

隧道施工计划表(通用9篇)

光阴的迅速，一眨眼就过去了，很快就要开展新的工作了，来为今后的学习制定一份计划。那么我们该如何写一篇较为完美的计划呢？下面我帮大家找寻并整理了一些优秀的计划书范文，我们一起来看看吧。

隧道施工计划表篇一

本人自工作以来，我勤学好问、刻苦钻研，认真总结解决实际施工中的经验，使我很快就掌握了工程设计图纸、工程施工技术要求和基本操作技能，并开始独立工作。

参加工作以后，本人坚持学习专业理论基础和专业知识，同时又能认真总结解决实际施工中的经验，使我很快就掌握了专业知识。

1□20xx年2月-20xx年7月榆商线榆林至绥德高速公路路基桥隧工程施工n7□k49+700□k61+800□全长，其中桥梁1879m□工程造价22827万元，担任技术员，在工程师的指导下负责现场施工的管理工作，监控现场进度、品质完成情况，负责日常安全管理事项。工程质量合格。

2□20xx年9月-20xx年2月大和路（观澜大道梅观高速）改造工程第一标段(k0+060□k1+),工程造价约3559万元，担任技术员，在工程师的指导下负责现场施工的管理工作，监控现场进度、品质完成情况，负责日常安全管理事项。工程质量合格。

3□20xx年4月-至今沥港互通至大浦口段□k3+000-k8+935□□全长：（其中燕子窝岗墩隧道左幅长度为1240m□右幅长度为1203m□□16150万元，担任技术员，在工程师的指导下负责现场施工的管理工作，监控现场进度、品质完成情况，负

责日常安全管理事项。工程正在正常施工中。

经过多年的实践，本人取得一定成绩，对公路工程施工有一定的了解。但还存在着不少缺点，今后我将从缺点中看到发展的方向，从缺点中找到差距，缺点和差距将成为我发展的动力。在以后的工作中，我还将勤学好问，积极进取，不断开拓创新，奉献自己的一份力量。经过多年的实践，本人取得一定成绩，对建筑施工裂缝的预防预措施有一定的了解。但还存在着不少缺点，从缺点中看发展的方向，从据点中找到差距，今后，缺点和差距将成为我发展的动力，在竞争日益激烈的建筑行业中，本人还将再接再厉，勇攀技术的高峰，不断提高自身的综合素质，争取更大的进步，以适应市场经济的发展。在以后的工作中，我不将勤学好问，积极进取，不断开拓创新，奉献自己的一份力量。

福建佳诚建设工程有限公司林吓建

20xx年1月15日

隧道施工计划表篇二

发包人：（以下简称甲方）

承包人：（以下简称乙方）

依照《中华人民共和国》、《中华人民共和国》及其它有关法律、行政法规，遵循平等、自愿、公平和诚实信用的原则，甲、乙双方就 隧道工程(工程项目)的有关事项经协商一致，订立本合同。

一、工程概况

工程名称：

工程地点：（起点： ；止点： ）

工程内容： 工程咨询有限公司编制的工程预算书(下称预算书)及文件所述工程内容。

二、工程承包范围：

1、甲方提供的施工蓝图范围内涉及的所有施工内容；

2、该隧道工程总长997m,断面5m5m,坡降1.04%。

三、合同工期

开工日期： ___年月日

竣工日期： ___年月日(不可抗拒自然因素除外，工期顺延)

合同工期总日历天数： 260天(日期期间除外)

四、质量标准：

工程质量标准： 合格

五、合同价款：

1、工程价款总金额： 319.78万元(大写： 叁佰壹拾玖点柒捌万元整)，最终结算按照乙方实际完成的工程量结算工程款。

2、施工过程中发现与设计图纸不一致进行变更的由甲、乙双方及监理单位共同确定工程量后据实结算。

3、材料因价格波动引起价格变化不予调整价差,人工费调整按省相关规定执行。

完成总工程量的50%后应付工程款总额的15%；

竣工验收后付清工程总价款的95%;

剩余工程总价款的5%作为工程质量，二年后无质量问题付清(二年内隧道发生质量问题，由乙方负责加固处理，费用由乙方自行承担)。

六、乙方应严格按工艺流程和设计图纸要求施工，甲方负责聘请有资质的工程监理机构对该工程项目进行全程监理，确保工程质量达到合格要求。

七、乙方在施工中涉及相邻关系的协调工作由甲方负责牵头协调，确保工程顺利推进。

八、承包人在施工过程中必须严格执行国家现行施工规范和建筑工程检验评定标准，经检验后符合设计要求，质量要求达到合格等级，否则自行承担一切经济损失。

九、承包人为施工总承包。

本工程严禁转包，违法分包；

如有违法分包行为，发包方一经发现，立即终止合同，并根据国家相关政策、法规追究其责任。

十、发包人向承包人承诺按照合同约定的期限和方式支付合同价款，工程完工乙方在结算合同价款时应提供合法的税务发票。

十一、发包人不为承包人提供材料和工程设备。

十二、承包人采购材料进行管理，但材料必须先报告发包人许可，并提供材料样品，必须有出厂合格证等有资质单位出具的检验报告，同时必须服从发包人对部分材料的变更，变更后发生的费用由甲方承担。

十三、承包人未能按合同完成全部工程，每延误一天的为元/天，不可抗力及不能归责于承包人的原因除外。

因乙方安全措施不力造成事故的责任和因此而产生的费用由乙方承担，与甲方无关。

十五、乙方在施工中的人员由其自行雇请，人员工资和费用由其自行与所请人员结算，相应的权利和义务关系在乙方与所雇请员工之间产生，与甲方无关。

十六、违约责任：

1、本协议自签订之日起生效，除《民法典》规定情况外，甲、乙双方任何一方不得单方终止或解除，若单方解除合同或出现严重违约行为，由违约方向守约方支付违约金10万元，同时赔偿对方因此而造成的经济损失。

