

最新公路方面的论文(优质5篇)

每个人都曾试图在平淡的学习、工作和生活中写一篇文章。写作是培养人的观察、联想、想象、思维和记忆的重要手段。大家想知道怎么样才能写一篇比较优质的范文吗？以下是我为大家搜集的优质范文，仅供参考，一起来看看吧

公路方面的论文篇一

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：

xx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40cm5%的石灰土，然后在两侧设计盲沟。

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。

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。

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。

碾压时压路机开行的方向应平行于路中心线，并由一侧路边缘压向路中。用三轮压路机碾压时，每次应重叠后轮宽的1/2；双轮压路机则每次重叠30cm。轮胎式压路机亦应重叠碾压。由于轮胎式压路机能调整轮胎的内压，可以得到所需的接触地面压力使骨料相互嵌挤咬合，易于获得均一的密实度，而且密实度可以提高2~3%。所以轮胎式压路机最适宜用于复压阶段的碾压。

3、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。

4、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。

五、实习总结

通过这次外业的道路实习,使我们对高速公路的路基、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。

这一次实习,使我们看到了国家日新月异的发展,这才是我们一直以来不断要求的发展,我很想对这一次实习说,我学到了很多,不过随着时间的不断的推移,工程迟早会结束,新的工程又将动工,我会一直不断的努力下去的,我会坚持实习,在实习中找到人生的方向,我会的!

公路方面的论文篇二

工程项目管理的目的不仅是实现具体的工期、质量、费用等目标,也应做到项目建设与环境、社会的.协调,否则可能重蹈以前投资失误、失策、失控的覆辙.更要考虑到其中的风险管理.在公路建设项目前期工作中,风险管理是一个比较薄弱的环节,针对此情况,就公路工程风险管理的理论和实践问题做了初步探讨,希望通过对公路项目的风险管理,为项目科学决策提供一些依据.

作者:崔海品作者单位:青海省海南天和路桥公司,共和,813000刊名:青海交通科技英文刊名□qinghaijiaotongkeji年,卷(期):“”(3)分类号□u4关键词:管理工程风险分析风险管理科学决策

公路方面的论文篇三

近日,我有幸参加了一次公路培训课程,这是一次极为宝贵的经历,让我对驾车技巧有了更加全面的了解。在这次培训中,我学到了很多有关驾驶的知识和技巧,也体会到了安全驾驶的重要性。在此,我想分享一下我的心得体会。

首先,这次公路培训让我深刻认识到了安全驾驶的重要性。作为一个驾驶者,我们不仅要关注和掌握驾驶技巧,更要时刻保持高度的警觉和责任感,一切以安全为首要考虑因素。在培训中,教练强调了安全驾驶的原则和方法,如遵守交通法规、国际驾驶规则、保持车距等。通过这次培训,我深刻明白了安全驾驶的重要性,我们的驾驶行为关系到自己和他人的生命安全,任何不慎驾驶的举动都会造成严重的后果。

其次,这次培训也让我了解到了驾驶中的准则和技巧。驾驶不仅仅是一项技术活动,更是一门艺术。通过培训,我学到了如何正确使用方向盘、刹车和油门等,何时换挡、何时加速,以及怎样避免斜坡起步时的后退等。这些技巧的应用不

仅能提高驾驶的舒适性和稳定性，还能有效预防事故的发生。此外，培训还强调了注意力的分配和反应速度的训练，如提前观察路况、留意交通标志、灯光信号等。通过这些训练，我对驾驶技术有了更深入的认识和掌握。

然后，这次培训也加深了我对规范驾驶的认识。规范驾驶是一种文明素质，是社会发展的需要。在培训课上，教练重点强调了遵守交通法规的重要性，如遵守限速、不闯红灯、不逆行等。同时，教练还让我们了解到一些与规范驾驶相关的礼仪和道德，如礼让行人、尊重他人的合法权益等。规范驾驶不仅能为自己和他人营造良好的交通环境，同时也是一个驾驶者素质的体现。

最后，我在这次公路培训中还深刻体会到了驾驶技能的必要性。驾驶技能的高低直接影响着我们的行车安全和驾驶乐趣。通过这次培训，我逐渐熟练掌握了驾驶技巧，提高了自己的安全驾驶能力。掌握一项良好的驾驶技能不仅能提高我们的驾驶水平，更能为其他驾驶者树立一个好榜样，将文明驾驶带入我们的日常生活中。

总之，这次公路培训给了我很多启发和收获。通过培训，我深刻认识到安全驾驶的重要性，了解到驾驶的准则和技巧，进一步思考了规范驾驶的意义和必要性，同时也提高了自己的驾驶技能。今后，我将继续保持学习的态度，不断提升自己的驾驶水平和安全意识，为创造一个更加安全、文明的道路环境而努力。

