

最新路桥实训报告(精选5篇)

报告材料主要是向上级汇报工作,其表达方式以叙述、说明为主,在语言运用上要突出陈述性,把事情交代清楚,充分显示内容的真实和材料的客观。报告书写有哪些要求呢?我们怎样才能写好一篇报告呢?这里我整理了一些优秀的报告范文,希望对大家有所帮助,下面我们就来了解一下吧。

路桥实训报告篇一

艰辛而又充满意义的实习生活又告一段落了,回顾过去这段时间的实习经历,收获颇丰,这时候最关键的一步就是写实习报告了。那么实习报告怎么写才能发挥它最大的作用呢?下面是小编收集整理的路桥专业道路施工实地的实习报告,欢迎阅读与收藏。

通过对市政工程断头路项目杭州东路施工的实地实习,使我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。

20xx年12月10日至20xx年12月15日

鄂东大道标段施工。

路基部分实习,虽然不是真正的工作,但却是我工作生涯的一个起点,也是过度到工作人士的一个不可或缺的必经阶段。当我第一天到工地时,面对这工作的环境显的`是那么的无助,但工程类的实习似乎都是这样的,只有亲身体会才会懂,同时也会让你受益匪浅。虽然我们是路基队的,在这么短暂的实习中没能接触到路面的知识,但作为一名内业员,对外业我更有几分的好感。通过相关的资料和现场的观摩等让我更

加了解公路路基部分的施工。

路基施工是实现理想设计方案的重要过程，路基施工是检验设计合理性的手段。精心设计、精心施工是一个完整的过程。

施工时应实现的基本要求：

(1)路基的位置、标高、断面尺寸、材料规格及压实或砌筑等质量应符合设计文件和有关的施工技术规范的规定，以保证路基良好的使用性能。

(2)根据条件，选择适用的施工方法，合理的调配和使用劳力、机具与材料，做到“人尽其才，物尽其用”，以提高劳动生产率，降低建筑成本和确保工程质量。

(3)路基施工的各项工要紧密配合，路基工程同其它工程也要相互协调，并服从整个道路施工组织与计划的统一安排，以便按时或提前完成施工任务。

(4)路基施工必须贯彻安全生产的方针，制定安全技术措施，严格执行安全操作规程，做好事故的预防工作，确保施工安全。总之，为实现优质、经济、快速、安全的要求，必须重视施工技术与组织管理。

路基的实习主要在包括了地基处理、路床开挖、换填等内容。

1、路基处理：路基处理：路基处理该路段位于湿陷性黄土地区，处理办法就是换填戈壁法。就是将上面100公分路床范围内的多余的土全部挖掉，然后分层回填上100公分的戈壁料。为了保证工程质量，回填戈壁料是要把里面的大石块清除。这样做可以防止因雨水下渗和重物碾压导致的路基下沉、断面等问题，从而保障了工程质量安全。回填时要分层回填，每次回填50公分，分2次回填。

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。

另外，对结构层的处理。由于湿陷性黄土对结构层会有很大的影响，处理方法就是先把基坑开挖，然后用机械进行强夯，保证结构物安全。对于路堤的处理，用碾压夯实法。提高稳定性。方法是先原地面进行碾压，用灌沙法测密实度。压实是应注意：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。

2、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。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。材料的运输是靠卡车直接运到施工路段进行摊铺。

3、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。

(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。

(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，并确保路面表面的平整。

4、接缝施工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。

5、排水设施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。

通过这次道路施工的实习，使我们对城市道路的路基、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我来说，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。想要成功就要付出努力，我始终坚信一点——诚恳做人，勤恳做事。

路桥实训报告篇二

按《xx立交桥现浇箱梁施工方案》：预应力管道在充分熟悉图纸预应力钢束坐标的基础上，严格按坐标用架立钢筋对预应力管道定位，特别是拐弯点处一定要准确，形状圆滑，线

形顺畅。

只是建筑行业的所谓“分包”让这一次实习与预应力的安装失之交臂，预应力安装这一道工序被分包了出去，没有亲见预应力管道、预应力钢束的安装过程，也没有要我们进行测量。甚是遗憾！

