

监测地点	监测日期	监测位置	监测因子	监测数据
火车站 主变电站	2018.7.9	东南面厂界	电场强度	3.1v/m
			磁感应强度	0.043 uT
		西北面厂界	电场强度	42.5v/m
			磁感应强度	0.039 uT
		西南面厂界	电场强度	97v/m
			磁感应强度	0.011 uT
		东北面厂界	电场强度	36v/m
			磁感应强度	0.157 uT
		东南面厂界	电场强度	0.52v/m
			磁感应强度	0.016 uT

从表 10.1-1 中可知，朱家湾主变电站和火车站主变电站的电场强度测量值范围为 0.52-97 V/m，磁感应强度测量值范围为 0.009-0.157uT，均满足《500kV 超高压送变电工程电磁辐射环境影响评价技术规范》(HJ/T24-1998) 中的限值，即满足“推荐暂以 4kV/m 作为居民区工频电场评价标准；推荐应用国际辐射保护协会关于对公众全天辐射的工频限值 100μT 作为磁感应强度的评价标准”。

10.3 固体废物影响调查

贵阳市轨道交通 1 号线工程在运营期产生的固体废物主要分为生产废物、生活垃圾两种类型。生产废物以车辆段及停车场内产生的金属切屑、废边角料、废泡沫、废油沙等为主；生活垃圾主要是生产人员及乘客的生活垃圾。

10.3.1 生活垃圾

各站生活垃圾主要来自旅客候车时丢弃的果皮果核、包装纸袋及饮料瓶、罐等，车厢内则主要是灰尘和纸屑。车站旅客垃圾产量按 25 千克/站.日计算，工程近期车站每年排放量生活垃圾约为 210t/a。

金阳车辆段、小河停车场内的生活垃圾主要来自生产人员排放的生活垃圾，按 0.4kg/人.日计算，车辆段、停车场定员为近期 1670 人，每年的生活垃圾排放量为 167t/a。

对沿线各车站的生活垃圾，运营管理部门在车站内合理布置垃圾箱，安排管理人员在地面和车厢内及时清扫并进行分类后集中送环卫部门统一处理。

10.3.2 生产废物及危废

生产废物主要来自车辆段及停车场检修、清洗和少量的机械加工作业。本工程的车

辆段承担本线列车的停放、日常检查维修、一般故障处理、清扫洗刷和定期消毒、车辆的运用、检修、车辆以外的各系统、设备、设施日常巡检养护工作。

据环评资料，本线路车辆段、停车场内生产废物性质主要为金属切屑、废泡沫、废油沙（泥）等，产生数量近期约 2.6t/a。其中按《国家危险废物名录》，车辆段、停车场内产生的废油渣（泥）、擦拭油布、废变压器油均属危险废物，其排放量约 0.1t/a。

建设单位已按要求对产生的生产废物进行分类处置，对于危险废物，在金阳车辆段设置危险废物暂存间，对车辆检修等过程中产生的废油渣（泥）、废油及废含油棉纱等进行集中管理，并按国家和贵阳市对危险废物的有关规定进行妥善处置；危废暂存间照片见图 10.3-1。



图 10.3-1 金阳车辆段危险废物暂存间

小河停车场仅承担本线部分车辆的停放、整备和周月检任务，以及部分正线检修需要的工班，目前暂不设置单独的危险废物暂存间。建设单位关于该问题的说明见附件 7。

建设单位拟委托贵阳市城投环境资产管理有限公司进行规范的危废处置，目前正在签订处置协议。

综上所述，本工程运营期产生的固体废物量较小，经妥善处置后，对区域环境造成影响较小。

10.4 小结

金阳车辆段和小河停车场的职工食堂炉灶燃料采用天然气，排放的油烟废气采取净化处理后经排烟井高空排放。机车全部为电力机车，无内燃机车；工程全线车站均不设燃煤锅炉，各站段的取暖、饮水和洗浴采用空调和电热水器，不产生污染气体。

