**江苏省地方标准**

**《交通无障碍通用技术规范》**

**编制说明**

**（报批稿）**

**标准起草工作组**

2024年11月

**目 录**

**[一、目的意义 1](#_Toc1343)**

**[二、任务来源 5](#_Toc11826)**

**[三、编制过程 6](#_Toc31444)**

**[四、主要内容及技术指标确定的依据 9](#_Toc26602)**

**[五、废止现行有关标准的建议 1](#_Toc27489)0**

**[六、重大分歧意见的处理过程和依据 1](#_Toc27489)0**

**[七、与相关法律法规和标准的关系 1](#_Toc30148)0**

**[八、推广实施建议 1](#_Toc31095)1**

**[九、起草单位和起草人员信息及分工 1](#_Toc8760)2**

**一、目的意义**

无障碍环境建设是一个国家和社会文明的标志，也是贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想和党的二十大精神、落实以人民为中心发展思想的重要工作。此次《交通无障碍通用技术规范》的编制，具有以下几点意义：

**（1）本地方标准的编制是顺应时代发展的号召**

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的关键期，也是全面提升我国无障碍环境建设品质的重要机遇期。依据《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》、《中国共产党第十九届中央委员会第五次全体会议公报》等文件要求，按照《无障碍环境建设条例》、《无障碍设计规范》等法规标准，为贯彻落实习近平总书记关于“无障碍设施建设问题，是一个国家和社会文明的标志，我们要高度重视”重要讲话精神，编制《交通无障碍通用技术规范》对于推动“十四五”期间我省交通系统的无障碍环境建设的高质量发展、完善江苏省的城乡治理体系和提高城乡治理能力、提高社会文明进步的程度，具有重要的意义。

**（2）本地方标准的编制是深化标准化工作改革的需要**

按照国务院《深化标准化工作改革方案》，标准化改革总的目标是建立政府主导制定的标准与市场自主制定的标准协同发展、协调配套的新型标准体系，健全统一协调、运行高效、政府与市场共治的标准化管理体制，形成政府引导、市场驱动、社会参与、协同推进的标准化工作格局，有效支撑统一市场体系建设，让标准成为对质量的“硬约束”，推动中国经济迈向中高端水平。编制《交通无障碍通用技术规范》正是按标准化工作改革方案建设四级标准的重要一环，对国家号召的抓紧做实“标准化+”，推进标准化战略有积极的促进作用。

**（3）本地方标准的编制是填补此类地方标准的空白的需要**

《中华人民共和国标准化法》将标准划分为国家标准、行业标准、地方标准和企业标准4个层次。各层次之间有一定的依从关系和内在联系，形成覆盖全国又层次分明的标准体系。

国家标准:顾名思义是需要在全国范围内统一的技术要求，国家制定强制性标准的目的，就是为了保障人身健康或生命财产安全、国家安全、生态环境安全。考虑到我国幅员辽阔，各地各行业的差异性较大，国标主要定位在基础通用，以及对行业发展起引领作用的标准。

行业标准:是对没有[国家标准](https://baike.baidu.com/item/%E5%9B%BD%E5%AE%B6%E6%A0%87%E5%87%86/596584" \t "D:/工作/省标/江苏省交通运输厅-交通无障碍通用技术规范/标准送审提交材料2024.8/交通无障碍通用技术规范标准送审稿材料2024.9/《交通无障碍通用技术规范》送审稿（含审查会方案）/_blank)而又需要在全国某个行业范围内统一的技术要求所制定的标准。行业标准不得与有关国家标准相抵触。有关行业标准之间应保持协调、统一，不得重复。行业标准在相应的国家标准实施后，即行废止。而对于无障碍领域，有国家标准则行业标准的意义不是很突出。

地方标准:作为我国标准框架体系中的一个重要层级,在发展地方过程中具有重要意义，其不仅更贴近地方的自然社会环境，其相较于国标划分更细致，约束力更强，针对性和可操作性更显著。

