

国家标准
道路交通标志和标线
第 2 部分：道路交通标志
（征求意见稿）

编制说明

标准起草组

2019 年 4 月

一、 工作简况

(一) 任务来源

国家标准《道路交通标志和标线 第 2 部分：道路交通标志》是根据国家标准化管理委员会 2014 年 12 月 23 日下达的标准项目（计划号 20141752-Q-469），由交通运输部公路科学研究院承担编写任务。

(二) 编写过程

主要工作过程任务下达后，承编单位组建了由唐琤琤、陈瑜、杨曼娟、吴京梅、朱小锋、晁遂、刘洪启、姜明、张帆、宋楠、冯移冬等人员组成的《道路交通标志和标线 第 2 部分 道路交通标志》编写小组，小组主要成员来自 2009 版《道路交通标志和标线 第 2 部分 道路交通标志》(GB5768.2-2009)编写组成员，以及多年从事交通标志标线研究和应用的科研人员，熟悉标准编写和标志标线的应用。编写小组成立后，主要研究编写工作如下：

2015 年 1 月～2015 年 12 月，对标准的要求和目的进行了认真细致的讨论，制定编写原则和编写大纲，并进行了调研和资料收集工作。

2016 年 1 月～2016 年 12 月，开展问卷调研。

2017 年 1 月～2017 年 12 月，结合问卷调研总结分析我国各类道路上交通标志的设置现状、存在问题以及研究成果，结合编写组成员的实际工作经验，开展标准的编制工作，完成本标准初稿。

2018 年 1 月～2018 年 12 月，在标准初稿的基础上，又经多次修改后形成了“征求意见稿”。

除了按编制要求的工作程序之外，主要工作在 2 个方面，简述如下：

1. 文献调研，收集、分析了澳大利亚、美国、加拿大、日本和英国等国的标准。

2. 调研我国各大、中、小城市交通管理需求、管理现状及存在的问题。充分了解各个省、城市交通管理的需求，总结其管理经验。

（三）人员分工

标准主要起草人工作分工如下：

序号	姓名	单位	分工
1.	唐琤琤	交通运输部公路科学研究院	负责标准的总体组织，负责统稿，具体负责第 1-3、7 章编写，参加 4-6 章编写。
2.	陈 瑜	交通运输部公路科学研究院	负责第 4 章编写
3.	杨曼娟	交通运输部公路科学研究院	负责第 5、8 章编写
4.	吴京梅	交通运输部公路科学研究院	负责第 6 章编写
5.	朱小锋	交通运输部公路科学研究院	负责制图、附录 B、D 编写
6.	晁 遂	交通运输部公路科学研究院	负责附录 A，参加第 6 章、附录 D 编写、制图
7.	刘洪启	交通运输部公路科学研究院	参加第 5 章编写
8.	姜 明	交通运输部公路科学研究院	参加第 6-7 章编写
9.	张 帆	交通运输部公路科学研究院	负责第 9 章编写
10.	宋 楠	交通运输部公路科学研究院	参加制图
11.	冯移冬	交通运输部公路科学研究院	参加第 8 章编写

二、 标准编制原则和标准主要内容的论据

（一）编制原则

根据《中华人民共和国标准化法》（1988 年 12 月 29 日中华人民共和国第七届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过，2017 年 11 月 4 日第十二届全国人民代表大会常务委员会第三十次会议修订），第十条，“对保障人身健康和生命财产安全、国家安全、生态环境安全以及满足经济社会管理基本需要的技术

要求，应当制定强制性国家标准。”；此次编制的重点是：从保障交通安全，疏导交通、保障畅通的角度提出针对性的标准条文，按国家标准化委员会规定的标准修订程序进行修订，满足交通运输部主管部门的管理规定和要求，符合社会需求。

此次国标修订的原则：

1. 考虑到标准的强制性、统一性，标准技术要求的内容明确、标志使用中认读性强、标志信息量和设置符合人的能力；
2. 考虑标志标线的科学性、实用性要求，交通标志设置要求充分考虑不同道路使用者的路权以及出行需求和规律；
3. 考虑本标准和其它标准的协调性，尽量从范围和内容上有所界定，减少随技术发展，不同标准的制修订引起的矛盾和分歧；
4. 考虑我国道路建设、城镇发展、公民法律意识的提高，尽量使标准内容适用于现状和不远的将来的发展；
5. 考虑标准应用的法律责任，严格用词，明确强制性和非强制性内容；
6. 考虑标志标线的配合使用，示例或图例中尽量同时设置标志和标线。

