广州市道路交通指路标志系统设计技术指引研究（最终报告）

广州市公安局交警支队
广州市交通规划研究所
广州至信交通顾问有限公司

二00九年三月

项目名称：广州市道路交通管理设施建设管理办法和设计指引研究（之三）

——广州市道路交通指路标志系统设计技术指引研究

委托单位：广州市建设委员会

主编单位：广州市公安局交警支队

广州市交通规划研究所

广州至信交通顾问有限公司

编制时间：2008 年 2 月～2009 年 3 月

前 言

道路交通指路标志是保障交通流按照既定的交通组织方案顺畅运行、实现交通管理目标的重要交通设施。目前，广州市道路交通指路标志的设置主要依据《道路交通标志和标线—GB5768-1999》进行规划设计、施工建设和管理，由于现行国标对城市道路交通指路标志的设置主要是针对颜色、形状、字符规格等方面提出原则性的规定，而对信息内容组成及其协调设置等方面缺乏详细描述和具体准确的指导。为了适应广州市城市道路交通建设发展的需要，充分发挥道路交通指路标志的交通引导功能，进一步规范和统一广州市道路交通指路标志系统的规划建设，提高道路交通指路标志系统服务水平，根据市领导的指示精神，广州市建设委员会委托广州市公安局交警支队、广州市交通规划研究所和广州至信交通顾问有限公司负责开展《广州市道路交通指路标志系统设计技术指引研究》的编制研究工作。

本《指引研究》针对广州市道路交通指路标志系统现状存在的突出问题，以《中华人民共和国道路交通安全法》、《道路交通标志和标线》（GB5768-1999 及 GB5768-XXXX 报批稿）、《城市道路设计规范》（CJJ37-90）等法律法规、国标和行标为基础，在吸取大量国内外先进理论和实践经验的同时，紧密结合广州市城市道路网络系统的特点，制定了高速公路、快速路、一般城市道路以及重要场所、旅游景区的指路标志系统设置方法，有效弥补了现行国标在指路信息选取、信息协调设置等方面的不足。在指引的研究过程中，也充分吸取了我市环城、内环及海珠区等指路标志系统改善工作的成功经验，通过这些改善项目的反馈情况不断修订和完善技术指引，有效地提高了技术指引的操作性和指导性。

在研究过程中，项目组多次邀请相关部门和有关专家进行讨论，市规划局、市市政园林局、市公路局等部门的交通工程专家对技术指引提出了许多宝贵意见，在此表示诚挚的感谢。由于水平有限，参阅者如发现错漏及需要修改补充之处，恳请将意见和有关资料提供给编制单位，以便修正和补充。

二〇〇九年三月

目　录

1. 总则 1

2. 指路标志设置的一般规定 9

2.1 颜色与形状 9

2.2 信息文字及形式 12

2.3 版面布设 20

2.4 牌面规格 23

2.5 支撑方式 25

3. 指路标志系统分类及信息分类体系 30

3.1 广州市行政区划 30

3.2 广州市路网系统 31

3.3 指路标志系统分类 34

3.4 信息要素分类 34

4. 高速公路（含封闭式快速路）指路标志的设置 37

4.1 适用范围及标志类型 37

4.2 信息选取设置 45

4.3 牌面规格及信息排版 59

4.4 指路标志的设置 63

4.5 支撑方式选用 69

5. 快速路指路标志的设置 71

5.1 适用范围及标志类型 71
5.2 信息选取设置 77
5.3 牌面规格及信息排版 90
5.4 指路标志的设置 94
5.5 支撑方式选用 96

6. 一般城市道路指路标志的设置 99

6.1 适用范围及标志类型 99
6.2 信息选取设置 102
6.3 牌面规格及信息排版 114
6.4 指路标志的设置 117
6.5 支撑方式选用 121

7. 重要场所、旅游景区指路标志的设置 123

7.1 重要场所、旅游景区信息种类 123
7.2 指路标志的设置 124
7.3 牌面规格及信息排版 130
7.4 支撑方式选用 132

1. 总则

1.1 为了规范广州市道路交通指路标志系统的实施工作，科学、合理地设置指路标志系统，充分发挥指路标志系统的交通引导功能，使广州市道路网络交通能够安全、有效地运行，以适应城市道路交通发展需要，特制定“广州市道路交通指路标志系统设计技术指引”（以下简称“指引”）。

✧ *随着城市布局的拓展和城市建设的加快，广州市城市交通设施建设取得了重大成就，由高快速路、主干道和次干道组成的层次分明、功能明确立体化道路交通网络得到了进一步完善，但作为道路工程重要的配套设施，道路交通指路标志系统的建设和更新显得相对滞后。*

✧ *目前，广州市道路交通标志的设置主要依据是《道路交通标志和标线—GB5768-1999》，由于现行国标中关于城市道路指路标志的有关规范和标准不够细化，尤其是对牌面信息方面的内容尚没有明确的规定；而新国标（报批稿）虽然提出了指路标志的信息分级、信息选取原则、设置示例等，但尚未给出具体的信息选取设置方法，且尚未正式推行；此外不同设计、施工单位在实施国标有关标准时也存在一定差异，造成现有指路标志系统在牌面形式、信息表现等方面都很不统一，出现整体布局性差、信息连贯性差、信息指示不足等问题，给道路使用者带来混乱和不便，严重降低了道路交通网络的使用功能和效率。*

✧ *编制本指引的目的在于融合广州市的实施经验，就城市道路交通指路标志的设置问题在国标的基础上进行细化和补充，以求归纳适合广州市特点的实施技术指引，为今后广州市指路标志系统的设计、施工和管理提供操作性较强的规范指引，从而使广州市指路标志系统逐步趋于完善。*

1.2 本“指引”根据《中华人民共和国道路交通安全法》、《中华人民共和国

道路交通安全法实施条例》、《道路交通标志和标线》（GB5768-1999 及新国标报批稿）、《城市道路交通规划设计规范》（GB50220-95）、《城市道路设计规范》（CJJ37-90）、《公路工程技术标准》（JTG B01-2003）《城市道路管理条例》、《广州市政设施管理条例》、《风景名胜区管理暂行条例》所明确的有关原则及规定，并参照国内外城市交通管理设施规划设计及实施的经验制定而成。

✧ *《中华人民共和国道路交通安全法》*

- *第二十五条：…交通信号灯、交通标志、交通标线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。根据通行需要，应当及时增设、调换、更新道路交通信号。增设、调换、更新限制性的道路交通信号，应当提前向社会公告，广泛进行宣传。*
- *第二十八条：…道路两侧及隔离带上种植的树木或者其他植物，设置的广告牌、管线等，应当与交通设施保持必要的距离，不得遮挡路灯、交通信号灯、交通标志，不得妨碍安全视距，不得影响通行。*
- *第二十九条；道路、停车场和道路配套设施的规划、设计、建设，应当符合道路交通安全、畅通的要求，并根据交通需求及时调整。…*

✧ *《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》*

- *第三十条：交通标志分为指示标志、警告标志、禁令标志、指路标志、旅游区标志、道路施工安全标志和辅助标志。…*
- *第三十七条；道路交通标志、标线不规范，机动车驾驶人容易发生辨认错误的，交通标志、标线的主管部门应当及时予以改善。…*

✧ *《道路交通标志和标线》（GB5768-1999）*

国标是本指引编制的重要依据，引用及参考的条文包括：指路标志一般规定，一般道路指路标志和高速公路指路标志中关于道路或地点信息标志的相关内容，以及旅游区指引标志的相关内容。

✧ *《城市道路交通规划设计规范》（GB50220-95）*

- ✧ *《城市道路设计规范》（CJJ37-90）*
- ✧ *《公路工程技术标准》（JTG B01-2003）*
- ✧ *相关城市的经验借鉴：本指引编写过程中，收集了一些国内外城市和地区的相关资料，美国、澳大利亚和香港等发达国家和地区在城市指路标志方面都制定了非常全面且详细的规范，其中香港早在 30 年前已有相关的规范，并在实施过程不断地完善补充，至今形成了操作性较强的实施规范；国内城市如深圳也已经针对城市道路交通管理设施完成了《深圳市城市道路交通管理设施设计指引》。*

1.3 本“指引”的主要内容包括指路标志系统设置的一般规定、信息分类体系、各级道路指路标志系统设置的信息内容选取、牌面规格、信息排版、设置原则和支撑方式选用等技术标准，关于指路标志的生产制作及施工需参考其它规范标准。

- ✧ *本“指引”编制的目的在于结合广州本地特点，对国家相关规范进行细化和补充，对国标中已有明确规定的内容加以引用，对国标未涉及或不明确的内容则加以补充。*
- ✧ *在国标中，对指路标志的一般规定，包括颜色、形状、字形字体、文字间距、牌面边框尺寸等都有比较明确的规定，基本可以直接引用，但字体大小的确定可以根据广州的实用经验进一步细化，前提是满足国标的要求。*
- ✧ *国标作为面向全国的技术标准，其在信息组成及信息选取等方面的内容难以细化，为弥补这方面的缺陷，本“指引”建立了适合广州市地方特点的信息分类体系，指路信息按区域行政级别、道路功能等级、重大公建服务功能等级等建立层次性信息体系，指路标志的版面信息根据所在道路的交通功能特性，并结合信息分类体系的层次性原则对应选择。*
- ✧ *国标对指路标志系统的分类仅提出一般道路和高速公路两种类型，实际上目前广州的道路体系包括了高速公路、快速路、主干路、次干路和支路五个等级，不同等级的道路因承担的交通功能不同，道路使用者的目的也各不相同，*

因此其配套的指路标志提供的信息也应该各有侧重，若参照国标的规定，除高速公路外，其他四个等级都只能套用一般道路指路标志的标准，显然不能满足实际需要。因此，对指路标志的分类有必要结合广州市的道路体系作进一步的细化分级。此外，针对广州市目前重要场所指示不足的现状，补充了重要场所指路标志的概念。

- ✧ *牌面信息内容组成、信息排版及协调设置原则等内容也是本“指引”对国标进行补充的重要内容。在这个方面，现行国标仅以示例的形式表现，事实上，指路标志信息组成、排版及协调设置应以路网为背景，结合具体的地方特点综合考虑，国标作为面向全国、普遍适用的标准，确实很难对此提出相对明确、具体的规定，在地方性的规定中对此相关内容加以补充也是必要的。目前广州市指路标志系统在这方面也是比较混乱，出现问题比较多，因此，有必要在本“指引”中作重点补充。*
- ✧ *在牌面规格方面，国标的规定是由字体大小确定牌面的规格，牌面字体的大小与计算行车速度保持一一对应关系，因此在相同等级的道路由于设计时速基本相同，所以牌面字体大小基本上是确定的，但由于每个点位标志牌面的信息内容有多有少，因此容易出现牌面大小不一，规格多样的情况，涉及到是否整齐美观、施工及维护是否方便等问题，因此，本“指引”针对牌面规格的相关内容，结合本地实际情况提出了相应的常用规格标准。*

1.4　本“指引”所称道路交通指路标志仅指为车辆驾驶员传递道路方向、地点名称、地区境界、公共服务设施、交通枢纽、旅游区、以及路线距离等信息的标志，不包括警告标志、禁令标志、指示标志、停车场标志、行人引导指路标志（人行天桥、隧道、地铁）等标志。

- ✧ *根据国标第8条规定，指路标志分为一般指路标志和高速公路指路标志两大类：一般指路标志又分为包括方向地点标志、告示牌、人行天桥、隧道标志等在内的17小类；高速公路指路标志分为入口预告等23小类。*
- ✧ *本指引涉及的“指路标志”特指国标分类体系中专门为机动车交通提供道路*

方向或地点信息的指路标志，以及针对广州市九大类重要地点提出的重要场所、旅游景区指路标志，具体包括：

国标体系

- ***一般指路标志类：****道路编号标志（8.2.4）*
  交叉路口标志（8.2.5）
  地点、距离标志（8.2.6）
  绕行标志（8.2.15）
- ***高速公路指路标志类：****入口标志、入口预告标志（8.3.1~8.3.2）*
  出口预告标志、出口标志（8.3.6~8.3.8）
  地点方向标志（8.3.9）
  地点距离标志（8.3.10）
- ***广州市重要场所、旅游景区指路标志类：****九大类重要地点指路标志*

1.5 本“指引”制定的标准适用于广州市区高速公路、快速路、一般城市道路以及重要场所、旅游景区等指路标志系统的新建或改造，以及对现有指路标志系统的改善及更新等。

✧ *指路标志作为道路的配套设施，与路网体系是一一对应的。本“指引”制订的目的在于规范广州市道路交通指路标志系统的实施工作，因此适用于市区内的各级道路（包括市区范围内的一二级公路）和市区范围内九大类重要场所、旅游景区指路标志的设置（包括新建、改造、改善和更新）*

1.6 广州市区范围内的一、二级公路承担公路运输和城市交通双重功能，市区范围内一、二级公路指路标志系统的新建或改造在符合公路指路标志设置规范及标准的基础上，还应参照本“指引”中交通性主干路指路标志系统的有关规定执行。

✧ *公路是指经公路主管部门验收认定的城间、城乡间、乡间能行驶汽车的公共道路，一级公路是连接高速公路或指某些大城市的城乡结合部、开发区经济*

带及人烟稀少地区的干线公路，二级公路为中等以上城市的干线公路或者是通往大工矿区、港口的公路。作为广州市区范围内的一、二级公路，不仅承担了主要公路交通运输，而且也承担了大量的城市交通，其配套指路标志系统传递信息应具备引导公路交通和城市交通到达相应目的地的双重功能，相应的指路标志系统的建设不仅要满足公路指路标志设置的相关规范及标准，还应参照城市道路指路标志设置的相关规范及标准，考虑到一、二级公路承担的交通功能等级与城市道路体系中的交通性主干路基本相近，建议广州市区范围内一、二级公路指路标志系统的建设具体参照本“指引”中交通性主干路指路标志系统的相关规定执行。

1.7 新建或改造道路工程，其指路标志系统应与道路主体工程同步设计、同步实施；已建道路的指路标志系统应随道路本身及周边交通条件或交通管理措施的改变而及时更新。

- *目前广州市指路标志系统的建设常显得滞后于道路主体工程的建设，尤其是对新建道路来说，往往会出现一条道路建设完成后，因没有完善配套的标志标线而影响道路的使用。因此，在此明确规定配套标志系统的设计和实施应与道路主体工程同步进行。*
- *此外，广州市指路标志系统的建设和维护没有归口的部门管理，指路标志的建设由路权单位负责，建成后的维护管理则由交警部门负责。在实际建设过程中，路权单位往往是各人自扫门前雪，只对新建道路负责，对周边已建道路因新道路的通行而涉及的指路标志更新则不在责任范围之内，因此会出现标志牌信息有误的情况。此条文明确规定指路标志系统的建设与更新应及时，保证指路标志系统的正常引导功能。*

1.8 指路标志系统应以交通组织为依据，在城市道路网络体系中按整体布局设置，充分体现交通组织意图，与其它道路交通管理设施相互协调，避免出现信息不足或过量现象，部分重要指路信息应适当予以连续预告。

✧ *国标（GB5768—1999）第3.1条是这样定义道路交通标志的：“道路交通标志是用图形符号、颜色和文字向交通参与者传递特定信息，用于管理交通的设施”，也就是说设置交通标志的目的在于辅助实现交通管理。指路标志作为道路交通标志中的一类，其传递的特定信息是“道路方向、地点和距离”，通过信息的连续传递实现点到点的路径引导，与交通组织联系紧密，而交通组织实际上也是交通管理的一部分。因此，此条规定提出“指路标志系统应以交通组织为依据，……，充分体现交通组织意图”与国标的规定是一致的。*

✧ *国标（GB5768—1999）第13.2条规定：“交通标志的设置应进行总体布局，防止出现信息不足或过载现象。对于重要的信息应给予重复显示的机会”，此条规定的后半部分的表述与国标要求是一致的。*

1.9 指路标志系统设置应达到符合交通管理需要，正确传递简明易懂的交通信息的基本要求，指路标志系统传递信息应以引导交通参与者按最合理路线到达目的地为前提。

✧ *指路标志设置的目的在于辅助实现道路交通组织在上一条已经详细叙述。此外，指路标志是供交通参与者在行进中认读的，其信息表现形式是否简明易懂直接影响到交通参与者的认读效果，交通参与者能读懂，指路标志才能起作用，因此信息简明易懂、便于识别，并符合交通管理的要求、正确传递信息是指路标志设置的基本要求。*

✧ *“指路标志系统传递信息应以引导道路使用者按最合理路线到达目的地为前提”这一规定是针对现状广州市部分道路上（主要是一些收费道路上）指路标志设置出现的问题提出来的。因为指路标志的建设由路权单位负责，受经济利益最大化的影响，部分收费道路的指示信息并没有从路网整体的角度考虑，而是希望尽量多地把车辆引导到路权所属的道路上。国标（GB5768—1999）第13.1条相关的表述是这样的：“…向道路使用者提供正确的、及时的信息，通过交通标志的引导，顺利、快捷地抵达目的地，不允许发生错向行驶。”由此来看，国标中所指的“正确”信息，也应该是“合理的”，*

本条文将国标相关内容作出更明确的规定。

1.10 广州市道路交通指路标志系统的设计与实施应符合本“指引”的有关规定，本“指引”尚未说明的有关技术标准或要求，应按照相关国家标准或行业标准执行。

✧ *本“指引”主要针对目前广州市指路标志系统中出现问题较多的方面进行编制，制定的相关技术标准和要求适用于指路标志的规划设计，涉及的范围主要在牌面（包括规格、信息内容等），对支撑方式仅涉及形式的选用问题；其他包括标志构造的设计和施工工艺、反光、照明等方面的内容国家相关标准或行业标准已经有详细的规定，且对不同地区都是普遍适用的，因此本“指引”不另作说明，实施中应严格按照国家或行业规定执行。*

2. 指路标志设置的一般规定

2.1 颜色与形状

2.1.1 道路交通指路标志的颜色规定：

1）一般城市道路的指路标志为蓝底白图案。

2）高速公路和快速路的指路标志为绿底白图案。

3）旅游景区指路标志为棕底白图案，重要场所指路标志的颜色应与所在道路的指路标志颜色保持一致，引用的特征标识或图形符号除外。

一般城市道路指路标志示例

一般公路指路标志示例

高速公路指路标志示例

快速路指路标志示例

旅游景点指路标志示例

一般城市道路上设置的
重要场所指路标志示例

- *GB5768-1999 中条文 8.1.1 已明确规定了一般道路和高速公路指路标志使用的颜色类型，其中国标所指的一般道路主要包括一般城市道路和一般公路，鉴于本指引的主要研究对象为城市道路，因此本条文明确规定一般城市道路的指路标志为蓝底白图案。此外，本条文增加了“快速路”指路标志使用颜色的规定，与“高速公路”指路标志使用的颜色相同，采用绿底白图案；而在广州也存在一些特殊情况，虽然规划为快速路，但实际建设未达到快速路标准，如处于城市中心区的高架快速路（如内环及其放射线），以及道路功能接近交通性主干道的非封闭式快速路（如黄埔大道）等，这些快速路因为功能及所处区域的原因，仍按一般城市道路的规定采用蓝底白图案。*
- *本“指引”规定的旅游景点指路标志与 GB5768-1999 条文 9 规定的旅游区标志是一致的，而且 GB5768-1999 条文 9.3 已明确规定了旅游区指路标志使用的颜色类型，本条文进一步明确国标规定。*
- *由于本“指引”引入了国标未规定的重要场所指路标志系统类型，重要场所指路标志也是设于各级道路体系中，本条文明确规定此类专用性指路标志系统（旅游区专用指路标志除外）的颜色应与所设于不同等级道路体系指路标志系统采用的颜色保持一致，但部分重要场所指路标志传递信息引用的特征标识或图形符号，如果已有相关国家标准和行业标准规定使用颜色的，应按相应标准的有关规定执行（如医院的红十字型符号）。*

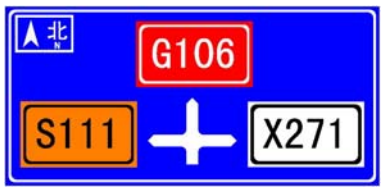
2.1.2 一般城市道路的指路标志在反映高速公路或快速路信息时，应符合有关高速公路和快速路指路标志使用颜色的规定。

一般城市道路指路标志反映高速公路或快速路信息示例

✧ *GB5768-1999 中有关条文虽已明确了不同类型指路标志使用不同颜色的规定，但没有明确不同类型指路标志上反映其他类型指路标志时使用颜色的规定（GB5768-1999 条文 8.3.1 列出指路标志示范图例，但没有明确规定）。根据实际使用效果的体现及长期使用的经验，发现一般城市道路的指路标志在显示高速公路及快速路信息时，采用有关高速公路和快速路指路标志规定的绿底白图案，可大大加强高速公路及快速路信息的可视认性和快速识别性，因此本条文提出相应的规定。*

2.1.3 指路标志上反映旅游景点、道路编号等信息，应符合 GB5768-1999 有关旅游景点、道路编号等标志使用颜色的规定：旅游景点标志为棕底白图案，国道编号标志为红底白字白边，省道编号标志为黄底黑字黑边，县道编号标志为白底黑字黑边。

指路标志上指示旅游景点示例



指路标志上指示国道、省道、县道编号示例

✧ *GB5768-1999 中条文 8.2.4 已明确了国道编号标志为红底白字白边、省道编号标志为黄底黑字黑边、县道编号标志为白底黑字黑边的规定，GB5768-1999 条文 9.3 也已明确规定了旅游景点指路标志使用的颜色类型，为了更好地反映指路标志上传递旅游景点等专用指路信息，本条文明确规定各级道路体系指路标志上反映有关旅游景点、道路编号等信息时，仍使用国标规定此类指路标志所应采用的颜色类型。*

2.1.4 高速公路和快速路要求采用三级以上反光膜；一般城市道路要求采用四级以上反光膜。指路标志不同颜色的表面色及逆反射材料色的选定范围应符合 GB5768-1999 附录 A 表 A1 的规定。

✧ *目前我国各级公路和城市道路上设置的交通标志，其标志面都是用逆反射材*

料制作，即用反光膜粘贴而成。反光膜是一种特殊结构的塑料薄膜，它通过内部的玻璃微珠层或微棱镜层，能把入射光线从靠近入射光线的反方向朝光源反射回去。在夜间，它能把汽车前灯照射来的光线逆反射到驾驶员的眼里，驾驶员就能清晰看到交通标志所传递的信息，从而大大保障了夜间道路交通的安全。根据国标 GB/T18833《公路交通标志反光膜》的规定，反光膜按其逆反射性能的高低，分成五个等级：一级（棱镜级）、二级（高强级）、三级（超工程级）、四级（工程级）、五级（经济级）。关于各等级反光膜的选用，在 GB5768-1999 中 15.1 b）也有明确的规定，高等级道路宜采用一～三级，一般城市道路要求在四级以上。

✧ *交通标志的颜色是交通标志的重要性能，为了保证对交通标志颜色的准确辨认，规定了交通标志面的颜色必须符合一定的色度性能的要求，反光膜的色品坐标及亮度因素应符合 GB5768-1999 中附录 A 的规定。*

2.1.5 指路标志牌的形状均为长方形或正方形。

✧ *国标对各种类型交通标志的形状都作了明确的规定，如警告标志为等边三角形、禁令标志为圆形或八角形，关于指路标志这一类型，GB5768-1999 中条文 8.1.2 已明确规定，本条文只是进一步明确国标的规定。*

2.2 信息文字及形式

2.2.1 指路标志传递信息的文字包括汉字、拼音字、英文字、阿拉伯数字、拉丁字、少数民族文字等，其中汉字采用标准黑体（简体），汉字、阿拉伯数字、拉丁字的样式参照 GB5768-1999 附录 B、C、D。

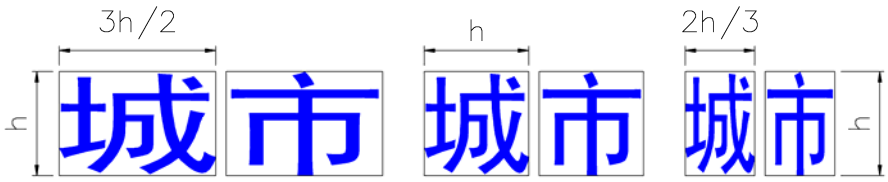
✧ *GB5768-1999 中条文 8.1.3~8.1.4 已明确规定指路标志采用汉字、阿拉伯数字、拼音字、拉丁字、少数民族文字等所应使用的字体标准（公里符号实则为拉丁字），由于目前指路标志传递信息形式采用了中英对照，也出现了英文字母的拼写，故本条文增加了英文字，其实英文字母的字形与拼音字或拉丁字体相同，进一步明确信息文字字体均应参照 GB5768-1999 附录 B、附录 C 和*

附录 D 所示的标准字形。

2.2.2 除特殊规定外，指路标志的汉字高度应符合表 2.2 的规定，字高可考虑设置路段的运行速度进行调整。汉字字宽和字高应尽量相等，出于版面排版需要，指路标志的汉字宽高比不宜大于 1.5，不宜小于 0.6。

表 2.2　汉字高度与计算行车速度的关系

计算行车速度（km/h）	100～120	71～99	40～70	＜40
汉字高度（cm）	60～70	50～60	35～50	25～30



汉字字形宽高比示例

✧ *GB5768 新国标（报批稿）第二部分中条文 3.7.2 已明确了指路标志传递信息采用汉字高度的规定，不同等级道路体系指路标志采用汉字高度需参照汉字高度与计算行车速度对应关系对照表进行选用。但在进行指路标志设计时，不同设计人员采用对照关系时往往不能统一，造成城市道路网络系统中同一等级道路体系指路标志采用的汉字高度差异较大，因此在国标允许范围内有必要进一步界定汉字高度范围，缩小选值范围，保证字体高度标准的相对统一（详见后续各章的牌面规格内容）。*

✧ *实际上各级道路计算行车速度是对道路主线设计应满足的技术要求，而非道路主线上如匝道、辅路等其计算行车速度比主线计算行车速度要低，因此道路主线与非道路主线上指路标志的汉字高度选用标准是不能等同的，而国标对此没有作出明确界定，在实际情况下很难实施，也没有必要在速度可降低的非道路主线上采用较大的汉字高度，所以在后续各章的牌面规格选取时，对道路主线与非道路主线上指路标志汉字高度的选用标准分别界定，同一等级道路体系设于不同路线位置上指路标志采用汉字高度可不完全一致。*

✧ *GB5768-1999 中条文 8.1.3 明确指路标志采用汉字的字形，应保证字宽与字高相等，但在指路标志系统实施建设的过程中发现，为满足版面排版的需要，实际采用的信息汉字字形会根据采用指路标志牌面规格及传递信息数目的实际情况进行相应地调整字形的宽高比，但汉字字形宽高比应在一定界定值范围内，才能保证信息汉字更容易视认。根据使用经验及实施效果反映，汉字字形宽高比的界定值范围在 0.6~1.5 之间比较适宜，本条文对此作出明确规定。*

2.2.3 指路标志的阿拉伯数字和其他文字的高度应根据汉字高度确定，其与汉字高度的关系宜符合表 2.3 的规定，此类文字（阿拉伯数字除外）宽高比可根据实际情况适当调整，但应保证其可视认性。在特殊情况下，由于具体原因不能满足要求时，经论证字符高度最小不应低于规定值的 75%。

表 2.3　其他文字与汉字高度的关系

其他文字		与汉字高度（h）的关系
拼音字、拉丁字、少数民族字、英文字	大小写	1/3h～1/2h
阿拉伯数字	字高	h
	字宽	0.5h～0.8h
	笔划粗	1/6h～1/5h

2.2.4 道路编号标识中的字母标识符、数字等高，出口编号标志中的数字、字母高度不等，其高度符合表 2.4 的规定。道路编号标志用于指路标志上时，标识在箭头杆中的公路编号或道路名称的字高可适当缩小，一般取 0.5～0.7 倍字高，而且汉字高度最小值为 20cm，英文字母和阿拉伯数字高度最小值为 15cm，但道路编号标志的高度至少同指路标志的字高。

表 2.4　道路标志编号和出口编号标志的字母、数字高度

计算行车速度（km/h）		100～120	71～99	40～70	＜40
道路编号（cm）	数字	45～50	35～40	25～30	15～20
	字母				
出口编号（cm）	数字	45～50	35～40	25～30	—
	字母	约数字字高的 2/3			
	“出口”	25 或 30			

2.2.5 指路标志的汉字或其他文字的间隔、行距，应符合表 2.5 的规定。

表 2.5　文字的间隔、行距等的规定

文字设置	与汉字高度（h）关系
字间隔	1/10h 以上
笔划粗	1/14h～1/10h
字行距	1/5h～1/3h
距标志边缘最小距离	2/5h

2.2.6 指路标志传递信息的表现形式应采用标准的中英文对照方式：汉字置于拼音字、英文字之上，拼音字、英文字均应采用单词首字母大写，其他字母小写的形式。

指路标志信息中英文对照方式示例

✧ *GB5768-1999 没有对指路标志传递信息的表现形式作出明确规定，其中一般道路指路标志示例中信息仅表现有中文字体及部分相应公里数值和符号，而高速公路指路标志示例中信息则表现为中英文对照方式，如果按照国标示例进行实际操作时，将导致一般道路指路标志信息表现形式与高速公路指路标志信息表现形式不一致，但从历年来国内各城市指路标志系统建设的实际情*

况来看，基本都采用了中英文对照方式，随着城市逐渐向国际化迈进，指路标志系统使用中英文对照方式也是有必要的，因此本条文明确规定指路标志传递信息的表现形式应采用中英文对照方式，并规定应采用汉字置于拼音字、英文字之上的统一形式。现状调查发现，目前采用的中英文对照形式中，拼音字、英文字有的采用大写、有的采用小写，也存在部分不统一的现象，本条文也对拼音字、英文字的大小写作了明确规定，统一采用单词首字母大写，其他字母小写的形式。

2.2.7 指路标志传递信息中英文译写标准的规定：地名、路名的专名用汉语拼音，通用名词（如“桥、立交、机场、火车站”等）、路名通名（如“××街、××路、××大道、××高速公路”等）用英文。常用通用名词、路名通名译写形式应符合附录 3 所列标准，未列入的名称译写形式应符合翻译主管部门的相关规定。

✧ *由于GB5768-1999 也没有明确传递信息中英文对照方式译写的标准，虽然现有指路标志系统的指示牌面信息形式基本上使用了中英文对照方式，但中英文对照方式很不统一，主要是体现在道路通名使用译写形式不统一的问题，比如“大道、路、街、巷、里”等通名译写形式采用的是“DADAO、LU、JIE、XIANG、LI”拼音方式，而“公路、高速公路、桥、高架桥”等则采用的是“HIGHWAY、EXPRESSWAY、BRIDGE”英文方式，在使用过程中就会发现容易混淆道路信息的含义。通过现状调查发现，早期设置的指路标志的通名译写大部分采用英文拼写或缩写形式，目前新设或改建指路标志的通名译写则根据地名管理条例有关规定而采用了汉语拼音形式，总体情况来看，现有指路标志系统中使用汉语拼音形式的现象较普遍。*

✧ *社会各界和有关主管部门对这种现象持有不同见解，特别是路名通名的译写形式到底采用英文还是汉语拼音，至今还没有达成一致的共识，广州与国内其他城市都面临同样的问题。随着我国经济对外开放程度的深入发展，逐渐加强了与国际的紧密合作，各方面都应体现与国际接轨的超前意识，现有指*

路标志系统的中英文对照方式也应如此，对于申奥成功的北京、2010 年举办亚运的广州和举办世博的上海，通名译写形式采用英文方式更具合理化、国际化。

- ✧ *指路标志系统指示信息是通过颜色、图案、符号和文字等形成的为广大交通参与者所接受的一种通用语言，指示信息的表现形式应具有统一性、规范性和标准性。针对广州市区现有指路标志系统指示信息表现形式的不统一，本条文提出统一中英文对照方式的标准：地名、路名专名用汉语拼音，通用名词（如“桥、立交、机场、火车站”等）、路名通名（如“××街、××路、××大道、××高速公路”等）均采用英文译写，但从实际情况发现部分名称（如“××里、××巷”等）是很难用英文译写准确的，对于这类名称，本条文则规定采用由政府指定具有权威翻译的主管部门（建议可参照北京征询外事办部门形式）提供专业意见的方法，统一采用该指定部门确定的译写形式，值得注意的是除交通指路标志采用一个指定部门确定的译写外，其他诸如地图、街道、市政等各方面都应统一，才能保证全市同一名称译写形式的一致性。*

- ✧ *针对上述条文规定，本条文列出一些常用名称的译写标准形式，供实施过程参照执行，同时明确没有列入的名称译写，应咨询有关权威部门。*

2.2.8 指路标志传递信息优先采用图形符号或图形符号与信息文字相结合的形式，引用的图形符号应符合 GB5768-1999 的有关规定，不得任意修改图案，未有规定的，应采用相关国家标准、行业标准规定或公认的图形符号。

- ✧ *指路标志系统指示信息是通过颜色、图案、符号和文字等形成的为广大交通参与者所接受的一种通用语言，从实施效果的反映情况来看，图形符号更为直观地传递信息，并使交通参与者更易更快接收和识别信息内容及类型，本条文明确规定指路标志传递信息时尽量优先采用图形符号或图形符号与信息文字相结合的形式，GB5768-1999 并没有明确本条文提出的规定。*

- ✧ *GB5768-1999 对指路标志采用的一些常用图形符号已有明确规定，在实施过*

程中不得任意更改图案，目前也出现了国标没有列出的图形符号，但已有必要引用的其他图形符号，则应符合相关国家标准、行业标准的有关规定或采用一些社会公认的图形符号，避免产生异议。

2.2.9 广州市区范围内所有指路标志系统传递信息所用路名、地名、区名及其他名称的全称或简称必须统一，应与地理名称、国际国内惯例名称或当地规定使用的标准路名、地名、区名及其他名称保持一致，具有通用性且是交通参与者通常认识或所理解的名称。常用路名、地名、区名的通用名称应符合附录 4 所列标准。

✧ *指路标志系统的指示信息是通过颜色、图案、符号和文字等形成的为广大交通参与者所接受的一种通用语言，其中信息文字所表述的路名、地名、区名及其他名称是交通参与者接收信息最重要的一部分。根据现状指路标志传递信息内容使用名称的情况看，发现存在不少名称使用不统一的现象，例如对环城高速公路的表述分别有“北环高速”、“环城高速”、“广州环城高速（北环）”等，华南快速干线也有“华南快线”、“华南干线”及“华南快速干线”等三种称法，此外不同行政区的名称也有不同称法，如海珠区、黄埔区多数情况下称为“海珠、黄埔”，也有称为“海珠区、黄埔区”的，原来花都、番禺未划入行政区前是县级市，所以简称为花都、番禺，但目前已纳入广州市行政区，但很多指路标志预告信息时仍没有作相应的更改，有关部门的解释是因为大多数人都已习惯原来的名称，所以不作更改，其实如果不人为地去更改已经发生变化且需要明确的事实，又怎么能让大众去了解和接受一个城市的发展变化呢，当然具有历史传统意义或具有保存价值的习俗或习惯固然应该长久保留下来，但有些是根据需要及时作出更新的就应及时改变过来，以保证其适应新的发展需要。当然区名的不统一也有历史遗留问题的一方面，主要是早期广州城市范围比较小，很多俗称地方仅指很小的范围，但目前扩大了市区范围，原来区名也相应增大了其涉及区域，因此有必要统一一下这一类区域名称。此外，传递信息中还有重要公建名称等，如广*

州国际会议展览中心也有“会展中心、国际会展中心”等不同表述的，如果不熟悉情况的人，还会以为有两个不一样的公建。种种现状使用名称不统一的现象说明，如果使用不当，很容易带来误解或产生歧义，特别是引导性信息的传递，甚至造成更为严重的误导性，因此传递信息名称的不统一问题不容忽视，而这种统一不能只在交通信息工具的使用上，还应在地图、旅游、市政等城市对外发布信息工具上都保持一致性，才能达到真正统一的目的。

- *在此值得一提的是，国内各城市指路标志系统传递信息包括地名、路名等，特别在城市道路指路标志系统中，主要是预告路名，而国外及香港的各级指路标志系统传递信息是以地名或区名为主，而路名主要用街道牌进行指示，以香港为例来进行说明，香港交通标志规范 (Transport Planning Design Manual Volume 3)中条文3.7.1 是这样表述的：“主要道路指路标志上指示的目的地名称通常是距离最近的次地区或当地目的地名称，在较小道路指路标志上，可以显示较多当地的目的地名称。当地区域的目的地名称通常只在该目的地附近显示，同时，随着地区的新的发展，这些目的地名称也应该作相应的改变，当地的目的地名在大多数情况下也应该是地点名，在某些情况下，可以允许使用非地点名的目的地名称”。显然香港指路标志上指示的主要是地点名称，而且这些名称应该尽量反映驾驶者所理解的目的地，并且通常不应该被大多忽略了的行政边界所影响，有必要采用一个标准的名称，并列表（这些统一名称都给定在表3.7.1.1）以保证使用的一致性，表中列出的区域和次区域目的地名称都是地点名。此外还规定在指路牌上使用的目的地名称，无论是地点名还是其他名称，都应该是通用的并且是驾驶者通常认识的名称。*
- *针对香港及国外指路标志指示地点名为主的特点，鉴于广州实际情况，本“指引”提出以下建议：由于广州市范围的行政区已有比较明确的界线划分，经过长期的发展也形成了一些次区域，而且这些次区域已被大多数人所接受，仅仅体现在一些比较著名的区域，如沙河、东圃、广园、上下九、北京路等，*

但这些次区域没有明显的界线划分，目前也存在指路标志指示这些区域的信息，但不系统不完整，主要是因为不具有普遍性，如果需要系统性预告次区域信息，应对目前行政区这一级别的区域作进一步的次区域划分，统一划分区域名称，才能保证次区域甚至更低级别区域划分及其名称的统一。当然这项工作需要综合各主管部门的力量才能实现，而且工作量也很大，短时间内是很难完成的，可以作为今后一个工作目标之一。但是统一现有区域、道路、地点及其他类型的标准名称是当务之急，也具有非常重要的意义，指路标志传递信息内容仍应符合广州市使用特点（道路名为主、地点名为辅）。

2.3 版面布设

2.3.1 指路标志同一方向预告多个地点或道路信息时，单列预告信息应由近而远从上而下排列，单行预告信息应由近而远从左往右排列，多行多列预告信息应由近而远先从左往右再从上而下排列，且多行多列预告信息时不应超过三行。

单列预告地点信息

多行多列预告地点信息

多行多列预告地点(道路)信息

预告多个方向的道路信息

✧ *GB5768-1999 中条文 8.2.6 及 8.3.10 明确规定预告地点和距离时，地点应由近而远从上而下地排列，也就是说国标只规定了地点距离信息指路标志传递多*

个信息时的排列要求，而对各级道路体系指路标志传递其他各类道路或地点信息（不含距离时）的排列顺序没有提出明确的要求。针对阅读习惯和广州市现状指路标志系统使用的惯例，本条文明确了各类各级道路体系指路标志传递多个不同类型信息时，均应按距离远近对信息进行排序的要求，以解决信息排列不统一的问题。

