

江苏省地方标准
《在役普通公路交通安全设施提升技术标准》
(征求意见稿) 编制说明

标准起草组
2026 年 5 月

目 录

一、任务来源	1
二、标准制定的背景和意义	1
三、标准编制的原则	2
四、主要工作过程	3
五、起草单位和人员分工	4
六、采用国际标准和国外先进标准的情况	6
七、标准的主要内容和依据来源	8
八、与有关现行法律、政策和标准的关系	16
九、重大意见分歧的处理结果和依据	16
十、提出标准实施的建议	16
十一、其他应予说明的事项	17

一、任务来源

根据江苏省市场监督管理局《关于下达2025年度江苏省地方标准制修订计划的通知》（苏市监标〔2025〕185号），江苏省地方标准《在役普通公路交通安全设施提升技术标准》由江苏省交通运输标准化技术委员会（JS/TC86）负责组织制定，项目编号为：2025169。本标准由江苏省交通运输厅提出。本标准由江苏省交通运输厅公路事业发展中心、交通运输部公路科学研究院、徐州市公路事业发展中心、常州市公路事业发展中心、苏州市公路事业发展中心、连云港市公路事业发展中心、泰州市公路事业发展中心、江苏纬信工程咨询有限公司、苏交科集团股份有限公司等单位起草。

二、标准制定的背景和意义

当前我国道路交通安全设施相关规范主要集中在新建改扩建公路，对于众多在役公路的交通安全设施如何适应不断变化的交通环境和城镇化发展水平，如何满足人民群众日益增长的交通需求等方面十分薄弱。

为深入贯彻落实人民至上、生命至上理念，全力保障人民群众出行安全，满足城乡一体化发展进程的快速推进、高密度公路网加速形成，机动车和驾驶人数量持续大幅度增长，多样化、高强度出行需求所带来的公路交通安全设施提升的更高要求，持续促进公路交通安全形势稳定向好，江苏省也针对当地公路交通特点和需求，先后编写了《江苏省普通国省干线公路勘察设计指南》《江苏省普通国省道“畅安舒美”示范路公路安全生命防护（保障）工程建设标准》《江苏省普通公路安全设施精细化提升技术指南》等地方指南。本标准在以上地方指南及多年实践经验的基础上，凝

聚成熟成果，形成江苏省地方标准，对支撑江苏省公路交通高质量发展具有重要意义。

三、标准编制的原则

本标准旨在为江苏省在役普通公路交通安全设施的提升改造工作提供针对性、可操作的技术依据。在编制过程中，遵循以下原则：

(1) 问题导向与提升导向原则。聚焦“在役公路安全设施提升”，不重复规定新建、改扩建项目应普遍遵循的通用性、基础性要求。编制重点直接针对在役公路交通安全设施在长期运营、养护和局部改造后暴露出的典型问题、共性缺陷与管理难点。如针对护栏端头处理不当、交通标志杆件林立杂乱、防眩设施设置不科学、减速设施选用不当影响舒适性与安全等具体问题，提供“如何提升、如何优化”的直接技术指导。

(2) “宜新则新，分类处理”原则。为切实提升安全水平，本标准明确，在技术条件、用地和资金允许的情况下，在役设施的提升宜优先按照现行新建、改扩建项目的标准与要求执行。如对在役路段路侧安全净区不足的路段，护栏提升宜按新标准进行一体化设置与端部处理。

对于确因客观条件限制无法完全达到新建标准的，本标准提出了明确、可操作的分类处理要求。这也是本标准的重点与特色，其核心是回答：在不能完全按新标准执行时，哪些关键部位必须处理、处理的最低要求是什么；哪些情况可以维持现状或放宽要求、其前提条件是什么。

(3) 实施指导与可操作性原则。本标准紧密结合江苏省普通公路路网密度高、城镇化区域路段多、交通组成复杂等特点，提出更贴合地方实际需求的技术要求。条文力求表述清晰、要求明确，避免模糊性表述。旨在为市、县级公路管养部门、设计单位及施工单位在开展具体提升工程设

