

# 中华人民共和国国家标准

GB 5768.9—XXXX

## 道路交通标志和标线 第9部分：交通事故管理区

Road traffic signs and markings—  
Part 9: Traffic accident management area

(征求意见稿)

在提交反馈意见时，请将您知道的相关专利连同支持性文件一并附上。

XXXX-XX-XX 发布

XXXX-XX-XX 实施

国家市场监督管理总局  
国家标准化管理委员会 发布

## 目 次

前言 .....	II
引言 .....	III
1 范围 .....	1
2 规范性引用文件 .....	1
3 术语和定义 .....	1
4 交通事故管理区交通标志 .....	1
4.1 一般要求 .....	1
4.2 交通事故管理标志 .....	2
4.3 线形诱导标 .....	2
4.4 双向交通标志 .....	2
5 交通事故管理区布置要求 .....	3
5.1 一般要求 .....	3
5.2 预警区 .....	3
5.3 警戒区 .....	4
附录 A (规范性) 粉红色、荧光粉红色色度性能 .....	5
附录 B (资料性) 交通事故管理区安全设施 .....	6
参考文献 .....	7

## 前 言

本文件按照GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

本文件是GB 5768《道路交通标志和标线》的第9部分。GB 5768已经发布了以下部分：

- 第1部分：总则；
- 第2部分：道路交通标志；
- 第3部分：道路交通标线；
- 第4部分：作业区；
- 第5部分：限制速度；
- 第6部分：铁路道口；
- 第7部分：非机动车和行人；
- 第8部分：学校区域；

本文件由中华人民共和国交通运输部和中华人民共和国公安部联合提出。

本文件由中华人民共和国交通运输部归口。

## 引 言

道路交通标志和标线是引导道路使用者有秩序地使用道路，以促进道路交通安全、提高道路运行效率的设施。GB 5768《道路交通标志和标线》是指导我国道路交通标志和标线使用的基础性、通用性标准，由九个部分构成。

- 第1部分：总则。目的在于确立道路交通标志和标线的原则和一般规定。
- 第2部分：道路交通标志。目的在于确立道路交通标志的分类、颜色、形状、字符、尺寸、图形、设置、使用、维护和制作等要求。
- 第3部分：道路交通标线。目的在于确立道路交通标线的分类、颜色、形状、字符、图形、尺寸、设计和设置等要求。
- 第4部分：作业区。目的在于确立道路施工作业相关的道路交通标志和标线的要求。
- 第5部分：限制速度。目的在于确立限制速度相关的道路交通标志和标线的要求。
- 第6部分：铁路道口。目的在于确立铁路道口相关的道路交通标志和标线的要求。
- 第7部分：非机动车和行人。目的在于确立非机动车和行人相关的道路交通标志和标线的要求。
- 第8部分：学校区域。目的在于确立学校周边路段的道路交通标志和标线的要求。
- 第9部分：交通事故管理区。目的在于确立交通事故管理相关的道路交通标志和标线的要求。

# 道路交通标志和标线

## 第9部分：交通事故管理区

### 1 范围

本文件规定了交通事故管理区道路交通标志设置的要求。

本文件适用于在各类道路上进行交通事故现场处置时道路交通标志的设置。

### 2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB 5768.2 道路交通标志和标线 第2部分：道路交通标志

GB/T 18833—2012 道路交通反光膜

GB/T 28651 公路临时性交通标志

### 3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

#### 3.1

**交通事故管理区** traffic accident management area

发生道路交通事故后，为保护现场处置工作安全、防止发生次生事故、保障道路交通秩序而采取临时性交通管理措施的区域。

#### 3.2

**预警区** pre-warning zone

处于道路交通事故现场来车方向上游，对来车示警并限速行驶的区域。

#### 3.3

**警戒区** warning zone

在道路交通事故现场划定的禁止无关车辆和人员进入的区域。

### 4 交通事故管理区交通标志

#### 4.1 一般要求

4.1.1 交通事故管理区设置的交通事故管理、线形诱导标、双向交通等警告标志，应为粉红色底或荧光粉红色底、黑色文字或图形、黑色边框（线形诱导标无边框）。色品坐标范围应符合附录 A 的规定。禁令标志的颜色应符合 GB 5768.2 的要求。

4.1.2 夜间或雨、雪、雾、霾等不良天气条件下，警告标志的底色应为荧光粉红色。

4.1.3 警告标志的粉红色、荧光粉红色反光膜的逆反射系数应大于或等于 GB/T 18833—2012 中 IV 类黄色反光膜的要求。

4.1.4 交通标志的尺寸应符合 GB 5768.2 的要求。高速公路交通事故管理区的三角形警告标志边长为 70cm，线形诱导标边长为 120cm×60cm，圆形禁令标志外径为 60cm。其他道路交通事故管理区的三角形警告标志边长为 60cm，线形诱导标边长为 66cm×40cm，圆形禁令标志外径为 50cm。

