# 桥梁实训报告心得(五篇)

来源：网络 作者：七色彩虹 更新时间：2024-09-02

*“报告”使用范围很广，按照上级部署或工作计划，每完成一项任务，一般都要向上级写报告，反映工作中的基本情况、工作中取得的经验教训、存在的问题以及今后工作设想等，以取得上级领导部门的指导。怎样写报告才更能起到其作用呢？报告应该怎么制定呢？这里我...*

“报告”使用范围很广，按照上级部署或工作计划，每完成一项任务，一般都要向上级写报告，反映工作中的基本情况、工作中取得的经验教训、存在的问题以及今后工作设想等，以取得上级领导部门的指导。怎样写报告才更能起到其作用呢？报告应该怎么制定呢？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。

**桥梁实训报告心得篇一**

实习地点：湖北省武汉市

实习时间：3.21—3.25

指导老师：王书法/高睿

实习学生：吕伟/01203班/\_31550072

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。通过组织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、了解建筑物的总平面布置、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，其具体实习方式与地点列表如下：

日期星期方式地点

3.21一观摩短片武大工学部主教

3.22二现场考察天兴洲大桥施工现场

3.23三技术报告天兴洲大桥施工办公室

3.24四现场考察武汉轻轨沿线

3.25五专题讲座武大工学部主教

a、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，台湾省高雄至淡水高速公路的规划设计。该工程通过平面图演示，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。这在国内所做力度明显不够。之后，我们陆续接触了美国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;此后原版演示日本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，要注意控制。

2、日本东北新干线工程

经介绍，日本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平行施工，使工期大大缩短，且无须在高空进行构件制作，质量容易控制，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。

b、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9.5公里。为国家“十五”重点建设项目，由湖北省和铁道部合作建设。大桥于\_年9月28日正式开工建设，合同交工日期为\_年年8月31日。

武汉天兴洲公铁两用长江大桥全长4657.1米，由青山岸向汉口岸方向孔跨布置为15孔40.7米箱梁+(98+196+504+196+98)米钢桁梁斜拉桥+62孔40.7米箱梁+(54.2+2×80+54.2)米混凝土连续箱梁+4孔40.7米箱梁。其中公铁合建部分长2842.1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15.2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188.5米。主塔两侧各有3×16根镀锌平行钢丝斜拉索，索截面为451φ7毫米，索力约1250吨。主塔基础约采用φ3.4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，是我国建设新水平的标志性工程。

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φ3.4米大直径钻孔桩施工。

⑹施工难度大：平面尺寸长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;围堰平面定位精度在5厘米内，钢护筒垂直度在1/500内;φ3.4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控制;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米镀锌平行钢丝斜拉索制造与安装;188.5米高主塔垂直度及斜拉索索道管空间定位施工控制;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φ3.4米钻孔灌注桩，桩长80.4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，中铁大桥局专门组织技术公关小组，首次研制出扭矩30tm动力头钻机用于φ3.4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。

c、武汉市轨道交通

第二站，我们参观的是总投资21.99亿的武汉轻轨一期工程。该工程全长10.234公里，沿途设宗关、太平洋等10个站点。\_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。设计运行平均时速为34.5公里，时速可达80公里。由于两站之间的距离较短，现实时速仅为50公里，但其平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控制，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：曾特意报审铁道部门批准，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。

其如何组织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。

d、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、提高文化品位;

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开来，真正使所学所想有用武之地。

**桥梁实训报告心得篇二**

实习方向：道路与桥梁工程

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，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。

