

中国交通运输协会标准

粤港澳大湾区城际铁路生产设施资源共享 建设技术要求

编制说明

二〇二四年四月

目 录

一、概述	1
（一）背景	1
（二）标准制定的必要性	2
（三）目的和意义	3
二、任务来源	4
三、遵循的原则和编制依据	4
（一）遵循的原则	4
（二）编制依据	5
四、标准编制过程	5
（一）前期工作	5
（二） 大纲编制	6
（三） 初稿编制情况	6
（四） 立项审查情况	6
（五） 大纲及初稿审查情况	6
五、 主要条文说明	7

一、概述

（一）背景

中共中央、国务院先后印发了《交通强国建设纲要》、《粤港澳大湾区发展规划纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》等重要文件，着力推进区域交通运输协调发展，实现注重规模向注重质量效益转变，促进区域城际客运公交化运营，实现高水平互联互通，为轨道交通基础设施规划、建设和运营指明了方向。

根据《城际铁路设计规范》，城际铁路是指专门服务于相邻城市间或城市群，旅客列车设计速度 200km/h 及以下的快速、便捷、高密度客运专线铁路。与干线铁路承担城镇群对外中长距离旅客运输以及城市轨道交通主要服务于一个城市不同，城际铁路突破行政区划，承担沿线各个城市、主要中心城镇之间的客流，并兼顾城市组团、次中心城镇之间的客流，是一种介于干线铁路与城市轨道交通之间的轨道交通方式。

目前城际铁路生产设施资源建设主要参考的是国家铁路局的铁路工程建设系列标准。2020 年 11 月 30 日开通运营的广清、广州东环城际，作为全国首条省方自主运营城际铁路，其生产设施资源建设工作是在省交通厅指导下参照高速铁路相关标准、办法完成。

城际铁路部分线路已开通或正在建设。目前仅广东省在建的城际铁路就约有 280km，尚未实施 16 个项目，累计约 959km。城际铁路建设最终是要实施公交化运营，实现“统一规划、统一标准、统筹运营”

“互联互通、换乘便捷、一票通达”的目标。在结合其建设与运营管理经验、技术标准发展趋势的基础上，以自主运营形式下公交化、多层次互联互通为目标，满足生产设施资源共享和一体化运营管理的基本要求，按照城际铁路“统一规划、统一标准、统筹运营”的原则，因此要制定一套适用于城际铁路的生产设施资源共享建设技术要求是十分必要的。

（二）标准制定的必要性

（1）是贯彻落实国家有关要求的必要

中共中央、国务院先后印发了《交通强国建设纲要》、《粤港澳大湾区发展规划纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》等重要文件，着力推进区域交通运输协调发展，实现注重规模向注重质量效益转变，促进区域城际客运公交化运营，实现高水平互联互通，为轨道交通基础设施规划、建设和运营指明了方向。

根据《城际铁路设计规范》，城际铁路是指专门服务于相邻城市间或城市群，旅客列车设计速度 200km/h 及以下的快速、便捷、高密度客运专线铁路。与干线铁路承担城镇群对外中长距离旅客运输以及城市轨道交通主要服务于一个城市不同，城际铁路突破行政区划，承担沿线各个城市、主要中心城镇之间的客流，并兼顾城市组团、次中心城镇之间的客流，是一种介于干线铁路与城市轨道交通之间的轨道交通方式。

目前城际铁路生产设施资源建设主要参考的是国家铁路局的铁

路工程建设系列标准。2020年11月30日开通运营的广清、广州东环城际，作为全国首条省方自主运营城际铁路，其生产设施资源建设工作是在省交通厅指导下参照高速铁路相关标准、办法完成。

（2）是实现湾区城际铁路高质量发展需要

粤港澳大湾区城际铁路按照“统一规划、统一标准、统筹运营”“互联互通、换乘便捷、一票通达”的目标建设，未来需实现生产设施资源共享和一体化运营管理，亟需制定一套适用于湾区城际铁路需求的生产设施资源共享建设技术要求。

（3）统筹存量及增量资源的关系，是促进城际铁路经济、可持续发展的必要

统筹区域轨道交通创新发展需要与既有存量之间的关系，合理配置适应新形势下协同发展的生产设施，推进新建与既有存量资源的共享，城际铁路与城市轨道交通、国铁及其他社会资源的共享，构建功能合理、集约高效的生产设施资源共享体系，合理控制建设规模和投资，按照先进、经济、兼容、适宜的原则。

（三）目的和意义

本要求的制定，为统筹区域轨道交通创新发展需要与既有存量之间的关系，合理配置适应新形势下协同发展的生产设施，推进新建与既有存量资源的共享，推进城际铁路与城市轨道交通、国铁及其他社会资源的共享，构建功能合理、集约高效的生产设施资源共享体系，合理控制建设规模和投资，按照先进、经济、兼容、适宜的原则。

