

土木类实习报告

土木类实习报告 6 篇

在人们越来越注重自身素养的今天，报告的使用频率呈上升趋势，我们在写报告的时候要注意语言要准确、简洁。相信很多朋友都对写报告感到非常苦恼吧，下面是小编收集整理的土木类实习报告 6 篇，欢迎大家借鉴与参考，希望对大家有所帮助。

土木类实习报告 篇 1

20xx 年暑假，我同土木 xx 级路桥方向另 5 名同学获得了前往 xx 实习机会。自到达 xx 工地起实习 40 余日，所学所得颇多，应要求撰此实习报告。

实习项目：xx 市 xx 立交桥。

一、实习工地概况及工程进度

1、工程设计资料

xx 立交桥修建于 xx 市南环路（柳邕路：城市快速路）及 G209 国道（柳石路）交会处。采用完全苜蓿叶式立体交叉。立交桥主跨线桥为预应力混凝土连续箱梁桥，跨线桥全长 180m（共两跨四联），立交桥匝道共有 8 条机动车道及 4 非机动车道，另沿柳石路两侧有两非机动车道的地下通道（此通道经当地交通部门研究有临时修改，实习结束地仅有听闻，未见修改图纸）。

2、工程实地情况

xx 立交桥位于城郊结合部，又是两城市主干道交会，再加上周边的阳合大桥、长途客运站、公交车站、机场及旧机场开发区等，施工场地交通量极大。建桥处为峡长山谷，交通组织难度很大，仅实习其间周边就发和车祸十余起。场地内高压线、通信电缆、给排水管道繁多，并有房屋拆迁滞后等问题。

3、工程进度

由于工程经过转包等，各类内业资料类缺失很多，加上上述交通、拆迁等特殊情况，工程进度十分缓慢。炎炎七月，民工数量不足，又由于匝道换填用素土取料困难也使得工程进度远远跟不上所谓的项目

部制定的施工计划。

二、实习期间主要负责：测量内外业

实习期间，熟练掌握了水准测量及全站仪测量，能准确完成水准测量任务，能较好完成全站仪的放样及测设任务，对施工测量过程也有较全面的认识。

实习其间的主要测量项目：

1、路基铺筑的高程、横纵坡的控制

立交桥匝道标准设计路段（新建）为70cm换填素土，80cm级配碎石土，路面结构层分别为25cm级配碎石、30cm水稳碎石及7cm粗粒式沥青混凝土（AC-25）、6cm中粒式沥青混凝土（AC-20SBS改性）、4cm细粒式沥青混凝土（AC-13）。测量主要为路基施工放出道路边桩及坡脚桩并测量出桩的高程，为施工提供高程数据支持并控制道路的横纵坡。

2、关于桥梁的放样及桥支架、模板的高程测量

主体跨线桥，实习时桥墩已养护完毕，测量组对其标高进行了附和，放出支座位置并通气孔位置。主要施测的是梁桥支架，通过坐标地面高程及桥底设计标高反算出支架高度，并与支架搭设后测得的数据进行验证，精确控制箱梁底、翼板模线形。

3、顶管作业，通信、排水等检查井放样

顶管——应当是实习中遇到的书本上没有，也从没有听说过的课题，不过为顶管作业进行测量却也只是简单的放样，这算是实习过程中的一个见识吧。另外通信、给排水检查井的放样，匝道护栏灯架等的放样也是实习中的主要工作。

4、内业

主要是进行测量的内业工作，将以上三种测量所得的水准高程，坐标等等数据进行整理并归档。并通过部分测得数据与设计计算所得数据进行比较，从而指导施工员进行路基、支架、钢筋、模板、支座等等的施工。

三、测量具体内容及相关的资料

1、跨线桥

xx 立交桥跨线桥位于 $R=20xx$ 圆曲线上，局部有加宽，跨径布置采用墩台平行布置，各分孔线与道路设计中心线法线斜交角度均不相同。因此关于跨线桥测量的计算与放样进行得十分仔细。

a、地基处理

b、支架搭设

c、支架预压

支架预压材料为袋装中沙，根据梁施工顺序的方向逐步进行，便于流水作业。然后根据预压测试结果，确定支架的施工预抛高值，以消除施工中因支架变形而造成的箱梁线形和标高误差。