计、审查与施工时，提供直接、明确的技术依据和决策指引。所有规定均围绕“解决实际问题”和“指导实践工作”展开，确保标准的实用性和可操作性。

综上，本标准的编制以解决在役公路安全设施现实问题为核心，以补充现行标准针对新建和改扩建未规定在役公路如何提升的空白，以分类指导、精准提升为路径，最终服务于提升工程安全性与实施可行性的完整框架。

四、主要工作过程

本标准自立项以来，各起草单位积极开展工作，共同推进标准的研究与制定。

(1) 2025年12月，成立标准编制工作起草小组，组织标准编制组织工作。制定标准编制工作计划、编制大纲，明确任务分工及各阶段进度时间。经过技术调研，咨询，收集、消化有关资料，并结合国内在役普通公路交通安全设施提升的技术、实践经验和发展趋势，针对江苏省在役普通公路交通安全设施提升的需求及特点，于2026年3月底编制完成江苏省地方标准《在役普通公路交通安全设施提升技术标准》（征求意见稿）I稿。

(2) 2026年3月30日，江苏省交通运输厅公路事业发展中心下发“省交通运输厅公路事业发展中心关于征求《在役普通公路交通安全设施提升技术标准(征求意见稿)》意见的通知（苏交公便设施[2026]85号）”，向各地市公路事业发展中心和部分设计单位征求意见。各地市于4月中旬完成意见反馈，标准编制组根据各地市意见，对标准进一步修改完善，并于4月17日形成《在役普通公路交通安全设施提升技术标准》（征求意见稿）II稿。

(3) 2026年5月7日，江苏省交通运输厅公路事业发展中心在南京召开《在役普通公路交通安全设施提升技术标准》（征求意见稿）II稿的质量审查会，全体编写组参加，并邀请了3位专家。

(4) 根据会议讨论，进一步修改形成《在役普通公路交通安全设施提升技术标准》（征求意见稿）III稿。

(5) 下一步报省质监局并挂网公开征求意见，开展后续要求的编程序。

五、起草单位和人员分工

本文件起草单位：江苏省交通运输厅公路事业发展中心、交通运输部公路科学研究院、徐州市公路事业发展中心、常州市公路事业发展中心、苏州市公路事业发展中心、连云港市公路事业发展中心、泰州市公路事业发展中心、江苏纬信工程咨询有限公司、苏交科集团股份有限公司

本标准主要起草人：叶恒鑫、唐琤琤、杨勇、吴京梅、刘伟 、杨登宇、周建、狄胜德、贾岩、夏俊华、龚慈、胡泊、杨亮、芮一鸣、何宏荣、陈瑜、晁遂、刘建峰、莫春燕、王昊、郑晗、徐波、周扣琴、吴家伟、林晶。

标准主要起草人工作分工见表1。

表1 标准主要起草人工作分工

序号	姓名	专业	职称	单位	分工
1	叶恒鑫	道路工程	高级工程师	江苏省交通运输厅公路事业发展中心	编写第1~2章
2	唐琤琤	交通工程	研究员	交通运输部公路科学研究院	编写第3~5章

