# 交通工程实习报告

来源：网络 作者：繁花落寂 更新时间：2025-07-07

*第一篇：交通工程实习报告交通工程认识实习报告交通工程学是交通运输基础设施的规划、建设与管理的工程科学，课堂的理论学习让我们对交通工程专业有了一个初步的认识，而认识实习则为我们将理论联系实际提供了一个很好的平台，它更形象更直观地展示了交通工...*

**第一篇：交通工程实习报告**

交通工程认识实习报告

交通工程学是交通运输基础设施的规划、建设与管理的工程科学，课堂的理论学习让我们对交通工程专业有了一个初步的认识，而认识实习则为我们将理论联系实际提供了一个很好的平台，它更形象更直观地展示了交通工程专业，明确了我们今后的专业方向，培养了我们对专业的兴趣，增强了我们对专业的理解。经过为期一周的交通工程认识实习，我对自己所学的专业的有了一次更深刻的认识，对自己今后的奋斗方向也有了一个大致的了解。

9月5日

这次实习的首站是沪宁高速公路马群监控中心，走进监控中心我立刻被眼前的由若干小屏幕组成的大屏幕所吸引。屏幕上清晰的显示着沪宁高速公路各监控区域的画面，上方滚动着高速公路上各区域的温度、能见度等天气状况。从屏幕上我们可以看到高速公路上的车辆高效而有序地运行着，然而这一切的得来与监控中心管理控制息息相关。高速公路监控中心被称为高速公路的神经中枢，它是高速公路高效运行的重要保证。通过中心讲解员的详细讲解，我进一步了解了沪宁高速公路马群监控中心的作用，它承担着高速公路运营的报告与协调的职责，及时在可变情报板上发布有关运营消息以及交通管理措施。与此同时监控中心开通道路状况查询电话，并与江苏交通广播网和江苏省气象台紧密合作，通过多种方式及时发布沪宁高速公路交通流状况和沿线城市气象与道路能见度预报，为道路使用者提供优质的服务。讲解员还热心地介绍了收费系统，通过及时有效监控保证了国家财产的安全，并且运用管道运输收取的费用高效更安全，这一新奇的措施令我耳目一新，让我明白只有不断创新，社会才能不断进步。这一站的实习，我学到了很多，明白了交通工程专业在保证交通安全、高效运行中所起的作用，同时也增强了自己对专业的责任感，进一步了解了交通工程专业。在以后的学习中，我会好好学习专业知识，运用自己的专业知识为祖国的交通建设贡献出一份自己的力量。

9月6日

实习的第二天我们来到南京市交管局指挥中心，指挥中心前方呈现了南京主要交通路口的监控画面，工作人员们各司其职，忙碌着手里的工作，一切高效而有序。工作人员给我们详细讲解了指挥与监控中心的作用和职能，从中我了解了交管局的交通指挥与监控中心在调度南京交通车辆运行、服务，保证交通高效畅通运行中所起的重要作用，首先通过工作人员观察路口的交通流量将路段的流畅程度按颜色分为不同的等级并即时的通过电台、微博、网站等多媒体手段发布出去，确保出行人员能合理地选择交通路线，方便车辆的出行；其次道路监控系统是公安指挥系统的重要组成部分，提供对现场情况最直观的反映，是实施准确调度的基本保障，重点场所和监测点的前端设备将视频图像以各种方式（光纤、专线等）传送至交通指挥中心，进行信息的存储、处理和发布，使交通指挥管理人员对交通违章、交通堵塞、交通事故及其它突发事件做出及时、准确的判断，并相应调整各项系统控制参数与指挥调度策略。与此同时南京市交管局指挥中心还开通了24小时的求助热线，便于为那些急需帮助的人提供即时有效的信息。讲解中工作人员热心地回答了我们的问题，他同时也告诉我们只从监控画面收集交通信息是远远不够的，所以监控中心通过与驾驶员合作，实现信息共享即时地掌握实地信息；谈到怎样保证交通畅通运行，他也说到只通过指挥与监控是不够的，还需要广大的交通参与者规范自己的行为，只有这样才能根本解决问题。从工作

人员的回答中我明白了交通参与者的行为影响着系统是否能发挥出其作用，交通参与者是交通活动的主体，只有明确自身的责任，我们才能更好地利用交通设施。这次短暂的半天让我对城市道路交通系统有了一个全新的认识，不再停留在原先的朦胧阶段，城市道路交通由指挥、监控和现场的执勤构成了一个完整的系统保障了城市交通有条不紊地畅通运行，这需要交通工程的专业知识做支撑，这进一步激发了自己学好交通工程专业的浓厚兴趣，希望自己的所学能够让城市交通运行地更高效畅通。

9月7日

实习的第三天，我们来到了仰慕已久的南京长江大桥，从长江大桥下仰望着这座具有浓厚历史意义的跨江大桥，心中对当时的设计施工者产生了无限敬慕之情。通过老师的介绍我们得知南京长江大桥是铁路公路两用的特大桥，是继武汉长江大桥、重庆白沙陀长江大桥之后第三座跨越长江的最大的一座大桥，它于1960年1正式动工，1968年建成通车，连接了大江南北，对中国的经济建设起到了极大的推动作用。然而在当初那个技术落后的年代，中国当时的建设者在失去了苏联专家的技术支持的情况下，凭借自己一步一步不断的探索，最终实现了从立桥桩、准备材料到大桥合拢、正式通车的目标。南京长江大桥的引桥采用富有中国特色的双孔双曲拱桥形式，平面曲线部分采用“曲桥正做”做法，即采用直梁按曲线拼装，而不是直接使用曲线梁；正桥为钢桁梁结构，共有9墩10孔，共有10孔，由1孔128m简支钢桁梁和3联9孔跨度各160m连续钢桁梁组成，主桁采用带下加劲弦杆的平行弦菱形桁架，采用悬臂拼装法架设，保障了南京长江大桥五十多年的安全运行。观察中我们发现铁路用桥比公路用桥长很多，后来由老师讲解才知道铁路对坡度的要求很高，加长铁路用桥利于火车的上下坡。通过老师的讲解和对长江大桥的观察，自己认识了桥梁中的双曲、双拱桥型，以及在桥路、道路的设计规划中一定根据所运行的交通工具的特点和要求合理设计。

下午我们由四牌楼出发，来到了南京著名的风景区紫金山，通过紫金山来认识山区、旅游景区道路设计特点和交通组织方式。来到紫金山脚下放眼望去，盘山公路似一条巨龙盘绕着紫金山，蔚为壮观。在登山的途中，私家车、出租车有序、平稳地从行驶而过，我想这与道路的坡度和宽度的合理控制以及拐角的合理设计有关系，使得车辆能够平稳自如地运行。从山顶到山脚我先沿盘山公路而下，后来从人行道登山道下来，前后两次相比人行登山道是阶梯式的而盘山公路则是一条环山的缓坡，由于阶梯的垂直角远远大于盘山公路的缓坡，我很快从山顶走到山脚，由此可见盘山公路与人行登山道的区别。山脚下有一条木质结构构成的人行栈道，踏古色古香的人行栈道上，周为的绿树成荫，别有一番情趣为景区增趣不少！在紫荆金山走了一下午虽然很累但也乐在其中，或许是别有情趣的道路亦或是山间的美景乐在其中。这次的登山之旅不仅让我认识到山区、旅游景区道路设计特点和交通组织方式，还让我懂得在交通规划设计中不仅要具有实用性，也要注重美观和人性化。