2、甲方延期付款的，按应付款额月利率15的标准向乙方支付延期付款利息。

3、承包人承诺按施工合同约定承担工程的实施、完成及缺陷修复。

因发包时无图纸和地质勘查资料及工程清单，如实际工程地质与招标文件承诺有不一致的，经甲方、监理单位、施工单位(乙方)共同协商，按实际数量及08年定额单价据实结算。

十七、其它条款：

(一)本合同的组成部分：

2、关于隧道工程施工的标准、规范及有关技术文件；

3、图纸；

- 4、工程量清单；
- 5、工程报价单或预算书；
- 6、中标通知书；
- 7、投标函及投标函附录；
- 8、项目专用合同条款；
- 9、通用合同条款；
- 10、双方有关工程的洽谈、变更等书面协议或文件，视为本合同的组成部分；
- 11、承包人有关人员、设备投入及投标文件中的施工组织设计等投标书所述内容；
- 12、其它合同文件。

(二)隧道内防护：若遇有漏顶现象，须喷浆的地方(防护支架、喷浆)10米以内(含10米)处理费用由乙方负担，超出10米的费用由双方另行协商。

(三)隧道除渣：由发包人指定地点堆放，承包人负责修路、运输。

所有除的砂石料所有权归发包人，治理由发包人负责，治理费用由发包人承付。

(四)工程完工后按实际工程量结算，若超出997米，对超出部分由甲、乙双方会同监理据实结算。

十八、本协议未尽事宜由甲、乙双方另作补充协议，补充协议协议与本协议有同等约束力。

十九、本协议自签订之日起生效，甲、乙双方及见证单位(马桥法律服务所)各执一份，具有同等约束力。

甲方(公章):

_____ 乙方(公章):

法定代表人(签字):

_____ 法定代表人(签字):

隧道施工计划表篇三

1 高速铁路隧道施工风险管理概述

随着现代施工技术的不断进步，我国的高速铁路行业迅速的发展，铁路隧道施工风险管理在施工风险控制中发挥着重要的作用。高速铁路隧道施工的风险管理是有效的降低施工安全事故的重要手段。

(一) 高速铁路隧道施工风险管理的意义

现代隧道工程建设具有明显的周期性、风险性及不确定性特征，高速铁路隧道施工风险管理是建设项目顺利开展的关键，由于自然及人为因素的影响，隧道施工过程中会发生各种安全事故，施工单位通过工程风险管理，对可能存在的安全隐患进行分析，在客观评价的基础上预测可能发生的事故，并采取一定的措施进行事故的预防。就高速铁路隧道工程整体效益而言，施工单位风险管理是确保相关施工人员人身安全的重要措施，通过风险管理，施工单位对工程的具体目标、

方针及涉及到的风险进行详细的了解，施工人员的风险意识及合作意识得以增强，有效的降低了安全事故发生的几率，风险管理是优化施工计划，合理设计工期与成本的关键环节，可有效的降低施工单位的经济损失。

（二）高速铁路隧道施工中存在的风险

在高速铁路隧道施工中，首先，存在一定的自然风险，地震、暴雨洪水、雷电、滑坡、高温、酷寒及早季等各种自然灾害都会对施工产生一定的影响，给隧道施工带来一定的风险隐患。其次，隧道施工过程中存在一定的环境风险，在具体的施工环节，工程开挖造成的围岩扰动，会造成岩体内有毒气体的排放，给施工人员的生命安全造成威胁。施工过程中噪声、地下水、废气废渣污染等也会引发各种施工风险。最后，因各种因素造成的施工风险，是高速铁路隧道施工中最重要风险。在工程施工环节，由于施工单位施工技术的落后，造成施工环节与施工计划的脱节。施工单位引入新技术但由于操作人员的失误带来一定的风险，施工工序不合理，隧道轴线的定位出现偏差隧道施工质量检查存在缺陷等一系列问题的存在，增加了工程的施工风险。在施工现场，由于地质条件的不确定性、岩爆、有毒气体的释放、工作面的塌方、通讯及施工电各方面因素的影响，增加了施工风险。同样，高速铁路隧道施工中施工设备的影响也会造成一定的风险隐患。部分施工单位施工设备调试、维修、检查工作的不到位，造成各种设备故障产生，影响了工程施工进度。施工单位在原材料、制品、半成品订购及供给方面的偏差，也会增加施工的风险。

2高速铁路隧道施工风险管理技术要点

（一）高速铁路隧道施工风险应对机制的建立

1. 高速铁路隧道施工风险的规避

高速铁路施工单位通过采取一定的风险规避措施实现隧道施工的安全管理。风险规避的本质在于施工单位通过必要的放弃来有效的规避风险，在隧道安全管理实践中，企业暂时性的放弃部分工程项目，有效的降低事故风险因子，在确保工程安全的基础上，放弃了施工运作环节可能带来的经济效益。

2. 高速铁路隧道施工风险的转移

为有效的进行施工风险的转移，在具体的施工环节，相关工程管理人员通过与工程材料的供应商、合作人及批发商进行协调与沟通，有效转移工程承包人相关风险的措施。隧道施工是一项复杂的工程，工程人员为有效的转移风险，必须详细的掌握各类工程数据，了解具体的施工风险。风险转移的方式主要是通过风险预测、免责条款来实现施工风险的具体管理。

3. 高速铁路隧道施工的保险机制

在隧道施工风险管理中，保险机制的本质是通过风险分散化处理的方式，降低施工安全事故对工程项目造成的整体经济损失，作为一种直接的风险管理的方法，保险安机制是工程管理中较为常见的一种风险管理模式。

4. 施工风险的最小化

在高速铁路隧道施工环节，工程人员在工程风险管理的同时，应积采取相应的措施降低施工事故造成的经济损失，实现工程施工风险的最小化。

5. 隧道施工风险自我保留

施工单位在施工环节发生施工事故时，为有效的弥补企业的经济损失，通常会将企业的自身资源作为补充资源进行事故的补救，这是一种有效的风险自留措施，企业施工风险自留

管理体制的建立，必须以企业的合理规划为依据，施工单位要保证风险损失在企业的承受范围之内，当风险损失超过企业的具体计划时，便不能称为风险自留。在高速铁路隧道建设中，当发生施工事故时，会给施工单位造成一定的经济损失，企业会使用内部资金进行补救，承担相应的资金风险。

