

一、任务来源、起草单位和主要起草人

（一）任务来源

根据《广西壮族自治区市场监督管理局关于下达 2023 年度广西地方标准项目计划的通知》，《高速公路设计阶段安全性评价规范》列入 2023 年广西地方标准项目计划，被批准立项为广西地方标准，项目编号为 2023-1507。

（二）起草单位和主要起草人

广西地方标准《高速公路设计阶段安全性评价规范》项目任务下达后，广西高速公路投资有限公司成立了地方标准编制工作组，制定了地方标准编写方案，明确任务职责，确定工作技术路线，开展地方标准调研和编制工作，具体地方标准调研和编制工作由广西交通投资集团有限公司、广西智慧交通安全咨询有限公司、广西交通设计集团有限公司、广西新发展交通集团有限公司相关人员配合。

主编单位：广西高速公路投资有限公司。

参编单位：广西交通投资集团有限公司、广西智慧交通安全咨询有限公司、广西交通设计集团有限公司、广西新发展交通集团有限公司。

本地方标准编制人员组成：韦明（项目负责人）、廉向东、苏伟胜、谭邦宏、秦育彬、卢达聪、谭积青、赖增伟、赵艳纳、王景哲、玉达变、莫振辉、刘佳、韦丁学、杨莉婕、胡浩、王意明、潘荣建、韦克胜、程刚、刘永胜、昌毓虹、农骥、朱雪梅、宋元平。

本地方标准编制分工：

1) 广西高速公路投资有限公司：编制总负责，制定工作大纲和编制大纲，调研高速公路建设单位和运营单位，负责在建高速公路、

设计阶段高速公路和运营高速公路的调研资料整理,编制项目地质条件、周边环境等总体评价内容。

2) 广西交通投资集团有限公司:协助制定工作大纲和编制大纲,协助调研交通运输综合行政执法部门、公安机关交通管理部门,协助编制调研报告。

3) 广西智慧交通安全咨询有限公司:协助制定工作大纲和编制大纲,调研交通运输综合行政执法部门、公安机关交通管理部门,编制运行速度、路线、路侧、路基路面等评价内容。

4) 广西交通设计集团有限公司:协助制定工作大纲和编制大纲,调研勘察设计单位,编制桥梁、隧道的评价内容。

5) 广西新发展交通集团有限公司:收集汇总调研资料和问卷调查,编制互通立交、平面交叉的评价内容。

二、地方标准制定的必要性和意义

《公路项目安全性评价规范》(JTG B05-2015)自2016年4月1日实施以来,其作为行业标准,在诊断公路安全问题、优化公路设计方案、提升公路安全性能等方面发挥了重要作用。但随着现行国标及行标近年来大范围的更新,如《公路路线设计规范》(JTG D20-2017)、《道路交通标志和标线 第2部分:道路交通标志》(GB 5768.2-2022)、《高速公路改扩建交通组织设计规范》(JTG/T 3392-2022)、《公路限速标志设计规范》(JTG/T 3381-02-2020)、《公路铁路并行路段设计技术规范》(JT/T 1116-2017)等均已于近几年进行了修订更新或新发布实施,公路领域与交通安全相关的技术标准发生了较大变化,急需制定地方标准与现行国家行业标准体系接轨。

随着广西高速公路建设的快速发展，自 2018 年以来广西壮族自治区交通主管部门发布了多个关于高速公路设计阶段安全性评价的文件，逐步加强交通安全管理及事故应急处置能力。随着广西山区高速公路增多，路侧险要路段、复杂路段也随之增多，不同省份经济发展水平、地形地貌和气候等环境因素各有差异。为适应新形势下安全生产管理和行业最新政策要求，制定广西地方标准高速公路设计阶段安全性评价势在必行。

交通部于 2004 年 9 月 1 日发布了《公路项目安全性评价指南》（自 2004 年 11 月 1 日实施），作为公路工程行业与安全性评价相关的首部推荐行标准，对完善公路设施，改善交通安全环境，提升公路安全水平起到了重要作用。