4.1.5 交通标志应便于搬动和运输。若使用折叠式的标志牌，使用时应保证标志牌板面平整。

4.1.6 交通标志应具备支架结构。支架结构应牢固、操作简便，抗风强度及稳定性应符合 GB/T 28651 的要求。

4.1.7 交通标志应面向来车方向支设，标志板的倾斜角度应符合 GB/T 28651 的要求。

## 4.2 交通事故管理标志

用以警示前方路段正在进行交通事故管理，车辆驾驶人应减速慢行、停车等候或绕道行驶，按图1所示。设置在正在进行交通事故管理的路段前适当位置。



图1 交通事故管理

## 4.3 线形诱导标

用以引导行车方向，警示车辆驾驶人谨慎驾驶，注意前方车道使用情况变化，按图2所示。设置在因交通事故管理而需变更车道或调整行驶方向的路段前适当位置。



图2 线形诱导标

## 4.4 双向交通标志

用以警示车辆驾驶人注意会车，按图3所示。设置在原双向分离行驶，因交通事故管理而临时性不分离双向行驶的路段前适当位置。

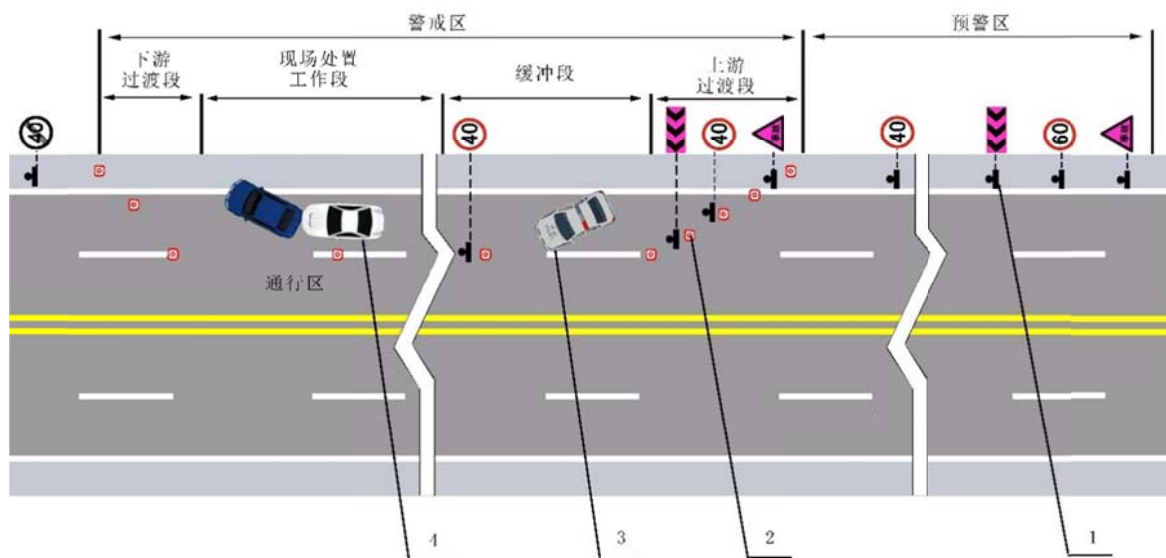


图3 双向交通

## 5 交通事故管理区布置要求

### 5.1 一般要求

5.1.1 交通事故管理区由预警区、警戒区组成，其中警戒区分为上游过渡段、缓冲段、现场处置工作段和下游过渡段，示意见图4。



标引序号说明：

- 1——交通标志；
- 2——交通锥；
- 3——警车；
- 4——事故车辆。

图4 交通事故管理区组成示意

5.1.2 交通事故管理区交通标志及安全设施的布置范围包括预警区、警戒区。常用安全设施见附录B。

5.1.3 设置交通标志及安全设施时，应从来车方向的上游向下游设置。撤除交通标志及安全设施时，应从下游向上游撤除。

5.1.4 因交通事故现场处置需借用对向车道行驶时，应在不分离双向行驶路段前设置双向交通标志。

5.1.5 交通事故现场具备下列情形之一时，预警区、警戒区交通标志及安全设施的设置可适当简化：

- a) 交通事故现场已经通行缓慢或交通拥堵；
- b) 适用简易程序处理的交通事故。

5.1.6 夜间或雨、雪、雾、霾等不良天气条件下，应使用发光标志或发光设施。发光标志应符合 GB 5768.2 的要求。

5.1.7 交通事故现场处置完毕后，应及时撤除交通标志及安全设施。

### 5.2 预警区

5.2.1 预警区起点处应设置交通事故管理标志。

5.2.2 预警区内应设置限速标志。采取阶梯降速方式的，限速值的差值不应大于 20km/h。

5.2.3 预警区内应设置线形诱导标。线形诱导标的指向应与车辆调整行驶的方向一致。

5.2.4 实施交通管制时，应在预警区起点处或前方路口处设置禁止驶入标志，具备绕行条件的应提示绕行。

5.2.5 适用 5.1.5 条时，可只设置交通事故管理标志、线形诱导标。

### 5.3 警戒区

- 5.3.1 应使用交通标志、交通锥对警戒区进行隔离保护。
- 5.3.2 上游过渡段内应设置交通事故管理标志、限速标志、线形诱导标。应从道路路侧或中心线开始设置交通锥，与道路纵向呈斜角，角度不应大于  $30^\circ$ ，锥筒间距不应大于 2m。
- 5.3.3 缓冲段和现场处置工作段内应设置限速标志。应沿道路纵向设置交通锥，间距不应大于 20m。
- 5.3.4 下游过渡段末端应设置解除限速标志。
- 5.3.5 适用 5.1.5 条时，可只设置交通事故管理标志、交通锥。



