

(3) 路基不同部位填料的最小强度、最大粒径及压实度要求按现行《城市道路路基 设计规范》(CJJ194-2013) 的规定执行。

路床填料最小强度

路床顶面以下深度 (m)	填料最小强度 (CBR) (%)		
	快速路、主干道	次干道	支路
0~0.3	8	6	5
0.3~0.8	5	4	3

路基压实标准采用重型压实标准, 分层压实。具体指标见下表:

项目分类	路床顶面以下深度 (m)	压实度 (%)			
		快速路	主干路	次干路	支路
填方路基	0~0.8	96	95	94	92
	0.8~1.5	94	93	92	91
	>1.5	93	92	91	90
零填及挖方路基	0~0.3	96	95	94	92
	0.3~0.8	94	93	—	—

3.4.3 路基施工要求

(1) 路基填筑, 必须分层填筑、分层压实, 分层的最大松铺厚度不应超过 30cm, 填筑至路床顶面的最后一层的最小压实厚度, 不应小于 10cm。若路基填筑分几个作业段施工, 两段交接处, 不在同一时间填筑, 则先填地段, 应按 1: 1 坡度分层留台阶。若两个地段同时填, 则应分层相互交叠衔接, 其搭接长度, 不得小于 3m。

(2) 填筑路基经碾压夯实后不得有翻浆、“弹簧”、起皮、波浪、积水等现象; 填筑的土料中不得含有淤泥、腐殖土及有机物等。

(3) 路基填筑应采用重型振动压路机分层碾压, 对于不同性质的填料, 其压实厚度和遍数应根据现场压实试验确定。压路机碾压时, 应遵循先轻后重, 先稳后振, 先慢后快, 先高后低, 均匀一致以及轮迹要重叠等原则, 且碾压轮应超过两施工段的接缝。压路机最快速度不宜超过 4Km/h。

碾压时应顺道路中心线方向进行, 弯道及路口圆角处应边开边错, 自路基边缘向中央进行, 压路机轮外缘距路基边应保持安全距离。碾压速度应均匀, 轮迹重叠, 宽度两轮压路机为 30cm, 三轮压路机为后轮宽度的一半。压路机碾压不到的部位, 应采用小型机夯或人力夯认真循序夯实, 夯击面在纵横方向均应相互重叠一半, 防止漏夯。压实应在土壤含水量接近最佳含水量值时进行。压实过程中应采取措施保护地下管线、构筑物安全。

(4) 施工时应将道路沿线的田埂、塘埂全部挖除, 并应视土质情况, 确定挖除深度, 工程量以现场监理工程师实测为准。

(5) 施工中如遇其他不良地质现象, 应立即与业主、监理及设计单位联系, 商议后再作处理。

3.5 路面结构设计

3.5.1 设计原则

根据道路等级与使用条件, 遵循因地制宜、合理选材、方便施工、利于养护的原则, 结合本地条件与实践经验, 对路基路面进行综合设计, 以达到技术经济合理、安全适用的目的。

3.5.2 路面结构设计

(1) 混凝土路面结构设计

混凝土路面设计年限为 20 年。设计交通等级为轻交通:

路面结构总厚 33 厘米, 即:

18cm C25 混凝土面层

15cm 级配砂砾石基层

路基压实度不小于 90%

参数详见 15MR202-20 图 2。

3.5.3 路面结构材料设计

(1) 水泥: 重交通以上等级道路、城市快速路、主干路应采用强度等级

42.5 级以上的道路硅酸盐水泥或硅酸盐水泥、普通硅酸盐水泥; 中、轻交通等级的路面可采用矿渣水泥, 其强度等级不宜低于 32.5 水泥的物理性能和化学成分应符合《通用硅酸盐水泥》GB175 的规定。

(2) 当级配碎石用做二级和二级以下公路的基层时, 其最大粒径应控制在

37.5mm 以内; 当级配碎石用做高速公路和一级公路的基层以及半刚性路面的中间层时, 其最