（二）高速铁路隧道施工风险管理技术的优化

高速铁路隧道施工风险管理是一项系统化的工程，涉及施工环节的各个阶段，因此，工程前期的风险管理工作应详细到位，在隧道设计环节，工程管理人员应采取工程风险管理措施，建立高效的风险评估机制，合理的评析施工中存在的风险因子，有效的降低高速铁路隧道施工的风险。在高速铁路隧道施工环节，施工单位的工程作业应严格按照隧道工程运作的模式进行，对工程材料进行严格的检查，工程支护、挖掘工作的质量、工程防水设施的检查、混凝土材质的检查等工作必须到位。铁路隧道会发生一定的位移，工程检测人员要做好隧道施工的变形检测工作，为后续的隧道勘测做准备。在隧道施工中，防水工程是整个工程顺利开展的重要环节，关乎工程的排水、拦截等工作开展，施工人员应结合施工环境的地质条件，对防水工程进行系统的规划，高速铁路隧道施工中的排水设施，应从防水材质、排水设施等的具体采购及安装环节入手，施工人员应做好施工方案的设计，针对不同的工期采取不同的防水措施，随着施工环节的具体变化对防水措施进行相应的调整，保证施工过程中地下水源的顺畅运行，避免工程施工中渗水漏水现象的产生。

3总结

综上所述，在高速铁路隧道建设过程中，施工人员应详细的认识施工环节的风险因子，通过建立完善的风险管理机制有效的降低施工风险，通过风险管理保证施工人员安全的进行施工作业。高速铁路隧道施工应依据施工现场的具体地质条件，建立合理的风险管理机制，以保证高速铁路隧道施工的

安全及质量。

参考文献

隧道施工计划表篇四

0 引言

公路隧道施工管理作为一项日常管理的重要工作，施工过程中对施工材料、机械设备、混凝土使用等成本的控制，是实现隧道施工的质量和社会效益的保障之一。因此，要从施工方法到施工的各项内容，进行科学的控制，提高材料的利用率，减少因成本造成的误工现象。

1 隧道超欠挖控制的途径

施工设计要精确测量放样 在进行隧道的施工时候，要按照科学的设计进行完善的施工监督，对开挖控制的距离要尽可能的减少误差超挖的误差。这就需要施工部门配备较高级的测量仪器，在此基础上实现精确的策略，加强测绘人员的责任心教育，对测量的结果进行及时的反馈等。

及时反馈测量成果，据此做出相应调整 爆破后的隧道断面和施工前设计的放样断面有一定的差距，工区按照前期的设计数据进行预算超挖的距离，多以在实际的断面放样程序上，因此要根据设计的断面的预定值进行施工控制，全部的超欠都要经过测量组给以准确的数据之后，和施工队长、施工人员等商定，做好第一手资料之后，上报给工程技术主管和工区主任，便于及时的决策和管理。

对混凝土每日消耗量的及时反馈 为实现测量数据的校对核准，施工技术部门要加强对喷射、隧道仰拱、隧道填充以及围岩衬砌等地方的好凝土使用量进行准确严格的控制，安排好专门人员检查每天的混凝土使用情况，并及时的上报施工区主

任或者技术主管。

2 隧道施工进度管理措施

加强开挖工序循环时间和进尺的考核 在提高工程的进度方面，施工区结合前期的施工经验、本工程的实际施工条件，可以制定科学严格的施工人员考核奖惩制度，对隧道施工的各个班组实施现场签到时间规定，加入出现衔接脱链或者耽误施工的现象，由当事人进行签认并负所在的责任。严格考核施工现场人员的循环交班情况。不准早退、离岗现象的出现。隧道施工的全部时间以及施工的进度要合理的计划，提高广大施工人员的积极性。

提高隧道施工的交通运输管理 工区要根据施工策划的方案和隧道施工的整体规划情况，在每个大的避车洞的地方预留好两组避车位，并且要把避车洞开挖到适当的高度和宽度等，保证施工车辆的顺利调头，从而更好的解决隧道内施工车辆的错车以及调头问题。隧道的出口地方要在施工区内的每个大的避车洞地方设置醒目的警示和限速标志等，提高运输车辆司机的判断能力。与此同时，要对施工车辆的驾驶人员进行严格的培训和考核，按照先出后进的原则，先经过错车处的工程车辆继续往前行走，需要错车的车辆在错车到处等待错车，并主动的关闭车的前大灯，让对面的车辆先行通过。

增强机械设备的管理工作 隧道施工用到的通风机械、空压机械、搅拌机、罐装车、挖掘机等等产生的费用是隧道施工过程，作为工程机械费用的主体部分，要对机械费用进行合理的控制，从而减少隧道施工的成本。空压机、通风设备的管理是工区管理的重要内容，开工之后要对空压机、通风机械等实行严格的管理考核，可以根据隧道施工的要求，进行严格的控制空压机和通风设备的开关，落实专人负责制；加强对使用过程的管理和控制，特别是对风水管的安装，不能出现漏风、漏水的现象。为了实现对控制搅拌站的成本控制，工区可以对每周混凝土使用量等进行全面的准确统计，并在

每周的陈本研讨会上进行分析和总结，对电的使用不正常的现象进行原因的分析，并给出切实有效的解决措施，以减少工区的后期施工不必要的浪费，有效的提高材料的利用率，降低施工的成本。隧道施工的装载运输设备，主要包括挖掘机、装载机、罐装车等，工区对挖掘机和装载机的使用要按照每小时的油耗量进行考核，对罐装车的考核也可以按照这一方式进行，与此同时，工区的各种设备机械等，严禁驾驶操作人员私自使用，对违反者进行严肃的处理。

隧道施工计划表篇五

在大临工程、先行开工点和控制性工程施工中，项目部严格工程质量控制，坚持高标准严要求，着力推进标准化管理、样板工程、标准化工地建设。

克服困难率先完成大临工程验收。在安顺地区基本农田保护区多、可用建设用地少的条件下，项目部按照“因地制宜，规划科学、经济适用”原则，把拌和站、钢结构加工中心等大临工程选择在支持力度比较大的六枝特区境内，建设过程坚持高标准严要求，在冬季雾大雨水多、交通运输条件差的困难条件下，6号拌和站在于2016年1月8日率先建成并一次性通过验收，4号和5号拌和站分别于2016年1月12日和20日通过建设单位验收，三个拌和站建成投入使用均排列在全线的前四名，为主体工程正式开工创造了条件。