- ✧ *指路标志传递信息出现的行数太多时，也不利于交通参与者在可视距离内阅读及识别信息内容，根据国外相关研究及有关指路标志传递信息行数的规定标准，本条文提出指路标志传递信息行数不应超过三行的明确规定，保证信息的易读性。*

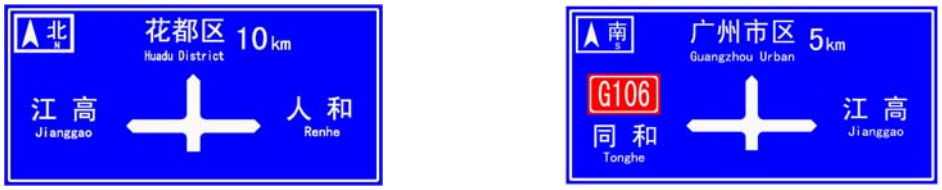
2.3.2 不同等级道路体系指路标志采用相应标准汉字高度传递信息的情况下，同一个指路标志牌上的信息量不宜超过 6 条。

同一个指路标志的信息量不宜超过 6 条

- ✧ *指路标志传递信息的视认性不仅表现在信息文字大小的可见性方面，还体现在信息数目多少的易读性方面。GB5768-1999 中仅对信息文字的大小作了明确规定要求，而对信息数目多少的适宜选用标准没有界定。*
- ✧ *香港交通标志规范 (Transport Planning Design Manual Volume 3)中条文 3.7.1.1 的表述如下：“如果同一个指路牌上包含太多的目的地名称，驾驶者将不能消化这些信息。也就是说，提供太多的目的地名称是没有作用的，因为这些信息不能传递给驾驶者。因此，在同一个指路牌上，不能显示超过 4 个目的地名称。如果在某些情况下，必须超过这个数目，那么，应该使用一些特殊的方法或手段，以增加指路牌在一段更长时期内的可读性。*
- ✧ *在根据国外对文字大小与信息数目的视认性及国内对标志汉字的视认性大*

量研究的基础上，综合各方面研究成果，并参照国外及香港城市有关规范标准，结合广州市实施的实际情况，本条文提出在一定前提条件下同一个指路标志信息量不宜超过6条。

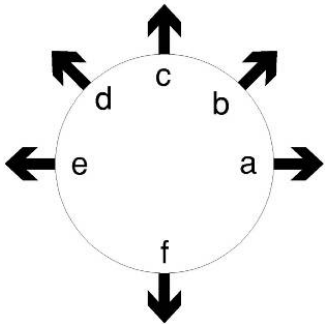
2.3.3 指路标志预告重要地点信息时，牌面空间足够情况下可适当预告重要地点的距离信息，预告地点方向信息和地点距离信息的形式应保持全线一致性。



适当预告地点距离信息示例

✧ *GB5768-1999 中已有相关示例表示指路标志预告重要地点信息的同时，预告地点距离信息，只是国标中没有相关条文作出明确规定。针对现状指路标志系统的应用情况，存在不少重要地点有必要预告地点距离信息的情况，因此本条文明确提出在牌面空间足够情况下可适当预告重要地点距离信息的规定，并要求当一条道路上采用预告地点方向信息或地点距离信息其中一种形式时，应保持全线采用同一种预告信息形式，保持一致性。*

2.3.4 指路标志中的箭头图案指示方向共有5种：a表示向右方向，b表示右侧出口方向，c表示前进方向，d表示左侧出口方向，e表示向左方向，f表示车道行驶方向并仅应用于门架或悬臂标志中，此时箭头朝下对准指示车道的中心。各种箭头图案样式应符合GB5768-1999附录H的要求。



箭头图案方向示意图

✧ *国标目前没有条文对指路标志的箭头图案作专门的规定，但从国标GB5768-1999附录H的指路标志排版示例图可以看出箭头图案的使用应遵循一定的规律和要求。目前广州市的指路标志对箭头图案的使用存在较大问题，突出表现在许多应该采用垂直向上箭头图案时却采用了垂直向下箭头图案。其实，箭头表示行驶路线或车道的前进方向，不能乱指，因此本条文作出明确规定。比较典型的使用情况如下：1）平交路口分三行式的指路标志，最上一行是指示直行的，箭头垂直向上，箭头布置在版面的左边。第二行指示左转方向，箭头水平指向左面，箭头布置在版面的左边。第三行指示右转方向，箭头水平指向右面，箭头布置在版面的右边；2）出口预告标志、方向地点标志的倾斜向上箭头，指示车辆向箭头倾斜方向分岔出口，这是在分岔路口指示车辆改变行驶方向的箭头；3）门架或悬臂安装的标志，要指示车道行驶方向和地点时，指示箭头应朝下对准车道中心，表示箭头是专指该车道，标志显示的目的地只有走所指的车道才可以到达。*

2.3.5 指路标志中的箭头图案一般采用完整箭头形式，重要场所、旅游景区标志由于版面排版所需，可采用半箭头形式。

完整箭头图案标志示例

半箭头图案标志示例

2.4 牌面规格

2.4.1 根据指路标志需要传递的信息数量及图案，通过计算行车速度确定不同等级道路体系指路标志的汉字高度、其他文字高度、信息文字间隔及行距等要素，从而确定不同等级道路体系指路标志的牌面规格尺寸，且考虑标志

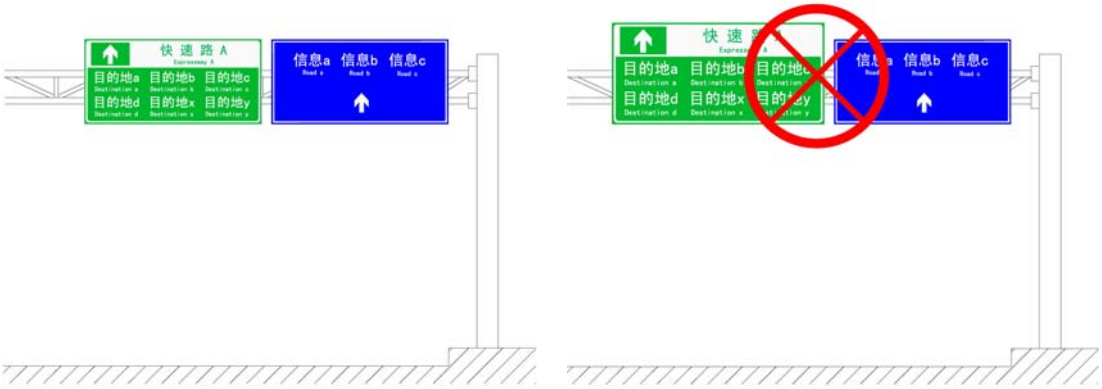
制作、施工、维护的便利性，同一等级道路体系的牌面规格类型不宜过多。

✧ *一个指路标志在传递信息内容确定的情况下，标志的尺寸由标志的图形、符号、文字的大小决定。从标志的发现和认读角度讲，标志的图形、符号、文字越大越好，但从工程经济和美观方面考虑，又不允许标志尺寸的无限放大。标志尺寸或标志的图形、符号、文字和很多因素一起决定了标志的视认距离，并要求道路使用者在一定的距离内完成反应、动作，因此直接相关的因素是行驶车速。各国的标志尺寸基本上是和车速挂钩，我国的国标 GB5768-1999 规定通过计算行车速度求得标志采用汉字高度标准值，再确定其他信息文字高度、信息文字间隔及行距等要素等，从而求得牌面规格。但为了避免标志尺寸的差异众多，影响标志的制作、施工、维护等，标志牌面尺寸的不同规格应尽量减少。*

2.4.2 不同等级道路体系指路标志的牌面规格尺寸，可参照本“指引”后续各章节不同等级道路体系指路标志牌面规格设置的有关建议执行。

✧ *由于不同等级道路体系指路标志采用的汉字高度标准不相同，且各等级道路体系指路标志系统中的指路标志类型也不完全相同，在此不一一列举各等级道路体系中不同类型指路标志的常用牌面规格尺寸，本条文明确在采用指路标志牌面规格标准时，可参照后续各章节不同等级道路体系指路标志有关牌面规格设置的有关建议执行，后续章节对不同等级道路体系的指路标志常用牌面规格提供了推荐值，供使用者参考选用。*

2.4.3 同一支撑结构并行设置多块指路标志牌时，所设指路标志牌应采用统一的牌面高度；若并行附加设置其他类型标志时，如为方形标志也应尽量与指路标志牌面高度保持一致。

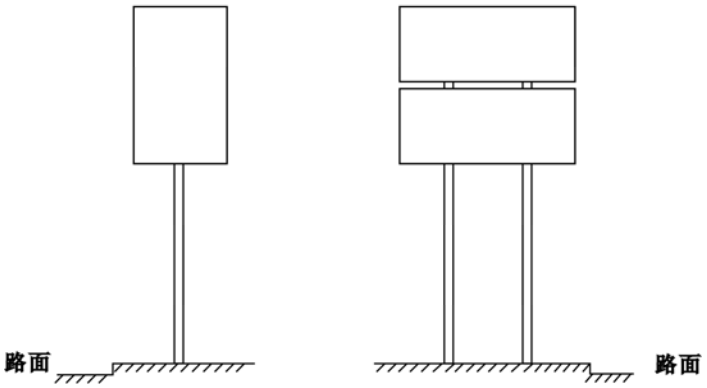


并行设置牌面高度统一（适宜）　　并行设置牌面高度不一（不宜）

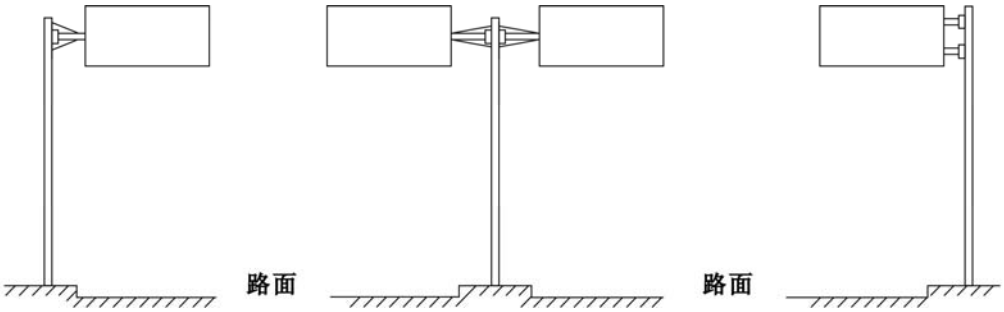
✧ *即使同一条道路或同一级别道路的指路标志已明确了相对统一的牌面规格尺寸，但沿线设置指路标志系统时仍然难以避免出现同一支撑结构上牌面高度不协调一致的情况，特别是在某等级道路上设置其他等级道路指路标志时更容易出现这种情况，如果同一支撑方式上出现较多牌面高度不一致的现象，不利于指路标志传递信息内容的可视认性及易读性，也影响美观，因此有必要对同一支撑结构上并行设置多块指路标志及其他类型方形标志牌面时，在满足规定标准的基础上，应保持牌面规格的相同高度，可采取提高较小牌面规格的指路标志或适当降低较大牌面规格的指路标志的方法实现，或者采取两种方法相结合方式使不同高度牌面规格指路标志保持相同高度。*

2.5　支撑方式

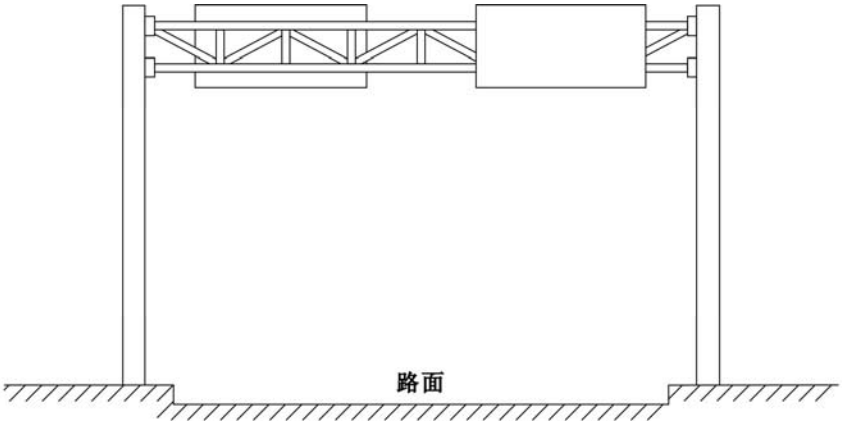
2.5.1 指路标志采用的支撑方式包括柱式（单柱式、双柱式）、悬臂式（L 型、F 型、T 型）、门式及附着式四大类。



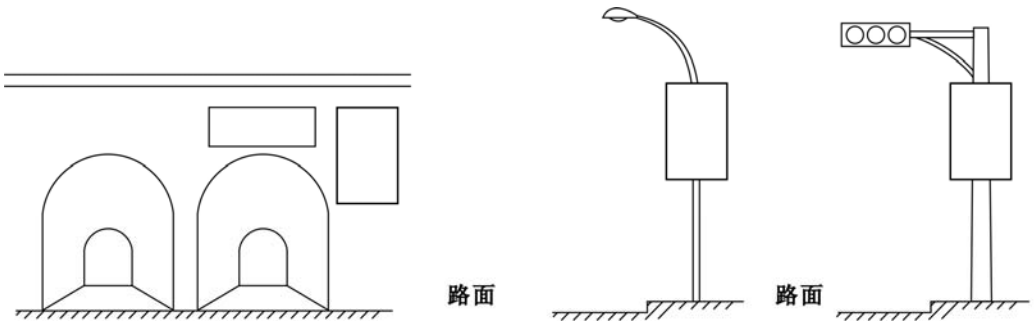
单柱式、双柱式示例



L 型、T 型、F 型悬臂式示例



门式示例



附着式示例

✧ *GB5768-1999 中条文13.7 明确规定交通标志（包括指路标志）采用支持方式（本“指引“统称为支撑方式，与国标定义一致）的有关规定，本条文对相关规定仅作进一步明确，根据悬臂式使用的实际情况，将其细分为 L 型、T 型及 F 型三种形式（实际使用时的通用名称），与国标规定的结构形式保持一致。*

2.5.2 根据指路标志类型、道路条件、环境条件、景观要求等，因地制宜选用合适的支撑方式：

1）柱式适用于：

a）设置小规格牌面指路标志时宜采用单柱式，重点用在支路及匝道分岔口。

b）路侧设置条件较好时宜采用双柱式，重点用于高、快速路的地点距离指路标志。

2）悬臂式适用于：

a）柱式安装有困难时；

b）道路较宽时；

c）交通量较大，外侧车道大型车辆阻挡内侧车道小型车辆视线时；

d）视距受限制时。

3）门式适用于：

a）多车道道路（同向三车道以上）需要分别指示各车道去向时；

b）道路较宽、交通量较大、外侧车道大型车辆阻挡内侧车道小型车辆视线时；

c）互通式立交间隔距离较近，标志设置密集时；

d）受空间限制，柱式、悬臂式安装有困难时；

e）车道变换频繁，出入口匝道为多车道时；

d）隧道、高架道路入口匝道处。

4）附着式适用于：

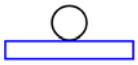
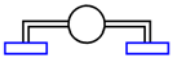
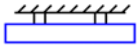
a）标志布设点位附近有跨线桥涵、高架桥墩、人行天桥等构造物可以合理利用时；

✧ *GB5768-1999 中条文13.7 已明确不同类型支撑方式特点及适用性，本条文在*

国标相关规定的基础上，根据广州使用实际情况及经验总结，针对不同类型支撑方式的特点，进一步细化不同类型支撑方式的适用性，并强调了选用时应特别注意与设置支撑方式的周边环境相协调。

2.5.3　本“指引”的插图所采用的图例符号及含义如表 2.5 所示。

表 2.6　图例符号及含义一览表

序号	图例符号	含义	序号	图例符号	含义
1		单柱式指路标志	4		T 型悬臂式指路标志
2		双柱式指路标志	5		门式指路标志
3		L 型或 F 型悬臂式指路标志	6		附着式指路标志

✧ *本“指引”在制定相关技术标准和规定的同时，为更直观地对相关标准和规定进行说明，部分标准和规定附有相应图则，附图中将引用了一些图例符号，本“指引”中附图所出现的具有相似性图例符号，在此明确规定应采用统一的图例符号形式及其所代表的含义，具体见表 2.6。*

2.5.4 指路标志牌的现场安装，其纵横向均应满足道路的净空要求：

1）采用柱式或附着式：标志牌的安装高度为 200～250cm，若安装在隔离带、绿化带等非行人通行点时高度可为 100～250cm；标志牌外缘距路面侧石（路肩边缘）的水平距离应大于 25cm。

2）采用悬臂式时，标志牌的安装高度应大于 500cm；采用门式时，标志牌的安装高度应大于 550cm。（上述所指高度为牌面下缘至路面的垂直距离）

✧ *GB5768-1999 中条文 13.7 已明确不同类型支撑方式安装指路标志时，必须满*

足所在道路所规定的最小净空高度要求。采用柱式或附着式时，标志牌应设置在车行道和人行道的建筑界限以外，但标志牌的设置高度过低也会对行人造成一定的影响，且表面易受污损，也易被行道路树遮挡而影响视认效果，标志牌设置过高，司机靠近标志时会出现视野死角而看不见标志，一般以180cm 为标准的高度。采用悬臂式或门式时，同样要求标志不能侵入道路的净空界限，以避免较高的大货车撞坏标志牌，对交通安全也构成威胁，此外，考虑到施工误差、门架的挠度、路面加铺增厚等因素，一般比净空要求再增加50cm 的余量。

2.5.5 道路两侧及隔离带上种植的树木或者其他植物，设置的广告牌、管线等，应当与交通设施保持必要的距离，不得遮挡指路标志，不得妨碍安全视距。

- *指路标志传递信息要达到一个较好的可视认性，不仅要保证信息文字大小及信息数目的可见性及易读性，而且要保证设置好的指路标志不被遮挡。而从现状调查情况发现，指路标志系统被绿化树木或道路沿线其他设施遮挡的现象比较普遍，严重影响了指路标志的视认性。目前的设置规范也没有明确规定其一定范围内不能设有遮挡指路标志的其他设施，而其他设施的设置也没有违反相关标准，道路沿线各种设施的设置没有形成协调性，最终导致互相遮挡的普遍现象也属正常了。*
- *《中华人民共和国道路交通安全法》第二十八条规定：“任何单位和个人不得擅自设置、移动、占用、损毁交通信号灯、交通标志、交通标线。道路两侧及隔离带上种植的树木或者其他植物，设置的广告牌、管线等，应当与交通设施保持必要的距离，不得遮挡路灯、交通信号灯、交通标志，不得妨碍安全视距，不得影响通行。”本指引以道路交通安全法为依据，明确提出树木、其他植物、广告牌、管线等不得遮挡指路标志，不得妨碍安全视距。*

3. 指路标志系统分类及信息分类体系

3.1 广州市行政区划

3.1.1 广州市是广东省省会，广东省政治、经济、科技、教育和文化中心，现辖十区两市。广州市行政区域信息包括：十区-越秀、荔湾、天河、海珠、萝岗、白云、黄埔、番禺、花都、南沙，两市-增城、从化（行政区划图见附录1）。

✧ *2005年5月以后，广州市原越秀区与原东山区合并为新越秀区，原荔湾区与原芳村区合并为新荔湾区，并增设萝岗与南沙两新区，广州市行政区划图见附录1。*

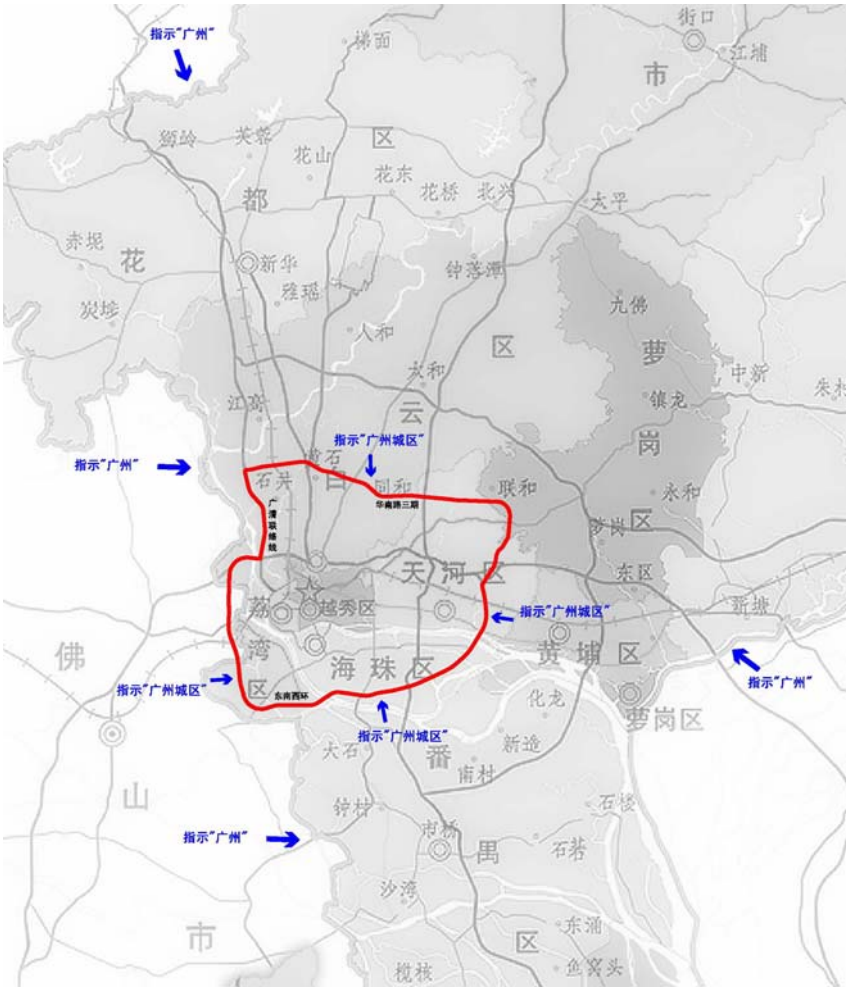
3.1.2 广州市指路标志系统应对“广州方向”的指示统一如下：

1、 由广州市以外的相邻城市进入广州市（十区二市）指示“广州”；

2、 外围三区两市（花都、番禺、南沙、从化、增城）和新七区在外环路（东南西环～华南路三期及东延线～广清联络线）以外的大致区域，在进城方向则指示“广州城区”；

3、 在广州市辖范围内，各行政区、市之间的互相指示可直接用各行政区、市的名称；

4、 以外环路为核心组成的放射状高快速路网，在外环路以外进城方向的高快速路指示“广州城区”或可直接进入的行政区。



"广州方向"指示示意图

3.2 广州市路网系统

3.2.1 广州市道路网络系统按等级划分为高速公路（含封闭式快速路）、快速路、主干路、次干路和支路，其中主干路、次干路和支路统称为一般城市道路：

1、 高速公路（含封闭式快速路）：指经公路主管部门验收认定，符合高速公路工程技术标准，设有中央分隔带，具有四条以上机动车道，采用全封闭、全立交及严格控制出入，并设有完善的交通安全设施、管理设施和服务设施，专供汽车高速行驶的公路。

2、 快速路：指城市道路中设有中央分隔带，具有四条以上机动车道，全部或部分采用立体交叉与控制出入，供汽车以较高速度行驶的道路。

3、 主干路：指城市道路中连接城市内主要组团分区，自行车交通量大时宜采用机动车与非机动车分道路行驶形式（如三幅路或四幅路），两侧不宜设置吸引大量车流、人流公共建筑物进出口的道路。又可分为交通性主干路和一般主干路。

4、 次干路：指城市道路中与主干路结合组成道路网，并起集散主干路交通作用的道路。

5、 支路：指城市道路中连接次干路与街坊路或居住区、工业区等内部道路，解决局部地区交通的道路。

✧ *参照相关规范标准，明确了各级道路定义及承担交通功能的不同，本“指引”后续各章节所涉及的各级道路名称引用，必须是严格含义所确定标准的各级道路体系。考虑到不同等级道路承担交通功能的不同，便于指路标志系统的分类，其中主干路、次干路及支路系统具有相对的共性，与高速公路。快速路有一定的区别，故将三者统称为一般城市道路，与高速公路。快速路区分开来。*

✧ *广州市道路网络系统按交通功能分为高速公路（含封闭式快速路）、快速路、主干路、次干路、支路五个等级，形成了由环形、放射性高、快速路和方格网状主干路为骨架，次、支路等为补充的城市道路网络系统格局：按其功能划分，高、快速路是路网的骨干，承担城市重要交通走廊机动车交通，解决城市过境交通及对外交通联系；区域性交通主干路主要解决相邻组团之间的交通联系；生活性主干路和次、支道路等主要解决组团内部的交通出行，三个层次的道路各有分工，相互补充。*

广州市城市道路交通功能分级和技术标准表

道路类别	*功能*		*路网地位*	*主要规划设计标准*	
	服务对象	*功能性质*		*设计车速*	*红线宽度*
高速公路（含封闭	*城际长距离出行*	*纯粹交通功能*	*路网骨干*	*100km/h 以上*	-

道路类别	功能		路网地位	主要规划设计标准	
	服务对象	功能性质		设计车速	红线宽度
式快速路）					
快速路	城市内部长距离出行及过境交通	纯粹交通功能	路网骨干	60～80 km/h	60～80m
主干路	城市内各组团间出行及组团内部中、长距离出行	交通功能为主，服务为辅	路网基本形态	40～60 km/h	40～60m
次干路	组团内部中短距离出行	交通、服务并重	干路体系的补充	30～40 km/h	26～40m
支路	城市内部的短距离出行	服务功能为主	路网的辅助填充	30 km/h	-

注：资料来源于《广州市（原八区）城市干道网络深化方案》（2002 年）。

3.2.2 广州市市域主骨架路网体系，规划以中心城区为核心，形成“四环十九射”环型放射状网络形态，具体道路信息如下：

1、四环：内环路、外环路（东南西环～华南路三期及东延线～广清联络线）、北二环～东二环～广明高速、北三环～珠三角南二环高速公路。

2、十九射：广清高速、机场（街北、街东）高速、新广从快速、京珠高速、广河高速、广惠高速及延长线、广汕快速、广深高速、广园东快速、广深沿江高速、广珠东线高速、南沙港快速、迎宾大道-南沙大道-虎门高速、东新高速、广珠西线高速、龙溪大道-广肇高速、广佛高速、广三高速、华南路三期西延线～佛山一环北路。

3.2.3 广州市中心城区主骨架道路系统，由二个环、七条联络线、三条填充线及六条快捷道路所组成，具体道路信息如下：

1、二个环：内环路、外环（由东南西环、华南路三期及东延线、广清放射线构成的闭合环）。

2、七条联络线：增槎路、广园西路（广花放射线）、永福路放射线、黄埔大道、东晓南路、西南放射线（龙溪大道、芳村大道南）、广佛放射线。

3、三条填充线：华南快速路、广园东路、北环高速。

4、六条快捷道路：白云一线、东风路、新滘西路-新滘中路-新滘东路、芳村大道-大坦沙路、广州大道、科韵路。

（广州市路网系统图及道路索引表见附录 2）

✧ *资料来源于《广州市（十区）道路系统深化》（2008 年），广州市路网系统图及道路索引表见附录 2。*

3.3 指路标志系统分类

3.3.1 根据道路网络系统的分级和指示功能的不同，指路标志系统分为高速公路（含封闭式快速路）、快速路、一般城市道路及重要场所、旅游景点指路标志系统等四类。

1） 高速公路（含封闭式快速路）指路标志系统指高速公路（含封闭式快速路）沿线及立交控制区域范围设置的指路标志所构成的体系（详见第 4 章）。

2） 快速路指路标志系统指快速路沿线及立交控制区域设置的指路标志所构成的体系（详见第 5 章）。

3） 一般城市道路指路标志系统指主干路、次干路及支路沿线设置的指路标志所构成的体系（详见第 6 章）。

4） 重要场所、旅游景区指路标志系统指专门预告或指示重要场所、旅游景区信息的指路标志所构成的体系，可分为单独设置指路标志和结合各级道路体系指路标志设置指路信息两种形式（详见第 7 章）。

3.4 信息要素分类

3.4.1 指路标志信息要素包括：对前方道路、地点、方向的指引和确认；目的地附近行政区域、著名地点、交通枢纽、现在地的指引。

3.4.2 根据城市道路承担城市交通功能的地位，其指路标志系统传递的信息应包括道路沿线途经及所辐射的重要区域、重要道路、重要交通结点、大型交

通枢纽、重要大型公建等。

3.4.3 指路标志系统传递信息按区域行政级别、道路功能等级、重大公建服务功能的层次性等分为三类，具体分类体系见表 3.1 及附录 2。

表 3.1　指路标志信息分类体系

层次类别	I 类信息	II 类信息	III 类信息
信息类型	高速公路*（环城高速等）* 封闭式快速路*（华南快速、南沙港快速等）* 国道公路*（105 国道等）* 行政区域*（越秀区、天河区等）* 重点区域*（芳村、沙河、大学城、科学城等）* 大型交通枢纽*（火车站等）* 重要大型公建*（琶洲会展中心、奥体中心等）* 著名旅游区*（白云山风景区等）*	快速路*（内环路、广园快速路等）* 交通性主干路*（东风路、黄埔大道等）* 一般主干路*（沿江路等）* 重要交通结点*（中山一立交、广州大桥等）*	次干路*（小北路等）* 支路*（越华路等）*

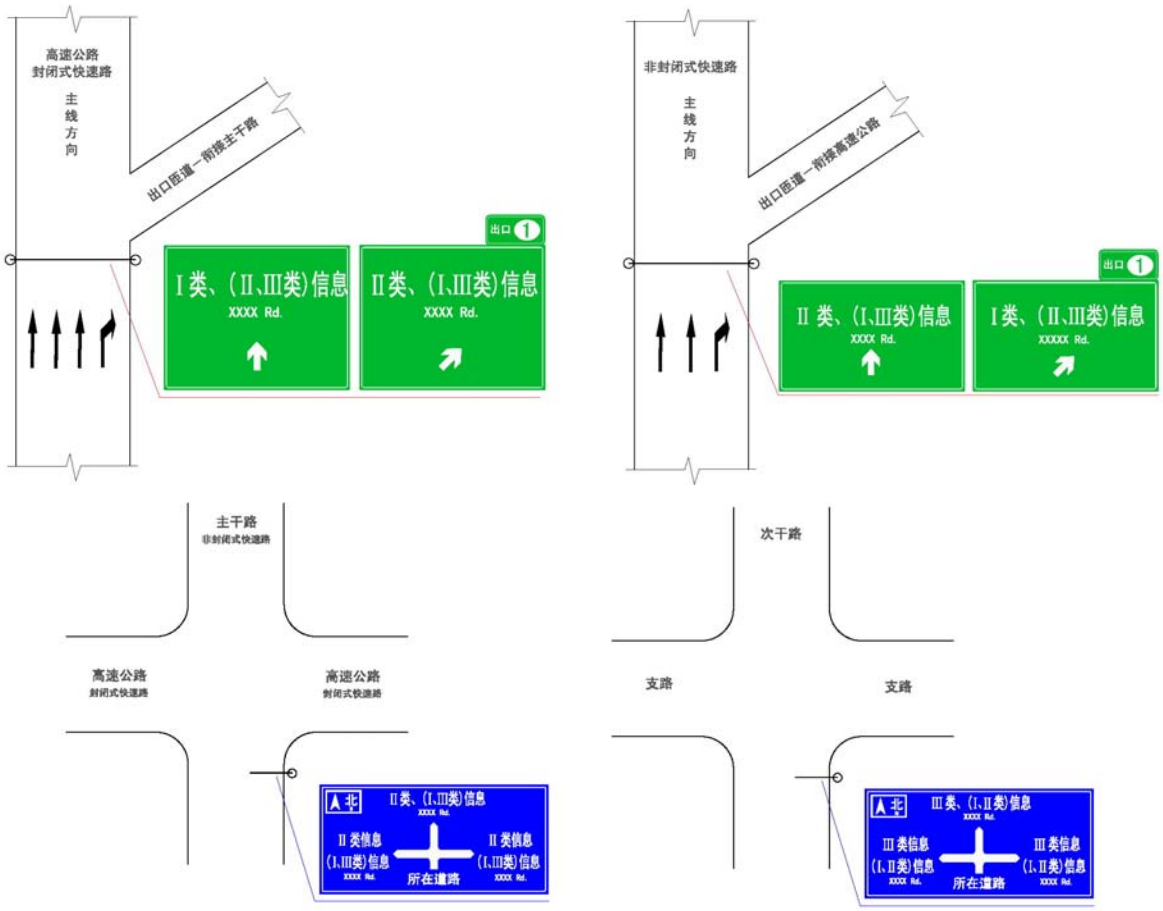
注：大型交通枢纽指机场、火车站、客运站、客运港等；重要大型公建包括具有市域服务级别的综合性大型体育场馆、会议展览中心或其他公共设施；重要交通结点具体指大型立交、过江桥或过江隧道。

✧ *对于不同等级道路体系各类指路标志传递信息的选取方面，GB5768-1999 基本没有提出相关的明确规定，而指路标志传递的信息中到底应包含什么样的内容、多少信息量的内容，信息的传递是否连贯，这些方面都影响到指路标志是否能给予交通参与者提供较好的引导作用，是否达到应有的指示效果，因此明确指路标志传递信息的选取原则及标准，是非常必要的。本条文把传递的信息分为三类，指路标志版面信息选取与所在道路的交通功能相匹配，按信息的分类对应选择，这种方法有效地保证了引导信息的层次性和系统性。*

3.4.4 指路标志系统传递的信息应按“同类为主”原则分类选用，即应选取与指示对象道路承担的功能所对应的同一类信息为主，再结合周边实际情况选取其余两类信息。

表 3.2　城市道路指路标志传递信息要素选用参考表

行驶方向衔接道路（指示对象）	该行驶方向对应指示信息
高速公路 （封闭式快速路）	I 类、（II、III 类）
快速路 主干路	II 类、（I、III 类）
次干路 支路	III 类、（I、II 类）



城市道路指路标志传递信息要素选用示意图

✧ *信息分类体系的选取以“同类为主”为原则，即主要选取与对象道路功能等级对应的同一类信息，再结合周边实际情况选取其余两类信息。例如：所在道路为高速公路，高速公路属于 I 类信息，其主线方向则应以传递高等级道路、行政区域等 I 类信息为主，而出口衔接的是主干路，则出口方向应以传递主干路、重要交通结点等 II 类信息为主。*

4. 高速公路（含封闭式快速路）指路标志的设置

4.1 适用范围及标志类型

4.1.1 适用于广州市区范围内高速公路（例如环城高速、京珠高速等）沿线及立交区域所设置的指路标志系统以及采用全封闭、全立交、严格控制出入且按高速公路收费管理模式运营的城市快速路（例如华南快速、南沙港快速等）指路标志系统的设置，但封闭式快速路指路标志的牌面图案形式应参照第 5 章“快速路指路标志的设置”。

✧ *随着城市道路网络系统日益完善，广州市区范围内环城高速公路及对外联系放射性高速公路得到了也相应发展，而作为市区范围内的高速公路因其承担城市内部交通及与对外交通转换功能的特点，与城际之间直接联系的高速公路不相同的，其指路标志系统传递信息及设置的特点应明显有别于一般意义的高速公路。本条文明确规定广州市区范围内高速公路（包括各种形状如放射状、环状高速公路体系）沿线及立交区域所属指路标志系统设置应符合本节提出的设置原则及标准，同时考虑到广州市特有一种的快速路类型（即华南快速路），这类快速路是按非高速公路工程技术标准建设但采用全封闭、全立交、严格控制出入且实行高速公路运营管理模式的快速路体系，这类快速路与一般快速路的性质及使用功能是很大区别的，基本接近高速公路体系，因此其指路标志系统的设置也列入本节的适用范围，应符合本节提出的设置原则及标准。*

✧ *由于高速公路沿线及立交区域所属指路标志包括入(出)口预告标志、入(出)口标志、起（终）点标志、地点方向（距离）标志、收费站标志、加油站标志、服务区预告标志、停车区预告标志、车距确认标志及道路交通信息标志等多种类型，综合起来看，主要有两大类，第一大类是入（出）口预告标志、*

入（出）口标志、地点方向（距离）标志等类型的指路标志，这一大类指路标志的特点是传递信息内容中以地点信息为主、对这一大类指路标志的设置原则及标准，GB5768-1999 只明确了设置地点，而对信息内容组成没有作出明确规定，而实际上很需要这方面的明确规定，因此本节设置原则及标准的仅针对这类指路标志系统的设置，重点也只是有关信息内容组成及协调设置方面，而另一大类是有关起（终）点标志、收费站标志、加油站标志、服务区预告标志、停车区预告标志、车距确认标志及道路交通信息标志等预告服务设施类型指路标志，这一大类指路标志的特点是不含有地点信息，传递信息内容简单，其设置的原则及标准很容易界定，而且在 GB5768-1999 中也有非常明确的规定，因此对于这一大类指路标志的设置，本节就不作具体的明确与规定，应直接按 GB5768-1999 的有关规定执行。

4.1.2 本节所称高速公路必须是严格按高速公路工程技术标准规划建设的高速公路，包括环状高速公路、放射状高速公路等各种不同形状的高速公路体系。

✧ *本条文明确本节所指高速公路必须是严格意义上的高速公路：严格按高速公路工程技术标准规划建设，经国家公路主管部门验收认定，设有中央分隔带，具有四条以上机动车道，实行上下车道分离，采用全封闭、全立交及严格控制出入，并设有完善的交通安全设施、管理设施和服务设施，专供汽车高速行驶的高速公路。本节提出的设置原则及标准还考虑到了不同形状高速公路预告地点信息指路标志系统传递信息具有不同特点的问题，环状高速公路、放射状高速公路等各种不同形状高速公路体系指路标志系统的设置也属于本节所明确的高速公路范围内。*

4.1.3 本指引所指的指路标志仅包括高速公路上的路径指引标志，不含沿线信息指引标志和沿线附属设施标志。

✧ *本条文明确本指引所涉及的指路标志的类型，按照新国标指路标志的分类方法，高速公路指路标志包括路径指引标志，沿线信息指引标志，沿线附属设施标志 3 大类，其中路径指引标志由于需要进行信息的选取，现状存在信息*

选取不合理等问题。因此，有必要通过本指引加以完善。

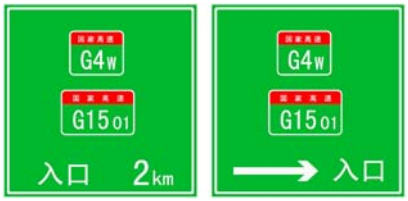
4.1.4 高速公路的指路标志必须成套设置，沿线及立交区域所属路径指引标志可分为三种类型：

