

2023年道路与桥梁工程专业实训总结报告 (优质5篇)

在当下社会，接触并使用报告的人越来越多，不同的报告内容同样也是不同的。那么我们该如何写一篇较为完美的报告呢？下面是小编为大家带来的报告优秀范文，希望大家可以喜欢。

道路与桥梁工程专业实训总结报告篇一

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。

作为一名刚刚接触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，学院带领我们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，为今后专业课的学习打下坚实的基础。

实习时间

20xx年x月x日

实习地点：

北京市西南卢沟桥及周边

北京市城铁13号线。

实习目的

通过本次实习，开阔视野，增长知识，拓宽我们的知识面，了解桥梁相关方面的知识。建立起对桥梁感性的认识和初步的工程意识，激发对后续课程学习的兴趣。

基本知识 梁式桥 包括简支板梁桥, 悬臂梁桥, 连续梁桥. 其中简支板梁桥跨越能力最小, 一般一跨在8-20m. 连续梁 桥国内最大跨径在200m以下, 国外已达240m.

拱桥 在竖向荷载作用下, 两端支承处产生竖向反力和水平推力, 正是水平推力大大减小了跨中弯矩, 使跨越能力增大. 理论推算, 混凝土拱极限跨度在500m左右, 钢拱可达1200m. 亦正是这个推力, 修建拱桥时需要良好的地质条件.

刚架桥 有t形刚架桥和连续刚构桥, t形刚架桥主要缺点是桥面伸缩缝较多, 不利于高速行驶. 连续刚构主梁连续无缝, 行车平顺. 施工时无体系转换. 跨径我国最大已达270m(虎门大桥辅航道桥)

缆索承重桥(斜拉桥和悬索桥) 是建造跨度非常大的桥梁最好的设计. 道路或铁路桥面靠钢缆吊在半空, 缆索悬挂在桥塔之间. 斜拉桥已建成的主跨可达890m, 悬索桥可达1991m.

组合体系桥 有梁拱组合体系, 如系杆拱, 桁架拱, 多跨拱梁结构等. 梁刚架组合体系, 如t形刚构桥等.

桁梁式桥: 有坚固的横梁, 横梁的每一端都有支撑。最早的桥梁就是根据这种构想建成的。他们不过是横跨在河流两岸之间的树干或石块。现代的桁梁式桥, 通常是以钢铁或混凝土制成的长型中空桁架为横梁。这使桥梁轻而坚固。利用这种方法建造的桥梁叫做箱式梁桥。

悬臂桥：桥身分成长而坚固的数段，类似桁梁式桥，不过每段都在中间而非两端支承。

拱桥：借拱形的桥身向桥两端的的地面推压而承受主跨度的应力。现代的拱桥通常采用轻巧、开敞式的结构。

吊桥：是建造跨度非常大的桥梁最好的设计。道路或铁路桥面靠钢缆吊在半空，钢缆牢牢地悬挂在桥塔之间。较古老的吊桥有的使用铁链，有的甚至使用绳索而不是用钢缆。

拉索桥：有系到桥柱的钢缆。钢缆支撑桥面的重量，并将重量转移到桥柱上，使桥柱承受巨大的压力。

实习内容

一、卢沟桥

卢沟桥亦作芦沟桥，在北京市西南约15千米处丰台区永定河上。因横跨卢沟河(即永定河)而得名，是北京市现存最古老的石造联拱桥。卢沟桥全长266.5米，宽7.5米，最宽处可达9.3米。有桥墩十座，共11个桥孔，整个桥身都是石体结构，关键部位均有银锭铁榫连接，为华北最长的古代石桥。两侧石雕护栏各有140条望柱，柱头上均雕有石狮，形态各异，据记载原有627个，现存501个。石狮多为明清之物，也有少量的金元遗存。“卢沟晓月”从金章宗年间就被列为“燕京八景”之一。

我们注意到卢沟桥南北两侧桥墩的形状有所不同，北侧为梯形，南侧为矩形。这是因为永定河在此处流向是由北至南，北面桥墩为梯形是为了分担流水阻力，并在冬天有浮冰到来的时候破冰。

卢沟桥南北两侧不同的桥墩形状连拱结构，拱通过立柱连接形成桥系

比较单拱和连拱结构：

一桥拱破坏后对相邻拱有影响。

二、桁架梁铁路桥

在观察桁架梁铁路桥的过程中，老师为我们讲解了桁架梁的支座结构行家结构，桥墩等。

如图，左侧为滑动支座，右侧为固定

支座，中间有连杆，温度变化时作用。上图为其桁架结构，连接部分由连接板连接，为栓接形式。

上悬杆，下悬杆，竖杆与斜杆 下平纵联

三、连续梁公路桥

两跨或两跨以上连续的梁桥，属于超静定体系。连续梁在恒活载作用下，产生的支点负弯矩对跨中正弯矩有卸载的作用，使内力状态比较均匀合理，因而梁高可以减小，由此可以增大桥下净空，节省材料，且刚度大，整体性好，超载能力大，安全度大，桥面伸缩缝少，并且因为跨中截面的弯矩减小，使得桥跨可以增大。

