附件 1

城市轨道交通应知应会题库

（行车调度员）

（试用）

2026 年 11 月

序号	题型	题目	选项A	选项B	选项C	选项D	答案
1	单选	特殊情况下使用工程车救援空驶列车时，连挂后运行速度应不超过( )km/h	20km/h	25km/h	30km/h	35km/h	B
2	单选	由于施工或区间发生事故等造成的原因，除指定列车或作业人员外，禁止其他列车和人员进入的区间，称为（ ）。	作业区间	施工区间	事故区间	封锁区间	D
3	单选	正线、辅助线发生各类设备故障或事故需封锁区间抢修时，由( )负责组织故障情况下的行车。	行调	信息调度	值班站长	车站值班员	A
4	单选	对于地面及高架线路，风力波及区段风力达7级时，列车运行速度不应超过（ ）km/h。	80km/h	50km/h	60km/h	70km/h	C
5	单选	列车拥挤度不应大于（ ）。	1	0.95	1.05	1.1	A
6	单选	列车运行中，当设置站台门时，越站列车通过站台运行速度不宜大于（ ）km/h。	80	50	60	70	C
7	单选	非运营期间的施工作业，需延长作业时间的原则上不应影响（ ）。	施工列车	次日运营	其他施工	送电工作	B
8	单选	当列车（）个辅助逆变器丧失供电能力时，剩余列车辅助逆变器的容量应满足涉及行车安全的列车基本负载的供电要求。	1	2	3	4	A
9	单选	列车越过防护信号机显示的禁止信号时，需确认线路空闲道岔位置正确且锁闭。首车运行速度不应高于（ ）。	35km/h	20km/h	25km/h	30km/h	C
10	单选	按进路闭塞法行车时、列车占用区间的行车凭证为信号机的（ ）。	稳定的绿色灯光或稳定黄色灯光	闪动的绿色灯光或闪动的黄色灯光	稳定的红色灯光或稳定黄色灯光	闪动的红色灯光或闪动的黄色灯光	A
11	单选	为满足城市轨道交通各种信息传输的要求，应建立以（ ）为主的传输系统网络。	有线通信	光纤通信	无线通信	卫星通信	B
12	单选	在ATC系统正常情况下正线驾驶采用（ ）驾驶模式。	ATO	RM	NRM	CM	A
13	单选	生产经营单位的( )是《中华人民共和国安全生产法》的核心内容。	预防为主	安全第一	综合治理	安全生产保障	D
14	单选	在非正常情况下客流组织中，如发现恶性传染病人，必须采取（ ）。	隔离措施	疏散	清客	引导上车	A
15	单选	运营期间设备设施发生故障影响运营时，行车调度人员应按照（ ）的原则视情况安排施工作业。	先处置、后恢复	先报后修	先通后复	检修优先	C
16	单选	正线为载客运营线路，行车速度高、密度大，线路标准要求高，一般以（ ）以上型钢轨铺设。	50kg/m	60 kg/m	45 kg/m	65kg/m	B
17	单选	运营单位应根据线路沿线（ ）规律及变化，结合设备技术条件设置运营交路，优化调整列车运行计划。	设备技术	乘客出行	公交接驳	大型活动	B
18	单选	（ ）系统应具有列车自动牵引、惰行、制动、区间停车和车站定点停车、车站通过及折返作业等控制功能。	列车自动停车	列车自动运行	列车自动防护	列车自动监控	B
19	单选	突发事件处理完毕后，确认具备运营条件后，运营单位应尽快( )。	查明事故原因	清点造成损失	查明责任人员	恢复正常运行	D
20	单选	根据《城市轨道交通行车组织规则》（JT/T 1185-2018），行车组织工作应坚持安全生产的方针，遵循什么原则?	安全第一、预防为主、综合治理	高度集中、统一指挥、逐级负责	集中领导、统一调度、分级管理	以人为本、安全第一、预防为主	B
21	单选	道岔由转辙部分、（ ）和辙叉部分组成。	电气部分	机械部分	连接部分	控制部分	C
22	单选	车辆应设有（ ）照明。	应急	辅助	节能	LED	A
23	单选	行车调度员严格按照（ ）指挥行车，发生非正常情况和应急情况时，按照预案及时、准确处置，保障运营安全。	国家行业标准	列车运行图	行车调度规章	应急预案	B
24	单选	行车调度人员发布变更列车进路、切除列车自动防护（ATP）行车、越过禁止信号、退行等涉及安全的行车调度命令前应执行（）程序。	应经过复核	应经过值班主任审批	应通知线路所有车站	应进行全员广播	A
25	单选	以下不属于ATP防护功能的是（ ）。	车门监控	自动开门	运行方向监督	速度监督	B
26	单选	城市轨道交通接触轨的特点是（ ）。	导电性能好	重量大	耐磨性差	经济性较差	A
27	单选	任何情况下，（ ）不应侵入城市轨道交通设备限界。	设备	建筑物	人员	列车	A
28	单选	闭塞是指：用（ ）或（ ）保证运行列车之间保持安全追踪间隔的技术。	信号、凭证	信号、间隔	凭证、间隔	凭证、闭塞	A

29	单选	为了保证列车运行及调车作业的安全，必须在有关的道岔、进路与信号三者之间建立一种（ ）、相互检查、相互依存的关系，这种关系叫联锁。	相互卡控	相互联系	相互制约	相互关照	C
30	单选	电动列车编组长度，不得超过（ ）。	站台有效长度和进行调车作业的折返线长度	站台有效长度	调车作业的折返线长度	站台有效长度或进行调车作业的折返线长度	A
31	单选	运营单位应根据线路设计能力和客流需求，综合考虑设备技术条件，线网换乘匹配等因素编制（ ）。	设备检修计划	列车运行计划	施工计划	应急演练计划	B
32	单选	运行图兑现率是（ ）与（ ）之比。	计划兑现列次、线路计划开行列次	实际开行列车次数、实际正点列车次数	运行图规定开行列车次数、实际开行列车次数	实际正点列车次数、实际开行列车次数	A
33	单选	CBTC信号系统中，列车车载ATP故障时，可采用（ ）组织行车。	CBTC模式	后备模式	切除ATP/ATP 子系统的防护下限制驾驶列车	点式ATP模式	C
34	单选	乘降是指：乘客（ ）行为的统称。	上车和下车	下车	上车	换乘	A
35	单选	因正常照明电源失效而启动的照明为（ ）。	应急照明	动力照明供电系统	车站照明系统	疏散照明	A
36	单选	站台列车停稳图标显示（），代表站台有列车停稳。	稳定红色	稳定白色	稳定黄色	稳定绿色	C
37	单选	根据《城市轨道交通行车组织规则》（JT/T 1185-2018），在正常运营期间，列车在正线运行和折返时应采用哪种驾驶模式？	非限制人工驾驶模式	限制人工驾驶模式	有ATP防护的人工驾驶模式或列车自动驾驶模式	切除ATP的人工驾驶模式	C
38	单选	地铁车站是轨道交通客流的集散地，以下不属于车站组成部分的是（ ）	出入口	车辆段	冷却塔	风亭	B
39	单选	列车越站时，由行车调度员组织设置（ ），列车驾驶员根据调度命令，执行越站作业。	越站通过信号	越站车次头码	越站变更车次	越站提示信息	A
40	单选	当列车配置（ ）设备、车内信号装置时，应以车内信号为主体信号。	列车自动防护	列车自动运行	列车自动监控	列车自动停车	A
41	单选	ATS站场图中，控制模式为中控应显示（ ）。	稳定绿色圆点	稳定黄色圆点	稳定红色圆点	稳定红色	A
42	单选	站停时间是指：列车（ ）至（ ）的时间。	到站开门、关门离站	到站开门、乘降完毕关门	到站、开门	到站、关门	A
43	单选	列车经由站前渡线折返的方式属于（ ）。	站前折返	站后折返	中间站折返	环形折返	A
44	单选	列车（ ）越过固定信号显示位置即为冒进信号。	司机室	前端任何一部分	轮对	ATP传感器	B
45	单选	在轨行区作业，在停留列车前部或尾部通过时，应与其保持（ ）m以上的距离。	1	2	5	4	C
46	单选	生产经营单位的（ ）应当根据本单位的生产经营特点，对安全生产状况进行经常性检查。	项目经理	安全生产管理人员；	主要负责人；	操作人员	B
47	单选	根据运营突发事件预警信息的不同来源分系统内设施设备预警信息和系统外其他部门的预警信息，明确预警信息的收集责任部门、收集方式，以及根据（ ）级别或紧迫程度应采取的响应措施。	事件	预警信息	预案	处置	B
48	单选	车站在某一时段集中到达的，客流量超过车站正常客运设施或客运组织措施所能承担的流量时的客流，称为（ ）。	高峰客流	日客流	大客流	小时客流	C
49	单选	施工监管严格执行操作规程和安全生产作业规定，严禁（ ）。	违章操作、违规指挥、违反劳动纪律	违法指挥、违章操作、违反劳动纪律	违章指挥、违章操作、违反纪律	违章指挥、违章操作、违反劳动纪律	D
50	单选	不可预见的大客流（如突发性大客流），车站应立即报告（ ），并采取相应措施。	值班站长	站长	行调	安全管理员	C
51	单选	配属于不同线路的载客列车经停同一段运营线路，乘客可同站或同站台实现换乘的运行方式为（ ）。	共线运行	同台换乘	同线运行	跨线运行	A
52	单选	运营单位应落实（ ）责任制，实现各专业接口协调与指挥、信息传递、资源调配等运行顺畅。	行车组织	应急管理	客运组织	运营服务	A