□混凝土浇筑

xx立交桥工程箱梁混凝土采用商品砼，用汽车泵打入箱梁模板内，混凝土强度等级为c50□箱梁混凝土的浇筑采取两次浇筑成型，第一层至顶板下缘线——即箱室上倒角下边缘，悬臂一次浇筑成型。

实习结束时，刚刚浇完第一层混凝土，没能看到第二次浇筑、养护、拆内外模等工艺。

混凝土的浇筑过程中也看到了一些反面的教材，一向不怎么说话的监理对项目部的施工组织很是不满，说“振捣不够及时”，这部分细节，将在后面说明。

2、路基

路基的测量主要为路基施工提供高程数据，由测量数据与设计数据的差值及松铺系数(松铺系数教课书中没有)通过放样出来的边桩、中桩、坡脚桩为路基施工指示出相对应的相铺高度，并拉线以控制路基的纵、横坡。

路基测量的难点主要在于边坡及坡脚桩坐标的现场计算。不得不说，此次xx立交桥实习之行，又一次见识到了高科技的强大，看上去颇为麻烦的坐标计算，原来在测量专用计算器下是那么简单。

边桩及坡脚桩放样过程□a□选择适当的位置架设全站仪并整

平;b□选择水准点, 利用后方交会得到测站坐标及高程数据;c□使用计算器, 根据桩号及距中桩的偏距(路面宽度——为定值), 得到边桩的坐标;d□放样出边桩并测得此桩的标高;e□由(设计标高-实测高程)*边坡坡度i+路面宽度=当前高程坡脚桩偏距, 得到偏距, 使用此偏距得到坡脚桩坐标, 放样出坡脚桩。边桩数据可以指导路基填土的高度, 坡脚桩可以指示出填土范围。

一. 实习单位简介

我本次实习是在勉县交通局下属单位勉县路桥工程总公司, 该公司成立已近40年, 具有多年的实地施工经验。曾经参与过川、陕、甘三省交界处市县级公路的建设, 近十几年参与建设了国道108、西(安)汉(中)高速公路的建设。施工质量均达到了设计要求。近几年, 该公司响应国家建设社会主义新农村的号召, 积极投身于农村基础设施的建造, 为农村的乡村公路改造贡献自己的力量。

勉县路桥工程总公司的主要职能有: 负责编制全县公路发展规划和年度发展计划并组织实施;负责全县公路、水路基础设施建设、管理和维护;负责公路、水路基础建设市场的管理;监督组织实施重点公路、水路建设项目、负责公路、水路交通质量、计量、环保、价格的管理工作。负责公路建设项目的立项、报批、技术标准、技术规范、工程质量的审查管理和监督, 组织对工程建设项目的竣工验收和审定工程决算、负责交通战备工作、承办县政府交办的其他事项。

二. 本次实习地点

108国道(或“国道108线”□“g108线”)是在中国的一条国道, 起点为北京, 终点为云南昆明, 全程3356千米。这条国道经过北京、河北、山西、陕西、四川、和云南6个省市。

我本次实习地点为108国道陕西的勉县至宁强段, 该段经过的

车辆多为跨省的长途货运汽车，该地为川、陕、甘三省所处的交通要道。由于该路已经运行了十余年，路面受损严重，严重威胁车辆及行人的安全。政府决定持资修补和改建受损路面。

陕西段108国道路改建和修补工程于11月完工，改建后的路仍为二级公路，设计行车时速80公里/小时，设计使用周期，路面结构为20cm的水泥混凝土路面+20cm的水泥稳定风化料基层+20cm的石灰土底基层。尽管在施工中加强了质量管理并改进了施工工艺，但仍是不断出现各种类型的裂缝。这些裂缝(不包括面板的干缩裂缝)多半发生在混凝土面板浇注后的1~2天内，位置大多在距缩缝1米的范围内，个别也有在面板中部开裂的。缝宽随时间的延续，由细发展到宽，细的只有0.1mm[]仔细查找才能发现。缝深可贯通板面，严重时基层也会断裂。横向缝较纵向缝居多。