9月9日

这次实习的最后一站是南京长江二桥，我们主要通过对南京长江二桥的认识来了解现代化桥面交通管理系统。走进二桥的监控中心，我们立刻被一旁的南京长江二桥及周边交通设施的模型所吸引，它呈现出了南京长江二桥的整体外貌，从模型中可以清晰的看出南京长江二桥由南、北汊大桥和南岸、八卦洲及北岸引线组成。通过老师的介绍我们知道南京长江第二大桥是国家“九五”重点建设项目，位于现南京长江大桥下游11公里处，全长21.337公里，主跨为628米，是

当时的世界第三大桥。南京长江二桥采用扁平钢箱梁、分离式倒Y型塔等新颖独特的设计，使二桥更加雄伟壮观，强烈的时代感扑面而来。参观完长江二桥我们来到二桥的监控中心，这里的监控室一分为二，一边负责对收费站的监控，一边负责对桥的各主要交叉口的监控。从监控室的画面我们可以清晰地看到桥面上车辆的运行情况，以及温度、风速、流量等情况，这样做有利于管理中心合理地调度、管理；收费站的监控画面显示了收费站的车辆情况、工作人员的工作情况，这样做便于及时地处理纠纷、调查取证。通过上午的参观实习，我初步认识了现代化桥面交通管理系统，对于后续的专业学习产生了极大的推动作用。

这次交通认识实习是我大学生活中一段重要经历，对我的一生受益匪浅。首先，在学校里我们学习的交通工程导论的理论知识，并未有机会实地接触交通工程专业，而这次认识实习让我可看到了理论与实际的结合，在实践中我所学的知识得到了巩固,为后续专业的学习奠定了基础；其次，这次实习开阔了我的视野，让我对交通工程专业在现实交通领域中的运作有所了解，也对交通工程专业也有了进一步的掌握。这次认识实习也让我学到了很多其它的东西，首先不管做任何事我们都要有科学严谨的态度和认真负责的精神，正是这种精神才换来了南京长江大桥、长江二桥的雄伟壮观；其次我们要学会观察学会发现去学习，这一周的实习中我们在老师的引领下通过观察发现，逐步认识景区道路设计与交通组织方式、长江大桥的双曲双拱桥型„„为期一周的交通工程认识实习短暂而充实，它加深了我对交通工程专业的认识，培养了自己对专业的热爱，让我对今后专业的学习方向与研究方向有了清醒的认识，在今后的学习生活中，我会努力学好自己的专业知识，扩大自己的知识面，希望有一天能为祖国的交通建设贡献出自己的力量！

2025年9月9日

交通工程系：张慧军

学号：21110217

**第二篇：交通工程实习报告**

《交通工程》课程实习报告

班级：

姓名：

2025年 1 月日

交通工程实习报告

《交通工程》课程实习报告

一、实习目的：

通过对交通量、车型组成以及车头时距的相关调查，使我们熟练地掌握了各种调查方法，对综合调查的组织与先期计划做了初步了解。此外，对天津西站、天津站等综合运输枢纽和天津经济技术开发区的参观，使我们对交通规划、交通组织、运输工具的换乘方式以及枢纽的整体功能布局，有了一次全面的感性认识，加深了我们对所学课程知识的理解，使学习和实践相结合。

二、实习时间：

2025年1月2号至 2025年1月5号

三、实习小组：交通运输111 测车速小组

四、实习地点：

天津市红桥区咸阳北路与丁字沽一号路交叉口、天津站、天津西站、市民广场（塘沽）和会展中心（塘沽）

五、实习内容

1、交通调查实习

这次实习我们首先进行的是交通数据的调查，指导老师给我们分了组。我们每个组完成的任务是不一样的，我们一组四个人主要测的是车辆速度。带我们实习的老师给我们配备了测速必备的仪器——手持式车速测量雷达仪，这个仪器我们以前只是在书本上见到过，但是从来没有真正的使用过。老师为了让我们了解测速的方法，专门提前带我们到学校门口的高速路旁进行了实地测量。在测量中我们逐渐都掌握测速的技巧，也对这次实习产生了浓厚的兴趣。对这次实习我们有了初步的了解。在学习的过程中我们了解到这是利用红外线的反射原理制成的。运用物理的知识来解决交通工程学的问题，这是我们认识到各科知识的重要性，也让我们认识到，要想在一门学科中取得不凡的成就，你必须具备许多相关学科的知识，综合性的人才才是最实用的。

在测量的过程中，我们遇到了许多的困难，首先是对设备的使用方式不太熟悉。每个周期我们只能测到一个数据，有时候一个也测不到。随着测量次数的增加和我们几个人的不断摸索，渐渐的我们掌握了其中的技巧。为了工作的顺畅，几个人明确了分工，还专门让一个人负责核对数据的准确性，这样大大提高了我们的效率。测量时我们几个人团结一致，共同克服难关，使我们测得的数据非常准确，测量工作进行的也非常顺利。不仅让我们掌握了测量的技巧，更学会了团结合作。

最重要的是，在实际测量中我发现两个相邻交叉口的红绿灯设计的不够合理，第二个交叉口已经放行完毕后很长一段时间，第一个交叉口还没放行，这样导致两个交叉口的中间路段总会空出一段很长的时间，这没能充分发挥交通设施的作用。我建议应该修改一下两个路口的放行时间间隔。通过这次实习，我不仅认识到专业知识的重要性，更使我认识到实践的重要性。在今后的学习中我会更加注重理论与实践的结合，学以致用才是学习的目的。这次实习也使我认识到我国的交通仍存在许多的问题，我们的交通工程学科还需要进一步改进，我希望自己将来能够为交通事业的发展贡献自己的一份力量。

2、天津市综合客运枢纽参观实习

我们实习的第二个任务是参观天津西站与天津站，1月5号早上，我们从学校出发乘坐649路公交车来到刘园地铁站，乘坐地铁1号线到达了天津西站。首先我从网上了解了一下天津西站的情况。天津西站位于天津市红桥区，是津浦铁路线的起点站，京沪高铁五大始发站之一。车站等级为一等站。现在有京沪铁路、京沪高速铁路联络线、津保铁路、津秦客运专线交汇于此，是京沪高速铁路上的五大始发车站之一。天津西站将成为一座连接新老城区的桥梁。南广场与北广场通过站房形成一个连续空间，古典的拱形与现代的工程技术相结合，明确表达了天津西站的设计理念——一座通往未来的现代化火车站。天津西站总建筑规模约18万平方米，地上2层、地下3层。根据规划，西站采用“上进下出”的进出站客流组织模式。从进站方面来说，车站东西南北均可进站，出租车、社会车辆可通过站房东西向高架平台进入高架层进站，也可通过下钻西青道辅道到达夹层旅客落客平台，旅客通过扶梯到达南广场平台进站；乘坐公交车及长途客车的旅客可通过扶梯到达广场平台进站；乘坐地铁的旅客，可以通过地下一层南侧扶梯至高架站房。此外，为方便旅客出站，出站层设在地下一层，换乘地铁的旅客可直接进入东南侧的地铁换乘大厅换乘地铁。旅客沿楼扶梯上到地面层，即可换乘公交车、长途汽车。社会车库分别设在南北广场地下层，旅客可通过走行通道到达。选择乘坐出租车的旅客可通过专用通道到达地下东西侧出租车上客平台乘车。铁路车站在高架层和地下一层实现了人行层面的贯通，旅客可在各个换乘空间自由换乘。