对于车辆段、停车场、主变电站和沿线各车站的生活垃圾，均在场内合理布置垃圾箱，安排管理人员在地面和车厢内及时清扫并进行分类后集中送环卫部门统一处理。

在金阳车辆段设置危险废物暂存间，对工程产生的废油渣（泥）、废变压器油、废油及废含油棉纱等危险废物进行集中管理；目前建设单位正在与拟委托的专业危废处置单位签订处置合同。

对两处主变电站的电场强度、磁感应强度监测均满足《500kV 超高压送变电工程电磁辐射环境影响评价技术规范》（HJ/T24-1998）中的限值。

另外，建设单位根据环评要求预留了 1 万元作为沿线居民点收看卫星电视受到影响的有线电视入网补偿经费。

第十一章 公众意见调查

11.1 调查目的和对象

贵阳市轨道交通 1 号线的建设对贵阳市经济发展将起到较大的促进作用，并将极大改善贵阳市城市交通运输能力。但项目建设不可避免地带来生态破坏和环境污染，对群众生产生活造成影响。公众意见调查的目的即通过走访、问卷调查等形式向当地居民了解轨道交通 1 号线对当地环境的影响程度及可能受影响的居民对轨道交通 1 号线环境保护问题的意见和建议。公众意见调查对象是轨道交通 1 号线沿线居民和单位。

11.2 调查方法和内容

公众意见调查采取问卷调查的方式，采用表 11.2-1 和表 11.2-2 分别对受影响居民和单位进行调查和意见征询，前者 100 份，后者 5 份。对调查内容进行逐项分类统计，分不同地域特征、不同年龄、不同职业计算各类意向或意见的数量和比例。分析：

- （1）项目建设是否充分考虑了公众的利益；
- （2）项目建设对沿线群众产生的主要影响；
- （3）公众对铁路建设的主要意见及其合理性；
- （4）保护沿线公众利益、生活质量等还应采取的主要措施。

表 11.2-1 轨道交通 1 号线公众参与调查表（居民）

贵阳市轨道交通 1 号线工程线路经过观山湖区起步区，连接市级行政中心、观山湖区 CBD、高铁站及高铁站功能区；在老城区沿中华路、遵义路，是现状最主要的客流走廊，也是市级商业中心；连接老城与花溪区小河，促进老城与小河成片发展。所以，1 号线兼顾客流和城市发展引导，对于缓解城市交通压力、加强内外交通融合，促进城市向观山湖、小河发展具有重要意义。 目前本工程正在开展竣工环境保护验收调查工作。根据国家相关法律法规，在验收调查过程中应充分考虑公众意见，因此特向您发放本调查表，征求工程建设期间对周边环境带来的影响，感谢您的合作！									
姓名		性别		年龄		民族		文化程度	
所在社区/小区						联系方式			
请在您认为正确的地方在□打√									
施 工 期	施工期对您的影响最大的是 (可多选)			夜间噪声□	施工粉尘□	振动影响□	出行不便□	无影响□	
	施工期是否发生过环境污染事件或扰民事件			发生过□	未发生过□	不知道□			
运 行 期	1 号线运行后地上线的噪声影响情况			噪声较大□	噪声很小□	无影响□	不知道□		
	1 号线运行后的振动影响情况			振动较大□	轻微振动□	无振动影响□	不知道□		
	1 号线运行后风亭（出风口）噪声对你的影响			噪声较大□	噪声较小□	无影响□	不知道□		
	1 号线运行后风亭（出风口）气味对你的影响			气味很重□	气味较轻□	无影响□	不知道□		
	工程建成后对你日常出行便利性的影响			便利很多□	影响不大□	无影响□	不知道□		
您对该工程的环境保护工作的满意程度				满意□	基本满意□	不满意□			
您觉得本工程施工期和建成后对您的生活还有哪些严重影响？									
您对该工程下一步的环境保护工作有何建议？									