卸载：沉降量稳定后，即可测出所有点的高程，然后分层卸载。全部卸载完成后，测量各点的高程，支架的非弹性变形已经消除，计算出支架和地基的弹性变形量，据此确定模板准确的立模高度和预拱度。

d、模板和钢筋

箱梁外侧模采用整体式定型钢模，端头采用拼装钢模，底模、内模采用 18cm 竹胶板。

钢筋绑扎主要放出横隔梁、腹板梁边缘线。钢筋都由钢筋工按尺寸做出，各种钢筋骨架做完后测量组只需进行一次高程复测。

e、预应力管道

按《xx 立交桥现浇箱梁施工方案》：预应力管道在充分熟悉图纸预应力钢束坐标的基础上，严格按坐标用架立钢筋对预应力管道定位，特别是拐弯点处一定要准确，形状圆滑，线形顺畅。

只是建筑行业的所谓“分包”让这一次实习与预应力的安装失之交臂，预应力安装这一道工序被分包了出去，没有亲见预应力管道、预应力钢束的安装过程，也没有要我们进行测量。甚是遗憾！

f、混凝土浇筑

xx 立交桥工程箱梁混凝土采用商品砼，用汽车泵打入箱梁模板内，混凝土强度等级为 C50。箱梁混凝土的浇筑采取两次浇筑成型，第一层至顶板下缘线——即箱室上倒角下边缘，悬臂一次浇筑成型。

实习结束时，刚刚浇完第一层混凝土，没能看到第二次浇筑、养

护、拆内外模等工艺。

混凝土的浇筑过程中也看到了一些反面的教材，一向不怎么说话的监理对项目部的施工组织很是不满，说“振捣不够及时”，这部分细节，将在后面说明。

2、路基

路基的测量主要为路基施工提供高程数据，由测量数据与设计数据的差值及松铺系数（松铺系数教课书中没有）通过放样出来的边桩、中桩、坡脚桩为路基施工指示出相对应的相铺高度，并拉线以控制路基的纵、横坡。

路基测量的难点主要在于边坡及坡脚桩坐标的现场计算。不得不说，此次 xx 立交桥实习之行，又一次见识到了高科技的强大，看上去颇为麻烦的坐标计算，原来在测量专用计算器下是那么简单。

边桩及坡脚桩放样过程：a、选择适当的位置架设全站仪并整平；b、选择水准点，利用后方交会得到测站坐标及高程数据；c、使用计算器，根据桩号及距中桩的偏距（路面宽度——为定值），得到边桩的坐标；d、放样出边桩并测得此桩的标高；e、由（设计标高-实测高程）*边坡坡度 i +路面宽度=当前高程坡脚桩偏距，得到偏距，使用此偏距得到坡脚桩坐标，放样出坡脚桩。边桩数据可以指导路基填土的高度，坡脚桩可以指示出填土范围。

路基测量是一项超累计的工作，测量及计算单调且工作量较大，xx 的太阳只用了三天时间就把我们几个实习生晒得黑不溜秋。由于原料的问题，有时一段匝道碾压后与碾压前的高差只有三四公分，但也不得不对碾压后的路基进行测量。路基最高处填土达五米高，只得反反复复对路基进行测量及放样，昨天 NW 匝道，今天 WN 匝道，翻来覆去——闲时在项目部看《施工员一本通》，上面有一句话：作为施工员，必须有具有一定的身体素质。这次实习，我觉得这上面还得加上一句：还必须有一定的心理素质，因为工程施工实在是太单调了。

