# 2024年道路桥梁工程实训心得(六篇)

来源：网络 作者：悠然自得 更新时间：2024-09-24

*在日常的学习、工作、生活中，肯定对各类范文都很熟悉吧。大家想知道怎么样才能写一篇比较优质的范文吗？下面我给大家整理了一些优秀范文，希望能够帮助到大家，我们一起来看一看吧。道路桥梁实训心得篇一实习地点：实习时间：6.12-6.22实习学生贯彻...*

在日常的学习、工作、生活中，肯定对各类范文都很熟悉吧。大家想知道怎么样才能写一篇比较优质的范文吗？下面我给大家整理了一些优秀范文，希望能够帮助到大家，我们一起来看一看吧。

**道路桥梁实训心得篇一**

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管理知识。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、工作法及前景。

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100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s1=68\*2=136辆/1h，由南向北的有s2=93\*2=186辆/1h;摩托车每小时流量：m=98\*2=196辆/h，其中由北向南m1=49\*2=98辆/h，由南向北的有m2=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n1=303\*2=606辆/h，由南向北的有n2=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!

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)。按照桥梁主要承重结构所用的材料分类垢工桥、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，预应力钢筋混泥土桥墩，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。

五：参观公路大桥施工现场

实习日期：x年6月16日

实习地点：公路大桥施工现场

组员：

今天的实习第一次与施工接触，参观的是x高速路的x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x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x市x区x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：路基土矿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。

是特大一号桥。位于北岸，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!

六：参观立交桥

实习日期：x年6月18日

实习目的：参观立交桥

实习地点：立交桥

组员：

立交桥简介：

立交桥位于x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，立交桥是安徽省委、省政府提出建设x大都市的起点和标志工程，该桥工程质量经x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最高奖市政工程\"银路奖\"和铁道部优质工程一等奖。还被评为x市十大名胜景观之一\"五里飞虹\"。

立交桥位于x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x市一环路上的壮丽景观。1995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。最高一层的高梁桥，距底层路面高达21米，长11oo多米，桥梁全长3886m。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，红叶小桀等组成\"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。立交桥投资2亿多元。

1995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，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，红叶小桀等组成\"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。

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。x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。

八：参观校内双桥

实习日期：x年6月20日

实习地点：校北区南北桥

组员：

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。

九：观看混凝土教学录象

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》2600kg/m^3)普通混凝土(密度=1950--2600kg/m^3)，轻混凝土(密度《1950kg/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，从而推迟或防碍水泥的水化，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。

十：结束语

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x大桥，去过x大桥，看过x大桥，我们知道了有关路桥的更多知识，了解了路和桥的建筑工序和方法，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!

**道路桥梁实训心得篇二**

本次认识实习是土木工程专业教学中重要的一环。在实习过程中，学生要对路、桥和隧等有一个感性的认识，了解各个工程的组成部分、作用及其施工方法，为即将进行的专业课的教学打好基础。所以，认识实习的重点是突出一个“广”字，就是要使同学们尽可能多的看到各种不同的工程，尽可能详细地了解到各个工程的组成、作用以及简单的施工方法。

二、实习时间及地点分配：

时间：20xx年x月x日~20xx年x月x日

8.29 上午8：30～9：30 实习动员大会

上午9：30～11：30 参观路桥模型、结构实验室、道路实验室

8.30 上午8：30～11：00 道路概况讲座()

8.31 下午3：00～5：30 城市道路参观(焦作市高新区)

9.1 上午8：30～10：30 土木材料新进展讲座()

9.2 上午8：30～11：30 建筑工程讲座()

9.3/9.4周末休息

9.6 上午8：30～11：30 专业知识讲座——城市立交()

9.7 下午3：00～5：30 焦作万方桥立体交叉认识实习

9.8 上午8：30～17：30 桥梁概况讲座()

9.10/9.11休息

9.12 上午8：30～16：30 隧道概况讲座()

9.13 上午7：30～12：30 参观焦晋高速公路中的桥梁与隧道

9.14 下午3：00～5：30 参观南水北调工程(焦作市区)

三、实习过程：

xx1年8月29日，x老师给我们开了这次认识实习的动员大会，强调了实习期间的纪律，并且带领我们参观了路桥模型、结构实验室和道路实验室，让我们对接下来要认识实习的路、桥和隧有一个大概的印象和兴趣。

xx1年8月30日至9月2日，xx老师分别给我们讲授了“道路概况讲座”，“ 土木材料新进展讲座”和“建筑工程讲座”。并且带领我们一行人参观了学校周围的迎宾路和山阳路，其中迎宾路是双向六车道的一级市政道路，路面类型为沥青混凝土路面，交通量达到饱和状态时设计年限为20年。除了车行道、人行道、平侧石外，老师还让我们注意一些附属设施：1 .排水设施。包括为路面排水的雨水进水井口、检查井、雨水沟管、连接管、污水管的各种检查井等。2.交通隔离措施。包括用于交通分离的分车岛、分隔带、隔离墩、护栏和用于导流交通和车辆回旋的交通岛和回车岛等。3.绿化。行道树、林荫带、绿篱、花坛、街心花园的绿化，为保护绿化设置的隔离设施。4.地面上杆线和地下管网。雨污水管道、给水管道、电力电缆、煤气等地下管网和电话、电力、热力、照明、公共交通等架空杆线及测量标志等。附属设施还包括路名牌、交通标志牌、交通指挥设备、消火栓、邮筒以及为保护路基设置的挡土墙、护栏、护坡以及停车场、加油站等。

