道路桥梁实习总结报告（精选17篇）

道路桥梁实习总结报告（精选17篇）

道路桥梁实习总结报告 篇1

一、实习工地概况及工程进度

1、工程设计资料

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。接受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、工程实地状况

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，各类内业资类缺失很多，加上上述交通、拆迁等特殊状况，工程进度格外缓慢。炎炎七月，民工数量不足，又由于匝道换填用素土取料因难也使得工程进度远远跟不上所谓的项目部制定的施工方案。

二、实习期间主要负责：测量内外业

实习期间，娴熟把握了水准测量及全站仪测量，能精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生疏。

实习其间的主要测量项目：

1、路基铺筑的高程、横纵坡的把握

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，为施工供应高程数据支持并把握道路的横纵坡。

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合，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，精确把握箱梁底、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洁的放样，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

立交桥跨线桥位于 r=圆曲线上，局部有加宽，跨径布置接受墩台平行布置，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格外认真。

a、 地基处理

防止支架沉陷，地基处理是关键。地基处理的设计数据为清除地表草皮或虚土 32~45cm，在 2cm 平整度的把握指标下做以 20cm 厚的 6%水泥碎石垫层，并设置 2%横坡再在上面做 10cm 厚 c20 混凝土。在地基处理上有部分已做完地面但没有测量数据，内业时这部分数据完全接受"宏'通过 excel 完成的，挖机清表也完全是凭司机的个人经验及现场施工员的任凭指导。"造假'也算是实习中所见所得吧算是了解现场施工的一部分吧。

b、支架搭设

跨线桥支架接受钢管脚手架构件搭设。箱梁标准堆面接受48 x 钢管脚手架，纵横间距*，横杆间距为。测量组主要放样出距道路中心线分别为、及整 5m 桩位置，并测得地面高程，由地面高程推算至设计高程，通过调整支架高度达到把握桥底、翼板线形的作用。地面高程只是一个推算，将支架精确到设计标高所容许的范围内则通过桥面的水准测量得到。

c、支架预压

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

沉降观测，加载前对全部点进行观测，每次加载完成后每隔 2 小时观测一次，最终一次加载完成后，观测到各点均不再沉降为止。观测点分别布设于 1/4、1/2、3/4 跨度截面处。由于测量的要求太高，为节省时间，沉降观测并没有按施工方案精确进行，虽然进行了预压但远没有达到规范要求。但是做内业时数据完全符合要求这又是"宏'的功劳了。

卸载: 沉降量稳定后，即可测出全部点的高程，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退，计算出支架和地基的弹性变形量，据此确定模板精确　　的立模高度和预拱度。

d、模板和钢筋

箱梁外侧模接受整体式定型钢模，端头接受拼装钢模，底模、

内模接受 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《立交桥现浇箱梁施工方案》：预应力管道在充分生疏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，特殊是拐弯点处肯定要精确 ，外形圆滑，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，预应力安装这一倒工序被分包了出去，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。甚是圆满!

f、 混凝土浇筑

立交桥工程箱梁混凝土接受商品砼，用汽车泵打入箱梁模板内，混凝土强度等级为 c50。箱梁混凝土的浇筑实行两次浇筑成型，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，没能看到其次次浇筑、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"振捣不够准时'，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供应高程数据，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，并拉线以把握路基的纵、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洁。

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，跟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。

道路桥梁实习总结报告 篇 2

岁月如梭，一年的实习生涯已经结束。回想当时刚踏入社会时的那份激

情和对将来的无限憧憬，感觉自己是那么的稚嫩。通过这一年来的顶岗实习，不管是对自己的专业知识，还是适应社会的能力，都有了进一步的提升，使自己的思想也不断成熟起来。

此次实习，我主要是在工地试验室从事大路试验检测工作，主要项目是宁乡县黄沩大路改建工程和长韶娄高速十二标。从离开校内的那一刻起，我便知道不管做什么事，都得从基层做起，脚踏实地一步一步前行。做为路桥行业的一员，就应当明白工作环境并没有那么

优越。要想真正学到知识，就

应当吃得了苦。深化施工现场去实践书本上那些理论知识。只有自己去体会，去探究，那些施工工艺和试验知识才会根深蒂固。自己也才会真正学到知识，才能不断进步。

通过这次实习，我更深刻地了解了我们路桥专业知识。高校两年在学完专业基础课和专业课后，逐步具有了较扎实的专业知识，但在校期间所学的内容都是理论知识，在实践中学习和运用已学理论知识还远远不够。同时，我对以前学习和实习中存在的问题和不足有了正确的生疏。从高校出来走上新的工作岗位后，我们所面临的犹如一张白纸，一切都是新的，一切都在等待着我们去努力。因此，面对那么多长期从事路桥工程的同行前辈。他们工作经验比我们丰富，知识学得比我们扎实，我们只有耐下心来，虚心向他们请教学习，我们才会有更大的进步。我们也才会在路桥工程这一艰苦而布满

挑战的工作领域取得更大的收获。我也学到了很多课堂上根本学不到的东西，仿佛自己一下子成熟了，懂得了为人处事的道理，也懂得了学习的意义，时间的贵重与人生的真谛。明白了人一生不行能都是一帆风顺的，只要英勇地去面对人生中的每个驿站!这让我清楚的感到了自己肩上的重任，看清了自己人生的方向。也让我生疏到了试验室工作应有认真认真的工作态度，要有一种平和的心态和不耻下问的精神，不管遇到什么事都要认真的去思考，多听别人的建议，不能太过急躁，要对自己做的事去负责。单位培育了我的实际动手能力，增加了我实际操作经验，对实际的试验室工作有了一个新的开头，更好地为我们今后的工作积累经验。我知道工作是一项热忱的事业，并且要有持之以恒和吃苦耐劳的精神品质。我觉得在这段实习期间里，最重要的是我第一次真正的融入了社会，在实践中了解社会，把握了一些与人交往的技能。并且在此期间，我留意观看了前辈是怎样与上级交往，怎样处理施工方与监理方、业主方之间的关系。利用这次难得的机会，也开拓了视野，增长了知识，为我们以后进一步走向社会打下了坚实的基础。

实习期间，我从未消灭过无故缺勤。我勤奋好学，虚心谨慎，认真听取前辈的指导。对于别人提出的建议虚心听取，并能够认真观看、切身体验、独立思考、综合分析。努力将在学校学到的知识应用到实际工作中，尽力做到理论与实践相结合的最佳状态，培育了我执着的敬业精神和勤奋踏实的工作作风，更培育了我的急躁和素养。能够做到听从指挥，与同事友好相处，敬重领导，工作认真负责，能够

保质保量完成工作任务。回想自己在这期间的工作状况，不尽人意。对此我思考过经验自然是一个因素，然而更重要的是心态的转变没有做到位。现在发觉了这个不足之处应当还算准时吧!由于我明白了何谓工作。在接下来的日子里，我会朝着这个方向努力，我信任自己肯定能够把这些缺点抹掉。实习期间同事及领导对我的指导和挂念使我受益匪浅，以下是我的一点实习心得：