（二）编制目的和必要性

道路交通标志是重要的交通管理手段之一，是道路基础设施发挥交通功能，服务大众出行的工具之一。

道路交通标志这部分内容的国标从 1986 年开始发布实施，一直在持续的使用和修订中。现行版是 2009 年发布实施的，距今近 10 年了。这 10 年里，社会经济有了长足发展，城市化进程越来越快，道路基础设施建设也快速发展，国家公路网有了新的规划，道路使用者的法律意识、维权意识、安全意识都有了较大的进步。2009 版的 GB 5768.2 有许多需要修订要求。主要体现为以下几点：

1. 需要根据实际交通环境与需求，删减不用的标志，增加新的标志

2009 版标准里，针对当时的新需求，结合交警的管理需求，设计的有些标

志，经过这么多年的发展，被验证有更好的方式实现更加安全、有效的管理。当时设计的标志，可以删去。

近几年普通公路提倡为用路者服务，在全国因地制宜，结合美国乡村建设，设置了服务设施，并制定了相应的建设和服务的行业规范。针对这些新设施的指引需求，目前还没有想匹配的交通标志、标线，需要进行补充、完善。

2. 需要根据使用情况，修改、细化有关交通标志的使用

2009 版标准中，对道路交通标志的相关含义和应用方法进行了说明。但是现在公路成网，国家高速公路网也基本建成，城市连片、城乡一体化，都对指路标志的使用提出了在更加复杂的路网和交通运行环境下，提出了更高的要求。因此需要针对性的细化指路标志的设置要求，并给出设置案例，具体指导实际工作。

3. 调整分类和一些技术要求与国际惯例保持一致

我国对道路交通标志的分类，尤其是禁令、指示 2 类标志，与国际上不太一致。而这两类标志在实际交警的管理中，效用却是一样的。需要按国际惯例归并、调整。

（三）标准修订的主要内容

1. 关于标准的结构体系

标准的概要要素、一般要素、技术要素和补充要素按照《标准的结构和编写规则》(GB/T1.1-2009)进行编写。

(1) 其主要内容包括：前言、范围、规范性引用文件、一般规定、法规标志、警告标志、一般道路指路标志、高速公路、城市快速路指路标志、旅游区标志、其他标志、附录

(2) 与 2009 版主要变化如下：

- ① 把禁令标志、指示标志合成一类：法规标志。
- ② 调整顺序，先说法规标志，再说警告、指路和其他标志。
- ③ 把指路标志分成 2 章，一般道路的指路标志，高速公路、城市快速路指路

标志。

④ 具体技术内容。

2. 标准修订主要条款说明

(1) 增加交通标志设置原则(见 3.2.1),增加交通标志反光或照明的要求(见 3.2.4, 3.11.1)

参考美国《统一交通控制设施手册》(MUTCD),增加标志的设置五大原则。这也是交通控制设施最基本的原则。

道路交通标志的反光或照明是标志最基本的要求,所以增加 3.2.4。

2009 版关于照明的规定,是发光式,此次明确为 LED 发光,并明确白天和夜间颜色应一致。因为标志白天和夜间都需要给驾驶人相同的视认效果及指引。

(2) 增加“停”、“让”标志独立设置和底板形状的规定(见 3.2.7)

所有标志里,这 2 块标志最独特、最重要,表明路权,另标志形状也是视认的重要要素,所以强调形状不能改变,规定独立设置。

(3) 删除交通标志按照光学特性分类和按标志传递信息的强制性程度分类的说明(见 3.3)

因为在 3.2.4 的基本要求已经说明了反光和照明的要求,这里删去了按光学特性分类。

因为此次修订将 2009 版禁令和指示归为法规标志了,强制性程度不要再赘述了。

(4) 细化路上方标志字高取值的规定(见 3.7.2)

根据密歇根大学运输研究院自 1993 年起到 2004 年,对 VOA 前照灯光强分布和等辐照度曲线的统计研究,相同的反光膜,路上方标志的反光视认性低于路侧,为了增加视认性,可以取“表 2 汉字高度与速度的关系”中汉字高度的上限值。

(5) 增加城市绕城高速、联络线和并行线的识别号和顺序号的字高规定(见

3.7.4)

城市绕城高速、联络线和并行线的识别号和顺序号的字高，根据十二五科技支撑计划“道路交通安全智能化管控关键技术与集成示范”的研究成果确定，相应成果经过示范应用，已经纳入了《国家公路网交通标志调整工作技术指南》。

