

道路工程实践报告总结(汇总7篇)

随着社会不断地进步，报告使用的频率越来越高，报告具有语言陈述性的特点。那么我们该如何写一篇较为完美的报告呢？下面我就给大家讲一讲优秀的报告文章怎么写，我们一起来了解一下吧。

道路工程实践报告总结篇一

贯彻理论联系实际的原则，本次参观实习是工程管理土木工程专业教学中非常重要的实践性教学环节。通过实践活动，初步了解不同功能结构设计的基本要求和设计方法，对土木工程的功能、材料、结构和施工技术形成基本理念，并能够结合已学过的工程管理土木工程基本知识进行相应的描述或评判，建立起初步的工程意识，激发学生对工程管理及造价土木工程专业后续课程的求知欲，为学习专业基础课和专业课奠定感性认识基础。通过在现场的实际感受和认识，培养学生的实践能力、责任感、社会交往能力以及团队协作的精神。

实习是工程管理土木工程教学计划中第一个实践性教学环节，其对于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。

- 1、实习时间□20xx年6月30日，星期三，下午
- 2、实习地点：重庆菜园坝长江大桥，重庆鹅公岩长江大桥
- 3、实习内容：

星期三下午，太阳很火热，在老师的带领下，我们乘坐校车先来到了重庆菜园坝长江大桥下面。从来没有从下面看过这座桥，好壮观啊。

重庆菜园坝长江大桥是一座世界级的大桥，桥型为世界首创。它是目前国内最大的公共交通和城市轻轨两用的大跨径拱桥，主跨420米，是中国第二大跨度拱桥，钢结构总重18000吨。该桥结构形式采用中承式无推力钢管混凝土系杆拱桥，是集钢管拱、钢箱梁、钢桁梁各种新型桥梁结构形式和科技成果于一身的现代化桥梁，这种结构形式不仅在我国绝无仅有，而且在世界桥梁中也具有独特的地位。菜园坝长江大桥于20xx年2月5日正式开工。菜园坝长江大桥已经在20xx年10月29日建成通车。菜园坝大桥横跨长江，东西两岸落差大，必须要选择轻盈、苗条的桥型，否则周边环境将遭到破坏。经过反复思考，最终决定选择“钢箱提篮拱”作为大桥的桥型。该桥由“y”型混凝土钢构与提篮式钢箱系杆拱和钢桁梁组成，主跨420米，“公路+轻轨”两用桥跨度居世界同类桥梁之首；主桥采用特殊智能化主动控制体系，确保主体结构施工的内力和稳定，该技术在国内外是首次应用；独特的主桁体系和安装方法全国首创，其中钢梁整体节段拼装，节段最大重360吨。该桥y型结构施工难度及支架工程规模，居全国之首；边侧孔钢桁梁安装支架难度和规模属全国第一；用于起吊的缆索吊机达152米，从地面起算达202米，跨度达420米，规模居全国第一，目前已拆除。

参观完了菜园坝长江大桥，接着我们又乘车来到了重庆鹅公岩长江大桥下面。虽然它没有菜园坝长江大桥那么雄伟壮观，不过也还算极富特色。

该大桥目前为公路桥，今后将改为公路及城市轨道交通两用桥。重庆鹅公岩长江大桥由大桥和东西引道组成，全长6.91公里，其中大桥长1428米，引道长5.428公里，包括三座立交桥，全线路基宽度为54米，该项目建设费用约需140185.28万元人民币，其中大桥83269.16万元人民币，引道56916.12万元人民币（含征地拆迁）主桥为8车道210m+600m+210m三跨悬索桥。桥宽35.5m。有效桥宽32.5m。双向六车道，两边各2.5m人行道。设计荷载汽

车—20级，验算荷载挂车120及平板车300t□设计车速80km/h□1997年底开始施工，大桥已于20xx年12月建成通车。在参观的过程中，老师不时给我们讲解关于桥梁的各种知识。从中我们了解到更多详细的情况：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。桥梁以主要的受力构件为基本依据，可分为梁式桥、拱式桥、钢架桥、斜拉桥、悬索桥五大类。

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、支承处有水平推力。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。

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。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。