专业技术方面：关于混凝土的早期养护，实践证明，混凝土常见的裂缝

大多数是不同深度的表面裂缝，其主要缘由是温度梯度造成寒冷地区的温度骤降也易形成裂缝。因此说混凝土的保温对防止表面早期裂缝尤为重要。从温度应力动身，保温应达到下述要求：

1. 防止混凝土内外温差及混凝土表面梯度，防止表面裂缝。

2. 防止混凝土超冷，应当尽量设法使混凝土的施工期最低温度不低于使用期的稳定温度。

为人处事方面：首先要真诚。你可以伪装你的面孔和你的心，但绝不行

以忽视真诚的力气。第一天去工地实习，心里不行避开的有些怀疑，不知道师傅怎么样，应当怎么去做，该去干什么等等。踏进试验室办公室，只见几个生疏的脸孔用怀疑的眼神看着我。我微笑着和他们打招呼，尴尬的局面马上得到缓解。我觉得，经常有一些微小的东西简洁被我们忽视，比如轻轻的一声问候，但它却表达了对同事对伴侣的敬重与关怀，也让他人感觉到被重视与被关怀。仅仅几天时间，我就和同事们打成一片，很好的跟他们沟通沟通学习。其次是沟通。要想在短暂的实习时间内，尽可能多学到一些东西，这就需要跟同事有很好的沟通，加深彼此的了解。刚到试验室，主任并不了解你的工作学习能力，不清楚你会做哪些工作，不知道你想了解什么样的知识，所以跟主任建立起很好的沟通是很必要的。同时我觉得这也是我们将来

走上社会的一把不行或缺的钥匙。通过沟通了解，同事对我有了大体的了解，一边有针对性的教我一些试验员的实践知识，一边依据我的爱好赐予我更多的指导和挂念。在这次实习中，我真正学到了教科书上所没有的知识，拥有了实践经验，这才真正体现了知识的价值--学以致用。最终是主动出击。当你可以选择的时候，把主动权握在自己手中。在试验室的时候，我会主动打扫卫生，主动帮师傅做一些力所能及的事情，并会乐观地查找合适的时间，

向师傅请教问题。跟师傅就像跟伴侣那样沟通，谈生活学习以及将来的工作，通过这些我就和师傅走得更近。在实习当中，师傅就会更情愿更多地指导我，使我获得更大的收获。有时我就自告奋勇，独自去工地进行试验。我心里感

觉很兴奋，由于我的主动，我巩固了我所学的知识，并且得到了师傅的认可。

短暂的顶岗实习尘埃落定了，自己也顺当地完成了实习任务。实习虽然

是结束了，但是内心照旧感到沉甸甸的。在此，我要感谢学校及实习单位给我供应这次实习的机会，也感谢老师及同事的指导与挂念，我充分理解实践与理论知识结合的重要性。以后的道路照旧很长，我会连续努力，创造一个奇特的明天。

道路桥梁实习总结报告 篇 3

实习方向：道路与桥梁工程

实习地点：

实习时间：6.12-6.22

实习学生

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管理知识。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，不仅要留意知识的积累，更应当留意能力的培育，为此，学校为了让大家对本专业有更好的生疏，在我们大二的期末，组织了一次外出实习，好让大家可以将平常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，可对这个专业并不格外了解，现在最终有机会可以对这个专业有个较全面的生疏，我们感到格外的快活。

生疏实习是土木工程教学方案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：参观试验室模型，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：实际观看各种路桥模型，理论联系实际，生疏并了解路桥的结构，

2：通过自己实地的观看并记录，了解大路的交通量，计算一般地市内大路桥梁的交通压力，

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、工作法及前景。

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具体的说明。由于大家对本部的状况不是很了解，所以我们好多同学都迟到了。还好，老师没有批判我们,这让我原本由于第一次实习而紧急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消灭在他的脸上，可是他的声音却照旧铿锵有力，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(大部分是在本市，个别是去别的地方)以及实习期间我们所应当完成的一些任务(认真观看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留意的安全问题，以前我们学校就有过由于实习期间不留意安全而消灭事故的例子，所以他在说这话的时候用了很严峻 的语气。由于是生疏实习，我们的专业知识确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留意事项。我们要遵守实习规定的时间，按时到达和按时回来。我们要团结和相互挂念，这样我们的实习肯定会顺当的完成。并且在每天的实习之后我们还要写一篇不低于 100 字的实习日记，记录每天的实习所得，也算是心情日记吧。

二：交通量的测定

实习日期：x 年 6 月 13 日

实习目的：测定地市道路的交通量

实习地点：x 大酒店路口东西方向

组员：

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动身，到达了 x 大酒店路口。虽然我们这组的人员比较少，可是我们还是各自安排了任务，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。

分好之后我们就开头测量了，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消灭在我们的记录纸上。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 s1=68*2=136 辆/1h，由南向北的有 s2=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 m1=49*2=98 辆/h，由南向北的有 m2=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 n1=303*2=606 辆/h，由南向北的有 n2=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念了!

三：参观路桥模型

实习日期：x 年 6 月 14 日

实习目的：参观本部试验室路桥模型

实习地点：本部土木工程系试验室

组员：

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，当各类桥的模型呈现在我们面前时，老师一边给我们讲解，一边拿起相应的模型给我们看，以前只是或许知道桥的一些构造，但今日从老师的讲解中我们知道了更具体的状况：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筑的结构工程。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。依据桥的用途、大小模型和建筑材料等方面，桥梁又分为：(1)按用途分类大路桥、铁路桥、大路铁路桥、农用桥、人行桥、运水桥、专用桥梁。(2)依据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 80m;单孔桥全长小于 20m，大于 5m)。依据桥梁主要承重结构所用的材料分类垢工桥、钢筋混凝土桥、钢桥、木桥(易腐蚀，且资源有限，除临时用外，一般不宜的接受)等(4)依据跨越障碍的性质分类跨河桥、跨线桥、高架桥和栈桥等。(5)依据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：我国大路等级依据其使用功能分为高速大路、一级大路、二级大路、三级大路、四级大路五个等级。另外，依据大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)道及专用大路几种。

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

四：参观 x 大桥

实习日期：x 年 6 月 15 日

实习目的：参观 x 大桥

实习地点：x 大桥

组员：

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日的第一站：x 大桥。

x 大桥素有长淮第一桥之称。其位 x 镇东南端，是上最长的铁路、大路两用桥。x 大桥由国家投资，铁道部大桥局第四工程处施工，大路桥面沥青摊铺由市政工程公司施工。大桥由市 x 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 月大路桥建成通车。

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，大路桥面至地面垂直距离 38 米。上层大路桥引桥南有 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，预应力钢筋混泥土桥墩，桥墩直径 1.25 米，水中桥墩下到新颖岩石层，最深达 38 米，是一座永久性特大桥。

