

# 最新公路护栏发展规划(实用7篇)

在日常学习、工作或生活中，大家总少不了接触作文或者范文吧，通过文章可以把我们那些零零散散的思想，聚集在一块。那么我们该如何写一篇较为完美的范文呢？以下是小编为大家收集的优秀范文，欢迎大家分享阅读。

## 公路护栏发展规划篇一

道路标准达不到规范要求。我国早期建设的高速公路大多数为双向四车道，现在不能满足形势发展的需要，亟待加宽改造。

对路线交叉公路通往市(县)级以上城市或其它重要政治、经济中心的主要公路和通往重要工矿区、港口、机场、车站和游览胜地等的主要公路相交时，应设置互通式立体交叉。

对直行交通量较大的公路相交叉时，在不考虑交通转换或地形条件适宜时，宜采用分离式立体交叉。

对市县级以下公路间的交叉时，在不考虑交通转换或地形条件适宜时，宜采用分离式立体交叉。事实上，绝大多数相应等级的公路都没有达到以上要求。规范规定：一级公路仅在对通行能力影响不大的局部路段，可修建少量平面交叉。但应设置完善的交通安全和交通管理设施；二级(相当于)公路应尽量减少平面交叉：中央分隔带断口，一般情况下以每2公里设一处为宜。这些指标很多地方没达到，平交道口比比皆是，有的只隔几百米，甚至几十米。这一问题，不但影响车辆的运行速度，而且带来严重的事故隐患。

沿线设施不健全。沿线设施特别是安全设施，对交通安全是至关重要的。比如规范中规定一级公路中间带必须连续设置中央分隔带护栏和必要的防眩设施；桥梁与高路堤段必须设置路侧护栏。笔者发现绝大多数相应路段没有设置，即便有，交通

标志标线也年久失修或者倾倒地面。如果不健全或设置不当,其危害可想而知。我国大多数省市的交通标志是由^v^门设计、施工,而由交警部门使用管理,所以在一些设置方案上往往出现矛盾,往往因双方的出发点不一样而引起意见不一致,影响标志标线的正确运用,造成事故隐患。驾驶人员素质低。长期以来,社会上总会有一些驾驶员,有的没有经过正规培训,驾驶技术低,对交通规则不熟悉,遇到紧急情况往往不能正确处理。为了取证,有的人请上一餐饭局甚至花钱买来驾驶本,有的出租车司机受利益趋动,空车时在路上慢逛,寻找客源,随意停车、掉头。拉上客后超速行驶、抢道、占道时有发生。加之部分农用车也上路跑运输致发生不该有的事故发生。拆迁不到位。新建公路的选线原则是近村不进村,尽量避开输电、油、气等管线,尽可能减少与大型建筑物的冲突。但旧路和城市道路拓宽改建.引起拆迁是不可避免的。较难解决的是个体户建筑物,在经济利益的驱动力下,拆一半,留一半等着钱拿到手着再拆下一半。

过去搞拆迁,由国家或省市级政府下达统一的补偿标准,具体执行时一般按红头文件往下推行,带有一定的强制性。实行市场经济以来,拆迁工作也市场化了。2001年11月1日国家新实施的《房屋拆迁管理条例》中规定:拆迁的货币补偿金额,根据被拆迁房屋的区位、用途、建筑面积等因素,以房地产市场评估价格确定。评出的价格要达到被拆迁户的满意才能执行。现在公路建设资金的方式一般是高速公路、收费路由业主统一办理,其它由国家投资建设的公路,国家出主体工程费,拆迁占地由地方解决。但受地方资金不足的影响,操作起来有一定困难,往往出现所谓钉子户,就是不拆。这样就出现了路面局部变窄,视线或能见度不够等不安全因素。

## 2、交通工程与环境保护。

无论在城市、还是工矿甚至乡村,交通涉及到了多方面的环境污染,车辆的噪声污染就是一个严峻的问题。随着车辆的增加,为了满足其出行的需要,交通道路得到了增多,但是也给人们