城市道路的功能是综合性的，按照城市道路在道路系统中的地位、交通功能以及沿街建筑物的服务功能等将城市道路划分为快速路(一般为汽车专用路)、主干路(指全市性干道)、次干路(指地区性或分区干道)、支路(指居住区道路与连通路)。

xx1年9月5日到9月7日，xx老师给我们讲授了“城市立交专业知识讲座”， 并且带领我们一行人来到了位于焦作市迎宾路与建设路交叉口的万方立交桥，这是一座典型的城市立交桥。在此王老师向我们讲解了城市桥梁的常采用的梁的形式，构造及结构形式。

桥梁一般分为上下两部分，以盖梁下的支座为界，上部分为盖梁和桥面结构，下部分为支座，桥墩及基础部分。桥梁的梁的主要形式包括箱形梁，t形梁，矩形梁等，t形梁和矩形梁多数采用主次梁的形式，即纵梁和横梁，纵梁承受桥面的主要荷载，横梁的主要作用是连接纵梁，使纵梁构成一个整体，桥面荷载能在梁上均匀分布，纵梁采用的是预制件，在工厂里浇筑完成，再运到施工现场，横梁采用的是现场浇筑的形式。万方桥的梁是现浇的，梁面上还有当时搭脚手架留下的孔洞，桥墩和桥梁之间是铰支座，铰支座是由橡胶垫和钢板交替放置制成的，橡胶垫用来抵抗桥面产生的震动，但是若只采用橡胶垫的话，橡胶垫的强度较低，不满足强度要求，故在其中放置钢板，增加铰支座的强度。

桥墩位于桥梁的中间部位，其作用是将上部结构传来的荷载，可靠而有效地传给基础，桥墩分为实体墩、柱式墩、和排架墩等，按平面形状可分为矩形墩、尖端形墩、圆形墩等。其设计制作根据刚度，地质条件，地形，水流方向等因素确定。基础部分由台基和支柱组成。

万方立交桥采用的是柱式结构的桥墩，还有一些变截面的桥墩，它们有机的结合在一起既显得富有变化，美观大方，又能有效利用空间。

xx1年9月8日和9日，xx老师给我们讲授了“公路桥梁讲座”， 并且带领我们 参观焦作市北二环闫河大桥和瓮涧河大桥。

上午xx老师，徐平老师和程朝霞老师带领我们从学校出发，乘坐大巴车来到缝山公园，然后步行到焦作市北二环闫河大桥和瓮涧河大桥，路上王老师向我们讲解了有关公路的路基设计，线形选择，排水设计的有关知识。路基是用土或石料修筑而成的线形结构物，施工方式有挖方，填方和挖方与填方相结合的三种方式。它承受着本身的岩土自重和路面重力,以及由路面传递而来的行车荷载,是整个公路构造的重要组成部分。为保持路基的稳定，还应修筑排水设施，护坡设施等。排水是采用修筑排水沟的形式及时将路积水排走，以确保路基的稳定，因为路积水是影响公路的稳定性和耐久性的主要因素。护坡设施通常采用砌石和种植草被实现，有一种根系发达的草叫做香根草，大部分的植被护坡就是用的香根草。在影视路的两侧都是岩质边坡，程老师讲到焦作的气候是北温带气候，一年中下雨冲刷边坡的次数较少，因此没有采用护坡。在路上我们遇到了一个桥涵，经过观察后发现它是整体现浇的，混凝土面上有拼装钢模板的模板缝，而且还有露筋现象。

xx1年9月12日，王老师给我们讲授了隧道概况讲座。所谓隧道就是地下通道的一种，也是最常运用的一种。设计给交通或其他用途使用，通常用来穿山越岭，若施做于地面下称作地下隧道，在中国台湾习称地下道。我国的秦岭终南山公路隧道是世界最长的双洞单向公路隧道，它北起西安市长安区青岔，南至商洛市所辖的柞水县营盘镇，全长18.02公里，设计时速80公里，人们驱车15分钟便可穿越秦岭这一中国南北分界线。我国的大瑶山隧道是中国已通车的最长双线电气化铁路隧道，位于京广铁路广东省粤北瑶山山区的坪石至乐昌间，全长14295米。隧道埋深70至910米，双线铁路电力牵引断面，由于采用截弯取直的长隧道设计方案，隧道建成后，比既有铁路坪石至乐昌间缩短约15公里。