道路工程实践报告总结篇二

实习的任务：

本次实习为一阶段设计，一阶段设计是两阶段设计第一阶段(初步设计阶段)的外来勘测工作。一阶段设计的目的是根据计划任务书确定的修建原则和路线基本走向，通过现场对各有价值方案的勘测，从中确定采用的路线，搜集编制初步设计文件的资料。一阶段设计则是要对路线方案作进一步的核实落实，并进行选线、高程、地形、路线交叉和其他资料的测量、调查工作、进行纸上定线和有关的内业工作。

实习目的：

- 1) 了解公路测量队的组队、测设准备、公路视察等。
- 2) 实地参加公路选线、测角、水平、断面、内业各组的工作，并掌握各作业组的基本训练。

3) 学习路线而布局的基本方法，了解路线方案比较的方法，公路路线线形的概念进一步加深课堂所学勘测知识。

4) 熟悉测量的工作方法，并进行测量的基本训练。

二. 实习内容和要求：

(测角组、水平组、中桩组、地形组、横断面组各自的任务与内容)

一)、生产实习任务

主要进行施工图设计阶段(本次为一阶段设计)的外业勘测和调查工作。其具体任务是：根据老师要求，具体确定路线方案，实地标定路线或放线，并进行详细测量和作图工作。

二)、实习内容

2. 引设水准点，并进行路线水准测量；

3. 路线横断面测量；

4. 勾绘路线沿线的带状地形图；

5. 对有大型构造物地带，应测绘局部大比例地形图；

6、沿线土壤地质调查及筑路材料勘查；

7、检查及整理外业资料，并完成外业期间所规定的内业设计工作

三)、实习要求

外业测设的分工定测分为选线组、导线测角组、中桩组、水平组、断面组、地形组、调查组进行。如果定线采用纸上定

线方法进行，则此时可将选线和导线测角可以合并，以下是各个组的实习要求。

地形组：根据设计的需要，按一定比例测绘出沿线一定宽度范围内的带状地形图(由实际工作限制改测定局部范围的控制点)，供设计和施工使用。

测角组：标定直线与修正点位；测角及转角计算；方位角观测及复核；经纬仪视距测量；作分角桩；设置临时水准点；协助中桩组敷设难度大的曲线等工作。(导线测角组一般由四人组成，其中操作仪器一人，记录计算一人，插杆跑点一人，固桩一人。)

中桩组：根据选线组选定的控制点位置、交点位置、曲线半径、缓和曲线参数(或缓和曲线长度)及导线测角组所测得的路线转角，进行量距、钉桩、敷设曲线及桩号计算等工作。

水平组：对中桩高程进行测量，设置水准点，为路线纵断面和横断面设计和施工提供高程资料。

横断面组：测量各中桩垂直于路中线方向的地面起伏情况，并绘制横断面图，为路基设计、计算土石方数量及施工放样提供依据。

(三级公路 $v=30\text{km/h}$ $b=7.5\text{ m}$ $r=30-65\text{m}$ 平曲线最小长度 $=50-100\text{m}$ 园曲线、平曲线最小长度 $=25\text{m}$ 直线同向 $6v$ (特殊 75m) ,反向 $2v$ (特殊 25m) $l_s v/1.2=25\text{m}$)

三. 实习的过程与体会

为其两周的道路勘测实习开始了，第一天在召开完动员大会之后，我们全体组员在实验大楼领取仪器，并检查仪器，在刘老师的带领下，确定了本组路线的起点，终点，以及大致的路线走向。

点进行调整。最后用油漆做记号将各点做好记号，以便于后续工作。

第三天的时候，本组主要进行了测角、定中桩与基平。由于本组共有十六名组员，为了合理安排工作，将组员分为两个小组。一组测角，一组测基平。本组导线测角由五人组成，一人操作仪器，记录计算一人，固桩一人，插杆跑点两人。其主要工作内容如下：测右角时：路线测角一般规定为测右角（即前进方向与右侧路线的夹角）。计算转角时：右角按下式计算：右角=后视读数-前视读数。（当后视读数小于前视读数时，应将后视读数加上360度，然后再减去前视读数。）测距离时，我们采用经纬仪定出直线上的各点，用标杆立上。再用皮尺沿标杆拉来测出距离以供计算里程桩号所需。

