# 地铁实习自我工作总结报告

来源：网络 作者：落花成痕 更新时间：2025-05-02

*地铁实习自我工作总结报告8篇地铁实习的这段时间里，从无知到认知，到深入了解，深刻的体会到学习的过程是最美的过程在整个实习过程中，下面是小编为大家整理的地铁实习自我工作总结报告，希望对您有所帮助。地铁实习自我工作总结报告篇1一、实习目的。通过...*

地铁实习自我工作总结报告8篇

地铁实习的这段时间里，从无知到认知，到深入了解，深刻的体会到学习的过程是最美的过程在整个实习过程中，下面是小编为大家整理的地铁实习自我工作总结报告，希望对您有所帮助。

**地铁实习自我工作总结报告篇1**

一、实习目的。

通过一年的地铁专业知识的学习，我们学生掌握了一定专业知识，需要到地铁站去实习，以此来检验我们所学的知识是否到家。此次的地铁实习工作不仅能巩固我们所学知识，同时我们学生也可以学到书本上没有的知识或老师课堂讲不到的专业知识。通过这次的地铁实习工作可以增强我们学生的社会意识，有利于以后出去工作的适应。本次的实习要求学生认真刻苦完成实习内容，秉承广州地下铁道公司的服务宗旨，以诚恳的服务态度服务乘客。希望通过这次的地铁实习工作，我们学生能从中获取宝贵的实习经验，为我们以后从事地铁相关工作打下坚实的基础。

二、实习单位及岗位介绍。

广州地铁站。于1997年6月28日开通。

一、衔接珠三角城际轨道交通及周边城市交通线网、促进都市圈一体化发展。

二、落实“中调”战略，加密中心城区线网和提升线网服务水平。

三、与城市建设计划和旧城改造计划相结合，完善城市空间结构。

四、与土地综合利用相结合，促进功能区建设，提升城市整体现代化水平。

五、支持重大项目建设及城市新经济增长极发展。

六、兼顾效益，以客流疏导型线路为主，以利地铁事业的持续发展。

七、兼顾需要与可能，既考虑城市发展和交通疏导的需要，又要根据市区两级财力，量力而行。

据此原则，经反复研究，从全局统筹考虑，计划将如下新线纳入\_\_—\_\_年间实施：

(一)3号线东延线，从番禺广场到海傍，经过广州亚运城，主要为亚运城服务。

(二)4号线南延线，自四号线金洲站经资讯科技园延伸至南沙客运港，长11公里。主要功能为支持南沙临港经济区发展。

(三)7号线二期，由大学城南至黄埔大沙东，线路长11公里。主要功能为与一期共同增强广州南站客流集散能力，优化珠江后航道城市功能布局，支持大学城和长洲岛、黄埔区发展。

(四)8号线北延段：由在建的文化公园站继续向北延至白云湖，全长15公里。主要功能为疏解同德围地区交通并支持白云湖地区发展。

(五)11号线(环线)，行经琶洲、新滘路、逸景路、芳村大道、火车站、广园路、火车东站、员村二横路，至琶洲闭合。全长42公里。主要功能为串联城市主要交通集散点，完善线网结构，提升服务水平。

(六)13号线(东西快线)一期，由鱼珠至新塘段，线路长28公里。主要功能为对接穗莞深城际线，加强东部地区与中心城区的联系。

(七)13号线(东西快线)二期，由鱼珠至凰岗段，全长31公里。主要功能为与首期共同构建城市东西快线，加强城市东西部区域与中心城区联系。

(八)14号线首期及支线(从化线及知识城线)：主线嘉禾至街口段及支线新和至知识城段(知识城线)，主线长51公里，知识城线长13公里。主要功能为落实城市“北优”发展战略、支持从化及知识城地区发展。

(九)16号线(荔城线)，始于新塘镇，沿荔新公路经清水塘至荔城，全长31公里。主要功能为贯彻城市“东进”发展战略，优化我市东部交通体系，支持增城发展。

(十)21号线，由增城广场至黄村，主要功能为连接增城于市区。

三、实习总结及体会。

为期十五天的地铁实习工作的结束，伴随而来的是经验的总结!在实习中，我尽自己的最大的努力去完成学习任务。我以诚恳的态度服务每一位需要帮助的乘客以及极力协助地铁工作人员处理遇到的各种情况，从而学习了解到地铁站的各部门的分工与协调，了解认识到直接面向乘客的站务员的基本工作任务。以及了解到地铁的环境。

**地铁实习自我工作总结报告篇2**

时间如白驹过隙，经过一个月的理论学习，我终于踏上了实习的岗位，并在其认真学习。

对于我个人而言通过层层选拔能被列入实习的岗位是艰辛而又难而可贵的，这是一次机遇也是一种挑战，我希望能通过自己的努力不断学习不断进步为实习生活画上圆满的句号。

在这几个星期以来，虽然一开始无论是从工作还是生活上都需要适应，但经过几天的磨合都能融入在实习生活的气氛中，这离不开带队老师以及校领导的细心关注和付出。在此也要深深的感谢老师们的辛勤付出，定会谨记在心，我会以更加优秀的态度去努力学习工作。

经过理论的学习，我对安全操作意识更加强烈，在这几天的上岗实习中一定要注意安全，只有安全才能确保一切工作顺利的开展。

实习是坚持努力学习不断提升工作的能力。今天是实习后的第二个星期，通过真实的实习学习我在车站，信号楼中都学习到理论课上学习不到的技能，与师傅的跟岗操作学习，对各个设备的了解认识，如何在实际岗位中具体的展开工作都是我所学习到的地方，对实物的工作才能将自己的理论知识与实际结合，才能更好的发挥自己的能力和同事间的合作精神对工作上也有更加深刻的了解与认识。

