

# 东莞市城市轨道交通2号线三期工程

## 招 标 设 计

### 第 三 篇 轨 道

#### 第五册 道床分界里程及工程数量清单表 (全一册)




中铁二院工程集团有限责任公司

工程设计证书 综合甲级 编号: A151000179

2025 年 12 月 成 都

图 纸 目 录

序号	图 号	图 名
1	R23100-D-GD-05-001	图纸目录
2	R23100-D-GD-05-002	设计说明
3	R23100-D-GD-05-003	正线及出入线道床分界里程表
4	R23100-D-GD-05-004	工程数量清单表（一）
5	R23100-D-GD-05-005	工程数量清单表（二）
6	R23100-D-GD-05-006	工程数量清单表（三）
7	R23100-D-GD-05-007	工程数量清单表（四）
8	R23100-D-GD-05-008	大断面及平坡车站实际面积示意图（一）
9	R23100-D-GD-05-009	大断面及平坡车站实际面积示意图（二）
10	R23100-D-GD-05-010	大断面及平坡车站实际断面示意图
11	R23100-D-GD-05-011	大断面及平坡车站混凝土回填统计表

建设单位	 东莞市轨道交通有限公司	总体审定	曾毅		项目负责人	周昌盛		阶段	招标设计	东莞市城市轨道交通2号线三期工程
		系统审定	周昌盛		审 核	周华龙				
总体单位	 中铁二院工程集团有限责任公司				专业负责人	刘宇航		比例		
工点单位		总工程师			复 核	梁爽				
	 中铁二院工程集团有限责任公司	院总工程师	陈轲超		设 计	刘宇航		日期	2025.12	R23100-D-GD-05-001



设计说明

一、适用范围及概况说明

- 1、本图册适用于东莞市城市轨道交通2号线三期工程正线及配线（含出入线）道床分界里程及工程数量清单表，仅供招标使用。
- 2、本项目轨道工程范围起于一期、二期终点的虎门火车站（不含），止于三期终点交椅湾站（含）的正线及配线，出入线分界点设置于U型槽设计终点，交椅湾站前联络线铺轨终点为岔后结构分隔墙处，具体均以后续土建预留现场条件为准。
- 3、本项目数量总表如下给出：总铺轨里程（不含道岔）数量详见表1，总铺道床（含道岔道床）数量详见表2，总铺道岔数量详见表3，线路道岔信息统计详见表4，除安全文明措施费外的其它措施项目详见表5。

二、道床分界表说明

- 1、道床分界表为根据线路最新开放资料、车站及区间分界里程以及《环评报告》（批复稿）中的相关要求，对全线铺轨按不同减振措施和隧道类型进行了划分，并包括了车站/区间、起点里程、终点里程、断链及道岔长度等信息，并计算出了含断链但扣除道岔长度下的实际铺轨长度。
- 2、车站/区间的分界里程以现场实际情况为准，施工图阶段线路调线调坡后铺轨里程长度信息相应调整。
- 3、道床分界表包括正线及出入线，其余配线均为现浇普通整体道床，设计标准同正线，具体布置详见线路相关资料，这里仅在总表中统计，不再分区间给出。
- 4、招标设计阶段的减振措施设置里程基于《环评报告》（批复稿）和轨道减振设计原则，后续结合征拆及地块规划情况可能相应调整，最终应以确认后的施工图设计为准。

三、工程数量清单表说明

- 1、工程量清单分为四个部分：铺轨工程、铺道岔工程、铺道床工程以及线路有关工程，对应不同减振等级又分为普通地段、中等减振地段、高等减振地段及特殊减振地段，不同项目类别下给出了具体的项目特征、单位及数量。
- 2、铺轨工程均为非岔区，按不同地段又可细分为正线、配线（出入线）及中心水沟地段，全线均采用无缝线路，在R≤500m的曲线地段使用同材质的热处理轨，经统计目前正线共计7.821km，出入线共计1.356km；道岔区前后设置缓冲轨换用普通接头，其余配套措施及项目特征和工程数量详见工程量清单。
- 3、铺道岔工程包括9号单开道岔、9号5m间距交叉渡线、12号5m间距交叉渡线，岔枕为合成树脂枕，具体规格布置详见对应招标设计图。
- 4、铺道床工程可分为非岔区和岔区两部分，非岔区按隧道形式包括圆形隧道（内径6m）、矩形隧道、U型槽地段、高架桥地段，除高等减振地段采用梯形轨枕系统及特殊减振地段采用预制钢弹簧浮置板外，其余均为现浇整体道床；岔区也分为不同减振地段，配套了不同减振措施，均采用现浇整体道床。
- 5、线路有关工程包括有关工程、线路备料和轨道专用器具，有关工程细分为安全及辅助设备、防排水措施及专业接口相关，包括全线的线路及信号标志，线路终端车挡，小半径曲线处钢轨涂油器，水沟及泵房集水坑处的盖板及防水涂料，专业接口间的过轨管线预埋、钢轨钻孔及杂散电流复合隔离系统要求；线路备料细分为钢轨及连接件、扣件、道岔，除钢轨釅包夹板、钢轨接头无孔夹紧装置、轨距拉杆、防爬器等急救工具外，其余备料规格均同正线；轨道专用工器具为运营维护需求，具体功能要求及数量详见工程量清单。
- 6、考虑到土建施工误差，可能存在预制钢弹簧浮置板无法适应现场条件的情况，因此在特殊减振段暂列不同隧道类型下的现浇道床开项，具体位置和实施长度详见后续正式施工图。
- 7、中心水沟地段适用于圆形隧道中，高等及特殊减振地段位于线路上游时，向下游的其余减振地段排水过渡区，其具体长度和线路坡度、土建施工预留高度紧密相关，后续将根据线路调线调坡后及实际轨道高度条件进行适当调整，工程量清单中暂按理论长度给出，具体详见后续正式施工图。
- 8、全线需在矩形隧道5m标准断面的基础上，额外考虑矩形大断面（实际面积）及平坡车站底板加深后（实际预留高）的混凝土回填量，具体总量详见工程量清单中的对应开项以及本册图中对应的示意图和统计表。

四、特别说明

招标设计方案中的滨青港区段（滨海湾站~青创城站~港澳码头站区间），已根据《环评报告》所给原则及地下中轴项目现场实际进展，考虑新增拆迁、最新规划后进行了减振方案调整，并以正式联系单形式报送业主，但鉴于变更流程尚未完善，后续该区段仍存在减振等级调整的可能。

表1 总铺轨里程（不含道岔）数量统计表

减振措施	圆形隧道/km	矩形隧道/km	U型槽段/km	高架段/km	合计/km
一般减振段	16.864	3.289	0.985	0.403	21.540
中等减振段	3.314	5.028	0.000	0.000	8.342
高等减振段	3.148	0.397	0.000	0.000	3.545
特殊减振段	2.656	0.582	0.074	0.000	3.312
合计	25.981	9.295	1.059	0.403	36.738

表2 总铺道床（含道岔道床）数量统计表

减振措施	圆形隧道/km	矩形隧道/km	U型槽段/km	高架段/km	合计/km
一般减振段	16.864	4.383	0.985	0.403	22.635
中等减振段	3.314	5.209	0.000	0.000	8.523
高等减振段	3.148	0.633	0.000	0.000	3.780
特殊减振段	2.656	0.582	0.074	0.000	3.312
合计	25.981	10.806	1.059	0.403	38.249

表3 总铺道岔数量统计表

道岔类型	一般减振段/组	中等减振段/组	高等减振段/组	特殊减振段/组	合计/组
9号单开道岔	7	4	0	0	11
9号5m间距交叉渡	2	0	1	0	3
12号单开道岔	0	0	0	0	0
12号5m间距交叉渡	1	0	0	0	1
合计	10	4	1	0	15




