

编号	区间	里程范围	长度	施工方法
16	行政中心站～会展中心站	YDK5+950～YDK7+263.9	1313.9	暗挖隧道
17	会展中心站～朱家湾站	YDK7+419.000～YDK8+030.000	611.00	明挖隧道
18		YDK8+030～YDK8+554.5	524.5	暗挖隧道
19	朱家湾站～大寨站	YDK8+755.000～YDK9+000.000	245	明挖隧道
20		YDK9+000～YDK9+599.3	599.3	暗挖隧道
21	大寨站～大关站	YDK9+814.700～YDK10+000.000	185.3	明挖隧道
22		YDK10+000～YDK10+196.37	1196.37	暗挖隧道
23	大关站～贵阳北站	YDK11+415～YDK12+265	850	暗挖隧道
24		DK12+265.000～YDK12+477.722	212.722	明挖隧道
25	贵阳北站～雅关站	YDK12+772.6～YDK13+835	1062.4	暗挖隧道
26		YDK13+835～YDK13+889.78	54.78	路基
27		YDK13+889.78～YDK13+988.82	99.04	桥梁
28		YDK13+988.82～YDK14+018	29.18	路基
29		YDK14+018～YDK14+308	290	暗挖隧道
30		YDK14+308～YDK14+331.78	23.78	路基
31		YDK14+331.78～YDK14+669.82	338.04	桥梁
32		YDK14+669.82～YDK14+679	9.18	路基
33		YDK14+679～YDK15+180	501	暗挖隧道
34		YDK15+180～YDK15+189.78	9.78	路基
35		YDK15+189.78～YDK15+377.82	188.04	桥梁
36		YDK15+377.82～YDK15+424	46.18	路基
37		YDK15+424～YDK16+295	871	暗挖隧道
38		YDK16+296.73～YDK16+490.6	193.87	桥梁
39	雅关站～蛮坡站	YDK16+610.6～YDK16+785.66	175.06	桥梁
40		YDK16+785.66～YDK16+878	92.34	路基
41		YDK16+878～YDK19+249.34	2371.34	暗挖隧道
42	蛮坡站～安云路站	YDK19+415.3～YDK21+263.570	1848.27	暗挖隧道
43	安云路～北京路	YDK21+483.37～YDK21+871.32	387.94	暗挖隧道
44	北京路～延安路	YDK22+176.720～YDK22+793.974	617.254	暗挖隧道
45	延安路～中山路	YDK23+078.242～YDK23+698	619.758	暗挖隧道
46	中山路～人民广场	YDK23+887.850～YDK24+607.055	719.205	暗挖隧道
47	人民广场～火车站	YDK24+779.555～YDK25+973.800	1196.876	暗挖隧道
48	火车站～沙冲路	YDK26+143.2～YDK27+073.8	925.411	暗挖隧道
49	沙冲路～望城坡	YDK27+249.100～YDK28+875.838	1626.738	暗挖隧道
50		YDK28+875.838～YDK29+117.150	241.312	明挖隧道
51	望城坡站～新村站	YDK29+374.～YDK30+230.40	856.25	暗挖隧道
52	新村站～长江路站	YDK30+449～YDK31+179.45	730.45	暗挖隧道
53	长江路站～清水江路	YDK31+380.7～YDK32+150	769.3	暗挖隧道
54		YDK32+150.000～YDK32+466.7	316.7	明挖隧道
55	清水江路～场坝村站	YDK32+602.700～YDK32+720	117.3	明挖隧道
56		YDK32+720～YDK32+956.98	236.98	路基

编号	区间	里程范围	长度	施工方法
57		YDK32+956.980~YDK33+249.040	292.06	桥梁
58		YDK33+249~YDK33+546	296.96	路基
59	场坝村站	YDK33+546~YDK33+666	120	路基
60	场坝村站~工程终点	YDK33+666~YDK33+800	134	路基
61	小河停车场	JDK0+000~JDK1+100	1100	路基