xx1年9月16日，王老师带领我们到中华翰苑、校体育馆工地实习，进入工地之前，王老师特别给我们强调了安全问题，要求进入工地一定要戴安全帽，马工告诉我们，工程质量不好可以修整，但是安全出问题了就没办法挽回了，接着马工带领我们参观了整个工地，给我们讲了箍筋的弯钩，柱子钢筋的连接，箍筋的肢数，保护层厚度等等现场专业知识。其中重点介绍了柱子钢筋的直螺纹套筒连接，这种连接方法就是将待连接钢筋端部的纵肋和横肋用滚丝机采用切削的方法剥掉一部分，然后直接滚轧成普通直螺纹，用特制的直螺纹套筒连接起来，形成钢筋的连接。钢筋剥肋滚压直螺纹连接技术属国内外首创技术发明，达到国际先进水平; 剥肋滚压直螺纹连接技术高效、便捷、快速的施工方法和节能降耗、提高效益、连接质量稳定可靠等优点得到了广大施工单位和业主的青睐。是直螺纹连接技术的一种新型产品。并且采用这种连接方式有几点好处：1、在建筑工程行业使用钢筋连接套筒可以大大降低材料的使用，而且操作简便，不受钢筋成份种类限制。 可提前预制，不占工期，加工效率高。2、直螺纹套筒具有连接方便、快捷、简单，施工不用电，风雨无阻，可全天候施工。3、可连接横、竖、斜向的hrb335、hrb400同径或异径钢筋。

四、实习总结：

持续三周的实习就这样结束了，虽然时间很短，可它带给我们的却是永远忘不了的经历。通过这次认识实习，我基本上了解了城市道路，城市道路桥梁，公路，公路桥梁，高速公路和隧道的基本形式和构造，对本专业将来要研究的任务有了一个全面的了解，对将来的所要从事的工作做好了心理准备，这对于后续课程的学习必定会起到很大的作用。在这三周里，我们去了焦作市万方立交桥，焦作市北二环闫河大桥和瓮涧河大桥。我们知道了有关桥的很多知识，了解道路和桥梁的建筑工序和方法。知道了路、桥和隧的大致分类，掌握了一些实践知识，所谓实践是检验真理的唯一标准，这次实习时将我们以前所学的知识与实践初步的结合起来，不禁让我们坚定了以前所学知识的正确性，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，为我们以后将要学习的专业课打下基础。

**道路桥梁实训心得篇三**

通过对繁峙至大营高速公路的实地实习，了解并熟知高速公路的软土路基处理的几种方法，桥梁桩基施工和空心板预制的方法，加深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20日至 6月30日

三、实习单位及岗位：

我的实习单位在山西新三公路桥梁建设养护公司，实习地在公司承建的繁峙至大营高速公路路基、桥涵工程lj2合同段施工工地。我所在的岗位是工程质量检测员。

工程概况:繁峙至大营高速公路起点位于忻州市繁峙县楼岗村南,向东与王庄堡至繁峙高速公路相接，设置繁峙枢纽南接拟建的繁峙至五台高速公路，路线向西，经季家庄村北、东庄村南，于雁头村东设繁峙互通，之后进入代县境内;经蒙家庄村南、鹿蹄涧村北、在三家村东设代县服务区，向西经任家庄村北、神涧村北、在芳昌村西设代县互通，经大烟旺村北、在殿上村南跨越g208，经上沙河村北，在宇文村北跨越代县连接线，进入原平市境;经李家庄村南，下穿拟建的大西高速铁路，转向西南，上跨在建的北同蒲复线铁路，之后设置大营枢纽交叉大运高速公路，于麻地沟村南达本项目终点(向西与拟建的大营至神池高速公路相接)。路线全长59.86公里，双向四车道高速公路标准，设计速度100公里/小时，路基宽度26米。繁峙至大营高速公路路基、桥涵工程lj2合同段，起讫桩号k8+300～k18+000，全长9.7公里(含繁峙互通)。

四、实习内容及过程：

1、特殊路基处理：

(1)处在ⅱ级自重湿陷性黄土的地基：填方路基对原地基采用重锤夯实处理，挖方路基则开挖至路床底后，分层回填压实，顶部30㎝范围回填6%灰土。

(2)填土路基上路床处理：为防止路基完工后行车对路基的破坏，填方段路基顶面30㎝砂砾。

(3)填方高度大于10米黄土路基：对原地基采用强夯处理。

原地基采用夯实方法：夯实采用第一遍点夯、第二遍点夯、第三遍满夯的施工程序，间隔时间分别为5天。第一遍以隔桩错排夯击，夯击点间距采用2.5倍锤距，夯击次数不小于8击，第二遍夯击点位于第一遍夯击点之间，夯击次数不小于8击，点夯夯击最后两击的平均沉降量重夯不大于2㎝、强夯不大于5㎝时止夯，第三遍采用满夯夯击，每点击打3次，夯痕以1/4d搭接。

强夯施工工艺：清理并平整施工场地→测设夯点、夯击→满夯表层土(搭夯)→平整夯坑。

2.填挖交界处施工

a：横向半填半挖路基：挖方半幅应在路槽下超挖80㎝后再回填压实，以减少路基横向不均匀沉降。

(1)铺设土工格栅：填土高度小于3米时，铺设一层土工格栅，格栅铺设于路面底面以下80㎝处，即路床底部;填土高度大于3米时，在第一层土工格栅下1米处增设一层土工格栅，土工格栅外端至填方边坡坡面的距离不小于50厘米。