接下来主要进行测距与定中桩。首先我们通过纬地计算得出圆曲线上的zy□yz点的位置，记号笔作上记号。再根据qz点与各点角度坐标特征，通过经纬仪测角、皮尺量距来定出qz点在现场的位置并用记号笔作上记号。同理，曲线上20m桩也由此定出，并记号笔作上记号。对于直线部分，用经纬仪定出在直线上的各点，再用皮尺来量出和20m桩并打桩或用记号笔作上记号。（测距离时，我们采用经纬仪定出直线上的各点，用标杆立上。再用皮尺沿标杆拉来测出距离以供计算里程桩号所需。）

基平的分工及内容：基平的主要任务是定出起终点以及每20m桩的高程。本组的分工为一人操作仪器，一人立尺，一人记录计算。

接下来的几天，继续定中桩，基平组同步进行中。有了前一天的经验后，定中桩的速度明显提高了，而基平组的组员也相当快。随后进行横断面测量，由我组织进行横断面测量。由于我们的实习地段路线短并且路宽有限，故用皮尺来量距，用水平花杆测量高差。水平花杆应着重注意保水平以得到精

确的结果。还有要注意的是沿路线的切线方向。我们一个在中桩立花杆，左右两边拉皮尺，沿其切线的方向，找边坡点用水平花杆测量高差。在元旦的前一天我们完成的外业的工作，嘿嘿，3号的时候，我把各个组的数据进行整理，测角组的、基平组的、还有横断面。

道路工程实践报告总结篇三

2. 桥涵：

高速公路由于等级高，全线封闭、立交，加上跨河谷等，所以桥梁甚多。我们实习的主要包括咸阳机场高架桥和双星沟大桥两段。

这段咸阳机场高架桥全长980米全部采用预应力组合箱梁和现浇梁，单梁跨度为25米，采用张拉工艺，在梁内布置预应力钢角线，减小形变增加承载力。

双星沟大桥是一个2×85米t型钢构桥，其上部工艺采用挂篮悬臂浇筑法。现在两桥墩做到38米左右，设计高度为51.5米，下面桩基深达75米。墩身采用的是箱型薄壁墩，上部3米为合拢段，将两墩硬性的连接在一起，增加起整体效果。属于大体积混凝土浇注，浇筑中有散热设计。

路面部分

路面的实习主要集中在西柞高速公路的工地(沥青路面)。这条高速路采用了厂拌法热拌沥青混合料路面的施工工艺。其路面由面层、基层、底基层组成。面层分：上面层5cm□中面层7cm□下面层10cm□其材料有改性沥青、粗细集料等。基层为二灰稳定碎石；底基层为二灰稳定土。

热拌沥青混合料适用于各种等级道路的沥青面层。高速公路、

一级公路和城市快速路、主干路的沥青面层的上面层、中面层及下面层应采用沥青混凝土混合料铺筑。热拌沥青混合料材料种类应根据具体条件和技术规范合理选用。应满足耐久性、抗车辙、抗裂、抗水损害能力、抗滑性能等多方面要求，同时还需考虑施工机械、工程造价等实际情况。

厂拌法沥青路面包括沥青混凝土、沥青碎(砾)石等，施工过程可分为沥青混合料的拌制与运输及现场铺筑两个阶段。

1. 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。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3000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。

材料的运输是靠卡车直接运到施工路段进行摊铺。

2. 铺筑

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。

为了控制混合料的摊铺厚度，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。采用自动调平摊铺机摊铺时，还应放出引导摊铺机运行走向和标高的控制基准线。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。

(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。沥青混合料摊铺机有履带式和轮胎式两种。二者的构造和技术性能大致相同。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、摊平板、行使部分和发动机等。

(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。初压用60~80kn双轮压路机以1.5~2.0km/h的速度先碾压2遍，使混合料得以初步稳定。随即用100~120kn三轮压路机或轮胎式压路机复压4~6遍。碾压速度：三轮压路机为3km/h；轮胎式压路机为5km/h。复压阶段碾压至稳定无显著轮迹为止。复压是碾压过程最重要的阶段，混合料能否达到规定的密实度，关键全在于这阶段的碾压。终压是在复压之后用60~80kn双轮压路机以3km/h的碾压速度碾压2~4遍，以消除碾压过程中产生的轮迹，并确保路面表面的平整。

文档为doc格式

道路工程实践报告总结篇四

一、实习目的：

贯彻理论联系实际的原则，到施工现场或管理部门去学习生产技术和知识。施工实习不仅是对我们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。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，在我们大四开学，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。