带来的苦恼的噪音污染问题,这就难以避免交通工程与环境保护发生冲突。

交通给环境带来的污染。

## 公路护栏发展规划篇二

地址: \_\_\_\_\_

邮码: \_\_\_\_\_

电话: \_\_\_\_\_

法定代表人: \_\_\_\_\_

职务: \_\_\_\_\_

承包方(乙方): \_\_\_\_\_

地址: \_\_\_\_\_

邮码: \_\_\_\_\_

电话: \_\_\_\_\_

法定代表人: \_\_\_\_\_

职务: \_\_\_\_\_

依照《^v^合同法》和\_\_\_\_\_市的有关规定,经双方协商一致,签订本合同,并严肃履行。

一、工程名称: \_\_\_\_\_

二、工程地点: \_\_\_\_\_

三、工程编号：\_\_\_\_\_

四、工程范围和内容：全部工程建筑面积\_\_\_\_\_平方米。  
（各单项工程详见工程项目一览表）

五、工程造价：全部工程施工图预算造价人民币\_\_\_\_\_元，  
其中：人工费\_\_\_\_\_元。（各单项工程详见工程项目一览表）

一、开竣工日期：依照国家颁布的工期定额，经双方商定，  
本合同工程开竣工日期如下：

全部工程自\_\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日开工，至\_\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日竣工。（各单项工程开、竣工日期详见工程项目一览表）

二、施工前各项准备工作，双方应根据工程协议书中第三条规定，  
分别负责按时完成。

三、在施工过程中，如遇下列情况，可顺延工期。顺延期限，  
应由双方及时协商，签订协议，并报有关部门备案。

1. 由于人力不可抗拒的灾害，而被迫停工者；
2. 因甲方变更计划或变更施工图，而不能继续施工者；
3. 因甲方不能按期供图、供料、供设备或所需材料、设备不合要求，而被迫停工或不能顺利施工者。

一、全部工程所需的物资按下列第（ ）项供应方式办理：

1. 特殊材料、统配部管材料及统配部管机电产品，均由甲方负责采购，  
供应至乙方指定地点。其他材料由乙方负责采购供应。

2. 统配、部管材料，由乙方负责办理申请、订货、调剂合用，特殊材料及统配、部管的机电产品，由甲方负责采购供应至乙方指定地点，其他材料均由乙方负责采购供应。

3. 包工不包料工程，全部材料、设备由甲方采购供应到现场或指定的加工地点。

4. 其他方式：

二、由甲方负责供应材料和设备的品种、规格、数量及进场期限，详见甲方供应材料、设备一览表。

三、成套设备和非标准设备，由甲方负责办理申请、订货及加工，引进成套设备在交付乙方前，由甲方负责检验（甲方委托乙方总包承办设备订货及非标准设备加工，应另签订协议）。

四、工程所需材料，如因供应部门规格、品种或材质不能满足工程要求必须以其他规格、品种代替或加工处理时，应事先取得原设计单位和甲方同意，并由三方签订协议后实行。由于代用或加工而发生的量差、价差及加工费，应按现行规定办理结算。

五、凡应附有合格证明的材料，在进场时必须由供应方负责验证；如无合格证明，必须经供应方试验合格后方准使用，其试验费用，应由供应方负担。因建设单位或设计单位对有出厂合格证明的材料要求重新试验，其试验费用，应由甲方负担。

六、由甲方负责供应的材料和设备，如未按期供应或规格、质量不符合要求，经双方努力仍无法解决，因此造成乙方的损失，应由甲方负担。

一、全部工程造价的结算方式。按下列第（ ）项规定办理：

1. 以审查后的施工图预算加增减变更预算进行结算。
2. 按施工图预算加包干系数确定的包干造价结算，包干范围以外的费用；另按有关规定付款。
3. 按标准施工图单方造价包干结算，包干范围以外的费用，另按有关规定付款。
4. 包工不包料工程，按预算定额规定的人工费结算。
5. 招标的工程，按中标的价款结算。

二、工程款拨付与结办法，按现行规定办理（详见附件）。

一、乙方要依据国家颁发的施工验收规范和质量检验标准以及设计要求组织施工，要全部达到合格。

二、要坚持按图施工，任何一方不得随意变更设计。如遇下列情况给对方适成窝工、返工、材料、构件的积压、施工力量和机械调迁等损失，应由责任方负担：

1. 施工中如发现设计有错误或严重不合理的部分，乙方应以书面形式通知甲方，由甲方在7天内与原设计单位商定，提出修改或变更设计文件，经甲乙双方签订协议后，方准施工。

并由甲乙双方签订协议，方可施工。否则，任何一方不得强行施工。

3. 在施工中，如遇中途停建、缓建，甲乙双方对在建工程，应商定做到安全部位。

4. 在施工中，如发现甲方投资不足，不能按时拨付工程进度款，而中途停建、缓建，给乙方造成的损失，应由甲方承担。

三、乙方应严格执行隐蔽工程验收制度，凡隐蔽工程完成后，

必须经过验收作出记录，方能继续进行下一工序的施工。一般隐蔽工程由乙方自行检查验收，并作好记录，重大或复杂隐蔽工程，应由乙方书面通知甲方和设计单位共同进行验收，并办理隐蔽工程验收手续。如甲方未届时参加，乙方可自行检查验收，甲方应予承认。