在车站的跟岗实习中我学习到厅巡、站台、客值、行值等相关展开的工作，我都认真学习，以积极的态度工作每一天。在厅巡中要负责站厅的秩序和安全工作，帮助乘客解决疑问，在站台岗中要确保乘客乘车安全以及列车进站的安全。客值负责票务工作，对战台的各种自动票机，票岗起管理作用。在行值工作中要求对站台，站厅的人员调度以及工作安排，在信号楼中学习车辆段内车辆进出的信号控制以及各条线路列车的检修情况。通过实习时以上车站运行的控制有一定的了解，加深车站的运作模式，对各个岗位都有很深的认识。

经过几个星期的实习岗位培训，对车站运作有一定的了解。也对整个地铁行业的发展有所认识，在整个实习中主要先对最浅层也是最重要的车站进行学习，车站是服务乘客的平台，能把现实学习放到理论相结合，更有助于学习知识和掌握技术，不断学习，不断进步。

总结，这几个星期以来的实习成果，必须用心思考每一天的实习任务，温故而知新，有任何不明白的地方都需要及时向师傅请教，每天回顾自己所做的工作，还有哪些地方需要改进，才能不断汗自己，做到每一天都能学到东西，因此要珍惜每一天的实习过程，把接下来的实习工作任务当作正式工作来完成。

感知每一天的体会，发现存在的问题，解决困难疑惑，收获经验与能力，相信在接下来的实习生活中无论是工作还是生活上都会以一个更加积极向上，认真学习的态度去学习，不断进取，不断超越，为今后的实习工作打下良好的基础，以认知的态度去学习，以积极的态度去工作，以平衡的心态去收获，懂得付出才有收获，认真对待每一天的实习工作。

**地铁实习自我工作总结报告篇3**

实习名称：毕业实习 实习地点：成都地铁

实习时间：20\_\_年3月4日—3月8日 指导老师：\_\_ 姓名： \_\_ 学号：\_\_

实习目的与任务：

1. 了解成都地铁运营管理的主要内容; 2. 参观成都地铁站技术设备情况;

3. 了解车站行车作业及客运作业的主要内容;

4. 了解站务员、行车值班员、值班站长的工作内容和职责范围及实习。

实习内容：

成都城市轨道交通共规划建设23条轨道交通线路，线网总里程1070公里，其中：地铁线路8条共371公里，市域快线9条共475公里，市域铁路2条共92公里，区内预留线4条共132公里。20\_\_年9月27日，全长18.5公里的地铁1号线1期工程开通试运营;20\_\_年9月16日，全长22.4公里的地铁2号线一期工程开通试运营，形成十字形运营骨架。成都地铁运营以来，公司遵循“安全、准点、快捷、舒适”的宗旨，不断优化列车开行方案，合理配置运力资源，有效提高运能，更好地满足乘客出行需要。同时，按照“交通先行”战略部署，公司正积极推进2号线(二期)东西延线、4号线一期工程、3号线一期工程、7号线等地铁线路建设工作。按照计划，成都地铁将在20\_\_年建成5条线路，运营里程达到150公里。

本次实习内容主要有成都地铁运营管理的主要内容;地铁技术设备情况;车站行车作业及客运作业的主要内容;站务员、行车值班员、值班站长的主要工作内容及实习。

1.城市轨道交通运营管理内容：包括运输计划与运输能力、列车运行组织与调车工作、客流预测与分析、车站工作组织、运价与票务管理、轨道系统运营分析等工作。

2.车站技术设备：

3. 车站行车作业及客运作业的主要内容

(1)车站行车作业：车站行车作业包括列车接发作业、列车折返作业等。

(2)车站客运作业：包括售票作业、检票作业、站台服务和客流组织等。

4.站务员、行车值班员、值班站长的主要工作内容及实习

(1)站务员：地铁站务员其工作描述为：按照票务规章规定，负责售票、检票及其它的票务工作，按照地铁客运规章的规定，确保票务工作的正常进行，同时负责车站内其它客运工作。出现紧急情况时，尽快恢复正常工作状态。

其主要执行下列工作任务：

- 负责在售票处售票、检票、处理坏票、补票及处理乘客问询等工作。 - 负责从售票机收集票款和更换票盒，从出站检票机收票及更换票盒。 - 负责站厅和站台等处的站务工作，主动向需要帮助的乘客提供服务。

- 负责车站售票设备和其它设备的操作。

- 监视乘客客流情况，巡查出入口、站厅和站台。

- 监控设备的维修情况。

(2)行车值班员：行车值班员，是负责地铁车站设备的控制，负责地铁车站行车和客运组织的人员。他通过车站广播、闭路监视系统、车站各种设备仪器来传递信息，协调各部门各工种之间的工作。 地铁行车值班员的职责及工作范围： 行车值班员一般是分为四班制来进行工作，实行综合工时制度。在交接班的时候，要遵守“三交，三不交”的原则。分别是交调度命令、交有关指示、交备品备件，以及一次作业未完成不交、备品备件不齐不交、车控室卫生不清不交。以此来保证这个工作的有序性和实效性。他要时刻关注车控室的各种仪器显示的指标和数据。一旦发现问题，要及时向相关部门发送信息，进行排解。负责日常地铁车站行车指挥管理工作，当发生突发事件时，负责现场指挥和信息汇报工作，安排站务员到现场确认具体工作，并向值班站长汇报有关情况。