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

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\_x立交桥----------06

七：听\_x的报告----------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

6月12日上午7：30，我们土木6、7、8三个班到了校本部开实习动员会，两位老师对实习的安排作了详细的说明。由于大家对本部的情况不是很了解，所以我们好多同学都迟到了。还好，老师没有批评我们，这让我原本因为第一次实习而紧张的心情有了很大的转变，给我们介绍实习内容的是一个上个年纪的教授，虽然岁月的皱纹已经出现在他的脸上，可是他的声音却依然铿锵有力，通过他的介绍我们知道了实习的有关时间(6月12至6月23号)目的(加强理论与实践的联系)地点(大部分是在\_x本市，个别是去别的地方)以及实习期间我们所应该完成的一些任务(仔细观察各种建筑的结构和构造，每天都要写一篇日记)。在这之后他有强调了实习中应注意的安全问题，以前我们学校就有过因为实习期间不注意安全而出现事故的例子，所以他在说这话的时候用了很严肃的语气。因为是认识实习，我们的专业知识肯定不够应付实习中所遇到的一些问题，有鉴于此，老师建议我们在实习前先去图书馆借阅有关书籍，在实习期间以便弄懂和加深对实习时遇到的不明白的地方的理解

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。

分好之后我们就开始测量了，我负责的是统计单位时间里汽车的数量，不知不觉的半个小时就过去了，它让很多车辆从我们眼前驶过，同时也让我们想要得到的数据出现在我们的记录纸上。数据如下：自行车：161辆，其中由北向南68辆，由南向北的有93辆

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!

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\_\_\_大桥

实习地点：\_\_\_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：\_\_\_大桥。

\_\_\_大桥素有长淮第一桥之称。其位\_x镇东南端，是\_x上最长的铁路、公路两用桥。\_\_\_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\_x公路大桥施工现场

实习日期：\_x年6月16日

实习目的：参观\_x公路大桥施工现场，了解桥梁施工的一般步骤及施工中的注意事项，混凝土结构等

实习地点：\_x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。

[\_x高速路第八合同段]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。

[\_x高速路第酒合同段]是\_x特大一号桥。位于\_x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\_x立交桥

实习日期：\_x年6月18日

实习目的：参观\_x立交桥

实习地点：\_x立交桥

组员：\_\_x

\_x立交桥简介：

\_x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，\_x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”。

\_x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。一层的高梁桥，距底层路面高达21米，长11oo多米，桥梁全长3886m。\_x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。\_x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，\_x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。

七：听\_x的报告

实习日期：\_x年6月19日

实习目的：聆听中国工程院院士\_x关于“开发地下空间，建设资源节约型、环境友好型城市”的报告。

实习地点：校本部九楼报告厅

组员：\_\_x

由于人口、企业等在城市的不断聚集，土地利用的密度不断上升，导致城市发展不快。其结果是，在高密度城区不断扩大的同时，促使地下空间的利用也不断发展，地下空间的用途、范畴不断分化，利用形式也不断增多。城市规模发展得越大，城市功能就越复杂，地下空间利用也就越普及。现代城市只能依靠水、能源、信息供给与处理系统、地铁等地下空间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。

在高密度城市化的时代，为了支持地表、空中的土地利用，出现了一些前所未有的多种用途的地下空间利用形式。现在，人们希望形成的是一种在受到土地空间制约时能有效发挥功能的城市地下空间利用体系。人们正在探索城市体系的状态，意在通过修改部分城市规划建设法案与城市区域开发制度，建立一套合理的科学的城市综合开发制度，包括立体交通制度、公共沟制度、地下停车场规划建设与管理制度、集中供热系统建设制度、中心城区再开发制度等因此学校在我们实习的时候给我们请中国工程院的院士\_x教授来给我们做了一篇关于地下空间的发展和利用的学术报告。报告共分六部分内容，具体如下：

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

实习目的：参观校内北区双桥的施工现场，了解一般小型桥梁的施工过程及工程中的注意事项

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\_x的校区，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\_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。