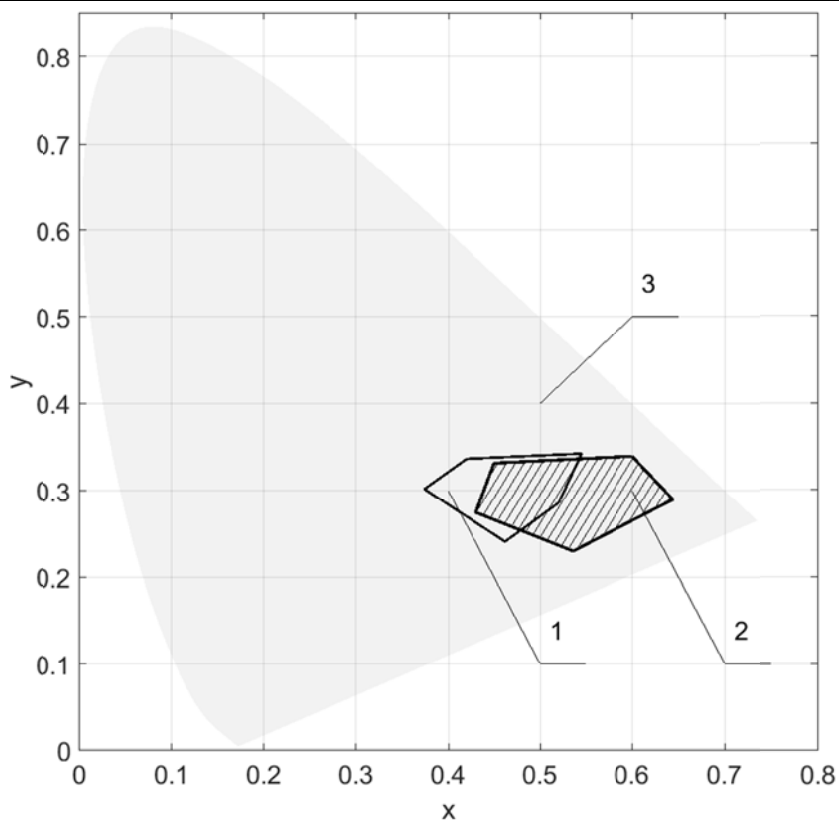
附 录 A  
(规范性)  
粉红色、荧光粉红色色度性能

粉红色、荧光粉红色交通标志反光膜的色品坐标应在表 A.1 规定的范围内，色品图按图 A.1 所示。

表 A.1 反光膜颜色

颜色	色品坐标									
	1		2		3		4		5	
	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
粉红	0.374	0.302	0.420	0.337	0.545	0.343	0.520	0.286	0.462	0.241
荧光粉红	0.600	0.340	0.450	0.332	0.430	0.275	0.536	0.230	0.644	0.290

注：标准照明体 D65，几何条件 45° a；0°，2° 视场角。



标引序号说明：

- 1——粉红色的色品坐标填充区域；
- 2——荧光粉红色的色品坐标填充区域；
- 3——各种颜色的色品坐标填充区域。

图 A.1 粉红色、荧光粉红色色品图

附 录 B  
(资料性)  
交通事故管理区安全设施

### B.1 交通锥

用于隔离交通事故现场的警戒区与交通流，根据需要设置于警戒区靠近交通流边缘的一侧，或对向行驶的交通流之间。交通锥的形式如图B.1所示。I型交通锥适用于高速公路的交通事故管理区，II型交通锥适用于其他类型道路的交通事故管理区。

单位为厘米

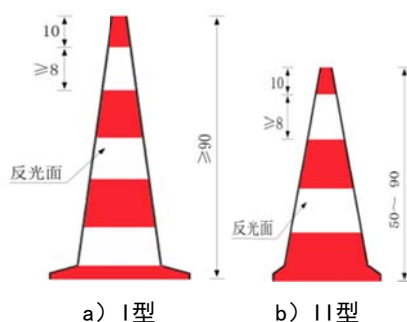


图 B.1 交通锥

### B.2 车辆闯入报警设备

通过声、光、传感器、无线通信等技术，对车辆闯入交通事故现场进行感知并报警，提示现场人员及时躲避可能发生的危险。根据需要设置于警戒区上游过渡段的相应位置。

### B.3 发光设施

具有发光能力的安全设施，能够显示图形符号或文字，通过闪烁增强显示效果。根据需要设置于预警区、警戒区的相应位置。

**注：**常见发光设施包括便携式LED警示屏、车载式LED警示屏、拖车式LED警示屏等。

### 参 考 文 献

- [1] GB 5768.4—2017 道路交通标志和标线 第4部分：作业区
  - [2] GB/T 24720—2009 交通锥
  - [3] GA/T 742—2016 移动式LED道路交通信息显示屏
  - [4] GA/T 1044.1—2012 道路交通事故现场安全防护规范 第1部分：高速公路
  - [5] GA/T 1044.2—2022 道路交通事故现场安全防护规范 第2部分：普通公路
  - [6] GA/T 1262—2015 道路交通事故现场车辆闯入报警设备
  - [7] Manual on Uniform Traffic Control Devices for Streets and Highways (2023 Edition)
-

**国家标准**  
**道路交通标志和标线 第9部分：**  
**交通事故管理区**  
**（征求意见稿）**  
**编制说明**

**标准起草组**

**2024年4月**

# 目 录

一、工作简况 .....	1
二、编制原则、强制性国家标准主要技术要求的依据及理由 .....	3
三、与有关法律、行政法规和其他强制性标准的关系，配套推荐性标准的制定情况 .....	9
四、与国际标准化组织、其他国家或地区有关法律法规和标准的比对分析 ..	10
五、重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据 .....	10
六、对强制性国家标准自发布日期至实施日期之间的过渡期的建议及理由 ..	11
七、与实施强制性国家标准有关的政策措施 .....	11
八、是否需要对外通报的建议及理由 .....	12
九、废止现行有关标准的建议 .....	12
十、涉及专利的有关说明 .....	12
十一、强制性国家标准中所涉及的产品、过程或者服务目录 .....	12
十二、其他应予说明的事项 .....	12