(6) 增加旅游区标志字高、间距的规定（见 3.7.7）

2009 版中旅游区标志中的字高没有明确规定，参考国际上做法，旅游区标志的实质是指路标志的一种，需要指引的信息也是指路信息的一类，因此，本次修订增加旅游区标志字高、间距的规定，宜参照指路标志。同时考虑到旅游区标志重要性低于指路标志，如果指路标志设置的科学、合理，旅游区标志只是辅助，因此规定旅游区标志的字高、间距可取表 2 的低值。。

(7) 增加隧道内指路标志字高、设置形式及形状的规定（见 3.8.10）

隧道内空间受限，由于指路标志版面较大，实际存在采用较小的字高从而缩小标志尺寸的情况，但实际视认性较差、起不到设置的作用，因此规定了隧道内指路标志字高不能减小，但在净空受限时可以采用分设形式或其它形状。

(8) 增加使用认知度不足图形时配合辅助标志说明的规定（见 3.9.3）

相关研究表明，有些图形标志，不是所有驾驶人都认识，为了标志作用的正常发挥，本次修订增加了可以用辅助标志说明图形的含义或标志含义的规定。

(9) 调整了警告标志前置距离的一般值（见 3.10.2）

根据实际需求，针对注意合流标志、车道数减少标志等，交通量较大时，道路使用者可能减速同时伴随变换车道等操作通过警告地点等情况，本次修订时在原“警告标志前置距离一般值”表格中，增加了一列“条件 A”，表中数值参照美国 MUTCD 的算法和时间参数，进行计算核验。

(10) 增加曲线路段及平面交叉标志逆反射材料的要求（见 3.11.2）

受道路线形本身限制，驾驶人在曲线路段、平面交叉口视认标志时的观测角较大，若采用一般逆反射材料，标志的夜间视认性受影响，因此本次修订增加了曲线路段及平面交叉标志逆反射材料宜选用大观测角度下仍具有良好逆反

射性能的材料的规定。

(11) 调整标志照明安装位置（见 3.11.3.3）

2009 版规定标志照明安装在标志的上部，根据国外标志照明使用经验，照明位于标志下方时也能取得良好效果，因此本次修订增加了标志照明可安装于标志下部的规定。

(12) 改主动发光标志形式为 LED 标志，增加 LED 标志颜色、形状、开关灯、频闪以及夜间亮度的规定（见 3.11.4）

主动发光标志所指不明确，现在用的主要是 LED 标志，原先此条规定了 LED 标志的夜间视认距离，此次增加了频闪的规定，避免不同步造成的混乱、频闪过高过低造成的人眼不适。

(13) 细化标志板下缘距路面高度的规定（见 3.12.1.2，3.12.3.1）

2009 版中标志板下缘距路面的高度分为小型车比例较大的城市道路、有行人或非机动车的路侧灯情况，本次修订根据实际使用需求，增加了没有非机动车或行人的路侧、行人和非机动车过街的渠化岛等情况。根据国外设置经验，设置在道路物理渠化岛上的一些标志，提醒驾驶人，注意行车方向、注意行人的标志，设置的低一点儿，更有利于指引。

(14) 增加标志粘贴标志使用管理信息的规定（见 3.13.6）

适应新的道路资产管理的需要、维护和更换的管理需要，国外这种做法已经比较普遍。

(15) 删除标志底板板材、制作的相关规定（见 3.15.2，3.16）

删除的内容：标志板的制作及技术要求应符合《道路交通标志板及支撑件》（GB/T 23827）。这个不需要这本标准讲。

(16) 增加标志底板拼接的规定（见 3.15.3）

经老化试验验证、G109 铆钉铆接标志的实际应用，表明这些方式既不影响反光膜的质量，也不影响夜间视认性，还可以优化工艺，减少浪费。

(17) 增加标志板缝隙的规定（见 3.15.4）

经广东等省份使用验证，留有不大于 2cm 缝隙的标志不影响夜间视认性，还可以降低风载、优化标志结构及基础。

(18) 增加解体消能结构应用的规定（见 3.15.8）

交通标志本身属于路侧障碍物的一种，车辆碰撞交通标志将对车辆驾驶员造成较为严重的伤害，为了提高路侧安全性，国外解体消能结构的应用较多，国内相关的安全设施设计规范也提出了安全的要求，并且“十一五”国家科技支撑计划项目里经过了实车碰撞试验的验证，因此本次修订增加“非机动车和行人较少的道路上，交通标志立柱宜采用解体消能结构”的规定。

(19) 增加隧道内可设置可变信息标志的规定（见 3.17.4.1）

根据调研发现的实际需求，针对路网上长隧道的入口或内部，如果发生事故有变化的交通管理的需求，可设置可变限速标志。

(20) 增加可变信息标志开启时机的规定（见 3.17.4.2）

可变信息标志只是在交通管理发生变化的情况下才用得到，如果正常情况下也使用，实际上降低了特殊情况下使用的效果，为了避免实际应用中常见的常亮使用的误区，特进行了规定。

