# 2024年路基路面检测实训报告(5篇)

来源：网络 作者：雾花翩跹 更新时间：2024-08-22

*“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。那么，报告到底怎么写才合适呢？下面我就给大家讲一讲优秀的...*

“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。那么，报告到底怎么写才合适呢？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。

**路基路面检测实训报告篇一**

20xx年12月12日至20xx年12月16日

鄂东大道

路基部分实训，虽然不是真正的工作，但却是我工作生涯的一个最低起点，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，但工程类的实训似乎都是这样的，只有亲身体会才会懂，同时也会让你受益匪浅。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。

(一)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、路基施工的各项工作要紧密配合，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。

(二)施工前的准备工作：组织准备、技术准备、物质准备工作。

(三)施工要点

1.路基处理：

该路段位于湿陷性黄土地区，处理办法就是换填法。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公分的砂、砂石料。为了保证工程质量，回填砂石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、填挖方案

填挖方案— —沿路基深度或宽度的施工顺序。

方案的选择依据：当地自然情况、工程量大小和分布、施工机具的性能及施工要求等条件。

(1)路堤的填筑应注意的问题。路堤基底(地基与堤身的接触部分)的处理;填料选择：填料要求强度高、水稳性好、压缩性小、便于施工压实以及运距短的土、石材料;填土压实-保证质量的关键。

(2)填筑规则。不同性质的土要分层铺筑;各类土层的安排，应考虑路基工作条件;透水性较小的土填在下层时，其顶面应做成4%的双向横坡，以保证上层透水土有排水出路;保证水分蒸发和排除，路堤不宜被透水性差的土层封闭;上下两部分填料的颗粒尺寸相差较大时，其间应加设由砂石等材料铺成的反滤层，以防止细颗粒土挤入石块间的空隙中，引起路堤沉陷;相邻两段用不同类土填筑的路堤，应力求采用斜面连接，以免交接处产生明显的不均匀变形(差异沉陷)。

(3)路基填料

规范规定了对路基填料应有条件的选用。对路基填料的最小强度和最大粒径给了量化的标准，采用cbr值表征路基土的强度，引入了路床的概念。对上路床的的填料提出了限制的条件，高速公路和一级公路路面底以下0-30cm的路床填料cbr值应大于8，下路床及其下面的填土，也都给出相应的规定值。 当路基填料达不到规定的最小强度时，应采取掺合粗粒料、或换填、或用石灰等稳定材料处理，并不规定对其它等级公路铺筑高级路面时，也要采用高速公路和一级公路的规定值。

(四)路基压实

路基压实工作是施工过程中一个重要工序，也是提高强度与稳定性的有效的经济的根本技术措施。

目的：通过对路基进行认真的压实使土基获得一定的密实度，以提高其强度与稳定性。

1、机具选择与操作

压实机具大致有碾压式、夯击式和振动式。不同压实机具，适用于不同土质及不同土层厚度等条件。

对于砂性土：振动式较好、夯击式次之、碾压式较差。 对于粘性土：碾压式或夯击式较好，振动式较差甚至无效。 压实方法：先轻后重、先慢后快、先边缘后中间(超高路段，先低后高)。

2、压实次数

压实机具重复作用下，土层压实变形的累积过程服从对数规律。

也即，初次作用的压实变形大，随后压实变形随作用次数的增加而迅速降低。一般，可采用“薄层少压”的办法，也即减薄层厚，仅用少数几遍就达到要求压实度。这种方法可收到很经济的效果。

3、压实土层的湿度

施工时，土的天然湿度不可能总是拾好等于最佳值。这时，必须采取措施，或者改变土的天然湿度，或者改变压实方法，使压实工作能经济有效地进行。实际进行压实时，的湿度允许比最佳值大或小1%～2%。

(五)、路基路面排水

水是影响路基强度和稳定性的另一重要因素，许多路基病害是由水的侵蚀造成的，另外，从保护环境、不损害当地农田水利设施考虑，也必须做好路基排水，形成排水系统，并与地区排水规划相协调。在路基施工中，应重视施工排水，防止因各种原因造成的水患，给路基、路面施工造成不必要的损失。

1.地面排水

最通常采用的地面排水设施是边沟、截水沟、跌水、急流槽以及地表的排水管。对于高速公路和一级公路上的排水沟渠，一般都要求铺砌防护。普遍采用浆砌片石加固、而水泥混凝土预制板块也开始广泛应用。

**路基路面检测实训报告篇二**

为了更好的理解《路基路面工程》所学的知识，增强我们的实践能力，同时灵活运用所学的《路基路面工程》、《结构设计原理》以及专业课知识，检验我们能否将所学理论知识用到实践中去。为大四的学习和生活提供依据，更好的打下坚实的基础，走入工作岗位，能顺利的立足于这个充满挑战的社会，也是我建立信心的关键所在，我对每次的实习的投入也是百分之百的!

《路基路面工程》的实习目的在于使平时从课堂教学中得到的理论知识获得实际的验证，将课本上对各种路基路面材料、结构及施工工艺的初步认识与工程实际联系起来，融会贯通，以巩固和加深学生对《路基路面工程》课程内容的消化理解，并通过对路基路面施工工艺、施工设备和质量控制等问题的实地认识和分析，培养学生认识和分析工程实际问题的能力，将所学路基路面设计的基本原则和方法与工程实际相联系，了解、熟悉路基路面的主要施工工艺和质量控制手段，促进学生对路基路面施工现场的感性认识，使我们在实践中了解社会、在实践中巩固知识;实习又是对每一位大学毕业生专业知识的一种检验，它让我们学到了很多在课堂上根本就学不到的知识,既开阔了视野，又增长了见识，为我们以后进一步走向社会打下坚实的基础，也我们走向工作岗位的第一步。

河北工业大学中心广场、唐津高速

1、 河北工业大学中心广场

今天老师以校园新修道路为主讲述了关于道路的路基路面的基本结构。我们这次主要路面是沥青混凝土路面，让我们认识了一些基本的路面材料和路面设施。

(1) 路面摊铺机摊铺二灰碎石基层

基层分为三层，分层摊铺并分层压实。由于技术的要求，现在压实机所能压实的厚度在15-20厘米之间，所以每层最大设置20厘米，否则没法压实。摊铺前先放模具，摊铺时要保持摊铺板前的混合料的高度不变，保持螺旋分料器有80%的时间在工作，减少停机又开动的\'次数，避免运料卡车碰撞摊铺机，每次摊铺厚度不得超过20厘米，工程计划中要减少横向裂缝，做好横向裂缝立即有直尺检验，经常检验控高钢丝和调整传感器，经常用直尺检验表面，保持摊铺机在良好的工作状态。

