

道路桥梁工程专业技术工作总结 道路桥梁工程实习报告(优秀9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。怎样写总结才更能起到其作用呢？总结应该怎么写呢？下面是小编整理的个人今后的总结范文，欢迎阅读分享，希望对大家有所帮助。

道路桥梁工程专业技术工作总结篇一

持续一个星期的认识实习就这样结束了，一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远也忘不了的经历。感谢老师的精彩的讲解，每次老师讲到一个知识点，都会加深我对这些知识的认知。

“纸上得来终觉浅，绝知此事要躬行”。说的是理论学习与实践操作对我们掌握知识并加以应用的地位和作用。强调了后者相对于前者更能有效地将知识转变为能力。实践离不开正确理论的指导，否则在实践中就会迷失方向、无所适从、效率低下；懂得了书本知识，有了理论，不付诸于实践，知识、理论知识就成了无用的东西，也发挥不到它的作用。三年理论课程的认知，只是一个初步的、框架式的学习。通过这次实习，对于本专业相关问题我有了自己的认识和理解。

在此次实习过程中我对本专业树立起了一种强烈的自豪感，并对其产生了兴趣与热爱。看到这么多宏伟的建筑，与每个人生活息息相关的事物，以及为人们带来巨大便利的结构物，全部涉及我们专业领域，这让我有一种自豪感。想到将来，我也要参与建造这屹立百年不倒，能够经受各种自然人为考验，人们生活不可缺少的杰作，自豪之感油然而生。特别是最后一天参观的济南环城高架的修建工地，工程之浩大，建筑之宏伟，我们的师哥（现在的项目经理）作为一名高端人才，建筑工程师能够在这一领域贡献自己的力量，能够将所

学应用于祖国宏伟蓝图的建设中，，都让我作为一个土木人而感到无比的自豪。实习之后，我再也不会抱怨我学的知识难学了，再也不会嫌弃我做的工作麻烦了，因为这是由我的责任决定的，我修建的是百年之作，当然要话费相当的时间，用几个月，几年的时间来修建一个百年之作，当然是值得的。

准的桥梁，出现各种各样的弊病，给人们的安全出行带来极大的隐患。

我对一些实际工程问题有所掌握，并且留下了比听课堂所讲有更深的印象。例如实习之后我对一般道路施工前的准备工作、整个施工过程和监理的基本知识体系有较清晰的认识，且直观，易于理解。而且巩固和深入理解已学的理论知识(如测量、识图、工程材料、工程结构、工程施工等)，并为后续课程的学习积累感性知识。

通过参加施工实践，培养分析问题和解决问题的独立工作能力，为将来参加工作打下基础。在这一个星期里，我们去过济荷高速，黄河二桥、卧虎山水库，我们知道了有关路、桥的更多知识，了解了路的建筑工序和方法，知道了路的大体分类，掌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，也为我们以后的学习铺下了道路。在这短短的一个星期里，我们不仅在知识上更上一曾楼，而且在身体素质和意志力上也有一定的提高，实习期间有下雨天，有高温天气，我们并没有因为这些而不去实习，相反，每天的任务我们都是按时的、保质保量的完成。

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。

最重要的一点：我认识到干土木这一行的，必须遵守职业道德。职业道德的缺失显得尤为显眼，不诚信，偷工减料的现象泛滥，这需要我们对这些现象就行反省、思考，我们大学生在学校里就要大力倡导以“爱岗敬业、诚实守信、办好公道、服务群众、奉献社会”为主要内容的职业道德，在工作中要做一个好的建设者。大学生职业道德建设，就象盖楼房一样，地基不稳，怎能撑起一座大楼呢？所以我们即将毕业的大学生就像地基一样，必须牢牢的扎在社会的最底层，做一个好的稳固的基石，那样才会使我们朝着正确的方向发展，才会使我们在未来有所建树，我相信只要我们努力了，一定会当好这块基石，所以必须从自身做起，培养自己对工作的责任感、道德感、发挥自己的责任心，认真履行职业道德，只有这样，才能把我们的工作做好，做精。

在工地上会遇到基础工程，钢筋工程，模板工程，混凝土工程，水电安装工程，安全工程等常见的工程问题。实践是大学生活的第二课堂，是知识常新和发展的源泉，是检验真理的试金石，也是大学生锻炼成长的有效途径。一个人的知识和能力只有在实践中才能发挥作用，才能得到丰富、完善和发展。大学生成长，就要勤于实践，将所学的理论知识与实践相结合一起，在实践中继续学习，不断总结，逐步完善，有所创新，并在实践中提高自己由知识、能力、智慧等因素融合成的综合素质和能力，为自己事业的成功打下良好的基础。