四、甲乙双方在施工中遇到工程生项，应按定额管理办法报批。变更工程协议所附的变更预算，应在施工前及时送经办\*行，做为结算工程款之依据。

一、乙方在单项工程竣工前5日将验收日期以书面通知甲方届时验收，如甲方不能按时参加验收，须提前通知乙方取得乙方同意后，另订验收日期，但甲方须承认竣工日期，如再不按时参加验收，其所发生的管理费和各项损失均由甲方承担。并偿付给乙方按预算造价每日万分之一的逾期违约金。

二、竣工工程验收合格，从验收之日起3天内，乙方向甲方移交完毕。如甲方不能按期接管、致使验收后的工程发生损失，应由甲方承担。

三、本项工程中的单位工程，如需单独移交甲方，在移交时，双方应办理中间验收手续，作为该单位竣工工程验收之依据。

四、在进行竣工工程验收中，如发现工程质量不符合规定，乙方应负责无偿修理或返工，并在双方议定的措施和期限内完成。经验收合格后，再行移交。由此造成工程逾期交付的，乙方应偿付给甲方按预算造价每日万分之一的逾期违约金。

六、竣工工程验收，以国家颁发的施工验收规范、技师检验标准及施工图为依据。在进行竣工验收时，乙方应在验收前10天向甲方提供以下文件：

1. 增减变更文件和其他洽商记录；

2. 隐蔽工程验收记录和中间交工验收记录；

3. 工程竣工后，应绘制竣工图，工程变更不大的由施工单位在原施工图上加以说明，提交建设单位存档。工程变更较大的，可以由建设单位自绘或委托设计单位、施工单位绘制竣工图。

七、乙方在单项工程竣工验收后，属于民用建设项目应于竣工验收后15天内，属于工业建设项目，应于竣工验收后30天内，将竣工结算件送交甲方进行审查。甲方应在接到竣工结算件后，民用建设15天内，工业建设20天内审查完毕，如到期未提出异议，由经办\*行审定拨款。

八、工程竣工验收后，乙方对施工的土建工程质量负责保修一年，采暖工程保修第一个采暖期内。在保修期内，确由施工单位责任造成的屋面漏雨、管道漏水、漏气、堵塞等质量事故，乙方应负责无偿修理。（属于专业性建筑安装工程按<sup>v</sup>各有关主管部门的特殊规定办理）

九、工程未经验收，甲方提前使用或擅自动用，由此而发生的质量或其他问题，由甲方承担责任。

一、由于乙方责任未按本合同规定的日期竣工，（以竣工验收合格日期计算）每逾期一天，应偿付给甲方按预算造价万分之一的逾期违约金；属于包工不包料的，每逾期一天，应偿付给甲方按预算人工费千分之二逾期违约金。