碾压前应检测二灰碎石的含水量，大于最佳含水量1%时，可以进行。如果表面水分不足，可以在碾压二遍洒水不会产生较深轮迹时进行少量洒水。碾压过程中要特别注意压路机的行驶速度，不允许压路机在碾压段上调头和急刹车。静压和头二遍振动碾压，压路机应采用一档行驶，越慢越好。之后可以用二档行驶，速度可以稍快，但仍应注意慢的原则。 二灰碎石基层在静压后暴露出的不平整和起梗情况，应设专人进行消除。规定的碾压遍数完成后要及时检测压实度，如果达不到规范要求则需要补压。合格则尽快养生。

(2)路面的排水设施

排水设施是道路建设的重要组成部分，也是后期道路保养中不可忽视的的一部分。在道路建设的初期首先应进行排水管道的预留，然后再铺设进行路面下基层，然后在进行压实。在没铺设一层是都应该用钢板等物体盖上排水洞口，待压实后再挖出该洞口，这样更能保证路面层的完整性。从夫以上步骤直至道路完成。

2、 唐津高速拓宽

唐津高速公路是国家高速公路网长春—深圳高速公路的重要组成部分，即使连接我国东北地区和华东、华南地区的快速通道，也是天津市东部地区和天津港对外的高速通道。由于唐津高速断面窄，货车、重车多，每日车流量4万余辆，因此唐津高速也成为天津境内堵车最为严重的一条高速，所以，唐津高速的拓宽也成为当务之急。

为解决迅速增长的交通量给高速公路带来的压力,唐津高速公路改扩建工程于20xx年正式开工建设,改扩建工程采用的是“边运营、边施工”的施工组织方案。本工程范围为路基、桥梁涵洞、路面工程。主要构筑物为京津互通立交、北环铁路跨线桥、永定新河大桥、东南环线跨线桥。本标段有桥梁7座(含互通主线及匝道桥)，涵洞9道。

经过了解，唐津高速天津段现有路面经过几年的营运，老路路面已出现不同 4 / 11

程度的病害，主要是间断出现的路面纵、横向裂缝、网裂、龟裂、坑槽等病害。原路面结构为3cmac-13沥青型细粒式+5cmac型中料式沥青混凝土+20cm水泥稳定碎石基层+18cm水泥稳定碎石基层。根据路面使用状况调查及评价结果，本项目按照大修补强处理，同时考虑旧路面材料的再生利用，因此确定了本项目一般路段路面改造采用泡沫沥青冷再生技术方案。路面加铺结构及厚度组合方案：

(1) 路面中基层结构

(2) 土质路基压实

a、 浇水压路机

**路基路面检测实训报告篇三**

本工程路基主要是填方为主，路基填方20xxm，路填筑材料主要来源于湘青大桥建设地点(湘江河)沿线的砂砾，本路线因大部分为旧路基利用，路线对，方量少。从湘江河可直接开采砂砾用来填筑路基。

根据本工程的工程量，本工程路基施工划分为一个工区施工完成，砂砾开采用挖掘机开挖，自卸汽车运输。分区分层填筑，推土机摊铺，平地机整平，振动压路机压实。

本工程路基施工工期控制在1个星期内，到20xx年12月28日前结束。

(一)路基填方施工工艺 工艺流程图见图3

1.施工准备

(1)施工测量和放样

开工前按图纸及有关规定进行线路及高程的复测，水准点及控制桩的核对和增设，并对路线横断面进行测量与绘制。其测量结果应记录并成形资料报监理工

程师审查签字认可。

(2)修筑施工便道

施工便道本着少占耕地的原则，尽量利用既有道路。

2.基底处理

路堤施工的基底，按基底的土壤性质、基底地面所处的自然状态，同时结合设计对基底的稳定性要求和路堤填筑高度等采取相应的方法与措施处理。 (1)填筑前，按规定对基底范围内的地表杂土，树根等进行清除，用推土机推除耕植土到指定地点以备复耕，按规定对基地整平压实。 (2)对不同高度路堤根据设计文件要求进行基地处理施工。

3.压实工艺试验

路堤填方施工前28天，先根据填料及压实机具不同选择不小于50m(全幅路基)长度的路堤段进行碾压工艺试验，据此选定最佳工艺参数，包括填料的最佳含水量、填料的松铺厚度，以及压实机型，行进速度、压实遍数等。经监理工程师批准后作为控制标准，指导同类施工，确保路基填筑质量。

4.路堤填筑

采用“四区、八流程”工艺施工。“四区段”是将作业面分为卸料区、摊铺区、碾压区和检测区，做到界限分明，以便于严格控制摊铺厚度、平整度、含水量，控制碾压范围和碾压遍数，防止漏压，最后便于正确检测密实度。“八流程”是指填料选择、基底处理、摊铺平整、含水量控制、振动碾压、检测签认、路基成型、边坡修整。整个路堤施工做到区段合理，流程清晰，保证填方地段施工质量、密实度符合规范要求。填筑中先用推土机摊铺，人工找平，再压路机碾压，机械不能及的边角、桥台边及台后，用人工配合摊铺、小型机械碾压。

5.路基整修

①填筑至标高后，进行平整和测量。恢复中线，水平测量，施放路基边桩，修筑路拱，并用光轮压路机碾压一遍。

②修整的路基表层厚150mm内，不应留有尺寸大于100 mm的材料。 ③路基整修采用人工或机械的方法将路基两侧超填的余土清除场外。

④整修需加固的坡面时，应预留加固位置。当填土不足或边坡受雨水冲刷形成小冲沟时，应将原边坡挖成台阶，分层填补。

⑤整修路基时应将边沟内的杂物清除干净，保证排水畅通。

6.结构物台背回填

(1)桥台缺口填筑，待构造圬工强度达到允许强度后进行。

(2)填筑范围

台背填土顺路线方向长度，顶部为距翼墙不小于台高加2m;底部距基础内缘不小于2m;桥台背填土长度不应小于台高的3～4倍，填土长度每侧不小于2倍孔径长度。

(3)使用机械

在桥台周围1米以外使用大型机械分层填筑，振动碾压，在桥台周围1m以内采用冲击夯，分层夯填。

(4)填筑材料

填筑材料应符合设计和规范要求。

(5)填筑方法

在回填压实作业中，应对称回填压实，保持结构物完好，每层松铺厚度不大于15cm。

(二)路基借方施工工艺 1.土质路堑开挖

首先清除湘江河开挖施工范围内的河床表土、杂草等，然后从砂砾比较丰富的地方开始，自上而下逐层挖掘。挖掘采用横挖法。应先对湘青的砂砾位置进行勘察，现进行拟定施工方案，早报监理工程师批准后，再进行施工。施工中就注意：