精心策划创建全线样板示范工地。项目部提前谋划，对钢筋加工中心的设备配置、生产流水线、二维码技术的运用和岩脚隧道出口的边仰坡开挖支护、门禁系统的设置、人员定位系统安装等进行详细规划，配备全线最先进的施工生产设备。2016年5月13日，安六铁路隧道施工标准化、钢结构加工工厂化观摩会在项目部举行，项目部因此获得建设单位10万元嘉奖和1张绿色通知书，这是安六铁路开工以来业主发出的首张绿牌。

管理到位树立瓦斯隧道管理典范。项目部采取查阅资料自学和现场观摩学习的方式，不断丰富管理人员的瓦斯隧道管理知识，提升管理水平。2016年10月16日，安六铁路瓦斯隧道施工现场会在底磨隧道出口举行，项目部再次获得10万元奖励和一张绿牌，成为全线唯一获得两张绿牌的单位。

明责任促落实抓好管理规范化

安六铁路项目部团结带领3个架子队，始终坚持把工程安全质量放在第一位，认真落实安全质量主体责任，重在过程控制、工序卡控、检查考核，保证工程施工安全质量有序可控。

夯实安全质量基础管理工作。项目部积极开展全员培训，全年开办48期安全技术培训，培训人员1 800人次，实现了安全教育100%覆盖。他们还加大了安全措施费投入，在完善安全警示标牌的同时，基坑开挖统一设置钢格栅防护栏，墩身施工配备安全爬梯，至2016年11月安全生产费用已投入700多万元。

强化高风险隧道安全管理。项目部从瓦斯危害成因入手，完善安全技术保障，完成了高瓦斯隧道风险评估、超前地质预报、揭煤、应急预案等专项方案的编制，并通过隧道、矿务、煤矿设计院等专家组评审，从源头上确保重大风险源安全可控。他们还从隔绝火源和降低瓦斯浓度双重控制入手，建立了7个瓦斯隧道施工管理系统，完善了8项瓦斯隧道管理制度，依靠科技，从科学监控检测入手，增加硬件设施投入。

抓好邻近既有线施工组织。项目部制订了既有线及临近既有线施工专项方案、安全措施、应急预案，细化施工组织、补强安全措施等。在施工中，他们坚持做到现场负责人到岗到位、认真履职，督导行车区域隔离措施到位，指挥施工机械“一人一机”制度落实到位，杜绝违章作业、超范围施工。目前，临近既有线的施工未发生一起影响营业线行车安全的责任事故。

项目部在沪昆铁路客运专线贵州有限公司组织开展的2016年上半年施工企业信用评价考核中荣获第一名。

抓重点保节点推进施工快速化

项目部以2017年7月1日具备架梁条件、2018年10月1日具备铺轨条件为工期目标，坚持桥、隧、涵、路基平行推进与重难点工程加大投入、均衡进展为指导思想，强化施工组织，快速有序地推进工程施工。

积极主动推进征地拆迁工作。项目部征地拆迁涉及安顺市、六盘水市2个地区5个乡镇12个行政村，施工便道占用既有乡村公路24公里，涉及地域广、镇村多，协调人员少、工作强度大、协调难度高。架子队不等不靠，上市进县串镇，起早贪黑地开展协调工作，为工程提前开工创造条件。

增强联系及时处理解决现场问题。项目部与设计院建立了工作联系制度，协调解决桥梁桩基施工岩溶处理、抵署隧道出口浅埋段地表加固注浆处理、岩脚隧道进口段路基失稳增加边坡防护及洞顶采煤下沉加固处理等问题，为工程施工的有序推进提供了技术支持。

抓住重点强力推进桥梁桩基施工。管段内10座桥梁中有7座处在岩溶发育程度较高的地区，岩层强度高、不可预见因素多。在桥梁桩基施工中，项目部采用旋挖钻+冲击钻的设备配置，黄桶北2号特大桥、太平农场特大桥、小新寨特大桥桩基施工则以旋挖钻为主、冲击钻为辅，斗蓬山特大桥、化处1号特大桥、化处2号特大桥以冲击钻为主、旋挖钻为辅，通过优化施工机械资源配置，确保桥梁施工顺利推进。

攻克难点保证重点工程平稳可控。管段内有3座瓦斯隧道，其中抵署隧道、底磨隧道为低瓦斯隧道，岩脚隧道为高瓦斯及有瓦斯突出风险隧道，属于一级高风险隧道。在低瓦斯隧道施工管理中，项目部把隧道工装配置和电力设施配置按照高

瓦斯隧道执行，并严格按瓦斯隧道进行管理；在高瓦斯隧道施工管理中，除了专项方案经过专家论证等依法合规的程序外，项目部还聘请了六枝工矿集团的18名专业人员24小时跟班作业对施工全过程进行监督管理。同时，项目部与贵州煤科院签订了协议，在隧道揭煤时候，煤科院专家将到现场制订详细的实施方案，并指导揭煤施工。

加大投入确保关键线路工程节点。黄桶北2号特大桥6跨为现浇连续梁，底磨隧道是处在铺架关键线路上的重点卡控工程。根据工程进展情况，项目部及时调整施组，加大资源投入，确保工程节点按期实现。目前，底磨隧道进出口两个工作面日开挖进尺按计划推进，按期贯通指日可待。预计到2016年12月底，年度完成建安产值亿元，为公司下达年度计划4亿元的106%；完成局指下达的年度计划亿元的107%。

重分析严控制促进成本节约化

项目部认真落实局和公司的标准化、集约化、精细化管理的工作要求，积极推进中国中铁股份公司成本信息管理系统（），强化要素管理，抓好过程管控，堵塞管理漏洞，进一步提升项目管理水平和管理效益。

开展经济活动分析，全面推进责任成本管理。项目部完善成本管理体系，及时完成了项目与局指挥产的红线成本和目标责任成本测算，编制了各架子队责任成本管理办法，层层分解成本目标，保证责任成本管理工作扎实推进。

加强物资材料管理，控制材料非正常消耗。项目部严格执行局集团公司物资集采相关规定，在指定的厂商采购材料，在满足工程需要的前提下，力求质优价廉，厉行勤俭节约。架子队认真做好月度材料计划，根据现场实际需要分批次组织进场，尽量避免材料二次搬运导致成本增加。在材料使用上，执行限额领料制度，工地材料使用必须履行施工员上报计划、项目部审批、领用人签字登记等相关手续；每月定期召开材

