# 城市道路施工期间的交通组织分析

来源：网络 作者：翠竹清韵 更新时间：2025-07-19

*第一篇：城市道路施工期间的交通组织分析城市道路施工期间的交通组织分析 姓名:张浩 班级：路桥31136 实习单位：公路公司指导教师：庄天琼1.摘要：城市道路交通管理规划是城市可持续性发展的前提和基础，本文分析介绍了我国城市道路交通管理规划...*

**第一篇：城市道路施工期间的交通组织分析**

城市道路施工期间的交通组织分析 姓名:张浩 班级：路桥31136 实习单位：公路公司指导教师：庄天

琼

1.摘要：城市道路交通管理规划是城市可持续性发展的前提和基础，本文分析介绍了我国城市道路交通管理规划的现状，阐述了交通管理规划的目的、内容、层次及过程，论述了交通需求预测的分析方法及其相应交通需求模型在交通管理规划中的应用。

2.关键词：城市道路交通 管理规划 交通需求 预测

随着我国国民经济的快速发展和城市化进程的加快，如何解决城市交通问题已经成为城市可持续发展的一个重要课题，城市道路交通管理工作也面临着严峻的挑战。

1995年的《北京宣言：中国城市交通发展战略》为中国城市交通的发展指明了方向：交通的目的是实现人和物的移动，而不是车辆的移动。而这样的战略目标只有通过政策法规和严格的管理才有可能实现。

为了保证城市交通合理、有序的可持续性发展，就必须从城市交通系统的内在机制及其与外部环境条件之间的相互作用关系出发来进行合理的交通管理规划。具体而言，应从城市结构与土地利用、城市交通结构、城市交通网络的完善与充分利用三个层次，从供给和需求量方面解决问题。因此，道路交通管理工作是城市总体规划中重要的环节，制定城市道路交通管理规划也就显得十分必要而迫切。而城市道路交通管理规划的编制与实施，有利于提高我国城市整体管理与文明水平，适应国民经济和整个社会可持续发展。

有鉴于此，全国城市“畅通工程”实施和检查评估中要求各被检查城市必须进行城市交通管理规划。其主要评价内容包括道路交通流特性调查、现状分析与问题诊断、交通需求分析计算、交通管理方案（含交通需求管理措施、交通组织方案优化）分析评价、通过专家论证及政府发布实施等。

1.道路交通管理规划现状

西方国家城市交通系统发展经历了两个阶段，即建设阶段：二战后至二十世纪70年代；管理阶段：二十世纪80年代至现在。重点在公共交通系统、小汽车发展、单项交通、交通信号控制以及道路的有效利用等多方面进行交通管理规划。

目前我国城市交通发展的历程相当于西方国家的60～70年代，与发达国家相比，城市机动车密度还比较低。尽管如此，由机动车引发的环境污染问题和城市交通堵塞问题也很严重。这充分说明了我国在道路交通管理方面还存在体制上、行政上和技术上的问题。随着全国城市道路交通畅通工程的深入开展，许多城市的交通状况得到了很大的改观，而且一系列先进的交通管理设备和先进的管理模式被采用，取得了很好的效果。如厦门、大连、南京、青岛、济南、杭州等城市的交通管理工作均很有成效，先后被评为畅通工程“优秀管理水平”。

取得成绩的同时，我们还要清楚地认识到，目前我国城市交通管理总体水平与畅通工程要求还有一定差距。在2025年全国“畅通工程”工作组检查的138个城市中，42个城市的交通管理规划工作只达到畅通工程11项要求中的5项要求，20个城市仅满足4项要求。由此可见，我国在城市交通管理规划方面远远滞后于现代道路交通发展的要求。城市网络很复杂，交通的运行很复杂，产生交通问题的因素也很复杂，相应制定的城市交通管理方案往往由多个管理策略、管理措施组合而成，任何一个建设或管理措施的实施都会引起整个城市路网上交通运行情况的改变。如将一条路的某个路段改为单行道或单双号通行、将交叉口的类型改变（无控制改为信号控制）、将某路段改为公交专用道、打通某条路或拓宽某条路等，都会引起整个城市80%～90%以上的主要道路交通流量和车速的改变。因此，交通管理问题是一个系统工程，必须用科学的方法解决，常用的经验性的方法是不能完全解决的。因此交通管理需要做规划，实际上，目前一些城市所实施的有些管理措施，都是做过规划的，只是不太系统、全面而已。为了改变当前城市交通管理规划滞后的局面，公安部交通科学研究所、中国城市规划设计研究院等部门正致力于部分城市的道路交通规划编制工作，为提高我国道路交通管理水平作出应有的贡献。

2.道路交通管理规划基本内容与方法

2.1 道路交通管理规划的目的:

道路交通管理规划的目的是解决要不要管、什么时间管、怎么管、管什么地方等问题。通过规划，人们能预先知道管理策略实施后的效果，避免由于盲目管理而带来政策上的失衡和经济上的巨大损失。

2.1.1道路交通管理规划的工作内容主要包括：

（1）城市道路交通现状调查应调查、搜集的资料包括：交通小区划分及小区经济、土地利用资料、交通网络结构及道路几何要素资料、历史道路交通量及流向资料、居民出行特征资料、机动车出行特征资料、货物出行特征资料、现有交通管理

设施及效果资料等。在这方面，由于交通调查面广，调查工作量大，资金投入多，因此，有的城市交通规划编制单位，甚至有关政府部门领导对基础数据调查工作不够重视，认为只要在原有交通规划资料搜集的基础上，作些补充调查即可，以致于规划方案与现实脱节，其针对性和可操作性差。这是一种极为错误和片面的观点，应引起有关部门的高度重视。

（2）现状分析与问题的诊断从道路基础设施状况、土地利用与公共交通、交通管理设施及现代化程度、交通秩序、交通质量及交通安全以及交通管理体制、政策、规划及宣传教育等方面对城市道路交通及管理现状进行分析、诊断。

（3）城市交通需求分析

通过交通需求模型的建立和计算（具体模型及方法将在下一节讨论），获得交通管理规划方案实施（评价）年份的各车种（客车、摩托车、公交车、出租车、货车、自行车）的OD矩阵，为后期交通规划提供规划依据和参数。

（4）城市交通管理方案的制定

一个城市的交通管理方案，往往是由多种管理策略和数种管理措施组合而成的。一般包括交通需求管理策略，如优先发展策略、限制发展策略、禁止出行策略、经济杠杆策略；交通系统管理策略，如结点交通管理、干线交通管理、区域交通管理。

（5）城市交通管理方案的评价通过方案评价，分析交通管理措施是如何影响交通流的，预测交通管理措施实施下的交通运行指标，分析是否达到了管理目标

交通管理方案的评价可按道路网络抽象化、交通管理方案抽象化、交通流重分布模拟以及管理效果分析四个步骤进行。

(6)道路交通管理规划的层次 可分为三个层次。三个规划层次的效果是不一样的，层次越高，其规划效果越大。

交通管理规划的层次宏观交通发展战略规划的目的是制定城市交通发展政策，影响、优化交通结构。优化城市交通结构的本质是优化城市道路资源的利用，它通过交通政策的引导来实现，而政策的实施需要强有力的保证体系。道路交通网络的组织规划的目的是在城市交通网络已建成的情况下，通过实施各种技术措施，平衡整个交通网络的交通流量，均衡交通分布，提高运输效率，使这个交通网络发挥最大的效用。如通过实施单行线、专用线、诱导系统、绿波、特殊运输线路、转向限制等措施的综合运用，使交通网络的时间资源、空间资源得到优化利用。重点交叉口、路段的交通管理方案设计是交通管理最基础的工作，也是解决近期局部交通问

