工所用材料是否合格、设备是否完好，并对工程实体质量进行抽检。参加工地例会和专题例会，解决施工中存在的质量问题。第四，对工程资料进行检查，是否及时、完整。

三、进度管理

检查施工分解计划与总计划的相符性；实际施工进度是否按计划完成。

四、合同管理

检查监理、施工单位是否满足合同约定的要求，是否按合同执行。工程计量是否符合合同约定的计量规则。

五、组织协调

在前期或施工中，为了不影响施工，积极、主动地加强与当地机构或职能部门的联系，协调有关项目事宜，确保工程顺利实施。

20\_年2月1日

工作汇报一、工程概况宜昌穿越长江隧道全长约1390m，两端设有出发井、接收井。本工程于20\_年4月开工，目前完成了管片生产、出发井浇注；盾构掘进成巷135环（162m+1m）。本工程由中石......

隧道工程工作汇报工作汇报一、工程概况宜昌穿越长江隧道全长约1390m，两端设有出发井、接收井。本工程于XX年4月开工，目前完成了管片生产、出发井浇注；盾构掘进成巷135环（162m+1m......

试验检测工程师考试大纲第五章 隧道工程(一)考试目的与要求本科目要求考生全面、系统地掌握公路隧道工程试验检测的内容、基本原理和方法，并具备较强的实际操作和

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！