因此，国标实际上是起到一个底线作用，其适用范围越广，对其技术要求就越低。导致我国强制性标准管理实践中存在的突出问题主要表现在：管理上条块分割，指标上交叉重复矛盾，重要标准协调困难，甚至超范围制定等，导致强制性标准“不强”，急需建立一套适用性更具有地方特点的地方标准作为补充。

以无障碍标准为例，现行《无障碍设计规范》( GB50763)2012年正式颁布，在江苏省，在国家标准以下没有其余层级的地方标准，国标除编制年限偏久，在内容设置上覆盖面有限，如仅分为城市道路、城市广场、建筑等几个方面，对交通系统公路、水运、铁路、等工程上的服务区、加油站、汽车站、火车站、民航候机厅、轮船候船厅等交通公共建筑的无障碍设施建设标准没有全面覆盖，在总则中明确提出执行现有规范外，还应符合相关行业的有关无障碍设计规定。《无障碍设计规范》也未涉及与周围无障碍设施的有机衔接，系统性缺乏，不能形成无障碍设施的互联互通，给有需求者造成一定出行困难。因此本地方标准的编制正是填补标准序列空缺，完善规范制度的重要一环。

**（4）本地方标准的编制是考虑江苏省实际情况对国标进行差异化的补充**

江苏自古就是中国经济、文化最发达的省份之一，连续多年人均生产总值位列前茅，地区发展与民生指数（DLI）也位居各省之首，江苏省也是唯一下辖13市全部进入全国经济总量百强的省份。

同时江苏也是交通强省，2019年《江苏省交通强省暨现代综合交通运输体系建设推进会》上省委书记娄勤俭指出：“交通是引领性、战略性产业，基础性、服务型行业，回顾江苏改革开放发展历程，一条重要经验就是坚持以交通先行激活区位优势、提升竞争优势、塑造发展优势。”省长吴政隆要求“紧紧围绕国家发展大局推进交通强省建设，在交通强国建设中找准江苏定位、发挥江苏作用，确保我省重大干线与全国互联互通，在落实国家战略中贡献交通力量，推动江苏高质量发展走在前列。”

通读现有的《无障碍设计规范》(GB50763-2012)，其考虑全国的适用性，对很多标准要求均较低，如对无障碍出入口的规定，远低于日本或美国等发达国家的标准，日本国家规范中对于无障碍出入口的宽度要求基本标准是 800毫米，较高一级的标准是850毫米，理想标准是900 毫米；而东京则直接提高基本标准，把 850 毫米作为基本尺度要求，900 毫米作为较高一级的标准。

对弱势群体的态度是一个社会文明程度的体现，在倡导与国际接轨的今天，在树立中国大国担当责任的现日，江苏省有能力率先实践国家无障碍环境建设理念，对在帮助社会弱势群体作出的积极探索和有益尝试。本次地方标准拟在无障碍设施的建设标准及无障碍系统性验收等方面对国标的标准进行进一步的提高，对推动标准国际化水平具有较强的引领和示范作用。