五：参观大路大桥施工现场

实习日期：x 年 6 月 16 日

实习目的：参观大路大桥施工现场，了解桥梁施工的一般步骤及施工中的留意事项，混凝土结构等

实习地点：大路大桥施工现场

组员：

今日的实习第一次与施工接触，参观的是 x 高速路的 x 段施工现场，到了之后，有此工程的项目经理带我们参观。今日参观 x 高速路的第八和第九路段。项目经理一边带我们往施工现场走去，一边给我们介绍有关的工程状况。

位于 x 市 x 区 x 乡全长 14.333km 起讫桩号 k60 500-k74 832.5 设计标准：全封闭，全立交;双道向四车道，高速大路。路基宽 28 米，主要工程量：路基土矿 258.893 立方米，大中桥 227.12 米(共 4 座)小

桥 120.9 米(共 4 座)分别立交桥 1306.77 米(共 7 座)，通道 25 道，涵洞 42 道，互通立交 1 处，合同期 14 个月。

果真是很长，一开头全部同学还都可以跟的上，后来有的同学就觉得路线太长了不情愿走了。好不简洁参观完了这一路段正预备回去了，老师突然向那个经理提出要去另一段参观的要求，经理说那在三公里以外呢!没事，去看看老师说道，就这样我们又马不停蹄地前往第九合同段参观。

是特大一号桥。位于北岸，全长3773米，起讫桩号k74 832.5-k78 565.5。设计标准：全封闭，全立交;双道向四车道，高速大路。主要工程量：桩基498根，露台系梁68个，墩桩448根，盖梁224道，预制箱864片，混凝土总量为999111.21立方米，工期为17个月。

今日是最累的一天，但也是最刺激的一天，不仅丰富了我们的知识，而且也熬炼了我们的身体，真是一举两得!

六：参观立交桥

实习日期：x年6月18日

实习目的：参观立交桥

实习地点：立交桥

组员：

立交桥简介：

立交桥位于x市长江路、合用化路、屯溪路交叉口。设计为双y型定向式加环形匝道组成的四层(地面三层、地下一层)互通式立交桥。桥梁由两段高架桥及17条匝道组成，道路累计全长9536.4米(其中桥长3886.14米)。设计总路线17条(5个路口)，各类道路总面积145300平方米。

是一项综合性城市交通枢纽工程，立交桥是安徽省委、省政府提出建设x大都市的起点和标志工程，该桥工程质量经x市政工程质量监督站验评为优良等级。该桥荣获安徽省市政工程质量最高奖市政工程银路奖和铁道部优质工程一等奖。还被评为x市十大名胜景观之一五里飞虹。

立交桥位于 x 市区西部，在长江西路、屯溪路、合作化路的会合处，距离市中心 2.6 公里，是安徽省第一座高标准大路立交桥，成为 x 市一环路上的壮丽景观。1995 年 6 月开工，1996 年 6 月 20 号竣工。这座立交桥分地上三层.地下一层，桥梁面积 4 万平方米，占地 8.9 公顷。为双 y 定向式加环型匝道的四层互通式立交，分五个交叉道向四周幅射，解决了 17 个流向的交通。道路累计全长 9536.4 米(其中桥长 3886.14 米)。设计总路线 17 条(5 个路口)，各类道路总面积 145300 平方米。最高一层的高梁桥，距底层路面高达 21 米，长 11oo 多米，桥梁全长 3886m。立交桥配套建设了园林绿化工程，绿化面积达 5 万平方米。桥心区由四块游园绿地组成，其中 1 号、4 号绿地为开放式游园，绿地上铺草坪，内有喷泉、金字塔等，2、3 号为封闭绿地，有金叶女贞，红叶小桀等组成 s 形曲线。整座桥梁设计新颖高雅，造型美观流畅，功能合理完善，气概宏伟壮丽。整个桥梁纵横交接，四通八达如十几条巨龙翻江倒海，给人以美的动感。立交桥投资 2 亿多元。

1995 年 6 月开工，1996 年 6 越 20 竣工，立交桥占地 15 公顷，为双 y 足向式加环型匝道的死层互通式立交桥，共有 17 条匝道，机动车道全长 9.78 公里，面积 10.4 万平方米。桥梁全长 3886m，面积 4.16 万平方米，立交桥配套建设了园林绿化工程，绿化面积达 5 万平方米。桥心区由四块游园绿地组成，其中 1 号、4 号绿地为开放式游园，绿地上铺草坪，内有喷泉、金字塔等，2、3 号为封闭绿地，有金叶女贞，红叶小桀等组成 s 形曲线。利用设施才能得以存在和进展，而现代城市进展的同时也推动了地下空间的利用。城市地下空间利用与城市地面活动的规模与质量存在亲密联系，必需保持两者平衡进展。

在高密度城市化的时代，为了支持地表、空中的土地利用，消灭了一些前所未有的多种用途的地下空间利用形式。现在，人们期望形成的是一种在受到土地空间制约时能有效发挥功能的城市地下空间利用体系。人们正在探究城市体系的最佳状态，意在通过修改部分城市规划建设法案与城市区域开发制度，建立一套合理的科学的城市综合开发制度，包括立体交通制度、公共沟制度、地下停车场规划建设与管理制度、集中供热系统建设制度、中心城区再开发制度等因此学校在我们实习的时候给我们请中国工程院的院士 x 教授来给我们做了一篇关于地下空间的进展和利用的学术报告。报告共分六部分内容，具体如下：

一、现代的地下空间利用：

1、地铁。

2、其他设施。燃气管道网络，供水网络，污水排放网络，电

力管线，暖气系统，电话信息系统，公共设施管道，人行道网络，停车场，地下购物中心，地下道路等。

二、利用地下空间的缘由：

1、土地价格昂贵。

2、气候条件。

3、人类对地面的使用。

4、核防护屏障。

三、地下空间利用中的问题：

1、成本高。越深越高。

2、拆除格外困难等。

四、谁拥有地下空间的使用权?

1、各国的状况各不相同。

2、在日本，土地全部者拥有空中权和直到地心的地下空间全部权。x 年生效《深层地下空间使用法》。

五、地下空间的灾难预防：

1、地震。

2、洪水。

3、火灾等。

六、制定地下空间总体规划的必要性：

1、使用深层地下空间多。

2、拆除格外困难。

3、行人更易受到伤害，尤其是老人们。

4、开发消遣区域的潜力。

由于我国社会城市化的程度和速度越来越高，因此，向地下进展空间显得日益重要，另外一些需要严格保密和高度安全的工程也最好是建在地下。再者一个国家对其地下资源的利用也是表明它综合实力的一个重要部分。总之总之，在城市经济高度进展的今日，不乐观开发利用地下空间而想进一步扩大城市中间的空间容量和有用效能是格外困难的。

八：参观校内双桥

实习日期：x 年 6 月 20 日

实习目的：参观校内北区双桥的施工现场，了解一般小型桥梁的施工过程及工程中的留意事项

实习地点：校北区南北桥

组员：

6 月 20 日吃过早饭，我们就在楼下等着老师来。今日的任务是参观校内内的南北两座正在修建的桥。

老师来后，我们在老师的带领下先看了北桥。这是一座拱桥，总跨度 25 米，共有三跨，中间跨度 12 米，两边跨度 6.5 米。桥墩为圆柱形，上部直径 1.5 米，下部直径 2 米。施工期间工人每天挖一米，十多米的桥墩基础挖了十天左右。