(21) 增加可变信息标志不得干扰信号灯和其他标志的规定（见 3.17.4.3）

根据我国交通管理规定，信号灯的优先级高于可变信息标志，可变信息标志不得干扰信号灯，另外，和其他标志主要是静态交通标志不互相影响。因为实际应用中，标志和信号、绿化、照明的互相影响，都影响了信息的获取。

(22) 增加可变信息标志不得显示与交通控制无关信息的规定（见 3.17.4.4）

2009 版标准 3.1 说明了“道路交通标志是以颜色、形状、字符、图形等想道路使用者传递信息，用于管理交通的设施。”“通过交通标志提供准确及时的信息和引导，使道路使用者顺利快捷地抵达目的地”，可变信息标志是标志的一种，因而明确“不得显示与交通控制无关的而信息。”

(23) “停车让行标志”改为“停标志”(见 4.1.3, 4.2)

根据调研收集到的反馈意见,在实际使用中,停标志,简单明了,传递意义明确,因此改为“停标志”。

(24) “减速让行标志”改为“让标志”,增加会车时“让标志”设置的规定(见 4.1.3, 4.3)

根据调研收集到的反馈意见,在实际使用中,让标志,简单明了,传递意义明确,因此改为“让标志”

在实际使用中“会车优先标志”使用较少、知晓率较低,因此取消了“会车优先”的标志,针对会车让行的一些情况,改为采用“让标志”,这里说明“让标志”要考虑的情况。

(25) 删除“会车让行标志”、“立体交叉行驶路线标志”、“路口优先通行标志”、“会车先行标志”、“傍山险路标志”、“堤坝路标志”、“驼峰桥标志”、“路面低洼标志”、“注意残疾人标志”、“注意危险标志”、“注意潮汐车道标志”、“终点提示标志”(见 4, 5, 7.2.2)

针对标准使用过程中,收集到的信息,以上标志很少使用、几乎不用,本次修订删除此类标志,减少标志的种类数量,有助于标志的学习、认知和使用。

(26) “禁止通行标志”改为“禁止进入标志”(见 4.5)

根据使用中收集到的意见,“进入”比“通行”更清楚。

(27) 增加“错误行驶方向标志”、“电动自行车行驶标志”、“电动自行车车道标志”、“自行车与行人专用路标志”、“货车线路标志”、“注意电动自行车标志”、“注意积水标志”、“实体标记”、“服务站标志”、“停车点标志”、“超限检测站标志”、一般道路的“方向标志”、“道口标柱”、“道路设施解释标志”、“路外设施指引标志”(见 4.7, 4.55.5, 4.55.6, 4.55.7, 4.57, 5.26, 5.39, 5.40, 6.5.3, 6.5.6, 6.5.7, 6.6.7, 6.6.8, 6.6.12, 9.3.3, 9.3.4)

“错误行驶方向标志”:实际使用中即使在路口立了“禁止驶入”的标志,也有可能因为种种原因导致标志看不见,因此借鉴国外使用经验,增加“错误行

驶方向标志”再给驾驶员一次提示，避免发生对撞事故。

“电动自行车行驶标志”、“电动自行车车道标志”、“自行车与行人专用路标志”：2009 版中自行车的图形表示的是非机动车，很多用路人直观的认为自行车的图形表示的是自行车，这次进行了修改，因此也增加了“电动自行车”的图案及相应的管理的标志，如电动自行车专用车道标志。

“注意积水标志”：根据实际使用需求，增加“注意积水标志”应对突发暴雨期间，增加了桥下积水问题的警告。

“实体标记”：针对一些立面标记，刷图反光漆，夜间视认性差，实际应用中，采用实体标记，提高了夜间视认性，也降低了维护工作量和成本。

“服务站标志”、“停车点标志”、“超限检测站标志”：根据交通运输部公路局开展的在普通公路上提高服务、加强管理等专项行动，普通公路上设置“服务站”和“停车点”为驾驶人和乘客提供饮水、如厕等必要服务，在高速公路上和普通公路上建设“超限检测站”管理超限超载车辆运输。为配合“服务站”和“停车点”、“超限检测站”的设置，增加相应标志。