二、实习概况：

1、实习方向：道路与桥梁工程。

2、实习地点：湖南。

3、实习时间：20____年____月____日。

1、实习学生：_____。

5、实习分两部分：参观正在建设的道路和桥梁、听讲座。

6、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) 了解板的配筋方法、施工要领。

(3) 了解桥梁交通中的作用、及其与道路线型的主从关系。

(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。

(5) 了解立交在城市交通中的作用及其主要组成部分。

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) 了解工程建设程序的主要工作内容、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。

本次报告由湖南工程学院的建筑工程学院土木工程教研组的陈爱军老师组织策划的，给我们做的是关于道路工程的报告，陈老从道路工程的起源讲到最新一些道路发展的现状，从能源与环境的关系着重强调了，做为新一代的祖国建设者不仅要
在结构上，形式上令人满意，还要做到节约，与环境的相和谐的发展观。以下为简要记录。

道路工程学是从事道路的规划、勘测、设计、施工、养护等的一门应用科学和技术，是土木工程的一个分支。道路通常是指为陆地交通运输服务，通行各种机动车、人畜力车、驮骑牲畜及行人的各种路的统称。

道路按使用性质分为城市道路、公路、厂矿道路、农村道路、林区道路等。城市高速干道和高速公路则是交通出入受到控制的、高速行驶的汽车专用道路。

道路工程历史源远流长。历史上最早的原始社会人群，因生活和生产的需要，形成天然原始的人行小径。以后要求有更好的道路，取土填坑，架木过溪，以利通行。当人类由原始农业到驯养牲畜后，逐渐利用牛、马、骆驼等乘骑或驮运。

这种生产力的飞跃进一步要求更适用的道路，因而出现驮运道。

道路工程学的研究内容主要有：道路网规划和路线勘测设计、路基工程、路面工程、道路排水工程、桥涵工程、隧道工程、附属设施工程和养护工程等。

道路网规划应考虑各种交通运输综合功能的协调发展，路网布局的完善。路线勘测设计应选定技术经济最优化的路线，对平、纵、横三个面进行综合设计，力争平面短捷舒顺、纵坡平缓均匀、横断面稳定经济，以求保证设计车速、缩短行车时间、提高汽车周转率。对路基、路面、桥梁、隧道、排水等构造物进行精心设计，在保证质量的条件下降低施工、养护、运营和交通管理等费用。

路基既是路线的主体，又是路面的基础并与路面共同承受车辆荷载。路基按其断面的填挖情况分为路堤式、路堑式、半填半挖式三类。路肩是路面两侧路基边缘以内地带，用以支护路面、供临时停靠车辆或行人步行之用。路基土石方工程按开挖的难易分为土方工程与石方工程。

路基工程在道路建设中，工程量大、占地广，常为控制施工进度度的关键，故要求尽可能与沿线农田水利建设相结合并力争节约用地；按照标准设计，严格控制施工质量，保证路基具有足够的强度和稳定性；搞好排水和防护加固工程，沿河路基应注意不被洪水淹没冲毁；填方工程应慎选土质并分层夯实，对其密实度和含水量进行现场控制；冰冻地区还应设置防冻层或设置隔水层和隔温层，切断毛细水，减少负温差的不利影响；当路线通过悬岩峭壁需修建悬出路台或半山桥，陡峻山坡则需修筑挡墙、石砌护坡或护脚等工程以保证路基和山体的稳定；当路线不能避让必须通过特殊或不良地质、水文的地区或路段时，路基工程应针对其具体情况和特征，采取防治措施。

为适应行车作用和自然因素的影响，在路基上行车道范围内，用各种筑路材料修筑多层次的坚固、稳定、平整和一定粗糙度的路面。其构造一般由面层、基层(承重层)、垫层组成，表面应做成路拱以利排水。路面按其使用特性分为高、次高、中级、低级路面四级。按其在荷载作用下的力学特性，路面可分为刚性路面和柔性路面。

水的作用是造成路基、路面和沿线构筑物的病害和冲毁的主因。根据来源不同分为地表水和地下水。地表水若沿道路表面流向或渗入路基土内时，可能将冲毁路基的路肩和边坡以及路面；地下水能使路基湿软，降低土基强度和路面承载力，严重时可引起翻浆或边坡滑坍，导致交通中断。