南桥和北桥所跨越的是同一条小河。河的另一边原是校区，现已被我们学校买下，并建起了宿舍楼。为了下学期搬进新宿舍的学生便利上课，修建了这两座桥。南桥是双跨拱桥。两座桥相距不远，建好后肯定会为学校增加不少的风景。

九：观看混凝土教学录象

今日的实习任务是观看有关混凝土的教学录象，通过一个小时的对混凝土的了解和学习我大体上知道了这一在现代建筑中几乎离不开的材料的一些讯息：(1)混凝土是当代世界最主要的土木工程材料之一。它是由胶结材料、骨料和水按肯定比例配制，经过搅拌振捣成型，在肯定条件下养护而成的人造石料。混凝土具有原料丰富，价格低廉，生产工艺简洁的特点，因而其使用两越来越大;同时混凝土还具有抗压强度高，耐久性好，强度等级范围广，使用范围格外广泛，不仅在各种土木工程中使用，就是在造船业，机械工业，海洋开发，地热工程等中，混凝土也是重要的材料。其种类很多，按胶凝材料的不同，分为水泥混凝土(有叫一般混凝土)、沥青混凝土、石膏混凝土及聚合物混凝土等;按表观密度的不同，分为重混凝土(密度》2600kg/m^3)一般混凝土(密度=1950--2600kg/m^3)，轻混凝土(密度《1950kg/m^3);按使用功能不同，分为结构用混凝土、道路混凝土、水工混凝土、耐热混凝土、耐酸混凝土及防辐射混凝土等;按施工工艺不同，又分为喷射混凝土、振动灌浆混凝土等。为了克服混凝土抗拉强度低的缺陷，人们还将混凝土与其他材料复合，消灭了钢筋混凝土，预应力混凝土，各种纤维增加混凝土及聚合物浸渍混凝土等。

(2)混凝土的早期养护：混凝土常见的裂缝，大多数是不同深度的表面裂缝，其主要缘由是温度梯度造成寒冷地区的温度骤降也简洁形成裂缝。因此说混凝土的保温对防止表面早期裂缝尤其重要。从温度应力观点动身，保温应达到下述要求：1)防止混凝土内外温度差及混凝土表面梯度，防止表面裂缝。2)防止混凝土超冷，应当尽量设法使混凝土的施工期最低温度不低于混凝土使用期的稳定温度。3)防止老混凝土过冷，以削减新老混凝土间的约束。混凝土的早期养护，主要目的在于保持适宜的温湿条件，以达到两个方面的效果，一方面使混凝土免受不利温、湿度变形的侵袭，防止有害的冷缩和干缩。一方面使水泥水化作用顺当进行，以期达到设计的强度和抗裂能力。适宜的温湿度条件是相互关联的。混凝上的保温措施经常也有保湿的效果。从理论上分析，新浇混凝土中所含水分完

全可以满足水泥水化的要求而有余。但由于蒸发等缘由常引起水分损失，从而推迟或防碍水泥的水化，表面混凝土最简洁而且直接受到这种不利影响。因此混凝土浇筑后的最初几天是养护的关键时期，在施工中应切实重视起来。所以在施工时我们要谨慎的处理这些大事，依据不同状况不同处理。

十：结束语

持续两个星期的生疏实习就这样结束了，两个星期的时间的确不能说是很长，可是它带给我们的却是永久也忘不了的经受。

在这两个星期里，我们去过 x 大桥，去过 x 大桥，看过 x 大桥，我们知道了有关路桥的更多知识，了解了路和桥的建筑工序和方法，知道了路和桥的大体分类，把握了一些实践的知识，所谓实践是检验真理的唯一标准，这次实习是将我们以前所学的知识初步的与实践联系起来，不仅让我们坚信了以前所学的知识的正确性，同时也拓展了我们的知识面，接触了好多有用的新名词、新术语，也为我们明年将要进行的专业课的学习铺下了道路。在这短短的两个星期里，我们不仅在知识上更上一曾楼，而且在身体素养和意志力上也有肯定的提高，实习期间有下雨天，有高温天气，我们并没有由于这些而不去实习，相反，每天的任务我们都是按时的、保质保量的完成。记得在去参观大桥的时候，天气很热，而偏偏我们所要参观的大桥很长，大热的天没有一个同学嚷着要回去，都是一个个争先恐后的要去看看这座桥的最前段是什么样的，还有就是同学之间的友情也打破了过去狭小的范围，好多平常不怎么说话的同学在这次实习中由于在一个组，所以大家也变得更熟了。

总之，在这次实习中，我们的各个方面都有了进步，信任这次实习给我们带来的经受肯定可以为我们将来的学习和生活供应很大的挂念!

道路桥梁实习总结报告 篇 4

一.实习单位简介

我本次实习是在勉县交通局下属单位勉县路桥工程总公司，该公司成立已近 40 年，具有多年的实地施工经验。曾经参与过川、陕、

甘三省交界处市县级 大路的建设，近十几年参与建设了国道108、西(安)汉(中)高速大路的建设。施工质量均达到了设计要求。近几年，该公司响应国家建设社会主义新农村的号召，乐观投身于农村基础设施的建筑，为农村的乡村大路改造贡献自己的力气。

勉县路桥工程总公司的主要职能有：负责编制全县大路进展规划和年度进展方案并组织实施;负责全县大路、水路基础设施建设、管理和维护;负责公 路、水路基础建设市场的管理;监督组织实施重点大路、水路建设项目、负责大路、水路交通质量、计量、环保、价格的管理工作。负责大路建设项目的立项、报 批、技术标准、技术规范、工程质量的审查管理和监督，组织对工程建设项目的竣工验收和审定工程决算、负责交通战备工作、承办县政府交办的其他事项。

二.本次实习地点

108 国道(或"国道 108 线'、"G108 线')是在中国的一条国道，起点为北京，终点为云南昆明，全程 3356 千米。这条国道经过北京、河北、山西、陕西、四川、和云南 6 个省市。

我本次实习地点为 108 国道陕西的勉县至宁强段，该段经过的车辆多为跨省的长途货运汽车，该地为川、陕、甘三省所处的交通要道。由于该路已经运行了十余年，路面受损严重，严重威逼车辆及行人的安全。政府打算持资修补和改建受损路面。

陕西段 108 国道路改建和修补工程于 20xx 年 11 月完工，改建后的路仍为二级大路，设计行车时速 80 公里/小时，设计使用周期 20xx 年，路面结 构为 20cm 的水泥混凝土路面+20cm 的水泥稳定风化料基层+20cm 的石灰土底基层。尽管在施工中加强了质量管理并改进了施工工艺，但仍是不断消灭各 种类型的裂缝。这些裂缝(不包括面板的干缩裂缝)多半发生在混凝土面板浇注后的 1～2 天内，位置大多在距缩缝 1 米的范围内，个别也有在面板中部开裂的。缝 宽随时间的连续，由细进展到宽，细的只有 0.1mm，认真查找才能发觉。缝深可贯穿板面，严重时基层也会断裂。横向缝较纵向缝居多。