四、实习中的反面教材

其次实习工地上施工员们都有着丰富的施工经验，无论是测量还是钢筋的绑扎，与那些老师傅们在一起，确实很学到许多的施工知识。

便是最为简单的棱镜的扶直，老师傅们所教的方法也能让人耳目一新。

不过，实习中遇到的一些反面教材也不得不让人深以为戒，无论将来有用与否，这些都将是人生中的一笔财富。

反面教材 1：总工闭门造车

项目部对 xx 立交桥项目有一个详细的项目施工计划，但是每周的例会上，施工员们总结当周的施工进度时，总是会质疑项目总工程师所制定的“施工计划”。举例：xx 立交桥的 WS 及 NE 匝道临近一加油站，在施工计划中，这两条匝道本是已进入路面铺筑沥青，但是此地的交通量大，加油站迟迟不能拆迁，再加上附近有金库等报密级别很高的特殊部门，地下有特殊的军用电缆无法动土，两条匝道自征地后一直处于荒废状态，连清表的工作都没有完成。像这样的无视特殊情况但已制定了所谓的计划的地方还有数处，每月的施工进度还不能完成计划的 40%（施工员的原话），为此施工员们意见很大，觉得所谓的计划完全是闭门造车，根本行不通。

反面教材 2：施工组织不利

浇筑混凝土箱梁结构是环节最多、最不易控制的一道工序，在施工中必须解决好施工组织、浇筑顺序、强度、坍落度控制、振捣及孔道保护等一系列问题才能保证浇筑质量以及下道工序的顺利完成。

然而，箱梁的第一次浇筑便出现了较大的问题，现场的监理负责人大发雷霆。由于翼板梁浇筑时，正值最热的中午，混凝土初凝时间缩短，现场指挥的项目经理等调配人力不及时，部分翼板及预应力的齿块振捣不及时，混凝土初凝后没法用插入式振动器进行振捣，而项目部也没有准备平板式振动器。用那位监理负责人的话说：“这翼板中间肯定会气泡，到时如果拆模的时候翼板出现裂缝，那么我们一个也跑不了。而且这些齿块肯定要不得，一定得凿掉！”。

可惜，浇完混凝土后实习结束，这些问题到底是怎么个除理法，不得而知。不过因施工组织不利，没能及时发现问题，更没能及时的做出反应，从而引发大问题这件事，值得我们深思。

五、实习总结

这次实习，虽只四十余日，也算不得完美，但实习所得却是实实

在在。实习与在学校中学得，并与书本相验证，得以下几点实习总结。

1、书本中的重点（考验重点）可能在施工中毫无用武之地

在实习前，虽然有听闻过书中知识于施工作用不大这种说法，但自己真实感受了一次现场施工后才深深体会到书本知识与施工应用的出入。一座主跨线桥仅 180 米，工程主线全长仅 3 公里的立交桥，其各类设计图纸有数尺之厚。在设计图纸中，无论是道路中线控制点的坐标还是排水管道井口的坐标，凡是要精确得到的，设计图纸上都标出得清清楚楚。书本中关于竖曲线、横曲线的计算，在施工过程中压根就用不到。

2、书本中没有加以强调的部分不能忽视

由于这次实习本要的工作是测量，翻看测量的教科书发现，三百页的书本提到“后方交会”的仅仅四页。而在实习的测量中使用最多的却反而是“后方交会”。当然这部分理论性并不多，主要是动手能力，但这也从侧面反应了，书本中无有什么非重点，凡是施工中能够用到的，它们都将发挥作用。

像这样的例子有很多，《路基路面工程》中“沥青路面的设计”绝对是重点，但施工所要用到的，不是设计，而是不怎么受到重视的“用 60KN~80KN 压路机”部分。

3、一定要学会使用常见的办公软件

土木工程行业的 CAD 固然不必说，这是必需学会的。但以前一直认为只有房建才要用到的“天正”居然也能在内业时起到一定的作用。平时在学校，只需要用 Word 打打字，但工作中用得最多的还是 Excel，这次实习发现关于 excel 的使用，自己完全只是刚入门级的。

另外还有像博奥软件、PS 等等。

如果说实习仅仅是为了得到施工经验，那是远远不够的。这次 xx 之行，不止是给了一次与书本、课堂知识相验证的机会，我觉得更主要的是暴露了我们学识的不足。施工经验可以慢慢学，但知识却很有可能在以后的生活中将再没有像学校这么好的地方来让我们予以掌握。

