# 桥梁建设监督工作总结(推荐13篇)

来源：网络 作者：梦里寻梅 更新时间：2024-08-16

*桥梁建设监督工作总结1>一、实习目的毕业实习是整个毕业设计教学计划中的一个有机组成部分，是土木工程专业的一个重要的实践性叫许耳环界。通过\*\*参观和听取一些专题技术报告，收集一些与毕业设计课题有关的资料和素材，为顺利完成毕业设计打下坚实基础。...*

**桥梁建设监督工作总结1**

>一、实习目的

毕业实习是整个毕业设计教学计划中的一个有机组成部分，是土木工程专业的一个重要的实践性叫许耳环界。通过\*\*参观和听取一些专题技术报告，收集一些与毕业设计课题有关的资料和素材，为顺利完成毕业设计打下坚实基础。通过实习，应达到以下目的：

1、了解一般工业与民用建筑或道桥工程的整个设计过程；

2、了解建筑物的总\*面布置、建筑分类及功能作用、结构类型及特点、结构构件的布置及荷载传递路线、主要节点的细部构造和处理方法等；

3、了解建筑物的施工方法；

4、了解建筑、结构、施工之间的相互关系；

5、了解建筑结构领域的最新动态和发展方向。

>二、实习方式、地点及内容

按照道路与桥梁工程教研室的实习计划和日程安排，我们进行了为期五天的毕业实习，先后辗转于武汉天兴洲大桥施工现场和武汉轻轨沿线各站。

（一）短片观摩

上午，我们主要观看一些跨海、跨江、跨河的道路与桥梁工程的实例录象，对施工工艺和流程进行简单回顾。其一，高雄至淡水高速公路的规划设计。该工程通过\*面图演示，介绍了各中点城市的位置及沿途的地形地貌和各支路的连接，考虑了沿岛高速公路网的建设与之连接，在环境保护上表现也甚为突出——特意聘请了动植物专家对该工程在建设过程中和完工后对环境的影响进行了评估和检测，并将其研究成果考虑到设计规划中去。这在\*\*所做力度明显不够。之后，我们陆续接触了\*\*等多国道路施工及拱桥施工实录，对路桥新工艺和新技术有了初步了解。

下午，我们继续观摩幻灯片，其中阳逻公路长江大桥的施工流程以动态逼真的三维动画模拟展示，学习效果明显；此后原版演示\*\*东北新干线工程和泰国某大型公路桥梁的施工，虽存在一定的语言障碍，但因画面详细系统且反复播映，仍较好地达到认知、学习，思考等多重目的。

下面依次对上述三项工程的施工作一些简单介绍：

1、阳逻大桥体系为悬索桥。目前正在施工的江苏润扬长江大桥跨径达1490米，为世界上第三大跨度悬索桥。悬索桥的特点是能够跨越其他桥型无与伦比的特大跨度，且因受力简单明了，成卷的钢揽易于运输，在将缆索架设完成后，能形成一个强大稳定的结构支承系统，施工过程中的风险相对较小。而幻灯出来的阳逻大桥具体施工工序如下：

⑴ 工作面地表处理；

⑵ 开挖槽段施工；

⑶ 北锚碇施工；

⑷ 索塔施工；

⑸ 立模浇筑混凝土塔柱；

⑹ 主桥缆索系统安装和桥体节段安装。

因阳逻大桥南北岸的土质不同，决定了其施工方案迥异，其中一侧土质较好，可直接开挖；另一侧属砂质淤泥土质，应在铺锭的开挖外径向下开挖填筑混凝土，做护壁，尤其需要注意的是工序⑵和工序⑸，前者从上往下挖槽浇注混凝土，可防止坍塌；后者因为大体积混凝土施工，水化热过大引起温度应变，要注意\*\*。

2、\*\*东北新干线工程

经介绍，\*\*东北新干线工程采用的是移动模架施工法。其方法是使用移动式的脚手架和装配式的模扳，在桥上逐孔浇筑施工。它由承重梁、导梁、台车、桥墩托架和模架等构件组成。在箱形梁两侧各设置一根承重梁，用于支承模架和承受施工重力。导重梁的长度要大于桥梁跨径，浇筑混凝土时承重梁支承在桥墩托架上。导梁主要用于运送承重梁和活动模架，因此，需要有大于两倍桥梁跨径的长度。当一孔梁的施工完成后便进行脱模卸架，由前方台车和后方台车在导梁和已完成的桥梁上面，将承重梁和活动模架运送至下一桥孔。承重梁就位后，再将导梁向前移动。

3、泰国某大型公路高架桥施工

通过幻灯片对施工现场长时间的显示和详细介绍，该桥梁墩台为现场浇筑，其桥体梁段为工厂预制。其优点是桥梁的上下部结构可以\*行施工，使工期\*\*缩短，且无须在高空进行构件制作，质量容易\*\*，可以集中在一处成批生产，从而降低工程成本；而缺点是：需要大型的起吊运输设备，由于在构件与构件之间存在拼接纵缝，显然，拼接构件的整体工作性能就不如就地浇筑法。

（二）天兴洲大桥

1、工程概况

武汉天兴洲公铁两用长江大桥位于青山区至汉口谌家矶一线，距上游的武汉长江二桥约公里。为国家“十五”重点建设项目，由湖北省和\*合作建设。大桥于20\_年9月28日正式开工建设，合同交工日期为20\_年8月31日。

武汉天兴洲公铁两用长江大桥全长米，由青山岸向汉口岸方向孔跨布置为15孔米箱梁+（98+196+504+196+98）米钢桁梁斜拉桥+62孔米箱梁+（×80+）米混凝土连续箱梁+4孔米箱梁。其中公铁合建部分长米，由中铁大桥局集团有限公司承建。

2、主桥结构

武汉天兴洲公铁两用长江大桥主桥为（98+196+504+196+98）米双塔三索面钢桁梁斜拉桥，长1092米。上层公路6车道，桥面宽27米；下层铁路按四线设计，其中两线I级干线，两线客运专线。主梁为板桁结合钢桁梁，N型桁架，三片主桁，桁宽2×15米，桁高米，节间长度14米。主塔采用混凝土结构，倒Y形，承台以上高度米。主塔两侧各有3×16根镀锌\*行钢丝斜拉索，索最大截面为451φ7毫米，最大索力约1250吨。主塔基础约采用φ米钻孔灌注桩，2号墩32根，3号墩40根，承台采用双壁钢吊箱围堰施工。该桥集新技术、新结构、新工艺、新设备“四新”技术于一身，是我国建设新水\*的标志性工程。

3、工程创新点与特点

⑴ 主桥跨度大：大桥斜拉桥主跨504米为世界共类桥梁跨度之首。

⑵ 桥梁荷载重：该桥是世界上第一座按四线铁路修建的公铁两用斜拉桥，可以同时承载2万吨的荷载，是世界上荷载量最大的公铁两用桥。

⑶ 设计速度高：此桥是我国第一座铁路客运专线的大跨度斜拉桥，客运专线设计速度200公里/小时，按250公里/小时作动力仿真设计。

⑷ 结构型式新：大桥首次采用三片主桁、三索面的新型结构形式；公路桥面采用正交异性板或混凝土与钢桁结合体系，铁路桥面系采用混凝土与钢桁结合体系；主塔上设有约束梁体纵向位移的大吨位液压阻尼装置。

⑸ 施工工艺新：2号主塔墩基础首次采用巨型双壁钢吊箱围堰整体浮运锚墩预应力精确定位新工艺；3号主塔墩基础采用巨型双壁钢吊箱围堰整体浮运重型锚碇定位施工工艺；首次研制扭矩30tm动力头钻机用于φ米大直径钻孔桩施工。

⑹ 施工难度大：\*面尺寸长70米×宽44米的巨型双壁钢吊箱围堰工厂整体制造横向下水浮运定位施工难度大，工艺要求高，居同类工程之首；围堰\*面定位精度在5厘米内，钢护筒垂直度在1/500内；φ米大直径钻孔桩在软硬胶结不均砾岩中施工；16000方承台大体积混凝土施工与\*\*；新型三主桁制造架设及新型板桁组合结构施工精度高、工艺要求严、施工难度大；截面451φ7毫米长271米镀锌\*行钢丝斜拉索制造与安装；米高主塔垂直度及斜拉索索道管空间定位施工\*\*；自重2×1300吨大吨位箱梁整体现浇施工。

4、天兴洲公铁两用长江大桥正桥关键技术研究实验项目由17个精简为下列10个，分别为：

⑴ 动力特性分析及四线路铁路活载加载标准研究；

⑵ 抗震分析及大吨位液压阻尼装置研究；

⑶ 抗风性能及模拟实验研究；

⑷ 铁路混凝土与钢桁结合桥面系统实验研究；

⑸ 三主桁斜拉桥空间结构行为及稳定分析研究；

⑹ 结构构造疲劳性能实验研究；

⑺ 典型节点大比例模型实验研究；

⑻ 大位移轨道温度伸缩调节器与梁端轨道伸缩装置研制；

⑼ 大吨位，大位移支座研制；

⑽ 施工及制造新技术实验研究。

我们主要考察3号主桥墩的施工，如前所述，3号主塔墩基础采用巨型双壁钢吊箱围堰整体浮运重型锚碇定位施工工艺，采用40根φ米钻孔灌注桩，桩长米，成孔深度达101米—102米，抵达地下岩基，属端承桩。因成孔深度和孔径都属全国之最，中铁大桥局专门\*\*技术公关小组，首次研制出扭矩30tm动力头钻机用于φ米大直径钻孔桩施工。