二、甲乙双方不得借故拖欠各种应付款项，如拖期不付，按银行的短期贷款利率偿付给对方逾期付款违约金。

三、实行合理化建议奖和提前竣工奖的，甲乙双方应根据有关政策的规定，另行协议。

四、建筑安装工程承包合同发生纠纷时，当事人双方应及时

协商，协商不成时，任何一方均可申请各级城乡建设委员会或双方上级业务主管部门，进行调解；解决不了的，可选择下述第（ ）项处理：

（1）向建筑物所在地的仲裁委员会申请仲裁，

（2）直接向人民法院起诉。

一、预算审查手续，由建设单位将建筑安装工程承包合同（附施工图预算）送市建设工程合同预算审查处审查。要求鉴证的，可到建筑物所在地的区、县工商行政管理局进行鉴证。

二、在本合同签订之前，双方签订的施工准备合同（工程协议书），可做为本合同之附件。

三、招标工程，按《××市建设工程招标、投标暂行办法》签订合同。

四、双方商定的其他事项：

一、工程项目一览表。

二、全部施工图纸。（合同正本有此附件）

三、施工图预算。（合同正本及建设银行有此附件）

四、甲方负责供应的材料、设备一览表。

五、有关协议：

六、有关补充合同：

一、本合同一式\_\_\_\_份，甲乙双方各执正本一份，并分别报送双方业务主管部门副本一份。

二、本合同自双方签订

之日起生效。在全部工程竣工验收并结清尾款后失效。

建设单位（发包方）： \_\_\_\_\_

工程负责人： \_\_\_\_\_

\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日

建工单位（承包方）： \_\_\_\_\_

工程负责人： \_\_\_\_\_

\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_

## 公路护栏发展规划篇三

甲方：

乙方：

依照《\_合同法》，遵循平等、自愿、公平和诚信的原则，双方就本建设工程施工事项协商一致，订立本合同。

### 一、工程概况

1、工程内容： 锌钢护栏安装制作

2、工程地点：

3、工程单价： 元/平方米

### 二、产品规格

1、锌钢护栏材料使用颜色横杆竖杆 20\*20 ， 锌钢配件采用厂家专用配件， 为国家标准产品。

2、本工程采用总包干形式， 一次包干。

### 三、双方责任

1、乙方保证所供设备与合同中设备规格型号一致。

2、乙方所提供设备的保修期按相应设备的出厂标准执行。

3、施工期间甲方为乙方无偿提供施工基础条件：水、电、设备工具存货地点等， 并协调施工安排和保证乙方的施工安全。

4、质量保证期间， 甲方根据技术资料合理操作。人为损坏和操作不当造成设备损坏的由损坏方负责赔偿。

### 四、付款方式

工程安装完毕， 按工程实际发生量的80%进行支付， 验收合格后， 工程款支付完毕。

### 五、售后服务

从工程验收之日起， 一年免费保修， 终生维护， 质保期一年后维修只收成本费。

### 六、违约责任

2、未办理验收手续， 甲方提前使用或擅自动用工程成品而造成损失的， 由甲方负责；

3、合同签订后， 甲方保证按时向乙方支付合同款项， 按合同配合乙方施工， 如有违约所造成的一切损失由甲方承担。

七、合同发生争议，由双方协商解决，若协商不成时，向甲方所在地仲裁委员会申请仲裁，直至提交人民法院审理。

## 八、附则

1、本合同一式四份，甲、乙双方各执一份。本合同经甲、乙双方签字(盖章)后生效。

2、本合同签订后工程不得转包。

3、合同履行完后自动终止。

甲方(公章): \_\_\_\_\_

乙方(公章): \_\_\_\_\_

法定代表人(签字): \_\_\_\_\_

法定代表人(签字): \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_年\_\_\_月\_\_\_日

\_\_\_\_\_年\_\_\_月\_\_\_日

## 公路护栏发展规划篇四

1、我国城市轨道交通的发展现状。北京于20世纪60年代中期开始建设地铁,是我国轨道交通建设最早的城市。目前,我国编制城市轨道交通建设规划的城市大约有30座,其中北京市规划的轨道交通线路总长有865km;天津市规划的轨道交通线路总长有564km;上海市规划的轨道交通线路有972km;广州规划的轨道交通线路有728km;南京规划的轨道交通线路有543km。我国其他大中型城市的轨道交通线路也处于不断的增加当中。随着我国经济建设的迅速发展和城市化进程的加

快,大多数大中型城市迫切需要修建城市轨道交通来缓解城市越来越大的交通压力,同时因为城市轨道交通具有“安全、方便、快捷、环保”的优点,具有非常大的发展潜力。

2、我国城市轨道交通存在的主要问题。从国内外众多城市交通建设的实际情况来看,城市轨道交通不但能够极大地缓解巨大的城市交通压力,还能带来很大的社会效益。但从2000年起,我国的城市轨道交通建设就出现了各种各样的问题,其中工程造价过高问题已成为制约我国城市轨道交通建设发展的主要问题之一,已越来越受到政府部门和相关建设企业的高度重视。

20世纪90年代,我国在北京、上海和广州建成了3条地铁线,平均造价高达5~7亿元/km,相比之下,我国的劳动力和建筑材料价格都比较发达国家和地区要低的多,但是我国的轨道交通工程造价却要比其他国家和地区高很多。

迫于城市交通的巨大压力,我国大多数城市都急切建设城市轨道交通工程,但因为轨道交通工程造价太高,就形成了这些城市想建设轨道交通但又负担不起成本过高的局面。据2009年中国社会科学院出版的《城市蓝皮书》显示,我国有34座城市的人口在百万以上,其中有11座城市人口在200万以上,有百万以上人口的城市34座,其中超过200万人口的大城市有11座,规划一共需修建2200km轨道交通线路,如果交通线路按每公里花费亿人民币的造价估算的话,一共就需要12100亿元工程建设资金,由于我国目前的财政收入总量有限,工程建设投资主体过于单一,各方面的建设资金不能得到及时的回转,我国根本无法长期承受和支持如此巨大的资金花费,所以说,造价过高已成为阻碍城市轨道交通建设的一个主要问题。

## 我国城市轨道交通工程造价的结构分析

针对我国城市轨道交通工程造价普遍过高的情况,通过对国内外轨道交通工程建设的认真分析,研究出了城市交通工程造价的主要构成部分,其中土建工程(包括拆迁工程、建筑设计、