道路工程实践报告总结篇五

一个月的实习已经结束了不管过程如何在实习的这两个月中真的学到了好多东西,学到了好多课堂上学不到的东西,这次实习时间虽短暂,但收获颇多。

这篇建筑实习报告是我从开始知道工程到认识工程到参与工程后所见所感的真实表达。这篇实习报告我会从施工技术、施工安全、施工管理、施工监理等几个方面进行我的一些想法的表述。

一. 施工技术与施工安全

施工技术的不断改进是工程建设可持续发展不变的旋律，施工的安全是工程建设永恒的主题。随着改革开放的不断深入，经济建设驶入了快车道，并不断提高自己的速度。随着全国建设小康社会的不断深入，城镇化建设的速度与规模与日俱增，无论是城市还是乡村，建筑工地鳞次栉比，一幢幢高楼拔地而起，一座座老城旧貌换新颜，人们对现代建筑的美观、舒适及其多功能的追求是不断在升级，施工技术正随着建筑

物的高度而迅速提升。而同时，随之带来了很多新问题的出现，这当中最重要的要属施工的安全。安全问题贯穿于工程建设的始终，从施工到投入使用，安全无时无刻不牵挂着建设者和使用者的心。

施工技术的发展代表着本国建筑业发展的水平。“经济合理，技术先进”的发展方向才是一个国家建筑业是否发达的代表。中国建设部早在_年开始推行的《建筑业十大新技术》在不少地方也只是看见几项，而并没有全面的应用在具体施工中，原因有很多，最重要的就是本地的经济实力比起南方沿海发达城市有很大的距离。设计方面在不少地方不存在任何问题，本地的设计人员都能赶超国内其他地区的同行，就是经济方面制约了地方建筑业施工技术和运用新技术、新材料、新产品的能力!提高施工技术是有许多先决的条件，如经济实力、施工人员的素质、施工机械的水平、施工现场管理的能力等诸多因素。在某理工大学体育馆工程，遇见过这样的事例。该地区没有能起吊设计中钢梁的起重机械，不得以从外地租用了两辆大型起重机械才把钢梁安装完毕，进行施工的企业也是南方的某著名钢结构公司，这样无行中增大了施工成本和竣工的时间。

影响建筑安全的因素是错综复杂的，除工程建设本身众多因素的相互干扰与影响，工程的技术问题，材料的品质问题，工程的经济问题等等都从不同层面制约着建筑物的安全。工程安全不仅仅是工程技术问题，更是一个社会经济问题，它与人们的生活息息相关，涉及社会经济的发展和人类社会的进步。因此，在进行建筑工程设计和施工的每个环节，在追求工程经济效益及社会效益的同时，千万记住：安全是工程建设永恒的主题!

在建设施工安全方面，国家及地方主管部门抓得格外严格。除进行经济处罚外，出现人身伤亡事故的施工项目部、建设单位、监理单位等所有相关人员都要受到行政处罚，有关单位还会遭受降低企业资格等级的处罚。可还是有不可预料

的“灾害”发生，如吊车工操作不当身亡；某工地在进行吊运过程中，吊物下落把一名正在操作搅拌机的施工人员头部打裂，当场死亡。这些触目惊心的事例再次说明：“施工安全重于泰山”。

二. 施工质量与管理

施工质量与管理是相辅相成的关系，两者相互制约，相互促进。

必须有严格的管理，质量才能有保障，反过来，有好的质量必须有一整套严格的管理制度与之相照应。《建筑工程质量验收规范》gb50300—_在建筑工程质量上做出了细致的规定，每个施工单位都以它做为施工质量评判的标准。下面就施工中常见的质量事故做简要分析，阐述施工质量与管理的关系。

1. 底层模板支架沉降

a.原因分析：在施工过程中，管理不善，支模前不进行设计，立模后不仔细检查支架是否稳固，施工班组操作技工没有进行培训，不熟悉施工方法，盲目蛮干，导致发生工程事故。

b.保证质量措施：模板支架在浇筑砼前必须按规范要求，经过认真的设计计算来确定。施工前应将支模基土夯实填平，放好支架轴线位置，铺垫碎石垫层，支架下应设置垫块。

2. 胀模

浇筑振捣过程中模板鼓出、偏移、爆裂甚至坍塌，出现胀模。

a.原因分析：模板侧向支撑刚度不够，模板太薄强度不足，夹挡支撑不牢固；柱模中如果柱箍间距过大，就会出现胀模现象。

b.保证质量措施：模板就位后，技术人员应详细检查，发现问题及时纠正。一般梁中部用铁丝穿过横档对拉，或用对拉螺栓将两侧模板拉紧；柱模应计算浇筑砼时的侧压力，检查箍距是否满足要求，及时加设达到标准的水平斜撑、剪刀撑等。

