

# 最新路基路面工工种 路基路面实习报告(模板5篇)

随着社会不断地进步，报告使用的频率越来越高，报告具有语言陈述性的特点。报告书写有哪些要求呢？我们怎样才能写好一篇报告呢？下面我就给大家讲一讲优秀的报告文章怎么写，我们一起来看看吧。

## 路基路面工工种 路基路面实习报告篇一

为了更好的理解《路基路面工程》所学的知识，增强我们的实践能力，同时灵活运用所学的《路基路面工程》、《结构设计原理》以及专业课知识，检验我们能否将所学理论知识用到实践中去。为大四的学习和生活提供依据，更好的打下坚实的基础，走入工作岗位，能顺利的立足于这个充满挑战的社会，也是我建立信心的关键所在，我对每次的实习的投入也是百分之百的！

《路基路面工程》的实习目的在于使平时从课堂教学中得到的理论知识获得实际的验证，将课本上对各种路基路面材料、结构及施工工艺的初步认识与工程实际联系起来，融会贯通，以巩固和加深学生对《路基路面工程》课程内容的消化理解，并通过对路基路面施工工艺、施工设备和质量控制等问题的实地认识和分析，培养学生认识和分析工程实际问题的能力，将所学路基路面设计的基本原则和方法与工程实际相联系，了解、熟悉路基路面的主要施工工艺和质量控制手段，促进学生对路基路面施工现场的感性认识，使我们在实践中了解社会、在实践中巩固知识；实习又是对每一位大学毕业生专业知识的一种检验，它让我们学到了很多在课堂上根本就学不到的知识，既开阔了视野，又增长了见识，为我们以后进一步走向社会打下坚实的基础，也是我们走向工作岗位的第一步。

河北工业大学中心广场、唐津高速

## 1、河北工业大学中心广场

今天老师以校园新修道路为主讲述了关于道路的路基路面的基本结构。我们这次主要路面是沥青混凝土路面，让我们认识了一些基本的路面材料和路面设施。

### (1) 路面摊铺机摊铺二灰碎石基层

基层分为三层，分层摊铺并分层压实。由于技术的要求，现在压实机所能压实的厚度在15-20厘米之间，所以每层最大设置20厘米，否则没法压实。摊铺前先放模具，摊铺时要保持摊铺板前的混合料的高度不变，保持螺旋分料器有80%的时间在工作，减少停机又开动的次数，避免运料卡车碰撞摊铺机，每次摊铺厚度不得超过20厘米，工程计划中要减少横向裂缝，做好横向裂缝立即有直尺检验，经常检验控高钢丝和调整传感器，经常用直尺检验表面，保持摊铺机在良好的工作状态。

碾压前应检测二灰碎石的含水量，大于最佳含水量1%时，可以进行。如果表面水分不足，可以在碾压二遍洒水不会产生较深轮迹时进行少量洒水。碾压过程中要特别注意压路机的行驶速度，不允许压路机在碾压段上调头和急刹车。静压和头二遍振动碾压，压路机应采用一档行驶，越慢越好。之后可以用二档行驶，速度可以稍快，但仍应注意慢的原则。二灰碎石基层在静压后暴露出的不平整和起梗情况，应设专人进行消除。规定的碾压遍数完成后要及时检测压实度，如果达不到规范要求则需要补压。合格则尽快养生。

### (2) 路面的排水设施

排水设施是道路建设的重要组成部分，也是后期道路保养中不可忽视的一部分。在道路建设的初期首先应进行排水管道的预留，然后再铺设进行路面下基层，然后在进行压实。在没铺设一层是都应该用钢板等物体盖上排水洞口，待压实后再挖出该洞口，这样更能保证路面层的完整性。从夫以上

步骤直至道路完成。

## 2、唐津高速拓宽

唐津高速公路是国家高速公路网长春深圳高速公路的重要组成部分，即使连接我国东北地区和华东、华南地区的快速通道，也是天津市东部地区和天津港对外的高速通道。由于唐津高速断面窄，货车、重车多，每日车流量4万余辆，因此唐津高速也成为天津境内堵车最为严重的一条高速，所以，唐津高速的拓宽也成为当务之急。

为解决迅速增长的交通量给高速公路带来的压力，唐津高速公路改扩建工程于20xx年正式开工建设，改扩建工程采用的是“边运营、边施工”的施工组织方案。本工程范围为路基、桥梁涵洞、路面工程。主要构筑物为京津互通立交、北环铁路跨线桥、永定新河大桥、东南环线跨线桥。本标段有桥梁7座（含互通主线及匝道桥），涵洞9道。

### （2）土质路基压实

#### a□ 洒水压路机

#### b□ 振动压路机

路基施工破坏土体的天然状态，致使结构松散，颗粒重新组合。为使路基具有足够的强度与稳定性，必须予以压实，以提高其密实程度。所以路基的压实工作，是路基施工过程的一个重要工序，亦是提高路基强度与稳定性的根本技术措施。