(1)平曲线外边沟沟底纵坡与曲线前后的沟底相衔接，曲线内侧不得有积水或外溢现象发生。

(2)路基交接处的边沟应徐缓引向路堤两侧的天然沟或排水沟，防止冲刷路堤 (3)所有排截水设施要满足沟基稳固、沟形整齐、坡底平顺，排水防止对路基产生危害。截水沟弃土置于路堑与截水沟间，形成土台，台顶截水沟设2%的\'横坡，土台边坡脚距堑顶的距离不小于设计规定。 (三)浆砌片石挡土墙

本标段防护工程726.1m3。砌筑材料我单位采用结构密实，质地均匀、不易风化且无裂缝的硬质石料，其抗压强度不小于30mpa，并尽量选用较大的石料砌筑。块石选用形状大致方正，上下面大致平整，厚度不小于0.2m，宽度和长度约为厚度的1～1.5和1.5～3倍，用作镶面时，由外露面四周向内稍加修凿。片石选用具有两个大致平行的面，其厚度不小于0.15m，宽度和长度不小于厚度的1.5倍，用作镶面的片石，选择表面平整，尺寸较大的石料并稍加修整。

(1)、 浆砌片石挡土墙

浆砌片石挡土墙砌筑我们按“先砌角石、再砌面石、最后砌腹石”的顺序进行砌筑。角石选取比较方正、大小适宜的石块并稍加清凿，角石砌好后将线移挂到角石上，再砌面石，面石留一运送填腹石料的缺口，砌完腹石后再封砌缺口。腹石采取往运送石料方向倒退着砌筑的方法，先远处，后近处。腹石与面在一样按规定层次和灰缝砌筑整齐、砂浆饱满。

1、施工前先清除边坡、基底上的松动石块、碎屑、草木等杂物，砌筑时采用分

层砌筑，分层高度70～120cm(约3～4层)，分层与分层间的砌缝隙大致找平，层面砌成与斜面相垂直或成水平面，并按规定距离设置伸缩沉降缝。砌体在设缝处断开和取齐，缝两侧石料进行修凿。墙后按规定设防水层和反滤层，墙身留置泄水孔。

2、墙底最下一层砌筑时，将片石的大南朝下，而后上面石块利用其自然形状与下层石块相互交错的衔接在一起，做到犬牙交错、搭接紧密。砌时，每一块片石先铺砂浆，而后安放石块，经左右揉动几下，再用手锤轻击，将下面砂浆挤密实。在已砌好的片石侧面继续安砌时，除座浆外并在相邻石块侧面铺抹砂浆，瑞砌片石，并向下面及抹浆的侧面用手挤压，用锤轻击，将下面和侧面的砂浆挤实，挤出的砂浆刮起再用。分层内各层石块的砌缝尽可能错开，分层与分层间的砌缝要错开，且错开距离要大于8cm。

3、砌体较长时间时采用分段分层砌筑，但两相邻工作段的砌筑高差一般不超过去时1.2m;分段位置尽量设在沉降缝或伸缩缝处，各段水平砌缝确保一致。 4、浆砌镶面石时，先根据接砌部位的情况，估计所需的石块形状、大小，然后选石，不垫砂浆进行试砌，再根据试砌情况找出石块中碍事的大棱角，用大锤打掉，用手锤打击小棱角，用凿子凿击底面放不平或影响上部接砌的突出部分，然后铺上砂浆，将石块翻回，用小撬棍将石块拨正，使两边灰缝合适。如石块较小，用手锤轻轻敲击，如石块较大，用手左右揉动，使灰缝挤实。

5、设置沉降伸缩缝时，根据设计规定的位置，采用跳段砌筑的方法，使相邻两段砌石高度错开，并在接缝处做一个外露面，挂线砌筑，达到又直、又平。沉降伸缩缝在施工中要控制其垂直，且缝两侧砌体表面需要平整，不能搭接，同时，接缝中按设计要求填塞沥青麻絮，防止砌体漏水。

6、砌筑上层砌块时，避免振动下层砌块。砌筑工作中断后恢复砌筑时，对已砌筑的砌层表面加以清扫和湿润。

7、砌体外露面勾缝采用平缝法进行。先用水将砌体浇洒湿润再勾缝，按“自上而下：的顺序先勾水平缝后勾坚缝。勾水平缝时用长溜子将灰浆压入缝内，自左向右随压随勾，勾完一段后，溜子自左向右在缝内溜压密实、平整，使其深浅一致。勾坚缝时用短溜子在灰板上将灰刮起，然后勾入竖缝中，塞密、压平。最后用扫帚用扫清余灰。

(2)、防护工程施工质量控制要点

1、所采用材料规格和质量符合规范要求。

2、所使用砂浆的配合比符合试验规定。

3、砌体分层错缝，浆砌时坐浆挤紧，嵌填饱满密实。

**路基路面检测实训报告篇四**

路面是在路基顶面的行车部分用各种混合料铺筑而成的层状结构物。路基是路面的基础，坚强而又稳定的路基为路面结构长期承受行车荷载提供了重要保证。路面结构的铺筑则一方面隔离了路基。使之避免了直接承受车辆和环境因素的破坏作用，确保路基长期处于稳定状态；另一方面，铺筑路面后，提高了平整度，改善了道路条件，从而保证车辆能以一定的速度、安全、舒适而经济地在道路上全天候通行。而这次我们为期五天的实习，让我更加深刻的了解到了路基路面方面的更深层次的东西，有了一个更加系统完整的知识体系。下面是我在这几天来对路基路面知识的某些方面的一些认识和总结。