“道路设施解释标志”，“路外设施指引标志”：2009 版中都归为“告示标志”，本次修订中“告示”标志改为“特色”标志，针对以上常用的 2 类标志给出了专用名称。

(28) “禁止电动三轮车驶入标志”改为“禁止电动车驶入标志”（见 4.10）

增加了“电动车”图形，表示电动自行车和电动三轮车，删去了之前的电动三轮车的图形和标志。

(29) 修改大型客车图形（见 4.11, 4.55.1, 4.55.7, 6.5.1）

修改了大客车图形的门的位置这一细节，是标志图形更符合实际情况。

(30) “禁止非机动车进入标志”改为“禁止自行车进入标志”（见 4.17）

2009 版自行车的图形表示的是非机动车，很多用路人直观的认为自行车的图形表示的是自行车，这次修订对此进行了修改，顺应大众认识，自行车的图形只表示自行车。

(31) “禁止停车标志”改为“禁止车辆停放标志”，“禁止长时停车标志”改为“禁止车辆长时停放标志”（见 4.29、4.30）

这里的停车，并不指路上行车时停车，是指停放在路边。修改使标准条文含义更准确。

(32) 细化“限制高度标志”设置位置及与其他设置配合设置的要求（见 4.33）

根据 2009 版标准使用过程中收集到的意见，为了避免超高车辆行驶到限制高速的瓶颈位置后无法通过，导致的逆行、倒车等违法行为，强调了限制高度的路口前提前预告。同时，为了增加醒目度，举例说明法规标志增加荧光黄底板。

(33) “步行标志”改为“步行街标志”（见 4.49）

2009 版中说明该标志设置在步行街的两端，本次修订中为了更好的表示标志含义，进一步与设置位置对应，将此标志名称改为“步行街标志”，同时进一步强化圆形蓝底标志表示道路的原则，也与其他表示道路的法规标志含义相统一。

(34) “隧道开车灯标志”改为“开车灯标志”，并由警告标志改为法规标志（见 4.51）

根据使用中收集到的意见，“隧道开车灯标志”不再作为警告，设置在隧道口等必须开车灯的位置，可以执法，改为法规标志。

(35) 细化“人行横道标志”设置位置（见 4.53）

根据 2009 版标准使用中收集到的反馈意见：“不知道这面标志面朝谁、给谁看”，本次修订中针对该标志的设置位置和朝向进行了细化说明。

(36) 调整“车道行驶方向标志”设置位置，增加与指路标志合并设置的规定（见 4.54）

根据使用中收集到的意见，明确了车道行驶方向标志的设置位置。使用中收集到的意见中也提出“行驶标志可与指路标志合并设置”，国内很多城市都有尝试，国外也有合并设置的成功经验，本次修订中将“车道行驶方向标志”和指路标志合并设置的方式尝试规范下来，进一步征求意见再决定如何修改。

(37) 增加“公交线路专用车道标志”斜向下方箭头的示例（见 4.55.1）

根据 2009 版标准应用中收集到的意见，在条件受限的情况改下，城市里正对车道指示公交线路专用车道，很难做到不到，本次修订针对这一问题，增加说明，可以采用斜向下方的箭头。

(38) “非机动车行驶标志”改为“自行车行驶标志”、“非机动车车道标志”改为“自行车车道标志”、“注意非机动车标志”改为“注意自行车标志”（见 4.55.4、4.55.6、5.25）

2009 版自行车的图形表示的是非机动车，很多用路人直观的认为自行车的图形表示的是自行车，这次修订对此进行了修改，顺应大众认识，自行车的图形只表示自行车。

(39) “允许掉头标志”改为“允许掉转标志”（见 4.56）

在历次版本中一直有意见反馈认为“掉头”说法不对，应该是“调头”。编制组通过跟国家语委核实，“掉头”的说法是对的。但为了减少理解上的障碍和解释工作，这次改为“调转”。

(40) 增加“交叉路口标志”图形显示实际道路交叉形式、线条粗细示意优先权的规定（见 5.2）

根据使用中收集到的意见反馈，考虑实际需要，本次修订增加以线条粗细表示道路主次含义，同时可采用不同角度、曲线等形式使标志图形更加符合实际道路情况。

(41) 增加“反向弯路标志”、“连续弯路”图形可改变与道路实际情况一致的规定（见 5.4）

根据使用中收集到的意见反馈，考虑实际需要，本次修订提出可改变图形使标志图形与道路实际情况更加一致的规定。该修订内容进一步征求意见看反馈情况。

(42) “注意行人标志”图形修改删去了原图形上的人行横道线的示意（见 5.11）

本次“注意行人标志”图形修改删去了原图形上的人行横道线示意，以简化图形，便于认读。

(43) “路面突高标志”改为“减速丘标志”(见 5.22)