序号	姓名	专业	职称	单位	分工
3	杨 勇	交通运输工程	高级工程师	江苏省交通运输厅公路事业发展中心	参编第1~5章
4	吴京梅	交通工程	研究员	交通运输部公路科学研究院	编写第7章
5	刘 伟	交通运输工程	工程师	江苏省交通运输厅公路事业发展中心	参编第6~7章
6	杨登宇	交通运输工程	工程师	江苏省交通运输厅公路事业发展中心	参编第8~10章
7	周 建	道路工程	研究员	交通运输部公路科学研究院	编写6.1~6.3、第8章、附录A
8	狄胜德	交通工程	副研究员	交通运输部公路科学研究院	编写第9~12章
9	贾 岩	交通运输工程	正高级工程师	徐州市公路事业发展中心	参编第9~12章
10	夏俊华	智能交通	高级工程师	常州市公路事业发展中心	参编第1~5章
11	龚 慈	建设工程	高级工程师	苏州市公路事业发展中心	参编第6~7章
12	胡 泊	工程电气	高级政工师	连云港市公路事业发展中心	参编第8~10章
13	杨 亮	交通运输工程	工程师	泰州市公路事业发展中心	参编第9~12章
14	芮一鸣	交通公路工程	高级工程师	江苏纬信工程咨询有限公司	参编第1~5章
15	何宏荣	交通运输工程	正高级工程师	苏交科集团股份有限公司	参编第6~12章
16	陈 瑜	交通工程	研究员	交通运输部公路科学研究院	编写6.4~6.9
17	晁 遂	交通工程	副研究员	交通运输部公路科学研究院	参编第5章
18	刘建峰	交通运输工程	正高级工程师	徐州市公路事业发展中心	参编第5章
19	莫春燕	交通运输工程	中级经济师	常州市公路事业发展中心	参编第6章
20	王 昊	交通工程	工程师	苏州市公路事业发展中心	参编第7章
21	郑 晗	交通运输管理	高级政工师	连云港市公路事业发展中心	参编第9章
22	徐 波	交通运输工程	高级工程师	泰州市公路事业发展中心	参编第9章
23	周扣琴	交通公路工程	高级工程师	江苏纬信工程咨询有限公司	参编第10章
24	吴家伟	交通运输工程	高级工程师	苏交科集团股份有限公司	参编第11章
25	林 晶	交通运输工程	高级工程师	江苏纬信工程咨询有限公司	参编第12章

六、采用国际标准和国外先进标准的情况

第五章 交通标志。参考了美国《统一交通控制设施手册》（MUTCD）以及FHWA的《限速标志设置手册及程序》，根据公路所处环境分为城镇、市郊的公路和自然生态、田野乡村的公路，分别提出限速值确定的建议方法。参考WHO、FIA第二版《速度管理》手册（2023年11月）以及美国德州、俄勒冈州等州的限速规定，对于有非机动车行人通行需求的道路，使用第50%位速度作为限速参考。参考美国NCHRP《接入管理》手册，将平面交叉、接入口进行区分。

第六章 交通标线。参考了美国《统一交通控制设施手册》（MUTCD）、英国《交通标识手册》（Traffic Signs Manual）和德国《道路标志标线标准》（FGSV-RSM）。

第七章 护栏。参考了美国AASHTO《路侧设计指南》及《交通安全设施手册》（MASH）的相关内容。

第八章 隔离带与隔离栏。参考了美国AASHTO《公路和街道几何设计政策》中关于横断面布置和多模态运输的设计理念，以及国际公认的“安全系统方法”理论。基于安全速度与碰撞能量，以及人体脆弱原则，提出公路隔离带与隔离栏的设置要求。

第九章 防眩设施。参考了美国AASHTO《公路和街道几何设计政策》中关于防眩设施设置的论述。该文献指出，防眩设施的设置需基于详细的工程评估，其必要性受道路线形、交通量、车型构成、对向车流速度差等多种因素影响。特别强调，在平面曲线半径较小、纵坡较大等路段，防眩效果会显著降低；而在有照明的城市道路或车速较低的区域，其增设效益有限。这为本标准明确“不宜增设”和“不应增设”的情形提供了理论支