3. 钢筋加工制作错误

a.原因分析：施工管理混乱，没有严格的检查制度，操作人员不经培训即到施工现场进行操作；不懂钢筋级别，工地没有配料单，操作人员责任心不强，使下料长度失控，时长时短。

b.保证质量措施：施工现场

必须建立健全的质量检查制度，每道工序都要有检查，应严格按设计图纸要求制作出钢筋配料单，钢筋应先经过调直，除锈后再下料。同一规格的钢筋应统一挂牌，标明钢筋的级别、种类、直径等，运输、堆放、吊装时要有专人负责。技术人员要认真做好钢筋的隐蔽工程验收记录。

4. 漏放构造钢筋

a.原因分析：对结构设计认识不全面，对构造钢筋的作用重视不够。再我看来多数都是重视不够而忘记还应该放置构造钢筋这回事，如少放或者不放梁中“腰筋”，柱下弯起钢筋等等。

b.保证质量措施：认真检查已经安装好的钢筋，补足构造钢筋，尤其是现浇板边、角部位，梁的支座部位，墙或板预留洞口的周围。施工时应采取有效措施保护构造钢筋的位置，不得随意踩踏等。

5. 混凝土浇筑不当使构件存在缺陷

此缺陷在拆模后看的清楚，给予补救已经来不及。因为砼已

经初凝，会出现蜂窝、麻面、凸凹不平、露筋、孔洞、夹渣等现象，影响结构耐久性要求。

保证质量措施：常用的处理方法有局部修复、灌浆、补强等。要制定合理的施工技术方案，明确操作要求，并向工作班组进行技术交底工作。明确责任，实行分界挂牌制，加强现场管理，浇筑砼时注意观察模板受荷后的情况，如果发现问题应及时解决。

可见，质量事故的发生都是管理方面存在的漏洞才出现的！因此，加强管理才能尽量减少质量方面问题的出现。

三. 施工监理组织

自_年开始,我国在建设领域开始进行建设工程监理制度试点工作,5年后逐步推行。_年《中华人民共和国建筑法》以法律制度形式做出规定：“国家推行建设工程监理制度”，从而使建设工程监理在全国范围内进入执行阶段。它是我国工程建设管理体制的重大改革，对我国工程建设的管理产生了深远的影响。建设工程监理的重要内容概括为：“三控、两管、一协调”，既控制工程建设的投资，建设工期和工程质量；进行工程建设合同管理和信息管理；协调有关单位之间的关系。

建筑产品具有价值大，使用寿命长的特点，并且关系到人民的生命财产安全和健康生活环境。工程监理企业接受建设单位的委托，服务于建设单位，从产品需求者的角度对建设工程生产过程进行监督管理。采用事前、事中、事后的管理方式对材料、设备、构配件质量分项、分部工程质量严格进行监督检查，确保工程质量和使用安全。

比较正规的监理企业，他们人员素质高，企业管理制度健全，企业文化做得相当优秀。这当中有的监理公司人员老化，知识陈旧，已经不能适应当今的监理活动。还有的监理玩忽职

守，那施工单位的好处，不认真履行监理职责，没有很好的服务于建设单位，这样的不规范、不正规的现象相信会随着市场的开放，法制的健全、完善而得到解决！

四. 结束语

中国建筑业比起发达的西方国家还有着很多的差距，只有中国建筑行业的人员不断努力才能超过他们。当然，要改进的地方还有很多，一步一步脚踏实地的搞建设才是出路。

通过施工业务实习让我更多的了解中国建筑的发展水平和现状。实习是一面镜子，它可以照出我学习的成果；进行施工的施工企业是一面镜子，它可以照出企业的实力；当地的建筑施工水平是一面镜子，它可以照出中国建筑业发展的现状；中国建筑业的发展是一面镜子，它可以照出中国在世界各国建筑业中的位置。