(2)锚钉锚固：横向填挖交接处的土工格栅的主受力方向为垂直于路线纵向，铺设时人工拉紧，不允许有褶皱，横向相接处重叠30厘米，并用φ6钢筋制成u型锚钉将两边的搭接处锚固，锚钉间距为1.5米。

(3)碾压：填料的摊铺与压实应从路中向两侧进行，只有填料厚度大于60厘米时才能用重型压实机械。

b：纵向填挖交界的路基：在挖方路槽底部作超挖处理，超挖长度不小于10米，厚度为0.5～1.5米。当填方段10米范围内高差小于等于3米时，路面底面以下80㎝处铺设一层土工格栅，高差大于3米时，在第一层土工格栅下1米处增设一层土工格栅。当填方路基位于陡坡路段不适宜挖台阶时，先开挖至路面底面以下80厘米处铺设一层土工格栅，格栅伸入挖方段长度不小于5米。

3、桥梁工程

桥梁工程的实习在位于繁大高速公路k14+675处的小桥，上部为1×20m的预应力混凝土空心板，下部为钢筋砼薄壁台身,桩基础。我全方位地参加了桩基础、预应力混凝土空心板的施工。

a、钻孔桩基础施工

(1)施工准备

平整场地，以便钻机就位和移动，准备泥浆池、沉淀池，其容积满足两个孔以上排渣量的需要，避免污染环境。对桩位进行精确定位，并埋设护桩。

备足成孔用水、粘土、片石、碎石等必备材料，确保意外情况出现时，不致发生停工待料及其它严重事故的发生。

(2)孔口护筒

孔口护筒采用钢板护筒，直径比钻孔大30～40cm，板厚8mm，顶部焊加强筋，以增加筒顶刚度。护筒顶面高程高出地下水位或孔外水位1.0～2.0m，同时高出施工地面0.3m以上，护筒底部埋置深度1.5m，护筒周围用粘土夯填，其平面位置的偏差≯5cm，倾斜度的偏差≯1%。对于旱地桩，场地平整后即可下设护筒。

(3)泥浆护壁

泥浆原料选用优质粘土或膨润土，必要时掺填小片石，钻孔泥浆始终高出孔外水位或地下水位1.0～1.5m。施工时经常检查泥浆相对密度、粘度和含砂率是否符合规范要求。

(4)钻孔(冲击钻孔)

根据桥桩布置间隔钻孔。钻孔分班连续作业，不中断。钻孔过程中，经常取碴检查记录岩层和土层的变化，绘出实际的地质柱状图。冲程根据土层情况分别确定，钻孔时密切注意孔内水位、钻机工作状况，钢丝绳实际进尺，周围地表沉降等情况，避免坍孔、缩孔、斜孔事故的发生。在冲击一定时间后，将冲击锤提出，换上掏碴桶，放入孔底掏取钻碴，对于较坚硬的岩层，每进尺0.5～1.0m，掏碴一次。在开孔阶段，为使钻孔碴挤入孔壁，钻进4m～5m后掏碴。掏碴后及时向孔内添加泥浆或清水以维护水头高度。

(5)清孔

采取二次清孔法，钻孔达到设计标高，用钢筋笼检孔器初检合格后及时采用掏碴法清孔，检测泥浆沉淀厚度不大于设计规定，此次为初检，在灌注砼前再检测一次沉淀厚度以保桩尖支承力，第二次清孔利用灌注水下砼的导管作为吸管，清孔时特别注意保持孔内水位高度，防止坍孔。

(6)成孔检查

清孔后(取钻渣)对孔位、孔深、孔径、孔形垂直度、嵌岩深度和孔底岩石风化程度进行检查。各项指标达到图纸要求后，填写检查单，经监理工程师检验签认。

(7)钢筋笼制作安装

事先分段焊好钢筋笼骨架，骨架焊牢，在主筋上焊钢筋耳环作保护层用，骨架经监理工程师检验合格后使用。钢筋笼在场外分节制作，汽车吊吊装入孔焊接成整体，两节笼焊接时，上下节中心线保持一致，不得扭曲。在骨架上端均匀设置吊环固定，并增设一道临时加强环筋，防止吊装时钢筋笼扭转变形，同时方便钢筋笼校正中心。钢筋笼顶部用钢管搭井字架固定，上压方木等重物，防止砼灌注过程中钢筋骨架上浮。

(8)埋设检测管

按设计沿桩径等间距布置声测管，声测管预埋时绑在钢筋笼内侧，管底密封，管顶加盖防杂物落入，和钢筋笼一起入孔。

(9)灌注水下砼(导管法)

采用φ219mm快速卡口接头导管灌注水下砼，导管连接后进行水密承压和接头抗拉试验，保证不漏水。导管顶部设置储料斗和漏斗，保证首批灌注砼的数量满足导管初次埋深1.0m(不同桩径首批砼需用量通过计算并加多余量，以保首灌成功)。