土是三相体，土粒为骨架，颗粒之间的空隙为水分和气体所占据。压实的目的在于使土粒重新组合，彼此挨紧，空隙缩小，土的单位重量提高，形成密实整体，最终导致强度增加，稳定性提高。大量实验和工程实践还证明：土基压实后，路基的塑性变形、渗透系数、毛细作用及隔温性能等均有明显

改善。

对于细粒土路基，影响压实效果的因素有内因和外因两方面。内因指土质和湿度，外因指压实功能及压实时外界自然和人为的其他原因。

干重度是作为土基密实程度的技术指标。但在现行路面设计中，是以回弹模量作为土基的强度指标。这是因为这样更便于控制图在最佳含水率是的压实度，易于操作。

土质对压实效果的影响亦很大。一般规律是：土质不同，干重度和含水率数值也不一样，如分散性较高的土，其含水率较高而干重度较低；砂类土的压实效果优于黏制土。其机理在于土粒愈细，土粒表面水膜所需之湿度亦愈多，加之黏土中含有亲水性较高胶体物质所致。砂类土的颗粒粗，成松散状态，水分极易散失，最佳含水率的概念没有实际意义。

压实厚度对压实效果具有明显影响。相同压实条件下，实测土层不同深度的密实度得知，密实度随深度递减，表层5cm最高。不同压实工具的有效压实深度有所差异，根据压实工具类型、土质及土基压实的基本要求，路基分层压实的厚度，有具体的规定数值。一般情况下，夯实不宜超过20cm，12~15t光面压路机，不宜超过25cm，震动压路机或夯击机，宜以50cm为限。实际施工时的压实厚度应通过现场实验确定合适的摊铺厚度。

压实功能对压实效果的影响是除含水率之外的另一重要因素。压实功能与压实效果的关系曲线表明：同一种土的最佳含水率随功能的增大而减小，最大干重度则随功能的增大而提高；在相同含水率条件下，功能愈高，土基密实度愈高。

在设计中，有时需要对结构施加横向和竖向预应力，横向预应力可加强桥梁的横向联系，增加悬竹板的抗弯能力。而竖向施加预应力主要作用是提高截面的抗剪能力。横向预应力

一般施加在横隔梁内成截面的顶板内，表示采用直线配筋的施加横向预应力，它可以保证横隔梁的整体作用。对箱梁截面的顶板施加横向预应力的力筋构造。箱形截面在横隔板内的枕向曲线配筋，虽然它的线型和构造比较复杂，但它可以同时起到施加横向和竖向预应力的作用。竖向加预应力，力筋布置在截面的腹板内。横向和竖向的预应力筋都比较短，直筋常采用高强粗钢筋，轧丝锚具，在预留孔道内按后张法工艺施工。

#### (4) 桥梁柱接缝预留

#### (5) 边坡的防护与排水设施

边坡防护，主要是保护路基边坡表面免受雨水冲刷，减缓温差及湿度变化的影响，防止和延缓软弱岩土表面的风化、碎裂、剥蚀演变进程，从而保护路基边坡的整体稳定性在一定程度上还可以兼顾路基美化和协调自然环境。破面防护措施，不承受外力作用，必须要求坡面岩土整体稳定牢固。

简易防护的边坡高度与坡度不宜过大，土质边坡坡度一般不于1: 1~1: 1.5地面水的径流速度以不超过2.0m/s为宜，水亦不宜集中汇流。雨水集中或汇水面积较大时，应有排水设施相配合。如在挖方边坡顶部设截水沟，高填方的路基边缘设拦水埂等。常用的坡面防护设施有植物防护和工程防护。植物防护可美化路容，协调环境，调节边坡土的温度和湿度，起到固结和稳定边坡的作用。它对于边坡不大。边坡比较平缓的土质坡面是一种简易有效的防护措施，其方法有种草。铺草皮和植树。当不宜采用植物防护或考虑到就地取材时，采用沙石、水泥、石灰等矿质材料进行边坡防护是常用的防护形式。它主要有砂浆抹面、勾缝或喷涂以及石砌护坡或护面墙等。

#### (6) 路基支挡工程

9/对地基承载力要求也较高。墙身一般用浆砌片石或块石砌筑。在墙身不高时，也可用干砌，在缺乏石料地区或条件许可时，也可用混凝土浇筑。

挡土墙的布置是挡土墙设计的一个重要内容通常是在路基横断面图和墙趾纵断面图上布置。个别复杂的挡土墙应做平面布置。横向布置主要是在路基横断面图上进行，其内容为确定断面形式，选择挡土墙的位置。挡土墙的纵向布置在墙趾纵断面图上布置，布置后绘成挡土墙正面图。对于个别复杂的挡土墙，例如高的、长的沿河挡墙和曲线挡墙，除了纵横布置外，还应做平面布置，并绘制平面布置图。在平面图上，应标示挡土墙与路线平面位置的关系，与挡土墙有关的地物、地貌等情况。沿河挡土墙还应标示河道及水流方向，以及其它防护、加固工程等。

摊铺机将路面摊铺好以后，确保混合料处于最佳含水率，然后立即用压路机进行碾压。碾压机多次重复碾压，确保路面压实。压实以后还会进行取样实验，对压实效果进行检验，评定其是否达标。