表 11.2-2 轨道交通 1 号线公众参与调查表（单位）

贵阳市轨道交通 1 号线工程线路经过观山湖区起步区，连接市级行政中心、观山湖区 CBD、高铁站及高铁站功能区；在老城区沿中华路、遵义路，是现状最主要的客流走廊，也是市级商业中心；连接老城与花溪区小河，促进老城与小河成片发展。所以，1 号线兼顾客流和城市发展引导，对于缓解城市交通压力、加强内外交通融合，促进城市向观山湖、小河发展具有重要意义。

目前本工程正在开展竣工环境保护验收调查工作。根据国家相关法律法规，在验收调查过程中应充分考虑公众意见，因此特向您发放本调查表，征求工程建设期间对周边环境带来的影响，感谢您的合作！

单位名称						
请在您认为正确的地方打√						
施 工 期	施工期对您的影响最大的是 (可多选)	夜间噪声□	施工粉尘□	振动影响□	出行不便□	无影响□
	施工期是否发生过环境污染事件或扰民事件	发生过□	未发生过□	不知道□		
运 行 期	1 号线运行后地上线的噪声影响情况	噪声较大□	噪声很小□	无影响□	不知道□	
	1 号线运行后的振动影响情况	振动较大□	轻微振动□	无振动影响□	不知道□	
	1 号线运行后风亭（出风口）噪声对你的影响	噪声较大□	噪声较小□	无影响□	不知道□	
	1 号线运行后风亭（出风口）气味对你的影响	气味很重□	气味较轻□	无影响□	不知道□	
	工程建成后对你日常出行便利性的影响	便利很多□	影响不大□	无影响□	不知道□	
综合评价	您对该工程的环境保护工作是否满意	满意□	基本满意□	不满意□		
如对该工程的环境保护工作不满意，请填写不满意的原因：						
您对该工程的的环境保护工作有何建议。						

11.3 调查结果统计与分析

11.3.1 个人意见调查

本次调查对铁路沿线公众共发放调查表 100 份，收回调查表 100 份，回收率 100%。接受调查的群众男性 74 人，女性 26 人。年龄在 20 岁以下的 6 人，20-30 岁之间 52 人，30-40 岁之间 28 人，40-50 岁之间 8 人，50 岁以上 6 人。初中以下文化水平的 3 人，中学 42 人，大专 9 人，本科 46 人。

在被调查者中，85%居民认为轨道施工期的施工情况较好，未对环境造成不良影响；5%的居民认为施工粉尘影响较大，4%的居民认为施工振动影响较大，并且有 6%的居民认为施工期对出行造成了不便。另外，大部分居民都表示施工期没有发生环境污染事件，其余少部分居民表示未了解是否有污染事件发生。

进入试运行期后，18%的居民表示会有很小的噪音影响，74%的居民认为没有噪音影响；14%的居民认为有轻微振动，72%的居民认为无振动影响；超过 80%的居民都认为轨道出风口处没有噪音或异味。接近 50%的居民认为轨道 1 号线运行后对日常出行会便利很多。

对于施工结束后，关于复垦土地、恢复植被、占压农业水利设施是否采取了临时应急措施等方面均未收到群众不满的投诉。

100%被调查公众对轨道交通 1 号线环境保护工作表示满意或基本满意。

11.3.2 单位意见调查

本次调查对铁路沿线单位共发放调查表 10 份，收回调查表 5 份。5 个接受问卷调查的单位中，有 4 个单位表示对本项目的环保工作表示满意，另外 1 个单位表示基本满意。所有接受问卷调查的单位都表示轨道 1 号线在试运行期没有出现各类污染情况，在试运行过程中未对环境造成不良影响，环保设施运行正常。

根据《施工期环境监理报告》并询问各施工单位和所在区县环保局，1 号线施工过程中部分施工点存在因噪声或扬尘引起的居民投诉情况，比如望城坡站台施工噪声投诉、火车站变电站施工噪声投诉等。上述投诉均由建设单位和施工单位进行了及时处理、积极整改，采取降噪措施等，问题均在当时得到了妥善解决。