交通运输部于 2015 年 12 月 23 日发布了《公路项目安全性评价规范》（JTG B05-2015）（自 2016 年 4 月 1 日起实施），对上述指南进行了全面修订和扩充，吸收了国内外相关研究成果和实践经验，强化推广了公路项目安全性评价。

广西壮族自治区交通运输厅于 2018 年 5 月 4 日发布了《关于加强公路交通安全性评价工作的通知》（桂交建管函〔2018〕171 号），指出自 2018 年 5 月 1 日起，二级及二级以上的公路应在设计时进行交通安全性评价；公路交通安全评价应严格按照《公路项目安全性评价规范》（JTG B05-2015）执行，并编制安全性评价报告。

中国工程建设标准化协会于 2021 年发布团体标准《公路项目安全性评价规程》（T/CECS G: E10-2021）（自 2022 年 2 月 1 日起施行）

作为《公路项目安全性评价规范》(JTG B05-2015)的细化和补充,系统梳理了当前安全性评价工作的重点和难点问题,充分吸收了相关单位的处理经验和建议,引导安全性评价的健康发展,提高安全性评价质量和实施效果。

2021年6月9日至10日,交通运输部公路局在北京组织召开了《公路项目安全性评价细则》大纲审查会。2022年12月召开了新版行业标准《公路项目安全性评价规范》(JTG B05)修订编制大纲审查会。《公路项目安全性评价规范细则》和《公路项目安全性评价规范》(JTG B05)适用于高速公路、一级公路、二级公路和三级公路,主要是从公路使用者的角度考虑全国各地地质条件和工程特点,行业标准未涉及高边坡及隧道洞口上方边坡落石、水源保护区、施工便道、上跨和下穿现有道路等其他风险因素。广西地方标准建立在行业标准的基础上,继承行业标准关键技术控制指标相关要求,同步考虑广西区内工程地质情况和工程建设特点,进一步补充和完善与运营安全、施工安全等方面评价内容。重新梳理并修订行业监管与施工管理相关内容,对评价标准提出全方位定性与定量的技术指标与管理要求,以确保地方标准更符合地方高速公路建设与运营特点,更具实际操作性和可行性,因此制定《高速公路设计阶段安全性评价规范》,是对行业标准进行更具地方特性的补充与完善。此外在制定《高速公路设计阶段安全性评价规范》过程中,实时跟进行业标准《公路项目安全性评价规范细则》和《公路项目安全性评价规范》的编制进展,可很好的与在修编行业标准实现衔接与继承。

广西壮族自治区交通运输厅于 2022 年 7 月 19 日发布了《关于进一步加强公路项目安全性评价工作的通知》（桂交建管函〔2022〕275 号），指出公路行业安全性评价工作应依据安全综合监督管理要求和交通行业相关标准规范开展。安全性评价报告中对设计及施工是否执行落实国家和行业强制性标准规定等内容进行评价时，应采用检查表对相关强制性规定进行梳理并逐项检查评价，同时指出设计阶段安全性评价结论中对发现的问题实行清单化管理，并提出技术上可行、经济上合理的建议。由此可见该通知的发布，对公路设计阶段安全性评价提出了更高的要求。

三、地方标准主要起草过程

（一）成立地方标准编写组，召开编写组第一次工作会议

第一次工作会议主要包括：1. 主编单位筹建编写组，明确主编人员和参编人员的职责和分工。2. 建立编写单位内部审查制度。3. 学习有关政策法规和标准化制度文件。4. 研究起草标准工作大纲和编制大纲。5. 形成第一次工作会会议纪要。