## 一、工作简况

### （一）任务来源

根据2023年8月22日国家标准化管理委员会《关于下达〈墙体材料可浸出有害金属元素限值〉等25项强制性国家标准制修订计划及相关标准外文版计划的通知》（国标委发〔2023〕45号）要求，由公安部交通管理科学研究所负责国家标准《道路交通标志和标线 第9部分：交通事故管理区》（项目计划号：20230950-Q-348）的制定工作。

道路交通标志和标线，具有告知道路使用者通行权力和明示禁止、限制、注意、指引等信息的重要功能，是引导道路使用者有序使用道路、保障交通安全与效率的基础性设施。通过对近年来道路交通事故现场次生事故的调查发现，现场缺乏临时性交通标志、标志使用不规范、视认性差等问题较为突出，成为诱发次生事故的重要原因之一。因为缺乏全国统一的事现场临时性交通标志样式及设置标准，各地公安交通管理、路政管理、清障施救、应急救援处置等部门在事故现场往往根据工作经验或习惯使用相关标志。主要表现为：一是不使用交通标志，仅摆放反光锥筒或警戒带，无法提供充足的警示信息；二是混乱使用交通标志，如“事故”“事故勘查”“事故现场注意安全”等自创的标志，形式繁多，警示内容杂乱；三是借用施工作业区交通标志，如“施工改道”“车道数减少”等标志，并不适用于交通事故场景。上述情况中，交通事故现场的预警、引导等信息无法及时、准确、清晰地传递给道路使用者特别是机动车驾驶人，使其无法提前采取避让、减速、停车等措施，导致冲入事故现场或发生碰撞，造成次生事故伤害。总体而言，事故现场缺乏临时性交通标志及使用不规范等问题，对于保障事故处理现场及道路通行安全、提高应急救援与清障效率造成了非常不利的影响。

根据《中华人民共和国道路交通安全法》规定，交通标志的设置应当符合道路交通安全、畅通的要求和国家标准，并保持清晰、醒目、准确、完好。然而，对于在道路上临时或短期使用标志的相关标准只有2017年国家标准委发布的《道路交通标志和标线 第4部分：作业区》（GB 5768.4—2017）。该标准规定了道路作业区标志和标线的设置要求，选用橙色或荧光橙色作为专用颜色，警示性、专用性、指代性较好，但其适用范围为“在各类道路上施工、养护等作业时……”，不包含交通事故。交通事故现场因其突发性、临时性及复杂性，与施工作业区存在明显不同，警示标志与安

全防护设施也不宜一概而论。因此，有必要针对事故现场使用的临时性交通标志，制定相应的标准。

综上，亟需制定道路交通事故管理区交通标志的相关标准，对标志的样式、尺寸、内容、制作及现场设置等技术条件进行明确和规范，以更加科学合理地警示、引导车辆和行人安全、有序、高效通过交通事故现场。标准制定实施后，可为道路交通事故现场交通标志的配备、应用和管理提供依据，为相关企业的研发、生产和制作指明方向，将产生巨大的社会效益和经济效益。

## （二）起草单位情况

本标准负责起草的单位为公安部交通管理科学研究所。

公安部交通管理科学研究所是公安部直属的从事道路交通安全管理工程技术研究的公益性科研机构，是全国道路交通安全管理标准化技术委员会秘书处的依托单位。全面负责本标准制定工作，包括架构设计、任务分配、技术调研、标志设计、统稿报批等。

## （三）主要起草人工作情况

本标准主要起草人包括：高岩、周穆雄、魏然、董伟光、尤志栋、马静洁。各起草人工作分工见下表：

表 1 主要起草人及分工

序号	姓名	单位	分工
1	高岩	公安部交通管理科学研究所	负责标准制定技术内容的总体把握、协调；负责编写标准文本前言、第2章、第3章3.1、第4章4.1.1-4.1.5、第5章5.1.2-5.1.7，编制说明等相关材料；负责组织实施技术调研。
2	周穆雄		负责编写标准文本引言、第4章4.2-4.3、第5章5.2及附录A，编制说明等相关材料，负责相关技术调研。
3	魏然		负责编写标准文本第3章3.2-3.3、第5章5.1.1、5.3，编制说明等相关材料，负责相关技术调研。
4	董伟光		负责编写标准文本第1章、第4章4.4、附录B中B.2，编制说明等相关材料。
5	尤志栋		负责编写标准文本第4章4.1.6-4.1.7、附录B中B.1和B.3，编制说明等相关材料。
6	马静洁		参与编写标准文本第4章4.1.3、附录A，参与相关技术调研。

## （四）主要工作过程

2023年8月~10月，公安部交通管理科学研究所有关人员成立标准起草组，对草案稿内容进行了初步讨论，确定基本框架，明确了任务分工。

2023年12月~2024年1月，标准起草组先后赴国家道路交通安全产品质量监督检验中心、常州华日升反光材料有限公司、道明光学股份有限公司、无锡安邦电气股份有限公司等检测机构和生产企业，就临时交通标志和反光膜的设计、试制、生产、检测等技术环节开展调研，重点对交通事故管理区所使用的粉红色、荧光粉红色反光膜的色品坐标、最小逆反射系数等关键指标的取值范围进行研究。

2024年2月~2024年3月，标准起草组经过讨论修改，编制形成了《道路交通标志和标线 第9部分：交通事故管理区》标准征求意见稿及编制说明。

## 二、编制原则、强制性国家标准主要技术要求的依据及理由

### （一）标准编制原则

本标准从保障交通事故现场交通安全、疏导交通、保障畅通的角度提出针对性的标准条文，满足公安交通管理、交通运输管理部门的管理规定和要求，符合公共安全社会需求。本标准制定的主要原则为：