11.4 调查结论与建议

综上所述，被调查公众均对贵阳市轨道交通 1 号线环境保护工作表示满意或基本满意，极少部分的居民反应在施工期和运行期产生了较小的环境影响；受调查的单位均对工程的环境保护工作表示满意表示满意。

根据《施工期环境监理报告》并询问各施工单位和所在区县环保局，1 号线施工过程中部分施工点存在因噪声或扬尘引起的居民投诉情况，比如望城坡站台施工噪声投诉、火车站变电站施工噪声投诉等。上述投诉均由建设单位和施工单位进行了及时处理、积极整改，采取降噪措施等，问题均在当时得到了妥善解决。

第十二章 突发环境事件应急管理

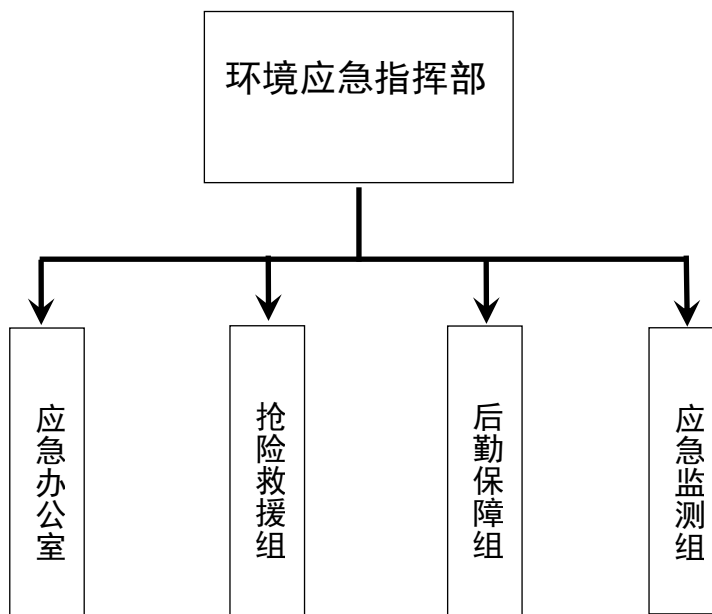
12.1 应急预案编制与报备情况

本工程施工期间没有发生突发环境事件。为防止 1 号线运行期突发环境事件造成的环境影响，贵阳市城市轨道交通有限公司加强了环境监督管理工作，建立健全突发环境事件应急机制，及时完成突发环境事件应急预案编制，目前正在贵阳市突发环境事件应急中心备案。

本章节主要为摘录《贵阳市轨道交通 1 号线突发环境事件应急预案》内容。

12.2 应急组织机构设置

贵阳市城市轨道交通有限公司建立健全突发环境事件应急组织体系，明确应急小组职责。突发环境事件部门应急指挥体系见图 12.2-1。



12.2-1 贵阳市城市轨道交通有限公司突发环境事件应急指挥体系

12.3 风险源项说明

12.3.1 环境风险物质

1 号线环境风险物质主要为列车使用的机油和变电站作为绝缘物质使用的 SF₆ 气体。

12.3.2 环境风险情况分析

(1) 污水处理设施泄漏事故

金阳车辆段和小河停车场承担已试运行的贵阳市 1 号线的检修、洗车和停车任务，含油废水通过生产废水处理设施处理后回用于检修和洗车工序。

正常情况下上述废水产生量不大，处理后亦不外排，对外环境没有影响。但在废水处理设施和蓄水池事故情况下或受到自然灾害影响下，可能造成未处理的废水泄漏、外排，特别是金阳车辆段位于百花湖饮用水源准保护区，外排废水可能对饮用水源水质造成间接的影响。