题最简捷的手段。具体措施有：交叉口渠化、信号灯配时优化设计、转向控制、路段机非分隔、车道划分、港湾式公交停靠站设计、停车管理、设“严管街”等。

道路交通管理规划操作过程管理规划过程的核心是管理方案设计及方案评价。方案的设计是在掌握现状交通信息，分析出其存在问题，并预知未来交通需求的基础上进行的；方案评价过程是对未来交通运行情况的模拟过程，它是建立在掌握现状及未来交通信息基础上的。

3.交通管理规划的基本过程

交通需求模型的建立及发展预测交通需求预测是城市道路交通管理规划工作的基础，要做好一个城市的交通管理规划，首先要对出行进行定量预测，并对某一交通设施或系统进行分析、论证，各个路段、路口以及整个路网的通行能力都必须满足现状、近期或远期出行的交通需求，因此只有搞好流量预测才能了解该路网能否满足该城市的出行需求，并由此加以改善。

3.1 出行生成预测:

居民出行产生预测的目的是建立小区居民出行发生量和吸引量与小区土地利用、社会经济特征等变量之间的定量关系，推算规划年各交通小区的居民出行发生量、吸引量。出行产生包括出行发生与出行吸引。居民出行产生预测的方法很多，常用的方法有交叉分类法、回归分析法、生成率法、吸引率法及平均出行次数法等。居民出行分布预测是将预测的各分区出行发生量、吸引量转化为未来交通分区之间的出行交换量的过程。预测方法大体分为三类，即：增长率法、概率模型法和重力模型法。其中，双约束重力模型法在国内外交通规划中使用最为广泛。

3.2 交通分配预测:

在掌握各分区出行产生、出行吸引，以及出行分布情况后，即知道了各分区之间有多少出行交换量后，就可着手进行交通分配。交通分配就是把各分区之间的空间O-D量分配到具体的交通网络上。通过交通分配所获得的路段、交叉口交通量资料是检验道路规划网络是否合理的主要依据之一。目前，道路交通管理规划中应用较广泛的交通分配是随机用户平衡模型(Stochastic User Equilibrium)。该模型建立了路段行驶时间与路段交通量之间的函数关系，并考虑了通行能力的限制，通过反复迭代计算，直至达到要求的精度为止，最后分配出各路段上的交通量。

3.3 停车需求预测:

世界上许多大城市均对停车需求预测进行过深入研究，由于各国国情不同、城市发展形态不同、经济增长不同，停车预测模式也不同，其计算方法差异较大。常

用的预测模型有：停车生成率模型、用地与交通影响分析模型、相关分析模型、机动车OD预测模型、交通量-停车需求模型、静态交通发生率模型。下面对应用较为广泛的静态交通发生率模型和交通量-停车需求模型作一简要介绍。

（1）静态交通发生率模型,根据停车调查数据汇总可得到各交通小区的日停车数，再根据停放车辆车型比例换算为标准车，利用综合交通规划中社会经济与土地利用现状及发展预测所提供的现状和近、远期规划年的就业岗位数，抽取一定的样本。式中参数意义同前。

（2）交通量-停车需求模型,通过对几种停车需求预测方法的比较可知，该模型虽不能具体得到区域内每一土地使用的停车设施需求量，但由于它与动态交通的预测方法相结合，因此比较适用于对交通小区的宏观停车需求分析。因此该模型可用来检验静态交通发生率模型的计算结果。

3.1.1 规划内容:

城市道路交通现状调查及数据库的建立为了明确城市交通发展目标、找出城市道路交通存在问题，获得了大量丰富、翔实的第一手交通流资料，并对有关数据进行了分析、整理，建立了相应的道路交通管理数据库，为后期交通管理规划奠定了坚实的基础。调查内容包括主要路段、交叉口、行人及非机动车、主要交通枢纽、单向交通管理设施、交通标志、标线设置、交通拥堵、事故、交通停车设置及其它监控设施等交通调查。

（2）现状资料分析与问题诊断重点从城市道路基础设施、城市道路交通状况、城市道路交通管理、交通事故与安全、停车状况、公共交通、交通规划等方面进行了现状分析及问题诊断。

（3）理论研究与模型建立如选用双约束重力模型进行居民出行分布预测，采用随机用户平衡模型进行交通分配；选用静态交通发生率模型进行停车需求分析，并利用交通量-停车需求模型检验静态交通发生率模型的计算结果。

（4）道路交通管理规划方案拟定与评价,交通管理规划方案主要包括近期交通组织管理规划、ITS发展规划、交通管理设施规划、停车管理规划、公共交通管理规划交通监控系统规划、交通管理其它规划等方面内容。针对上述交通管理规划方案，进行系统地分析、讨论和评价。

3.1.2社会经济效益分析:

（1）社会效益在短期内改善城市部分区域交通阻塞的现状，降低交通事故的发生率。通过对道路基础设施规划，采用交通信号线控和面控、规划路网结构等手

段，增加主要干道道路通行能力，合理控制非机动车车流和行人人流，突出“以人为本”、“公交优先”的政策思想，进行专项公共交通规划，避免车辆乱停乱放、节约市区土地占用。上述规划措施可以有效缓解城市行车难、乘车难、停车难和行路难等问题。同时，规划中建议采取减少城市用地占用和对机动车尾气排放超标的汽车进行严格管理等措施，这对城市环境保护具有重要的现实意义。

（2）经济效益借助先进的管理手段来改善道路交通环境，防止资金的盲目投入和重复建设，从而节约了大量的建设资金。此外，规划的实施将在一定程度上减少交通事故，从而避免人身的意外伤害和车辆物品的意外损失，也就有效地避免交通事故所造成的经济损失。

3.1.3 建议与展望:

建议交通主管部门按照本规划中市区近期交通组织管理规划的内容，加强和完善道路交通管理，改进存在问题的路段和交叉口交通组织形式；在停车、公共交通、智能交通系统、道路交通设施、监控系统和法规政策等领域中逐步落实规划方案。为了实现本规划确定的发展目标，建议尽快开展世纪大道、重要干线道路、交叉口的交通组织、交通控制问题及综合交通管理方案的交通设计工作，提高交通服务质量，最终实现达到模范管理水平的目标。

5.结语:

近年来，随着城市“畅通工程”的深入开展，各地城市都在积极进行城市道路交通管理规划编制工作。本文结合我国哈尔滨和大庆这两座具有重要政治、经济意义的东北边陲城市的道路交通管理规划编制与实施情况，全面、系统分析和阐述了城市道路交通管理规划的内容、方法及相应理论模型，并在具体规划实践中，在引进国际先进技术软件基础上，开发了适合我国城市道路交通管理规划的应用软件，建立了道路交通管理数据库系统。这些工作，希望能够对其他同类城市今后的规划工作有所借鉴和帮助。理论与实践表明，城市道路交通管理规划的编制与实施对于改进和加强我国道路交通管理工作必将起到积极的推动作用。

参考文献：

（2）庄严、罗辑.促进城市交通发展、走城市交通可持续发展之路.交通工程通讯，2025

（2）盖春英、裴玉龙.基于公路网的路段交通量预测方法研究.交通工程通讯，2025

（2）王炜、徐吉谦、杨涛、李旭宏.城市交通规划理论及其应用.南京:东南大学出版社,1998.