1. **一致性和标准化。**交通事故管理区作为交通系统中一种特殊场景，其交通标志应与道路交通标志体系保持一致，并进行标准化设置，以帮助道路使用者正确解读信息。

2. **信息简明扼要。**事故管理区交通标志传递的信息应简洁、明了，能在短时间内被道路使用者认知和理解，避免过多或复杂的信息导致分心或误解。

3. **特定场景运用。**采用特定的颜色与符号组合，表示事故管理区的专用属性，标志颜色和符号的运用应符合普遍接受的交通规则。

4. **合理化设置。**事故管理区交通标志应设置在事故现场适当位置，让道路使用者能够及时看到，并有充足的时间和空间，按照标志的信息指示采取相应措施。

5. **临时强占性。**事故管理区交通标志应具备临时强占性，其阐释的交通语言指令要优先于固定式标志，即当事故管理区交通标志（临时性标志）与固定式标志同时出现时，若两类标志所表达的管控指令存在冲突，以临时性标志为准。

### （二）强制性国家标准主要技术要求的依据及理由



本标准正文包括范围、规范性引用文件、术语和定义、交通事故管理区交通标志、交通事故管理区布置要求、附录等6个章节。各章节主要技术内容情况分述如下：

### 1. 范围

本章规定了标准主要内容和适用范围。

本标准规定了交通事故管理区道路交通标志设置的要求，适用于在各类道路上进行交通事故现场处置时道路交通标志的设置。按照《中华人民共和国道路交通安全法》，“道路”是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方，包括广场、公共停车场等用于公众通行的场所。

### 2. 规范性引用文件

本章列出了规范性引用文件。

包括3个规范性引用文件，均为国家标准：《道路交通标志和标线 第2部分：道路交通标志》（GB 5768.2）、《道路交通反光膜》（GB/T 18833—2012）、《公路临时性交通标志》（GB/T 28651）。

### 3. 术语和定义

本章规定了“交通事故管理区”“预警区”“警戒区”3个术语和定义。

“交通事故管理区”的定义在道路交通标志和标线相关的同类国标中从未出现过。针对标准的名称和范围，界定“交通事故管理区”的定义，对于准确描述交通事故管理区交通标志的布置要求，避免可能产生的歧义具有重要作用。“预警区”“警戒区”术语和定义，参考了《道路交通事故现场安全防护规范》（GA/T 1044）系列标准中相关的定义。该系列标准根据交通事故现场处置工作实践，规定了“交通事故现场预警区”和“交通事故现场警戒区”的定义。本标准借鉴吸收了其表述，简化了术语的名称，使其更符合本标准的需要。

### 4. 交通事故管理区交通标志

本章规定了交通事故管理区交通标志的一般要求、交通事故管理标志、线形诱导标、双向交通标志的功能、图示。

#### （1）一般要求

主要规定了交通事故管理区交通标志的基本属性、特殊环境设置、反光膜特性、外形尺寸、可移动性、支架稳定性及朝向要求。

一是基本属性。考虑到交通事故管理区的特定应用场景，规定了警告标志的种类、底色、文字或图形颜色、边框颜色及色品坐标范围。交通事故管理、线形诱导标、双向交通等警告标志，应为粉红色底或荧光粉红色底、黑色文字或图形、黑色边框（线形诱导标无边框）。考虑到禁令标志的法规强制性，其颜色保持不变。

二是特殊环境设置。在夜间或雨、雪、雾、霾等不良天气条件下的交通事故管理区，为增强标志的视认效果，规定警告标志底色应采用荧光粉红色。

三是反光膜特性。参照GB/T 18833要求，为保证在夜间或低能见度的视认性，规定粉红色、荧光粉红色反光膜的逆反射系数要求。

四是外形尺寸。GB 5768.2中表7、表8分别规定了禁令标志、警告标志的详细尺寸要求，交通事故管理区标志应当遵从。考虑到临时性交通标志应便于携带和使用，因此对于高速公路交通事故管理区，规定标志尺寸采用次小值；对于其他道路，规定标志尺寸采用最小值。