造成面板开裂沉降和断裂的因素是很多的，只要施工中不谨慎随时都可以出现面板的各种裂缝。当混凝土面板的抗拉、抗折强度低于混凝土的收缩和翘曲应力时，裂缝就会产生，而随着时间、气温变化、雨水渗入及行车作用，会最终导致全部路面的破坏，目前尚无理想的修补方法。对裂缝严重的面板只有铲掉重浇新板，在浇注前应在相邻板的接触面处钻孔埋设传力杆。面板裂缝轻微且不再发展的，可以采取修补。修补工作不但费工费料，外观难看，而且工艺繁杂，使用效果也不及原有的整体板。为此，施工过程中要严格管理，精心组织，最大限度地降低裂缝的产生。

1、保证路基最佳密实度

路基的沉降会使其强度减弱，要使沉降一点不发生也是不可能的，即使是路基达到98%的密实度，那么还有2%的空隙率，有空隙就会有沉降。微量的沉降不会造成路基的破坏。因此，为保证路基足够的稳定性，就必须把沉降量减小到最小值，尤其要避免发生影响严重的不均匀沉降。靠自然沉落减小沉

降的做法在高等级公路施工中是不合适，尤其是工期短的工程，更无可能。即使采用加载预压，也是不经济的。

路基发生沉降有两种情况：一是地基软弱，未做好加固处理，其承载能力低于覆盖在它上面的填土层重力的压缩变形；二是填土层压实不好，密实度小于设计要求，其强度必然不足，在自重和外力作用下就会发生变形，密实度愈小其变形愈大。为减少因地基沉降而造成的路基变形，在填筑路基前，先清除地基表面的农作物、树木杂草以及腐殖土，然后用重型压路机械多遍碾压，使地基压实度不小于93%。

该路全线有300米的地基不良地段(属地基过湿)，承载力不足 $1.2\text{kg}/\text{cm}^2$ 车辆在地基上无法行走。填筑路基须先加固地基，并利用冬春地下水位下降的有利条件，深犁地基土30厘米深，晾晒，再掺以8%剂量的石灰翻拌碾压至密实。经检测，地基压实度已达90%以上。

为使路基有良好的密实度和提高其强度，减少路基的塑性变形和渗透系数，从而增加稳定性，使填土层的沉降量减小到最低限度，结合施工单位的现有碾压设备，在填筑路基时采取“分层填筑”和“薄层多压”的做法，每层厚度不超过30cm曾在k3+000~k3+100段填筑长100米的试验段，层厚50cm填土层的土质为粘性土，用18吨振动压路机在最佳含水量时，碾压五遍后检测其压实度小于93%(达不到设计要求)，继续碾压到十遍，再检测其压实度，发现无明显提高。相邻一段层厚30cm的填土层长200米，用同样的粘性土和碾压机械，当碾压至第四遍后，检测其压实度已达93%~95%。在有较大吨位压实机械的条件下，如50吨振动压路机，重夯以及强夯等，可适当增加每层的填筑厚度，具体的层厚应根据不同的机械经试验确定。为保证有均匀的强度，必须强调“分层填筑”，因不同层次有不同的压实度要求。

2、提高基层的强度与稳定性

混凝土路面的基层必须具有刚度大、整体性强和水稳性好。常用的基层结构有石灰粉煤灰稳定碎石、石灰土、工业废渣类等半刚性基层。石灰土宜作为底基层，不宜作为水泥混凝土等高级路面的基层。石灰土的初期强度和水稳性较低，同时干缩，冷缩易产生裂缝。从面层缝隙渗入的水会使石灰土基层表面水化，降低强度，同时也易使面层滑动。该路工程采用水泥稳定碎石，它比石灰稳定土好，因为它的水稳性好。该路工程的基层强度要求洒水养生7天，其饱水无侧限抗压强度0.8mpa，28天应达到1.2mpa以上。有一合同段试铺的石灰土底基层，经检测压实度、灰剂量等各项指标都符合要求，唯做灰土饱水试验时，当一组试件仅在水中浸泡1~4小时，所有试件都已松散，根本谈不上有强度。在这样的基层上修筑路面最终造成基层松散/滑动，而使面层坑槽、龟裂连片。

