

交通运输部关于印发
《城市轨道交通行车组织管理办法》的通知
(交运规〔2025〕2号)

各省、自治区、直辖市交通运输厅（委）：

现将修订后的《城市轨道交通行车组织管理办法》印发给你们，请遵照执行。

交通运输部

2025年4月7日

（此件公开发布）

第一章 总则

第一条 为进一步规范城市轨道交通行车组织工作，更好地保障城市轨道交通安全运行，根据《城市公共交通条例》、《国务院办公厅关于保障城市轨道交通安全运行的意见》（国办发〔2018〕13号）、《城市轨道交通运营管理规定》（交通运输部令2018年第8号）等有关要求，制定本办法。

第二条 地铁、轻轨等城市轨道交通的行车组织工作适用本办法。

第三条 城市轨道交通行车组织工作应坚持安全导向，贯彻统一指挥、分级管理、协同联动的原则。

第二章 行车组织基础

第四条 城市轨道交通运营单位（以下简称运营单位）应统筹内部各专业部门，合理制定行车计划，内容包括列车运行图、车辆运用计划、施工作业计划、乘务计划等。共线、跨线运行线路的行车计划应共同制定。运营单位应建立行车指标统计分析制度，对行车计划持续改进和优化。

运营单位应做好土建工程、车辆、供电、通信、信号、机电等设施的运行维护工作，确保各设施设备系统兼容协调，能

够按照最大设计能力稳定运行，保障行车组织需要，充分满足客流需求。

第五条 正常情况下列车应按双线、右侧单方向运行。

直线型线路行车方向以自西向东、自南向北为上行，以自东向西、自北向南为下行；环形、半环形线路以外环（逆时针方向）为上行，以内环（顺时针方向）为下行。对角线方向线路应按照东西方向及南北方向线路区段所占比重，以比重较大的区段方向判定上、下行。

第六条 城市轨道交通列车等级由高至低依次为专运列车、载客列车、空驶列车、调试列车和其他列车，并具有区分列车等级的车次号命名规则。承担抢险救援任务的列车，在确保乘客和行车安全的前提下，应优先办理行车。

第七条 列车运行图的编制应以满足客流需求为导向，综合考虑线路客流规律及线网衔接等因素，有效发挥线路能力，经济合理地运用车辆和安排施工维修时间，确定线路运营时间及各时段的行车间隔、停站时间、行车交路等。运营单位应将列车运行图作为行车组织工作的基础，组织内部各部门严格根据列车运行图的要求开展运营生产工作，保证按图行车。

列车运行图应保持相对稳定，需要常态化延长运营服务时间或缩小行车间隔的，运营单位应充分论证运用车数量、线路条件、

信号、供电等设施设备能力及施工维修时间、人员配备需要、对衔接线路的影响等情况，确保满足安全运营条件的方可组织实施。

列车运行图应至少保存 2 年。

第八条 行车组织指挥管理层级自上而下可分为线网级、区域级和线路级。线网级负责监视线网运行状态、统筹线网运营生产、组织应急情况下线网列车运行调整，以及对外联络协调。区域级负责监视所辖线路运行状态、统筹所辖线路运营生产，以及组织应急情况下所辖线路列车运行调整。线路级负责本线路运行计划执行和调整、应急指挥和处置。

第九条 行车调度工作必须严格执行单一指挥的原则。根据线路长度、敷设方式、行车调度人员技能水平等因素，线路可分段设置调度区段，行车调度人员是所负责区段行车的统一指挥者。各区段行车调度人员之间应做到信息互通、作业协同，做好区段分界点的列车交接工作。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经过复核。

第十条 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。

行车调度命令发布前，发令人应详细了解现场情况，通过具备追溯功能的渠道发布行车调度命令，命令应要素齐全、内容完整、简明扼要，做到一事一令。对于已发布的行车调度命令，受令人发现有错、漏或现场情况发生变化执行存在安全风险时，应立即停止执行并报告发令人；发令人接报或发现有错、漏或现场情况发生变化执行存在安全风险时应立即取消前发命令，重新发布全部内容的行车调度命令。

行车调度命令分为书面命令和口头命令，书面命令包含纸质命令和电子命令。书面命令要素应包含发令日期、时间、命令号码、发令人、命令内容、受令人。口头命令要素应包含受令人、命令内容。发布纸质命令和口头命令时，受令人应复诵命令内容，两人及以上同时受令时，应指定1人复诵，其他受令人核对命令内容后回复确认。发布电子命令时，受令人应对接收到的电子命令进行诵读，确认无误后受令人方可反馈回执，多个受令人协同作业的应确认所有受令人全部反馈回执后方可生效。电子命令系统原则上应具备接收命令的语音播报功能。