表4 线路道岔信息统计表

东莞2号线三期线路道岔信息统计表			
车站	位置	岔心里程	道岔类型
虎门大道站	正线	岔(1/9)YDK42+438.000	9号单开道岔
		岔(1/9)ZDK42+438.000	9号单开道岔
		岔(1/9)YDK42+737.262	9号单开道岔
		岔(1/9)ZDK42+740.695	9号单开道岔
		岔(1/9)相应于YDK42+483.000	9号交叉渡线
	配线	岔(1/9)相应于ZDK42+483.000	9号交叉渡线
		岔(1/9)相应于YDK42+528.000	9号交叉渡线
		岔(1/9)相应于ZDK42+528.000	9号交叉渡线
		岔(1/9)相应于YDK42+692.270	9号单开道岔
		岔(1/9)相应于ZDK42+695.689	9号单开道岔
滨海湾站	正线	岔(1/9)ZDK48+582.159	9号单开道岔
		岔(1/9)ZDK48+582.159	9号单开道岔
		岔(1/9)YDK48+748.153	9号单开道岔
		岔(1/9)ZDK48+748.153	9号单开道岔
		岔(1/9)相应于YDK48+483.159	9号单开道岔
	配线	岔(1/9)相应于ZDK48+483.159	9号5m间距交渡
		岔(1/9)相应于YDK48+528.159	9号5m间距交渡
		岔(1/9)相应于ZDK48+528.159	9号5m间距交渡
		岔(1/9)相应于YDK48+802.159	9号5m间距交渡
		岔(1/9)相应于ZDK48+802.159	9号5m间距交渡
交椅湾站	正线	岔(1/9)相应于YDK48+847.177	9号单开道岔
		岔(1/9)相应于ZDK48+847.148	9号单开道岔
		岔(1/9)ZDK54+504.962	12号5m间距交渡
		岔(1/12)YDK54+543.385	12号5m间距交渡
		岔(1/12)ZDK54+543.385	12号5m间距交渡

注：以上道岔分布位置及岔心里程根据最新线路开放资料统计，最终铺设里程及减振设置等级以调线调坡后的综合铺轨图为准。

表5 其它措施项目统计表

序号	项目名称	项目特征	单位	数量
1	铺轨基地	个	3	按照铺轨基地布置、施工组织设计、业主相关要求和一切因素，综合考虑铺轨基地的土方挖填及外运、临时便道、场地平整、场地硬化、各种障碍物拆除及外运、施工场地的围蔽、排水沟、防洪墙、龙门吊行走线和轨排井防护及下井通道、办公生产及生活用房、驻地监理工程师用房及设施、基地内的临时水电设施等施工实际情况。包括进行修建、维护或拆除等全部工作。包括交通疏解道养护和便道路面的施工。
2	钢轨预打磨	公里	36.738	全线正线非岔区进行钢轨预打磨处理，钢轨预打磨应在线路长轨精调后至试运营前进行。钢轨预打磨前后应对线路进行测量，打磨后出具检测报告。打磨作业前对线路调查，钢轨打磨应避开轨旁设备（如涂油器等），必要时应采取一定的安全防护措施。道岔区前后应预留50米左右的安全区域。钢轨预打磨后应消除钢轨制造过程中的表面脱碳层，钢轨运输、铺设施工中断面轮廓尺寸误差、轨面不平顺及表面污渍等。应消除、减轻钢轨出厂后运输过程中产生的碰伤、锈蚀等缺陷，消除钢轨在轧制过程中形成的轨面斑点及不平顺。
3	配合信号转换装置安装时道岔重新拆装调试	项	1	指配合本标段信号转换装置安装时，道岔拆装、重装并调整至道岔达到验收标准所必须完成工作的责任和义务。
4	与既有线接轨	处	1	本工程起于2号线一、二期终点虎门火车站，自虎门火车站引出，施工承包商应完成接口处顺利接驳，包括：临时隔断、绝缘节设置、联调联测、既有车挡拆除、无缝线路焊接等。具体内容如下： 1.临时隔断：采用9.2m宽×3m高的金属防护网,网间采用型钢进行支撑，型钢底部采用锚固螺栓进行固定，现场实施时可对安装方式进行灵活调整，牢固即可； 2.绝缘节设置：对接驳处设置4套绝缘接头，以与施工区域进行安全保护； 3.联调联测：对接驳处既有线共计200m长度范围进行轨面标高测量； 4.既有车挡拆除：对接驳处既有线两台车挡进行拆除，并对车挡下的钢轨进行更换，共计50m； 5.无缝线路焊接：对接驳处进行无缝线路焊接，共计4个焊接接头。
5	轨行区照明	项	1	指提供给后续施工专业使用的轨行区照明。单价包括：灯具采购和安装，照明独立使用的电线、电缆、配电箱的采购安装，洞内段不间断提供照明，线路维修和灯具更换直至热滑前拆除轨行区照明及布线等全部工作内容的费用。具体内容如下： 1.轨行区两侧配备LED软灯带，长度共计约73.476km，灯带功率建议10瓦~15瓦/米，保证现场施工照明需求即可，每天照明时间为24h不间断，使用期间为进场铺轨直至热滑前，并根据实际进度相应调整； 2.配备能承载灯带功率的对应线缆，长度共计约73.476km，按三相四线制电缆计，线缆组成建议按3根10mm²的铜芯线+1根4mm²的铜芯线计，或者其余同等功能线缆，以现场作业人员用电安全为准。 3.灯带和线缆的进场安装及正式通电照明后的拆除清理。
6	轨行区调度及安全管理	项	1	1.按业主要求成立轨行区管理机构，配备相应人员； 2.具体工作内容：采用轨行区信息化调度管理措施，包括生产组织管理（联合调度安全生产管理云系统）及作业现场综合管理系统（轨行区作业安全管理系统），能够实现轨行区隧道内无线通信信号全覆盖；隧道内无线语音通信全覆盖；隧道内车辆位置 and 速度实时监控；联合调度电子化施工请销点；施工下料口、岔区、铺轨作业面、工程轨道车推进前端等关键位置的实时视频监控及高清录像；隧道内施工人员定位、人力小平板车定位；工程列车之间临近报警、工程列车与施工封锁区域之间临近报警；工程列车超速报警；虚拟轨行区展示；作业区域未佩戴安全帽及反光衣自动视频分析及报警。 3.轨行区专职巡视，每5km（铺轨公里）配置1人。 4.轨行区联合调度日常管理。 5.轨行区出入口（包含不限于车站、中间风井等）派驻保安24h值班
7	“三权移交”前的轨行区管理	项	1	本项目指按合同要求完成各分部分项工程全部工作，并经竣工（初步）验收合格后，业主将视情况书面通知承包商对合同工程进行临时运行管理，即按照有关规程、规范要求为满足系统临时运行需要而进行的全部工作，主要是指临时运行期间的运行、巡视、维护、保养等工作，以及临时运行期间的使用和易损、易耗货物的提供和更换。
8	轨行区垃圾、淤泥的清理（含隧道冲洗）	项	1	轨通后对本标段轨行区内的垃圾、淤泥全部清理和外运所发生的费用。
9	减振设备的工后测试评价	项	1	减振测试是指减振设备在施工完成后，线路试运行期间，通过测量减振措施段与对比参照段的隧道壁振动加速度，分析计算得到对应措施的减振效果，以论证减振设备是否满足环境影响评价要求及招标技术文件中规定的技术指标。本工程需进行减振测试的设备包括：减振扣件、梯形轨枕、隔振垫道床、钢弹簧浮置板道床，测试内容见招标技术文件。
10	运营前的必要测试	项	1	该部分测试是为了满足《城市轨道交通初期运营前安全评估规范》（交办运〔2023〕56号）中相应技术要求所必须开展的安全评估测试。由业主单位委托具有资质的第三方检测单位开展，轨道施工承包商必须配合编制检测方案并提供现场需要的协助。
11	试运行管理	项	1	本项目指按合同要求完成各分部分项工程全部工作，并经竣工（初步）验收合格后，业主将视情况书面通知承包商对合同工程进行临时运行管理，即按照有关规程、规范要求为满足系统临时运行需要而进行的轨道系统全部工作，主要是指临时运行期间轨道系统的运行、巡视、维护、保养等工作，以及临时运行期间的使用和易损、易耗货物的提供和更换。

