

最新公路实践报告(通用5篇)

随着社会一步步向前发展，报告不再是罕见的东西，多数报告都是在事情做完或发生后撰写的。那么，报告到底怎么写才合适呢？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。

公路实践报告篇一

我国高速公路经过17年的持续快速发展，使公路基础设施总体水平实现了历史性跨越。随着京沪、京沈、京石太、沪宁合、沪杭甬等一批长距离、跨省区的高速公路相继贯通，我国主要公路运输通道交通紧张状况得到明显缓解，长期存在的运输能力紧张状况得到明显改善。高速公路的快速发展，大大缩短了省际之间、重要城市之间的时空距离，加快了区域间人员、商品、技术、信息的交流速度，有效降低了生产运输成本，在更大空间上实现了资源有效配置，拓展了市场，对提高企业竞争力、促进国民经济发展和社会进步都起到了重要的作用。

广韶高速公路是国家“五纵七横”规划项目中京珠高速主干线的重要组成部分，广韶高速公路北起韶关甘塘，接京珠高速公路粤境北段，途经曲江、翁城、英德、佛冈、从化、花都等县市，南止于广州市白云区太和镇，与广州北二环高速公路和华南快速干线相连，全长199.334公里，是广东省第一条通往内地的高速公路，也是珠三角地区与粤北地区进行资源互补的交通要道。

一、 实习目的

通过对广韶高速公路的实地实习认识，使我们对高速公路运营管理，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1月8日

三、 实习地点

广韶高速公路有限公司

四、 实习单位和部门

管理中心，钟落潭收费站 ， 瓦窑岗服务区

五、 实习内容：

1管理中心

主要对高速公路、收费站两个部分进行监控，是及时了解各路段的路面情况，保障车辆的安全畅通行驶的保证。

管理中心的工作人员向我们详细讲解了和方面的功能。墙壁上的电子屏幕是高速公路的电子图以及设施的分布情况，两边的监控设备清楚地向我们展示了各收费站以及各路段的状况。

2服务区管理

高速公路服务区是指设置在高速公路上，主要为车辆，驾驶人员和旅客提供优质服务的设施，它包括休息，停车和辅助设施三部分，是专门为人，车服务的场所。

目的是为高速公路的使用者提供各种优质服务，保证高速公路运营工作正常运行，最终实现高速公路的多功能，高效率与多效益。坚持用户至上，服务第一，注重效益。

3收费管理

主要对来往的汽车收取费用，不同汽车分为五个等次，不同等次收取不同的费用，工作人员还介绍了收费的流程，和联网收费的内容。

广韶高速公路根据实际情况设置了复式收费亭，提高了工作效率，使车辆更加顺畅的通过收费站，更好的发挥了高速公路的功能。。

4路政管理

主要负责管理和保护公路路产、实施公路巡查、依照法律、法规，和规章，制止、查处各种违章利用、侵占、污染损坏和破坏路产的行为、控制公路两侧建筑红线、审理从地面、公路上空或地下、（跨）穿越公路得其他设施得建筑事宜、对在特殊情况下，占用公路和超限运输车辆通过公路进行审批。

六、 实习总结

通过这次实习我对高速公路有了一次感性的认识，对高速公路有了大概的了解。高速公路的速度和便利也已经走进了平常百姓的生活，正在改变着人们的时空观念和生活方式。但是与此同时，高速公路的管理问题也同样突出，这需要更多的人才投身于这个行业中，对于我们来说这是一个机遇，也是一个挑战，我们在学期间应按应该认真学习有关方面的知识，做到学以致用，为以后的就业做好准备，为未来的高速公路事业做一分贡献。

公路实践报告篇二

一、 实习目的：

通过对武咸一级公路的实地实习认识，使我们对公路的路基处理、公路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4月6日--20xx年4月26日

三、实习地点：

武咸一级公路（咸宁段）贺胜桥镇万秀村

四、实习内容：

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，并服从整个公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、基本要求