（二）收集整理文献资料

本地方标准起草人员的前期研究工作分为资料调查与研究、工程案例及数据收集检验、总结完善 3 个步骤进行：

1. 调研了国内大量的实际案例和相关的标准规范、规程、政策文件及研究成果；

2. 搜集了国内及广西地区部分案例及数据资料；

3. 对搜集到的资料进行分类整理和研究,为下一步的规范研究提供必要的指导和技术支撑。

实际案例的资料主要包括 2022 年 3 月 19 日巴马-凭祥公路一标段田东县江城镇岩香山隧道出口右洞掌子面 YK88+248 发生一起因不良地质致灾引发的隧道涌泥一般生产安全责任事故;2022 年 5 月 21 日广西三柳高速丹洲隧道内,一辆小车因失控后撞到路沿引发火灾事故。

(三) 研讨确定地方标准主体内容

地方标准编制工作组在对收集的资料进行整理研究之后,召开了地方标准编制会议,对地方标准的整体框架结构进行了研究,并对地方标准的关键性内容进行了初步探讨。经过研究,地方标准的主体内容确定为术语和定义、基本要求、初步设计阶段、施工图设计阶段。其中初步设计阶段主要内容有:一般规定、评价方法、总体评价、比选方案评价、运行速度评价、路线评价、路侧评价、路基路面评价、桥涵评价、隧道评价、互通式立体交叉评价、平面交叉评价、交通工程及沿线设施评价、评价结论,施工图设计阶段主要内容有:一般规定、评价方法、总体评价、路线评价、路基路面评价、桥涵评价、隧道评价、互通式立体交叉评价、平面交叉评价、交通工程及沿线设施评价、限速方案评价、评价结论。

(四) 调研修改形成征求意见初稿

为确保本地方标准的编写工作有序开展,编写工作组在前期大量的研究工作的基础上,于 2023 年 7 月上旬完成了《高速公路设计阶

段安全性评价规范》的编制大纲和工作大纲，并经内部评审讨论后，于 2023 年 8 月 25 日召开了大纲外部评审会，评审会针对大纲共提出了 26 条建议和意见。根据大纲评审专家的意见，以修改完善后的大纲作为项目的工作指导，编写工作组开展了地方标准正式的编写工作，并于 2023 年 11 月完成了工作组讨论稿。

四、地方标准制定原则和依据

（一）地方标准制定原则

本地方标准的编制遵循国家、行业和广西壮族自治区现行有关标准的规定。编写工作组充分调研了国内及广西地区目前高速公路设计阶段安全性评价报告、数据资料及研究成果，研究和分析了国内及广西地区高速公路设计阶段安全性评价的现状，以及国内高速公路设计阶段安全专题发展趋势和新技术的应用状况。经过编写工作组成员讨论，确定地方标准编制遵循以下基本原则：

（1）科学性原则

本地方标准分析了国内关于高速公路设计阶段安全性评价现状和特点，结合广西地区高速公路现状，在此基础上对已发布的相关标准、规范、规程进行整理、归纳和分类，建立了科学、实用、合理的广西地区高速公路设计阶段安全性评价规范。

（2）承接性原则

本地方标准术语、符号、条文尽量与相应国家、国际、行业和地方标准的规定内容相一致，条文未出现自相矛盾的地方。地方标准技术内容与国家、国际和行业兼容，未出现冲突，保证了一致性。地方

标准技术内容中引用其他标准时，已明确指出所引用标准的内容或名称，增强了地方标准的可读性和可操作性。

（3）可操作性原则

本地方标准的起草充分调研了区内公路设计阶段安全性评价相关标准的应用现状，征求了高校、公路管理、设计单位、施工单位等领域的专家意见。编写组在此基础上经过反复讨论和修改，编制此地方标准。地方标准内容针对性强，可操作性高，易于推广。