53	单选	站台门不应侵入车辆限界，且与车体最宽处的间隙不应（ ）130mm。	小于等于	小于	等于	大于	D
54	单选	当列车阻塞在隧道内时，应能对阻塞处进行（ ）。	有效的通风	有效的通风、排烟	区间疏散	救援	A
55	单选	从运营组织整体秩序角度考虑，基于（ ）的原则，通过客流组织分析，结合线网客流组织方法和车站硬件优化，可以更科学地不断完善各车站点、线、面客流联控机制。	以客流定运能控制	以运力定流量控制	运能及满载率相匹配	运能及准点率相匹配	B
56	单选	列车在地下或高架线路发生火灾、爆炸、毒气攻击等事件时，驾驶员应尽量维持列车进站，并立即报告行车调度人员，行车调度人员应通知车站和驾驶员（）	组织乘客疏散	立即报警	保护现场	调查了解取证	A
57	单选	城市轨道交通应具有消防安全性能，应配备必要的（ ），应具备乘客和相关人员安全疏散和方便救援的条件。	消防设施	企业消防队	消防控制室	自动报警系统	A
58	单选	调度指挥中根据（）和各类突发事件应急处置预案的要求做好各类突发事件时的行车组织工作	非正常行车作业办法	故障处理流程	故障处置流程	现场处置方案	A
59	单选	在正线或车辆段运营线路范围内，地铁列车或调车车列由某一指定地点运行至另一指定地点所经过的路段称作（ ）。	路径	区间	路线	进路	D
60	单选	城市轨道交通火灾自动报警系统中每个防火分区至少设置（ ）个手动报警按钮。	1	2	3	4	A
61	单选	在运营期间，线路上的列车最高运行速度（ ）。	不应大于等于设计允许的最高速度	不应大于设计允许的最高速度	不应大于等于ATP允许的最高速度	不应大于ATP允许的最高速度	B
62	单选	区段闭塞法行车凭证为（ ）。	路票	调度命令	轨旁信号机允许信	电话记录号码	B
63	单选	城市轨道交通客运组织与服务工作坚持以（ ），遵循安全第一、乘客为先、需求导向、持续改进的原则。	人民为中心	服务为中心	运营为中心	城市形象为中心	A
64	单选	行车调度命令只能由（ ）发布，行车相关岗位人员必须严格执行调度命	行车值班员	值班主任	列车司机	行车调度人员	D
65	单选	在进行单线双向行车作业时，行车调度人员应在确认线路空闲且进路准备妥当后，方可发布（）命令，并需做好运行列车与本侧线路对向列车的间	线路空闲	线路封锁	运行	列车扣停	C
66	单选	应急指挥机构可设置相应的（ ），明确工作小组人员及主要负责人职责。	应急指挥组	工作小组	安全检查组	质量认证组	B
67	单选	应急门、端门应能向站台侧旋转（ ）度平开，打开过程应顺畅，不受地面及其他障碍物的影响	45	60	90	180	C
68	单选	线路客运强度等于（ ）。	线路日均客运量 / 线路运营长度	线路日均客运量 * 线路运营长度	线路日均客运周转量 / 线路运营长度	线路日均客运周转量 * 线路运营长度	A
69	单选	牵引系统、制动系统、受流装置、走行系统等属于（ ）专业。	车辆	供电	通信	信号	A
70	单选	通道换乘是指：两条及以上轨道交通线路立体交叉，在其（ ）间以通道相连的换乘。	站厅付费区	站台	出入口	站厅付费区、站台及出入口	D
71	单选	车站和列车温度、（ ）、空气质量、噪声等应符合有关规定。	湿度	高度	亮度	卫生	A
72	单选	列车停站越过停车标未超过可退行距离需退行时，列车驾驶员应退行列车，推进退行速度不应超过（）km/h。	5	8	9	10	A
73	单选	下列施工中不能在同一区段中同时进行的是（ ）。	更换道岔和线路巡检	更换道岔和施工列车运行	钢轨探伤和线路捣固	清扫隧道柜和线路巡检	B
74	单选	高运量城市轨道交通是指：单向客运能力不小于每小时（ ）万人次的轨道交通方式。	4.5—7	5.5—7	5—7	6.5—8	A
75	单选	需要越过防护信号机禁止信号时，首列列车限速（ ）km/h。	20	25	30	35	B
76	单选	正线列车因故无法动车时，行车调度人员应及时组织其他列车实施（ ）	远程救援	连挂救援	故障排查	区间疏散	B
77	单选	公共服务设施如卫生间、公共电话、信息查询机、警务室等位置标志应设置在相应设施的（ ）位置。	临近	下方	左方	右方	A
78	单选	多个视觉信号同时显示时,下列信号中显示级别最高的是（）。	车载信号	地面信号	信号标	手信号	D
79	单选	首班列车是指：每天开始运营的（ ）列车。	第一班载客	第一班	第一班调试	第一班回空	A

80	单选	通过调度电话，无线电话等传达调度命令时应录音，调度命令应至少保存（ ）。	3个月	6个月	9个月	1年	D
81	单选	列车退出运营前，应对车内进行（），确认无乘客滞留后退出运营。	登车	巡视	清洁	维护	B
82	单选	线网密度是指：在一定区域内的（ ）与（ ）之比。	线网长度、区域面	线网长度、区域周	列车数量、线网长	列车数量、区域面	A
83	单选	遇雾、霾、雨、雪、沙尘等恶劣天气瞭望困难时，当瞭望距离不足100米时，列车运行速度应不超过（ ）km/h。	40km/h	50km/h	60km/h	70km/h	B
84	单选	非随车施工人员与工程车确需在同区间作业的，应至少保持50m以上的安全距离，并设置（ ）等进行安全防护。	止轮器	钩锁器	红闪灯	绝缘装置	C
85	单选	施工列车作业区域与相邻的施工区域应至少保持（ ）行车间隔。	一站	一区间	一站一区间	一站二区间	C
86	单选	防护信号机设置的地点是（ ）。	设在道岔前方	设在车站正线出口处	设在站间距较大的站间区间内	设在车站入口处	A
87	单选	OCC应按列车运行计划组织行车，并根据运营需要适时采取有效措施（ ）列车运行秩序。	调整	变更	执行	处置	A
88	单选	车站站台服务人员应维护站台候车及上下车秩序，查看车门和站台门的开闭状态，防止（ ）动车。	夹人夹物	有滞留乘客	未关站台门	未关车门	A
89	单选	城市轨道交通客运服务年度统计数据，满足列车正点率应大于或等于（ ）的管控值。	99.00%	98.50%	97.50%	97.00%	B
90	单选	城市轨道交通客运服务年度统计数据，应满足运行图兑现率应大于或等于（ ）的管控值。	98.00%	98.50%	99.00%	99.50%	C
91	单选	城市轨道交通列车正常情况下应按（ ）组织运行。	双线双方向	双线单方向	单线双方向	单线单方向	B
92	单选	城市轨道交通线路全天运营时间不应（ ）小时。	少于15	少于12	少于16	少于18	A
93	单选	城市轨道交通线网应（ ）标志标识。	统一	定期更换	定期变更	每日清洁	A
94	单选	城市轨道交通信号系统应具有行车指挥与列车运行监视、控制和安全防护功能，具有（ ）能力。	大规模网络化运行	降级运用	热备	智能调度	B
95	单选	发生运营险性事件的，城市轨道交通运营主管部门应督促运营单位，吸取经验教训，制定相应（ ）消除隐患并监督落实，不断改进提升运营安全	整改措施	应急措施	处置方案	设备升级方案	A
96	单选	当列车一个辅助逆变器丧失供电能力时，剩余列车辅助逆变器的容量应满足（ ）的列车负载的供电要求。	涉及行车安全	牵引系统	制动系统	空调、照明系统	D
97	单选	出现雨雪等恶劣天气时，运营单位应采取铺设防滑垫、（ ）等必要措施，加强广播提示和现场疏导。	防冻保暖	设置防滑、防拥堵提示	提供雨具	封闭出入口	B
98	单选	当站台门发生故障后，车站客运人员应将站台门故障情况及时报告（ ）进行处理。	设施设备维保人员	行车调度	上级部门	公司领导	A
99	单选	行车调度员在发布命令前，应准确了解掌握（ ）。	现场情况	相关知识	人员动向	设备型号	A
100	单选	行车组织方法中规定，除开行（ ）外，一个闭塞区域内只允许一列车运	救援列车	施工列车	专运列车	临客列车	A
101	单选	进路闭塞法的行车凭证为（ ）显示的允许信号。	车载信号	手信号	进路信号机	地面信号机	D
102	单选	正线发生列车故障，救援等需要出动备用车等行车需要时，行调应及时通知（ ）。	检调	信号楼值班员	信息调度	车辆段调度	D
103	单选	正常运营时，电梯、自动扶梯由（ ）监视。	FAS	PIS	ISCS	AFC	C
104	单选	火灾时，供（ ）疏散使用的且平时需要关闭的疏散门，应确保在火灾时不需要任何器具易于手动迅速开启。	员工	乘客	消防人员	公众	D
105	单选	在重大级客流疏散中，必要时最好采取（ ）。	电梯停运模式	女乘客先出	出口限行	AFC紧急放行模式	D
106	单选	站台门失电后，（ ）操作可以打开单樘门。	LCB	手动解锁	PSL	IBP盘	B
107	单选	轨道交通列车应具备停放制动功能，并应保证列车在（ ）停在最大坡道时不发生溜车。	半载荷工况下	满载荷工况下	定员载荷工况下	超员载荷工况下	D
108	单选	车辆客室侧门在（ ）下，乘客能手动解锁开门。	紧急情况	司机允许情况	单个车门打不开情况	列车迫停区间使用疏散平台的情况	A

