

最新公路安全评价报告评审意见 公路工程实习报告(模板5篇)

随着个人素质的提升，报告使用的频率越来越高，我们在写报告的时候要注意逻辑的合理性。掌握报告的写作技巧和方法对于个人和组织来说都是至关重要的。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。

公路安全评价报告评审意见篇一

吴进朴

一、实习目的：

通过对西柞高速公路、永咸高速公路的实地实习认识，使我们对高速公路的路基处理、沥青路面的施工、道路的设计、公路桥梁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。

二、实习时间：

20xx年5月27日 6月10日

三、实习地点：

西柞高速公路、永咸高速公路的部分施工工地

西安至柞水高速公路起于西安绕城高速公路南段曲江互通式立交，止于柞水县九里湾，路线全长64.714公里。

永寿至咸阳公路是国家规划的西部大通道银川至武汉高速公路在陕西省境内的重要路段，也是陕西省公路主骨架的重要

组成部分，是全国12条公路勘察设计典型示范工程之一。本项目是在建的凤翔路口至永寿高速公路向东延伸段，已建成的西安至咸阳高速公路向西延伸段，途经西安咸阳国际机场。

四、实习内容：

路基部分

路基的实习主要在永咸高速公路的部分施工工地包括了地基处理、路堤、桥涵等内容。

1. 路基处理：

该路段位于湿陷性黄土地区，处理办法就是换填土法。就是将上面80公分路床范围内的多余的土全部挖掉，然后分层回填上50公分的素土，上面是沙粒。但是这种情况很不好的一点就是沙粒遇到水之后，水还会下渗到路基的黄土上，破坏了了其稳定性。于是对原设计进行了变更，就是将原来80公分的土挖掉，先进行全段碾压，碾压后回填上40cm素土，再上面40cm 5%的石灰土，然后在两侧设计盲沟。

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。对比二者机能后，该路段全部强夯处理。处理方法工序是：首先进行清表；然后就是按照设计要求打网格，进行土方调配设计；最后确定机械的夯实机能(120吨米，60吨米)。

另外，对结构物的处理。由于湿陷性黄土对结构物会有很大的影响，处理方法就是先把基坑开挖，然后用大吨级机械进行强夯，保证结构物安全。

对于路堤的处理，用碾压夯实法。其机理是：土是三相体，土粒为骨架，颗粒之间的孔隙为水分和气体所占据。压实的目的在于使土粒重新组合，彼此挤紧，孔隙缩小，土的单位重量提高，形成密实整体，最终导致强度增加，稳定性提高。

方法是先原地面进行碾压，用环刀法测定密实度；再进行分层填土碾压，用灌沙法测密实度。压实是应注意：在机具类型、土层厚度及行程遍数已经选定的条件下，压实时操作时宜先轻后重、先慢后快、先边缘后中间(超高路段等需要时，则宜先低后高)。压实时，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。

土方施工的工序是：粗平——放样——打灰线——精平——测压实度。

碾压机械采用羊足碾压实。

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1.5~2.0 km/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3 km/h；轮胎式压路机为5 km/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3 km/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。

公路安全评价报告评审意见篇二

尊敬的领导：

很遗憾这个时候我向单位提出辞职，并写出这份辞职报告。来到这里也快x个月了，单位的气氛就像一个大家庭一样，同事和领导都对我很好，在这里学了不少东西东西。

在这三个多月的工作中，我确实学习到了很多东西。然而在工作上感觉没什么建树。我开始思索，我是否适合这份工作。我觉得自己付出太少，不能心安理得地拿这样一份薪水，不过我又向往得到高薪，一方面缓解未来生活的经济压力，另一方面希望找个离家近一点的公司，照顾到父母。

我也很清楚这时候向单位辞职于单位于自己都是一个考验，单位正值用人之际，目前正有项目开发中，所有的前续工作在单位上下极力重视下一步步推进。也正是考虑到单位今后在各个项目安排的合理性，本着对单位负责的态度，为了不让单位因我而造成失误，我郑重向单位提出辞职。在目前这个项目中，我做了前期的界面设计，对于不能参加程序开发，我表示遗憾。