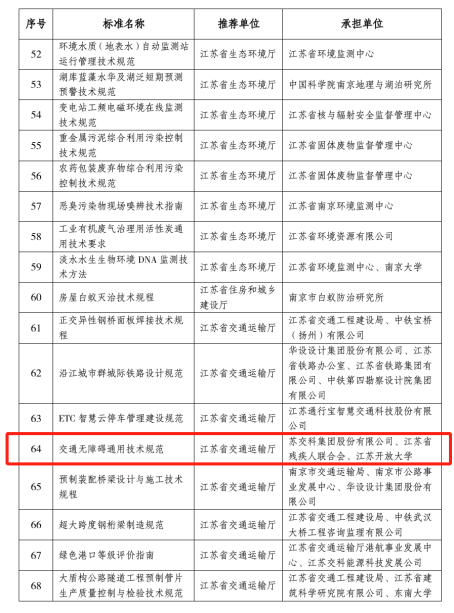
**（5）本地方标准的编制是体现人文关怀，引导社会正能量的需要**

2019年北京截瘫者之家创办人文军在大理考察无障碍设施时发生意外，不幸去世。事发原因为一条无障碍路口被私家车占用，独自坐轮椅的文军选择从建筑物一旁的道路穿过，但该道路并无任何提示，文军“不幸开着轮椅车头掉进了停车场的坑里”。此事件一出舆论媒体议论纷纷，其最多的观点就是：随着城市经济的发展，城市建设的理念也在向更文明、完善的方向发展。其中一个参照物便是“无障碍设施”，至少从数量上来看，城市中的无障碍设施数量正越来越多，但真正起到做用的无障碍究竟有多少？尽管看起来无障碍设施增多了，但一部分却仅仅只是摆设，其实际功能恐怕离无障碍的距离还很远，以至于“无障碍”仅仅成为标榜自身的一种有名无实的纸面指标。中国残疾人联合会2017年发表的《中国残疾人事业发展报告》蓝皮书中显示，中国各类残疾人总数为8500万人，有康复需求者接近5000万人。换言之，各类残疾人在中国总人口中的比例超过6%，大约每15人中就有一名，这还没有考虑到大量未登记领取残疾人证的，以及日常生活中需要使用辅助器具的非残疾人，更不包括短期受伤、或是其他使用通常生活设施有困难的人群。

因此，本地方标准拟在无障碍设施的建设标准及无障碍系统性验收等方面做出进一步的细化要求，通过对无障碍设施的指标量化，规范设施设置，实现真正意义上适合弱势群体的使用，真正发挥社会主义的优越性，体现人文关怀，引导社会正能量。

**二、任务来源**

2022年5月，依据江苏省市场监督管理局关于《关于2022年度江苏省地方标准立项的公示》，本标准名称为《交通无障碍通用技术规范》，立项排序为第64项，推荐单位为江苏省交通运输厅。



**标准立项公示**

**三、编制过程**

为保证本标准制定的科学性、有效性、实用性，编制组广泛收集了相关文献资料，包括国家标准、行业标准、地方标准等，并对部分代表性的高速公路服务区等交通场所进行了调研。通过资料与调研分析，编制组对交通无障碍建设现状、发展需求等方面进行充分的分析，开展专题研究，明确交通无障碍设施建设的技术标准。本标准的制定工作过程简述如下：

**第一阶段：前期预研（2022年6月~10月）**

通过收集和整理无障碍建设的基础资料，分析编制《交通无障碍通用技术规范》的意义和必要性，参考省内交通领域无障碍设施的建设案例，总结归纳交通无障碍环境建设的发展需求、建设内容、技术要求，以及设计、施工、验收和运营维护等方面的需要，为标准的编制夯实基础。

**第二阶段：成立起草小组（2022年11月~2022年12月）**

成立标准编制组，由苏交科集团股份有限公司、江苏开放大学、中核华纬工程设计研究有限公司以及南京特殊教育师范学院技术人员组成标准起草小组，负责标准的调研、起草、编制和修改。

**第三阶段：实地调研（2023年1月~2023年3月）**

标准编制组对南京南站、沪宁高速沿线服务区等多个交通场所进行无障碍环境实地调研，全面准确地了解目前省内交通无障碍设施建设和养护现状，并形成调研资料。

**第四阶段：草案编制（2023年4月~2024年1月）**

2023年4月~2023年12月，编制组初步确立了标准框架，内部多次召开研讨会，讨论完善框架内容并初步确立了标准要素。本稿确立的规范内容包括范围、总体要求、总体架构、技术要求，施工验收和维护，并据此起草了编制组讨论稿。

2024年1月，编制组邀请行业专家召开了《交通无障碍通用技术规范（征求意见稿）》专家评审会，对编制的大纲和讨论稿初稿的科学性、合理性、可操作性进行研讨，形成了修改的意见和建议，并对反馈意见和建议逐一做出处理。