实习第三天，张总给我们做了含金量颇高的技术报告，最后他送我们用意良深的一席话：对于桥梁技术，永远不要满足。是鞭策，也是激励，其应是每一个桥梁设计人员和施工人员坚持不懈的理想和追求。

（三）武汉市轨道交通

第二站，我们参观的是总投资亿的武汉轻轨一期工程。该工程全长公里，沿途设宗关、太\*洋等10个站点。20\_年7月建成并投入使用，初期配备12列车，每辆列车有4节车厢，公可载客950—1200人。设计运行\*均时速为公里，最高时速可达80公里。由于两站之间的距离较短，现实最高时速仅为50公里，但其\*均时速仍高于普通公路交通车辆，从黄浦路到宗关水场仅用时17分。

轻轨一号线一期工程采用的是全程高架桥，桥墩采用箱形简支梁结构。其施工技术采用无碴道施工，工艺流程如下：桥面处理—基标测设—道岔轨料上桥—拖散道岔钢轨—道岔支承块上桥—连接道岔钢轨—架起道岔并上齐配件—上支撑块—粗调道岔轨道状态—钢筋绑扎及焊接—精调道岔—轨道状态检查—浇筑支墩—拆除支撑架—轨道状态检查—承轨台模板组装—浇筑混凝土—拆模、混凝土养生。

该工程与京广线交叉处，高架高度变大，考虑到以后对于列车高度的\*\*，采用的是双层货车通行标准。技术人员在此反复说明了交叉口处的施工状况：曾特意报审\*门批准，争取了京广线于夜间中断两小时，才抢得了宝贵的施工时间。交叉后轻轨分成两条道，其站台位于中间称为“岛形车站”，在宗关站，工程设有车辆转道，铁轨为适应双车头车牵引动力做了相应调整。

其如何\*\*起有效的施工抢修和如何妥善处理公务事宜，是每一个技术人员在指导现场施工之余，都应该努力学习的。

（四）专题讲座

我们有幸请到中交第四勘察设计院的徐所长来做一个专题讲座，徐所长就职业工程师和职业技术人员应具备的素质作了如下阐述：

A、要有明确的就职目标，原则：跳一跳，够得着；

B、从现在做起，培养良好的品质（思想—行为—习惯—性格—命运）；

C、培养良好的思维方法、要有清晰的思路；

D、善于把握机遇；

E、妥善处理人际关系；

F、在分工明确的社会，要各司其职；

G、正确对待“名”与“利”；

H、培养学习、写作、理论和时间相结合的能力；

I、面临压力和处理困难的能力；

J、提\*\*化品位；

K、热爱土木、热爱事业。

随后，我们就就业择业相关事宜以及相关专业理论知识进行了广泛而热烈的交流，他所提出的诸多建议和经验都有很高的参考价值，我们受益匪浅，获利颇丰。

>三、实习小结

本次实习，时间虽短，但基本达到了为毕业设计收集资料，完善所学知识，将理论与实践相结合的多重目的。

在实习工程中，我们了解了道路与桥梁工程设计的全过程及一般步骤，了解了结构设计的新动向和新方法，了解了有关的施工技术。

实习实质是毕业前的模拟演练，在即将走向社会，踏上工作岗位之即，这样的磨砺很重要。希望人生能由此延展\*\*，真正使所学所想。

——桥梁监理工作总结3篇

**桥梁建设监督工作总结2**

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、效率地下；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。

当然，专业地位之重要意味着我们肩上责任的重大。当看到的那些建筑物的精彩、精致、巧妙、实用以及科学之处，比如，二仙桥，外观美丽，严谨精确的科学性，况且以当时的技术水\*，和施工难度，都不得不说它是一个杰出之作。对立而言，同时也有质量不符合相关标

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—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\*\*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。

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\*\*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。

**桥梁建设监督工作总结3**

>一、前言

首先，我想解释一下取这个标题的用意。在高考申报志愿的时候，我看重土木工程专业的前景，所以选择了这个专业，但当我一步步的深入这个专业的时候，我却发现了很多开始不知道的事情。就如大家所熟悉的那样，土木工程专业是一个很难学的专业，同时就业以后的环境也是一个很艰辛的专业。很多时候，我们要到遥远的祖国边疆或者偏僻的高原山区去建设一座祖国需要的桥梁，但是这种建设往往就要花费三年左右的时间，这三年的时间里，每年我们基本上只有过年正月的时候才能回到家中待上一个月左右的时间。这都不算什么，最主要的是我们前往的边远山区往往渺无人烟。我们桥梁工程的老师有过切身的感受，那三年里，没有集市，没有消费的地方，最痛苦的是有了的钱也没有地方花出去。这就是桥梁工程专业以后的就业环境，知道这些后，我当时哑然了，在内心深处只有苦笑，苦笑当时为什么选择了这个专业，为什么选择了土木工程。

而后，我的观念却改变了，暑假的时候参加了学院\*\*的大学生暑期社会实践“三下乡”活动，途中一次的搭船沿长江行驶，我生\*第一次见到如此伟大的桥梁，也是第一次从桥下窜行而过认认真真观察一座伟大的桥梁。这一次我对桥的认识开始有了改观。而后通过桥梁工程专业认知实习，老师带我们调研了五座大桥，又一次切身接近了桥梁。同时，我所申报的一个大学生科研计划训练项目(SRTP)的课题就是《城市桥梁美学研究》，通过前几次的调研，我对桥梁的美学有了一定的认识。从而我对桥梁开始有了一个比较全面的了解，我深深地发现“桥梁是世界上最伟大的建筑物”，它那挺立着的巨大的钢筋混凝土支柱犹如一柱擎天，把周围一切的事物都衬托得如此渺小，它就是大江大河上最伟大的奇迹。想到这儿，我发现建筑过程的艰辛也是值得的。当有一座雄伟的桥梁在你的手中诞生时，那种成就感是任何事情都无法比拟的。

>二、正文

(一)首先介绍一下这次专业认知实习的过程。

我们桥梁1班和道路1班在高永老师的带队指导下，先后前往杨公桥立交桥、嘉陵江石门大桥、高家花园大桥、重庆长江大桥、菜园坝长江大桥、鹅公岩长江大桥进行了实地调研。从而，我们把所有类型的桥梁都调研了一遍，包括立交桥、斜拉桥、钢构桥、梁式桥、拱式桥、悬索桥。下面分别介绍一下实习中的知识收获：

1、梁式桥。主梁为主要承重构件，受力特点为主梁受弯。主要材料为钢筋混凝土、预应力混凝土，多用于中小跨径桥梁。简支梁桥合理最大跨径约20米，悬臂梁桥与连续梁桥合宜的最大跨径约60—70米。

2、拱式桥。拱肋为主要承重构件，受力特点为拱肋承压、支承处有水\*推力。主要材料是圬工、钢筋砼，适用范围视材料而定。跨径从几十米到三百多米都有，目前我国最大跨径钢筋砼拱桥为170米。

3、刚架桥。是一种桥跨结构和吨台结构整体相连的桥梁，支柱与主梁共同受力，受力特点为支柱与主梁刚性连接，在主梁端部产生负弯矩，减少了跨中截面正弯矩，而支座不仅提供竖向力还承受弯矩。主要材料为钢筋砼，适宜于中小跨度，如立交桥、高架桥等。

4、斜拉桥。梁、索、塔为主要承重构件，利用索塔上伸出的若干斜拉索在梁跨内增加了弹性支承，减小了梁内弯矩而增大了跨径。受力特点为外荷载从梁传递到索，再到索塔。主要材料为预应力钢索、混凝土、钢材。适宜于中等或大型桥梁。