建设单位	 东莞市轨道交通有限公司	总体审定	曾毅	项目负责人	周昌盛	阶段	招标设计	东莞市城市轨道交通2号线三期工程
总体单位	 中铁二院工程集团有限责任公司	系统审定	周昌盛	审 核	周华龙	比例		
工点单位	 中铁二院工程集团有限责任公司	总工程师		专业负责人	刘宇航			设计说明
		院总工程师	陈磊超	复 核	梁爽	日期	2025.12	R23100-D-GD-05-002
				设 计	刘宇航			



左线道床分界里程表										右线道床分界里程表									
车站/区间		起点里程	终点里程	断链长度/m	道岔区范围/m	减振措施	隧道类型	铺轨长度/m	车站/区间		起点里程	终点里程	断链长度/m	道岔区范围/m	减振措施	隧道类型	铺轨长度/m		
		起点~虎门北站	ZDK37+788.180	ZDK37+988.898			一般减振段	高架段			200.718	起点~虎门北站	YDK37+788.180	YDK37+990.480			一般减振段	高架段	202.300
起点~虎门北站		ZDK37+988.898	ZDK38+200.783			一般减振段	U型槽段	211.885	起点~虎门北站		YDK37+990.480	YDK38+200.000			一般减振段	U型槽段	209.520		
起点~虎门北站		ZDK38+200.783	ZDK39+360.000	25.435		一般减振段	圆形隧道	1184.652	起点~虎门北站		YDK38+200.000	YDK39+425.000	4.912		一般减振段	圆形隧道	1229.912		
起点~虎门北站		ZDK39+360.000	ZDK39+535.000			高等减振段	圆形隧道	175.000	起点~虎门北站		YDK39+425.000	YDK39+535.000			高等减振段	圆形隧道	110.000		
起点~虎门北站		ZDK39+535.000	ZDK39+750.000			高等减振段	圆形隧道	215.000	起点~虎门北站		YDK39+535.000	YDK39+750.000			高等减振段	圆形隧道	215.000		
起点~虎门北站		ZDK39+750.000	ZDK40+279.000			一般减振段	圆形隧道	529.000	起点~虎门北站		YDK39+750.000	YDK40+279.000			一般减振段	圆形隧道	529.000		
虎门北站		ZDK40+279.000	ZDK40+499.000			一般减振段	矩形隧道	220.000	虎门北站		YDK40+279.000	YDK40+499.000			一般减振段	矩形隧道	220.000		
虎门北站~虎门大道站		ZDK40+499.000	ZDK40+800.000			一般减振段	圆形隧道	301.000	虎门北站~虎门大道站		YDK40+499.000	YDK40+525.000			一般减振段	圆形隧道	26.000		
虎门北站~虎门大道站		ZDK40+800.000	ZDK41+045.000			特殊减振段	圆形隧道	245.000	虎门北站~虎门大道站		YDK40+525.000	YDK40+655.000			中等减振段	圆形隧道	130.000		
虎门北站~虎门大道站		ZDK41+045.000	ZDK41+240.000			中等减振段	圆形隧道	195.000	虎门北站~虎门大道站		YDK40+655.000	YDK40+855.000			一般减振段	圆形隧道	200.000		
虎门北站~虎门大道站		ZDK41+240.000	ZDK41+390.000	-6.425		特殊减振段	圆形隧道	143.575	虎门北站~虎门大道站		YDK40+855.000	YDK41+095.000			高等减振段	圆形隧道	240.000		
虎门北站~虎门大道站		ZDK41+390.000	ZDK41+520.000			高等减振段	圆形隧道	130.000	虎门北站~虎门大道站		YDK41+095.000	YDK41+250.000			中等减振段	圆形隧道	155.000		
虎门北站~虎门大道站		ZDK41+520.000	ZDK41+960.000			高等减振段	圆形隧道	440.000	虎门北站~虎门大道站		YDK41+250.000	YDK41+390.000	-1.683		中等减振段	圆形隧道	138.317		
虎门北站~虎门大道站		ZDK41+960.000	ZDK42+115.000			特殊减振段	圆形隧道	155.000	虎门北站~虎门大道站		YDK41+390.000	YDK41+645.000			中等减振段	圆形隧道	255.000		
虎门北站~虎门大道站		ZDK42+115.000	ZDK42+260.000			高等减振段	圆形隧道	145.000	虎门北站~虎门大道站		YDK41+645.000	YDK41+800.000			高等减振段	圆形隧道	155.000		
虎门大道站		ZDK42+260.000	ZDK42+756.496		59.138	一般减振段	矩形隧道	437.358	虎门大道站		YDK41+800.000	YDK42+115.000			特殊减振段	圆形隧道	315.000		
虎门大道站~虎门金捷路站		ZDK42+756.496	ZDK43+180.000			一般减振段	圆形隧道	423.504	虎门大道站~虎门金捷路站		YDK42+115.000	YDK42+260.000		59.138	特殊减振段	圆形隧道	145.000		
虎门大道站~虎门金捷路站		ZDK43+180.000	ZDK43+300.000	2.799		中等减振段	圆形隧道	122.799	虎门大道站~虎门金捷路站		YDK42+260.000	YDK42+753.062			一般减振段	矩形隧道	433.924		
虎门大道站~虎门金捷路站		ZDK43+300.000	ZDK43+513.510			一般减振段	圆形隧道	213.510	虎门大道站~虎门金捷路站		YDK42+753.062	YDK42+985.000			一般减振段	圆形隧道	231.938		
虎门金捷路站		ZDK43+513.510	ZDK43+744.011			一般减振段	矩形隧道	230.501	虎门大道站~虎门金捷路站		YDK42+985.000	YDK43+180.000			高等减振段	圆形隧道	195.000		
虎门金捷路站~虎门光明路站		ZDK43+744.011	ZDK45+000.000	-7.984		一般减振段	圆形隧道	1248.005	虎门大道站~虎门金捷路站		YDK43+180.000	YDK43+300.000			高等减振段	圆形隧道	120.000		
虎门金捷路站~虎门光明路站		ZDK45+000.000	ZDK45+280.198			高等减振段	圆形隧道	280.198	虎门大道站~虎门金捷路站		YDK43+300.000	YDK43+513.510			一般减振段	圆形隧道	213.510		
虎门光明路站		ZDK45+280.198	ZDK45+300.000			高等减振段	矩形隧道	19.802	虎门金捷路站		YDK43+513.510	YDK43+744.011			一般减振段	矩形隧道	230.501		
虎门光明路站		ZDK45+300.000	ZDK45+519.677			一般减振段	矩形隧道	219.677	虎门金捷路站~虎门光明路站		YDK43+744.011	YDK44+090.000			一般减振段	圆形隧道	345.989		
虎门光明路~中间风井		ZDK45+519.677	ZDK46+490.000			一般减振段	圆形隧道	970.323	虎门金捷路站~虎门光明路站		YDK44+090.000	YDK44+230.000			中等减振段	圆形隧道	140.000		
虎门光明路~中间风井		ZDK46+490.000	ZDK46+798.750			特殊减振段	圆形隧道	308.750	虎门金捷路站~虎门光明路站		YDK44+230.000	YDK44+390.000			一般减振段	圆形隧道	160.000		
中间风井		ZDK46+798.750	ZDK46+820.000			特殊减振段	矩形隧道	21.250	虎门金捷路站~虎门光明路站		YDK44+390.000	YDK45+000.000	0.774		中等减振段	圆形隧道	610.774		
中间风井		ZDK46+820.000	ZDK46+824.150			一般减振段	矩形隧道	4.150	虎门金捷路站~虎门光明路站		YDK45+000.000	YDK45+280.199			高等减振段	圆形隧道	280.199		
中间风井~滨海湾站		ZDK46+824.150	ZDK47+565.000			一般减振段	圆形隧道	740.850	虎门光明路站		YDK45+280.199	YDK45+300.000			高等减振段	矩形隧道	19.801		
中间风井~滨海湾站		ZDK47+565.000	ZDK47+725.000	12.961		特殊减振段	圆形隧道	172.961	虎门光明路~中间风井		YDK45+300.000	YDK45+517.089			一般减振段	矩形隧道	217.089		
中间风井~滨海湾站		ZDK47+725.000	ZDK48+285.000			一般减振段	圆形隧道	560.000	虎门光明路~中间风井		YDK45+517.089	YDK46+490.000			一般减振段	圆形隧道	972.911		
滨海湾站		ZDK48+285.000	ZDK48+660.000		29.569	中等减振段	矩形隧道	345.431	虎门光明路~中间风井		YDK46+490.000	YDK46+790.799			特殊减振段	圆形隧道	300.799		
滨海湾站		ZDK48+660.000	ZDK48+890.000		29.569	中等减振段	矩形隧道	200.431	中间风井		YDK46+790.799	YDK46+816.199			特殊减振段	矩形隧道	25.400		
滨海湾站		ZDK48+890.000	ZDK49+068.249			特殊减振段	矩形隧道	178.249	中间风井~滨海湾站		YDK46+816.199	YDK46+820.000			特殊减振段	圆形隧道	3.801		
滨海湾站~青创城站		ZDK49+068.249	ZDK49+095.000			特殊减振段	矩形隧道	26.751	中间风井~滨海湾站		YDK46+820.000	YDK47+565.000			一般减振段	圆形隧道	745.000		
滨海湾站~青创城站		ZDK49+095.000	ZDK49+330.000			高等减振段	矩形隧道	235.000	中间风井~滨海湾站		YDK47+565.000	YDK47+725.000			特殊减振段	圆形隧道	160.000		
滨海湾站~青创城站		ZDK49+330.000	ZDK49+799.475	-7.841		中等减振段	矩形隧道	461.634	中间风井~滨海湾站		YDK47+725.000	YDK48+285.939			一般减振段	圆形隧道	560.939		
青创城站		ZDK49+799.475	ZDK50+017.700			中等减振段	矩形隧道	218.225	滨海湾站		YDK48+285.939	YDK48+385.000			中等减振段	矩形隧道	99.061		
青创城站~港澳码头站		ZDK50+017.700	ZDK50+085.000			中等减振段	矩形隧道	67.300	滨海湾站		YDK48+385.000	YDK48+660.000		29.569	中等减振段	矩形隧道	245.431		
青创城站~港澳码头站		ZDK50+085.000	ZDK50+210.000			中等减振段	矩形隧道	125.000	滨海湾站		YDK48+660.000	YDK48+890.000		29.569	中等减振段	矩形隧道	200.431		
青创城站~港澳码头站		ZDK50+210.000	ZDK50+610.000	-21.112		中等减振段	圆形隧道	378.888	滨海湾站		YDK48+890.000	YDK49+068.249			特殊减振段	矩形隧道	178.249		
青创城站~港澳码头站		ZDK50+610.000	ZDK50+850.000			中等减振段	圆形隧道	240.000	滨海湾站~青创城站		YDK49+068.249	YDK49+095.000			特殊减振段	矩形隧道	26.751		
青创城站~港澳码头站		ZDK50+850.000	ZDK51+050.000			特殊减振段	圆形隧道	200.000	滨海湾站~青创城站		YDK49+095.000	YDK49+330.000			中等减振段	矩形隧道	235.000		
青创城站~港澳码头站		ZDK51+050.000	ZDK51+108.691			高等减振段	圆形隧道	58.691	滨海湾站~青创城站		YDK49+330.000	YDK49+799.475	-2.251		中等减振段	矩形隧道	467.224		
港澳码头站		ZDK51+108.691	ZDK51+170.000			高等减振段	矩形隧道	61.309	青创城站		YDK49+799.475	YDK50+017.700			中等减振段	矩形隧道	218.225		
港澳码头站		ZDK51+170.000	ZDK51+334.100			中等减振段	矩形隧道	164.100	青创城站~港澳码头站		YDK50+017.700	YDK50+085.000			中等减振段	矩形隧道	67.300		
港澳码头站~交椅湾西站		ZDK51+334.100	ZDK51+670.000			中等减振段	圆形隧道	335.900	青创城站~港澳码头站		YDK50+085.000	YDK50+210.000			特殊减振段	矩形隧道	125.000		
港澳码头站~交椅湾西站		ZDK51+670.000	ZDK52+790.000			一般减振段	圆形隧道	1120.000	青创城站~港澳码头站		YDK50+210.000	YDK50+610.000	-5.658		中等减振段	矩形隧道	394.342		
港澳码头站~交椅湾西站		ZDK52+790.000	ZDK52+965.000	3.215		中等减振段	圆形隧道	178.215	青创城站~港澳码头站		YDK50+610.000	YDK50+850.000			中等减振段	圆形隧道	240.000		
港澳码头站~																			