(3)值班站长：负责所属车站行车、客运等各项工作，确保行车、客运安全，保证车站工作的有序开展，为地铁正常运营提供支持和保障。

其主要职责及工作范围：

- 协助站区长和站长在车站工作;

- 在值班时间内负责管理、监督、安排及记录车站所有有关客运服务工作及协调维修事项的安排;

- 充分利用车站的资源确保车站的日常事件、事故及票款得到适当处理，以确保向乘客提供优质、安全的客运服务，并调动班组员工的工作热情，确保工作任务的圆满完成。

实习心得：

这是我第一次经历社会实习。对于一个大学生生而言，敢于接受挑战是一种基本的素质。想通过亲身体验社会实习让自己更进一步了解社会，在实习中增长见识，锻炼自己的才干，培养自己的韧性，想通过社会实习，找出自己的不足和差距所在。

实习，就是把我们在学校所学的理论知识，运用到客观实际中去，使自己所学的理论知识有用武之地。在跟岗实习的几天中，我们主要是先熟悉车站设备以及对行车值班员工作的学习。行值的主要任务是监控整个车站的运作，主动向本班值班站长汇报本班设备、设施的运作情况和各岗位的工作情况。按有关规定操作和监控行车设备，对当班行车组织和施工做好登记，并监控施工安全等工作，全面负责设施、设备发生故障或发生异常情况时按照相关的程序能马上做出应对，同时还需要操作车站的环控系统设备。学习岗位之后我的感想是：行值在没有紧急情况发生的时候相对较轻松，但是他们身上的担子和责任却一点儿也不轻。

回想这次社会实习活动，我学到了很多，从我接触的每个人身上学到了很多社会经验，自己的能力也得到了提高，而这些在学校里是学不到的。 这次亲身体验让我有了深刻感触，这不仅是一次实习，还是一次人生经历，是一生宝贵的财富。在今后我要参加更多的社会实习，磨练自己的同时让自己认识的更多，使自己未踏入社会就已体会社会更多方面!

**地铁实习自我工作总结报告篇4**

一、实习目的 ：通过一年的地铁专业知识的学习，我们学生掌握了一定专业知识，需要到地铁站去实习，以此来检验我们所学的知识是否到家。此次的地铁实习工作不仅能巩固我们所学知识，同时我们学生也可以学到书本上没有的知识或老师课堂讲不到的专业知识。通过这次的地铁实习工作可以增强我们学生的社会意识，有利于以后出去工作的适应。本次的实习要求学生认真刻苦完成实习内容，秉承广州地下铁道公司的服务宗旨，以诚恳的服务态度服务乘客。

希望通过这次的地铁实习工作，我们学生能从中获取宝贵的实习经验，为我们以后从事地铁相关工作打下坚实的基础。

二、实习单位及岗位介绍：广州地铁(guangzhou metro)是广州市的城市轨道交通系统，由广州市地下铁道总公司负责营运管理，于1997年6月28日开通。现有1号线(西朗—广州东站)、2号线(嘉禾望岗—广州南站)、3号线(机场南—体育西路、天河客运站—番禺广场)、4号线(黄村—金洲)、5号线(滘口—文冲)、8号线(凤凰新村—万胜围)、广佛线(魁奇路—西朗)及apm线(赤岗塔—林和西)正在营运中，广州地铁现时的运营总里程为236公里(含广佛线佛山段)。但远远无法满足交通需求，为解决拥阻的道路交通，广州地铁在亚运后将进行新一轮的建设。广州地铁的远期规划长度为600公里。 广州地铁(含apm线和广佛线)大部分线路及车站都是建在地下，其中也有例外：4号线往南沙方向的后8座车站全为高架站，1号线有两座车站为地面车站，5号线有两座车站为高架车站。

广州地铁\_\_年——\_\_年发展规划：

\_\_-\_\_年线网建设的原则：一是衔接珠三角城际轨道交通及周边城市交通线网、促进都市圈一体化发展;二是落实“中调”战略，加密中心城区线网和提升线网服务水平;三是与城市建设计划和旧城改造计划相结合，完善城市空间结构;四是与土地综合利用相结合，促进功能区建设，提升城市整体现代化水平;五是支持重大项目建设及城市新经济增长极发展;六是兼顾效益，以客流疏导型线路为主，以利地铁事业的持续发展;七是兼顾需要与可能，既考虑城市发展和交通疏导的需要，又要根据市区两级财力，量力而行。据此原则，经反复研究，从全局统筹考虑，计划将如下新线纳入\_\_-\_\_年间实施： (一)3号线东延线：从番禺广场到海傍，经过广州亚运城，主要为亚运城服务。 (二)4号线南延线：自四号线金洲站经资讯科技园延伸至南沙客运港，长11.7公里。主要功能为支持南沙临港经济区发展。 (三)7号线二期：由大学城南至黄埔大沙东，线路长11.3公里。主要功能为与一期共同增强广州南站客流集散能力，优化珠江后航道城市功能布局，支持大学城和长洲岛、黄埔区发展。 (四)8号线北延段：由在建的文化公园站继续向北延至白云湖，全长15.0公里。主要功能为疏解同德围地区交通并支持白云湖地区发展。 (五)11号线(环线)：行经琶洲、新滘路、逸景路、芳村大道、火车站、广园路、火车东站、员村二横路，至琶洲闭合。全长42.4公里。主要功能为串联城市主要交通集散点，完善线网结构，提升服务水平。 (六)13号线(东西快线)一期：由鱼珠至新塘段，线路长28.3公里。主要功能为对接穗莞深城际线，加强东部地区与中心城区的联系。 (七)13号线(东西快线)二期：由鱼珠至凰岗段，全长31.5公里。主要功能为与首期共同构建城市东西快线，加强城市东西部区域与中心城区联系。 (八)14号线首期及支线(从化线及知识城线)：主线嘉禾至街口段及支线新和至知识城段(知识城线)，主线长51.2公里，知识城线长13.4公里。主要功能为落实城市“北优”发展战略、支持从化及知识城地区发展。 (九)16号线(荔城线)：始于新塘镇，沿荔新公路经清水塘至荔城，全长31.7公里。主要功能为贯彻城市“东进”发展战略，优化我市东部交通体系，支持增城发展。 (十)21号线：由增城广场至黄村，主要功能为连接增城于市区。