（二）地方标准与现行法律、法规的关系，与有关国家、行业标准、政府文件、企业文件的协调情况

经查阅，与高速公路设计阶段安全性评价相关的标准、文件主要有：《中华人民共和国安全生产法》（中华人民共和国主席令[2002]第70号，按中华人民共和国主席令[2021]第88号修正，自2021年9月1日起施行）、《中华人民共和国公路法》（中华人民共和国主席令[1997]第86号，按中华人民共和国主席令[2017]第81号修正，自2017年11月5日起施行）、《广西壮族自治区高速公路条例》（广西壮族自治区人大常委会公告十三届[2022]第74号，自2022年10月1日起施行）、《公路项目安全性评价规范》（JTG B05-2015）、《公路路线设计规范》（JTG D20-2017）、《公路隧道设计规范 第一册 土建工程》（JTG 3370.1-2018）、《公路交通安全设施设计规范》（JTG D81-2017）、《道路交通标志和标线 第2部分：道路交通标志》（GB 5768.2-2022）、《公路限速标志设计规范》（JTG/T 3381-02-2020）、《高速公路交通标志和标线设置规范》（DB 45/T

954-2020）、《高速公路改扩建工程交通组织技术规范》（DB45/T2225-2020）、《公路铁路并行路段设计技术规范》（JT/T 1116-2017）、《公路铁路交叉路段技术要求》（JT/T 1311-2020）。

地方标准编制组承诺：地方标准的内容符合国家相关法律法规，技术要求不低于强制性国家标准的相关技术要求，与相关的国家、行业推荐性标准协调一致，地方标准的编写符合 GB/T 1.1-2020 的要求。

五、地方标准主要条款的说明，主要技术指标、参数、试验验证的论述

广西地方标准《高速公路设计阶段安全性评价规范》主要章节内容包括：术语和定义、基本要求、初步设计阶段、施工图设计阶段。

编写工作组充分调研了国内及广西地区高速公路设计阶段安全性评价报告、数据资料及研究成果，研究和分析了高速公路设计阶段安全性评价相关标准的现状，以及高速公路设计阶段安全专题的发展趋势和新技术的应用状况。在此基础上结合广西地区高速公路设计阶段安全性评价工作经验，形成了广西地区高速公路设计阶段安全性评价规范。

1. 地方标准名称

为保证地方标准的全面性和针对性，计划申请的地方标准名称为《高速公路设计阶段安全性评价规范》。本地方标准名称一方面界定了其应用范围为高速公路设计阶段，另一方面限定了其应用对象为安全性评价工作。

2. 范围

本地方标准规定了适用对象为广西壮族自治区内高速公路设计阶段安全性评价。

3. 术语和定义

本文件没有需要定义的术语和定义

4. 基本要求

首先判断高速公路设计阶段安全性评价范围，判定后依据评价范围，确定采用的现行标准，给出需要评价的内容和结果。

本地方标准新增以下条款（以下序号是指本地方标准的序号）：

第 4.2 条：本文件中高速公路是指高速公路主线，匝道、连接线、改移道路等的设计阶段安全性评价除应符合本规范要求外，仍需符合 JTG B05 要求。改移道路评价指标参考相应等级公路的技术规范。根据《公路工程基本建设项目设计文件编制办法》（交公路发〔2007〕358 号）第 3.2.7 条、第 5.1.3 条和第 3.2.10 条，设计阶段已提供匝道、连接道路、改移道路平面、纵断面和横断面等设计图表。为了完善评价内容，结合相关规范要求，高速公路设计阶段安全性评价应包括项目设计范围内主线、匝道、连接线、改移道路等。

5. 初步设计阶段

1) 相比于《公路项目安全性评价规范》（JTG B05-2015），本地方标准新增以下条款（以下序号是指本地方标准的序号）：

第 5.3.5 条：当路基、桥梁、隧道及其他构筑物有相关防洪要求的，宜核查其是否进行行洪论证。调研发现：2021 年 6 月河池地区出现大暴雨，导致三条道路中断，其中河百路 K1138 金洞大桥路段曾