考虑到“路面突高标志”使用范围有限，大多用于减速丘前的警告，因此将“路面突高标志”改为“减速丘标志”。

(44) “慢行标志”改为“前方减速标志”(见 5.28)

根据使用中收集到的意见反馈，“慢行标志”中“慢”字含义不明确，应改成减速的警告信息，因此将“慢行标志”改为“前方减速标志”。

(45) 增加速度较高道路上同向多车道中间有障碍物时，“注意障碍物标志”版面示例(见 5.29)

根据使用中收集到的意见反馈，高速公路越来越多的“4改8”工程中出现路中存在障碍物而需要分道行驶的情况，原警告标志版面较小，设置在多车道高速公路上视认、警告效果不良，因此本次修改增加了速度较高道路上同向多车道中间有障碍物时，“注意障碍物标志”版面示例。

(46) 删除出口建议速度的建议(见 5.31)

根据实际使用情况，原出口建议速度几乎没有使用，在高速公路上使用匝道建议速度较多，且含义明确，因此删除出口建议速度的建议。

(47) “线形诱导标”由指路标志改为警告标志，并细化设置条件(见 5.38)

参考国外标志分类，考虑到与国际标志分类统一，本次修订将“线形诱导标”改为警告标志。在本标准修订调研过程中发现在很多情况下，线形诱导标存在设置过密、或起点处设置不够等设置问题，为保障线形诱导标设置效果，本次修订细化了设置条件，增加可操作性。

(48) 路栏上标记改为一种竖条纹(见 5.40)

与 5768.4—2017 相统一，将路栏上标记改为一种竖条纹，简化后可减少施工作业时摆放错误，同样起到一定警示作用。

(49) 细化指路标志信息选取的规定（见 6.1.1）

根据美国、德国等国家的标志手册或规范，结合国内反馈和经验，通过减少信息量、规范信息排列，既有利于降低驾驶人的工作负荷，同时增加标志标线的统一性。因此，本次修订细化指路标志信息选取的规定。

(50) 增加法规标志套用于指路标志的规定（见 6.1.5）

根据 2009 版标准在设计使用过程中收集到的反馈意见，交叉口、高速公路入口等位置设置的禁令标志数量过多，尤其是城市道路，存在驾驶人视认不清、视认不及的问题。本次修订参照德国规范，限制了法规标志套用在指路标志上的数量。便于让驾驶人快速了解前方一些限制、禁止的情况。

(51) 细化指路标志信息选取的原则（见 6.1.7, 7.1.6）

根据西部项目《公路交通标志视认性及设置有效性研究》成果，标志上信息超过六条后，驾驶人视认时间将大幅增加，为了保证交通标志视认性，规定了指路标志信息数量总和小于 6 条，减少指路标志版面信息量，强化信息指引的清晰、简洁、明确。

同时根据《公路指路标志分层选取标准化研究》课题成果，增加地名信息宜省略属性信息、指引邻国地点信息等相关规定。

(52) 细化指路标志图形选取原则（见 6.1.9）

经验表明，高速行驶情况下，驾驶人对指路标志的图形认知度、反应速度都很低，调研国外的规范和研究文献，MUTCD 规定高速情况下，只可以使用有限的一、两种图形，都很简单。国内的研究，图形认知调查也表明立交图形用在指路标志上，认知也低，对驾驶人的指引非常有限。因此本次修订中增加了指路标志不宜使用图形展示复杂的路线交叉的规定。

(53) 细化指路标志箭头使用规定（见 6.1.10, 7.1.10）

强化了车道控制，垂直向下的箭头对准车道中心，表明沿车道直行方向达到的地点、道路；并考虑避免误解车道指向的可能性，细化了版面上布置的一些细节，如不同指向的箭头排列顺序、箭头和文字的排列顺序等。

(54) 调整路径指引标志配置规定（见 6.3.1）

考虑到乡道上交通量小、车速低，交叉口“预告”、“确认”标志设置必要性不大，因此本次修订中主路是乡道时，“预”“确”标志调整为“不需要”。同时增加了城市道路的路径指引标志的配置规定。

(55) 增加交叉路口预告标志的形式及适用条件（见 6.3.2）

吸收英国、美国的交叉口预告标志形式，主要是目的是优化版面，一是减小标志，二是更清晰明了。希望避免使用箭头上写地名、编号的形式，版面既大又看不清。

(56) 调整交叉路口预告标志设置位置的规定（见 6.3.2.5）

鉴于在 2009 版标准使用中发现的问题，普通公路因为横向干扰等原因，交叉口附近速度降低交大，预告距离太大，不利于驾驶人采取行动和记忆，因此将原 500 米改为 300 米。