二、任务来源

根据《国家发展改革委关于粤港澳大湾区城际铁路建设规划的批复》（发改基础〔2020〕1238号），大湾区将规划建设13个城际铁路和5个枢纽工程项目，总里程约775公里。未来城际铁路将步入快速发展阶段，城际铁路生产设施资源建设需实现盘活存量、利旧优先，基于多网融合，统一规划、统筹运用，实现生产设施统筹配置、共享运维。

城际铁路需满足公交化运营要求，其生产设施资源建设尚未有规范可以依照，国铁的相关标准不适用于公交化运营，城市轨道交通的相关标准不适用于长距离运营，故不能直接采用。

编制本技术要求目的是为了加快推进城际铁路技术标准体系建设，实现区域城市群高水平互联互通，节约投资，资源共享，存量利用。

三、遵循的原则和编制依据

（一）遵循的原则

遵循《标准化工作细则第1部分：标准化文件的结构和起草规则》（GB/T1.1-2020）相关规定；结合城际铁路工程建设、运维实际，在车辆运维设施、综合维修设施、应急救援设施、其它设施等方面进行了补充、优化、完善。符合《城际铁路设计规范》有关要求。内容考虑项目审批、实施、验收的政府部门相关要求。与在编的

城际铁路技术标准体系其他标准有关要求匹配，专有名词、术语等保持统一。

在充分总结已运营和在建城际铁路建设经验，广泛收集相关技术规范资料，广泛征求行业内意见和充分听取并业内专家意见，严格按照标准大纲、送审稿、报批稿等审查意见补充、修改和完善，全面采纳专家意见和建议，进行文件编制。

（二）编制依据

GB/T 50833 城市轨道交通工程基本术语标准

TB10028 铁路动车组设备设计规范

TB10623 城际铁路设计规范

四、标准编制过程

（一）前期工作

已完成粤港澳大湾区城际铁路与地铁一体化生产设施布局专题研究。粤港澳大湾区轨道交通一体化运营管理专题研究，城际、地铁一体化的综合防灾救援体系专题研究，粤港澳大湾区线网控制指挥模式专题研究，粤港澳大湾区线网票务政策及清分系统专题研究，粤港澳大湾区线网供电系统及主变电站专题研究等专题研究。

城际铁路部分线路已开通或正在建设，其生产设施建设已积累丰富经验。广泛调研建设、运营单位意见及需求，为本规范编制奠定了基础。

（二）大纲编制

2024 年 2 月，拟定了《粤港澳大湾区城际铁路生产设施资源共享建设技术要求》大纲、完成了各章节内容编制，并通过内部审查。本规范结构一共 8 章。

（三）初稿编制情况

2024 年 3 月，本规范初稿完成编制，经充分征求各参编单位的意见，初稿通过了广州地铁集团审查。

（四）立项审查情况

2024 年 3 月 20 日，中国交通运输协会标准化委员会对本规范立项开展审查。与会领导及专家认为：1、标准名称修改为《城际铁路生产设施资源建设技术要求》；2、与现行铁路行业标准做好技术协调工作；3、增加具有代表性的参编单位，进一步加强调研工作。

（五）大纲及初稿审查情况

2024 年 4 月 8 日，中国交通运输协会标准化委员会对本规范编制大纲和初稿开展审查。与会领导及专家认为：1. 名称修改为《粤港澳大湾区城际铁路生产设施资源共享技术要求》；2. 按照城际铁路生产设施资源共享的要求补充相关内容；3. 按照 GB/T 1.1 要求和专家意见对标准文本修改完善。

五、主要条文说明

本标准规定了与互联互通和多网融合一体化运营管理密切相关的生产设施资源共享建设技术要求，包括范围、规范性引用文件、术语和定义、总体要求、车辆运维设施、综合维修设施、应急救援设施、其它设施等8个章节。

主要内容如下：

1. 明确本技术要求的适用范围。
2. 梳理本技术要求引用和参考的现行规范。
3. 定义本技术要求的主要名词术语。
4. 明确生产设施资源共享规划布局的一般要求、基本原则、建设时序要求。
5. 明确车辆运维设施资源共享技术要求，包含一般要求，维修维护要求，日常运用设施要求，检修设施要求，调试设施要求。
6. 明确综合维修设施资源共享技术要求，包含一般要求，维修维护要求，运维设施要求。
7. 明确应急救援设施资源共享技术要求，包含一般要求，站点级应急救援设施要求，区域应急中心设施要求，应急基地设施要求。
8. 明确其他设施资源共享技术要求，包含一般要求，调度指挥设施要求，票务清分设施要求，服务配套设施要求，供电设施要求。