

# 公路工程施工中水稳基层配合比优化技术研究

徐 霞

湖州市水利水电工程建设有限公司 浙江 湖州 313000

**【摘要】**公路工程中水稳基层是连接路基与面层的重要结构层,其配合比设计直接影响道路的强度与使用寿命。通过对原材料特性、水灰比、集料级配及施工压实度的系统分析,探讨配合比优化的关键技术与调控参数。研究表明,科学调整水泥用量与集料比例可显著提高抗压强度与抗裂性能,并兼顾施工稳定性与成本控制,为公路施工提供可推广的技术参考。

**【关键词】**水稳基层;配合比优化;公路工程;材料性能;施工质量

DOI:10.12417/2811-0722.25.12.066

## 引言

公路建设水平的提升离不开基层结构性能的改进,其中水稳基层作为承载与分散荷载的关键层,其性能直接影响路面的整体质量与耐久性。近年来,随着交通荷载增大和施工标准提高,传统配合比设计已难以满足高性能公路的要求。如何在保证强度与稳定性的前提下,实现材料的高效利用与配合比的科学优化,成为施工技术研究的重点方向。通过对水稳材料特性与配比规律的系统研究,可为工程实践提供更加可靠的技术支撑。

## 1 问题提出与研究背景

### 1.1 水稳基层在公路结构中的作用特征

水泥稳定基层是公路结构体系中承担荷载传递与结构稳定的重要层次,具有承重、分散应力与提高路面整体刚度的功能。该层通过无机结合料与集料形成的骨架结构,使基层具备较高的抗压、抗剪及抗弯性能。其强度与密实度直接影响路面的耐久性及抗裂性。合理的配合比能有效控制材料的收缩变形与温度应力,提高结构层的整体协调性。由于其位于路基与面层之间,既需具备足够的强度,又要保持良好的水稳性和抗冻性,才能确保路面结构在长期荷载作用下保持稳定状态。

### 1.2 现有配合比设计中存在的主要问题

在当前公路施工实践中,水稳基层的配合比设计仍存在设计参数单一、材料特性利用率不足及控制指标偏差较大的现象。部分工程在设计阶段过度依赖经验公式,忽视了集料级配、水灰比及压实度之间的耦合关系,导致成型后的基层强度不均或早期裂缝频发。材料组成中水泥用量偏高,不仅增加施工成本,还易引起干缩裂缝。施工中拌合均匀性和含水量控制不精确,也使得基层密实度难以达到设计要求。这些问题使得传统配合比难以满足现代高等级公路对耐久性与经济性的双重要求。

### 1.3 优化研究的必要性与技术方向

优化设计应从材料特性、力学性能及施工工艺三方面综合考量,通过数据分析与试验验证确定各参数的最佳匹配关系。采用多目标优化方法,可在强度、稳定性与经济性之间实现平

衡。随着试验检测与智能化施工技术的发展,基于试验数据的回归分析与响应面法逐渐成为主流手段。未来的研究方向在于建立材料参数数据库与预测模型,实现配合比设计的精细化和可视化,为公路工程施工提供系统化的技术支持。

## 2 材料特性与配合比影响因素分析

### 2.1 集料级配与粒径分布对性能的影响

集料级配是影响水稳基层整体性能的关键因素之一。合理的级配能形成密实的骨架结构,确保材料在受荷状态下具有良好的应力传递能力。粗集料提供骨架支撑,细集料起到填充和黏结作用,两者比例的协调直接影响密实度与抗压强度。当粗细集料比例失衡时,会导致孔隙率增大,水泥浆包裹不均,进而引起强度降低与干缩变形加剧。粒径分布过于集中会使拌合物流动性下降,影响摊铺均匀性与压实效果。通过优化级配曲线,使各粒径材料形成连续分布,可有效改善骨架嵌挤结构,提升抗剪与抗弯性能。合理的集料组合还能够增强抗冻性与抗渗性,减少因温度变化造成的应力集中,为实现水稳基层结构的长期稳定提供坚实基础。