五是可移动性。考虑到标志设置地点的动态性，规定应便利搬运与折叠收纳。

六是支架稳定性。考虑到标志的临时性设置要求，规定标志应具备支架结构；并参照GB/T 28651要求，规定支架的抗风强度及稳定性要求。

七是朝向要求。为提高视认性，规定标志应面向来车方向，倾斜角度应符合GB/T 28651的要求。

## （2）交通事故管理标志、线形诱导标、双向交通标志

分别规定了交通事故管理标志、线形诱导标、双向交通标志的主要功能、图示和设置位置。

## 5. 交通事故管理区布置要求

本章规定了交通事故管理区布置的一般要求和预警区、警戒区的布置要求。

### （1）一般要求

主要规定了交通事故管理区组成、布置范围、设撤顺序、借道通行、简化设置、不良天气条件、撤除等要求，具体为：

一是明确交通事故管理区组成。从来车方向的上游向下游，依次划分为预警区、警戒区，其中警戒区分为上游过渡段、缓冲段、现场处置工作段和下游过渡段，并通过图示进行说明。

二是明确布置范围。交通事故管理区交通标志及安全设施的布置范围包括预警区、警戒区。

三是规定设撤顺序。考虑到现场人员安全和设置效率，规定设置标志和设施时，应从来车方向的上游向下游设置；撤除时，从下游向上游撤除。

四是借道通行要求。考虑到事故现场的安全引导和信息提示，规定借用对向车道行驶时，需要设置双向交通标志。

五是特殊情况简化设置。综合考虑事故现场的处置效率和通行安全性，规定对已经缓行或拥堵的事故现场或轻微事故现场，可适当简化防护设置。

六是特殊环境强化保护。由于夜间或雨、雪、雾、霾等不良天气条件下视线不佳，规定应使用发光标志或发光设施。

七是明确撤除要求。为保障道路正常通行需求，规定事故处置完毕后应及时撤除交通标志和安全设施。

## （2）预警区

一是交通事故管理标志。考虑到交通事故警示信息提示的重要性，规定预警区起点应设置交通事故管理标志。

二是限速标志。为给予道路使用者充分的行驶速度提示信息，规定预警区内应设置限速标志。采取阶梯降速方式的，参考《公路限速标志设计规范》(JTGT 3381-02-2020)的要求，相邻限速值之差不应大于20km/h。

三是线形诱导标。为给予道路使用者清晰的行驶车道或行驶方向提示信息，规定预警区内应设置线形诱导标，且指示的方向应与车辆调整行驶的方向一致。

四是交通管制。采取限制车辆通行或者临时性中断交通的措施时，规定应在预警区起点处或前方路口处设置禁止驶入标志，具备绕行条件的应提示绕行。

五是简化设置。出现可简化安全防护的情形时，由于此时交通流速度往往较慢且交通事故管理标志具有提示减速的作用，故可只设置交通事故管理标志、线形诱导标，而不必设置限速标志。

## （3）警戒区

一是隔离保护。规定使用交通标志、交通锥对警戒区进行隔离。交通标志和交通锥具备视认性、警示性和物理阻隔性，可阻止其他车辆或人员进入，保护警戒区内的人员安全。

二是强化上游过渡段保护。针对该区段的高风险性，规定应设置交通事故管理标志、限速标志、线形诱导标，加强警示和防护效果。因为交通锥起始端处需封闭车道和强制车辆变更车道，所以规定交通锥应从道路路侧（或中心线）开始设置。经过测算与实地调研，斜角不应大于 $30^{\circ}$ 。考虑到交通锥应能有效封闭车道并诱导行驶方向，故规定间距不应大于2m。

三是缓冲段和现场处置工作段保护。该区段为车辆行经事故现场，故规定沿纵向设置交通锥进行隔离保护，综合考虑安全性和操作便捷性，规定锥筒间距不应大于20m。该区段需要车辆控制车速，所以规定设置限速标志。

四是下游过渡段保护。行经车辆驶离事故现场后需恢复正常通行，规定在下游过渡段末端设置解除限速标志。

五是简化设置。出现可简化安全防护的情形时，由于交通事故管理标志具有提示减速的作用且线性排列的交通锥具有导向作用，故可只设置交通事故管理标志、交通锥，而不必设置限速标志、线形诱导标。

## 6. 附录

### （1）附录A（规范性） 粉红色、荧光粉红色色度性能

附录A规定了粉红色、荧光粉红色色度性能要求，经调研国家道路交通安全产品质量监督检验中心、道明光学股份有限公司、常州华日升反光材料有限公司等检测机构 and 反光膜生产企业，设置了粉红色、荧光粉红色交通标志反光膜的色品坐标要求范围。

### （2）附录B（资料性） 交通事故管理区安全设施

为强化事故现场安全防护及提高现场处置工作效率，附录B提供了部分常用安全防护设施的资料性材料，包括交通锥、车辆闯入报警设备、发光设施。

### （三）相关技术内容试验验证结果及分析

本标准涉及的交通事故管理相关标志，尺寸、字符、边框等属性按照GB 5768.2进行设置。标志底色采用粉红色或荧光粉红色，反映其色度性能的道路交通反光膜色

品坐标,通过调研国家道路交通安全产品质量监督检验中心、道明光学股份有限公司、常州华日升反光材料有限公司等检测机构和反光膜生产企业,定制标志样品,对色品坐标推荐值、使用规范等进行试验验证。试验定制了不同色品坐标的反光膜样品(见图1),参考《Standard Specification for Retroreflective Sheeting for Traffic Control》(ASTM D 4956-2019),选择标准照明体为D65,几何条件为 $45^\circ$  a;  $0^\circ$ ,视场角为 $2^\circ$ 的试验条件,测量各样品的色品坐标,其中部分样品的色品坐标满足粉红色、荧光粉红色的品坐标区域的要求。试验结果表明,国内反光膜生产企业的生产工艺,能够满足标准所规定的粉红色或荧光粉红色色品要求。