前期工程等) 造价约占50%~55%; 技术生产设备的购置、安装及保修费用约占50% (机车车辆占13%~17%、轨道占2%~7%、车辆段停车场占5%~6%、通信信号占10%~12%、牵引供电占7%~10%、其他占1%~4%)。从中不难看出, 工程造价主要花费在土建工程和技术设备方面, 所以降低城市轨道交通工程造价的主要手段就是降低土建工程费用、提高技术设备生产水平, 即通过施工前对建设工程进行科学合理的规划, 确定其规模的大小, 制定完善的管理措施, 优化施工方法结构, 提高建筑设备的利用效率, 才能从根本上达到降低轨道交通建设工程造价的目的。

## 降低城市轨道交通项目工程造价的主要措施

(1) 城市轨道交通路线都集中于城市中商业发达地区和人口密集地区, 有时候不得不拆迁其他建筑物来建设轨道交通工程, 而昂贵的拆迁费用也给工程建设带来了极大的困难, 比如拆迁北京地铁复八线平均花费接近亿元/km, 占工程总造价的16%, 明显偏高。所以一定要做好城市轨道交通路线的规划工程, 规划时要充分考虑到线路走向、车站、路口、建筑物、以及车辆段对工程施工的影响, 合理安排交通路线与这些因素之间的位置关系, 只有这样才能够使城市轨道交通的建设与城市发展相融合, 把建设造价控制在城市财力情况所能承受的范围内, 减少不必要的拆迁, 避免重复建设等极度浪费的投入, 形成轨道交通建设与城市发展的良好互动。

## 公路护栏发展规划篇五

城市轨道交通工程施工大部分是在地下操作, 由于地质的复杂性, 在施工过程中面临着新的安全问题和 technical 问题, 如果其施工不当, 可能引起一系列的地质变化问题, 对周边的环境安全造成威胁, 甚至会造成严重的经济损失和负面影响。因此城市轨道交通施工的安全问题日益受到社会的关注, 为了确保城市轨道交通工程的施工安全, 我国主要的城市轨道交通城市已建立了工程监测预警体系, 并加以实施。工程监测预警体系的建立与实施, 有利于保障城市轨道交通的安全建设, 实现工程的

安全化管理。因此,笔者结合自身的工作实践,对城市轨道交通工程监测的内容进行了如下分析。

## 1. 浅析城市轨道交通工程监测的内容

在城市轨道交通工程中,工程监测要全面掌握整个工程的变化,迅速及时的评价工程的安全状态,以提高施工的安全性。在城市轨道交通工程施工中,工程监测的对象主要是工程周边环境、周围地质和工程支护结构体系三大类。工程监测周边环境主要包括对建筑物、地下管线、市政桥梁、地表和市政道路的监测,其中建筑物是必须监测的,要确保建筑物无沉降、倾斜和裂缝,以免影响城市轨道交通工程的质量。工程监测支护结构体系主要包括明挖法及竖井施工支护结构、盾构法隧道结构和矿山法隧道初期支护结构的监测。在此项监测中,要监测初期支护竖井井壁净空收敛、支撑立柱沉降和倾斜等情况,盾构法隧道结构中管片衬砌拱顶沉降情况,矿山法隧道初期支护结构的拱顶沉降、净空收敛、底板隆起、中柱沉降等情况。工程监测周围地质主要是对岩土体、地下水监测,尤其是对地下水位的监测[1]。

## 2. 阐述城市轨道交通工程监测预警

### 城市轨道交通工程监测预警分级

依据国家对可以预警的公共卫生事件、自然灾害和事故灾难预警级别的划分,我国城市轨道交通建设城市探索出了适合当地的工程监测预警体系。例如,北京、上海把黄色、橙色和红色预警级别作为工程监测预警。香港利用预警值、告警值和管理值作为工程监测预警。目前,在大多数的城市则是根据城市轨道交通工程建设管理的特点、成熟做法、风险等级、安全状况和发展趋势,把城市轨道交通工程监测预警由小到大可分为四级、三级、二级和一级,分别用蓝色、黄色、橙色和红色表示,红色为最高警级[2]。