摊铺过程中会出现的接缝，对于横向的接缝，用摊铺机摊铺混合料时，不宜中断；人工将末端含水量合适的混合料弄整齐，方木的另一侧用沙砾或碎石回填约3m长，其高度应高出方木几厘米，将混合料碾压密实，将下承层顶面清扫干净，摊铺机返回已压实层的末端，重新开始摊铺混合料。应该尽量避免纵向接缝，在前一幅摊铺时，在靠中央的一侧用方木或钢模版做支撑，方木或钢模版的高度应与稳定图层的压死厚度相同，养生结束后，在摊铺另一幅之前，拆除支撑木。然后进行交通管制和养生。

本次实习不仅是一次课程意义上的实习，还是一次经验意义上的实习。经过两次的实习，在各方面都有了较大的收获。接下来我将从知识方面和经验方面来介绍在本次实习中我所获得的收获。

1、知识方面的收获。本次路基路面工程实习的主要内容让我有一种焕然一新的感觉，并没有像常规一样单纯对路基路面的施工进行实习，而是重点对路面结构及路面的施工进行了实习。通过这次实习，让我对基本沥青路面和水泥路面有了更加广泛的认识。

2、经验方面的收获。这次实习让我在经验方面的收获可以说要比知识方面

10/的收获要多。首先，通过这次实习，让我对未来可能的工作环境和工作内容有了初步的认识。根据以往交通工程专业的就业方向80%的为工程单位，通过跟田总交谈，我了解到大学应届生到工程单位后基本上会在后台实验室进行试验测定工作或在现场进行技术勘测工作，工作环境相对较苦。这样让我也有了一定的心理准备，让我大体明确了作为工程人员应该具备的能力和素质。其次，在实习往返的路上，我们乘坐的客车行驶三个小时之久，才到达实习地点。教育我们年轻人一定要有敢于吃苦的精神，这点苦不叫苦。当然，不管是考研还是工作，都必须具备敢于吃苦的精神，都必须具备应有的知识和能力。通过和施工队长交谈，让我明白从事路基方面的工作比从事路面方面的工作要有更大的发展空间，这让我以后的就业选择有了很好的参考性。

这两次实习虽然时间不是很长，可是它带给我的回忆是永远无法忘记的。通过课外的实习，使我更深刻的掌握了泡沫沥青冷再生路基工程的基本概念，通过施工工地的实地学习，并结合了现场一些先进的设备及处理工艺，能将课本上的理论知识与实际工程更好的联系起来。与此同时，实习也拓宽了我的专业知识、提高了对路基路面工程的感性认识，为今后在专业领域里的工作铺垫下了基础。由于对课本的理解不够深入，我还有很多的知识没有掌握扎实。在以后的学习过程中，我会做到“多看、多听、多问”，逐渐巩固并拓展自己的交通专业知识。

[2] 《道路建筑材料》 申爱琴人民交通出版社；

[3] 《高等级公路路基路面施工技术》 胡长顺、黄辉华人民交通出版社；

[4] 《沥青路面施工与维修技术》 郝培文人民交通出版社；

[5] 《公路工程施工工艺标准》 中交第一公路局人民交通出版社。

## 路基路面工工种 路基路面实习报告篇二

通过对xx市出城道路建设xx路改建工程01标段合05标段公路的实地实习认识，使我对高速公路的路基处理、沥青路面的设计与施工以及其它公路相关设施的设计与布置、有了一次全面的感性认识，加深了我对所学课程知识的理解，使学习和实践相结合。

20xx年6月1日星期二

xx市出城道路xx路改建工程01标段合05标段公路

xx路向南连接xx路直达市区，向北连接双墩□xx高速以及重要县道，成为北部组团路网规划中的骨架道路。

路基部分

路堤、桥涵等内容。

1、路基处理：

该路段位于干燥的热膨胀土地区，处理的办法就是就地取土和换土。换土是膨胀土路基处理方法中最简单而且有效的方法，就是将上面80公分路床范围内的多余的土全部挖掉，然

后分层回填上50公分的素土，由于考虑受地面降水影响而使土体含水量急剧变化的深度，基本上在1~2m即强膨胀土为2m中、弱膨胀土为1~1.5m于是对原设计进行了变更，就是将原来80公分的土挖掉，先进行全段碾压，碾压后回填上40cm素土，再上面40cm5%的石灰土，然后在两侧设计盲沟。对于路基里的排水实施采用了预留管道的形式，由于该路段的排水管道小于500cm采用pe管，水管埋置深度为80cm~100cm水管底下先垫上10cm的垫层，由于空间较小采用小型振动式压实机垫层进行压实。为了便于通车，先对路的一边进行施工，然后再去施工另一边。