人非生而知之，要求得知识，一靠学习，二靠实践，离开了实践，学习也就成了无源之水，无本之本。实践离不开正确理论的指导，否则在实践中就会彷徨、犹豫、无所适从；懂

得了书本知识，有了理论，不付诸于实践，知识、理论就又成了装横门面的东西。

最后，要树立终身学习的观念，现在我们要不断学习掌握好专业理论的知识，打下良好的基础。可能现在觉得用处不大，但对于将来的继续学习产生潜移默化的影响。将来步入工作岗位更是人生的另一个起点，更多新知识需要我们去学习，去解决更为实际、更为具体的工程问题。只有不断地学习，才能不断与时俱进，开拓创新，才能面对更大的挑战！最后感谢实习单位和学校以及老师为我们提供的这次实习机会，令我学到令人难忘的知识，我将继续努力学习，争取早日成为一名合格的土木工作者！

文档为doc格式

道路桥梁工程专业技术工作总结篇二

在生活中，报告的使用频率呈上升趋势，不同种类的报告具有不同的用途。一起来参考报告是怎么写的吧，下面是小编整理的道路桥梁工程实习报告，希望能够帮助到大家。

通过对安南高速公路的实地实习认识，使我对高速公路的沥青路面的施工、道路的设计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年年5月5日至10月10日

安南高速公路油面二标一工区。

高速概况：安南高速公路是河南省规划的高速公路重点建设项目，起点位于安阳市东南大官庄，与安阳至林州的高速公路相接，和京珠高速公路相交，终点位于南乐县青石碛村北，

与阿深高速公路濮阳段相接。安南高速公路全长64.8公里，双向四车道，设计行车速度120公里/小时，工程概算总投资17.9亿元。安南高速公路是连接山西、河南、山东的东西高速公路大通道的重要组成部分，它的建设将有效缓解豫北东西方向区域交通不足的状况，进一步完善豫北路网骨架，构建豫北区域性中心城市，提高豫北地区与周边邻省城市的竞争力。

(1) 拌合及运输

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。该拌和站采用的是德国安曼4000型间歇式拌和机。

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。

运输车辆采用30t的大中型自卸汽车；

a□运输车辆装备棉被、苫布等保温防尘装置，防止成品在运输过程中被扬尘污染；

c□每层铺筑完成后，进行交通管制，如遇大风或沙尘污染，在下层施工前注意清扫干净；

(2) 铺筑

铺筑工序如下：

a 基层准备和放样

b 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（个别三角段人工摊铺）。沥青混合料摊铺机有履带式 and 轮胎式两种。二者的构造和技术性能大致相同。本工程用的是山西中大机械集团生产的dt1600大宽度、抗离析摊铺机。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。

c 碾压

改性沥青（中、上面层）碾压在摊铺后立即进行，施行跟随碾压缩短摊铺到碾压的等待时间，初压温度不低于150℃，碾压终了表面温度不低于90℃。复压优先选用轮胎式压路机进行搓揉碾压，以增加密水性。压路机的碾压段长度以与摊铺机速度平衡为原则确定，并保持大体稳定，压路机每次均由两端折回的位置阶梯形的随摊铺机向前推进，使折回处不在同一断面上，用插旗法标明区段。在摊铺机连续摊铺的过程中，压路机不得随意停顿。压路机不得在未碾压成型或未冷却的路段上转向、调头或停车等候，振动压路机在已成型的路面行使时要关闭振动。

(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。特别是上面层施工缝的处理要平顺流畅，尽量避免跳车现象影响平整度和驾乘舒适感。

(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。

道路桥梁工程专业技术工作总结篇三

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。

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。

1、成本高。越深越高。

2、拆除十分困难等。

1、各国的情况各不相同。

2、在日本，土地所有者拥有空中权和直到地心的地下空间所有权□xxx年生效《深层地下空间使用法》。

1、地震。

2、洪水。

3、火灾等。

1、使用深层地下空间多。

2、拆除非常困难。

3、行人更易受到伤害，尤其是老人们。

4、开发娱乐区域的潜力。

由于我国社会城市化的程度和速度越来越高，因此，向地下发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，在城市经济高度发展的今天，不积极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实用效能是非常困难的。

实习日期□xxx年6月20日

实习地点：校北区南北桥

组员□xxxx

6月20日吃过早饭，我们就在楼下等着老师来。今天的任务是参观校园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xxx的校区，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方便上课，修建了这两座桥。南桥是双跨拱

桥。两座桥相距不远，建好后一定会为学校增加不少的风景。

今天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、骨料和水按一定比例配制，经过搅拌振捣成型，在一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，生产工艺简单的特点，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，使用范围十分广泛，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(有叫普通混凝土)、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 $\geq 2600\text{kg/m}^3$)普通混凝土(密度 $=1950-2600\text{kg/m}^3$)轻混凝土(密度 $\leq 1950\text{kg/m}^3$)；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，出现了钢筋混凝土，预应力混凝土，各种纤维增强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，其主要原因是温度梯度造成寒冷地区的温度骤降也容易形成裂缝。因此说混凝土的保温对防止表面早期裂缝尤其重要。从温度应力观点出发，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，应该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。