参观完西站后，我的第一感觉是太大了，除此之外，功能也比较完备。地下几层的设计非常合理，让地铁、火车与公交等各种交通工具实现了无缝连接。这不仅方便了旅客，更加快了旅客的周转，提高了车站的运营效率。这样的车站设计是值得我们学习的。我们应该在以后的工作中利用自己的知识方便大家、造福社会。但是西站也有一个不足之处，那就是给人的感觉有点迷茫，因为各种出口与路线太多，特别是地下层的设计让旅客容易迷路。我建议在一些比较显眼的地方可以设置一下电子查询系统。这样能够让旅客在迷路时找到出口。

在参观完西站后，我们在西站乘坐1号线在西南角站下车，换乘了地铁2号线来到了天津站。天津站我很熟悉，这次我们主要是在广场前进行了参观。我们发现广场周围有许多地下层的出口，这样的设计方便了广大的旅客，让他们能够在换乘时比较方便。旁边的指示牌也非常醒目，这让我认识到指示牌的重要性，在课上我们讲了路上的一些交通标志，我记得是分为主要标志与辅助标志，有严禁、警告、指示、指路等，这次在天津站看见了其中的好多个。比如说，在路口指示到意式风情区的旅游区指示标志与地铁出口的指示地点的标志，这些标志起着巨大的作用。

我们还了解到，天津站是目前天津市最主要的铁路客运站之一，为北京铁路局下辖的特等站，有京津城际铁路、津山铁路、津蓟铁路、津秦客运专线、天津地下直径线等在此交汇，而在建的津滨城际铁路也将交汇于此。天津站是天津市的铁路门户，亦是天津站交通枢纽工程的核心组成部分，此工程中的配套项目目前仍然在进行中。旅客将可在天津站换乘天津地铁2号线、3号线和津滨轻轨9号线。天津站交通枢纽拥有五大功能分区：铁路客站(普铁站、城际站)、后广场(交通广场)、前广场(景观广场)、站后公交广场、站前公交广场(副广场)。各分区不同层次间均设置上下联系通道。地铁2、3、9号线位于站下二、三、四层，形成枢纽轨道换乘中心。在地铁2，3号线联络线北侧地下设置出租车，上客区和机动车停车库，后广场形成以地铁换乘枢纽站为核心，地铁、铁路客运专线，既有铁路、京津城际铁路、长途客运、公交、出租等多种交通方式空间连通的大型换乘交通枢纽。

这两个站点的实习观察，使我认识到一个城市的车站设计合理的重要性，其不仅对交通有巨大的影响，对经济发展、生活质量，乃至对社会的安定都有重大的影响。总之合理的交通体系是一个城市的发展命脉。

（三）天津市滨海新区的参观实习

滨海新区是我们实习的最后一站，早就听说滨海新区是天津最有发展潜力的一个区，所以在实习之前，我专门先了解了一些它。从其介绍我们可以知道，滨海新区，是中国天津市下辖的副省级区、国家级新区和国家综合配套改革试验区，国务院批准的第一个国家综合改革创新区，类似于上海自贸区，政策甚至超过上海自贸区。滨海新区位于天津东部沿海地区，环渤海经济圈的中心地带，总面积2270平方公里，人口248万人，是中国北方对外开放的门户、高水平的现代制造业和研发转化基地、北方国际航运中心和国际物流中心、宜居生态型新城区，被誉为“中国经济的第三增长极”。1994年3月，天津市决定在天津经济技术开发区、天津港保税区的基础上“用十年左右的时间，基本建成滨海新区”。经过天津市10余年自主发展后，滨海新区在2025年开始被写入“十一五”规划并纳入国家发展战略，成为国家重点支持开发开放的国家级新区。目前，滨海新区正在进行总投资超过1.5万亿元的“十大战役”工程建设。2025年，滨海新区生产总值达到7205.17亿元，人均GDP达到近30万元人民币，约合5万美元。2025年11月，滨海新区确定滨海精神为“开放创新、引领未来”。

这次我们在滨海新区主要是参观一下几个停车场，我们参观的第一个停车场是泰达医院门口的停车场，这个停车场设计在路边，我们看到由地面的和地下的，其容量十分合理，正好适合医院门口的停车数量，车位设计十分紧凑合理，充分利用了土地面积。第二个参观的停车场是一个电子刷卡的，每个出入口都有一个刷卡机，里面的停车面积非常大。但是停车数量不多，好像设计的容量太大了，可能是设计者没考虑周全。这样就浪费了一部分土地资源。通过参观这两个停车场是我认识到设计一个合理的停车场的重要性。要想设计一个合理的停车场，我们要做好各种调查，合理准确的预测到以后的停车数量，只有这样我们才能把设计工作做好，才能不浪费资源和实现效益的最大化。

在实习的过程中，我发现其道路设计的十分宽广，几乎没有交通阻塞的地方，这样的交通状况使我们每个人都想看见的。但是实现这样的目的付出的代价太大了，对土地的消耗太多。我觉得以后交通设计发展的方向是尽量利用最少的土地和利用最先进的技术来实现最好的交通设计。

几天的交通实习，让我学到了很多，也让我了解到自己专业的一些特点。对我的学习、生活都产生了巨大的影响。我希望自己在以后的工作中能够为祖国的交通事业贡献自己的一份力量。

**第三篇：交通工程实习报告**

交通工程实习报告

交通工程学是研究交通规律及其应用的一门技术学科。在我们学习了这门学科12周之后。为了让我们更好的理解运用课本上学到的东西，提前实践专业知识。在本学期的第13周学校给了我们一次实习的机会。

实习中我们8人分为一组，每组自己商量选定一个交叉口，并交到老师那，让他们对我们的行动有一个大概了解也可给一些指导。本次的实习内容一共有5项，分别是：（1）交叉口机动车流量流向调查，（2）交叉口非机动车高峰小时流量流向调查，（3）交叉口高峰时段延误调查，（4）路段地点车速调查，（5）路段车头时距调查。