**第二篇：交通组织施工方案**

苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通组织

实 施 方 案

苏州二建建筑集团有限公司

苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标项目经理部

二Ｏ一三年三月编制

-1-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

目 录

一、工程概况 „„„„„„„„„„„„„„„„„„„„„3

二、交通组织实施方案 „„„„„„„„„„„„„„„„„3

1、过境车辆分流„„„„„„„„„„„„„„„„„„3

2、主线方向的交通组织„„„„„„„„„„„„„„„3

3、跨苏虞张公路的交通组织„„„„„„„„„„„„„7

4、航道交通组织„„„„„„„„„„„„„„„„„„8

5、交通协调方案„„„„„„„„„„„„„„„„„„9

6、交通组织安全管理„„„„„„„„„„„„„„„„10

附件：1：交通标示牌示例 2：交通控制示意图 3：交通维护平面图

4：交通维护设施标志牌一览表

-2-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

交通组织分流方案

一、工程概况

中环快速路北段（312国道苏州段分流线共线段）ZH-LQ02标项目位于元和塘大桥东～黄埭河大桥东，主线高架桩号为：ZK90+006～ZK91+963，全长1957m，该路主线为双向六车道一级公路标准，设计车速100km/h。主线高架标准断面宽16m，上部结构有现浇箱梁、悬浇箱梁、预制箱梁三种形式：其中元跨老苏虞张公路大桥采用（28+43+32）m为等截面现浇箱梁，49#-51#墩采用（30+30+30）m为变截面现浇箱梁，另外跨元和塘主桥10#-13#墩为（40+60+40）m变截面悬浇箱梁，其他高架桥均为长25m、30m、31m装配式箱形连续梁。

计划开工日期：2025年12月8日

计划竣工日期：2025年6月30日

二、交通组织实施方案

2.1、过境车辆分流实施原则

由于该地区路网成熟，与该道路平行的北侧有太东路，南侧春申湖路，可以分流过境车辆。同时为了减小被交道路苏虞张公路施工期间的交通通行压力，可利用附近平行道路广济北路进行分流。实施时在分流道口设置告知标志和过境车辆绕行的标志，在广济路口和苏虞张路口安排专职交通协管员负责交通指挥协调，并通过主要媒体发布公告。

2.2、主线沿太阳路方向的交通组织

主线高架桥施工期间，实行半封闭施工，围挡封闭太阳路两侧现有路面各6.5m作为施工便道，施工期间保持中间两车道，共10米，每车道宽5.0m，中间用虚黄线划分，在每个居民及施工出入口均设置减速驳，并沿路设置限速标志。围挡设置范围从元和塘大桥西侧防撞护栏至标段

-3-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

终点63#墩。施工便道、施工区和太阳路外侧通行区采用彩钢板隔离封闭，外侧居民区与施工区采用彩钢板隔离，非居民区隔离采用透明隔离栏围挡，并严格按照要求设置好各种警示限速标牌等安全设施，并安排专人进行维护。如下图所示：（围挡总平面布置图见附图）

2.2.1施工围挡设置及要求 ① 一般路段围挡设置

一般路段围挡材料采用双层夹芯彩钢板，颜色采用3白1蓝形式布置，高度为2.48m。外缘采用铝材包边。立柱间距为4m，立柱根部用膨胀螺栓固定在沥青砼路面上。围挡后侧上下设置两道横向拉杆，并采用L型角钢作斜向拉撑。（具体设置及工程量见附图）

蓝色白色白色白色交通围挡立面示意图一般路段交通围挡侧面图-4-

苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

② 交通道口围挡设置

为方便附近居民出行及施工，全线共计预留道口9处，为别位于元和塘大桥至苏虞张公路之间南北两侧各1处，苏虞张公路至终点段63#墩之间南侧3处，北侧4处；大型道口预留25米宽度，全线共有4处（项目部门口南北两侧、4S店道口、植物园门口），小型道口有5处，宽度为15米（剩余均为小型道口）。

为确保车辆在交叉口过弯时的交通安全，在交叉口及两侧各16m范围内设置可通视的金属网片（如下图）。彩钢板上贴有交通指示牌及反光警示牌，并在路口设置施工警示牌、限速牌、禁超牌、导向牌等标牌。（如附图附表所示）

交通道口路段交通围挡侧面图③ 公交车站台段围挡设置

施工便道占用公交站台时（全线有两个），彩钢板围挡向路边偏移1.5m设置为公交临时停靠站，并设置相应的减速标志及警示标志。（如下

-5-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

图所示）

2.2.2 围挡施工一般要求

① 围挡设置挺直、稳固，满足抗10级以上台风。并确保整齐划清洁美观和无破损，外观与周围环境协调。

② 占用道路施工的围挡在道路交叉路口视距15m范围内禁止堆放各类物品。

③ 切断或紧邻既有行车道路的围挡墙面上粘贴反光膜，以利于夜间行车。

④ 围挡内侧1米范围内禁止堆放料具、土石方等物料，围挡外侧5米范围内保持清洁。禁用围挡墙做挡土墙和作为广告牌和机械设备等的支撑。

⑤ 工程未完工前不得撤除围挡封闭。2.2.3施工便道设置及便道管理

① 元和塘桥东侧1#-11#墩施工时，在元和塘桥东修筑便道直通至

-6-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

河边，横穿蠡口镇万里路，桥位两侧一侧一条，宽度不小于7米，总长660米，约4620平方，届时在万里路上安排专人负责交通指挥；

② 12#-17#墩之间，元和塘桥西侧施工时，利用老桥北侧现有施工便道(如下图所示)，老桥南侧施工可从桥下地铁施工现有施工便道通过。

③ 18#墩-25#墩、28#墩-63#墩之间施工现场便道设置根据太阳路两侧施工便道设置，直接从太阳路填筑建筑垃圾至桩位处，并铺筑钢板，便道设置保证施工现场的操作灵活。

④ 在进入施工便道后的路侧设置“进入施工现场，请减速慢行”标志，同时设限速标志；从干线公路或地方道路等进入施工便道时，在入口处设置“非施工车辆，禁止驶入”的禁令标志。

⑤ 便道转弯、临空处、交叉口和出场地入口埋设高度为80cm，间距为10m的警示桩。警示桩采用直径10cm的PVC管制作，管内填C15混凝土，管外贴红白相间反光膜，警示桩采用C20混凝土基础，尺寸为20cm×20cm×30cm。

⑥ 便道穿越干线公路或地方道路时在公安交警和公路路政部门的指导下，按《道路交通标志标线》（GB5768-2025）标准设置警告、禁令、指示等必要的标志和安全设施，确保道路交通安全。

-7-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

⑦ 施工便道设置里程桩和百米桩，从起点开始对应主线桩号在便道外侧路肩埋设，在本标段起、终点处设置限高门架（宽7.0m×高5.0m）各一道，防止从太阳路东西方向超高车辆进入苏虞张公路，门架上挂贴体现企业文化的宣传和欢迎标语。百米桩用10cm×10cm×30cm（高）的砼预制埋设。

3、跨苏虞张公路的交通组织

跨苏虞张公路大桥施工期间为保证区域内的南北向交通，需预留机动车及人非通行孔，拟预留4个临时通行孔，车道宽分别为5米、4米、4米、5米，限高5米,设置4个限高架（苏虞张公路南北向各一道，太阳路东西向各一道）及防撞墩、标志标牌、夜间指示灯、减速驳等安全设施。

通行孔采用“门”式预留通道，预计2025年7月中旬在现浇支架搭设阶段实施，通道立柱基础采用砼条形基础，立柱采用钢管桩，通道梁采用工字梁。立柱上持红灯警示，基础前设防撞墩，立柱和防撞墩上贴反光膜，迎车面工字梁上挂红灯警示，通道口迎车面前20米设减速驳一道，通道口前30米设限高限宽门架一道，门架上持红灯警示并贴反光膜，挂限高、限宽标志，门架边设太阳能警示灯一个，门架前20米设减速驳一道，门架前500米设减速和施工告知标识，前300米开始逐步设限速标志，最终限速5公里通过限高门架和预留通道。施工期间预留通道口安排专人日夜值班，夜间设置照明设施。

交叉口的交通通行及维护设置见下图：

新浇砼结构贝雷5500Φ600钢管5米砼基础4米4米5米-8-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

通行门洞的设置示意图

4、航道交通组织

本工程主桥施工跨越元和塘河，在施工中需要密切注意对航道的交通引导，通航净宽为38\*5m。施工中，将密切与航道部门联系，在施工处前方设置警示标志，悬挂警示灯，夜间点亮警示灯，在承台施工时，悬挂警示灯，避免船只撞击。