（1）必须搞好施工排水；

（2）路基挖填范围内的地表障碍物，事先应予以清除；

（3）路基取土与填筑，必须有条不紊，有计划有步骤地进行操作；

（5）土质路堤，应视路基高度及设计要求，先着手清理或加固地基；

（6）土路堤分层填平压实，是确保施工质量的关键；

（7）路基原定设计要求及施工操作规程，是路基施工的依据及质量检验的标准，必须严格执行。

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)。

(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：碾压机或夯击式较好，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(超高公路，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恰好等于最佳值。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)特殊路基施工技术

1、软土路基施工技术

所谓软土，从广义上讲，就是强度低、压缩性高的软弱土层。在软土地基上修筑路基，若不加处理，往往会发生路基失稳或过量沉陷，导致公路破坏或不能正常使用。习惯上常把淤泥、淤泥质土、软粘性土总称为软土。软土的特性主要表现为天然含水率高、孔隙比大。含水量在34%—72%之间，孔隙比在1.0—1.9之间，饱和度一般大于95%，液限一般为35%—60%，塑性指数为13—30。

2、施工现场常用处理软土路基及弹簧土方法：

在施工中经常碰到的情况多数不是软土地基，因为如果有软土地基一般情况在设计时应该根据地质资料，提出处理方法。多数情况是有局部地段地质情况和原来设计不同，出现局部地基承载力达不到设计要求，或者由于局部地段含水量过大（原有排水系统不畅，原有地基土质渗水性不好）造成地基软弹（翻浆，弹簧土地段）。根据出现的这些情况一般常用的方法主要有：

（1）换填。这是最常用的方法。这种方法最大有效处理深度3米。采用人工或机械挖除路堤下全部软土，换填强度较高的粘性土或砂、砾、卵石、片石等渗水性材料。换填的深度要根据承载力确定。

（2）抛石挤淤。片石不小于30cm³自中向两侧抛，横坡陡于1：10时，自高向低抛，抛出水面后用小石子填塞垫平，重型压路机碾压，再铺反滤层，再填土。

（3）盲沟。就是在要处理的公路根据要处理的公路的长度，在横向或纵向挖盲沟，盲沟通常用渗水性大孔隙填料或片石砌筑而成。也可以填入不同级配的石块起到排水的功能。注意盲沟的出口要与排水沟连接，以便把路基中的水排出路基。

（4）排水砂垫层。排水砂垫层是在路堤底部地面上铺设一层砂层，作用是在软土顶面增加一个排水面，在填土的过程中，荷载逐渐增加，促使软土地基排水固结渗出的水就可以从砂垫层中排走。为确保砂垫层能通畅排水，要采用渗水性良好的材料。砂垫层一般的厚度为0.6-1.0米。为了保证砂垫层的渗水作用，在砂垫层上应该填一层粘性土封住水不让水返上路基。在路基两侧要修好排水沟，通过砂垫层渗出的水通过排水沟排出路基外，保持路基的稳定。

以上介绍的几种工地常用的处理软基础以及弹簧土的方法，还要根据工地的具体情况选用那种方法施工，有时几种方法可以交替或一起使用。目的主要是要保证工程质量，保证工

期。

五、实习总结

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。通过这次的公路实习，使我对高速公路的路基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，我国的公路事业特别是高速公路得到了迅猛的发展，并且其需求也越来越大，这对于从事公路的工作人员来说，既是一个机遇，也是一个挑战。作为将要走出学校的学生来说，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。

公路实践报告篇三

我国高速公路经过17年的持续快速发展，使公路基础设施总体水平实现了历史性跨越，高速公路实习报告。随着京沪、京沈、京石太、沪宁合、沪杭甬等一批长距离、跨省区的高速公路相继贯通，我国主要公路运输通道交通紧张状况得到明显缓解，长期存在的运输能力紧张状况得到明显改善。高速公路的快速发展，大大缩短了省际之间、重要城市之间的时空距离，加快了区域间人员、商品、技术、信息的交流速度，有效降低了生产运输成本，在更大空间上实现了资源有效配置，拓展了市场，对提高企业竞争力、促进国民经济发展和社会进步都起到了重要的作用。