持，即不夸大防眩设施的功能，避免在穿村镇路段、交叉口等不适用路段盲目设置，体现了设置的经济性与合理性原则。

第十章 减速丘。借鉴了美国联邦公路管理局（FHWA）倡导的“交通宁静化”（Traffic Calming）理念及其系列措施。FHWA相关指南指出，有效的速度管理应优先通过道路线形、断面、铺装等“工程性”设计来实现，而减速丘仅是众多措施之一。国外常用的减速丘（Speed Hump）在剖面形状、尺寸上有严格规范，以确保在有效降速的同时，兼顾乘坐舒适性及紧急车辆通行，这与国内早期大量使用、体验较差的橡胶减速带有本质区别。本标准强调已设置的橡胶减速带，不满足要求的要尽快拆除；规定增设的减速丘要满足JTG/T 3381-03、JTG/T 3381-04的要求，同时也规定了可采用宽度小于车辆轴宽的减速垫。这些理念，推动减速措施从“简单增设”向“系统化、人性化设计”提升。

第十一章 门廊。“门廊”作为一种强化区域速度管理的交通工程措施，在欧洲多国（如荷兰、丹麦）的建成区出入口、村镇接入口有成熟应用。其核心是通过标志、标线、路面铺装乃至物理渠化的综合设计，形成明确的空间过渡，提示驾驶员进入不同特征和管理要求的区域。这超越了单一设施的范畴，是一种系统化设计理念。江苏省在公路精细化提升中率先实践并验证了其效果。该理念与实践经验已得到行业认可，被纳入最新发布的《城镇化地区公路交通安全设施设计规范》（JTG/T 3381-04-2025）。本标准关于利用现有杆件整合设置、明确设置位置等内容，是对该理念在“提升”场景下的具体化和操作化，旨在推广这一有效的系统性措施。

第十二章 限高架。在技术层面，可解体式限高架、高辨识度警示标志

等在国际上均有应用。美国、欧洲等国家标准的道路分级体系中，低等级乡村道路在设计和管理上通常就限制大型货车通行，并通过网络层级的交通管制实现，而非在单点频繁设置强制性物理隔离。这启示我们，物理性的限高设施应是路网层级管理失效后的“末端”补救措施，其设置应异常审慎。2023年9月15日，国务院办公厅印发《关于优化全国限高出行管理的通知》（国办发〔2023〕28号），也对限高架的设置提出了明确要求，为此，本标准全章强调如增设限高架，应给予预告、警示、防护等系统性要求。

七、标准的主要内容和依据来源

第三章 术语

规定了快速化一级公路、门廊、接入口、隔离设施、侧分隔带5个术语。“快速化一级公路”是根据江苏省的实践及用法；“门廊”已有标准没有规定，参考了国外文献及十四五期间交通运输部和公安部实施的安全设施精细化行动方案的指南及相关实践；“接入口”已有标准没有规定，参考了《公路路政管理技术标准》（JTG 4110-2024）相关规定；“隔离设施”“侧分隔带”出自《城镇化地区公路工程技术标准》（JTG 2112-2021）。

第四章 基本要求

规定了在役普通公路交通安全设施提升时全过程的总体、综合的原则及基本要求，主要包括原则、鼓励四新技术应用、符合相应的国标和行业标准的要求；调研收集资料、排查、分析、确定方案、实施、实施后评估过程的基本要求；综合各方安全需求及限制条件下，协调及实施基本要求等。主要依据江苏省十四五期间交通运输部和公安部实施的安全设施精细

化行动的实践需求及经验总结。

第五章 交通标志

规定了有机非混行或机非干扰的限速值确定方法；各类出入、交叉等驾驶人方向选择时指路标志、车道指示、警告标志及道口标柱等设置的基本要求。

根据国外研究及相关手册，指出采用85分位速度来设定道路限速存在潜在的安全问题，国外正逐步采用安全系统方法（Safe System Approach）设置道路限速，该方法除了考虑第85%位速度外，还综合考虑了道路特性、交通事故数据和社区需求等因素，以制定更合理的限速。针对控制出入的一级公路，仍按照第85%位速度方法确定限速值，针对其他公路，采用第50%位速度确定限速值，以保障道路的安全运行，减少严重交通事故的发生。各类交叉的标志设置，根据GB 5768.2-2022的规定，对于快速、连续流，要求预告的指路标志，对于间断流，尤其是平交间距较小的公路，不强调预告，主要在告知指路标志；对于接入，明确具有一定交通量的仍按平交进行控制及标志设置，其他接入口主要给主路有警示性提醒即可。