5、悬索桥。主缆为主要承重构件，受力特点为外荷载从梁经过系杆传递到主缆，再到两端锚锭。主要材料为预应力钢索、混凝土、钢材，适宜于大型及超大型桥梁。

(二)感受：桥梁大师茅以升的时代已不再。

我们这一代人，对于桥梁最初的感性认识，大多都来自于小学里的那篇课文。不知道到现在是不是还有许多人能像我一样还能把那陌生的文字从记忆中打捞起。“这座桥不但坚固，而且美观。桥面两侧有石栏，栏板上雕刻着精美的图案：有的刻着两条相互缠绕的龙，前爪相互抵着，各自回首遥望;还有的刻着双龙戏珠。所有的`龙似乎都在游动，真像活了一样。”没错，赵州桥，\*古代劳动人民智慧的结晶，\*桥梁工程技术的代名词。同样，也有另一篇课文，它讲的是\*桥梁工程史上的\*\*人物，茅以升的童年故事。故事大抵是个故事，有演绎有艺术渲染的需要，但字里行间，是\*近代工程发展的艰苦与老一辈工程师们的辛酸。两篇课文，让我们凭空意识到了桥梁的存在是那么的必须，而长久以来我们竟把这必须当作了理所当然，把前辈们的奢侈品饕餮般挥霍。如今，在这份逼人的庄伟前，我不得不再次把目光投向桥梁，一个那么熟悉而又顿显陌生的名词。桥梁，既是一种功能性的结构物，又是一座立体的造型艺术工程，也是具有时代特征的景观工程，桥梁具有一种凌空宏伟的魅力。这种重新审视，让我不由地愧疚。桥梁，再熟悉不过的称呼，居然承受了那么多变革，也背负了那么多陈旧……从钱塘江大桥到杭州湾大桥，技术上的完善，表现形式上的趋于多样，这些让人叹为观止的工程奇迹无不像我们暗示着，茅以升的时代已不再。

>三、总结

通过这次桥梁工程专业认知实习，我从老师对我们的讲解中学到了很多，也从实地调研中学到了很多，认识了很多。尤其是老师给我们讲解他的工作经验，告诉我们以后去了施工单位怎样去适应，怎样去面对那些不合理、不公\*的现象，我从中感受颇多，学到的也很多。我们作为大三的学生了，也该去了解一些社会中真实的甚至腐朽的东西了，了解这些是为了能让我们有一套自己的思维方式去看待这个世界，而不是一味的去愤青，去埋怨这个社会。这也是我实习后的一点感受。当然我最大的感受还是：

桥梁——世界上最伟大的建筑物!

**桥梁建设监督工作总结4**

面对即将成为过去的20xx年，回首过去，展望未来，我带着收获的喜悦，同时也带着急切期望的心情，欣喜的是我完成了本年度公司交给我的监理工作任务，急切期望的是我深深明白在从事监理工作当中仍有较多的不足需要学习和改进。为总结经验，反省自身不足，提高自己的监理业务水平，成为公司更好更快发展过程中的一员，现就本年度监理工作情况总结如下：

>一、服从领导安排，认真履行本职工作

作为一个年轻人，首先我必须摆正自己的位置，清楚自己的优点和不足。通过一年的监理业务理论和实践的感知，20XX年可以说是我学以致用，增强实践的一年。

工作期间，本着认真为建设单位热情服务，遵照监理合同要求，严格按照监理规范及监理工作程序，履行监理职责。工作中，我以老前辈严谨负责的工作作风为标准，工作岗位上，我从不放松加强理论和实践的研习，严格要求自己，认真熟悉监理规范及监理职责，对“三控、三管、一协调”具体在现场如何落实监理程序，根据工程实施不同情况，积极主动为建设单位提出合理建议，让建设单位认可监理部的工作成果，使工程处于受控状态。

20XX年5月10日，因工作需要，我被派往阳光城卡地亚项目监理部担任土建监理工作。刚来工地，工作条件较差，吃住问题没有解决，天气炎热，回西安路程又很远，但是，困难面前，我没有埋怨，没有退缩，因为我身负重任。阳光城卡迪亚项目一批次a、b标段处刚开工阶段，销售示范区4栋楼正处主体施工阶段，在总监代表的指导和帮助下，安排我负责a标段的现场监理工作，我也明白没有压力就没有动力，没有动力就没有进步，年轻人只有进步才能更好的胜任工作，才能将工作干好。

作为年轻人，我没有过高的经验技术，也没有历经多年老前辈处理问题的游刃有余，我只有相信自己可以把公司交给我的工作干好。刚开始，我主要对现场实际情况及时了解，及时熟悉施工图纸和监理合同内容，掌握监理规划和监理细则。本工程为欧式别墅，业主对监理部工作要求高。我积极思考本工程监理工作的重点和难点，面对重点，我和项目部同事齐心协力，认真审阅施工方案，每道工序施工前督促施工方做好施工技术交底，强化隐蔽工程质量控制力度，严防产生质量隐患。

面对难点，除了及时查阅相关资料，并及时请教资深的专业技术人员，寻找解决问题的好办法。在施工过程中，严格按照监理规范，监理合同内容，按照公司编制的质量控制办法，采用旁站、巡视、平行检验方式进行每道工序的过程控制。重点对施工方项目管理人员的质量和安全意识进行调查，加强监督施工单位的三检制度落实，对质量和安全意识不到位的施工管理人员加强说服，强化完善施工单位的质量管理体系。

对现场存在的质量安全问题，调查研究施工方内部管理情况，找出问题的根源，并要求施工方积极主动采取有效解决办法，责任具体落实到每个人，并对出现的较大问题，全程跟踪监督施工方落实整改，达标后才算完毕，杜绝类似问题再次发生。通过将近两个多月坚持质量和安全不松懈的监督控制，我发现随着施工作业面的增加，进度的加快，监理工作量增加的同时，但现场实际控制效果仍有疏漏处。

如混凝土表观质量达不到施工合同约定的中级抹灰的效果，模板安装局部尺寸偏差较大，安全上临边洞口防护不及时等现象。我作为a标段主要责任人员，我想我不能不重视这些质量安全问题，作为监理人员，这是我必须要控制的范围，通过冷静思考，面对现场实际情况，我当天夜里编写了关于落实施工方质量三检制度及监理报验程序的文件，经过总监代表的修改和认可，第二天对施工方召开质量安全专题会议，就文件内容对施工方进行交底，再一次明确质量控制和安全控制的工作程序，严格按程序办事，责任落实到人，进一步加强了施工方的质量和安全管理力度。现a标段在建的8栋单体楼年前主体即将封顶，在施工期间，质量和安全都处有效控制状态。

>二、监理工作范围广，控制重点是关键

在阳光城项目部，业主重点要求监理人员对工程质量、安全和进度实施监控，a标段各单体楼屋面为45°斜屋面，施工中存在较大安全隐患，同时屋面混凝土板厚控制很难掌握，在要求施工方提前上报的斜屋面专项施工方案中，经审阅，发现有些安全质量技术措施不具备可操作行，建议施工方另选其它方便可行方案，我及时将该问题反映给总监，总监提出了较好的施工建议，施工方采取了该建议，不仅缩短了斜屋面施工时间，还保证了屋面板板厚和混凝土浇筑质量，施工过程中未出现任何安全事故。

在进度控制方面，我认真学习了公司编制的进度控制办法，并根据本工程实际情况制定了具体进度控制实施办法，以建设单位要求的施工进度节点为依据，对施工方编制的总进度计划经总监审核通过后，我认真核对施工方编制的月进度计划及周进度计划，每周五中午对现场实际完成情况与周进度计划相比较，找出偏差原因，并及时与施工方生产经理沟通，要求及时采取有效措施，把进度抢回来。

>三、监理工作是行为成果，积极主动控制是监理人的执业灵魂

在监理工作过程中，我通过对监理理论的学习以及现阶段监理行业的发展状态的认知，面对激烈竞争的监理市场，作为监理人员，积极主动为建设单位的利益着想，为工程质量负责，为施工人员的安全负责，才是监理工作的信念和无穷力量。只有具备较高专业技能和综合素质及良好的职业道德，才能真正做好监理的本职工作，才能够体现守法、诚信、公正、公平的执业准则。

而在目前，有的监理人员觉得当监理对年青人来说是在浪费时间，对年长的是在混日子，这种不明白监理工作的重要性，没有责任感和使命感，不尊重自己工作的监理人员应该好好反省自己，树立正确的监理工作态度，积极主动的运用自己专业技术及聪明才智，热情服务业主，科学公正的行使监理权利和义务，从自身做起，从每个项目监理部做起，为公司发展壮大奠定坚实的基础。

>四、反省自身不足，加强监理业务学习，不断提高自身素质，努力做好监理工作

在阳光城项目监理部工作期间，设计图纸中出现很多错漏碰缺的地方，再加之设计变更频繁出现，我深刻意识到对图纸的掌握必须到位。另外，安装图纸及安装施工技术我还没有全面掌握，为更好的以设计图纸为依据实施监理，我必须在后期工作当中，认真对设计图纸的全面掌握再下真功夫。

在实施现场监理过程中，我发现自己对管理理论知识的掌握不够，最有效的管理是对人的管理，如何让工程处于受控状态，就是必须让具体实施施工管理的专业人员处于监管状态。那种任由施工单位自由式发挥的施工管理，监理人员形同虚设，到最后只能说明监理人员无能，最终造成建设单位不必要的损失。甚至出现难以预料的质量安全事故，所以，在今后的工作中，我必须掌握一定的.管理理论知识，灵活多变的处理实际问题，真正成为一个合格的监理人员。

**桥梁建设监督工作总结5**

本人x于20xx年x月任职于xx市xx工程建设监理有限责任公司。任职期间严于利己，遵守公司的各项规章\*\*，在各位\*\*和同事的\*\*与帮助下，不断的学习和充实自己，总结经验和教训，提高自己的专业水\*，以下是对自己工作进行总结：

