

最新路桥实训收获和心得体会(优质9篇)

每个人都有自己独特的心得体会，它们可以是对成功的总结，也可以是对失败的反思，更可以是对人生的思考和感悟。大家想知道怎么样才能写得一篇好的心得体会吗？下面小编给大家带来关于学习心得体会范文，希望会对大家的工作与学习有所帮助。

路桥实训收获和心得体会篇一

您好！

衷心地感谢您在百忙之中垂阅此信，为一位满腔热情的大学生开启了一扇希望之门！怀着对贵公司积极进取精神的敬慕和对美好未来的憧憬，谨向贵公司发出这封求职信，请允许我毛遂自荐。很荣幸您能在百忙之中翻阅我的求职信。

我能够给贵公司写出我的求职信，那我就已经做好了心理准备，既有不被录取的心理准备，也有将要被录取的心理准备，这样才不会失去常态，时刻做到心中有数。

我相信虽然我是迎接毕业生，但是我有着初生牛犊不怕虎的精神，我可以没有任何压力的投入到工作中去，我也可以没有那些已婚人员的浮躁心理，我所做的就是要做好工作，没有任何的杂念。

我也希望贵公司能够看到我想加入到贵公司的迫切之心，如果我加入贵公司，我一定会在公司给我的小小平台上做出自己的最大努力，在公司的工作岗位上发光发热。

如果贵公司不录取我，只能说明我的能力达不到贵公司的要求，我会在以后的生活学习中继续努力的，我相信我会做好的。

此致

敬礼！

求职人：

年月日

路桥实训收获和心得体会篇二

第一段：引言（文章背景介绍）

近年来，随着城市发展的脚步加快，路桥建设变得越来越重要。然而，随之而来的也是路桥病害问题的日益凸显。作为一名工程师，我在长期的实践中积累了一些关于路桥病害的心得体会，下面将就此进行总结和分享。

第二段：了解病害根源并提出预防措施

路桥病害的形成，往往与各种自然和人为因素密切相关。比如，气候变化、地下水水平变动和交通运输的频繁使用，都会对路桥的稳定性造成一定的影响。因此，在路桥设计和施工过程中，应首先全面了解病害的根源，然后提出合理高效的预防措施，以降低病害发生的概率。

第三段：加强路桥维护与管理

路桥病害往往是由于维护和管理不到位所导致的。因此，加强对路桥的日常维护和管理显得尤为重要。例如，在结构设计中应充分考虑材料的使用寿命和承载能力，确保其长期稳定性；在施工过程中要严格控制质量，注重施工工艺，防止疏漏或工艺不当造成的漏洞。此外，定期检查和修复路桥，及时处理并记录各类问题，是维护和管理的关键环节。

第四段：利用新技术推动路桥建设进步

随着科技的发展，越来越多的新技术被应用到路桥建设中，为预防和治理路桥病害提供了新的途径。例如，使用地下水位监测仪器，可以及时掌握水平变动情况，从而提前采取措施；利用材料工程技术，生产更加耐磨损和耐腐蚀的建筑材料，延长路桥的使用寿命。因此，在实际工作中，我们应积极学习新技术并加以实践，推动路桥建设的不断进步。

第五段：加强交流合作，共同应对路桥病害挑战

面对路桥病害的挑战，任何个人或单位都难以独自承担。因此，加强交流合作是解决该问题的关键。例如，工程师们可以经常组织交流会议，分享各自的经验和教训，共同探讨解决方案；政府和相关企业也可以加强合作，共同投入资源和资金，提升路桥建设和维护的整体水平。只有通过合作和共同努力，我们才能更好地应对路桥病害问题，为城市的发展提供更加可靠和稳定的交通保障。

结尾段：

路桥病害是制约当代社会发展的一大问题，解决这个问题需要全社会的共同努力。通过了解病害根源并采取预防措施、加强维护管理、利用新技术推动建设进步和加强交流合作等方面的努力，我们才能够解决这个问题，为城市的发展提供更加牢固和可靠的基础设施。同时，我们也要不断学习和创新，及时将新技术、新理念应用于实践，以推动路桥建设向更加绿色、智能和可持续发展的方向发展。

路桥实训收获和心得体会篇三

二、专业实践阅历远不够丰富。由于以前专业实习时间较少，因此很难将所学知识运用与实践中去，通过实践所获取的阅历更是很短缺。所以，今后我们在工作岗位上，一定要抓住

机会，多向 路桥工程工人师傅学习， 同时要转换学习方法和态度， 改变以往过于依赖老师的被动吸收学习方式， 应主动积极向他人学习和请教， 同时加强自学能力和驾驭解决难题的本领。