离开这个单位，离开这些曾经同甘共苦的同事，确实很舍不得，舍不得同事之间的那片真诚和友善。

年月**日

公路安全评价报告评审意见篇三

根据县人大常委会主任会议安排，4月下旬以来，组成专题调查组先后深入到县交运局、养路段、路政大队、铁溪镇、沙溪镇等部分乡镇及路段，通过现场查看、专题座谈、走访调查的方式对我县农村公路养护管理情况进行了专题调研，现将调查情况通报予后，供领导和相关单位参考。

近年来，随着我县农村公路建设的快速发展，养护里程不断增加，截止目前，农村公路养护里程达3000多公里，县道371公里、乡道(含联网路)523公里、村道2218公里，其中：县道纪红路19.9公里、火(炬)杨(柏)路12.3公里属于沥青路面，其余县、乡道为混凝土路面。我县对农村公路的养护管理坚持“统一领导分级负责”的原则落实管养责任，农村公路硬化后，县人民政府与乡镇人民政府签订养护管理责任书。县道公路由县养路段挤占省道养护资金进行专养，村道公路由村委会自行组织养护，均无专项养护资金；乡道公路由辖区乡镇养护，由县财政每年按1000元/公里补助专项养护资金到乡镇。道路养护标准是使公路经常处于良好的技术状态。

通过行之有效的管理，我县农村公路正逐渐由规模速度向质量安全效益型转变、由整体推开向重点突破转变、由以建设为主向建管养运并重转变。先后创建了广纳镇、民胜镇2个养护示范乡镇，创建了159公里文明路，重点打造县道路2条，乡道路6条。绿化道路100公里，栽植行道树153.5万株，完成绿带整形、麦冬和草皮栽植共48万平方米，“森林走廊”已初具规模，公路形象大幅提升。

尽管我县农村公路养护管理工作取得一定成绩，一线作业养护人员基本能够疲于完成日常清扫保洁任务，但也还存在着许多困难，甚或较为严重的问题，亟需高度重视并加以解决。

(一)农村公路养护管理机构不健全。县农村公路办公室编制12人，在编人员仅2人，差编差人较多，其主任非科局级设

置，进而变相地成为县交通运输局内设股机构之一，工作开展难度大，未起到应有的统筹作用。乡镇交管站除中心镇外，大多无机构、无牌子、无专职人员，绝大部分专兼职人员年龄老化、缺乏专业技术，行业政策不能有效执行。县养路段由于事业单位进入门槛设置过高，而差编差人140多人，致使一线作业人员养护任务增大，养护热情有所下降。

(二)农村公路养护管理投入严重不足。由于我县地质结构复杂，农村公路里程长、地质灾害多，养护任务重，养护成本较大，农村公路仅仅落实了乡道路由县财政每年按1000元/公里补贴到乡镇组织养护，县道、村道公路没有任何资金来源。必要的农村公路养护设备如挖掘机、清扫车等也急需添置。

(三)农村公路失养面较大。列入农村公路养护管理计划的公路由于人力、财力不足因素，养护管理尚且不完全到位，全县还有近一半的农村公路没有列入养护管理计划，或因质量较差迟迟未予通过验收，或因验收后即出现严重水毁等自然破坏，或因安保设施不足隐患较多，或因养护难度较大而力量欠缺等等。

(四)农村公路被损毁占道严重。一是治超执法工作注重罚款而未予卸货造成超限超载运输车辆长期碾压路面而致人为路损严重，近三年(20xx□20xx□20xx年)所得非税收入共670万元，远不能抵消路产损失，得不偿失；二是一些干线公路沿线采砂采煤、堆码占道、污染路面严重，如通前路就有50处砂石料场和砖厂，崩(口塘)一万(山寺)路就有10处煤矿砖厂，其中4处煤矿直接穿路而过或借道出煤；三是一些集镇如新场、青浴、三溪、永安等逢当场天摊点占道严重，影响运行。这些都极不利于公路的养护管理。