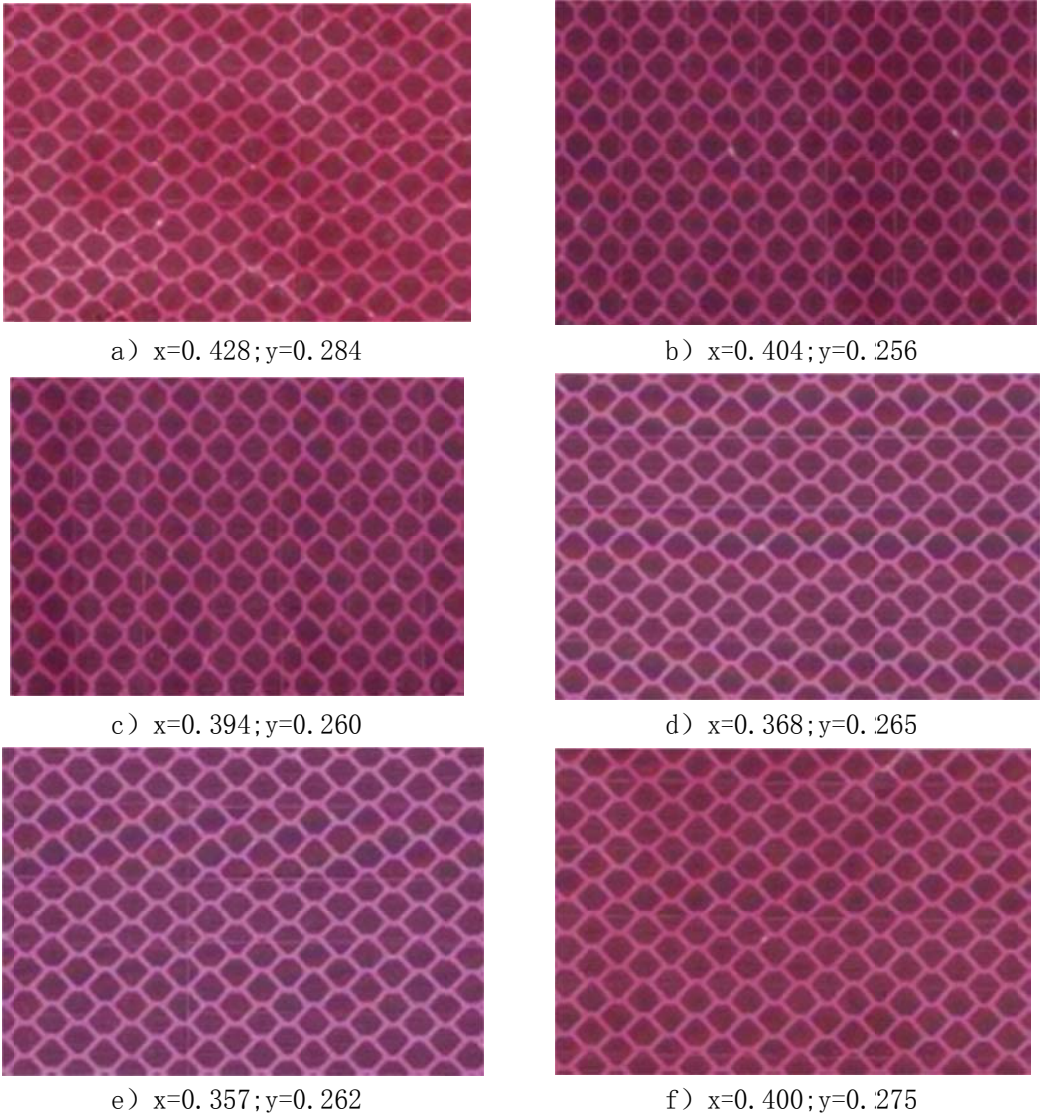


图1 样品试制与色品坐标试验

### 三、与有关法律、行政法规和其他强制性标准的关系，配套推荐性标准的制定情况

#### （一）与有关法律、行政法规和其他强制性标准的关系

交通事故处理是公安交通管理部门的重要职责。《中华人民共和国道路交通安全法》第七十二条第二款规定，“交通警察应当对事故现场进行勘验、检查，收集证据”。

《〈中华人民共和国道路交通安全法〉实施条例》第八十九条第三款规定，“对道路交通事故造成人员伤亡和财产损失需要勘验、检查现场的，公安机关交通管理部门应当按照勘查现场工作规范进行。现场勘查完毕，应当组织清理现场，恢复交通”。《道路交通事故处理程序规定》（公安部第146号令）规定，“交通警察到达事故现场后，应当立即按照事故现场安全防护有关标准和规范的要求划定警戒区域”。

科学合理规范地使用交通标志是交通事故现场处置工作的重要一环。我国针对道路交通标志和标线，制定了强制性国家标准《道路交通标志和标线》（GB 5768），该系列标准第二部分GB 5768.2新增“交通事故管理”警告标志，用以警告前方路段正在进行交通事故管理，车辆驾驶人应减速慢行、停车等候或绕道行驶，以提高事故处理现场的安全性，是对交通事故管理区交通标志使用的重大突破，但是针对交通事故管理区应配备的专用临时交通标志种类及技术条件尚无明确要求。

本标准是国家标准《道路交通标志和标线》（GB 5768）的第9部分，在引用GB 5768.2“交通事故管理”警告标志的基础上，提出了针对交通事故管理区临时交通标志设置的具体要求，是交通事故处理时安全防护设置的重要依据，与GB 5768的其他部分共同构成适合我国国情与道路发展状况的道路交通标志标准体系。

#### （二）配套推荐性标准的制定情况

目前，我国已经制定发布了支撑本标准实施的配套推荐性国家标准，主要包括：

##### 1. 《道路交通反光膜》（GB/T 18833—2012）

GB/T 18833标准于2002年首次制定，2012年修订，规定了道路交通用反光膜的分类、技术要求、测试方法、检验规则及标志、包装、运输、贮存的要求。GB 5768.9引用了该标准，作为交通事故管理区交通标志反光膜逆反射系数的技术要求。

##### 2. 《交通锥》（GB/T 24720—2009）

GB/T 24720标准于2009年首次制定，规定了交通锥的产品分类、技术要求、试验方法、检验规则以及标志、包装、运输和贮存。GB 5768.9引用了该标准，作为隔离交通事故现场警戒区使用的交通锥的技术要求。

### 3. 《公路临时性交通标志》（GB/T 28651—2012）

GB/T 28651标准于2012年首次制定，规定了公路临时性交通标志的组成、技术要求、试验方法、检验规则以及标志、包装、运输和贮存。GB 5768.9引用了该标准，作为交通事故管理区临时交通标志布置时抗风强度、稳定性、板面倾斜角度的技术要求。