第六章 交通标线

（1）一般规定

规定了标线的功能性、连续性和一致性要求。明确了标线施划执行标准。提出了路侧空间受限时标线施划方法。明确了彩色路面铺装处置要求。

（2）快速化一级公路出入口

明确了空间受限条件下出入口标线施划方法。

规定了主线分岔形式和匝道分合流形式出入口“3-3”标线、禁止跨越同向车行道分界线、三角区导流线等渠化标线设置要求。

提出了出入口存在机非冲突时，交织位置、长度和相应的安全设施设置要求。

（3）主辅路出入口

规定了主辅路出入口渠化标线一体化设置要求。

明确了设置辅路的公路出入口匝道、辅路与其他道路的平面交叉渠化要求。

针对主辅路出入口交通组织混乱问题，提出按主路优先的原则进行渠化标线设置要求，并明确了主路优先式和辅路让行式出口渠化设置方法。

（4）平面交叉口

提出了平面交叉口交通标线提升的目标、原则，以及换道线、导向箭头、人行横道线、非机动车横道线、停止线、让行线的设置要求。

根据相关研究成果总结，交叉口的安全性和运行效率与驾驶人车道选择、操作判断有直线关系，因此在进行交叉口交通组织和车道布置时需要特别注意保障直行交通流畅度、转弯车流分离、转弯车流变换车道位置提示等要素。因此本节提出了保持车道连续、对应、平衡的标线设置原则，提出了换道线、导向箭头设置规定，以规范车辆换道位置提示。为现状交叉口进口与路段连接段标线提升、行车道布置提供支撑。

为减少交叉路口的机非冲突，应明确非机动车的路权，总结国内在交叉口标化非机动车路权的实践经验，以及各国在非机动车路权方面的标准规定，提出非机动车横道线的设置规定。

（5）横断面变化路段

总结《道路交通标志和标线 第3部分：道路交通标线》（GB 5768.3—2025）和《公路交通标志和标线设置规范》（JTG D82—2009）中的规定，重点针对中央分隔带与无中央分隔带路段连接处、车道数变化路段、侧分隔带分隔机动车道和非机动车道时的过渡段的标线设置提出了规定并给出了示例。

（6）车行道边缘线和机非分界线

规定了车行道边缘线和机非分界线的设置条件和设置位置。

对于路面宽度较窄、机非混行的情况，将车道边缘线设置在路面边缘为非机动车靠路侧通行创造条件、为机动车通行提供更多空间，有利于交通安全。

非机动车道路侧缘石和路面本身的颜色能够划分出非机动车道的范围，可以起到一定的诱导作用；另外，设置非机动车道的公路一般是穿城镇的公路，设置了照明设施；而且非机动车速度比较低，一般在20km/h以下，能够视认非机动车的边缘。路面上施划的标线，需要日常养护；而且一般的热熔标线雨天覆盖水膜降低了路面的摩擦系数。因此，在非机动车道，如果有照明的情况，可不施划路侧的边缘线。

（7）公交停靠站

公路上的公交车停靠站是随着城镇化进程、城乡协同发展策略发展起来的，属于公路上的新型设施。建设年代较早的公路，均没有考虑公交停靠站的设置问题，在后期的改扩建工程中设置空间一般均严重受限。本节分别针对主路、辅路不同硬路肩宽度的情况下，提出了公交车停靠站的设置要求并给出示例。

（8）减速标线

减速标线的使用主要是存在过量使用导致雨季冰雪天气路面湿滑易引发事故，设置过多和叠加设置产生视觉污染等方面。国外相关研究成果表明，减速标线的使用效果存在一定的时效性，往往在对熟悉路况的驾驶人效果并不显著。本节强调了减速标线的按需设置、统筹考虑、横向减速标线和纵向减速标线不得叠加设置、不应设置于交叉口进口路段的规定，提出了横向减速标线设置在需要减速提示的路段前方、纵向减速标线设置在弯道、陡坡路段的规定，提出了设置长度的要求。