(五)部门养护管理履职较差。国务院办公厅国办发(20xx)30号文件《关于加强车辆超限超载治理工作的通知》明确了九部委职责，但真正贯彻文件履职到位的部门并不多，尤其是公安交通管理部门未与交通主管部门形成联动治超执法机制，

造成路损抛洒严重。县国土、经信、安监、水务、工商、税务、交通等部门与辖区乡镇未形成合力，未从根本上研究打击取缔违法采砂、采煤和在公路沿线建控区违法建房活动，导致堆码占道严重。这些也严重影响了农村公路的养护管理。

针对我县农村公路养护管理存在的问题，借鉴外地养护管理的成功经验，现提出如下几点建议。

一是要理顺监管体制。强化县农村公路管理办公室职能职责，发挥其对全县农村公路应有的统筹协调监管职能；配齐配强乡镇交管站人员，确保其有机构、有牌子、有人员，探索实行乡镇交管站由县交运局垂直管理的模式，实行高效一体化管理；改革路政执法非税收入任务下达体制，试行非税收入实收实报的入库机制，解决其后顾之忧，专心致志地抓治超护路工作。

二是要建立长效考核机制。农村公路养护管理工作战线长，任务重，涉及的部门多，需要各级各部门协同作战，应将农村公路的养护管理纳入政府年度目标考核，进一步明确各部门和乡镇职责，强化养护人员责任意识，并层层签定目标责任书，实行考核激励机制、奖惩挂钩，逗硬督查，重点突破，整体推进，持续有效地推动农村公路养护管理活动，并做到常态化、制度化。

三是要保障必要的投入。做好农村公路的养护管理工作，财力是保障，必须多渠道争取资金投入，随时与上级部门联系沟通，争取更多的养护补助资金。并按照国家下达的养护补助资金标准“7351”（即县道每年7000元/公里，乡道每年3500元/公里，村道每年1000元/公里）纳入县级财政预算，保证及时拨付到位。抓紧建设机械化养护中心，添置挖掘机、清扫车等必要的道路养护设备。及时拨付自然灾害路损修复资金，保证大的塌方和严重水毁路段及时修复，便于管养。

四是要加大部门执法力度。县人民政府要定期、不定期地组

织交通、公安、国土、水务、经信、安监、工商、税务等部门和辖区乡镇集中开展公路沿线“四违”（即违法采砂、违法采煤、违法搭建、违法占道）清理整顿工作，定期通报，标本兼治，重拳出击，确保整治效果。进一步落实辖区乡镇主体责任，加强对公路沿线建控区“四违”行为的源头管理，并积极配合部门监管执法。认真落实国务院办公厅国办发(20xx)30号文件，明确落实各部门职责，对超限超载部分的货物实行卸载或强制卸载的措施，损坏公路务必赔偿。强化公安机关交通管理部门治超职责，派驻3—5名干警以治超检测站为依托，加强与交通部门的执法协作，共同做好车辆超限超载工作，确保安全文明运输、道路畅通有序。

五是要增强群众义务意识。除了强化养护管理人员的直接责任意识外，充分利用多种媒体和手段，深入宣传农村公路养护管理政策法规，增强辖区群众“一事一议”修路养路的义务意识，深化广大干部群众的依法治路观念。注重加强对沿路群众、经营业主的教育，提高他们维护路产路权、保障道路畅通的自觉性。充分发挥社会监督和舆论监督作用，提倡举报损毁公路、抛洒滴漏等违规行为，并及时公开曝光，营造共享共治的良好氛围，确保我县农村公路经常处于良好的技术状态。

公路安全评价报告评审意见篇四

今年x月xx日至x月xx日，我有幸参加了管理处与厦门大学管理学院合作举办的领导干部高级管理研修班的学习，虽然时间颇为短暂，但本人受益良多、感触颇深，因此在珍惜此次宝贵学习机会的同时，对学习成果与实际工作进行了深入的对比思考。本文站在高速公路收费管理角度，从冲突管理的定义，高速公路收费管理冲突的表现形式以及解决途径几个方面，浅析冲突管理在高速公路收费管理中的应用。