土木类实习报告 篇 2

紧张的期末考试刚结束，我们土木系大三的学生又要开始维持一

个月的生产实习，土木系大学生建筑工地生产实习报告。还记得开动员大会的时候，我们是那么的起劲，认真的做着笔记，老师讲的“三看、二动手、一学习工地管理技术”都记了下来，豪情满志的准备去工地上大干一番，把所学到的东西都用上去。

回到家，拖亲戚帮忙找了个实习单位——xxxx 房地产开发有限公司，现阶段有两了项目：一个项目马上要结束了，另一个 20 号才开工。叫我 20 号去新的项目部那，到时等电话。在家休息了一个星期问问同学都已经开始实习一个星期了。这时我的开始有点焦虑了，新的项目开工是主体开工呢，还是开始土方工程，学校要求要主体正在建的工程，电话也没打来，越想越担心。等到 20 号我便有个人去了实习单位问问情况，找到了郭经理便讲明了来意，交流后决定让我去快要建好的工程，虽说快要建好但也能学到很多东西，我起初也很迷惑，都快建好了还能看到学到什么啊。下午便带我来到了“xxxx 城”，见到了项目经理，帮我安排了一位师父，这便开始了艰苦却不乏有意义的实习。在去找单位的过程中，我学到了——机会是等不来了，要自己主动去寻找的。

第一天我带着“马上就要结束的工程有什么可看的疑问”来到了 xx 城。见到了我的师父楮工——一位很年轻、很负责、很专业知识扎实的工程师，实习报告《土木系大学生建筑工地生产实习报告》。毕业两年就考到了国家二级建造师。带我一起工地上转了圈，仔细的讲个一下工程的情况，这下我才知道原来在这里能看到学到不少的东西。首先有基本建好的二期 15 栋住宅楼，就等分户、竣工验收了。而后就是我主要接触到的一期的 10 栋住宅楼外加三个地下车库，1#~8# 主体已经建成，陆续的在做外墙装饰工程、门窗工程、内墙砌筑、防水工程等等，接着有一期 9#~10# 号楼地下室钢筋、模板、砼工程。最后是会所的桩基工程。可以说涉及到了方方面面。但一个月的时候毕竟有限，只能侧重某些部分。和师父翻了一篇实习任务书，看看实习内容和要求，知道了重点。师父也说能学到上面的好几项工作，譬如施工组织的编写可以好好的看看，工地例会，定位放线等等。但在实习的过程中也存在了一些问题，其一，由于在甲方实习，有许多东西不

用亲临现场，不用自己去做，这也使得我自己动手的机会就少了，主要以看为主。其二，也是伴随其一而产生的，由于师父工作岗位的定位，做为一名甲方代表，他需要对整个工程的每个环节都要很清楚，管的事就比较多。而我刚接触工地须慢慢学起，一步一步来。每天跟着他到处转，对于一些近距离了解的东西也不是很多了。但是碰到不知道的部位，一些专业名词我都会请教师父。

下面介绍一下我实习期间的工作情况。

第一，对工地的环境有所了解，包括实际的工作环境和人际环境，对于工作环境可以说相当之艰苦，我去时，项目部的办公室刚搬到二期前排的商品房做临时使用，之间导致了办公室内没有避暑设施，特别是刚去的时候正好赶上高温天气，早上过去坐在办公室里，几分钟便大汗淋漓，呆在外面都比里面凉快点。这样的环境也持续的 20 天，而后新办公室建好搬过去，装上了空调，但问题又有了，办公室离工地有一里多路，每天不只要走几个来回。在人际方面短短的一个月却让我接触到了不少人，就施工单位就见到了三四个项目部，从土建到道路再到绿化最后还有桩基项目部，监理更不用说了，办公室就在我们隔壁，算是处的比较熟的，其间还接触到了房管部门、质量检查部门、各分包单位的老板、公司的领导等等。

