

道路工程实训报告总结(大全5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。报告的作用是帮助读者了解特定问题或情况，并提供解决方案或建议。下面是小编帮大家整理的最新报告范文，仅供参考，希望能够帮助到大家。

道路工程实训报告总结篇一

为期两周的测量实训结束了。在这两星期中，虽然实训时间只安排在上午和下午，时间没有紧凑的让我感到繁忙与紧张。但在是训期间我却听到,学到很多。通过这次的实训我对于书本上的知识有了进一步的认识。而实际动手操作又让我对许多的细节有了新的体悟和理解。

而今年的夏天让人感觉来得特别的早!我们实训的地点就是xx森林公园，当太阳大放光芒时，我们也提前体验了一把测量人员的艰辛。但也因为这样，才觉得着两周过得很是充实。当最后描绘的图纸完成，把它展开的时候心中充满了自豪与成就感!

当然，在实训过程中我们也碰到一些问题，但在解决过程中，不管是怎么解决的，或是经过老师指导，或是与其他组的成员讨论，或是自己在组内进行摸索与解决……或是其他，当时不管哪一种解决方案，都能让我感到受益匪浅!同时，我也提醒自己同样的错自己不要再下次再犯一样的错误。

在本次的实训中我担任第三小组的组长，所以我需要对自己这组的进度有所把握。但我们组与别组却有一些细微的区别。别组基本都是一，二个人操作机器。但我们组却要求人人都会玩转机器!所以我觉得我们这组是成员人人都是能手!

这次的测量实训让我体会到:

1. 通过这次实训，我熟悉了水准仪，经纬仪的操作过程。熟悉了闭合导线的测量过程。以及多余数据的整理与计算。
2. 在实训期间，通过理论与实践的结合，我具备了独立操作，记录的技能。
3. 在了解，熟悉和掌握一定的测量基础知识和操作知识的过程中，也培养，提高和加强了我的实践操作能力以及创新能力。
4. 通过二周的实训，培养了团队合作精神，提高了对于时间(观念)的把握，以及爱惜仪器的自觉性。总之，提高了我们的(整体)综合素质。

这次的实训，对于我们操作素质和测量能力的培养起了一个综合训练的作用，使我们不但要掌握各种仪器应该学会，应该知道的要求，还让我们把所学的测量知识建立了较完整的系统概念，既要要求我们学习测量的知识，了解仪器的原理和工作过程，又要加强实践动手能力的训练，凭具有运用所学测量知识的解决一些测量问题的能力。

在这两周实训期间，我有很深的感触，很感谢学校能给我提供这个实训机会，让我提前体验到测绘员这个行业的不易，同时也让我获得了许多课堂上不熟悉或没留意的知识，也许在不久的将来我不一定作测绘员这个工作，但是现在所学到的知识和感悟却会让我终生难忘。虽然太阳大了点，蚊子多了点，人累了一点，但这些都无所谓，重要的是我有了收获，有了成果。因为，微笑总在风雨后嘛！

实习期间，老师的`敬业，严谨精神也让我敬佩。森林公园是很大的，但老师尽他们所能的顾及我们的实训进度。当我们有问题时，老师也会向我们详细的解释清楚我们的疑问。有时老师还会像我演示如何操作仪器，让我们更清楚地了解仪器的操作过程。

我觉得这两周的测量实训对我自己来说是非常有意义，非常实在的。他给我的大学生活天上了精彩的一笔。它也让我逐步走进了建筑这个行业。让我增长了更多的专业知识，让我认识到自己的长处与不足之处。

我知道，当我们就业的时候，就业单位里的同事或着是前辈不会像老师现在这般点点滴滴细致入微的把要做的是告诉我们，让我们可以在旁观察与学习。

所以我觉得我们在大学中学习，学得不应该仅仅是学习课本上的知识，而应该学会如何学习。

大学生活是短暂的，我们应该在不断地探索中认识自我、学会学习、感悟生活，也许在未来我们会对社会产生一定的迷茫，但我们可以在不断自我提问、思考、阅读及与其它人的讨论中，我想困惑也许就会在不知不觉间慢慢消失。就如同这次的实训，我也是在不断的实践中完成了这次的实训。所以对于那些只希望得到答案、结果的人，是永远不会明白对于探索问题真理的人的乐趣！

总而言之，我对于着两周的实训，我对自己还是比较满意的，同样也希望老师对我的表现满意。

道路工程实训报告总结篇二

实习地点□xxx

实习时间：

实习学生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
- 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