我们的实习计划从11月21号正式开始。计划赶不上变化，由于临近考试，老师要对我们一学期的课程进行答疑，11月21日当天上午以及下午1，2节课有答疑课。我们只能把计划推迟了。当天组长也告诉了我们这一周的实习工作安排。11月22日早上5点半我们就起床准备进行实习调查。在6点半到达我们所选定的交叉口。在交叉口我们分成了4小组，分别领到了自己的任务。调查在7点整准时开始了。今天测的是交叉口机动车流量流向调查，我们在交叉口站了12个小时，纪录当天的机动车流量，分别为大、中、小客车，大、中、小货车以及摩托车流量。11月23日，进行的是交叉口非机动车高峰小时流量流向调查，时间为上午7：00~9：00，以及下午的4：00~6：00。纪录自行车在这几个小时间的流量。由于我们选定的交叉

口车辆较少，工作比较轻松。11月24日，因为第一天被答疑所耽误，考虑到时间和调查内容的不冲突，所以决定今天测两项调查，分别是交叉口高峰时段延误调查，路段地点车速调查。交叉口高峰时段延误是测在每分钟的0秒，15秒，30秒和45秒点上停止的车辆数量以及在路上行驶不停的车辆数量。而路段地点车速是选定一段距离纪录时间，求出车辆速度。我们选定了25米作为所测距离。今天的测量时间衔接比较紧，但是经过前两天的调查测量，我们已经比较熟悉了，虽然时间比较紧，但是我们还是没有手忙脚乱的。调查进行的很顺利。11月25日，这是本次实习的最后一天，大家都非常高兴和兴奋。不仅仅是因为实习将要结束，同时我们也可以看到我们的实习收获。今天的任务是路段车头时距调查。今天要测量的是在调查时间段内每一辆车经过交通横线的时间以及每一辆车的型号。将后一辆车的时间减去前一辆车的时间就是所测的车头时距。到此为止，本次实习的交叉口调查就全部结束了。回去我们将对我们的数据进行整理和分析，然后进行计算，得出我们这次实习的成果。

这次实习我思考良多，感触良多，收获良多，受益匪浅。

实践是大学生活的第二课堂，是检验真理的试金石，“千里之行，始于足下”。经过一周的实习，我对交通工程这门学科有了更深的认识和体会，同时对测量调查这工作也有了一些体会。这近一周短暂而又充实的实践对我了解自己的专业起到了一个非常重要的作用。

我从这次实习中收获到了：首先，我们亲自进行的测量调查，在11月的风中站立过十几个小时，由此可知工作的辛苦和艰辛。因此

在以后的学习和工作当中，我们应该更加的努力。其次，这次实习也锻炼了我们的动手实践能力以及小组的合能力和全队的科学合理的安排任务的能力。最后我也学到了很多与交通工程相关的知识和理论，掌握了一些基本的方法，这些对我以后的学习和工作都有很大的帮助。

交通工程是新兴的专业，在未来，交通工程在社会的发展和进步当中定当会担当举足轻重的作用，所以我们应该利用现在时间，学习和掌握交通工程这门学科，为以后的道路奠定基础。

**第四篇：交通工程实习报告**

一、实习目的为了增强社会实践能力，灵活运用所学施工和路基路面工程的理论知识，按照教学大纲的要求，将所学知识理论联系实际，培养社会交际能力忽然社会事务能力，而不只拘泥于校园生活，为毕业后迈出校门踏入社会打下坚实的基础。

二、实习时间

2025年1月6日

三、实习地点

天津西站

四、路面种类及特点

（1）沥青混凝土路面（2）水泥混凝土路面

沥青混凝土路面与水泥混凝土路面优缺点问题 从路面质量比较：沥青路面平整，驾驶舒适性高；水泥路面的平整性相对差，但采用现代水泥路面摊铺设备施工，可以保证较高的水泥路面平整度，也能铺筑高质量路面的高速公路。

从路面寿命比较：沥青路面有老化、耐水性差的缺点，设计寿命15年；水泥路面设计寿命30年。我国目前两种路面的设计寿命均难实现，一两年内就需 1 要开始维修的状况非常普遍，与建造质量不高和超重现象普遍有关。对于重载交通、坡度较大的公路，水泥路面的优势比较明显。

从道路维修比较：沥青路面维修方便，维修完成后，可马上开放交通；混凝土路面维修比较麻烦，不能马上开放交通。

从造价比较：现在，石油价格居高不下，对于高等级公路（II级以上），两种路面造价差别不大。但从造价/寿命比（寿命成本），水泥路面占优势，但在中国‘寿命成本’目前还没有用于设计决策。

目前状况：高等级公路以沥青路面为主，约占九成。在中国，低等级公路以水泥路面为主，这与中国水泥产量高、当地水泥资源丰富、水泥价格低有较大关系。

五、道路交叉口

分类

平面交叉口

环形交叉口

立体交叉口

组成：立体交叉主要由以下三部分组成。①立交桥：跨越道路的跨路桥或下穿道路的地道桥。②引道：道路与立交桥相接的桥头路。③坡道：道路与立交桥下路面连接的路段。互通式立体交叉如苜蓿叶式立体交叉还有匝道。它是连接上、下两条相交道路的道路。车辆从匝道进入干道的路口为进口，从干道进入匝道的路口为出口。

类型：按交通功能立体交叉可分为分离式和互通式。

六、立交桥

立交桥形式

1．跨线桥 在既有线路之上跨越。又分为分离式和互通式。前者只保证上下层线路的车辆各自独立通行；后者能使上下层线路的车辆相互通行，在平面和立面上修建复杂的迂回匝道，占用很多土地。为减少噪声，多采用预应力混凝土桥。

2．地道桥 从地下穿越既有线路。由桥洞、引道和附属结构组成，修建时，需拆迁地下管线，附属工程量大，远不如修建跨线桥经济，且设计时应注意净空、通风、照明、排水和防冰（严寒地带）等要求。

立交桥种类和通行方法

1．单纯式立交桥

单纯式立交桥是立交桥中最简单的一种。这种立交桥主要用于高架道路与一般道路的立体交叉，铁路与一般道路的立体交叉，其通行方法极其简单，各自在自己的道路上行驶。

2．简易式立交桥

简易式立交桥主要是设置在城内交通要道上。主要形式有十字型立体交叉、Y型立体交叉和T型立体交叉。其通行方法为：干线上的主交通流走上跨道或下穿道，左右转弯的车辆仍在平面交叉改变运动方向。

3．互通式立交桥

互通式立交桥主要有以下三大类：

（1）三枝交叉互通式立交桥，包括喇叭型互通式立交桥和定向型互通式立交桥。

（2）四枝交叉互通式立交桥，包括菱形互通式立交桥、不完全的苜蓿叶型互通式立交桥。完全的苜蓿叶型互通式立交桥和定向型互通式立交桥。

（3）多枝交叉的互通式立交桥。

互通式立交桥的通行方法：

①苜蓿叶型立交桥通行方法：

通过苜蓿叶型立交桥时，直行车辆按照原方向行驶，右转弯车辆通过右侧匝道行驶。左转弯车辆必须直行通过立交桥，然后转进入匝道再右转270度。

②环型立交桥通行方法：

通过环型立交桥时，除下层路线的直行车辆可以按照原方向行驶以外，其他车辆都必须开上环道，绕行选择去向。

七、交通枢纽

1.火车站

火车站是从事铁路客、货运输业务和列车作业的处所。铁路运输部门的基层单位。我国的铁路车站数以千计，而且每年都在变化之中。当新线开通时，会增加若干车站；当旧线改造后，也可能减少若干车站。