土木类实习报告 篇 3

实习的目的

1. 通过认识实习增强对建筑结构的理解，使所学知识与实践相结合。
2. 理论联系实际，用实践验证巩固所学知识，并增加对这一行业的感性认识。
3. 通过亲身参与，培养自主发现问题的能力、自主解决问题的能力。
4. 通过观察和亲自操作，更好的印证所学知识，并且了解设计过程中和施工过程中应该注意的细节问题。
5. 了解我国目前施工的工艺和水平，为以后的学习和工作打下基础。

6. 与工人和基层生产干部密切接触，学习他们的优秀品质和先进事迹。

实习的要求

熟悉工程施工管理、技术管理由于实习时间较短，仅参与了施工过程的具体操作。

实习期间要求做到：

- 1、认真按时完成老师所布置的任务，仔细听老师的讲解；
- 2、仔细观察体会，虚心向施工监理人员请教，认真记录实习报告、心得、体会等；
- 3、在实习结束后认真整理所得，提炼出对今后学习工作有益的精华；
- 4、实习结束前写好实习报告。

20xx 年 3 月，我在*****建筑有限责任公司*****新校区项目部实习，主要承担施工工作。这是我第一次正式与社会接轨踏上工作岗位，开始与以往完全不一样的生活。每天在规定的时间内上下班，上班期间要认真准时地完成自己的工作任务，绝不草率敷衍了事。对自己，对工作，对学校的声誉负责。所谓实践是检验真理的唯一标准，通过实习，使我近距离的观察了整个房屋的建造过程，学到了很多很适用的具体的施工知识，这些知识往往是我在学校很少接触，很少注意的，但又是十分重要、十分基础的知识。让我更深一步的了解理论与实际的差别。

经过这次实习活动，让我从实践中对这门自己即将从事的专业获得一个感性认识，为今后专业的学习打下坚实的基础。它不仅让我们学到了很多在课堂上根本就学不到的知识，还使我们开阔了视野，增长了见识，为我们以后更好把所学的知识运用到实际工作中打下坚实的基础。通过生产实习使我更深入地接触专业知识，进一步了解合理控制建筑工程成本重要性，了解工程施工管理过程中存在的问题和理论和实际相冲突的难点问题，并通过撰写实习报告，使我学会综合应用所学知识，提高了分析和解决专业问题的能力。通过这次实习使我学到了很多知识：

(一)、基础底板及基础梁钢筋的绑扎

1. 按弹出的钢筋位置线，先铺底板下层钢筋。根据底板受力情况，决定下层钢筋哪个方向钢筋在下面，一般情况下先铺短向钢筋，再铺长向钢筋。

2. 摆放底板混凝土保护层用砂浆垫块，垫块厚度等于保护层厚度，按每 1m 左右距离可缩小，甚至砂浆垫块可改用铁块代替。

3. 底板如有基础梁，可分段绑扎成型，然后安装就位，或根据梁位置线就地绑扎成型。

4. 底板钢筋如有绑扎接头时，钢筋搭接长度及搭接位置应符合施工规范要求，钢筋搭接处应用铁丝在中心及两端扎牢。如采用焊接接头，除应按焊接规程规定抽取试样外，接头位置也应符合施工规范的规定。

5. 根据弹好的墙、柱位置线，将墙、柱伸入基础的插筋绑扎牢固，插入基础深度要符合设计要求，甩出长度不宜过长，其上端应采取措施保证甩筋垂直，不歪斜、倾倒、变位。

(二)梁钢筋的绑扎

1. 在梁侧模板上画出箍筋间距，摆放箍筋。

2. 先穿主梁的下部纵向受力钢筋及弯起钢筋，将箍筋按已画好的间距逐个分开；穿次梁的下部纵向受力钢筋及弯起钢筋，并套好箍筋；放主次梁的架立筋；隔一定间距将架立筋与箍筋绑扎牢固；调整箍筋间距使间距符合设计要求，绑架立筋，再绑主筋，主次梁同时配合进行。