1） 入口指引标志：包括入口引导标志，入口预告标志，入口地点方向标志；

2） 行车确认标志：包括高速公路命名编号标志，地点距离标志；

3） 出口预告及出口标志：包括下一出口预告标志，出口预告标志，出口标志，地点方向预告标志，出口地点方向标志。

类型	种类	功能定义	示　例
入口指引系列标志	入口引导标志	设置在高速公路立交区域以外的一般道路上结合一般道路指路标志的形式设置的引导车辆到达高速公路入口用于对高速公路入口路径进行引导。	 有统一编号的高速公路指示形式 无统一编号的高速公路指示形式
	入口预告标志	设置在高速公路入口附近的被交的一般道路上的适当位置，用于指示进入高速公路的入口。	 有统一编号的高速公路标志版式 无统一编号的高速公路标志版式

类型	种类	功能定义	示　例
		设置在高速公路入口附近的被交的一般道路上的适当位置，用于指示进入高速公路的入口，若所进入段为两条高速公路的共线段时使用（无统一编号的高速公路标志版式同上）。	
		设置在高速公路入口附近的被交的一般道路上的适当位置，用于指示进入高速公路的入口，若所进入段为高速公路与绕城环线的共线段，且共线段长度大于5km时使用（无统一编号的高速公路标志版式同上）。	
		设置在高速公路入口附近的被交的一般道路上的适当位置，用于指示进入高速公路的入口，若所进入段为高速公路与绕城环线的共线段，且共线段长度小于5km时使用（无统一编号的高速公路标志版式同上）。	
	入口地点方向标志	设置在驶入高速公路的入口匝道分岔点处，用于指示高速公路两个行驶方向。	 有统一编号的高速公路标志版式 无统一编号的高速公路标志版式
行车确认系	命名编号标志	设置在高速公路入口匝道的加速车道渐变段终点后适当位置，作为确认当前行驶路线的编号及名称信息。	

类型	种类	功能定义	示　例
列标志	地点距离标志	设置在高速公路路段的合适位置处，用于预告高速公路前方所要经过的重要信息名称和距离，无出口编号时使用。	
		设置在高速公路路段的合适位置处，用于预告高速公路前方所要经过的重要信息名称和距离，有出口编号时使用。	
		设置在高速公路路段的合适位置处，用于预告高速公路前方所要经过的重要信息名称和距离，在途经城市区域，具有多个出口时使用。	
出口预告及出口系列标志	下一出口预告标志	设置在高速公路路段的合适位置处，用于预告下一出口可到达地点、下一出口距离。	
		设置在高速公路路段的合适位置处，用于预告下一出口可到达地点和出口编号、下一出口距离。	
	出口预告标志	设置在高速公路出口前的适当位置处，用于预告出口距离和编号。	

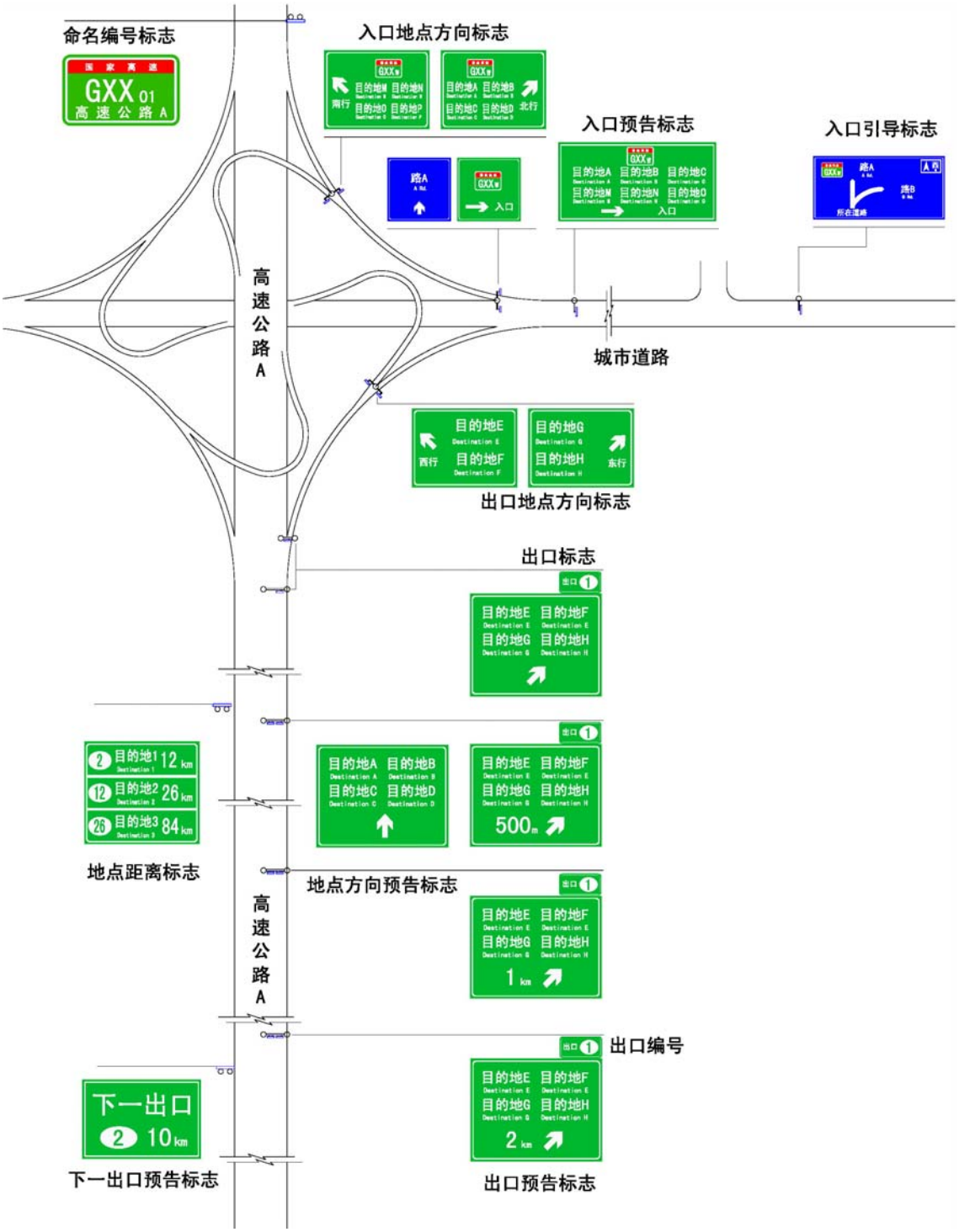
类型	种类	功能定义	示　例
	出口标志	设置在高速公路出口匝道的三角带端部，用于指示高速公路出口。	左出口标志　右出口标志
	地点方向预告标志	与高速公路出口预告标志同时设置，在车道较多或大型车辆所占比例较高时，用于指示不同的方向。	
	出口地点方向标志	设置在高速公路出口匝道分岔处的三角带端部，用于指示离开高速公路后的不同方向。	

✧ *为便于制定实施标准，结合新国标 GB5768（报批稿）对高速公路沿线及立交区域所属预告地点信息指路标志系统进行统一分类，根据其设置位置及引导功能的不同，以及各类型指路标志传递信息的特点，将高速公路沿线及立交区域所属预告地点信息指路标志系统划分为入口指引标志、行车确认标志、出口预告及出口标志 3 个系列标志。*

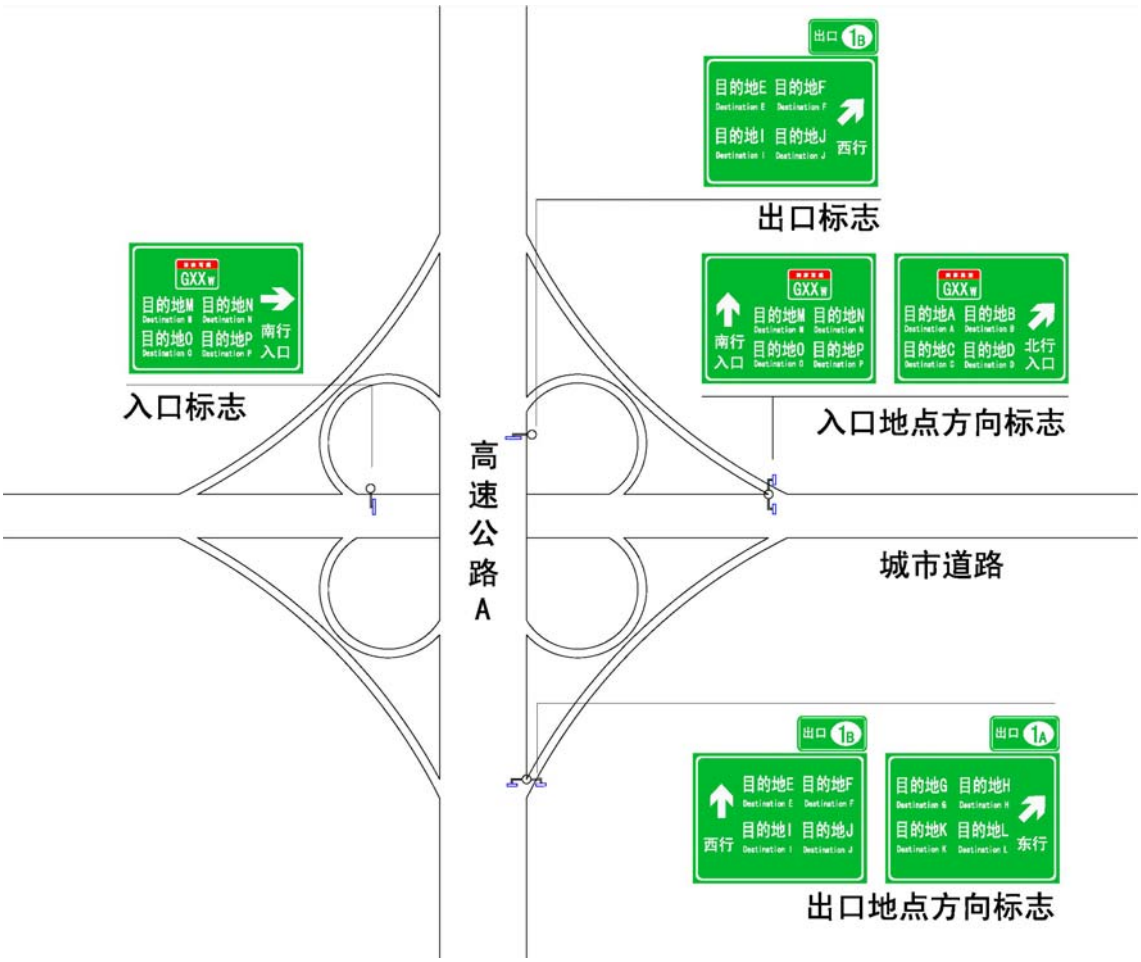
✧ *市区范围内的高速公路不仅承担城际间长距离出行的交通功能，而且还承担出入城区境内交通的疏导功能，从城市交通整体角度考虑，其指路标志系统与城市道路指路标志系统相互依托，密切相连，因此通过与城市道路之间的良好衔接，合理、快速地将城区内的出境交通引至高速公路互通交立入口，是高速公路指路标志系统所应具有的引导性功能，因此将此类引导性功能的指路标志也作为高速公路指路标志系统组成的一部分，本“指引”称为“高速公路入口引导标志”，即将入口引导标志定义为在高速公路立交控制范围以外区域道路网络系统上设置的引导车辆到达高速公路入口的指路标志，在*

GB5768-1999 中 8.3.1 条文将其界定为入口预告标志，考虑到其传递信息仅含有需要预告的高速公路名称，与含有预告地点信息的入口预告标志具有一定的不同，为将其与这类含有预告地点信息的入口预告标志区分开来，本条文将这类标志另行定义，显得更为恰当一些。

- *本条文所指入口预告标志，入口地点、方向标志，命名编号标志，地点距离标志，下一出口预告标志，出口预告标志，出口标志均与新国标 GB5768 的 7.3.2 的概念一致，本条文提出的地点、方向预告标志是指在路段上重复设置的直行方向的预告信息标志牌，与 GB5768 中的出口地点、方向标志牌使用方法和作用一致。但由于很多出口后存在多个分岔的匝道，需要在出口后进行指引方向，因此本指引中提出出口地点、方向标志宜用于出口后的匝道分岔点，与新国标的概念有所区别。*
- *本条文不仅明确了高速公路沿线及立交区域所属地点信息指路标志系统中不同类型概念，也是基于整体上对其进行分类的，因此考虑高速公路沿线及立交区域所属各类地点信息指路标志的设置时，应成套系统的进行设置，如下图所示。*



高速公路整套指路标志系统设置示例



高速公路两方向分开的入（出）口指路标志设置示例

4.2 信息选取设置

4.2.1 高速公路指路标志传递信息应根据信息分类体系，按照“同类为主”原则选用，其传递的信息以Ⅰ类信息为主，即高速公路、封闭式快速路、国道公路、行政区域、重点区域、大型交通枢纽、重要大型公建、著名旅游区等信息。

✧ *由于高速公路以服务城际长距离出行为主，纯粹交通功能，位于市区范围内的高速公路还具有承担大量城市过境交通功能，因此辐射服务的范围比较大，其配套指路标志系统传递的信息内容应与辐射服务范围及功能密切相关的，高速公路指路标志系统传递的信息应以Ⅰ类信息为主，包括沿线途经或其所能辐射的Ⅰ类信息，其中主要传递高等级道路、行政区域、著名地点等*

信息，沿线途经或所能辐射的大型交通枢纽、重要大型公建及著名旅游区等信息也应该在指路标志系统中有所体现，信息分类体系及选取详见本“指引”条文第3.3 条。

4.2.2 根据高速公路所承担的交通功能特性、所处区域道路网络系统中的地位，按信息分类体系的 I 类（II 类）信息的重要程度进行筛选，结合指路标志实际采用的牌面规格及传递信息数量的局限性，合理确定高速公路指路标志的信息内容组成：

1） 传递的信息宜包括高速公路直接衔接的重要道路及直接到达的重要地点信息；

2） 在版面排版空间及视认条件允许情况下，传递信息内容宜包括高速公路途经的所有重要信息，但传递与高速公路相衔接道路可达地点或场所的信息不应超过 2 条。

✧ *由于高速公路所承担交通辐射功能较广，其沿线途经及所辐射的地点会很多，而高速公路指路标志系统由于牌面规格的限定，传递信息规模是有限的，因此有必要对高速公路指路标志系统传递信息规模及组成进行界定，并对传递信息内容进行适当筛选，以传递重要信息为基础，本条文提出相关的规定：根据高速公路所承担交通功能地位、所处区域道路网络系统中的地位，按其沿线所涉及传递信息的重要程度进行分类筛选，同时根据该高速公路所用指路标志的实际牌面规格，确定该高速公路预告地点信息指路标志系统所传递信息的具体内容及组成情况，传递信息内容应包括“高速公路途经的所有重要信息及与高速公路相衔接重要道路沿线到达的部分重要地点信息”，同时对所需传递信息内容进行必要筛选，筛选的原则是根据途经地点及与之相衔接重要道路沿线到达地点的重要性、影响性等信息重要程度进行排序，按信息排版格式要求，对所需传递的信息按排序先后逐个排版，直到牌面空间没有富余时，剔除剩余的信息内容，即是该高速公路各指路标志所需传递信息内容的组成。*

4.2.3 高速公路命名编号标志宜采用编号加道路名称的形式，并作为指路标志的路线信息出现在高速公路和一般道路的各种标志版面中。同一牌面中指示和预告的高速公路编号信息不宜超过 3 条。

✧ *根据部分城市实际使用高速公路编号的经验，单独使用编号而没有高速公路名形式的命名编号标志使用效果相对较差，无法准确识别。因此，本指引建议高速公路命名编号标志采用编号加道路名称的形式。但由于该标志的整体高度和宽度与一般指路信息差别较大，为了不影响排版的美观性，应尽可能将高速公路命名编号的信息放在一行，根据一般标志牌面的大小建议一行不超过3 条高速公路编号信息。*

4.2.4 入口预告标志预告的信息数目不宜超过 6 条，预告的信息内容应符合下列要求：

1） 标明高速公路名称及行驶方向箭头。

2） 预告的信息包括沿线其他各个出口（当前所在立交出口除外）可直接到达的地点信息、直接衔接的高速公路和快速路道路信息、或直接衔接道路可到达的重要地点信息（2~3 条）。

✧ *本条文还明确入口预告标志传递的信息内容应包括高速公路自身的名称、除所在互通立交外的沿线其他各个出口可直接到达的地点信息、直接衔接的高速公路和快速路道路信息或直接衔接道路终点到达的重要地点信息 2~3 条，同时传递信息的总量不宜超过 6 条，如果沿线其他出口的个数超过 4 个，则只能包括除所在互通立交外的沿线其他各个出口可直接到达的地点信息、直接衔接的高速公路和快速路道路信息或直接衔接道路终点到达的重要地点信息 1~2 条，因此要注意传递信息总数目的界定范围，再对重要地点信息进行适当筛选。*

4.2.5 入口地点方向标志按主线两个不同行驶方向分向预告该入口预告标志上曾出现过的预告信息，且标示行驶方向，同一个指路标志牌上的预告信息不宜超过 6 条。

✧ *入口地点、方向标志是指已经过收费站后在入口匝道分岔口处设置的预告地点方向信息的指路标志，其预告信息的功能可看成入口预告标志预告信息的延续，因此，入口地点、方向标志分方向预告该入口进入高速公路不同方向的下游出口将要到达的地点或道路信息，因此入口地点、方向标志分方向预告的信息应包括该入口预告标志上所出现过的所有预告信息。此外，为使驾驶员对行车方向有清楚的认识，还应加东行、西行等标识。*

4.2.6 出口预告标志预告的信息数目不宜超过 6 条，预告的信息内容应符合下列要求：

1) 出口编号、出口距离或方向指示：(a)放射状高速公路自零桩号开始按沿线立交出口排列的顺序用阿拉伯数字（1，2，3……）进行编号；(b)环状高速公路按顺时针方向自零桩号开始按沿线立交出口排列的顺序用阿拉伯数字（1，2，3……）进行编号，如果同一个互通立交的同向有两个出口则在编号数字之后加 A、B 进行区分。

2) 出口直接到达的地点信息或直接连接的道路信息，共 2~4 条。

3) 出口直接连接道路可到达的地点信息，或与出口直接连接道路相衔接的重要道路信息，共 1~2 条。

✧ *出口预告标志设置在高速公路主线上，车速比较高，按照高速公路指路标志采用汉字高度，结合高速公路出口预告标志规定牌面规格大小的使用情况，本条文明确规定出口预告标志上传递的信息数目不宜超过 6 条。*

✧ *本条文明确出口预告标志牌面信息中应注明出口编号、出口距离或方向指示，GB5768-1999 中条文 8.3.7 对于出口距离设置的间隔有明确规定：即 2km、1km、500m 及减速车道起点处均应设置，而关于出口预告标志上使用出口编号还是出口名称，GB5768-1999 中条文 8.3.7 是没有明确规定的，只以示范图例表示的。但从目前实施使用的情况看，现状很多高速公路上出口预告标志都没有进行编号，而是以出口名称来替代的。但从国外及香港的使用经验及实施反映效果来看，将高速公路沿线出口进行编号后，具有多个优点：第一，*

驾驶员辨认数字信息比汉字信息容易得多，从而减少了阅读信息时间；第二，有利于驾驶员在高速行车中按出口顺序号来判断距离目的出口还有多远。如果出口预告标志采用出口名称，驾驶员很难根据出口名称来判断自身距离要到达目的出口还有多远，将会出现驾驶员过早地把注意力集中在出口预告标志出口名称的辨认上，而当驾驶员真正到达目的出口时又忽略了该出口预告标志出口名称所反映的信息作用，例如环城高速公路广清立交出口，出口预告标志注明的是“广清”出口名称，使用该出口名称有两方面含义：预告该交通结点信息，同时告诉驾驶员该出口通过道路衔接与广清高速公路是相连的，所以该出口预告标志没有预告“广清高速”信息，以这种形式预告信息时，对于不熟悉本地情况的驾驶员来说，最关心的是能够从哪个出口到达其所要达到的目的地，一般情况下是不太关心该交通结点的名称是什么（除非是具有代表区域含义的交通结点信息），同时这类驾驶员也不知道广清的含义还可表示为“广清高速”，如果出口预告标志用出口名称来代替该出口所能到达的地点或道路信息时，其含义是非常不明确的，因此，针对高速公路出口预告标志使用出口名称带来很多不便性及使用效果也不显著的事实，对高速公路出口进行系统编号显得非常重要，本条文明确规定出口编号原则是：自高速公路零公里开始计算按沿线出口排列的顺序用阿拉伯数字（1，2，3……）进行编号，环状高速公路按顺时针方向的顺序开始编号。

✧ *本条文还明确出口预告标志传递的信息内容及信息数目总量的限定是针对该出口直接到达的地点信息或道路信息、出口直达道路终点到达的地点信息或与出口直达道路相衔接的重要道路信息等，而不包括出口编号、出口距离的显示信息数，所规定预告的这些信息数目总和是不宜超过6条的。*

4.2.7 出口地点方向标志按驶出主线后的不同行驶方向分向预告该出口预告标志上曾出现过的预告信息，同一个指路标志牌上的预告信息不宜超过6条。

✧ *出口地点方向标志是指在出口匝道上分岔口处设置的预告地点方向信息的指路标志，其预告信息的功能可看成出口预告标志预告信息的延续，因此，*

出口地点方向标志分方向预告该出口不同方向将要到达的地点或道路信息，因此出口地点方向标志分方向预告的信息应包括该出口预告标志上所出现过的所有预告信息，考虑到出口预告标志上预告信息数目的有限，若出口地点方向预告标志牌面空间允许的条件下，各方向的出口地点方向预告标志上可适当增加预告信息 1~2 条。

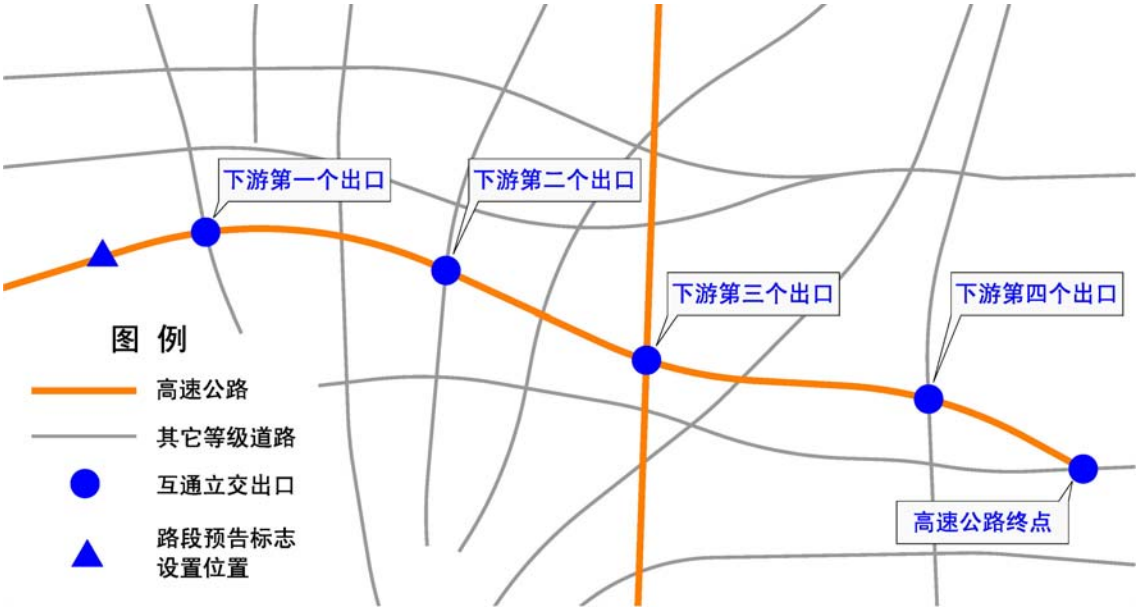
4.2.8 地点方向预告标志一般与出口预告标志设于同一点位，预告信息不宜超过 6 条，地点方向预告标志的信息内容应符合下列要求：

1） 下游第二个出口到达的地点信息或道路信息 1～2 条。

2） 下游第三个出口到达的地点信息或道路信息 1～2 条。

3） 下游第四个出口到达的地点信息或道路信息 1～2 条。

4） 若下游第二个或第三个或第四个出口为高速公路终点时，则预告信息到该出口为此。



相对地点方向预告标志设置位置所指高速公路沿线顺序出口名称示例

✧ *本条文所称下游出口的含义是指高速公路沿线从某地点起往前方将要到达的所有出口，下游第一个出口是指从设置第一个路段指路标志的位置算起往*

前方到达的第一个出口，下游第二、三、四出口以此类推，如上图所示。

4.2.9 下一出口预告标志可根据需要指示代表出口地点的唯一信息，预告的信息内容应符合下列要求：

1） 具有出口编号的应预告出口编号信息；

2） 代表出口地点的信息可选择下一出口直接连接的道路或地点信息，共 1 条。

3） 下一出口的出口预告信息中含前方重要城镇、高速公路名、枢纽立交名、著名风景旅游区名时可优先考虑选择。

✧ *下一出口标志的预告距离一般较远，其主要的作用是对下一出口的距离和编号进行预告，而对出口信息的要求较低，因此，选择下一出口标志的信息应简单和直观，可选择最具代表性的出口信息，如重要城镇或高速公路等，若无重要信息时可选择直接连接的道路或地点等信息。*

4.2.10 地点距离标志预告信息数目不应超过 4 条，预告的信息内容应符合下列要求：

1） 同一城市区域多个出口时，除指示区域信息名称外，出口地点信息数目不应超过 3 条，选取的预告信息须在指定的区域内。

2） 放射状跨境高速公路应做到长途指引与短途分流相结合；环状绕城高速公路应做到过境交通与入城诱导兼顾。

3） 每一行设置一条信息（包括出口编号和距离），第一、二行应为下游第一、二个出口最具代表性的信息，最后一行选用沿线较远出口的重要信息（一级信息），是该道路的主流方向之一，该信息在一定范围内应保持不变。

4） 选择的信息主要为前方重要城镇，也包括前方可到达的高速公路名、枢纽立交名、著名风景旅游区名等。

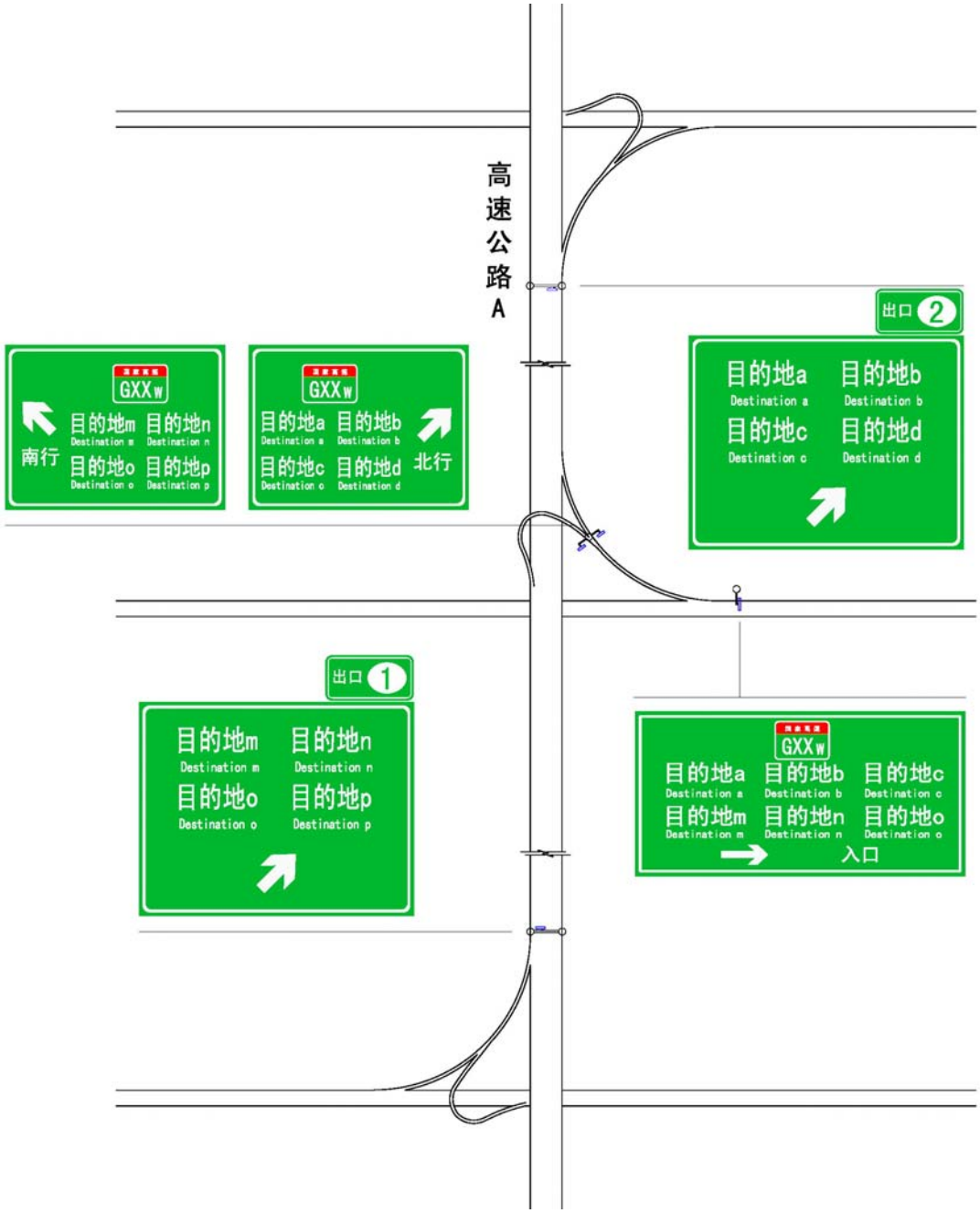
地点距离标志示例

✧ *地点方向预告标志设置在高速公路主线上，车速比较高，按照高速公路指路标志采用汉字高度，结合高速公路出口预告标志规定牌面规格大小的使用情况，地点方向预告标志上传递的信息数目也不宜超过6 条。但地点距离标志形式如果传递6 条信息，则其牌面高度超过平视视线范围，降低了指路标志传递信息的可视认性及易读性，因此根据实际情况，本条文规定地点距离路段标志形式预告信息数目不宜超过4 个，如果在某些情况下必须超过这个信息数目时，应采用地点方向预告标志形式，而采用地点方向预告标志形式时，预告的信息数目也不宜超过6 条。*

4.2.11 指路标志系统的预告信息必须保持前后对应性：

1） 入口预告标志及入口地点、方向标志上出现过的预告信息，必须在一个出口的出口预告标志，出口标志，出口地点、方向预告标志上再次出现。

2) 路段地点方向预告标志上出现过的预告信息，必须在一个出口的出口预告标志、出口标志及出口地点方向预告标志上再次出现。



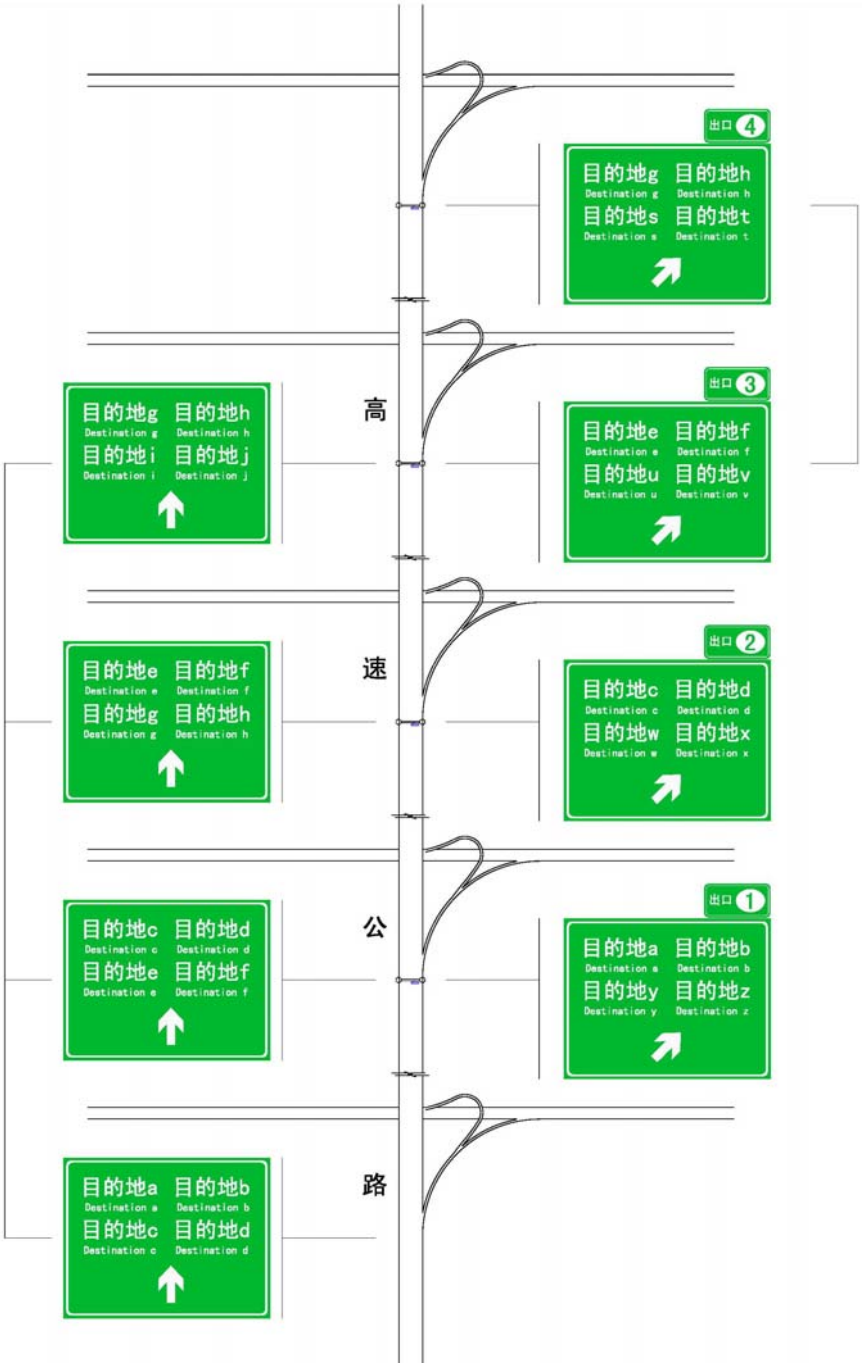
指路标志系统预告信息前后对应性设置示例

✧ *高速公路是全封闭、全立交及严格控制出入且专供汽车高速行驶的公路，驾驶员驾驶车辆是通过高速公路沿线及立交区域所属指路标志系统传递的信息选择适当的入口及目的出口进出高速公路，因此高速公路指路标志系统传递的信息不仅要保证其准确性，还要保持信息传递的前后对应性，高速公路才能起到正确、合理引导驾驶员快速到达所需到达有目的地。由于高速公路是全封闭式的，因此在入口预告标志上出现过的预告信息，必须在一个出口*

的出口预告标志及出口地点方向预告标志上再次出现，也就是说在进入高速公路入口时驾驶员看到过的预告信息，必须在一个出口的出口预告标志及出口地点方向预告标志上再次出现，不能出现信息丢失现象，导致驾驶员无法选择相应出口到达所需到达的目的地，虽然入口地点、方向标志及地点方向预告标志上出现的信息可能在入口预告标志也出现过，但部分入口地点、方向标志及地点方向预告标志上会有信息增加的情况，因此同样的也明确入口地点、方向标志或地点方向预告标志上出现过的预告信息，必须在一个出口的出口预告标志及出口地点方向预告标志上再次出现，本条文提出的相关规定，根本目的就是为了保证进入高速公路的车辆能够“进得来、出得去”。

4.2.12 指路标志系统传递的预告信息必须保持一定的连续性：

1） 地点、方向预告标志预告前方某出口将要到达的地点信息或道路信息，必须在到达该出口之前至少连续三个出口段（不宜超过五个）的地点方向地点方向预告标志上连续出现，不得中断。



地点方向预告标志传递信息连续性设置示例

✧ *由于高速公路上行驶车辆的车速较高，驾驶员阅读信息的时间受到一定限制，如果主线指路标志传递的信息不提前预告只出现一次或即使提前预告也只出现一次，由于驾车速度过度过快很容易导致驾驶员错过信息阅读，一旦错过了该驾驶员所想要阅读的信息，指路标志系统传递的信息就无法起到真*

正的准确引导作用，因此高速公路指路标志系统预告信息的传递应有一定的重复性并保持相应的连续性。

✧ *高速公路指路标志系统预告信息传递的连续性，一方面体现在地点方向预告标志预告信息时应不仅要保持一定的连续性，还要适当提前多个出口进行预告所需预告出口到达的地点信息或道路信息，本条文提出的规定具体是指当地点方向预告标志开始预告前方某出口将要到达的地点信息或道路信息，必须在到达该出口之前至少三个出口段（不宜超过五个）的地点方向预告标志上出现，并且在第一个出口段的出口预告标志上出现了该出口所要到达的地点信息或道路信息，必须在到达该出口前的连续的出口段地点方向预告标志上连续出现，不得中断。这里还涉及到出口所要到达的地点信息或道路信息在地点方向预告标志上出现时应提前至少三个出口的地点方向预告标志上出现，最多不宜超过五个。*

2） 地点、方向预告标志上最后一次出现的预告信息，必须在紧相连的第一个出口的出口预告标志上连续出现，不得中断。

3） 高速公路出口第一个出口预告标志上所出现的预告信息，必须在距出口2km、1km、500m、减速车道起点处连续设置的出口预告标志及出口地点、方向预告标志上连续出现，不得中断。

指路标志系统传递信息连续性设置示例

✧ *地点方向预告标志预告信息时保持一定连续性还体现：如果在地点方向预告标志上最后一次出现的预告信息，必须在紧相连的第一个出口预告标志上连续出现，不得中断，也就是说地点方向预告标志出现的预告信息不能突然丢失，即使是最后一次出现在地点方向预告标志上，必须有相应的出口预告标志来有效衔接不再在地点方向预告标志上出现的预告信息，保持相应的连续，本条文提出相应的明确规定。*

✧ *GB5768-1999 中条文 8.3.7 明确规定了高速公路出口预告标志的连续设置位*

置，因此这些连续设置的出口预告标志预告信息的传递也必须保持连续性，本条文提出了相应的具体规定，本条文规定有两个含义：其一是第一个出口预告标志上出现的所有预告信息必须在按 GB5768-1999 规定距出口 2km、1km、500m 及减速车道起点处连续设置的出口预告标志连续出现，其二是出口预告标志上出现的所有预告信息必须在出口地点方向预告标志上连续出现，连续出现时不得中断。

4.2.13 高速公路沿线有多个出口可到达同一地点时，应选择某方向到达该地点最短或最佳路线的一个出口预告该地点信息；高速公路沿线有多个出口途经同一重要区域时，应选择某方向到达最接近该重要区域中心的一个出口预告该重要区域信息，不宜多个出口重复预告该地点或该重要区域信息。