广韶高速公路是国家“五纵七横”规划项目中京珠高速主干线的重要组成部分，广韶高速公路北起韶关甘塘，接京珠高速公路粤境北段，途经曲江、翁城、英德、佛冈、从化、花都等县市，南止于广州市白云区太和镇，与广州北二环高速公路和华南快速干线相连，全长199.334公里，是广东省第一条通往内地的高速公路，也是珠三角地区与粤北地区进行资

源互补的交通要道。

一、 实习目的

通过对广韶高速公路的实地实习认识，使我们对高速公路运营管理，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1月8日

三、 实习地点

广韶高速公路有限公司

四、 实习单位和部门

管理中心, 钟落潭收费站 , 瓦窑岗服务区

五、 实习内容:

1管理中心

主要对高速公路、收费站两个部分进行监控,是及时了解各路段的路面情况,保障车辆的安全畅通行驶的保证,实习报告《高速公路实习报告》。

管理中心的工作人员向我们详细讲解了和方面的功能。墙壁上的电子屏幕是高速公路的电子图以及设施的分布情况,两边的监控设备清楚地向我们展示了各收费站以及各路段的状况。

2服务区管理

高速公路服务区是指设置在高速公路上,主要为车辆,驾驶人员和旅客提供优质服务的设施,它包括休息,停车和辅助设施三部分,是专门为人,车服务的场所。

目的是为高速公路的使用者提供各种优质服务,保证高速公路运营工作正常运行,最终实现高速公路的多功能,高效率与多效益.坚持用户至上,服务第一,注重效益。

3收费管理

主要对来往的汽车收取费用,不同汽车分为五个等次,不同等次收取不同的费用,工作人员还介绍了收费的流程,和联网收费的内容。

广韶高速公路根据实际情况设置了复式收费亭,提高了工作效率,使车辆更加顺畅的通过收费站,更好的发挥了高速公路的功能。.

4路政管理

主要负责管理和保护公路路产、、.实施公路巡查、.依照法律、法规,和规章,制止、查处各种违章利用、侵占、污染损坏和破坏路产的行为、.控制公路两侧建筑红线、.审理从地面、公路上空或地下、(跨)穿越公路得其他设施得建筑事宜、.对在特殊情况下,占用公路和超限运输车辆通过公路进行审批。

六、 实习总结

通过这次实习我对高速公路有了一次感性的认识,对高速公路有了大概的了解。高速公路的速度和便利也已经走进了平常百姓的生活,正在改变着人们的时空观念和生活方式。但是与此同时,高速公路的管理问题也同样突出,这需要更多的人才投身于这个行业中,对于我们来说这是一个机遇,也

是一个挑战，我们在学期间应按应该认真学习有关方面的知识，做到学以致用，为以后的就业做好准备，为未来的高速公路事业做一分贡献。

公路实践报告篇四

7月我在熟人的介绍下来到了本县正在修路的银川公路工程进行实践性学习让我把建筑工程学能应用，目的让理论知识和实践相结合在一起。根据教学计划的安排，为了使理论联系实际，我进行了为期一个暑假的实习课程，实习过程中，在工程师的精心讲解下，我收获颇大，对于课本上的东西有了感性的认识，对课本上的东西的了解也更深入。

原来在课堂上只能凭空想象、一知半解的东西，经过这段时间的实践学习更加清晰。刚到项目部首先我对项目部的工作有了初步了解，首先数学公路工程初步知识，学习看图纸，熟悉项目部各种文件，之后在师傅的带领下我去到了工地，对正在施工的公路各部位进行了了解熟悉。了解了路基，边坡，挡土墙，水沟，涵洞，水文层等。实习期间我进行了施工放样，把所学建筑工程测量理论结合实际运用于公路工程上，还运用cad制图学画一些路桥工程的设计施工图。实习期间我白天上工地可以更深入的学习施工技术，晚上我回来就开始做资料，实习的日子不是很长，但两年多的理论知识能在实践的基础上得到巩固，这对我今后的工作奠定了新的基础。以下是我在实习过程中做资料所做到的一些关于公路工程的资料。