出现连续 6km 的水漫路面，该段地形较为平坦，桥梁位于两段路基间的最低点，同时受上游刁江峡谷影响，遇暴雨时易形成“堰塞湖”效应。高速公路路基设计洪水频率 1/100，隧道洪水频率 1/100，特大桥洪水频率 1/300，其余桥梁洪水频率 1/100，除满足设计洪水位，应重点评价靠近河路段和水库路段，结合现场调查历史洪水位的情况对路基、桥梁、隧道、房屋建筑及其他构筑物的防洪措施进行评价。

第 5.3.6 条：宜评价项目沿线公路、铁路、管线、环境敏感区、航空、航道、危险品生产经营储存企业、水坝、管线（塔）、邻近人口密集区及学校等特殊路段对交通安全的影响。调研发现：天峨至北海公路（天峨经凤山至巴马段）存在多处与 800KV 高压线交叉点，其中涉及拆迁的 800KV 铁塔 8 座，由于 800KV 属于特高压级别，迁改影响范围大，施工期协调单位层级高多，拆迁难度大，因此需要对红线范围内及施工影响范围内的 800KV 铁塔防护或迁移成为项目施工进度控制点。

第 5.4.5 条：除以上外还应对推荐方案存在的危险品生产及储存单位、交叉或临近的铁路、油气管道、高压输电线路、通讯线路、航道、水利设施、环境敏感点等对交通安全的影响进行评价。调研发现：贺州支线 K18+000~K28+243 段与铁路交叉、并行，多处与高压电线交叉等；K50+000 路线左侧 200m 有一炸药仓库；贺巴高速的来宾之都安段与输油管线、铁路等交叉，设计进行方案比选，在安全评价中对其方案比选深度、要素等情况进行综合评价，对未涉及的方面提出措施建议，引起设计注意和重视，对施工及运营过程中的交通安全性

起到了很好的本质安全作用，从源头上解决了安全隐患，更有利于项目顺利的推进。

第 5.6.1 条：d) 宜对卵形曲线的回旋线参数、半径以及两圆曲线的间距等进行评价。e) 宜对 S 型曲线的回旋线参数、半径以及回旋线与半径的比值等参数进行评价。进一步明确了卵形曲线的评价指标，指标的选取直接影响了线形的协调性，在项目运营过程中发现，尤其是公路延申至山区，线形受地形地貌影响，采用卵形曲线和 S 型曲线越来越多，第二是高速公路上线形不协调与不规范的驾驶行为，易导致事故的发生，因此，针对性的对影响协调性的设计参数进行评价后提出交安改善措施，在设计阶段是非常必要的，也是保障行车安全行之有效的方法。

第 5.6.2 条：a) 高速公路应对停车视距进行评价，包括小客车的左转弯停车视距、右转弯停车视距、凹型竖曲线停车视距、凸型竖曲线车视距等。b) 应采用货车停车视距对以下相关路段进行评价：

(1) 减速车道及出口端部。

(2) 主线下坡路段且纵面竖曲线半径小于一般值的路段。

(3) 主线分、汇流处，车道数减少，且该处纵面竖曲线半径小于一般值的路段。

(4) 要求保证视距的圆曲线内侧，当圆曲线半径小于 2 倍“一般值”或路堑边坡陡于 1:1.5 的路段。

c) 连接线为二级公路、三级公路时，宜采用运行速度对其停车视距、会车视距、超车视距进行评价。

根据现场调研情况，左转弯停车视距不足以及竖曲线半径停车视距不足的路段容易引发交通事故，因此，进一步明确了视距评价的内容，对于确保安全性安全起到很好的保障作用。

第 5.6.3 条：a) 应对连续上坡的坡度和连续下坡路段的坡度、坡长、平均纵坡以及缓和坡设置情况进行评价。随着广西的山区公路的增多，根据实际已有的条件，常常出现越岭线，通过大量的工程实际经验和调研情况，进一步明确了连续纵坡路段的具体评价指标，以便更好的检验设计指标的适宜性，并提出针对性的措施，更有利于保障安全行车。