(2)混凝土的早期养护：混凝土常见的裂缝，大多数是不同深度的表面裂缝，其主要原因是温度梯度造成寒冷地区的温度骤降也容易形成裂缝。因此说混凝土的保温对防止表面早期裂缝尤其重要。从温度应力观点出发，保温应达到下述要求：1)防止混凝土内外温度差及混凝土表面梯度，防止表面裂缝。2)防止混凝土超冷，应该尽量设法使混凝土的施工期最低温度不低于混凝土使用期的稳定温度。3)防止老混凝土过冷，以减少新老混凝土间的约束。混凝土的早期养护，主要目的在于保持适宜的温湿条件，以达到两个方面的效果，一方面使混凝土免受不利温、湿度变形的侵袭，防止有害的冷缩和干缩。一方面使水泥水化作用顺利进行，以期达到设计的强度和抗裂能力。适宜的温湿度条件是相互关联的。混凝上的保温措施常常也有保湿的效果。从理论上分析，新浇混凝土中所含水分完

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的\_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\_x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!

**桥梁实训报告心得篇三**

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”。本次实习是为了让我们接触桥梁方面的一些知识，使我们对桥梁方面的知识有一定的了解。让我们对以后可能接触的专业知识有初步的了解，增强自己学习的积极性。

二.实习时间

2024年7月16日~7月17日

三.实习地点

人民东路圭塘河大桥

人民东路浏阳河大桥

洪山大桥

湘江三汊矶大桥

湘江二桥(银盆岭大桥)

四.实习所见的几座大桥

(1)人民东路圭塘河大桥

(2)人民东路浏阳河大桥

人民东路桥梁工程是一个很大的工程。它西起西街花园，东至京珠高速，自西向东分别由圭塘河西引桥、圭塘河大桥、高架桥、浏阳河大桥和浏阳河大桥东引桥5座桥梁组成，统称浏阳河圭塘河大桥。其中，圭塘河大桥和浏阳河大桥为水桥，其余3座为旱桥。

(3)洪山大桥

(4)湘江三汊矶大桥

(5)湘江二桥(银盆岭大桥)

五.实习心得

这次实习的收获是认识了很多不同类型的桥梁，通过上网查询资料和老师的指导，我知道了桥梁可以根据不同的性质分为多种，它们包括：

(1)按使用性分：公路桥、公铁两用桥、人行桥、机耕桥、过水桥等。

(2)按跨径大小和多跨总长分为：特大桥、大桥、中桥、小桥、涵洞。其中：

特大桥：多孔跨径总长≥500米，单孔跨径≥100米

大桥：多孔跨径总长≥100米，单孔跨径≥40米

小桥：8米≤多孔跨径总长≤300米，5<单孔跨径<20米

涵洞：多孔跨径总长<8米，单孔跨<5米

(3)按行车道位置分为：上承式桥、中承式桥、下承式桥。

(4)按承重构件受力情况可分为：梁桥、板桥、拱桥、钢结构桥、吊桥、组合体系桥(斜拉桥、悬索桥)。

(5)按使用年限可分为：永久性桥、半永久性桥、临时桥。

(6)按材料类型分为：木桥、圬工桥、钢筋砼桥、预应力桥、钢桥。

如果从承重构件受力情况来分析我们这次到考察的桥梁，他们分别是：圭塘河大桥是下承式拱桥;而洪山大桥是无背索斜塔斜拉桥;湘江三汊矶大桥是自锚式悬索桥;湘江二桥是双塔单索面斜拉桥。

在所看到的桥梁中最让我觉得有创意的是洪山大桥和湘江三汊矶大桥。洪山大桥是无背索斜塔斜拉桥。斜拉桥，是指将桥面用许多拉索直接拉在桥塔上的一种桥梁，是由承压的塔，受拉的索和承弯的梁体组合起来的一种结构体系。它可以看作是拉索代替支墩的多跨弹性支承连续梁。其可使梁体内弯矩减小，降低建筑高度，减轻了结构重量，节省了材料。斜拉桥是由索塔、主梁、斜拉索组成。桥的主要承重并非它上面的车辆，而是它本身，也即我们看的的桥面。洪山大桥的斜拉索是发散式的，在它的两头分别连接着索塔和桥面。在桥面的那一头叫做锚头。在洪山大桥的设计上比较有特点的一个地方是在它的锚头附近有一个阻尼器，这是一个用来减震的装置。它的顶部是可以活动的，斜装在斜拉索上的，构成一个斜三角形，这就可以防止来自不同方向的震动。这座桥的大部分构件和它的所有梁都是用钢做的，它的整体也就构成了一个钢结构。我们站在桥面的人行道上，当有车辆通过时刻可感觉到桥在震动。