（2）变电所 SF₆ 气体泄漏事故

1 号线配套的朱家湾变电所和火车站变电所采用 SF₆ 气体作为变电设备绝缘物质 SF₆ 具有优越的绝缘性能，但在设备自身运行故障和和维护期间可能引起泄漏。

SF₆ 气体在常温、常压下为无毒、无色、无味的气体。但在电晕、火花及电弧放电的作用下会产生多种有毒、腐蚀性气体及固定分解产物，如 S₂F₁₀、SF₄ 等均具有相当的毒性。一旦发生 SF₆ 气体泄漏事故，必须采取有效措施防止人员伤害及事故扩大。

（3）车站火灾环境影响

轨道交通车站作为人流密集的公共场所，在管理不善情况下发生的火灾事故主要属于安全事故，但火灾过程中因燃烧排放的气体 and 烟尘也会造成较大的环境影响。

火灾中有机物燃烧排放的主要污染物质有 CO、CO₂、SO₂、Cl₂、氮氧化物、苯、二噁英、颗粒物以及少量重金属等。上述物质直接吸入人体均为造成一定程度的急性或慢性影响；消防下水可能携带污染物进入外环境；另外燃烧烟尘携带污染物在空气中飘荡落入周边的土壤和河流中，也会造成一定的污染和次生影响。

12.4 风险分级判定情况

轨道交通公司大气环境与水环境风险分级结果均为一般风险等级，故确定本公司突发环境事件风险等级为一般。

12.5 应急处置措施

12.5.1 污水处理设施泄漏事故

金阳车辆段和小河停车场承担已试运行的贵阳市 1 号线的检修、洗车和停车任务，含油废水通过生产废水处理设施处理后回用于检修和洗车工序。

正常情况下上述废水产生量不大，处理后亦不外排，对外环境没有影响。但在废水处理设施和蓄水池事故情况下或受到自然灾害影响下，可能造成未处理的废水泄漏、外

排，特别是金阳车辆段位于百花湖饮用水源准保护区，应极力避免外排废水的环境影响。

对于废水管道爆裂造成的废水泄漏，应及时停止列车检修工作、减少废水来源，或加设临时管道将废水引入处理设施。同时用沙袋设置围堰减少外泄废水量，并用水泵将围堰内的废水抽至处理设施蓄水池。

12.5.2 变电所 SF₆ 气体泄漏事故

1 号线配套的朱家湾变电所和火车站变电所采用 SF₆ 气体作为变电设备绝缘物质 SF₆ 具有优越的绝缘性能，但在设备自身运行故障和和维护期间可能引起泄漏。

SF₆ 气体在常温、常压下为无毒、无色、无味的气体。但在电晕、火花及电弧放电的作用下会产生多种有毒、腐蚀性气体及固定分解产物，如 S₂F₁₀、SF₄ 等均具有相当的毒性。一旦发生 SF₆ 气体泄漏事故，必须采取有效措施防止人员伤害及事故扩大。主要采取以下应急处理措施：

（1）设备房间内所有人员应迅速撤离泄漏现场，开启所有排风设施进行强制机械排风，在泄漏发生 30 分钟以及通风换气 30 分钟以内所有人员不得进入室内；

（2）将发生 SF₆ 气体泄漏的设备退出运行，并立即通知泄漏房间周围区域人员，尽快疏散撤离现场，严禁在 SF₆ 气体泄漏现场附近继续工作；

（3）保持对 SF₆ 气体泄漏设备的情况进行监控，所有参与 SF₆ 气体泄漏处理的任何人员进入室内必须穿防护服，佩戴好防毒面具，保证无任何皮肤外露；

（4）检测室内空气中氧气含量未达到 20%以上时，未带防毒面具或正压式呼吸器等安全防护用品的人员禁止入内；

（5）只有经过充分的自然排风或强制排风，并用检漏仪测量室内空气中 SF₆ 气体浓度含量及用仪器检测房间含氧量合格后，人员才准进入。

（6）在进入现场进行处理时，工作人员要在保证自身安全防护的前提下，开展设备巡查，查找泄漏点，对 SF₆ 气体设备进行回收处理并查明泄漏原因，同时严密监控工作现场的 SF₆ 气体浓度、氧气含量以及气压下降情况，