三、专业知识在工程中运用不够灵活。通过这次毕业实习，我切实感受到以前所学的专业知识运用欠灵活。这主要是对所学的知识没有形成一套完整的体系， 这些零散的知识点运用起来很困难， 因此， 今后在学习和实践中应该重视积累和运用， 使所学的知识由量变到质变， 发挥更大的指导作用。毕业实习很快就告一段落了， 但通过这次短短的实习， 我从只学到了许多以前在课本上难以学到的知识， 这些新的收获， 将对我们正在进行的`毕业设计准备工作和即将走上岗位的工作具有更实际的指导意义。

路桥实训收获和心得体会篇四

路桥实验是土木工程专业中非常重要的一门课程。在这门课程中，我们将学习如何设计并构建各种类型的桥梁和路面。而在实践过程中，我们还将进行各种实验并记录数据，以便了解不同结构的性能和特性。在本文中，我将分享我在路桥实验中的体会和心得，并希望借此给其他学习者提供一些参考。

第二段：实验的准备工作

在进行路桥实验之前，我们需要充分准备。这包括准备实验材料、工具和设备，测试设备的校准以及相关的文献调研。在实验之前，我们还应该了解课程目标，将实验与理论知识有机结合，以便更好的理解实验结果。

第三段：实验的执行过程

在实验的执行过程中，我们需遵守实验要求，仔细观察操作

步骤。我们还需注意使用工具和设备的安全操作方法，并注意实验材料和设备的保存和保养。如果发现实验结果异常，需要及时记录并检查试验过程，以确保数据的准确性。

第四段：实验结果分析和沟通交流

实验后，我们需要及时汇总实验数据并对实验结果进行分析。这不仅可以帮助我们深入理解实验的目标和结果，还可以促进我们对理论知识和实践知识的结合。我们还应该将实验结果与组员和指导教师进行沟通和交流，以便发现不足和改进。

第五段：实验的启示和收获

通过参与路桥实验，我不仅加深了对理论知识的理解，还锻炼了自己的实践能力和团队合作精神。同时，我还学会了如何进行准确的实验记录和分析，以及如何将实验结果应用于实际工程设计中。这些都将在我的未来工程实践中为我提供有效的帮助。

结论：

在总结实验体会和心得时，我认为路桥实验是一门重要的课程，它要求我们在理论知识和实践能力方面都有着扎实的基础。通过这门课程，我们可以更好地了解桥梁和路面的设计和施工，进而为我们未来的工程实践奠定坚实的基础。

路桥实训收获和心得体会篇五

这个周我们12道桥进行了桥梁道路隧道的认知实习。其中既有桥梁的施工也有桥梁的`维护与加固，既有道路表面沥青的铺压也有隧道的参观。虽然总共只有3天半的认知时间，但是让我对桥梁与道路的认识有了很大的提高。

这次认知实习参观的桥梁总共有14座桥梁。按桥梁的形式分

有连续梁桥，连续刚构桥，斜拉桥，拱桥。连续梁桥与连续刚构桥有什么区别？这点在这次认知实习前我总共搞不清楚，到底刚构桥刚构在哪里？终于在第二天，浏览浦坝港大桥的时候找到了区别。浦坝港大桥主跨为连续刚构，设计为双薄壁墩，为柔性，可以产生一定的形变，减小了荷载能量对桥梁的影响。而在前一天下午浏览桥梁时，甬台温高速的一座高速桥梁时，老师有介绍那是连续梁桥。通过两者的对比，我发现了差别。连续梁桥的桥板与墩是分开的，中间通过支座铰接传递力，而连续刚构桥的墩与桥板是一体的，会有弯矩传递至墩上。当然不管是连续梁也好，连续刚构也好都是有二孔及以上的孔数，不然也不能称之为“连续”。说了这么多的连续梁与连续刚构，那么这些桥型有什么优点？或者说什么地方是适合这些桥型搭建的呢？我结合了以前学过的力学知识进行了简单的理解归纳，连续梁桥可以说是从简支梁桥演变而来，一座简支梁桥在桥中间加一根桥墩就把简支梁改为了连续梁了。连续梁的优点便在于跨中的桥墩能产生一个向上的推理减小了跨中的弯矩大小，变减小了桥的梁高，节省了材料。这种桥根据我以往的经历属于中小桥型，在比较大的桥梁时都不选用这种桥型。而连续刚构桥则是在连续梁桥的基础上发展而来，我们这次观察到的连续刚构桥有灵江二桥，浦坝港大桥以及椒江二桥的引桥部分。连续刚构桥基本说是维持了连续梁桥的有点，但是简便了施工。就拿灵江二桥来说，灵江二桥前半段是连续梁结构，跨中为连续刚构，而在施工的时候，在连续梁部分采用挂篮施工时要将连续梁墩顶位置临时固结，施工完毕后再解除临时固结，但是这过程在跨中连续刚构部分是没有的。上面的内容是我在连续梁墩的位置看到了用钢架搭建的一个桥段，然后老师说是为了临时固结便自己通过上网搜集了这些资料。这两种桥型都有相同的地方，比如如果都是变截面桥板的时候，梁高都是墩的位置比较高，在跨中位置比较低。这是因为在墩的位置处弯矩较大而在跨中弯矩较小对界面的要求不大，变截面便可以节省材料，减小桥梁自重。而连续刚构桥的墩也有不同的地方，其中浦坝港大桥为双薄壁柔性墩可以达到削峰的作用，而椒江二桥的引桥部分为单刚性墩。柔性墩可以产生