造成面板开裂沉降和断裂的因素是很多的，只要施工中不谨慎随时都可以消灭面板的各种裂缝。当混凝土面板的抗拉、抗折强度低于混凝土的收缩和翘曲 应力时，裂缝就会产生，而随着时间、气温变化、雨水渗入及行车作用，会最终导致全部路面的破坏，目前尚无抱负的修补方法。对裂缝严重的面板只有铲掉重浇新板，在

浇注前应在相邻板的接触面处钻孔埋设传力杆。面板裂缝稍微且不再进展的，可以实行修补。修补工作不但费工费料，外观难看，而且工艺繁杂，使用效果也不及原 有的整体板。为此，施工过程中要严格管理，细心组织，最大限度地降低裂缝的产生。

1 、保证路基最佳密实度

路基的沉降会使其强度减弱，要使沉降一点不发生也是不行能的，即使是路基达到 98%的密实度，那么还有 2%的空隙率，有空隙就会有沉降。微量的 沉降不会造成路基的破坏。因此，为保证路基足够的稳定性，就必需把沉降量减小到最小值，尤其要避开发生影响严重的不均匀沉降。靠自然沉落减小沉降的做法在 高等级大路施工中是不合适，尤其是工期短的工程，更无可能。即使接受加载预压，也是不经济的。

路基发生沉降有两种状况:一是地基脆弱，未做好加固处理，其承载能力低于掩盖在它上面的填土层重力的压缩变形;二是填土层压实不好，密实度小于 设计要求，其强度必定不足，在自重和外力作用下就会发生变形，密实度愈小其变形愈大。为削减因地基沉降而造成的路基变形，在填筑路基前，先清除地基表面的 农作物、树木杂草以及腐殖土，然后用重型压路机械多遍碾压，使地基压实度不小于 93%。

该路全线有 300 米的地基不良地段(属地基过湿)，承载力不足 1.2kg/cm2，车辆在地基上无法行走。填筑路基须先加固地基，并利用冬春地下水位下降的有利条件，深犁地基土 30 厘米深，晾晒，再掺以 8%剂量的石灰翻拌碾压至密实。经检测，地基压实度已达 90%以上。

为使路基有良好的密实度和提高其强度,削减路基的塑性变形和渗透系数,从而增加稳定性,使填土层的沉降量减小到最低限度,结合施工单位的现有碾 压设备,在填筑路基时实行"分层填筑'和"薄层多压'的做法,每层厚度不超过 30cm。曾在 K3+000~K3+100 段填筑长 100 米的试验段，层厚 50cm，填土层的土质为粘性土，用 18 吨振动压路机在最佳含水量时，碾压五遍后检测其压实度小于 93%(达不到设计要求)，连续碾压到十遍，再检测其压实度，发觉无明 显提高。相邻一段层厚 30cm 的填土层长 200 米，用同样的粘性土和碾压机械，当碾压至第四遍后，检测其压实度已达 93%~95%。在有大吨位压实机械的 条件下，如 50 吨振动压路机，重夯以及强夯等，可适当增加每层的填筑厚度，具体的层厚应依据不同的机械经试验确定。为保证有均匀的强度，必需强调"分层填筑'，因不同层次有不同的压实度要求。

2 、提高基层的强度与稳定性

混凝土路面的基层必需具有刚度大、整体性强和水稳性好。常用的基层结构有石灰粉煤灰稳定碎石、石灰土、工业废渣类等半刚性基层。石灰土宜作为底 基层，不宜作为水泥混凝土等高级路面的基

层。石灰土的初期强度和水稳性较低，同时干缩，冷缩易产生裂缝。从面层缝隙渗入的水会使石灰土基层表面水化，降

低强度，同时也易使面层滑动。该路工程接受水泥稳定碎石，它比石灰稳定土好，由于它的水稳性好。该路工程的基层强度要求洒水养生 7 天，其饱水无侧限抗压强 度 0.8Mpa，28 天应达到 1.2Mpa 以上。有一合同段试铺的石灰土底基层，经检测压实度、灰剂量等各项指标都符合要求，唯做灰土饱水试验 时，当一组试件仅在水中浸泡 1~4 小时，全部试件都已松散，根本谈不上有强度。在这样的基层上修筑路面最终造成基层松散/滑动，而使面层坑槽、龟裂连片。

基层强度的均匀性及平整度对混凝土面板质量影响较大。基层施工时若拌和不匀、不同土质混杂使用，灰和土不过筛或粉碎不好而团块多、平整度差，新老路基结合部处理的不好等等都会 造成基层强度的不均匀、基层平整度差，还会使混凝土面板厚度不一以及由此引起的面板内应力不等和增加混凝土板底的摩阻力，这在温度应力作用下，易使面板断裂。

道路桥梁实习总结报告 篇 5

对一名刚刚接触专业知识的高校生来说，假如在学习专业课之前就直接接触浅显的专业知识是不科学的。为此，学院给我们布置了这次实习活动的任务，让我们在实践中对这门自己即将从事的专业获得一个感性生疏，为今后自己人生的进展打下坚实的基础。由于上学期已经进行过了施工的实习，所以这次毕业实习对我们来说已经是轻车熟路了。

首先谈一谈我实习的这个项目，它位于武汉市王家墩商务圈之内，是由中冶集团武汉勘察设计有限公司所属的工程公司承建。我来实习的时候，工地上主要是在做桩基础。实习任务主要来说就是看会图纸和下工地。首先我来说一下看图纸。为了能更明白的了解设计者的设计原理，我还特地查阅了图集，对图纸进行了深化的研究，在这个过程中，还提出了很多有见解性的问题，也和我的师傅进行了激烈的争辩，争取把每处不明白的地方都弄明白。由于实习过后还要做毕业设计，所以看图对我们说的确很重要，大家也都很认真的看。

在看图纸期间我们也下工地进行了实践，看了基础桩的检验、接桩、绑钢筋等。我们观看了基础桩检验的整个过程，对基础桩的检验的仪器是比较先进的，能够检查出大部分不合格的基础桩，其中主要是断桩和上部桩含泥量过大(泥桩)。断桩的形成主要是由于混凝土凝固后不连续，中间被冲洗液等疏松体及泥土填充形成。防治措施主要是混凝土浇注过程中，应随时把握混凝土面的标高，提升要精确牢靠，并严格遵守操作规程。严格确定混凝土的协作比，混凝土应有良好的和易性和流淌性，坍落度损失应满足灌注要求。灌注混凝土要求灌注过程连续、快速，预备灌注的混凝土要足量。泥桩的形成主要是由于机器在接近地面的时候,机器内混凝土大部分被注入到土层内，导致混凝土对下部桩的重压力变小，从而引起土杂质进入混凝土中，导致桩的承载力严重下降，必需予以处理。对泥桩的处理比较简洁，基本上都是挖掉上面的一部分，或许有一米，然后再上面进行接桩，接桩的过程就是桩的混凝土浇注过程，没有太多的技术含量。但是接桩也不是很简洁的，由于接桩的部位低于施工排水面，所以接桩时要人工把接桩处的桩坑内的水排放洁净，这个过程既费人力又费工时，有待于技术的革新。其实早已经有了更简洁便利的施工方法，只是由于还不很经济，所以得不到广泛的应用，那就是预制混凝土桩。预制混凝土桩依据图纸要求在工厂里面加工，对桩的质量把关比较严，所以桩的质量有牢靠的保证，而且预制混凝土桩在打桩过程中主要依据贯入度和尖端摩擦承载力来判断桩的入土深度是否合理，不足时可以接桩，格外便利。绑钢筋我们也特地看了一下，以前只是老师说钢筋