命令记录（含录音）应至少保存1年。

第十一条 行车组织方法分为自动闭塞方法和人工闭塞方法。

自动闭塞方法由高至低包括移动闭塞法、准移动闭塞法和进路闭塞法等。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，列车按照信号系统给定的移动授权信息运行，控制列车安全运行间隔和行驶速度。其中，移动闭塞法和准移动闭塞法分别以前方列车尾部和所占有区段末端为追踪点进行计算授权，控制列车安全运行间隔和行驶速度。进路闭塞法的行车凭证为地面信号机显示的允许信号，列车运行间隔为进路始端信号机至相邻下一架顺向信号机，一条进路内两个相邻信号机间只允许一列车占用（列车救援时除外）。

人工闭塞方法包括区段闭塞法、电话闭塞法等。使用人工闭塞方法时，应确保一站一区间或车辆基地至相邻车站同一时间仅一列车占用（列车救援时除外）。区段闭塞法行车凭证为行车调度命令，电话闭塞法行车凭证为纸质行车凭证。启用人工闭塞方法时，首列车运行速度不应高于 25km/h。

当需要将自动闭塞方法降为人工闭塞方法时，启用人工闭塞方法前，行车调度人员应准确掌握实施人工闭塞区域内所有列车位置且进路准备妥当。电话闭塞法启用前，应确认所有列车在车站（含折返线）停妥。

第十二条 行车人员应执行岗位作业标准，落实联控作业要求，使用普通话和行车标准用语。

第三章 正常行车

第十三条 运营开始前，相关岗位人员等应确认施工核销、线路出清、设备状态、行车计划准备等情况并报行车调度人员。行车调度人员确认具备条件后，应安排空驶列车限速轧道（有轨电车除外）。确认线路安全后，方可开始运营。

第十四条 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 2 小时，每累计值乘 2 小时休息时间不应小于 15 分钟。

运营单位应配备酒精检测等设备，有条件的可配备毒品检测设备，在出勤时通过检测、问询等方式对驾驶员状态进行检查。驾驶员应认真抄/阅行车调度命令和安全注意事项，办理行车备品的领用手续。

第十五条 列车进站时，应确认列车在车站指定位置停稳后，方可开启车门及站台门；车门与站台门的关闭时间应相匹配，列车启动前，应通过目视或其他技术手段确认车门及站台门关闭，且两门之间间隙处无夹人夹物。

第十六条 车站行车人员应做好日常行车监控。当切除列车自动防护（ATP）或采用点式列车自动防护（ATP）运行等特殊情况时，车站行车人员应根据行车调度命令，严密监控列车运行和

站台情况，遇紧急情况应及时采取措施。

对未配备车站行车人员的有轨电车线路，应设置必要的通信和视频监控设备，对车站情况进行有效监控。

第十七条 列车在区间因故需停车时，应尽量避免停在接触网禁停区；迫停禁停区时应立即降弓，防止熔断接触网。

列车通过分相无电区时应合理控制运行速度，尽量避免因列车速度过低迫停分相无电区；迫停不能继续运行时应立即降弓。列车以本文件规定的速度限值无法通过分相无电区时，经充分论证确保安全的，可适当提高通过分相无电区的速度限值。

第十八条 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。共线段接口站发车时，行车人员应确认发车进路与列车计划目的地的一致性。发车进路方向出现异常时，行车调度人员应在确保安全的前提下取消原进路后重新办理正确进路。共线段车站客运人员应根据列车运行方向做好导乘服务，保障安全乘降。

第十九条 配属于不同线路的载客列车，经线间联络线运行至另一条线路继续运营的运行方式为跨线运行，开展跨线运行应确保线路、车辆、信号设备等具备跨线条件。两条线路列车相互跨行时，一般不使用同一条联络线组织双向跨行。联络线接口站发车时，行车人员应确认发车进路与列车计划目的地的一致性。发车进路方向出现异常时，行车调度人员应在确保安全的前提下

取消原进路后重新办理正确进路。

第二十条 行车调度人员应根据列车运行图组织列车退出服务，运营结束后应做好当日行车记录和相关统计分析工作。驾驶员应办理退勤手续，并如实报告值乘过程出现的异常及处置情况。

第二十一条 车辆基地应确保运用车状态良好，优先保障接发列车作业。车辆基地内调车作业凭车载信号、地面信号或手信号显示开行列车，调车时严禁溜放调车，摘钩前应做好防溜措施，连挂妥当后应确认防溜措施已撤除。对铁鞋、止轮器等防溜工器具应制定管理要求妥善保管。