第 5.6.3 条：c) 宜对采用的最大纵坡、最小纵坡、最小坡长及最大纵坡对应最大坡长进行评价。广西的气候特征之一是雨季长，山区在冬季会存在冰冻现象等，道路纵坡会影响合成坡的设置，合成坡对路面排水影响较大，合成坡过小会出现排水不及时、不顺畅易导致路面湿滑；而纵坡过大的山区公路可能出现合成坡过大，在冬季山区的部分可能出现桥面及临水路段结冰，从而影响安全通行。在调研中发现雨天的事故占比较高，多是由于路面湿滑，因此，在设计阶段合理的控制最大、最小纵坡对于保证行车安全非常的重要。

第 5.6.5 条：宜对线形组合不佳路段进行评价。广西地处中国地势第二台阶中的云贵高原东南边缘，山岭连绵、山体庞大、岭谷相间，多数为山地地貌，存在岩溶发育、地下暗河等特有的地质特征。随着高速公路网的加密，进一步向山区延伸，路线受地形地貌、气候特征的影响更大，路线展布受限，线形平纵组合的要求进一步加大，各设

计指标均满足规范要求，但接近规范值的平纵进行组合后，易形成不利于安全行车的路段，如长下坡路段、长直线或是大半径路段的末端接小半径平曲线路段；小半径平曲线与较小竖曲线的组合；长直线与坡陡或半径小且长度短的竖曲线组合以及凸型竖曲线的顶部或凹型竖曲线的底部，同反向平曲线的拐点重合等。在初步设计阶段对其进行安全性评价，有条件则改线，无条件改线则设置完善交通安全设施则更能有效的保证运营安全。

第 5.7.1 条：应根据运行速度，对主线、互通匝道、连接线的路侧净区宽度和路侧危险程度进行评价。路侧净区宽度可按 JTGB 05 附录 C 中提供的方法进行确定。考虑到存在互通匝道、连接线的运行速度与交通量较大的情况，路侧净区对互通匝道、连接线行车安全影响也较大，因此在原 JTGB 05 要求的基础上，进一步明确细化高速公路的路侧评价对象包含主线、互通匝道、连接线。

第 5.7.2 条：应对路侧净区内存在边沟、排水沟、标志立柱、桥梁墩台、涵洞等路段是否采取路侧防护或改移路侧障碍物等处理措施进行评价。在原 JTGB 05 要求的基础上，进一步明确细化高速公路的路侧路侧障碍物包含边沟、排水沟、标志立柱、桥梁墩台、涵洞等。

第 5.8.5 条：当桥墩位于中央分隔带内或桥梁跨越航道时，宜对位于中央分隔带内的桥墩或通航孔相应桥墩防撞设施进行评价。根据《公路交通安全设施设计规范》6.5.1 条，孤立的上跨高速公路跨线桥中墩端部宜设置可导向防撞垫。当桥墩落在中央分隔带内时，除应核查其对视距的影响外，应对防撞设施等级进行核查，并核查其构造

尺寸是否满足限界要求。当桥墩位于航道通航范围即通航孔两侧时，也应进行防撞评价。

第 5.8.6 条：当桥涵有防洪要求时，宜对桥涵设计洪水频率、桥涵孔径进行评价。调研发现：河百路 K1138 金洞大桥路段曾出现连续 6km 的水漫路面，该段地形较为平坦，桥梁位于两段路基间的最低点，同时受上游刁江峡谷影响，遇暴雨时易形成“堰塞湖”效应。为了避免类似的灾害，结合相关规范要求，本条要求当桥涵有行洪要求时，应对桥涵设计洪水频率、桥涵孔径进行评价。

第 5.9.1 条：应对隧道洞口内、外线形及线形组合设计进行评价。考虑到平纵线形进行组合后，可能会形成不利于安全行车的路段，在 JTGB 05 隧道评价洞口内、外线形要求的基础上，增加对线形进行组合。