在一个工程中占据的费用很大，现在亲眼所见，果不其然，在一号楼施工现场，放眼望去整个工地都被钢筋所掩盖了，工人们正在劳碌的绑钢筋，大家分工明确，都很认真。所谓实践是检验真理的唯一标准，通过旁站，使我近距离的观看了钢筋笼的建筑过程，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，很少留意的，但又是格外重要、格外基础的知识。比如，钢筋的绑扎，底层基础钢筋的绑扎首先要放样，每一个钢筋笼的接头数只有 25，即 4 根钢筋里只有一个接头，另外，接头要尽量放在受压区内。通过三个多星期的实习，通过实践，使我学到了很多实践知识。现在就浅谈一下我的实习感受。

做一个项目就要涉及到人，涉及到人就要说到管理。先来看一个小小的案例吧!有一次工地上面一个乙炔瓶着火了，在工地上乙炔瓶着火是件很可怕的事。起码说明工地的安全工作没做好。事故发生的缘由是什么?怎么处理这件事呢?事故缘由有二：一个是指挥不当;一个是设计不合理。乙炔瓶着火可能是瓶子已经老化，为什么没有换新的瓶子呢?要是由于人的缘由，怎么去让人为的缘由降低到最小呢?要

是由于技术的缘由那就要去完善技术了!一件小事能引申出来很多的问题让我们去思考。这件事是通过罚了着火区域负责人 500 块钱而告终。但要负责的只有那个人吗?上面的管理者没有责任吗?后来我和这位带班的师傅沟通了。他对上层的管理者表示得极为不满!'他们是做婆婆的，什么时候都有理；我们是做媳妇的，什么时候都没理。'被罚的人如是说。他说这话并不是针对着火这件事的，而是对上层管理者的无奈申诉!底层人员为什么会不满上层领导呢?我想一个好的领导肯定是能让下属信服同时又能让下属感觉到人文关怀，而不是埋怨!

作为管理者或者领导又要具备那些素养呢?由于各行各业的不同这答案也不尽相同。有共同的地方就是都要会管人。针对建筑行业来说除了要会管人之外还必需会设计、施工、业务洽谈包括画设计图、画施工图、力学计算、预算等各方面的技术工作。假如作为一个领导在很多方面还不如下属的话，确定是不能让人信服的。到了开展工作的时候确定会遇到很多麻烦的。最坏的结果是：作为一个将军自己却指挥不动自己的士兵。而我们作为正在校内的高校生应当怎样去提高自己的管理水平呢?扎实的课本基本知识当然是前提，还有就是要增加自己的阅历。见的人多了，人的性格类型也就知道的多了，对什么样的性格类型的人就知道该怎么样去管理别人。从而取得更好的效益!

作为领导肯定要抓主要冲突，小事没必要死抠。我在的那个工地的项目经理就没做好这一点。像买桌子，买打印纸这样的小事也都由自己去亲自去操办。结果是自己成天忙，把自己弄得很辛苦却又是收效甚微。真正厉害的管理者是即使自己一天不在公司也不用担忧会有事发生!

再谈谈施工方面，施工要涉及到好几个方面，有技术、质量、安全等。我所在的项目部成员有七人：项目经理，现场项目经理，技术员，质量员，安全员，资料员，焊接指导。在建筑行业里技术是要求很严格的，画图必需要精确　　，力学计算必需要精准。略微一点差错就可能导致重大损失!总体来说一个项目部对技术员的要求是很高的。质量员的主要工作是把完成的部分去和原来设计的对比，看看误差怎么样，在要求的误差范围内就能合格。安全员主要是去监督现场的设备以防消灭安全隐患。要随时提示现场的施工人员留意安全，对有可能消灭安全问题的设施要准时发觉以避开事故的发生。资料员的主要工作是整理进货清单，哪些材料已到场哪些材料正在用都要记录起来。确定不能消灭糊涂帐。由于焊接技术在钢架结构的重要性占到 70%所以项目部增加了这一职务。钢材和钢材的连接都是靠焊接技术，焊接指导当然是供应技术指导了。随着施工进度的推动会有不同的施工任务。新的施工任务一消灭就势必要出台新的方案。这些方案的制作一般都是由技术员来完成的。方案出来后还需要审批，确定可行之后就可以拿到现场去施工了。只要是涉及到技术方面的东西几乎就离不开 AutoCAD。AutoCAD 的功能的确是很强大几乎是无所不能。对于我们这些正在上学的学生来说就很有必要抓紧时间学习这个应用软件。到了要用的时候才发觉自己操作不娴熟或是不会用那不是一件很恼人的事吗?说到技术当然是少不了力学计算。像承载力的计算，风荷载的影响。力学的计算涉及到的知识当然是那几门力学，包括材料力学，理论力学，结构力学等。在学校里学的知识只是占到一小部

分，更多的知识要到社会上去积累。从现在开头要牢记一句话：活到老，学到老，抓住一切能学习的机会。从现在开头更不要去埋怨说："学什么专业不好或是没用之类的话，专业无冷热，学校无凹凸。'只要基本功学得扎实了，有上进心就总能找到适合自己的位置。

道路桥梁实习总结报告 篇 6

作为一名即将校门、预备踏上社会的高校生，我时辰提示原人要连结踊跃向上、兢兢业业的优良心态，摆正一个进修者的，遵章守纪，勤奋事情，勤奋进修。桥梁工程实习报告人力资源办理结业练习演讲，这学期的最初两个月通过关系，找到南漳新华纺织有限义务公司人力资源部练习。

进止为期一个月的结业练习，由于是高校时期最初练习一次机遇，所以我很是留意，也很认真。由于咱们日常仄凡只能主讲义幼进修理论学问，能有这样的练习机遇，应然就非总特殊憎惜，但愿可以或许通过练习进修一些书原上学不到的学问，堆集真践经验，为日后加入事情打下根原。桥梁工程练习演讲这次练习的目标是进修人力资源办理的真践经验，向处置人力资源办理事情圆面的公司真战职员进修具体的人力资源办理操作，连系所学的专业理论学问，体会控造，滞通领悟贯穿，并培育隐真操作威力。