下导管时底部留30cm左右的空隙，以保首批砼快速冲下，导管埋深1m以上。在整个灌注期间，用测绳随时测量所灌砼的高程，严格控制提升导管的高度，确保导管埋入砼内2～6m，杜绝断桩现象的发生，确保灌注桩质量。桩顶高出设计标高1m以上，以便凿除疏松砼部分，保证桩顶砼的强度。

水下砼的粗集料用最大粒径4cm的级配碎石，坍落度控制在18～22cm之间。灌注时间控制在6小时之内，最多不超过8小时，必要时掺用缓凝剂。

灌注砼时，溢出的泥浆事先挖坑处理，防止污染环境和堵塞河道。

(10)成桩检查

凿除桩头后，检查桩位偏差不超过3cm(内控)。在监理工程师在场的情况下，对每根桩进行超声波检测，对有疑义的桩进行钻芯取样检测，合格后进行下道工序作业。

b、空心板预制

(1)、立模、绑扎钢筋

梁体预制侧模采用大块定型钢模，底模采用钢板底模，模板要板面平整、接缝密贴，确保模板不漏浆，并应有足够的拉杆和支撑。内芯模采用钢板芯模，为防止芯模浮起，每隔50cm设置圆形箍筋套，并固定在钢筋框架内。

钢筋采用棚内预先加工制作成型，现场安装，接头焊接满足设计要求。钢筋绑扎完毕后，穿入波纹管，要注意其接头牢固平顺并密封，波纹管定位钢筋采用φ10钢筋焊接成井字型框架，并与空心板梁钢筋焊接在一起，定位钢筋纵向间距为0.5m。波纹管露出梁端模板5～10cm，以防砼浇捣时水泥浆漏入管道，形成堵管。波纹管穿入定位后，立侧模，要注意检查模板的垂直度和平整度，模板高度、长度及保护层厚度等关键部位尺寸。

(2)、砼浇筑

先全长一次浇筑底板，然后安装内模板，浇筑腹板和顶板。浇注芯模两侧和上部砼，浇注层不得大于30cm，芯模两侧要同时下灰并振捣密实，并随时检查内模是否位移、上浮和变形，随时加固调整。分层振捣，振捣棒快进慢出，以减少气体残留物。振捣时间要控制在30～40s，以砼停止下沉，振捣时不冒气泡或表面平坦不泛浆为度。采用插入式振捣器，其插入点要交错排列，插入间距不得超过振捣器作用半径的1.5倍，并派责任心强的人员严格按照振捣器操作规程进行操作。预制板顶面砼要按施工规范进行拉毛处理，以利于跟现浇砼结合。梁体砼终疑即开始养护，用塑料薄膜覆盖砼表面洒水养生。

(3)、预应力钢束张拉

预应力钢绞线穿束前，必须对预应力钢绞线进行下料、编束，油泵、油顶必须进行校验，以确定张拉力与油表的对应关系。待预制空心板梁砼达到设计规定的强度后，采用两端对称张拉，张拉以控制应力为主，伸长量为辅。其张拉程序为：0→初应力(0.1σcon)→σcon(持荷2min)→锚固，钢绞线采用双控，以钢绞线伸长量校核，实测伸长量与理论伸长量的差值控制在±6%以内。一束拉完后看其断丝，滑丝情况是否在规定要求范围，若超出设计及规范需重新穿束张拉，锚固时也要作记号。

(4)、压浆及封锚

预应力张拉后及早完成孔道压浆，压浆前用高压水将孔道冲洗洁净、湿润，再用压缩空气清除管内积水。

压浆用水泥浆的水灰比≯0.4，具备足够的流动性，水泥浆通过试验掺入适当减水剂和膨胀剂。

压浆使用活塞式压浆泵，按先下后上顺序进行，压浆压力为0.5～0.7mpa，将配制好的水泥浆从压浆孔中注入，直到另一端流出水泥浆的稠度和压浆口水泥浆的稠度完全相同，关闭出浆口，保持压力2分钟以确保压浆饱满与密实。

压浆结束后，按要求封锚，待水泥浆强度达到2.5mpa后对钢绞线工作长度进行切割，切割采用手提式砂轮机实施，绝不允许用氧焊烧断。

(5)、预制梁标识和存放

五、实习总结及体会

时光飞逝,短短四十个日日夜夜的快乐时光已圆满结束了, 我一路走来,颇多留恋,诸多感慨.在已圆满完成实习工作的同时,非常感谢这里的工程技术人员和工人师傅在工作上无私的指导和帮助，在实习的过程中，既有收获的喜悦，也有一些遗憾。那就是以前对有些工作的认识仅仅停留在表面，只是在看人做，听人讲如何做，未能够亲身感受、具体处理一些工作，所以未能领会其精髓。但是通过实习，加深了我对工程施工基本知识的理解，丰富了我的实际操作能力，使我对公路工程施工有了深层次的感性和理性认识，认识到既要注重理论知识的学习，更重要的是要把实践与理论两者紧密相结合。

总而言之,工地实习使我更加坚定了献身公路事业的决心,我将继续以认真和高度负责的态度虚心学习,不断完善自己,不断提高自身素质和能力水平,为成为一名光荣的筑路员工而努力奋斗!