**第五阶段：标准征求意见（2024年2月~2024年7月）**

2024年2月，编制组成员完成标准编制工作，形成《交通无障碍通用技术规范（征求意见稿）》。

2024年2月～3月：江苏省交通运输厅建管处公开征求了各设区市交通运输局等单位意见；

2024年4月～7月：编制组公开征求了江苏省质量和标准化研究院、江苏省残疾人联合会、江苏交通控股有限公司、南京公路发展（集团）有限公司、兴化市城市建设投资有限公司、华设设计集团股份有限公司、中交公路规划设计院有限公司、中国市政工程中南设计研究总院有限公司、江苏省建筑设计研究院股份有限公司、江苏省城市规划设计研究院有限公司、悉地（苏州）勘察设计顾问有限公司、江苏设协工程建设施工图审查有限公司、中建八局第三建设有限公司、中国联合工程有限公司等单位及个人意见。

根据标准征求的意见，编制组逐一做出处理，并对相关标准条文进行修改和补充。

**第六阶段：标准预审查（2024年8月）**

2024年8月，江苏省交通运输厅在南京组织召开地方标准《交通无障碍通用技术规范（送审稿）》预审会。根据预审会意见，对《规范》进行修改完善，形成《交通无障碍通用技术规范（送审稿）》终稿。

**第七阶段：标准专家审查会（2024年11月）**

2024年11月，江苏省交通运输厅在南京组织召开地方标准《交通无障碍通用技术规范（送审稿）》专家审查会。专家组逐条审查了标准内容后，一致同意该标准通过审查。

**第八阶段：标准报批**

编制组根据标准评审会议纪要，针对专家提出的意见，对《规范》进行修改完善，形成《交通无障碍通用技术规范（报批稿）》。

**四、主要内容及技术指标确定的依据**

**（一）主要内容**

本规范共包括6章。章节内容主要包括范围、规范性引用文件、术语和定义、基本规定、技术要求、施工验收和维护。

**（二）技术指标确定的依据**

在制定规范过程中，编制组严格遵循以下标准化法律、法规、规范的规定，与现行有关法律法规和强制性标准相协调一致。

**1、本标准起草的重要依据如下：**

（1）《中华人民共和国标准化法》、《中华人民共和国标准化法实施条例》、《江苏省标准监督管理办法》、《江苏省地方标准制定规程》等法律、法规及制度；

（2）《GB/T 1.1-2020 标准化工作导则　第1部分：标准化文件的结构和起草规则》；

（3）《GB55019-2021 建筑与市政工程无障碍通用规范》《GB50763 无障碍设计规范》、《GB50642 无障碍设施施工验收及维护规范》，以及所应用技术涉及的相关标准规范。

**2、本标准的特色和先进性如下：**

（1）现行《无障碍设计规范》( GB50763)在内容设置上覆盖面有限，也未涉及与周围无障碍设施的有机衔接，急需建立一套更具有地方特点的地方标准作为补充。因此本地方标准的编制正是**填补标准序列空缺**，完善规范制度的重要一环。

（2）国标实际上是起到一个底线作用，本地方标准的编制结合江苏省交通场所无障碍设施的建设条件，部分条款**在国标的基础上有所提升，**对推动标准国际化水平具有较强的引领和示范作用。

（3）地方标准拟在无障碍设施的建设标准及无障碍系统性验收等方面做出进一步的细化要求，通过对**无障碍设施的指标量化，**规范设施设置，实现真正意义上适合弱势群体的使用。