路基是公路的重要组成部分，是按照路线位置和一定技术要求修筑的带状构造物，承受由路面传来的荷载，应有足够的强度、稳定性和耐久性。路基的强度与稳定性，受水、温度、土质等客观因素影响，同时也受行车荷载的作用，路基设计、施工方法及养护方法是否正确等人为因素制约。

1．1特征：路基整体或局部不均匀沉降；路基纵横向开裂；路基滑动或者边坡滑坍。

1．2成因：工程地质条件不良，原地面比较软弱（如泥沼地段等）若填筑前未经换土或软基处理，易形成压缩下沉或挤压位移；

工程地形条件复杂，当路堤穿过沟谷时，沟谷中心填土最大，向两端逐渐减低，由于填土高度不同而产生不均匀下沉；水文气候等因素，降雨量过大、洪水、冰冻、积雪或温差过大，都可能使高填路堤产生不均匀下沉；路堤填料，若填料中混入种植土、腐殖土或泥沼等劣质土，或土中含有未经打碎的大块土或冻土等，填石路石料规格不一，性质不匀，乱石中空隙很大，在一定期限（例如雨季）可能产生局部明显下沉；

设计方面，如断面尺寸不合理，边坡取值不当，排水、防护与加固不妥，未对高填路堤进行稳定性验算，且施工工艺、填料未作特别要求说明；施工方面，填筑顺序不当，未在全宽范围内分层填筑，填筑厚度不符合规定，填料质量不符合要求，水稳定性差，原路边坡没有去除植被、树根，未做台阶处理；不同性质的填料混填，因不同土类的可压缩性和抗水性差异，形成不均匀沉降，路基填料含水量控制不严，又无大型整平和碾压设备，使压实达不到要求；施工过程中未注意排水，遇雨天时，路基积水严重，无法自行排水，有的积水浸入路基内部，形成水囊，晴天施工时也未排除积水控制含水量就继续填筑，以致造成隐患，施工单位责任心不强，自检控制不到位。

2．1、设计方面

做好地质勘探调查对路线经过的地形、地貌、水文地质条件进行详细探查，尤其要对特殊路基段提供详细的设计资料，地表不良路段，设计可考虑换土或掺白灰、水泥及铺设土工布等措施。

确保路基最小填筑高度路基最小填筑高度必须保证不因地面水、地下水、毛细水及冻胀作用的影响而降低其稳定性，按照路基设计规范要求，根据土基干湿类型及毛细水位高度，确保路基最小填筑高度，当路基填筑高度受限制而不能达到规范规定时，则应采取相应的处治措施，如：换填砂砾、石渣等透水性材料设置隔离层或修筑地下渗透沟等以避免地面积水和地下水浸入路基，影响路基工作区内的土基强度与稳定性。土质挖方路基，须换填不少于60cm砂砾，石质挖方路基，须设置30cm砂砾垫层，横向排水不畅路段要加设盲沟。

明确路基填料质量标准要求在各级公路工程施工图设计中，必须明确不同填高内路基填料的cbr值（最小强度）及最大粒径要求。种植土、腐殖土、淤泥冻土及强膨胀土等劣质土严禁直接用于填筑路基。砾（角砾）类土应优先选作路床填料，土质较差的细粒土可填于路堤底部。

完善路基综合排水设计县级以上公路工程设计中，必须遵循因地制宜，整体规划，综合考虑的原则进行路基纵、横向排水设计，避免造成路基两侧长期积水浸泡路基，使路基承载力下降面发生沉降变形。在村屯路段必须设置排水边沟，平坡路段边沟须设有纵坡，确保排水通畅。高填方路段采用集中排水措施，并与警示桩、防撞墙统筹考虑，要求在每20—40ｍ及主要变坡点处设置简易或永久性泄水槽。挖方段根据上边坡的汇水而积来设计截水沟，并考虑边坡土质和边坡，设置挡墙防止塌方，路基较低路段可以采取加设砂砾层及渗水盲沟，并加大、加深边沟等排水措施。

确保路基边坡稳定性高填、深挖路基的边坡应根据填料种类、边坡高度和工程地质条件等规范确定，高填路堤必须进行路基稳定性验算。填方边坡过高时，可考虑在边坡中部加置边坡平台。

积极采用路基综合防护形式积极推行植物防护与硬防护相结合的综合防护形式，在比较稳定的土质边坡采用种草、铺设草皮、植树等植物防护措施。岩体风化严重、节理发育、软质岩石、松散碎（砾）石土的挖方边坡以及受水流侵蚀，植物不易生长的填方边坡可采用护面墙、砌石等工程防护措施，沿河路基、受冰侵害和冲刷路段采用挡土墙、砌石护坡、石笼抛石等直接防护措施。

2．2、施工方面

做好施工组织设计，合理安排施工段的先后顺序，明确构造物和路基的衔接关系，对高填方段应优先安排施工，在施工中以施工组织设计为龙头，根据施工现场的实际情况，合理调配人员、设备，是保证高填方路基施工质量的重要环节。

做好施工前的准备工作，开工前要认真审阅设计文件，详细了解各段的填、挖情况，地质情况，填、挖土质和调配情况，对重要地段要作重点勘察，进一步核对设计资料，发现设计文件中有误及时上报业主，妥善处理。

认真清除地表土不良土质，加强地基压实处理，地表植被、树根、垃圾、不良土质（盐渍土，膨胀土等）必须予以清除，同时应加大地表的压实密度，采用大吨位振动压路机处置。

填筑路基前，首先，必须疏通路基两侧纵横向排水系统，避免路基受水浸泡。特别是地基土为黄土、粘土等细粒土，在干燥状态下（最佳含水量）结构比较强，有较强承载能力，一旦受水浸泡，将易形成翻浆或路基沉降，因此做好路基施工前排水畅通尤为重要，工程监理和施工质量自检人员应认真监督；其次，要严格选取路基填料用土。路基填料确定前，需进行土质分析、cbr值、标准击实等试验，对于种植土、腐殖土、淤泥、强膨胀土等劣质土和cbr值、最大粒径不能满足规范要求的材料，不能用于路基填筑；再则，路基填筑前还要根据设计进行施工放样，建立半永久性的临时水准点和坐标点并做好记录。路基坡脚放样一定要准确，确保路基宽度满足设计要求，路基坡角范围内，要求清除杂草、树根、淤泥等，并进行整形碾压，压实度须达到规范要求。旧路加宽、半填半挖段做好宽度不小6ｍ的向内倾斜的台阶。