109	单选	下列（　　）项是三级客流控制的一种。	在出入口用铁马等备品限制乘客进站	在站厅与站台的楼梯、扶梯连接处设置控制点	在非付费区设置回形线路	在进站闸机口设置铁马等实现分批进闸	A
110	单选	应说明运营单位内部信息报告的（ ）、报告程序、报告内容、接报和续报要求，以及相关部门接报后应采取的行动。	董事长	员工	责任人	外委商	C
111	单选	突发大客流是指受地铁周边大型活动或地铁出现应急事件等情况影响，在短时间内车站聚集大量客流，对（　　）造成较大冲击。	车站客流秩序	车站票务运作	车站行车安全	车站人员、设施设备	A
112	单选	车站现场有多个站台门因异物卡阻或故障等原因未正常关闭时，应先进行（ ）。	用手关闭滑动门	LCB打至手动位	PSL再开关门一次	PSL互锁解除发车	D
113	单选	突发大客流时，一旦发生列车上乘客拥挤，站台乘降有困难，车站值班员应及时向（　　）汇报。	司机	行调	值班站长	站长	B
114	单选	发生突发大客流时，（）应当协调行车调度人员及时增加运力进行疏导。	司乘人员	客运人员	行车值班人员	服务人员	B
115	单选	当列车在车站出现异常时，需要使全部乘客从列车车厢全部下车，称为（ ）。	清客	引导	隔离	疏散	A
116	单选	自动售票机英文缩写为（　）。	AGM	BOM	TCM	TVM	D
117	单选	列车运营计划变更或列车运行不正常，对乘客造成影响时，应及时（ ）；必要时，应采取有效措施（ ）。	通知乘客、疏导乘客	通知乘客、封闭车站	上报故障、封闭车站	采取限流措施、封闭车站	A
118	单选	列车定员数是车辆定员数和(　)的乘积。	列车编组数	列车长度	列车宽度	列车面积	A
119	单选	预判站台客流聚集超过预警值、实施单站级控制且无法缓解客流压力的，应当在本线多个车站实施（）客流控制。	站台级	单线级	线路级	区域级	B
120	单选	站台门故障时，宜采用（ ）控制模式，由列车驾驶员或行车值班员操作站台门。	系统级	中心级	车站级	手动级	C
121	单选	大客流组织的主要措施不包括（　　）。	减少列车运能	增加售、检票能力	采取临时疏导措施；	关闭出入口或进行进出分流。	A
122	单选	列车应设置独立的紧急制动按钮，在牵引制动主手柄上应设置（）。	紧急按钮	警惕按钮	对讲按钮	牵引按钮	B
123	单选	在公共区发生火灾时可人为报警的设备是（　）。	感温探测器	感烟探测器	红外探测器	火灾手动报警按钮	D
124	单选	预判站台客流聚集超过预警值、可能危及安全时，应当实施（ ）客流控制	单站级	多站级	全线级	线网级	A
125	单选	列车迫停于区间时，须抢险救援时，负责人是（）。	由司机负责组织抢险救援工作	由值班站长负责组织抢险救援工作	由公司领导负责组织抢险救援工作	先由司机负责组织，当值班站长到达现场，由值班站长负责组织抢险救	D
126	单选	无列车自动防护（ATP）的，推进退行速度不应超过 （）km/h。	5	15	25	45	A
127	单选	线路积水超过轨面时，列车（）。	不得通过	15km/h	20km/h	25km/h	A
128	单选	启用人工闭塞方法时，首列车运行速度不应高于 （）km/h。	15km/h	25km/h	35km/h	45km/h	B
129	单选	站台门发生破裂时，行车调度员应组织列车（ ）进、出站， 车站人员在破损门附近做好防护隔离措施，保证乘客安全。	越站	正常	限速	加强瞭望	C
130	单选	对于可能侵入接触网（轨）安全防护距离内的作业，行车调度人 员应会同（）确认相关区域接触网（轨）停电后，方可批准进入该区域。	值班主任	司机	车站值班员	电力调度员	D
131	单选	在站台上处理乘客掉落物品侵限时，第一时间应当（　）。	立即按压紧急停车按钮	做好乘客安抚工作	报告行调	到站台上捡取掉落物	A
132	单选	发生突发大客流时，客运人员应当协调行车调度人员及时（　）进行疏导	增加运力	减少运力	进行封站	进行限流	A
133	单选	因降雨、内涝等造成车站进水，严重影响客运服务的，行车调度人员可根据（）申请发封站命令，组织列车越站。	司机	车站	环控调度人员	维修人员	B
134	单选	当需要车站扣车时，由行车值班员在信号设备上操作，并及时通知（　）	行车调度员	列车驾驶员	信号工作人员	抢险维修人员	B

135	单选	车站发生火灾、淹水倒灌、公共安全、公共卫生等突发事件时，车站工作人员应当报告行车调度部门，按照应急预案进行现场处置，必要时采取关闭出入口、疏散站内乘客、（ ）等措施。	封站	退票	接触轨（网）紧急断电	对乘客进行告警广播	A
136	单选	正线列车因故无法动车时，行车调度人员应及时组织其他列车实施连挂救援，原则上救援列车应使用（ ）列车。	后车	前车	空驶	载客	C
137	单选	地震烈度为（）度的，列车运行速度不应超过25km/h。必要时，行车调度人员应扣停开往受影响区段的列车，组织已进入区间的列车退回发车站。	4（含）至5（不含）	5（含）至6（不含）	6（含）至7（不含）	7（含）至8（不含）	C
138	单选	《地铁设计规范》国标中规定：1米宽通道双向混行每小时通过（ ）人次	3000	4000	5000	6000	B
139	单选	当遇到高压电线断落时，周围（ ）内禁止人员进入，如果已经进入，要单足或并足跳离危险区。	20米	30米	40米	50米	A
140	单选	某条线的时刻表中显示高峰期运行周期为75分钟，要达到3分45秒的行车间隔，上线列车数（不含备用车）应为（ ）列。	20	21	22	23	A
141	单选	运营单位应在形成运营险性事件技术分析报告后（ ）个工作日内，报送至城市轨道交通运营主管部门。	6	5	7	10	B
142	单选	列车旅行速度是指列车在运营线路上运载乘客时的速度 ，（ ）是决定列车旅行速度的主导因素。	车站停站时间	列车间隔时间	列车长度	车站面积	A
143	单选	依据《中华人民共和国安全生产法》的规定，应当由（ ）组织有关部门制定本行政区域内特大生产安全事故应急救援预案，建立应急救援体系。	省级以上人民政府	各级人民政府	县级以上地方各级人民政府	市级以上负有安全生产监督管理职责的部门	C
144	单选	依据《中华人民共和国安全生产法》，事故调查处理应当按照（ ）的原则，查清事故原因，查明事故性质和责任。	实事求是、尊重科学	公开、公正、公平	及时、准确、合法	科学严谨、依法依规、实事求是、注重实效	D
145	单选	依据《中华人民共和国数据安全法》国家实施大数据战略，推进数据基础设施建设，鼓励和支持数据在各行业、各领域的（ ）。	创新应用	发展应用	法制应用	个人应用	A
146	单选	城市轨道交通运营单位应合理安排驾驶员值乘时间，单次值乘的驾驶时长不应超过（）小时。每累计值乘（）小时休息时间不应小于（）分钟。	1、1、15	2、2、15	3、3、15	4、2、15	B
147	单选	行车调度命令应使用标准用语，按照() 的要求执行。	可以将多个事项合并为一个命令发布	“一事一令”	口头命令不需要复诵	命令可以事后补发，无需先确认	B
148	单选	列车非正常越过防护信号机时应立即停车，驾驶员应及时报告行车调度人员，严禁擅自动车；行车调度人员应会同相关人员确认的主要内容不包括(	线路空闲	道岔位置正确且锁闭	轮轨关系状态正常	信号重复锁闭	D
149	单选	行车调度命令发布时，口头命令应执行（）制度，并有录音设备记录	书面记录制	应答复诵制	双人确认制	一人指挥制	B
150	单选	“城市轨道交通基本行车组织方法包括自动闭塞法和人工闭塞法。人工闭塞法是自动闭塞设备不能使用时的（）。”	电话闭塞法	代用闭塞法	电话联系法	区段闭塞法	B
151	单选	在《国家城市轨道交通运营突发事件应急预案》中规定，（ ）负责运营突发事件应对工作的指导协调和监督管理。	交通运输部	城市轨道交通所在地城市及以上地方各级人民政府	运营单位	专家组	A
152	单选	在《国家城市轨道交通运营突发事件应急预案》中规定，（ ）是运营突发事件应对工作的责任主体。	交通运输部	城市轨道交通所在地城市及以上地方各级人民政府	运营单位	专家组	C
153	单选	在《城市轨道交通运营管理规范》中定义：行车组织是指利用城市轨道交通设施设备，根据（ ）组织列车运行的活动。	全天运营时间	线路客流量	列车开行数量	列车运行图	D
154	单选	运营期间，在站台计算长度范围内，当不设站台门时，越站列车实际运行速度不应大于（ ）km/h。	60	30	40	50	C
155	单选	运营线路需临时限速的命令应由（ ）发布和取消。	线路检修人员	车站工作人员	列车司机申请	行车调度员	D
156	单选	当发生重大运营突发事件，造成10人以上30人以下死亡，或50人以上100人以下重伤时，应启动（ ）应急响应。	Ⅰ级	Ⅱ级	Ⅲ级	Ⅳ级	B