试车线同一时间原则上只允许一列车进行试车作业，作业开始前应对试车线进行限速轧道。试车作业应按地面信号或车载信号显示运行。临近尽头线应严格控制速度并提前采取制动措施，距离阻挡信号机 20 米时运行速度不应高于 5km/h，距离 10 米时必须停车。列车在具备信号防护功能的试车线上进行试验时，除特殊测试项目外应开启信号防护。遇雨雪、大雾等恶劣天气时，原则上禁止办理试车作业。

第四章 非正常行车

第二十二条 发生突发情况，行车调度人员应及时发布行车

调度命令，在保证行车安全的前提下尽可能维持列车运行；驾驶员、车站行车人员等发现可能危及行车安全或运营秩序的情况时，应及时向行车调度人员报告；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。

发生突发情况，特别是多个点位同时发生时，相关行车人员要做好综合研判，采取针对性应急处置措施，必要时采取限速、封站、停运等措施。

突发情况处置完毕，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。

第二十三条 运营期间正线、辅助线发生设备故障，确需进入行车区域、动用行车设备及进行影响行车施工的，由行车调度或其他调度人员向各单位发布抢修命令。车站接到抢修命令后，做好抢修的前期准备工作，并提前安排人员负责端门开启与抢修人员进出的登记工作。抢修人员经行车调度人员同意后方可进入抢修区间，行车调度人员根据抢修作业需要封锁抢修区间或通过信号系统设置防护，抢修人员设置红闪灯或采取其他防护措施。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电力调度人员确认相关区域接触网（轨）停电后，方可批准进入该区域。人员进入行车区域作业时，应严格遵守安全规定，落实安全防护措施。

第二十四条 因设施设备病害和故障、重大施工等原因，部分区段需临时限速的，有关方面应立即报行车调度人员组织实施；需长时间限速的，应由有关方面论证后提出限速运行方案，方案应明确限速区域、限速值、限速时段及起止时间，报行车调度人员，由其发布限速及取消限速命令，具备条件的应通过信号系统进行限速设置。同一区域存在多个限速要求时，应取最小限速值。限速运行方案应在取消限速后至少保存 3 个月。

第二十五条 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线路空闲、道岔位置正确且锁闭、轮轨关系状态正常等行车安全条件后，方可安排动车；继续运行无法确保安全的应安排列车退行至防护信号机外方后，凭允许信号行车。

列车确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内方线路空闲、道岔位置正确且锁闭后，方可发布允许列车越过禁止信号的命令，首列车通过道岔时运行速度不应高于 25km/h。

第二十六条 列车自动防护（ATP）失效时，驾驶员应及时报告行车调度人员，行车调度人员原则上应组织列车在就近车站清客后退出服务。清客后回库等运行，以及遇首班车、末班车或车站不具备清客条件等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或间隔一架顺向信号机并限速运行。

第二十七条 列车停站越过停车标未超过可退行距离需退行时，驾驶员应退行列车，推进退行速度不应超过 5km/h。

当列车越过停车标超过可退行距离或车站不具备安全停站条件时，行车调度人员应组织列车越站，并及时告知相关车站和驾驶员，车站行车人员应依令做好乘客乘降组织工作。首班车、末班车及乘客无返乘条件的列车不得越站（不具备安全停站条件的除外），同方向连续两列载客列车原则上不得在同一车站越站。

第二十八条 列车因故需在区间退行或列车停站越过停车标超过可退行距离确需退行时，驾驶员应及时报告行车调度人员。行车调度人员应扣停后续列车，在确认列车退行路径空闲且满足安全防护距离、道岔位置正确且锁闭后，方可发布退行命令，必要时应组织车站行车人员做好引导。有列车自动防护（ATP）的以不超过推荐速度退行；无列车自动防护（ATP）的，推进退行速度不应超过 5km/h，牵引退行速度不应超过 35km/h。

有轨电车不得推进退行，牵引退行速度不应超过 15km/h。

第二十九条 一侧线路封锁、发生自然灾害、事故中断行车，以及设备故障严重影响列车运行秩序而另一侧设备良好等特殊情况下，为维持线路运行，行车调度人员可在另一侧线路组织单线双向行车。行车调度人员应在确认线路空闲且进路准备妥当