填石路基与鸡爪形地段路基施工，可利用重型夯实设备进行强夯处理，或将土工隔栅（土布）水平分层布置在填石路堤内，防止或减缓细料在填料空隙中的流动。

路基施工必须分层填筑，分层碾压，严禁路改工程中滚填，一般路段压实度不得大于30cm，构造物两侧（桥涵头处理）松铺厚度不得大于20cm。不同性质的土不能混填，同一种土填筑厚度不能小于50cm（两层）。路基填筑须全幅填筑，一次到位，严禁帮宽。碾压过程中，要控制好含水量，压实度达到规范要求后，方可进行后续施工，压实度检测每层20xx㎡（不足20xx㎡按20xx㎡计）不少于4点。根据不同填土类型和压实厚度，选择好压实设备，对于砂砾土振动压路机具有滚压和振动双重作用，效果较好。

路堑施工要保证排水畅通，对上坡施工时，应注意确保坡体的稳定性，避免欠挖或超挖现象发生。石方爆破尽量采用中小炮，光面爆破的方法，避免大规模爆破形成松散面积过大，坡体失稳，机械开挖时，边坡应配以平地机或人工修整。路床顶面如有超挖，应清除松方并采用透水性材料进行回填，并认真碾压，压实度按路床项目标准进行控制。

路基施工中，按照设计要求首先做好排水工程以及施工场地附近的临时排水设施，以保持路基能经常处于干燥、坚固和稳定状态。路基顶面做成2%~4%横坡，以便于表面水及时排出。

路基土石方施工时或完工后，应及时进行路基防护工程施工和养生。各类防护与加固应在稳定的基础或坡体施工。防护工程的砂浆、混凝土，应采用机械拌和，随拌随用，并注重做好养生。

高速公路排水设计对于高速公路路基的稳定性及路面的使用寿命都有显著影响，本文通过哈市绕城高速公路设计、施工的实际情况，提出了切实可行的设计思路，以便更好地为高速公路建设服务。

高速公路排水设计对于高速公路路基的稳定性及路面的使用寿命有着显著的影响。高速公路排水设计应包含以下两个方面的内容：其一是要考虑如何减少地下水、农田排灌水对路基稳定性及强度的影响，一般称之为第一类排水；其二是要考虑如何将路表水迅速排出路基之外，最大限度地减少雨水对路基、路面质量的影响，减少因路表水排水不畅或路表水下渗对路基、路面结构和使用性能产生的损害，这称为第二类排水。

第一类排水设计通常采用适当提高路基最小填土高度或在路基底部设置隔水垫层等办法。施工期间一般都考虑在施工前开挖临时排水边沟，排除施工期地表水并降低地下水，同时在路基底部掺加低剂量石灰处理，设置40cm厚的稳定层等。采用这一系列措施可起到事半功倍的\'效果。

第二类排水设计一般包括：

（1）通过路面横坡、边沟、边沟急流槽等，将路表水迅速排出路基以外；

（2）设计中央分隔带纵向碎石盲沟、软式透水管及横向排水管，将施工期进入中央分隔带的雨水及运营期中央分隔带的下渗水迅速排出路基之外；

（3）设计泄水孔以迅速排除桥面水；

（4）设计中采用沥青封层、土路肩纵横向碎石盲沟或排水管，将渗入路面面层的水引出路基之外。

综上所述，结合哈市绕城高速公路在设计以及施工中出现的问题谈一点自己的体会。

边沟设计在高速公路排水设计中占有很大的比重，设计人员都给予高度重视，但在设计过程中往往会忽视一些施工中的问题，如边沟的尺寸不考虑具体情况，死搬硬套有关规范、规定；又如施工单位大都未能按有关设计要求将原地表土、河塘清淤土等弃土运送至取土坑内用于复垦还田，而是弃放于路线两侧河塘中，造成部分河塘无法将路基水排入。另外由于沿线农田为分户承包，当地乡镇为了减少地方矛盾的产生，常常要求增加、改移和调整小型构造物设置位置。还有一点就是设计中没有充分考虑利用高速公路施工中超宽填土土方等。

1．1边沟尺寸选定

边沟的排水能力主要取决于以下几个设计参数：边沟底流水坡度、边沟截面尺寸、形状、边沟的表面粗糙程度。

依据黑龙江省高速公路设计及公路排水设计规范要求，高速公路的边沟一般采用边坡为1∶1的梯形明沟，因此，可采用《公路设计手册路基》中梯形断面沟渠的水力计算公式计算梯形排水边沟的排水能力：

q=wc

式中：q—流量；

w—边沟断面面积；

c—流速（谢才）系数；

r—水力半径；

i—边沟沟底纵坡。

根据高速公路所处地理位置，采用哈市历史最大时降雨量，以流入边沟的水不溢出边沟为限，并假设哈市绕城高速公路的路基平均填土高度为3.5m，由此，汇水带宽约为23m，则可依据不同的边沟沟底坡度、不同的边沟底宽（或边沟截面积）的排水能力，计算出所能承受的路面排水最大长度。哈市绕城高速公路一般每公里设置三道涵洞，即300m左右有一道涵洞，也就是说路面排水长度一般在100m～200m之间。

通过分析、计算确定，哈市绕城高速公路边沟采用50cm的梯形边沟即可满足路基排水需要。

1．2边沟设计的原则

（1）一般路段的路基边沟设计原则：以填筑式边沟为主，尽量减少路基边沟积水现象的发生。这主要是吸取已建成的高速公路中的教训：1部分路段在汛期内路基水不能及时排除。2地方群众干扰路基水排入灌溉涵洞内。

（2）路基边沟纵坡的要求：根据交通部部颁《公路路基排水设计规范》要求，采用浆砌片石修筑的边沟为满足排水需要，边沟纵坡应不小于0.12％，由于本项目位于丘陵岗区和冲积平原区，原地形既有较大起伏又有部分平坦地段，本着既要解决路基排水问题，又要经济合理的原则，确定路基排水边沟沟底纵坡一般情况下不小于0.15％。