一定的变形，吸收一定横向力所带来的能量，但是不结实；刚性墩虽然没有柔性墩这么经济有用但是牢固有很大的安全性。

连续梁与连续刚的感悟便介绍到这吧。下面我说下拱桥。这次我们认知实习参观过三座拱桥，分别是：河头桥，灵江三桥与健跳大桥。其中河头桥为上承式拱桥，灵江三桥与健跳大桥都是中承式拱桥。所以先讲讲河头桥吧，河头桥在这次的认知实习中算是最老的桥了，桥墩都是以块石砌成，然后用水泥浆浇筑，在桥孔上有许多漂浮物，应该是以前水位上涨时搁置在那里的。河头桥是一座双曲拱桥，所谓的双曲拱桥便是在常规的拱桥基础上，将拱圈设计成有好几个拱圈构成。河头桥整体的镂空较多，横隔板也打了两个小孔以减轻桥体自身重量。根据老师介绍，这种桥型正是我国在20多年前最喜欢用的桥型，因为整体轻盈，用材少，比较经济，在这种中小跨度的桥中有很大的优势。但是因为我们在浏览河头桥底下的时候，发现这座桥的下部曲面已经有了很多的裂缝，老师说这些裂缝并不影响使用。这座桥经过了20多年的风雨考验，虽然在它的身上留下了岁月的痕迹，但是并不影响我们对以前技术的向往。

灵江三桥与健跳大桥都为中承式拱桥，区别为灵江三桥有系杆将拱的横向力转化为内力，减小了对地基的负荷与要求。中承式拱桥不同于上承式拱桥，桥面位于拱的中部，桥面与拱通过拉杆进行力的传递。灵江三桥由于地点原因我们无法到达桥下观看该桥的下部结构，所以我只能通过健跳大桥来说下中承式拱桥的下部结构。健跳大桥的拱与桥面是不固结的，也就是说整个桥身都是漂浮体系，紧靠拉杆与桥板与两边桥板的连接进行受力。我将健跳大桥分为引桥与主跨，引桥部分的桥面是有支柱将其支撑在拱上，拱脚则直接落于两边的山体内部。刚刚提到健跳大桥是没有系杆的，所以横向推力要有地基承担，不过由于周边是山，岩基浅，承载能力大。主跨则由拱用拉杆将桥面拉起，老师介绍拉杆已经进行了维修，由于雨水的侵蚀或者其他的原因，原本部分拉杆

已经不能完成其应有的工作量便进行了替换，并在表面喷上了铝粉，铝粉具有很好的抗氧化抗碳化的能力。而桥板与连续梁或者连续刚构桥对比，我们会发现，拱桥的桥板要比连续梁桥或者连续拱桥的梁高低很多，原因则是拱桥的向上支持力是与向下的压力都可简化为均布荷载，所以弯矩很小，对桥板的抗弯要求自然低了很多，这就造成桥的梁高也低了许多。在健跳大桥上我们能发现新的事物，比如在拱上有棱镜，这是为了对桥进行检查特地放上去的。还有在桥板下方我们能看到有像缆车一样的装置，这是为了对桥板进行检修时，方便检修人检查桥板安装的。还有就是下部桥板我们看到了碳纤维布，老师说碳纤维布的弹性模量能打到120mpa，这可以说是达到了钢筋混凝土模量的百分之五十，可以很好的增大桥板的抗弯能力。拱桥便到这吧。

