

铁路线路工工作报告 铁路线路认知实训 心得体会(精选5篇)

随着社会一步步向前发展，报告不再是罕见的东西，多数报告都是在事情做完或发生后撰写的。报告帮助人们了解特定问题或情况，并提供解决方案或建议。下面是我给大家整理的报告范文，欢迎大家阅读分享借鉴，希望对大家能够有所帮助。

铁路线路工工作报告篇一

近日，我参加了一次铁路线路认知实训，这是一次难得的机会，让我对铁路线路有了更加深入的认识。在这次实训中，我不仅学到了许多专业知识，而且也从中获得了一些宝贵的心得体会。以下是我对此次实训的个人感悟。

首先，了解铁路线路的重要性。在实训中，我们学到了铁路线路的构成和维护方法，从实践中深刻体会到了线路在铁路运输中的重要性。铁路线路是列车运行的轨道，它直接影响到列车的运行安全和舒适度。只有线路保持得好，才能使列车运行平稳，确保乘客的舒适度和安全性。

其次，认识到铁路线路维护的艰巨性。在实训中，我们亲身参与了线路的维护工作，深刻感受到了这项工作的辛苦和复杂性。轨道的检查、砂石的更换、道岔的维修，每一项都需要精确的计算和高度的注意力。同时，铁路线路的维护也需要各类仪器设备和专业知识，只有经过专业人员的维护，才能确保线路的安全和稳定。

第三，更加明确了自己的责任担当。通过这次实训，我意识到作为一名铁路从业者，我肩负着重要的责任。铁路线路的安全关系到千家万户的安全，我们的工作不容有丝毫马虎。我们要时刻保持警惕，做到责任到岗、尽责尽职。只有这样，

我们才能使得铁路运输更加安全、舒适和高效。

进而，认识到了团队合作的重要性。在实训中，我们以小组为单位进行工作，进行线路的巡查和维护。这需要我们相互配合，共同完成任务。通过这个过程，我深刻认识到了团队合作的重要性。只有团结互助，才能使得工作更加顺利。在平时的工作中，我也要时刻保持团队合作的意识，与同事相互支持，共同进步。

最后，对自己的专业素养有了更高的追求。通过这次实训，我对自己的专业素养有了更高的要求。铁路线路的维护需要我们拥有扎实的理论知识和丰富的实践经验，这要求我不断学习和钻研。我要时刻保持学习的状态，不断提升自己的专业能力，为铁路线路的安全和发展做出自己的贡献。

总之，这次铁路线路认知实训让我对铁路线路有了更深入的认识，并从中获得了许多宝贵的心得体会。通过实践，我认识到了铁路线路的重要性和维护的艰巨性，明确了自己的责任担当和团队合作的重要性，同时也对自己的专业素养有了更高的追求。这次实训对于我个人的成长和发展无疑起到了积极的推动作用，我将会更加努力地投入到铁路线路的维护工作中，为中国的铁路事业做出自己的贡献。

铁路线路工工作报告篇二

兰州铁路职业技术学院毕业设计（论文）

摘要

中国铁路始建于1876年是由英国的怡和洋行在华修建的吴淞铁路，铁路运输线是我国国民经济的大动脉，在我国交通运输体系中居于主导地位，它在国家的建设中占有重要地位。铁路运输永恒的主题是安全生产，安全生产的关键是确保设备和人身安全。线路轨道是铁路运输的基础随着我国改革开

放的深入社会经济高速发展。因此，对铁路运输的需求量在逐渐增大，铁路运输的发展偏向高速和重载运输。这样就会加重铁路线路的承载能力造成铁路线路损害严重影响铁路运输。我们身为铁路工务部门的一名职工，如何搞好工务线路设备的维修养护工作，为铁路运输安全畅通夯实基础是我的责任，也对确保铁路运输安全具有极为重要的意义。因此，就要加强对线路的养护维修，提高铁路线路抵抗灾害的能力。所以全面了解和掌握铁路线路常见病害分析及预防、整治技术非常的重要。