车站是办理客货运输的基地，旅客上下车和货物的装卸车以及相关的作业都是在车站进行的。它是铁路与旅客、货主间的纽带，铁路运输与国民经济的发展、市场的需求的关系如何，车站是最好的观察窗口。

另外，车站也是铁路运输的基层生产单位。在车站里，除了办理客货运输各项作业还要办理与列车运行有关的各项作业。例如列车的接发、会让、越行；车列的解体、编组；机车的换挂、整备；车辆的检查、修理等。

2.汽车站

汽车站是公路运输部门重要基层单位之一，专门办理客、货运输业务，组织和调度车辆运行。它可分为客运站和货运站。汽车站是汽车运输企业组织公路客货运输的基层单位。根据经营的业务可分为客运站、货运站和客货兼营站。此外，城市公共汽车为乘客上下车在行车路线上设置的停车点，通常也称汽车站。客运站

专门办理旅客运输业务的汽车站，一般设在公路旅客集散点，其规模大小视当地的客运量而定。中国把汽车客运站分为三等。省辖市及港口、铁路枢纽一般设一等站；县、市人民政府驻地一般设二等站；乡政府驻地或较大集镇设三等站。客运站的主要工作分商务和车务两大部分。商务如售票、接受行李包裹的托运等；车务如车辆的调度、检查、加油、维修、接收和发送等。客运站的组织机构和人员配备视其等级和业务繁简而定，通常设有售票处、问事处、行包托运处、小件寄存处、候车室、停车场等。大的客运站还有为旅客和车辆驾乘人员提供食宿的设施。

货运站

专门办理货物运输业务的汽车站，一般设在公路货物集散点。货运站的主要工作是组织货源、受理托运、理货、编制货车运行作业计划，以及车辆的调度、检查、加油、维修等。站内一般设有营业室、调度室、停车场、驾驶人员食宿站等。有的还有装卸设备和装卸人员。

八、实习总结

短短一天的实习生活中，让我学会了不少东西，我也更懂得脚踏实地的努力工作学习。这次实习让我深刻体会到读书固然是增长知识开阔眼界的途径，但是多一些实践，畅徉于施工气氛中，更会懂得施工精准以及责任的重要性。也是我对交通工程这一专业有了一次全面的感性认识，加深了我对所学课程知识的理解，使学习和实践真正地相结合。学号： 106904

河北工业大学

《交通工程》实习报告

班级： 交通运输c101

姓名： 周家林

2025年 1月 9 日

**第五篇：交通工程实习报告**

交通工程实习报告

精选范文:交通工程实习报告(共2篇)

一、实习目的

为了增强社会实践能力，灵活运用所学施工和路基路面工程的理论知识，按照教学大纲的要求，将所学知识理论联系实际，培养社会交际能力忽然社会事务能力，而不只拘泥于校园生活，为毕业后迈出校门踏入社会打下坚实的基础。

二、实习时间

三、实习内容

1）施工工艺

施工准备—→放样（验收路基）—→拌和（配合比设计、审批、调机）—→运输—→摊铺—→碾压—→检验—→养生。

（2）施工准备

a、材料准备：按技术规范标准要求进料。

b、机械准备：

沥青混凝土路面施工

前期准备

1沥青面层施工前要对基层进行一次认真的检验，特别是要重点检查：标高是否符合要求；表面有无松散（局部小面积松散要彻底挖除，用沥青砼补充夯实，出现大面积松散要彻底返工处理）；平整度是否满足要求，不达标段应进行处理。以上检验要有检验报告单及处理措施和最终质量报告单。

2试验路段

1施工前要首先完成试验段（200m），用以确定以下内容：

①确定合理的机械、机械数量及组合方式；

②确定拌和机的上料速度、拌和数量、拌和温度等操作工艺；

③确定摊铺温度速度、碾压顺序、温度、速度、遍数等；

④确定松铺系数、接缝方法等；

⑤验证沥青混合料配比；

⑥全面检查材料及施工质量；

⑦确定施工组织及管理体系、人员、通讯联络及指挥方式；

⑧首先有计划，然后完成总结上报审批。

⑤试验的目的是用以证实混合料的稳定性以及拌和、摊铺、压实设备的效率、施工方法和施工组织的适应性。确定沥青混凝土的压实标准密度。要对混合料的松铺厚度、压路机碾压次序、碾压速度和遍数设专岗检查，总结出经验。

2摊铺及压实设备

a、用2台摊铺机一次性整幅摊铺。摊铺机应具有自动找平功能，具有振捣夯击功能，且精度要高，能够铺出高质量的沥青层。整平板在需要时可以自动加热，能按照规定的典型横断面和图纸所示的厚度在车道宽度内摊铺。

b、摊铺混合料时，摊铺机前进速度应与供料速度协调，底面层和表面层的摊铺速度分别按1.7m/min、2.5m/min控制。

c、摊铺机应配备整平板自控装置，其一侧或双侧装有传感器，可通过基准线和基准点控制标高和平整度，使摊铺机能铺筑出理想的纵横坡度。传感器应由参考线或滑撬式基准板操作。

d、横坡控制器应能让整平板保持理想的坡度，精度在±0.1%范围内。

e、压实设备应配有震动压路机2台、胶轮压路机2台，能按合理的压实工艺进行组合压实。

f、底面层摊铺机应用“走钢丝”参考线的方式控制标高，底、表面层摊铺机应用浮动基准梁（滑撬）的方式控制厚度。

2施工方案

我公司沥青砼为商品沥青砼。

1混合料的运输

a.连续摊铺过程中，运料车在摊铺机前10-30cm处停住，不得撞击摊铺机。卸料过程中运料车应挂空档，靠摊铺推动前进。

b.已经离析或结成不能压碎的硬壳、团块或运料车辆卸料时留于车上的混合料，以及低于规定铺筑温度或被雨淋湿的混合料都应废弃，不得用于本工程。

c.除非运来的材料可以在白天铺完并能压实，或者在铺筑现场备有足够的可靠的照明设施，白天或当班不能完成压实的混合料不得运往现场，否则，多余的混合料不得用于本工程。

2混合料的摊铺

①在铺筑混合料之前，必须对下层进行检查，特别应注意下层的污染情况，不符合要求的要进行处理，否则不准铺筑沥青砼。

②行车道宽分二幅摊铺，采用摊铺机进行摊铺，摊铺机两侧配置8m自动找平平衡梁。

③正常施工，摊铺温度不低于130-140℃不超过165℃；在10℃气温时施工不低于140℃，不超过175℃。摊铺前要对每车的沥青混合料进行检验，发现超温料、花白料、不合格材料要拒绝摊铺，退回废弃。