对于路堤的处理，用碾压夯实法。其机理是：土是三相体，土粒为骨架，颗粒之间的孔隙为水分和气体所占据。压实的目的在于使土粒重新组合，彼此挤紧，孔隙缩小，土的单位重量提高，形成密实整体，最终导致强度增加，稳定性提高。方法是先原地面进行碾压，用环刀法测定密实度；再进行分层填土碾压，用灌沙法测密实度。压实是意：在机具类型、土层厚度及行程遍数已经选定的条件下，压实时操作时宜先轻后重、先慢后快、先边缘后中间（超高路段等需要时，则宜先低后高）。压实时，相邻两次的轮迹应重叠轮宽的三分之一，保持压实均匀，不漏压，对于压不到的边角，应辅以人力或小型机具夯实。压实全过程中，经常检查含水量和密实度，以达到符合规定压实度的要求。

## 2、桥涵：

由于该路段要与铁路相交，该铁路正在使用过程中，采用预制箱涵进行施工。就是一边挖土一边把箱涵往里顶进从而达到施工的目的。这个工程是一个很困难的工程，是一个具有挑战性的工程。

## 3、路面部分

路面的实习主要集中在01标段（沥青路面）。这条路采用了

厂拌法热拌沥青混合料路面的施工工艺。其路面由面层、基层、底基层组成。主车道采用沥青玛蹄脂碎石混合料

□sma□□sma是一种由沥青、纤维稳定剂、矿粉和少量的细集料组成的沥青玛蹄脂填充间断级配的粗集料骨架间隙而组成的. 沥青混合料。它是由足够的沥青结合料和具有相当劲度的沥青玛蹄脂胶浆填充在粗集料形成的石—石嵌挤结构的空隙中形成的。因此，它具有抗高温、低温稳定性，良好的水稳定性，良好的耐久性和表面功能（抗滑、车辙小、平整度高、噪音小、能见度好□□sma路面耐久性好，故养护工作少，使用寿命长，综合经济效益和环境效益好。主车道为18cm的沥青混凝土+40cm的水稳+30cm12%的灰土+15cm6%的灰土路基改善。慢车道为3cm的沥青上面层□4cm的沥青下面层□15cm水稳□15cm10%的灰土。慢车道采用乳化沥青，乳化沥青是将通常高温使用的道路沥青，经过机械搅拌和化学稳定的方法（乳化），扩散到水中而液化成常温下粘度很低、流动性很好的一种道路建筑材料，在众多的道路建设应用中，乳化沥青提供了一种比热沥青更为安全、节能和环保的系统，因为这种工艺避免了高温操作、加热和有害排放。同时每隔40m设置一个检查井，在众多的道路建设应用中，乳化沥青提供了一种比热沥青更为安全、节能和环保的系统，因为这种工艺避免了高温操作、加热和有害排放。

该路段采用厂拌法，厂拌法沥青路面包括沥青混凝土、沥青碎（砾）石等，施工过程可分为沥青混合料的拌制与运输及现场铺筑两个阶段。

## 1、沥青混合料的拌制与运输

在拌制沥青混合料之前，根据确定的配合比进行试拌。试拌时对所用的各种矿料及沥青应严格计量。通过试拌和抽样检验确定每盘热。拌的配合比及其总重量（间歇式拌和机）、或各种矿料进料口开启的大小及沥青和矿料进料的速度（连续式拌和机）、适宜的沥青用量、拌和时间、矿料和沥青加

热温度、以及沥青混合料出厂的温度。对试拌的沥青混合料进行试验之后，即可选定施工的配合比。材料的运输是靠卡车直接运到施工路段进行摊铺。

## 2、铺筑

铺筑工序如下：

### (1) 基层准备

面层铺筑前，应对基层和路基进行检查处理，确保道路的基层和面层有很好的黏结，减少水分浸入基层。

### (2) 摊铺

采用自动摊铺机进行施工。沥青摊铺机的主要组成部分为料斗、链式传送器、螺旋摊铺器、振捣板、摊平板、行使部分和发动机等。

### (3) 碾压

沥青混合料摊铺平整之后，应趁热及时进行碾压。碾压的温度应符合规定的要求。压实后的沥青混合料应符合压实度及平整度的要求，沥青混合料的分层压实厚度不得大于10cm

沥青混合料碾压过程分为初压、复压和终压三个阶段。初压用60~80kn双轮压路机以1~5~2~0km/h的速度先碾压2遍，使混合料得以初步稳定。随即用100~120kn三轮压路机或轮胎式压路机复压4~6遍。碾压速度：三轮压路机为3km/h，轮胎式压路机为5km/h，复压阶段碾压至稳定无显著轮迹为止。复压是碾压过程最重要的阶段，混合料能否达到规定的密实度，关键全在于这阶段的碾压。终压是在复压之后用60~80kn双轮压路机以3km/h的碾压速度碾压2~4遍，以消除碾压过程中产生的轮迹，并确保路面表面的平整。

### 3、接缝施工

沥青路面的各种施工缝（包括纵缝、横缝、新旧路面的接缝等）处，往往由于压实不足，容易产生台阶、裂缝、松散等病害，影响路面的平整度和耐久性，施工时必须十分注意。本路段采用的半幅机械施工，中间设计有分隔带。

### 4、排水设施

整个路面为一个拱型，所以一般路面采用坡面向两侧漫流，流入公路两边的边沟中排走；在道路曲线的地段，公路外侧设有超高，采用单面排水，在中央分隔带设有雨水管道，收集曲线外侧路面的雨水，再由路基下敷设的横向排水管流入边沟。