## 四、与国际标准化组织、其他国家或地区有关法律法规和标准的比对分析

世界上多数国家都制定了道路交通标志的相关标准。但是针对交通事故现场使用的临时性交通标志，制定专门标准的并不多，其中以美国和欧洲具有代表性。

美国联邦公路管理局（Federal Highway Administration, FHWA）发布的《统一交通控制设施手册》（Manual on Uniform Traffic Control Devices, MUTCD）是用以统一美国道路交通控制设施的规范，包括交通标志、标线、信号灯等设计、设置以及使用。其最新修订的第11版于2023年12月发布实施，对临时交通控制区域（TTC, Temporary Traffic Control）中的交通事故管理区单独作出规定，所采用的临时警告和指示标志为黑色文字、荧光粉色背景。

欧洲国家中以英国为例，其发布的《交通标志条例和概述》（The Traffic Signs Regulations and General Directions）是指导英国交通标志设计使用的法规文件。对于临时情况（temporary situations）使用的标志，警告标志和禁令标志一般保持不变；指示标志大多采用黄色背景；红色背景标志用于指示工作区车辆或护卫车辆；用车辆护卫施工区时，在车尾放置的指示标志放置于黄色标志板上。但法规未对交通事故处理时使用的临时交通标志作出单独规定。

本标准拟借鉴美国《统一交通控制设施手册》的相关理念，对道路交通事故管理区专用临时交通标志制定相关技术规范。

## 五、重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据

无。

## 六、对强制性国家标准自发布日期至实施日期之间的过渡期的建议及理由

因本标准为首次制定，建议自发布日期至实施日期之间设置3个月的过渡期。主要考虑如下：

首先，需要为生产厂家技术调整预留时间。交通事故管理区临时交通标志以现有交通标志为基础，在文字、图案、颜色等方面做出独特性要求，虽然技术实现难度不大，但考虑到生产厂家试制、工艺调整、批量生产的周期，建议设置3个月的过渡期。

其次，需要为标准宣贯预留时间。本标准不仅是对交通标志的技术要求，还涉及交通标志及相关安全设施在交通事故管理区的布置要求，对交通事故处置人员使用相关标志布置交通事故管理区提出了新的要求，需要为行业相关人员设置适应性过渡期。从尽快提高交通事故管理区安全性角度考虑，过渡期也不宜过长，建议为3个月。

## 七、与实施强制性国家标准有关的政策措施

近年来，我国有关部门先后制定出台了《道路交通事故处理程序规定》（公安部令第146号）、《道路交通事故处理工作规范》（公交管〔2018〕149号）、《国务院关于加强道路交通安全工作的意见》（国发〔2012〕30号）等道路交通事故处理相关的政策措施，与本标准规定相互衔接、密切配合，形成了较为完善的道路交通事故处理政策法规体系。

《道路交通事故处理程序规定》（公安部令第146号）要求，交通警察到达事故现场后，应当立即按照事故现场安全防护有关标准和规范的要求划定警戒区域，在安全距离位置放置发光或者反光锥筒和警告标志。

《道路交通事故处理工作规范》（公交管〔2018〕149号）要求，交通警察到达事故现场后，应当按照《道路交通事故处理程序规定》及有关标准和规范的要求，严格落实安全防护措施。

《国务院关于加强道路交通安全工作的意见》（国发〔2012〕30号）提出，完善道路交通事故应急救援机制。加强交通事故紧急救援队伍建设，配足救援设备，提高施救水平。



以上相关文件都对道路交通事故现场处置和安全防护工作提出了明确要求，为本标准的制定和实施提供了政策保障。

## **八、是否需要对外通报的建议及理由**

本标准不会对其他成员的贸易有重大影响，根据世界贸易组织《技术性贸易壁垒协定》第29条的要求，无需对外通报。因此，建议不对外通报。

## **九、废止现行有关标准的建议**

无。

## **十、涉及专利的有关说明**

目前阶段，尚未识别出专利。

## **十一、强制性国家标准中所涉及的产品、过程或者服务目录**

拟制定标准所涉及的产品，是在道路交通事故处理时现场使用的临时交通标志和安全设施。主要包括交通锥、车辆闯入报警设备、发光设施等。

交通锥用于交通事故管理区警戒区的隔离保护。目前国内已有该产品生产销售，可以满足交通事故管理区的布置需要。该设施的技术条件参见国家标准GB/T 24720。

车辆闯入报警设备用于交通事故现场的警示以及车辆闯入警戒区的感知与报警。目前国内已有该类产品生产销售，可以满足交通事故管理区的布置需要。

发光设施是具有发光能力的安全设施，以增强交通事故管理区的可见性。目前国内已有该类产品生产销售，可以满足交通事故管理区的布置需要。

## **十二、其他应予说明的事项**

### **（一）贯彻标准的要求和建议**

本标准的实施主体涉及三方面：一是公安交通管理部门、交通运输管理部门及应急救援部门等，本标准将为相关交通标志的使用提供依据；二是交通标志生产企业，本标准将为交通标志的设计和生提供依据；三是社会公众，本标准将为道路使用者更好地认识交通事故现场提供依据。建议标准发布后，及时向相关实施主体及公众开展标准宣贯培训工作。

## （二）标准中英文内容的汉译英情况

本标准中标题、术语和定义的英文由标准起草组翻译。经公安部交通管理科学研究所翻译人员汶爱萍核对，认为汉译英内容能准确表达原条款的真实意思，翻译语句通顺，符合英文习惯。