④摊铺机一定要保持摊铺的连续性，有专人指挥，一车卸完下一车要立即跟上，应以均匀的速度行驶，以保证混合料均匀、不间断地摊铺，摊铺机前要经常保持3辆车以上，摊铺过程中不得随意变换速度，避免中途停顿，影响施工质量。摊铺室内料要饱料，送料应均匀。

⑤摊铺机的操作应不使混合料沿着受料斗的两侧堆积，任何原因使冷却到规定温度以下的混合料应予除去。

⑥对外形不规则路面、厚度不同、空间受限制等摊铺机无法工作的地方，经工程师批准可以采用人工铺筑混合料。

⑦在雨天或表面存有积水、施工气温低于10℃时，都不得摊铺混料。

⑧混合料遇到水，一定不能使用，必须报废，雨季施工时千万注意，中面层、表面层采用浮动基准梁摊铺。

3混合料的压实

①在混合料完成摊铺和刮平后立即对路面进行检查，对不规则之处及时用人工进行调整，随后进行充分均匀地压实。

②压实工作应按试验路确定的压实设备的组合及程序进行。

③压实分初压、复压和终压三个阶段。

a、初压：摊铺之后立即进行（高温碾压），用静态二轮压路机完成（2遍），初压温度控制在130°-140°。初压应采用轻型钢筒式压路机或关闭振动的振动压路机碾压，碾压时应将驱动轮面向摊铺机，碾压路线及碾压方向不突然改变而导致混合料产生推移，初压后检查平整度和路拱，必要时予以修整。

b、复压：复压紧接在初压后进行，复压用振动压路机和胶轮压路机完成，一般是先用振动压路机碾压3-4遍，再用胶轮压路机碾压4-6遍，使其达到压实度。

c：终压：终压紧接在复压后进行，终压采用双轮钢筒式压路机关闭振动的振动压路机碾压，消除轮迹（终了温度大于80℃）。

④初压和振动碾压要低速进行，以免对热料产生推移、发裂。碾压应尽量在摊铺后较高温度下先进，一般初压不得低于130℃，温度越高越容易提高路面平整度和压实度。要改变以前等到混合料温度降低到110℃才开始碾压的习惯。

⑤碾压工作应按试验路确定的试验结果进行。

⑥在碾压期间，压路机不得中途停留、转向或制动。

⑦压路机不得停留在温度高于70℃的已经压过的混合料上，同时，应采取有效措施，防止油料、润滑指、汽车或其它有机杂质在压路机操作或停放期间洒落在路面上。

⑧在压实时，如接缝处（包括纵缝、横缝或因其它原因而形成的施工缝）的混合料温度已不能满足压实温度要求，应采用加热器提高混合料的温度达到要求的压实温度，再压实到无缝迹为止。

⑨摊铺和碾压过程中，要组织专人进行质量检测控制和缺陷修复。压实度检查要及时进行，发现不够时在规定的温度内及时补压。已经完成碾压的路面，不得修补表皮。施工压实度检测可采用灌砂法。

4接缝的处理

①纵、横向两种接缝边应垂直拼缝。

②在纵缝上的混合料，应在摊铺机的后面立即有一台静力钢轮压路机以静力进行碾压。碾压工作应连续进行，直至接缝平顺而密实。

③纵向接缝上下层间的错位至少应为15cm。

④由于工作台中断，摊铺材料的末端已经冷却，或者在第二天恢复工作时，就应做成一道横缝。横缝应与铺筑方面大致成直角，严禁使用斜接缝。横缝在相邻的层次和相邻的行程间均应至少错开1m。横缝应有一条垂直经碾压成良好的边缘。

[交通工程实习报告(共2篇)]篇一：交通工程实习报告

交通工程实习报告

班 级: 姓 名：

学 号：

实习日期：

二○一二年七月

交通工程实习报告

[交通工程实习报告(共2篇)] 姓名： 学号：

一、实习目的：根据我校对交通工程专业的安排，于2025年6月份在开封市和郑州市内跟随指导老师进行城市交通的认知实习，于7月1日到7月6日在苏州市内，这是一个让我了解交通功能的好机会，让我更深一步的了解交通在城市中的作用。通过参观城市道路交通安全的设施的设计和应用，城市道路交叉口的管理与控制；高速公路匝道附近系统管理，交通枢纽设计与管理，使我增强了对交通工程专业研究内涵的感性认识，同时也激发了我的专业兴趣，为专业课的学习打下良好的基础。

二、实习简介：这是我们大一学生的

口的四角，均有三角形的花坛草坪，可供路人从此通过。每个左拐的车辆通此花坛形成的渠化道行驶。红绿灯的设置也基本分为东西直行，南北直行，左拐，右拐，在图纸基本成型的时候，我们专业的带队老师来给我讲解了一下，有关这条路口的各个交通设施的作用，老师让我们观察红绿灯时告诉我们了一个不常见的现象，那就是有了3~4秒钟的时间是每个路口全是停的时间，这是交叉路口无疑车辆，这一现象是称为全红时段。经老师这么一讲确实有这种现象，还在讲解期间还告诉我们在路中央花坛的前方，有一个黄色的网格，那个作用是让，行人过马路时的暂停地，由于路口骄狂，走到道路另一边所需时间太长，万一行人无法走到，而直行车辆开始启动，就可以站在这个网格中，等待，另外，老师将这个道路之所以，留了许多花坛草坪之类的，原因就是现在东西发展还不充分，为以后道路的扩宽，做预留地用的，如果这条路段车辆增加就可以拆除部分花坛，而用栅栏将道路渠化，这样在规划中可以避免许多的麻烦。原来一个道路规划施工需要考虑到很多因素。下午，我们到黄河东路与祭城路去调查，绘图，由于这两个交叉路口基本形式都一样，且这个交叉路口更加简单，只是测了一下，各个路口的路标设置，和红绿灯设置的时间，这个任务就算是结束了。由于离CBD较近，我们同学自己组织去如意沪参观，作为城市商业中心，这里的交通肯定更加便捷。又是充实的一天，尽管晒了一天，脖子以上全是黑的，但经过这样实地调查，确实学到了不少的东西。

（二）、轨道交通

城市轨道交通（Rail Transit）具有运量大、速度快、安全、准点、保护环境、节约能源和用地等特点。世界各国普遍认识到：解决城市的交通问题的根本出路在于优先发展以轨道交通为骨干的城市公共交通系统。但是，从国内外实践来看，轨道交通建设运营存在着许多亟待解决的问题，主要表现在下面两个方面：

一是从各城市轨道交通的建设经营现状看，大多数轨道交通处于政府补贴状态，赢利水平低，目前只有香港、伦敦、东京等少数几个城市轨道交通运营盈利。轨道交通作为一种城市公共产品，具有巨大的外部效应，这些外部效应影响着城市轨道交通空间资源价值。城市轨道交通空间作为城市空间的重要组成部分，蕴涵着丰富的自然资源、社会资源和人文资源，如果能对轨道交通空间资源的进行