冲突管理 高速公路 收费管理 应用

在人类社会组织中，人与人、人与群体、群体与群体之间必然会发生这样或那样的冲突或互动关系，在这些错综复杂的交往或互动中，人们会因各种原因而产生意见分歧、争论、对抗和竞争，从而使彼此之间的关系出现不同程度、不同表现形式的紧张状态。如何因势利导，化干戈为玉帛，将冲突演变为激励前进的动力，是本文要探讨的课题。

1.1冲突的定义。所谓冲突是人们对利益不同的认知。冲突本身无所谓好坏，只是真实反映出人们对利益差异的认知。

1.2冲突产生的价值与消极作用

1.2.1冲突的价值。任何一个组织发展过程中，由于员工内部或员工之间的某种利益关系不能达成一致时，必然会产生冲突，但冲突的产生不会只有负面影响，更多的是有利的价值。冲突的产生可以促进组织的变革；使组织内部形成新的和谐关系；让员工可以宣泄不满，满足员工追求卓越的心理，激发员工完成任务的激情和干劲；使管理者了解真实信息，促进组织结构重组；促进组织内部制度的完成，建立新的工作目标。

1.2.2冲突的消极作用。冲突的产生势必会带来一定的消极影响，主要表现为员工产生消极情绪和状态；造成组织的损失；使一部分人才流失；破坏组织结构和秩序；导致员工人际关系恶化。

高速公路收费管理存有一定的特殊性，由于管理实行的是驻站管理，员工生活工作在一起，大多时间以站所为主，因此，这样的特殊集体必然会有冲突的产生，下面阐述表现形式较为典型直观的几种冲突。

2.1员工与管理者之间的冲突。任何一个组织中，管理者与员工之间存在的关系都是管理与被管理的关系，由于岗位的不同，两者看待事物的角度、想达到的目标和结果也不同，因

此员工与管理者之间的冲突多表现为员工认为管理者的既定目标过高，而管理者对员工目标完成情况不满意。

2.2员工与制度之间的冲突。一个组织的有序运作离不开与之相结合的制度规范，而制度规范的产生必然会约束员工的行为方式，因此员工与制度之间的冲突多表现为员工对制度的抵触与违反。

2.3员工与员工之间的冲突。在组织运行过程中，激励机制是促进组织高效运作的润滑剂，而员工在激励机制的促使下，为取得好的工作业绩而相互之间产生竞争，因此，员工与员工之间的冲突多为良性的竞争。

2.4员工与服务对象之间的冲突。作为高速公路窗口服务行业，工作中的主要服务对象为广大司乘人员，由于司乘对高速收费政策理解层次的深浅、司乘人员素质的高低和员工受情绪影响的大小等原因，造成收费服务过程中矛盾的产生，因此，员工与服务对象之间的冲突多表现为司乘与收费人员相互的不满与排斥。

3.1建立良好的沟通是解决员工与管理者之间冲突的有效途径。

3.1.3注重沟通的实效。一是建立问题意见的研究制度。对收集到的员工意见建议，以会议研究的形式予以落实解决，充分听取所务会集体意见，确保问题得到妥善解决。二是实施意见收集和落实通报制度。及时将收集到的意见和解决措施向员工通报，并自觉接受群众监督，确保员工反映的问题落到实处。三是建立满意度问卷调查制度。定期组织员工对单位各项工作开展情况进行问卷调查，了解员工对单位工作开展情况的评价，并结合实际进行重点工作调整，营造和谐的工作氛围。

3.2强化宣传教育是促使员工严格遵守各项管理制度的合理手段。

3.2.1提高员工综合素质。一是正确引导。积极引导员工多学多思，对自己的人生进行规划，分析当前工作与学习的密切关系，鼓励员工参加自修考试、职称考试、其他技能培训等，不断提高员工的文化素养。二是丰富活动。根据员工的兴趣爱好、特长，开展特色班组建设、读书活动、文体活动等，为员工营造交流学习、相互促进的良好氛围。三是拓宽视野。鼓励员工充分利用电脑、手机等网络平台，丰富员工的学习方法、拓宽员工的学习视野，使员工综合素质不断提高。