(57) 调整交叉路口告知标志形式（见 6.3.3.2, 6.3.3.3）

参照美国指路标志设置，指明被交路的路名，为驾驶人提供更明确信息。

(58) 细化街道名称标志版面文字排列方式的规定（见 6.3.4.3）

鉴于在 2009 版标准使用中发现的问题，为保证视认效果，街道名称避免写成横排 2 行或纵排 2 列。

(59) 细化地点距离标志地点距离信息量的规定（见 6.3.4.4）

鉴于在 2009 版标准使用中发现的问题，为避免信息过量，将原“宜设置三行”改成“不应超过 3 行”。

(60) 增加著名地点标志、分界标志字高的规定（见 6.4.2, 6.4.3）

著名地点标志、分界标志更多的服务于养护和管理，因此可以降低字高。

(61) 增加校车专用停车位标志、校车停靠站点标志设置荧光黄绿边框的规定（见 6.5.1）

在 2009 版标准中，荧光黄绿色定义为“为了提高行人的醒目度”而采用的颜色，这次修改也是这个应用的具体化。

(62) 调整车道数变少标志的含义（见 6.6.3）

根据实际应用需求，增加了“加速车道结束”的应用场景，便于提醒驾驶员及时采取变道的行动。

(63) 调整隧道出口距离预告标志在特长隧道内的设置位置（见 6.6.6）

由于隧道内设置空间有限，隧道内各种设施、标志也多，调整隧道出口距离预告标志在特长隧道内的设置位置，一是突出更重要的标志，二是减少隧道出口距离预告标志的大小。因此隧道出口距离预告标志的距离由 500 米改为 1 公里，长度 3 公里以上的隧道设置改为长度 5 公里以上隧道设置。

(64) 将“加油站标志”由高速公路、城市快速路指路标志调整为一般道路指路标志（见 6.5.9）

加油站一般是设置在高速公路服务区和停车区内部的，标志指示时仅需指示服务区或停车区即可，不需单独指示加油站。所以将“加油站标志”调整到一般道路指路标志。

(65) 增加高速公路、城市快速路指路标志含义的规定（见 7.1.1、7.1.9）

为了更好的理解指路标志希望给到驾驶人的信息和起到的作用，增加了高速公路、城市快速路指路标志含义的规定。明确了高速公路、城市快速路指路标志信息包含了：地名、道路名、道路编号，规范设置、便于操作。

(66) 细化高速公路、城市快速路指路标志上距离数值的规定（见 7.1.11）

吸收《国家公路网交通标志调整工作技术指南》中相关规定，细化了高速公路、城市快速路指路标志上距离数值的规定，明确各类道路上的计算基准点、计算基准点间距和距离数值取值规定，便于操作。

(67) 细化“地点、方向标志”设置位置规定（见 7.3.2）

针对实际标志设置中存在的问题，如果分流点前渠化长度较长的，要增补地

点、方向的信息给驾驶人，以减少临近分流点的紧急变道等不安全操作。

(68) 增加城市快速路或城市区高速公路“地点距离标志”设置规定（见 7.3.6.1）

吸收《公路交通标志和标线设置规范》相关规定，增加了立交间距近的不设“地点距离标志”的说明。

(69) 细化“出口预告标志”设置地点、信息数量、箭头使用、标志形式的规定（见 7.3.8）

细化了“出口预告标志”设置地点、信息数量、箭头使用、标志形式的规定，更好地加强车道使用的管理，减少不利于安全运行的变道、减速等行为。

(70) 细化“下一出口预告标志”信息排列、设置位置的规定（见 7.3.10）

简化了下一出口预告标志的版面、设置位置，便于视认，避免了现状可能存在的与当前的出口预告造成误解的情况。

(71) 增加移动支付方式收费站预告标志和收费站标志形式（见 7.5.3.4）

针对国内的移动支付在公路收费系统的应用而设计的标志。

(72) 取消高速公路、城市快速路停车场预告及停车场标志（见 7）

高速公路上一般设置服务区和停车区，城市快速路上没有设置停车场，因此取消了高速公路、城市快速路停车场预告及停车场标志

(73) 增加旅游区指引标志上的信息种类规定（见 8.1.5）

针对目前道路上旅游区指引标志上信息过多的问题，进行了限制，即提供旅游区的名称、有代表性的图形及前往旅游区的方向和距离。

(74) 增加旅游区标志上旅游区图形的规定（见 8.1.6）

为了提高旅游区标志认识性，要求旅游区图形简洁、明了，并保持一致。

(75) 增加旅游区标志设置位置及与指路标志相互配合的规定（见 8）

旅游区信息是指路标志上可选取的信息的一种，如果指路标志指引清晰，是

可以不需要旅游标志的。旅游标志的设置可以更加有利于旅游的驾驶人寻找目的地和路径，因此和指路标志相比，旅游标志是次要一些的标志，因此有利于指路标志视认的位置，优先给指路标志。