整合利用，以及通过市场配置和行政机制将其经济收益投入到城市轨道交通建设和运营上，那么则可实现城市轨道交通的投资、建设、运营、发展的良性循环。

二是从各城市包括苏州市建设实践来看，由于各种原因，轨道交通空间与其它交通空间、城市建筑空间、地下空间衔接利用不够，造成相关工程建设间的冲突和矛盾，直接导致城市资源的巨大浪费，即轨道交通整体利用规划滞后。作为城市建设空间系统的重要组成，轨道交通空间应与其它交通空间、城市建筑空间、地下空间有机衔接，综合发展，协调利用，以取得城市空间资源利用效用的最大化。

因此，研究城市轨道交通空间资源的综合利用与轨道交通空间整体利用规划，已成为现代城市建设与经营研究的重要课题。

轨道交通是一种利用轨道列车进行人员运输的方式。

轨道交通包括了地铁、轻轨、有轨电车和磁悬浮列车等。轻轨应是一种电气化铁路系统，由于轻轨的机车重量和载客量都较小，使用的铁轨质量也较小，每米只有50公斤，而一般铁轨每米的质量为60公斤，由此得名“轻轨”。

地铁主要是指“重轨”，它也是一种电气化铁路系统，运能与?轻轨”相比较大。它必须有单独的道路；车辆由多节车箱组成，速度及加速都较快；有复杂的信号系统；并需有较高的站台上下客。行驶的道路可以在地面、地下和高架线上。国外“重轨”交通系统包括了市郊列车、地铁列车等。如上海地铁1号、2号及3号线都属于这一类。从运量来区分，地铁的运输量最大，单向每小时可运送4万至6万人次，轻轨可运送2万至3万人次，有轨电车的运量最小，只有1万人次。从能源使用的角度来说，大多数轨道交通工具都是用电驱动的。

轨道交通具有运量大、速度快、安全、准点、保护环境、节约能源和用地等特点。

（三）、改善交通状况

（1）、交通状况

目前中国内地交通影响分析中，各编制单位采用的具体预测方法不尽相同，但大都是预先预测背景交通量，在此基础上，再按交通规划模型的“四阶段法”来预测交通量，最后把两者结合以饱和度、主要道路上项目交通量占背景交通量的比例等作为主要指标进行交通服务水平的敏感性分析。具体过程如下：通过对

土地利用、交通量、交通系统情况等背景资料进行向此的调查与分析，运用计算机模拟软件技术对项目产生的交通进行需求预测；根据项目交通预测和背景交通预测的结果，进行交通总量预测；分析研究范围内主要路口和路段的流量与饱和度对项目周边交通系统产生的影响；分析建设项目的停车需求和停车供给，进行停车评价；分析项目周边区域地面公共交通系统和轨道交通情况；合理布置建设项目出入口，进而对项目内、外部交通进行组织和管理。在此基础上对项目内部的交通设计规划、外部道路网规划、内外部交通组织规划及交通需求管理等方面提出合理建议和改善措施。

（2）、交通组织形式

由交通系统、交通法规所决定的城市交通组织，在一定程度上决定着城市交通的便捷性、经济性和可操作性。交通组织的不合理将不能充分发挥交通设施与交通工具的效能，甚至产生相反的作用。所以为了避免这种情况的发生，我们应该统筹项目内外交通设施、交通量（项目交通量和背景交通量）、现状交通组织、交通资源等后进行综合分析，评价原方案的内外交通组织形式的合理性和科学性，并提出改进后的交通组织方案，力求快捷、高效的统一性。

（3）、城市交通环境 一个好的城市交通环境会给人们带来美的享受，也会对投资环境产生有理的影响，然而城市交通环境的日益恶化对于打造商务城市来说却是一个巨大的挑战。南京的鼓楼区却有这么一条令人值得称赞的道路——北京路。北京路又名南京的政府路，顾名思义，省市的重要政府都聚集在这条路上，可谓南京的政治中心。所以对于北京路的修建和维护也搏得了南京人民的关注。行走在北京路上，你会发现两旁的行道树在不断的变化，从梧桐变成松柏（省政府）又变成桃李（教育厅），不是美丽的同时人文气息又无处不在，也成了南京市的重要标注。更具有特色的是北京路尽头的鼓楼广场，鼓楼广场位于世界

下页 余下全文篇二：交通工程实习报告、学号：117768

《交通工程》课程实习报告

班级：

姓名：

交运C111 崔靖波

2025年 1 月 3 日

交通工程实习报告

一、实习的目的和要求

认识实习是专业教学中一次重要的实践环节，也是学生对专业只是应用的一种重要实践。实习是贯彻理论联系实践的基础，正如毛主席所说：“实践是检验真理的唯一标准。”实习则是提高学生分析问题、解决问题、适应社会的能力，以及学生动手解决问题的能力。

交通工程是学交通运输基础设施的规划、建设与管理的工程学科，通过课堂的理论学习，我们对交通工程学科有了一个初步的认识。然而这写知识为我们以后的实践鉴定了基础。这次实习为我们理论联系实际提供了一个很好的平台。实习报告的要求：

①.交通数据调查实习

结合课堂教学内容，进行人工交通量及车型组成调查，车头时距调查等。要求熟练各种调查方法，正确填写、读取相关调查表格，准确识别不同车型。对综合调查的组织与先期计划做初步了解。

②.天津市综合客运枢纽参观实习

参观地点为天津西站枢纽或天津站枢纽。要求对综合运输枢纽的所含运输形式种类、换乘方式进行了解；通过平面指示图对枢纽建筑的内部交通组织（各运输形式、机动车、行人）进行分析；对外部出入交通组织进行分析；对枢纽整体功能布局进行了解。

③.天津市经济技术开发区参观实习

天津经济技术开发区于1984年12月6日经中华人民共和国国务院批准建立，为中国首批国家级开发区之一。开发区规划建设起步较高，在交通规划、交通组织、交通设施等方面具有一定的先进性。

重点参观实习地点为：开发区管委会、泰达学院、金融区附近区域的道路交通标志、标线、交通信号、区域交通组织、智能停车设施等；滨海国际会展中心外部停车场地布局设计、疏散交通组织等。

二、参与班级

交通工程111、交通运输111、交通工程C111、C112、C113、交通运输C111共6个班级。

三、内容安排

1、交通数据调查实习

目的和要求：结合课堂教学内容，进行人工交通量及车型组成调查，车头时距调查，车流量调查等。要求熟练各种调查方法，正确填写、读取相关表格‘准确识别不同车型。

2025年12月31日，我们来到津保高数进行交通他调查，我们组的成员是崔靖波、陈涛，我们的任务是调查交通规律，统计断面2的客货车每5分钟时间段内到达的数量。调查时间为3个小时，从14:00--17:00.断面2距离津保告诉收费站天津方向350米处。我们主要调查的是出津方向的客货车。

在这三个小时中，我们从最初的生疏到后来的逐渐熟练，从无法认识车型到能熟练的划分车型。这样的调查让我们更加贴近专业实践，也让我们更加清晰的认识到所学知识与生活密切相关。

