

广东省交通运输厅文件

粤交铁〔2021〕746号

广东省交通运输厅关于粤东城际铁路 汕头至潮汕机场段项目龙湖附中站 先期实施工程初步设计的批复

省铁投集团：

《省铁投集团关于报送粤东城际铁路汕头至潮汕机场段龙湖附中站先期实施工程初步设计的请示》（粤铁投集〔2021〕899号）收悉。根据《广东省发展改革委关于新建粤东城际铁路“一环一射线”汕头至潮汕机场段项目可行性研究报告的批复》（粤发改投审〔2021〕105号），结合相关技术咨询意见，现批复如下：

一、建设规模和技术标准

（一）建设规模

新建粤东城际铁路汕头至潮汕机场段先行工程龙湖附中站位于汕头市境内，正线长 150.6 米，包括基坑、主体结构、站后结构预埋等工程。

（二）技术标准

1. 铁路等级：城际铁路。
2. 设计速度：160 公里/小时，局部限速。
3. 正线数目：双线，线间距：4.0 米。
4. 最小平面曲线半径：一般 1500 米，困难 1300 米
5. 最大坡度：20‰，困难地段 30‰。
6. 动车组类型及编组：CRH6 城际动车组，4 辆编组。
7. 到发线有效长度：龙湖附中站 300 米。
8. 列车运行控制方式：CTCS-2+ATO。

二、主要技术方案

（一）线路

原则同意龙湖附中站前后线路平、纵断面设计方案。

（二）地质

1. 受地物影响未能施钻的勘探孔应尽快补充地质勘察报告并及时纳入设计，并单独编制地质勘察报告。

2. 应进一步加强场地 25~32 米的深厚软土勘探与评价，完善坑壁支护和基底加固措施。

3. 场地水文地质条件复杂，应加强水文地质勘察，为基坑降水和抗浮设计提供水文参数。

（三）站场

1. 原则同意车站选址采用位于中山东路与黄山路交叉口东侧的方案。

2. 原则同意本站按无配线中间站设计，主要技术标准满足停靠 4 辆编组动车组作业要求，车站设侧式站台 2 座，站台按长 110m、高 1.25m 设计，站台宽度结合建（构）筑物设置要求确定，站台边缘距正线间距采用 1.8m。

（四）房屋建筑

1. 车站建筑。原则同意龙湖附中站采用与周边综合开发合建的设计方案。建筑面积合计 15592 m²，其中城际部分 9749 m²、合用部分 4068 m²、开发部分 1775 m²。

地下围护结构。原则同意龙湖附中为地下三层车站，明挖顺作法施工，围护结构采用 1.2m 厚地下连续墙+内支撑形式，原则同意地下连续墙采用三轴搅拌桩槽壁加固措施，确保周边建构筑物安全。

三、施工组织及概算

（一）施工组织设计

结合全线总工期要求统筹安排并优化施工组织设计，控制工程投资。

（二）概算

设计概算执行《铁路基本建设工程设计概（预）算编制办法》（国铁科法〔2017〕30号）及相关定额。车站基坑、结构等采用广东省建筑安装工程相关编制办法及配套定额。

经审查，核定先行工程设计概算（工程静态投资）为 28566.91

万元（不含地方 TOD 投资），各章节费用组成详见附件。

四、其他

（一）本项目为广东省重点铁路建设项目，项目建设各项基建程序执行国家和我省有关铁路管理要求。

（二）建设单位要依法依规推进建设，做好开工前各项准备工作，严格履行用地批复手续，严禁在未取得合法用地手续前开工建设。

（三）建设单位要切实承担建设管理职责，加强安全管理，保证安全生产投入，确保工程质量、安全。

附表：初步设计概算审查表

广东省交通运输厅

2021 年 12 月 8 日

附表

**新建粤东城际铁路汕头至潮汕机场龙湖附中站
先期实施工程初步设计概算审查表**

单位：万元

章别	费用类别	送审费用	调整	审查费用
	第一部分：静态投资	29183.07	-616.16	28566.91
一	拆迁及征地费用	10000.00	-15.97	9984.03
四	隧道及明洞	3.92	0.00	3.92
六	通信、信号、信息及灾害监测	2.56	0.00	2.56
十	房屋	28070.59	-229.27	27841.32
十一	其他费用	478.00	-31.15	446.85
	以上各章合计	38555.07	-276.39	38278.68
十二	基本预备费	1928.00	-465.77	1462.23
十三	扣减地方 TOD 投资	-11300.00	126.00	-11174.00
	概算总额	29183.07	-616.16	28566.91

公开方式: 主动公开

抄送: 省发展改革委、自然资源厅、生态环境厅、应急管理厅, 汕头市发展改革局、交通运输局、自然资源局、生态环境局, 揭阳市发展改革局、交通运输局, 省交通运输工程造价事务中心、省交通运输规划研究中心, 中铁工程设计咨询集团有限公司。

广东省交通运输厅办公室

2021年12月8日印发