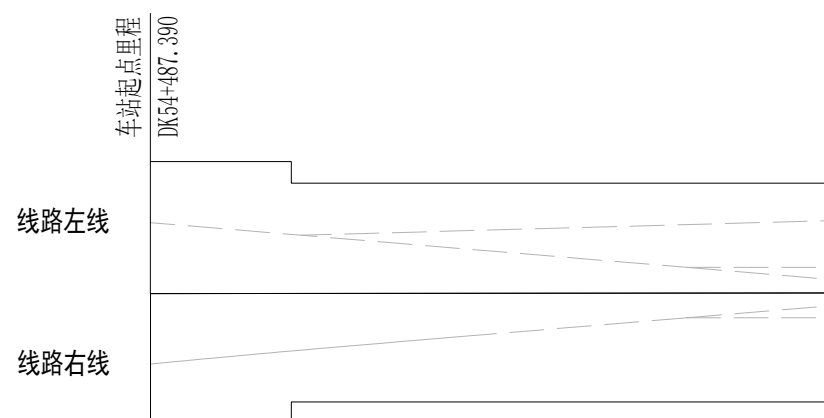
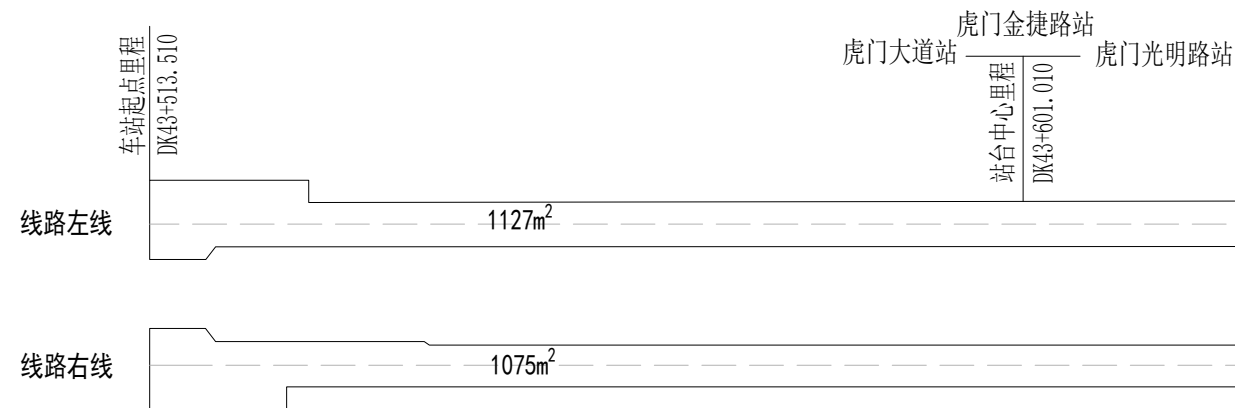
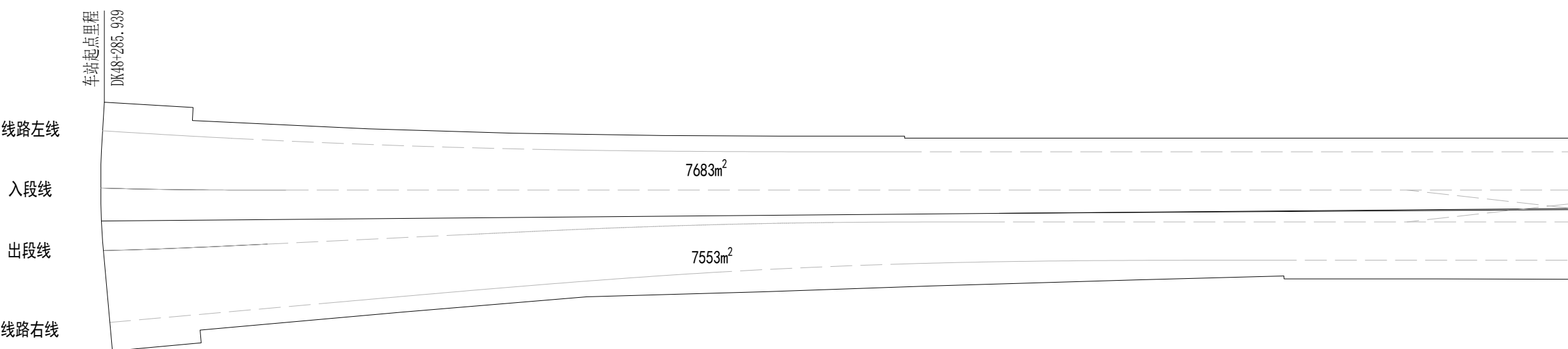
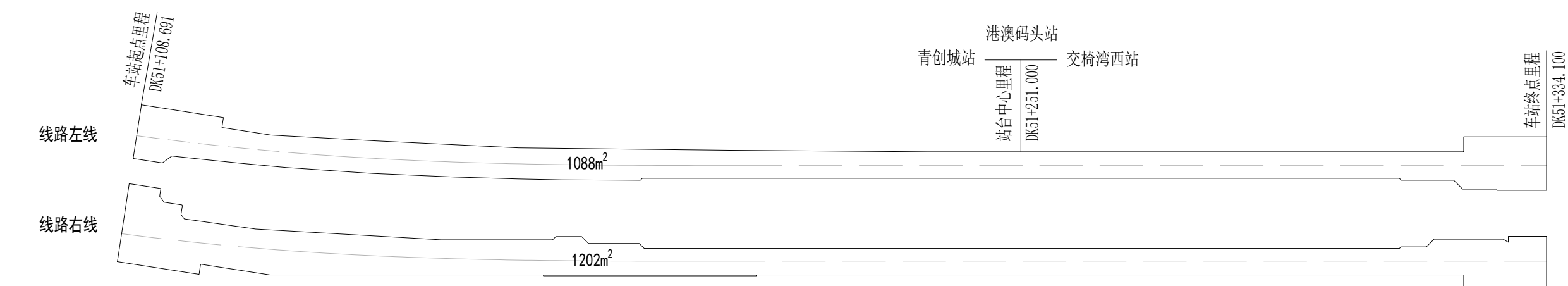
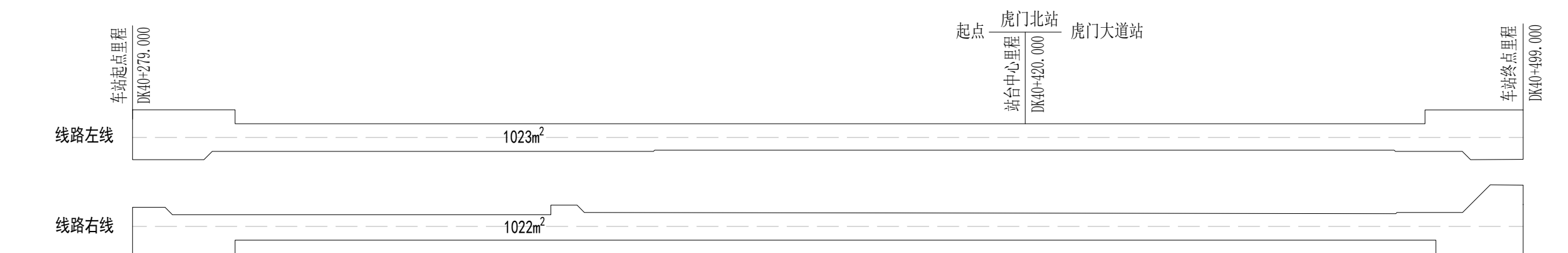