**道路桥梁实训心得篇四**

认识实习是土木工程专业教学计划中重要的教学环节，是学生在校学习期间理论联系实际、增长实践知识、接触社会、锻炼自己的重要手段和方法之一。这次我们实习的方向是桥梁工程。桥梁是我们在日常生活中比较常见的一种建筑物，在每一条河流或者是江的上面都会建有几座大桥使河流或者江两边的人们可以不必坐船就可以互相往来。桥梁在我们的生活中是一个很重要的建筑物，因此对于一个学习土木工程的学生来说，对桥梁必须要有很深的了解。

一、实习目的：

在还没有接触专业知识的前提下，对于桥梁我们的思绪中是一片空白，老师笑说这是一次“扫盲”。通过外出的参观实习，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《桥梁工程》专业课增加更近一步的认识，增强自己学习的积极性。

二、实习时间和地点：

3、xx2年5月28日(星期一)：芜湖市清水河大桥

三、实习内容：

马鞍山北岸引桥接线

5月21早上8：00从学校乘车出发前往巢湖市含山县马鞍山北岸引桥接线处，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，在马鞍山江心洲位臵处跨越长江，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。此地为2标合同段，本标合同段为马鞍山长江公路大桥右汊斜拉桥斜拉索制作项目(简称：斜拉索制作)，斜拉索制作招标范围包括镀锌钢丝等材料的采购、检验、验收，成品斜拉索、锚具及配件、预埋件的制作、检验、包装、存储、防护，并负责将经验收合格的成品斜拉索、锚具及配件等运输至监理工程师指定的工作现场，配合安装 单位完成卸货，并协助安装单位完成斜拉索安装工作。

来到北岸接线引桥的施工现场，我们观看的是其中的一段工程。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可以进人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，因为箱梁不同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。混凝土浇筑采用的混凝土泵送设备及配合振捣设备进行分层浇筑，每层浇筑厚度20-30cm,当混凝土达到一定强度是,对混凝土进行勾缝，以便每层混凝土更好的进行粘结。振捣设备采用的是插入式振捣器。南岸接线工程采用预应力混凝土箱梁形式，我们知道：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，而预应力可以有效解决以上问题。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%，特别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，预加压应力可以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，跨越能力大。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，待达到设计强度的75%以上后再张拉预应力钢材以形成预应力混凝土构件的施工方法。在预制场内我们可以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臵留出相应的孔道,待构件的混凝土强度达到规定的强度(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形成整体。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。

中午我们吃了简餐之后我们来到北沿江高速公路马巢段第一合同段，第一标段用的是预制梁法，将预制好的梁用架桥机架设与桥墩上，预制梁体采用的是预应力箱梁，施工技术采用后张法施工，现场负责人讲述了后张法施工的过程和施工中应注意的事项。其中箱梁内部预留波纹管管道，采用后张法施工，先浇筑留有预应力筋的梁体，待混凝土达到一定强度后，再在预留管道内穿入预应力筋进行张拉锚固，最后进行孔道的压浆并浇筑封头混凝土。在施工张拉中应该尽量减小预应力筋与孔道间的摩擦，以免造成过大的预应力损失或者是构件本身产生变形、裂缝等。若有预应力筋未达到应力要求，应该进行二次张拉，补足预应力的损失。张拉完毕后应进行压浆，压浆时应注意检查水泥浆的配合比、计量的准确性。在压浆工作中，应连续进行作业。同时，注意控制温度的影响。最后，压浆后将锚具周围冲洗干净凿毛、设臵钢筋网并浇筑封锚混凝土。随后我们来到马巢段第一标段的软土地基处，为了加固地基，采用换土垫层法对地基进行处理，换土垫层法是挖去地表浅层软弱土层或不均匀土层,回填坚硬、较粗粒径的材料,并夯压密实,形成垫层的地基处，从而提高路基强度。在路上存在挖机、平地机、压路机等施工机械。之后，在施工负责人的热烈欢送下我们离开了施工现场。

徽州大道高架桥

5月22早上8：00从学校乘车出发来到了徽州大道与高铁南站衔接工程施工现场，徽州大道与高铁南站衔接工程北起水阳江路，南至繁华大道。地面道路长3.45公里，高架桥长2.71公里，北起水阳江路，南至高铁站北侧。工程将同期建设互通式立交、高架主线桥、人行天桥、雨水泵站及其他附属设施工程等。此高架桥采用满膛式支架施工(按一定间隔，密布搭设，起支撑作用的脚手架)满堂支架是用来承受模板和混凝土或是其他结构重量的。属于市政桥梁，梁体采用整体式现场浇筑法进行施工。因满膛式支架较密，所以对桥下通航有了一定的影响。经现场负责人介绍这样的高架桥每根桩的钻孔平均深度达42米，最深的地方有48米，桩基础的施工很重要，关系到桥梁的结构的稳定性，以及桥梁的承重。之后来到了实验室，在实验室负责人的指导下，我们更多地认识并了解了土工试验器材及其作用。