关键词：线路病害 整治 养护维修

-i

兰州铁路职业技术学院毕业设计（论文）

结

-iii

铁路线路由于机车车辆的动力作用和自然条件对线路的影响，常年在大自然中，轨道几何尺寸不断发生变化。路基、道床随时发生变形，线路设备不断机械磨损，计划维修、紧急补修和重点整治比例安排的不合理，维修方法不当，以及周期性的大、中修工作未能够及时进行，因而对铁路线路造成诸多病害。列车开行后，造成轨道结构及其部位的破坏速度较其它线路变形加剧。从维修中可以看到，铁路轨道结构破坏主要以线路爬行、钢轨及接头联接零件病害和曲线病害居多。为了能够预防这些病害的发生和发展，要找出其病害形成的原因，进行合理整治，以加强设备的使用寿命，保持线路设备完整和质量均衡。以规定速度安全、平稳和不间断地运行。

西安铁路职业技术学院毕业设计（论文）

2轨道不平顺

在轨道结构中，碎石道床是不稳定的组成部分。在列车的不稳定重复荷载下轨道会出现垂向、横向的动态弹性变形和残余积累变形。这些变形不仅影响列车的平稳运行而当这种变形累计到一定限度时威胁行车安全。为了保持线路状态良好必须经常进行轨道结构的养护维修。

2.1轨道不平顺的种类

(1)高低不平顺：由于路基下沉，道床捣固不实等原因致使钢轨沿纵向产生不均匀下沉引起前后高低不平顺。在列车动力作用下轨底与垫板、垫板与轨枕与道床顶面间会出现吊板或暗坑，对行车安全极为不利。

(2)水平不平顺：主要是由于左右股钢轨下沉量不等造成

(3)三角坑：在一段规定的距离内，先是左股钢轨高于右股后是右股高于左股，高差超过容许偏差值而这两个最大水平误差点之间的距离不足18m，它的存在有可能使列车在一个固定轴前后的4个车轮中的1个瞬间减载或悬空严重时有可能爬上钢轨危机行车安全。

(4)方向不平顺：指直线不直曲线不圆。通常是由于钢轨硬弯扣件松动，缓和曲线顺坡不良等原因造成。线路方向不良必须引起列车车轮左右摇摆加剧车轮撞击从而引起其他线路病害高速行驶的列车尤为明显严重时危及行车安全。

(5)复合不平顺：指在钢轨的同一位置垂向和横向的不平顺共同叠加。

2.2轨道不平顺的整治办法

(2)改道作业：在轨距及其变化率不良时进行改道作业，混凝

土枕线路的改道是通过调整扣件或轨距挡板来实现的。

4 混凝土轨枕常见病害

混凝土轨枕线路由钢轨、混凝土轨枕、扣件道床等部分组成。钢轨直接承受由机车车辆传来的巨大压力并传向轨枕。混凝土轨枕通过轨下弹性垫层和中间扣件承受钢轨传来的竖向垂直力横向和纵向水平力后再将其分布于道床，并保持钢轨的正常的位置。我国的混凝土轨枕的使用有多年的历史了多年的经验表明混凝土轨枕的使用对强化轨道结构保证行车安全起到了重要的作用。但是内轨枕在设计制造和使用中的问题只是部分轨枕早起发生损坏影响了正常使用。

4.1 混凝土轨枕伤损的主要形态

(1) 轨下截面出现过大的横向裂缝。混凝土轨枕是一个接受不稳定重复荷载的构件。荷载的变化带有随机的性质，混凝土轨枕在使用期内轨下截面有可能出现大于该截面抗裂强度的荷载弯矩。在这种情况下就产生了横向裂缝一般来说这种裂缝较小不致引起轨枕失效但在某些情况下截面的荷载弯矩远远大于轨枕的抗裂强度那就会出现过大的横向裂缝导致轨枕失效。

(2) 轨下截面压溃：轨枕下部分由于橡胶垫板损坏或串出，使钢轨直接作用于承轨槽引起轨下截面横向裂缝过大。混凝土受压区产生过大的压力是混凝土压溃。

(3) 轨枕纵向裂缝：轨枕延长轴线方向的裂缝称纵向裂缝一般有端头裂缝端部上表面裂缝侧面水平纵向裂缝、钉孔纵裂、贯通纵裂等纵向裂缝较多的部分是沿螺栓孔的两侧或应力钢筋处发生并向端头及中部发展。这种裂缝的出现将严重影响轨枕的使用寿命。

(4) 轨枕的龟裂：龟裂是轨枕表面纵横交错的细小裂缝一般多

发生在轨枕端部及中部顶面和侧面处。龟裂对轨枕的使用寿命影响也较大。

(5) 轨枕挡肩破损：轨枕挡肩承受由于扣件传来的水平推力而产生破损。特别在小半径曲线上这种现象十分普遍有的采用加宽铁座仍不能解决问题据统计在半径为400m的曲线上挡肩破损高达百分之七十另外由于垫片损坏或在轨枕制造过程中挡肩部分的缺陷也可能造成挡肩破损。