我的练习总为两个部门：前部门是进修战领悟公司人事办理事情的种种具体操作(聘请与任命，培训战开拓，绩效办理、薪酬办理战人力资源规划等);后部门是正在公司的人力资源部进修，主宏不雅上领悟人力资源办理的具体操作圆式战源程。由于刚主学校出来，且余乏真践经验，我对国有企业性子的人力资源办理事情领悟未几，意识不深。

为了能尽快顺应，更糟地开展事情，我出格重视增加专业学问的进修，向异事学、向书原学的思，不竭提高营业程度，以填补原身专业学问布局的欠余战经受短浅的受限。三人止，必有我师，企业中的每一位带领战异事都是我的教员，他们的丰硕经验是一笔贵重的财产，是我不竭进修的源泉。为此，我踊跃向身边的带领、异事战先辈们就教，虚心吸支他们的贵重经验，以他们的事情思、言止举止、事情法式战事情圆式为楷模，规范战纠副原人圆式、思上的余陷。另一圆面，通过体系地进修企业人力资源开拓与办理、国有企业党务办理真务等营业学问，勤奋控造与企业主营桥梁工程营业相关的相关事情内容，相熟事情源程。

异时，我通细致心阅读企业年鉴、史志，尽快相熟企业成幼汗青战表面以及出产运营形势，出格是控造下层人力资源办理事情的法式，作到心中有底，主而提高事情的针对性，事情结因。其中，我还踊跃操纵文件、网站、办公体系等领悟项目办理、改造、法务律例、纪检监察、企业文化等企业运营办理的思战止动，争原人尽快成幼为公司的一员。积小源成江河，通过远一周的连续进修战相熟企业环境，

我逐步完成了足色的转换，渐渐进入了事情形态。

今次练习没有酬逸，可是却争我思惟上上升到了另一个条理，脑子内里若是是没有工具，永暂会被这个社会裁减。正在隐在这个经济下，每天有数名流才正在彷徨原人的前，每天也有良多家企业为招不到人才而忧忧，他们的契折点值得咱们深思，事真咱们该应具备如何的本质才能正在有一席之地，社会有总工，有专才战通才，隐正在既必要专才，若是你有一技之幼，永暂不会饿死，若是你是复折型人才，百事通隐正在也很吃喷鼻。

若是你异时拥有高档教导，优良的本质，即学问布局，口头表达，中语威力，笔头罪夫，待人办事人品，加上你有姣糟的模样，你简直不消忧忧，由于就业大门为你而开，应然，要共异天时地利，命运也是成才之必不成少的要素。有原人的圈子，远朱者赤，远朱者黑，若是你身边友友本质不敷高，这你很快也成为干才，力争上游，最少你身边也要有跟你情投意折的人，所谓道总歧，而不相为谋。

兴我身边有很多关怀我的，人品很糟，有威力的糟友友使我成为一个小公主，当然原性天真的性格令我每每吃盈，可是有这些可以或许独应一壁的友友，不断正在身边提点我，也主他们身上学到良多工具，有论仍是办事，每小我都必要有团队生疏。这次练习咱们的使命良多，压力不也很大，压力争咱们愈加连折，也争咱们成为糟友友，这一点是我这次最贵重的支成，当然相互有时有些暗涌，可是咱们仍是连折向中，拥有高度的团队生疏，这是咱们学人力资源的十总必要的本质。

走到社会事情，必定要懂得灵使用，社会没咱们想象的浩大，但也没高校里这么杂真，更主要的是随机应变，依据隐真环境把决策或打算改观。出去不克不及把原人要求太高，由于期冀越大，绝望可能会越大，但恰应的期冀与盼望常需要的。时间是靠原人挤出来的，良多环境下咱们的时间总感觉不敷用，可是若是把原人逼下，是能够挤出时间，或者说咱们能够正在统一时间里作更多的工作。这次司理给的很多多少使命都是很紧急的，没有法子，晚点放工，早点上班，若是仍是不行，就只要加班了。我是有酬逸动，加班自然 也没有加班工资，可是我必需加班完成，由于我的目标就是进修。

只要完成使命，我才晓得怎样作。这样才能够学到学问。我发觉，咱们最余的就是人事逸动及其他法令律例政策以及有效沟通(含生理征询)这两大模块，企业中最常呈隐这两圆面的问题，而这两大模块往往是最易处置的，由于上级总会与舍追避而争你去向置，而这也正是查核咱们的真正威力。其他模块如培训，聘请与任命等一系列模块咱们学的学问就够用了,通过日常仄凡多搞的课题就能够巩固了。

其中，这次练习履历还争我发觉，理论与隐真的差距：其他专业的学生一样，刚踏上社会的我摩拳擦掌，大有气概磅礴之势，由于我日常仄凡学了很多多少很多多少的原人以为出去能用的工具。但厥后真践发觉隐真上咱们看的只是根基理论学，尚已拥有成幼潜力，已能容入企业。学校次要是通过进修，控造察看问题、阐发问题、处理问题的思战圆式。据领悟人力资源办理营业范畴将会愈来愈宽，专业总工也有细化的趋向，但人事止政、大事操作战战略办理正在企业是

少不了的。

走进企业才发觉作为人力资源办理事情者一要相熟国度人事逸动及其他法令律例政策，二要控造最新的人力资源办理理论战手艺，三要具备战略家的某些本质，最主要的是可以或许依据的变迁战企业隐真把学到的学问具体化。由于学问老化速率已加速，企业中部变迁更快更浩大，到社会上连续进修才是理论与隐真的最佳连系法子，高校讲堂上学的都是理论学问，良多案例的阐发其真也都不敷真正在，并且还会得到事真意思。

事情中的人力资源办理事情，良多圆案若是用高校的理论学问来作，最初都真止欠亨的，以至会被失。要认真进修营业学问，正在事情上争创佳绩。要成为一名及格的企业办理层员工，首要前提就是要成为营业上的。应付圆才走出高校校门加入事情的我来说，首要使命就是要进修、娴熟控造营业学问，始终以踊跃的事情站场、高度的义务感战总秒必争的投入到事情中;要正在增加营业学问进修的异时，踏结壮真地作糟原职事情，戒骄戒躁，争与正在原人的事情岗亭上作出优异的成就。要与幼补短，不竭完善原人。要精确　　的意识原人，正在事情中不单要发抑原人的幼处，还要客不雅地面临原人的有余之处，更进一步重视熬炼原人的应变威力、和谐威力、组织威力以及创造威力，不竭正在事情中进修、朝上进步。

回瞻这个月的练习履历，当然正在思惟战事情上都有了新的前进，但距原人的要乞降期冀另有不少的差距，次要表示正在：(1)对所处置营业的专业学问还不敷丰硕战体系，进修的体系性战深度也还不敷;(2)思忖问题不敷成熟战片面，有时呈隐经验有余、简洁感动、急躁、毛糙等问题;(3)站异生疏不强，创造性开展事情不敷;(4)和谐、交换战沟通技拙还不敷娴熟，文字把握威力尚需进一步提高;(5)事情的打算性不强，事情思有时不敷浊晰。

此后，我将着重正在以下几个圆面完善原人：一是进一步强化进修生疏，充总原人。连续把进修作为提高原人的次要路子，连结勤于进修、勤于思虑的优良习惯，不竭吸纳新学问、控造新技术、加强新原事，正在向书原进修的异时留意支集种种消息，普遍罗致种种养总。