**地铁实习自我工作总结报告篇5**

我市新一轮轨道交通规划在加强城市外围与中心城区联系同时，着力提升中心城区轨道交通的服务水平，加密中心城区线网，同时支撑中心城区与萝岗、番禺、南沙、花都、增城、从化四区两市的互联互达。规划线网结构由“环形线+放射线+\_对角线”构成，并构建由13号线与3号线形成的十字快线，支持“两轴两带” (南部产业拓展轴、北部优化发展轴，东部产业发展带、西部区域联动带)的产业发展。与此同时，为贯彻《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(\_\_-20\_年)》，预留与城际轨道交通及周边城市轨道交通对接条件，增强了线网的开放性。在\_\_年线网基础上，20x年线网增加了3号线东延段(番禺广场—清流)、4号线南、北延段(金洲-资讯园，黄村-水西)、5号线东延段(文冲-黄埔客运港)、6号线东延段(香雪-永和)、7号线(广州南站—大沙东)、8号线北延段(文化公园-白云湖)、10号线(天河客运站—东沙)、11号线(环线)、12号线(槎头—大学城南)、13号线(凰岗—新塘)(东西快线)、14号及支线(从化线及知识城线)、16号线(新塘-荔城，荔城线)、20号线(广州南站—琶洲，新客站联络快线)和白鹅潭联络快线(广州南站—白鹅潭)，线网总里程677公里。

三、 实习内容及过程：为期两个星期的地铁实习工作大概可以分为两个过程：一是作为一位地铁站务员在动物站大厅内巡视，二是在中低峰期作为一位跟车巡视员要上车进行巡视和文明乘车引导。我们上车后对列车卫生情况进行仔细巡视，同时对列车乘客的不文明进行引导，引导乘客给有需要的乘客让座!

第一部分：

地铁站务员

以地铁站务员工作任务：按照票务规章规定，负责售票、检票及其它的票务工作，按照地铁客运规章的规定，确保票务工作的正常进行，同时负责车站内其它客运工作。出现紧急情况时，尽快恢复正常工作状态。保持积极的工作态度与热情，不断提升个人服务水平。

工作范围

执行下列工作任务：

负责在售票处售票、检票、处理坏票、补票及处理乘客问询等工作。

负责从售票机收集票款和更换票盒，从出站检票机收票及更换票盒。

负责站厅和站台等处的站务工作，主动向需要帮助的乘客提供服务。

负责车站售票设备和其它设备的操作。

监视乘客客流情况，巡查出入口、站厅和站台。

监控设备的维修情况。

1、岗位的主要工作介绍

按照票务规章规定，负责售票、检票及其它的票务工作，同时负责车站内其它客运工作。保持积极的工作态度与热情，不断提升个人服务水平。

2、岗位的工作难点及挑战

站务员工作要求认真负责，保持积极向上，对乘客要热情周到，保证高水平的服务质量。

衣着平整，配套穿戴，不可敞胸露怀。禁止缺扣、立领、挽裤、挽袖、拖拉鞋。

2.无论是否当班，穿着制服均视为上岗。

3.服务牌应佩戴于左前胸第一粒扣子上方。

4.肩章应佩戴于左肩距肩膀5厘米处。

5.鞋袜要标准，保持干净。

6.头发整洁，发型优美，男职工头发长度适宜，女职工应梳短发或束发。

7.面部干净整洁，淡妆上岗，精神饱满。

8.主动热情，诚恳周到，文明礼貌，全面服务做到“四心”，重点照顾做到“四鼓劲”。

第二部分

地铁列车巡视员：

巧遇来自动物园站的地铁列车巡视员郭\_\_，1米78的个身子在车厢内格外显眼。

一路尾随，深深感受到地铁列车巡视员的不容易。列车开动及靠站的引力、行进中摇曳的车厢内拣垃圾、不文明行为劝说被漠视、穿梭人群时递来的异样眼光……

觉得做地铁列车巡视员遇过最难受的事是什么?“就是你对他不文明行为的劝阻，他们不理会我，但也不会难受，因为我也尽力了。”那最开心的是事呢?“我给老人家找位置，他们很开心;我捡了垃圾，到终点站保洁阿姨都对我说谢谢;问路的，也知道怎样走，我自己也开心起来。”

曾多次，笔者都被远远抛在后面，然而郭文波的脚步从未停止、速度保持平稳，原来在多日的工作中，他已练就一身站如松的好功夫。笔者算过，大概6分钟他能在车厢走一个来回，从动物园至滘口约20分钟车程，来回40多分钟，约7个来回，即走了14遍车厢。