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100字的实习日记，记录每天的实习所得，
也算是心情日记吧。

实习日期□xx年6月13日

实习目的：测定地市道路的交通量

实习地点□xx大酒店路口东西方向

组员□xxx

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xx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) $s=2 \times 161=312$ 辆/h 其中由北向南 $s_1=68 \times 2=136$ 辆/h 由南向北的有 $s_2=93 \times 2=186$ 辆/h;摩托车每小时流量 $m=98 \times 2=196$ 辆/h 其中由北向南 $m_1=49 \times 2=98$ 辆/h 由南向北的有 $m_2=49 \times 2=98$ 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！

实习日期 xx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 xxx

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)□

(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。

实习日期□xx年6月15日

实习目的：参观xxxxx大桥

实习地点□xxxxx大桥

组员□xxx

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□xxxxx大桥。

xxxxx大桥素有长淮第一桥之称。其位xx镇东南端，是xx上最长的铁路、公路两用桥□xxxxx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xx大桥工程指挥部负责工程建设□xx年7月开工□xx年10月完成铁路桥工程，并试车行驶成功□xx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。

实习日期□xx年6月16日

实习地点□xx公路大桥施工现场

组员□xxx

今天的实习第一次与施工接触，参观的是xx高速路的xx段施工现场，到了之后，有此工程的项目经理带我们参观。今天

参观xx高速路的第八和第九路段。项目经理一边带我们往施工现场走去，一边给我们介绍有关的工程情况。

位于xx市xx区xx乡全长14.333km起讫桩

号k60+500—k74+832.5设计标准：全封闭，全立交；双道向四车道，高速公路。路基宽28米，主要工程量：路基土方258.893立方米，大中桥227.12米(共4座)小桥120.9米(共4座)分离立交桥1306.77米(共7座)，通道25道，涵洞42道，互通立交1处，合同期14个月。

果然是很长，一开始所有同学还都可以跟的上，后来有的同学就觉得路线太长了不愿意走了。好不容易参观完了这一路段正准备回去了，老师突然向那个经理提出要去另一段参观的要求，经理说“那在三公里以外呢！”“没事，去看看”老师说道，就这样我们又马不停蹄地前往第九合同段参观。

是xx特大一号桥。位于xx北岸，全长3773米，起讫桩

号k74+832.5—k78+565.5设计标准：全封闭，全立交；双道向四车道，高速公路。主要工程量：桩基498根，露台系梁68个，墩桩448根，盖梁224道，预制箱864片，混凝土总量为999111.21立方米，工期为17个月。

今天是最累的一天，但也是最刺激的一天，不仅丰富了我们的知识，而且也锻炼了我们的身体，真是一举两得！

实习日期□xx年6月18日

实习目的：参观xx立交桥

实习地点□xx立交桥

组员□xxx

xx立交桥简介：

xx立交桥位于xx市长江路、合用化路、屯溪路交叉口。设计为双“y”型定向式加环形匝道组成的四层(地面三层、地下一层)互通式立交桥。桥梁由两段高架桥及17条匝道组成，道路累计全长9536.4米(其中桥长3886.14米)。设计总路线17条(5个路口)，各类道路总面积145300平方米。

是一项综合性城市交通枢纽工程□xx立交桥是安徽省委、省政府提出建设xx大都市的起点和标志工程，该桥工程质量经xx市政工程质量监督站验评为优良等级。该桥荣获安徽省市政工程质量奖市政工程“银路奖”和铁道部优质工程一等奖。还被评为xx市十大名胜景观之一“五里飞虹”。

xx立交桥位于xx市区西部，在长江西路、屯溪路、合作化路的会合处，距离市中心2.6公里，是安徽省第一座高标准公路立交桥，成为xx市一环路上的壮丽景观□19xx年6月开工，1996年6月20号竣工。这座立交桥分地上三层。地下一层，桥梁面积4万平方米，占地8.9公顷。为双“y”定向式加环型匝道的四层互通式立交，分五个交叉道向四周幅射，解决了17个流向的交通。道路累计全长9536.4米(其中桥长3886.14米)。设计总路线17条(5个路口)，各类道路总面积145300平方米。一层的高架桥，距底层路面高达21米，长1100多米，桥梁全长3886m□xx立交桥配套建设了园林绿化工程，绿化面积达5万平方米。桥心区由四块游园绿地组成，其中1号、4号绿地为开放式游园，绿地上铺草坪，内有喷泉、金字塔等，2、3号为封闭绿地，有金叶女贞，红叶小桧等组成“s”形曲线。整座桥梁设计新颖高雅，造型美观流畅，功能合理完善，气势雄伟壮观。整个桥梁纵横交接，四通八达如十几条巨龙翻江倒海，给人以美的动感□xx立交桥投资2亿多元。