2.3.3.3 轨道工程

轨道：地下线采用钢筋混凝土短轨枕式整体道床；地面线一般为碎石道床；正线及辅助线采用 60kg/m 焊接长钢轨，车场线采用 50kg/m 钢轨。

道岔：在正线及辅助线采用 9 号道岔，车场线采用 7 号道岔。

扣件：正线及辅助线均采用弹性扣件；对于减振要求较高的路段，实施特殊减振措施。

2.3.4 车站工程

2.3.4.1 车站设置

本工程包含车站 23 座，其中地下站 19 座、高架站 2 座、地面站 2 座。各车站名称、结构型式等具体情况见表 2.2-3。

表 2.3-3 1 号线车站情况一览表

序号	调整环评			实际建成			位置	车站偏移情况
	中心里程	站名	结构类型	中心里程	站名	结构类型		
1.	YAK0+700	下麦西站	高架三层	YD1K0+753	下麦西站	地面一层岛式	位于金朱路（西段）与绕城高速公路交汇口西南侧的地块内。	车站向南偏移约 41m
2.	YAK1+880	将军山站	高架三层	YD1K2+313	老湾塘站	高架三层侧式	位于林城西路与规划宾阳大道丁字路口西侧的西部客运站用地范围内，靠近铁路西南环线金阳站设置，车站呈东西向布置。	车站向东南偏移约 42m
3.	YAK3+330	云潭路站	高架三层	YDK3+299	阅山湖公园站	地下一层侧式	位于林城西路与云潭北路交叉路口以西林城西路下方，大致呈东西走向。	
4.	YAK4+780	金阳大道站	地下一层	YDK4+231	林城西路站	地下三层侧式，与 2 号线换乘	设在林城西路与诚信路的十字路口道路下方，1 号线车站沿林城西路呈东西向布置，2 号线车站沿诚信路呈南北向布置。	
5.	YAK5+630	行政中心站	地下一层	YDK5+950	观山湖公园站	地下一层侧式	在金阳大道与观山北路之间的林城东路道路下，正对行政中心办公用楼中轴线,沿林城东路呈东西方向布置。	
6.	YAK7+335	会展中心站	地下一层、局部地下二层	YDK7+355	国际生态会议中心站	地下一层侧式，与 4 号线换乘	林城东路与长岭北路交叉路口西侧的林城东路下方，沿林城东路路中呈东、西向布置。	
7.	YAK8+610	朱家湾站	地下二层	YDK8+632	阳关站	地下二层岛式	在规划 210 国道和规划道路十字路口处，车站沿规划 210 国道呈南北方向设置。	
8.	YAK9+720	大寨站	地下二层	YDK9+735	新寨站	地下二层岛式	在规划 210 国道和规划道路十字交叉	

序号	调整环评			实际建成			位置	车站偏移情况
	中心里程	站名	结构类型	中心里程	站名	结构类型		
							路口处，车站沿规划 210 国道呈南北方向设置。	
9.	YAK11+430	大关站	地下二层	YDK11+327	白鹭湖站	地下三层岛式	位于腾飞路与规划景观大道立体交叉以西 110m 景观大道下，呈东西方向布置。	车站向南偏移约 30m。
10.	YAK12+684	贵阳北站	地下三层	YDK12+684	贵阳北站	地下三层岛式，与 S2 号线换乘	地处贵阳市老城区与观山湖区之间的三桥中坝路片区以北、金阳东部大关一带，具体地点为大关乡境内的太平哨。	
11.	YAK16+540	雅关站	高架三层	YDK16+551	雅关站	高架三层岛式	在规划盐沙路以东地块内，距离盐沙路约 30m。呈大致东西方向设置。	车站向北偏移约 60m。
12.	YAK16+965	蛮坡站	站台层层暗挖、地面站厅	YDK19+353	南垭路站	站台层暗挖岛式，地面站厅	位于南垭路与观中心环北线交叉口东南象限的山间洼地，车站小里程端区间斜穿中心环北线高架桥，车站呈南北方向布置。	车站向西偏移约 32m。
13.	YAK18+265	安云路站	地下四层	YDK21+353	八鸽岩站	地下局部三层岛式	位于黔灵山脚下，30m 宽八鸽岩路、10m 宽规划道路围合的地块，规划公园路隧道段正下方，横穿八鸽岩路，车站呈南北走向	车站向南偏移约 170m
14.	YAK19+315	北京路站	地下二层	YDK21+954	一致	地下三层岛式，与 3 号线换乘	位于安云路、环城北路与北京路交叉路口下，车站沿安云路、环城北路呈南北方向布置。	
15.	YAK20+920	延安路站	地下二层	YDK22+896	喷水池站	地下二层岛式，与 3 号线换乘	位于贵阳市云岩区合群路、公园北路与延安中路的十字交叉路口下方	