✧ *高速公路与高速公路之间、高速公路与其他等级道路之间形成了一个整体的道路网络系统，而高速公路线路形状也多种多样，从路网系统整体性来看，选择高速公路路线到达某一地点时，可能会出现沿线多个互通立交出口相衔接的道路都能到达该地点，如果所有可到达该地点出口均预告该地点信息，将给驾驶员带来信息传递的不确定性，容易引起误导，因此有必要针对高速公路沿线多个出口可到达同一地点或途经同一重要区域时，高速公路指路标志系统将如何预告这类信息具有重要意义的。基于对路网及驾驶员选择路线心理的分析，本条文提出规定的含义是：当高速公路沿线有多个出口可到达同一地点时，应选择某方向到达该地点最短或最佳路线的一个出口预告该地点信息，也就是说一个行驶方向仅能选择唯一一个出口的出口预告标志上出现该地点信息，不同行驶方向可能出现不在同一个出口的现象，也是正常的；而对于高速公路沿线有多个出口途经同一重要区域时，则仅应选择某方向到达最接近该重要区域中心的一个出口预告该地点信息，也就是说一个行驶方向仅能选择唯一一个最接近该重要区域中心出口的出口预告标志上出现该地点信息，不同行驶方向也将可能出现不在同一个出口的现象，也同样是正常的，不宜在多个出口上都重复预告该地点或该重要区域信息，避免引起不*

必要的误导。

4.3 牌面规格及信息排版

4.3.1 根据高速公路的设计车速，并参照表 2.2 及 GB5768-1999 附录 H 的有关规定合理确定指路标志的牌面规格，为使字体大小及牌面规格相对统一，建议采用表 4.1 和表 4.2 高速公路指路标志系统常用牌面规格推荐值。

表 4.1 高速公路指路标志常用牌面规格推荐值（单位：cm）

主线设计车速 / 指路标志类型	≥100（km/h）		＜100（km/h）	
	汉字高度	规格（宽×高）	汉字高度	规格（宽×高）
入口预告标志	40～50	600×350	40～50	500×300
入口地点方向标志		450×350		400×300
出口预告标志	60～70	600×390	50～60	500×330
出口标志				
出口地点方向标志	40～50	450×350	40～50	400×300
地点、方向预告标志	60～70	390×390	50～60	330×330
地点、距离标志	60～70	450×130n	50～60	370×110n
出口编号标志	40	200×100	40	180×92

注：1. n 代表预告地点距离信息的数量;

2. 下一出口预告标志、前方出口预告标志参照地点方向预告标志的尺寸。

表 4.2 高速公路编号标志常用牌面规格推荐值（单位：cm）

标志类型	字高			编号位数			
	“高速”	中文	编号	1 位	2 位	3 位	4 位
命名编号标志	50	60	70	330×300			
	10	20	45	125×120		145×120	170×120
出口编号标志	——	25	40	160×82		180×92	200×92

注：表中“高速”表示代表“国家高速”或“省高速”的字样，其字高为 50 时用于高速公路起点处，字高为 10 时用于沿线各互通式立交入口后。

✧ *由于高速公路设计行车速度主要有 120km/h、100km/h、80km/h 三个等级，针对实际运营的情况，将各等级高速公路指路标志系统牌面按≥100km/h 和＜100km/h 两个等级进行划分，根据本“指引”条文 2.2.2 高速公路体系指路标志传递信息汉字高度的选用标准，参照表 2.2 及 GB5768-1999 附录 H 有关高速公路指路标志示例形式，明确不同等级高速公路各类指路标志系统牌面的最常用的牌面规格，保证指路标志系统使用牌面规格的相对统一。*

4.3.2 采用全封闭、全立交、严格控制出入且按高速公路收费管理模式运营的快速路指路标志系统，其各类型指路标志牌面规格应按表 4.1 中＜100km/h 等级高速公路规定的指路标志牌面规格选用。

✧ *快速路设计行车速度一般为 80km/h 或 60km/h，基本比高速公路低一些，而本节明确了采用全封闭、全立交、严格控制出入且按高速公路收费管理模式运营的快速路预告地点信息指路标志系统的设置，也应参照本节提出的相关设置原则及标准，针对快速路的特点，本条文明确规定符合条件的快速路的各类型指路标志牌面规格应按表 4.1 中＜100km/h 等级高速公路所规定使用的指路标志牌面规格进行选用。*

4.3.3 高速公路指路标志系统各种类型指路标志牌面的高度规格建议采取表 4.1 的推荐值，宽度规格可根据预告信息的数目采用合适的尺寸，尽量保持为 10 整除（按 cm 计）的规格尺寸，但最小宽度不宜小于表 4.1 的规定。

标准宽度路段预告标志示例

加宽地点方向预告标志示例

✧ *考虑到不同高速公路辐射范围及承担交通功能不同的特点，不同高速公路指路标志系统传递信息的数目也各有差异，即使是同一高速公路上，不同出口或入口延伸服务功能也不一样，指路标志系统传递信息的数目也会不同，因此在选用高速公路沿线指路标志牌面规格时，可根据实际情况进行适当调整，但调整时必要符合本条文的明确规定：不同类型指路标志牌面高度规格宜严格符合表 4.1 规定的牌面高度，宽度规格可根据预告信息的数目及实际情况采用合适尺寸，如果信息数目较多时，标准规格牌面无法容纳，则根据信息数目的增加进行适当加宽，但加宽量尺寸大小尽量保持为 10 整除（按 cm 计）的规格，如果信息数目较少（可采用比基本牌面规格小的牌面传递信息）时，标准规格牌面也不宜进行缩窄，应采用表 4.1 规定的基本牌面规格，即最小宽度不宜小于表 4.1 的规定。*

4.3.4 高速公路沿线及立交区域范围内其他类型交通标志的牌面规格，宜按照表 4.1 的推荐值进行确定，确保全线指路标志系统牌面高度规格的相对统一。

✧ *为保证高速公路全线及所涉及区域设置的所有指路标志及其他类型方形标志牌面能够基本相一致，主要是体现在牌面高度规格应保持统一，本条文明确规定高速公路沿线及立交区域所属除预告地点信息指路标志以外的其他类型指路标志的牌面规格，也宜按照表 4.1 规定的基本规格进行确定，能够用基本规格牌面的就选用基本牌面规格尺寸，基本规格牌面不适应的，建议高度最好采用表 4.1 规定的高度规格，宽度尺寸可根据实际情况进行适当的加宽或缩窄。*

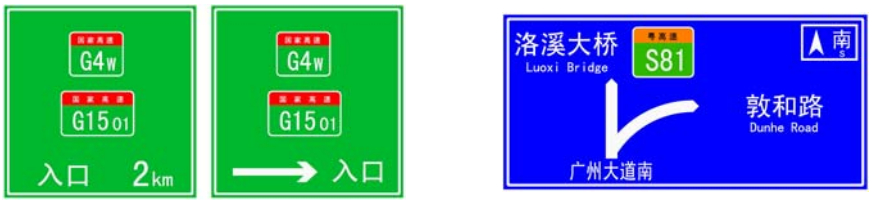
4.3.5 高速公路指路标志系统各类指路标志牌面的信息排版，宜按照 GB5768-1999 附录 H 有关高速公路指路标志示例排版格式，根据传递信息量及采用的实际牌面规格，合理排版图形符号及信息文字。

✧ *GB5768-1999 附录 H 已明确了高速公路各类指路标志牌面信息的排版格式，本条文规定本“指引”提出的高速公路预告地点信息指路标志系统的各类指*

路标志的牌面信息排版，也应按照国标规定的一些标准排版样式，并根据实际情况及牌面规格的使用情况，对图形符号及信息文字进行合理排版，当然国标明确规定的图形符号应严格按国标规定要求，不得随意更改。

4.3.6 高速公路编号作为指路标志的路线信息时，牌面大小（宽×高）应根据所在道路设置指路标志的牌面规格及采用编号长度加以确定，通常“国家高速”宜选用 10cm, 字母及编号高度宜选用 45cm, 中文高度宜选用 20cm，符合表 4.2 的规定。

表 4.2　常用高速公路编号牌面大小一览表（单位：cm）

编号长度		1 位	2 位	3 位	4 位
牌面大小（宽×高）	高速公路标志牌上有高速公路名时	125×120	125×120	145×120	170×120
	高速公路标志牌上无高速公路名	100×100	125×100	145×100	170×100
	一般城市标志牌上	70×70	85×70	100×70	125×70
标志示例					
	高速公路标志牌			一般城市标志牌	

✧ *对于高速公路入口引导标志传递信息牌面规格的采用GB5768-1999 没有作出明确规定，一般情况下，入口引导标志均结合所在道路指路标志进行设置入口引导信息的，基本不单独设置的，因此本条文根据国标示例信息文字及牌面图案的排版要求，按所在道路设置指路标志的实际牌规格及该指路标志采用的信息汉字高度，确定入口引导标志常用牌面的大小，供指路标志的设计及实施作为一种方便的参照引用，由于高速公路名称的不同，传递名称的信息文字数目也不一致，该牌面大小高度必须按本条文规定要求执行，但牌面*

宽度可根据传递信息文字数目的多少作适当加宽，但不宜缩窄牌面宽度。

4.3.7 在其他等级道路上设置的高速公路入口预告标志、且须与所在等级道路指路标志并行设置时，其牌面规格宜参照所在等级道路采用指路标志牌面规格的有关规定，选用合适的规格尺寸，保证高速公路入口预告标志与所在等级道路指路标志的协调统一。

✧ *高速公路入口预告标志一般设置在与高速公路相交道路上进入高速公路入口处位置，而相交道路指路标志的牌面规格使用具有明确的规定，为了保证所在等级道路指路标志的协调统一，特别是沿线指路标志牌面高度的统一，本条文明确规定：其他等级道路上设置预告地点信息的高速公路入口预告标志，且须与所在等级道路指路标志并行设置时，所设高速公路入口预告标志的牌面规格宜参照所在等级道路采用指路标志牌面规格的有关规定，选用合适的规格尺寸，牌面高度必须保持一致，宽度可根据实际情况及牌面规格相关规定的尺寸作适当的调整。*

4.4 指路标志的设置

4.4.1 高速公路入口预告标志和出口预告标志等类型指路标志的设置标准在GB5768-1999中已有明确规定，应严格按GB5768-1999的相关规定执行。

✧ *GB5768-1999中条文8.3.1及8.3.7已分别明确规定了高速公路入口预告标志和出口预告标志等类型指路标志的设置位置，此类指路标志的设置应严格按GB5768-1999的有关规定执行，本条文只是进一步明确国标规定，不再重复说明。*

4.4.2 入口地点方向标志应设于驶入匝道三角地带端部，出口标志及出口地点方向标志应设于驶出匝道三角地带端部。

✧ *GB5768-1999没有涉及有关入口地点、方向标志和出口地点方向预告标志的概念，也没有对此类指路标志的设置位置作相应规定，根据入口或出口地点方向预告标志的特点，此类指路标志适宜位于匝道的三角地端部，即能起到*

其所发挥的指示引导功能，因此本条文明确规定入口地点、方向标志应设于驶入匝道三角地带端部，出口地点方向预告标志应设于驶出匝道三角地带端部。

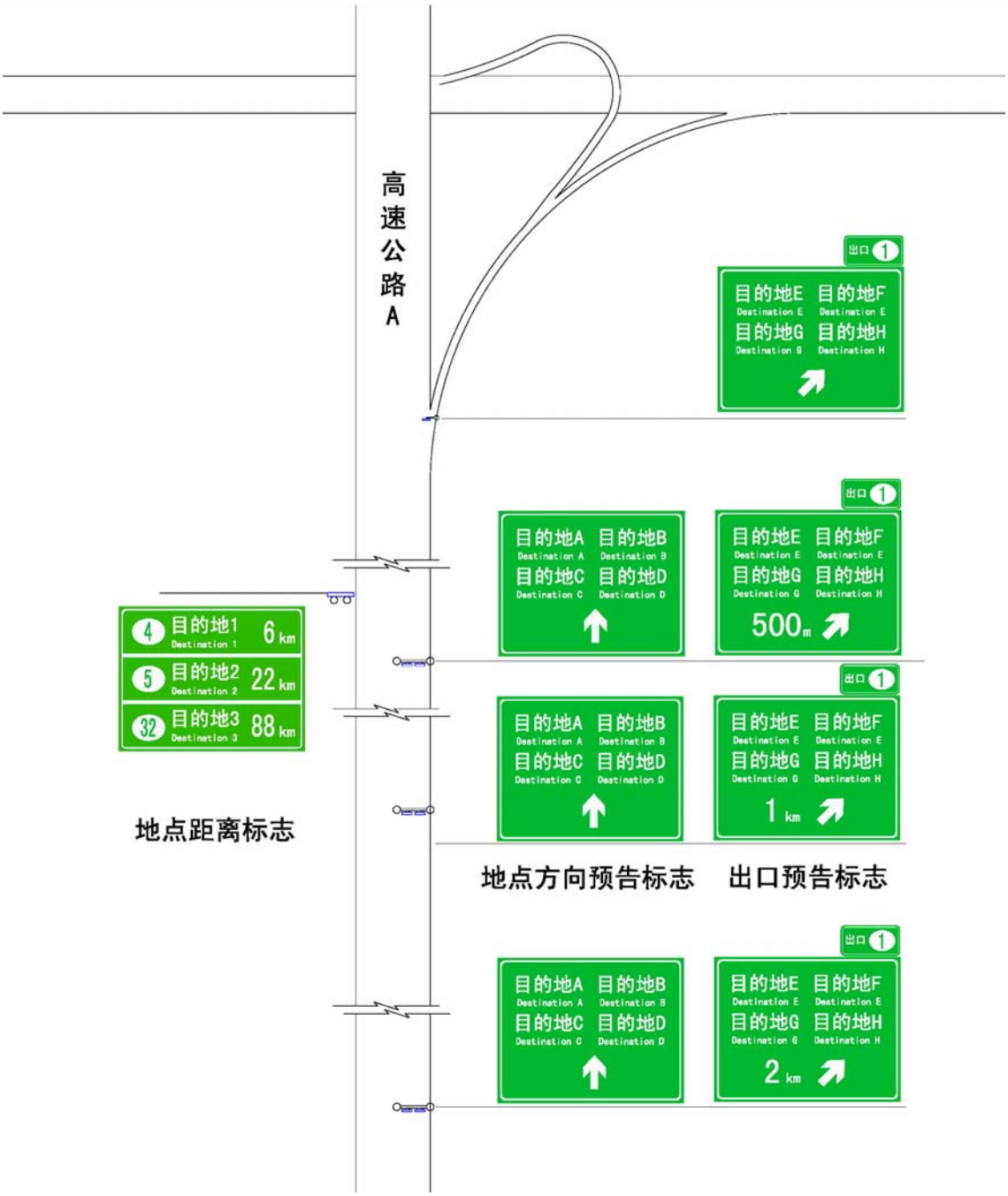
4.4.3 高速公路命名编号标志设于互通式立交的加速车道渐变段终点处，在新国标 GB5768 中已有明确规定，应严格按其相关规定执行。

✧ *新国标 GB5768（报批稿）明确规定了高速公路命名编号标志的设置方法，本指引参照其规定执行。*

4.4.4 高速公路地点距离标志和下一出口预告标志设于互通式立交的加速车道渐变段终点以后 1km 以上的合适位置处，地点距离标志与下一出口预告标志可不同时设置，若需同时设置时应相距 2km 以上，当与下一出口距离不大于 5km 时不宜设置。

✧ *新国标 GB5768（报批稿）明确规定了高速公路地点、距离标志和下一出口预告标志的设置位置，但没有规定两个标志同时使用的相关问题，本指引进行细化。由于新国标提出出口 3~5km 范围内设置前方出口预告标志，因此，本指引提出两出口距离 5km 及以内时不宜设置地点、距离标志和下一出口标志，考虑高速公路车速较快，标志设置过密影响路段的车速，因此，本指引建议路段上设置的同一类标志宜满足最小距离 2km 的要求。*

4.4.5 地点方向预告指路标志可结合下游出口前连续设置的出口预告标志和出口标志并排设置。地点距离路段预告指路标志设于高速公路沿线每经过一座互通立交之后，距入口加速车道终点 1～3Km 的路侧。



高速公路地点方向预告标志结合出口预告标志设置示例

✧ *本节提出的地点方向预告标志与 GB5768-1999 中条文 8.3.9 地点方向标志和 8.3.10 地点距离标志明确的概念是一致的，主要是设于高速公路沿线互通立交之间路段的适当位置，考虑到路段沿线同时也设有出口预告标志，为减少支撑方式设置过密，两者适宜相互结合设置。因此本条文提出了相应的明确规定，由于出口预告标志分别在 2km、1km、500m 及减速车道起点处连续设*

置，地点方向预告标志的设置也应体现一定的提前及连续，所以设置路段预告地点方向指路标志时，可结合下游出口前连续设置的出口预告标志的设置位置并行设置，不宜过多重复设置，这样设置在降低建设成本方面也有有所体现。而路段预告地点距离指路标志与路段预告地点方向指路标志的设置是有区别的，GB5768-1999 中条文 8.3.10 地点距离标志也有明确规定，即设于高速公路沿线每经过一座互通立交后的适当位置。

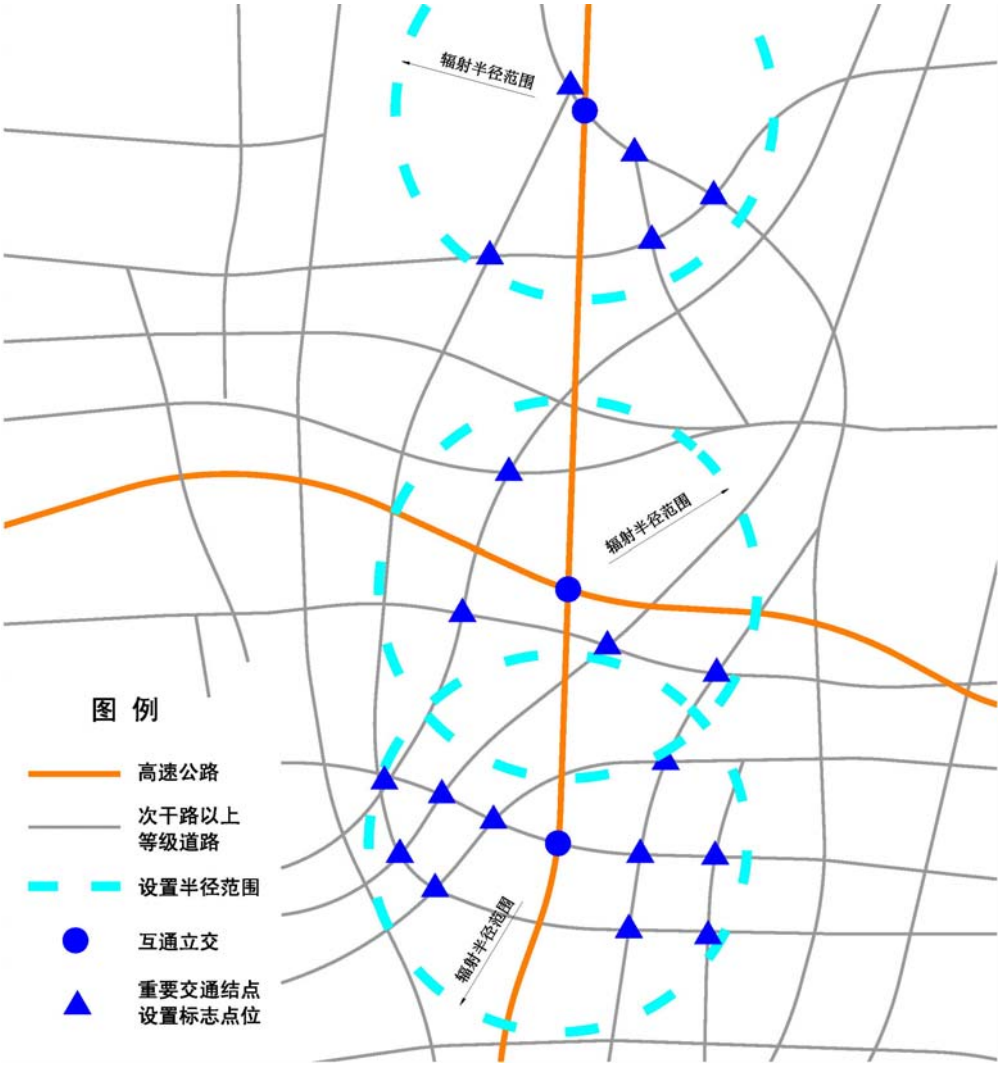
4.4.6 高速公路入口引导标志的设置，应根据高速公路服务的辐射吸引范围，在与高速公路沿线入口衔接的道路网络系统中，结合道路网络的布局特点及其指路标志的设置情况，系统设置相应的入口引导标志或入口引导信息：

✧ *市区范围内的高速公路不仅承担城际间长距离出行的交通功能，而且还承担出入城区境内交通的疏导功能，从城市交通整体角度考虑，其指路标志系统与城市道路指路标志系统相互依托，密切相连，因此通过与城市道路之间的良好衔接，合理、快速地将城区内的出境交通引至高速公路互通交立入口，是高速公路指路标志系统所应具有的引导性功能，因此将此类引导性功能的指路标志也作为高速公路指路标志系统组成的一部分，本“指引”中条文 4.1.3 已定义为为“高速公路入口引导标志”。结合高速公路入口引导标志特性，其应与城市道路指路标志系统作为一个整体进行综合考虑，在与高速公路相衔接城市道路网络的指路标志系统中系统设置高速公路入口引导标志，方便快捷地引导驾驶员找到高速公路入口，提高高速公路疏导功能及使用效率。*

1） 以高速公路沿线互通立交为中心向外辐射至少 2㎞ 半径范围内，次干路以上等级相互衔接道路网络体系中的道路沿线及重要交通结点，应系统设置相应的入口引导标志。

✧ *高速公路的辐射服务及吸引范围是有限的，系统设置其入口引导标志时，也应考虑在与之相衔接的道路网络系统中一定范围内进行，才能发挥整体道路网络系统的使用效率。结合高速公路一般服务功能的特点，根据现状广州市某些高速公路入口引导标志设置情况的反映效果，本条文认为将入口引导标*

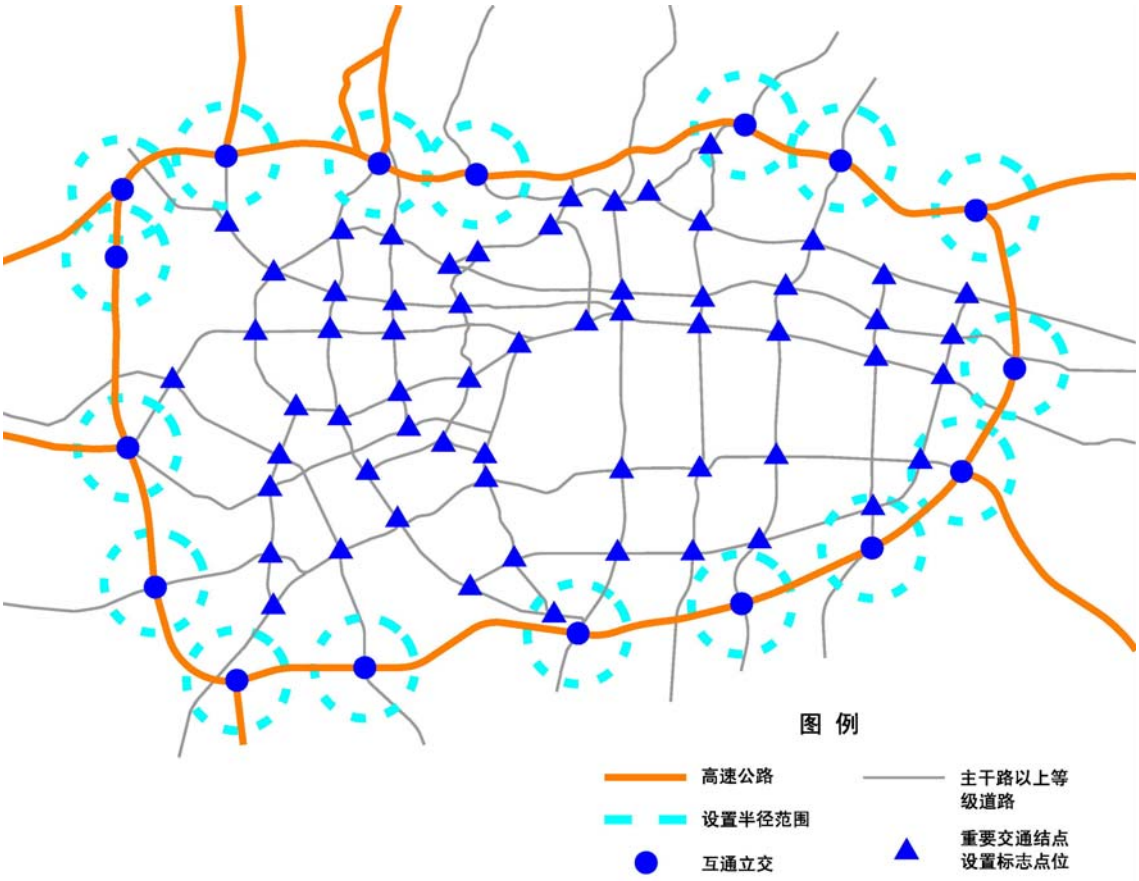
志的系统设置范围界定为以高速公路沿线互通立交为中心向外辐射 2000m 半径吸引范围是比较合适的，而与高速公路相衔接的都是次干路等级以上的道路体系，因此在所界定范围内的次干路以上等级道路网络体系中的道路沿线及重要交通结点上，结合城市道路指路标志系统的设置情况，系统设置相应的入口引导标志。



辐射半径吸引范围内高速公路入口引导标志设置示例

2） 承担过境交通及城区出入境交通联系的环状高速公路，除上述 1）条文规定吸引范围内系统设置入口引导标志外，环状高速公路环形范围内衔接高速公路入口主次干路沿线及其延伸相连接的主干路以上等级道路网络体系中

的道路沿线及重要交通结点，应系统设置相应的入口引导标志。



环状高速公路入口引导标志设置示例

✧ *对于市区范围内承担过境交通及城区出入境交通联系的环状高速公路体系，其辐射服务吸引范围不仅包括沿线互通立交衔接一定范围，还包括环状高速公路线路以内所包围的范围，因此在考虑设置此类环状高速公路体系入口引导标志时，除在第一条规定的辐射半径吸引范围内系统设置入口引导标志外，还需在环状高速公路环形线路所包括的范围内，与高速公路入口所衔接的主次干路沿线、及与其延伸相连接的主干路以上等级道路网络体系中的道路沿线及重要交通结点，结合城市道路指路标志系统的设置情况，系统设置相应的入口引导标志。*

3) 上述 1)、2)条文所规定吸引范围内道路沿线及其与重要交通结点间系统设置的高速公路入口引导标志，确定设置位置时应保证信息传递的连续性，

不得中断。

✧ *虽然上述1)、2)条文均已明确一定范围内要系统设置高速公路入口引导标志，保证了入口引导标志传递信息的系统性，但在设置时，还应考虑系统设置的指路标志传递信息的连续性问题，因此有必要明确规定在所规定吸引范围内道路沿线及其与重要交通结点间系统设置的高速公路入口引导标志，确定设置位置时，应保证高速公路入口引导信息传递的连续性。*

4.5 支撑方式选用

4.5.1 入口预告标志宜采用L型或F型悬臂式。

✧ *本条文仅针对多数情况下的使用习惯，在实际实施过程中，需要根据现场实际，因地制宜选用合适的支撑方式。*

4.5.2 高速公路命名编号标志宜采用单柱式或F型悬臂式。

✧ *根据高速公路命名编号标志的牌面大小，规定入口预告标志适宜采用单柱式或F型悬臂式，在实际实施过程中，需要根据现场实际，因地制宜选用合适的支撑方式。*

4.5.3 地点距离标志和下一出口预告标志、前方出口预告标志宜采用双柱式。

✧ *地点、距离预告标志、下一出口预告标志和前方出口预告标志一般是路侧设置，因此多数情况下使用双柱式，在实际实施过程中，需要根据现场实际，因地制宜选用合适的支撑方式。*

4.5.4 出口预告标志设置在主线路段上宜采用门式或L型悬臂式，设置在出口分岔三角端部可采用双柱式等。

✧ *本条文仅针对多数情况下的使用习惯，在实际实施过程中，也需要根据现场实际，因地制宜选用合适的支撑方式。*

4.5.3 入口地点方向标志、出口地点方向标志均设置在互通立交内的分岔三角端部，可采用T型悬臂式、门式等。

✧ *入口地点、方向标志、出口地点方向预告标志一般设于匝道三角端部，从现状实际使用情况来看，两类指路标志一般都是采用T 型悬臂式，因此本条文仅针对多数情况下的使用习惯，规定此两类指路标志适宜采用T 型悬臂式，在实际实施过程中，也需要根据现场实际，因地制宜选用合适的支撑方式。*

4.5.4 地点方向预告标志可与出口标志并排设置，在主线路段上采用门式，在出口分岔三角端部可采用 T 型悬臂式、门式等。

✧ *本条文仅针对多数情况下的使用习惯，在实际实施过程中，也需要根据现场实际，因地制宜选用合适的支撑方式。*

4.5.5 入口引导标志应结合城市道路指路标志进行设置，宜按城市道路的标准选用合适的支撑方式。

✧ *由于入口预告标志仅反映高速公路名称信息，在城市道路指路标志较密集的路段没有必要单独进行设置，应结合与高速公路相衔接道路体系指路标志的设置情况，设置相应的入口引导标志，因此本条文没有明确规定该类型入口引导标志适宜采用的支撑方式，但明确入口引导标志支撑的选用，应根据现场实际，结合城市道路指路标志设置情况因地制宜选用合适的支撑方式。*

5. 快速路指路标志的设置

5.1 适用范围及标志类型

5.1.1 适用于广州市区范围内快速路沿线及立交区域所属指路标志系统的设置，所称快速路必须是严格按快速路工程技术标准规划建设的快速路，包括设辅路或不设辅路的快速路、环状或放射状高架快速路等标准形式的快速路，例如广园快速路、内环路（牌面特例采用蓝底）等。

✧ *GB5768-1999 只明确了一般道路指路标志和高速公路指路标志的设置原则及标准，但没有涉及快速路指路标志的设置原则，而城市道路体系中，快速路具有非常重要的交通疏导功能，为城市内部的长距离、快速出行服务，解决城市内部各跨组团主要分区之间的交通出行问题，其指路标志系统传递信息及设置的特点与主干路、次干路等一般城市道路具有较大的区别，故快速路指路标志的设置原则及标准不能简单地套用 GB5768-1999 中条文 8.2 有关一般道路指路标志的设置规定，本节标准就是针对快速路的特点，提出其指路标志系统设置的具体规定。*

✧ *本条文明确规定广州市区范围内快速路（包括各种环状高架快速路、放射状高架快速路、设辅路和不设辅路标准快速路等形式）沿线及立交区域所属指路标志系统设置应符合本节提出的设置原则及标准，同时明确本节所指快速路必须是严格意义上的快速路，即严格按快速路工程技术标准规划建设，城市道路体系中设有中央分隔带，具有四条以上机动车道，全部或部分采用立体交叉与控制出入，供汽车以较高速度行驶的道路。此外还明确本节提出的设置原则及标准还考虑到了不同形状快速路指路标志系统传递信息的不同，环状高架快速路、放射状高架快速路、设辅路和不设辅路标准快速路等各种不同形状快速路体系指路标志系统的设置也属于本节所明确快速路范围内。*

5.1.2 采用全封闭、全立交、严格控制出入且按高速公路收费管理模式运营的快速路（例如华南快速、南沙港快速等），其指路标志系统的设置应按照本“指引”中“4 高速公路（含封闭式快速路）指路标志的设置”有关规定执行。

✧ *广州市存在华南快速、南沙港快速、新光快速等比较特殊的快速路类型，这类快速路是按快速路工程技术标准建设且采用全封闭、全立交、严格控制出入但实行高速公路运营管理模式的快速路体系，这类封闭式快速路与一般快速路的性质及使用功能存在很大区别，基本接近高速公路体系，本条文明确规定这类快速路体系指路标志系统的设置应列入本“指引”第4 章关于“高速公路（含封闭式快速路）指路标志设置的相关规定”所明确的适用范围中，本节设置原则及标准不适用于此类快速路指路标志系统的设置。*

5.1.3 未严格按快速路工程技术标准规划建设且全线基本实行平交出入控制、交通功能等级基本接近交通性主干路的快速路，其指路标志系统的设置应按照本“指引”中“6 一般城市道路指路标志的设置”有关交通性主干路指路标志系统设置原则及标准的规定执行。

✧ *广州市城市道路网络系统中还存在一类未严格按快速路工程技术标准规划建设的快速路，但广州市道路网规划一直界定为快速路体系类型（目前有黄埔大道、广州大道等），此类快速路的特点主要体现在全线交叉基本实行平交（少数实行立体交叉）且不严格控制出入，其交通功能的等级基本接近交通性主干路，而且也没有设置主辅车道分隔带，行车条件完全达不到标准快速路所能提供的道路条件，由于此类快速路实际承担的交通疏导功能是低于标准快速路的，因此其指路标志系统的设置不宜按本节提出的设置原则及标准执行，根据此类快速路实际承担交通功能的特点，规定此类快速路指路标志系统的设置应按照本“指引”中“6 一般城市道路指路标志的设置”有关交通性主干路指路标志系统设置原则及标准的规定执行。*

5.1.4 快速路指路标志必须成套设置，沿线及立交区域所属整套指路标志系统按

使用功能主要分为四种类型：

1） 入口引导标志：指快速路入口邻近一定范围内道路网络系统中，在与快速路入口相衔接道路上设置的引导车辆到达快速路入口的指路标志。

2) 入口预告标志：指在快速路入口前约 500m 范围内设置的预告快速路名称、入口方向及可到达地点或道路信息的指路标志。

入口引导标志示例

入口预告标志示例

3） 地点方向预告标志：指在主线路段上设置的预告前行方向可到达道路或地点信息的指路标志。

地点方向预告标志示例

出口预告标志示例

4） 出口预告标志：指在出口匝道前 500m、200m、减速车道起点及出口分岔处设置的预告该出口名称、可到达道路或地点信息的指路标志，条件允许可增加前置预告距离。快速路出口为互通立交时，宜增加立交图形指引方向。快速路左出口标志版式参照高速公路条文（4.1.4）。

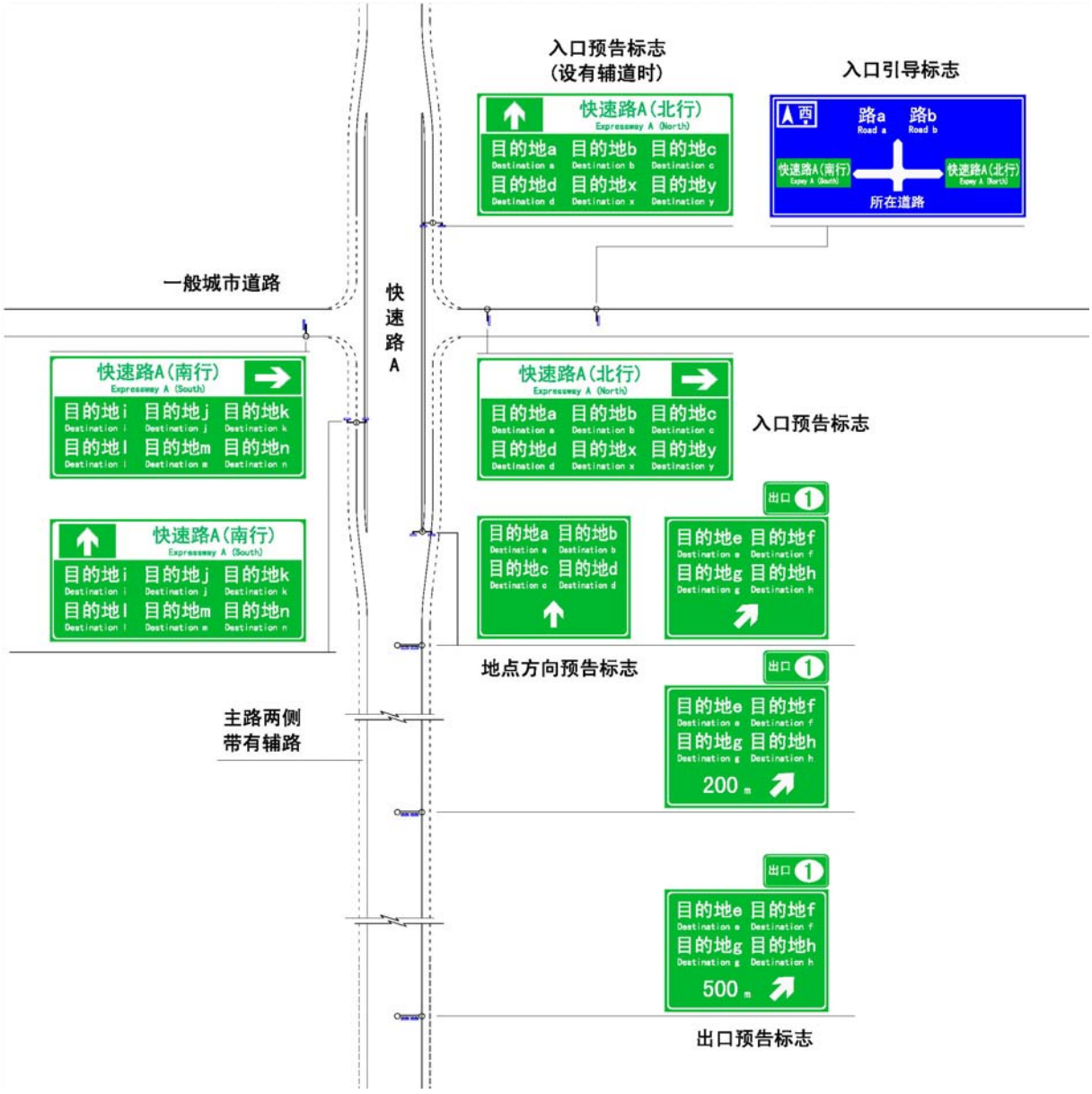
出口预告标志示例

出口预告标志示例

出口预告标志示例（立交）

地点距离标志

5） 地点距离标志：设置在快速路路段的合适位置处，用于预告前方所要经过的重要信息名称和距离，可结合出口编号使用。



快速路整套指路标志系统设置示例

- *快速路的工程技术标准、配套服务设施的完善程度及使用功能等级虽比高速公路要低一些，从整体上来看，快速路的运行方式很接近高速公路体系，快速路指路标志系统的设置与高速公路指路标志系统的设置很相似，考虑到GB5768-1999 没有界定快速路指路标志类型，因此本节参照高速公路指路标志系统的分类及设置原则，针对快速路体系的运行特点，提出快速路指路标志系统的分类及其相应的设置原则和标准。考虑到快速路与高速公路的相似性，快速路各类型指路标志在牌面信息排版格式方面，本“指引”明确提出参照GB5768-1999 附录H 所明确的高速公路各类指路标志牌面信息的排版格式是比较适宜的，因此本节采用示范的各类指路标志图例，基本与高速公路各类指路标志相似。*
- *为便于制定实施标准，本条文对快速路沿线及立交区域所属指路标志系统进行统一分类，根据所设置位置、各类型指路标志传递信息的特点及引导功能的不同，参照本“指引”中条文 4.1.3 有关高速公路指路标志系统的分类特点，将快速路沿线及立交区域所属指路标志系统主要划分为入口引导标志、入口预告标志、出口预告标志及地点方向预告标志四种类型，称为快速路体系中的“主指路标志”，并对四类指路标志作了明确定义，其含义与高速公路相似类型指路标志的含义基本相近的。同时还明确要从整体上考虑快速路各类指路标志的设置，也就是说应按成套系统的进行设置。*
- *快速路作为城市道路网络体系的一个重要组成部分，承担城市内部各组团分区间及跨分区间交通出行的疏导功能，从城市交通整体角度考虑，其指路标志系统是整个城市道路网络体系中指路标志系统一部分，与一般城市道路指路标志系统是密切相连的，因此做好快速路体系与一般城市道路体系之间的良好衔接，有效提高整个道路网络系统的效率，也是快速路指路标志系统所应体现引导作用，本条文将此类具有引导作用的指路标志称为“快速路入口引导标志”：指快速路入口邻近一定范围内道路网络系统中，在与快速路入口相衔接道路上设置的引导车辆到达快速路入口的指路标志。*