19xx年6月开工，1996年6越20竣工，立交桥占地15公顷，为双y足向式加环型匝道的死层互通式立交桥，共有17条匝道，机动车道全长9.78公里，面积10.4万平方米。桥梁全长3886m□面积4.16万平方米□xx立交桥配套建设了园林绿化

工程，绿化面积达5万平方米。桥心区由四块游园绿地组成，其中1号、4号绿地为开放式游园，绿地上铺草坪，内有喷泉、金字塔等，2、3号为封闭绿地，有金叶女贞，红叶小桧等组成“s”形曲线。利用设施才能得以存在和发展，而现代城市发展的同时也推动了地下空间的利用。城市地下空间利用与城市地面活动的规模与质量存在密切联系，必须保持两者平衡发展。

在高密度城市化的时代，为了支持地表、空中的土地利用，出现了一些前所未有的多种用途的地下空间利用形式。现在，人们希望形成的是一种在受到土地空间制约时能有效发挥功能的城市地下空间利用体系。人们正在探索城市体系的状态，意在通过修改部分城市规划建设法案与城市区域开发制度，建立一套合理的科学的城市综合开发制度，包括立体交通制度、公共沟制度、地下停车场规划建设与管理制、集中供热系统建设制度、中心城区再开发制度等因此学校在我们实习的时候给我们请中国工程院的院士xx教授来给我们做了一篇地下空间的发展和利用的学术报告。报告共分六部分内容，具体如下：

一、现代的地下空间利用：

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。

二、利用地下空间的原因：

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。

三、地下空间利用中的问题：

1、成本高。越深越高。

2、拆除十分困难等。

四、谁拥有地下空间的使用权？

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□xx年生效《深层地下空间使用法》。

五、地下空间的灾难预防：

1、地震。

2、洪水。

3、火灾等。

六、制定地下空间总体规划的必要性：

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。

八：参观校内双桥

实习日期□xx年6月20日

实习地点：校北区南北桥

组员□xxx

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xx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光。

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 $= 1950\text{—}2600\text{kg/m}^3$)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。

全可以满足水泥水化的要求而有余。但由于蒸发等原因常引起水分损失，从而推迟或妨碍水泥的水化，表面混凝土最容易而且直接受到这种不利影响。因此混凝土浇筑后的最初几天是养护的关键时期，在施工中应切实重视起来。所以在施工时我们要谨慎的处理这些事件，根据不同情况不同处理。

持续两个星期的认识实习就这样结束了，两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。

在这两个星期里，我们去过xx大桥，去过xx大桥，看过xx的xx大桥，我们知道了有关路桥的更多知识，了解了路和桥的工序和方法，知道了路和桥的大体分类，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，也为我们明年将要进行的专业课的学习铺下了道路。在这短短的两个星期里，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。记得在去xx参观大桥的时候，天气很热，而偏偏我们所要参观的大桥很长，大热的天没有一个同学嚷着要回去，都是一个个争先恐后的要去看看这座桥的最前段是什么样的，还有就是同学之间的友谊也打破了过去狭小的范围，好多平时不怎么说话的同学在这次实习中因为在一个组，所以大家也变得更熟了。

总之，在这次实习中，我们的各个方面都有了进步，相信这次实习给我们带来的经历一定可以为我们将来的学习和生活提供很大的帮助！

道路工程实训报告总结篇三

为期将近两周的控制测量实习终于结束了，回想起来，虽然在实习过程中有些累，有些苦，但是这让我们更加得到了锻炼，通过本次实习，让我们把课本上所学的理论知识运用到了实践当中，进一步掌握了精密水准仪，经纬仪和全站仪的操作，获得了测量实际工作的初步经验和基本技能。实习的目的是着重培养我们的独立工作能力、实践能力和数据处理能力，在本次实习中，我深有体会，还有重要的一点就是团队合作，一个团结的团对可以让我们更好的互相学习，共同进步。