(6) 轨枕底边掉块：手工捣固冲击轨底边使混凝土掉块面积多达100平方厘米其结果是轨枕受力状况恶化容易出现应力集中而造成其他各种伤损并且消弱了轨道的稳定性。

(7) 轨枕中间部分压溃

轨枕中间部分由于受了过大的正弯矩，不仅使轨枕中间部分的下部产生过大的裂缝，而且还引起截面受压区的过大压应力，致使混凝土压溃，这种情况一般发生在西安铁路职业技术学院毕业设计（论文）

轨枕中间部分斜裂扭伤是指沿对角方向的破损。线路维修工作中的捣固作业，因在轨枕两侧进行对角捣固，过车时容易使轨枕中间部分产生斜裂或扭伤。据调查统计，因线路维修养护不当使轨枕中部扭断、折断的轨枕在伤损轨枕总数中占有一定的比例。

(10) 轨枕的腐蚀

在长期放水地段和车辆装载有害介质散落在轨枕上，都会造成轨枕的腐蚀，轻者混凝土表面出现麻点、脱层等现象，重者钢筋锈蚀，并逐渐向里延伸。

4.2 混凝土轨枕伤损的原因

(1) 制造质量 在混凝土轨枕各类损伤分类中纵向裂缝对行车安全危害最大而一旦发生，发展极为迅速严重者贯通轨枕全长造成劈裂和龟裂。混凝土疏松剥落对轨枕承载能力保持轨道状态能力和使用寿命危害最大，这类损伤一般都是由于制造质量不良引起的。

(2) 养护维修作业 在养护维修作业中如果使轨枕受力状态发生了变化就可能出现轨枕断面荷载弯矩大于轨枕抗裂强度的现象以致产生轨枕伤损养护维修作业对轨枕伤损的影响主要表现在以下几个方面：捣固作业轨下垫层及绝缘缓冲垫片损坏没有及时更换没有及时整治道床病害对轨枕受力极为不利接头养护不良没有及时消除轨面不平顺。

(3) 混凝土轨枕病害整治：根据使用情况设计出更合理轨枕来提高轨枕结构的可靠性和高强度的轨枕。在维修作业时要小心尽可能的不要去损坏轨枕。

坏。同时还会增加夹板和轨端的磨耗加剧接头的不平顺。如果接缝处夹板因磨耗而与钢轨下颚之间存在空隙在1mm以上，应及时垫以符合规定的三角铁片。

(3) 及时清筛接头范围内的不洁道碴，以免结成硬壳，失去弹性，或引起翻浆冒泥，造成显著的不平顺。

(4) 及时消灭轨面高低错牙，接头轨面及轨距线内侧错牙不得超过1 mm

(5) 用上弯夹板整治低接头。上弯夹板是将一般夹板用弯轨器上弯，上弯量一般以1~2 mm为宜。当换了上弯夹板后，钢轨接头处4根轨枕范围内轨面抬高，容易出现空吊板及螺栓松动，因此，必须加强捣固，拧紧螺栓。

(6) 及时调整轨缝。大轨缝是造成接头病害的重要原因。因此，轨缝必须均匀，并符合规定要求，发现大轨缝应及时整正。

6道岔病害整治

道岔是线路的薄弱环节之一，易于磨损变形，产生各种病害。由于列车通过时，使道岔状态发生变化，产生各种附加力，因此，养护工作必须从结构入手，以结构质量保几何质量，以下部稳保上部准。在道岔的养护维修作业中必须坚持“预防为主，防治结合，修养并重”的原则。维修时要从加强结构入手，强化道岔的整体性和稳定性；加强道岔道床的维修，保证道床的稳定性、弹性和排水性；注重轨面修理，减少不均匀沉降；采取科学养护方法整治道岔岔区方向、高低，提高岔区平顺性，减少列车冲击，延长道岔的养护维修周期，延长道岔各部件的使用寿命。