## 城市轨道交通工程监测预警分类

通过多年的实践研究证明,城市轨道交通工程监测预警主要分为三大类,即监测综合预警、监测数据预警和工程监测预警。第一,监测综合预警。监测综合预警是通过全面分析某个监测项目的位置分布、预警等级情况和监测数据预警点数量之后再进行的预警。监测综合预警在某种意义上可谓是真正的监测预警,因为它能够很好的反应因监测数据超标而造成的工程监测项目的不安全程度大小,也可防止因监测数据预警点多,而无法掌控工程安全性的现象发生,避免给工程施工造成麻烦。第二,监测数据预警。监测数据预警主要是在某监测项目某监测点的实测数据超过了预先给定的预警值的情况下发出预警。监测数据预警只是因监测数据超标而发出的单一数据预警,是工程监测所有预警的基础,对监测项目或监测对象的安全状况不能全面的反应。第三,工程监测预警。工程监测预警是指在根据监测综合预警以及巡视预警得到的结果,来预测与判定工程监测对象或项目或是整个城市轨道交通工程项目的预警级别。

工程监测预警与监测综合预警、监测数据预警相比较而言,它是一种意义完整、真正考虑工程危险状态和工程安全隐患的预警,同时它也是建立在各种检测数据和巡视信息基础上以确保工程安全和周边环境安全为目的的工程预警。工程监测预警的管理主要是对监测预警的红、橙、黄和蓝色四警级的管理,监测预警的红、橙、黄和蓝色四警级是实现工程预警管理策略的主要依据。确定工程监测预警的等级时需要考虑多方面的因素,如监测项目的预警类别、预警等级、预警数量与工程风险等。在城市轨道交通工程的实际施工中,要从实际出发,结合当地的施工经验,通过综合分析所得预警的数据、现场会商和专家论证之后再综合判定其工程预警级别。

### 3. 探讨城市轨道交通工程监测预警的管理

#### 城市轨道交通工程监测预警管理模式

在城市轨道交通工程监测预警体系中,工程监测预警实施的是三级分层管理模式,即建设管理层、现场监管层和监测预警实施层。建设管理层主要包括建设主管部门及相关政府管理部门、建设单位;现场监管层主要包括监理单位或建设单位委托的现场工程安全咨询机构;监测预警实施层主要包括土建施工单位、监测单位等。三者之间互相监督,有利于各个部门的沟通与协调,保证城市轨道交通工程监测预警体系的完善[3]。

## 城市轨道交通工程监测预警管理内容以及流程

在城市轨道交通工程监测预警方面,工程监测预警的管理内容主要有预警信息上报、响应、处置和消警等内容。第一,城市轨道交通工程监测预警信息上报、响应及处置。预警信息的报送根据不同的预警级别,送达的时间、速度和单位均不一样。红色预警必须第一时间上报到建设主管部门和工程相关参建方单位负责人,其余的则酌情而定:蓝色监测预警报送的时间是确定时起一天内,报送到施工、第三方监测和设计单位;黄色监测预警报送的时间是确定时起四小时内,报送到施工、第三方监测、设计和建设单位业主代表;橙色监测预警报送的时间是确定时起一小时内报送,报送到施工、第三方监测、设计和建设单位。相关单位在接到预警信息之后要根据警情加强监测、巡视和制定相应的解决措施,力求在最短时间内消除警情。第二,城市轨道交通工程监测预警的消警。在城市轨道交通工程施工中,施工单位确定在预警期间工程自身或环境风险的事故没有发生,并且已结束监测预警处置的情况下没有发生次灾害,可申请消警,然后由监理或工程安全咨询机构对其进行评定决定能否消警。施工单位进行工程监测预警消警时,应坚持谨慎可靠的原则,对于无法判定的监测预警不允许消警。消警以后,对于工程的监测指标和监测安全状态仍要继续跟踪[4]。

## 4. 结语

综上所述,随着我国城市轨道交通工程建设的快速发展,工程

监测预警体系已经初步形成,根据工程监测预警内容,可以将其分为监测数据预警、监测综合预警和工程监测预警三类,其中监测数据预警是所有预警的基础,工程监测预警是真正考虑工程安全状态的预警。工程监测预警的管理主要是三级管理模式即建设管理层、现场监管层和监测预警实施层,其管理内容主要包括预警信息的上报、响应、处置和消警。

## 公路护栏发展规划篇六

乙方: \_\_\_\_\_

经双方友好协商,现就甲方向乙方购买并委托乙方承担安装厨房设备事宜达成如下协议:

一、设备名称: 详见合同附件。

二、安装地址:

三、合同总价: 。含运费、搬运费、安装调试费(不含税费),最终结算以实际发生的项目和实际使用的设备、材料数量为准。

四、合同工期: 自本合同签订之日起至\_\_\_\_\_。

五、付款方式:

1、自本合同生效后,甲方于3日内向乙方支付50%预付款;

2、工程按期完工并验收合格后,甲方根据实际发生的总价与3日内向乙方支付全款。

六、质量验收标准约定:

1、乙方须按合同附件规定的标准供货;