料节超分析会，实时掌握材料消耗动态，非正常消耗要查明原因，提出整改措施。

严抓机械设备管理，堵塞资金流失管理漏洞。项目部抓好基础台账管理，每月定期开展机械运转使用情况分析，每月底定时对各工点和各劳务班组使用的外租设备台班和高低压电表进行统计和签认，协助劳务班组抓好机械设备管理，增强劳务班组的成本意识。

及早进行成本谋划，扎实开展二次经营工作。项目部成立了以项目经理为组长的二次经营领导小组，明确领导小组成员的职责和分工，理清工作思路，抓好前期策划，从施工图优化、施工图变更、施工配合比优化、施工用电、征地拆迁等五个方面进行策划；抓好施工过程策划，从变更索赔、现场签c[]价差调整等方面进行策划和安排；对工程施工后期的二次经营进行部署。

提素质倡革新推进工艺创新化

隧道施工计划表篇六

2 范围

3 术语和定义

涌水突泥:指地下工程(如隧道)施工中遇到暗河、溶洞、承压水等不良地质情况发生较大(以上)规模的涌水、涌泥事故,一般以水、淤泥、泥砂为载体迅速突出,是隧道施工特别严重的地质灾害之一,一般地质条件下不易发生,但由于其具有较强的隐蔽性和不可预见性,极易造成严重的经济损失,甚至造成人员伤亡。

qhse部:负责建立和完善本细则,对承包商的隧道施工安全措施实施监督、指导管理。

工程部:对承包商隧道施工安全管理、应急工作提供技术咨询和现场指导工作,负责检查、督促承包商落实隧道施工安全措施。

施工承包商:负责提供隧道施工劳动保护用品,制定和落实隧道施工安全措施。对现场的隧道施工安全全面负责。

工程监理:负责监督、审核施工承包商的隧道施工安全措施;负责代表业主对施工承包商的隧道施工进行全过程的安全监督管理和指导。

5 管理内容

风险识别与控制

施工承包商在隧道施工各阶段较高风险作业前,应成立一个作业安全分析(jsa)小组,并组织进行隧道施工风险较高作业安全分析,记录和形成作业安全分析成果。作业安全分析小组的成员应至少包括:施工单位的施工管理人员、技术人员、机械操作人员、施工班组长、班组骨干人员,以及工程监理人员、工程部的现场管理人员□qhse部现场管理人员等。

施工承包商应向施工人员宣贯作业安全分析成果(即:识别的作业安全风险、风险控制措施及相应的责任人),并确保落实所制定的风险控制措施。

工程监理应对施工承包商的作业安全分析(jsa)工作、风险控制措施的落实予以监督和指导。

制订应急预案

隧道施工计划表篇七

随着我国公路建设的发展,长隧道及特长隧道不断增多,隧道

自身的结构特点和隧道安全管理已成为新的研究课题。以下为大家提供了高速公路隧道安全管理的信息, 欢迎浏览。

随着改革开放的进一步深入, 我国高速公路建设事业步入了一个历史上空前发展的时期, 已建高速公路里程的不断增加, 我国公路建设的发展, 长隧道及特长隧道不断增多, 如何安全管理好高速公路隧道, 充分发挥高速公路的经济效益与社会效益, 这一问题已摆在了高速公路营运管理者面前。

一、隧道事故的特点、问题及实例说明

(一) 隧道现状

1. 高速公路隧道, 其墙面, 地面和顶部装修, 都采用防火涂料。在隧道内严禁放置可燃性的广告牌或宣传牌。隧道里可燃物质越多, 火灾危险就越大。而且发生火灾之后, 产生的热量越高, 烟雾毒气越浓, 持续延烧的时间越长。

2. 长度超过一公里的隧道出入口均设置火灾报警装置——CO/VI测试仪。该装置为隧道内一氧化碳和能见度的检测仪器。在隧道内每隔150m设置一个摄像头, 在隧道出入口处, 放置电视监控装置, 昼夜监视隧道内车辆运动状况。万一隧道内发生火灾, 洞外情报板显示出事故现场情况。

3. 对于穿行隧道的车辆, 严禁装运易燃易爆危险品。如确属必须穿行, 则应向相关部门事先提出申请, 作出特殊调度安排。

4. 长度超过一公里的隧道, 在出入口附近, 均备有消防蓄水池, 用来提供隧道内消防供水。隧道内安装消防栓和轻水泡沫灭火系统, 其他短隧道内均配置消防栓。

5. 长度超过一公里的隧道, 均安装通风设备和排烟设备。当区间隧道发生火灾时, 应能背着乘客疏散方向排烟; 迎着乘客疏散方向送新风。必要时, 可采用纵向通风控制隧道中的烟雾。

6. 长度超过一公里的隧道, 隧道内设有行人、车行横洞。如果发生不可预见的情况时, 可使隧道内乘客安全疏散。

(二) 高速公路隧道常见火灾危险性根据我所处置过的隧道内外火灾的实际, 从隧道管理与营运的角度来分析, 隧道火灾具有以下几个主要特点:

(1) 烟雾积量大、扩散快

由于受到隧道结构的约制, 隧道内空气中氧含量与洞外比相对较低, 隧道内发生火灾后, 会产生大量的不完全燃烧产物(如: 一氧化碳), 形成的浓烟迅速扩散, 烟的扩散使能见度降低, 并且在蔓延的浓烟中夹杂的一氧化碳是无色、无味、有强烈毒性的可燃气体, 危害性极大。

(2) 隧道火灾发生具有随机性

隧道为不动的结构物, 而作为通行隧道的车辆而言, 具有多样化和随机变化的特点, 因此受外因的影响隧道火灾有不可预见性, 致使其具有随机发生的特点。

(3) 道路堵塞重, 不利救援

隧道长、路面窄, 车辆流动大, 发生火灾时, 高速公路管理部门难以及时采取有效措施实行交通管制, 堵塞车辆难以及时疏散, 极易造成堵塞, 可燃物多, 火势顺车蔓延, 易形成连体火灾燃烧的惨痛局面。

(4) 火势发展快, 不易控制

隧道本身是一个狭长的通道, 隧道内发生的火灾多数情况下都会受到纵向风的影响, 当然火势的发展速度也受车辆着火部位、燃烧物质等众多因素的共同作用, 从我们曾处置的隧道火灾来分析, 隧道火灾火势发展快, 如果在初起阶段未能采取很好的