基层强度的均匀性及平整度对混凝土面板质量影响较大。基层施工时若拌和不匀、不同土质混杂使用，灰和土不过筛或粉碎不好而团块多、平整度差，新老路基结合部处理的不好等等都会造成基层强度的不均匀、基层平整度差，还会使混凝土面板厚度不一以及由此引起的面板内应力不等和增加混凝土板底的摩阻力，这在温度应力作用下，易使面板断裂。

路桥实训报告篇三

做一个项目就要涉及到人，涉及到人就要说到管理。先来看一个小小的案例吧！有一次工地上面一个乙炔瓶着火了，在工地上乙炔瓶着火是件很可怕的事。起码说明工地的安全工作没做好。事故发生的原因是什么？怎么处理这件事呢？事故原因有二：一个是指挥不当；一个是设计不合理。乙炔瓶着火可能是瓶子已经老化，为什么没有换新的瓶子呢？要是由于人的原因，怎么去让人为的原因降低到最小呢？要是由于技术的原因那就要去完善技术了！一件小事能引申出来很多的问题让我们去思考。这件事是通过罚了着火区域负责人500块钱而告终。但要负责的只有那个人吗？上面的管理者没有责任吗？后来我和这位带班的师傅交流了。他对上层的管理者表示得极为不

满!”他们是做婆婆的，什么时候都有理：我们是做媳妇的，什么时候都没理。”被罚的人如是说。他说这话并不是对着火这件事的，而是对上层管理者的无奈申诉!底层人员为什么会不满上层领导呢?我想一个好的领导一定是能让下属信服同时又能让下属感觉到人文关怀，而不是抱怨!

作为管理者或者领导又要具备那些素质呢?由于各行各业的不同这答案也不尽相同。有共同的地方就是都要会管人。针对建筑行业来说除了要会管人之外还必须会设计、施工、业务洽谈包括画设计图、画施工图、力学计算、预算等各方面的技术工作。如果作为一个领导在很多方面还不如下属的话，肯定是不能让人信服的。到了开展工作的时候肯定会遇到很多麻烦的。最坏的结果是：作为一个将军自己却指挥不动自己的士兵。而我们作为正在校园的大学生应该怎样去提高自己的管理水平呢?扎实的课本基本知识当然是前提，还有就是增加自己的阅历。见的人多了，人的性格类型也就知道的多了，对什么样的性格类型的人就知道该怎么样去管理别人。从而取得更好的效益!作为领导一定要抓主要矛盾，小事没必要死抠。我在的那个工地的项目经理就没做好这一点。像买桌子，买打印纸这样的小事也都由自己去亲自去操办。结果是自己整天忙，把自己弄得很辛苦却又是收效甚微。真正厉害的管理者是即使自己一天不在公司也不用担心会有事发生!

再谈谈施工方面，施工要涉及到好几个方面，有技术、质量、安全等。我所在的项目部成员有七人：项目经理，现场项目经理，技术员，质量员，安全员，资料员，焊接指导。在建筑行业里技术是要求很严格的，画图必须要准确，力学计算必须要精准。稍微一点差错就可能导致重大损失!总体来说一个项目部对技术员的要求是很高的。质量员的主要工作是把完成的部分去和原来设计的对照，看看误差怎么样，在要求的误差范围内就能合格。安全员主要是去监督现场的设备以防出现安全隐患。要随时提醒现场的施工人员注意安全，对有可能出现安全问题的设施要及时发现以避免事故的发生。资料员的主要工作是整理进货清单，哪些材料已到场哪些材

料正在用都要记录起来。绝对不能出现糊涂帐。因为焊接技术在钢架结构的重要性占到70%所以项目部增加了这一职务。钢材和钢材的连接都是靠焊接技术，焊接指导当然是提供技术指导了。随着施工进度的推进会有不同的施工任务。新的施工任务一出现就势必要出台新的方案。这些方案的制作一般都是由技术员来完成的。方案出来后还需要审批，确定可行之后就可以拿到现场去施工了。只要是涉及到技术方面的东西几乎就离不开autocad□autocad的功能的确是很强大几乎是无所不能。对于我们这些正在上学的学生来说就很有必要抓紧时间学习这个应用软件。到了要用的时候才发现自己操作不熟练或是不会用那不是一件很恼人的事吗?说到技术当然是少不了力学计算。像承载力的计算，风荷载的影响。力学的计算涉及到的知识当然是那几门力学，包括材料力学，理论力学，结构力学等。在学校里学的知识只是占到一小部分，更多的知识要到社会上去积累。从现在开始要牢记一句话：活到老，学到老，抓住一切能学习的机会。从现在开始更不要去抱怨说：“学什么专业不好或是没用之类的话，专业无冷热，学校无高低。”只要基本功学得扎实了，有上进心就总能找到适合自己的位置。