✧ *本条文对入口预告标志、出口预告标志及地点方向预告标志等各类型指路标志的定义也作了明确的说明，其中出口预告标志与高速公路出口预告标志存在一定的区别，考虑快速路上车辆行车速度要比高速公路上的低，而且其交叉口间距也相对高速公路互通立交间距要短一些，因此提前设置出口预告标志时距出口匝道的距离仅按500m、200m及减速车道起点处的间隔进行设置，没有必要象高速公路出口预告标志的提前设置距离要达到2km、1km、500m这个级别。*

5.1.5 设有互通立交的快速路指路标志系统还应包括入口地点方向标志和出口地点方向预告标志两类，可参照高速公路匝道指路标志的设置方式进行设置：

1） 入口地点方向标志：指在入口匝道分岔口处设置的预告道路或地点信息的指路标志。

入口地点、方向标志示例

2） 出口地点方向预告标志：指在出口匝道分岔口处设置的指示该出口可到达道路或地点信息的指路标志。

出口地点方向预告标志示例

✧ *沿线设有互通立交的快速路体系，其指路标志系统中还包括入口地点、方向标志和出口地点方向预告标志两种类型，因为驶进入口匝道后会有分岔点需*

要指明去往主线两个不同方向的标志，同样驶进出口匝道后也会有分岔点需要指明去往被交道路的两个不同方向的标志。这两类标志与高速公路互通立交设置的入（出）口匝道指路标志的性质基本一致，因此快速路体系的匝道指路标志是可以参照高速公路匝道指路标志的设置方式进行设置的，本条文明确了入口地点、方向标志和出口地点方向预告标志的概念，两类匝道指路标志的信息内容组成是基于入口或出口预告标志传递的信息，版面空间允许的情况下也可适当增加。

5.2 信息选取设置

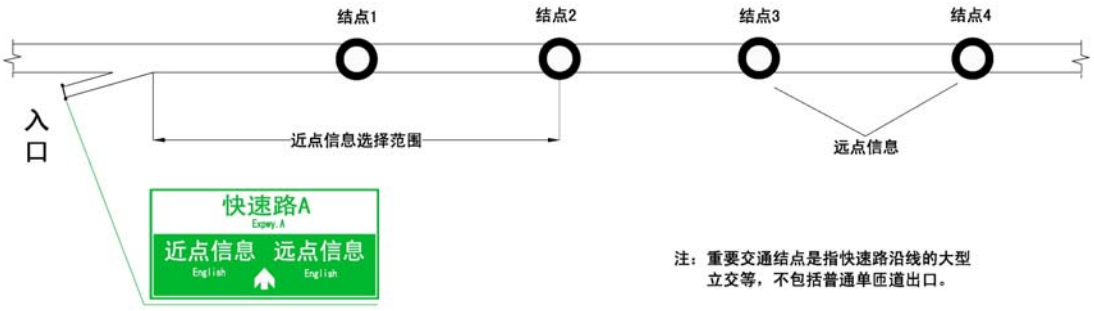
5.2.1 快速路指路标志传递信息应根据信息分类体系，按照“同类为主”原则选用，其传递的信息以 II 类信息为主，即快速路、主干路、重要交通结点、重要地点等信息，再结合周边实际情况选取传递 I 类和 III 类信息，按信息重要程度进行筛选。

✧ *由于快速路为城市内部长距离、快速出行服务，具有非常重要的交通疏导功能，其指路标志系统传递的信息应以市区交通要道、重要交通结点等信息为主，即 II 类信息，信息分类体系及选取详见本“指引”条文第 3.3 条。*

5.2.2 入口预告标志预告的信息数目不宜超过 6 条，预告的信息内容应符合下列要求：

1） 标明快速路名称及行驶方向箭头。

2） 应采用远近相结合方式，远点信息选择前行方向第三或第四个重要交通结点出口预告标志上所出现的 II 类或Ⅰ类信息，近点信息主要选择邻近两个重要交通结点范围内出口预告标志上所出现的 II 类或Ⅰ类信息。



入口预告标志信息选择设置示意图

✧ *根据入口预告标志牌面传递信息排版格式，入口预告标志传递的信息内容中应包括快速路自身的名称，广州市现状城市道路体系指路标志系统传递信息内容的特点主要体现在：一般城市道路指路标志传递信息类别主要以道路信息为主，很少预告或指示地点信息，几乎没有预告重点公建及旅游区等信息；快速路指路标志传递信息类别既有地点信息也有道路信息，极少情况下预告重点公建及旅游区等信息。基于快速路指路标志传递信息类别特点，根据快速路所承担城市交通功能的服务范围，入口预告标志传递的信息内容应包括道路和地点信息，预告的道路和地点宜远近相互结合，根据快速路出入口分布特性，入口预告标志传递的信息主要是除该入口所在出口外下游沿线 2~4 个出口可到达的道路或地点信息 4～6 条，同时传递信息的总量不能超过 6 条，如果出口到达的道路或地点信息数目超过6 条时，有必要按信息的重要程度进行筛选。*

5.2.3 出口预告标志预告的信息数目不宜超过 4 条，预告的信息内容应符合下列要求：

✧ *出口预告标志设置在快速路主线上，车速比较高，按照快速路出口预告标志采用汉字高度，结合出口预告标志规定牌面规格大小的使用情况，出口预告标志上传递的信息数目最多为4 条。*

1） 出口编号、出口距离或方向指示：(a)放射状快速路自零桩号开始计算按沿线出口排列的顺序用阿拉伯数字（1，2，3……）进行编号。(b)环状快速

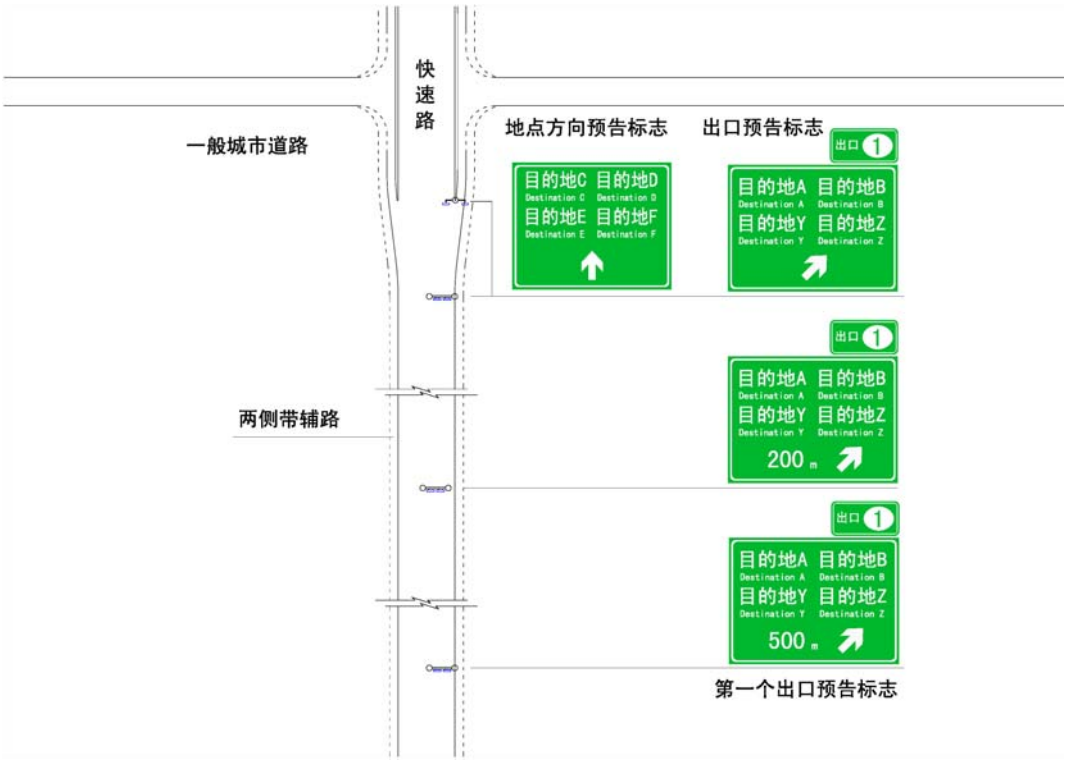
路主线逆时针方向定义为 A 线，顺时针方向定义为 B 线（入口预告标志也应分别标明 A 线、B 线，以区别主线两个不同行驶方向）；沿线出口编码，A 线以标志性出口（或零桩号）为起点，按逆时针方向编排；B 线以同一标志性出口（或零桩号）为起点，按顺时针方向编排，A、B 线均按车辆行驶方向根据沿线出口排列的顺序用阿拉伯数字（1，2，3……）进行编码。

✧ *参照高速公路出口预告标志编号原则，本条文明确快速路出口预告标志也应进行编号，牌面信息中应注明出口编号、出口距离或方向指示，考虑到快速路车速及交叉口间距都比高速公路小，在参照高速公路出口预告标志编号原则的基础上，快速路出口预告标志设置出口距离的间隔规定为 500m、200m 及减速车道起点处，同样地，对快速路沿线出口进行系统编号具有非常重要的意义，参阅本“指引”中条文 4.2.5 条文详细说明，本节不再重复。关于快速路出口编号原则，本条文是这样规定的：自快速路零桩号开始计算，按沿线出口排列的顺序用阿拉伯数字（1，2，3……）进行编号；环状快速路按顺时针以及逆时针方向自零桩号开始计算，按行驶方向沿线出口排列的顺序用阿拉伯数字（1，2，3……）进行编号，并且两个方向用A、B 线区分。*

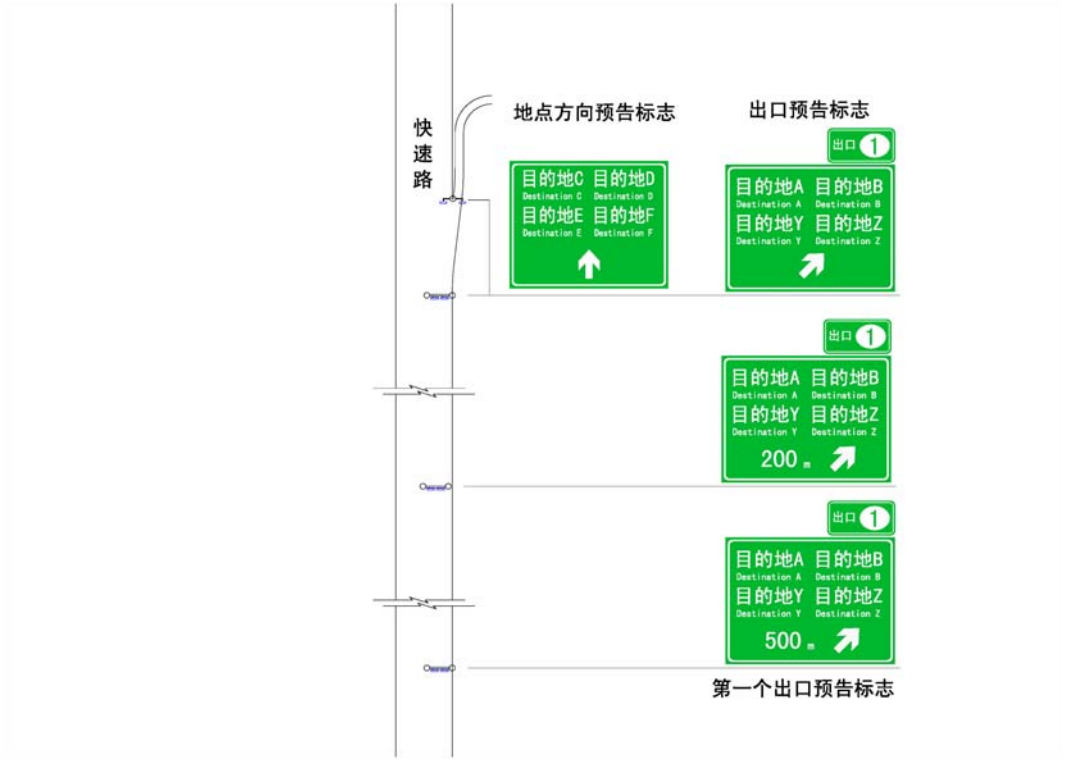
2） 一般出口即通过下匝道或上跨式与其他道路相交，其出口预告标志选择该出口直接到达或可到达的道路信息或地点信息 2～4 条。

✧ *一般出口即是城市快速路通常设置的出口形式，主要有主线上跨式，通过设置出口匝道与一般道路连接，采取在桥下设置平面交叉口的形式，另一种是高架式快速路，直接设置下匝道与地面的一般道路连接。一般出口的指路标志采用前后统一预告方式，对驶入出口匝道后不同去向的信息不加以区分。*

✧ *条文所明确出口预告标志传递的信息内容及信息数目总量的限定是针对该出口直接到达的地点信息或道路信息、以及与出口直达道路相衔接的重要道路信息或出口直达道路终点到达的重要地点信息等，而不包括出口编号、出口距离的显示信息数在内，所规定预告信息数目的总和是不宜超过4 条。*



一般出口（上跨式）预告标志设置示意图

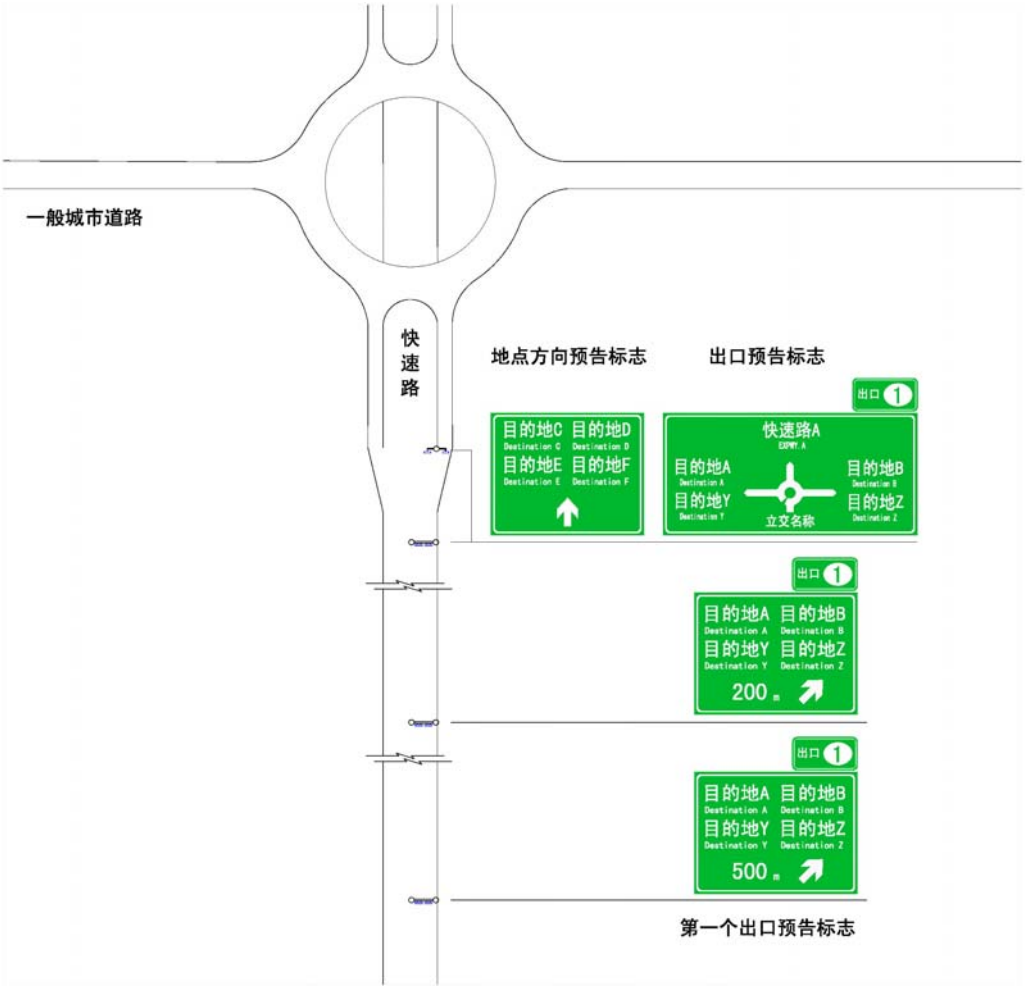


一般出口（下匝道）预告标志设置示意图

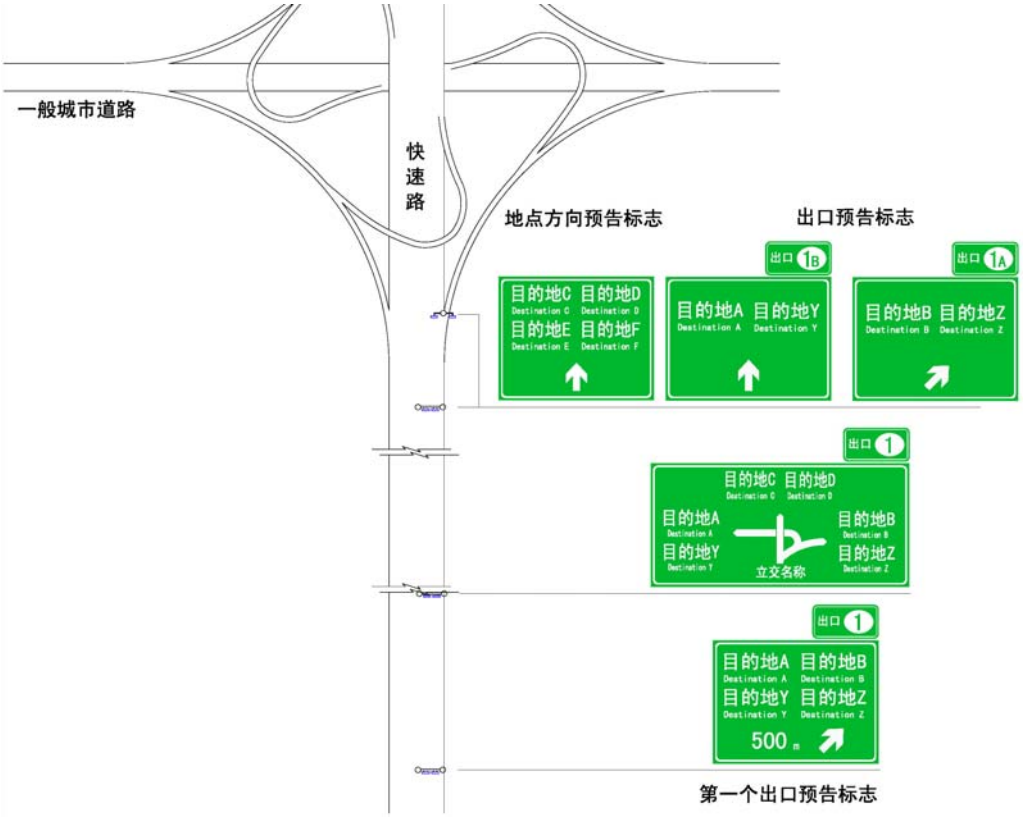
3） 立交出口即通过互通立交与其他道路连通，其出口预告标志应增加立交图形指引方向，指示信息选取该出口直接到达或可到达的道路信息或地点信

息 2～4 条。

✧ *除上述一般出口外，城市快速路也经常设置互通式立交与一般城市道路连接，为了让驾驶员提前知道驶出匝道后的行驶方向，有效引导各定向匝道的交通流，应对各定向匝道的去向提前给出明确指示，因此需要提前设置标注立交图案的预告标志，指引各方向车流。常见的有主线下穿式转盘立交，这种出口需要在匝道口处或之前设置立交图案预告标志，对之前所预告的信息分方向预告。对于形式比较复杂的立交，如苜蓿叶式等，立交图案预告标志应提前到约 200m 处开始预告，并且在匝道出口处也应按方向进行预告。*



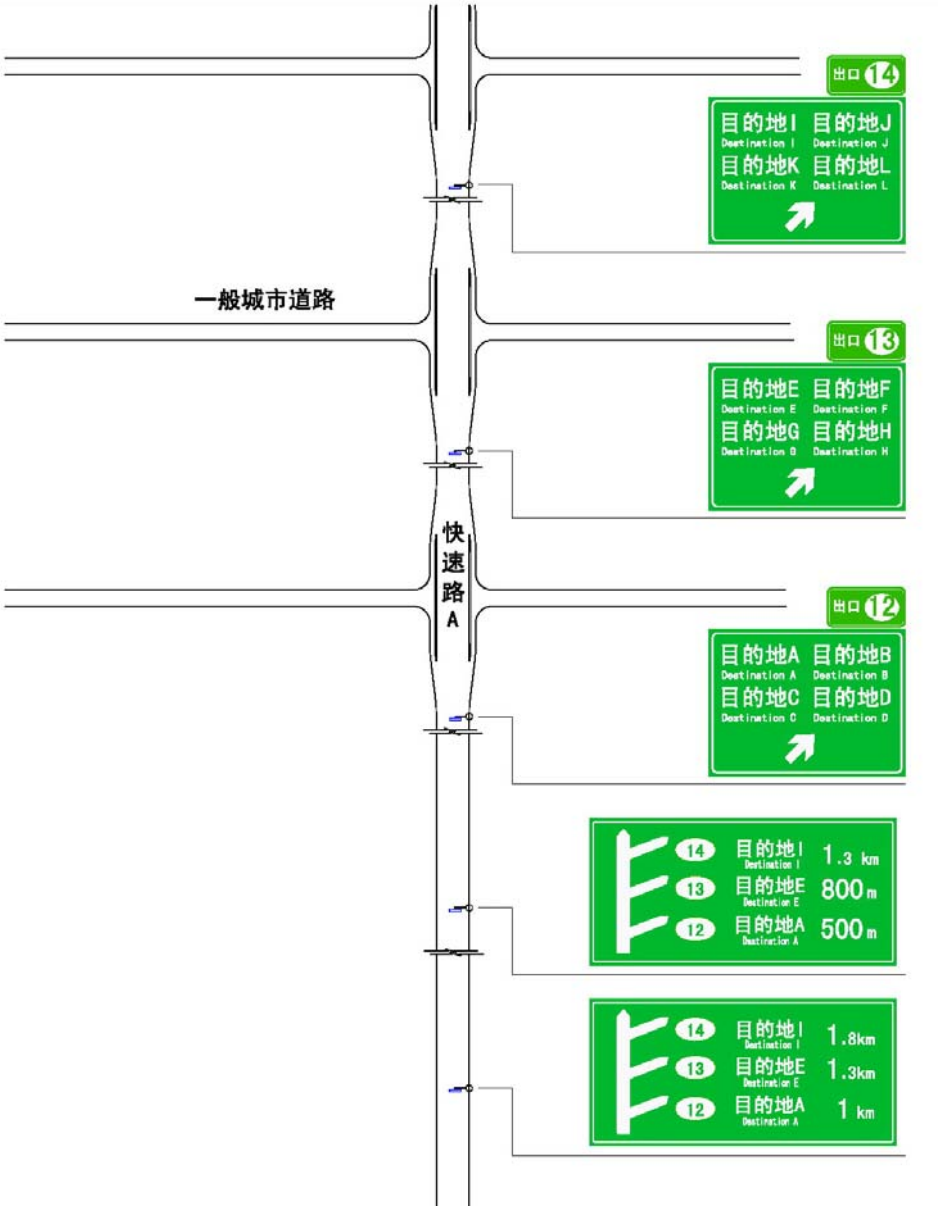
立交出口预告标志设置示意图 1



立交出口预告标志设置示意图 2

4） 当相邻出口之间的距离小于 500m 时，在第一个出口前 500m～1km 增设近距离多出口预告标志，利用形象的指示版式，配合出口编码，提前预告前方二～三个近距离连续出口的主要信息。

✧ *城市快路布设在城市中心区时，受地形、城市建筑物等先天条件的限制，或者需要与众多的城市一般道路相连接，因此快速路的出口有时会分布比较密集，如内环路北段就有在 500 米范围内连续设置三个出口的情况。这种情况下，由于相邻出口之间的距离过小，根本没有足够的提前距离设置预告标志单独预告每一个出口，因此需要在近距离连续多出口前的路段上，提前统一预告前方多个出口的信息，让驾驶员提前了解前方多个出口的分布情况。*



近距离多出口预告标志设置示意图

5.2.4 入口地点方向标志按主线两个不同行驶方向分向预告该入口预告标志上曾出现过的预告信息，且标示行驶方向，牌面空间允许条件下，各方向可适当增加预告信息 1~2 条，但每个方向指路标志预告的信息数目不宜超过 4 条。

✧ *入口地点、方向标志是在其他道路上进入快速路入口匝道后在匝道分岔口处设置的预告地点方向信息的指路标志，其预告信息的功能可看成入口预告标志预告信息的延续，因此，入口地点、方向标志分方向预告该入口进行快速*

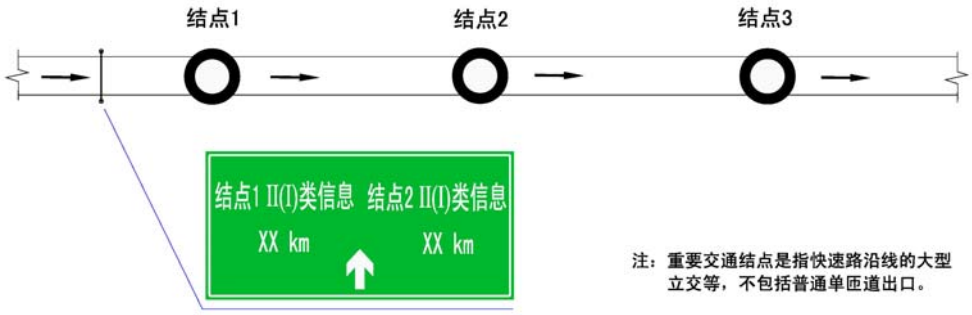
路不同方向的下游出口将要到达的地点或道路信息，因此入口地点、方向标志分方向预告的信息应包括该入口预告标志上所出现过的所有预告信息，考虑到入口预告标志上预告信息数目的有限，若入口地点、方向标志牌面空间允许的条件下，各方向的入口地点、方向标志上可适当增加预告信息 1~2 条，根据入口地点、方向标志应采用汉字高度及使用牌面规格大小规定的情况，每个入口地点、方向标志预告的信息数目均不宜超过 4 条。总体来说，由于快速路出入口很少采用互通立交形式，入（出）口匝道指路标志的设置相对较少，本条文只针对可设入口地点、方向标志的情况作出相应的规定。

5.2.5 出口地点方向预告标志按驶出主线后的不同行驶方向分向预告该出口预告标志上曾出现过的预告信息，且标示行驶方向，牌面空间允许条件下，各方向可适当增加预告信息 1~2 条，但每个方向指路标志预告的信息数目不宜超过 4 条。

✧ *出口地点方向预告标志是指驶出主线后在出口匝道上分岔口处设置的预告地点方向信息的指路标志，其预告信息的功能可看成出口预告标志预告信息的延续，因此，出口地点方向预告标志分方向预告该出口不同方向将要到达的地点或道路信息，因此出口地点方向预告标志分方向预告的信息应包括该出口预告标志上所出现过的所有预告信息，考虑到出口预告标志上预告信息数目的有限，若出口地点方向预告标志牌面空间允许的条件下，各方向的出口地点方向预告标志上可适当增加预告信息 1~2 条，根据出口地点方向预告标志应采用汉字高度及使用牌面规格大小规定的情况，每个出口地点方向预告标志预告的信息数目均不宜超过 4 条。总体来说，由于快速路出入口很少采用互通立交形式，入（出）口匝道指路标志的设置相对较少，本条文只针对可设出口地点方向预告标志的情况作出相应的规定。*

5.2.6 地点方向预告标志预告的信息数目不宜超过 4 条，预告的信息内容应符合下列要求：选择两个重要交通结点之间合理设置地点方向预告标志，其预告信息应从前行方向第一个或第二个重要交通结点出口预告标志上出现的

II 类或Ⅰ类信息中选择，并应标明相应提前的距离信息，使指路信息更加明确。



地点方向预告标志信息选择设置示意图

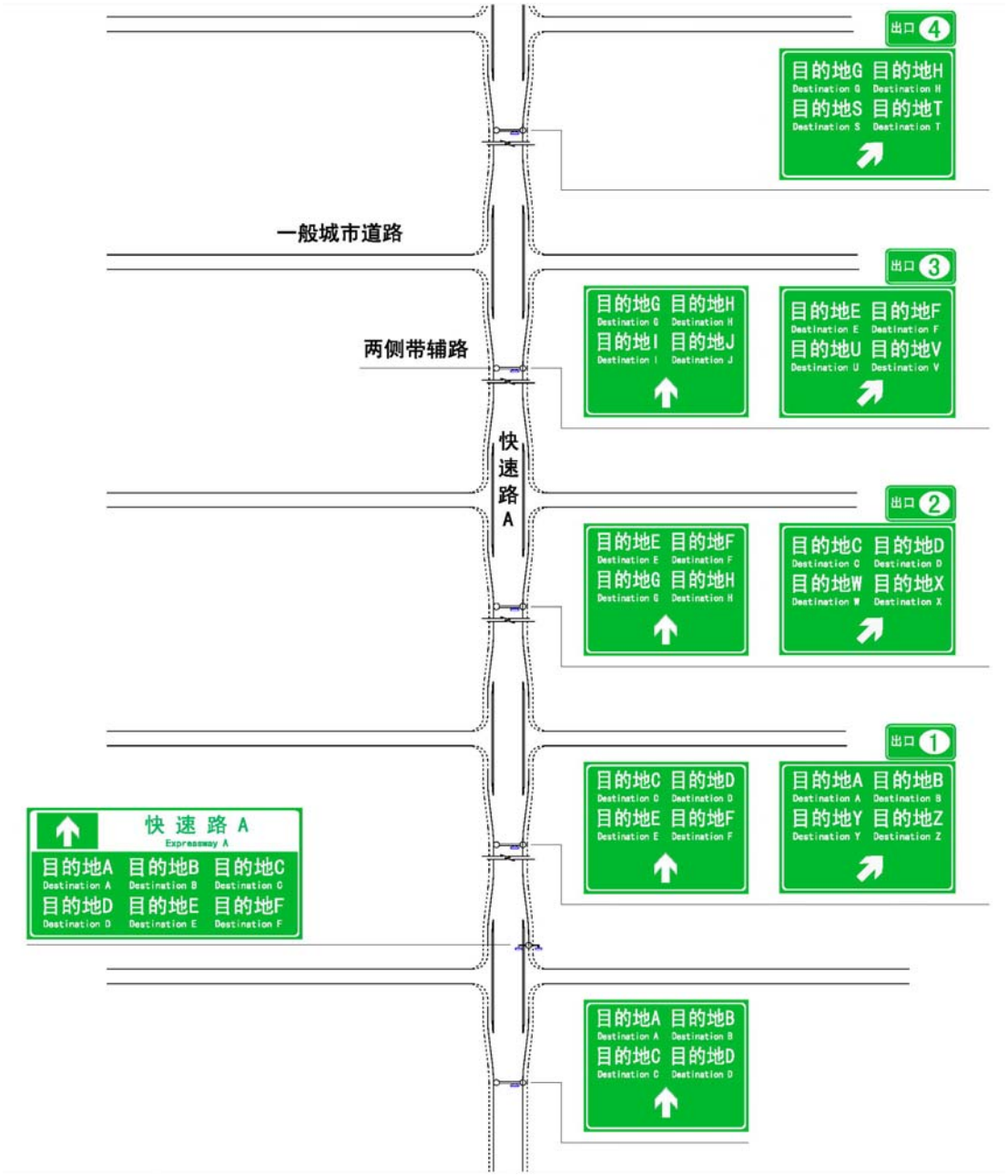
✧ *地点方向预告标志设置在快速路主线上，车速相对较高，按照快速路指路标志采用汉字高度，结合地点方向预告标志规定牌面规格大小的使用情况，本条文明确规定地点方向预告标志上传递的信息数目不宜超过 4 条。考虑到快速路服务区域范围及承担的交通功能作用，与高速公路地点方向预告标志的预告信息相比较，内容要偏少而简单一些。*

✧ *地点方向预告标志设置在两个重要交通结点之间，具体位置根据现场实际情况作判断，其预告的信息应该与道路的交通功能相符合，由于快速路相对应的预告信息是 II 类信息，因此首先是选择 II 类信息，再结合实际情况预告前方重要交通结点的Ⅰ类信息。从预告的距离看，快速以预告前方第一或第二个重要交通结点为宜，但这里所说的重要结点不是一般性的出口，是指枢纽性的互通立交。*

5.2.7 指路标志系统预告信息必须保持前后对应性：

1） 入口预告标志或入口地点、方向标志上出现过的预告信息，必须在一个出口的出口预告标志及出口地点方向预告标志上再次出现。

2） 地点方向预告标志上出现过的预告信息，必须在一个出口的出口预告标志及出口地点方向预告标志上再次出现。



指路标志系统预告信息前后对应性设置示例

✧ *快速路是全部采用或部分采用立体交叉与控制出入、供汽车以较高速度行驶的道路，驾驶员驾驶车辆需要通过快速路沿线及立交区域所属指路标志系统传递的信息选择适当的入口及目的出口进出快速路，因此快速路指路标志系统传递的信息在保证其准确性的基础上，与高速公路指路标志系统预告信息的特点具有很多相似性，很需要体现信息传递的前后对应性，才能使快速路*

真正起到正确、合理引导驾驶员快速到达所需到达有目的地。由于快速路沿线基本是处于一种全封闭或半封闭状态，因此在入口预告标志上出现过的预告信息，必须在一个出口的出口预告标志及出口地点方向预告标志上再次出现，也就是说在进入快速路入口时驾驶员看到过的预告信息，必须在一个出口的出口预告标志及出口地点方向预告标志上再次出现，不能出现信息丢失现象，导致驾驶员无法选择相应出口到达所需到达的目的地，虽然入口地点、方向标志及地点方向预告标志上出现的信息可能在入口预告标志也出现过，但部分入口地点、方向标志及地点方向预告标志上会有信息增加的情况，因此同样的在入口地点、方向标志或地点方向预告标志上出现过的预告信息，也必须在一个出口的出口预告标志及出口地点方向预告标志上再次出现，本条文提出的相关规定，其根本目的就是为了保证进入封闭式管理快速路的车辆能够“进得来、出得去”。

5.2.8 指路标志系统传递的预告信息必须保持一定的连续性：

✧ *由于快速路上的车辆以较高速度行驶，驾驶员阅读信息的时间受到一定限制，如果主线指路标志传递的信息不提前预告，或即使提前预告也只出现一次往往是不够的，由于驾车速度过快很容易导致驾驶员错过信息的阅读，一旦错过了该驾驶员所想要阅读的信息，指路标志系统传递的信息就无法起到真正的准确引导作用，因此快速路指路标志系统预告信息的传递与高速公路指路标志系统预告信息的传递特点相似，应有一定的重复性并保持相应的连续性。*

1） 地点方向预告标志预告前方某出口将要到达的地点信息或道路信息，必须在到达该出口之前至少连续两个出口段（不宜超过三个）的地点方向预告标志上连续出现，不得中断。（见本节条文 5.2.7 的示例图所示）

✧ *快速路指路标志系统预告信息传递的连续性与高速公路指路标志系统信息传递连续性具有很高的相似性，主要体现在地点方向预告标志预告信息时应*

不仅要保持一定的连续性，还要适当提前多个出口提前预告前方出口所能到达的最重要的地点信息或道路信息，但也有一定的差别，体现在提前出口段的个数比高速公路提前的出口段个数少，主要原因基于快速路行车速度比高速公路低一些进行考虑的，本条文提出的规定具体是指当地点方向预告标志开始预告前方某出口将要到达的地点信息或道路信息时，必须在到达该出口之前至少两个出口段（不宜超过三个）的地点方向预告标志上出现，并且在第一个出口段的出口预告标志上出现了该出口所要到达的地点信息或道路信息，必须在到达该出口前的连续的出口预告标志上连续出现，不得中断。这里还涉及到出口所要到达的地点信息或道路信息在地点方向预告标志上出现时应提前至少两个出口的地点方向预告标志上出现，最多不宜超过三个。地点方向预告标志信息传递提前及连续性示例具体见本节条文 5.2.7 条文说明的示例图所示。

2） 地点方向预告标志上最后一次出现的预告信息，必须在紧相连的第一个出口的出口预告标志上连续出现，不得中断。

3） 快速路出口第一个出口预告标志上所出现的预告信息，必须在 500m、200m、减速车道起点处连续设置的出口预告标志及出口地点方向预告标志上连续出现，不得中断。

快速路指路标志系统信息传递连续性设置示例

✧ *地点方向预告标志预告信息时保持一定连续性还体现在：如果在地点方向预告标志上最后一次出现的预告信息，必须及时地在紧相连的第一个出口预告标志上连续出现，不得中断，也就是说地点方向预告标志出现的预告信息不能突然丢失，即使是最后一次出现在地点方向预告标志上，必须有相应的出口预告标志来有效衔接不再在地点方向预告标志上出现的预告信息，保持其相应的连续性，本条文提出相应的明确规定。*

✧ *本节已明确规定快速路出口预告标志距出口前间隔一定距离连续设置，因此*

这些连续设置的出口预告标志预告信息的传递也必须保持连续性，本条文提出了相应的规定，本条文规定有两个含义：其一是第一个出口预告标志上出现的所有预告信息必须在所规定的距出口500m、200m及减速车道起点处连续设置的出口预告标志连续出现，其二是出口预告标志上出现的所有预告信息必须在出口地点方向预告标志上继续出现，不得中断。

5.3 牌面规格及信息排版

5.3.1 快速路指路标志系统牌面信息排版，参照GB5768-1999附录H有关高速公路及城市道路指路标志示例排版格式，根据传递信息量及采用的实际牌面规格，合理排版图形符号及信息文字。

✧ *由于GB5768-1999没有对快速路体系指路标志进行界定与明确，而根据快速路与高速公路具有一定的相似性，两者的指路标志系统在牌面信息排版格式上也可以相通，因此本条文明确快速路指路标志系统牌面的信息排版格式参照GB5768-1999附录H所明确的高速公路各类指路标志牌面信息的排版格式，根据实际情况及牌面规格的使用情况，对图形符号及信息文字进行合理排版，部分图形符号可参照国标规定的形式。*