二是进一步强化职责生疏，争创一源事情业绩。连续作糟职责范畴内战带领交办的事情使命，静心苦干，昂扬朝上进步，追求杰出，勤奋创造一源的事情业绩。

三是进一步强化朝上进步，提高总析本质威力。勇于发觉战纠副原人事情中的错误谬误、错误，不竭调解原人的头脑体例战事情圆式，勤奋培育结真的理底、结壮的事情作风、缜密的组织威力战严密的阐发威力。雄关漫道真如铁，而今迈步主头越!应前的事情，我将戒骄戒躁，针对具有的有余战盈弱，以连续进修为动力，勤恳事情为原人的已来创造出一片夸姣的蓝图。

时间似箭，不知不觉中，高校糊口即将竣事。为了将讲堂上的

理论学问能跟糟的战企业的具体真践相连系，争理论创造价值，咱们学院置置了这次专业练习。

作为一名即将校门、预备踏上社会的高校生，我时辰提示原人要连结踊跃向上、兢兢业业的优良心态，摆正一个进修者的，遵章守纪，勤奋事情，勤奋进修。这学期的最初两个月通过关系，找到南漳新华纺织有限义务公司人力资源部练习。进止为期一个月的结业练习，由于是高校时期最初练习一次机遇，所以我很是留意，也很认真。由于咱们日常仄凡只能主讲义幼进修理论学问，能有这样的练习机遇，应然就非总特殊憎惜，但愿可以或许通过练习进修一些书原上学不到的学问，堆集真践经验，为日后加入事情打下根原。

道路桥梁实习总结报告 篇 7

高校生活是紧急而又布满期望的日子,学习的闲暇时总是憧憬着背起行囊,远离亲人伴侣以及师长护佑,去走真正属于自己的路。然而当我们最终可以像刚刚长满羽毛的雏鹰般离开长者们搭建好的巢穴,独自一人走上社会工作这个大舞台时,却发觉人生的道路原来是如此的坎坷不平,任何人的成功都是经受一番狂风暴雨的。

实习生活中,让我学会了不少东西,原来的那种心高气傲没有了,取而代之的是脚踏实地的努力工作学习。当我摆正自己的心态,从初涉社会工作的被动状态转变到开头适应社会的主动状态,以放松的心情,充分的精力重新回到紧急的学习工作当中时,我突然有种这样的感受:短短一个月,仿佛思想又得到了一次升华,心中又多了一份人生感悟。

这次实习让我深刻体会到读书当然是增长知识开阔眼界的途径,但是多一些实践,畅徉于实事当中,触摸一下社会的脉搏,给自己定个位,也是一种绝好的提高自身综合素养的选择。

此次实习使我走出了校内,来到了工地实习,在社会这个高校校中学习实践知识。这也是我第一次真正接触社会,感受社会。

道路桥梁实习总结报告 篇 8

实习概况

实习方向：道路与桥梁工程

实习地点：湖南

实习时间：20__.9.3—20__.9.14

实习学生：_____

实习分两部分：参观正在建设的道路和桥梁、听讲座。

通过本次实习参观中，我们主要了解了如下内容：

1.实际观看各种路桥模型，理论联系实际，生疏并了解路桥的结构，

2.了解板的配筋方法、施工要领。

3.了解桥梁交通中的作用、及其与道路线型的主从关系。

4.了解桥址选择依据，及其与河流走向的关系的内容和要求。

5.了解立交在城市交通中的作用及其主要组成部分。

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、了解工程建设程序的主要工作内容、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 。

本次报告由湖南工程学院的建筑工程学院土木工程教研组的陈爱军老师组织策划的，给我们做的是关于道路工程的报告，陈老从道路工程的起源讲到最新一些道路进展的现状，从能源与环境的关系着重强调了，做为新一代的祖国建设者不仅要在结构上，形式上令人满足，还要做到节省，与环境的相和谐的进展观。以下为简要记录。

道路工程学是从事道路的规划、勘测、设计、施工、养护等的一门应用科学和技术，是土木工程的一个分支。道路通常是指为陆地交通运输服务，通行各种机动车、人畜力车、驮骑牲畜及行人的各种路的统称。

道路按使用性质分为城市道路、大路、厂矿道路、农村道路、林区道路等。城市高速干道和高速大路则是交通出入受到把握的、高速行驶的汽车专用道路。

道路工程历史源远流长。历史上最早的原始社会人群，因生活和生产的需要，形成自然 原始的人行小径。以后要求有更好的道路，取土填坑，架木过溪，以利通行。当人类由原始农业到驯养牲畜后，渐渐利用牛、马、骆驼等乘骑或驮运。这种生产力的飞跃进一步要求更适用的道路，因而消灭驮运道。

道路工程学的研究内容主要有：道路网规划和路线勘测设计、路基工程、路面工程、道路排水工程、桥涵工程、隧道工程、附属设施工程和养护工程等。

道路网规划应考虑各种交通运输综合功能的协调进展，路网布局的完善。路线勘测设计应选定技术经济最优化的路线，对平、纵、

横三个面进行综合设计，力争平面短捷舒顺、纵坡平缓均匀、横断面稳定经济，以求保证设计车速、缩短行车时间、提高汽车周转率。对路基、路面、桥梁、隧道、排水等构造物进行细心设计，在保证质量的条件下降低施工、养护、运营和交通管理等费用。

路基既是路线的主体，又是路面的基础并与路面共同承受车辆荷载。路基按其断面的填挖状况分为路堤式、路堑式、半填半挖式三类。路肩是路面两侧路基边缘以内地带，用以支护路面、供临时停靠车辆或行人步行之用。路基土石方工程按开挖的难易分为土方工程与石方工程。

路基工程在道路建设中，工程量大、占地广，常为把握施工进度的关键，故要求尽可能与沿线农田水利建设相结合并力争节省用地;依据标准设计，严格把握施工质量，保证路基具有足够的强度和稳定性;搞好排水和防护加固工程，沿河路基应留意不被洪水沉没冲垮;填方工程应慎选土质并分层夯实，对其密实度和含水量进行现场把握;冰冻地区还应设置防冻层或设置隔水层和隔温层，切断毛细水，削减负温差的不利影响;当路线通过悬岩峭壁需修建悬出路台或半山桥，陡峻山坡则需修筑挡墙、石砌护坡或护脚等工程以保证路基和山体的稳定;当路线不能避让必需通过特殊或不良地质、水文的地区或路段时，路基工程应针对其具体状况和特征，实行防治措施。

为适应行车作用和自然因素的影响，在路基上行车道范围内，用各种筑路材料修筑多层次的牢固、稳定、平整和肯定粗糙度的路面。其构造一般由面层、基层(承重层)、垫层组成，表面应做成路拱以利排水。路面按其使用特性分为高、次高、中级、低级路面四级。按其在荷载作用下的力学特性，路面可分为刚性路面和柔性路面。

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/998033125047006053