芜湖清水河大桥

5月28早上8：00从学校乘车出发来到了芜湖市清水河大桥的施工现场，清水河桥改建工程设计路线全长1.86公里，起点为芜屯快速通道与经六路交叉口处，由南向北跨越青弋江接芜屯路快速通道，预计总投资为2.83亿元。该桥为全预应力刚箱梁结构，其主桥和引桥均分幅布置，单幅桥梁宽度为21.25米，桥梁全长1017.5米。新清水河桥的建设将分三阶段施工，先在现有桥梁边新建半幅桥梁，同时对老桥进行修补和养护，等明年10月将车流引导到新建的半幅桥后，施工方才会将现有的清水河桥拆除并新建另半幅桥梁。清水河桥改建工程已于xx1年10月28日开工建设，改建工程分东西两幅进行，预计明年10月西幅桥先建成通车，至xx2年清水河桥将全部建成通车。

四、实习后存在的问题与不足之处：

五、实习体会：

〈一〉、工作态度非常重要，因此，在工作中必须做到认真而细致。

〈二〉、工作要有坚强的毅力

我有这样的体会：把一件简单的事做好就是不简单，把每一件平凡的事做好就是不平凡。要有效率而且又不出错地做好每一件事，真的并非容易的事。实习的时间并不长，还是趁这个难得的机会学多一点，努力一点，因为学到的知识永远属于自己。只有自己真的看到了、懂得了、了解了才会很容易的运用到实际的工作中。

〈三〉、虚心请教是做好工作的前提

所谓实习，就是从实践中学习，这是我在实习中体会出来的。学习不能光靠舒舒服服地坐在课室里听老师讲理论，还要走出课室，抛开重重的书本，走向社会去学习。因为，外面的世界无限大，那里有很多在书里学不到的宝贵知识，况且书本知识也是来源于实践，理论知识就是在实践中体验生活、体验工作而形成的理论概括，实习可以积累工作经验，而虚心请教是积累工作经验最直接的途径，因此，工作中遇到不明白的地方，我就虚心地请教同事或领导，在他们耐心的教导中我不断走向成熟，也积累起一定的工作经验。现代的科技日新月异，知识需要不断拓宽。因此，我们更应学习——工作——再学习，发掘自己的实力，寻找我们的理想，实现我们的理想。

结语：这次实习顺利结束了，但我明白：今后的工作会遇到许多新的东西，这些都是书本上没有的，这些东西会给我带来新的体验和新的体会。因此，我坚信：只要我用心去发掘，勇敢地去尝试，一定会有更大的收获和启发的，也只有这样才能为自己以后的工作和生活积累更多丰富的知识和宝贵的经验。实习前，以为这样不用每天对着课本，过着简单而重复的校园生活肯定会轻松多了，可如今真正实习了，才深深地体会到它并不是想象中那么简单，现实社会比起校园生活那是复杂多了，因为有了比较，才使我感觉到校园生活是那么的美好，那么的令人回味呀!也由此感到一种紧迫感。

**道路桥梁实训心得篇五**

效益高著称，成为国家经济的依托和命脉之一。于这个前提，公路修筑及长期使用中的养护工程质量的优劣与其服务质量及使用寿命息息相关。2 施工单位在公路工程施工阶段的环境保护措施。

关键词：浆砌片石构造物;路基工程; 1 工程概况

1)工程概述：本工程为昆明市轿子雪山旅游专线公路建设工程项目第一合同段，总长为18.5km，技术标准为一级公路标准。

2)第一合同段桩号：k0.000—k18+500，投资概算约为4.5亿元，施工内容包括：第一合同段内的路基、路面及设计图纸所包括的全部范围(具体详见工程量清单)本次招标的昆明市轿子雪山旅游专线公路工程项目，全长 约154.51公里，其中主线建设规模140.4公里，新山垭口至四方井段10.013公里，柯度连接线4.097公里。技术标准为 一、二、三级公路 ，工程投资额约为人民币40.65亿元，其中建安工程费约为26.16亿元。本次招标范围为第一监理合同段，全长约58.060公里。监理一合同段工程投资额约为人民币22.97亿元，其中建安工程费约为14.2亿元。

本工程计划施工工期： 20xx 年12月28日至 20xx 年 12月 28日，共12个月，监理服务期至竣工验收完成，约36个月。

本工程设置二级监理机构。第一监理合同段，设总监理工程师办公室一个，下设高级驻地监理工程师办公室二个。

第一监理合同段由第一、二驻地监理工程师办公室负责监理，桩号为k0+000至 k58+060，长约58.060公里。主要工程内容为一、二级公路及支线的路基、路面、桥涵、交通工程安全设施、沿线服务设施及其它等工程。(第二监理合同段由第三、四驻地监理工程办公室负责监理，主要工程内容为二级公路及支线的路基、路面、桥涵、交通工程安全设施、沿线服务设施及其它等工程。第二监理合同段以后另行招标，不再设置总监理工程师办公室，进场后监理工作统一由已经成立的总监理工程办公室负责及协调)。