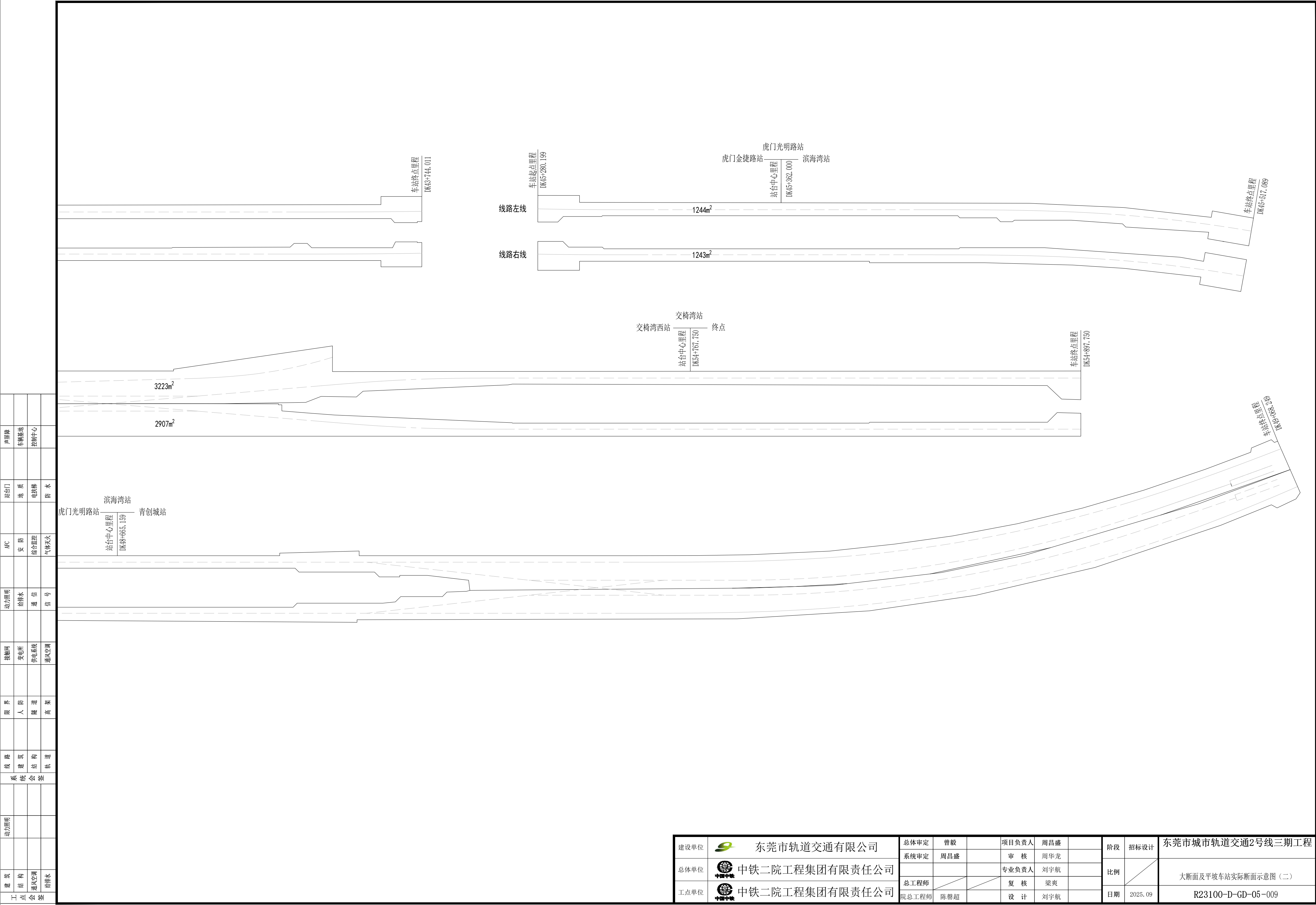



说明:

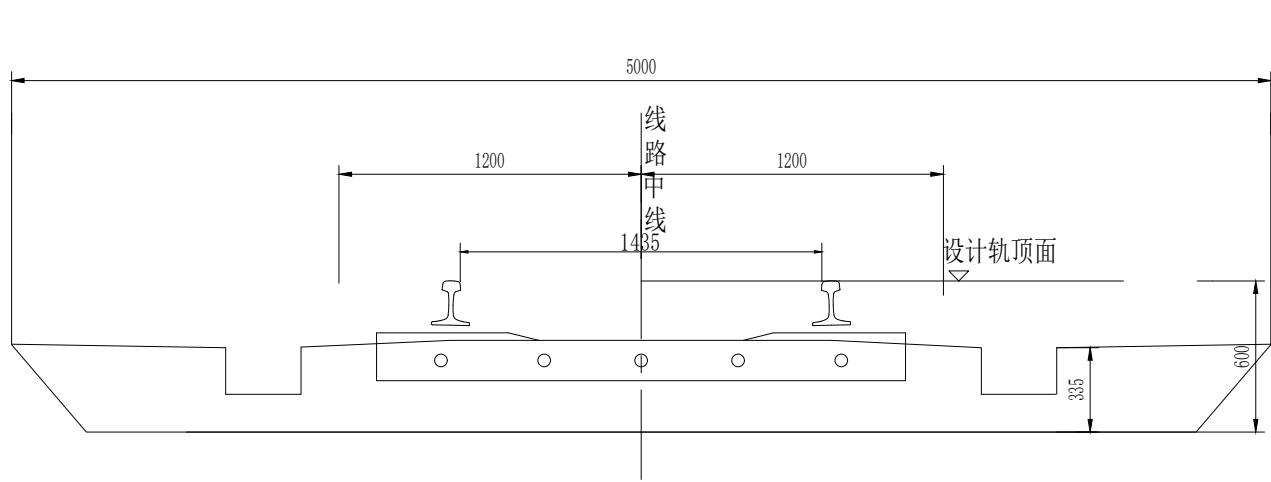
- 1、本图为平坡车站明挖段平面图，阴影区域即为轨行区混凝土回填范围，得到各车站左线和右线对应的轨行区实际面积（含配线区域），作为混凝土回填量计算依据。
- 2、本图包括虎门北站、虎门金捷路站、虎门光明路站、滨海湾站、港澳码头站及交椅湾站轨行区平面图，其余车站大断面混凝土回填量较少，按5m标准断面宽度计量即可，具体详见对应招标图册。
- 3、以上平面图均根据现阶段土建专业提供的相关资料绘制，轨行区面积如图所示，根据左右线每个车站划分为两个部分，具体里程长度对应的分段面积及混凝土回填量计算详见“大断面及平坡车站混凝土回填统计表”。
- 4、轨道专业在轨行区回填区域均采用C40混凝土，平面图中的车站起止里程仅作参考依据，具体应以土建现场实施为准。

建设单位	 东莞市轨道交通有限公司	总体审定	曾毅	项目负责人	周昌盛	阶段	招标投标	东莞市城市轨道交通2号线三期工程
		系统审定	周昌盛	审 核	周华龙			
总体单位	 中铁二院工程集团有限责任公司			专业负责人	刘宇航	比例		
工点单位		总工程师			复 核			
		院总工程师	陈睿超	设 计	刘宇航	日期	2025. 09	