5.3.2 根据快速路的设计车速，并参照表2.2及GB5768-1999附录H的有关规定合理确定指路标志的牌面规格，为使字体大小及牌面规格相对统一，建议采用表5.1快速路指路标志系统常用牌面规格推荐值。

表5.1 快速路指路标志常用牌面规格推荐值（单位：cm）

指路标志类型	汉字高度	规格（宽×高）
入口预告标志	35～45	500×240（或300）
出口预告标志	45～55	500×240（或300）
地点方向预告标志		400×240（或300）

入口地点方向标志	30～40	300×240、120×200
出口地点方向预告标志	30～40	300×240、120×200

标志类型	字高		编号位数			
	中文	编号	1 位	2 位	3 位	4 位
出口编号标志	25	40	160×82		180×92	200×92

✧ *快速路设计计算行车速度主要有 80km/h、60km/h 两个等级，针对城市快速路的特点，从整体上来看，两个等级的快速路体系没有很大的区别，不同行车速度等级的快速路指路标志系统牌面文字大小可按行车速度在一定范围内选择。考虑到广州市城市道路体系指路标志的使用习惯，指路标志系统最常用的牌面规格（单位：cm）是 500×240（300）、240×240、120×200、100×200 等几种类型，为了保持广州市城市道路指路标志系统使用的地方特色，根据本“指引”中条文 5.3.1 所规定的快速路指路标志信息排版格式及各类指路标志传递信息的特点，本条文列出快速路体系各类指路标志系统牌面的常用规格，根据各类指路标志牌面规格，进一步界定不同类型指路标志传递信息使用汉字所能达到的高度，这种方法是通过一定规格的牌面来确定快速路指路标志使用的汉字高度，在所规定牌面规格情况下所界定的汉字高度应符合本“指引”条文 2.2.2 快速路体系指路标志传递信息汉字高度的选用标准，因此将目前广州市城市道路指路标志系统常用牌面规格作为快速路指路标志系统牌面规格的选用标准，达到了国标规定的标准与要求，同时也保证了快速路指路标志系统与城市道路体系指路标志系统使用牌面规格的相对统一。由于入口（出口）匝道设置指路标志的特殊性，以及入口（出口）匝道指路标志传递信息的数目相对较少，在实际实施过程中，一般可能会采用一些较小的牌面规格，常用小牌面规格主要有 120×200、100×200 等两种类型，考虑到快速路的特点，仅规定采用 120×200 一种类型即可。*

5.3.3 快速路指路标志系统不同类型指路标志牌面高度规格建议采取表 5.1 的推

荐值，宽度规格可根据预告信息的数目采用合适的尺寸，尽量保持为 10 整除（按 cm 计）的规格尺寸，但最小宽度不宜小于表 5.1 的规定，常用的加宽牌面规格有 600×240（或 300）和 800×240（或 300）。

入口预告标志示例

加宽地点方向预告标志示例

✧ *不同的快速路辐射影响范围也不同，即使同一快速路其不同出口或入口延伸服务范围也不一样，因此快速路沿线及立交区域所属各类指路标志传递信息的数目也各有差异，由于指路标志传递信息的数目不同，快速路所属各类指路标志的牌面规格可根据实际情况进行适当调整，但调整时宜符合本条文的相关规定：不同类型指路标志牌面高度规格宜采用表 5.1 规定的牌面高度，宽度规格可根据预告信息的数目及实际情况采用合适尺寸，如果信息数目较多时，表 5.1 所列规格牌面无法容纳时，则根据信息数目的增加进行适当加宽，但加宽量尺寸大小尽量保持为 10 整除（按 cm 计）的规格，如果信息数目较少（可采用比基本牌面规格小的牌面传递信息）时，表 5.1 所列规格牌面则不宜进行缩窄，其最小宽度不能小于表 5.1 的规定。目前广州快速路指路标志系统中最常用的加宽牌面规格尺寸有 600×240（300）和 800×240（300）两种形式。*

5.3.4 快速路沿线及立交区域范围内的其他类型方形交通标志，与指路标志并行设置时其牌面规格宜按照表 5.1 的推荐值进行确定，确保全线指路标志系统与其他类型方形交通标志牌面高度规格相对统一。

✧ *为保证快速路全线及所涉及区域设置的所有指路标志及其他类型方形标志*

牌面能够基本一致，主要是体现在牌面高度规格的相互协调统一，本条文明确规定快速路沿线及立交区域所属除本节明确规定指路标志外的其他类型方形交通标志（如指示标志等），与指路标志并行设置时，其他类型方形交通标志的牌面规格，宜按照表 5.1 规定的牌面规格进行确定，以保证全线指路标志系统与其他类型方形交通标志牌面高度规格的相对统一为前提，表5.1所列规格不适应的，建议高度最好采用表 5.1 规定的高度规格，宽度尺寸可根据实际情况进行适当的加宽或缩窄。

5.3.5 快速路入口引导标志传递信息标准牌面大小（宽×高），应根据所在道路所设指路标志的牌面规格及采用信息汉字高度确定，符合表 5.2 的规定。

表 5.2　入口引导标志常用牌面大小一览表（单位：cm）

汉字高度	40	30	20
牌面大小	220×120	165×90	110×60
标志示例			

✧ *快速路入口引导标志一般是结合所在道路所设指路标志的情况进行设置的，基本不会考虑进行单独设置，因此本条文参照高速公路入口引导标志示例牌面图案排版要求，按所在道路设置指路标志的实际牌规格及该指路标志采用的信息汉字高度，确定快速路入口引导标志常用牌面的大小，供指路标志的设计及实施作为一种方便的参照引用，由于不同快速路的名称不一样，传递快速路名称的信息文字数目也不一致，该牌面大小高度必须按本条文规定要求执行，但牌面宽度可根据传递信息文字数目的多少作适当加宽，但不宜缩窄牌面宽度。*

5.3.6 在其他等级道路上设置快速路入口预告标志、且须与所在等级道路指路标

志并行设置时，其牌面规格宜参照所在等级道路采用指路标志牌面规格的有关规定，选用合适的规格尺寸，保证快速路入口预告标志与所在等级道路指路标志的协调统一。

✧ *快速路入口预告标志一般设置在与快速路相交道路上进入快速路入口前适当位置，而相交道路指路标志的牌面规格使用标准会有明确的规定，为了保证所在等级道路指路标志的协调统一，特别是沿线指路标志牌面高度的统一，本条文明确规定：在其他等级道路上设置预告快速路入口预告标志，且须与所在等级道路指路标志并行设置时，所设快速路入口预告标志的牌面规格宜参照所在等级道路采用指路标志牌面规格的有关规定，选用合适的规格尺寸，牌面高度必须保持一致，宽度可根据实际情况及牌面规格相关规定的尺寸作适当的调整。*

5.4 指路标志的设置

5.4.1 入口预告标志设置在快速路入口前约 500m 范围内，在入口匝道与被交道路的交叉口范围合理布设。

✧ *根据快速路入口预告标志预告信息的引导功能，确定入口预告标志设置在快速路入口起点处或直接进入快速路入口的交叉口范围，同时还需根据现场实际情况才能进一步明确设置的合适位置，一般设置在入口匝道前 500m 的范围内，且指路标志的设置要保持连续性。*

5.4.2 入口地点、方向标志设于驶入匝道分岔处的三角带端部，出口地点方向预告标志设于驶出匝道分岔处的三角带端部。

✧ *参照本“指引”中条文 4.4.2 明确的有关高速公路入口地点、方向标志和出口地点方向预告标志的设置标准，根据快速路入口或出口地点方向预告标志的特点，此类指路标志适宜位于匝道分岔处的三角带端部，即能起到其所发挥的分方向进行指示引导的功能，因此本条文明确规定快速路入口地点、方向标志应设于驶入匝道三角地带端部，出口地点方向预告标志应设于驶出匝*

道三角地带端部。

5.4.3 出口预告标志应提前设置，分别设于距出口 500m、200m、减速车道起点及出口分岔处的位置。

✧ *参照 GB5768-1999 中条文 8.3.7 有关高速公路出口预告标志设置位置的界定标准，考虑快速路的特点，本条文提出快速路出口预告标志的设置应适当提前设置，提前设置的距离及间隔相对高速公路出口预告标志的设置标准要低一些，同时根据广州现状快速路已有出口预告标志设置实际情况的反映来看，快速路出口预告标志距出口前 500m 的位置开始设置是比较适宜的，之后连续设置的位置分别距出口前 200m 及减速车道起点处。*

5.4.4 路段预告指路标志宜结合下游出口前连续设置的出口预告标志并排设置，且不宜过多重复设置。

✧ *考虑到地点方向预告标志的设置应体现一定的提前性及连续性，互通立交之间路段沿线同时也提前并连续设有出口预告标志，为减少支撑结构的设置，避免标志设置过密，两者适宜互相结合设置，本条文提出了相应的明确规定，设置路段预告地点方向指路标志时，适宜结合下游出口前的出口预告标志的设置位置并行设置，且不宜过多重复设置，与高速公路地点方向预告标志设置原则相一致。*

5.4.5 快速路入口引导标志的设置，应根据快速路服务的辐射吸引范围，在与快速路沿线立交或入口匝道相衔接的次干路以上等级道路最邻近该入口一个重要交通结点范围内的指路标志上，系统设置相应的入口引导标志或入口引导信息。

✧ *快速路体系是城市道路网络系统的骨干，不仅承担城市内部长距离快速出行及重要走廊的交通功能，而且还承担城区对外交通衔接功能，快速路的交通疏导作用在整体城市交通中占具非常重要的地位，因此如何合理、快速引导车辆进入快速路体系进而通过快速路体系到达目的地显得非常重要，而这项*

重要任务最主要的一方面就是体现在快速路入口引导标志的系统性设置上。从城市道路网络体系整体考虑，根据快速路服务的辐射吸引范围，在与快速路沿线入口衔接的道路网络系统中，结合道路网络的布局特点及其指路标志的设置情况，系统设置相应的入口引导标志或入口引导信息。本条文与本“指引”中条文有关高速公路入口引导标志设置的相关规定类似。

入口引导标志预告信息的系统设置示意图

5.5 支撑方式选用

5.5.1 入口预告标志宜采用 L 型或 F 型悬臂式。

✧ *根据入口预告标志设置位置的特点，结合广州市现状指路标志实际使用情况的反映，入口预告标志一般都是采用L 型或F 型悬臂式，因此本条文仅针对多数情况下的使用习惯，规定入口预告标志适宜采用L 型或F 型悬臂式，在实际实施过程中，需要根据现场实际，因地制宜选用合适的支撑方式。*

5.5.2 出口预告标志设置在主线路段宜采用门式或 F 型悬臂式，设置在出口分岔处宜采用 T 型悬臂式或门式（外加悬臂横梁）。

✧ *出口预告标志一般设于距出口一定距离的道路主线沿线位置，从现状实际使用的情况来看，主线沿线设置的出口预告标志一般都是采用门式或F 式，而在出口匝道三角端部设置出口预告标志时，一般与地点方向预告标志并行设*

置，同时预告主线前行方向及出口方向的信息，因此多数情况下采用T 型悬臂式或门式（外加悬臂横梁），所以本条文仅针对多数情况下的使用习惯，规定出口预告标志在主线适宜采用门式或F 式，而在分岔处三角端部设T 型悬臂式或门式（外加悬臂横梁），在实际实施过程中，也需要根据现场实际，因地制宜选用合适的支撑方式。

5.5.3 入口地点、方向标志和出口地点方向预告标志，大规格牌面宜采用 T 型悬臂式，小规格牌面宜采用单柱或双柱式。

✧ *入口地点、方向标志、出口地点方向预告标志一般设于匝道三角端部，需要同时指示两个方向的信息，从现状实际使用情况来看，较大牌面规格一般采用T 型悬臂式，较小牌面规格一般采用柱式，因此本条文仅针对牌面使用不同情况下的习惯，规定此两类指路标志适宜采用的支撑方式，在实际实施过程中，也需要根据现场实际，因地制宜地选用合适的支撑方式。*

5.5.4 地点方向预告标志宜与出口预告标志并排设置，在主线路段上宜采用门式，在出口分岔处宜采用 T 型悬臂式或门式（外加悬臂横梁）

✧ *地点方向预告标志基本上是设于道路的主线上，从现状实际使用的情况来看，主线沿线设置的地点方向预告标志一般与出口预告并行设置，基本上都是采用门式，而在出口匝道三角端部设置地点方向预告标志时，多数情况下采用T 型悬臂式或门式（外加悬臂横梁），因此本条文仅针对多数情况下的使用习惯，规定地点方向预告标志适宜采用门式或T 型悬臂式，在实际实施过程中，也需要根据现场实际，因地制宜选用合适的支撑方式。*

5.5.5 入口引导标志结合城市道路指路标志进行设置，宜按城市道路的标准选用合适的支撑方式。

✧ *由于入口引导标志仅反映快速路名称信息，没有必要单独进行设置，结合与快速路相衔接道路体系指路标志的设置情况，设置相应的入口引导标志信息，因此本条文没有明确规定入口引导标志适宜采用的支撑方式，但明确入*

口引导标志支撑的选用，应根据现场实际，结合城市道路指路标志设置情况因地制宜选用合适的支撑方式。

6. 一般城市道路指路标志的设置

6.1 适用范围及标志类型

6.1.1 适用于广州市范围内主干路（包括交通性主干路和一般主干路）、次干路、支路等各级一般城市道路体系指路标志系统，以及未严格按快速路工程技术标准规划建设且全线基本实行平交出入控制、交通功能等级基本接近交通性主干路的非封闭式快速路指路标志系统的设置。

✧ *根据广州市道路网络结构特点，主干路构成了路网的基本形态，次、支道路作为路网的必要补充；就服务对象而言，同为市内出行，与高速公路、快速路有明显的区别。考虑到主干路、次干路、支路三者具有相对的共性，三者统称为一般城市道路，其指路标志系统的设置纳入本节标准的适用范围。*

✧ *此外，针对广州市道路建设过程中出现的具体情况，部分规划的快速路未按正规标准实施、实际使用功能也未达到预期效果的情况，如黄埔大道等，此类等级道路体系是介于快速路与主干路之间的等级，将其纳入主干路中的交通性主干路类，其指路标志系统的设置同样按本节标准执行。*

✧ *需要说明的是，上述几类道路虽然有一定的共性，但由于侧重点不同，指路标志传递的信息还是有所区别，故信息表现相关标准会有分别表述。*

6.1.2 一般城市道路指路标志按照标志的功能分为路径指引标志、地点指引标志、其他道路信息标志。其中路径指引标志包括以下三类：

1） 交叉路口预告标志：用以预告前方交叉路口形式、交叉道路名称、通往方向信息、地理方向信息以及距前方交叉路口的距离。如前方路口与上游路口之间距离小于 800m 时，不宜设置交叉路口预告标志。

交叉路口预告标志示例

2） 交叉路口告知标志：用以告知前方交叉路口形式、交叉道路名称、通往方向信息、地理方向信息。包括十字交叉路口标志、丁字交叉路口标志、环形交叉路口标志、互通式立体交叉标志、支路交叉口标志、分岔处标志等。

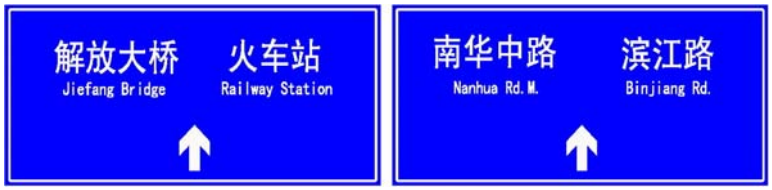
十字交叉路口标志示例

丁字交叉路口标志示例

环形交叉路口标志示例

互通式立体交叉标志示例

支路交叉口标志示例



分岔处标志示例

3） 确认标志：主要为街道名称标志，一般设在城市道路交叉口处的信号灯杆或路灯杆上，用以指示横向相交道路名称，牌面应附以指示方向箭头。

确认标志示例

6.1.3 地点指引标志在一般城市道路中主要体现为重要场所、旅游景区指路标志，其设置详见第 7 章。

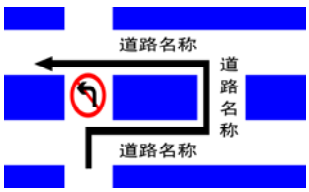
✧ *根据国标（GB5768-1999）第 8.2 条，一般道路指路标志可分为地名标志、分界标志、道路编号标志、交叉口标志、地点距离标志、绕行标志、告示牌、里程碑和重要场所、停车场、人行设施等识别标志共 17 类，综合起来大致可分为四大类：第一类是识别标志，包括地名、重要场所、服务设施、里程等的标示和识别，这一大类中，除了火车站等交通枢纽和旅游区等重要场所的识别标志在城市道路上也适用之外，其他基本上是针对公路指路标志系统提出的；第二类告示牌，主要针对路况进行预告提示，在城市道路上比较少见，也不在本“指引”的研究范围之内；第三类是对人行天桥等其他附属设施的预告标志，本“指引”不涉及；第四类是关于道路和地点信息的预告指示标志，这在城市道路上是使用最多的、主要的标志。*

✧ *根据国标的分类和城市道路指路标志使用的特点，只有第一大类中重要场所的指示标志和第四大类的道路和地点信息预告标志是属于本“指引”的研究范围，但重要场所指示标志在本“指引”中纳入重要场所、旅游景区指路标志类，因此确定一般城市道路主要的指路标志是路径指引标志，分为交叉路口预告标志、交叉路口告知标志两种类型。*

6.1.4 其他道路信息标志主要包括以下两种类型：

1） 绕行标志：用于指示前方路口车辆需绕行的路线，设于实施交通管制路口前适当位置。

2) 交叉路口进口道告知标志：即交叉路口告知标志与分向行驶车道标志结合设置的形式，用于指示前方路口进口各车道的行驶方向及道路或地点信息。



绕行标志示例

交叉路口进口道告知标志示例

✧ *配合一般城市道路主要指路标志系统，本条文提出绕行标志和交叉路口进口道告知标志两类其他道路信息标志。根据国标（GB5768-1999）第8.2 条一般指路标志的分类，绕行标志也是其中一类。*

✧ *交叉路口进口道告知标志部分是交叉路口告知标志与国标（GB5768-1999）第7.4.15 条中的分向行驶车道标志（示23）的组合形式，在城市道路上主要应用于平交路口，预告交叉口范围内各转向车流的正确行驶路线。*

6.2 信息选取设置

6.2.1 一般城市道路指路标志传递信息应以路名为主、地名为辅，并根据信息分类体系，按照“同类为主”原则选用：

1) 主干路方向的传递信息以 II 类信息（包括非封闭式快速路、主干路、重要交通结点等）为主，再结合周边实际情况选取邻近的 I 类信息（包括高速公路、封闭式快速路、国道公路、行政区域、重点区域、大型交通枢纽、重要大型公建、著名旅游区等）或 III 类信息（即次干路与支路）；

2) 次干路、支路方向的传递信息以 III 类信息（即次干路与支路）为主，再结合周边实际情况选取邻近的 I 类信息（高速公路等）或 II 类信息（即主干路、重要交通结点等）；

3) 一般城市道路与高速公路、封闭式快速路连接时，其指路标志即为高快速路入口预告标志，应选用 I 类信息为主，再考虑选取可达的 II 类信息或 III 类信息，详见 4.2.4。

✧ *一般城市道路包括主干路、次干路、支路，承担市区内部出行及出入境功能，其指路标志系统主要传递市区道路、重要交通结点信息，即 II 类及 III 类信息，信息分类体系及选取详见本“指引”第3.3 节。*

6.2.2 交叉路口标志（预告及告知标志）信息量应适中，同一方向指示的信息数目不宜超过 2 个，整个版面的主要信息数量不应超过 6 个。同一方向须选取两个信息时，应在一行或两行内按照信息由近到远的顺序由左至右或由

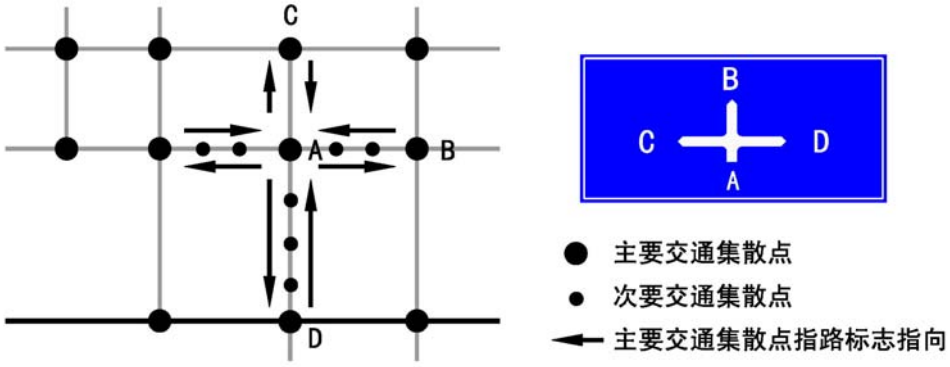
上至下排列。

交叉路口标志版面信息排列示例

✧ *实践证明，按表 6.1 规定的对应字高和牌面规格，排列 6 条预告信息（500×240 的牌面）是比较适宜的；应用在交叉口预告标志上按三个指向计算，则每个指向的预告信息宜为 1～2 条。*

6.2.3 交叉路口标志（预告及告知标志）可分为主要交通集散点指路标志和次要交通集散点指路标志，预告的信息内容应符合下列要求：

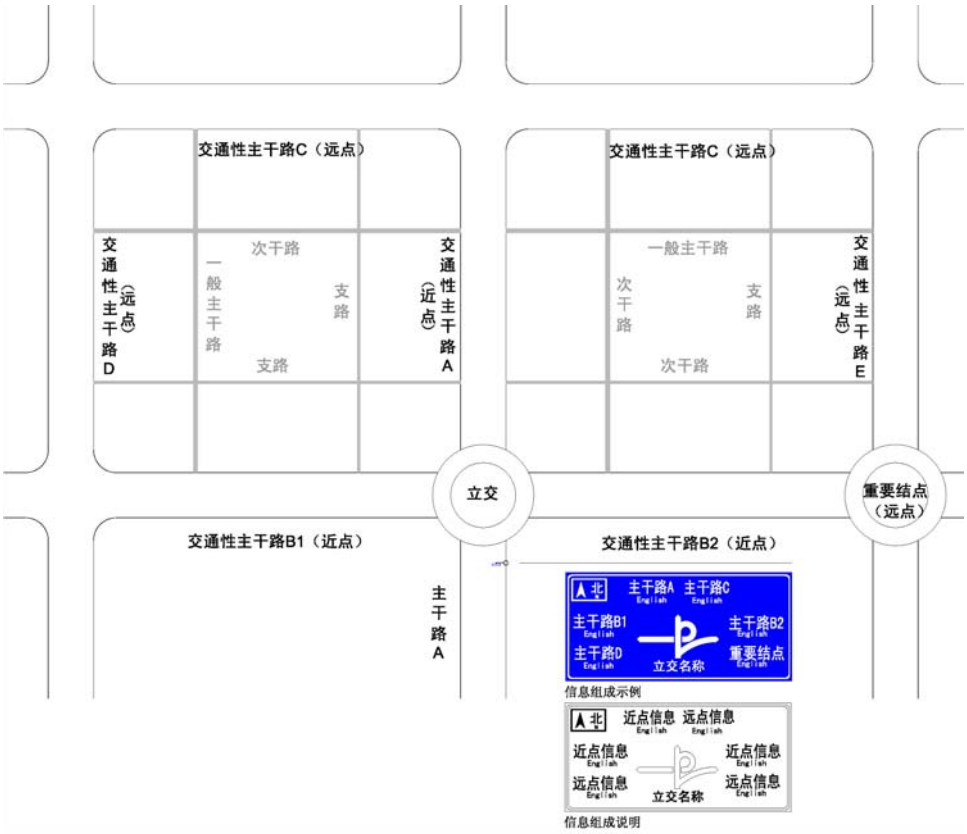
1） 交叉路口预告标志和交叉路口告知标志的信息选取设置基本一致，不同点在于前者在交叉口图案下方标示距前方交叉路口的距离，后者标示立交或所在道路名称。



主要交通集散点（A 点）指路标志指向示例

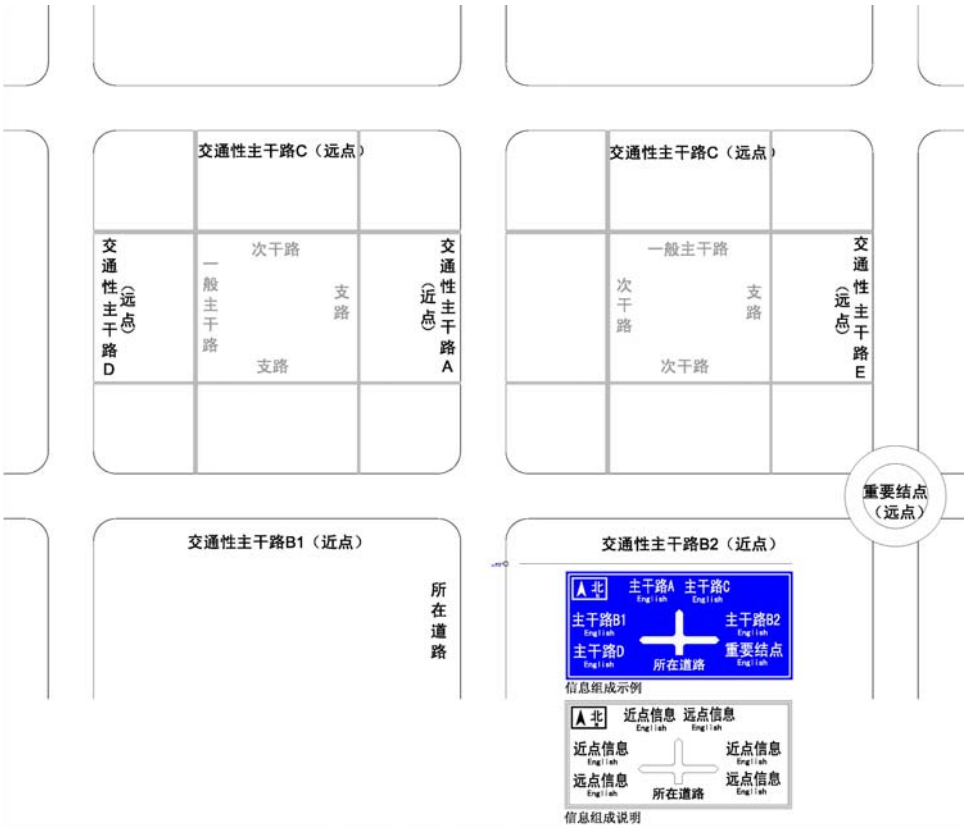
2） 主要交通集散点（互通式立交）指路标志信息：各方向下游直接衔接的交通性主干路或重要交通结点信息（统称“近点信息”），以及各方向所能到达的较邻近的交通性主干路、重要交通结点或高速公路、重要地点等信息（统称“远点信息”），同时把该立交的名称置于立体交叉图案下方。

主要交通集散点之间的次一级道路信息不作提前预告。



主要交通集散点（互通式立交）指路标志设置示例

3） 主要交通集散点（平面交叉口）指路标志信息：与互通立交预告信息组成基本相同，不同点在于把所在交通性主干路信息置于十字交叉图案下方。对于前行方向直接衔接道路与所在道路为同一道路名称时，可直接把该道路名称信息置于十字交叉图案下方。

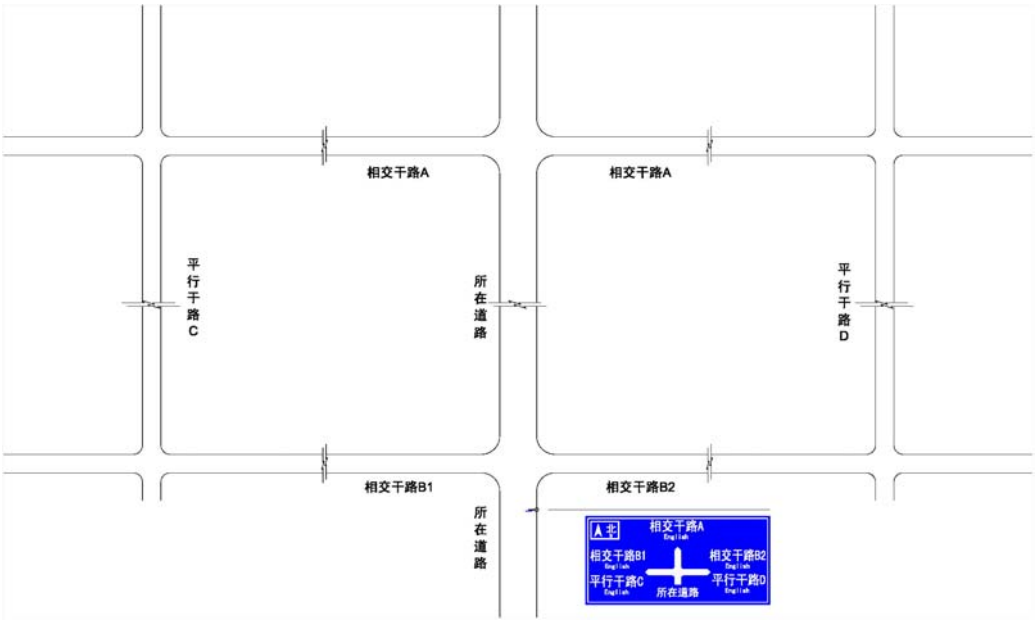


主要交通集散点（交通性主干路平面交叉口）指路标志设置示例

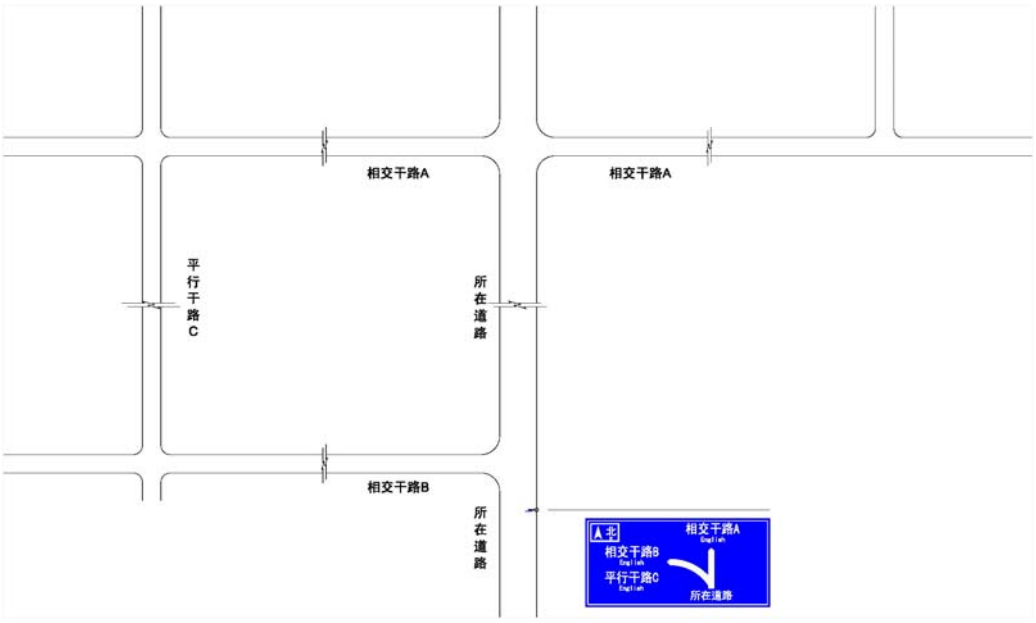
✧ *城市的骨干道路包括高速公路、封闭式快速环路、快速联络线、交通性主干路等通行能力较强的贯穿城区的主要道路。由这些骨干道路相交叉构成了主要交通集散点，通过这些集散点城市主要交通流可以快速地集结和疏散。在城市骨干道路上，包括城市交通性主干路，其指路标志系统重点是指向由这些骨干道路相交叉所构成的主要交通集散点及所衔接的骨干道路信息。对城市道路网络中的主要交通集散点（互通立交、信号灯控路口、较大平交口等）进行指示的指路标志，其指向跨越主要交通集散点之间的次要交通集散点，直接指向相邻的主要交通集散点。指路标志的版面信息内容包括交叉路口名称、立交枢纽名称、地区区域名称、重要道路、重要地点等信息。*

4） 次要交通集散点（一般主次干路交叉口）指路标志信息：各指向预告该方向直接衔接的主次干路信息，以及预告该方向下一交叉口相交干路或重要交通结点信息，同时把所在道路信息置于十字交叉图案下方。城市路网中多为前行方向直接衔接道路与所在道路为同一道路名称，可直接把该道路

名称信息置于十字交叉图案下方。



次要交通集散点（一般主次干路十字交叉口）指路标志设置示例



次要交通集散点（一般主次干路丁字交叉口）指路标志设置示例 1

次要交通集散点（一般主次干路丁字交叉口）指路标志设置示例 2

5） 次要交通集散点（交通性主干路与一般主次干路交叉口）指路标志信息：交通性主干路方向上，按照主要交通集散点（交通性主干路交叉口）指路标志的方式指示，采用远近结合的信息预告方式；一般主次干路方向上，按照次要交通集散点（一般主次干路交叉口）指路标志的方式指示，主要预告其周边相邻道路的信息。

✧ *本条文明确了交叉口指路标志的信息内容组成，参照国内外相关经验，根据道路结构、道路功能以及城市路网布局，交叉口指路标志可分为主要交通集散点指路标志和次要交通集散点指路标志；交通性主干路相互交叉构成区域主要交通集散点，其交叉口指路标志应采用远近结合的预告方式，近点信息主要是指当前交叉口直接衔接的道路信息，远点信息主要是指下一两个主要集散点的相关信息，包括交通性主干路、重要交通结点、高速公路、重要地点等远点信息，这种预告方式的特点是跨越了主要集散点之间的次要集散点进行预告；由一般主次干路相互交叉构成了次要交通集散点，该类型交叉口的指路标志应主要预告其周边相邻道路的信息；交通性主干路与一般主次干路交叉口即为交通性主干路上各主要交通集散点之间的次要交通集散点，在不同方向上采用相应的信息预告方式。这种传递方式，方向性特点比较明确，更易懂，而且由此形成的指路系统保证了指路信息逐级传递的连续性。*

6.2.4 主、次要交通集散点（次干路以上交叉口）指路标志牌上应设置方向标识，如部分支路车流量较大、道路走向明确、指路标志牌面够大，或路段上的指路标志牌有实际需要且具有设置条件，可根据实际情况设置方向标识。方向标识的设置应符合下列要求：

1） 方向标识只设置在大型的蓝色指路标志牌面上，要求标志牌面的边长≥4米，牌高≥2 米；

2） 指路标志的方向标识指示所在道路直行方向的地理方向信息（即东、南、西、北），方向标识一般是设置在指路标志牌的左上角；

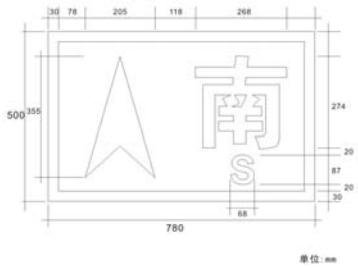
方向标识设于牌面左上角示例

3） 丁字路口指示直行及右转方向信息的指路标志牌，出于排版需要可将方向标识设置在右上角；

方向标识设于牌面右上角示例　　方向标识设于牌面左、右下角示例

4） 丁字路口指示左转及右转方向信息的指路标志牌，可将方向标识设置在左下角及右下角；

5） 方向标识的外框尺寸见下图所示，标识外框距离指路标志外框 13mm。此设计尺寸为参考值，在设计阶段以及牌面试制作阶段可根据实际效果作适当调整。



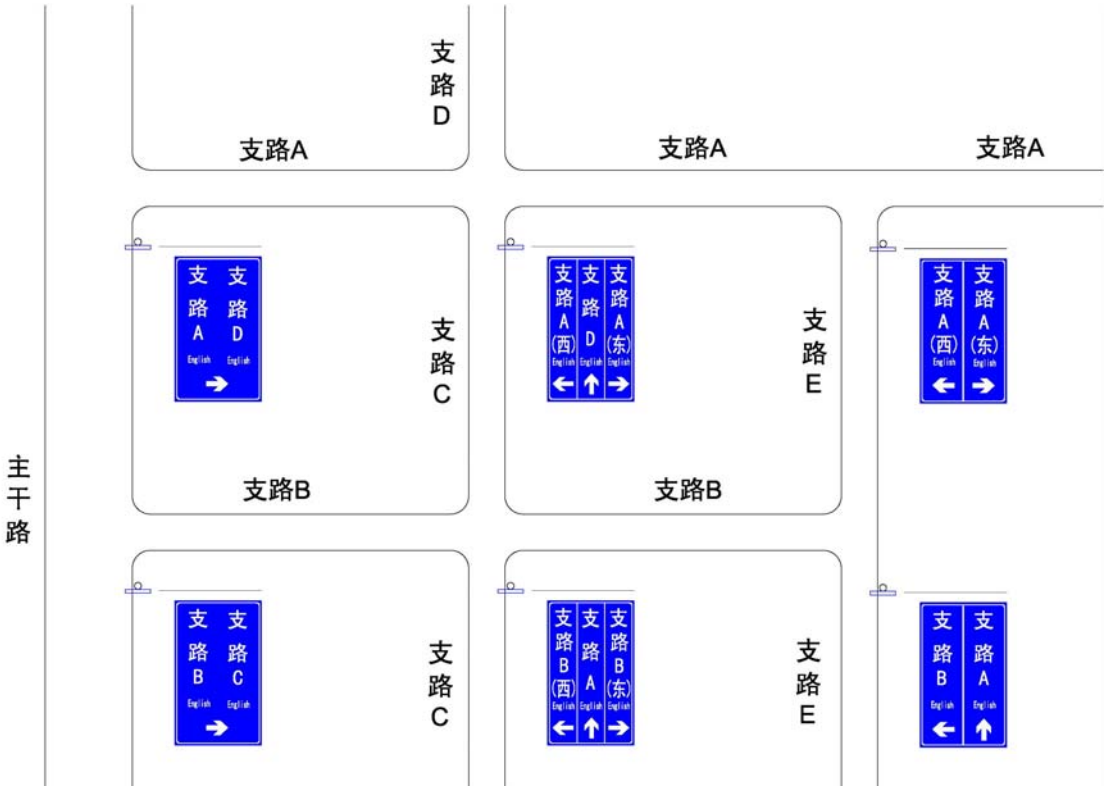
指路标志方向标识参考尺寸

6.2.5 支路交叉口告知标志预告的信息数目总数不宜超过 3 条，预告信息内容应符合下列要求：

1） 直行方向预告前方直接衔接的道路信息，如前方直接衔接道路与所在道路为同一道路，则预告下一交叉口的横向衔接道路信息；

2） 左、右转方向预告直接衔接的道路信息，如左、右转方向直接衔接道路名称相同，则应在道路信息后增加“（东）、（南）、（西）、（北）”的方向辅助说明；

3） 在主干路上设置指示相交支路的交叉口告知标志时，可只预告该支路方向的信息，而不预告主干路方向的信息。



支路交叉口标志设置示例

✧ *根据国外的经验，支路上是不设指路标志的，美国加州关于指路标志设置的规定是这样描述的：“指路标志通常设置在除了低流量道路的所有道路上。……对于为地区性交通服务的低流量道路上一般不需要设置指路标志……”。但是根据广州市的习惯，支路上同样设置指路标志，只是形式和内容相对简单些。本条文明确了支路交叉口指路标志预告信息的内容组成，并对预告信息数量进行限定。由于支路承担小区域交通功能，支路交叉口指路标志系统预告信息相对简单。*