一、专业技术

20xx年主持完成了《xx工程》。

20xx年主持完成了《xx工程》。

二、在思想

从思想上严格要求自我，利用业余时间，不断加强自我的思想理论学习，努力提高自我思想觉悟，提升自我内涵素养，拓展视野，让自己更好的与时俱进，适应社会和岗位发展需求。

三、工作态度

对自己严格要求，从做好本职工作入手，持之以恒，不断提高自己的岗位技能，脚踏实地的做好本职工作。认真对待自己的工作，严格准守公司的各项规章\*\*，树立谦虚谨慎的工作态度。在工作中不断地改变自我，总结经验，提升自身工作能力的同时，不断的学习，也在工作中逐渐成长。

四、总结

参加工作以来，我学习到了很多知识，虽然有很多是我之前没有做过的，也不太懂得如何去做，但是在\*\*和同事的耐心指导下，我也认真学习，总结经验教训，一次次任务的完成，也让我在工作中更加的得心应手了。今后为适应工作，我也要继续提升我自己的不足，提高自己的专业能力，让自己在以后的工作中能变得更加的优秀，做的更加的好！

**桥梁建设监督工作总结6**

一、实习目的：

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。

二、实习时间：

20xx年10月5日至12月10日

三、实习地点：

安南高速公路油面二标一工区。

高速概况：安南高速公路是XX省规划的高速公路重点建设项目，起点位于XX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XX县青石磙村北，与阿深高速公路濮阳段相接。安南高速公路全长公里，双向四车道，设计行车速度120公里/小时，工程概算总投资亿元。安南高速公路是连接XX、XX、XX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\*\*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。

四、实习内容：

1、实践沥青混合料的拌和施工工艺流程

（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；

b、运输车辆车槽四角密封坚固，防止在运输成品过程中呈热融状态的沥青由于滴漏对周边环境造成污染；

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；

d、在与一期工程交叉施工时，协调好道路交通，如确实需要通过，须经我方同意，对车辆进行清洗后方可通过，但严禁挖掘机等重型机械通过；

(2)铺筑

铺筑工序如下：

a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\*\*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\*摊铺机摊铺时，还应放出引导摊铺机运行走向和标高的\*\*基准线（俗称走钢丝）。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。

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\*\*式和轮胎式两种。二者的构造和技术性能大致相同。本工程用的是XX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\*板、行使部分和发动机等。

c碾压

石油沥青混合料（下面层）的压实按初压、复压、终压三个阶段进行，拟采用以下机械组合：组合ⅰ：初压：双钢轮压路机初压（静压）一遍（不低于135℃）；复压：胶轮压路机静压2遍，双钢轮压路机重振2遍；终压：双钢轮压路机静压1～2遍。组合ⅱ：初压：双钢轮压路机初压（静压）一遍（不低于135℃）；复压：双钢轮压路机重振2遍，胶轮压路机静压2遍（两者交替碾压至压实度达到要求）；终压：双钢轮压路机静压1～2遍。

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\*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\*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\*顺流畅，尽量避免跳车现象影响\*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\*\*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。

2、学\*结沥青砼质量保证措施

在沥青砼的拌和过程中，各种集料加热温度、改性沥青温度严格按照施工规范和设计要求进行\*\*。拌合好的混合料储存时间不得超过24h，期间温降不得超过10℃，且不得发生结合料老化、滴漏以及粗细集料颗粒离析等现象，否则应作费料处理。

在沥青砼的运输过程中采用具有防雨功能的加厚帆布覆盖。改性沥青砼的摊铺应保持连续、均匀、不间断摊铺，摊铺温度在150～165℃之间。碾压在摊铺后立即进行：初压温度不低于150℃，终压温度不低于120℃。由于自身粘度较大，不宜采用轮胎式压路机，应全部选用双驱双振钢轮压路机；其碾压总体方针为：高温、紧跟碾压；均匀、慢压；高频、低幅、先边、后中、梯队前进，振动压路机在倒退时必须关闭振动装置。

五、实\*结

**桥梁建设监督工作总结7**

关键词：连续刚构桥梁；承载力；静载试验；施工监控；评价方法

0引言

通常，对建成竣工后的公路桥梁均宜进行荷载试验，并将试验结果作为对桥梁承载力、技术状况与工程质量进行综合评价的重要依据之一。

另外在桥梁施工过程中对桥梁进行适时监测，可实时确定桥梁结构各组成部分的应力应变状态；保证施工过程中主跨结构截面应力分布、挠度变化能都处于安全合理的范围之内，特别是确保大桥主桥顺利合拢，合拢段两悬臂端挠度的偏差不大于设计规定值，合拢后桥面线形良好，结构受力合理，以达到竣工后的桥梁满足设计承载能力。因此施工监控成果也将作为桥梁承载力、技术状况与工程质量进行综合评价的重要依据。

本文结合云南永武高速公路上一座连续刚构桥梁进行的成桥静、动力荷载试验以及施工监控成果对大跨连续刚构桥梁承载力评价方法进行综合研究。

1 工程概况

云南某高速公路中的一座连续刚构桥梁，全桥分为三联跨，桥梁孔径布置为77+140+77m连续刚构+5×30mT形连续梁；平面位于半径R＝的左转平曲线上（左转），纵坡由％变为％，桥面全宽12m；上部箱梁为变截面单箱单室断面，箱梁顶宽 m，底宽。桥墩横向顶部与箱梁底部同宽为，壁厚，顺桥向尺寸为，壁厚，单幅双墩顺桥向间隔，全尺寸为。主、引桥上部构造及现浇桥面板采用C50混凝土，桥墩墩身采用C50混凝土。全桥按双向四车道设计，设计行车速度为80km/h，荷载等级为汽车-超20级，挂车-120。

2 静载试验

试验内容

（1） 2#墩中跨侧0#-1#块交接处截面应力检测；

（2） 中跨跨中截面应力检测；

（3） 中跨L/4、3L/8、L/2、5L/8、6L/8截面挠度检测；

测点布置

（1）应力测点布置：应力测点分别布置在1号墩顶中跨侧右支点、中跨跨中4个断面。测点布置见图1所示。

图1钢弦计应力测试截面测试部位编号示意

3 考虑静载试验后实测总应力

表11号墩右支点截面在J1最大负弯矩J2最大正弯矩偏载后实测应力（Mpa）

注：应力受压为‘+’、应力受拉为‘-’。

表21-2号墩L/2截面在J1最大负弯矩J2最大正弯矩偏载后实测应力（Mpa）

注：应力受压为‘+’、应力受拉为‘-’。

5 结语

（1）1号墩右支点截面在荷载试验结果下，活载应力为总应力的12％～17％，恒载应力为总应力的83％～88％；主跨跨中截面活载应力为总应力的15％～28％，恒载应力为总应力的72％～85％，两控制截面恒载应力占总应力比重较大。

（2）荷载试验中实测跨中最大挠度为，现阶段预拱度为72mm，施工监控中预抬标高成果满足荷载试验活载挠度变形要求。

（3）通过以上分析，在大跨桥梁施工中应注意施工全过程中的应力、变形监测，以掌握桥梁实际受力状况，并结合桥梁荷载试验结果，将能更全面地反映桥梁实际承载力。因此施工过程中对桥梁进行施工监控尤为重要。

**桥梁建设监督工作总结8**

一、 实习目的

20xx年8月26日至20xx年9月26日，我在广州致艺监理咨询有限公司进行为期2个月的毕业实习，期间被安排的工作岗位在珠海市广珠铁路桥梁工程第5标段现场监理员。由于本人马上面临大学毕业走上工作岗位，但自己的实际工程经验、社会经验及各方面的能力均十分欠缺，因此，为了强化对大学所学基本理论知识的理解，增强对实际工程的感性认识，提升实际工程中将理论于实践工作的能力、实际动手操作能力，增加自身素质能力，同时也通过实习积累一定的社会经验为毕业后正式走上工作岗位做准备，故进行此次实习，在张孝武工程师带领下我知道了一下内容。

二、 实习内容

、1模板工程

1）、 对模板及支撑系统应掌握下述原则：

a. 保证工程结构和构件各部分形状尺寸和相互位置的正确性；

b. 具有足够的承载能力、刚度和稳定性，能可靠地承受新浇砼的自重和侧压力，以及在施工过程中所产生的荷载；

c. 构造简单，装拆方便，并便于钢筋的绑扎、安装和砼的浇筑、养护等要求；

2、 钢筋工程

3）、 钢筋的下料、加工，应要求承包方的技术人员根据图纸及规范进行钢筋翻样，并就钢筋下料、加工，对钢筋工进行详细的技术交底。为避免返工，监理人员应深入钢筋加工场，对成型的钢筋进行检查，发现问题，及时通知施工单位改正。