(76) 增加旅游符号标志使用方式和数量的规定（见 8.3.3）

为避免旅游区标志版面信息过载，规定同一立柱上组合的符号不宜多于 4 个。

(77) 细化辅助标志的设置条件（见 9.2.4）

细化辅助标志的设置条件，即法规标志或警告标志无法完整表达规定或清晰表达含义时设置辅助标志，辅助标志不具备独立含义。

(78) 增加特色标志字高的规定（见 9.3.2）

增加特色标志字高的规定。由于特色标志相比指路标志是次要一些的标志，特色标志的字高不宜比指路标志字高大。

(79) 增加特色标志设置间距要求（见 9.3.6）

实际应用中虽不限制特色标志的使用，但不宜设置过多，不应影响法规、警告和指路标志的设置和视认，从保证视认性的角度，规定特色标志之间以及特色标志与其他标志之间的距离不应小于 240m。。

(80) 删除 GB 5768.2--2009 附录 F 一般道路路径指引标志设置示例。

此次修订细化了指路标志的设置，因此删去附录 F。

三、 国外相关法律、法规和标准情况的说明

纵观世界各国的道路交通标志标准，大致可以分为欧洲、美国、亚洲三种模式。欧洲地区国家众多，语言文字复杂，而且相互交往联系密切。针对这种情况逐步发展起来的交通标志以图形符号为主题，辅以色彩和形状统一，形象而直观。与欧洲相区别，美国长期以来以文字表达为主。美国在 1927 年第一次出版了《乡村公路标志手册》，1930 年出版了《城市道路标志手册》，并于 1935 年出版了《交

通控制设施手册》(MUTCD)，以后周期性的进行修订，目前已经进行到 2006 版。随着相关领域研究的不断深入，MUTCD 的修订周期不断缩短。自 1935 年至 2000 年的 65 年间，仅完成了七次修订，而 2000 年至今不到十年的时间里已经完成了两次修订，将交通安全相关领域的最新的科研成果与理念如路侧净区、宁静交通等均吸收其中，内容不断丰富，标准、规定更加规范、科学、合理。2009 年又进行了修订。目前仍在新一轮的修订中。亚洲国家中日本和韩国的交通标志和标线相关标准发展较早，且标志均以方块字为主要内容。

四、 与我国有关现行法律、法规和其他强制性标准的关系

本标准为国家标准《道路交通标志和标线》(GB 5768-2009) 的第 2 部分。

五、 重大意见分歧的处理结果和依据

无。

六、 强制的理由，预期的社会经济效果

(一) 强制的理由

国家标准《道路交通标志和标线》(GB5768) 的内容直接影响我国交通安全水平，关系到人民生命、财产安全，影响到公路财产安全，充分体现了路权、法规的意义，属于强制性标准。本标准为该标准的第 2 部分。

(二) 预期的社会经济效果

1. 法律适应性进一步增强

随着《道路交通安全法》(2003 年 10 月 28 日中华人民共和国主席令第 8 号)、《道路交通安全法实施条例》(2004 年 4 月 30 日中华人民共和国国务院令第 405 号) 等一批新法律法规的出台，交通标志应用的法律环境发生了一定的变化，需要进一步完善交通标志的应用，以适应新法律法规的要求。

另一方面公众的维权意识加强，对道路管理部门、道路交通执法部门的要求提高，以及公众绿色出行理念的推广，需要对非机动车和行人的相关标志进行详细要求。

本次修订将使国标《道路交通标志和标线》的法律适应性进一步增强。

2. 提升交通安全意识，降低交通事故的需要

我国是世界上使用非机动车最多的国家。我国每年发生大量的道路交通伤亡事故。

国外研究证实，道路交通标志和标线是性价比最高的交通安全设施。本标准在广泛借鉴国外标准和先进成果，综合我国交通特征情况下对非机动车和行人相关的交通标志和标线进行要求，将有效规范我国相关标志的设置，对降低非机动车和行人造成的道路交通伤亡事故，提升公民交通安全意识、规范交通出行行为具有重要意义。

七、 贯彻强制性标准的要求、措施建议及设立标准实施过渡期的理由

无需过渡期。

八、 废止现行有关标准的建议

无。

九、 其他应予说明的事项

无。