3. 框架梁上部纵向钢筋应贯穿中间节点，梁下部纵向钢筋伸入中间节点锚固长度及伸过中心线的长度要符合设计要求。

4. 箍筋在叠合处的弯钩，在梁中应交错绑扎，箍筋弯钩为 135° ，平直部分长度为 $10d$ ，如做成封闭箍时，单面焊缝长度为 $5d$ 。

5. 梁端第一个箍筋应设置在距离柱节点边缘 50 mm 处。梁端与柱交接处箍筋应加密符合设计要求。

6. 梁筋的搭接：梁的受力钢筋直径等于或大于 22 mm 时，宜采用焊接接头，小于 22 mm 时，可采用绑扎接头，搭接长度要符合规范的规定。搭接长度末端与钢筋弯折处的距离，不得小于钢筋直径的 10 倍。接头

不宜位于构件最大弯矩处，受拉区域内 I 级钢筋绑扎接头的末端应做弯钩(II 级钢筋可不做弯钩)，搭接处应在中心和两端扎牢。

(三)、板钢筋绑扎

1. 清理模板上面的杂物，用粉笔在模板上划好主筋，分布筋间距。
2. 按划好的间距，先摆放受力主筋、后放分布筋。预埋件、电线管、预留孔等及时配合安装。双向受力板，短方向钢筋在下，长方向钢筋在上。

3. 在现浇板中有板带梁时，应先绑板带梁钢筋，再摆放板钢筋。

4. 在钢筋的下面垫好砂浆垫块，间距 1.5m 。垫块的厚度等于保护层厚度，应满足设计要求，如设计无要求时，板的保护层厚度应为 15mm，钢筋搭接长度与搭接位置的要求与前面所述梁相同。

土木类实习报告 篇 4

前言

实习方向：道路与桥梁工程

实习地点：淮南及其周边地区，合肥市

实习时间：6.12-6.22

实习学生：刘月/04 土木-7 班

贯彻理论联系实际的原则，使学生到施工现场或管理部门去学习生产技术和知识。施工实习不仅对学生能否在实践中演习知识技能的一种训练，也是对学生的敬业精神、劳动纪律和职业道德的综合检验。

土木工程的学习，不仅要注意知识的积累，更应该注意能力的培养，为此，学校为了让大家对本专业有更好的认识，在我们大二的期末，组织了一次外出实习，好让大家可以将平时在课堂上学到的东西联系到实际当中。

进入路桥专业已经一学期了，可对这个专业并不十分了解，现在终于有机会可以对这个专业有个较全面的认识，我们感到十分的开心。

认识实习是土木工程教学计划中第一个实践性教学环节，其对本土学生建立正确的专业思想，树立正确的专业知识学习态度有极其重要的影响作用。

实习分两部分：参观实验室模型，工地，各种建筑和路桥;听讲座。

通过本次实习参观中，我们主要了解了如下内容：1：实际观察各种路桥模型，理论联系实际，认识并了解路桥的结构，2：通过自己实地的观察并记录，了解公路的交通量，计算一般地市内公路桥梁的交通压力，3：了解板的配筋方法、施工要领。4：了解桥梁交通中的作用、及其与道路线型的主从关系。5：了解桥址选择依据，及其与河流走向的关系的内容 和要求。6：了解立交在城市交通中的作用及其主要组成部分。7：了解桥梁、板桥、斜拉桥等的结构构造特点。

本次实习讲座中，我们主要了解到：1、了解路桥结构设计的主要工作内容、工作程序、工作方法及前景;2、了解工程建设监理的主要工作内容、工作程序、工作方法及前景;3、了解路桥工程项目管理的主要工作内容、工作程序、工作