拱桥和连续梁连续刚构桥，已经讲完了剩下一种桥型没有讲便是斜拉桥。所谓的斜拉桥便是放弃了部分的桥墩，通过桥塔上的拉索将桥面稳定住，由于少了很多的桥墩所以地形的适应能力强，适合大跨径的建造。这次实习的桥中，斜拉桥有三座，一座是矮塔斜拉桥，在我们第一天实习回去的路上看到的；一座是临海大桥，还有一座是椒江二桥。其中矮塔斜拉桥顾名思义便是桥塔比较矮的斜拉桥。由于桥塔较矮，所以拉索的角度大，在竖直方向上的拉力小，变有了4塔的斜拉，并且桥板的梁高很大，可能是由于横向拉力大的缘故。临海大桥与椒江二桥的桥塔都很高。首先介绍下临海大桥。临海大桥的引桥部分是用连续梁的形式，主跨部分则是使用了高塔斜拉，桥塔为倒y型与桥身固结，桥身则由箱梁构成，并且为减小风的横向推力，设计了防风嘴。桥塔下部由于水位较低，我们能看到桥塔下部的结构并由此可以猜测：桥塔仍是沿着y字倾斜插入到水底的一定程度。在桥上部，我们能看到为双向6车道，在这次的实习过程中这样的宽度也是属于了前列。椒江二桥是最近刚刚建成，在工艺或者设计上都可以看出来能远超其他的桥梁。椒江二桥的引桥部分是由连续刚构组成，主跨部分则是两个钻石型桥塔的双索面桥。我们

在椒江边浏览了椒江二桥的下部结构，在桥塔下部，有防撞设施，减小由于船舶的撞击对桥塔的影响，进而影响了桥梁的安全。椒江二桥用的也是变截面梁，减小了桥梁自重更加的经济也美观。随后我们是通过人行楼梯上到了椒江二桥的上部，在人行道的右侧，我们能看到很大的排水孔，并且椒江二桥的伸缩缝有两种，一种是模数式伸缩缝，一种是橡胶式伸缩缝。这主要是由于椒江二桥比较长，变形量较大，所以设置了两个伸缩缝好应对这种问题。椒江二桥的拉索是我们能够近距离观察到的拉索了，在其上我们首先能观察到有螺纹一般的缝，老师介绍这是为了防止雨水附着在上面而设计。并且拉索也不是直接固定于桥面上而是通过一个三角型的铰接在桥身上，这个三角中又一边是可以伸缩，我的猜测这是为了放着风的横向作用设计，保证了拉索的位置稳定。其中我们在拉索上观察到了一个仪器，两侧都有，估计是实时监测装置，观察桥梁拉索的状况而安装。

我们还实习了桥梁的维护与加固地点。其中桥梁的维护我是在黄岩的一座高架桥的维修加固地点。这座高架桥由于时间的推移，盖梁上产生了斜裂缝与竖向裂缝。产生斜裂缝我们是知道这是由于墩给盖梁产生向上推力的一个分力导致其的产生，竖向裂缝则是抗弯不足产生的。维护的办法便是在裂缝处填入特制的混凝土或者沥青将裂缝补上。加固办法便是在原盖梁上加厚，并在危害区域布上弯起钢筋或者纵向钢筋，然后用后张法在这次新加厚的地方进行加固施工。这样很好的增强了盖梁的抗剪与抗弯的能力。另一个地点的加固方法在我前面有提到便是贴上碳纤维布，不过在那里我们看到了如何贴，然后在贴后涂上一层铝粉，抗盐化与碳化。

我们在这次实习过程中还去了梁场，所谓的梁场便是浇制梁板的地方，一般都是露天的。我们在那里看到了钢筋绑扎好的模型，还有如何将混凝土灌进去的过程。梁的制作首先是在一个固定的位置绑扎好钢筋，其中会先将波纹管放置在里面，然后在波纹管中套入塑料支撑，放置在灌入混凝土的时候将波纹管压坏。而在灌入混凝土前要先在钢筋支架外面和

里面都架立好模板不然，混凝土怎么固结成我们想要的样子。在灌入混凝土时，工人是将振捣棒插入其中的。看完了梁的浇制我们还看到了一个箱涵，在箱涵前面有一条河流经过，所以我猜测这个箱涵的目的便是通水。

桥梁已经讲完，剩下的便是道路与隧道了。便将这两个一块儿将吧，比较隧道说穿了就是隧型的道路。实习中我们看到过沥青的铺压，不同长度的隧道有什么区别等。沥青的铺压主要是以机器为主，人工为辅的方法。首先是有一台专门的摊铺机将货车上的沥青全部摊铺在路上，然后工人在一旁将有些不平整的地方弄平。最后由压路机分三次压实。其中第一次与第三次的压路机都是铁桶的压路机，而第二次的压路机是一种分为4个轮子的压路机。压路机从边往中间压实，保证了道路从边到中有一定的倾斜。压实以后等沥青的温度下来便可以通车了。隧道我们浏览的是学校背后的乌龟山隧道，因为它属于城市隧道有人行道，方便我们大批人的浏览，也提供了安全。乌龟山隧道并不长目测是在200米左右，洞承圆拱形，因为圆是一种很能受力的形状。在隧道中我们能看到消防栓与消防器具，在长一点的隧道中我还看到过有紧急停车带，不过乌龟山隧道较短就没有设置。在洞口我们能看到其上有用水泥浇筑，这应该是为了防止山体上的岩石滑落所做。