来到广州火车站，上车的人多了许多，小郭的左手已拿着一定的垃圾，单手扶着扶手杆依旧往前进，渐渐地，那高大的身影又在人群中消失，我伫在原地，百感交集……

作为一位地铁列车巡视员，的职责就是在列车上巡视各种情况，如发现异常情况，以最快的方式通知地铁站的工作人员，或是正在驾驶室的地铁司机。引导乘客文明乘车，告知乘客勿在车厢内饮食，注意卫生，为有需要的乘客(老、弱、病、残、及怀抱婴儿者、孕妇)让座。

四、实习总结及体会：为期十五天的地铁实习工作的结束，伴随而来的是经验的总结!在实习中，我尽自己的的努力去完成学习任务。我以诚恳的态度服务每一位需要帮助的乘客以及极力协助地铁工作人员处理遇到的各种情况，从而学习了解到地铁站的各部门的分工与协调，了解认识到直接面向乘客的站务员的基本工作任务。以及了解到地铁的环境(温度，隧道通风，照明控制，熟悉进路排列，地铁列车运行图)

这次的实习使我深刻的认识到，对于我们地铁专业的学生而言，亲自到地铁站去，是一种提前认识熟悉工作环境，以便以后的工作 指导教师批阅意见：

**地铁实习自我工作总结报告篇6**

实习名称：毕业实习

实习地点：成都地铁

实习时间：20\_\_年\_月\_日—20\_\_年\_月\_日

指导老师：\_\_\_\_\_\_

姓名：\_\_\_\_\_\_

学号：\_\_\_\_\_

实习目的与任务：

1.了解成都地铁运营管理的主要内容;

2.参观成都地铁站技术设备情况;

3.了解车站行车作业及客运作业的主要内容;

4.了解站务员、行车值班员、值班站长的工作内容和职责范围及实习。

实习内容：

成都城市轨道交通共规划建设23条轨道交通线路，线网总里程1070公里，其中：地铁线路8条共371公里，市域快线9条共475公里，市域铁路2条共92公里，区内预留线4条共132公里。20x年9月27日，全长18.5公里的地铁1号线1期工程开通试运营;20x年9月16日，全长22.4公里的地铁2号线一期工程开通试运营，形成十字形运营骨架。成都地铁运营以来，公司遵循“安全、准点、快捷、舒适”的宗旨，不断优化列车开行方案，合理配置运力资源，有效提高运能，更好地满足乘客出行需要。同时，按照“交通先行”战略部署，公司正积极推进2号线(二期)东西延线、4号线一期工程、3号线一期工程、7号线等地铁线路建设工作。按照计划，成都地铁将在20x年建成5条线路，运营里程达到150公里。

本次实习内容主要有成都地铁运营管理的主要内容;地铁技术设备情况;车站行车作业及客运作业的主要内容;站务员、行车值班员、值班站长的主要工作内容及实习。

1.城市轨道交通运营管理内容：包括运输计划与运输能力、列车运行组织与调车工作、客流预测与分析、车站工作组织、运价与票务管理、轨道系统运营分析等工作。

2.车站技术设备：

3.车站行车作业及客运作业的主要内容

(1)车站行车作业：车站行车作业包括列车接发作业、列车折返作业等。

(2)车站客运作业：包括售票作业、检票作业、站台服务和客流组织等。

4.站务员、行车值班员、值班站长的主要工作内容及实习

(1)站务员：地铁站务员其工作描述为：按照票务规章规定，负责售票、检票及其它的票务工作，按照地铁客运规章的规定，确保票务工作的正常进行，同时负责车站内其它客运工作。出现紧急情况时，尽快恢复正常工作状态。

其主要执行下列工作任务：

-负责在售票处售票、检票、处理坏票、补票及处理乘客问询等工作。-负责从售票机收集票款和更换票盒，从出站检票机收票及更换票盒。-负责站厅和站台等处的站务工作，主动向需要帮助的乘客提供服务。-负责车站售票设备和其它设备的操作。

-监视乘客客流情况，巡查出入口、站厅和站台。-监控设备的维修情况。

(2)行车值班员：行车值班员，是负责地铁车站设备的控制，负责地铁车站行车和客运组织的人员。他通过车站广播、闭路监视系统、车站各种设备仪器来传递信息，协调各部门各工种之间的工作。地铁行车值班员的职责及工作范围：行车值班员一般是分为四班制来进行工作，实行综合工时制度。在交接班的时候，要遵守“三交，三不交”的原则。分别是交调度命令、交有关指示、交备品备件，以及一次作业未完成不交、备品备件不齐不交、车控室卫生不清不交。以此来保证这个工作的有序性和实效性。他要时刻关注车控室的各种仪器显示的指标和数据。一旦发现问题，要及时向相关部门发送信息，进行排解。负责日常地铁车站行车指挥管理工作，当发生突发事件时，负责现场指挥和信息汇报工作，安排站务员到现场确认具体工作，并向值班站长汇报有关情况。

(3)值班站长：负责所属车站行车、客运等各项工作，确保行车、客运安全，保证车站工作的有序开展，为地铁正常运营提供支持和保障。

其主要职责及工作范围：

-协助站区长和站长在车站工作;

-在值班时间内负责管理、监督、安排及记录车站所有有关客运服务工作及协调维修事项的安排;

-充分利用车站的资源确保车站的日常事件、事故及票款得到适当处理，以确保向乘客提供优质、安全的客运服务，并调动班组员工的工作热情，确保工作任务的圆满完成。

实习心得：

这是我第一次经历社会实习。对于一个大学生生而言，敢于接受挑战是一种基本的素质。想通过亲身体验社会实习让自己更进一步了解社会，在实习中增长见识，锻炼自己的才干，培养自己的韧性，想通过社会实习，找出自己的不足和差距所在。