一. 实习单位简介

我本次实习是在勉县交通局下属单位勉县路桥工程总公司，该公司成立已近40年，具有多年的实地施工经验。曾经参与过川、陕、甘三省交界处市县级公路的建设，近十几年参与建设了国道108、西(安)汉(中)高速公路的建设。施工质量均达到了设计要求。近几年，该公司响应国家建设社会主义新农村的号召，积极投身于农村基础设施的建造，为农村的乡村公路改造贡献自己的力量。

勉县路桥工程总公司的主要职能有：负责编制全县公路发展规划和年度发展计划并组织实施；负责全县公路、水路基础设施建设、管理和维护；负责公路、水路基础建设市场的管理；监督组织实施重点公路、水路建设项目、负责公路、水路交

通质量、计量、环保、价格的管理工作。负责公路建设项目的立项、报批、技术标准、技术规范、工程质量的审查管理和监督，组织对工程建设项目的竣工验收和审定工程决算、负责交通战备工作、承办县政府交办的其他事项。

二. 本次实习地点

108国道(或“国道108线”“g108线”)是在中国的一条国道，起点为北京，终点为云南昆明，全程3356千米。这条国道经过北京、河北、山西、陕西、四川、和云南6个省市。

我本次实习地点为108国道陕西的勉县至宁强段，该段经过的车辆多为跨省的长途货运汽车，该地为川、陕、甘三省所处的交通要道。由于该路已经运行了十余年，路面受损严重，严重威胁车辆及行人的安全。政府决定持资修补和改建受损路面。

陕西段108国道路改建和修补工程于年11月完工，改建后的路仍为二级公路，设计行车时速80公里/小时，设计使用周期20年，路面结构为20cm的水泥混凝土路面+20cm的水泥稳定风化料基层+20cm的石灰土底基层。尽管在施工中加强了质量管理并改进了施工工艺，但仍是不断出现各种类型的裂缝。这些裂缝(不包括面板的干缩裂缝)多半发生在混凝土面板浇注后的1~2天内，位置大多在距缩缝1米的范围内，个别也有在面板中部开裂的。缝宽随着时间的延续，由细发展到宽，细的只有0.1mm[]仔细查找才能发现。缝深可贯通板面，严重时基层也会断裂。横向缝较纵向缝居多。

造成面板开裂沉降和断裂的因素是很多的，只要施工中不谨慎随时都可以出现面板的各种裂缝。当混凝土面板的抗拉、抗折强度低于混凝土的收缩和翘曲应力时，裂缝就会产生，而随着时间、气温变化、雨水渗入及行车作用，会最终导致全部路面的破坏，目前尚无理想的修补方法。对裂缝严重的面板只有铲掉重浇新板，在浇注前应在相邻板的接触面处钻

孔埋设传力杆。面板裂缝轻微且不再发展的，可以采取修补。修补工作不但费工费料，外观难看，而且工艺繁杂，使用效果也不及原有的整体板。为此，施工过程中要严格管理，精心组织，最大限度地降低裂缝的产生。

1、保证路基最佳密实度

路基的沉降会使其强度减弱，要使沉降一点不发生也是不可能的，即使是路基达到98%的密实度，那么还有2%的空隙率，有空隙就会有沉降。微量的沉降不会造成路基的破坏。因此，为保证路基足够的稳定性，就必须把沉降量减小到最小值，尤其要避免发生影响严重的不均匀沉降。靠自然沉落减小沉降的做法在高等级公路施工中是不合适，尤其是工期短的工程，更无可能。即使采用加载预压，也是不经济的。