通过这次实习，我们的收获还是很大的。首先就是掌握看课堂所学的知识，知道如何正确使用精密水准仪，经纬仪，进一步明白了实践是对所学知识的最好检验。其次，我们懂得了做任何事情都要认真细致不能有丝毫马虎，特别是做我们测绘行业，对这一方面的要求更高，因为稍有偏差就可能导致数据的偏差很大，更会导致以后的其它测量出错，最终导致数据计算的错误。

控制测量实习结束了，我们下学期将进入下一阶段的实习，我们会把控制测量实习中得到的一些经验教训总结好，为下一阶段的实习做好准备，避免犯同样的错误，努力把下个阶段的实习做好！

[控制测量实习总结报告]

道路工程实训报告总结篇四

一、实习目的与要求：

测量实习是测量学教学的重要组成部分，其目的使学生巩固、扩大和加深从课堂学到的理论知识，获得实际测量工作的初步经验和基本技能，进一步掌握测量仪器的操作方法，提高计算和绘图能力，对测绘小区域大比例尺地形图的全过程有一个全面和系统的认识，会认识地形图，能够根据给定的地形图在实际中寻找找到图上所示的点，并在实习的过程中增强其独立工作与团队协作意识，为今后解决实际工作中的有关测量问题打下坚实的基础。

学生通过本次实习应达到如下要求：

1. 掌握经纬仪、视距尺等测量仪器的操作方法；
2. 掌握地形测图的基本方法，能够具有初步测绘小区域大比例尺地形图的工作能力；
3. 能够根据给定的地形图在实际中寻找找到图上所示的点；
4. 各小组分工明确、通过合作完成测量任务，增强独立工作能力与团队协作意识。

二、实习任务及内容：

(一) 小区域大比例尺地形图的测绘：

1. 测区：湖北省武汉市江夏区龙泉山地球科学学院011081班测绘区域

2. 任务：通过3天的地形图测绘实习，每小组要取得200个左右的测点数据，并根据得到的数据完成一幅比例尺1：1000，等高距2m的20cm*20cm的地形图。

3. 内容：

(2) 按照使测绘更加方便、有效、快捷的原则，根据测区位置，在图板上布设控制点；

(3) 过程：

为期3天的测绘实习是在江夏区的龙泉山进行。这里的山算不得山，站在这山测那山，高差不过几米，地形图居然可以用等高距为2米的等高线来描绘。山上的植物只有三种——枯草、高矮不同的树和最难缠的荆棘。对于我们的测绘而言，草是极具积极作用的，它们可以为我们的休息提供软垫。而树具有极强的阻挡视线的作用，需要强调的是，这里的手机信号也受到树儿们的强烈阻挡，以致于山间回荡着彼此声嘶力竭的呼喊。至于万人的荆棘，它不仅刮坏了弟兄们的衣服裤子，划伤了同志们的手，还严重阻挡我们前进的道路。

控制点是已知高程(海拔)的点，我们需要在这些控制点上架设经纬仪，以它们为基准来测它与其他位置点的高差，进而推算位置点的高程(海拔)。因为控制点的个数有限，尤其是位置好的控制点更是稀少，所以我们必须要有抢占有利控制点的意识与冲动。只有如此，我们的测绘才会更加高效。实习的前一天，所有人都在抢占有利控制点上做了充分准备。

第一天，大家都没有一点经验。到达指定区域后，各组杀向

各方，去寻找前一日展在图上的控制点。不论是基地班、地质一班还是地质二班，绝大部分的人都在基地班的位置寻找控制点，而基地班的点对于我们是没有意义的。我延着似乎有人走过的小路独自前行。在路边发现了“地大i17”短暂的兴奋后，我继续前行，i17并不是我们要找的点。走了大约80米，“地大i15”的桩子又一次吸引了我，但它同样不是我的目标。旁边的山上似乎有片草丛，那里或许有控制点吧。看了看周边，还没有人跟上我，略加思索，我决定上山。拿着图板，穿过了一片荆棘，累得满头大汗，终于到了山顶。这里果然有点，“地大i05”这不是我们的点。又一次抬头时，我已经看不到地大的人了，判断了一下方向，下山。可是我找不到上山时的路了。没路了怎么办，开路呗。戴好手套后，我用20分钟开了一条路下了山，到了主路。“地大i40”也是这样找到的，它在i15对面的山坡上。估计这座山上还会有控制点，我就爬了上去。这时的我已有些疲惫。站在山腰上休息了一下。突然，下面的一片草丛里的一块大石头吸引了我。经过一番与荆棘的斗争，我到了那个地方。这里果然有控制点，“地大i13”它依然不是我们6组展在图上的点。