（7）根据发生泄漏事故的设备房间周边区域防止警示牌，用警示带隔离危险区域，并安排值守人员站岗，在警示带周围安排保卫人员负责治安维护。

（8）当发生窒息、意识丧失等人员伤亡时，应请求支援，并在保证自身安全前提下开展自救、互救。当作业人员中毒时，应立即将此人员撤离事故现场，转移至通风透气，

开阔地带，如情况严重应立即就医。

（9）当 SF₆ 气体泄漏现场处理结束后，应立即对现场开展清洗与消毒，并将设备恢复运行，所有参与佩戴过的防护用品均要清洗干净，参与事故处理的人员必须洗澡。

（10）SF₆ 气体泄漏现场处理结束后要确保 SF₆ 气体报警装置、氧气含量检测装置、排风换气装置、SF₆ 气体检漏仪等设备状态良好，功能正常。

12.5.3 车站火灾环境影响

轨道交通车站作为人流密集的公共场所，在管理不善情况下发生的火灾事故主要属于安全事故，但火灾过程中因燃烧排放的气体 and 烟尘也会造成较大的环境影响。

火灾中有机物燃烧排放的主要污染物质有 CO、CO₂、SO₂、Cl₂、氮氧化物、苯、二噁英、颗粒物以及少量重金属等。上述物质直接吸入人体均为造成一定程度的急性或慢性影响；消防下水可能携带污染物进入外环境；另外燃烧烟尘携带污染物在空气中飘荡落入周边的土壤和河流中，也会造成一定的污染和次生影响。

所以火灾期间和之后的污染控制、治理是一项重要的工作。为防止火灾引起的污染物产生和扩散，事件中的应急措施和事后处置的重点在于：

①及时灭火，在保障群众安全的前提下选择控制火势往可能造成污染较重的区域扩散；

②在火场周边雨水沟外围用沙袋等设置围挡，消防下水得以有效收集，通过泵导入事故应急罐车运往最近具备处理能力的污水处理系统，经处理合格后外排；已作上述用途的沙袋应作为危险废物处置。

③明火扑灭后应持续喷水对燃烧后的火场进行降温，避免烟气持续产生。

12.6 应急物资配备情况

1 号线突发环境事件应急物资储备情况如表 12.6-1 所示。

表 12.6-1 应急物资储备清单

序号	标准工器具规格型号	存放地点	单位	标准配置数量
1.	急救药箱（内带急救套装）	各车站	个	1
2.	红闪灯	各车站	个	1
3.	担架	各车站	把	1
4.	防毒面具	各车站	个	5
5.	空气呼吸器	各车站	个	2

序号	标准工器具规格型号	存放地点	单位	标准配置数量
6.	防汛沙袋	各车站	个	150
7.	防洪挡板	各车站	块	15
8.	800 兆手持电台	金阳车辆段	部	45
9.	吸油棉	金阳车辆段	kg	25
10.	信号灯	金阳车辆段	个	20
11.	抢险工具箱(铁皮,可上锁),长 1.8m, 宽 0.4m, 高 0.45m	金阳车辆段	个	1
12.	垫木	金阳车辆段	根	3
13.	人字梯(13 梯)	金阳车辆段	把	1
14.	麻绳	金阳车辆段	米	50
15.	泄水阀	金阳车辆段	个	2
16.	隔断报警（警示）装置	金阳车辆段	套	1
17.	绑扎带	金阳车辆段	条	10
18.	角磨机(含角磨片一套)	金阳车辆段	台	1
19.	铁皮剪, 250mm,史丹利 14-556	金阳车辆段	把	1
20.	铁锤, 带柄, 6 磅	金阳车辆段	个	1
21.	断线钳, 200mm, SATA93501	金阳车辆段	把	2
22.	管子钳, CP510CV: SATA71102	金阳车辆段	把	2
23.	吸油棉	朱家湾变电站	kg	25
24.	吸油棉	火车站变电站	kg	25