道路桥梁工程专业技术工作总结篇四

通过对安南高速公路的实地实习认识，使我对高速公路的沥青路面的施工、道路的设计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年年5月5日至10月10日

安南高速公路油面二标一工区。

高速概况：安南高速公路是河南省规划的高速公路重点建设项目，起点位于安阳市东南大官庄，与安阳至林州的高速公路相接，和京珠高速公路相交，终点位于南乐县青石碛村北，与阿深高速公路濮阳段相接。安南高速公路全长64.8公里，双向四车道，设计行车速度120公里/小时，工程概算总投资17.9亿元。安南高速公路是连接山西、河南、山东的东西高速公路大通道的重要组成部分，它的建设将有效缓解豫北东西方向区域交通不足的状况，进一步完善豫北路网骨架，构建豫北区域性中心城市，提高豫北地区与周边邻省城市的竞争力。

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。该拌和站采用的是德国安曼4000型间歇式拌和机。

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。

运输车辆采用30t的大中型自卸汽车；

a□运输车辆装备棉被、苫布等保温防尘装置，防止成品在运输过程中被扬尘污染；

c□每层铺筑完成后，进行交通管制，如遇大风或沙尘污染，在下层施工前注意清扫干净；

铺筑工序如下：

a基层准备和放样 b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（个别三角段人工摊铺）。沥青混合料摊铺机有履带式 and 轮胎式两种。二者的构造和技术性能大致相同。本工程用的是山西中大机械集团生产的dt1600大宽度、抗离析摊铺机。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。

c碾压

改性沥青（中、上面层）碾压在摊铺后立即进行，施行跟随碾压缩短摊铺到碾压的等待时间，初压温度不低于150℃，碾压终了表面温度不低于90℃。复压优先选用轮胎式压路机进行搓揉碾压，以增加密水性。压路机的碾压段长度以与摊铺机速度平衡为原则确定，并保持大体稳定，压路机每次均由两端折回的位置阶梯形的随摊铺机向前推进，使折回处不在同一断面上，用插旗法标明区段。在摊铺机连续摊铺的过程中，压路机不得随意停顿。压路机不得在未碾压成型或未冷却的路段上转向、调头或停车等候，振动压路机在已成型的路面行使时要关闭振动。

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。特别是上面层施工缝的处理要平顺流畅，尽量避免跳车现象影响平整度和驾乘舒适感。

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。

道路桥梁工程专业技术工作总结篇五

实习地点□XXXX

实习时间：6.12-6.22

实习学生XXXX

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专业知识。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。

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、工作方法及前景。

道路桥梁工程专业技术工作总结篇六

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。

目录

一：动员大会	01
二：交通量的测定	02
三：参观路桥模型	03
四：参观x大桥	04

五：参观x大桥施工现场	05
六：参观立交桥	06
七：听报告	07
八：参观校内双桥	08
九：观看混凝土教学录象	09
十：结束语	10

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/h由南向北的有 $s_2=93*2=186$ 辆/h;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由南向北的有 $m_2=49*2=98$ 辆/h;汽车每小时的流量 $n=546*2=1092$ 辆/h其中由北向南 $n_1=303*2=606$ 辆/h由南向北的有 $n_2=243*2=486$ 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。(5)按照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：我国公路等级按照其使用功能分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路、四级公路五个等级。另外，按照公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)道及专用公路几种。

公路的结构建设：路基建设、路面建设、公路排水构筑物建设、公路特殊构筑物、公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天的第一站□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、公路两用桥□x大桥由国家投资，铁道部大桥局第四工程处施工，公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月公路桥建成通车。

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，公路桥面至地面垂直距离38米。上层公路桥引桥南有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，预应力钢筋混凝土桥墩，桥墩直径1.25米，水中桥墩下到新鲜岩石层，最深达38米，是一座永久性特大桥。

道路桥梁工程专业技术工作总结篇七

随着人们自身素质提升，我们都不可避免地要接触到报告，报告中涉及到专业性术语要解释清楚。其实写报告并没有想象中那么难，下面是小编为大家整理的道路与桥梁工程实习报告，欢迎阅读，希望大家能够喜欢。

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。

20xx年5月27日6月10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。

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。

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。

二、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 and 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1.5~2.0km/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。

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。

道路桥梁工程专业技术工作总结篇八

道路与桥梁工程

XXX

6.12-6.22

XXX

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，
- 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
方法及前景。

道路桥梁工程专业技术工作总结篇九

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：

2006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。

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

二、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 and 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。

碾压时压路机开行的方向应平行于路中心线，并由一侧路边缘压向路中。用三轮压路机碾压时，每次应重叠后轮宽的1/2；双轮压路机则每次重叠30cm。轮胎式压路机亦应重叠碾压。由于轮胎式压路机能调整轮胎的内压，可以得到所需的接触地面压力

三、使骨料相互嵌挤咬合，易于获得均一的密实度，而且密实度可以提高2~3%。所以轮胎式压路机最适宜用于复压阶段的碾压。

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。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。

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。