公路方面的论文篇四

随着我国经济的快速发展，交通建设逐渐成为了重要的支撑。公路建设作为交通建设的重要部分，其质量和规模影响着国家经济的发展。在过去的几年中，我有幸参与了多个公路建设项目的管理和执行工作，深刻感受到公路建设的重要性和复杂性。以下是我在实践中积累的几点心得体会。

一、科学规划是公路建设的关键

建设一条公路需要经历多个阶段，其中规划阶段是最为关键的。科学的规划可以大大降低基础设施的建设成本，提高公路的使用效率和安全性。在规划阶段，需要充分考虑公路的交通状况，建筑物密度和泥土地质条件等多方面因素，保证公路的合理性和实用性。同时，需要注重公路的环保性和可持续性，促进公路建设与自然环境和谐共存。因此，在公路建设项目中，规划阶段的科学性和严谨性至关重要。只有这样，才能确保之后施工和运营的顺利进行。

二、精细化管理是公路建设的基础

公路建设项目有着极高的复杂性，往往涉及到数百名建设人员和大量的设备和资金投入。在这种情况下，项目的管理就显得尤为重要。尤其是项目建设的过程中，需要注重对施工进度、质量、成本进行精细化管理。该管理包括对资金支出的精细化控制、材料选购的严格把控和人员的定期督导检查。只有这样，才能保证项目的建设质量和进度得以合理控制。

三、施工现场的安全是公路建设的首要任务

施工现场是公路建设过程中的关键节点之一，但也是较为危险的地方。在建设中，施工方必须严格遵守施工安全规范，尤其是在高空、深坑和耐久建筑物的建设过程中，对施工作业人员的安全必须放在首位。此外，在建设现场需要做好卫生防疫、防火防爆等安全工作，尽可能减少或避免人员意外伤害等事故的发生。因此，保障工人施工现场安全也是公路建设中的非常重要的任务。

四、社会参与是公路建设的重要支持

公路建设需要大量的人力、财力和物力支持，其中社会力量的参与尤其重要。社会资源的参与不仅可以帮助政府分担一

定的建设成本，也可以提升公路项目的公信力和社会影响力。社会参与必须建立在公开、透明的基础之上，以防避免不合规的参与行为。同时，政府部门应该善于借助社会力量来推进公路建设，而社会力量也应该充分发挥自身的影响力和能动性，为公路建设的发展做出贡献。

五、推进科技创新是公路建设的新动能

在我国公路建设的过程中，已经开始逐步引进各类新技术、新材料和新设备。这些科技创新不仅可以提高公路建设的效率和质量，还有助于降低建设成本，推动公路行业的发展。例如，数字化施工管理、先进的土方工程控制、高效死角制造等技术等都给工程施工带来了新的解决方案。因此，推进公路行业的科技创新成为了行业发展的新动能，不仅可以推进公路建设快速发展，同时也可以促进相关产业的发展和升级。

总之，公路建设体现了一个国家交通建设和基础设施建设的发展水平。公路建设不仅能够促进城市的发展，还可以带动地方经济的繁荣，提高人民群众的生活水平。因此，在未来的建设中，我们需要坚持科学规划、精细化管理、施工安全、社会参与和科技创新等多个方面，共同推进公路建设的发展，实现长足的发展和进步。

公路方面的论文篇五

公路作为国民经济和社会发展的重要基础设施，在新中国成立后得到了迅速恢复和发展，尤其在实行改革开放政策以后，随着社会主义市场经济体制的建立和完善，中国公路交通事业进入了快速、健康的发展轨道。目前中国的高速公路正处在发展的关键时期，交通部将进一步健全完善已经形成的多元化投融资机制，不断推进高速公路发展。自2006年起交通部将组织实施国家高速公路网规划和加强国省干线改造升级，建设全国公路运输大通道。全年将新建高速公路约五千公里，

建成精品红色旅游线路约七百公里。公路工程造价管理专业毕业1年薪酬指数80%的工程造价专业学生毕业1年后的薪酬在2000元以下，薪酬在3000元以上的比例为8%。按照十分制计算，工程造价专业毕业1年后的薪酬指数为3.11，与其他专业相比，薪酬属于中等偏下。公路工程造价管理专业毕业2年薪酬指数60%的工程造价专业学生毕业2年后薪酬在2000元以下，薪酬在3000元以上的比例为16%。按照十分制计算，工程造价专业毕业2年后的薪酬指数为3.21，与其他专业相比，薪酬属于中等偏下。公路工程造价管理专业毕业3年薪酬指数53%的工程造价专业学生毕业3年后的薪酬在2000元以下，薪酬在3000元以上的比例为17%。按照十分制计算，工程造价专业毕业3年后的薪酬指数为3.13，与其他专业相比，薪酬属于中等偏下。