实习，是大学生活的结束，也是自己步入社会努力工作的开始。在这短暂的实习期间，我深深感到了自己的不足，专业理论知识和实践应用上的差距。在以后的工作学习中，我会更加努力，取长补短，虚心求教，不断提升自我，在社会上贡献出自己的一份力量。将来无论在什么岗位上，都会努力上进，都会做一个对自己，对工作负责任的人！

道路工程实践报告总结篇六

巩固和深化课堂上的理论知识，使之尽可能达到理论和实践的有机结合。通过实习使学生具备分析、解决在实际工程中出现的简单条件下的地质问题的能力。本次实习要求学生能将课堂上所学的理论知识，灵活地运用于野外工作之中，对的常规工作方法、步骤，野外工作的基本技能，常见的工程地质问题等，有一个较全面、系统的了解。

本课程讲授及考试结束后第十五周（12月7日—12月11日）进

行野外集中实习，时间一周。

- 1、认识区常见的矿物和岩石，注意观察岩层的产状，学会区别三大类岩石；
- 2、认识地层剖面，了解地层划分对比的方法和依据；
- 3、认识实习区的地质构造，学会判识方法；
- 4、认识实习区的各种内外动力地质现象；
- 5、编写地质实习报告书。

1、实习期间严格听从实习队长的要求和安排。在保证安全的前提下，在几天野外实习中结合所学知识，识别沉积岩和岩浆岩，识别简单的构造现象，能对一般的工程地质问题进行分析 and 评价，提出合理的防治措施。

2、对实习中所见到的各种现象要现场做好原始记录。

3、每天结束实习后，要及时总结，做好实习日记（需上交）。

4、实习结束后，按要求认真编写实习报告。

交通工程系xx级交通工程专业88人。

本次实习地点为xx省地区。

xx市xx中西部，位于xx□xx□xx之间。市境东西长56公里，南北长35.5公里，总面积1220平方公里，辖6乡6镇1个工业园区。

xx市的地形为东高西低，向东开口的盆地。该市区位于盆地中北部，海拔约380米，盆地北侧为xx山脉。至东向西由xx□xx□xx□xx等山岭组成□xx海拔1584米□xx海拔1512米。

群峰秃立，山势险峻，相对高差大于1000米，属高中山地形；盆地南侧为箕山、伏牛山。箕山海拔1064米，蜿蜒起伏于颍河之南，属中山地形。伏牛山海拔627米，呈东西横亘于箕山之北，属低山地形；盆地内部为丘陵和平原。

xx为黄河水系与淮河水系的分水岭，箕山为颍河与汝河的分水岭。

本区属温暖带大陆性气候，年平均气温10℃，最高40℃，最低-8℃，年降水量为614—765毫米。年蒸发量平均为1259毫米。十一月中旬降雪，次年二月融化。

第一章、实习地区地层概况

这个地区发育的比较齐全，太古界、元古界、古生界、中生界和新生界皆有出露。由老至新分诉如下：

（一）太古界xx群

出露于xx市及其以北等地，为本地区最古老的岩层，自上而下分为三组岩层。

1、石碑河组：主要为灰绿、灰黄色黑云斜长变粒岩、黑云斜长片麻岩等，厚度大约256米岩石遭受强烈的混合岩化，其中变闪长岩年龄值为29.86—30.6亿年。原岩为基性火山岩夹中酸性火山岩及少量的沉积岩。

2、郭家窑组：主要为黄褐、暗绿色角闪片岩、斜长角闪片岩夹斜长角闪片麻岩变粒岩等，上部夹杂少量的云英片麻岩。厚度857米，原岩为基性火山岩和少量中酸性火山岩及沉积岩。

3、老杨沟组：底部为不稳定的长石石英岩，下部为云英片岩等，岩石厚度630米，本组岩石以片麻岩为主，未见混合岩化现象，具斜层理及各种片岩构成的韵律层，含大量云母等粘

土质矿物。原岩为浅海碎屑岩。

（二）元古界

1、下元古界xx群：分布于玉寨山□xx□xx一带，自上而下分为罗汉洞组□xx□届坡山组、花峪组。

（1）罗汉洞组：与下伏太古界xx群呈角度不整合接触。下段为灰白色巨厚含粗粒石英岩、含长石石英岩等，厚155米。中段为白色厚——巨厚层中细粒石石英岩，呈不对称波痕发育，厚391米。