这次经历了4天左右的实习，我的收获也是很多，许多从书上学到的知识也在这次实习中有了运用，对我的力学知识或者结构设计原理的知识有了巩固。

路桥实训收获和心得体会篇六

近年来，随着城市化进程的加快，路桥建设也越来越多。它们连接着城市的每个角落，为人们出行提供了便利。然而，路桥的建设与维护并非易事，它需要设计师们的智慧和工人人们的勤奋。在这个过程中，我有幸参与了一些路桥的建设工作，亲身感受到了其中的艰辛和快乐。下面，我想分享一下

我在路桥建设中积累的心得体会和感想。

第二段：心得体会

首先，路桥建设需要科学的规划和细致的设计。在修建一座桥梁之前，必须要有详细的规划，确定桥梁的类型、跨度和施工方法等。在规划中，必须要考虑到地质情况、交通状况和环境保护等因素。设计师们需要通过精确的计算和模拟来确定桥梁的结构和施工方法。只有在联合设计师和施工方的共同努力下，才能够保证路桥的安全和稳固。

其次，建设一条路桥需要高度的团队合作。无论是设计师还是施工工人，都要时刻保持密切的联系和沟通。设计师要将自己的设计理念清晰地传达给施工方，并理解施工方的实际情况。施工方则要严格按照设计方案进行施工，并及时向设计师反馈施工进度和质量。只有团结一致，齐心协力，才能够顺利地地完成一项艰巨的任务。

第三段：感悟与体会

参与路桥建设工作，让我深深地感受到了建筑师的智慧和工人们的勤奋。在设计中，每一米都需要精确的计算和工艺的配合。在施工中，每一步都需要严格的操作和稳定的手艺。每一座桥梁都是人们智慧和汗水的结晶，也是城市发展的见证。它们既是城市的骄傲，也是人民幸福生活的一部分。

在路桥建设中，我获得了很多宝贵的经验。首先，要善于合作与沟通。团队合作是确保项目成功的关键，只有通过充分的沟通和合作，才能够顺利完成任务。其次，要注重细节和品质。细节决定成败，品质保证安全。在建造路桥过程中，要时刻关注细节问题，保证每个环节的质量。最后，要坚持不懈和追求卓越。靠的不仅是力量，更是毅力和对于卓越的追求。只有不断进取，才能够不断提升自己的能力和水平。

第四段：总结

通过参与路桥建设，我体验到了建筑工程的苦与乐。路桥的建设需要科学的规划和细致的设计，要求高度的团队合作和精细的施工工艺。同时，建设过程中也让我深刻感受到了建筑师们的智慧和工人人们的辛勤付出。通过这些体验，我提高了自身的能力，培养了团队精神，并且在路桥建设中形成了一些重要的心得和体会。

第五段：展望

未来，随着城市不断发展，路桥建设仍将持续发展。作为建筑行业的一分子，我将继续学习和积累经验，增强自己的专业能力，为城市建设贡献自己的力量。我相信，在科学规划和团队合作的基础上，我们一定能够建设出更多更好的路桥，为人民创造更美好的出行环境。

路桥实训收获和心得体会篇七

进入路桥专业已经一学期了，可对这个专业并不十分了解，通过这次的实习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。下面是本站小编为大家收集整理的路桥实习心得体会，欢迎大家阅读。

短暂的毕业实习很快便结束了，在这次毕业实习过程中，在实习工地的工人师傅、工程师的帮助下，我对实习过程出现的专业知识困惑和问题，虚心向他们请教和学习，通过这次实习，我受益匪浅，不仅学到了许多专业知识，而且还从建筑工人师傅老前辈那学到了许多做人处世的道理，现将实习以来的心得体会总结如下：由于我们是在学完所有专业课后才进行这次实习的，因此这次实习是比以往任何一次实习都更具有针对性和实践意义。在学完工程测量，桥梁工程，路基路面设计，等课程后，才开始实习的，通过这次实习，

使我更充分地理解了专业知识学习，进而在今后的工作和学习中更好地掌握和运用专业技能。

首先，通过这次毕业实习，使我更深刻地了解了我们路桥专业知识。大学三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，除上课程认知实习和假期专业实习外，在实践中学习和运用已学理论知识还远不够。通过这次实习，我对以前学习和实习中存在的问题和不足有了正确的认识。以前课本上学的知识都是最基础的内容，所运用的模型和原理也是最简单的类型。