措施扑救,火灾会迅速发展至猛烈阶段,酿成大火使扑救困难。

(三)实例说明

下面就以怀新高速龙马田隧道群事故为例,对隧道群的突发情况进行一些简要的分析:

自2008年6月13日,怀新高速新晃隧道管理所成立以来,截止2009年10月20日,龙马田隧道群共发生事故32起,其中追尾事故6起,翻车事故12起,由爆胎、雨天车轮打滑引起冲撞水泥盖板事故14起。

(1)。事故的主要特点:

2. 从发生事故的时间分析,夜晚发生15起,占46%,白天17起,占54%;

5. 从事故影响道路通行能力分析:翻车事故100%造成隧道堵车,导致车辆长时间滞留,多车连环追尾会造成隧道堵车,单方冲撞隧道墙壁或者水泥盖板一般不影响道路通行。

(2)事故发生的主要原因

1. 高速公路在实行计重收费前货车超限超载严重,主要体现在货车事故上。部分驾驶人员交通法规和交通安全意识淡薄,在行车中盲目自信或心存侥幸,超速行驶,特别体现在小车追尾事故。

2. 雨天隧道湿滑是造成小型汽车事故多发的重要原因。

3. 据统计在隧道里以及辖区其他路段事故车辆超速行驶,导致翻车。

4. 在路面发生交通事故后,未及时撤离现场且未设置危险警告标志,后方来车车速过快,注意力不集中,从而引发二次交通事

故。

二、隧道救援及安全对策的探讨

(一)充分发挥隧道长管理站及相关联动单位的作用

高速隧道管理部门的人员配置包括消防、监控,长隧道往往在其附近形成隧道群,例如龙马田隧道群,其分布着长短6座隧道,分别为分金石隧道、庙山隧道、炉坪隧道、界牌坳隧道、长弯冲隧道、龙马田隧道,其中龙马田与庙山为长隧道,隧道管理部门应扩展其功能,发挥专业优势,承担隧道群的管理任务。

1、日常管理:隧道日常巡逻、监控设备维护、电力设施的维护、故障车辆的前期安全布控、清理路面障碍物以及防盗功能。采取实时监控手段,在管理所内部设立监控室。日常监督由监控室承担。

2、突发事件处理:当遇到突发性事件时,监控即使通知交警、消防、路政等有关部门进行封闭道路、指挥车辆、反馈情况、调整灯光、情报板变化、信号灯变化等措施。

a□交通事故

(1)当接到报警时,监控应即使通知相关部门,隧道所消防员应及时赶到事发地点进行现场查看,并对发生事故的隧道进行布控,对事故的性质,地点、人员伤亡在第一时间反馈。

(2)在接到支援请求时,隧道消防应当携带相关装备器材迅速出动,监控立即通知交警,监控中心。

(3)消防班到达现场后,如果已发生车辆堵塞,应立即封闭隧道,禁止一切车辆进入,防止二次事故,造成事态扩大。并通知相关单位如收费站、监控中心进行分流作业。

(4) 在现场情况已查明, 应提供一条供施救车辆进入的通道, 在交通已管制的情况下, 出现紧急情况, 可以将允许施救车辆逆向或者倒车行驶, 以便争取时间, 提高施救效率。

b□火灾事故

事故车辆如遇追尾、运输危险化学品车辆侧翻, 极易引发火灾, 隧道管理部门处理此类事件的要点应当有:

(1) 隧道消防员应积极配合路政、交警等部门积极疏散人员, 救人第一。封闭隧道, 查看火情, 积极控制火势, 抢救被困人员。并立即反馈信息。

(2) 当火势比较小, 隧道消防员应充分利用隧道内的消防设施, 积极灭火。

(3) 当火势较大, 无法控制, 应查看隧道被困车辆能否驶离现场, 积极指挥滞留车辆迅速离开现场, 封闭隧道, 等待专业消防人员进行联合施救。

(4) 在发生火灾后, 根据情况通知监控将隧道内所有通风设施打开, 尽可能将隧道火灾的危害性降到最低。

(5) 隧道管理部门应要定期组织相关单位进行隧道区域突发事件的应急演练, 设想隧道区域可能发生的突发事件, 并制订预防措施, 分析一般事故现场的容易忽视的细节, 熟练掌握处理事故的要领, 加强处理事故的能力, 提高施救的速度, 建立起高速公路隧道联动应急预案。

(二) 探讨隧道火灾的安全对策

隧道火灾主要是由交通事故和车辆自燃引发。交通事故诱发的火灾是指因车辆在隧道内追尾、翻覆、碰撞等, 造成车辆或货物燃烧; 车辆自燃是指由于车辆本身电气短路或因刹车制动

造成的车辆起火。那么我们就如何来预防和应对隧道火灾的发生展开探讨。

加强宣传隧道消防常识,让公众了解和掌握隧道火灾的应急自救和紧急逃生常识。对因隧道交通事故诱发的隧道火灾,从遏制隧道交通事故的发生着手预防隧道火灾的发生。倡导“初起火灾、自救为主”,“严重火灾、逃生为主”的方针和指导思想。隧道火灾事故初期,很可能隧道救援人员或专业消防队不能在第一时间到达现场,隧道使用者应以“初起火灾、早期自救”为主,及时利用隧道内的消防设施灭火自救,如无法自救,应观察烟雾的扩散方向选择正确的避难通道尽快逃离,使受灾人员在火灾蔓延前逃生到安全地方。

高速公路隧道火灾作为一类特殊场所的火灾,一旦发生火灾,如果不能快速有效地扑灭,必将造成严重的灾害,造成交通中断。建立快速高效的高速公路隧道火灾救援机制尤为重要。高速公路管理部门作为隧道管理的主体有责任做好隧道火灾的预防和救援工作,对火灾时的力量调集、道路警戒、物质运输、人员疏散等制定预案。然而,成立专门的隧道救援队伍需投入大量的人力、物力,形成“养兵千日用兵一时”的现象,这必将增加高速公路的管理成本,但是随着高速公路长(特长)隧道的增加,隧道的交通安全问题越来越突出,隧道救援工作也显得更加重要。高速公路管理部门建立救援队,人员可由隧道消防、路政及养护等相关人员组成,集合配置的消防车、拖车、高空车等特种车辆资源,有组织的对救援队队员进行培训和演练,形成平时在各自的工作岗位上工作,当隧道发生火灾等特殊情况时,根据相关的组织办法达到“召之即来、来之能战、战之能胜、挥之即去”的救援模式,以担负消防部门赶到前初起火灾的扑救和组织疏散被困人员的任务。同时还要建立起兄弟单位、兄弟路段的联动机制。隧道内发生火灾或者事故,往往需要封闭隧道,进行交通管制,尤其是分流时,对道路通行能力会有大幅的影响,建立一套兄弟路段的联动机制尤为重要。