对于湘江三汊矶大桥，它是自锚式悬索桥。悬索桥又名吊桥，是以承受拉力的缆索或链索作为主要承重构件的桥梁。悬索桥由悬索、索塔、锚碇、吊杆、桥面系等部分组成。悬索桥的主要承重构件是悬索，它主要承受拉力，一般用抗拉强度高的钢材(钢丝、钢绞线、钢缆等)制作。我一走上这座桥，给我的感觉就是当中的那两个双塔很是雄伟，让我觉得这座桥的设计构思很好。这桥是由两个独立部分构成，它们共用基础。后来看到的湘江二桥也是由两部分组成但并不共用基础。桥的主要受力部分是它的悬索，悬索的粗细大小也不一样，随着离索塔越近他的高度就越高，但它的粗细却越细。在两根平行的接近的悬索上面有一个装置是用来减震用的，因为悬索太高，当有震动时，如果不减震就会左右晃动。

在实习的过程中也学到了很多专业性的概念，比如说桥墩，桥台，支架，帽梁等等。我也学到了很多设计应掌握的知识。比如说在帽梁的两边应高出一点，这样可以起到防震的作用。一座桥的施工是分节完成的，因而桥也是由一节一节组成的。在每两节之间就会有伸缩缝。在桥墩与帽梁之间有一个橡胶支座，它可以承受上面的重荷，还可以纵向滑动。桥梁两旁的人行道板式空心的，这是以前我不知道的。为了排水，在桥面的两边都有排水孔，这样可防止桥面积水而影响桥的使用寿命。

在桥梁的设计方面伸缩缝是很重要的一个部分。伸缩缝是因为桥梁跨度大，为避免桥梁修建好后受到外界影响而使桥梁变形开的缝。伸缩缝可有效的保护桥梁免受强烈震动造成很大的损坏，同时在伸缩缝中间的栏杆也是可以左右移动的，这也保护了栏杆在震动时受到损坏。这是桥梁设计中一个必不可少的部分。

六.实习后存在的问题与不足之处

七.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。虽然说太阳很大，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。

**桥梁实训报告心得篇四**

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”。本次实习是为了让我们接触桥梁方面的一些知识，使我们对桥梁方面的知识有一定的了解。让我们对以后可能接触的专业知识有初步的了解，增强自己学习的积极性。

二.实习时间

2024年7月16日~7月17日

三.实习地点

人民东路圭塘河大桥

人民东路浏阳河大桥

洪山大桥

湘江三汊矶大桥

湘江二桥(银盆岭大桥)

四.实习所见的几座大桥

(1)人民东路圭塘河大桥

(2)人民东路浏阳河大桥

人民东路桥梁工程是一个很大的工程。它西起西街花园，东至京珠高速，自西向东分别由圭塘河西引桥、圭塘河大桥、高架桥、浏阳河大桥和浏阳河大桥东引桥5座桥梁组成，统称浏阳河圭塘河大桥。其中，圭塘河大桥和浏阳河大桥为水桥，其余3座为旱桥。

(3)洪山大桥

(4)湘江三汊矶大桥

(5)湘江二桥(银盆岭大桥)