（1）与当地航道管理部门联系，我部元和塘大桥桩全部位于水中，在桩位两边各5米位置打设一根钢管桩，设置好防撞装置，在护桩上挂设红灯，以起警告作用，并在河两侧上、下游各100m醒目位置处设置慢行标志牌。承台施工期间，围堰临靠行船方向一侧设置防撞导向桩及红闪灯。（如图所示）

防撞导向桩及警示红闪灯（2）除在水中每排桩外侧打设防撞墩外，在防撞墩上挂防护灯。在现桥梁下缘装霓虹灯，利于晚间船只通行时识别航道的限界空间。在航道航道夜间要有照明，并按航道部门规定设置各种信号、标志，在航道净空上部限界之外不但要悬挂安全密布网，还要用薄铁皮全封闭，防止

防撞导向桩及警示红闪灯苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

拆卸飞石和坠物袭击过往船只。5.交通协调管理方案

(1)实施前先对现有的交通条件（主要是交通流量、现有的道路宽度、路面情况、周围道路的分流能力、和新建路线的相对位置）、沿线企事业单位的密集程度和出行情况、进行详细的调查，制定出交通疏解方案。

(2)请地方有关部门（主要是沿线地方政府、交警部门、路政、对其出行影响较大的企事业单位）、专家、业主、设计、监理共同对方案进行论证。提出建议和要求，调整后修改，报有关部门批准执行。

(3)在实施前提前7日在通过媒体、直接告知、主要路口设置告示和交通疏导图等方法向外界告知。

(4)在实施前各类引导标识、告知标识、安全标识、安全设施、信号灯、新建的临时通行道路先行设置。

(5)实施时和交警路政部门沟通，并由其配合实施。

(6)实施过程中派专门的维护人员进行交通维护、值班。主要路口在车流高峰时安排专人负责指挥引导。

(7)实施完成后设专门的队伍进行设施的维护、路面保洁、交通指挥。(8)制定好交通事故应急预案，应对突发事件。6.交通组织安全管理

由于本工程施工期间需保持老路区域内附近居民的交通通行，安全隐患大，交通组织非常重要，为了保证施工期间的安全，拟采取以下措施：

6.1组织保证措施

成立以项目经理、分管安全副经理、项目总工为领导，以专职安全员、各科室负责人、各施工队长为成员的交通安全维护领导小组，负责组织编制交通安全维护方案，对所有的施工人员进行技术交底和思想教育工作，组织各类安全设施到位，监督各施工队按方案的要求实施交通安全维护，进行定期的检查和不定期的抽查，对发现存在的安全隐患及时的-10-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

进行处理，消除安全隐患，对存在严重安全隐患的施工班组立即限令停工整改，达到规定后方准重新开工。成立专门的道路交通安全维护队，成员包括值班人员、设施维护人员，专门负责各交叉口和分流点的车辆引导，防止社会车辆和人员误入施工现场以及安全设施的日常维护。

安全生产领导小组：

组 长：韦新华（\*\*\*）

副组长：王华东（\*\*\*）彭雪峰（\*\*\*）成 员： 杨 青（\*\*\*）夏 静（\*\*\*）王耿锐（\*\*\*）郦 辉（\*\*\*）安全组织机构见下图：

组长：韦新华副组长：王华东副组长：彭雪峰安安安安全全全全员员员员：：：：杨夏王郦青静耿辉锐

安全组织机构说明：

①项目经理对本项目安全施工负责，落实安全生产各项制度，确保

-11-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

安全生产费用的有效使用，并根据工程特点组织制定安全施工措施，消除安全隐患，及时、如实报告生产安全事故。

②项目副经理：主抓本项目各分部分项工程具体安全制度、安全措施、安全操作、安全教育、安全生产责任制、安全交底的落实工作。

③项目总工程师：对本项目各分部分项工程技术安全工作负主要责任，主抓安全交底制定、安全措施制定的审核工作，及技术安全培训、安全隐患等级确认、安全资料审核等工作。

④安全环保部负责人：负责安全生产规章制度和操作规程的制定、各分部分项工程安全生产技术交底的制定、安全资金使用计划的编制、安全方案制定、安全预案制定、安全教育、安全培训、安全定期检查、安全考核、安全资料管理。

⑤安全员：负责中环快速路北段二标相关施工安全管理制度及安全交底内容的具体落实，负责全线临时用电的安全管理、防火安全管理及相关监督、检查、复查落实、安全记录工作。

6.2思想保证措施

对所有的施工人员进行安全技术交底，进行定期安全教育，使其充分认识施工安全的重要性。对全体施工人员，特别是道路交通安全维护队全体人员，进行交通安全基本知识培训，并进行上岗前的考核，以适应工作需要。所有施工人员需经过三级安全教育。

6.3制度保证措施

我方将制定专门的交通安全管理制度，主要责任制度、值勤制度、检查制度、例会制度、奖罚制度、施工车辆人员和车辆上路作业管理制度。

-12-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

根据各个施工段落的特点制定上路作业的各类规定。通过这些制度和规定来约束全体施工人员按章办事，按章操作。

6.4技术保证措施

开工前要制定专门的交通分流方案和交通维护方案，并积极和地方政府、交警、路政部门、指挥部沟通，广泛征求各方面意见和建议，细化和完善方案，并到有关部门进行审批和备案。按批准的方案进行施工，坚决服从交警和路政部门的指挥。制定交通安全事故应急预案，并进行事前演练。

6.5资源保证措施

各种交通安全设施必须按方案规定的要求全部配备到位，并要通过严格的质量检查，主要是涉及到交通标识、标牌、围栏、安全设施。制定专门的交通安全维护经费使用计划，确保该笔经费不折不扣的用于交通安全维护和管理。

给施工人员配齐各类劳动保护用品 做好自身的保护。6.6其他措施

a、按要求设置告示、标志、标牌等设施，经常检查，保证各种牌子的正确位置，对车辆造成的移位或损坏要及时调整或更换，确保其到位、醒目，起到交通安全警示的作用。

b、安排专人进行交通指挥。

c、施工区域设置照亮灯光保证目标明显。

d、对临时故障车辆造成交通影响的主动进行询问，清除障碍。e、对突发的交通意外事故及时报警、并积极配合交管部门进行处理。

-13-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

f、施工人员上路必须穿反光背心，严格按规定的路线和范围活动。若非施工的必要，所有施工人员不得横穿公路或在公路上逗留。施工车辆不得随意在公路上停放。若施工需要停放时，并在保证社会车辆正常通行的前提下按有关规定设置明显的标志。

g、对施工路段要做到文明施工，对抛洒在路段上的泥土、碎石等要及时清理，确保道路畅通。

h、施工区域不得出现积水现象，以免影响公路车辆的正常行驶，雨天应及时排水，确保施工路段及的公路整洁环境。

-14-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

附件1：交通标示牌示例

-15-苏州市中环快速路北段ZH-LQ02标

交通分流组织方案

**第三篇：施工期间交通组织方案**

施工期间交通组织方案

为了维护道路施工现场交通秩序，预防和减少事故发生，保护人身安全，提高工程施工进度与效益，根据本路段施工特点，制定以下专项方案。

本通道结构底板深为10m,断面宽51.9m，箱涵段总长53m，箱涵围护采用∅800、900钻孔桩加两道钢支撑，施工桩号为K7+720～K8+090。

一、警告区

在施工现场前3000米处放置“前方施工”标志牌，在施工现场前1500米处放置限速牌，限速60km∕h，在施工现场前100米出放置方向指示牌，示意驾驶员及时转换车道，标志应设在醒目的地方。

二、上游过渡区

引导车辆及时变换车道，改变行驶方向。当车辆行驶至上游过渡区时，行车速度应小于40km/h。在上游过渡区前设置：前方施工、左（右）道封闭及限速标志。

三、缓冲区

引导车流有序行进的区域，在缓冲区设置：左（右）行使的提示标志。沿行车道放置水码，水码每3米放置一个。为保证夜间行车安全，并安装夜间警告灯。

四、作业区

300m范围四周采用隔离墩，防撞墩及防护栏打围,施工区进出口(外环线中央花坛部位)采用混凝土硬化处理。施工围挡沿线贴上反光膜并安装夜间警告灯。所有标志标牌及交通安全设施都采用国家标准。