通过这次外业的道路实习，使我对高速公路的路基、路面的设计与施工有了一次比较全面的感性认识，进一步理解课堂上所学的知识，知道了理论在实际生产过程中的重要性，激发我今后要注重珍惜学习课本知识，只有要掌握好过硬的理论才能更好的在实际工作中有好的表现。

## 路基路面工工种 路基路面实习报告篇三

时光飞逝，不知不觉中又工作一年。本人一直在工程部担任施工员能将项目部布置的任务独立、有条不紊的完成，因此与部门上下管理人员相处融洽深获信任。回忆在这一年年的施工员工作当中既忙碌着也收获着，总结这一年来工作中的经验、教训，有利于在以后的工作中扬长避短更好的做好技术管理工作。

作为一名技术人员，我将工作定位为协助好技术负责人的工作和不断的自我学习充实，在参与建设的工程中，在完成路基施工填筑同时，还协助技术负责人编制施工方案、技术交底，并负责工程技术资料的指导与编制，和同事一起进行现

场质量检查，以及协助安全员落实、督促、检查施工现场安全工作。喀伊项目在工程施工过程中，我一直以积极的心态认真地对待自己的工作，在从事的各项工作中，都能尽职尽责，以求圆满的完成工作任务。“不要急于出成绩，埋下头来干工作”，是我的工作格言，提醒自己不要好高骛远，而要脚踏实地，多干实事，在实践中检验自己的知识并获得施工现场的经验累积。

施工现场工作更使我深深明白，在学校学习的东西和自己翻看规范、规程死记硬背的知识远不如实际经历过的记得牢固，而且好多学问更是书本里学不来的，完全是凭自己的经验。在这一年来的时间里，我一直在多看，多学，碰到施工现场的做法与书本里不一样的地方及时的向技术负责人、上级领导等虚心请教，尽管有时候得不到理论上的解释，但是却是很好的经验。刚工作时觉得技术资料工作、测量工作，质量检查工作都比较简单，而实际上却学问大着，一直觉得自己会，而实际操作起来才发觉自己的不足，时常事倍功半，缺乏效率。现在实践操作多了，方法掌握了，经验有了，才得心应手起来。比如说测量，重要的是要抓好其关键工作，个人认为，测量关键性的工作一是选择最佳施测方案，二是一定要要进行复测以避免人为错误。

另外，拿技术交底工作来说，并不是简单的把交底写完交给劳务施工队签字就完成工作了。而是在书面交底工作完成后，还要在工人的实际施工过程中跟踪、检查，发现未按或未完全按技术交底施工的工人，要耐心的给予讲解和指导，这样才能使分部分项工程做到位，避免返工，在保证施工进度的同时也保证了工程质量。

理去做这项工作，那在工程安全施工方面是致命的隐患。所以项目部管理人员必须将安全工作从心底认识并付诸实施。对于劳务队，首先要做的就是工人进场以后要安排一次安全教育培训，同时要对劳务施工队进行安全技术交底。这些工作都做好后，就是具体实施，项目部管理人员要经常检查

施工现场的安全工作，争取将安全隐患在萌芽状态时就彻底消灭掉。在安全方面特别注意的就是架体支撑、工人自身携带或佩戴的安全设施等。要时刻督促和检查工人必须佩戴安全设施后才允许进入施工现场进行工作，架体支撑在搭设过程中，必须进行严格的检查，要求施工班组严格按照施工规范或规程进行搭设施工，要做到无任何安全隐患，通过相关部门验收后可以进行下一步的工序施工。

这一年来的工程施工工作，使得自己的专业知识得到了长进和加深，工作能力，包括组织协调能力、管理能力和应变能力都得到了很大的提高，更重要的是获得了宝贵的工作经验的积累。这一年来的工作表现也得到了项目部领导和同事们的认可。

总之，在今后的工作中，我将以百倍的热情迎接新的挑战，在学习中进步和成熟起来，不断地鞭策自己并充实能量，提高自身素质与业务水平，以适应时代和企业的发展，与公司共同进步、共同成长。为\_\_局的发展贡献自己的力量。

## 路基路面工工种 路基路面实习报告篇四

泰井高速公路（泰和至井冈山）是319国道的组成部分，也是通往井冈山风景区的最便捷的通道。该项目建成后将缩短从泰和至井冈山茨萍的行车里程约14公里。泰井高速起于泰和县南溪乡南源垅村，与赣粤高速公路昌傅至泰和段相交，途经3个县市、泰和机场，终于井冈山市厦坪镇，总投资22.91亿元。项目建成后，原319国道仍然保留。泰和至井冈山高速公路将于6月28日奠基，今年9月中旬开工建设，2005年上半年建成通车。

2004年6月26日，我们班乘车到泰和实习，早上6点半出发，上午11点到达，在泰和实习了3个小时，我认识到：泰和至井冈山高速公路是江西省路网规划中的旅游高速公路，也是通