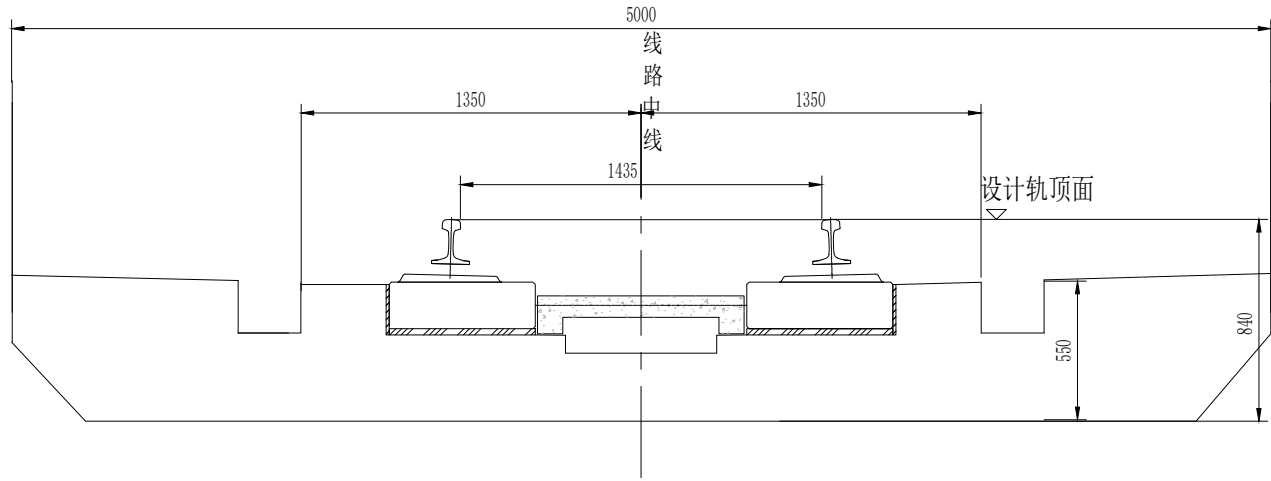




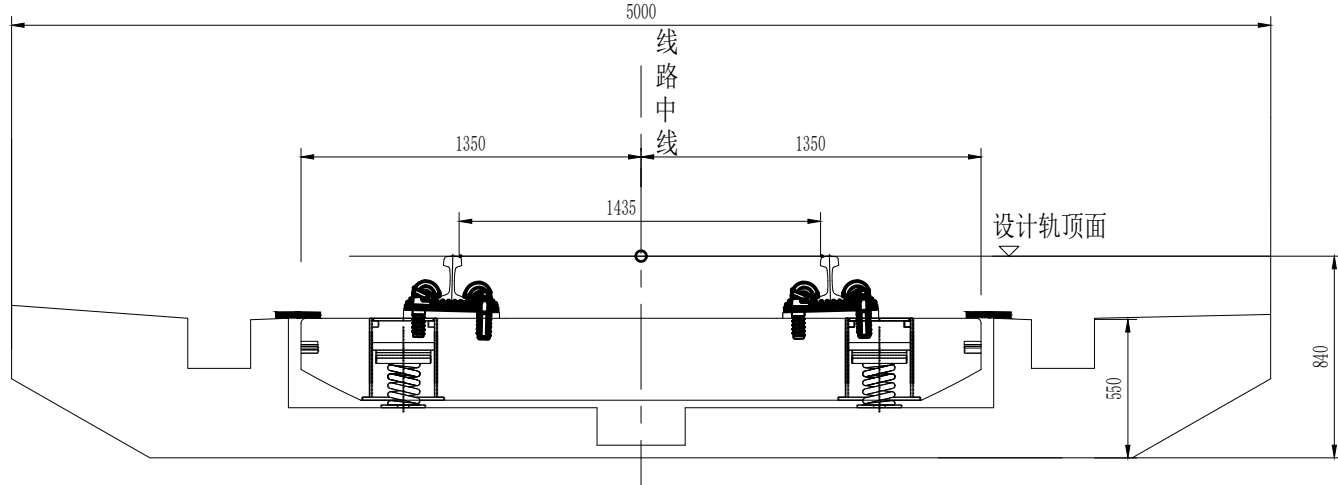




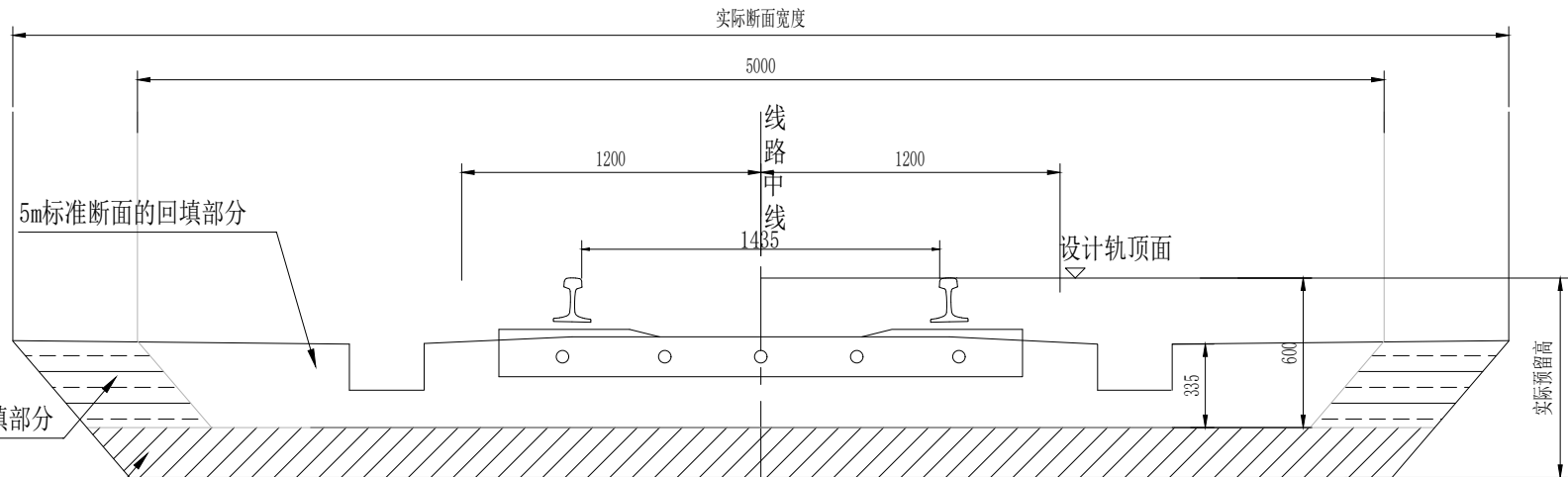
矩形隧道5m标准断面  
(一般及中等减振段)



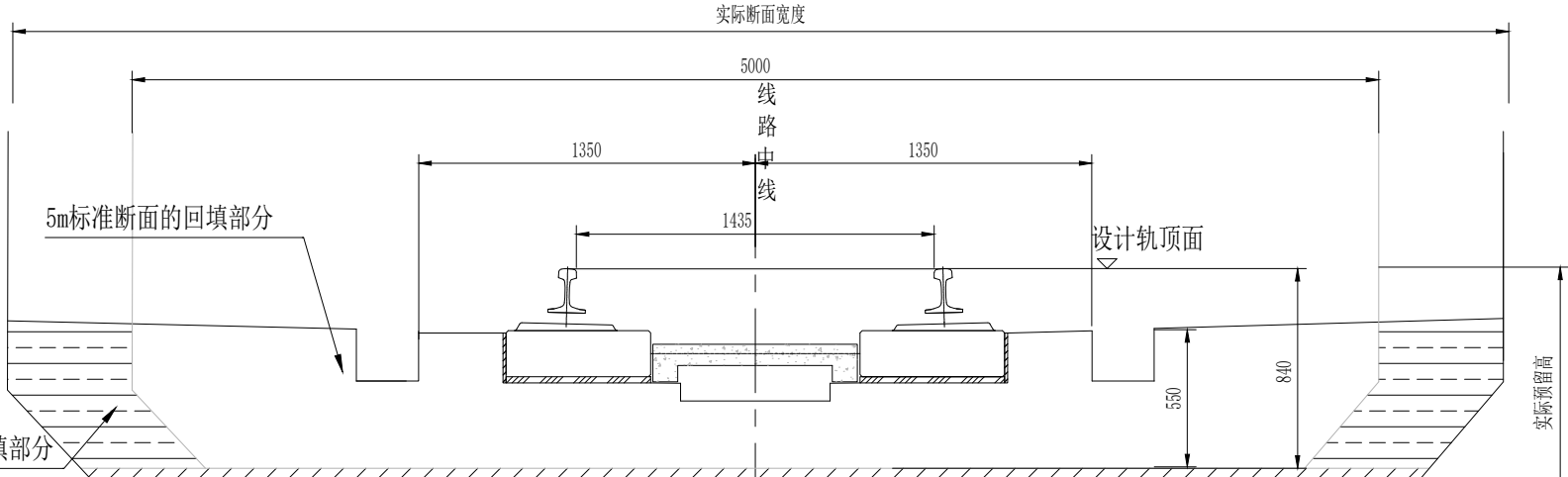
矩形隧道5m标准断面  
(高等减振段)



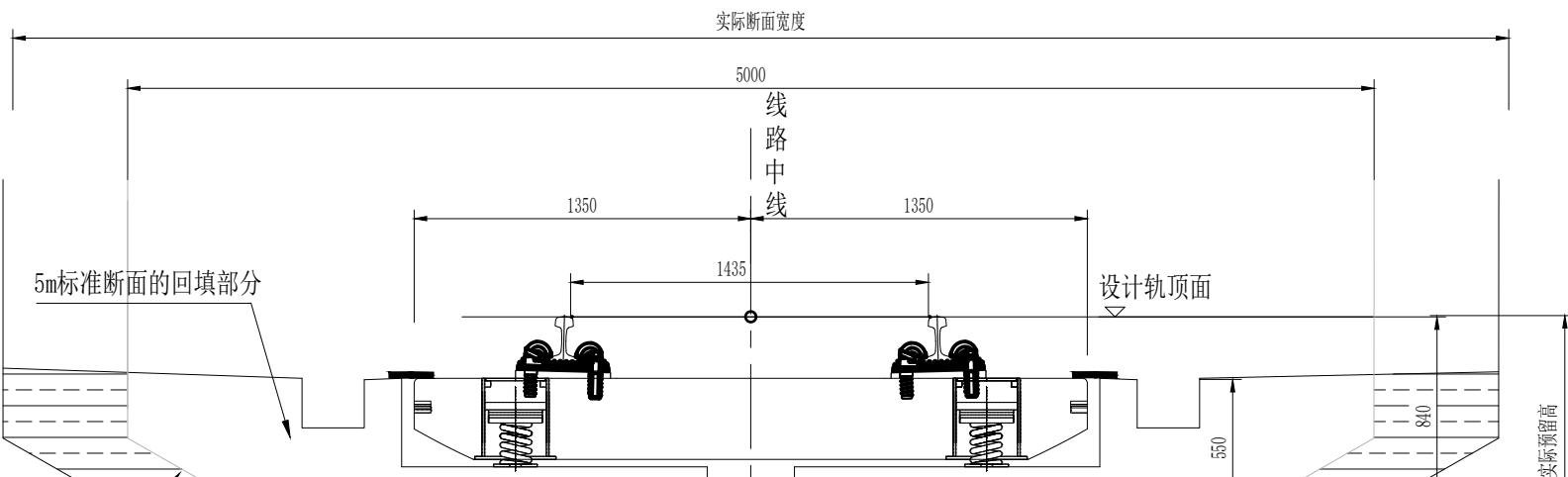
矩形隧道5m标准断面  
(特殊减振段)



矩形隧道实际断面  
(一般及中等减振段)






矩形隧道实际断面  
(高等减振段)



矩形隧道实际断面  
(特殊减振段)