□2□xx组：含一、二、三段。

一段为灰白、浅黄色绢云石英岩片岩、石英岩与千枚岩交互层。上部有白云质大理岩薄层或透境体。二段为青灰、灰白色千枚岩，顶部有白云质大理岩透镜体。厚304米。三段为紫杂色绿泥绢云片岩、绢英片岩夹赤铁石英岩。底部为一层厚层中粗粒石英岩，上部是一层厚8—10米的假象赤铁矿层封式铁矿。本段厚310米。

（3）届坡山组：

下部为灰白的厚状粗粒石英岩夹致密石英岩，底部岩层发育呈波痕或泥裂状。中部为灰白色夹紫红色条带状石英岩。上部为中厚层状粗粒石英岩夹紫红色赤铁石英岩及千枚状绢英片岩。厚395米。

（4）花峪组：

底部为紫红色铁质千枚岩和角砾状千枚岩，靠上有一层含磷千枚岩。下部为灰黄色厚层状白云岩和泥质白云岩。偶夹千枚岩。中部为灰质、灰白色千枚岩。底有一层含磷千枚岩。上部为灰白色中层状石英岩。厚194米。

道路工程实践报告总结篇七

我们来到了哈尔滨工程大学的信息与通信工程院参观实习，我们分别在哈工程实验老师的讲解下参观了高频电子实验室，电路基础实验室，电子线路1（模拟电路）实验室，数字电路实验室。

其中数字电路实验室给我的印象最深，室内设备较先进主要有fpga实验箱，该设备不需要投片生产就能得到合用的芯片，有丰富的触发器和i/o口。

之后我们参观了哈尔滨电子竞技运动基地，在训练区我们得知这里的每台电脑均是两兆内存，三星纯平显示器，整套装备约1万元人民币。其训练区共有两台千兆交换机，七台百兆交换机组成。

7月12号上午星期二晴信息报告厅

哈尔滨工程大学信息与通信工程院张昕教授在信息报告厅给我们做了一个《关于电磁场辐射对生物和物质的影响的报告》。

报告主要内容为：

- (1) 电磁场辐射对人体的影响
- (2) 电磁场辐射对植物的影响
- (3) 电磁场辐射对动物的影响
- (4) 电磁场辐射对其他物质的影响
- (5) 人类应当保持我们的电磁环境

教授的讲解使我明白了电磁场的作用和危害的严重性，认识到事物都有两面性，即给我们带来方便与进步的同时也存在对人类的危害。其中大型基地（大型发射塔，变电所等）周围的人患癌症的几率要高于正常群体。我们还了解到了电磁场对生物和物质的影响，电磁辐射对人体的影响。我们人类要合理利用电磁资源。

7月12号上午星期三晴转大雨哈尔滨美龙电控有限责任公司

美龙电控有限责任公司负责研制生产各种型号的采煤机电控部分，其产品被全国煤矿系统应用。该公司的1400大功率采煤机是目前中国及亚洲功率最大的采煤机，日采煤高达16200吨。

通过在设计室的学习，我们了解到本安板是用来保护工作电源不超过1安，因为1安时会自动保持在1安，以防瓦斯爆炸。其中还有一个重要部件变频器a800系列（芬兰），变频器采用交直交的方式。制冷设备采用的是水冷，这是由环境决定的，因为若采用风冷性能虽好但会产生大量的粉尘等排泄物，这是矿下环境所不允许的。

此次参观我们注意到大部分设备都是从国外进口的，那是因为进口产品性能优良，我们需把这些设备组装到一起协调各部分参数，连调各种指标使其达到一定功能。这也表明我们在技术上还依赖于国外的支持，存在一定的依赖性，这也要求我们努力的学习加强科技的研发和积累。

感想和心得：

经过现场的参观，让我更好的将学习到的理论知识和实际应用结合起来了。更加深刻的理解了通信方面的专业知识，认识到理论学习的重要性，当然也发现要结合实际运用的必要性。

通过认识实习，本人对工业设计、生产和科研都有了一个感性认识，对通信产品和系统工艺、组装和调试有了更新的认识，特别是对实验器材的熟练使用，掌握一定的实验常识提出了更加严格的要求。

我建议学校应该多多安排这样的实习，提高实验室的利用率，最好是能够让学生亲手去设计去操作去创新，让我们更多的理论联系实际，这样更能够培养我们的能力提高我们的素质。使我们对自己所学的知识更感兴趣，从而使我们以更高的热情去学习去探究。