实习，就是把我们在学校所学的理论知识，运用到客观实际中去，使自己所学的理论知识有用武之地。在跟岗实习的几天中，我们主要是先熟悉车站设备以及对行车值班员工作的学习。行值的主要任务是监控整个车站的运作，主动向本班值班站长汇报本班设备、设施的运作情况和各岗位的工作情况。按有关规定操作和监控行车设备，对当班行车组织和施工做好登记，并监控施工安全等工作，全面负责设施、设备发生故障或发生异常情况时按照相关的程序能马上做出应对，同时还需要操作车站的环控系统设备。学习岗位之后我的感想是：行值在没有紧急情况发生的时候相对较轻松，但是他们身上的担子和责任却一点儿也不轻。

回想这次社会实习活动，我学到了很多，从我接触的每个人身上学到了很多社会经验，自己的能力也得到了提高，而这些在学校里是学不到的。这次亲身体验让我有了深刻感触，这不仅是一次实习，还是一次人生经历，是一生宝贵的财富。在今后我要参加更多的社会实习，磨练自己的同时让自己认识的更多，使自己未踏入社会就已体会社会更多方面!

**地铁实习自我工作总结报告篇7**

毕业实习报告是高职院校学生从事现场工程施工工作的总结与体会，它集中反映了作者在实际工作中获得的新的发明、理论或见解，是学生申请专科学历的重要依据，也是实践性教学领域中的重要文献资料和社会的宝贵财富。

实践是大学生活的第二课堂,是知识常新和发展的源泉,是检验真理的试金石,也是大学生锻炼成长的有效途径。为此，学院组织我们进行了这次实习活动，让我们从实践中对这门自己即将从事的专业获得一个感性认识。大家都是很渴望能走出校园，走进社会通过自己的实际行动去感受社会，用自己的所学去服务社会。这就是一份很难得的一份社会责任感，这也是我们现在有好多青年所缺乏的一种责任感，更加是我们在课本上难以学到的，所以此次实践对于培养我们的社会责任感具有非常重要的意义，一位资深人力资源专家曾对团队精神的能力要求有这样的观点：要有与别人沟通、交流的能力以及与人合作的能力。合理的分工可以使大家在工作中各尽所长，团结合作，配合默契，共赴成功。个人要想成功及获得好的业绩，必须牢记一个规则：我们永远不能将个人利益凌驾于团队利益之上，在团队工作中，会出现在自己的协助下同时也从中受益的情况，反过来看，自己本身受益其中，这是保证自己成功的最重要的因素之一。

作为一个隧道工程与地下工程专业毕业的大专生，实习是大学阶段尤为重要的一个环节，它是对我们大学阶段所学知识的一次综合运用，不但使我们各方面的知识系统化，而且使所学知识实践化。毕业实习是在毕业前进行一次系统的综合考察，结合所学知识及自己的毕业实习，选择自己的工作方向。通过毕业实习，使我们能够了解工程的全过程，培养我们独立分析解决实际问题的能力及创新能力，并锻炼我们调查研究的能力。

一、实习内容

各项技术标准，都是为生产服务，都是为现场施工服务。为了将各项技术标准落到实处，没有现场这个舞台，是不可能实现的，这就是理论指导实践，从实践中体现理论价值之处。在现场，通过自己虚心请教，从现场各施工人员那学到了好多从书本上不能学到的经验性的东西。

本设计针对西安地铁的地质、水文条件进行了施工组织设计。设计内容包括：施工总体安排;开挖爆破设计;支护设计;施工辅助设计及防排水设计;不良地层施工对策及保障措施;进度计划安排及施工监控量测设计几方面内容。其中施工设计采用新奥法原理，爆破采用光面爆破，支护设计采用了超前小导管，锚喷，钢拱架，钢筋网等。

1.爆破施工方案及控制措施

西安地区基岩埋深较浅，基坑开挖需进行爆破施工。爆破应采用光面爆破或预裂爆破，硬岩宜采用光面爆破，软岩宜采用预裂爆破，分部开挖时可采用预留光面层光面爆破。

爆破设计要点

钻爆设计应根据工程地质条件、开挖断面、开挖方法、掘进循环进尺、钻具和爆破材料等综合进行钻爆设计。施工阶段的爆破设计需进行专家评审，报城市主管部门批准，经市公安局同意后方可实施。还必须注意结合现场实施来调整钻爆参数，达到安全、合理、经济的爆破效果。注意的是爆破轮廓和周边围岩稳定。其爆破参数的选定是实地试验确定，也可参考有关光爆和预裂爆破的相关资料选定。

1.防水工程设计原则及等级标准

(1)防水工程

1)地下结构防水遵循“以混凝土自防水为主、多道设防、因地制宜、综合治理”的原则，根据环境条件、结构形式、施工方法，选择有效、可靠、操作方便的防水方案。

2)地下结构应以混凝土结构自防水为主，确保混凝土、钢筋混凝土结构的抗渗性、抗裂性和耐久性。

3)应加强变形缝、施工缝、诱导缝、穿墙管(盒)、预埋件、预留通道接头、预留孔洞、桩头等细部构造防水措施。

4)针对大连地铁沿线地下水位高、补给来源丰富、地层渗透系数较大、地下水对混凝土和钢筋具有不同程度腐蚀性的特点，应优先考虑采用混凝土结构自防水与柔性全包防水层相结合的防水方案，并因地制宜，对分离式、复合式和叠合式结构防水方案做出综合比选。