施工方法：运用图纸制定并符合规范要求的使用填料，采用机械化作业方式分段施工，分层填筑，分层碾压，分段成型。

压——检验签证——基面整修。

施工准备：

施工准备着重从组织、设备、技术、清理场地、地基处理、试验段的填筑工作着手。施工前，施工人员根据设计文件提供的资料，对路基范围内的地质、水文情况进行详细调查，通过取样、试验确定其性质和范围，了解附近既有建筑物对特殊土的处理方法：对取自挖方、借土场的路堤填料进行复查和取样试验。技术人员全面熟悉设计文件，合同设计单位进行核对、交桩、复测、放样、按要求清理现场地表，并按规范及设计文件要求施做坡面台阶、排水，地基表层按要求进行翻松和压实处理，达到规定的密实度，为路基填筑做准备。了解路面路况沥青路面常见的病害在对路基有一定了解后，我接着对沥青路面进行了参观，沿着美居物流园路及长春路一路走下来，我对于沥青路面常见的病害有了感性的认识，沥青路面的病害主要由沉陷、车辙、推移、开裂、低温缩裂和反射裂缝、松散和坑槽。我见到的主要是开裂。在沥青混凝土路面每隔十米左右便设有一道伸缩缝，而在伸缩缝的旁边切出现内部裂缝，而那是发现不了的，所以当施工人员按设计切缝的时候，那些地方已经出现内部裂缝，而那是发现不了的，所以当施工人员按设计切缝时，已有的裂缝便得不到控制。还有由于路基碾压不密实时，也是引起路面开裂。

由于该路段等级不高，当时路基施工可能也不严格。导致了现在路面支离破碎，可见路基的密实稳定在保证整个道路稳定中起着重要作用。而反射裂缝主要是出现在交叉口，尽管在施工中，布置了钢筋，但也阻止不了裂缝的产生。工程师解释说在交叉口只能采用理清铺设才能减少裂缝的产生，沿路我减了各种各样的裂缝，但原因也是大体相同的。工程师还补充了采用沥青路面时集料不能太细，沥青不能太多，避免引起泛油，影响行车安全。

为期一个月的实习简直就是痛苦并快乐着，火辣辣的骄阳，尘土风扬的施工现场以及施工机械的嘈杂轰鸣声简直是对我的考验，向我展示了路桥人的未来生活，但同时也磨砺了我的意志，让我看到了书上看不到的东西，摸到了书上摸不到

的东西，感谢工程师的不辞辛的为我讲解，让我有了这么好的实践机会。水泥混凝土路面的特点水泥混凝土路面是一种刚度较大、扩散荷载应力能力强、稳定性好和使用寿命长的路面结构，它与其他路面相比，具有以下特点：优点：

- (1) 强度高。
- (2) 稳定性好。
- (3) 耐久性好。
- (4) 养护费用小。
- (5) 抗滑性能好。
- (6) 利于夜间行车。缺点：

(1) 水泥和水的需要量大，修筑20cm厚，7m宽的水泥混凝土路面，每公里需要消耗水泥400~500吨和水约250吨。

- (2) 接缝较多。
- (3) 开放交通较迟。
- (4) 养护修复困难。总结

实习期已过，总的来说我认为这次实习是一次非常宝贵的经历，不管我以后将何去何从，它都将会在我以后的人生中起到重大的作用！通过实习，我觉自己改变了许多（主要是在自身的综合能力素质方面、为人处世方面、与人交际方面），成长了很多（主要是在心理方面），也收获了很多（各个方面了：比如如何更好的学习，如何正确对待生活、竖立好的人生价值观，如何更好的规划自己的未来）。所以我视这次实习为我人生中的一次层次提升，从今天起，我不再是一个

懵懵懂懂、生活在悠闲的大学里的学生。我告诉自己，我已经步入职场的第一步，我面临的不仅仅是机遇与挑战，我还将肩负重大责任，我的一言一行都将标示自己前途的走向。

通过这次认识实习，我们对修路设备，建筑修路基础知识等有了一定的了解，这也为我们今后学习专业知识，走上工作岗位有一定的帮助。我会更加努力学习，为在以后的工作打下好的基础。