6.2.6 分岔处标志每个指向预告的信息内容应符合下列要求：

1） 道路车道分向隔离带或分岔口处的指路标志预告信息总数目不宜超过 3 条，预告信息内容应包括分岔处不同指向直接衔接的下游第一条道路或重要交通结点信息。

2） 跨线高架路或立交匝道起点处的指路标志每个指向预告的信息数目不宜超过 3 条，预告信息内容应包括匝道起点不同指向所能到达的道路或重要交通结点信息；预告远点信息时，可适当增加距离信息。

✧ *明确分岔处指路标志预告信息内容组成情况，以及对预告信息数量的限定。*

✧ *根据广州市现状指路标志设置使用情况，一般城市道路上的分岔指路标志大致可以分为两类：一类是用在车道隔离带（如环市路）或匝道分岔处（如高架路的出口匝道起点），从设置地点的地形条件和实用性分析，一般采用表 6.1 对应的小牌面规格，实践证明，小牌面的柱式支撑标志可以提供更直观的指示效果。按这样的牌面规格，在保证视认效果的前提下，最多只能设置三条信息，因此，本条文明确规定此类标志提出信息总数目不应超过3 条。*

✧ *第二类是设置在跨线高架路或立交匝道起点的分岔指路标志，国标的分岔指路标志中没有这种类型，广州市因跨线桥、高架路比较多因此使用也比较普遍，这类标志一般都用在车速较快的主干路上，因此牌面字体的大小要求也相对较高，宜采用表 6.1 对应的大牌面规格，以保证指路标志的可视性，使驾驶者及早做准备，如东风路盘福立交匝道起点、解放路/中山路跨线高架起*

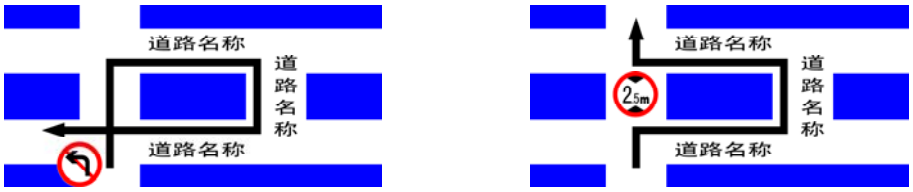
点等；而且从设置点位的地形分析，一般都可设置门架或悬臂支撑，可以满足大规格牌面的支撑要求，因此本条文提出此类分岔指路标志每指向信息不宜超过3 条。

6.2.7 绕行标志预告的信息内容应符合下列要求：

1） 前方实施交通管制措施及相应的禁令标志图形。

2） 正确绕行路线及途经道路、街区的示意图，且标示道路名称。

3） 标志为蓝底、白色街区，绕行路线为黑色。



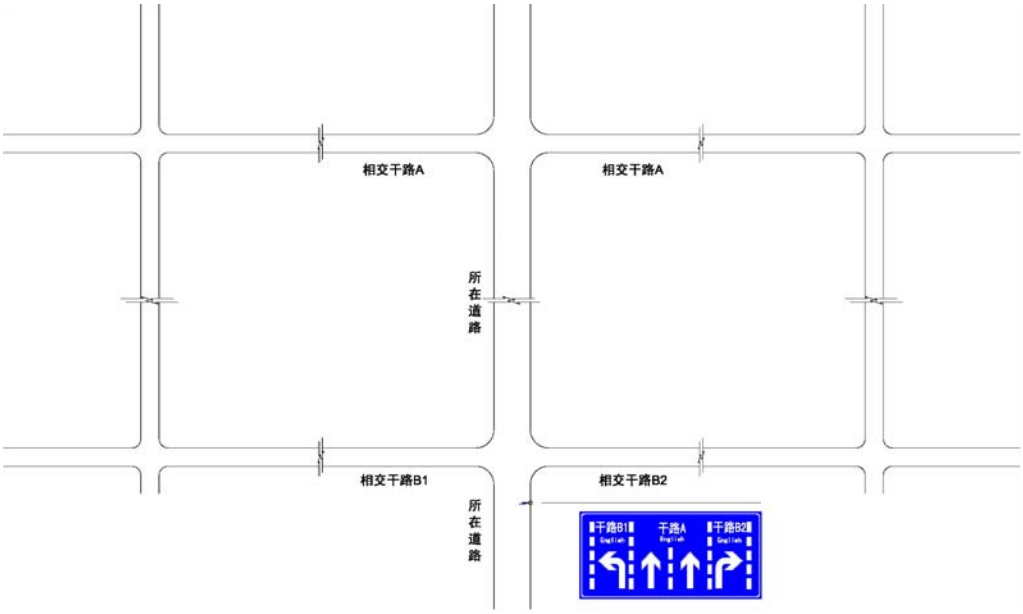
绕行标志指示信息示例

✧ *国标（GB5768-1999）第 8.2.15 条对绕行指路标志的形式和牌面信息内容已经有详细的规定，并提供了示例。本“指引”基本是直接引用过来，但对牌面信息内容作了补充，规定了牌面中街区示意图应标明道路名称。广州市现状此类标志牌的使用部分直接采用国标形式，部分增加了道路名称标注，从实用效果反馈，驾驶者更倾向于后者。*

6.2.8 交叉路口进口道告知标志仅适用于预告信息数目较少的情况，预告信息内容应符合下列要求：

1） 交叉路口进口道各车道划分及行驶方向箭头。

2） 在行驶方向箭头上方标示该方向可到达的道路或地点信息。



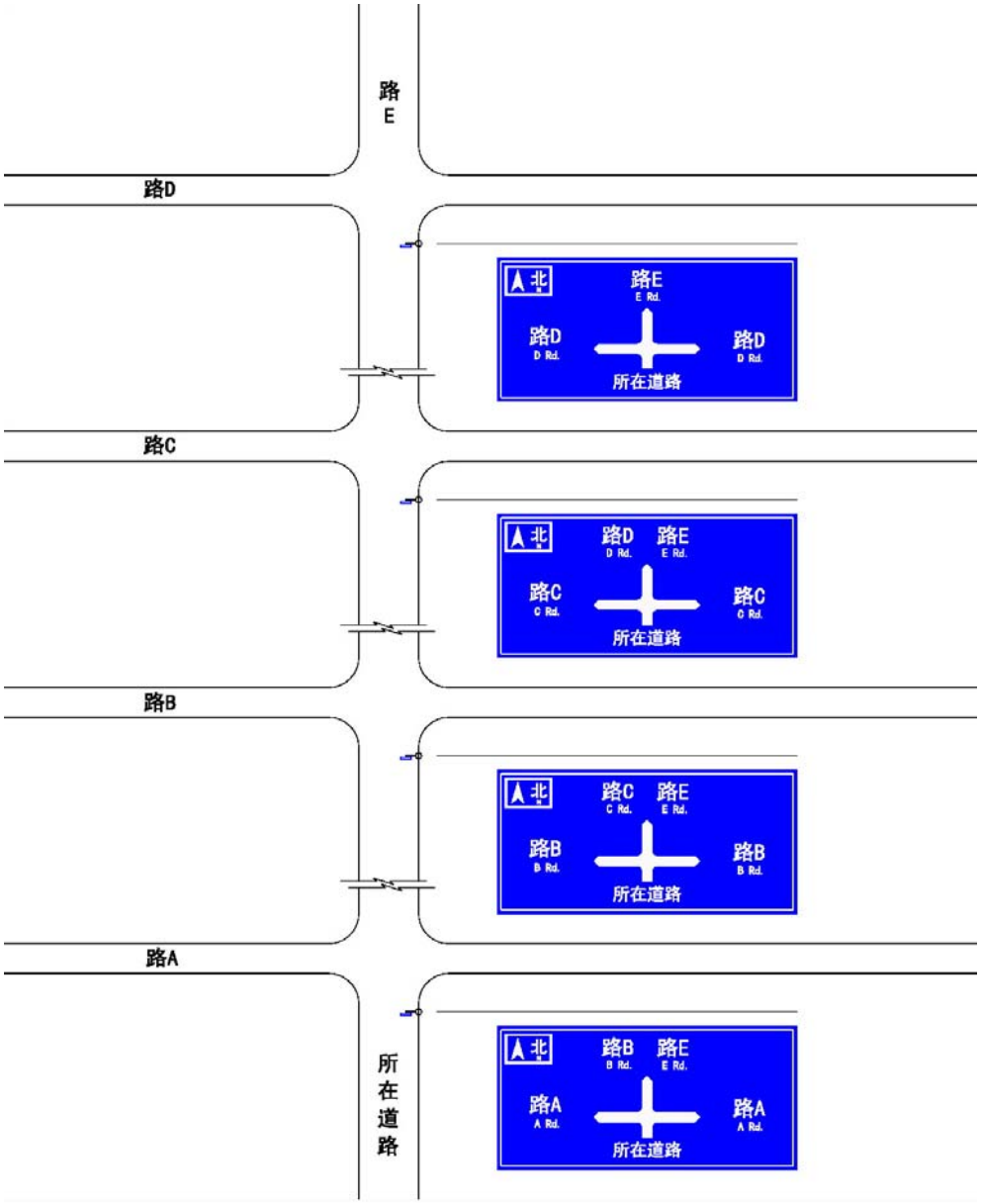
交叉路口进口道告知标志设置示例

✧ *本“指引”提出的“交叉路口进口道告知标志”是交叉路口告知标志与国标（GB5768-1999）第 7.4.15 条“分向行驶车道标志”的组合形式。在实际应用当中，由于城市道路交叉口之间的距离不足，或沿线的设施较多，有时并不能按照常规点位设置指路标志，因此在应用当中会采用交叉路口告知标志与分向行驶车道标志组合使用的方式，这样可以减少设置一个指路标志，但也可以把各个行驶方向都指示清楚，一般为直行车道方向预告下一交叉口相交干路或重要交通结点信息，左（右）行车道方向预告该方向直接衔接的主次干路信息。但是，如果需要预告的重要信息比较多则不宜采用组合的方式，因为排版困难，容易产生混淆，且视认性达不到要求。*

6.2.9 指路标志系统传递的预告信息必须保持一定的连续性：

1） 交叉路口标志（预告及告知标志）一旦出现的预告信息，必须在到达该预告道路起点或预告地点之前的交叉路口标志上连续出现，不得中断。

2） 分岔处标志一旦出现的预告信息，必须在紧邻的交叉路口标志或分岔处标志上连续出现，不得中断。



一般城市道路指路标志传递信息连续性设置示例

✧ *一般道路是城市道路网络的主体构成部分，纵横交错的道路形成了一个复杂的系统，在这样一个系统里，每一个交叉口或分岔口对驾驶者来说都面临一次选择，驾驶者必须经过无数次的选择才能到达目的地，指路标志系统就是承担了引导驾驶者做出正确选择的重要任务。因此，指路标志系统必须是结合路网设置、环环相扣的系统，其信息的传递必须具备系统的连续性，一旦出现信息链的中断，就容易产生误导或引起驾驶者的混乱。以交叉路口标志为例，根据本“指引”第 6.2.3 条规定，主干路以上等级道路的交叉路口标*

志各个指向预告采用远近结合的方式，这里所指的“远点信息”是提前预告的，以“远点信息”为目的地的驾驶者应该继续前行；但如果该“远点信息”在下一交叉口的指路标志上没有出现，就会因为信息的缺失导致驾驶者无从选择。

✧ *分岔处标志的情况也是一样，分岔处标志主要用于指示不同方向的车辆提前进入分隔的车道行驶，因此信息是属提前预告的。如果驾驶者根据分岔处标志的信息进入了指定的车道，而在紧邻的下一个交叉口或分岔处的指路标志又找不到该信息的话，同样面临无从选择。因此，本条文规定提前预告的信息必须在到达目的地之前连续出现，不得中断。*

6.3 牌面规格及信息排版

6.3.1 根据各等级道路的设计车速，并参照表 2.2 及 GB5768-1999 附录 H 的有关规定合理确定指路标志的牌面规格，为使字体大小及牌面规格相对统一，建议采用表 6.1 一般城市道路指路标志常用牌面规格推荐值。

表 6.1 一般城市道路指路标志常用牌面规格推荐值（单位：cm）

指路标志类型		汉字高度	规格（宽×高）
交叉路口标志（路径指引标志）	主干路、次干路标志	35～45	500×240
	支路标志	25～35	120×200、100×200
	分岔处标志	35～45	600×240、500×240、240×240
		25～35	120×200、100×200
绕行标志		35～45	400×240
交叉路口进口道告知标志		—	500×240

✧ *关于交叉口指路标志的牌面规格，国标中列举了一些排版的例子，基本上是由字体大小和信息数量决定的，没有统一的规格限制。根据广州市的经验和使用习惯，同一支撑结构形式的牌面均采用相对统一的规格，“相对统一”*

主要是指牌面高度的统一（牌面宽度则根据信息量适当调整，但也有几种常用的尺寸），这点对于保证标志共杆设置时（尤其是悬臂式）牌面的协调统一是至关重要的，同时也便于标志制作、安装及维护，实践证明使用效果也比较好。因此，本条文将广州市一般道路上常用的指路标志规格分类确定下来，表 6.1 中牌面高度为 240cm 的用于悬臂式或门架式支撑形式，牌面高度为 200cm 的用于单柱式支撑形式。

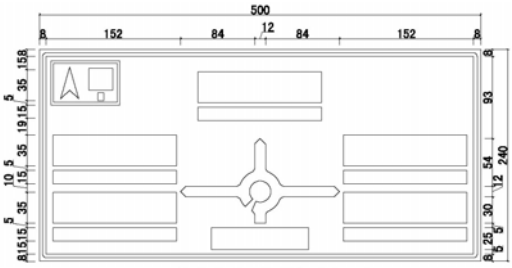
- ✧ *表 6.1 规定了支路交叉口标志采用柱式的小牌面规格，是因为支路的路幅相对比较窄，不适宜使用悬臂式支撑形式。*
- ✧ *本“指引”对分岔处标志的定义根据实用情况比国标的适用范围有所延伸，因此标志牌面规格也不同于国标，表 6.1 中列出了高度为 200cm 和 240cm 的两种规格，分别用于分岔口（单柱式）和跨线高架路、立交匝道起点（悬臂或门架式）。*
- ✧ *本条文在推荐交叉路口标志常用规格的同时，也规定了标志牌面字体大小的选择范围，在字体大小和信息数量相同的前提下，依据国标确定的牌面规格均略小于表 6.1 对应的牌面规格。因此，本条文提出的规格对指路标志的信息排版和视认性是完全可以保证的。*
- ✧ *绕行标志和交叉路口进口道告知标志的牌面规格在国标中都没有明确的尺寸限制，本条文根据广州市的实用经验明确这两种标志的规格。*

6.3.2 预告信息量较多时，指路标志牌面高度规格建议采取表 6.1 的推荐值，指路标志牌面宽度规格可适当加宽，加宽量尽量保持为 10 整除（按 cm 计）的规格尺寸，除采用表 6.1 所列牌面规格外，其他常用加宽牌面规格有 600×240 和 800×240 两种。

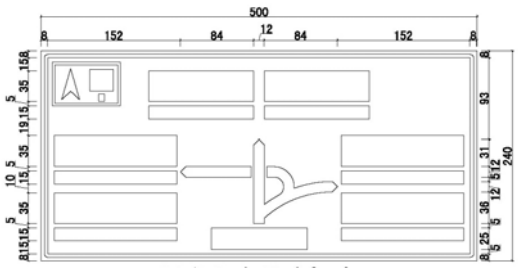
- ✧ *本条文的规定主要针对悬臂式或门架式支撑形式的标志而言，当预告信息量较多时，为了保证牌面字体的大小，应当将牌面适当加大。根据广州市的经验，为保证系统的协调性，通常采用高度不变、宽度加宽的形式，按 cm 计时加宽量尽量保持为 10 整除的规格尺寸，目前常用的加宽牌面规格有 600*

×240 和800×240 两种。加宽的牌面也不宜太宽，一般以不超过800cm 为宜，若仍然无法满足信息排版要求，则应对信息进行筛选。

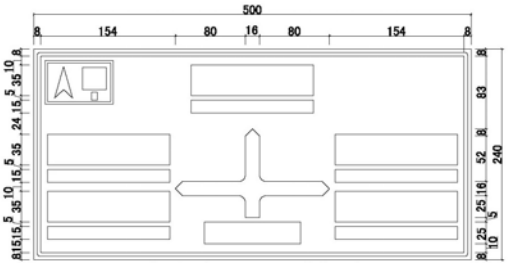
6.3.3 各种类型指路标志的牌面信息排版，参照 GB5768-1999 附录 H 有关城市道路指路标志示例排版格式，根据传递信息数量及采用的实际牌面规格，合理排版图形符号及信息文字。



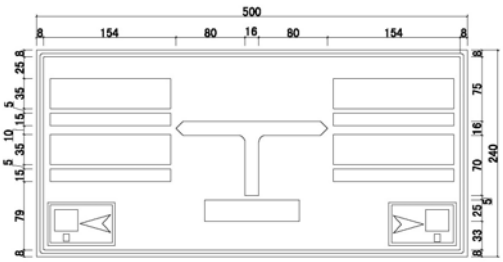
立体交叉口标志 1



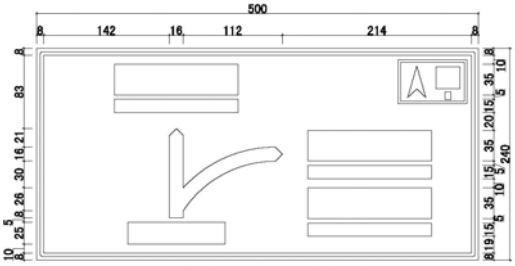
立体交叉口标志 2



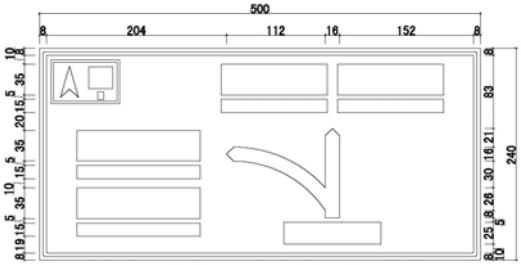
十字交叉口标志



丁字交叉口标志 1



丁字交叉口标志 2



丁字交叉口标志 3

一般城市道路指路标志版面排版大样示例（单位：cm）

✧ *指路标志牌面信息的排版难以确定统一的形式，需要明确的是目前国标中没有示例的单柱式交叉口指路标志和分岔处指路标志形式（已提供示例），其他的基本参照国标列举的有关示例执行。*

✧ *悬臂式或门架式的交叉口指路标志根据交叉口的不同形式可参照国标*

（GB5768-1999）8.2.5.1~8.2.5.5 排版形式，实际操作中也可根据牌面大小、信息数量等实际情况进行合理排版。

✧ *绕行指路标志基本是确定的，按国标（GB5768-1999）8.2.15 的形式，但必须补充道路名称。*

✧ *分向行驶车道标志，若单独设置时可参照国标（GB5768-1999）7.4.15（示 23）的形式；与交叉路口告知标志结合设置时可参照国标（GB5768-1999）8.2.5.1（b）的形式。*

6.4 指路标志的设置

6.4.1 交叉路口预告标志一般适用于交通性主干路交叉口，应设在距前方路口车辆停止线之前 300～500m 处，如前方路口与上游路口之间距离小于 800m 时，不宜设置交叉路口预告标志。

6.4.2 交叉路口告知标志的设置位置应符合下列要求：

1） 交通性主干路交叉口告知标志应设在距前方路口车辆停止线之前 80~100m 处，且应保证距前方路口进口段车道分界实线起点至少 50m，当两个交叉路口间距不足 80~100m 时，则设于前方路口与上游路口之间的中间段位置。

2） 一般主次干路交叉口告知标志应设在距前方路口车辆停止线之前 60~80m 处，且应保证距前方路口进口段车道分界实线起点至少 30m，当两个交叉路口间距不足 60~80m 时，则设于前方路口与上游路口之间的中间段位置。

3） 支路交叉口告知标志应设于距前方路口车辆停止线之前 20~40m 处。

✧ *国标 GB5768-1999 第 8.2.5 条规定了带距离预告的交叉口指路标志设置在交叉口前 300~500m 处；互通式立交标志设置立交以前适当位置，其他类型的交叉口预告标志均设置在交叉口前 30~50m 处。国标只是对不同类型交叉口的标志设置位置提出相应的标准，但对于不同等级的道路没有细化的标准。本条文根据广州市历年的经验，结合广州市路网特点，分别针对不同等级的城市道路提出了相应的标准。此外，由于国标的交叉口预告标志同时也适用*

城市以外的公路系统，因此可提前300～500m 设置预告标志，但在一般城市道路中，由于交叉口分布比较密集，基本上没有条件设置提前很远的预告标志，普遍只设置不标注距离的交叉口指路标志。

- ✧ *广州市现状干道以上等级道路的平交路口基本上都实行了进口道展宽，展宽段范围内的车道是分方向设置的，尤其车流量大的主干路，在条件允许的情况下不同转向的车道都有专用道，因此，交叉口指路标志的设置应该适当提前，使驾驶者在进入展宽段范围的专用转向车道前，有足够的时间做好变道准备。本条文提出的交通性主干路和一般主次干路交叉口预告标志与交叉口的距离均比国标指标略大一些，因为根据《广州市城市干道网络深化方案》提出的平交路口展宽控制指标，主干路为 70~100m，次干路为 50~70m；同时结合实用经验，提出对应的指标。*
- ✧ *对于支路交叉口指路标志的设置，考虑到支路的车速较低，交通组织也比较简单，同时交叉口间距比较小，故提出了略小于国标的指标。*

6.4.3 分岔处标志的设置位置应符合下列要求：

1） 道路车道分向隔离带或分岔口处的分岔处标志应设于道路车道分向隔离带端部或分岔口三角带端部（前方已提前设有预告分向信息的指路标志）。

2） 跨线高架路或立交匝道起点的分岔处标志应设于匝道起点处。

- ✧ *国标 GB5768-1999 对此类指路标志的设置位置没有具体的规定。对于道路车道分向隔离带或分岔口的分岔指示，一般在前方交叉口或路段上会设置对应的分向预告信息，因此直接指示的分岔指路标志只需要在分向隔离带端部或分岔口三角地带端部设置即可，使用效果更直观；对于跨线高架路或立交来说，桥上和桥下就代表不同的行驶方向，因此对应的分岔指路标志必须设置在两个方向的分界点处，即匝道的起点。*

6.4.4 绕行标志设于实施交通管制措施道路的上游交叉口，距车辆停止线之前80～100m 处，且应保证距该交叉口进口段车道分界实线起点至少 50m，当两个交叉口间距不足 80~100m 时，则设于上游交叉口与相邻交叉口之间的

中间段位置。

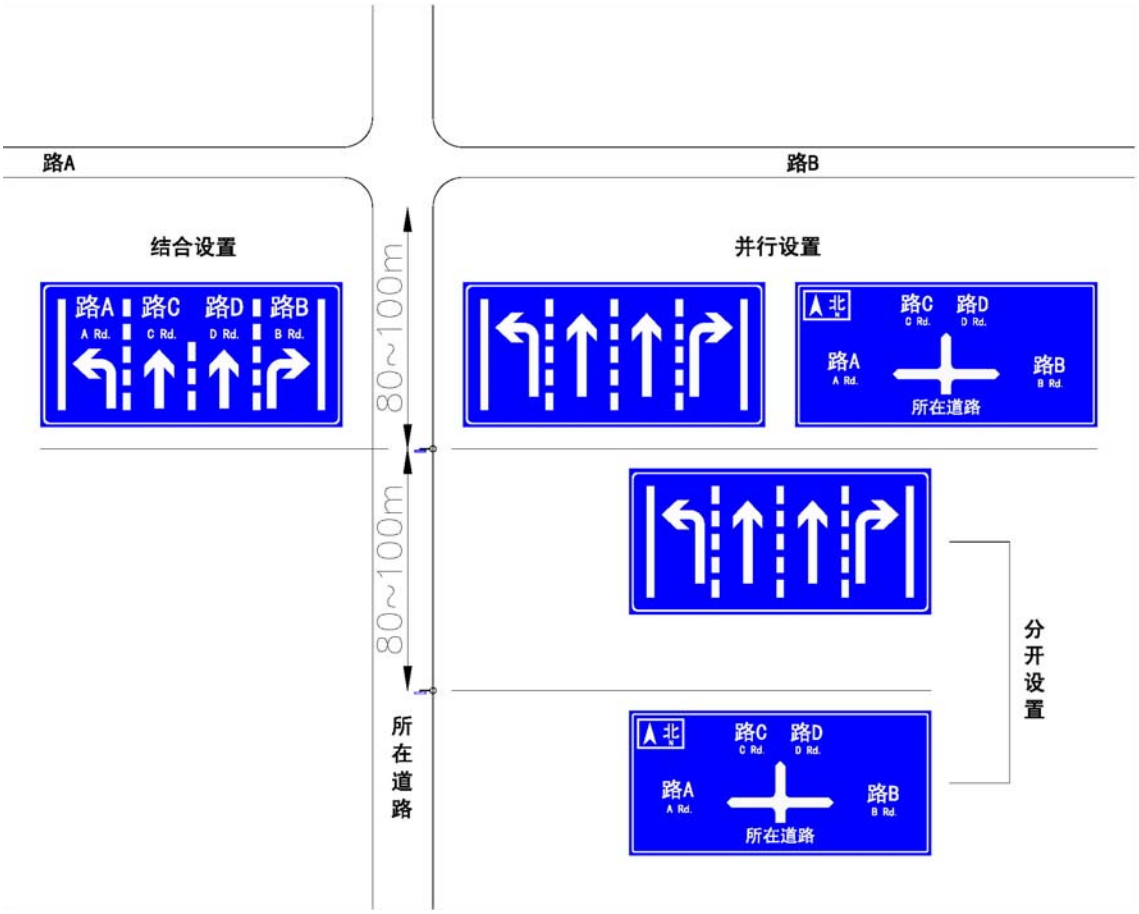
✧ *国标 GB5768-1999 第 8.2.15 规定“绕行指路标志设于实施交通管制路口前适当位置”，但没有具体的距离指标。本条文参照国标的规定，对设置点位补充了两点要求：首先提出了“上游交叉口”的概念，因为当路口实施交通管制的话，行驶路线必须在该路口的上游交叉口就作出调整，因此相应的绕行指路标志应该是设在上游交叉口之前。其次，根据广州市的经验及使用特点，提出了具体的数据指标要求。*

6.4.5 单向车道数超过 3 条车道的主次干路宜结合交叉路口告知标志设置分向行驶车道标志，其设置位置应符合下列要求：

1） 分向行驶车道标志应设在距前方路口车辆停止线之前 80~100m 处，且应保证距前方路口进口段车道分界实线起点至少 50m。

2） 需同时设置交叉路口告知标志和分向行驶车道标志时，交叉路口告知标志应设于分向行驶车道标志前 80~100m 处。

3） 交叉口间距不满足交叉路口告知标志和分向行驶车道标志分开设置要求时，两者宜并行设置或相互结合设置（即交叉路口进口道告知标志，仅适用于预告信息数目较少的情况），并应设在距前方路口车辆停止线之前 80~100m 处。



交叉路口告知标志与分向行驶车道标志结合设置示例

✧ *国标对此类标志的设置没有提出相应的规定。根据广州市的交通组织特点，当交叉口单向进口超过3 车道时，为确保车辆有序快速地通过交叉口，一般都会设置不同行驶方向的专用车道，并在展宽段范围内禁止变换车道，必要时信号灯也配合设置不同方向的专用相位。在这种情况下，设置分向行驶车道标志可以提醒驾驶者提前做出选择，防止进错车道从而影响交叉口的通行效率。因此，本条文提出了设置要求，并根据广州市平交路口展宽控制指标，明确了设置点位与前方路口车辆停止线的距离指标为80~100m。*

✧ *对于没有条件同时设置交叉路口告知标志和分向行驶车道标志的情况，本条文提出两者宜并行设置或相互结合设置，可以降低建设成本并有效减少指路标志系统设置的密度；其中结合设置是最经济的，但受牌面规格的限制，一般一个行驶方向的预告信息超过1 条时就无法满足了。两者分开设置时，本*

条文提出80~100m间距要求的指标，是直接引用经验值，这在《广州市道路交通管理设施设计施工指南》中有相关的规定。

6.5 支撑方式选用

6.5.1 交通性主干路、一般主次干路的交叉路口预告和告知标志以及跨线高架路或立交匝道起点设置的分岔处标志宜采用L型悬臂式，有需要及有条件设置门式的地点则宜采用门式。

✧ *根据《广州市城市干道网络深化方案》确定的技术标准，次干路以上等级道路单向机动车道数均为2车道及以上，大部分属于多车道道路，从指路标志避免被遮挡、保证良好可视范围的角度考虑，这些道路上的指路标志应尽量采用悬臂式或门架式的支撑形式；从安全性和稳定性的角度考虑，尽量采用门架式。香港《Transport Planning Design Manual Volume》中也有相关的规定：“在多车道道路，应尽可能地使用门式指示牌，而不是路侧指示牌，特别是当有很大比例的高边车例如公交车，集装箱货车等使用边车道时，因为这些车会严重地阻碍其它车道的车辆阅读路侧指示牌。”在广州，虽然一般道路上少有集装箱货车行驶，但公交车通常都是行驶在边车道上的。因此本条文提出交通性主干路、一般主次干路交叉口指路标志和跨线高架路或立交匝道起点设置的分岔处指路标志（一般均设置在干路上）采用L型悬臂式，有条件的则尽量采用门式。但在实际实施过程中，也需要根据现场实际，因地制宜选用合适的支撑方式。*

6.5.2 支路交叉口告知标志一般采用柱式，路幅较宽的支路应采用F型悬臂式。

✧ *根据《广州市城市干道网络深化方案》确定的技术标准，支路上单向行驶车道一般只有1~2车道，实际使用中车流密度也小，遮挡标志的情况没那么突出；此外，因其路幅较窄，也不适宜用长臂的L型悬臂式。因此本条文根据广州市的使用习惯，规定支路上交叉口指路标志宜采用柱式，机动车道数达到4车道、路幅较宽的可以采用F型悬臂式。在实际实施过程中，应根据现*

场实际，因地制宜选用合适的支撑方式。

6.5.3 道路车道分向隔离带或分岔口设置的分岔处标志宜采用柱式。

✧ *道路车道分向隔离带或分岔口设置的分岔处标志一般设于道路车道分向隔离带端部或分岔口三角地带端部，从现状实际使用情况来看，此类指路标志一般都是采用柱式，因此本条文仅针对多数情况下的使用习惯，规定此类指路标志的支撑形式适宜采用柱式，在实际实施过程中，也需要根据现场实际，因地制宜选用合适的方式。*

6.5.4 绕行标志设于次干路以上等级道路时宜采用 L 型悬臂式；设于支路时宜采用 F 型悬臂式。

✧ *在实际应用中，绕行指路标志的设置是为了配合交通管制措施的需要，因此各等级道路都有设置绕行指路标志的可能。从现状实际使用情况来看，支路路幅较窄，绕行指路标志一般都是采用F 型悬臂式，其他道路上则采用L 型悬臂式，因此本条文仅针对多数情况下的使用习惯，规定此类指路标志的支撑形式宜根据在所道路等级选择L 型或F 型悬臂式，在实际实施过程中，也需要根据现场实际，因地制宜选用合适的方式。*

6.5.5 交叉路口进口道告知标志宜采用 L 型悬臂式。

✧ *交叉路口进口道告知标志主要应用于多车道的交叉口，道路等级一般都是次干路以上，从避免被标志遮挡、保证良好的视认范围考虑，应尽量采用悬臂式或门架式支撑，从现状实际使用情况来看，此类指路标志一般都是采用 L 型悬臂式，因此本条文仅针对多数情况下的使用习惯，规定此类指路标志的支撑形式适宜采用L 型悬臂式，在实际实施过程中，也需要根据现场实际，因地制宜选用合适的方式。*

7. 重要场所、旅游景区指路标志的设置

7.1 重要场所、旅游景区信息种类

7.1.1 重要场所、旅游景区是指具有普遍公众服务性或具有历史、文化代表性意义的地点或区域，具体包括重要政府机关单位、大型医院、重点学院、市级商业中心、大型文体设施、会议展览中心、交通枢纽、著名园区、著名旅游区等九大类，设置指路标志的对象类型、选取标准及信息名称如表7.1所示。

表7.1 广州市区重要场所、旅游景区信息名称表

序号	对象类型	选取标准	信息名称
1	重要政府机关单位	省、市五套班子，区级人民政府，服务广大市民设有对外办理业务的市、区级政府机构	中国共产党广东省委员会，广东省人民代表大会常务委员会，广东省人民政府，人民政协广东省委员会，广东省纪律检查委员会，中国共产党广州市委员会，广州市人民代表大会常务委员会，广州市人民政府，人民政协广东省广州市委员会，广州市纪律检查委员会，越秀区政府，东山区政府，荔湾区政府，天河区政府，海珠区政府，白云区政府，芳村区政府，黄埔区政府，广东省公安厅出入境管理处，广州市公安局出入境管理处，广州市公安局综合办证大厅，荔湾区公安分局综合办证中心，越秀区公安分局综合办证中心，海珠区公安分局综合办证中心，芳村区公安分局综合办证中心，黄埔区公安分局综合办证中心，广州市公安局交通警察支队，广州市公安局车辆管理所等
2	大型医院	三级甲等以上的大型医院	空军广州医院，广东省人民医院，广东省第二人民医院（一七七医院），广东省中医院，广东省第二中医院，广东省妇幼保健院，广州市第一人民医院，广州市第二人民医院，广州市中医院，中山大学附属第一医院，中山大学孙逸仙纪念医院，中山大学附属第三医院，广州医学院第一附属医院，广州医学院第二附属医院，广州中医药大学第一附属医院，暨南大学医学院第一附属医院，广州市儿童医院，广州市第十二医院，广州市红十字会医院，广州军区广州总医院，海军广州421医院，解放军广州157医院，南方医科大学南方医院，南方医科大学珠江医院，广州铁路局广州铁路中心医院，广州市脑科医院，广东三九脑科医院，广州市妇婴医院等
3	重点学院	国家、地方重点大学、本科院校	中山大学（南校区、北校区），华南理工大学（本校区），暨南大学（本校区），华南师范大学（本校区），华南农业大学，南方医科大学（本校区），广东工业大学（东风路校区），广东外语外贸大学（本校区），广州中医药大学（本校区），广东商学院，广东药学院（本校区），广州大学（麓湖校区），广州医学院，广州美术学院（本校区），星海音乐学院（本校区）等

序号	对象类型	选取标准	信息名称
4	市级商业中心	市级以上的商业中心、商业步行街	北京路商业步行街，上下九商业步行街等
5	大型文体设施	市、区级以上综合性大型体育场馆，市级以上大型图书馆、博物馆	奥林匹克中心，天河体育中心，新体育馆，广东国际划船中心，广东省体育场，广东省体育馆，荔湾体育场，越秀山体育场，东山体育场，宝岗体育场，燕子岗体育场，芳村体育中心，黄埔体育馆，黄埔体育中心，广东省博物馆，中山图书馆，广州图书馆等
6	会议展览中心	市级以上的展览馆、会议中心	广州国际会议展览中心，白云国际会议中心，中国出口商品交易会馆等
7	交通枢纽	机场、火车站、大型客运站、重要港口等重要交通枢纽	白云机场，广州火车站，广州火车东站，广州新客站，省客运站，市客运站，天河客运站，芳村客运站，窖口客运站，海珠客运站，罗冲围客运站，广园客运站，东圃客运站，南沙港，黄埔港，沥滘港等
8	著名园区	市级以上显著标志性的城区或开发建设性园区	珠江新城，广州新城，白云新城，广州科学城，广州大学城，广州经济技术开发区，南沙经济开发区等
9	著名旅游区	对外开放的国家级、省级、市级以上具有代表性、大众化的著名旅游区，主题公园，重要城市公园和大型游乐场所	黄花岗七十二烈士墓，广州农民运动讲习所，光孝寺，陈家祠，怀圣寺，石室，沙面建筑群，南越王墓，中山纪念堂，广州起义烈士陵园，六榕寺，五仙观，药洲遗址，华林寺，大佛寺，广州市艺术博物院，南越国宫署遗址，琶洲塔，黄埔军校旧址，白云山风景区，广州动物园，荔湾湖公园，文化公园，越秀公园，流花湖公园，东山湖公园，天河公园，晓港公园，海幢公园，雕塑公园，醉观公园，世界大观等

✧ *道路上应该尽量避免设置过多的指路标志，重要场所、旅游景区指路标志是针对广州市的实际情况，在国标规定范围以外增设了部分指路标志，目的在于对具有普遍公众服务性或交通集散量相对较大的地点加以指示，但必须防止此类标志的泛滥。根据交通吸引量的大小和公众服务性的普遍程度，本条文归纳出包括重要政府机关单位、大型医院、重点学院、大型商业中心、大型文体设施、展览会议中心、交通枢纽、著名园区、著名旅游区等九大类重要地点，并对应选取了相应的信息名称，详见表7.1。*

7.2 指路标志的设置

7.2.1 重要场所、旅游景区指路标志的设置分为不提前设置、可提前设置、宜提前设置和须提前设置四种类型，重点部门、大型公建及著名园区、著名旅游区等各类指路标志信息的提前设置分类应符合表 7.2 所列规定。

表 7.2　重要场所、旅游景区指路标志提前设置类型与设置对象对照名称表

序号	对象类型	具体名称	提前设置类型
1	重要政府机关单位 大型医院 重点学院 一般大型文体设施 一般著名旅游区	重要政府机关单位、大型医院、重点学院详见表 7.1 所列具体名称 一般文体设施包括广东省体育场，荔湾体育场，越秀山体育场，东山体育场，宝岗体育场，燕子岗体育场，黄埔体育馆，广东省博物馆，中山图书馆，广州图书馆 一般著名旅游区包括黄花岗七十二烈士墓，广州农民运动讲习所，光孝寺，怀圣寺，石室，沙面建筑群，六榕寺，五仙观，药洲遗址，华林寺，大佛寺，南越王墓，广州市艺术博物院，南越国宫署遗址，琶洲塔，黄埔军校旧址，荔湾湖公园，文化公园，流花湖公园，东山湖公园，天河公园，晓港公园，海幢公园，雕塑公园，醉观公园，世界大观	不提前设置
2	市级商业中心 重要大型文体设施 重要著名旅游区	市级商业中心包括北京路、上下九商业步行街 重要大型文体设施包括广州体育馆，芳村体育中心，黄埔体育中心，广东国际划船中心 重要旅游区包括白云山风景区，陈家祠，中山纪念堂，广州起义烈士陵园，广州动物园，越秀公园	可提前设置
3	综合性大型文体设施 会议展览中心 大型客运站、重要港口交通枢纽 一般著名园区	综合性大型文体设施包括奥林匹克体育中心，天河体育中心 会议展览中心包括广州国际会议展览中心，白云国际会议中心，中国出口商品交易会馆 大型客运站、重要港口交通枢纽包括省客运站，市客运站，天河客运站，芳村客运站，窖口客运站，海珠客运站，罗冲围客运站，广园客运站，东圃客运站，南沙港，黄埔港，沥滘港 一般著名园区包括珠江新城，广州新城，白云新城，广州经济技术开发区，南沙经济开发区	宜提前设置
4	机场、火车站交通枢纽 重要著名园区	机场、火车站交通枢纽包括白云机场，广州火车站，广州火车东站，广州新客站 重要著名园区包括广州科学城，广州大学城	须提前设置