2、乙方的设计方案合理，能满足甲方要求；

3、产品做工精良、结实，安装稳固，无明显影响使用功能和损坏耐久性方面重大缺陷；

七、双方责任：

(一)甲方责任：

1、严格按合同规定的付款方式付款；

2、协调其他工序配合乙方搞好设备的安装调试工作；

3、自身原因延误工期，损失自行承担；

(二)乙方责任：

1、严格按合同附件规定的标准供货并如期交付甲方正常使用；

2、免费为甲方提供设备安装、调试；

3、在生产、安装过程中对甲方提出的合理性技术建议应予采纳；

4、设备安装前指导甲方做好前期准备工作；

八、乙方售后承诺：

3、免费为甲方培训技术操作人员，直至能正常使用乙方产品为止。

九、违约责任：

1、甲方不按合同规定付款，每逾期一日，按当期应付款项另

加3%支付乙方;逾期一周以上,每逾期一日,按当期应付款项另加10%支付乙方;逾期十五日以上视为违约,按合同法处理(不可抗力因素除外)。

2、乙方须按约定如期提供符合要求的设备交付甲方正常使用,否则给甲方造成损失须承担赔偿责任(甲方原因和不可抗力因素除外)。

十、如合同发生纠纷,双方协商不成,可提交人民法院裁决。

十一、合同附件与本合同具同等法律效力。

十二、本合同一式两份,双方各执一份,法律效力同等。\_\_\_\_\_年质保期满后自然失效。

甲方(盖章): \_\_\_\_\_ 乙方(盖章): \_\_\_\_\_

## 公路护栏发展规划篇七

摘要:随着我国经济的发展和人们生活水平的提高,人们的生活距离逐渐拉近了,而生活距离的拉近就需要具有良好的交通作为最基本的条件,可以说随着社会进程的不断完善,交通情况也不断地得到发展,由过去简单单条交通发展到立体式的交通并且逐步实现了交通体系与交通管理自动化,为交通工程的现代化开辟了广阔的前景。

关键词:交通工程配套性科学技术视频监控

随着我国经济的发展和人们生活水平的提高,人们对于交通设施的要求也越来越强,这就要求我们加强交通工程的建设速度,把我国的交通工程建设成为高速、科学的现代化城市交通,我们要充分利用先进的科学技术手段把我国的交通工程设施建设成为交通体系与交通自动化管理的有机结合。

## 1 交通工程的概念及特点

交通工程的概念 交通工程就是把人、车、路、环境及能源等与交通有关的几个方面综合在道路交通这一统一体中进行研究,以寻求道路通行能力最大、交通事故最少、运行速度最快、运输费用最省、环境影响最小、能源消耗最低的交通系统规划、建设与管理方案,从而达到安全、迅速、经济、方便、舒适、节能及低公害的目的工程建设。

### 交通工程的特点

规模合理性。交通工程是关系到社会进步和经济发展的重要的工程设施,交通状况的好坏直接关系到人们生活水平的质量,因此交通工程具有建设规模合理性的特征,只有具有了建设规模科学合理的设计以后,才能使建设出来的交通符合社会的发展。

系统性。公路工程交通设施标准体系涉及的范围很大,交通是全人类共同使用的公共资源,交通的建设程度关系到人们的生活质量,可以说交通工程是一个关系到多个社会层次的系统工程,它具有较强的系统性,只有把社会的各个系统调动起来才能实现交通工程的最终目的。

配套性。配套性主要是指交通工程系统的标准,除了在本系统内相互配套以外,还须与公路沿线设施的其他标准配套,如监控、通信、收费等系统与管理机构、房建设计等标准的配套,已有系统功能的发挥。

## 2 我国交通工程的现状

我国有着悠久的历史文化,自从古代我国就发明了马车,而且举世闻名的“丝绸之路”是世界上第一条最长的横贯欧亚大陆的交通干线。所以,我国古代的交通工程是闻名于世的。但是随着种种的原因我国的交通工程落后于西方发达的国家,交

通工程创立于20世纪30年代。1930年美国成立交通工程师协会,标志着交通工程学科的诞生。初期主要探讨有关减少交通阻塞、保障交通安全和交通管理等问题,而交通工程传入我国的时间较晚,1980年上海市才率先在国内成立了交通工程学会,1981年中国交通工程学会成立。

虽然我国对公路交通工程的研究经过20多年的努力,已经对交通工程的规划、管理、设计、工程、制造、科研等方面取得了很大进步,具有了一定的实力:交通安全设施方面已探索出了一套适合我国国情的设计、制造、施工规范;在高速公路监控、通信、收费系统与实施方面,对控制方式、收费制式、设备的布置、管理的软件及少量硬件设备的开发等已经达到了实用阶段,但是我国的交通工程还存在许多的不走之处,主要表现在:

由于我国的交通工程相对起步晚,在交通工程设计及施工上没有相对严格的标准。在交通工程的设计初始就未对现场地势进行认真勘测,易出现设计脱离现场实际的现象。

在按设计图纸施工完成后,才发现其弊端,而必须对其重新变更施工,就会相应的增加工程量而且在部分工程中发现,交通工程的设计标准完全与当地区域经济的发展不相适应,直接影响到将来的交通工程的使用价值。

在交通工程的管理中还存在着管理不科学的弊端。交通工程是全人类共同使用的公共资源,它的使用状况是关系到所有人的安全的,但是我国的交通工程在实际的使用过程中存在着交通工程的经营部门与管理部 门不能协作统一,致使交通不能实现信息共享,资源共用。例如,高速公路经营部门目前正在建设一套主要用于收费、养护、路政工作的电子监控设备,但是由于归属部门不统一,不能实现信息资源共享,而设施的重复建设也会造成国家资金的浪费。

交通工程设施没有与先进的技术手段相结合。交通设施是保

证交通畅通安全的最基本的条件之一,只要具有了良好的交通设施就会保证交通的安全。随着科学技术的进步,我们要把先进的科学技术与交通设施建设相结合,但是我国的交通设施就没有与科学技术很好的相联系,其主要表现在:首先,交通设施没有充分利用视频监控设施。如果我们充分利用视频监控系统就会对交通情况进行时时检测、快速控制、排障、诱导等措施来减少交通的违法行为。其次,子共享资源在交通设施中应用较少。电子信息共享功能可以避免因有雾、雪、冰、雨等恶劣天气或发生交通堵塞排队等情况时,不知前方多少公里发生什么情况及如何应对的弊端,为交通的参与者及时提供正确的信息来保证交通的畅通。最后,交通设施缺少与不规范。虽然我国近几年的交通工程建设取得了较大的发展,交通的通行能力也提高了,种类也扩大了,但是我国的交通设施的设计及使用还有许多的不足,一是限速标志少且不规范。二是限速标志缺乏针对性,例如,在大型桥梁、陡坡、弯道等复杂路况下,缺少警告性限速或禁令性限速标志,形成安全隐患节点。

### 3 交通工程的改进措施

可以说近几年随着我国经济的不断发展,我国的交通工程有了较大的发展,而且交通的参与者的积极性也不断地得到提高,就拿我国的公路建设速度来说,我国的公路建设总长度逐年地不断增加,而且国家也不断加大对交通设施资金、技术的投入比例,在我国的交通工程取得进步的时候,我们更应该看到我国的交通工程的弊端,从而进行有效的改正。

交通工程应该具有广泛性、配套性、协调性的公路交通工程设施标准体系。公路交通工程设施标准体系是一具相互依存、相互衔接、相互补充、相互制约的有机整体。我们在进行交通工程建设的时候要根据广泛性、配套性、协调性的公路交通工程设施标准体系来进行建设,我们只要把握住这种交通工程设施的标准体系,使交通工程从静态的交通安全设施到动态的监控技术,使交通工程的建设标准与国家国际的标准相一致。我们要严格按照这个标准体系进行交通工程设施的施工

及管理,只有这样才能保证交通工程的使用价值。

交通工程应该具有一整套科学合理的发展战略目标。制定一整套科学合理的发展战略目标,是解决当前我国的交通不畅的主要手段之一。整体的交通发展战略是交通建设的一项系统工程,既要研究交通需求和供应的平衡,还要考虑土地和财力的可能,是一项决策性很强的工作。我们在进行交通工程的时候一定要根据当前的经济状况和人口比例进行建设,并且要充分考虑到当地的经济情况和地质地貌,并且要把长远的目标放在首位不要为了眼前的利益而大规模地不假思索进行交通工程建设。

大力发展先进的科学技术水平与交通工程的联系,使交通工程应用先进的技术。我们要改变我们以往的单靠人力资源的作业模式,我们要积极地吸引先进的技术手段应用于交通工程的管理过程中,建立无缝隙电子监控、检测、摄录及信息传输系统,完善电子情报板等智能交通诱导系统,完善交通工程指挥调度系统,实现交通管理科技化、智能化、规范化是提高交通工程的效率,强化管控力度的硬件基础。

总之,随着我国经济的发展和人们生活水平的提高,我国的交通工程设施不断地完善,它对经济的发展和社会的进步中发挥了重要的作用,因此我们要不断地发展我国的交通质量,充分利用先进的技术手段加强我国交通工程的发展。