五、施工期间，项目部将安排2名交通管理员在施工路段指挥交通，现场施工作业人员有专用车辆接送进入作业区，人员及车辆设备严禁进入非控制区。完善应急预案，做好随时处置突发事件的充分准备，施工过程中与交警、路政等部门勤联系，确保信息畅通。同时定期请交警给予现场指导，提高值班人员的执勤知识。发生交通事故及时报警和上报项目安全部，处理过程中必须积极配合交警工作，不得以各种理由干扰或阻扰交警办案。

武汉市政特种工程有限公司

花山大道二期道排工程项目部

年月日

**第四篇：智能交通施工组织计划**

施

工

组

织

计

划

第一章 工程概况及施工组织机构

1.1 编制依据

本实施组织计划根据三山区安全监督局的需求以及施工现场目前道路设计状况的调查资料，结合以往我公司相似类型工程的施工经验及有关的施工规范进行编制。

1.2 工程概况

当今社会各行各业的现代化管理需要运用先进的科学技术手段，将电子技术与计算机控制集成在一个完整的体系中。在社会交通里，安全是首要需保障的问题。利用现有的监控保安设备，可有效的加强对车辆的管理，直观及时的反映重要地点的现场情况，增强安全保障措施。是社会现代化管理的有力工具。

在系统设计中,我们本着网络化、数字化结合实际情况的指导思想。建立一个连接监控中心的支持ADSL传输的网络来传输图像、声音，控制信号和数据等。用户可通过远程控制室来观看、监督现场情况等相关操作。

现代化管理体现在办公管理自动化，监控管理自动化等方面，充分利用先进的信息技术及设备，以解决部分人员不足，过多暂用人力资源等诸多问题。网络的组成

由现场监控设备、机柜、监控中心的网络服务器等组成本地网络。

服务器网络操作系统和监控主机操作系统均采用Microsoft的Windows 2025 多用户多任务操作系统，此操作系统比Windows XP更加可靠和安全。

1.2.1 工程位置及规模

现场位于三山区区政府旁边二个路口，本次工程主要是对路口区域进行集中安防监控。

现场主要分2个路口的设备，一个路口的视频监控，另一个路口的视频监控、电子警察。要求实现施工布线美观大方，所有线路全部埋地，本地监控无死角，以及全天候红外夜视监控等功能需求。1.3 施工组织机构 我公

司针对该项目成立专门项目组，并实行项目经理负责制，确定项目负责人1人，全面协调该项目一切事宜，对该项目范围内发生的一切事宜有决定权和否决权。

第二章 施工总体部署及布置

2.1 施工总体部署

本工程的施工要做到不影响道路的正常通行及相关工作人员工作。本工程的施工可以分为四大部分： 第一部分：隐蔽工程的实施，管槽的制作及管材的安装；

第二部分：线缆的敷设与测试； 第三部分：所有网络（摄像头，视频，机柜）系统设备的安装调试； 第四部分：各类软件的安装设置；

2.2 施工准备工作 2.2.1 施工前的准备工作

在工程前期阶段，已对工程的性质、内容、周边环境等作了认真、充分的研究，并为进场施工作准备。准备工作包括：

⑴ 落实该项目组的人选，筹备组建强有力的项目工程部，并落实准备参与施工的人员。

⑵ 针对工程的具体情况和特点，组织准备投入到施工的员工进行岗前培训和教育，以便工程开工后。

⑶ 对准备投入到本工程施工的所有工具设备进行检修和保养。⑷ 本工程使用到的有关材料及时与供应商联系，落实货源。⑸ 准备办公设备及有关的标牌等。2.2.2进场的准备工作

由项目组负责人出具工程开工报告，建设单位批准后方可进场施工。

1、组织施工人员进场。

2、铺设施工用水、用电管线。

3、组织施工工具设备进场，并就好位。

4、组织部分施工材料入场。

5、组织工程技术人员熟悉施工图纸，编制详细的施工组织设计，并进行技术、安全交底。

7、落实公司对接人，随时处理工程项目中出现的问题。

2.3 施工布置及说明

所有施工管线材的安装采用暗敷穿Φ50 PE顶管的方式，并需符合规范标准、结实美观。

2.4 工程的主要特点

1、该工程涉及区域不大，道路路面较为规整，信息点不多，工期应不长。

2、先进超前：

1）摄像机： 采用奥康V4，是国内领先水品设备。

2）其它系统：均采用当前先进的产品与设备，充分体现了弱电工程的先进优势。

3、本工程采用相关行业及电器标准施工，施工技术含量高。

2.5 施工重难点及关键工序说明 2.5.1 工程的重点与难点

1、不同管槽、管材的精工制作。

2、各种线缆（包括信号线缆，电源线缆等）的敷设施工。

3、各子系统相关设备的安装与调试。2.5.2 工程的关键工序说明

本工程的关键工序为：管槽、管材的制作；信号线缆，电源线缆等的敷设；各种信息点的安装与测试；各弱电系统设备的安装调试等。1．管槽、管材的制作：

管槽敷设的路径以机房和配电箱为端点向外分散，沿着最短方向接进立杆。管槽的高度与宽度应当按照所放各类弱电线缆总数横截面积来计算，一般来讲各类弱电线缆总数横截面积应该是其所在管槽的横截面积的三分之二。管槽离地的高度大约在1.6米左右。

2．各种线缆的敷设：

应该以从相关配线架到信息点不超过90米距离为标准，敷设过程中不要用力过猛，不要卷成结头，与强电线缆不要交叉，应该以30厘米距离平行敷设，以避免产生串绕，影响通信质量。各线缆的信息点标签最好要以设计图纸为准。

3．各种信息点的安装与测试：

信号线缆，电源线缆接头等均必须按照行业标准制作，线缆的测试应用专用的测试工具，对测试结果应进行分析并留底存档。

4．各弱电系统设计的安装调试：

本弱电工程系统设备调试包括：网络设备调试、监控系统的调试等。各系统的的调试应该以设计方案的依据，并符合国家相关行业标准。

2.5 施工文档管理

1、工程指定1人负责内外文件的签发、接收工作，以及对工程资料文件等的管理；

2、所有文件的签发，必须经过严格的审核后才能签发；

3、档案管理人员在接收到外来文件后，必须经过项目经理过目，技术人员审批后方可发给有关人员执行；

4、所有签发、接收的文件、工程资料，其原件必须归公司档案室统一管理，以便查询。

5、工程资料的填写应于工程进度同步进行，并按表格规定，由各专业同有关人员会签后，交档案室存档。施工文档主要包括：开工报告、图纸会审、技术交底、施工进度表、材料进场报检单、技术交底、隐蔽工程记录、施工现场协调会议纪要、监理通知（回复）单、分项工程报检表、变更通知书、变更图纸、施工联系单、备忘录、施工日志、材料说明书、测试报告、接线图、分布图、系统图、施工图纸、验收申请报告、验收证书等。

第三章 施工进度计划

在施工前，由建设单位项目负责人与施工单位项目负责人一起召开现场会议，根据技术方案以及合同内容等制定工程施工进度计划，工程施工总体工期为20-30个工作日。详细进度表见相关文档。