往井冈山风景区的便捷通道，全长62公里。同时建设厦坪至井冈山旅游城茨坪镇连接线，长22公里。

实习中，负责那个路段的总工程师给我们详细介绍了路基的压实作用，方法，步骤及路面施工的具体措施，具体讲到：气候因素影响着重路基施工的质量，不同地区应根据本地气候特点选择合理的施工季节。四季差别不明显，但夏季多雨，路基填土含水量难以控制，故不是理想的施工季节。其它时间降水较少，气温适度，便于路基填土含水量及路基压实度的控制。在路基施工中，如果土质不良，即使松铺厚度适中，碾压合乎规范，仍然很难达到压实度标准。所以，一切路基填土都必须经过试验。在高速公路的施工中，路基填土普遍采用粗粒土，这种土的级配良好，加之本身的性质，一般只要机械碾压合理、松铺厚度适中，比较容易达到规范的要求。沥青面层由三层组成，下面层和中面层均采用粗粒式沥青混凝土，厚各为6cm，中、下面层中的粗集料一律采用石灰岩碎石，虽料源尚可满足，但粒形不好，针片状含量较高。实践证明，用鳄式轧石机不可能生产出粒形完全符合要求的集料。交通部公路二局镇江段油面施工中采用锤式轧石机自行加工的集料，由于粒形好，其配比设计较顺利，摊铺后的油面质量也高出一筹。

泰井高速公路工程按全线四车道高速公路标准建设，计算行车速度80公里/小时，路基宽24.5米；连接线计算行车速度40公里/小时，路基宽16米。全线共设桥梁42座，其中主线特大桥1座，大、中桥23座，涵洞218道，隧道3座，累计总长4008米，其中津洞隧道左线单洞长2016米，是江西省迄今为止最长的公路隧道。目前，上万名建设者克服雨水多、工期短、环保要求高、地形地质复杂等困难，科学安排施工，全面加快工程进度，力争在2005年5月建成通车。

在这次实习中，我们将书本上的东西与实际相结合，又向经验丰富的总工程师请教了很多平时不明白的问题，获益不浅。希望以后能经常进行这样是实习，这样我们才能学到更多的

东西。同时也体验了工地的辛苦，天气的酷热。

1.路基路面实习报告

4.铁路面试自我介绍

5.关于铁路面试自我介绍

6.铁路面试自我介绍范文

7.路面工程承包合同书

8.铁路面试自我介绍五篇

## 路基路面工工种 路基路面实习报告篇五

为了更好的理解《路基路面工程》所学的知识，增强我们的实践能力，同时灵活运用所学的《路基路面工程》、《结构设计原理》以及专业课知识，检验我们能否将所学理论知识用到实践中去。为大四的学习和生活提供依据，更好的打下坚实的基础，走入工作岗位，能顺利的立足于这个充满挑战的社会，也是我建立信心的关键所在，我对每次的实习的投入也是百分之百的！

《路基路面工程》的实习目的在于使平时从课堂教学中得到的理论知识获得实际的验证，将课本上对各种路基路面材料、结构及施工工艺的初步认识与工程实际联系起来，融会贯通，以巩固和加深学生对《路基路面工程》课程内容的消化理解，并通过对路基路面施工工艺、施工设备和质量控制等问题的实地认识和分析，培养学生认识和分析工程实际问题的能力，将所学路基路面设计的基本原则和方法与工程实际相联系，了解、熟悉路基路面的主要施工工艺和质量控制手段，促进学生对路基路面施工现场的感性认识，使我们在实践中了解

社会、在实践中巩固知识；实习又是对每一位大学毕业生专业知识的一种检验，它让我们学到了很多在课堂上根本就学不到的知识，既开阔了视野，又增长了见识，为我们以后进一步走向社会打下坚实的基础，也是我们走向工作岗位的第一步。

河北工业大学中心广场、唐津高速

## 1、河北工业大学中心广场

今天老师以校园新修道路为主讲述了关于道路的路基路面的基本结构。我们这次主要路面是沥青混凝土路面，让我们认识了一些基本的路面材料和路面设施。

### (1) 路面摊铺机摊铺二灰碎石基层

基层分为三层，分层摊铺并分层压实。由于技术的要求，现在压实机所能压实的厚度在15-20厘米之间，所以每层最大设置20厘米，否则没法压实。摊铺前先放模具，摊铺时要保持摊铺板前的混合料的高度不变，保持螺旋分料器有80%的时间在工作，减少停机又开动的次数，避免运料卡车碰撞摊铺机，每次摊铺厚度不得超过20厘米，工程计划中要减少横向裂缝，做好横向裂缝立即有直尺检验，经常检验控高钢丝和调整传感器，经常用直尺检验表面，保持摊铺机在良好的工作状态。

碾压前应检测二灰碎石的含水量，大于最佳含水量1%时，可以进行。如果表面水分不足，可以在碾压二遍洒水不会产生较深轮迹时进行少量洒水。碾压过程中要特别注意压路机的行驶速度，不允许压路机在碾压段上调头和急刹车。静压和头二遍振动碾压，压路机应采用一档行驶，越慢越好。之后可以用二档行驶，速度可以稍快，但仍应注意慢的原则。二灰碎石基层在静压后暴露出的不平整和起梗情况，应设专人进行消除。规定的碾压遍数完成后要及时检测压实度，如果达不到规范要求则需要补压。合格则尽快养生。