序号	调整环评			实际建成			位置	车站偏移情况
	中心里程	站名	结构类型	中心里程	站名	结构类型		
16.	YAK21+615	中山路站	地下二层	YDK23+804	中山西路站	地下三层岛式	位于贵阳市市中心，跨公园南路与中山西路十字路口，沿公园南路呈南北向布置。	
17.	YAK22+395	人民广场站	地下三层	YDK24+706	河滨公园站	地下三层	位于贵阳市市中心、南明河畔、瑞金南路与雪涯路交汇处，车站横跨瑞金南路布置。	
18.	YAK23+915	火车站	地下二层	YDK26+050	贵阳火车站站	地下四层岛式，与 4 号线换乘	该站位于贵阳火车站站前广场下方，1 号线车站沿遵义路呈南北方向布置。	
19.	YAK25+000	沙冲路站	地下二层	YDK27+156	沙冲路站	地下二层岛式	位于贵阳市南明区沙冲路与朝阳洞路交叉口西侧，沿朝阳洞路呈东西方向布置。	
20.	YAK26+795	望城坡站	地下二层	YDK29+196	望城坡站	地下二层岛式，与 S1 号线换乘	位于珠江路与珠江北路交叉口，右线上起沙冲路站，下至新村站，车站两端分别接暗挖区间，站后设停车线。车站大致呈南北方向布置。	
21.	YAK27+875	新村站	地下一层	YDK30+371	珠江路站	地下二层岛式	位于贵阳小河片区珠江路下方，沿珠江路呈南北方向布置。	
22.	YAK29+185	长江路站	地下一层	YDK31+303	长江路站	地下二层岛式	位于规划路甘平路与珠江路交叉口以北。沿珠江路呈南、北向布置。	
23.	YAK31+225	场坝村站	框架结构（地面）	YDK33+606	小孟工业园站	地面岛式	该站位于清水江路与浦江路相交路口南侧，站位周边规划尚未完全实施。	车站向东侧偏移约 110m

2.3.4.2 各车站风亭设置

地下车站冷却塔及风亭设置情况见表 2.3-4。

表 2.3-4 车站风亭、冷却塔设置情况表

车站名称	风亭编号/冷却塔	与车站位置关系	风亭组成
阅山湖公园站	1 号风亭	西南	1 新风 1 排风 1 活塞风道
	2 号风亭	东南	1 新风 1 排风 1 活塞风道
	3 号风亭	东北	1 活塞风道
	4 号风亭	西北	1 活塞风道
	冷却塔	西南，近 1 号风亭	
林城西路站	1-1 号风亭	西南	1 新风 1 排风 1 活塞风道
	1-2 号风亭	东南	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	2 号风亭	东南	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	2-1 号风亭	西北	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	冷却塔	东南，近 2 号风亭	
观山湖公园站	1 号风亭（新风、排放）	西南	1 新风 1 排风
	2 号风亭（新风、排放）	东南	1 新风 1 排风
	1 号活塞风亭	东北	
	2 号活塞风亭	西北	
	3 号活塞风亭	西南	
	4 号活塞风亭	东南	
	冷却塔	西南，近 1 号风亭	
国际生态会议中心站	1 号风亭	西北	1 新风 1 排风
	1 号活塞风亭		
	2 号活塞风亭		
	冷却塔	西北，近 1 号风亭	
阳关站	1 号风亭	西北	1 新风 1 排风 1 活塞风道
	2 号风亭	西南	1 新风 1 排风 1 活塞风道
	3 号活塞风亭	东南	
	4 号活塞风亭	东北	
	冷却塔	西北，近 1 号风亭	
新寨站	1 号风亭	西北	1 新风 1 排风 1 活塞风道
	2 号风亭	西南	1 新风 1 活塞风道
	3 号风亭	东南	1 排放 1 活塞风道
	4 号活塞风亭	东北	
	冷却塔	西北，近 1 号风亭	
白鹭湖站	1 号活塞风亭	西	
	2 号风亭组	东南	1 新风 1 排风 1 活塞风道
	3 号活塞风亭	东北	
	4 号风亭组	西北	1 新风 1 排风 1 活塞风道
	冷却塔	西北，近 4 号风亭	
贵阳北站	1 号活塞风亭	西南	
	2 号活塞风亭	东南	