3)建设地点：专线途径昆明市五华区、富民县、寻甸县、禄劝县

黄石理工学院08道路桥梁工程技术专业实习工作总结

2 2 路基

2.1 路基应注意的问题

自然条件进行设计，保证其具有足够的强度、稳定性和耐久性。同时路面面层应满足平整和抗滑的要求。

2)路基设计应重视排水设施与防护设施的设计，取土、弃土应进行专门设计，防止水土流失、堵塞河道和诱发路基病害。

3)路基断面形式应与沿线自然环境相协调，避免因深挖高填对其造成不良影响。高速公路、一级公路宜采用浅挖、低填、缓边坡的路基断面形式。

4)通过特殊地质和水文条件的路段，必须查明其规模及其对公路的危害程度，采取综合治理措施，增强公路防灾、抗灾能力。

5)高速公路、一级公路路面不宜分期修建但位于软土高填方等工后沉降较的局部路段可按一次设计分期实施的原则实施。

6)路基高度设计，应使路肩边缘高出路基两侧地面积水高度同时考虑地下水、毛细水和冰冻的作用，不使其影响路基的强度和稳定性。沿河及受水浸淹的路基边缘标高，应高出设计洪水频率的计算水位加壅水高、波浪侵袭高和0.5m的安全高度。 7)路堤基底应清理和压实。基底强度、稳定性不足时，应进行处理，以保证路基稳定减少工后沉降。

2.2 路基处理方法

公路软基处理的有：换填、强夯、水泥搅拌桩、cfg桩、砂袋井等,普通路基主要是达到设计要求的压实度即可。不良土质路基的处理方法特别是土路基、土石基，使用土壤固化剂是非常不错的选择，使用土壤固化剂做路基施工材料时可以不必挖除、运弃设计路面的现有土壤不需要铺设大量的砂石料，表层不受霜冻、湿热等自然条件的影响，使用道路现场的土壤就可以处理成坚实耐久的公路路基，其抗压强度等各项性能指标是用传统施工材料施工的数倍，大大的超过了国家标准。更重要的是延长了公路的使用寿命，缩短了大量工程，节省了将近一半左右的 建设成本，保护了环境，减少了以后的重复建设。国内已使用土壤固化剂作为路基处理的新材料有数十年的历史，但是目前市场上的固化剂均是呈酸性的，施工不是很安全，碱性的土壤固化剂仅仅只有土固精牌土壤固化剂，其安全性、板结效果都比酸性强很多，同时具有万能兼容、高斥水性、五册限抗压等指标远超国标等独有的优势。

**道路桥梁实训心得篇六**

过本次实训，巩固、扩大和加深我们从课堂上所学的理论知识，掌握

了水准仪、全站仪的基本操作，还有学会了施工放样及平面、纵断面、

横断面的绘制方法，获得了测量实际工作的初步经验和基本技能，着重培养了我们的独立工作能力，进一步熟练了测量仪器的操作技能，培养了我们的计算和绘图能力，并对测绘小区域大比例尺地形图的全过程有了一个全面和系统的认识，这些知识往往是我在学校很少接触、注意的，但又是十分重要、十分基础的知识。从而积累了少许经验，使我学到了许多实践知识的。

一次勘测设计实训要完整的做完，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训快速而高效的完成。这次实训培养了我们小组的分工协作的能力，增进了小组成员之间的感情。我们完成这次实训的原则也是让每个组员都学会数据处理而且基本懂得仪器的操作。所以我们在测完后有特别安排时间让接触仪器比较少的成员进行单独操作，并让比较熟练的同学对他们进行指导。做到步步有“检核”，这样做不但可以防止误差的积累，及时发现错误，更可以提高测量的效率。 我们怀着严谨的态度，错了就返工，决不马虎。直至符合测量要求为止。我们深知搞工程这一行，需要的就是细心，做事严谨。

经过每个组员的团结工作，我们完成了测图的工作，看到我们画好的图纸大家都兴奋不已。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关系到误差的大小，有的说水准测量中点不能架设的太远，等等吧。

了一个良好的了解。学会了地形图的绘制等在课堂上无法做到的东西以及使用水准仪，全站仪等测量仪器与工具。很好的巩固了理论教学知识，提高实际操作能力，同时也拓展了与同学之间的交际合作的能力。当然其中不乏老师的教诲和同学的帮助。其实想想每天校园中那些测量的我们也算是一道不错的风景。总之，两周的实训生活让我们也体会了不少酸甜苦辣，有的测量很顺利甚至零误差，有时测量处处碰壁，但也算过去了。完成了路线的设计还是很高兴的.虽然实训中大家也有懒的时候不想测了,但挺过去都好了。

我很珍惜学校为我们安排实训这理论与现实连接的重要环节，更深刻的体会了实物与图纸之间那种密切的关系，明白了图纸它要显示什么样的物件。总之，要谢谢学校在为促进学生实践能力所安排的这段实习，我将永远珍惜这段经历。同时这段实训生活也是我一生中最值得难忘的。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找