五.实习心得

这次实习的收获是认识了很多不同类型的桥梁，通过上网查询资料和老师的指导，我知道了桥梁可以根据不同的性质分为多种，它们包括：

(1)按使用性分：公路桥、公铁两用桥、人行桥、机耕桥、过水桥等。

(2)按跨径大小和多跨总长分为：特大桥、大桥、中桥、小桥、涵洞。其中：

特大桥：多孔跨径总长≥500米，单孔跨径≥100米

大桥：多孔跨径总长≥100米，单孔跨径≥40米

小桥：8米≤多孔跨径总长≤300米，5<单孔跨径<20米

涵洞：多孔跨径总长<8米，单孔跨<5米 (3)按行车道位置分为：上承式桥、中承式桥、下承式桥。

(4)按承重构件受力情况可分为：梁桥、板桥、拱桥、钢结构桥、吊桥、组合体系桥(斜拉桥、悬索桥)。

(5)按使用年限可分为：永久性桥、半永久性桥、临时桥。

(6)按材料类型分为：木桥、圬工桥、钢筋砼桥、预应力桥、钢桥。

如果从承重构件受力情况来分析我们这次到考察的桥梁，他们分别是：圭塘河大桥是下承式拱桥;而洪山大桥是无背索斜塔斜拉桥;湘江三汊矶大桥是自锚式悬索桥;湘江二桥是双塔单索面斜拉桥。

在所看到的桥梁中最让我觉得有创意的是洪山大桥和湘江三汊矶大桥。洪山大桥是无背索斜塔斜拉桥。斜拉桥，是指将桥面用许多拉索直接拉在桥塔上的一种桥梁，是由承压的塔，受拉的索和承弯的梁体组合起来的一种结构体系。它可以看作是拉索代替支墩的多跨弹性支承连续梁。其可使梁体内弯矩减小，降低建筑高度，减轻了结构重量，节省了材料。斜拉桥是由索塔、主梁、斜拉索组成。桥的主要承重并非它上面的车辆，而是它本身，也即我们看的的桥面。洪山大桥的斜拉索是发散式的，在它的两头分别连接着索塔和桥面。在桥面的那一头叫做锚头。在洪山大桥的设计上比较有特点的一个地方是在它的锚头附近有一个阻尼器，这是一个用来减震的装置。它的顶部是可以活动的，斜装在斜拉索上的，构成一个斜三角形，这就可以防止来自不同方向的震动。这座桥的大部分构件和它的所有梁都是用钢做的，它的整体也就构成了一个钢结构。我们站在桥面的人行道上，当有车辆通过时刻可感觉到桥在震动。

对于湘江三汊矶大桥，它是自锚式悬索桥。悬索桥又名吊桥，是以承受拉力的缆索或链索作为主要承重构件的桥梁。悬索桥由悬索、索塔、锚碇、吊杆、桥面系等部分组成。悬索桥的主要承重构件是悬索，它主要承受拉力，一般用抗拉强度高的钢材(钢丝、钢绞线、钢缆等)制作。我一走上这座桥，给我的感觉就是当中的那两个双塔很是雄伟，让我觉得这座桥的设计构思很好。这桥是由两个独立部分构成，它们共用基础。后来看到的湘江二桥也是由两部分组成但并不共用基础。桥的主要受力部分是它的悬索，悬索的粗细大小也不一样，随着离索塔越近他的高度就越高，但它的粗细却越细。在两根平行的接近的悬索上面有一个装置是用来减震用的，因为悬索太高，当有震动时，如果不减震就会左右晃动。

在实习的过程中也学到了很多专业性的概念，比如说桥墩，桥台，支架，帽梁等等。我也学到了很多设计应掌握的知识。比如说在帽梁的两边应高出一点，这样可以起到防震的作用。一座桥的施工是分节完成的，因而桥也是由一节一节组成的。在每两节之间就会有伸缩缝。在桥墩与帽梁之间有一个橡胶支座，它可以承受上面的重荷，还可以纵向滑动。桥梁两旁的人行道板式空心的，这是以前我不知道的。为了排水，在桥面的两边都有排水孔，这样可防止桥面积水而影响桥的使用寿命。

在桥梁的设计方面伸缩缝是很重要的一个部分。伸缩缝是因为桥梁跨度大，为避免桥梁修建好后受到外界影响而使桥梁变形开的缝。伸缩缝可有效的保护桥梁免受强烈震动造成很大的损坏，同时在伸缩缝中间的栏杆也是可以左右移动的，这也保护了栏杆在震动时受到损坏。这是桥梁设计中一个必不可少的部分。