路基发生沉降有两种情况：一是地基软弱，未做好加固处理，其承载能力低于覆盖在它上面的填土层重力的压缩变形；二是填土层压实不好，密实度小于设计要求，其强度必然不足，在自重和外力作用下就会发生变形，密实度愈小其变形愈大。为减少因地基沉降而造成的路基变形，在填筑路基前，先清除地基表面的农作物、树木杂草以及腐殖土，然后用重型压路机械多遍碾压，使地基压实度不小于93%。

该路全线有300米的地基不良地段(属地基过湿)，承载力不足 $1.2\text{kg}/\text{cm}^2$ 车辆在地基上无法行走。填筑路基须先加固地基，并利用冬春地下水位下降的有利条件，深犁地基土30厘米深，晾晒，再掺以8%剂量的石灰翻拌碾压至密实。经检测，地基压实度已达90%以上。

为使路基有良好的密实度和提高其强度，减少路基的塑性变形和渗透系数，从而增加稳定性，使填土层的沉降量减小到最低限度，结合施工单位的现有碾压设备，在填筑路基时采取“分层填筑”和“薄层多压”的做法，每层厚度不超过30cm曾在k3+000~k3+100段填筑长100米的试验段，层厚50cm填

土层的土质为粘性土，用18吨振动压路机在最佳含水量时，碾压五遍后检测其压实度小于93%(达不到设计要求)，继续碾压到十遍，再检测其压实度，发现无明显提高。相邻一段层厚30cm的填土层长200米，用同样的粘性土和碾压机械，当碾压至第四遍后，检测其压实度已达93%~95%。在有较大吨位压实机械的条件下，如50吨振动压路机，重夯以及强夯等，可适当增加每层的填筑厚度，具体的层厚应根据不同的机械经试验确定。为保证有均匀的强度，必须强调“分层填筑”，因不同层次有不同的压实度要求。

2、提高基层的强度与稳定性

混凝土路面的基层必须具有刚度大、整体性强和水稳性好。常用的基层结构有石灰粉煤灰稳定碎石、石灰土、工业废渣类等半刚性基层。石灰土宜作为底基层，不宜作为水泥混凝土等高级路面的基层。石灰土的初期强度和水稳性较低，同时干缩，冷缩易产生裂缝。从面层缝隙渗入的水会使石灰土基层表面水化，降低强度，同时也易使面层滑动。该路工程采用水泥稳定碎石，它比石灰稳定土好，因为它的水稳性好。该路工程的基层强度要求洒水养生7天，其饱水无侧限抗压强度0.8mpa，28天应达到1.2mpa以上。有一合同段试铺的石灰土底基层，经检测压实度、灰剂量等各项指标都符合要求，唯做灰土饱水试验时，当一组试件仅在水中浸泡1~4小时，所有试件都已松散，根本谈不上有强度。在这样的基层上修筑路面最终造成基层松散/滑动，而使面层坑槽、龟裂连片。

基层强度的均匀性及平整度对混凝土面板质量影响较大。基层施工时若拌和不匀、不同土质混杂使用，灰和土不过筛或粉碎不好而团块多、平整度差，新老路基结合部处理的不好等等都会造成基层强度的不均匀、基层平整度差，还会使混凝土面板厚度不一以及由此引起的面板内应力不等和增加混凝土板底的摩阻力，这在温度应力作用下，易使面板断裂。

路桥实训报告篇四

一、实习概况：

1、实习时间

3月2日至20xx年3月23日

2、实习地点

湖南湘潭市岳临高速

湖南湘潭市青山桥镇青山桥

3、工程概况

岳临高速是指岳阳到临武县的高速公路，而我们实习的具体则是岳临高速的潭衡西高速路段。衡西高速起于湘潭市的塔岭，接潭邵高速公路[g60]跨衡邵高速公路[s80]终于衡阳市的铁市，与衡枣高速公路[g72]相接。线路全长139.104公里，总投资90多亿元。据了解，潭衡高速主线按双向四车道高速公路标准建设，设计速度100公里/小时，路基宽度26米，采用沥青砼路面，设计特大桥2座，大桥20座，中桥42座。