每一件事情都不是很容易就能做成的，就连召集全组的同志都是如此的困难。在几乎喊哑了大家的嗓子后，我们7个人总算凑齐了。对前一段的寻点做了短暂总结，我们决定在控制点旁边架设支点，代替控制点。实际证明，这是多么英名而伟大的决定啊！这次会议成为了6组测绘全程的转折。一切就绪后，已经10点多了，离当日结束测绘时间还有2个半小时。经过我组同志的全力奋战，我们后来居上，当日测得50个点，为后两日测绘的成功奠定了坚实的基础。

由于我组对困难预计不足，导致全组成员在当日的实习中把大部分的时间和精力浪费在找控制点上。当日测绘工作结束后，我们6组成员聚在一起交流了经验，并对第二天的测量做了更加具体的安排。大家相互鼓励，要在后两日的测绘工作中发扬今天我组在找控制点的过程中表现出的不怕苦，不怕

累的精神，高质量地完成测绘任务。

12月17日早，大家吃过饭后坐中国地质大学校车又一次前往龙泉山。沿途的景物已经变得熟悉，大家都没有了前一天的好奇，各自拿着图板和记录本为即将开始的工作做着积极的准备。40分钟后，我们到达龙泉山。一下车，我们测量6组按照事先的安排不跟随大部队，直接前往我们的控制点——“地大i06”
i06的位置是在两个山之间的鞍部，周围高树较多，短暂地商量后，我们果断地放弃了它，决定在其附近视野更加开阔的地方建立支点i06-1
将经纬仪对中整平、消除视差后，我组的测绘工作正式开始，大家立即投入工作状态。负责选点跑尺的朱令和崔永国同学先是围绕着i06-1树立视距尺。我读取的数据经检验出现多次出现“零误差”。负责计算的辛悦和孙军同学也加快了步伐，一组组数据很快传递给负责绘图的江晓斌和刘超同学手里。整个小组紧张而忙碌
i06-1的支点位置之优越，视野之开阔很快得到验证。我们在这里所能测到的最远的点就是011081班测绘区域的边缘。在中午补给的时间，组长召集全组交流上午工作经验，负责各项工作的组员都提出了相应建议，决定接下来先继续在i06-1进行测绘，结合上午描出的图上点的位置，在测区边缘进行补点，然后转到“地大i16”控制点。

测量学，相信对于大部分不是此专业人来说都就应明白，这是一项高度要求精确的工作，透过在学校四年期间在课堂上对测量学的认真学习，使我在脑子里构成了一个基本的、理论的测量学的基本轮廓，而此次实习的目的，就是要将这些基础理论与实际的工程紧密联系起来。测量学是研究地球的形状和大小以及地面点位的科学，从本质上讲，测量学主要完成的任务就是确定地面目标在三维空间的位置以及随时间的变化。在信息社会里，测量学的作用日益重要，测量成果作为地球信息系统的基础，带给了最基本的空间位置信息。构建信息高速公路、基础地理信息系统及各种专题的和专业的地理信息系统，均迫切要求建立具有统一标准，可共享的

测量数据库和测量成果信息系统。因此测量成为获取和更新基础地理信息最可靠，最准确的手段。测量学的分类有很多种，如普通测量学、大地测量学、摄影测量学、工程测量学。作为建筑工程系的学生，我们要学习测量的各个方面。测绘学基础就是这些专业知识的基础。

够防止误差的积累，及时发现错误，更能够提高测量的效率，避免测量的不准确还要进行重测。即使重测，我们怀着严谨的态度，错了就返工，决不马虎，。我们深知搞工程这一行，需要的就是细心、耐心、毅力和做事严谨的态度。所以我们一向在克服以前的缺点，一步一个脚印的想前迈进！

从这次实习中我总结出了几点来避免较大的误差，例如：

(1) 标尺要立直，尽量避免晃动，有晃动时，就应选取数据最小的时候进前必须将视野的气泡调平(两侧的线重合)，否则造成的误差会很大。

(2) 在读取数据时，每位成员都要细心，既要看得准，还要果断，不能犹豫不决，任何一个错误都有可能导致最终的成果的报废。

(3) 选点十分重要，点必须要选在有代表性的地方，同时要注意并非点越多越好，相反选取的无用点过多不但会增加测量、计算和绘图的劳动量和多费时光，而且会因点多而杂乱产生较大的误差。