但随着我国建筑行业的日趋规范和完整以及人民群众对建筑安全、合理、经济的更高要求，工程上很容易出现各种问题和疑惑，如何快速正确地处理好这些问题？我想，那便是运用我们所学的知识和原理，根据问题具体找出“瓶颈”所在，找到突破口去解决好。其实，这些基本知识和原理很多我们都学过，但如何将他们联系起来，用于解决和工程中的实际问题，则需要我们在实践中不断学习和总结。

“学以致用”的另一方面是“以小见大”。许多知识、原理往往是解决问题的关键。其次，通过这次毕业实习，使我更清醒地意识到施工管理的重要性。无论是从事设计还是施工或监理工作，我们都应该注重提高施工管理效率。这次毕业实习的几处工程单位，他们的先进管理理念和方法都值得我们学习。尤其是在莆田的工程实习时，给我的感受最深刻。

路桥施工管理要考虑的内容多，范围广，所要安排的工作任务量更大，但这直接关系到土建工程的进度和效率。印象最深刻的路桥工程，所以工作人员各司其职，各项工作开展的有条不紊，工人们在工地上忙碌但有序，施工员、安全员、监理员也是在施工现场步步不离，认真将施工工作效率提高到最佳，而项目工程负责人则在工地现场指导。因此各项工作都在计划进行中。另外，施工管理还包含员工的技能培训，在莆田的仙港大道工程中实习，通过这些引入先进管理模式

和科学管理方法，施工效率有了很大提高，这样十分有助于施工的连续性和可持续性。

一、专业知识掌握的不够全面。尽管大学三年中认真学习了专业知识，但是当前所掌握的知识面不够广，尚不能轻松胜任土木工程施工工作，因此，尽管即将走上工作岗位，但我应该将所从事的工作看作是新的学习的开始，只是在实践中学习，才会掌握更多专业知识和技能。

二、专业实践阅历远不够丰富。由于以前专业实习时间较少，因此很难将所学知识运用与实践中去，通过实践所获取的阅历更是很短缺。所以，今后我们在工作岗位上，一定要抓住机会，多向路桥工程工人师傅学习，同时要转换学习方法和态度，改变以往过于依赖老师的被动吸收学习方式，应主动积极向他人学习和请教，同时加强自学能力和驾驭解决难题的本领。

三、专业知识在工程中运用不够灵活。通过这次毕业实习，我切实感受到以前所学的专业知识运用欠灵活。这主要是对所学的知识没有形成一套完整的体系，这些零散的知识点运用起来很困难，因此，今后在学习和实践中应该重视积累和运用，使所学的知识由量变到质变，发挥更大的指导作用。

毕业实习很快就告一段落了，但通过这次短短的实习，我从只学到了许多以前在课本上难以学到的知识，这些新的收获，将对我们正在进行的毕业设计准备工作和即将走上岗位的工作具有更实际的指导意义。

一、实习目的：

(1) 理论联系实际。验证、巩固、深化已学理论知识，并为以后

的工作积累知识；

(2) 培养分析处理和总结工程技术问题的独立工作能力;

(3) 了解路桥企业现行的组织机构和路桥企业经营管理办法;

(4) 扩大技术眼界, 了解采用新结构、新技术、新材料与新工艺

的情况。

二、实习单位

三、实习时间

20xx年3月15日至20xx年4月15日

四、实习内容:

1、路基、路面特点及施工工艺;

2、工程质量控制;

3、工程检测标准。

(一)、填石路基、土石混填路基的质量控制

1. 土基压实度控制指标——压实度

所谓土基压实度即土的工地实际压实后测定的干密度与室内标准击实试验所测得的最大干密度之比。压实度检测可以常用以下方法进行检测: 灌沙法、灌水(水袋)法、环刀法、核子密度仪法等。

2. 路基弯沉值的控制

路基弯沉值是在标准轴载作用下, 在最不利季节测定的路基

的垂直回弹变形值，是反映路基整体强度和刚度的直观、最简易的指标。

(二)、路面基垫层的要求和类型

1. 路面基层。主要承受有其上面层传来的垂直力，并把它扩散到垫层或土基中，使传递到垫层或土基的应力限制在其容许范围内。有一定的强度、刚度和足够的水稳定性。
2. 底基层。同面层、基层一起承受车轮荷载的反复作用，起次要承重作用。
3. 垫层。用以改善土基的湿度和温度状况，起隔水、排水、隔温以及传递荷载和扩散荷载的作用。

