

最新路基工程实训总结 路基路面工程的认识实习报告(优质5篇)

写总结最重要的一点就是要把每一个要点写清楚，写明白，实事求是。那么，我们该怎么写总结呢？以下我给大家整理了一些优质的总结范文，希望对大家能够有所帮助。

路基工程实训总结篇一

这一周对我们小组来说，即是充实的也是繁忙的。作为本学期的《路基路面工程》学习的最后一个实践性环节，对我们充满了挑战。从一开始的无从下手，到现在对设计软件、课程知识的运用自如，也让我们知道了，做学问必须应该沉下心来去钻研。

本次课程设计的内容是设计路面结构，刚开始拿到课设题目时，觉得很难，一点也没有头绪，不知道该如何下手，经过组员的讨论以后，采用了分“两步走”的步骤来，即先确定好路基回弹模量和道路等级，经过讨论后确定路基回弹模量为 38mpa ，道路等级为一级公路。然后再分为两个小组，一个小组负责沥青路面的设计，另外一个小组负责水泥混凝土路面的设计，然后两个方案再进行汇总、比选。

我在本次课程设计中的任务是设计沥青路面结构，和最后资料的汇总整理。在开始做课设的时候也是毫无头绪，自认为“磨刀不误砍柴工”，看了好久的书，把涉及到的知识点全部弄明白了，才开始设计感谢组里的同学耐心给我讲解指导，用设计软件进行设计时，开始由于对软件也不熟悉，总是出现各种错误，不是有一个数据忘了输入就是路面层的厚度有问题，改了好几遍，才符合要求，以为万事大吉了，没想到再最后资料汇总整理时发现了一个沥青路面有大错误——一级公路设计成了高速公路，不得不又重新改过，改正了 n 遍以后终于三个路面层结构全部符合要求，当然，在这

不断改正的过程中，路基路面的软件也运用自如了。

最后，进行资料汇总整理，将我们前期的准备工作与后期设计的三个沥青路面结构设计以及三个混凝土路面结构设计，整理成正规的课程设计的样式，汇总到一个word文档里。本来以为这个工作很简单，没想到特别繁琐，首先，软件生成的数据都是以txt的形式生成的，复制到word里时，那些数据就有些错位了，最后，把他们整理成了表格的形式，淡黄与淡绿的底色应该也会给人一种视觉上的舒适度吧。将计算过程分步骤写，看起来也比较有条理。本以为两三个小时能搞定的整理工作没想到前前后后用了八个小时，也算是达到了自己的最高水平了。最后还需要与小组成员共同讨论，定稿，力争完美。

通过这次课程设计让我对课本上学到的知识进一步得到了巩固，提高了我自主学习的能力，“兴趣是最好的老师”这次课设也让我感觉本以为枯燥乏味的计算公式、沥青混凝土面层结构也能变得如此有趣。这次课设更让我明白了，在设计中应严格遵守规范要求，满足设计了路面行车的安全性，而且设计的合理性、经济性、美观性也是极其重要的。当在设计的过程中一定要严格要求，发现错误应及时改正，力求完善，不能怕麻烦。严谨、求实这应该是我们桥梁工程学生必备的基本素质。最后，感谢老师这一学期来对我们的教导与帮助，不但丰富了我们的专业知识，更提高了我们对本专业的兴趣；同样，也感谢我们组成员对我的耐心帮助，团结就是力量！

路基工程实训总结篇二

为了很好的运用书本的知识和更早地对本专业的认识，为此，学院为了让我们对本专业有更好的认识，在我们大二学期结束，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生产中去。让我们了解到的路基路面的学习，不仅要注意知识的积累，更应该注意能力的培养。

一、实习地点：宝兴花园

二、实习时间：6月13号

三、实习目的：通过对市政工程宝兴花园项目道路施工的实地实习，使我们对城市道路的路基处理、沥青路面的施工、道路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。

四、实习内容

（一）、路基的压实：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。

（二）、路面的处理：路面由垫层、基层、面层构成。防冻垫层和排水垫层宜采用砂、砂砾等颗粒材料。半刚性垫层宜采用低剂量水泥、石灰等无机结合稳定粒料或土类材料；防止下渗水影响路基，排水基层下应设置由水泥稳定粒料或密级配粒料组成的不透水底基层，底基层顶面宜铺设沥青封层或防水土工织。

（三）、路基边坡防护：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，经过和师兄的沟通此过程采用的边坡坡度为1: 1.5。雨水集中或汇水面积较大时，有排水设施相配合。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。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。

（四）、挡土墙支挡工程：挡土墙是为防止土体坍塌而修筑的，主要承受侧向土压力的墙式建筑物。在公路工程中广泛应用于支撑路堤填土或路堑边坡。按挡土墙的结构形式不同，分为：重力式，半重力式，衡重式，悬臂式等。重力式挡土墙依靠墙自重承受土压力、结构简单、施工简便，由于墙身重，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。

五、实习总结

通过这次外业的道路实习，使我们对高速公路的路基、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，我国的公路事业特别是高速公路得到了迅猛的发展，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学生来说，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。

路基工程实训总结篇三

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。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。

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。

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，这样我们才能学到的东西。同时也体验了工地的辛苦，天气的酷热。

我们的实习虽然已经结束，我的心也在不停地跳跃着..... 朋友们，来吧！建筑工地虽说杂乱无章，但正是这些杂乱无章合奏了一支强悍有力的交响乐，唱响祖国大地。相信祖国的建筑事业明天更美好。

“交通工程专业学生的实习报告路基路面实习报告”版权归所有；请注明出处！

路基工程实训总结篇四

一、实习目的：

通过对合肥市出城道路建设合水路改建工程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。

二、实习时间：

年 6 月 1 日 星期二

三、实习地点：

合肥市出城道路合水路改建工程01标段合05标段公路

合水路向南连接阜阳北路直达市区，向北连接双墩、合六高速以及重要县道，成为北部组团路网规划中的骨架道路。

四、实习内容：

路基部分

路基的实习主要在合水路改建工程05标段的部分施工工地，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40cm 5%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。

该路段采用浆砌片石挡土墙。

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。

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马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、沥青碎石(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1.5~2.0 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。

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。

五、实习总结

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。

路基工程实训总结篇五

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，上半年建成通车。

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205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。

我们的实习虽然已经结束，我的心也在不停地跳跃着.....
朋友们，来吧！建筑工地虽说杂乱无章，但正是这些杂乱无章合奏了一支强悍有力的交响乐，唱响祖国大地。相信祖国的建筑事业明天更美好。

更多实习相关文书请点击：[实习报告](#)

相关阅读推荐：

[车间实习报告范文](#)

[销售顶岗实习报告](#)

[机械制造实习报告](#)

电子厂实习报告

师范生顶岗实习报告