157	单选	在运营时段正常运行时最大行车间隔不应大于（ ）分钟，早晚收发车时段不受此限制。	8	10	12	15	B
158	单选	运营线路单方向相邻两站间1h内通过的乘客数量，称为（ ）。	断面客流量	车站乘降量	线路客运量	线路换乘量	A
159	单选	（）是人工闭塞法的一种，当自动闭塞设备故障时，由区间两端车站利用电话办理闭塞手续的代用方法。	站间闭塞	自动闭塞	电话闭塞	进路闭塞	C
160	单选	客流预测是指：根据客流调查数据，对（ ）客流的变化趋势作出科学的估计与测算。	未来	过去	现在	次日	A
161	单选	安全行车间距是指：为避免前行列车与后续列车首尾相撞而必须保持的（ ）行车间距。	最小	最大	适当	常规	A
162	单选	闭路电视系统应进行不间断录像，录像资料应至少保存（ ）天。	8	7	9	10	B
163	单选	侧式站台是指：设置在上下行线路（ ），只能在其（ ）停靠列车的站台。	两侧、一侧	之间、两侧	之间、一侧	两侧、两侧	A
164	单选	车站公共区是指：车站内允许乘客进出的区域，包括（ ）和（ ）。	付费区、非付费区	付费区、工作区	非付费区、工作区	付费区、轨行区	A
165	单选	车站管辖范围一般以出入口建筑垂直投影线、（ ）、进出口闸机围栏等为界。	楼梯台阶	公共区域	非公共区域	电梯	A
166	单选	车站正常照明应采取（ ）措施，并持续改进。	节能	安全	便捷	创新	A
167	单选	城市轨道交通车站出入口（ ）米范围内禁止停放车辆、乱设摊点等，妨碍乘客通行和救援疏散。	5	6	7	8	A
168	单选	城市轨道交通建成后应不载客运营的时间不少于（ ）方可投入载客。	9个月	3个月	6个月	8个月	B
169	单选	出行距离是指：在一次出行中，乘客从（ ）的行程。	出发地到目的地	始发站到终点站	始发站到换乘站	换乘站到终点站	A
170	单选	大运量城市轨道交通是指：单向客运能力为每小时（ ）万人次的轨道交通方式。	2.5—5	3.5—6	3—4	3—5	A
171	单选	当通风空调系统采用闭式运行时，每个乘客每小时供应的新鲜空气量不应少于（ ）㎥。	10	12.6	30	35	B
172	单选	道岔、区段、信号机按一定的规则和条件建立的相互关联、制约的安全关系，称之为（ ）。	联锁	单锁	锁闭	封锁	A
173	单选	道岔是指：车辆从一股轨道转入或越过另一股轨道的线路（ ）。	连接设备	行车设备	运行设备	走行设备	A
174	单选	钢轮、钢轨系统轨道的标准轨距应采用（ ）mm。	1435	1420	1335	1235	A
175	单选	高运量城市轨道交通是指：单向客运能力不小于每小时（ ）万人次的轨道交通方式。	4.5—7	5.5—7	5—7	6.5—8	A
176	单选	对于各专项应急预案，运营单位应针对运营突发事件可能发生的车站、区间、（ ）、车辆基地等不同地点，制订现场处置方案。	停车场	车辆段	控制中心	车站站台	C
177	单选	运营单位应建立（ ）队伍，熟练掌握应急救援预案，应急救援器材装备使用方法和应急救援要求。	专业应急抢险	专业故障检修	专业信息报送	专业值守	A
178	单选	现场处置方案应急处置内容应根据可能发生的运营突发事件及现场情况，明确报警、应急措施启动、应急救援人员引导、（ ），以及与总体应急预案和专项应急预案的衔接程序。	危害程度	事态扩大	影响范围	出现征兆	B
179	单选	应说明应急预案适用的区域范围，以及运营突发事件类型和（ ）。	处置方案	级别	分级	处理流程	B
180	单选	生产经营单位对重新上岗的从业人员( )进行安全教育和培训。	不必	应该	不强求	必须	D
181	单选	演练中，发现的问题应及时整改。涉及应急处置机制、作业标准、操作规程和管理规定等有缺陷的，应在（ ）个月内修订完善相关预案和制度。	5	4	3	6	C
182	单选	城市轨道交通的建设和运营应以（ ）为目标，应做到资源共享和方便乘客使用。	城市建设	乘客需求	发展计划	交通发展	B
183	单选	应急基地的处理能力原则上应具备救援人员（ ）分钟内到达事故现场的响应速度。	60	20	30	40	C

184	单选	正式运营前安全评估开展的前提条件之一为：之前1年内未发生列车脱轨，列车冲突，列车冲撞、桥隧隧道坍塌、人员死亡，连续中断行车（ ）小时以上等运营险性事故	4	2	3	5	B
185	单选	运营单位对行车调度命令的电子命令记录（含录音）应至少保存（）。	3个月	6个月	1年	2年	C
186	单选	启用电话闭塞法时，首次列车运行速度不应高于（ ）。	35km/h	20km/h	25km/h	30km/h	C
187	单选	运营单位应编制（ ），并按照计划组织行车。	列车运行计划	应急处置计划	列车轮乘计划	设备维修计划	A
188	单选	依据《中华人民共和国消防法》，单位的（）是本单位的消防安全责任人	主要负责人	安全管理人员	部门负责人	消防安全管理人	A
189	单选	试运行时间不少于3个月，其中按照开通运营时列车运行图连续组织行车（ ）日以上。	35	15	20	30	C
190	单选	因降雨、内涝等造成车站进水，线路积水超过轨面时，列车（ ）通过。	不得	高速	低速	正常	A
191	单选	针对运营突发事件的危害程度、影响范围和运营单位控制事态的能力，对应 急响应进行分级，明确（ ）响应的基本原则。	制度	分级	统一	指挥	B
192	单选	节假日、大型活动、恶劣天气以及衔接火车站或者机场的线路有火车、飞机大面积晚点的，城市轨道交通运营主管部门可要求运营单位在保障安全的前提下，（ ）。	适当延长运营时间	适当缩短运营时间	延长运营1小时	延长运营1小时以上	A
193	单选	遇恶劣天气时，对地面及高架线路，风力波及区段风力达9级及以上时应（）。	注意线路	加强瞭望	限速运行	停运	D
194	单选	线网级客流联控模式是指实施（ ）客流联控仍无法缓解客流压力时，邻线辅控站采取客流控制措施限制进站乘客人数，缓解主控站客流压力的客流组织行为。	三级	二级	单线级	线网级	C
195	单选	人员非法进入行车区域与列车冲撞时，发生在区间应由（ ）组织事故处置指挥。	公安人员	列车驾驶员	行车调度员	车站工作人员	C
196	单选	控制中心建筑的耐火等级应为一级，当控制中心与其他建筑合建时，应设置独立的（ ）。	电梯	消防喷淋系统	烟感系统	进出通道	D
197	单选	将中压交流电降压并整流为牵引用直流电的变电所为（ ）。	牵引变电所	主变电所	降压变电所	牵引降压混合变电	A
198	单选	全自动运行系统线路信号系统的主用驾驶模式是指（）。	FAM	CAM	AM	RRM	A
199	单选	列车救援连挂时速度应不超过（ ）km/h。	5km/h	6km/h	7km/h	8km/h	A
200	多选	城市轨道交通运营单位应满足规定的条件，要具备（ ）能力。	安全运营	养护维修	生产制造	应急处置	ABD
201	多选	城市轨道交通运营管理应当遵循以（ ）的原则。	人民为中心	安全可靠	便捷高效	经济舒适	ABCD
202	多选	行车调度落实调度命令的发布执行规定，调度命令的内容和传达应（ ）	准确	简明	规范	谨慎	ABC
203	多选	行车指挥层级分为（ ）。	线网级	区域级	决策级	线路级	ABD
204	多选	列车运行图的编制应有效发挥（ ）及各时段的行车间隔暂停时间，行车交路等。	线路能力	经济合理的运用车辆	安排施工维修时间	确定线路运营时间	ABCD
205	多选	每日运营前，应对轨行区行车环境，（ ）、自动售检票系统、乘客信息系统、站台门等直接影响行车安全和客运服务的设备，以及其他重新开机启用的设备进行检查，确认正常后方可投入运营。	车辆系统	供电系统	通信系统	信号系统	ABCD
206	多选	通信系统包括传输、公务电话，（ ）闭路电视、乘客信息等子系统。	专用电话	无线通信	广播	时钟	ABCD
207	多选	行车指挥层级中的现场执行级负责（ ）工作。	执行行车计划	对外联络协调	现场应急处置	监控运行调整	AC
208	多选	运营单位应根据线路运营需要，制定（ ）计划。	运用车	维修车	备用车	抢险车	ABC
209	多选	运营单位应落实行车组织责任，实现各专业（ ）等运行顺畅。	接口协调与指挥	信息传递	资源调配	人员共享	ABC
210	多选	运营单位应针对（ ）等运营安全的风险因素，建立重大安全隐患台账，制定安全隐患管理制度。	人员	设施设备	环境	管理	ABCD
211	多选	运营单位应制定( )的行车组织方案。	正常情况	非正常情况	应急情况	极端情况	ABC
212	多选	线路上运行的（ ）均不应超过所运行线路的车辆限界。	内燃机车	电动客车	轨检车	洞体清洗车	ABCD
213	多选	行车调度员上岗前必须满足的要求有	接受不少于 300 学时理论知识培训	接受不少于 3 个月岗位技能培训	理论与技能考试均合格	直接独立上岗操作	ABC