（9）轮廓标

针对实际中存在的轮廓标设置过密问题，规定了轮廓标不同情况下的设置间距。

第七章 护栏

规定了中央分隔带护栏、路侧护栏、侧隔带护栏、护栏过渡、护栏端部等方面的技术规定。

（1）中央分隔带

规定了城镇化地区一级公路速度为100km/h，且整体式断面中间带实际净区宽度小于或等于JTG D81-2017附录A规定的计算净区宽度时，应设置中央分隔带护栏。城镇化地区一级公路设计速度小于或等于80km/h时，可不设中央分隔带护栏。

一级公路分主辅路，主路通行过境车辆并含大型货车，中央分隔带护栏的设置应符合JTG D81的规定。

提升中央分隔带护栏，建筑限界C值无法满足现行技术标准时，可按建设期的C值。

（2）路侧护栏

城镇化地区公路护栏提升时宜按JTG/T 3381-04的规定。其他公路路侧宜按JTG/T D81的规定设置护栏。

规定了公路路侧平坦，净区范围内有灯杆、标志柱、孤立的树等，护栏设置的设置要求。

规定了平交口位于桥头，为避免主路车辆驶出路外时从支路路侧掉入水中，需要将桥梁护栏沿支路路侧延长。

（3）侧分隔带护栏

规定了一级公路的主路、辅路之间净区宽度范围内，高差大于3m且边坡陡于1:3.5时，高的一侧应设置护栏；一级公路的主路、辅路处于一个平面，或者主路、辅路之间存在高差，但高差不大，边坡较为平缓的情况下，侧分隔带内有杆、柱，可不设置护栏。

城镇化地区一级公路侧分隔带外为非机动车道时，侧分隔带宜不设护栏；设置慢车道的二级公路，侧分隔带宜不设护栏。

（4）护栏过渡与端头

规定了设计速度或限制速度100km/h的一级公路，不同形式或不同刚度护栏的连接过渡应符合JTG/T D 81的要求。可采用翼墙过渡方式或其他符合JTG/T D 81和JTG B 05-01的过渡方式。

二级公路、设计速度或限制速度80km/h及以下的一级公路，护栏过渡段应满足两种护栏有效连接，波形梁护栏板宜搭接于混凝土护栏墙体，且在护栏高度和宽度方向不应有凸出迎撞面的尖锐构件；三级公路和四级公路的护栏过渡段，两种护栏有效连接即可。

规定设计速度或限制速度100km/h的一级公路，端头处理应符合JTG D 81的规定；设计速度或限制速度80km/h的一级公路、二级公路，不具备外

展条件时，护栏端头应从填挖零点向挖方路段延伸一定长度后，波形梁护栏和金属梁柱式护栏可采用防撞端头或地锚式端头；设计速度或限制速度60km/h的一级公路、二级公路，波形梁护栏可采用地锚式端头，其他形式护栏可采用直立式端头并设置立面标记。

第八章 隔离带与隔离栏

规定了隔离带与隔离栏的设置要求，主要包括：（1）针对未设置辅路的一级公路、设置慢车道的二级公路，明确了机动车道与非机动车道之间隔离设施设置要求；（2）提出了平面交叉口左转弯车道隔离设施、右转警示区等设置要求；（3）明确了隔离带与隔离栏视距控制要求、端部警示和缓冲要求，形式和材料要求等。