公路实习报告篇五

通过对钦崇高速公路的实地实习认识，使我对公路路基路面处理、与施工和其他的公路工程相关设施及设计，有了一次全面的感性认识，加深了我对所学的课程知识理解，充实和扩大自己的知识面，使我学习和实践相结合，为以后走上工作岗位打下基础。

20xx年8月至20xx年1月，我实习于中交一公局第四工程有限公司所属项目：钦崇高速公路，就职于c标试验室，做试验员的工作。中交一公局第四工程有限公司是具有公路工程总承包一级资质、市政公用工程施工总承包一级资质和公路路基工程、路面工程、桥梁工程、土石方工程专业承包一级资质以及隧道工程、钢结构工程专业承包二级资质的国有施工企业。现隶属于中交一第一公路工程局有限公司。

在这里有良好的管理秩序和环境，大家各尽其责，物尽其用，挖掘自己的潜力，让自己吸收工作中知识与经验！我也不例外，跟着大家学习。在试验室，各方面的工作和知识都可以学到。来到这里的第一项任务就是下到现场去，了解现场的施工流程并做路面压实度及厚度的检测，路面压实度检测是一项很重要的工作对于路面水稳层的铺设，测定各种材料压实层和压实度。

还有对路面压实的松浦料的级配和含水率检测，在3个月的现

场实验中，使我锻炼了自己在烈日阳光下工作的意志和能力。水泥剂量检测是我实习的第二项工作，水泥在混合料中的含量是水稳层铺设不可或缺的重要原材，凝结集料的功臣，对它的把握一定要很合适，避免成本的增加和路面质量的不合格。在我的实习生涯中又是一项全新的挑战，所以每天我都要仔细的对混合料中水泥的含量做出检测，来配合路面铺设的工作的顺利完成。在其他的时间里，跟着大家做一些试验室的另外一些方面的工作，对于学习我觉得那是每天都会升起的朝阳，充满着希望。做筛分，钻芯，砂当量等各种试验，我都和大家认真的学习，并动手去实践。对于沥青的学习，我更是不能放过，是高速路面施工中的重要环节，从开始施工我一直都跟着师傅学习、看沥青的各个试验，了解沥青的性质，每一个不同的试验都会反映沥青的一个特性，如：沥青的三大指标，针入度，延度，软化点；这是最重要的3个沥青试验。针入度指数是描述沥青的温度敏感性，延度是在规定温度下沥青受拉伸的长度，软化点是测定沥青承受温度的最高点。还有沥青的粘度，沥青混合料的密度、马歇尔等试验，这些试验都是最常用的，还有沥青混合料的拌和温度、摊铺温度的控制，实习的这段时间让我真切的了解到沥青的重要之处。在以后的工作中努力加强，深入学习，给自己建立一个扎实的基础，熟练的操作能力！

实习，虽然不是我真正的工作，但却是我工作生涯的一个起点，也是过渡到工作人士的必经之路，当我不知所措的面对我实习生涯第一天工作时，然而面对这工作环境显得那么无助。似乎工程类的实习都是这样，但只有亲身体会才懂做工程的其中乐趣和广阔的知识结构，更让我受益匪浅。下面是在我实习过程中看到的学到的路基要求与沥青施工内容及过程。

（一）路基施工时应该实现的基本要求：

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. 路基施工的各项工要紧密结合，并服从整个道路施工施工与计划的统一安排，以便按时或提前完成施工任务。
3. 路基施工必须贯彻安全生产的方针，制定安全措施，防止意外发生，确保安全。实现优质、经济、快速、安全的要求，必须重视施工技术组织管理。
4. 路基挖填范围内的地表障碍物，事先要清除。
5. 路基取土与填筑，必须要有计划有步骤的进行操作。
6. 土质路堤，应视路基高度及设计要求，先清理或巩固地基。
7. 土路堤分成填平压实，是确保施工质量的关键。
8. 路基原定设计要求及施工操作规程，是路基施工的依据及质量检验的标准，必须严格执行。