第 5.9.2 条：应分别用设计速度和运行速度对隧道洞口内、外各 3s 行程长度范围平纵线形一致性进行评价。隧道洞口内、外平纵线形一致性主要应考虑 3s 行程，因此在原 JTGB 05 要求的基础上，进一步明确指导高速公路隧道洞口内、外各平纵线形一致性按 3s 行程长度范围计算。

第 5.9.4 条：宜对隧道洞口外接线横断面与隧道横断面的衔接过渡方式、隧道洞口及过渡段位置交通标志、标线、护栏等交安设施设置情况进行评价。车辆在隧道洞口端墙属于路侧障碍物，如果车辆得不到明显的车道诱导和路侧防护，可能会与端墙发生碰撞。故本条提出对隧道与路基段横断面衔接过渡方式、护栏设置情况等进行检查，

保障车辆安全舒适的驶入隧道。

第 5.9.5 条：应分别用设计速度和运行速度对曲线隧道的视距进行评价。广西山区地形地貌复杂，路线线型设计常采用极限值，经调研曲线隧道的视距在满足设计速度的情况下，有不满足实际运行速度的可能，导致车辆实际驾驶前方视距不足，不能及时采取制动措施规避障碍物。故在采用设计速度对曲线隧道的视距进行核查外，还需采用运行速度对隧道洞口做进一步核查。

第 5.9.6 条：宜对洞口朝向、洞门形式等对交通安全的影响和洞外减光设施设置的必要性进行评价。隧道洞口段处在明暗交替区，在白天特别是晴天的情况下，驾驶员在刚进入或刚驶出隧道的瞬间，由于洞内外亮度差异悬殊，驾驶员的眼睛要经过一定的适应时间才能适应洞内外明暗变化，即所谓的“黑洞”和“白洞”效应，洞内外亮度突变极易引起驾驶员短暂性的视觉功能降低和反应时间的延迟，易发安全事故。本条建议对洞口朝向、洞门形式等对交通安全的影响和洞外减光设施设置的必要性进行评价，以最大限度的满足驾驶适应性的要求。

第 5.10.1 条：应根据交叉公路地形、主线及被交道路平面和纵面线行指标，以及转向交通量等因素，对互通式立体交叉选址及形式进行评价。

a) 分析互通式立体交叉范围地形地貌、转向交通量对选址及形式的影响。

b) 对互通式立体交叉两相交道路的平纵面线形指标进行评价。

《公路项目安全性评价规范》(JTG B05-2015)未提出对互通主线及被交路的线型指标进行评价,本条根据《公路路线设计规范》第11.1.9:“互通式立体交叉范围内主线线形指标应符合表11.1.9的规定”;《公路立体交叉设计细则》第5.5.4条:“当枢纽互通式立体交叉或匝道与被交公路的交叉采用互通式立体交叉时,互通式立体交叉范围内的被交叉公路线形指标应符合本细则第5.5.1~5.5.3条的有关规定”;提出建议增加相关评价内容。调研发现:匝道宽度设计考虑运营管理需求,互通出口匝道建议设计为两个车道宽,因日常对单个车道的出口匝道维修养护、应急救援时,会封闭占用车道,将影响交通运行。

第5.10.6条:宜对匝道线形设计指标、匝道形式和横断面类型进行评价。《公路项目安全性评价规范》(JTG B05-2015)未提出对互通匝道线形设计指标、匝道形式和横断面类型进行评价。《公路项目安全性评价规范》(JTG B05-2015)未提出对互通匝道形式和横断面类型进行评价,本条根据《公路路线设计规范》第11.3.2条第2款,匝道横断面应采用图11.3.2所示的四种类型,并按条件选用,因此建议增加相关评价内容。

第5.12.5条:应对服务区、停车区范围内主线线形指标进行评价。根据《公路路线设计规范》(JTG D20-2017)第13.3.2条,服务区范围内主线线型指标应符合互通立体交叉范围内的主线线行指标,停车区范围内的主线线行指标应符合《公路路线设计规范》(JTG D20-2017)表13.3.2规定。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/705311234144011221>