(4) 团结就是力量，纪律才是保证经过每个组员的团结工作，在我们组的同学交流测量中的经验时，大家感觉收获都很多，有的说仪器的展点很重要，因为这关系到误差的大小，有的说测量中点不能架设的太远，水准仪施测过程得使用以及架仪器过程中气泡的精确对中和整平，还有就是我们要有一颗爱护仪器的心，对所用的仪器要精心呵护，在学校如此，走上工作岗位后更要如此，这样能够避免一些不必要得麻烦等

等吧。

透过实际的测量实习，让我学到了很多实实在在的东西，比如对实验仪器的操作更加熟练，学会了地形图的绘制和碎部的测量等课堂上无法做到的东西，很大程度上提高了动手和动脑的潜力，同时也拓展了与同学的交际、合作的潜力。一次测量实习要完整的做完，单单靠一个人的力量和构思是远远不够的，只有小组的合作和团结才能让实习快速而高效的完成。从这十天的测量中，更重要的是让我明白了几个重要的人生的道理：一、人与人之间的协作是相当重要的，如果要是互相配合的话，就会如同一盘散沙一样溃不成军，尤其是在配合如此重要的测量学中；二、令人难忘的三周的测量实习最后结束了，我学会了很多东西，懂得了很多道理。

我基本掌握了课堂所学的测量学知识，明白如何正确使用水准仪、全站仪测量距离、角度、高差等，还有学会了施工放样及地形图的绘制方法。测量学是研究地球的形状和大小以及确定地面(包含空中、地下和海底)点位的科学。既然是要测量就离不开实践。实践是对测量学知识的最好检验，只凭在课堂上的听课，我并没有掌握很多具体知识，尤其是对仪器的使用更是一塌糊涂。当第一天开始测量的时候，我的心里还一阵阵的发愁：该如何把任务进行下去。当动手的时候，发现其实并不难，听别人一说或者翻阅一下课本，然后自我动手操作一遍，就基本掌握了方法。要想提高效率和测量精度，还要经常练习，这样才能做到举一反三。

我懂得了做任何事情都要认真细致，不能有丝毫的马虎，个性是在使用水准仪，经纬仪这样精密的仪器时，更要做到精益求精。因为稍有差错就可能导致数据的偏差很大，更会导致以后其它量的测量出错，最终导致数据计算的错误，比如我们刚开始测量角度时，一个基准点没有瞄准，导致一个角度偏小，然后角度的闭合差也不贴合要求，经过校验，才发现出问题出在哪儿。

对大学生而言，我们在学校里面不仅是学到理论知识，更重要的是锻炼自己接触社会、提高自己的实践能力，把平时学到的理论知识应用到实际中去。而实习正是学校为了这个目的而安排的课程，我们在大三的实习内容是测量实习。通过四个星期的实习，我们学到了很多知识，更重要的是我们在实习中更加巩固了我们的测量理论知识。

我们在这四个星期里，先后对控制测量、地形测量、定测和桥控测量进行了实习。在实习过程中，我们遇到了许许多多的问题，但是在老师的认真指导下、在同伴们团结合作与努力钻研下，所有的困难都被我们一一克服了。

在以往的实习中，我们只是去实习现场听老师讲解，回来以后根据老师讲解的内容写下相关的报告。但是在这次的测量实习中，很多情况下需要我们自己熟练测量的相关理论和原理，然后通过现场实践，自己摸索，最终去掌握测量工作的真正内涵，达到实习的真正目的。由于很多情况使我们以往很少遇到的，因此我们都觉得这次实习是特别辛苦的。

我们遇到问题因此也比以往的实习要多得多。有好几次，我们因为种种问题，导致测量的结果与要求相差很远。我们因此产生了沮丧的心理，但是随后我们又会重新振作起来，积极地寻找问题、并解决问题，获得相应的经验。比如在做最后一周桥控测量的任务的时候，我们前两天因为不是所有人清楚测量的原理，还有在计算过程中计算器和仪器操作出现了一些问题，导致我们在最后的结果与要求有很大的差距。最后通过一遍遍的演算和认真的分析，我们最终还是按时把任务完成了。

在测量的这四个星期里，我们几乎没有几天是能够按时就餐的：每天中餐常常在一点以后，晚餐也是在六点以后。有时候我们还得把饭带到测量现场吃，因为这样能够减少去吃饭过程中消耗的时间，提高了效率。