其次，沥青路面施工可分为透层、黏层、封层施工。

1) 透层施工

技术要点：1. 各类沥青路面基层均须喷洒透层沥青，沥青面层必须在透层沥青完全渗入基层且表面干燥后方可铺筑。基层上设置下封层时，须喷洒透层沥青。2. 透层沥青的喷洒时间。透层沥青应在基层施工结束，基层表面稍干后进行。3. 气候条件。喷洒透层沥青时基层表面温度不低于10摄氏度，在风力较大影响喷洒效果或即将降雨时，不得喷洒透层沥青，待复核喷洒条件时再进行喷洒。4. 在基层喷洒透层沥青后，应禁止车辆通行直到透层沥青干燥，防止行人、车辆对透层沥青产生破坏。

2) 黏层施工

技术要点：在施工黏层前，对施工的下层表面进行清扫并保持干净。在施工现场温度低于10摄氏度或底层表面潮湿时，不得喷洒黏层沥青。黏层沥青应采用沥青洒布车喷洒并选择

合适的喷嘴、喷布速度和喷洒量。对喷洒不到的地方，有由熟练的工人操作，均匀喷布，保证黏结面均有沥青。喷洒黏层之后，禁止运输车辆和其他车辆及行人通行，并在黏层沥青微干后尽快铺筑上层沥青，若黏层采用乳化沥青应经破乳、初凝、固化成型后或稀释沥青中的稀释剂基本挥发后方可铺筑沥青面层，确保黏层不受污染。

3) 封层施工

在下列情况要铺筑上封层：1. 面层沥青的空隙率较大，透水严重的情况；2. 出现裂缝或已修补的旧沥青路面；3. 需加铺磨耗层改善抗滑性能的旧沥青路面；4. 需加铺磨耗层的新建沥青路面。

在下列情况下要铺筑下封层：1. 位于多雨地区且沥青面层空隙较大，渗水严重的情况；2. 在铺筑基层后，不能及时铺筑沥青面层，且须开放交通的。

4) 沥青表面处置的施工

1. 清扫基层

在表面处置层施工前，应将路面基层清扫干净，使基层的矿料大部分外露，并保持干燥，对有坑槽、不平整的路段应先修补使其平整，若基层整体强度不足，则应先予以补强。

2. 浇撒沥青

在透层沥青补充渗透或已做透层或封层并已开放交通的基础表面清扫完成以后，应按要求的数量浇洒第一层沥青。撒布沥青应符合以下要求：1. 沥青的浇洒温度应根据施工气温及沥青标号来选择，石油沥青的撒布温度宜为130摄氏度~170摄氏度，煤沥青宜为80摄氏度~120摄氏度，乳化沥青可在常温下撒布。2. 沥青浇撒的长度应与集料撒布机的能力相协调，

以避免沥青浇撒后等待较长时间才撒布集料;3. 沥青应撒布均匀，浇撒中出现空白或缺边时，应立即用人工补撒，有积聚是应予以刮除，以免日后产出松散或堆挤等病害;4. 洒油时，对道路人工构造物及各种管井盖座、侧平石、路缘石等外露部分以及人行道道面等，应设防污染遮盖。

3. 碾压

3. 交通控制

沥青表面处置在碾压接受后即可开放交通。但在通车初期应设专人指挥交通或设路障控制车辆行驶的路线。

4. 初期养护

5. 沥青路面质量检验：

在为期一个月的实习中，我由刚开始的新鲜激动，到中间曾经萌发过的放弃，再到最后的坚持，寒冷的施工现场不仅仅考验了我的身体素质，更重要的是检验了我的精神思想，锻炼了我吃苦耐劳、坚持不懈的毅力。在这里我学到的不只是施工技术方面的科学知识，同样学到了更为宝贵的人与人之间打交道的人文社会知识。

一个月的实习生活，让我初步懂得了人生道路上的哲理。其一要有顽强的意志力。其二，要有强烈的成功欲。其三，要有坚定的自信心。低调为人、高调为事，只要你们在充分相信自己的同时勤学、多思、善悟，不断地完善自我、提升自我，成功的道路永远在欢呼着你;其四，要有良好的团队氛围。环境塑造人，时代培养人，只要你们牢固地树立起与时俱进的时代精神，为事业、为荣誉、为实现自己的人价值不懈地去追求和探索，辉煌的明天永远在等待着你。

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。

一：动员大会

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。

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出发，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。

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

南向的有 $m_2 = 49 \times 2 = 98$ 辆/h; 汽车每小时的流量 $n = 546 \times 2 = 1092$ 辆/h 其中由北向南 $n_1 = 303 \times 2 = 606$ 辆/h 由南向北的有 $n_2 = 243 \times 2 = 486$ 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！

三：参观路桥模型

实习日期 x年6月14日

实习目的：参观本部实验室路桥模型

实习地点：本部土木工程系实验室

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80m;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。