第四章 工程质量保证措施

1、采用的原材料等要符合国家现行技术标准规定，并应有合格证和出厂说明书及检验、试验单。

2、施工必须采用国家统一规定的计量标准，各种测试和计量器具应定期校验，保证准确使用。

3、进场材料应按规定及时抽样送检，抽样及送检均应办好监理见证手续，对检验不合格的材料坚决不能使用。

4、施工中应按规定制作各种线槽，并按要求达到规范美观。

5、采用和推广经鉴定并批准的新技术、新工艺、新材料等，应制定相应的标准，并经公司批准。

6、精心施工，坚持三级检验制度，隐蔽工程必须经检验合格，现场工程人员验收后，方可进行下道工序的施工。

7、搞好施工配合，保护好已做工程环节，确保工程质量。

8、加强测量管理和技术工艺管理工作，严格控制施工偏差。

第五章 安全施工保证措施

1、现场工程负责人为安全施工的第一责任人，管施工必须管安全。在工地要制订和完善安全施工管理制度，在明确业务范围的同时也明确安全施工的责任。

2、坚持“安全第一，预防为主”的安全施工方针。平时要加强安全教育和安全检查。

3、建立健全以安全施工责任制为基础的十项公司安全管理资料袋，严格落实： a 安全施工责任制 b 安全教育 c 施工组织设计

d 分部分项工程安全技术交底 e 特种作业持证上岗 f 安全检查 g 班前安全活动 h 遵章守纪 i 工伤事故处理 j 施工现场与安全标志

4、施工临时用电实行“三相五线制”和“一机一闸一保护”，严格遵照《施工现场临时用电安全技术规范》。中小型机具要做到: a 传动（转动）部位必须有防护装置。b 开关必须有漏电保护器。

第六章 施工工期保证措施

1．制订详细的施工进度计划，明确进度目标，建立工期实施的目标体系，如提前完工工程，进行分析、总结，推广其好的方法、好的经验；如延期完工工程，要追查其延期的原因，并采取措施，重新调整安排进度，将损失的工期抢回来。

2．投入满足需要的资源，包括人力、物力、财力。

a 人力：管理、技术力量足；操作工人人数有保证，技术熟练。

b 物力：工地所需材料要及时供应；工具设备要满足施工需要，设备能正常运转。c 财力：保证落实工程资金。

3．要合理安排交叉作业，协调各班组、各施工作业面的关系。要紧紧围绕关键工期，要按正确的施工工序进行施工，按时完成并移交相应部份工程。

4．协调与甲方、监理、施工方的关系，各单位互相配合，对图纸上表示不明、错误或设计变更要及时提出，不能因施工图纸方面的原因拖延工期。

在取得甲方、监理、施工方的支持下，积极推广新技术、新工艺，加快施工进度。

5．加强质量检查工作，做到隐蔽工程验收一次通过，尽量不要返工和返修，不因质量方面的原因而影响工期。6．合理安排操作工人施工作业表，做到连续作业，采取措施降低施工噪声，以便适当安排夜间作业。7．做好雨季施工的防护措施，给工人配备雨衣、雨鞋等用品，将雨天对施工的影响降到最低。

第七章 文明施工保证措施

施工现场是施工企业的窗口，在本工程施工中，要树立我公司的良好形象，争创文明施工工地，现场的文明施工遵照市文明施工的有关规定。

7.1 场容场貌

1、施工现场必须做到排水、走道畅通，保持场容场貌的整洁，逐步按要求进行施工。

2、施工现场要认真做好对易燃易爆等到物品的保管和使用，按平面布置图定点堆放，以利安全施工。

3、施工现场的材料，应按施工平面布置图指定的区域堆放整齐，特别是对砂、石子和其他散体物料应做到随用随清，工完场清，不留料底。

4、施工现场的工具机械等，要按照施工平面布置图规定的位置和线路设置，不得任意侵占场地道路，对设备要及时清洁保养。

7.2 临时设施

1、施工现场安装的临时水管无漏现象，用电线路、设备的安装和使用必须符合规范和安全操作规程，并要按临时用电施工组织设计进行架设，严禁任意拉接。

2、施工现场搭设的临时设施和施工设施必须符合有关防火规定。

3、施工现场要严格按照省、市公安部门及公司对安全防火工作的有关规定专人负责，建立安全防火管理体制制度，设置符合要求的消防设施，并要保持完好的备用状态。

7.3 现场施工守则

1、项目组全体成员必须服从项目负责人领导，听从指挥，发扬拼搏奉献精神，努力工作，确保工期、质量，在用户中建树良好信誉作出贡献；

2、强化安全意识，进入施工现场必须办好出入证，佩带胸卡，身着工作服。施工时，在没有弄清楚是否安全可靠时，严禁盲动，对违章作业者，相关人员有权制止；

3、项目组成员有事请假，需经项目负责人同意，把手头工作向项目负责人交代清楚，并经项目负责人批准后方能离开，事毕按时返回；

4、严格按图样、技术规范施工，并做好原始数据记录。对已安装完毕的工程，需经（质量员）检查，施工监理认可，方算完成任务；

5、每天工作完毕，及时清理施工现场，收拾整理施工用设备、仪器、工具、材料，对已安装完的成品采取相应的保护措施；

6、根据任务要求，需加班赶进度时，全体员工必须认真执行领导安排；

7、爱护机具、仪器、设备，杜绝野蛮施工，最大限度节约原材料，降低施工成本；

8、要与甲方和协作施工单位搞好关系，特别在交叉作业时要互谅互让，为各方安全负责，为施工提供方便，施工中出现矛盾时应协商解决；

9、遵守甲方和项目组各项规章制度、施工纪律，搞好团结，互助合作.不准打架斗殴，不得寻衅闹事;如有发生，视情节严重程度予以惩罚。

10、未经允许不得改动它方施工设备，不得随便动用它方工具、仪器、材料等；

11、坚持每天开班前会制度，发现问题及时汇报处理，对确因客观条件不能按时完成的工作任务，要及时汇报以便采取补救措施；

12、强化科学管理，周密计划，充分准备，不断总结，预防漏洞，力争作到按计划施工；

13、按时填写工程日志。

14、施工期间，要求施工人员上下班同进同出，禁止工人在非施工楼层出入。

第八章 对专业施工单位的配合

本工程若涉及到与专业施工单位相互间的交叉施工，如土建工程等，我司本着互相配合、密切协作的态度，与专业施工单位共同协商交叉施工工序的安排，以尽快完成工程为目的。

**第五篇：道路施工交通组织方案**

道路施工交通组织方案

1、确保畅通的主要措施及方案

1.1车辆行驶缓慢,或车辆排队长度未超过1Km等情况下,经现场采取紧急处置和加强疏导等措施,可以有效缓堵并在1小时以内恢复正常交通的,暂时不分流交通,但需做好启动分流预案的准备工作，一旦需要立即能够采取分流措施。根据不同情况分别采取以下措施：

（1）交通事故的现场处置：以迅速反应、特事特办、加快处置为总体原则。经协商交警部门同意,并事先授权路政,对碰撞、追尾等一般交通事故,交警未到现场的,配合路政人员进行现场取证后,可让车辆移至安全地带,先行恢复交通。配合交警负责事故现场的勘察、处理、清障等；路政负责路产设施勘察登记,协助清障、交通疏导等协作工作。发生重大交通事故造成人员伤亡的,配合交警、路政等部门对现场伤员进行施救,为现场清障处置做好准各工作；

（2）抛锚故障车的现场处置：轻小型车辆抛锚的,以现场施工和保畅人员为主,迅速推离现场,然后拖离。大中型车辆抛锚的,现场保畅人员及时联系附近各勤的清障车或施工机械车辆进行拖移。

1.2发生突发应急事件需要分流交通时,项目部应快速反应,果断处置,紧急分流,尽快通行。

（1）在加强现场管理的同时,采取减缓拥堵的应急处置措施；

（2）加强现场疏导,特别是易产生拥堵的关键点段的指挥疏导；

（3）施工封闭区域能满足车辆临时通行时,暂停施工,临时开通不施工的车道，达到分流的目的。

1.3恶劣天气条件下的应急预案：针对本项目所处地理位置和自然环境状况,影响公路通行的恶劣天气条件主要为大雨天气。

（1）当施工期间出现雨雾等恶劣天气时，我单位在施工现场及1公里外设置交通路障警示灯，并加派交通管制人员配合交警部门进行交通管制，以保证行车安全；

（2）进行重点预防,把好施工影响交通安全重点部位关；

（3）加强路面巡逻,消除事故隐患；

（4）积极配合有关部门采取物理、化学等方法消除天气影响。2.1交通安全人员及设施配备

根据招标文件及交通部《公路养护安全作业规程》(JTG H30-2025)和《公路法》、《山东高速股份有限公司养护基建工程安全管理办法》等的要求，我项目部结合本合同段的具体情况，在交通安全封闭作业中拟配备以下安全人员及设施：