我们组的成员们彼此间存在许多不足，因此每当任务派下来，虽然我们都积极应对，但是相对其他一些队伍，我们总不是第一个完成任务的，但是，我们遵循着“笨鸟先飞”的理念，用的时间虽然长一些，我们每天早出去一点、晚回来一点，所以我们每天都按照计划完成了任务。有时候，就算下着雨，我们也一边打着伞，一边继续我们的测量外业任务。对我而言，最辛苦的是第二周的地形测量和第四周的桥控测量。因为在这一周的测量中，我负责的是每天的草图绘制与晚上的数据整理，还有最后的出图。因此在第二周，我们的测量持续了六天，而且每天都是早上八点出门，晚上六点才回来，而且晚餐以后就要进行数据整理，常常因此持续到晚上十二点。所以那几天里面我根本没有多少时间休息。虽然累点、辛苦点，但是这几天却是我充实的几天。因为在这几天里面，我学到了很多不仅在外业测量方面的知识，而且还学到了很多关于cad软件操作的知识以及测量有关的计算机处理软件的知识。

在实习的过程中，指导老师吴祖海老师给了我们很大的帮助，每次我们遇到自己难以解决的问题打电话向他寻求指导的时候没他总是很耐心地为我们的解答。吴老师在很多细节上也很有关心我们，比如他知道我们测量的辛苦，因此每次总是自己亲自来到我们寝室为我们解答疑难问题。这样免除了我们白天在外面走动，晚上还要去教室的辛苦。

实习的过程是很辛苦的，但是我们在实习中巩固了理论知识，也使我们更加熟悉专业的实际操作。尤其在老师的指导和同学们的认真学习下，我们这次的测量实习获得了圆满成功！

道路工程实训报告总结篇五

20xx年5月31日

马鞍山长江公路大桥北岸，南岸接线工程

透过外出的参观实习，使学生能够初步认识桥梁的上、下部构造及桥梁的几种常见的桥型、了解桥梁方向的专业知识。提高学生对桥梁的感性认识、为学习的专业课增加更近一步的认识。

经过了两个学期的学习后，我们开始了精彩的外出实习。

5月31日，往日的太阳被浓密的乌云遮挡了，温度适宜并且十分舒适(虽然之后下了点小雨)。我们从学校出发，乘坐校车，大概用了三个多小时，就到了马鞍山工地。早已在集合地点等待的项目经理和总工给我们做了工程简明的介绍后，便带我们深入了工地。

在那里有必要对我们的实习地点马鞍山长江公路大桥工程加以说明。据老师介绍，马鞍山长江大桥起于当涂县牛路口(苏皖界)，接拟建的溧水至马鞍山高速公路江苏段，在马鞍山江心洲位置处跨越长江，止于和县姥桥，暂接省道206线，全长36.140公里，其中长江大桥长11.000公里，南岸接线长19.490公里，北岸接线长5.650公里。

我们这次去的地方是南岸接线高架路部分和长江大桥北岸工程。

马鞍山长江公路大桥南岸接线长19.32公里，路线起点大桥南端，终点位于皖苏界的马鞍山当涂县牛路口，与拟建的马鞍山至溧水公路江苏段相接，设大、中桥2座，涵洞道43个，通道17道，匝道及立交桥5座。我们观看的是其中的一段工程。桥梁工程实习报告。包括预制箱梁施工段和现场满堂支架浇筑段。在预制梁段，老师带我们从一个简易的扶梯上到高架桥，桥上的护栏还没有浇筑，只绑扎好了钢筋。桥梁的主体结构已经完成，只剩下桥面铺装了。在桥上每隔一段距离就会有一个人能够进入的洞口留在箱梁的上表面。老师介绍说这些箱梁都是在预制场预制而成的，因为箱梁不一样于其他形式的实心梁，故在浇筑时箱梁内部需搭设模板，这些洞口正

是供施工使用。在现浇梁段，我们看到有一部分已经浇筑完成，另一部分只绑扎好了钢筋，还没有浇筑混凝土。南岸接线工程采用预应力混凝土箱梁形式，我们明白：普通混凝土框结构由于跨度小、柱网密，无法满足多种功能的需要，而预应力能够有效解决以上问题。预应力混凝土能充分发挥材料的效能，在相同条件下，它比普通钢筋混凝土构件截面小，重量轻、刚度大，抗裂性和耐久性好，能有效地控制结构的挠度(甚至无挠度)，节约钢材40%~50%，节约混凝土20%~40%，个性在大跨度结构中更为经济。