**五、重大分歧意见的处理过程和依据**

无。

**六、废止现行有关标准的建议**

本标准是首次制定，无废止现行有关标准的建议。

**七、与相关法律法规和标准的关系**

本标准不违反我国相关法律法规及强制性标准。在制定过程中，本标准起草组严格遵循以下标准化法律、法规、规范的规定，作为本标准起草的重要依据：

中华人民共和国主席令（第六号） 中华人民共和国无障碍环境建设法

省政府令第149号 江苏省无障碍环境建设实施办法

GB/T 1.1—2020 标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则

GB/T 15720 中国盲文

GB 55031 民用建筑通用规范

GB 50300 建筑工程施工质量验收统一标准

GB 50352 民用建筑设计统一标准

GB 50642 无障碍设施施工验收及维护规范

GB 50763 无障碍设计规范

GB 55019 建筑与市政工程无障碍通用规范

CJJ 1 城镇道路工程施工与质量验收规范（梳理）

JGJ/T 331 建筑地面工程防滑技术规程

现行《无障碍设计规范》在内容设置上覆盖面有限，如仅分为城市道路、城市广场、建筑等几个方面，对交通系统的公路、服务区、客运站等公共建筑的无障碍设施建设标准没有全面覆盖，也未涉及与周围无障碍设施的有机衔接，系统性缺乏，不能形成无障碍设施的互联互通，给有需求者造成一定出行困难。因此本地方标准的编制对交通无障碍设施的技术要求做出了详细的规定，正是填补标准序列空缺，完善规范制度的重要一环。

**八、推广实施建议**

**（1）核对已建工程，形成示范工程，为标准的实施提供实际依据**

建议各地方已建和在建的交通场所结合已有经验对标准对应的建设内容和技术要求进行核对，提供有效的建议和意见。有建设计划的交通场所参考标准开展方案设计和工程建设，形成江苏省交通无障碍环境建设的示范工程，以实际的建设成果论证标准的效果。

**（2）加大标准宣贯力度，深入学习，广泛宣传**

在本地方标准实施后，对相关各方单位的人员进行标准的宣贯培训。标准的宣贯工作不仅包括标准文本本身，还应包括标准的编制说明，使得标准使用者不仅了解标准文本中规定的内容，还了解本标准编制说明中对于标准制定背景、制定依据等内容，以利于标准的贯彻执行。

**（3）做好信息反馈和适用性评价，提高标准实施效果**

标准宣贯实施过程中，注重将标准的宣贯工作落实到实际中。在本标准宣贯后，时刻跟踪交通无障碍环境建设的设计、建设、运营的情况，记录标准在实际应用中的具体效果，对于实用性不强、适用性差的条款要及时反馈到相关行业管理部门，以便采取相应的措施。

**九、起草单位和起草人员信息及分工**

本标准起草单位为苏交科集团股份有限公司、江苏开放大学、中核华纬工程设计研究有限公司、南京特殊教育师范学院。

本标准主要起草人员为夏东、贲庆国、周序洋、胡勇宾、杨再福、高海斐、涂圣武、刘涛、李开正、刘斌、程石、侍金凤、杨会良、康丽。标准编制分工如表所示。

**任务分工**

| **主编** | | |
| --- | --- | --- |
| 夏东、贲庆国 | | |
| **技术指导** | | |
| 周序洋、胡勇宾 | | |
| **标准起草** | | |
| **起草人员** | **一级章节** | **二级章节** |
| 刘斌、杨再福 | 1 范围 | - |
| 刘斌、杨再福 | 2 规范性引用文件 | - |
| 刘斌、杨再福 | 3 术语和定义 | - |
| 侍金凤、李开正、涂圣武 | 4 基本规定 | - |
| 侍金凤、李开正、涂圣武 | 5 技术要求 | 5.1无障碍设施 |
| 侍金凤、李开正、涂圣武 | 5.2 城镇化地区公路 |
| 程石、刘涛、高海斐 | 5.3汽车客运站和轮船客运码头 |
| 程石、刘涛、高海斐 | 5.4服务区、停车区和能源补给站 |
| 程石、刘涛、高海斐 | 5.5 公共汽电车和出租（网约）车 |
| 杨会良、康丽、杨再福 | 6 施工验收和维护 | 6.1一般规定 |
| 杨会良、康丽、杨再福 | 6.2无障碍设施的施工验收 |
| 杨会良、康丽、杨再福 | 6.3无障碍设施的维护 |
| 杨再福 | 参考文献 | |