5)防水材料的选择应适应大连地区的环境和地下水条件，以方便施工、可靠、耐久、经济、安全、环保为原则。

6)地下结构的排水措施应以排除混凝土结构内渗漏水为原则。

(2)防水标准

1)地下车站、机电设备集中地段和人行通道的防水等级为一级，不允许渗水，结构表面不得有湿渍。无设备风道防水等级为二级。

2)车站结构抗渗等级P8抗渗等级P10;注浆材料为1:0.4—0.5普通水泥浆，在水泥浆中添加2—3%的MgO膨胀剂;注浆压力不小于0.2Mpa，不大于1Mpa;处于有侵蚀性介质地下水地段，应根据腐蚀性等级采取相应技术措施。

3.主体结构防水

优先采用全包防水方案，遵循以“砼自防为主，柔性防水层为辅”的原则设计。结构防水混凝土标号按照结构安全、耐久抗裂、防渗的要求确定，混凝土产生的裂缝宽度不大于0.2mm，不允许出现贯穿性裂缝。车站抗渗混凝土强度指标为C30、C35抗渗等级P8。

二、内业

在整个过程中，内业也是必不可少的一部分，资料的整理，在质量上对工程可以说也有深远的影响，它是工程问题查询的有效途径之一，是工程交验的重要组成部分。通过对资料的整理，使我深刻的体会到，这也是一个学习的过程，是一个积累知识的有效途径之一，在标记场布置图绘制的同时，让我拥有的计算机方面的知识也有了用武之地。除现场外，可以说它也是一个全方位锻炼自己的机会。

三、团结协作

一项工程，并非一个人能完成，它需要各部门每一位工作人员的团结协作，不管是自己单位、监理单位、业主以及其他单位。但为了给自己营造一个良好的施工环境，必须与其处理好协作关系，尤其是工程的各关键环节，否则，将会适得其反。这样做，让各部门在相互信赖的基础上，对工程的进展、对各个环节需要注意的地方，均心中有数，不会因协调不当出现各种闪失，影响工程进度。工期就是控制成本的有效途径之一，多一天不必要的工期，也就意味着多了一项不必要的经济损失。

在短短2个月的工作中，让我深刻的体会到团结协作对干好一项工程是多么的重要，可以说，它是顺利干好一项工程的关键所在，同时也是一个人在成长过程中成熟的“基点”。

四、安全

在每个工地，尤其是在进入现场的门口，你都会看到醒目的“安全第一”等字样的标语。干工程本就是一项风险性很大工作，这就需要我们在作业的过程中要加倍小心，在作好各项安全工作的同时，力争每一秒，不能盲目的去抢一秒。否则，事故就在一秒间。

总之，在西安地铁三号线的实习，它作为我即将从学校毕业，参加工作的第一站，让我收获颇丰，尤其是它让我将理论知识与实践作了一次充分的结合，使我的理论知识水平得到了很大提高。当然，在这期间，也曾有过工作不到位的地方，我深信，这一程是我工作中通向成功的一个基点，将会对我今后的工作有着深远而积极的影响。

五、实习感想

紧张的实习生活结束了，在这一段时间里我还是有不少的收获。实习结束后有必要好好总结一下。首先，通过两个月的实习，通过实践，使我学到了很多实践知识。所谓实践是检验真理的标准一个人的知识和能力只有在实践中才能发挥作用,才能得到丰富、完善和发展。大学生成长,就要勤于实践,将所学的理论知识与实践相结合一起,在实践中继续学习,不断总结,逐步完善,有所创新,并在实践中提高自己由知识、能力、智慧等因素融合成的综合素质和能力,为自己事业的成功打下良好的基础。

**地铁实习自我工作总结报告篇8**

一、实习目的

1.通过生产实习，对施工工地的现场环境有个大致的了解，适应工地上的工作节奏，以及了解工地上基本的规章规程。

2.理论结合实践。通过现场实习，巩固和课本上的知识和加深印象，以及通过实践理解一些通过课本无法理解的知识。

3.通过现场的学习，了解和理解一般区间隧道、地铁车站的各种施工方法和过程，建立整个施工过程的基本体系，形成知识系统。

4.通过现场的学习，了解在隧道施工前所要进行的地质勘查，知道如何对地形地貌、地质条件、施工、水文条件等进行勘察和评价，以便于施工。了解认识在施工中和施工后如何进行现场监测。

5.通过生产实习，了解认识对于各种不良地质条件的处理方法。

6.了解认识工地上的各个职能部门及其所担任的职责，为以后的职业生涯打下基础。

7.认知学习，不懂就问，学习工人师傅在长期的现场实践中总结的宝贵经验。

8.联系自己的专业培养目标，树立献身社会主义现代化建设，提高我国建设施工说平的远大志向。

二、实习时间

20\_\_年\_月\_日——20\_\_年\_月\_日

三、实习要求

1.认真按时完成实习指导人员和老师布置的实习内容;

2.每天写好实习日程，记录施工情况、心得体会、建议等;

3.对组织的的专业参观，专业报告都要详细记录并加以整理;

4.遵守工地上的相关规程，服从指导人员和老师的指挥，注意人身安全;

5.不懂就问，认识了解整个施工过程，总结实践经验。

四、工程概况

工程名称：北京地铁六号线工程一期06标

施工单位：北京住总集团有限责任公司

建设地点：朝阳区常营乡

工程标号：20\_220\_0218

建设范围：2站(黄渠站、常营站)