后，方可发布运行命令，并需做好运行列车与本侧线路对向列车的间隔控制。车站行车人员应依令做好接发列车和乘客乘降组织工作。

第三十条 正线列车因故障无法动车需救援时，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空驶列车。当故障列车位于车站时，应清客后进行连挂作业；当故障列车位于区间时，应在驾驶员广播告知乘客后进行连挂作业，连挂后应尽快到就近车站清客。救援列车接近故障列车时应停车，与故障列车联系确认后进行连挂，连挂时运行速度不应超过5km/h，连挂完成后应进行试拉，条件具备时还应开展制动重联测试；连挂后两列车均为空驶的，推进运行速度不应超过30km/h，牵引运行速度不应超过45km/h，线路设计最高运行速度120km/h及以上的，推进运行速度可适当提高，但不应超过45km/h；任一列车载客的，运行速度不应超过25km/h。

不得使用工程车救援载客列车。特殊情况下使用工程车救援空驶列车时，连挂后运行速度不应超过25km/h。

除遇特殊天气或者故障列车停在隧道、桥梁外，有轨电车不得载客救援，优先采用牵引救援方式，空驶列车救援连挂后运行速度不应超过25km/h。

第三十一条 线路（有轨电车线路除外）出现道岔故障且通

过终端操作仍无法消除的，行车调度人员应优先变更列车进路组织行车；如不能变更列车进路，行车调度人员应组织车站行车人员将道岔钩锁到正确位置。上述操作完成，行车调度人员确认具备行车条件后方可组织行车。通过故障区域的首列车运行速度不应高于 25km/h。

列车发生挤岔时严禁擅自动车，越过警冲标或妨碍邻线运行时，受影响区域应立即停止行车。行车调度人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。

第三十二条 一个信号联锁区联锁失效时，在保证行车安全的前提下，行车调度人员可对故障影响区域使用人工闭塞方法组织行车；两个及以上信号联锁区联锁失效时，行车调度人员可视情对故障影响区域使用人工闭塞方法组织行车或采取停运等措施。

第三十三条 当接触网（轨）失电时，驾驶员应尽量维持列车进站，并及时报告行车调度人员。行车及电力调度人员应组织设备维护人员及时排查处理，具备条件的应及时切换供电方式，必要时减少列车上线运行对数。

列车迫停地下区间超过 4 分钟时，环控调度人员应启动相应环控模式，预判停电短时间不能恢复时，行车调度人员应立即组织区间疏散。

第三十四条 突发大客流或客流持续增多可能超出车站容

纳能力时，车站相关人员应及时采取应急措施并报告，行车调度人员视情采取调整列车停站时间、越站行车或加开列车等措施，及时疏导乘客。

第三十五条 因设施设备故障等原因导致列车迫停区间需组织区间疏散时，行车调度人员应扣停可能驶入受影响区域的列车，组织采取步行疏散或列车接驳疏散；采取步行疏散的，应明确疏散方向，会同电力、环控调度人员组织该区间接触轨停电、启动相应环控模式，通知车站前往迫停地点做好乘客引导，并在邻站端门及疏散区间联络线等通道处安排人员监控。可能受影响的线路区间确需行车的，列车运行速度不应超过 25km/h，并加强瞭望。

线路恢复后，疏散区间上下行首列车运行速度不应超过 25km/h，确认无人员及物品遗留后恢复正常运行。

第三十六条 发现有明显震感时，行车相关人员可视情采取加强瞭望、限速、停运、封站等应急处置措施。根据不同地震烈度，应按照以下要求组织行车调整：

（一）地震烈度为 5（含）至 6（不含）度的，驾驶员应加强瞭望、监控，行车调度人员组织全线全面检查行车相关设施设备运行及受影响情况，必要时采取紧急措施。

（二）地震烈度为 6（含）至 7（不含）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。

（三）地震烈度为 7（含）度以上或行车关键设施设备损坏的，行车调度人员应组织在站列车清客后退出服务，组织区间列车在确保安全的条件下，运行至就近站清客后退出服务，列车运行速度不应超过 25km/h。如列车迫停区间，应组织区间疏散。

第三十七条 遇恶劣天气时，行车相关人员可根据情况及时采取加强瞭望、限速、停运、封站等措施，并应按照以下要求组织行车调整：

（一）对于地面及高架线路，风力波及区段风力达 7 级（风速为 13.9⁻17.1m/s）时列车运行速度不应超过 60km/h，风力达 8 级（风速为 17.2⁻20.7m/s）时列车运行速度不应超过 25km/h，风力达 9 级（风速为 20.8⁻24.4m/s）及以上时应停运。

（二）遇雾、霾、雨、雪、沙尘等恶劣天气瞭望困难时，地面及高架线路列车应开启前照灯，限速运行，适时鸣笛。当瞭望距离不足 100 米、50 米、30 米时，列车运行速度分别不应超过 50km/h、30km/h、15km/h；瞭望距离不足 5 米时，驾驶员应立即停车。驾驶员无法看清信号机显示、道岔位置时，应停车确认，严禁臆测行车。