六.实习后存在的问题与不足之处

七.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。虽然说太阳很大，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。

**桥梁实训报告心得篇五**

一、实习概况

应院校推荐我荣幸的上海浦高(集团)有限公司顶岗实习。参与了江都项目部经十路道路工程，一名实习施工员。

毕业实习是毕业设计的重要环节之一，是学生进行设计的重要基础。毕业实习的好坏直接影响毕业设计的质量，所以我们必须认对待。

我是学给排水工程的，在书本上学过的理论知识，似乎通俗易懂认为自己明白许多，亲临其境或亲自上阵才能意识到自己能力的欠缺和知识的匮乏。在毕业实习这几个月期间，我参与的是江都项目部经十路道路工程，验证和巩固充实所学的理论知识，加深了对相关内容的理解，接触课堂以外的实践知识，加深了解了对本专业的需要。培养了独立进行资料收集和解决问题的能力，拓宽了视野，增长了见识，在工作中积累各方面的经验。

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。

二、实习目的

这是第一次正式与社会接轨踏上工作岗位，我们已经不再是学生的身份了，而是一个成人一个有责任的成人，开始与以往完全不一样的生活。

每天在规定的时间上下班，上班期间要认真准时地完成自己的工作任务，不能草率敷衍了事。我们的肩上开始扛着责任，凡事得谨慎小心，否则随时可能要为一个小小的错误承担严重的后果付出巨大的代价，再也不是一句对不起和一纸道歉书所能解决。

实习任务主要来说就是深化我们所学的专业技能，首先我来说一下看图纸。为了能更加了解施工的过程与注意的事项，对图纸进行了大概的研究，争取把每处不明白的地方都弄明白。因为马上就要进行工作了，看不懂图就不能做出合理的施工指导与学习，接受方面也相对比别人差点，应为，每一个工程都是按照图纸上面的施工要求而施工的，所以看懂图对我们来说确实很重要。必须熟悉施工过程中的每一道工序，每一个细节，才能完善的合理安排人员施工，指挥施工的进度，指挥机械材料资源的运用，给与公司赚取最大的利润，节约成本，严控成本。

三、实习内容

为了吸纳更多的知识，我从理论与实践出发，细心的发掘潜在的联系与其他的因素。

经过这几周周末实质性的学习，看了一条道路的形成中的各种施工，有挖土，埋管，压土，平路基，回填，签证，铺三渣，与铺水泥，道路侧石，检查井，雨水井，过路管，测标高，放线等。我观看了一条道路的整个过程。

对于一个初学者，我就像海绵一样疯狂的吸纳知识，施工的时间顺序，人员的安排，以及施工中该注意的事项。

来到这里大概两周的时间，我自主的找到师傅商量希望给我一个测标高的机会，因为我想从基本的做起，对于施工员来说测标高是最基本的，师傅带一点点的质疑的问道“你能够达到要求么?时间与精确度，你没耽误一秒工程上损失多少钱，你知道么”我听他细细列出来我才发现原来测标高也是这么重要的一件事。不过我没有退缩，我相信我自己，我态度坚决的对师傅说“我能行”。师傅看我不是开玩笑而且态度诚恳坚决，就给了我一个机会，叫我去测2a2b的轨道梁标高，我大喜过望，怀着忐忑的心就上了“战场”犹豫心里过于激动第一次为公司做事，虽然是不起眼的小事，但我知道这是我踏上成功的第一步，我按要求的细心将所需数据测出，看到师傅满意的表情，我悬着的心放了下来，我知道我成功了。