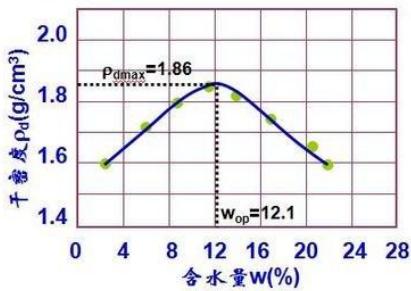
### 2.2 水泥用量与水灰比的调控规律

水泥用量与水灰比是控制水稳基层强度与耐久性能的核心参数。水泥含量过高会导致水化热集中释放,使基层产生收缩裂缝,而含量过低则无法形成有效的胶结体系,降低结构强度。通过控制水灰比可调整拌合物的稠度与施工性。水灰比过大使浆体稀释,易引起泌水与离析;水灰比过小则会影响材料的包裹与密实程度,降低界面黏结力。实践中通常通过试验确定最佳水泥剂量区间,使材料在满足设计强度的同时兼顾抗裂性与施工经济性。通过对水化反应规律的控制及掺合料的辅助调节,可实现水泥利用率的最优化,从而提高水稳基层的整体结构稳定性与工程适应性。

### 2.3 含水量与压实度对力学性能的关系

含水量与压实度对水稳基层的成型质量和力学性能具有直接影响。拌合料的最佳含水量决定了颗粒之间的润滑性和密实效果,当含水量偏离最佳值时,容易造成压实不足或过度排水,导致密度降低和孔隙增多。压实度是衡量结构均匀性与强

度的重要指标,高压实度能使集料颗粒形成稳定嵌挤结构,增强抗剪与抗弯性能。若压实度不足,基层将产生空隙和弱面,降低抗疲劳能力并易出现脱层与裂缝。施工中应依据试验确定最佳含水量,通过分层碾压、实时检测和动态调整,确保压实均匀与含水量稳定。合理的含水与压实控制不仅能提升水稳层的承载力,还能增强抗冻融与抗渗性能,保证结构长期服务性能的可靠性。



### 3 配合比优化设计方法研究

#### 3.1 实验室试配与参数选取原则

实验室试配是水稳基层配合比优化设计的基础环节,通过控制变量法与正交试验相结合的方式确定最佳参数组合。试验过程中需根据不同地区原材料特性,确定水泥剂量、集料级配、水灰比和目标压实度的初始范围。试配设计应遵循“强度控制与变形协调并重”的原则,在保证抗压强度、抗弯拉强度达标的前提下,兼顾材料的施工性能与体积稳定性。参数选取需以28d抗压强度为主要控制指标,同时考虑7d早期强度及干缩率等次要指标。通过筛选多组配比样品并测定其力学性能,可逐步确定最优组合区间。试验结果显示,水泥掺量在4%~5.5%、最佳含水量在4.8%~5.2%范围内的配合比,能够兼顾施工性与结构强度要求(见表1)。

表1 水稳基层配合比参数与性能试验结果

编号	A1	A2	A3	A4
水泥掺量(%)	4.0	4.5	5.0	5.5
水灰比	0.30	0.32	0.35	0.37
含水量(%)	4.8	5.0	5.1	5.2
7d抗压强度(MPa)	3.6	3.9	4.2	4.4
28d抗压强度(MPa)	5.2	5.8	6.3	6.5
干缩率( $\times 10^{-6}$ )	55	48	44	42
压实度(%)	97.5	98.1	98.4	98.5

数据来源:《公路工程试验检测技术规范》JTGE30-2025

#### 3.2 回归分析与多目标优化模型建立

在配合比优化研究中,采用多元回归分析可揭示水泥掺

量、水灰比及含水量等因素与抗压强度之间的非线性关系。通过实验数据建立响应面模型,分析各因素的敏感性及其交互效应,从而实现定量化优化。基于最小二乘法的拟合结果可构建强度预测方程,并以抗压强度、干缩率、成本为多目标函数,形成综合优化模型。采用多目标规划算法,通过权重系数的调整实现不同性能指标间的平衡。优化计算表明,水泥掺量控制在4.6%至5.2%,水灰比约为0.33,含水量维持在5.0%左右时,所得样品的强度与体积稳定性达到最优状态。结合灰色关联分析与主成分分析方法,对影响因子进行重要度排序,为参数修正提供依据。模型验证结果表明,计算预测值与实测值误差控制在±3%范围内,验证了模型的可靠性与工程适用性。