（二）路面沥青施工内容及过程：

1、沥青混合料的拌和和运输

沥青混合料的拌和质量与运输过程是影响沥青路面质量的一个重要环节。在混合料拌和过程中要从混合料级配、沥青用量、拌和温度和时间等进行全方位的控制，以提高混合料的摊铺效果；在混合料的运输过程中，要做好防氧化措施。

2. 沥青在拌和过程中，要调节好热料仓的比例，以确保热料仓的比例符合设计的级配要求。

2. 1控制沥青的用量，使其用量符合技术规范的要求。

2. 2沥青混合料拌和时，要控制好温度和拌和时间。拌和沥

青混合料时，由于沥青裹覆在集料和填料表面的沥青膜厚度一般在5~15um之间，易被氧化，且挥发成分亦较容易被损耗；因此，尽可能低的拌和温度及最短的拌和时间可降低沥青结合料的氧化和挥发成分的损耗，保证沥青的质量。

2.3 沥青混合料在运输过程中，必须将其充分覆盖，以防止沥青在高温时受阳光、空气所造成的氧化及沥青混合料温度的降低。

3、沥青混合料的摊铺

摊铺沥青混合料作业过程中，应着重从摊铺宽度和平整度、摊铺时的温度控制以及与运料车之间的配合把好关，最大限度地避免小波浪、离析、划痕、平整度超差等缺陷，以提高路面摊铺的质量。

3.1 摊铺宽度和平整度的控制

摊铺机的宽度一般为2.5~3.0m，根据铺设路面的宽度可利用熨平板的伸长来调整摊铺宽度。在设定摊角宽度时应尽量减少纵向接缝，使全断面一次铺成。部分加宽路段，可采用两台摊铺机成梯形联合作业，两摊铺机相距宜在10~30m之内。在设置纵向接缝时，纵向接缝宜于车道标线一致。为了控制摊铺时的平整度，摊铺机熨平板的自动找平装置需要有一个准确的基准面。目前高速公路工程中常用的基准面（线）控制的方法有：基准钢丝绳法（走钢丝绳法）、浮动基准梁法等。

3.2 摊铺温度控制

摊铺作业时混合料的温度控制又是一个重要环节。混合料温度过低（通常110℃以下）将导致摊铺作业困难，碾压时达不到较好的密实度和平整度。而实际运输过程中，混合料的温度不可避免要降低，因此要求摊铺时的温度要较初碾时的

温度高 $10\sim 15^{\circ}\text{C}$ 。正常情况下，难铺时的温度不得低于 $110\sim 130^{\circ}\text{C}$ ，也不得高于 165°C 。实际施工过程中，可以用目测法进行判别：过热的混合料从表面上冒青烟，色泽不均匀；过冷的混合料表面粗糙，并且有结块现象，骨料表面裹覆不好。

3. 3摊铺速度控制

摊铺速度的快与慢直接影响施工进度与质量，合理地选择摊铺速度应结合以下几个方面综合考虑：沥青混合料拌和能力、摊铺机摊铺能力、运输能力、压实能力、摊铺混合料种类、宽度、厚度等。摊铺机工作时应保持匀速缓慢前进，不得时慢时快或中途停顿；否则会破坏熨平板受力平衡系统，引起熨平板上下浮动，直接影响路面平整度。同时，摊铺速度变化，将导致单位面积内沥青混凝土受振捣、振动次数同时变化，从而影响了路面的密实度和平整度。

4、沥青拌和料的碾压

沥青混凝土的碾压在摊铺过程中也是一个重要的环节，碾压的质量直接影响路面的质量。压路机的碾压作业长度应与摊铺机的摊铺速度相平衡，随摊铺机向前推进、压路机折回处不在同一断面上，而是呈梯形。

4. 1碾压温度

碾压前，应考虑具体的施工条件（如环境温度、施工工艺、压实厚度等），并根据施工规范要求来确定碾压温度。