车站名称	风亭编号/冷却塔	与车站位置关系	风亭组成
	3 号活塞风亭	东北	
	4 号风亭	西北	1 新风 1 排风
	冷却塔	西北，近 4 号风亭	
南垭路站	风亭组	西北	1 新风 2 活塞风道
	冷却塔	西北	
八鸽岩站	1 号风亭	西北	1 新风 1 排风 1 活塞风道
	2 号活塞风亭	西南	
	3 号风亭	东南	1 新风 1 排风 1 活塞风道
	4 号活塞风亭	东北	
	冷却塔	西南，近 2 号风亭	
北京路站	1 号风亭	西北	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	2 号风亭	东南	1 新风 1 排风 1 活塞风道
	冷却塔	东南，近 2 号风亭	
延安路站	1 号风亭（新风、排风）	西北	1 新风 1 排风
	1 号风亭（活塞风道）	西南	2 活塞风道
	2 号风亭	东南	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	区间隧道风亭	东南	2 活塞风道
	冷却塔	西北，近 1 号风亭	
中山西路站	1 号风亭	西南	1 新风 1 车站排风 1 物业排风 2 活塞风道
	2 号风亭	东北	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	冷却塔	西南，与 1 号风亭合建	
河滨公园站	1 号风亭	西北	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	2 号风亭	东南	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	冷却塔	西北，近 1 号风亭	
贵阳火车站 站	1 号风亭	西北	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	2 号风亭（新风、排风）	西南	1 新风 1 排风
	2 号风亭（活塞风道）	北，遵义路绿化带内	2 活塞风道
	冷却塔	西北，近 1 号风亭	
沙冲路站	1 号风亭	西南	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	2 号风亭	东北	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	冷却塔	东北，与 2 号风亭合建	
望城坡站	1 号风亭	西北	
	2 号风亭	东南	
	冷却塔	东南，近 2 号风亭	
珠江路站	1 号风亭	东北	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	2 号风亭	西北	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	冷却塔	西北，近 2 号风亭	
长江路站	1 号风亭	西北	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	2 号风亭	东南	1 新风 1 排风 2 活塞风道
	冷却塔	西北，近 1 号风亭	

2.3.5 车辆基地

2.3.5.1 金阳车辆段

(1) 选址

金阳车辆段处于起点站下麦西站附近金朱西路以南，石头村以北的地块。

(2) 任务范围

①承担 1、2、3、4 号线车辆的大架修任务；

②承担本段配属列车的乘务、停放、列车技术检查（列检、双周检、三月检）和洗刷清扫等日常维修和保养任务；

③承担 1 号线全部列车的定修、临修任务；

④承担 1 号线列车运行中出现事故时的救援工作；

⑤负责段内设备机具的维修及调车机车、工程车的日常维修工作。

(3) 建设规模和平面布置

金阳车辆段占地约 28.93hm^2 ，房屋总建筑面积 113218.52m^2 。平面布置情况为：运用库设置于车辆段西端、检修主厂房在运用库北侧、车辆段综合楼设在车辆段北侧。