2.1人员配备：

安全科负责本工程安全管理、培训、现场安全布置及协调等工作，专职安全人员8名，安全巡查人员96人。

2.2设施配备：

太阳能指向车

4台

标志牌、导向牌、文明用语牌

8套 锥形标

15000个 防撞桶

500个 水马

500个 反光背心

500套 频闪灯

30个 专职安全巡查车

4辆 太阳能警示灯

16个

各种交通安全设施的规定：

（1）锥标：要求其既要符合国标《道路交通标志和标线》（GB5768－2025）的规定，又要符合《山东省公路养护施工作业安全管理规定》，工作区及下游过渡区内布设间距不大于5米，上游过渡区内布设间距不大于3米，上游缓冲区内布设间距不大于2米，且具有反光功能，同时配置施工警告灯号，保证施工时的安全。

（2）移动式标志车：颜色为醒目黄色，装有黄色施工警告灯号，图案和显示形式可按实际需要改变。

（3）夜间照明设施：当夜间进行养护作业时，应设置照明设施。照明必须满足作业要求，并覆盖整个工作区域。

（4）养护安全设施的设置与撤除：当进行养护维修作业时，应顺着交通流方向设置安全设施。当作业完成后，应逆着交通流方向撤除安全设施，恢复正常交通。

3、交通管控方案

根据本工程特点，初步拟定施工作业顺序为：路基路面维修施工、桥梁维修、中央隔离带护栏施工→路基排水施工安全附属设施。

3.1施工区域的交通管制（含施工指示牌、标志牌等的设置）采取“半幅通行，半幅施工”交通组织方案。设置施工提示标志、改道标志、指向标志、封闭标志、限速标志，施工作业区域通过锥形标、交通标志牌等分割。施工作业区域设备停放区夜间设置频闪灯以示警示。

3.2路基路面维修施工、桥梁维修、路基排水施工安全附属设施尽可能做到在一个封闭区域紧凑交叉施工。最大可能的缩短封闭时间，减小社会影响，尽快恢复交通。

3.3具体交通组织方案如下：（1）路面作业交通导行标志设置

1）施工期间采取“半幅封闭施工，另一幅双向通行”的作业方式。借用对向车道通行的施工作业，应结合中央分隔带开口位置，利用靠近施工作业一侧的车道通行，双向车道都应布置作业控制区。2）重点区域交通组织

穿城区、村镇路段的公路养护作业与一般路段存在较大的差异，机非混行、行人流量大，交通量较大，交通组成复杂，为保障作业人员、行人等的安全，限速20Km/h。

3）城区路段：G206 莱州市北外环、沙河镇街道段、虎头崖镇、新城镇等城镇路段（K170+249-K180+600），半幅封闭施工半幅借道通行的作业方式，为防止车辆、行人随意穿行施工区域及抑制施工区域扬尘，采用彩钢瓦围挡隔离封闭区域硬路肩一侧。封闭区域道路内侧采用反光锥形标进行隔离，封闭区域外按JTG H30-2025《公路养护安全作业规程》要求进行车辆分流。4）主要平交路口交通组织

主要平交路口采取分（两）次拼接方式施工，避免整体封闭，保证过往车辆途经路口能够顺利通行，减小社会影响，路口施工作时加快施工进度，尽快恢复交通，最大可能的缩短封闭时间。

车辆分流按JTG H30-2025《公路养护安全作业规程》进行交通布控。

当工作区上游存在交叉，且其在养护作业控制区内时，可将警告区起点移至其出口处。平面交叉养护作业控制区的上游视距不良时，可在视距不良处增设施工标志。

平面交叉入口或出口封闭车道改为双向通行时，应配备交通引导人员引导车辆交替通行。

5）根据施工进度，提前设置安全设施及交通导行标志并根据现场实际情况增设交通导行标志和安全设施。严格按照JTGH30-2025《公路养护安全作业规程》中的高速公路及一级公路养护作业控制区布置规程要求，T形交叉养护作业可按十字交叉封闭入口车道养护作业控制区布置要求设置标志（见图

1、图5），环形交叉口作业控制区布置示例（见图6），具体设置方案如下：

施工作业控制区由警告区、上游过渡区、缓冲区、工作区、下游过渡区及终止区六部分组成。

警告区：

警告区长度不小于2000m。警告区内每一定距离设置有关警告标志（2025米位置设置“前方2Km施工”标志牌，1000米位置设置“限速80Km”标志牌，800米位置设置“限速60Km”标志牌，500米位置设置 “限速40Km”标志牌，300米位置设置“改道”标志牌。最后一个标志离上游过渡区的第一个渠道装置间距大于150m，其余各标志间距在100m至300m之间。根据实际路况警告区内增设“禁止超车、频闪灯”等提示性标志牌及警示标志。

过渡区：

过渡区分上游过渡区和下游过渡区。

当车辆行驶至上游过渡区时，限速40Km/h。该区长度为150－300m。在上游过渡区内设置导向标志牌以及防撞装置。下游过渡区的长度不小于30m。

缓冲区：

缓冲区的长度为100m，区内设置导向标志牌以及防撞装置。与上游过渡区之间设置路障。

作业区：

作业区是作业人员活动和工作的地方，其长度根据施工作业需要确定。作业区设置施工警告标志，其他标识可以根据具体情况再行增加。自上游过渡区起点放置锥形交通路标，锥形交通路标设置间距为3m，前段设置水马或防撞桶进行隔离。作业区与开放交通的车道之间有明确的隔离装置。工作区的布置为工程车辆提供安全的进口与出口。

终止区：

终止区的不小于30m。在终止区的末端，解除所设的限制标志。

6）施工作业控制区的布置综合考虑作业的内容与要求、时间周期、交通量和经济效益等因素，控制区域内交通标志的设置必须合理、前后协调，起到车流平稳变化的作用。

7）作业两端安排交通引导人员，交通引导人员穿着反光背心，面向来车方向，站立于可视性良好的非行车区域。

8）施工作业给出行者会带来不便，在作业区适当位置设置温馨提示标志。

（图

1、路面铺筑作业交通布控图）

（图5-

1、平交路口作业交通布控图）

（图5-

2、平交路口作业交通布控图）

（图

6、环形交叉口作业交通布控图）

（2）桥梁作业交通导行标志设置

1）施工期间采取“半幅封闭施工，另一幅双向通行”的作业方式。2）对K142+069、K143+680、K145+094、K145+780、K146+611、K149+108、K149+

317、K149+455、K156+472K、160+

329、K163+470K、166+

312、K172+225、K177+

523、K178+209、K190+937、K194+859、K196+840、K205+888共19座桥，铣刨沥青层后凿除局部破损的水泥砼，对钢筋除锈加密后重铺。3）重点区域交通组织

王河大桥施工：因王河中桥（K172+225）无中央分隔带，为保证交通及施工安全，该处施工布控时将在桥梁中线增设水马及防撞桶确保施工人员及过往车辆安全。

4）桥梁养护作业时应加强车辆限速、限宽和限载的通行控制。经批准允许通行的危险品运输车辆应引导通过。

5）施工现场根据有关规定设置施工警告标志、限速标志、导向标志和必要的安全防护措施。各种交通标志的制作、尺寸符合《道路交通标志和标线》(GB5768-2025)的规定，各种标志的设置符合《公路养护安全作业规程》(JTG H30-2025)的规定（见图2）。