说明：

- 1、图中单位除注明外均以mm计。
- 2、本图为矩形隧道不同道床类型下标断面和实际断面示意图，一般及中等减振段矩形隧道标准断面下道床及其两侧混凝土回填高度为335mm，高等及特殊减振段回填高度为550mm。
- 3、本图中阴影区域即为矩形隧道中5m标准宽度外（车站端头及配线区加宽）以及标准轨道高度外（平坡车站加深）的混凝土回填量示意；
- 4、本图中“5m标准断面的回填部分”基础上，额外考虑“实际面积-标准面积”下的回填部分以及“实际预留高-标准设计高”下的回填部分，即可得到施工时的实际混凝土用量。
- 5、本图中“实际预留高”以土建施工图中设计预留高度为计算依据，“实际断面宽度”以土建施工图中的轨行区轮廓为准，可统计得到的“实际面积”作为计算依据，具体面积大小详见“大断面及平坡车站实际面积示意图”。

建设单位	 东莞市轨道交通有限公司	总体审定	曾毅		项目负责人	周昌盛		阶段	招标投标	东莞市城市轨道交通2号线三期工程
		系统审定	周昌盛		审核	周华龙		比例		
总体单位	 中铁二院工程集团有限责任公司				专业负责人	刘宇航		日期	2025. 09	大断面及平坡车站实际断面示意图
工点单位	 中铁二院工程集团有限责任公司	总工程师	陈磊超		复核	梁爽				
					设计	刘宇航				R23100-D-GD-05-010



左线（含配线）轨行区回填量统计表

起始里程	终止里程	车站/区间	线路长度L/m		混凝土回填面积/m <sup>2</sup>		截面类型	正线道床类型	轨道结构高度/mm		C40现浇混凝土用量/m <sup>3</sup>		
			正线	配线	标准面积Sb	实际面积Ss			标准设计高Hb	实际预留高Hs	标准断面量Vb	实际断面量Vs	断面量差（Vs-Vb）
ZDK40+279.000	ZDK40+499.000	虎门北站	220.000		1100.000	1023.000	矩形	一般减振段	600	800	337.040	515.845	178.805
ZDK43+513.510	ZDK43+744.011	虎门金捷路站	230.501		1152.505	1127.000	矩形	一般减振段	600	700	353.128	457.283	104.156
ZDK45+280.198	ZDK45+300.000	虎门光明路站	19.802		99.010	102.864	矩形	高等减振段	840	840	45.545	47.664	2.120
ZDK45+300.000	ZDK45+519.677	虎门光明路站	219.677		1098.385	1141.136	矩形	一般减振段	600	840	336.545	624.740	288.194
ZDK48+285.000	ZDK48+890.000	滨海湾站	605.000	695.000	6500.000	6073.567	矩形	中等减振段	600	940	926.860	2849.017	1922.157
ZDK48+890.000	ZDK49+068.249	滨海湾站	178.249		891.245	1789.433	矩形	特殊减振段	840	1020	294.111	1110.212	816.102
ZDK51+108.691	ZDK51+170.000	港澳码头站	61.309		306.545	295.925	矩形	高等减振段	840	840	141.011	135.170	-5.841
ZDK51+170.000	ZDK51+334.100	港澳码头站	164.100		820.500	792.075	矩形	中等减振段	600	840	251.401	431.977	180.576
ZDK54+489.130	ZDK54+700.000	交椅湾站	210.870	290.800	2508.350	1663.242	矩形	一般减振段	600	720	323.053	239.531	-83.522
ZDK54+700.000	ZDK54+897.750	交椅湾站	197.750		988.750	1559.758	矩形	中等减振段	600	720	302.953	681.412	378.459
左线合计											3311.646	7092.851	3781.205

右线（含配线）轨行区回填量统计表

起始里程	终止里程	车站/区间	线路长度L/m		混凝土回填面积/m <sup>2</sup>		截面类型	正线道床类型	轨道结构高度/mm		C40现浇混凝土用量/m <sup>3</sup>		
			正线	配线	标准面积Sb	实际面积Ss			标准设计高Hb	实际预留高Hs	标准断面量Vb	实际断面量Vs	断面量差（Vs-Vb）
YDK40+279.000	YDK40+499.000	虎门北站	220.000		1100.000	1022.000	矩形	一般减振段	600	800	337.040	515.310	178.270
YDK43+513.510	YDK43+744.011	虎门金捷路站	230.501		1152.505	1075.000	矩形	一般减振段	600	700	353.128	434.663	81.536
YDK45+280.199	YDK45+300.000	虎门光明路站	19.801		99.005	103.899	矩形	高等减振段	840	840	45.542	48.234	2.692
YDK45+300.000	YDK45+517.089	虎门光明路站	217.089		1085.445	1139.101	矩形	一般减振段	600	840	332.580	623.939	291.359
YDK48+285.939	YDK48+890.000	滨海湾站	604.061	695.000	6495.305	5832.052	矩形	中等减振段	600	940	925.421	2686.129	1760.708
YDK48+890.000	YDK49+068.249	滨海湾站	178.249		891.245	1720.948	矩形	特殊减振段	840	1020	294.111	1060.218	766.107
YDK51+108.691	YDK51+170.000	港澳码头站	61.309		306.545	326.932	矩形	高等减振段	840	840	141.011	152.224	11.213
YDK51+170.000	YDK51+334.100	港澳码头站	164.100		820.500	875.068	矩形	中等减振段	600	840	251.401	479.698	228.297
YDK54+487.390	YDK54+700.000	交椅湾站	212.610		1063.050	1506.134	矩形	一般减振段	600	720	325.719	654.888	329.169
YDK54+700.000	YDK54+897.750	交椅湾站	197.750		988.750	1400.866	矩形	中等减振段	600	720	302.953	609.116	306.163
右线合计											3308.906	7264.419	3955.513

说明：

1、本图为大断面及平坡车站矩形断面回填混凝土统计汇总表。



2、图表中“混凝土回填面积”包括：“标准面积Sb”，即5m标准矩形断面下含道床及水沟两侧面积；“实际面积Ss”，即根据土建施工图统计的实际轨行区矩形断面，具体各车站对应面积详见“大断面及平坡车站混凝土回填示意图”。

3、图表中“标准设计高Hb”按照“一般及中等减振段600mm，高等及特殊减振段840mm”给出；“实际预留高Hs”按照土建施工图中车站实际预留的平均高度给出（由于不同道床类型接驳及平坡车站的底板加深导致实际预留较高）。

4、图表中“标准断面量Vb”为按5m宽度下的回填面积对应用量；“实际断面量Vs”为车站矩形实际断面下轨行区回填用量，再“标准断面量Vb”基础上考虑了“实际面积Ss”和“实际预留高Hs”影响下带来的用量变化；最后“断面量差（Vs-Vb）”则得到本次各车站大断面及平坡车站矩形断面回填混凝土计算结果，该数量为5m标准矩形断面外用量，且实际施工中所需。

5、左线标准断面统计量为3311.646m<sup>3</sup>，实际断面统计量为7092.851m<sup>3</sup>，得到断面量差为3781.205m<sup>3</sup>；右线标准断面统计量为3308.906m<sup>3</sup>，实际断面统计量7264.419m<sup>3</sup>，得到断面量差为3955.513m<sup>3</sup>；由此得到全线大断面及平坡车站矩形断面回填混凝土共计为7736.718m<sup>3</sup>，该断面量差未计入矩形隧道不同类型道床的标准断面单公里混凝土指标，因此单独给出。

6、图表中的“实际面积Ss”及“实际预留高Hs”均应以最终土建实施后的第三方测量数据为准，本次统计结果仅作为招标阶段的混凝土回填计量参考，最终应以实际用量为准。

建设单位	 东莞市轨道交通有限公司	总体审定	曾毅		项目负责人	周昌盛		阶段	招标设计	东莞市城市轨道交通2号线三期工程
		系统审定	周昌盛		审 核	周华龙				
总体单位	 中铁二院工程集团有限责任公司				专业负责人	刘宇航		比例		大断面及平坡车站混凝土回填统计表
工点单位	 中铁二院工程集团有限责任公司	总工程师			复 核	梁爽				
		院总工程师	陈磊超		设 计	刘宇航		日期	2025. 09	R23100-D-GD-05-011