6.1道岔的病害

(1)道岔与前后线路衔接不良，线路方向和高低超限。(2)轨距超限。

(3)轨向不良（包括钢轨不均匀侧磨）(4)高低超限。(5)尖、基本轨离缝。(6)心轨、翼轨磨耗低塌。

6.2病害产生原因分析：

(1)一是渡线道岔线路的设计线间距与实际线间距有误差，道岔发生纵向位移，造成铺设后线路方向不良；二是道岔大修及道岔换填施工过程中，岔区前后及道岔夹直线未换填或挖砟换填深度、宽度、长度不符合要求，捣固不实，造成道岔不均匀沉降，岔区出现高低偏差；三是大机捣固安排线路多，道岔少，未提前测量标注起道量，造成岔区与前后线路不平顺；四是大机作业前未提前测量岔后线路拨量，大机自动拨道，造成线岔结合部方向不良；五是线路缺砟，曲股线路捣固不实，道岔侧向过车冲击大，形成岔区水平或方向偏差。

7对铁路推行新的管理模式

在维修方法上要突破传统的计划维修模式,按照“检、养、修、治”一体化的思路,积极进行修养体制改革。

铁路由于运量大、车流密度大,列车运行间隔时间缩短,在这种状态下进行维修作业,其作业的质量和作业安全至关重要。为此,在设备维修方面要积极推行动态检测、监控、状态检修和集中检修。检查即每月上、下半月对重点地段进行不少于2次的静态检查。动态检查,即工区工班长每月对管内线路设备乘车全面检查1次;车间主管技术人员或副主任每周乘车全面检查1次。

在维修作业方法上积极引进与推广新技术,采用科学有效的方式进行线路养护维修。比如:可在重车方向的线路换铺75kg全断面淬火钢轨跨区间无缝线路;采取新型弹性扣件、硬质碎石道床及强化路基等先进技术和设备;尽量把小曲线半径改造成大曲线半径并使用全长淬火轨;道岔更换为75kg道岔。

加大考核力度,在维修作业的组织上,实施以定人员、定设备、定质量、定安全、定指标、定职责为内容的“六定”记名式管理。通过这种记名式管理,可以增强员工的安全生产责任意识,使生产任务和安全生产职责层层得到落实,最终具体落实到每个职工,从而保证各项生产和安全指标的顺利完成。

西安铁路职业技术学院毕业设计(论文)

结 论

铁路线路病害的种类很多,我们通过对铁路线路的病害产生进行了简单的研究,掌握了病害产生的原因,并结合了自己所学习科学知识和在现场实习所总结的经验得出了一些关于

线路病害的整治办法。近年来我国的经济水平进入了一个高速发展的时期我国的铁路运输业也随之迈入了一个新的发展时期。中国的铁路逐渐走向高速化和重载化，这就要对铁路线路的整体状况有了相当高的要求。因此，这对我们铁路线路工得工作提出了新的问题我们必须掌握扎实的专业知识及时的找出线路的病害并且迅速的去把病害消除掉。同时为取得较好的整治效果并确保线路的顺畅和列车运行安全，有必要对线路病害的整治机理及整治工艺进行对比研究。只要我们充分发挥我国集中力量办大事的优势，吸收世界铁路线路病害整治方面的先进、成熟的技术成果，创新完善提高，精心组织、精心设计、精心施工，就一定能打造出具有中国特色的世界一流铁路，一定能形成具有自主知识产权的关于铁路病害整治的技术体系。

516

铁路线路工工作报告篇三

第一段：引言（200字左右）

作为铁路系统的一员，我深知铁路线路的安全是至关重要的。为了加强我的安全意识和提高自身的安全知识水平，我参加了一次铁路线路安全培训。在这次培训中，我学到了许多有关铁路线路安全的知识，扩展了自己的视野，增强了自己的责任感和安全意识。

第二段：培训内容及感受（200字左右）

在铁路线路安全培训中，我们学习了规章制度、应急处置、防范措施等方面的知识。通过专家的讲解和实地演示，我了解到了铁路线路的工作原理、运行机制、安全隐患及防范措施。我深刻地体会到，在铁路线路上的一举一动都需要谨慎对待，任何马虎都可能导致严重的事故。我对铁路线路的管理机制和标准化流程有了更深入的了解，对自己的工作要求

也更加明确了。

第三段：培训收获及实践经验（300字左右）

培训结束后，我对于铁路线路的安全问题有了更加清晰的认识，并且学会了灵活运用所学知识和技能。回到工作岗位上，我将所学应用到实践中，提高了自己的工作效率和安全意识。我定期参加铁路线路安全检查，发现并报告安全隐患。同时，我积极配合领导的各项安排，确保铁路线路的安全运行。