（3）对于边沟水进入涵洞及跨越通道等情况的处理：沿线设置的涵洞有排涵、灌涵和灌排两用涵。对于需排入排涵的边沟，其边沟底标高不低于涵洞中心的标高；需排入灌涵的边沟，其沟底标高不低于涵顶标高；而对于灌排两用的涵洞应按灌涵要求设置，特殊情况时可适当降低。为防止冲刷涵洞，原则上采用边沟急流槽连接边沟和涵洞洞口。一般情况下边沟尽量少穿越通道，当排水需通过通道排入涵洞时，应优先采用边沟盖板涵，特殊情况下可采用边沟倒虹吸穿越通道。

（4）对边沟标高及纵坡方向的问题：根据路线纵断面和沿线自然地形情况综合确定，通常以沿线自然地形为主确定排水方向。边沟底标高控制应以该段路肩边缘最低点标高以下大于1.7m为宜，原因是考虑到路线中央分隔带横向排水管不能因边沟积水而引起倒灌。对于个别特殊路段不能满足1。7m要求的，可放宽至1.4～1.5m，若另一侧边沟较低时应优先采用单侧布设横向排水管。

（5）对于挖方段边沟：考虑到中央分隔带横向排水管排水要求，边沟底标高不低于路肩标高1.2m，同时要求边沟纵坡不小于0.5％。施工期要求各施工单位必须首先在挖方段边坡顶开挖截水沟以防止路基外侧水进入路基，并且应做好挖方段本身临时排水沟的设置工作。

高速公路中央分隔带排水设计主要为排除中央分隔带内积水，可分为施工期间和道路营运期下渗水的排除。

施工期间排水量取决于最大瞬时降雨量及中央分隔带的汇水面积。一般情况下，由于高速公路中央分隔带内设置有通讯、监控用管线的人手孔，因此，中央分隔带排水长度应为两个人手孔之间的间距，一般路段的最大间距为180m。

扬州市历年最大瞬时降雨量为28.8mm/10min，根据本次设计中央分隔带宽为2m，计算出中央分隔带施工期需要的最大排水能力为：

q=aγ=2×180×0.0028.8=1.0368m3/s

式中：a—中央分隔带汇水面积；

γ—最大瞬时降雨量

横向排水管的排水能力按长管自由出流的流量计算公式进行计算：

式中：k—流量模数，与管道断面形状、尺寸和粗糙度有关；

h—水头高度；

l—横向排水管长度

由以往高速公路设计经验可知，高速公路横向排水管长为15m左右，横向排水管坡度为2％，采用以上公式 计算出施工期最大瞬时降雨量时所需要的横向排水管管径为255mm。如果按有关排水设计规范要求50m设置一道横向排水管，即排水长度缩短为50m，则需要的横向排水管管径为75mm。

但在实际施工过程中存在许多问题，如中央分隔带是在基层施工后进行开挖施工的，开挖的边沟表面粗糙，沥青不易粘结牢固，不能形成均匀、无破损的防渗层。土工布因有接缝，不能形成整体而达到完全不透水的程度。因此，当盲沟积水时侧面仍将无法阻止水渗入路基。

由于施工质量不易控制，造成横向排水管标高误差或产生淤塞，从而使上游横向排水管排水不畅，大量的水流向最低处，而最低处的横向排水管由于设计时包裹无纺土工布或产生淤塞，使排水能力严重不足，从而导致下游中央分隔带积水严重，有的下雨后几天中央分隔带仍有积水，使路基长时间浸泡，影响了路基、路面的强度。

由于通讯、监控管线人手孔的设（下转第9页）（上接第13页）置阻断了中央分隔带排水，造成中央分隔带积水或积水渗入人手孔。

为了解决这些问题，采用以下办法处理：对于设计底坡小于0。3％的，采用锯齿形纵向矩形碎石盲沟，并于盲沟底部设置软式透水管和每隔30～50m设置集水槽汇集中央分隔带雨水或渗水；根据以上计算，中央分隔带每隔30～50m设置一道横向排水管，将盲沟中的水排出路基以外；在中央分隔带内设置2cm厚水泥砂浆层、沥青防渗层及土工布防渗层，防止中央分隔带中水从侧面向路基渗透。

3路面渗水的排水设计

沿路面边缘设置由透水性填料集水沟、横向出水管和过滤织物（土工布）组成的路面边缘排水系统。

通过设置沥青封层、土路肩纵横向碎石盲沟和排水管，将渗入路面面层的水引出路基之外。由于通过沥青面层下渗的水量有限，考虑到排水路径的限制，因此，设计中采用每10m左右设置一道ф5cm横向排水管以确保路面下渗水的排除。

公路景观设计是指公路线形及其构造物应有美观的造型，与周围环境充分协调，从而构成优美的自然画面。然而任何一条公路的修建，从选线、勘测设计、土石方开采到施工的整个过程中，难免对沿线自然和人文景观产生一定的影响，但以最小影响，达到最大限度的保护，使各种景观和公路工程结构物达到有限的协调，是完全可以做到的。与此同时，在公路修建的全过程中，应把建立新的公路交通景观作为一项常抓不懈的任务。

工业发达国家非常重视公路环境美化、绿化和景观设计，如1965年，美国制订了《公路美化规定》；1976年，日本制订了《公路绿化技术基准》；1975年，原苏联制订了《公路建筑和景观设计规范》等等。世界上大多数国家，在公路工程技术标准、设计和施工规范中，都有关于公路景观设计方面的技术规定。

高等级公路车速高，通行能力大，行车道较多，设有中央分隔带，采用立体交叉，控制出入，同时具有较为完善的安全防护设施，所以做好高等级公路的景观设计，结合自然、经济条件及公路与通过地区的自然、人文景观相协调具有更为重要的意义。公路景观设计应力争使自然景观与公路工程结构物达到有限的协调，建立起新的完整的公路景观系统。所以，公路景观设计应从使用者的视觉、心理出发研究公路的功能、美观及经济的一致性，同时应综合考虑以下几个方面。

通视

要求路线各组成部分的空间位置配合协调，使司乘人员感到线形流畅、清晰、行驶舒适安全。

导向

建立一个区域性的视觉系统，使司机在视觉所及的范围内，能预见到公路方向和路况的变化，并能及时采取安全的行驶措施。

协调

使公路线形及沿线设施与沿途空间景观环境相协调。

绿化

利用绿化来补充和改善沿线景观。公路景观包括路线和行车道，各种桥梁和沿线建筑，路侧和中央分隔带绿化，装饰和其它设施等，公路景观应形成统一的建筑群体，在保证全路统一建筑风格的同时，不同路段上的景观还应具有各自的特色。

