

# 最新读青铜葵花家长感悟(精选9篇)

随着个人素质的提升，报告使用的频率越来越高，我们在写报告的时候要注意逻辑的合理性。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。下面是小编带来的优秀报告范文，希望大家能够喜欢!

## 公路工程实训报告篇一

我怀着美好的期盼来到云南阳光道桥股份有限公司丽江机场高速土建一标项目部，实习时段为xx年1月15日至xx年5月30日，我被项目经理安排在工程技术质检岗位学习。几个月里，有个带我的师傅，加上我自己的努力，在这段时间里，我基本掌握了质检岗位的工作内容及过程，另外，我还主动学习现场放样、技术交底、试验资料及仪器的操作等，我学到了许多书本上学不到的东西，包括专业技术知识和怎样更好的与人沟通。虽然一开始有些不适应，反感，但毕竟也让我学到了许多，所以坚持着。慢慢地，随着工作不断地复杂化，我不断从老员工身上学习工作技巧，并用于实践。

通过两个月的顶岗实习我深刻体会到实习是大学进入社会前理论与实际结合的最好的锻炼机会，也是大学生到从业者一个非常好的过度阶段，更是大学生培养自身工作能力的磨刀石，作为一名即将毕业的大学生，能否在实习过程中掌握好实习内容，培养好工作能力，显的尤为重要。几个月里，我努力做到如下几点：

一是加强思想学习，主动与领导沟通，努力提高思想水平。思想是人的灵魂，是人的内在力，要想把实习任务完成好，首先要把思想调整好。领导十分重视大学生成长，为此特地为我们制定了“师带徒实习制度”。在此优势下，我主动与领导进行了沟通，在领导的尊尊教导下，我对实习有了更深层次的理解，更明确了我的工作目标，在思想上使我对未来

的工作有了新的认识，在行动上使我对未来人生有了新的规划。

二是注重联系实际，理论与实践相结合，努力提高实习质量。在实习过程中，我发现，大学里所学专业知识和现场实际生产是分离的，它们各有侧重点，一个偏向于理论，一个偏向于实际，但它们之间却又存在着联系，因此，实习中，我们在重温课本上知识同时，将书本中的理论与实际相结合，为今后技术工作打下了良好的基础，极大的提高了实习质量。

三是热爱实习岗位，积极承担岗位职责，不断提升实习效率。“爱岗才能敬业，热爱实习岗位才能完成好实习任务”。在实习过程中，我努力培养自己对实习岗位的热情，珍惜在岗位上的每一分钟，努力学习岗位上的相关知识，积极承担岗位上的责任义务，努力做到能够独立顶岗，能够独立完成岗位上的相关工作，对岗位技能知识做到“懂，会，做”。

我坚信一句话：付出一分汗水，就有一分收获，坚信自己的努力一定会有回报，所以不要停止前进的步伐。

以上是我的顶岗实习报告书。总而言之，此次顶岗实习的机会来之不易，工作的经历也来之不易，也相信此次实习会令我终身受益。

说到这里，我建议学校考虑增设一门课程就是《公路工程识图》，它可以在《公路工程制图》的基础上，专门教学生学习实际工地上公路的结构，施工工艺，并绘画。因为我体会到干这行读懂图纸是重中之重，这样一来，我院学生就能更好、更快地投入到工作岗位。

## 公路工程实训报告篇二

时间过的很快，转眼实习就要结束了□xx年6月，我从学校出来实习了，这就是我踏入社会的第一步，但这也是我人生的

一次选择，它将会影响我们以后的工作。虽然曾经有过害怕、彷徨和面对陌生环境的无助，可是正是因为这些挫折加快了成长脚步，如果说学校是接受知识的殿堂，那么社会就是运用知识解决实际问题的地方。通过这一段时间的实习，我体会很深。所以我认真的在实习的岗位中学我所要学习的东西。在平时的工作中才是学习的好场所，平时的工作也是最能体现一个人的能力。我想这是一段难忘而宝贵的经历，也许十年之后想起现在的一些想法会觉得觉得很傻很幼稚，可是，这就是成长的脚印，深深浅浅，记录了人生中每个重要阶段。因为有了这次实习，让我对接下来要面对的正式工作，充满了信心。以下几点是我在工作中了解和认识。

我在威宁认识了公路设计的知识，这也是我的实习的第一个环节，在以往的对公路的认识，在平时的学习公路的专业知识下，来到实习岗位更好的让我适应想、这个工作。在威宁环城公路的外业测量，我也了解到了许多课本是学不到的知识。在实际的测量中我们是以书上的理论为基础，但是如果用书上的方法那在测量中就浪费了很多的时间，那样外业测量就会浪费很大的一笔资金，并且项目的总造价也会增大。