第十三章 环境管理状况调查

13.1 环境保护机构设置

贵阳市城市轨道交通有限公司配置专职环境保护管理人员，负责全线的环境管理、绿化以及车辆段污水处理等日常工作；实施环境管理的目的在于保证工程各项环境保护措施的顺利实施，使工程兴建对环境的不利影响得以减免，保证工程区环保工作的顺利进行，以实现工程建设与环境保护、经济发展相协调。

13.2 环境管理机构及职责

13.2.1 建设前期环境管理措施

在工程建设前期，建设单位按照有关法律、法规完善了项目的环境管理报批手续；在工程设计阶段，根据环境影响报告书及其审批意见在设计中落实各项环保措施及概算；在工程发包工作中，建设单位非常重视环境保护工作，优先选择环保意识强、的施工单位和队伍。施工合同中有环境保护要求的内容与条款。

13.2.2 施工期的环境管理措施

建设单位委托贵州省环境工程评估中心开展施工期环境监理工作，对产生的噪声、振动、粉尘、废水等方面加以管控，尽量降低对周围环境的影响以及对城市交通、城市景观的影响。

建设单位在施工中把握全局，及时掌握工程施工环保动态，定期检查和总结工程环保措施实施情况，确保环保工程进度要求。协调设计单位与施工单位的关系，消除可能存在的环保项目的遗漏和缺口；出现重大环境问题或环境纠纷时，积极组织力量解决，并接受环保部门的监督管理。

13.2.3 运营期环境管理措施

工程运营期，建设单位对各类环保措施设置了专人管理和定期维护，确保其正常运转和稳定达标排放，充分发挥其作用。在日常管理中将同时做好沿线的卫生清洁、绿化工作；做好跟踪监测和常规监测工作，及时掌握工程各项环保设施的运行状况，必要时采取适当的污染防治措施，并接受环保部门的监督管理。

第十四章 验收调查结论

14.1 工程调查

贵阳市轨道交通 1 号线位于贵州省贵阳市内，起于观山湖区下麦西站，至于花溪区场坝村站，途径观山湖区、云岩区、南明区和花溪区 4 个行政区。实际建成的线路全长 34.461km，其中地下线 29.022km，高架线 2.994km，地面线 2.445km；设车站 23 座，其中地下站 19 座、高架站 2 座、地面站 2 座；设车辆段及综合基地 1 处，停车场 1 处，控制中心 1 处，主变电站 2 处。

工程段列车采用 B 型车 6 节编组，运营时间为早 6:00 至晚 21:30，试运行期全日列车对数为 115 对/日，运能达到设计近期的 67%；目前 1 号线全线稳定运行，试运行期车次频率与正式载人运营时一致。

本工程实际总投资 235.21 亿元，其中环保工程投资 33851.8 万元，占总投资 1.42%。

14.2 验收调查结果

14.2.1 施工期环境影响调查结果

贵阳市轨道交通 1 号线项目在施工期基本落实了环境影响报告书及批复的环保措施要求，各方面环境影响得到了有效控制；施工期委托了环境监理工作。

本工程主要位于人口密集的城市建成区。对于施工期存在的部分工点居民对于噪声、振动等的投诉情况，建设单位和施工单位均积极响应、进行了妥善的处理。

14.2.2 振动影响调查结果

工程沿线共分布各类振动保护目标 70 处，其中含有 1 处文物。

建设单位委托中铁二院工程集团有限责任公司对减振措施进行了专项设计，对调整环评中所有要求减振措施的保护目标均实施了减振措施；另外对环评遗漏的保护目标和观山湖区新增的部分保护目标，均补充了减振措施。因线路摆动或原保护目标已拆迁等，部分路段减振措施存在变化情况。但总体来说 1 号线减振措施从措施强度、减振措施量和资金投入方面看都高于环评要求。

环境振动监测点的监测数值和类比分析结果显示，沿线敏感目标振动环境均满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）相应标准要求。

建筑物二次辐射噪声调查结果表明，各敏感目标的昼、夜等效声级 L_{Aeq} 测量值满