1）选线应全面考虑环境要素

2）公路景观造型

（1）路线空间造型

（2）路基立面和断面造型

（3）交叉口造型

（4）结构物景观造型

（5）服务性设施造型

3．高等级公路的景观设计

1）公路线形及其构造物

2）充分利用公路通过地带附近的景观空间

3）公路所形成的带状景观应与沿途空间景观环境相协调

4）景观设计应防止造成视觉污染

在这次实习中，我们将书本上的东西与实际相结合，又向经验丰富的指导教师许老师和工地师傅请教了很多平时不明白的问题，获益不浅。希望以后能经常进行这样是实习，这样我们才能学到更多的东西。

我们的实习虽然已经结束，我的心也在不停地跳跃着，朋友们，来吧！建筑工地虽说杂乱无章，但正是这些杂乱无章合奏了一支强悍有力的交响乐，唱响祖国大地。相信祖国的建筑事业明天更美好。

**路基路面检测实训报告篇五**

唐津高速公路(津塘公路-荣乌高速)、京台高速公路(河北段)

20xx年6月9日-20xx年6月10日

实习是道路桥梁专业学生最基本的实践性教学环节，因为这个专业实践性非常强。通过现场实习，观察施工现场，了解施工流程，认识施工机械，掌握施工方法，自我检验课堂学习效果，将理论与联系实际，把课本上的知识运用到施工现场，以加深我们对《路基路面工程》这门课程知识的理解，加强我们的实践能力;在施工现场我们可以了解一些自己感兴趣的问题，无论是学习上的还是有关个人今后发展方面的问题，通过询问现场指导老师或者施工技术人员，解决自己的疑惑，能为自己今后的发展方向提供一些帮助，更重要的是，能够通过实习，激发学生对道路桥梁专业的热爱，为将来投身到路桥建设的浪潮中做好准备。

1. 20xx年6月9日，津塘公路-荣乌高速路段。

唐津高速(津塘公路-荣乌高速)改扩建工程于20xx年正式开工，采用“边运营、边施工”的施工组织方案。该路段起于唐津高速公路与津塘高速公路互通式立交引路南侧，终于荣乌高速公路互通式立交东侧，路线全长43.946公里，由双向四车道扩建为双向六车道，设计速度120公里/小时，路基宽34.5米。路基采用“两侧拼接为主，局部分离”的方式进行扩建，旧路路基部分采用路肩削坡、加设排水垫层、注浆加固等处理方案。加宽部分路面结构：4cm沥青马蹄脂碎石(sma-13)+6cm中粒式沥青混凝土(sup-20)+8cm粗粒式沥青混凝土(ac-25)+12cm沥青混凝土冷再生或沥青碎石(atb-30)+18cm水泥稳定碎石+18cm水泥稳定碎石冷再生+20cm石灰粉煤灰土，总厚度86cm。

2.20xx年6月10日，京台高速公路廊坊段(永清县境内)。

京台高速公路廊坊段起于广阳区火头营，止于安次区穆家口(冀津界)，路线全长53公里，于20xx开工建设，为河北省唯一一条双向八车道高速公路，设计时速120公里/小时，主线路基宽42米，本标段除收费站采用水泥混凝土路面外，其余均采用沥青混凝土路面，路面结构为上面层4厘米细粒式密级配(sbs)改性沥青混凝土(ac-13c)，sbs改性沥青防水层，中面层6厘米中粒式密集配(sbs)改性沥青混凝土(ac-20c)，下面层12厘米密集配沥青稳定碎石(atb-25)，基层为2层19厘米水泥稳定碎石，底基层为20厘米级配碎石，路面总厚度80

厘米。水泥混凝土路面仅用在收费站广场，路面结构为面层28厘米水泥混凝土板，基层19厘米贫混凝土，19厘米水泥稳定碎石，底基层为20厘米级配碎石，路面总厚度为86厘米。

1. 20xx年6月9日，津塘公路-荣乌高速路段。

我们到达津塘公路-荣乌高速路段时，施工队伍正在有条不紊地进行6cm中粒式沥青混凝土(sup-20)中面层的摊铺，对于高速公路，在进行正式铺筑前，首先必须在正式的线上铺筑100～200m试验段，铺筑试验段绝不是一种形式，必须达到要求的目标。由于我们对这种材料比较熟悉，我们很快把目光转移到路面上的各种机械上，其中摊铺机最吸引我们了，摊铺机在缓慢的摊铺过程中，时刻有工作人员在摊铺机处将金属探测针的插入式数显温度计测量沥青的温度，石油沥青加工及沥青混合料施工温度应根据沥青标号及粘度、气候条件、铺装层的厚度确定。碾压温度则借助于金属改锥在路面上打洞后迅速插入温度计测量。

我们正在观察铺路机的同时，远处开来两辆运输车，一共有6辆车排队等候在摊铺机前方不远处。热拌沥青混合料应采用较大吨位的云料车运输，不得超在运输，以免对透层和封层造成损伤;运料车每次使用前后必须清扫干净，在车厢板上涂上一薄层防止沥青粘结的隔离剂或防粘剂，但不得有余液积聚在车厢底部，从拌和机向运料车上装料时，应多次移动汽车位置，平衡装料，以减少混合料离析，并在装满后用苫布覆盖保温、防雨、防污染，摊铺过程中运料车应在摊铺机钱100～300mm处停住，空挡等候，摊铺机推动前进开始缓慢卸料，避免撞击摊铺机。

施工现场有两台摊铺机前后错开十几米，成梯队方式同步摊铺，两幅之间大概有50mm左右的宽度搭接，并躲开车道轮迹带，上下层的搭接位置宜错开200mm以上，为了提高重载路面的压实度，首先要利用摊铺机进行初始压实，摊铺机必须缓慢、均匀、连续不间断地摊铺，不得随意变换速度或中途停顿，以提高平整度，减少混合料离析，摊铺速度应控制在2～6m/min的范围内，当发现混合料出现明显的离析、波浪、裂隙、拖痕时，应分析原因，予以消除。为提摊铺时的平整度，不能停下摊铺机，不能碰撞摊铺机。摊铺机应采用自动找平方式，下面层或基层可采用钢丝绳引导的高程控制方式，上面层应采用平衡梁或雪橇式摊铺厚度控制方式，中面层可根据情况选用找平方式，在这次实习中我没有看到上述几种方式，施工人员更多的是凭借经验。