01

目录

1：前言-----

-----/01

2：目录-----

-----02

一：动员大会-----

-----01

二：交通量的测定-----

-----02

三：参观路桥模型-----

-----03

四：参观淮河大桥-----

-----04

五：参观毛集合埠大桥施工现场-----

-----05

六：参观合肥五里墩立交桥-----

-----06

七：听钱七虎的报告-----

-----07

八：参观校内双桥-----

-----08

九：观看混凝土教学录象-----

-----09

十：结束语-----

-----10

02

一：动员大会

6月12日上午7:30,我们土木6、7、8三个班到了校本部开实习动员会,两位老师对实习的安排作了详细的说明。由于大家对本部的情况不是很了解,所以我们好多同学都迟到了。还好,老师没有批评我们,这让我原本因为第一次实习而紧张的心情有了很大的转变,给我们介绍实习内容的是一个上个年纪的教授,虽然岁月的皱纹已经出现在他的脸上,可是他的声音却依然铿锵有力,通过他的介绍我们知道了实习的有关时间(6月12至6月23号)目的(加强理论与实践的联系)地点(大部分是在淮南本市,个别是去别的地方)以及实习期间我们所应该完成的一些任务(仔细观察各种建筑的结构和构造,每天都要写一篇日记)。在这之后他有强调了实习中应注意的安全问题,以前我们学校就有过因为实习期间不注意安全而出现事故的例子,所以他在说这话的时候用了很严肃的语气。因为是认识实习,我们的专业知识肯定不够应付实习中所遇到的一些问题,有鉴于此,老师建议我们在实习前先去图书馆借阅有关书籍,在实习期间以便弄懂和加深对实习时遇到的不明白的地方的理解

老师还交代了一下实习中的注意事项。我们要遵守实习规定的时间,按时到达和按时回来。我们要团结和互相帮助,这样我们的实习一定会顺利的完成。并且在每天的实习之后我们还要写一篇不低于200字的实习日记,记录每天的实习所得,也算是心情日记吧。

01

二：交通量的测定

实习日期：20xx 年 6 月 13 日

实习目的：测定地市道路的交通量

实习地点：森都国际大酒店路口东西方向

组员：程乾，刘月，徐亮，代小明，张勇

我们 6 月 13 号的任务是测道路交通量。我们班的学生分成了三个实习小组，每组平均 10 个人。上午九点左右，我所在的实习小组从宿舍出发，到达了森都国际大酒店路口。虽然我们这组的人员比较少，可是我们还是各自分配了任务，一个人负责记录从东往西的汽车的数量，一个人负责记录从西往东的汽车的数量，其他两个人分别负责自行车数量的测定和摩托车数量的记录。

分好之后我们就开始测量了，我负责的是统计单位时间里汽车的数量，不知不觉的半个小时就过去了，它让很多车辆从我们眼前驶过，同时也让我们想要得到的数据出现在我们的记录纸上。数据如下：自行车：161 辆，其中由北向南 68 辆，由南向北的有 93 辆

摩托车：98 辆，其中由北向南 49 辆，由南向北的有 49 辆

汽车：546 辆，其中由北向南 303 辆，由南向北的有 243 辆

回到宿舍之后我们又对数据进行了分析：自行车的流量(一小时) $S=2*161=312$ 辆/H，其中由北向南 $S_1=68*2=136$ 辆/1H，由南向北的有 $S_2=93*2=186$ 辆/1H；摩托车每小时流量： $M=98*2=196$ 辆/H，其中由北向南 $M_1=49*2=98$ 辆/H，由南向北的有 $M_2=49*2=98$ 辆/H；汽车每小时的流量： $N=546*2=1092$ 辆/H，其中由北向南 $N_1=303*2=606$ 辆/H，由南向北的有 $N_2=243*2=486$ 辆/H。

实习的第一天就这样结束了，总的来说感觉还是不错的，虽然天很热，但是我们还是坚持下来了，这使我们对接下来的实习更有信心了！

02

三：参观路桥模型

实习日期：20xx 年 6 月 14 日

实习目的：参观本部实验室路桥模型

实习地点：本部土木工程系实验室

组员：程乾，刘月，徐亮，代小明，张勇

在与具体的路和桥建筑接触之前，老师安排我们进行了一次各类路、桥模型的参观，当各类桥的模型展现在我们面前时，老师一边给我们讲解，一边拿起相应的模型给我们看，以前只是大概知道桥的一些构造，但今天从老师的讲解中我们知道了更详细的情况：桥梁工程是土木工程中的一个分支，它与房屋建筑工程一样，也是用砖石、木、混凝土、钢筋混凝土和各种金属材料建造的结构工程。桥梁按其受力特点和结构体系分为：梁式桥、拱式桥、刚架桥、吊桥、组合体系桥，吊索桥、斜拉桥等。按照桥的用途、大小模型和建筑材料等方面，桥梁又分为：(1)按用途分类 公路桥、铁路桥、公路铁路桥、农用桥、人行桥、运水桥、专用桥梁。