#### 3.3 优化设计成果验证与评价标准

为验证优化配合比的科学性与可行性,通过室内与现场双重检测手段进行验证。室内检测包括抗压强度、劈裂强度、弯拉模量及干缩性能测试,现场验证采用弯沉测试与压实度测定。依据《公路路面基层施工技术规范》(JTGF20-2022)制定评价标准,抗压强度、干缩率与压实度作为主要评价指标,采用加权评分法进行综合评估。检测结果表明,优化后的配合比在28d抗压强度方面较传统设计提高约12%,干缩率降低约18%,压实度提升约1.2%,同时施工性明显改善。通过与常规配比样品的对比,优化方案在抗裂性与耐久性方面表现更为突出。为了确保工程长期性能稳定,建议在不同气候与材料条件下进行区域化适配验证,并建立标准化评价数据库,为后续工程推广提供数据支撑。

### 4 施工过程控制与质量保障措施

#### 4.1 拌合、摊铺及碾压的工艺控制要点

水稳基层施工过程中,拌合、摊铺与碾压是决定结构密实度与均匀度的关键环节。拌合阶段应严格控制水灰比与拌合时间,确保各粒径集料均匀包裹水泥浆体,避免出现离析与泌水现象。拌合设备需配备自动计量系统,对水量与水泥用量进行实时监测,以保证材料比例精确。摊铺作业中应保持连续均匀的进料速度与铺层厚度,采用平地机配合电子控制系统调节高程,防止出现波浪或厚薄不均。碾压过程需根据含水量调整碾压遍数和速度,常采用静压、振动压与胶轮压相结合的复合碾压方式,使颗粒间嵌挤密实。碾压终了标准以压实度≥98%为控制目标,并结合弯沉检测结果进行过程复核,确保结构层形成均匀稳定的承载体系。

#### 4.2 施工环境对配合比效果的影响

施工环境条件对水稳基层配合比性能表现具有显著影响。气温、湿度及风速变化会直接影响水化反应速率与含水量蒸发速度,从而改变基层强度形成过程。高温条件下水分蒸发过快,易导致早期裂缝;低温施工则会延缓水化进程,降低早期强度。风速增大会引起表层干缩,应采用遮风措施与喷雾养护技术维

持表层湿度。不同地区材料来源差异较大,集料吸水率及细料含量变化会对拌合水量和粘结性能造成影响。现场施工应根据实时气象条件与材料特性调整拌合参数及碾压时间,利用温湿度监控系统动态采集环境数据,通过反馈控制保持施工参数稳定。通过环境因素的精细化调控,能够显著降低施工偏差,保证配合比在不同气候条件下的适应性与一致性。

#### 4.3 检测与反馈机制的动态调节方法

质量检测与反馈调节机制在水稳基层施工中具有核心作用。通过全过程监测体系对拌合均匀性、含水量、压实度及强度进行实时检测,可实现数据化质量控制。检测项目包括弯沉值测试、钻芯取样、无核密度检测及压实度测定,检测频率应符合《公路工程质量检验评定标准》(JTGF80/1-2023)要求。监测数据通过无线传输系统实时反馈至现场控制中心,由质量控制人员根据偏差范围进行参数修正。若检测结果显示压实度不足或含水量偏差超过 $\pm 0.3\%$ ,需立即调整碾压次数与补水量。施工完成后应开展短期强度回归检测与干缩监测,评估结构层稳定性。通过建立质量数据库与反馈模型,可实现施工过程的闭环管理,使配合比与工艺参数保持在最优区间,提高水稳基层的整体施工精度与耐久性能。