✧ *针对重点部门、大型公建及著名园区、著名旅游区等各类指路信息的不同特点，提出各类重要场所、旅游景区指路信息的提前设置类型：*

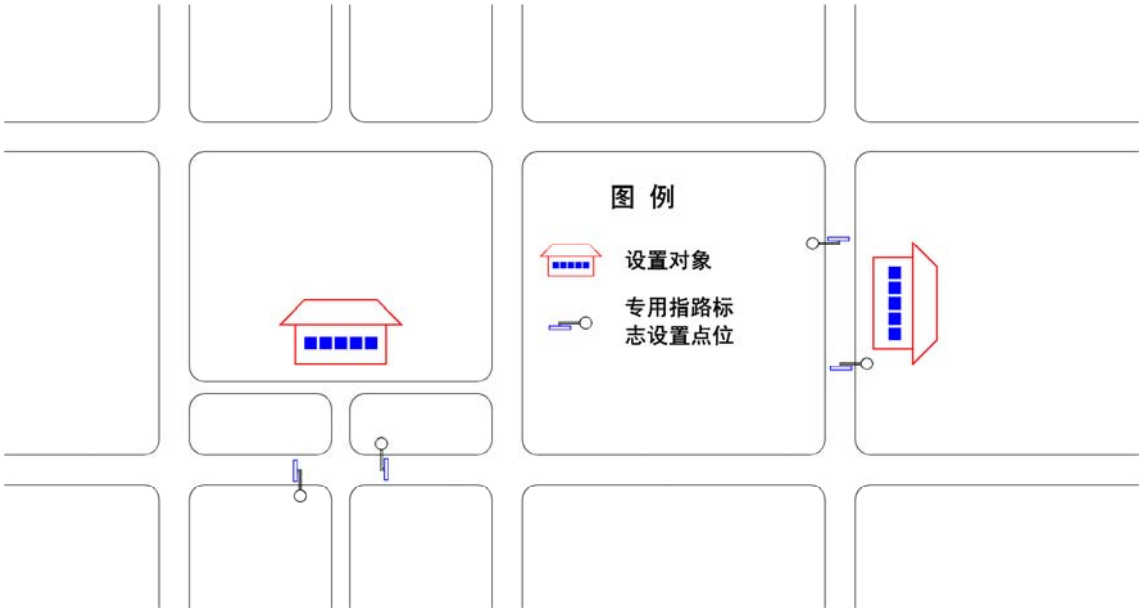
✧ *重要政府机关单位、大型医院、重点学院、一般大型文体设施、一般著名旅游区等服务对象及区域有限，提前预告设置的范围较小，基本不提前设置。*

✧ *市级商业中心、重要大型文体设施、重要著名旅游区等服务对象较广及影*

响区域相对较大，可在适当的小范围内提前设置。

- ✧ *综合性大型文体设施、会议展览中心、大型客运站、重要港口交通枢纽、一般著名园区等服务对象及区域更大，提前预告设置的范围应针对不同类型界定相应的辐射方向及服务区域，在该区域内宜提前设置。*
- ✧ *机场、火车站交通枢纽、重要著名园区等服务对象及区域基本涉及全市范围，并可能波及市域周边区域，因此必须在城市较大范围内提前设置。*

7.2.2 重要政府机关单位、大型医院、重点学院、一般大型文体设施、一般著名旅游区等指路标志或指路信息不提前设置，仅在其主出入口所处道路上或者与其主出入口邻近衔接重要道路上视线良好的位置单独设置或者结合现有道路指路标志进行设置。



不提前设置类型的重要场所、旅游景区指路标志设置示例

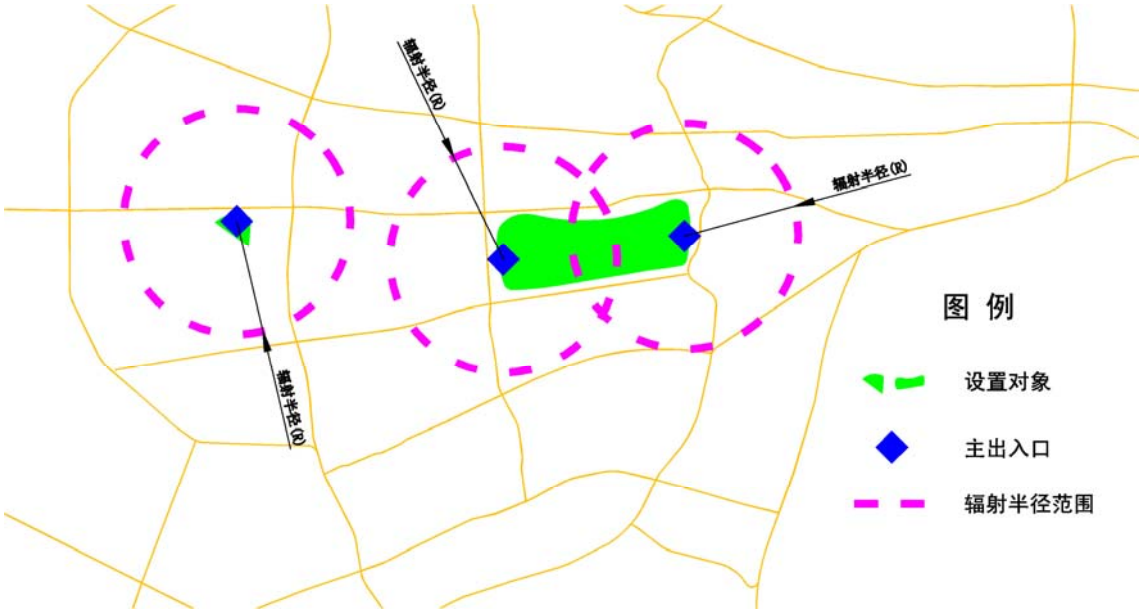
- ✧ *针对不提前设置类型的各类重要场所、旅游景区指路标志或指路信息，明确此类指路标志具体设置的大概地点，在此所指的不提前设置也不是完全不提前设置，即指仅在其主出入口所处道路上或者与其主出入口邻近衔接重要道路上视线良好的适当位置，进行单独设置或者结合现有道路指路标志设置相应的重要场所、旅游景区指路标志或指路信息。*

7.2.3 提前设置范围是指以设置对象所在区域各主出入口为中心向周边辐射一

定距离的半径（R）范围，提前设置范围的辐射半径（R）大小应根据各类设置对象所辐射服务区域大小不同分别进行界定，需提前设置各类对象的提前设置范围应符合表 7.3 所列标准。

表 7.3　各类设置对象提前设置范围建议值表

序号	提前设置类型	对象类型	提前设置范围（辐射半径 R）
1	不提前设置	重要政府机关单位 大型医院 重点学院 一般大型文体设施 一般著名旅游区	——
2	可提前设置	大型商业中心 重要大型文体设施 重要著名旅游区	200~400 m
3	宜提前设置	综合性大型体育场馆 展览会议中心	3~5 km
		大型客运站交通枢纽 一般著名园区	1~3 km
4	须提前设置	机场、火车站交通枢纽 重要著名园区	8 km~广州市域



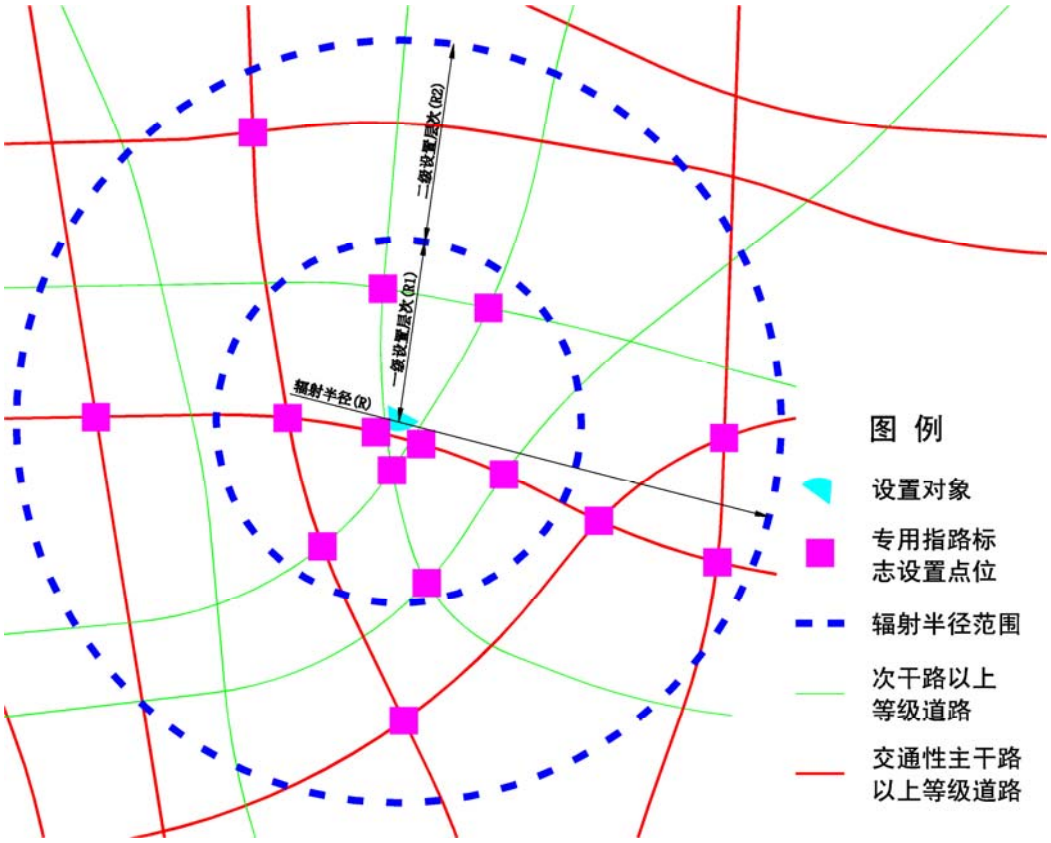
重要场所、旅游景区指路标志提前设置范围（辐射半径 R）设置示例

✧ *针对各类设置对象的服务功能及特点的不同，提前设置相应的重要场所、旅游景区指路标志或指路信息的辐射半径范围也存在较大差异，通过研究各类设置对象所能辐射服务区域的大小，并根据广州市多年设置重要场所、旅游景区指路标志的经验，提出了各类设置的提前设置半径范围的建议值，以供实施时参考。*

7.2.4 在上述提前设置范围内应再分级分层次地系统设置相应的重要场所、旅游景区指路标志或指路信息，根据上述提前设置范围界定值，宜再划分为两级设置范围，各级设置的划分标准应符合表 7.4 所列规定。

表 7.4　提前设置范围分级设置划分标准表

分级类型		一级设置范围（R_1）	二级设置范围（R_2）
提前设置范围（辐射半径 R）	R≤500m	$R_1 \leq R$	——
	R＞500m	$R_1 \leq 500m$	$500m < R_3 \leq R$



提前设置范围两级设置划分及重要场所、旅游景区指路标志设置示例

✧ *针对各类设置对象界定的提前设置范围的不同情况，考虑部分类型重要场所、旅游景区指路标志的提前设置范围比较大，在一个很大的设置范围内不能处处都设置相应的重要场所、旅游景区指路标志或指路信息，因此，根据城市道路网络系统及分级情况，对提前设置范围也进行分级划分为多级设置层次范围，参照历年实施经验，提出提前设置范围按两级设置层次进行划分是比较合理的，也适合广州的实际。通过对现状重要场所、旅游景区指路标志设置情况的调查与研究分析，提出了两级设置层次划分的具体标准，划分标准详见表7.5。*

7.2.5 根据上述分级设置划分标准，在提前设置范围内系统设置重要场所、旅游景区指路标志或指路信息时，应符合下列要求：

1） 一级设置范围：该范围内仅在次干路以上等级道路体系沿线相关交叉口涉及区域，合理系统设置重要场所、旅游景区指路标志或指路信息。

2） 二级设置范围：该范围内仅在交通性主干路以上等级道路体系沿线重要交通结点涉及区域和城区重要出入口地段，合理系统设置重要场所、旅游景区指路标志或指路信息。

✧ *针对提前设置范围划分为两级设置层次范围的特点，提出各级设置层次范围内如何系统设置相应的重要场所、旅游景区指路标志或指路信息，即最接近设置对象的一级设置层次范围内仅在次干路以上等级道路体系沿线相关交叉口涉及区域进行合理系统设置即可，而远离设置对象的二级设置层次范围内仅在交通性主干路以上等级道路体系沿线重要交通结点涉及区域和城区重要出入口地段进行合理系统设置即可，这种分级分层次系统设置重要场所、旅游景区指路标志，既保证了各类重要场所、旅游景区指路标志或指路信息设置的合理性和系统性，也可避免这些指路标志设置过密。*

7.2.6 设置重要场所、旅游景区指路标志时，应优先考虑将重要场所、旅游景区指路信息与道路交通指路信息、不同类型指路信息之间有效组合设置，避免城市道路中指路标志设置数量过多。（除重要政府机关单位类型的指路标志或指路信息宜单独设置外）

✧ *从实用效果分析，城市道路指路标志设置过多，就会出现信息过载现象，*

容易引起驾驶者的混乱，产生负效应；从经济角度分析，标志设置过多，一定程度上也导致资源的浪费。因此，应尽量减少城市道路指路标志设置数量。重要场所、旅游景区指路标志与道路指路标志结合设置，或者不同类型的重要场所、旅游景区指路信息组合设置，都可以有效地减少增设的标志数量，两者相比，前者效果更明显，因为与道路指路标志结合设置的话，可以避免新增支撑结构，甚至避免新增牌面。因此本条文明确规定重要场所、旅游景区指路标志应优先考虑与道路交通指路标志结合设置，或相互之间组合设置，避免城市道路中指路标志设置的数量过多。

✧ *政府机关单位代表的是政府，有其特殊的唯一性和严肃性，与其他类型如大型公建、旅游区等重要地点有明显的区别，从尊重政府和保持严肃性的角度考虑，其指路信息不宜与其他类型的指路标志合设，宜单独设置。*

7.3 牌面规格及信息排版

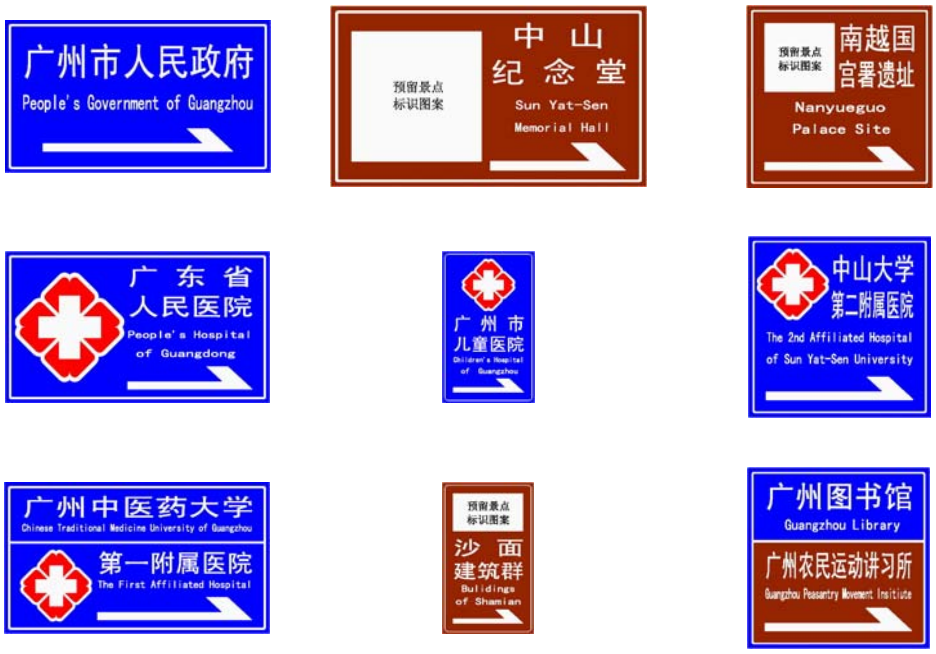
7.3.1 结合不同等级道路体系指路标志设置重要场所、旅游景区指路信息时，应按照不同等级道路体系指路标志的相关规定，采用合适的牌面规格，合理排版所应预告的道路信息与指路信息。

结合城市道路体系指路标志设置重要场所、旅游景区指路信息示例

✧ *当需要设置重要场所、旅游景区指路标志的点位附近已设有道路交通指路标志时，可以在原有道路交通指路标志上增加相应的指路信息，应考虑优先与道路信息相互结合设置，在规定牌面规格的指路标志上，合理排版所应预告的道路信息与指路信息。如果增加信息后，在保证字体视认性的情况下无法满足排版要求的，应该适当加大牌面尺寸，但选用的牌面规格必*

须符合所在等级道路指路标志的有关规定。

7.3.2 单独设置重要场所、旅游景区指路标志时，根据支撑方式的不同，采用合适的牌面规格，优先考虑不同类型指路信息的合理组合设置进行信息排版，选用牌面规格应符合表 7.5 的规定。



单独设置的重要场所、旅游景区指路标志示例

表 7.5　重要场所、旅游景区指路标志选用牌面规格与支撑方式对应表

（单位：cm）

序号	支撑方式	选用牌面规格（宽×高）
1	新设悬臂式	350×200
2	新设单柱式或附着式	120×200
3	已设悬臂式或门架式	240×240 （高度须与原指路标志牌平齐）

✧ *在《重点部门、大型公建及旅游区指路标志系统布局方案》研究过程中，通过调查发现，相当部分的重要场所、旅游景区指路标志是需要单独设置的，但设置的方式也不尽相同，归纳起来大致有两种情况：一是可心利用*

邻近合适的支撑结构，包括桥墩、门架或悬臂；二是新增支撑结构。不同的支撑结构对应有不同的牌面规格，对于牌面规格的选用，综合了两方面因素考虑：首先是整体协调性。重要场所、旅游景区指路标志与道路交通指路标志应尽量保持协调，尤其是两者并行设置时，牌面必须保证同一高度。其次是经济性。重要场所、旅游景区指路标志是针对独立的“点”设置的，基本上是一一对应的关系，牌面信息内容通常只有 1 条，最多为 2 条，因此可以采用相对较小的牌面规格，但必须保证字体大小符合本“指引”相关规定、且满足信息排版要求。

✧ *基于上述两点，本条文明确规定了单独设置重要场所、旅游景区指路标志时，不同支撑方式所对应的牌面规格，选定合适牌面规格后，应优先考虑不同类型指路信息的合理组合设置，来进行牌面信息的排版。*

7.3.3 设置重要场所、旅游景区指路信息时，在利用适宜文字传递指路信息的基础上，有效结合国家或行业标准规定的图形符号或反映自身特征的图案标识（如医院、交通枢纽、旅游区等），合理排版指路信息，更利于辨认与识别。

✧ *根据国标 GB5768-1999 第 3.1 条规定，道路交通标志可以用图形符号、颜色和文字向交通参与者传递特定的信息。从人对外部信息的接受能力分析，除颜色外，图形符号与文字相比，传递信息的效果更直观，因此在指路标志上增加合适的图形符合有利于提高信息的视认性。国标第 9.1 条旅游区的指引标志示例就是采用图案标识与文字信息相结合的形式，第 9.2 条旅游区的指引则直接采用具有代表性的、直观的图形符号代替的信息文字。因此，本条文规定设置重要场所、旅游景区指路信息时，尽量采用图形符号或特征图案标识，目的就是提高标志的识别效果，这与国标的规定的一致的。*

7.4 支撑方式选用

7.4.1 设置重要场所、旅游景区指路标志时，优先考虑与道路交通指路标志合用同一支撑方式，道路交通指路标志支撑方式的选用参照不同等级道路指路

标志设置的有关规定。

✧ *重要场所、旅游景区指路标志与道路交通指路标志结合设置时，通常有两种情况：一种是共用牌面，也就是在道路交通指路标志牌面上增加指路信息；另一种是牌面独立，并行设置。这两种情形都是以道路交通指路标志为主体，因此支撑方式的选用参照各级道路交通指路标志体系的相关标准。*

7.4.2 单独新设重要场所、旅游景区指路标志时，根据设置地点的实际情况，因地制宜选择合适的支撑方式。

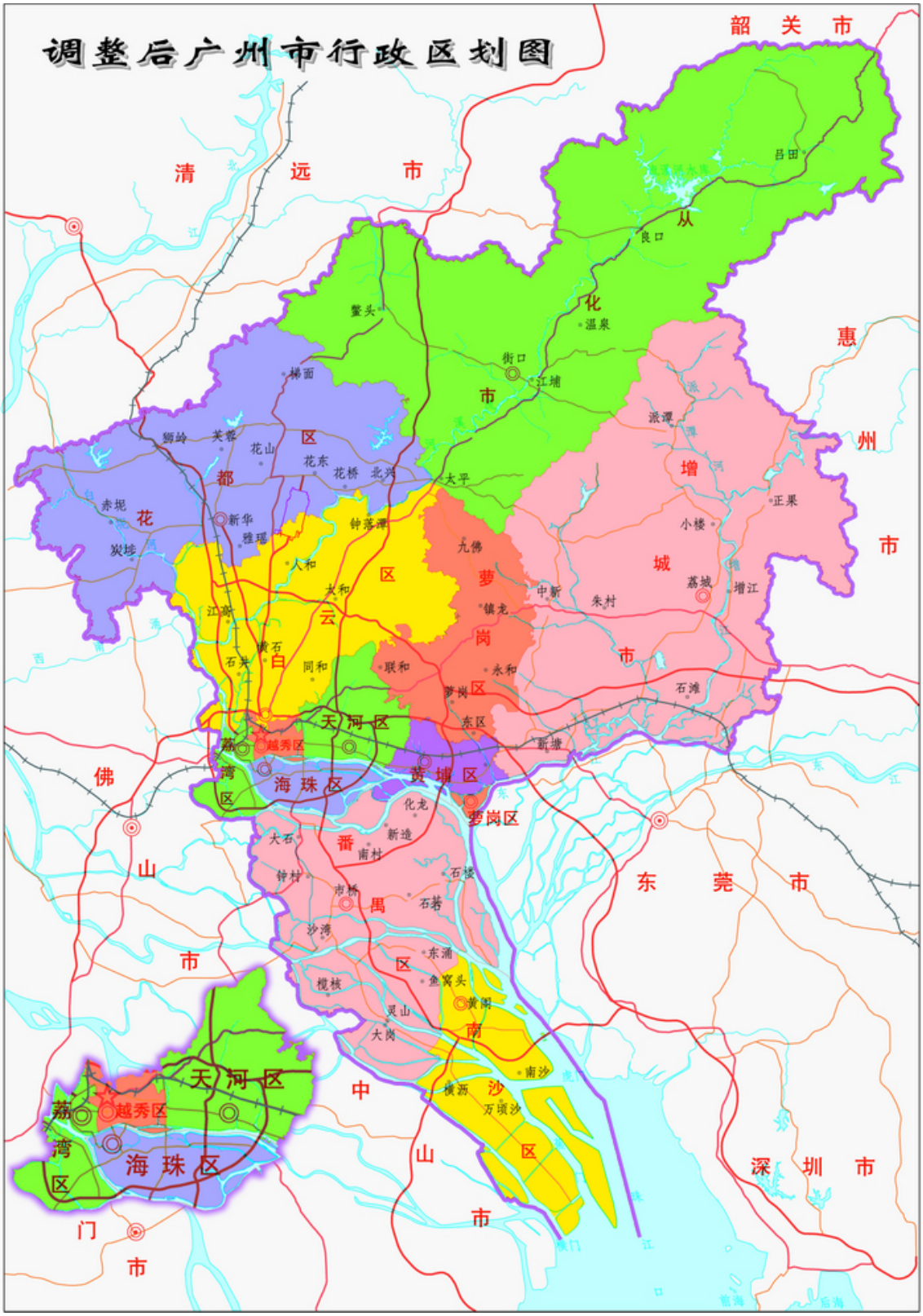
1） 高速公路设置重要场所、旅游景区指路标志，充分利用高速公路沿线支撑方式，增设单独的指路标志。

2） 快速路、主次干路设置重要场所、旅游景区指路标志，优先采用 L 型或 F 型悬臂式，有条件设置附着式的地点尽量采用附着式。

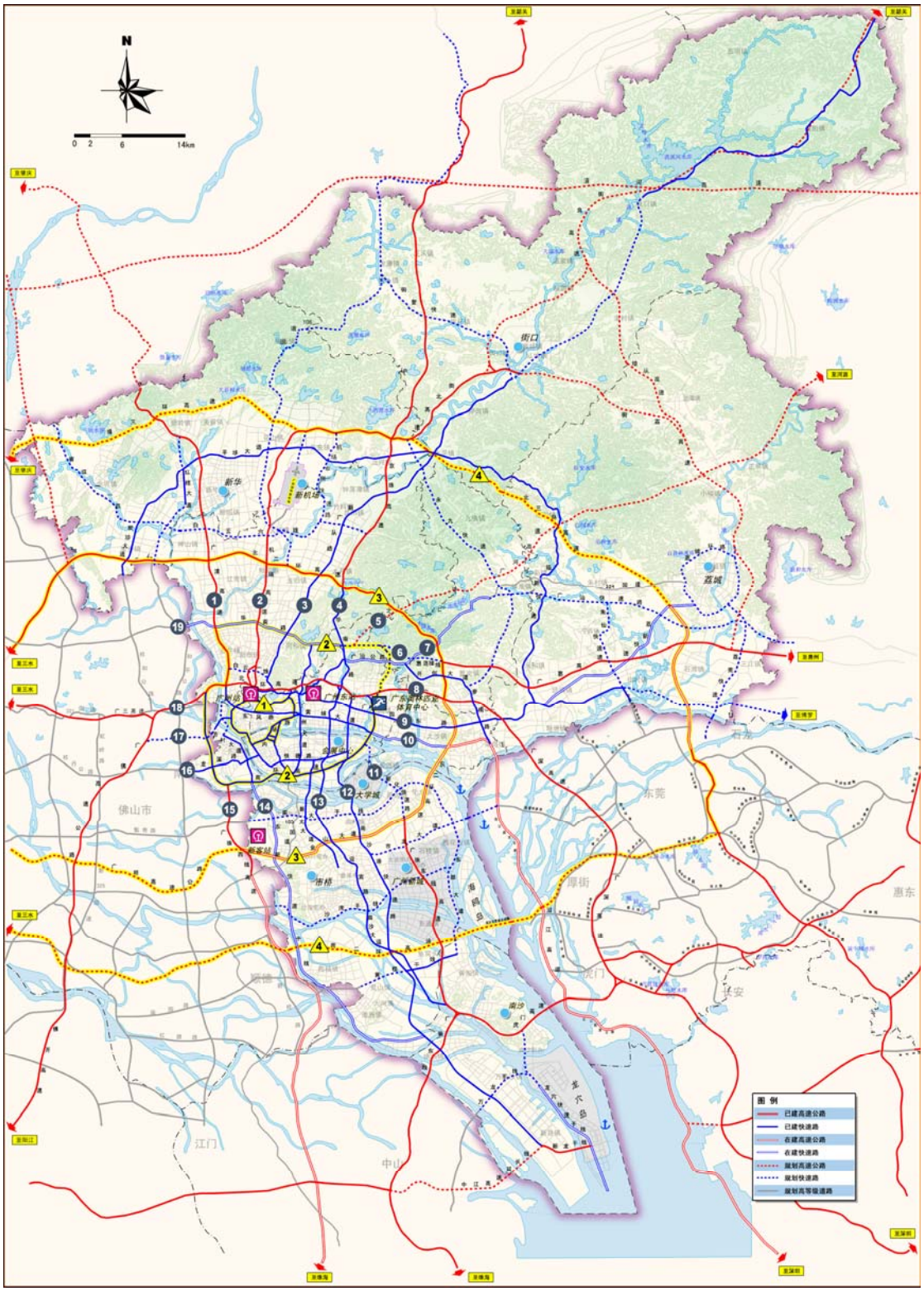
3） 城市支路设置重要场所、旅游景区指路标志，采用单柱式或附着式。

✧ *本条文是针对重要场所、旅游景区指路标志单独设置且需要新增支撑结构时提出的。根据重要场所、旅游景区指路标志的牌面规格，从现状实际使用情况来看，若设置点位附近有合适构筑物的，如高架桥墩、人行天桥等，一般都利用这些结构采用附着式；无法采用附着式的，根据各等级的道路适合的支撑方式选择。因此本条文仅针对多数情况下的使用习惯，规定高速公路上利用沿线的门架或新增柱式支撑；支路采用柱式；其他等级的道路采用L 型或F 型悬臂式。在实际实施过程中，也需要根据现场实际，因地制宜选用合适的方式。*

附录 1：广州市行政区划图



附录 2：广州市路网系统图及道路索引表



广州市指路标志信息分类体系索引表

层次级别	信息类型	具体信息
I类信息	高速公路	环城高速、北二环高速～东二环高速～广明高速（规划）、北三环高速（规划）～珠三角南二环高速（规划）等 广清高速、机场（街北、街东）高速、京珠高速、广河高速（规划）、广惠高速及延长线、广深高速、广深沿江高速（规划）、广珠东线高速、虎门高速、东新高速（规划）、广珠西线高速、广肇高速、广佛高速、广三高速、广明高速等
	封闭式快速路	华南快速、南沙港快速、新光快速等
	公路	105国道、106国道、107国道、324国道（广汕公路）、321国道（广佛公路）、S114线等
	行政区域	越秀区、荔湾区、海珠区、天河区、白云区、黄埔区、花都区、萝岗区、番禺区、南沙区、增城市、从化市
	重要区域	广州大学城、白云新城、珠江新城、广州新城、广州科学城、芳村、金沙洲、大坦沙、二沙岛、赤岗、琶洲、黄埔开发区等
	大型交通枢纽	白云国际机场、广州火车站、广州火车东站、广州火车新客站、省汽车客运站、市客运站、天河客运站、芳村客运站、窖口客运站、海珠客运站、沥滘客运港、南沙客运港等
	重要大型公建	广州国际会展中心、白云国际会议中心、广东奥林匹克体育中心、天河体育中心、广州体育馆等
	著名旅游区	白云山风景区、帽峰山风景区、莲花山风景区、火炉山森林公园、大夫山森林公园、长隆欢乐世界等
II类信息	快速路（非封闭式）	广园快速、内环路及联络线、新广从快速、广汕快速等
	主干路	东风西路、东风中路、东风东路、黄埔大道西、黄埔大道中、黄埔大道东、港前路、中山一路、中山二路、中山三路、中山四路、中山五路、中山六路、中山七路、中山八路、西堤二马路、六二三路、黄沙大道、南岸路、环市西路、环市中路、环市东路、麓湖路、东濠涌高架、天河路、中山大道西、中山大道东、先烈南路、先烈中路、先烈东路、禺东西路、燕岭路、天源路、沙太路、黄埔东路、黄石西路、黄石东路、寺右新马路、花城大道、人民北路、人民中路、人民南路、机场路、解放北路、解放南路、同泰路、广州大道北、广州大道中、广州大道南、工业大道北、工业大道中、工业大道南、南洲路、江南大道北、江南大道中、江南大道南、东晓路、东晓南路、江海大道、科韵路、新滘西路、新滘中路、新滘东路、昌岗西路、昌岗中路、昌岗东路、新港西路、新港中路、新港东路、芳村大道西、芳村大道北、芳村大道中、芳村大道东、芳村大道南、东沙大道、花地大道北、花地大道中、花地大道南、鹤洞路、龙溪大道、白云一线（规划）等
	重要交通结点	金沙洲大桥、沉香大桥(规划)、大坦沙大桥(规划)、珠江大桥、珠江隧道、洲头咀隧道(规划)、人民桥、解放大桥、海珠桥、江湾大桥、海印桥、广州大桥、猎德大桥、华南大桥、琶洲大桥、东圃大桥、鹤洞大桥、丫髻沙

层次级别	信息类型	具体信息
		大桥、洛溪大桥、番禺大桥、新光大桥、生物岛隧道、珠江黄埔大桥 区庄立交、盘福立交、大北立交、天河立交、中山一立交、客村立交、昌岗立交等
III类信息	次干路	站前路、站前横路、流花路、西华路、周门路、越秀南路、越秀中路、越秀北路、裕海路、应元路、挹翠路、怡乐路、沿江东路、沿江中路、沿江西路、烟雨路、鸦岗路、心谊路、冼村路、下塘西路、仓边路、五山路、文明路、文德路、万松路、万福路、塘边大街、体育西路、泰康路、观桥路、石牌西路、石牌东路、石榴岗路、石蓼路、平江路、平安路、牛利岗大街、农林下路、南洲北路、南社街、南泰路、梅东路、麓景西路、麓景路、马场路、龙溪西路、龙塘北路、龙津西路、龙津东路、龙津中路、宝华路、陵园西路、临江大道、林和西路、林和中路、良沙路、连新路、荔福路、康乐西街、金穗路、教育路、江燕路、江人路、建业路、建设六马路、建设大马路、建设大道、尖彭路、吉祥路、惠福西路、惠福东路、黄边南路、黄边北路、环翠南路、环翠东路、华洲路、华夏路、华穗路、华贵路、鹤洞路、河沙中路、和平西路、和平东路、和平中路、海珠中路、海珠南路、海龙路、海清路、郭石路、海乐路、革新路、凤西路、逢源路、飞鹅路、芳华路、恩宁路、多宝路、东莞庄路、东平南路、东平北路、东华南路、东华东路、第十甫路、东川路、德政中路、德政北路、德政南路、大同路、大通路、大南路、大朗路、长岭路、长福路、岑村路等
	支路	紫荆西路、紫荆东路、紫荆中路、紫龙大街、紫罗兰街、紫山大街、自然街、庄头东边街、竹丝岗四马路、竹丝岗二马路、竹山路、竹料中心街、竹二中路、珠玑路、珠村路、洲咀路、周门南路、周门北路、仲凯路、钟龙路、中兴路、致富路、纸行路、政通路、政园路、镇中西路、镇中南路、振兴大街、振光街、赵溪路、陈岗路、站西路、站南路、轧钢东路、云苑一路、云祥路、云泉路、云埔路、云鹤南街、云鹤北街、云港路、越华路、粤溪南路、粤台路、粤垦路、岳洲路、远安路、源东路、员村一横路、员村五横路、员村四横路、员村二横路、元西街、育英路、育才路、玉宇街、玉兰路、渔珠东路、渔中路、渔兴路、禺西二路、禺山路、鱼茅路、友谊路、涌边街、永兴路、永泰路、永太路、永胜路、永青路、永康路、映日路、瀛洲路、莹云路、盈丰路、迎新路、银兴路、逸仙路、怡海路、瑶台西街、瑶台大街、瑶安路、杨箕涌、羊城路、杏坛大街、兴云路、兴隆路、信华路、新洲直街、新业路、新石路、新河浦路、新河浦二横路、新河浦三横路、新凤凰直街、小塘东路、小塘南路、小梅大街、小罗路、宵岗马路、宵岗街、祥元路、祥景路、祥岗西街、香山路、线头直街、现龙街、夏园路、夏良路、下渡路、细岗路、细岗东三街、细岗东二街、喜鹊路、溪西路、犀牛中街、犀牛西路、犀牛南路、西洲北路、西元岗一巷、西元岗二巷、西浦路、西宁路、西岭路、西基路、西环街、西华新后街、西华大街、西湖路、五一大街、五丰沙田街、吴家大街、吴村一横路、吴村二横路、吴村西街、乌溪西路、乌溪南路、文元路、文乐路、文华大街、文昌路、围村路、土华路、亭石南路、亭石北路、铁西路、田心路、田心大街、田南路、天阳路、天胜路、天润路、天河南一路、天河南二路、体育横街、体育东横街、淘金路、淘金东路、淘金北路、陶庄路、桃园中路、

层次级别	信息类型	具体信息
		桃园西路、塘石一街、塘石三街、塘埔西路、塘北路、棠乐路、棠景路、棠德路、棠德东横路、棠德北路、棠安横路、坦尾西路、潭月街、潭村南大街、谭村商业街、泰兴路、泰沙路、太历路、太湖路、挞子大街、索溪大街、穗盐路、素社直街、苏元庄街、松云街、松南路、松南二街、松江街、松岗中路、松岗东路、松岗北街、松柏西街、松柏东街、寺右一南五巷、寺右一南三巷、寺右一南三巷、寺右一南二巷、寺右一马路、寺右一横路、寺右南路、寺右二马路、寺右大街、寺贝新街等

附录 3：指路标志信息常用名词中英文译写对照表

序号	中文名词	英文对照	序号	中文名词	英文对照
1	高速公路	Expressway(Expwy.)	20	火车站	Railway Station
2	公路	Highway(Hwy.)	21	××站	××Station
3	快速路	Expressway(Expwy.)	22	长途客运站	Coach Station
4	××大道	××Avenue(Ave.)	23	港口	Port
5	××路（马路）	××Road(Rd.)	24	公园	Park
6	××街（大街）	××Street(St.)	25	广场	Square(Plaza)
7	××巷	××Alley	26	图书馆	Library
8	××里	××Li	27	博物馆	Museum
9	××桥（大桥）	××Bridge	28	体育中心	Sports Center
10	××高架	××Viaduct	29	体育馆	Gymnasium
11	××立交	××Interchange	30	体育场	Stadium
12	××隧道	××Tunnel	31	医院	Hospital
13	××省	××Province	32	邮局	Post Office
14	××市	××City	33	大学（学院）	University（College）
15	××区（行政区）	××District	34	广州城区	Guangzhou City Zone
16	××县	××County	35	环城高速	Ring Expwy.
17	××镇	××Town	36	内环路	Inner Ring Road
18	××村	××Village	37	广州大学城	GZ HE.MEGA Center
19	机场	Airport	38	琶洲会展中心	Pazhou Convention & Exbihition Center

注：英文对照栏括号内译写形式为简称。

附录 4：常用名称通用形式对照表

序号	通用名称	全称	序号	通用名称	全称
1	环城高速	北环、东南西环高速公路统称	7	火车站	广州火车站
2	机场高速	机场高速公路	8	火车东站	广州火车东站
3	华南快速	华南快速干线	9	大学城	广州大学城
4	广园快速	广园快速路	10	琶洲会展中心	广州国际会议展览中心
5	人民高架	人民路高架路	11	奥体中心	广东奥林匹克体育中心
6	东濠涌高架	东濠涌高架路			