在张拉预应力连续梁桥结构中，结构构件在承受外荷载前，预先对外荷载产生拉应力部位的混凝土预加压应力，造成人为的压应力状态，预加压应力能够抵消外荷载所引起的大部分或全部拉应力，这样在外荷载作用下混凝土拉应力不大或处于受压状态，使混凝土结构不开裂，提高结构的刚度和结构的耐久性。箱形梁的截面为闭口截面，其抗扭刚度和横向刚度比一般开口截面大得多，可使梁的荷载分布比较均匀。箱梁一般做的较薄，材料利用合理，自重较轻，跨越潜力大。箱形截面梁更多的是用于连续梁T型刚构等大跨度桥梁。从现场来辨认此梁采用的是后张法。后张法指的是先浇筑水泥混凝土，待到达设计强度的75%以上后再张拉预应力钢材以构成预应力混凝土构件的施工方法。在预制场内我们能够看到其整个的施工过程。先制作构件，并在构件体内按预应力筋的位置留出相应的孔道，待构件的混凝土强度到达规定的强度(一般不低于设计强度标准值的75%)后，在预留孔道中穿入预应力筋进行张拉，并利用锚具把张拉后的预应力筋锚固在构件的端部，依靠构件端部的锚具将预应力筋的预张拉力传给混凝土，使其产生预压应力；最后在孔道中灌入水泥浆，使预应力筋与混凝土构件构成整体。

我们一行人来到施工现场的高架桥下，有的桥已经建成，还有的只有桥墩立在地面上。按桥的用途，桥梁可分为公路桥、铁路桥、公路铁路桥、农用桥、人行桥、运水桥、专用桥梁。按跨越障碍物的性质，桥梁又可分为跨河桥、跨线桥、高架

桥和栈桥。故我们面前的桥称为城市道路高架桥。

为了让我们更深的了解桥梁的上、下部构造，老师给我们仔细的讲解道：桥梁的支撑结构为桥墩和桥台。桥台是桥梁两端桥头的支撑结构，是道路与桥梁的连接点。桥墩是多跨桥的支撑结构，桥台和桥墩都是由台(墩)帽、台身(墩身)和基础组成的。

在我们正前方，有两个桥的墩柱立在地面上，正有工人透过脚手架在其上搭建模板。从模板搭建的形状能够决定这是一道梁，老师说这种结构称为盖梁。

那什么是盖梁呢？盖梁与普通的钢筋混凝土梁有何区别呢？原先钢筋混凝土深受弯构件具有与普通钢筋混凝土梁不一样的受力特点和破坏特征，因此，对于跨高比小于5的钢筋混凝土梁要按深受弯构件进行设计计算。广泛用于公路桥梁的钢筋混凝土排架墩台在横桥向是由钢筋混凝土盖梁与柱(桩)组成的刚架结构，实际工程中需根据不一样状况按简化图示来计算钢筋混凝土盖梁。

中午我们吃了简餐之后就奔向另一个目的地马鞍山长江公路大桥北岸施工现场。

课堂上我们学习到：悬索桥是以承受拉力的缆索或链索作为主要承重构件的桥梁，由悬索、索塔、锚碇、吊杆、桥面系等部分组成。悬索桥的主要承重构件是悬索，它主要承受拉力，一般用抗拉强度高的钢材(钢丝、钢绞线、钢缆等)制作。由于悬索桥能够充分利用材料的强度，并具有用料省、自重轻的特点，因此悬索桥在各种体系桥梁中的跨越潜力，跨径能够到达1000米以上。荷载透过缆索传到两边的地锚上。在现场我们看到了地锚锚固体系。

持续了一天的实习已经结束了，一天的时光不能说很长，但是它带给我们的是永远无法忘却的回忆。

透过的外出实习，我对桥梁的几种常见桥型有了新的认识。个性是参观各种桥型的同时还有老师细心的讲解，使我们更加深刻的认识了桥梁的上、下部构造及桥梁的一些附属设施。同时，此行也给我们带给了一个拓宽桥梁专业知识的机会，并且提高了大伙对桥梁的感性认识，为以后的学习工作打下了良好的基础。

由于对课本的不熟悉，这次实习自我的准备有些不足，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，并且逐渐巩固和拓展自我的桥梁专业知识。