图 2.3-1 金阳车辆段平面布置情况

2.3.5.2 小河停车场

(1) 选址

小河停车场位置处于贵州省王武监狱以西，位于规划中的两条城市道路相交的西北侧。

(2) 任务范围

承担本场配属列车的乘务、停放、列车技术检查（列检、双周检、三月检）和洗刷清扫等日常维修和保养任务。

（3）建设规模和平面布置

小河停车场占地约 21.69hm²，房屋总建筑面积 23979m²。平面布置情况为：运用库设置于停车场南端，综合楼布置在西侧，洗车线平行布置于出入段线西侧。



图 2.3-2 小河停车场平面布置情况

2.3.6 供电工程

1 号线工程采用集中供电方式，即设置城市轨道交通专用主变电所，引入城市电网 110kV 电源，经降压后向城市轨道交通的牵引变电所和降压变电所供电。全线在朱家湾站和火车站站附近分别设置一座 110/35kV 主变电所，设置于地面。正线设置 11 座牵引变电所，分别设在下麦西站、阅山湖公园站、国际生态会议中心站、新寨站、贵阳北站、雅关站、南垭路站、喷水池站、贵阳站站、珠江路站、小孟工业园站；车辆段和停车场各设置 1 座牵引变电所。牵引变电所均为室内。

主变电所设置情况如表 2.3-5 所示。

表 2.3-5 工程主变电所设置情况一览表

序号	名称	变电所种类	电压等级	变压器安装容量
1	朱家湾主变电所	主变电所	110kV/35kV	2×25MVA
2	火车站主变电所	主变电所	110kV/35kV	2×25MVA



车辆段和停车场



朱家湾变电站



火车站变电站



林城西路站



阳关站



河滨公园站



沙冲路站



图 2.3-3 主要工程内容现场照片

2.3.7 工程占地及拆迁量

1 号线工程发生永久占地的主要是车辆段、停车场、地面车站和地上线区间、主变电所等。工程永久占地 98.4714 公顷、临时占地 2.5 公顷；永久占地包括耕地 40.0956 公顷、林地 13.0427 公顷、建设用地 16.7464 公顷，农用地 76.7513 公顷，未利用地 4.9737 公顷；涉及房屋征收面积约 65.87 万平方米。

2.4 工程变更情况

2.4.1 线路摆动

1 号线实际线路走向与调整环评阶段走向基本一致，部分路段存在摆动情况，主要为：起点下麦西站-林城西路站线路向左最大偏移量约 84m，向右最大偏移量约 131m；贵阳站-望城坡站线路向左最大偏移量约 76m，向右最大偏移量约 197m；长江路站-场坝村站线路向右最大偏移量约 169m（见图 2.4-1、图 2.4-2），其它路段发生偏移量较小。