4）、 钢筋的焊接，监理人员首先应检查焊工的焊工考试合格证，在正式焊接前，必须\*\*焊工根据现场施工条件进行试焊，应根据《钢筋焊接接头试验方法》的有关规定，抽取焊接接头试样进行检验，检验合格后，方可批准上岗操作，焊接接头应符合规范要求。

3 .混凝\*\*程

c. 混凝土的浇筑、接槎、振捣

混凝土的浇筑顺序和方法，事先应周密考虑。对于大体积、大面积混凝土的浇筑施工单位要制定浇捣方案交现场监理审核、备案，分层、分段要合理；层、段间的间隔时间要计划好，在前一层、段混凝土初凝前，浇筑后一层、段的混凝土，振捣器要插入下一层。

浇筑竖向结构，要根据结构形式采用串洞、开门子洞等方法，保证混凝土浇筑中不发生离析，并保证各部分浇筑密实。

4.承台施工

施工单位应及时向驻地监理组提供承台立柱施工\*\*设计，及时\*\*施工技术交底会。

监理工程师应按设计图纸、设计变更以及工程业务联系单，掌握规范要求，特别正确掌握允许的最大偏差值范围。

监理工程师和施工单位应认真做好内业签证工作，并及时做好施工的内业资料。

基坑开挖不得扰动基底土，如发生超挖现象，严禁随意的用土回填。

5.墩身，托盘，顶帽，施工

施工单位应及时向驻地监理组提供墩身施工\*\*设计，及时\*\*施工技术交底会，以保证施工质量和施工安全。

监理工程师应按设计图纸，设计变更及工程业务联系单，掌握规范的要求。

按设计图纸的墩身钢筋数量、规格、插入上盖梁中预留筋，要符合设计要求。

6钻孔桩

.承包人可选择任何一种钻孔方法，但完成的钻孔，应符合图纸规定的允许偏差。

2.钻孔时采用长度适应钻孔地基作件的护筒，保证孔口不坍塌及不使地表水进入钻孔，并保持钻孔内泥浆表面高程。护筒应符合以下要求：

(1)护筒可用钢板或钢筋混凝土制作。

(2)护筒内径一般应比桩径稍大，一般大200～400mm，可根据钻孔情况选用。

(3)护筒顶端高程，应高出地面或水面～。

(4)当钻孔内有承压水时，应高于稳定后的承压水位以上。若承压水位不稳定或稳定后承压水位高出地下水位很多，应先做试桩，鉴定在此类地区采用钻孔灌注桩基的可行性。试桩结果，报监理工程师批准后，方可采用钻孔灌注桩基。

（5）当处于潮水影响地区时，护筒高度应高于最高施工水位～,并应采用稳定护筒内水头的措施。

（6）护筒中心竖直线应与桩中心线重合，除设计另有规定外，一般\*面允许误差为50㎜，竖直线倾斜不大于1%；干处可实测定位，水域可依靠导向架定位。

（7）护筒埋置深度应根据图纸要求或桩位的水文地质情况确定，一般情况埋置深度宜为2～4m，特殊情况应加深以保证钻孔和灌注混凝土的顺利进行。有冲刷影响的河床，应沉入局部冲刷线以下不小于～ 。

（8）在钻孔排渣、提钻头除土或因故停钻时，应保持孔内具有规定的水位和要求的泥浆相对密度和粘度。

（9）当设计为斜桩理，为保证开孔斜度准确，埋设的护筒应准确，长度不宜小于3m，护筒直径只宜比钻锥直径大20～30㎜。护筒埋设的斜度宜稍大于于设计斜度，应埋筑紧密。

（10）斜孔孔壁较易坍塌，故孔内水头、护壁泥浆相对密度、粘度等指标应比钻竖孔时稍大。可掺用适量添加剂以改善泥浆性能。

3.地质情况较为复杂的大、中桥，在钻孔灌注 桩施工前，应按设计要求或监理工程师指示，在桥位现场试桩，以验证桩的设计参数及承载力，并根据地层情况、施工条件选择合理的施工方法。在试桩中发现地质情况（如有地下水、地层对混凝土有腐蚀作用、有较大承压水等）与原设计不符时，承包人应提出相应的技术措施或变更设计，报监理工程师批准。

4.钻孔时须及时填写钻孔记录，在土层变化处捞取渣样，判明土层，以便与地质剖面图相核对。当与地质剖面图严重不符时，应及时向监理工程师汇报，并按监理工程师的指示处理

1.承包人应采用钻孔泥浆护壁，以保持孔壁在钻进过程不坍塌，但采用全长护筒者除外。

2.承包人可用膨润土悬浮泥浆或合格的粘土悬浮泥浆作为钻孔泥浆。钻孔泥浆不得污染地下水。根据钻孔方法的适用性的论证，不加掺加物的清水钻仅在监理工程师书面同意情况下才可采用。

3.钻4.钻孔时须及时填写钻孔记录，在土层变化处捞取渣样，判明土层，以便与地质剖面图相核对。当与地质剖面图严重不符时，应及时向监理工程师汇报，并按监理工程师的指示处理孔泥浆应始终高1.钻孔达到图纸规定深度后，且成孔质量符合图纸要求并经监理工程师批准，应立即进行清孔。清孔时，孔内水位应保持在地下水位或河流水位以上～2m，以防止钻孔的任何塌陷。

2.清孔时，应将附着于护筒壁的泥浆清洗干净，并将孔底钻渣及泥砂等沉淀物\*\*。清孔次数按图纸要求和清孔后孔底钻渣沉淀厚度符合图纸规定值为前提进行，大桥基础钻孔后一般需进行两次清孔。

出孔外水位或地下水位～。

摩擦桩的沉淀厚度应等于或小于10cm 嵌岩桩的沉淀厚度应满足图纸要求，并不得大于5cm (含砂2% 泥浆比重＜）

本桥梁工程为商品混凝土，检查混凝土预拌厂商提供的混凝土配合比通知单；

检查测定混凝土的坍落度、和易性，按《见证取样及送检计划》要求见证抽取混凝土抗压试块及混凝土抗渗试块；检查、\*\*每一振点的振捣、延续时间、插入距离 在混凝土浇筑过程中，经常观察模板、支架、钢筋、预埋件和预留孔洞情况，当发现有变形、位移时，及时督促承包方进行处理 记录好起止时间详细做好旁站记录及监理日记

三.心得体会

一、工作谨慎负责，认真履行监理职责

1 在工程开工前认真审图，熟悉设计图纸的有关规定和要求；熟悉合同文件、业主有关要求的文件。看到图上有误的地方要及时提出，向\*\*汇报，提出意见。检查现场机械设备、人员、施工\*\*计划，施工工艺、施工材料等，发现问题根据现场情况做出处理并及时向\*\*汇报。

在\*时的日常工作中，按照自己的岗位职责认认真真做事，老老实实做人，少出纰漏，把事情做好，按照监理规范，注重动机和效果的\*\*尽量有效地工作，并经常与监理部同事研究监理工作的关键环节和关键部位。

二、加强日常学习，努力提高业务素质

**桥梁建设监督工作总结9**

1、从设计风格上，自我从以往偏爱的个人风格、简约风格向多元化风格转变，将多种设计元素结合大众喜好做出方案；

2、学无止境，时代的发展瞬息万变，各种学科知识日新月异。我将坚持不懈地努力学习各种设计相关知识，并用于指导实践，大胆创意；

3、在以后的工作中不断学习业务知识，透过多看、多学、多练来不断的提高自我的各项技能；

4、不断锻炼自我的胆识和毅力，工作上、做人做事上都要十分细心，提高自我解决实际问题的潜力，并在工作过程中慢慢克服急躁情绪，不能鲁莽行事，用心、热情、细致地的对待每一项工作指令。

很多时候，日常的工作是琐碎的，我们只有自我从中找到乐趣，才不会觉得枯燥；很多时候当我们做设计刚有灵感的时候，会突然有其它的工作布置下来，我们只有自我调整好自我的心态，统筹安排好自我的工作，才不会手忙脚乱，顾全大局；这样才能对自我的工作不会感到厌倦或者是不胜任，才能持续饱满的精神去工作。

桥梁设计设计工作是痛苦与快乐的炼狱，每当面临重大的设计任务时充满了压力，开始搜集各种资料包括文字的、图片的，接下来寻找设计灵感，沉思、焦灼，经过痛苦煎熬，最后有了满意的创意时倍感欣慰。每当经过艰苦的磨砺，自我的劳动成果得到大家的肯定时，便是工作中最大的快乐！

因为热爱我的桥梁设计工作，所以明年需要继续加强本岗位的专业识和业务技能，熟悉有关行业规范，关注行业的发展趋势，时刻保持强烈的创新意识。

在公司、监理站和监理组等领导大力支持和关心惠顾下，坚持“预控、规范、科学、优质”的工作指导思想，牢固树立“确保每一个业主满意”的服务宗旨，认真学习业务技能，自觉服务努力加压，尽心尽职开展工作。在领导的支持和同事的积极配合下，本着“严格监理、热情服务、秉公办事、一丝不苟”的原则，顺利地完成了本年度的监理工作，现将今年的监理工作总结如下：