第九章 防眩设施

重点明确了在役公路增设防眩设施的具体条件与禁用情形，解决设置不合理的问题。主要包括：（1）规定中央分隔带宽度小于9m夜间交通流较大且大型车多的路段、以及与其他公路铁路相邻存在严重眩光的路段应增设防眩设施；（2）根据上位规范，进一步明确有照明、穿村镇路段不需要设置防眩设施；（3）进一步强调平面交叉口优先确保视距，视距范围内不应增设防眩设施；（4）因采用植物防眩，日常养护工作量大，为减轻养护负担和减少养护对交通影响，提出增设防眩设施应优先采用防眩网/板；（5）针对现状窄中央分隔带处设置的防眩板易被大车刮蹭、易损坏等问题，提出在保障防眩效果的前提下可调整设置角度的设置方法要求。

第十章 减速丘

重点在于规范减速设施的选择与设置，纠正在役公路中常见的橡胶减速带易损坏、缺少养护、对非机动车不友好等问题。主要包括：（1）

针对已设置的但是不满足要求的橡胶减速带，规定要拆除；（2）在上位规范基础上，进一步限定了在役公路新增减速丘的道路等级、速度及坡度条件，细化了减速丘在接入口的设置位置；（3）规定了新增减速丘的材料、尺寸、警告标志、标线的设置应符合JTG/T 3381-03、JTG/T 3381-04的要求。主要依据为《道路交通标志和标线》（GB 5768）系列标准中关于减速丘及警告标志的规定，并引用了《小交通量农村公路交通安全设施设计细则》（JTG/T 3381-03-2024）、《城镇化地区公路交通安全设施设计规范》（JTG/T3381-04-2025）中关于减速丘具体设计参数的要求。

第十一章 门廊

门廊属于一种交通工程措施，江苏省在公路安全设施精细化提升过程中由国外引入试用，经成功验证后，在《城镇化地区公路交通安全设施设计规范》（JTG/T3381-04-2025）中首次提出。本章聚焦于利用和整合现有杆件资源，优化穿城镇路段的限速警示功能，避免杆件林立、信息过载。主要包括：（1）提出鼓励采用门廊的原则以及门廊不得侵入建筑限阶的要求；（2）提出了利用现有村镇名标志、交通管理设施杆件附着设置限速标志的方法；（3）规定了新设门廊限速标志的推荐设置位置；（4）强调了信息整合、避免遮挡的原则。

第十二章 限高架

限高架的设置要求在相关行业标准中有明确的规定，本章针对在役公路新增限高架强调：（1）提倡采用可解体或非刚性设计；（2）规定限高架设置位置和可视性；（3）提出了增设限高架的路段前，应同时增设指路标志提醒车辆绕行，避免车辆驶入后无法调头的问题；（4）系统规定了配套的警示标志、反光膜及端部防护设施。主要依据为公路交通安全设施相

关标准规范以及《公路护栏安全性能评价标准》（JTG B05-01）中关于可解体结构安全性能的理念，针对提升需求进行了强化和具体化。

附录A（资料性）穿村镇路段确定方法

规定了穿村镇路段确定方法。其中集镇路段考虑因素和表征指标、路侧干扰等级计算因素和公式、路侧干扰等级分级表等内容沿用了交通运输部《公路交通安全设施精细化提升关键技术指南》（交办公路函[2023]690号）和江苏省交通运输厅《江苏省普通公路安全设施精细化提升技术指南》（苏交公路函〔2025〕37号）内容。其中路侧开发特征进行了进一步细化。明确了缺少必要的观测数据时，也可由经验丰富专家根据路侧开发情况和示例图进行综合研判确定路侧干扰等级。

八、与有关现行法律、政策和标准的关系

本标准符合《中华人民共和国标准化法》《地方标准管理办法》等法律法规文件的规定，并在制定过程中参考了相关领域的国家标准、行业标准和其他省市地方标准，在对等内容的规范方面与现行标准保持兼容和一致。本标准为江苏省地方标准，建议本标准草案经过审定后以推荐性标准发布。

九、重大意见分歧的处理结果和依据

无。

十、提出标准实施的建议

建议本标准批准发布后尽快实施，重点面向全省在役普通公路的建、养、管等相关单位以及设计、咨询单位进行宣传推荐并贯彻实施。

十一、其他应予说明的事项

无。