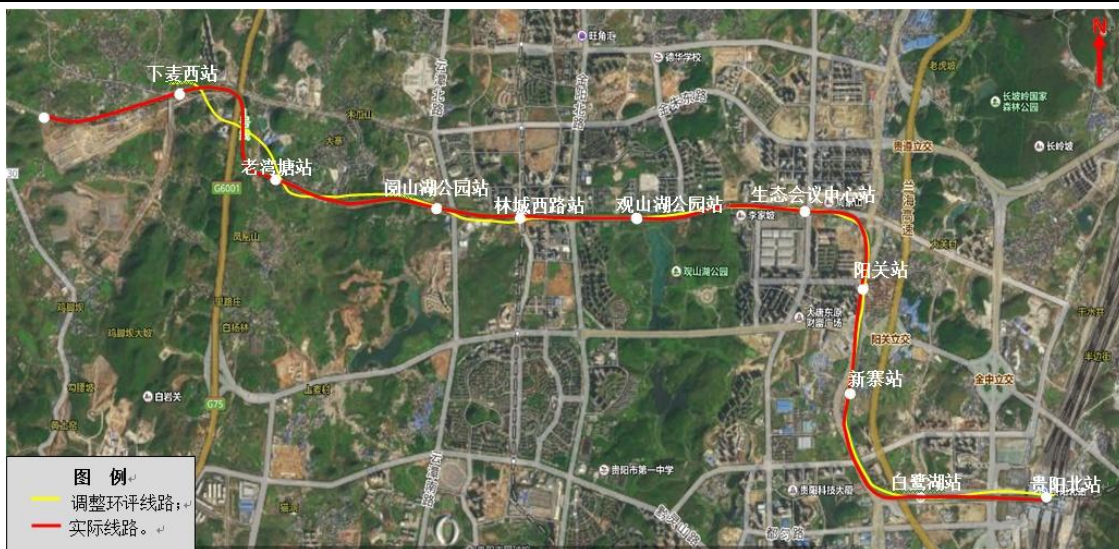


图 2.4-1 线路偏移情况图（1）

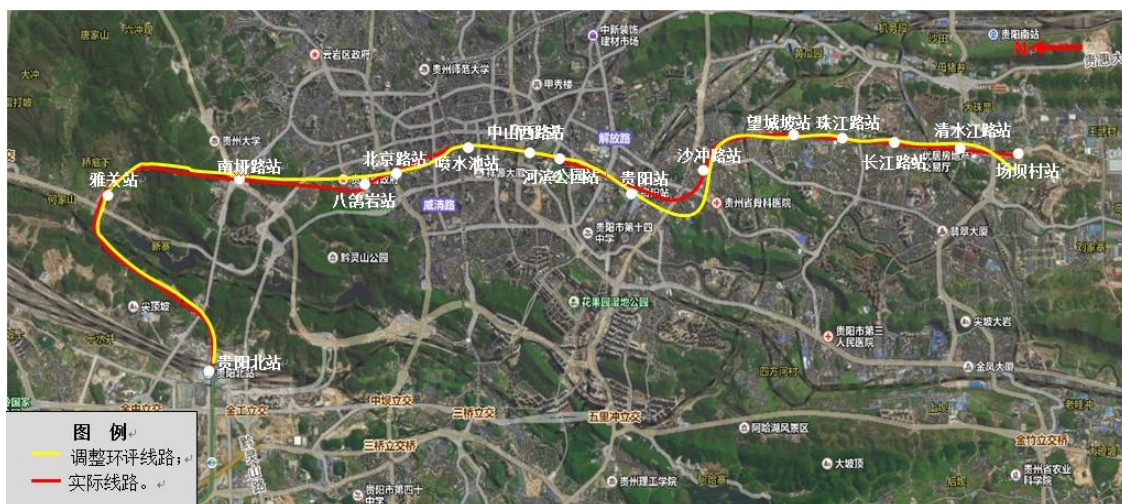


图 2.4-2 线路偏移情况图（2）

2.4.2 老湾塘站~阅山湖公园站区间线路敷设方式变化

调整环评中，设计线路在两个站之间约 K4+800(运营桩号)处由地面线转为地下线；实际建设中 1 号线在 K3+094（运营桩号）转为地下线。

具体原因为：1 号线可研阶段，根据线路沿线的城市地块规划、结合规划环评专家意见，将诚信路站（现林城西路站）至贵阳北站范围由高架线调整为地下线敷设；实际建设中，由于云潭路站（现阅山湖公园站）至诚信路站间距较小，受轨道交通最大纵坡限制，云潭路站也只能调整为地下站；因此，进而影响到将军山站（现老湾塘站）～云潭路站（现阅山湖公园站）区间地面线提前转入地下线。具体线路敷设方式调整情况见图 2.4-3。