(2)按照桥梁全长和主跨径的不同分类 特大桥(多孔桥全长大于500m，单孔桥全长大于100m)、大桥(多孔桥全长小于500m，大于100m，单孔桥全长大于40m，小于100m)、中桥(多孔桥全长小于100m，大于30m；单孔桥全长小于40m，大于20m)和小桥(多孔桥全长小于30m，大于8m；单孔桥全长小于20m，大于5m)。(3)按照桥梁主要承重结构所用的材料分类 圬工桥、钢筋混凝土桥、钢桥、木桥(易腐蚀，且资源有限，除临时用外，一般不宜的采用)等(4)按照跨越障碍的性质分类 跨河桥、跨线桥、高架桥和栈桥等。(5)按照上部结构的行车道位置 分为：上承载式桥、中承载式桥、下承载式桥。为了更深的让我们了解桥梁老师也把桥的组成介绍给我们听：桥梁的支撑结构为桥墩与桥台。桥台是桥梁两端桥头的支承结构，是道路与桥梁的连接点。桥墩是多跨桥的中间支承结构年，桥台和桥墩都是有台(墩)帽、台(墩)身和基础组成。

看完桥梁模型之后，我们又来到了道路的设计示意图前面：我国公路等级按照其使用功能分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路、四级公路五个等级。另外，按照公路的位置以及在国民经济中的地位和运输特点的行政管理体系分类为：国道、省道、县道、乡(镇)道及专用公路几种。

公路的结构建设：路基建设、路面建设、公路排水构筑物建设、公路特殊构筑物、公路沿线附属结构建设。

03

四：参观淮河大桥

实习日期：20xx 年 6 月 15 日

实习目的：参观淮南淮河大桥及凤台毛集淮河大桥

实习地点：淮南淮河大桥、凤台毛集淮河大桥

组员：程乾，刘月，徐亮，代小明，张勇

早上 5：50 的时候全班的同学不约而同的集中到了校门口，大约 6：30 的时候三辆客车缓缓而来，车还没停稳，人家便蜂涌而入，各自找好了自己的座位。

7：10 分的时候我们到达了今天的第一站：淮南淮河大桥。

淮南淮河大桥素有长淮第一桥之称。其位于潘集区平圩镇东南端，是淮河上最长的铁路、公路两用桥。淮南淮河大桥由国家投资，铁道部大桥局第四工程处施工，公路桥面沥青摊铺由市政工程公司施工。大桥由市淮河大桥工程指挥部负责工程建设，1977 年 7 月开工，1980 年 10 月完成铁路桥工程，并试车行驶成功。1982 年 7 月公路桥建成通车。

铁路桥正桥 6 孔，孔长 96 米，桥面铺设双轨，南端引桥 61 孔，北端引桥 26 孔，每孔跨径 32.7 米，全长 3428.5 米。河面主桥 6 跨，长 579.6 米，公路桥面至地面垂直距离 38 米。上层公路桥引桥南有 61 孔，北有 19 孔，每孔跨径 32.7 米，全长 3195.7 米，桥面宽 14 米，其中行车道宽 11 米，两侧人行道各宽 1.5 米。主桥正交南岸引线岔下游，北岸引线岔上游，各位于半径 250 米曲线，正桥平坡桥头引线 3%。正桥均为钻孔灌注桩基础，预应力钢筋混凝土桥墩，桥墩直径 1.25 米，水中桥墩下到新鲜岩石层，最深达 38 米，是一座永久性特大桥。

在大约 8：30 的时候我们到达了今天的第二站：凤台毛集淮河大桥。

凤台淮河公路大桥位于 102 省道上，该桥建于 1990 年，桥型为连续预应力斜拉桥。全长 759 米，共分 15 孔，其中主桥长 452 米，

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/665134142130012002>