在公路的设计和测量中要注意的是细心，在这个行业做什么事都要细心，外业工作是勘察设计的基本环节，外业工作不深、不细往往造成基础资料不完整，给内业工作带来不便，甚至造成重大的设计失误，以致产生无法弥补的损失，因此我们必须对外业工作给以足够的重视。

在威宁的环城路设计中我们也特别注意设计的环城公路与地方道路规划，地方道路可能会与设计主线交叉，因此交通量预测和地方公路网规划就显得十分重要。在我们贵州高等级无论是上跨主线还是下穿主线，都必须按照远景要求留足跨径、宽度和净空，避免通车后再进行改造的损失。目前公路设计人员进行外业调查时往往只对需要设置互通立交的地方道路进行交通量预测，对其它地方道路则只调查现状而未考虑今后的发展，这就给以后的工作增加了难度。因此我们

公司在设计威宁环城公路的时候，已经全面了解当地的社会、经济、公路网现状等情况的基础上，在对当地道路的远景交通量进行预测以确定设计标准和等级。

在公路的勘察设计中地质调查也是一个重点，公路沿线的地质状况直接关系到路线的选择是否合理，以及路床和结构物是否安全稳定，因此地质调查工作十分重要，否则可能会造成在施工过程中出现改线、重建或特殊处理等问题，这无形中加大了工程量增加了工程投资延误了工期。在威宁的环城公路的设计中我们对地质调查必须做深、做细，要根据公路沿线的实际情况合理地选择地质调查方法并制定具体调查细节，例如需钻孔的应仔细验算钻孔间距和钻孔深度。

在对公路的设计中我觉得给我最深刻的技术就是公路的新技术问题，它是公路行业的老前辈们总结出来的经验，在最近的公路设可通过遥感技术了解公路沿线的地质状况，通过卫星图像能看到地形、地貌、地物，利用三维数字地模可在计算机中轻松选线，因此我觉得我在公路的设计中还应尽快掌握这些先进技术并加以利用，以提高我对公路设计质量更好的适应这个行业。另外，我们公司还要求我那应将新材料、新工艺体现到设计中来，如轻型美观的桥梁、改性沥青等，以提高公路的美感，延长公路的使用寿命。

最后我觉得我为了专业技术水平和专业技术工作能力适应公路事业发展，还需继续努力学习专业技术知识，不断总结经验，不断充实自我专业理论水平和实践施工能力，把专业技术职务推向新台阶，为公路建设的发展尽职尽责。

## 公路工程实训报告篇三

吴进朴

一、实习目的：

通过对西柞高速公路、永咸高速公路的实地实习认识，使我们对高速公路的路基处理、沥青路面的施工、道路的设计、公路桥梁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，加深了我们对所学课程知识的理解，使学习和实践相结合。

## 二、实习时间：

20xx年5月27日 6月10日

## 三、实习地点：

西柞高速公路、永咸高速公路的部分施工工地

西安至柞水高速公路起于西安绕城高速公路南段曲江互通式立交，止于柞水县九里湾，路线全长64.714公里。

永寿至咸阳公路是国家规划的西部大通道银川至武汉高速公路在陕西省境内的重要路段，也是陕西省公路主骨架的重要组成部分，是全国12条公路勘察设计典型示范工程之一。本项目是在建的凤翔路口至永寿高速公路向东延伸段，已建成的西安至咸阳高速公路向西延伸段，途经西安咸阳国际机场。

## 四、实习内容：

### 路基部分

路基的实习主要在永咸高速公路的部分施工工地包括了地基处理、路堤、桥涵等内容。

#### 1. 路基处理：

该路段位于湿陷性黄土地区，处理办法就是换填土法。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，上面是沙粒。但是这种情况很不好的一点就是沙粒遇到水之后，水还会下渗到路基的黄土上，破坏了其稳定性。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40cm 5%的石灰土，然后在两侧设计盲沟。

对于湿陷性黄土有两种处理方法：一是冲击碾压，二是强夯法。对比二者机能后，该路段全部强夯处理。处理方法工序是：首先进行清表；然后就是按照设计要求打网格，进行土方调配设计；最后确定机械的夯实机能(120吨米，60吨米)。

另外，对结构物的处理。由于湿陷性黄土对结构物会有很大的影响，处理方法就是先把基坑开挖，然后用大吨级机械进行强夯，保证结构物安全。

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。压实是应注意：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。

土方施工的工序是：粗平——放样——打灰线——精平——测压实度。

碾压机械采用羊足碾压实。

## 2. 桥涵:

高速公路由于等级高，全线封闭、立交，加上跨河谷等，所以桥梁甚多。我们实习的主要包括咸阳机场高架桥和双星沟大桥两段。

这段咸阳机场高架桥全长980米全部采用预应力组合箱梁和现浇梁，单梁跨度为25米，采用张拉工艺，在梁内布置预应力钢角线，减小形变增加承载力。

双星沟大桥是一个2×85米t型钢构桥，其上部工艺采用挂篮悬臂浇筑法。现在两桥墩做到38米左右，设计高度为51.5米，下面桩基深达75米。墩身采用的是箱型薄壁墩，上部3米为合拢段，将两墩硬性的连接在一起，增加起整体效果。属于大体积混凝土浇注，浇筑中有散热设计。