共2页, 当前第1页12

路桥实训收获和心得体会篇八

路桥测量是道路和桥梁工程中不可缺少的一环,它对于道路和桥梁的施工和安全至关重要。在学校里学习了相关理论知识后,我们进行了实地测量的实践活动,才真正意识到了理论与实践的差距。在进行测量工作时,我们深切感受到要把学到的理论知识应用到实际中去是多么的重要。只有理论与实践相结合,我们才能更好地完成测量任务,确保工程质量。

二、注重细节, 严格遵循标准

在路桥测量中,遵循标准是至关重要的。我们在实践中发现,只有严格按照规范进行测量,才能保证数据的准确性和可靠性。我们要重视细节,比如在进行路面高程测量时,要考虑垂直度和平整度,保证测量的准确性;在进行桥梁结构测量时,要注意各个测量点的选取和测量工具的使用,保证数据的精确性。只有在严格遵循标准的基础上,我们才能取得可靠的测量结果。

三、设备使用, 技术创新

路桥测量中使用的设备多种多样,对测量结果的准确性起到了至关重要的作用。我们在实践活动中接触到了各种测量仪器,如全站仪、测距仪、水准仪等,它们不仅大大提高了我们的测量效率,而且保证了数据的准确性。同时,我们也深刻体会到了技术创新对于测量工作的重要性。在实际操作中,

我们结合自己的实际情况，探索出了一些适合我们的实用方法和技巧，不断提高了工作效率和准确性。

四、团队协作，沟通无障碍

在测量工作中，团队合作和良好的沟通是不可或缺的。每个人都要明确自己的职责，做好自己的本职工作，并与他人保持良好的配合和沟通。在实际操作中，我们需要进行实时的数据交流和反馈，保证测量工作的连续性和准确性。通过与队友的紧密配合和密切沟通，我们能够共同应对各种问题，提高工作效率，确保整个测量过程的顺利进行。

五、思考总结，不断提高

通过这次路桥测量实践活动，我们不仅学到了大量的理论知识，更重要的是锻炼了自己的实际操作能力和综合解决问题的能力。通过实践，我们不断思考总结，发现了测量中的问题和不足，不断努力改进和提高。从失败中汲取教训，从经验中取得启示，我们相信只要不断努力，不断学习，一定能够在路桥测量工作中取得更好的成绩。

总之，路桥测量工作不仅需要我们具备扎实的理论基础，更需要我们在实践中不断探索和进取。只有将学到的理论知识与实际操作相结合，注重细节，严格遵循标准，合理使用各种测量设备，加强团队协作和沟通，才能取得准确可靠的测量结果，为道路和桥梁工程的顺利进行做出贡献。我们要不断思考总结，不断提高自身的专业水平和工作能力，以更好地服务社会的发展和建设。

路桥实训收获和心得体会篇九

您好！非常感谢您百忙之中拆阅我的材料！

我是***学院14届的一名毕业生，主修道路桥梁工程。我渴

望能在贵公司找到一份合适的工作，为贵公司贡献一份力量。恳请您给我加入贵公司的机会。我有信心、有能力成为本公司一名出色的员工。

在紧张而充实的三年大学生活中，我主修了工程制图、道路工程测量、应用力学、高等数学、计算机基础、桥涵施工与检测、道路建筑材料、大学英语、vb程序设计、土力学与地基基础、公路工程、桥涵工程、工程结构、工程地质与桥涵水文、公路施工组织及概预算、公路养护与管理、公路与桥涵检测技术、公路环境规划、给水排水管道工程技术、桥涵施工技术、专业英语、思想道德修养与法理基础、建设工程监理实务、房屋建筑学、工程建设法规与合同管理、工程技术经济等学科。在学习理论的同时，我还注重培养自己的动手能力，先后用cad设计并制作许多专业类的专业制图，以及掌握了全站仪的使用。我做事认真负责、脚踏实地、乐于助人，具有良好的人际关系和团队合作精神。

在其他能力方面，我始终以提高自己的综合素质为目标，以自身的全面发展为努力方向，树立正确的人生观、价值观和世界观，始终以一个正直青年应有的道德行为规范约束自己，克服人性的弱点，不断进步和完善自己，形成服务大众的思想，期望自己成为一个对社会有用之人。

在家庭方面，家长也同意我去那些比较艰苦的地方，他们说这样才能锻炼我。

梅花香自苦寒来，在毕业之际，展望未来我充满喜悦和期盼，面对挑战，我有足够的心理准备去迎接。

“我寄衷心与明月，随君直到夜郎西”。如果贵单位需要一名技术员，我毛遂自荐，期望成为大家中的一员，与贵单位一起发展壮大。

请您给我一片展现自我的天空，我愿用我的`努力和汗水来回

报贵单位的任用。

谨祝：贵公司事业蒸蒸日上！

自荐人：***