## （2）路面的排水设施

排水设施是道路建设的重要组成部分，也是后期道路保养中不可忽视的一部分。在道路建设的初期首先应进行排水管道的预留，然后再铺设进行路面下基层，然后在进行压实。在没铺设一层是都应该用钢板等物体盖上排水洞口，待压实后再挖出该洞口，这样更能保证路面层的完整性。从夫以上步骤直至道路完成。

## 2、唐津高速拓宽

唐津高速公路是国家高速公路网长春深圳高速公路的重要组成部分，即使连接我国东北地区和华东、华南地区的快速通道，也是天津市东部地区和天津港对外的高速通道。由于唐津高速断面窄，货车、重车多，每日车流量4万余辆，因此唐津高速也成为天津境内堵车最为严重的一条高速，所以，唐津高速的拓宽也成为当务之急。

为解决迅速增长的交通量给高速公路带来的压力，唐津高速公路改扩建工程于20xx年正式开工建设，改扩建工程采用的是“边运营、边施工”的施工组织方案。本工程范围为路基、桥梁涵洞、路面工程。主要构筑物为京津互通立交、北环铁路跨线桥、永定新河大桥、东南环线跨线桥。本标段有桥梁7座（含互通主线及匝道桥），涵洞9道。

## （2）土质路基压实

a□ 浇水压路机

b□ 振动压路机

路基施工破坏土体的天然状态，致使结构松散，颗粒重新组合。为使路基具有足够的强度与稳定性，必须予以压实，以提高其密实程度。所以路基的压实工作，是路基施工过程的

一个重要工序，亦是提高路基强度与稳定性的根本技术措施。

土是三相体，土粒为骨架，颗粒之间的空隙为水分和气体所占据。压实的目的在于使土粒重新组合，彼此挨紧，空隙缩小，土的单位重量提高，形成密实整体，最终导致强度增加，稳定性提高。大量实验和工程实践还证明：土基压实后，路基的塑性变形、渗透系数、毛细作用及隔温性能等均有明显改善。

对于细粒土路基，影响压实效果的因素有内因和外因两方面。内因指土质和湿度，外因指压实功能及压实时外界自然和人为的其他原因。

干重度是作为土基密实程度的技术指标。但在现行路面设计中，是以回弹模量作为土基的强度指标。这是因为这样更便于控制图在最佳含水率是的压实度，易于操作。

土质对压实效果的影响亦很大。一般规律是：土质不同，干重度和含水率数值也不一样，如分散性较高的土，其含水率较高而干重度较低；砂类土的压实效果优于黏制土。其机理在于土粒愈细，土粒表面水膜所需之湿度亦愈多，加之黏土中含有亲水性较高胶体物质所致。砂类土的颗粒粗，成松散状态，水分极易散失，最佳含水率的概念没有实际意义。

压实厚度对压实效果具有明显影响。相同压实条件下，实测土层不同深度的密实度得知，密实度随深度递减，表层5cm最高。不同压实工具的有效压实深度有所差异，根据压实工具类型、土质及土基压实的基本要求，路基分层压实的厚度，有具体的规定数值。一般情况下，夯实不宜超过20cm，12~15t光面压路机，不宜超过25cm，震动压路机或夯击机，宜以50cm为限。实际施工时的压实厚度应通过现场实验确定合适的摊铺厚度。

压实功能对压实效果的影响是除含水率之外的另一重要因素。

压实功能与压实效果的关系曲线表明：同一种土的最佳含水率随功能的增大而减小，最大干重度则随功能的增大而提高；在相同含水率条件下，功能愈高，土基密实度愈高。

在设计中，有时需要对结构施加横向和竖向预应力，横向预应力可加强桥梁的横向联系，增加悬竹板的抗弯能力。而竖向施加预应力主要作用是提高截面的抗剪能力。横向预应力一般施加在横隔梁内或截面的顶板内，表示采用直线配筋的施加横向预应力，它可以保证横隔梁的整体作用。对箱梁截面的顶板施加横向预应力的力筋构造。箱形截面在横隔板内的枕向曲线配筋，虽然它的线型和构造比较复杂，但它可以同时起到施加横向和竖向预应力的作用。竖向加预应力，力筋布置在截面的腹板内。横向和竖向的预应力筋都比较短，直筋常采用高强粗钢筋，轧丝锚具，在预留孔道内按后张法工艺施工。

#### （4）桥梁柱接缝预留

#### （5）边坡的防护与排水设施

边坡防护，主要是保护路基边坡表面免受雨水冲刷，减缓温差及湿度变化的影响，防止和延缓软弱岩土表面的风化、碎裂、剥蚀演变进程，从而保护路基边坡的整体稳定性在一定程度上还可以兼顾路基美化和协调自然环境。破面防护措施，不承受外力作用，必须要求坡面岩土整体稳定牢固。