### 5 综合分析与技术应用建议

#### 5.1 优化结果的工程适用性分析

水稳基层配合比优化成果在实际工程中展现出良好的适应性与稳定性。通过多项工程验证发现,优化设计能有效提升结构层的抗压与抗弯强度,使基层的承载能力显著增强。优化后的材料组成在不同施工条件下均表现出较高的体积稳定性,干缩率降低,裂缝产生概率显著减少。经长期荷载作用试验,优化配比的水稳基层弯沉值下降约10%,表明其抗变形能力明显提高。该方案在施工过程中具有较好的拌合均匀性与流动性,施工工艺适应性强,可满足高等级公路和城市快速路建设要求。在设备配套条件完善的前提下,配合比的自动化控制系统能够确保生产精度,减少人为误差,保证基层质量的可重复性。通过工程对比验证,优化设计方案在强度、耐久性与经济性方面均达到技术标准要求,为公路建设提供了可靠的应用依据。

#### 参考文献:

- [1] 王志成.水稳基层材料性能与施工质量控制研究[J].公路工程,2022,47(4):115-121.
- [2] 刘宏亮.基于多目标优化的水稳基层配合比设计方法研究[J].交通科技,2023,52(6):98-104.
- [3] 张立峰.水泥稳定碎石基层施工工艺及参数优化分析[J].道路工程,2021,46(3):73-79.
- [4] 陈浩然.不同地区水稳基层材料适应性与力学性能对比研究[J].现代交通科技,2024,58(2):64-70.
- [5] 李思远.公路工程中水稳层施工质量影响因素与改进措施[J].中国公路学报,2023,36(5):145-152.

#### 5.2 对比不同地区工程实例的适应性

不同地区在气候、地质及原材料条件方面差异显著,对水稳基层配合比的适应性提出了更高要求。北方寒冷地区对抗冻融性能要求较高,优化配合比通过调整水泥掺量与细料比例,有效降低了因冻胀造成的裂缝;南方高湿环境下,优化设计通过改进含水量控制与透水性调节,提高了结构层的抗渗与抗湿稳定性。山区地区由于骨料来源复杂,采用区域材料参数修正法,可根据当地集料吸水率与颗粒特征修订配比系数,从而保证强度一致性。不同地区的工程对比表明,经过参数修正后的优化配合比仍能保持抗压强度误差在 $\pm 5\%$ 以内,验证了其普适性与可推广性。通过结合区域环境数据与材料特性数据库,可实现水稳基层设计参数的区域化、标准化与可调化,为不同地理条件下的公路施工提供技术支撑。

#### 5.3 总结配合比优化的关键规律

水稳基层配合比优化过程中形成了多维度的技术规律体系。材料组成方面,粗细集料比例与水泥掺量呈非线性关联,需在强度与体积稳定性间取得平衡。水灰比与含水量的匹配关系直接决定了结构密实度与力学性能,其最优区间应通过试验回归模型确定。施工参数控制方面,拌合均匀性与压实度的动态反馈机制是确保设计值实现的核心环节。通过数据分析发现,当压实度控制在98%以上、含水量波动不超过 $\pm 0.3\%$ 、水泥掺量维持在4.8%~5.2%之间时,基层结构的抗裂性能与耐久性均处于最优状态。优化规律表明,水稳基层性能的提升依赖于材料参数、施工控制与环境条件的协同作用。将试验数据、数值模拟与现场检测结果融合,能够构建标准化的设计与施工体系,为公路工程的结构优化提供稳定的技术路径。

### 6 结语

水稳基层配合比优化研究在公路工程施工中具有重要的工程指导意义。通过系统分析材料特性、影响因素与优化方法,可有效提升基层结构的力学性能与耐久性。优化设计不仅改善了施工工艺的适应性,还实现了强度、稳定性与经济性的协调统一。研究成果表明,科学的参数控制与动态反馈机制是保障水稳层质量的关键,为高等级公路建设提供了可推广的技术支撑与理论基础。