**桥梁建设监督工作总结10**

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。一个人的知识和潜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齐，在实践中继续学习，不断总结，逐步完善，有所创新，并在实践中提高自我由知识、潜力、智慧等因素融合成的综合素质和潜力，为自我事业的成功打下良好的基础。

土木工程是建造各类工程设施的学科、技术和工程的总称。它既指与与人类生活、生产活动有关的各类工程设施，如建筑公程、公路与城市道路工程、铁路工程、桥梁工程、隧道工程等，也指应用材料、设备在土地上所进行的勘测、设计、施工等工程技术活动。土木工程是社会和科技发展所需要的“衣、食、住、行”的先行官之一;它在任何一个国家的国民经济中都占有举足轻重的地位。作为一名拥有专业知识的大学生来说，如果在学习专业课之前直接就接触深奥的专业知识是不科学的，为此，利用假期我进行了这次实习活动，让我们从实践中对这门自我即将从事的专业获得一个感性认识，为学好专业课的学习打下坚实的基础。

在这一个月的实习时光中我学到了关于桥梁设计及施工的许多问题。

>桥梁设计原则:

适用、经济、安全、美观。

>桥梁设计程序:

包括:前期工作、初步设计、技术设计、施工设计。桥梁的规划设计:

包括:野外勘测与\*\*研究、纵断面设计、横断面设计、\*面布置、桥梁的桥梁体系、造型与美学。

桥梁的体系主要有梁式体系、拱式体系、架刚桥、组合体系;桥梁的设计必须要满足美学要求。

同时在设计过程中务必注意各方面的问题并解决它。制定桥梁标准问题:

根据前面\*\*的运量或流量先要确定线路等级，其次要确定允许车速、桥梁坡度和曲线半径。还要委托地震研究机构，进行本地区的地震危险性分析，从而确定桥梁抗震标准。此外还要确定航运标准、航运水位、航道净空、船舶吨位以及要求的航道数量及位置等。航运标准影响桥梁的高度和跨度，直接影响桥梁建设规模以及设计时如何满足航运的需要。因此设计部门务必与航运部门充分协商，慎重对待。

>自然条件及周围环境问题:

为\*\*自然条件及周围环境而进行的勘测工作称为草测。为此要收集万分之一地形图，进行纸上定线，在实地桥位\*设点，用测距仪测得跨河距加以校正，并进行现场核查。

本阶段的地质工作以收集资料为主，辅以在\*适当布置钻孔进行验证。要探明覆盖层的性质、岩面高低、岩性及构造，有无大的构造，断层。并从地质角度对各桥位作出初步评价。

要对各桥位周围环境进行\*\*，包括桥头引线附近有无要交叉的公路、铁路、高压线、电话线;附近有无厂房、民房要拆迁，有无不能拆迁的建筑物，有无文物、古迹。

本阶段的水文工作十分重要。如发现地质有问题时，直到初步设计阶段，桥位尚可作适当调整，但水文方面如存在问题，其影响则不是适当调整桥位能够解决得了的。

水文工作一般要求带给设计流量，历史、最低水位，百年一遇洪水位，常水位状况及流速资料。在带给这些资料时要思考上游是否有水库及拟建水库的影响。要透过资料或试验，论证河道是否稳定，主槽的摆动范围，以及桥梁建成后本河段上、下游是否会产生不利影响。

桥式方案比选

桥式方案比选是初步设计阶段的工作重点。一般均要进行多个方案比较。各方案均要求带给桥式布置图。图上务必标明桥跨布置，高程布置，上，下部结构型式及工程数量。对推荐方案，还要带给上、下部结构的结构布置图，以及一些主要的及特殊部位的细节处理图。各类结构都需经过检算并提出可行的施工方案。

推荐方案务必是经过比选后得出的，要经得起反复推敲。采用什么桥式和跨度务必建立在科学的基础上，切忌先入为主，搞一窝蜂，赶时髦，或在某种主观意志的支配下，必须要搞个什么桥式或必须要搞个多大跨度。所谓科学性，具体体此刻方案比选时要贯彻“实用、经济、美观”的原则。

在桥式布置中首先要慎重确定桥梁跨度，个性是主跨的跨度。采用大跨度对通航有利，也可减少费力费时的基础工程量。但是桥长相同时采用大跨度相对小跨度而言造价要高，工期要长(较小的跨度能够采用多点施工，\*行作业的措施)，故要加以综合比较。

桥跨布置务必在掌握充分资料的基础上进行，要研究在高、中、低水位时的航道轨迹。通航桥跨要与航道相适应，要能覆盖各种水位时航道可能出现的变化。一般状况下，桥梁跨度应比航道要求的标准宽度稍大，留有必须富余即可，过大则没有必要。

桥梁跨度的大小也受到自然条件及施工条件的限制。如果基础的设计、施工困难，施工时航运繁忙，则要减少桥墩而加大跨度。\*\*来，我国桥梁上部结构，个性是大、中跨度的桥型发展很快，并且基本趋于成熟。所以在编制桥式方案时，可供选取的余地比较大。从使用角度看，预应力混凝土结构与连续体系的桥型就应优先思考。

基础工程在我国发展相对较为迟缓。钻孔桩在设计、施工、检验技术方面已趋成熟，施工简便，质量可靠，陆地或浅水地段使用比较有利。水中基础采用钻孔形式也是可靠的，但在如何选取施工方案方面，还有进一步提高的必要和可能。沉井基础也常常是值得比较的基础类型。

>桥位问题:

至少就应选取两个以上的桥位进行比选。遇某些特殊状况时，还需要在大范围内提出多个桥位进行比选。桥位比较的资料能够包括下方一些因素。

首先是桥位对路网布置是否有利。过去大型桥梁选取桥位时，总是以桥梁为主体，线路走向服从桥梁。这样线路往往要绕行，甚至导致布置上的不合理。此刻由于建桥技术的发展进步，要树立什么地方都能修桥的观念，就应把桥位置于路网内一齐思考，尽量满足选线的需要。

比较造价时，要把各桥位桥梁本身的造价与联络线的造价加在一齐进行比较。桥梁建在城市范围内时，要重视桥梁建设满足城市规划的要求。

还要比较各桥位的航运条件，即航道是否顺直，尤其是桥位上游有无足够长的航道直线段。

在进行自然条件的比较时，要思考到地质条件对基础工程的设计、施工难度以及工程规模有直接的影响。要思考是否存在难于处理的自然条件，譬如水个性深、覆盖层软弱层个性厚、基岩软、构造发育、基岩破碎、风化严重、溶岩、岩面高差个性大等不利地层存在

对环境保护的评估也是必不可少的。

经综合比较，根据每个桥位的不一样着眼点，选定一个桥位作为推荐桥位。施工设计

对推荐桥式方案要编制施工\*\*设计，包括主要结构的施工方案。施工设备清单、砂、石料源、施工安排及工期等。

根据工程量、施工\*\*设计以及标准定额编列概算。各个桥式方案都要编列相应的概算，以便进行不一样方案工程费用这一项目的比较。

按照规定，初步设计概算不能大于前期工作已批准的“估算”的10%，否则方案应重新编制。

根据具体状况，对概算适当调整，能够作为招标时的“标底”。

在主管部门审批初步设计文件时如对推荐方案提出必需修改的意见时，则需根据审批意见，另外编制“修改初步设计”报送上级审批。

技术设计

技术设计阶段要进行补充勘探(简称“技勘”)。在进行补充勘探时，水中基础务必每墩布置必要的钻孔。岸上基础的钻孔也要有必须的密度，基础下到岩层的钻孔应加密，还要透过勘探充分决定土层的变化。

技术设计阶段的主要资料是对选定的桥式方案中的各个结构总体的、细部的技术问题作进一步研究解决。在初步设计中批准的科研项目也要在这一阶段中予以实施，得出结果。

技术设计阶段要对结构各部分的设计提出详尽的设计图纸，包括结构断面、配筋。细节处理、材料清单及工程量等。

技术设计的最后工作是调整概算(修正概算)。

在施工设计阶段还要进一步根据施工需要进行补充钻探(称“施工钻探”)，个性是对于重要的基础。支承在岩层内的基础要探明岩面高程的变化(一般不再布置深钻孔)。

根据批准的技术设计绘制让施工人员能按图施工的施工详图带给给施工用。绘制施工详图过程中对断面不宜作大的变动，但对细节处理及配筋，个性是钢筋布置则允许作适当改善性的变动。

根据施工设计资料，施工单位编制工程预算。

施工设计能够由原编制技术设计的单位继续进行，也可由中标的施工单位进行。施工单位在编制施工设计时，如对技术设计有所变更，则要对变更部分负责，并要得到监理的认可。顾名思义，施工设计文件是为施工需要而编制的，不管是由设计单位还是由施工单位编制施工设计文件，均务必贴合施工实际，满足既有施工条件及施工环境，务必是能够直接按图施工的文件。

>实习小结:

大学生活是紧张而又充满期望的日子，学习的闲暇时总是憧憬着背起行囊，远离亲人朋友以及师长护佑，去走真正属于自我的路。然而当我们最后能够像刚刚长满羽毛的雏鹰般离开\*\*们搭建好的巢穴，独自一人走上社会工作这个大舞台时，却发现人生的道路原先是如此的坎坷不\*，任何人的成功都是经历一番狂风暴雨的。

实习生活中，让我学会了不少东西，原先的那种心高气傲没有了，取而代之的是脚踏实地的努力工作学习。当我摆正自我的心态，从初涉社会工作的被动状态转变到开始适应社会的主动状态，以放松的情绪，充沛的精力重新回到紧张的学习工作当中时，我忽然有种这样的感受:短短一个月，仿佛思想又得到了一次升华，心中又多了一份人生感悟。

这次实习让我深刻体会到读书固然是增长知识开阔眼界的途径，但是多一些实践，畅徉于实事当中，触摸一下社会的脉搏，给自我定个位，也是一种绝好的提高自身综合素质的选取。

此次实习使我走出了校园，来到了工地实习，在社会这个大学校中学习实践知识。这也是我第一次真正接触社会，感受社会。

**桥梁建设监督工作总结11**

20XX-20XX年供热期个人工作总结 现已3月15日供暖期即将结束，虽然我们取得了一定的成绩，但是在工作中也存在着很多的问题和不足。只有善于从主观方面分析原因，勇于改进，才能够拾遗补缺，持续进步。

为了更好的推动20XX年的工作进展、总结经验、找准问题，实施无人值守热力站运行模式，现将20XX年度冬季供热的工作情况总结如下：

一、努力学习专业知识，融入热力大集体。

通过去\*\*电通自动化设备承建商处，对其设计的自动化系统、自控设备编程、调试的了解学习，及调度指挥中心建设、调试时的参与，学习了相关的知识，做好了知识储备。

与此同时学习其他企业自建站的电气\*\*中好的地方，然后将其好的地方总结到一起，再进行系统性的学习，为以后热力站实现无人值守、公司自己设计安装热力站、做到热力行业领先水\*打好了基础。

二、熟悉各热力站情况，为供暖正常运行作准备。

工作期间去南区污水处理厂、金岛、文昇、市政大厦、中恒科技、新水岸等和各企业自建热力站进行了细致的统计摸底工作，将现有自控及电气情况与预定的自控方案做了比对，查看了相关的电器\*\*原理图纸与自控思路。为热力站正常运行打好了坚实的基础。

三、在实践中丰富自己的经验，努力完成各项工作。

通过亲自对自动化设备的调试与维护，排除了一些设备故障，对容易

出现的问题、设计不合理及不便操作的地方，做了详细的记录并整理出整改意见，上交给了直属\*\*，避免了供热运行中存在隐患。在仪表的\*\*检查工作中，做到了定期巡检、每月对各个热力站的站内仪表都检查、校对四次以上，确保了仪表的准确、可靠连续运行，保证了公司站内值班人员对供热运行参数的统计与检测操作。

四、总结个人不足之处，树立今年新目标。

经过这一采暖季的工作，我发现了自己的不足之处，一是有时不认真、有些工作做的不彻底，二是对于供暖运行方面知识的欠缺、这就更需要我努力学习，三是遇到问题时缺乏解决困难的信心。在以后的工作中我一定要充分发挥自己的优势，加倍努力学习更多的知识来充实自己。我的成长之路还很长，需要学习的东西还很多，但我有信心，可以完成\*\*交给的任务，胜任自己的工作。在今年的工作中，我决心做到以下几点：

1、 严格要求自己，把工作做细做精。

2、 虚心学习供热相关专业知识，做到说一知二的境界。

**桥梁建设监督工作总结12**

>一、工程概况

本桥位于xx县城区xx河上(原工商局至林业局)，本桥梁为八跨上承式一联钢筋砼连续梁桥，长米，宽15米()，桥面纵坡为0，横坡为单向1%。本桥最大跨度为：，下部采用重力式桥台，门式墩，钻孔灌注桩基础。上部采用现浇砼连续梁板结构及仿古建筑。

>二、监理依据

本工程依据国家的政策、法规、法律，依据颁发的技术规范和评定标准，依据监理合同、施工承包合同，主要如下：

1、《城市道路与桥梁施工验收规范》。

2、《市政桥梁工程质量检验评定标准》(CJJ2—90)。

3、《公路桥涵施工技术规范》(JTJ041—20xx)。

4、《建设工程监理规范》

5、本工程设计图纸

6、《监理规划》《监理实施细则》

>三、监理工作情况

接到监理任务后公司立即组织了强有力的项目监理组，项目监理组依据本工程设计图纸和有关标准、规范认真编制了《监理规划》、《旁站监理计划》、《监理实施细则》并在工程开工前按照《工程建设监理规范》要求及有关监理规定程序等召开了施工单位进场会，并进行了比较详细具体的书面监理工作交底。认真审查承包单位提交的《工程开工报告》和各种施工方案及质量

管理体系、质量保证体系。为保证工程质量，首先要提高监理人员的专业水平和应知应会能力，项目监理组人员充分利用有效时间熟悉本桥工程图纸和有关文件。全组人员密切合作，坚持以巡视、跟踪、旁站、复测、抽检等方式全方位、全过程控制施工质量，按标准办事，凭数据说话，并努力做好“三控制、两管理、一协调”，保证了工程质量。

>四、工程质量控制情况

在本工程监理过程中，监理人员严格按照合同、监理规范及施工规范规程实施监督管理，能够积极配合业主的工作，及时向业主汇报工程质量的监督、检查、跟踪控制，监理人员采取三勤“勤跑、勤检、勤讲”，为督促工程质量起到了一定的作用。

1、严把原材料和设备关：各种原材料必须经质检员自检合格，监理认可后方可进场使用。钢筋、水泥、支座、粗细骨料以及砼外加剂等，除要求施工单位提供出厂质量证明文件外，还按规范规定进行抽检试验。要求各种原材料的品种、规格、标准符合工程要求。(本工程钢筋抽检40批次，水泥抽检30批次，结果为合格。)

2、分项工程报验制度：每个分项工程开工前，项目监理组人员都认真检验是否具备开工条件，否则不予以开工。各分项工程完成后必须经承包单位自检合格，并报监理验收合格后再进行下一道工序施工。

3、着重落实监理旁站制：在该工程的隐蔽工程及关键部位的施工中项目监理组安排专人实行旁站，并作好记录，认真检查各项指标的符合性。在混凝土的浇筑过程中，严格控制配合比，除此以外。还经常督促施工人员将混凝土振捣充分，以保证构件的内在质量。

4、试验管理：本工程有关的原材料砼试件均委托xx县桓枫检测站进行检测。在所有原材料及砼试件抽样、全过程进行旁站。(本工程共抽检砼试件60组其中有6组C25砼及2组C30砼检测不合格，后委托xx县桓枫检测站进行复测结果均满足要求)

>五、工程进度控制情况

本工程的合同工期为400天实际施工500天。由于各种原因，施工中多次调整进度计划，但执行效果并不理想，但通过业主、监理和施工单位三方面的共同努力终于按业主要求的最后期限竣工。

>六、工程投资控制情况

认真审查承包人提交的工程支付申请共签署《工程款支付申请表》7份，签署的累计付款金额1500万元、现场核实工程数量，同时做到不合格工程不予计量。严格审查承包人要求额外补偿的各种资料的记录、整理，根据设计图纸、工地实际情况认真进行审核审查，符合要求的及时签认计量，控制好工程费用，力争使工程费用不超过计划费用。

>七、质量评估及结论性意见

综上所述，我们对该工程的监理工作进行的比较顺利、施工单位也比较配合我们的工作，对施工过程中出现的质量问题，施工单位己认真按照我们的要求做出了整改，确保了工程质量，监理人员审核了完整的施工技术资料。与施工、设计、建设单位平时协调工作能够到位，所以该工程在整个监理过程中是比较成功的，工程质量也得到了保证。

从总的情况看，本工程施工资料基本齐全，工程外观及使用功能均能满足设计要求，同意验收。

**桥梁建设监督工作总结13**

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。

土木工程是建造各类工程设施的学科、技术和工程的总称。它既指与与人类生活、生产活动有关的各类工程设施，如建筑公程、公路与城市道路工程、铁路工程、桥梁工程、隧道工程等，也指应用材料、设备在土地上所进行的勘测、设计、施工等工程技术活动。土木工程是社会和科技发展所需要的“衣、食、住、行”的先行官之一；它在任何一个国家的国民经济中都占有举足轻重的地位。作为一名拥有专业知识的大学生来说，如果在学习专业课之前直接就接触深奥的专业知识是不科学的，为此，利用假期我进行了这次实习活动，让我们从实践中对这门自己即将从事的专业获得一个感性认识，为学好专业课的学习打下坚实的基础。