(三)因降雨、内涝等造成车站进水,严重影响客运服务的,行车调度人员应根据车站申请发布封站命令,组织列车越站;情况紧急时车站可先行实施封站并报告行车调度人员组织列车越站。线路积水超过轨面时,列车不得通过,已进入积水区域的列车根据停车位置,在确保安全前提下尽量前行或退行至车站,迫停积水区域的列车应及时组织乘客疏散。

(四)地面及高架线路遇低温雨雪冰冻等恶劣天气导致轨面湿滑时,应视情采取临时限速、加大行车间隔等措施,不具备安全行车条件的应及时停运;驾驶员应及时报告列车打滑等情况,合理控制速度和提前采取制动措施,尽量避免列车紧急制动。

地面和高架地段原则上应设置风速监测装置和大雾能见度距离判断标识,易积水区段应设置水位监测装置,在确保安全情况下,可将风速、水位等指标联动信号系统控制。

第三十八条 车站、区间发生火灾、爆炸、毒气攻击等事件时,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;对已进入区间的列车,行车调度人员应视情组织列车越站或退回发车站。

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；列车不能维持进站或继续运行无法确保安全的，应立即组织区间疏散，驾驶员应向乘客告知疏散方向，组织乘客逃生，并报告行车调度人员。列车在地面线路发生火灾、爆炸、毒气攻击等事件时，应立即停车，及时疏散。区间疏散前，行车调度人员应立即扣停可能驶入受影响区域的列车，会同电力、环控调度人员及时对相应接触网（轨）停电，启动相应环控模式，通知疏散区间两端车站安排人员引导乘客。

第五章 施工行车

第三十九条 运营单位应合理安排施工作业计划，组织各部门严格按照施工作业计划执行，不得随意变更，严格落实请销点制度，做好施工安全防护。运营期间设施设备发生故障影响运营时，行车调度人员应按照“先通后复”的原则视情安排施工作业。除抢险救援外，运营期间原则上不进行影响行车的施工作业；非运营期间的施工作业需延长作业时间的，原则上不应影响次日运营。

第四十条 对于设施设备调试、升级、更新改造等重大施工，运营单位应与设备供应商或设计施工单位充分论证，组织制定施工方案，行车调度人员应审核施工方案中行车组织的实施条件，

制定并组织落实行车保障措施。跨线施工、同时包含正线与车辆基地的施工，应做好互控。其他单位在安全保护区内施工作业的，运营单位应会同作业单位充分辨识施工作业影响行车的安全风险，严格审核施工时间、施工区域、安全防护措施等。

调试列车需进行排列进路、列车驾驶等操作时，应由行车调度人员或车站行车人员、驾驶员操作。因调试需要超速运行的，应先进行技术论证并制定安全措施，但不得超过线路允许速度和列车制动限速。

第四十一条 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作业（列车救援时除外）。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隔。因施工需要缩短安全间隔距离的，应经充分论证并有配套防护措施。

工程车上线运行前应检查确认技术状态良好、货物装载牢固且不超出规定的车辆限界。工程车作业时，应根据装载货物及编组情况合理限速或停止相关区域的牵引供电；工程车装卸货物时，应做好安全防护及防溜措施；随车施工人员配合工程车作业时，人员必须在工程车运行方向后方。

非随车施工人员与工程车确需在同区间作业的，应统一进行现场施工及动车指挥，施工人员应在工程车运行方向后方作业，

至少保持 50 米以上的安全距离，并设置红闪灯等进行安全防护。

第六章 附则

第四十二条 城市轨道交通运营主管部门应加强对行车组织工作的监督管理。

运营单位应根据本办法制定本单位的行车组织规则，特别应对不同车辆型号、信号系统制式的线路分别制定各线路行车操作细则。

第四十三条 本文件所称行车人员包含行车调度人员、车辆基地调度人员、驾驶员和车站行车人员。

退行是指列车以原运行方向相反的方向运行，运行距离一般不超过一个区间。其中，由原运行方向头端司机室操纵列车退行的，为推进退行；由原运行方向尾端司机室操纵列车退行的，为牵引退行。

列车接驳疏散是指采用列车进入区间驳运迫停列车人员的疏散方式。

信号机内方是指信号机防护的方面，反之为外方。

第四十四条 本办法自印发之日起施行。《交通运输部关于印发〈城市轨道交通行车组织管理办法〉的通知》（交运规〔2019〕14号）同时废止。