214	多选	转入不同线路从事行车调度工作要求	须经过相关学习	可直接上岗	须经过考试合格	仅口头告知即可	AC
215	多选	应急情况主要包括	自然灾害	公共卫生事件	社会安全事件	运营突发事件	ABCD
216	多选	行车调度员应急处置安全职责包括	信息及时上报	发布应急调度命令	组织救援协调	配合乘客疏散	ABCD
217	多选	行车调度员安全心理素质要求包括	遇事冷静	应急判断准确	情绪稳定	抗压能力强	ABCD
218	多选	运营突发事件应急演练应遵循的原则有（）	全面覆盖	总专结合	协同联动	有效融合	ABCD
219	多选	运营单位应急预案体系包括（）	综合应急预案	专项应急预案	现场处置方案	部门应急预案	ABC
220	多选	运营单位专项应急预案应至少涵盖的场景包括（）	列车脱轨、撞击、冲突	淹水倒灌、突发大客流	车站火灾、网络安全事件	供电中断、信号故障	ABCD
221	多选	需纳入现场处置方案经常性演练的关键岗位有（）	行车调度员	列车驾驶员	行车值班员	车站服务人员	ABCD
222	多选	城市轨道交通运营主管部门演练要求正确的有（）	每年至少组织 1 次实战演练	跨城市线路每 3 年至少 1 次联合演练	会同公安、消防等部门开展演练	每半年组织 1 次综合演练	ABC
223	多选	年度应急演练计划中实战演练比例要求错误的是（）	不得低于 50%	不得低于 70%	不得低于 80%	不得低于 90%	ACD
224	多选	应急演练评估报告重点评估内容包括（）	应急预案科学性	联动组织高效性	人员操作熟练度	应急保障充分性	ABCD
225	多选	运营单位演练总结报告应包含的内容有（）	计划完成情况	总体评估情况	整改落实情况	经费使用情况	ABC
226	多选	列车区间故障请求救援时的初期联动流程，下列说法中正确的有（）。	行车调度员扣停可能驶入影响区域的后续列车	行车调度员指定故障车司机担任现场救援总指挥	行车调度员组织救援列车在就近车站清客，并通知该站做好清客协助与乘	故障列车司机做好乘客广播，做好来车方向救援准备	ABCD
227	多选	城市轨道交通遇恶劣天气时，行车相关人员可根据情况及时采取（ ）等措施。	加强瞭望	限速	停运	封站	ABCD
228	多选	城市轨道交通地下和高架线路车站、区间发生（）等事件时，行车调度人员或车站行车人员应立即扣停可能驶入事发区域的列车。	大客流	火灾	爆炸	毒气攻击	BCD
229	多选	启用人工闭塞方法前，行车调度人员需要确认的安全条件有（）。	准确掌握实施人工闭塞法行车区域内所有列车位置	进路准备妥当	确认所有列车在车站（含折返线）停妥	故障区域内列车切除ATP运行	ABC
230	多选	行车调度员根据实际情况发布变更行车组织方式的调度命令，可采取（ ）、（ ）、（ ）等行车调整措施，列车驾驶员、车站根据调度命令执行。	加开列车	调整停站时间	越站	封站	ABC
231	多选	一级指挥负责线路控制层，包括（ ）、（ ）、（ ）等。	信号楼值班员	行车调度员	电力调度员	环控调度员	BCD
232	多选	针对换乘站管理接口衔接、客流交织等问题可能影响客流组织的风险，在车站相关岗位职责、 换乘站管理制度中制定的风险管控措施，以下内容符合的是（ ）。	换乘车站的换乘通道、出入口等区域管理责任界面划分清晰	共管换乘车站由不同单位管理的，应签订相关管理协议，明确双方管理界面、客流流线、联 络机制等	共管换乘车站不同线路应制定应急处置协同预案和车站协同处置细则，并定期组织会商 和演练	换乘站车控室内具有直通电话，视频监控宜具备可互看对方站台、通道内的情况，对换乘 通道有管理责任一方的车控室具备对换乘通道广播功能	ABCD
233	多选	车站突发大客流时，多岗位联动处置措施有	行车调度调整列车班次	车站人员组织客流疏导	客服人员做好乘客解释	安保人员维护现场秩序	ABCD
234	多选	列车区间故障需救援时，多岗位联动流程包含	驾驶员报告现场情况	行车调度下达救援命令	车站做好乘客接应	抢险人员赶赴现场处置	ABCD
235	多选	运营突发事件现场多岗位协同处置措施包括（）	人员搜救、现场疏	乘客转运、交通疏	医学救援、抢修抢	信息发布、运营恢	ABCD
236	多选	运营单位在多岗位联动应急处置中需做好（）	立即实施先期处置	建立内部应急指挥机制	加强岗位协同配合	做好与外部单位联动	ABCD
237	多选	关于应急突发事件信息报告，下列说法正确的有（ ）。	运营单位应在1小时内向属地部门报告	重大事件需30分钟内电话报告	信息报告内容应包括事件影响范围	可先处置完毕再汇报	ABC

238	多选	属于“施工管理”业务板块的风险点有（）。	施工计划申报内容不合理、统筹安排和审核不严等可能导致作业冲突	现场安全防护措施不到位可能导致生产安全事故	工程车装载物件物料未固定或未稳固堆放可能导致物件物料侵限	未按规定流程开展有限空间作业或防护不到位可能导致人员中毒窒息伤亡	ABCD
239	多选	关于施工列车作业的规定，以下说法正确的有（ ）。	. 施工列车作业区域与相邻的施工区域应至少保持一站一区间间隔	施工区域开行无列车自动防护(ATP)列车时，原则上只允许一列车进行施工	跟随末班车运行的工程车，与前方运营列车应至少保持一站一区间行车间	因施工需要缩短安全间隔距离的，无需论证，经车站同意即可	ABC
240	多选	关于信号系统报警等级，以下说法正确的有（ ）。	一级报警是指涉及行车安全或直接影响行车的报警	二级报警是指可能影响行车的报警	三级报警是发车指示器故障等不影响行车但需处置的报	四级报警是其他异常事件报警	ABCD
241	多选	关于列车退行的规定，以下说法正确的有（ ）。	因事故等导致列车无法运行时，原则上不应退行	因事故等导致列车无法运行时，如需要退行，必须得到行车调度人员的命	列车在区间退行时，应由列车驾驶员在列车头部引导	无列车自动防护（ATP）的，推进退行速度不应超过5km/h	ABCD
242	多选	关于信号系统各子系统的功能，以下说法正确的有（ ）	列车自动防护（ATP）子系统应实现列车安全间隔控制功能	列车自动驾驶（ATO）子系统应实现列车自动发车功能	计算机联锁（CI）子系统应实现进路办理与锁闭功能	数据通信（DCS）子系统应实现信号机点灯功能	ABC
243	多选	站台门应具有( )三级控制方式。	系统级	中心级	车站级	手动级	ACD
244	多选	列车救援连挂运行的限速要求正确的有（）	连挂速度≤5km/h	空载推进≤30km/h	空载牵引≤45km/h	壬一载客运行≤25km/	ABCD
245	多选	城市轨道交通运营突发事件应急管理要求有（）	制定专项应急预案	定期开展应急演练	储备应急物资	建立联动处置机制	ABCD
246	多选	自动闭塞行车方法包括（）	移动闭塞法	准移动闭塞法	进路闭塞法	电话闭塞法	ABC
247	多选	运营开始前，行车相关岗位需确认的内容有（）及线路出清。	施工核销	设备状态正常	行车计划准备完毕	空车轧道安全	ABCD
248	多选	2020年5月21日至22日，某市出现特大暴雨，大量水体聚集形成局地洪水，某地铁线路车站周边路面水深最大达1.85米，洪水倒灌至区间隧道，短时间内淹没近6300米隧道，积水量40.1万立方米，造成线路停运22天，供电、通信、信号等行车类设备受损设备数量达7700余台套。对于案例中涉及的车站淹水倒灌等相关问题，下列描述正确的是（ ）。	案例所述风险主要在南方，北方常年干旱的城市雨量不会太大，发生重大洪涝灾害的风险不大	如果不在汛期，新建城市轨道交通线路投入运营前，排水系统可以不与城市排水系统连通，只要在汛期前完成	车站出入口、风亭、消防通道、洞口、地上地下过渡段、在建线路与既有线路连接处等都是容易发生淹水倒灌	雨水多的地铁车站出入口建筑不应在地势低洼区域	CD
249	多选	2021年3月4日，某市地铁隧道被外部钻探施工击穿，钻杆探入隧道2.56米，造成线路下行区间停运约1小时43分。事件发生的直接原因是勘察单位在某大学垃圾中转站地质勘察作业实施前，未核实地铁保护区范围，擅自在保护区范围内进行勘察作业，导致地铁隧道被打穿。对于案例中涉及的保护区相关要求，下列描述正确的是（ ）。	城市轨道交通沿线建（构）筑物、植物可能妨碍行车瞭望或者侵入线路限界的，责任单位应当及时采取措施消除影响	城市轨道交通线路开通初期运营前，建设单位应当向运营单位提供保护区平面图，并在具备条件的保护区设置提示或者警示标志	在城市轨道交通保护区内进行桩基础施工、钻探作业，应当按照有关规定制定安全防护方案，经运营单位同意后，依法办理相关手续并对作业影响区域进行动态监	运营单位可以进入保护区内作业现场进行巡查，发现危及或者可能危及运营安全的情形，有权予以制止，并要求相关责任单位或者个人采取措施消除妨害	ABCD