### 路面部分

路面的实习主要集中在西柞高速公路的工地(沥青路面)。这条高速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。面层分：上面层5cm□中面层7cm□下面层10cm□其材料有改性沥青、粗细集料等。基层为二灰稳定碎石；底基层为二灰稳定土。

热拌沥青混合料适用于各种等级道路的沥青面层。高速公路、一级公路和城市快速路、主干路的沥青面层的上面层、中面层及下面层应采用沥青混凝土混合料铺筑。热拌沥青混合料材料种类应根据具体条件和技术规范合理选用。应满足耐久性、抗车辙、抗裂、抗水损害能力、抗滑性能等多方面要求，同时还需考虑施工机械、工程造价等实际情况。

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

在工厂拌制混合料所用的固定式拌和设备有间歇式和连续式两种。前者系在每盘拌和时计量混合料各种材料的重量，而后者则在计量各种材料之后连续不断地送进拌和器中拌和。该拌和站采用的是3000间歇式拌和机。

在拌制沥青混合料之前，应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) 基层准备和放样

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。

为了控制混合料的摊铺厚度，在准备好基层之后进行测量放样，沿路面中心线和四分之一路面宽处设置样桩，标出混合料的松铺厚度。采用自动调平摊铺机摊铺时，还应放出引导摊铺机运行走向和标高的控制基准线。高速公路和一级公路在施工前应铺筑试验段。试验段的长度应根据试验目的确定，宜为100~200m。试验段宜在直线段上铺筑，如在其它道路上铺筑时，路面结构等条件应相同，路面各结构层的试验可安排在不同的试验段上。



## (2) 摊铺

沥青混合料可用人工或机械摊铺，高等级公路沥青路面应采用机械摊铺。沥青混合料摊铺机有履带式和轮胎式两种。二者的构造和技术性能大致相同。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1.5~2.0 km/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3 km/h；轮胎式压路机为5 km/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3 km/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。

## 公路工程实训报告篇四

20xx年x月x日至20xx年x月x日

xx大道标段施工。

路基部分实习，虽然不是真正的工作，但却是我工作生涯的一个起点，也是过度到工作人士的一个不可或缺的必经阶段。当我第一天到工地时，面对这工作的环境显的是那么的无助，

但工程类的实习似乎都是这样的，只有亲身体会才会懂，同时也会让你受益匪浅。虽然我们是路基队的，在这么短暂的实习中没能接触到路面的知识，但作为一名内业员，对外业我更有几分的好感。通过相关的资料和现场的观摩等让我更加了解公路路基部分的施工。

路基施工是实现理想设计方案的重要过程，路基施工是检验设计合理性的手段。精心设计、精心施工是一个完整的过程。

### （一）施工时应实现的基本要求：

1、路基的位置、标高、断面尺寸、材料规格及压实或砌筑等质量应符合设计文件和有关的施工技术规范的规定，以保证路基良好的使用性能。

2、根据条件，选择适用的施工方法，合理的调配和使用劳力、机具与材料，做到“人尽其才，物尽其用”，以提高劳动生产率，降低建筑成本和确保工程质量。

3、路基施工的各项工要紧密配合，路基工程同其它工程也要相互协调，并服从整个道路施工组织与计划的统一安排，以便按时或提前完成施工任务。

4、路基施工必须贯彻安全生产的方针，制定安全技术措施，严格执行安全操作规程，做好事故的预防工作，确保施工安全。

总之，为实现优质、经济、快速、安全的要求，必须重视施工技术与组织管理。路基的实习主要在包括了地基处理、路床开挖、换填等内容。

1、路基处理：路基处理：路基处理该路段位于湿陷性黄土地区，处理办法就是换填戈壁法。就是将上面100公分路床范围内的多余的土全部挖掉，然后分层回填上100公分的戈壁料。

为了保证工程质量，回填戈壁料是要把里面的大石块清除。这样做可以防止因雨水下渗和重物碾压导致的路基下沉、断面等问题，从而保障了工程质量安全。回填时要分层回填，每次回填50公分，分2次回填。

对于湿陷性黄土有两种处理方法：

一是冲击碾压，二是强夯法。

另外，对结构层的处理。由于湿陷性黄土对结构层会有很大的影响，处理方法就是先把基坑开挖，然后用机械进行强夯，保证结构物安全。对于路堤的处理，用碾压夯实法。提高稳定性。方法是先原地面进行碾压，用灌沙法测密实度。压实是应注意：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、沥青混合料的拌制与运输、在工厂拌制混合料所用的固定式拌和设备有间歇式和连续式两种。在拌制沥青混合料之前，应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。