青山桥是湖南湘潭县青山桥镇镇政府建设的桥梁改造工程，由湖南永通建设工程有限公司承建。该桥跨越涓江，是一座预制钢筋混凝土空心板桥，桥梁工程计划总投资约130万元。

二、实习目的星期五的这一天，开始了我们大学四年里的最后一次实习，这是对我们即将开始的毕业设计铺了条路。时间不长，但是对我们来说，这却也是极其珍贵的一次体验。青山桥，位于湘潭市湘潭县青山镇。是我们这次实习的目的地，行程安排对我们来说是极其重要的。而道路专业的学生所学习的是岳澧高速公路，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目的。

毕业实习的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，这样的磨砺是很重要的。希望人生能由此延展开来，真正使所学所想有用武之地。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，组织了一次简单的外出实习，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。

进入路桥专业已经三年了，生产实习是整个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较强的环节。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。

三、实习内容：

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。了解护坡在现实中的构造。
2. 通过自己实地的观察并记录，为毕业实习做好基础。
3. 了解桥梁在交通中的作用，对于不同跨径所采用的桥型。
4. 了解桥址选择依据，及其与河流走向的关系的内容和要求。这是毕业设计中水文计算的基础，并且需要了解基础的选址条件。

桥梁设计是一项比较复杂，工作较为繁琐的过程。我们坐车到岳澧高速公路，在那里我们看到了到了引桥，实际上路桥是不分家的专业，两项工作可以说是交叉进行着的。引桥是

引桥桥台连接到主桥桥孔的部分,比如两岸陆上桥梁,称为引桥。也就是将车辆引导到桥上的一段路。有好多江河需要通航,所以架在其上的桥梁都要求有足够的高度。引桥的坡度不能太大,所以桥越高,引桥就越长,这样才能使车辆轻松爬上桥。而它的作用就是桥面与地面往往存在高度差,为了使交通工具能够并易于通过桥,就需要用引桥来把这个高度差化为斜坡。便于车辆行驶的平缓度和考虑到的通航条件。

再就是关于桥墩,垫石,支座的了解。以前我们都只是在理论知识的学习所认识到这些基本的东西。桥墩上面就是垫石,再然后就是支座。桥墩上的垫石叫支座垫石,是调整桥墩与桥面板之间由于施工而引起的偏差(误差);另外,支座垫石又是支撑桥面板的主要承载体,由于支撑面积小,所以它的混凝土强度一般要比桥墩混凝土强度高,里面的钢筋含量也要高。这就是我们在引桥那块所看到的東西,故而了解了这些结构的作用。收获还是有的。

接着我们从引桥下面翻山越岭来到了已经通车的高速上面。为此补充一句,不要随意上高速。请注意安全。当老师说了一句,最重要的是注意自己的人生安全,这才是重要。身体才是革命的本钱,没错。我们随着老师走在平坦的高速路上面,这就来到了引桥的上面。也就是上部结构。桥梁上部结构由桥面、主梁和支座三部分组成。

1. 桥面供车辆和行人直接走行的部分。
2. 主梁桥梁主要承重结构,是桥梁上部结构的主体。铁路桥的主梁,一般为两片。小跨度的主梁间距不大,桥面可直接铺在主梁上。也有采用多片主梁的。主梁可做成实腹的板梁,杆件连成的刚架或桁架,主梁与桥面、联结系结合而成的箱梁。
3. 支座桥梁上部结构的支承部分。其作用是将上部结构的支承反力(包括竖向力、水平力)传递给桥梁墩台,并保证上部结构在荷载的作用和温度变化的影响下,具有设计要求的

静力条件。支座有活动支座和固定支座两种，可用钢、橡胶或一定标号的钢筋混凝土制作。橡胶支座是一种新型支座，具有重量轻、高度低、构造简单、加工制造容易、用钢量少、成本低廉及安装方便等优点。