250	多选	2021年7月20日，某市地铁列车在区间行驶时遭遇涝水灌入、失电迫停，经疏散救援，共有953人安全撤出，造成14人死亡。根据国务院灾害调查组公布的报告，此次事件是一起由极端暴雨引发严重城市内涝，涝水冲毁停车场挡水围墙、灌入地铁隧道，地铁集团有限公司和有关方面应对处置不力、行车指挥调度失误，违规变更停车场设计、对挡水围墙建设质量把关不严，造成重大人员伤亡的责任事件。对于案例中涉及的城市轨道交通工程项目管理以及应急处置等相关要求，下列描述正确的是（　　）。	地铁停车场设计由建设单位和设计单位协商一致，不需要相关主管部门审批	因运营突发事件、自然灾害、社会安全事件以及其他原因危及运营安全时，运营单位可以暂停部分区段或者全线网的运营	因降雨、内涝等造成车站进水，严重影响客运服务的，行车调度人员可根据车站申请发布封站命令	线路积水超过轨面时，列车不得通过	BCD
251	多选	2003年2月18日，韩国大邱地铁列车一名乘客点燃装满汽油的塑料瓶，列车进入中央路站停车，对向列车3分钟后驶入车站，也被引燃起火。事故最终导致198人死亡，146人受伤。调查发现，列车驾驶员、车站值班员以及控制中心行车调度员在应急处置时均有严重失职。对于案例中涉及的地铁车辆设备以及火灾应急处置相关要求，下列描述正确的是（　　）。	地铁车辆及其内部设施应使用不燃材料或无卤、低烟的阻燃材料	地铁客室、司机室应配置便携式灭火器具，安放位置应有明显标识并便于取用	列车应设置报警系统，客室内应设置乘客紧急报警装置，具备乘客向驾驶员报警的单向通信功能	列车在地下或高架线路发生火灾时，驾驶员应尽量维持列车进站，并立即报告行车调度人员，行车调度人员应通知车站和驾驶员组织乘客疏散；列车不能维持进站或继续运行无法确保安全的，应立即	ABD
252	多选	1995年10月28日，巴库地铁列车在区间隧道发生火灾，乘客疏散过程中车内照明设施全部熄灭，列车两端的两个紧急出口只有通过人工方式才能打开，拥挤的乘客抵住了车门，车厢内设施燃烧产生了大量有毒气体，乘客疏散秩序混乱。由于事故发生在隧道区间，救援工作极其困难。火灾最终造成558人死亡，269人受伤。 对于案例中涉及的车辆设备以及火灾应急处置相关要求，下列描述正确的是（　　）。	地铁列车在超员载荷和在丧失1/2动力的情况下，应具有在正线最大坡道上起动和运行到最近车站的能力	当利用轨道中心道床面作为应急疏散通道时，列车端部车辆应设置专用端门和配置下车设施，且组成列车的各车辆之间应贯通	两条单线区间隧道应设联络通道。相邻两个联络通道之间的距离不应大于1000m，联络通道内应设并列反向开启的乙级防火门，门扇的开启不得侵入	当区间隧道发生火灾时，应背着乘客主要疏散方向排烟，迎着乘客疏散方向送新风	ABD
253	多选	1995年3月20日，东京地铁日比谷线列车在到达六本木车站时，车厢突然散发出强烈的刺激性气味，许多乘客出现咳嗽、头晕、呼吸困难甚至晕倒等症状。事后调查发现，此事件为沙林毒气恐怖袭击。此次事件共造成12人死亡，5500多人中毒。对于案例中涉及的车站安全应急设施以及突发事件应急处置相关要求，下列描述正确的是（　　）。	地下车站每个站厅公共区安全出口数量应经计算确定，且应设置不少于1个直通地面的安全出口	要邀请“常乘客”、志愿者等社会公众参与应急演练，充分发挥其在安全防范和应急处置中的积极作用，提高乘客自救互救能力	地面线路发生毒气攻击事件时，应立即停车，及时疏散	要建立协调联动、快速反应、科学处置的工作机制，强化突发事件第一时间处置应对的能力，公安、交通运输、卫生等部门以及企业、街道、社	BCD
254	多选	2021年7月30日，因突降暴雨，某市地铁车站在建出入口地平面挡水墙被积水冲垮倒塌，地表积水下泄到基坑后通过过道涌入车站。事件发生的原因是地铁排水设施不畅，遇短时强降雨致地面积水严重，冲垮在建出入口挡水设施，如图所示，致使地铁车站进水。对于案例中涉及的车站淹水倒灌预防措施以及应急处置相关要求，下列描述正确的是（　　）。	对城市轨道交通项目进行可行性研究时，建设单位应当组织专家对工程选址和设计方案进行防洪防涝等专项论证	车站出入口、风亭、风井等不应设计在城市低洼地势区域	在投入初期运营前，车站出入口排水沟应畅通，排水系统应与城市排水系统连通	车站消防楼梯出入口、设备管线穿孔处、与商场等楼宇连接部分、甩项工程预留接口处、保护区范围内施工基坑等都是防洪防涝	ABCD