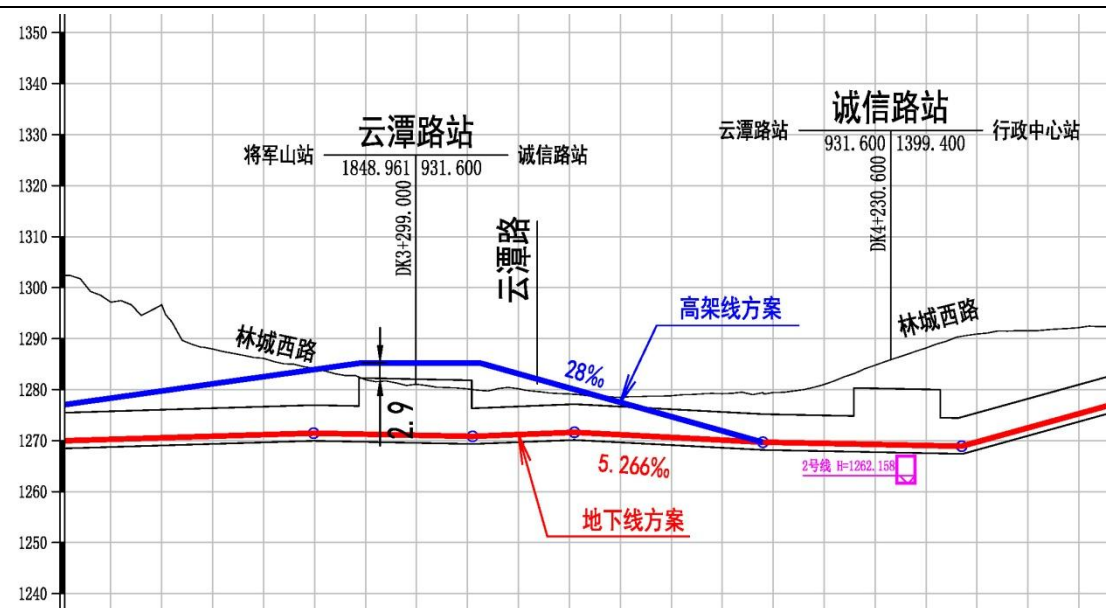


图 2.4-3 老湾塘站~云潭路站区间线路敷设方式调整原因

2.4.3 车站变化

2.4.3.1 因线路摆动等导致的变化情况

调整环评阶段，1 号线全线设车站 23 座，其中地下站 18 座，高架站 4 座，地面站 1 座；实际全线建成车站 23 座，其中地下站 19 座、高架站 2 座、地面站 2 座。

实际建设中因线路摆动，下麦西站由高架站调整为地面站、南垭路站（原蛮坡站）由地下站调整为地下站台地面站厅；因区间线路敷设方式发生变化，阅山湖公园站（原金阳大道站）由高架站调整为地下站。

另外，部分车站的结构类型发生变化，如八鸽岩站由地下四层变为地下局部三层岛式车站，长江路站由地下一层变为地下二层岛式明挖车站。

2.4.3.2 续建工程立项

在项目建设过程中，为进一步促进贵阳市发展，贵州省发展和改革委员会以黔发改建设[2015]2053 号同意 1 号线向西续建一站（窦官站）和一区间（窦官站~下麦西站）；同时以黔发改建设[2015]2054 号同意 1 号线在长江路站和场坝村站之间增加清水江路站。该续建工程已于 2018 年 7 月由中冶节能环保有限责任公司编制了《贵阳市轨道交通 1 号线（增加一站一区间、清水江路站）工程环境影响报告书》，目前正在报贵州省环境保护厅审批，将单独进行竣工环保验收。目前清水江路站已随全线同时投入运行，但西延一站一区间本次未投入运行。

含上述续建工程的 1 号线全长 35.206km，包含车站 25 座。但本次验收调查范围仅

包含调整环评内容的 34.461km，其中地下线 29.022km，高架线 2.994km，地面线 2.445km 范围和原 23 个站点；已投运的清水江路站的施工影响和生活污水去向等情况做简要说明。

2.4.4 车辆基地

车辆基地按在线路两端设置 1 段 1 场布局，其中在下麦西设金阳车辆段，场坝村设小河停车场。车辆段和停车场选址和承担任务相对于环评阶段没有变化，但占地面积、总平面布置和房屋建筑面积等方面有一定的变化。具体情况见表 2.4-1