在施工现场我们看到的最多的机械就是各样式的压路机了，各式各样的双钢轮及胶轮压路机有条不紊的跟在摊铺机后面不停地碾压。沥青路面施工应配备足够数量的压路机，选择合理的压路机组合方式及初压、复压、终压(包括成型)的碾压步骤，以达到最佳的碾压效果，高速公路铺筑双车道沥青路面的压路机数量不宜少于5台，施工气温低、风大、碾压层薄时，压路机数量应适当增加,无论是路基、基层还是面层，压路机在碾压时均要遵循“先低后高、先慢后快、先轻后重、轮迹重叠”16字方针。初压应紧跟摊铺机后进行，宜采用钢轮压路机静压1～2遍。碾压时应将压路机的驱动轮面向摊铺机，从外侧向中心碾压，在超高段则遵循由低向高处碾压。复压应紧跟在初压后开始，不得随意停顿，密级配沥青混合料复压宜优先采用重型轮胎压路机进行碾压，相邻碾压带应重叠1/3～1/2轮宽。对粗骨料为主的混合料，宜优先采用振动压路机复压，层厚较大时宜采用高频大振幅，厚度较薄时宜采用低振幅，以防止骨料破碎。当采用三轮钢筒式压路机时，总质量不小于12t，相邻碾压带宜重叠后轮的1/2轮宽，并不应小于200mm.终压应紧接在复压后进行。终压应选用双轮钢筒式压路机或关闭振动的振动压路机，碾压不宜少于2遍，至无明显轮迹为止。除此我还了解到为防止沥青混合料粘轮，对压路机钢轮可涂刷隔离剂或防粘结剂，严禁刷柴油。亦可向碾轮喷淋添加少量表面活性剂的雾状水，压路机不得在未碾压成型路段上转向、掉头、加水或停留。在当天成型的路面上，不得停放各种机械设备或车辆，不得散落矿料、油料及杂物。

沥青混凝土路面接缝必须紧密、平顺。上、下层的纵缝应错开150mm(热接缝)或300～400mm(冷接缝)以上。相邻两幅及上、下层的横向接缝均应错位lm以上。应采用3m直尺检查，确保平整度达到要求。采用梯队作业摊铺时应选用热接缝，将已铺部分留下100～200mm宽暂不碾压，作为后续部分的基准面，然后跨缝压实。高等级道路的表面层横向接缝应采用垂直的平接缝，以下各层和其他等级的道路的各层可采用斜接缝。

2.20xx年6月10日，京台高速公路廊坊段(永清县境内)。

京台高速公路连接我国华北、华中与东南沿海地区重要的公路运输大通道，便捷联系北京、天津及福州与台北等城市，在国家高速公路网中居重要地位。拟建项目是京台高速公路河北境段，也是京津冀环渤海地区、河北省高速公路网和京津冀高速通道的组成部分。

我们到达京台高速公路廊坊段(永清县境内)时，被眼前的壮观景象震惊了，这路基宽度快赶上天安门前的长安街了，与昨天一样，现场只有施工队伍在进行路面面层的摊铺，鉴于昨天了解到了路面施工的流程与施工工艺，我们把观察重

点放在了还未铺面层的基层上，作为河北省内唯一一条双向八车道高速公路，如此重要的高等级的道路一定有一些与众不同的地方。

我们首先看到的是基层为2层19厘米水泥稳定碎石半刚性基层，因为水泥稳定碎石需要在搅拌站进行级配搅拌后，再用罐车运抵施工现场，摊铺连续作业不停歇，如果一次性摊铺38cm厚的水泥稳定碎石拌合场的拌合能力达不到，所以要分成两层来进行摊铺。半钢性基层具有较高的强度和刚度，起着支撑面层的作用，并把由面层传下来的行车荷载垂直力扩散到垫层和土基，所以施工及运营过程中一定要保持半刚性基层的`整体性。沥青路面各类基层都必须喷洒透层油，沥青层必须在透层油完全渗透入基层后方可铺筑，透层油要渗透入基层并能起到固结、稳定、联结、防水等作用，基层上设置下封层时透层油不能省略，气温低于10℃或大风天气，即将降雨时不得喷洒透层油。用于半刚性基层的透层油应紧接在基层碾压成型后表面稍变干燥，但尚未硬化的情况下喷洒。

由于我们对中面层中粒式密集配(sbs)改性沥青混凝土(ac-20c)材料不了解，因此我们第一时间向老师了这种材料的优点、应用情况及其施工注意问题，sbs改性沥青混凝土具有很好的耐高温、抗低温能力，较好的抗车辙能力，改善沥青的水稳定性，提高路面的抗滑能力，增强路面的承载能力，减少路面因紫外线辐射而导致的沥青老化等优点，在高等级公路已得到广泛的应用。sbs改性沥青混凝土的施工关键是原材料的控制和组成设计，并采用合适的施工工艺。sbs改性沥青是在原有基质沥青的基础上，掺加2.5%、3.0%、4.0%的sbs改性剂，改性后的沥青，与原沥青相比，其高温粘度增大，软化点升高。在良好的设计配合比和施工条件下，沥青路面的耐久性和高温稳定性明显提高。

在实习过程中我们还看到了还未修葺排水沟，路基路面的排水设施关乎整个道路的稳定性及其强度，直接影响到道路的使用寿命，因此要整体规划根据地区降雨量设置合理的排水方式，将路基范围内的土基湿度降低到一定的范围内，保持路基路面常年处于干燥、中湿状态，确保结构的强度和稳定性，以避免积水，特别是路面积水，以延长和确保其正常使用寿命，避免公路结构受水的危害。

在这次现场实习过程中，我学到了很多知识。实践是检验真理的唯一标准，同样实习过程中检查了我的听课质量，找到了自己的不足之处，通过施工现场的近距离的观察、实习，使我对路基路面工程的施工管理有了更加全面的认识，掌握了一些具体的施工知识，向学长了解了一线技术员的晋升方向及其发展前途; 我也深刻的体会到工程施工是一个艰苦的行业。

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