高速公路隧道不同于一般的其他地面建筑,隧道空间狭小,结构封闭,交通拥挤,一旦发生火灾或交通事故会给人民生命财产造成严重危害。高速公路隧道管理部门现有的隧道安全管理和事故预防,车辆施救开展的工作还不是很系统,人力物力投入不中是很充裕,部门之间的合作机制尚需加强和完善。因此,在国家、行业隧道工程、建设、管理尚没有完备的技术标准的情况下,制定一套隧道运营安全管理的制度,对于我省高速公路隧道安全管理,保护人身和财产安全,是十分必要的,也是势在必行的。

总之,随着高速公路建设的快速发展,隧道火灾防范的任务越来越被人们重视,但这项防范和救援工作还处在一个探索和完善的阶段,隧道火灾的防范和救援还需要多方面、多部门的共同努力。

隧道施工计划表篇八

1、桥梁隧道管理系统的目的

从系统功能上看,不片面追求大而全,但应覆盖工作主线中资料维护、计划制定、发现问题、分析问题、解决问题、考核等几个重要方面。

从界面表现上看,符合普通用户的思维逻辑,功能操作便捷,显示简洁直观,体现系统的流程性。

2、桥梁隧道管理系统的具体内容

桥梁隧道管理系统主要包括七个方面的内容,具体包括:一是基础资料管理;二是项目部件管理;三是养护计划管理;四是巡检养护管理;五是养护考核管理;六是业务报表查阅;七是系统管理主要负责系统用户的管理 [1]。

项目部件管理

养护工作是围绕具体项目部件展开的，项目部件管理功能即做好“清家底”的工作，是其他管养相关子系统操作的基础。根据性质不同分为桥梁土建、隧道土建、桥梁机电、隧道机电、桥梁弱电和桥梁机电，功能需求见下表：

养护计划管理

养护计划是基于日常养护内容的工作安排，按涵盖的时间跨度和计划项目的不同高度，可以分为年度计划管理和月度计划管理。培训学习、桥梁检测、消防演习等类别为年度一计划关注的内容，日常巡检、抽查巡视等类别则为月度计划关注的内容，同时具有突发性的临时任务将视具体情况安排为年度或月度计划项目。养护计划的制定具有流程性，在流程的不同阶段，不同用户角色所能进行的操作也会有所差异。养护计划一旦计划确认后，不可再随意修改，以便今后考察计划制定的合理性。

巡检养护管理

巡检养护是整个系统的核心部分，涵盖到桥隧工程养护工作的方方面面，基本上是用审核流程体现养护过程中不同角色之间的互动关系和责任层次，以记录形式体现工作内容和管理的过程，并形成养护资料数据库，具体包含培训学习记录、特别养护记录、日常巡检记录、抽查巡视一记录、其他任务记录、市民投诉记录、维修处理记录、整改处理记录等八个功能。

养护考核管理

养护考核是针对不同类型部件，职能部门对养护单位在特定养护期限内工作表现的总体评价，采用对照考核项目逐条打分的形式进行，最后得出考核总分，并作为支付养护费用的依据。费用支付属于敏感环节，还是需要引入操作和确认的流程，最终生成的考核表和评分一记录都不可修改。一般而

言，考核管理是围绕考核表和考核记录这两个对象展开的。因此根据步骤先后，可以分为考核表管理和考核评分管理。

业务报表查阅

以系统在运行中建立起的数据库为基础，根据用户要求，通过文字、表格、图表等形式，形成能直接反映养护工作内容或对养护工作有指导意义的数据报表，供用户查询。根据生成报表的种类，目前以最常用的报表为例，可以分为设施量报表查阅和工作量报表查阅两个功能。

系统管理

系统管理为系统正常、有序、安全的运行提供了保证，系统管理员是系统管理的主要参与者，同时登陆系统、查询公司新闻、修改密码是作为所以系统用户的公共用例存在的。系统级的应用可分为用户权限管理、公司新闻以及数据备份三个功能[2]。

二、桥梁隧道管理系统设计

1、基于net平台的三层架构设计

三层模式是在两层模式的基础上，增加了新的一级。这种模式在逻辑上将应用功能分为三层：客户显示层、业务逻辑层、数据层。客户显示层是为客户提供应用服务的图形界面，有助于用户理解和高效的定位应用服务，负责处理用户的输入和向用户的输出，但并不负责解释其含义（出于效率的考虑，它可能在向上传输用户输入前进行合法性验证），这一层通常用前端工具[VB VC ASP等]开发；业务逻辑层位于显示层和数据层之间，专门为实现企业的业务逻辑提供了一个明确的层次，在这个层次封装了与系统关联的应用模型，并把用户表示层和数据库代码分开。其主要功能是执行应用策略和封装应用模式，并将封装的模式呈现给客户应用程序，它

是上下两层的纽带，它建立实际的数据库连接，根据用户的请求生成sql语句检索或更新数据库，并把结果返回给客户端，这一层通常以动态链接库的形式存在并注册到服务器的注册簿[registry]中，它与客户端通讯的接口符合某一特定的组件标准（如com[corba]可以用任何支持这种标准的工具开发；数据层是三层模式中最底层，他用来定义、维护、访问和更新数据并管理和满足应用服务对数据的请求[3]。