2、天津市综合客运枢纽参观学习

①天津西站

天津西站，位于中华人民共和国天津市红桥区，子牙河与南运河之间，为北京铁路局下辖的一等站。天津西站曾经是津浦铁路的起点，现在有京沪铁路、京沪高速铁路联络线、津保铁路、津秦客运专线交汇于此，是京沪高速铁路上的五大始发车站之一。天津西站始建于1909年8月，在1910年12月14日启用，站房由德国建筑师设计，为砖红色的德国新古典主义建筑。目前，天津西站老站房为天津市文物保护单位和特殊保护等级的历史风貌建筑，也是这一地区的地标性建筑。天津西站自2025年起开始进行了扩建工程，建成现代化的新站房及前后广场等配套工程。新天津西站已于2025年6月30日，与京沪高速铁路同步投入使用。

西站客运枢纽中心站坐落于红桥区西青道与复兴路交口，距天津铁路西站约500米，东临大型停车场，南临西青道，西临复兴路。根据天津西站主枢纽规划要求，按照国家一级客运站标准，对西站客运枢纽中心站进行了精心设计，突出“低碳、环保、节俭”的设计理念。该站总占地面积14000平方米，总建筑面积26000平方米。地上共五层，地下一层。站内设有3000平方米的候车大厅，150平方米的母婴候车厅，700平方米的售票大厅，售票窗口达到23个；500平方米的行包托运中心和500平方米的综合服务处，站前广场为2025平方米，站内停车场占地3200平方米，共有发车车位32个，设计日平均旅客发送量2.5万人次。

铁路

京津城际（北京南——天津——于家堡）、京沪（北京南——上海虹桥）、津保（天津——保定）、津秦（天津——秦皇岛）及既有京沪铁路铁路将在新西站交会，其中京沪高速铁路津沪联络线从西端引入天津西站，京津城际客运专线由京津城际联络线从东端引入天津西站，津秦客运专线经天津站到天津西站地下直径线由东端引入天津西站，津保客运专线从西端引入天津西站。其中津保车场3

台5线，普速车场1台4线，津秦津沪车场8台11线，城际车场3台6线。

②天津站

天津站，俗称天津东站，位于中国天津市河北区与河东区交界的海河北岸，始建于清光绪十二年（1886年），是目前天津市最主要的铁路客运站之一，为北京铁路局下辖的特等站，有京津城际铁路、津山铁路、津蓟铁路、津秦客运专线、天津地下直径线（天津站-天津西站）等在此交汇，而在建的津滨城际铁路也将交汇于此。天津站是天津市的铁路门户，亦是天津站交通枢纽工程的核心组成部分，此工程中的配套项目目前仍然在进行中。旅客将可在天津站换乘天津地铁2号线、3号线和津滨轻轨（9号线）。

天津站下辖天津站、天津西站、廊坊站、天津南站、沧州西站、德州东站。是集普速铁路、高速铁路、城际铁路于一身的纯客运特等车站，是区域性交通枢纽。今后，津秦客运专线、津保铁路开通后，还将管辖白洋淀、滨海、滨海北、于家堡等车站。

天津站主要运输设备设有天津站普速客车到发场、城际到发场、津秦高速到发场各一个；客车库2个（存放编解客车）。

客运设施设有天津站候车大厅，行包楼1座，售票大厅2座，站内4个售票处。旅客地道2座，行包地道1座。

天津新客站建成后的站房包括城际北站房、高架候车室、地下进站厅、无站台柱雨棚及高站台、东西侧旅客地道、东西侧行包通道、既有南站房，总建筑面积达20万平方米。客站远期年发送旅客量将达四千万人次。

客站外围，南北广场改造景观，东侧重建李公楼立交桥，西侧新建五经路地道，站场中部新建南北广场联系通道，形成围绕新客站的环形交通疏解通道。

北站房首层为进站中央大厅，二层直通高架候车室；屋面结构采用大跨钢网架，外檐装修采用新型石材和玻璃幕墙；东西方向呈单边内凹亚铃状，总建筑面积2.67万平方米。地下进站厅最大跨度为54米。地下进站厅位于地下一层，建筑面积1.24万平方米。东、西旅客出站地道位于地下进站大厅东、西两侧，宽度达到18米。

客流乘降采用“上进下出”与“下进下出”两种方式。“上进下出”指：进站旅客从既有南站房和新建城际北站房进入高架候车室，分别在普速、高速、城际候车室候车，出站旅客从东西两侧地道出站。“下进下出”指：从地铁2、3、9号线出站口行至地下换乘大厅，再经地下进站大厅乘电梯进入城际、高速铁路

站台乘车，实现“零换乘”，出站旅客从东西两侧地道出站。

无站台柱雨棚覆盖全部站台，南北方向共5跨，总建筑面积达80850平方米。客站站场总规模为10台18线，自北向南依次为京津城际车场，4台7线；津秦高速车场，3台6线；普速车场，3台5线。

天津站地下部分，其中停车场在地下。天津站交通枢纽是集铁路、地铁、轻轨、公交、出租车[交通工程实习报告(共2篇)]等为一体的大型交通枢纽，占地面积约94万平方米。位于后广场的轨道换乘中心总建天津站前广场筑面积18万平方米，共四层。

地下一层为公共交通层，旅客可从此进站、出站，共设有11个出入口；地下二层为地铁2、3、9号线车站站厅层，乘客可在此购买地铁车票并检票进站；地下三层为地铁2、9号线站台层和3号线设备层，乘坐2、9号线的乘客在此上车；地下四层为3号线站台层及2、3、9号线的换乘通道(暂未开放)，乘坐3号线的乘客在此上车。3号线开通后，与轨道换乘中心配建的拥有300多个车位的地下停车场也将一并投入使用。

从天津站轨道换乘中心乘坐2号线，往东经换乘可达空港经济区，往西可达西青区曹庄；乘坐3号线，往南可达华苑高新区，往北可达北辰区小淀；乘坐9号线可由市区快速到达东丽区、滨海新区和天津经济技术开发区。2号线可在西南角站与1号线换乘，3号线可在营口道站与1号线换乘。

乘客可从地下一层经下沉广场直接到达出租车等候区排队候车；天津站枢纽共有44条公交线路，基本辐射市内6区、西青区、东丽区、北辰区、津南区等环城区域以及宁河县、滨海新区。天津站轨道换乘中心地下一层还设置了6000余平方米的商业广场。[2] 天津站地下换乘中心已经完工，天津站交通枢纽各层设施正式投入使用。地铁2、3、9号线在城际广场（北广场）形成换乘节点，同时满足地铁2、3、9号线、京津城际、津秦客专、地下直径线、国铁等旅客的换乘需要，实现了城际铁路与轨道交通及其他交通方式之间的“无缝换乘”。

四、实习体会

这次实习，大家都收获不少。最后的实习交流，我了解了别的组的大概路线和感想。通过这次实习我们了解到天津的交通存在很多问题，当然也有许多可观之处，比如说地铁的各种设施。

现代交通工程学在我国还是一门新兴的科学，有很多问题有待于进一步研究，必须在学习国外的先进经验与基本理论的同时，从我国的交通工程实际和特点出发，建立符合我国国情的交通工程理论与方法。作为未来的接班人，我们要做的很多，需要学习的更多。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！