施工作业控制区由警告区、上游过渡区、缓冲区、工作区、下游过渡区及终止区六部分组成。

警告区：

警告区长度不小于2000m。警告区内每一定距离设置有关警告标志（2025米位置设置“前方2Km施工”标志牌，1000米位置设置“限速80Km”标志牌，800米位置设置“限速60Km”标志牌，500米位置设置 “限速40Km”标志牌，300米位置设置“改道”标志牌。最后一个标志离上游过渡区的第一个渠道装置间距大于150m，其余各标志间距在100m至300m之间。根据实际路况警告区内增设“禁止超车、频闪灯”等提示性标志牌及警示标志。

过渡区：

过渡区分上游过渡区和下游过渡区。当车辆行驶至上游过渡区时，限速40Km/h。该区长度为150－300m。在上游过渡区内设置导向标志牌以及防撞装置。下游过渡区的长度不小于30m。

缓冲区：

缓冲区的长度为100m，区内设置导向标志牌以及防撞装置。与上游过渡区之间设置路障。

作业区：

作业区是作业人员活动和工作的地方，其长度根据施工作业需要确定。作业区设置施工警告标志，其他标识可以根据具体情况再行增加。自上游过渡区起点放置锥形交通路标，锥形交通路标设置间距为3m，前段设置水马或防撞桶进行隔离。

作业区与开放交通的车道之间有明确的隔离装置。工作区的布置为工程车辆提供安全的进口与出口。

终止区：

终止区的不小于30m。在终止区的末端，解除所设的限制标志。

6）施工作业控制区的布置综合考虑作业的内容与要求、时间和周期、交通量和经济效益等因素，控制区域内交通标志的设置必须合理、前后协调，起到车流平稳变化的作用。

7）作业两端安排交通引导人员，交通引导人员穿着反光背心，面向来车方向，站立于可视性良好的非行车区域。

8）施工作业给出行者会带来不便，在作业区适当位置设置温馨提示标志。

（图

2、桥涵作业交通布控图）

（3）中央分隔带护栏作业交通导行标志设置

1）施工期间采取“封闭两侧超车道，两侧行车道通行”的作业方式。2）重点区域交通组织

城区路段：G206 莱州市北外环、沙河镇街道段、虎头崖镇、新城镇等城镇路段以及车流量较大的平交道口，两幅封闭内侧超车道车道通行的作业方式。封闭区域内侧采用反光锥形标进行隔离，封闭区域外按JTG H30-2025《公路养护安全作业规程》要求进行车辆分流。

3)施工现场有关规定设置施工警告标志、限速标志、导向标志和必要的安全防护措施。各种交通标志的制作、尺寸符合《道路交通标志和标线》(GB5768-2025)的规定，各种标志的设置符合部颁《公路养护安全作业规程》(JTG H30-2025)的规定（见图3）。因中央分隔带护栏施工期间，采用“封闭两侧超车道，两侧行车道通行”交通管控方案，中分带两侧交通标志布置方案相同。

中央分隔带作业控制区分警告区、上游过渡区、缓冲区、工作区、下游过渡区和终止区六个区域。

警告区：

警告区长度不小于2000m。警告区内每一定距离设置有关警告标志（2025米位置设置“前方2Km施工”标志牌，1000米位置设置“限速80Km”标志牌，800米位置设置“限速60Km”标志牌，500米位置设置 “限速40Km”标志牌，300米位置设置“改道”标志牌。最后一个标志离上游过渡区的第一个渠道装置间距大于150m，其余各标志间距在100m至300m之间。根据实际路况警告区内增设“禁止超车、频闪灯”等标志标牌。

过渡区：

过渡区分上游过渡区和下游过渡区。

当车辆行驶至上游过渡区时，限速40Km/h。该区长度为150－300m。在上游过渡区内设置导向标志牌以及防撞装置。下游过渡区的长度不小于30m。

缓冲区：

缓冲区的长度为100m，区内设置导向标志牌以及防撞装置。与上游过渡区之间设置路障。

作业区： 作业区是作业人员活动和工作的地方，其长度根据施工作业需要确定。作业区设置施工警告标志，其他标识可以根据具体情况再行增加。自上游过渡区起点放置锥形交通路标，锥形交通路标设置间距为3m，前段设置水马或防撞桶进行隔离。

作业区与开放交通的车道之间有明确的隔离装置。工作区的布置为工程车辆提供安全的进口与出口。

终止区：

终止区的不小于30m。在终止区的末端，解除所设的限制标志。

4)施工作业控制区的布置综合考虑作业的内容与要求、时间和周期、交通量和经济效益等因素，控制区域内交通标志的设置必须合理、前后协调，起到车流平稳变化的作用。

5)作业两端安排交通引导人员，交通引导人员穿着反光背心，面向来车方向，站立于可视性良好的非行车区域。

6)施工作业给出行者会带来不便，在作业区适当位置设置温馨提示标志。

（图

3、中央分隔带作业交通布控图）

（4）路基排水及安全附属设施作业交通导行标志设置

采取单侧顺向施工的作业方式。多个作业区同时进行施工情况下，每个作业区的间隔距离需在一公里以上，同方向顺序推进。交通管制方案参照中华人民共和国行业标准《公路养护安全作业规程》(JTG H30-2025)标准要求执行。（见图4）

（图

4、路侧作业交通布控图）

4、保障交通安全的具体措施

4.1项目部建立安全领导小组，项目经理任组长，切实做到责任到人、落到实处。根据工程特点、难点，全线计划开设7个作业面，其中路面工程工作面2个，桥涵工程作业面1个，中央分隔带工程作业面2个，排水工程作业面2个，每个施工作业面配备一名专职安全员，监督施工现场安全措施落实情况，对发现的施工现场违章违规行为或隐患当场予以纠正或作出处理决定；排查并跟踪落实整改情况。安全管理人员应坚持做好日常安全巡查，认真做好工地安全记录。配备安全巡查人员96人，每个封闭区域每班配备8名安全巡查人员，两班倒，每人负责500米的路段的巡查，对歪倒和缺失的标志及时进行扶正和补齐，切实加强对施工路段安全设施的管理。现场交通安全人员配备手机和对讲机等通讯设备。

4.2交通标志的具体设置

现场交通标志的设置，要在遵守国家规范的基础上，提高要求，适当加密锥标的设置间距，防止轿车等小型车穿插超越引发交通事故，现场适当设置彩旗,提醒过往司机注意已进入施工段落，增加标牌数量，增加人性化提示的标牌，在维护交通安全的同时树立公司文明施工的良好形象。

4.3现场施工人员的安全保障

上岗前全部现场施工人员进行安全教育培训，为每个施工人员办理人身意外保险，并签订安全协议，在施工时要穿着安全作业服装，严禁越过安全作业区，确保交通车辆、施工人员的生命安全。

4.4施工车辆安全保证措施

驾驶员必须持证上岗，严禁无证驾驶，施工车辆上路时悬挂“施工车辆，注意避让”的醒目标志牌。应特别注意的是车辆在调头时，要看清相向与对向的车辆，在均无车辆时再进行调头，同时要礼貌行车，严禁超速行驶，不按规定行驶。

5、施工期间保障通行措施

5.1施工前在主流媒体刊登交通封闭公告；提醒广大司机注意绕行。5.2在施工点附近公路出入口重点部位设置告示牌对过往车辆进行多次提示，以免驾驶人员错过提示标志，并引起驾驶人员的足够重视； 5.3在按照路政交警等部门的指示统一部署道路封闭。

6、协调组织措施

6.1为使交通组织方案全面落实，责任到人，成立相应的交通协调管理小组，交通管理协调小组由交警、路政、施工单位的安全部门组成，主要是负责工程施工期间的交通组织管理，审查及批准交通组织方案、协调有关单位、人员之间的关系。

6.2我公司将与交警、路政协调一致，共同做好施工期间的交通安全工作。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！