在这一个月的实习时间中我学到了关于桥梁设计及施工的许多问题。

桥梁设计原则：

适用、经济、安全、美观。

桥梁设计程序：

包括：前期工作、初步设计、技术设计、施工设计。桥梁的规划设计：

包括：野外勘测与\*\*研究、纵断面设计、横断面设计、\*面布置、桥梁的桥梁体系、造型与美学。

桥梁的体系主要有梁式体系、拱式体系、架刚桥、组合体系；桥梁的设计一定要满足美学要求。

同时在设计过程中必须注意各方面的问题并解决它。制定桥梁标准问题：

根据前面\*\*的运量或流量先要确定线路等级，其次要确定允许车速、桥梁坡度和曲线半径。还要委托地震研究机构，进行本地区的地震危险性分析，从而确定桥梁抗震标准。此外还要确定航运标准、航运水位、航道净空、船舶吨位以及要求的航道数量及位置等。航运标准影响桥梁的高度和跨度，直接影响桥梁建设规模以及设计时如何满足航运的需要。因此设计部门必须与航运部门充分协商，慎重对待。

自然条件及周围环境问题：

为\*\*自然条件及周围环境而进行的勘测工作称为草测。为此要收集万分之一地形图，进行纸上定线，在实地桥位\*设点，用测距仪测得跨河距加以校正，并进行现场核查。

本阶段的地质工作以收集资料为主，辅以在\*适当布置钻孔进行验证。要探明覆盖层的性质、岩面高低、岩性及构造，有无大的构造，断层。并从地质角度对各桥位作出初步评价。

要对各桥位周围环境进行\*\*，包括桥头引线附近有无要交叉的公路、铁路、高压线、电话线；附近有无厂房、民房要拆迁，有无不能拆迁的建筑物，有无文物、古迹。

本阶段的水文工作十分重要。如发现地质有问题时，直到初步设计阶段，桥位尚可作适当调整，但水文方面如存在问题，其影响则不是适当调整桥位可以解决得了的。

水文工作一般要求提供设计流量，历史最高、最低水位，百年一遇洪水位，常水位情况及流速资料。在提供这些资料时要考虑上游是否有水库及拟建水库的影响。要通过资料或试验，论证河道是否稳定，主槽的摆动范围，以及桥梁建成后本河段上、下游是否会产生不利影响。

桥式方案比选

桥式方案比选是初步设计阶段的工作重点。一般均要进行多个方案比较。各方案均要求提供桥式布置图。图上必须标明桥跨布置，高程布置，上，下部结构型式及工程数量。对推荐方案，还要提供上、下部结构的结构布置图，以及一些主要的及特殊部位的细节处理图。各类结构都需经过检算并提出可行的施工方案。

推荐方案必须是经过比选后得出的，要经得起反复推敲。采用什么桥式和跨度必须建立在科学的基础上，切忌先入为主，搞一窝蜂，赶时髦，或在某种主观意志的支配下，一定要搞个什么桥式或一定要搞个多大跨度。所谓科学性，具体体现在方案比选时要贯彻“实用、经济、美观”的原则。

在桥式布置中首先要慎重确定桥梁跨度，特别是主跨的跨度。采用大跨度对通航有利，也可减少费力费时的基础工程量。但是桥长相同时采用大跨度相对小跨度而言造价要高，工期要长（较小的跨度可以采用多点施工，\*行作业的措施），故要加以综合比较。

桥跨布置必须在掌握充分资料的基础上进行，要研究在高、中、低水位时的航道轨迹。通航桥跨要与航道相适应，要能覆盖各种水位时航道可能出现的变化。一般情况下，桥梁跨度应比航道要求的标准宽度稍大，留有一定富余即可，过大则没有必要。

桥梁跨度的大小也受到自然条件及施工条件的限制。如果基础的设计、施工困难，施工时航运繁忙，则要减少桥墩而加大跨度。\*\*来，我国桥梁上部结构，特别是大、中跨度的桥型发展很快，并且基本趋于成熟。所以在编制桥式方案时，可供选择的余地比较大。从使用角度看，预应力混凝土结构与连续体系的桥型应该优先考虑。

基础工程在我国发展相对较为迟缓。钻孔桩在设计、施工、检验技术方面已趋成熟，施工简便，质量可靠，陆地或浅水地段使用比较有利。水中基础采用钻孔形式也是可靠的，但在如何选择施工方案方面，还有进一步提高的必要和可能。沉井基础也常常是值得比较的基础类型。

桥位问题：

至少应该选择两个以上的桥位进行比选。遇某些特殊情况时，还需要在大范围内提出多个桥位进行比选。桥位比较的内容可以包括下面一些因素。

首先是桥位对路网布置是否有利。过去大型桥梁选择桥位时，总是以桥梁为主体，线路走向服从桥梁。这样线路往往要绕行，甚至导致布置上的不合理。现在由于建桥技术的发展进步，要树立什么地方都能修桥的观念，应该把桥位置于路网内一起考虑，尽量满足选线的需要。

比较造价时，要把各桥位桥梁本身的造价与联络线的造价加在一起进行比较。桥梁建在城市范围内时，要重视桥梁建设满足城市规划的要求。

还要比较各桥位的航运条件，即航道是否顺直，尤其是桥位上游有无足够长的航道直线段。

在进行自然条件的比较时，要考虑到地质条件对基础工程的设计、施工难度以及工程规模有直接的影响。要考虑是否存在难于处理的自然条件，譬如水特别深、覆盖层软弱层特别厚、基岩软、构造发育、基岩破碎、风化严重、溶岩、岩面高差特别大等不利地层存在

对环境保护的评估也是必不可少的。

经综合比较，根据每个桥位的不同着眼点，选定一个桥位作为推荐桥位。施工设计

对推荐桥式方案要编制施工\*\*设计，包括主要结构的施工方案。施工设备清单、砂、石料源、施工安排及工期等。

根据工程量、施工\*\*设计以及标准定额编列概算。各个桥式方案都要编列相应的概算，以便进行不同方案工程费用这一项目的比较。

按照规定，初步设计概算不能大于前期工作已批准的“估算”的10%，否则方案应重新编制。

根据具体情况，对概算适当调整，可以作为招标时的“标底”。

在主管部门审批初步设计文件时如对推荐方案提出必需修改的意见时，则需根据审批意见，另外编制“修改初步设计”报送上级审批。

技术设计

技术设计阶段要进行补充勘探（简称“技勘”）。在进行补充勘探时，水中基础必须每墩布置必要的钻孔。岸上基础的钻孔也要有一定的密度，基础下到岩层的钻孔应加密，还要通过勘探充分判断土层的变化。

技术设计阶段的主要内容是对选定的桥式方案中的各个结构总体的、细部的技术问题作进一步研究解决。在初步设计中批准的科研项目也要在这一阶段中予以实施，得出结果。

技术设计阶段要对结构各部分的设计提出详尽的设计图纸，包括结构断面、配筋。细节处理、材料清单及工程量等。

技术设计的最后工作是调整概算（修正概算）。

在施工设计阶段还要进一步根据施工需要进行补充钻探（称“施工钻探”），特别是对于重要的基础。支承在岩层内的基础要探明岩面高程的变化（一般不再布置深钻孔）。

根据批准的技术设计绘制让施工人员能按图施工的施工详图提供给施工用。绘制施工详图过程中对断面不宜作大的变动，但对细节处理及配筋，特别是钢筋布置则允许作适当改进性的变动。

根据施工设计资料，施工单位编制工程预算。

施工设计可以由原编制技术设计的单位继续进行，也可由中标的施工单位进行。施工单位在编制施工设计时，如对技术设计有所变更，则要对变更部分负责，并要得到监理的认可。顾名思义，施工设计文件是为施工需要而编制的，不管是由设计单位还是由施工单位编制施工设计文件，均必须符合施工实际，满足既有施工条件及施工环境，必须是能够直接按图施工的文件。

实习小结：

大学生活是紧张而又充满期望的日子，学习的闲暇时总是憧憬着背起行囊，远离亲人朋友以及师长护佑，去走真正属于自己的路。然而当我们终于可以像刚刚长满羽毛的雏鹰般离开\*\*们搭建好的巢穴，独自一人走上社会工作这个大舞台时，却发现人生的道路原来是如此的坎坷不\*，任何人的成功都是经历一番狂风暴雨的。

实习生活中，让我学会了不少东西，原来的那种心高气傲没有了，取而代之的是脚踏实地的努力工作学习。当我摆正自己的心态，从初涉社会工作的被动状态转变到开始适应社会的主动状态，以放松的心情，充沛的精力重新回到紧张的学习工作当中时，我忽然有种这样的感受：短短一个月，仿佛思想又得到了一次升华，心中又多了一份人生感悟。

这次实习让我深刻体会到读书固然是增长知识开阔眼界的途径，但是多一些实践，畅徉于实事当中，触摸一下社会的脉搏，给自己定个位，也是一种绝好的提高自身综合素质的选择。

此次实习使我走出了校园，来到了工地实习，在社会这个大学校中学习实践知识。这也是我第一次真正接触社会，感受社会。

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