没有让师傅失望，也给了自己一个机会，我必须把握机会往上爬。也正应为这一次得到了师傅的信任，往后师傅开始渐渐的相信我给与我机会发展，给与我机会测量，道路的井的标高，还有水泥面的标高等等都给与我机会让我放手一搏，在我测好以后师傅会在看一遍以免出现误差，不过我基本没出现过误差。这里得小小的自恋一次，呵呵。师傅看我测标高熟练之后就教导我如何放线，在道路上主要是放中线以及井的位置，我也没有让师傅失望起初有点生涩，到后来师傅不泄的教导下，我也熟练的掌握了放线的技巧，经纬仪和水准仪的运用越发熟练。

不过这个并不是我的目标与理想，我开始向各方面发展，问师傅的问题也更加多，有关于施工的也有关于其他方面的，都是我们施工员该面对的知识。

在实习期间我学会的知识太多太多，我知道了三渣的养护期，三渣的质量依据，与和业主，监理，材料供应商，机械师傅，工人之间周旋的方式。

还有如何为公司获得更大的利润。铺三渣过后进入了养护期，同时也进入了过年放假。回家有点期盼也有点不舍。回去之后和同学们在一起聊天共同学习，大家一起讨论公司如何如何，我发现我算是比较幸运的，幸运的来到了上海浦高(集团)有限公司幸运的来到了江都项目部。

时间一闪即过，我又回到了工作中，再次过来这边养护期已经过了，工程也完成了40%，现在的主要目的就是铺混泥土了，做这个是要看老天的心情的，我们把握好老天的喜怒哀乐，每天守着天气预报，期待着明天不下雨，下雨的话就织模版，不下雨就打混泥土，虽然是看老天不过也是很忙的一段日子，应为还有许多事情要我们去做，师傅每天忙碌指挥并监督工人们施工，我们在旁学习与发现。偶尔会有其他的事情用的上我们的我们都会踊跃的参与，希望能学到更多知识。从中我了解到了签证，我做过两三个签证，起初还有点生疏，在师傅与经理的反复省察中，终于达到了要求，后面的签证我自己也大概的了解了一些，出的错误也随之减少了，我又学会了一样东西。

四、实习感想

1、任何工作任何岗位都应该认真细致，需要有严谨的工作态度。这个岗位需要与现场管理，经常要处理大量的施工安排，要求精确，任何一点细小的错误都会影响到整体的结果。在单位的任何部门都应该保持着严谨的工作作风。如果将这一工作作风联系到企业当中，也可谓是企业文化的一大体现。

2、讲究分工合作，分工合理，工作程序详细具体，每一步骤都有一定的操作规范。各道工序都互相关联，每一步都关系到整体结果，必须大家一起分工合作，最后才能完美完成工作任务。分工合作并不是吃饭搞平均主义，而要结合每个同事的实际工作能力，合理的安排、分配工作，尽量发挥每个员工的最大潜力，为公司博取更大的利润，真正做到优劣互补，互相帮助，互相学习。

3、与同事的相处与交流以及和公司其他兄弟部门的协调非常重要。由于一个完整的任务需要大家分工合作来完成，所以同事之间的沟通与交流突显关键。各个部门的工作关系互相牵制、互相影响，任何一个部门都不可以单独运作，对于这些我是体会颇深，因为我们建筑公司与机师公司，本事一体胎儿，何耐，双方却是格格不入，现场施工本应当该听令与指挥，可本人发现机械对于我们建筑公司，是有不小的不满的，并不是想像般那种融洽的关系，感觉机师方面脾气较大，架子过高了，叫他施工像我们欠他钱一般，如此让人情何以堪。“同是本根生相见何太急”。

4、在工作过程中出现一些差错，要用正确的方法与同事交流，尽快地解决问题;例如由于某些客观原因，虽然不应由某个人完全负责，但确实影响到其他同事的工作。这时一定要用正确的方法与同事交流，尽快地解决问题，大家才能齐心协力地搞好工作。

另外，在办公室的人际关系也很难把握，尤其是对于我们这些初出茅庐的实习生。有些同事之间的关系非常微妙，亲近或疏远任何一方都会给自己带来一些不利的影响，我在这方面的经验是少说话，多做事，这方面的技巧，书本上是学不到的，要在工作中慢慢地学习与积累。

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