255	多选	2020年11月19日，某市地铁列车在折返站越过禁止信号后挤岔，列车脱轨，如下图所示。事件发生的过程是：当日运营开始前，一列反向轧道车错误对标停车后冒进非允许信号，导致区间信号设备宕机；行车调度员未确认进路安全，发布“闯红灯”调度命令；事发列车司机不熟悉驾驶模式升级操作，在具备条件时未能及时升级驾驶模式，导致列车一直以非限制人工驾驶模式运行。对于案例中涉及的信号系统以及行车组织相关要求，下列描述正确的是（　　）。	列车安全防护距离控制、列车定位和测速、列车超速防护等是信号系统ATO子系统的主要功能	驾驶员接到行车调度人员越过禁止信号机的命令、完成线路和道岔确认后，首列车运行速度不应高于25km/h	行车调度命令是指挥列车运行的命令（运行揭示调度命令除外）和口头指示，只能由行车调度人员发布	列车需越过防护信号机显示的禁止信号时，行车调度人员应确认该信号机后方线路空闲、道岔位置正确且锁闭后，方可发布越过禁止信号的命令	BCD
256	多选	2019年8月1日，某市地铁线路因在建地铁线路下穿工程注浆施工，造成道床局部拱起变形126mm，后续列车按要求相关区段速度降为10km/h运行。事件发生的主要原因是：在建地铁下穿工程为加固隧道向掘进好的隧道内壁灌注水泥浆，因注浆产生的压力导致周边密度较低土层主体力量不够、土层拱起，造成道床拱起变形。 案例中涉及的城市轨道交通工程结构设计以及突发事件应急处置相关要求，下列描述正确的是（　　）	地下主体结构和使用期间不可更换的结构构件，应根据使用环境类别，按设计使用年限为50年的要求进行耐久性设计	轨道巡查频率不应低于1次/周，路基巡查频率不应低于1次/月，存在病害、遇不良地质地段、发现变形较大地段等，应根据实际情况加密监测点并加	驾驶员行车过程中遇突发严重危及行车安全的情况，可先行采取紧急安全防护措施，再报告行车调度人员	因故导致部分区段需限速运行的，应论证提出限速运行方案，限速运行方案应明确限速区域、限速值、限速时段及起止时间	BCD
257	多选	2021年5月24日晚间，吉隆坡地铁列车与一列空驶列车发生碰撞，如下图所示。初步调查结果显示，事发前，空驶列车的车载控制系统在列车自动行驶过程中出现故障，驾驶员在收到指令后改为手动驾驶，却驶错方向，导致碰撞发生。对于案例中涉及的信号系统以及行车组织相关要求，下列描述正确的是（　　）。	自动控制列车的启动、加速、巡航、惰行、制动运行是信号系统ATS子系统的主要功能	运营单位应当对列车驾驶员定期开展心理测试，对不符合要求的及时调整工作岗位	城市轨道交通投入初期运营前，应当按照规定完成信号系统的列车超速安全防护、列车追踪安全防护等测试项目	列车ATP失效时，行车调度人员应尽量组织列车在就近车站清客后退出服务，确需继续载客运行至终点站的，应与前方列车至少间隔一个区间并限	BCD
258	多选	2017年2月10日下午7时11分，某城市地铁列车发生人为纵火事件，如下图所示，导致19人受伤。对于案例中涉及的火灾预防以及应急处置相关要求，下列描述正确的是（　　）。	禁止乘客携带有毒、有害、易燃、易爆、放射性、腐蚀性以及其他可能危及人身和财产安全的危险物品进站、乘车	运营单位应当落实反恐防暴、内部治安保卫、消防安全等有关法规规定的责任和措施	列车在地下线路发生火灾时，驾驶员应尽量维持列车进站，并立即报告行车调度人员，行车调度人员应通知车站和驾驶员组织乘	要构建公安、交通运输、综治等部门以及运营单位、社会力量多方参与的城市轨道交通公共安全协同防范体系和应急响应机制	ABCD
259	多选	2010年9月7日，强雷电击中某城市地铁车站附近地面区间供电设备，导致区间接触网断电，中断运营1小时37分钟。本次事件的主要原因是雷击造成事发区间接触网承力索下锚绝缘子破裂、坠砣补偿绳断裂，导致接触网短路失电。 对于案例中涉及的供电系统相关要求，下列描述正确的是（　　）。	车辆基地的场区和高架桥应采取防雷措施	变电所操作电源为一级负荷中特别重要负荷，应设置应急电源，严禁其他负荷接入	直流牵引供电系统应为不接地系统，牵引变电所中的直接牵引供电设备必须绝缘安装	供电系统及其设备的功能性接地、保护性接地与防雷接地应采用综合接地系统	ABCD
260	多选	2013年8月22日，某城市彩钢板侵入地铁区间，如下图所示，导致架空接触网失电，造成列车最大晚点65分钟。本次事件发生的主要原因是彩钢板掉落至架空接触网后引发短路，造成架空接触网突然失电，线路中断运营。事件发生的高架区间与周边建（构）筑物可保持的间距有限，客观上增加了高空抛物、异物掉落等侵限的风险。对于案例中涉及的保护区以及供电系统相关要求，下列描述正确的是（　　）。	其他设施上跨城市轨道交通线路时，上跨设施交叉范围两侧内应设置防护网或其他安全防护设施	运营单位应根据维护规程编制设施设备维护计划并组织实施，对于正线接触网的维护工作应严格按照维护计划	运营单位专项应急预案应涵盖异物侵限、供电中断等内容，电力调度员、环控调度员应针对供电区段失电开展	对接触网单边供电和大双边供电功能，至少每年进行一次测试	ABCD

261	多选	2017年8月23日，某城市地铁列车车门发生故障，故障长时间未能解除，为减少对运营的影响，工作人员在车门处悬挂了“车门故障，请勿靠近”的布帘遮挡，车门旁配备值守人员后，列车继续行驶，如下图所示。对于案例中涉及的车辆设备及客运组织相关要求，下列描述正确的是（　　）。	地铁列车客室车门系统应设置安全联锁，应确保车速大于5km/h时不能开启、车门未全关闭时不能启动列车	地铁列车应设置车门防夹警示、车门防倚靠警示、紧急报警提示、车门紧急解锁操作提示、消防设备提示等安	车辆系统列检间隔时间不超过15天，月检间隔时间不超过3个月	车站站台服务人员应维护站台候车及上下车秩序，查看车门和站台门的开闭状态，防止夹人夹物动车	ABCD
262	判断	对信号系统降级功能、接触网(轨)单边供电和大双边供电功能,至少每年进行一次测试。					正确
263	判断	设有备用控制中心的,应定期检查相关设施设备的完好性,至少每半年进行一次倒切测试。					错误
264	判断	信号系统维护间隔时间不超过7天,整体使用寿命一般不超过20年。					正确
265	判断	新旧信号系统倒切前,应在非运营时段开展不少于3次的实战演练,新信号系统经过累计不少于144小时的不载客运行后方可投入运营。					正确
266	判断	初期运营期间,运管单位应当按照设计标准和技术规范,对土建工程、设施设备、系统集成的运行状况和质量进行监控,发现存在问题或者安全隐患的,应当要求相关责任单位按照有关规定或者合同约定及时处理。					正确
267	判断	运营单位调整运行图严重影响服务质量的,应当向城市轨道交通运营主管部门说明理由。					正确
268	判断	行车调度员的现场处置方案应涵盖车辆事故/故障、列车降级运行、列车区间阻塞、设施设备故障清客、火灾、临时调整行车交路、线路运营调整及故障抢修、道分失表等重点内容，并开展经常性演练。					正确
269	判断	运营单位应配备专职的安全生产管理人员，并根据需要配备兼职的安全生产管理人员。					正确
270	判断	站台门发生故障无法关闭时，应安排专人值守，做好安全防护。					正确
271	判断	正线配线车场线尚未使用的道岔、预留延伸线与运营线连接的道岔应设置专人进行防护。					错误
272	判断	自动闭塞法行车时，当车载信号设备运行正常时，列车凭车载信号显示或行车调度员命令运行。当车载信号设备故障时，列车凭地面信号显示或行车调度员命令运行。					正确
273	判断	试运行情况报告内容包括：试运行组织基本情况，试运行期间主要设备设施运转情况和相关数据记录，设备设施运行安全性和可靠性分析，试运行发现问题整改情况等。					正确
274	判断	高峰时间是指：一天中，客流量最大的一小时。					错误
275	判断	当采用无人驾驶运行模式时，车站控制室应能通过电视监视各站台门区域					正确
276	判断	独立路权是指交通管理部门通过在一定空间和时间内采取物理隔离或管理措施，有效防止人员，车辆或其他物体进行交通活动的权利。					正确
277	判断	对于初期运营前安全评估发现的问题，城市轨道交通运营主管部门应当会同建设主管部门督促建设单位和运营单位限期整改到位。					正确
278	判断	反方向运行是指列车按照与规定运行方向相反的方向运行。					正确
279	判断	停车换乘是指：在出行途中将自用车辆存放后，改乘公共交通工具的行为					正确
280	判断	移动闭塞法及准移动闭塞法的行车凭证均为车载允许信号。					正确
281	判断	运营单位应保证通信系统正常使用，满足调度指挥、信息传送和安全保障的功能要求。					正确
282	判断	运营时间是指为乘客提供城市轨道交通运营服务的时间。					正确
283	判断	在双边供电情况下，供电系统的容量应满足线路高峰小时列车最小行车间隔的牵引用电量。					正确

284	判断	站台门的结构应能承受车门的挤压和人的挤压的作用。					错误
285	判断	施工人员经相关领导同意后方可进入抢修区间，并根据抢修人员要求封锁抢修区间或通过信号系统设置防护。					错误
286	判断	车辆、车站及相应设施，应符合乘轮椅者、使用助行器和导盲犬的通行与使用要求。					正确
287	判断	车站乘客信息系统出现故障或信息发布错误等情况时，应及时关闭设置。					错误
288	判断	城市轨道交通运营主管部门应当制定城市轨道交通乘客乘车规范，乘客应当遵守。拒不遵守的，运营单位有权劝阻和制止，制止无效的，报告公安机关依法处理。					正确
289	判断	乘客不得携带有毒、有害、易燃、易爆、放射性、腐蚀性以及其他可能危及人身和财产安全的危险物品进站、乘车。					正确
290	判断	存在重大安全隐患，经维修后仍无法消除的设施设备只要未达到使用年限，不得更新。					错误
291	判断	国标《城市轨道交通运营指标体系》中，运营指标的统计原则：及时、准确、实事求是，严禁虚报、瞒报或拒报。					正确
292	判断	当列车出现晚点情况时，行车调度员可通过压缩列车停站时间、调整发车间隔等方式，优先恢复列车正点运行，无需考虑车站客流疏导进度。					错误
293	判断	高处施工作业存在防护不到位可能导致人员坠落伤亡的风险点。					正确
294	判断	自动喷水灭火系统仅安装在车站公共区，用于扑灭大面积火灾，且需手动启动。					错误
295	判断	使用手持式干粉灭火器扑救火灾时，应将喷嘴对准火源上部。					错误
296	判断	列车运行图的编制原则：在保证安全条件下，降低列车运行速度，增大列车运行时分。					错误
297	判断	若地铁因突发暴雨推迟运营，运营方有义务及时向社会公布原因及进展。					正确
298	判断	在没有ATP保护的情况下，列车反向运行时一般需要限速运行。					正确
299	判断	信号模式降级情况下，调度要重点监控进出降级区域的列车，避免列车在区间紧制。					正确
300	判断	信号模式降级后备模式下，列车与站台门不联动。					错误
301	判断	当接触网异物导致列车双弓缠绕异物，应采取“前弓单弓快速运行，就近清客下线”的措施。					错误
302	判断	区间有抢修人员停留时，行车调度需告知邻线列车司机“XX公里标处有抢修作业”，并要求邻线列车限速通过，同时本线后续列车在站扣停。					正确
303	判断	在未经授权的情况下，列车任何部分越过停车信号的行为，构成冒进信号					正确
304	判断	司机在执行调度指令时，如对运行区段有疑问，应先执行指令再向调度确					错误
305	判断	具备应急疏散平台的区间，打开疏散方向最前端客室门，利用应急疏散平台疏散。					正确
306	判断	正线信号联锁故障时，列车已进入区间且定位信息丢失，行车调度可允许司机凭经验判断位置继续行驶。					错误
307	判断	信号系统与防淹门接口故障仅导致状态显示异常，但防淹门实际处于关闭状态时，可允许列车正常通过该区间。					错误
308	判断	信号系统与防淹门接口故障修复后，需通过模拟操作确认接口功能正常，方可恢复正常监控。					正确
309	判断	地铁信号系统降级为后备模式期间，行车调度员可以根据实际情况，决定是否向车站下放信号控制权。					正确
310	判断	计轴主机故障时，行车调度员可以在未确认故障区段是否有车占用的情况下，直接授权计轴复位操作。					错误