3.2.2征集制度修订意见。一是调查研究。制度执行一定时期后，要及时调查研究制度的运作情况，对制度中与实际工作不相适应的条款，要适时进行修订。二是意见征集。针对各个岗位征集员工对制度修订的意见，并结合员工提出的合理建议，对制度进行修订。三是沟通反馈。在制度修订征集中，对于员工提出的不合理的意见要及时反馈、解释原因，让员工感受到制度的制定有话语权、知情权，促使员工自觉遵守规章，激励员工工作热情。

3.2.3强化遵章守纪意识。加强员工思想教育，引导员工树立正确的世界观、人生观、价值观，让员工在处理个人与集体利益冲突时，正确对待，多站在大局的立场上分析问题，确保严格遵守单位各项规章制度，使单位各项工作有序开展。

3.3推行激励机制是搭建员工与员工之间有益竞争的展示平台。

3.3.1实行目标激励机制。因人而异制定中长期与短期的工作目标，管理者加以督促指导，跟踪目标完成情况，视目标质量的高低和目标完成快慢给予激励。促使员工人人身上有压力、有目标、有方向、有追求、有使命，形成良性循环，激励员工互动起来。

3.3.2实行竞争奖励机制。通过开展工作业务竞赛、技能比武和业余活动比赛，紧扣工作业务和业余生活两大块，在员工中形成能者上、庸者让、平者下的竞争机制，引导员工加强

业务的学习与锤炼，加强自身综合素质的提高，以致于在复杂的环境中保持积极向上的竞争意识。

3.3.3实行典型引领机制。单位每年从工作中推出1—2名业务标兵或技术能手进行培养，对这些可塑之才通过不同环境、不同方式重点进行培养和锻炼，对他们在工作中追求完美、对工作精益求精的工作方法和工作经验进行总结和提炼，并加以推广应用。以榜样的力量、典型的事迹来引导员工，激发员工爱岗敬业、默默奉献的工作热情和积极性。

3.4文明优质服务是拉近员工与服务对象之间距离的中枢纽带。

3.4.1提高员工服务意识。一是加强职工教育引导。优质文明服务工作重在员工意识养成，要深入开展员工职业道德教育，让广大员工切实认识到服务行业的性质和规范要求。二是力求实效，常抓不懈，针对员工之间存在的个体差异，分类指导整体推进。三是奖惩并举，抓典型树标兵。根据服务表现的差异，给予相应的奖惩，并积极推树先进典型，以激励员工争先创优，变被动服务为主动服务。

3.4.2加大监管考核力度。一是进一步明确服务标准。细化着装、姿势、用语等方面标准和要求，在保障服务质量的同时，为监管工作奠定良好基础。二是进一步强化检查考核力度。充分调动监管力度，通过随机调查、录像核查、现场检查等方式，加强检查与考核效果。三是实施责任追究连带制度。对于服务质量出现问题的员工，根据实际情况，追究当班班长和监控员责任，以强化班长和监控员的管理职责。

3.4.3研究服务新举措。一是深入研究司乘人员的所需所想。通过定期开展问卷调查、访谈、行风评议等多种形式的沟通，深入了解司乘对服务工作的评价和需要的帮助。二是坚持学习取经、为我所用的学习思路。积极向本单位的兄弟单位学，向外单位的先进单位学，将学习到的好的经验做法为我所用。三是建立效果评估体系。开展对现行服务质量的评估工作，

对司乘反映好的予以坚持，对效果不佳的积极改进，让司乘人员真正感受到我们的真诚服务。

冲突管理应用广泛，涉及面广，本文只结合高速公路收费管理工作简要分析了冲突管理的竞争策略、回避策略、合作策略等，有些方面考虑的不够全面，分析阐述也不够深入，需在下一步的工作中，不断结合理论知识去思考、去实践，才能更加详细掌握冲突的根源、变换形式及管理方式。

公路安全评价报告评审意见篇五

20xx年x月x日至20xx年x月x日

xx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。

（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管理。路基的实习主要内容包括了地基处理、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、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。