第四段：培训启示和反思（300字左右）

通过这次培训，我认识到安全意识和职业道德是铁路工作中不可或缺的元素。我明白只有时刻保持高度的警惕，察觉并及时排除隐患，才能确保铁路线路的安全运行。同时，还要始终抱着一颗谦虚踏实的心态，不断学习新知识，提升自己的专业技能，为铁路事业贡献自己的力量。

第五段：总结（200字左右）

通过这次铁路线路安全培训，我深刻认识到了铁路系统高风险高责任的特点，并进一步加强了自己的安全意识。我明白铁路线路的安全事关人民生命财产的安全，非常重要。因此，我将始终以保护人民生命财产安全为己任，为铁路线路的安全运行贡献自己的力量。我相信通过这样的努力，我们一定能够建设更加安全、高效、可靠的铁路系统。

铁路线路工工作报告篇四

- 1、应持证上岗，仪表大方，文明服务；服务用语提倡使用普通话，语言应简练、通俗易懂，口齿清楚。
- 2、工作时精力集中，不得与他人闲谈，不得擅自离岗或办理

与本职工作无关的事。

3、车辆上位时做好迎宾服务；发车前要致欢迎词，协助安置行李，引导旅客上车。到站前应提前预报站名及换乘其他线路车辆的地点和名称；车辆到站后致欢送词，协助困难旅客下车。

4、行驶途中要负责查堵中途乘客携带危险品上车，做好安全乘车宣传和行车服务，介绍客车行驶线路沿途旅游景点、风俗民情，向有困难的旅客提供帮助。

5、尊重乘客，态度和蔼，照顾好老、幼、病、残、孕等特殊乘客。

6、对乘客遗留在车上的物品要及时清点登记，妥善保管，按规定及时上报处理。

7、车辆因故不能继续行驶时，应向乘客说明原因，及时地安排乘客转乘。

8、车辆到站后，检查车内服务设施，清理座椅上的杂物和清洁袋，整理窗帘、座椅等，并定期更换座、头套。

铁路线路工工作报告篇五

第一段：引言（200字）

在铁路行业中，安全是永恒的主题。为了提高员工对铁路线路安全的重视和认识，我所在的单位组织了一次铁路线路安全培训。通过这次培训，我深切领悟到了铁路线路安全的重要性，以及自身在铁路线路安全中的责任和义务。

第二段：安全意识的提升（200字）

通过安全培训，我们对铁路线路安全的认识得到了大幅提升。我们了解到铁路线路的施工、检修和运营过程中存在的各种安全隐患，以及如何正确应对各种事故和灾害。我们学习了铁路线路的相关法律法规和技术规范，明确了自己在工作中应该遵循的安全操作流程和规定。

第三段：责任与义务（200字）

在培训中，我们进一步加深了对自身在铁路线路安全中的责任和义务的认识。我们了解到作为一名铁路从业人员，我们不仅要为自己的生命安全负责，更要对乘客和他人的生命安全负责。我们要时刻保持高度的安全意识，严格遵守操作规程和各项安全措施，确保线路和列车的安全运营。

第四段：技能的提升（200字）

在培训中，我们通过理论学习和实际操作相结合的方式，提高了自己的安全防范技能。在模拟训练中，我们学会了正确使用各类安全设备和工具，学习了各种应急处置方法，提高了自身应对突发事件的能力。这些技能的提升，不仅在工作中能够更好地保障线路安全，同时也让我们在日常生活中更加注重安全，做到不辜负培训的投入和期望。

第五段：心得体会（200字）

通过这次铁路线路安全培训，我认识到铁路行业必须时刻保持高度的安全意识，并以此为核心，落实安全责任和义务。作为铁路员工，我们要不断提高自身安全防范技能，确保线路安全稳定运营。同时，我也意识到安全只是一个环节，保障线路安全需要全员参与，各个环节的安全控制都是不可或缺的。只有大家团结合作，共同保障铁路线路的安全，才能让旅客出行更加安心、放心。

总结（100字）

通过这次铁路线路安全培训，我深刻体会到了安全意识的重要性，增强了安全责任和义务的认识，提升了安全防范技能。我相信，在以后的工作中，我会时刻保持高度的安全意识，遵循操作规程，确保铁路线路的安全运营。我也会积极倡导全员参与，共同保障线路安全，为铁路行业的发展贡献自己的力量。