311	判断	信号传输网络故障处置中，行车调度员需确认传输通道均恢复正常、信号指令传输稳定后，方可恢复自动行车模式。					正确
312	判断	信号设备电源故障若短时无法修复，影响信号设备正常使用时，行车调度可采用人工办理进路的方式组织行车。					正确
313	判断	异物侵入接触网/轨处置完毕后，需经维修人员确认接触网/轨状态正常，行车调度员方可通知恢复供电及行车。					正确
314	判断	区间水淹没过轨面且无上涨趋势时，行车调度员可允许列车以低速通过该区间。					错误
315	判断	列车挤岔后，为尽快恢复行车，行车调度员可指令列车缓慢退出道岔区域					错误
316	判断	正线弓网事故中，司机报“受电弓脱落但列车仍能缓行”，行车调度可允许其继续开到下一站。					错误
317	判断	正线柔性接触网断线后，即使故障列车已停车，行车调度员仍需指令后续列车在事故区间外停车，禁止进入。					正确
318	判断	列车在站台火灾中，行车调度员可指令司机降弓待令，接触网/轨断电配合灭火行动。					正确
319	判断	若区间火灾列车已断电，行车调度员可指令救援列车从后方推进火灾列车至车站。					错误
320	判断	区间列车压人，行车调度员确认“无人员伤亡风险”后，可直接下令列车启动离开事发区间。					错误
321	判断	接司机报正线区间发生线路下沉信息时，第一时间明确司机为现场指挥人，判断列车能否限速通过，如无法通过时，组织列车退回发车站。					正确
322	判断	遇雨雪、大雾等恶劣天气时，原则上禁止办理调试作业。					正确
323	判断	运营期间因冻雨导致载客列车迫停区间时，采用工程车救援限速35km/h运行。					错误
324	判断	相对方向同时接车或发接列车或同股道相对方向运行、向同一车组连挂作业场景控制不当时，易发生列车冲突。					正确
325	判断	确认正线发生列车脱轨时，往往会伴随接触网/轨跳闸，可以强送电。					错误
326	判断	正线发生列车轮对卡死故障时，顶升列车操作前应确认各部件安装正确，并无人处于危险区域。如用卡死小车组织下线时，应先清客再按照车辆专业意见限速运行就近下线。					正确
327	判断	电客车车载ATP正常或车辆主风管正常，发生列车分离事故时，车辆/信号会触发制动。					正确
328	判断	正线大面积停电会影响车站内信号、通信、站台门、应急照明、FAS监控、BAS、AFC、PIS、广播系统等设备正常工作，从而造成一定的经济损失和影响乘客服务。					正确
329	判断	地铁车站发生踩踏事件时，行车调度员应立即组织事发车站所有列车清客，暂停该站运营。					错误
330	判断	区段闭塞法行车凭证为纸质行车凭证，电话闭塞法行车凭证为路票。					错误
331	判断	夜间施工作业，发生正线工程车油管爆管请求救援时，应要求现场指挥人将故障区域轨面擦拭干净，避免运营期间电客车打滑触发紧急制动。					正确
332	判断	非运营期间工程车故障的允许处理时间，以首班轨道车到达故障点的时间为最终截止时间。					错误
333	判断	除抢险抢修外，运营期间原则上不进行影响行车的施工作业。					正确
334	判断	当发生列车火灾、列车爆炸、接触轨失电等情况时，司机应尽可能驾驶列车维持进站。					正确
335	判断	地面线路发生火灾、爆炸、毒气攻击等事件时，应立即前往前方站台。					错误

336	判断	城市轨道交通在运营正线上发生行车事故，值乘列车司机应向行车调度员报告，由于条件限制不能及时报告时，可等待临近站站务人员到现场后再向行车调度员报告。					错误
337	判断	行车调度命令是指挥列车运行的命令，只能由行车调度人员发布。行车各相关岗位人员必须服从指挥，严格执行行车调度命令。					正确
338	判断	列车临时清客时，应通过广播或者其他方式告知车内和站内乘客，车站工作人员应上车引导乘客下车，清客完毕后报告驾驶员关闭车门。					正确
339	判断	列车发生挤岔时严禁擅自动车，行车调度员应通知设备维修人员，现场确认安全具备动车条件后方可组织该列车动车。					正确
340	判断	列车区间疏散时，车站不得采取暂停进入车站等措施阻止乘客进站。					错误
341	判断	列车区间疏散时，车站工作人员严禁进入轨行区进行疏散工作。					错误
342	判断	受电弓升起或降落时，高速断路器需闭合以降低电流冲击。					错误
343	判断	隧道疏散时，车站值班站长担任现场指挥。					错误
344	判断	进路闭塞法是指列车运行间隔为相邻两座车站同方向出站信号机之间的闭塞方法。					错误
345	判断	一个信号联锁区联锁失效时，可对故障影响区域使用人工闭塞方法组织行					正确
346	判断	当票务设施发生故障无法使用时，应有明显的标志引导乘客使用其他可用设备，必要时，票务闸机通道应尽快维修。					错误
347	判断	城市轨道交通运营管理应当遵循以人民为中心、安全可靠、便捷高效、经济舒适的原则。					正确
348	判断	对于列车退行作业，推进退行速度不应超过10km/h，牵引退行速度不应超过35km/h。					错误
349	判断	当线路出现道岔故障且通过终端操作仍无法消除时，行车调度人员应优先组织车站行车人员将道岔钩锁到正确位置，再组织行车。					错误
350	判断	运营突发事件发生在易造成重大影响的地区或重要时段时，可适当提高响应级别。					正确
351	判断	行车相关岗位应按照列车运行计划开展正常情况下的行车组织工作，最大限度地确保列车运行计划的兑现。					正确
352	判断	闭塞区域是以信号机、区域分界标划分的固定区域，或信号系统设定的移动虚拟闭塞划分的区域。					正确
353	判断	城市轨道交通列车等级由高至低依次为专运列车，空驶列车，载客列车，调试列车和其他列车。					错误
354	判断	地铁车站发生火灾，造成5人死亡、20人重伤，应启动Ⅱ级应急响应。					错误
355	判断	运营单位在突发事件发生后，可先处置再报告。					错误
356	判断	城市轨道交通因故暂停运营超过24小时的，运营单位应当向社会公告并说明原因。					正确
357	判断	对于地铁行车调度指挥中的重大风险，需由运营单位负责人牵头组织制定管控措施并督促落实。					正确
358	判断	工程车跟随末班车加开运行时，可以在同一区间内运行。					错误
359	判断	需在小于10米距离内调车作业时，司机应在距线路终端10m处一度停车。					正确
360	判断	恶劣天气条件下可采取降低运行速度、控制安全间隔及更换列车运行图等办法组织行车。					正确
361	判断	运行图无法加载时，行调需立即通过系统日志、报错提示等初步判断故障类型。					正确
362	判断	非紧急情况区间疏散指火灾、爆炸、毒气、淹水或其他灾害事故情况威胁到乘客生命安全的区间疏散。					错误

363	判断	线路坍塌、断裂应急抢险完毕，经安全检查、系统功能测试验证或安全评估确认具备安全行车条件后，方可恢复正常行车。					正确
364	判断	运营单位采取限流、甩站、封站、暂停运营措施应当及时告知公众，其中封站、限流、甩站及暂停运营措施还应当向城市轨道交通运营主管部门报告。					错误
365	判断	当发生地震且烈度达到7度及以上时，行车调度人员应组织在站列车立即停车清客，并组织区间列车在确保安全的条件下，以不超过35km/h的速度运行至就近站清客。					错误