与此同时桥面也需要进行处理，考虑到温度的原因，应避免开裂。故而伸缩缝就必不可少，为保证在气温变化、混凝土收缩与徐变、以及荷载作用等因素影响下，桥跨结构能够按静力图式自由地变形，并保证车辆平稳通过，应在两相邻梁端之间、梁端与桥台背墙之间设置伸缩缝，并在伸缩缝处设置伸缩装置。在伸缩缝附近的栏杆、人行道等结构也应断开，以满足梁体的自由变形。桥两侧的护栏的作用是使车辆与车辆或车辆与行人分道行驶以及防止车辆驶离行车道位置而设置的防护措施。这个在我们上学习做的课程设计里面有设计到，这个护栏的尺寸一般得根据它的防撞等级来定的。而且我们走上上面的时候有着十分强烈的感受，就是关于桥面的坡度的问题。桥面纵坡一般来说在最大不能超过5%，城市里面一般不超过3%，而纵坡一般维持在1.5%—3%左右。

中途我们停车，参观到一种桥，先简支后连续。先简支后连续桥梁结构就是两跨及两跨以上的预应力混凝土梁通过现浇混凝土形成连续结构。桥台位于桥头引道处，在岸坡与路基相接；桥墩位于桥梁中间部位；盖梁位于桥墩顶部，连接桥梁上部构造。主要作用是支撑桥梁上部结构，并将全部荷载传到下部结构。盖梁两边设置挡块就是桥梁抗震挡块，是防止桥梁在横向地震力作用下发生横向较大的位移。当有地震产生震感的时候，桥面会向两边移动，挡块作用就在于有效的防震作用。

行程还在继续，当然我们的实习也还在继续。下个目的地就是我们主要的目的地的正在施工的青山桥。在车上我们能够感受到行车的舒适感，当过桥的时候，老师会叫我们注意感受，横坡，纵坡和超高。看到高速公路两边的护坡，我们会有所不解，护坡不就是为了避免滑坡吗？可是一路上过去，

我们都能够看到这种我们并不想看到的画面。有同学问，为什么这种滑坡得了护坡，都是工程护坡和植被护坡相结合的形式，是不是这种形式根本满足不了护坡的目的呢？答案是否定的。蔡老师给出了答案，这种情况的出现主要是根据当时的测试数据所进行的方案，而对于当时来说土层还比较坚硬，通过多年来的雨水冲击和风化影响，可能这里的土层结构产生了变化，而这种形式的护坡就无法再提供到保护的作用了。所以建议，每隔几年进行重新检测，对护坡重新定义，以保护到高速公路上的行车人员。安全行驶，放心行驶。在车上的大部分同学曾以为那是一座很大的大跨结构的桥，直到我们去了才知道。想象和现实还是有差距的，不过无非大小，只要能学到东西，这才是我们出去见习的重点。那是一座看上去大概20m左右的桥。还在紧锣密鼓的施工过程中，我们一到，老板就迎接了我们。一眼望去，桥梁最重要的下部结构已经基本完成，正在晚上桥面上的工程。该桥实施的结构不连续，桥面连续的形式。这种桥面连续是为了行车顺畅而设置的，并不是真正的连续梁，在计算中还是按简支梁结构；结构连续是真正的连续，在计算中按连续梁结构计算。这种桥面连续主要是为了保证桥面的平稳性和行车的舒适性。一般在小跨径桥型运用的比较多。桥梁的建造一般会在桥墩的地方设置伸缩缝，主要是为了防止温度的作用而产生的开裂。在我们参观学习了一段时间之后，天公不作美。开始下起了蒙蒙细雨，所以我们开始返程。离开的时候，那位老板很客气的给我们买了水，心里很感恩。

四、实习总结□

一天很简短的实习结束了，学习到了一些很有用的东西。“纸上得来终觉浅，绝知此事要躬行。”在短暂的实习过程中，我深深的感到自己所学知识的肤浅和在实际运用中的专业知识的匮乏，在学校总以为自己学的不错，一旦接触到实际，才发现自己知道的是多么少。总之，做人做事，都要脚踏实地，才会有扎实的基础。希望自己毕业时可以交出一份还算满意的答案！

路桥实训报告篇五

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/1h□由南向北的有 $s_2=93*2=186$ 辆/1h;摩托车每小时流量 $m=98*2=196$ 辆/h□其中由北向南 $m_1=49*2=98$ 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。