3、铺筑、铺筑工序如下：

（1）基层准备和放样面层铺筑前，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) 摊铺沥青混合料可用人工或机械摊铺，高等级公路沥青路面应采用机械摊铺。

(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，并确保路面表面的平整。

4、接缝施工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。在施工中有两台机械同步摊铺，则机械间的纵缝应注意处理。

5、排水设施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。

通过这次道路施工的实习，使我们对城市道路的路基、路面的设计与施工有了一次比较全面的感性认识，进一步理解接受课堂上的知识，使理论在实际的生产中得到了运用。近年来，我国的公路事业得到了迅猛的发展，并且其需求也越来越大，这对于从事道路的工作者来说，既是一个机遇，也是一个挑战。作为将要走出学校的我来说，更应该在有限的时间内，掌握更多的专业知识，加强实践和设计能力，这样更有利于将来的发展，使自己在此领域内也有所作为。想要成功就要付出努力，我始终坚信一点诚恳做人，勤恳做事。

## 公路工程实训报告篇五

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，逐步具备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 and 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续性。最后，通过这次毕业实习，使得我更全面地明白了今后的努力方向。其实，在这么短暂的毕业实习中真的很难学到更多的知识和技能。但是，在这几天的毕业实习中我从更全面的.角度认清了今后所从事路桥工程工作所需努力的方向。正如在实习中许多老师和工人师傅们所说：“毕业后从事路桥工程工作，需要的是谦虚和学习”。的确，从大学毕业走上新的工作岗位后，我们所面临的如同一张白纸，一切都是新的，一切都在等待我们去努力。

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，知识学的比我们扎实，学识比我们渊博，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，我们也才会在土木工程这一艰苦而又充满挑战的工作领域取得更大的收获。另外，在这次毕业实习环节中，我也发现自己存在的一些不足和缺点，主要有以下三点：

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专业工作，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，应积极主动向他人学习和请教，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备更实际的指导意义。

## 公路工程实训报告篇六

今年暑假我们班级很多同学没有回家，而是留在学校，参加社会实践，锻炼自己的能力！特别是前几天我们班级留下的同学集体来到高速公路建设工地现场实习，令我们大开眼界，长了很多的见识，高速。随着时间的不断的推移，我们队工地的各种情况逐渐有了更为熟悉的了解，我们在结束实习后，久久不能够平静！

通过对西柞高速公路、永咸高速公路的实地实习认识，使我们对高速公路的路基处理、沥青路面的施工、道路的设计、公路桥梁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，加深了我们对所学课程知识的理解，使学习和实践相结合。

xx年7月27日-8月1日

西柞高速公路、永咸高速公路的部分施工工地

西安至柞水高速公路起于西安绕城高速公路南段曲江互通式立交，止于柞水县九里湾，路线全长64.714公里。

永寿至咸阳公路是国家规划的西部大通道银川至武汉高速公路在陕西省境内的重要路段，也是陕西省公路主骨架的重要组成部分，是全国12条公路勘察设计典型示范工程之一。本项目是在建的风翔路口至永寿高速公路向东延伸段，已建成的西安至咸阳高速公路向西延伸段，途经西安咸阳国际机场。

## 路基部分

路基的实习主要在永咸高速公路的部分施工工地包括了地基处理、路堤、桥涵等内容。

### 1. 路基处理：

该路段位于湿陷性黄土地区，处理办法就是换填土法。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，上面是沙粒。但是这种情况很不好的一点就是沙粒遇到水之后，水还会下渗到路基的黄土上，破坏了其稳定性。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。

对于湿陷性黄土有两种处理方法：一是冲击碾压，二是强夯法。对比二者机能后，该路段全部强夯处理。处理方法工序是：首先进行清表；然后就是按照设计要求打网格，进行土方调配设计；最后确定机械的夯实机能（120吨米，60吨米）。

另外，对结构物的处理。由于湿陷性黄土对结构物会有很大的影响，处理方法就是先把基坑开挖，然后用大吨级机械进行强夯，保证结构物安全。

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。

土方施工的工序是：粗平——放样——打灰线——精平——测压实度。

碾压机械采用羊足碾压实。

## 2. 桥涵：

高速公路由于等级高，全线封闭、立交，加上跨河谷等，所以桥梁甚多。我们实习的主要包括咸阳机场高架桥和双星沟大桥两段。

这段咸阳机场高架桥全长980米全部采用预应力组合箱梁和现浇梁，单梁跨度为25米，采用张拉工艺，在梁内布置预应力钢角线，减小形变增加承载力。