2.4-1 1 号线车辆段与停车场工程变化情况表

工程内容		调整环评	实际建设	变化情况
金阳 车辆段	占地面积	约 34.5hm ²	约 28.93hm ²	减少 5.57 hm ²
	房屋建筑面积	107133m ²	113218.52m ²	增加 6085.52 m ²
	总平面布置	运用库设于段北侧、检修主厂房并列设置于运用库南侧、车辆段综合楼布置在咽喉岔区南侧北端。	运用库设置于车辆段西端、检修主厂房在运用库北侧、车辆段综合楼设在车辆段北侧。	不一致
小河 停车场	占地面积	约 15.9hm ²	约 21.69hm ²	增加 5.79 hm ²
	房屋建筑面积	33500m ²	23979m ²	减少了 9521m ²
	总平面布置	停车场的总体布局采用尽头式段型，车机平行设在出入段线西侧、运用库和综合楼布置东侧。	运用库设置于停车场南端，综合楼布置在西侧，洗车线平行布置于出入段线西侧。	不一致

2.4.5 环保措施变化

2.4.5.1 减振措施变化

调整环评中，结合公园路改造拆迁的减振措施方案含特殊减振措施（如钢弹簧浮置板整体道床）7540m、一般减振措施（如减振弹性扣件）16260m；环评预计减振措施投资 14694 万元。

因线路摆动或原保护目标已拆迁等，部分路段存在减振措施变化情况。实际落实的减振措施为：特殊减振措施 8077.456m（其中钢弹簧浮置板整体道床 6971m、减振垫浮置板 650m、梯形轨道 456.456m）、一般减振措施（双层非线性减振扣件）19245.46m；实际投资为 20141 万元。

总体来说，落实的特殊减振措施和一般减振措施长度均超过了调整环评的要求；对

于部分因线路偏移靠近的敏感点增强了减振措施；对于环评遗漏的保护目标均落实了减振措施。

2.4.5.2 声屏障措施变化

调整环评中，地上线区段共设置 3150m 长度的声屏障：其中试车线外侧的石头村和仁和场设置 3m 高声屏障 400m；五道班、老湾塘、杨梅山、雅关村、雅关学校和毛寨村/枫阳社区设置全封闭声屏障 2700m。

实际共建设 3094.389m 长度的声屏障：其中 3m 高声屏障 468m；五道班、老湾塘、杨梅山、雅关村、雅关学校和毛寨村/枫阳社区共设置全封闭声屏障 2626.389m（含单悬臂式 257.951m）。实际投资 7639 万元。

2.4.5.3 污水处理设施/方式变化

（1）生产废水处置过程和规模变化

调整环评中，金阳车辆段和小河停车场均配备生产废水处理设施，规模分别为 133 m³/d 和 80m³/d。处理后回用于生产车间洗车、检修和场地绿化用水等，可做到零排放。

根据场内各专业所需实际生产用水量，1 号线车辆段与停车场实际建设的生产废水处理设施规模分别为 233m³/d 和 120m³/d，规模大于环评要求；另外处理施工工艺进行了深化。

另外，两个车辆基地还在洗车机处配备了洗车水循环处理系统：对洗车水进行回收，在系统内处理后循环用于洗车，设计回用率为 80%；回用水池溢流部分污水才进入生产废水处理设施处理。

上述生产废水处理设施和洗车水循环处理系统具体情况见章节 8.1.1。

（2）车辆段过渡期生活污水处置方式变化

因金阳车辆段所在的金朱路城市管网暂未和下游的金阳大道污水管网接通，调整环评提出在金朱路 K6+325 处设置 6000 吨/天提升泵房，通过泵房将污水提升进入金阳大道污水管网，直至金朱路城市管网接通、车辆段生活污水可顺利排入污水处理厂时。

实际建设中金阳车辆段生活污水没有采取上述过渡排水方案，而是在车辆段内修建一座过渡期生活污水处理设施；污水处理后用于场内防尘洒水和绿化浇灌，不外排。实际使用的生活污水处理设施具体情况见章节 8.1.1。

2.4.5.4 风亭/冷却塔环境保护措施变化

调整环评建议的风亭、冷却塔声环境和大气环境保护措施如下：

距离敏感点 15m 范围内的大寨站 1 号风亭、蛮坡站 2 号风亭、沙冲路站 1 号风亭、