简易防护的边坡高度与坡度不宜过大，土质边坡坡度一般不大于1:1~1:1.5地面水的径流速度以不超过2.0m/s为宜，水亦不宜集中汇流。雨水集中或汇水面积较大时，应有排水设施相配合。如在挖方边坡顶部设截水沟，高填方的路基边缘设拦水埂等。常用的坡面防护设施有植物防护和工程防护。植物防护可美化路容，协调环境，调节边坡土的温度和湿度，起到固结和稳定边坡的作用。它对于边坡不大。边坡比较平缓的土质坡面是一种简易有效的防护措施，其方法有种草。

铺草皮和植树。当不宜采用植物防护或考虑到就地取材时，采用沙石、水泥、石灰等矿质材料进行边坡防护是常用的防护形式。它主要有砂浆抹面、勾缝或喷涂以及石砌护坡或护面墙等。

## （6）路基支挡工程

9/对地基承载力要求也较高。墙身一般用浆砌片石或块石砌筑。在墙身不高时，也可用干砌，在缺乏石料地区或条件许可时，也可用混凝土浇筑。

挡土墙的布置是挡土墙设计的一个重要内容通常是在路基横断面图和墙趾纵断面图上布置。个别复杂的挡土墙应做平面布置。横向布置主要是在路基横断面图上进行，其内容为确定断面形式，选择挡土墙的位置。挡土墙的纵向布置在墙趾纵断面图上布置，布置后绘成挡土墙正面图。对于个别复杂的挡土墙，例如高的、长的沿河挡墙和曲线挡墙，除了横纵布置外，还应做平面布置，并绘制平面布置图。在平面图上，应标示挡土墙与路线平面位置的关系，与挡土墙有关的地物、地貌等情况。沿河挡土墙还应标示河道及水流方向，以及其它防护、加固工程等。

摊铺机将路面摊铺好以后，确保混合料处于最佳含水率，然后立即用压路机进行碾压。碾压机多次重复碾压，确保路面压实。压实以后还会进行取样实验，对压实效果进行检验，评定其是否达标。

摊铺过程中会出现的接缝，对于横向的接缝，用摊铺机摊铺混合料时，不宜中断；人工将末端含水量合适的混合料弄整齐，方木的另一侧用沙砾或碎石回填约3m长，其高度应高出方木几厘米，将混合料碾压密实，将下承层顶面清扫干净，摊铺机返回已压实层的末端，重新开始摊铺混合料。应该尽量避免纵向接缝，在前一幅摊铺时，在靠中央的一侧用方木或钢模版做支撑，方木或钢模版的高度应与稳定图层的压死

厚度相同，养生结束后，在摊铺另一幅之前，拆除支撑木。然后进行交通管制和养生。

本次实习不仅是一次课程意义上的实习，还是一次经验意义上的实习。经过两次的实习，在各方面都有了较大的收获。接下来我将从知识方面和经验方面来介绍在本次实习中我所获得的收获。

1、知识方面的收获。本次路基路面工程实习的主要内容让我有一种焕然一新的感觉，并没有像常规一样单纯对路基路面的施工进行实习，而是重点对路面结构及路面的施工进行了实习。通过这次实习，让我对基本沥青路面和水泥路面有了更加广泛的认识。

2、经验方面的收获。这次实习让我在经验方面的收获可以说要比知识方面

10/的收获要多。首先，通过这次实习，让我对未来可能的工作环境和工作内容有了初步的认识。根据以往交通工程专业的就业方向80%的为工程单位，通过跟田总交谈，我了解到大学应届生到工程单位后基本上会在后台实验室进行试验测定工作或在现场进行技术勘测工作，工作环境相对较苦。这样让我也有了一定的心理准备，让我大体明确了作为工程人员应该具备的能力和素质。其次，在实习往返的路上，我们乘坐的客车行驶三个小时之久，才到达实习地点。教育我们年轻人一定要有敢于吃苦的精神，这点苦不叫苦。当然，不管是考研还是工作，都必须具备敢于吃苦的精神，都必须具备应有的知识和能力。通过和施工队长交谈，让我明白从事路基方面的工作比从事路面方面的工作要有更大的发展空间，这让我以后的就业选择有了很好的参考性。

这两次实习虽然时间不是很长，可是它带给我的回忆是永远无法忘记的。通过课外的实习，使我更深刻的掌握了泡沫沥青冷再生路基工程的基本概念，通过施工工地的实地学习，

并结合了现场一些先进的设备及处理工艺，能将课本上的理论知识与实际工程更好的联系起来。与此同时，实习也拓宽了我的专业知识、提高了对路基路面工程的感性认识，为今后在专业领域里的工作铺垫下了基础。由于对课本的理解不够深入，我还有很多的知识没有掌握扎实。在以后的学习过程中，我会做到“多看、多听、多问”，逐渐巩固并拓展自己的交通专业知识。

[2] 《道路建筑材料》申爱琴人民交通出版社；

[3] 《高等级公路路基路面施工技术》胡长顺、黄辉华人民交通出版社；

[4] 《沥青路面施工与维修技术》郝培文人民交通出版社；

[5] 《公路工程施工工艺标准》中交第一公路局人民交通出版社。