上部有拱圈承重，承压，之间有横向桥面的病害联系，为钢筋混凝土结构。

四、公路梁桥

简支梁是指梁的两端搭在两个支撑物上，两端铰接，现实看是只有两端支撑在柱子上的梁，主要承受弯矩的单跨结构。一般为静定结构，受力简单，跨中只有正弯矩，体系温变、混凝土收缩徐变、张拉预应力都不会在梁中产生附加内力。

t形梁，橡胶支座，墩柱为钢筋混凝土，纤细。墩柱上方为盖梁，将力传导到墩柱上，梁上有挡块，防止受到振动时落梁。

y形梁，两个支点，可减少净跨径，可看到该桥正在加宽。

五、城铁13号线组合梁桥

组合梁桥是指以梁式桥跨作为基本结构的组合结构桥，既两种以上体系重叠后，整体结构的反力性质仍与以受弯作用负载的梁的特点相同。这类桥的特点主要表现在设计计算工作繁重，构造细节及内力复杂。

三跨连续梁，下部为钢材，受拉应力，上部为混凝土面板，受拉应力。整体拉吊，由节点板连接，增加横向刚度。

伸缩缝

桥梁病害：钢筋露出

简支梁 支座上的钢棒，防止落梁。

盒式橡胶支座 桥与结构物结合

六、动物园路高架桥

四跨等高度连续箱梁，板式橡胶支座。

支座的“耳朵”，防止落梁。

实习小结：

认识实习桥梁工程让我学到了很多关于桥梁方面的知识，这对于以后学习专业知识来说是一件很有意义的事。它不仅让我们掌握了一些专业性的概念和术语，也让我们增加了对以

后学习专业知识的信心。通过老师的指导和自己上网查找资料，对于桥梁我们也有一定的了解，对我们国家的桥梁文化也有了一定的认识，也了解到一些桥梁设计的技巧。这对于以后我们学习知识或者说是设计桥梁都有很大的帮助。虽然说风很大，但我真的觉得这两天过得很充实，对于老师的指导我心存感激。我想自己以后应该努力学习自己的专业知识，争取以后能够设计出一条有创意的桥梁出来。

道路与桥梁工程专业实训总结报告篇二

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单位。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。主要工程内容为一级、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、四驻地监理工程师办公室负责监理，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师办公室负责及协调）。

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

1) 路基应根据公路功能、公路等级、交通量，结合沿线地形、地质及路用材料等

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持久的公路路基，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。

道路与桥梁工程专业实训总结报告篇三

一、实习目的：

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

9.5 上午8：30~11：00 安排学生到中华翰苑、校体育馆工地实习

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()

9.9 上午7:30~12:30 参观焦作市北二环闫河大桥和瓮涧河大桥

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 and 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。

道路与桥梁工程专业实训总结报告篇四

时间在不断的流失，我的工作经验也日益的增长，专业技能也有了明显的提高。于是在师傅的帮助下，班组长的安排下，我再次接受了一个新的挑战，那就是驾驶室。因为驾驶室是上层建筑的核心部分，每一个系统都要从这里开始，驾控台，雷达，无线电等重要的设备和系统都集中在这里。所以做起来更加的困难，但也是最能学到技术的工作。于是我就专心的去做。边做边学，不知道的就立刻问师傅。每个系统的图纸也都要认真的去看。就这样，在师傅的帮助下，我第一次做驾驶室也顺利的完成了。而且我还幸运的跟着去试航，这也是我的第一次远航，而且是在这么大的船上。以前总是听别人说试航怎么怎么的，心里总是想自己什么时候也能去一次，没想到这么快就实现了。

经过几条船做下来以后，我才感觉到自己确实掌握了不少的东西，我知道了船上总共有多少个系统，知道了每个系统的作用，了解了无线电系统是干什么的，航行系统都包还一些什么还有空调和冷藏系统的运行。

现在我基本上能独立完成班组长安排给我的工作任务。还能自己去调试洗衣设备，厨房设备，还有其它系统。面对一份又一份的的图纸，我不再陌生，不再担心看不懂了，遇到一个个的系统，我不再恐慌了，不再害怕自己完不成了。

道路与桥梁工程专业实训总结报告篇五

实事求是、一切从实际出发，这是总结写作的基本原则，但在总结写作实践中，违反这一原则的情况却屡见不鲜。有人认为“三分工作七分吹”，在总结中夸大成绩，隐瞒缺点，报喜不报忧。这种弄虚作假、浮夸邀功的坏作风，对单位、对国家、对事业、对个人都没有任何益处，必须坚决防止。

2、要注意共性、把握个性

总结很容易写得千篇一律、缺乏个性。当然，总结不是文学作品，无需刻意追求个性特色，但干部一腔的文章是不会有独到价值的，因而也是不受人欢迎的。要写出个性，总结就要有独到的发现、独到的体会、新鲜的角度、新颖的材料。

3、要详略得当，突出重点

有人写总结总想把一切成绩都写进去，不肯舍弃所有的正面材料，结果文章写得臃肿拖沓，没有重点，不能给人留下深刻印象。总结的选材不能求全贪多、主次不分，要根据实际情况和总结的目的，把那些既能显示本单位、本地区特点，又有一定普遍性的材料作为重点选用，写得详细、具体。而一般性的材料则要略写或舍弃。

4、正确的指导思想

必须以党的方针、政策、路线为依据，正确估计实际工作情况，从中总结出更够指导现实的有价值的经验。

5、语言简明、准确

总结的语言一定要简明、准确。要用第一人称，即从本部门的角度来撰写。