2、数据库的设计

数据库的设计主要包括概念设计和数据库表的设计两部分。考虑到系统的推广性，本系统采用sql server 2005作为数据库。并且采用power designer进行数据建模，从而自动生成sql脚本建立数据表结构。一是基于power designer的pdm数据库模型。数据库概念数据模型pdm对象，显示了各实体的属性及各实体之间的关系。二是表结构设计，主要的表结构设计包括以下几个内容：主要用作记录档案详细资料的档案资料表[file]主要用作记录档案的借阅情况的档案借阅记录表[borrow]主要用作记录接管项目的基本信息的接管项目信息表[takeoverproject]主要用作存储桥梁土建的项目部件基础信息资料的项目部件信息表[bridge_c table]主要用作记录桥梁土建制定月度养护计划的详细工作内容的月度计划项目表[bridge_c_schedule]主要用作存储桥梁土建的月度养护计划状态的月度计划表[bridge_c_schedulestatus]主要用作存储桥梁土建的日常巡检的状态等基础信息等的日常巡检基础表[bridge_c_inspection]等。

3、界面与交互设计

界面与交互设计包括各方面的内容，本文主要以登陆及系统主界面设计为例进行分析。

登陆界面设计

上图为登陆界面，交互内容为用户登录，涉及表结构为用户信息表，输入内容为账号和密码，处理内容是检测输入账号、密码是否正确，输出内容是登录失败，报告出错信息，或者登陆成功，进入操作页面。

系统主界面的设计

系统主界面的交互内容是首页展现信息，涉及表结构为权限表、新闻信息表、用户信息表、菜单表、日常巡检基础表、维修处理基础表以及涉及巡检养护管理各类记录状态表等，输入内容是账号和密码，处理内容是对该账号分配对于的菜单权限，并且判断有哪些需要该账号待处理的事件，输出内容为首页展现信息。

总之，桥梁隧道管理系统是桥梁隧道管理的基础，对它的分析和设计是非常有必要的，对桥梁隧道的发展有着重要意义。

参考文献：

隧道施工计划表篇九

为贯彻执行“安全第一、预防为主、综合治理”的安全生产方针,保障工程施工中员工的生命财产安全和人身健康,预防事故发生,制定隧道安全作业管理办法。

2 施工准备

隧道施工的进度、安全、质量由项目经理部项目经理全面负责。项目经理部工程部编制隧道施工技术交底,安全员制定安全措施交底,总工程师审核实行。

项目经理部安质部、物资部负责组织爆破业务,爆破安全的培训工作。作好特殊工种的取证工作。

各作业队专兼职安全员负责安排爆破前警戒工作及施工过程中安全检查,排除隐患,确保施工安全;组织作业安全检查,及时处理存在的隐患。安全员要检查进入现场人员的防护用品。进入作业现场所有人员必须戴安全帽,严禁非工作人员进入施工现场。

3 施工作业

开挖前检查工作面是否处于安全状态、支护是否牢固。人工开挖软弱围岩隧道时应保持必要的安全操作距离。

洞内施工应明确规定每天放炮次数,装药离放炮时间不宜过久。

洞内爆破时,必须由现场施工负责人统一指挥,所有人员应撤至不受有害气体、震动及飞行物伤害地点,安全距离为:独头坑道不小于200米;相邻的上下通道内不小于100米;相邻的平行通道、横通道及横洞间不小于50米;全断面开挖进行孔深爆破(3~5米)时不小于500米。

爆破前工作面附近的设备器材撤至安全地带,不能撤走的应做好防护。爆破时人员必须完全撤出至安全区,台车及各种自行车机械开出洞外或躲避处,所有通道均设安全警戒。

爆破作业后须经过15分钟排烟后,检查人员检查工作面并经妥善处理无误后,其他工作人员才可进入。瞎炮由原爆破人员按规定处理。

现场施工负责人检查所有通风道门均暂时开启,炮响后再关闭,以防冲击波损坏。

通风防尘工作应按照通风防尘防有害物质施工细则执行。施工前制定出适应的通风防尘防有害物质措施。安全员检查个人防护。

进洞施工的内燃机械设备,须有消烟除尘和废气净化装置,其状况须良好,否则不准进洞。

隧道施工通风专人管理,应保证每人每分钟供新鲜空气方。风速不得大于6m/s,导坑内、横通道、分部开挖的各工序的最低风速不得小于。

爆破后炮烟未稀释,禁止人员进入工作面,通风开始后,当co浓度降到100mg/m³以下时,准许照明、找顶等少数人员进入,其他人员须在有害物质浓度降到允许值后进入。

各作业队应设专业的通风工作班组,专职承担全隧道的一切与通风有关的工作。施工中指定专人随时检查洞内风速、风压及供风情况,做好通风防尘工作记录。

隧道开挖,必须做到“湿式凿岩标准化,机械通风经常化,喷雾洒水正规化,个人防护普遍化,检查督促制度化。”

台车要求供电充足,电缆安设要满足规范要求。

隧道内用电线路要求使用防潮绝缘导线,用磁瓶悬吊于距地面规定高度,电缆也应悬吊于高处,沿隧道一侧顺直安设。所有机电设备必须按规定加设漏电保护器。

电缆绝缘必须良好,接头必须用接线盒,不准有漏电现象。电缆沿途设明显标记,大型机械运行时不得接近电缆。

装碴运输应在洞口附近适当位置设装车限界,专人检查装载限界,装运作业应有专人指挥。洞内装碴地点,出入洞口及碴场或换装场均应设人指挥及照看安全。

运碴司机必须有驾驶合格证,装载机司机必须经过岗前安全操作培训并通过考核,确认达到操作水平才能上岗。

无轨运输洞内车辆行走速度遵守有关规定要求。

装载机、运碴汽车司机等在机械启动、倒车、停车、转向时必须开灯鸣号,并注意观望。

汽车周围和装载机进退道路上禁止有人站立或通过。

运碴车必须做到:

装车吨位不超载,装车容积不超限界

岩块一般不许超过车帮

汽车开动前须放平车箱,不准立斗行车

不准翻斗车载人

注意碴场地基塌陷问题

保持车辆状态良好,注意养护

隧道开挖后,应及时进行施工支护。工程部及时进行围岩测量,数据有突变或喷砼表面开裂、地表出现裂缝时,应视为危险警告信号,须立即通知施工人员撤离现场,待加固处理后再行施工。

软岩或不良地质隧道施工,严禁盲目蛮干,衬砌应紧跟开挖面,项目对物设部应在洞口准备适量的抢险器材。

工程部负责加强超前地质预报,提前采取对策和措施,防止隧道坍塌。

施工过程中发现险情时应立即将施工人员撤离危险地段,并在危险地段设立标志或派人看守,报告施工负责人及时采取处理措施。