3区间(

中标价格：约8.1亿元

建设方法：区间盾构法、车站明挖法

五、总结

土木工程是建造各类工程设施的学科、技巧和工程的总称。它既指与人类生涯、生产运动有关的各类工程设施;也是社会和科技发展所需要的“衣、食、住、行”的先行官之一。它在任何一个国度的公民经济中都占领举足轻重的位置。土木工程专业具有很强的实践性、社会性、综合性、创新性和集体性。因而其培养目标是培养适应社会主义现代化建设需要，德智体全面发展，掌握土木工程学科的基本理论和基本知识。经过三年专业课的认真学习，再加上我们即将大四，马上要踏入工作岗位，生产实习对于我们来说是如此的及时和重要。通过此次生产实习，我们可以巩固和深化以前所学的专业知识，熟悉工地上的基本环境，了解掌握一些基本的施工技能，为走向工作岗位打下良好的基础。

对于地下方向的我们来说，隧道等地下工程是我们将来要从事的主要方向。本学期通过学习《地铁与轻轨工程》、《城市地下工程》、《地下建筑结构》、《土木工程施工》等专业课后，我们已经对地下的主要施工方法和基本的结构计算已经有了初步的理论知识。但理论毕竟与实践有一定的差距，为此学校组织我们来到了北京市六号线一期06标段。北京地铁6号线是一条纵贯北京东西的线路，连接西部石景山区的苹果园和东部通州新城的东小营地区。全线分三期建设，一期海淀五路居到草房计划于20x年12月通车。二期草房站至通州区东小营站，20x年2月28日正式开工建设，计划于20x年通车。自西向东的轨道交通干线长达41.74公里，和目前北京市各条正在运营的地铁线路以及正在建设的线路相比，6号线堪称最长。我们来到的06标段是有北京住总集团负责施工，包括两个车站：黄渠站、常营站，三个区间：褡裢坡站——黄渠站-常营站-草房站，区间采用盾构法，车站采用明挖法，中标价格8.1亿元。

当我们刚进入工地时，地铁的隧道和车站的主题工程已基本上完工支撑地上和地下的通道和车站的装修工程，这就给了我们更多向师傅们请教和学习知识的机会。前几天，师傅主要让我们看施工图纸，了解认识施工图纸各组成部分，以及图纸上的各个标号代表着什么意思。以前只在课堂上学习施工图纸的作用，看到的也是比较简单易懂的图纸，现实工地上的图纸这还是第一次见。别小看这施工图纸，拿出来吓了我一跳—这么多。一大摞，包括建筑施工图纸、结构施工图纸、安装施工图、装修施工图等几个部分，每个部分都是一本图纸，这也让我们深刻体会到了土木工程是一个庞大的工程。刚开时，我们对图纸上的很多符号都看不懂，但经过了师傅的耐心讲解，我们已经基本上能看懂施工图纸了，我们几个当时对此深感骄傲。

在看图纸的间隙，我们也是不是问一些关于施工前地质勘测和施工方法等一些问题。师傅们告诉我们，施工前期的现场地质勘察是非常重要的。如果施工前期的一些勘察做的不够准确、全面，很轻易导致后期出现安全事故，轻则影响效益，重则危害人的生命安全。如施工区间的水文地质条件，如果没有测量清楚，采取了不适当的处理方法，很容易出现漏水事故。另外师傅还告诉我们，常营站是号称“北京单体地铁站”,是正在建设的6号线一期自东向西方向的第二站。常营站服务对象主要是保障房居住区。常营站有13个出入口，有7个用于普通出入的乘客通道，还有6个是消防和应急通道。其中，普通出入口呈现“南四北三”的排列状态，南侧最西的通道将直接通向正在修建的龙湖长楹天街小区，北侧最西则一直延伸到朝阳北路北侧的华联购物中心内部。这正体现了地铁可以带动周边地区经济发展的作用。

另外师傅告诉我们，和其他地铁站相比，常营站这座地铁站的站台层才真正藏有玄机。常营站是北京目前规模的地铁站，不仅是因为其建筑规模达到了3.3万平方米，更是因为这双岛四轨的设计。按照规划，未来行驶在6号线上的列车将分为快车和慢车两种。未来客流量大的区域列车发车间隔较为密集，而东部一些车站客流量不大，不需要列车过于密集的停靠，快车可甩站通过。而另外一部分列车，将从常营站直接调头返回市区。因此，常营站才出现了与众不同的设计：快线列车将从外侧的轨道直接通过或停靠，慢车则在内侧轨道停靠站台。看来，我们这个地铁工地上实习还是能看到别的地铁车站中看不到的东西的。到了实习后几天，我们还经常在工人师傅的带领下去施工现场参观。在参观的同时，师傅们也没少给我们补充“营养”，如屏蔽门的作用。屏蔽门的作用不仅为了防止乘客利用站台坠轨自杀或发生意外，还可以使车站成为单一的建筑物，使它不受区间隧道行车活塞风的影响进而保证车站是一个独立的空调调节系统，节约能量，提供一个舒适的车站环境，而且屏蔽门使车站和行车隧道隔开，减少了运行噪音对车站的干扰。另外，师傅还给我们讲解了一些明挖法的知识。明挖法是各国地下铁道施工的首选方法，在地面交通和环境允许的地方通常采用明挖法具有施工作业面多、速度快、工期短、易保证工程质量和工程造价低等优点，但因对城市生活干扰大，应用受到各种因素的限制，尤其是当地面交通和环境不允许时，只能采用盖挖法或新奥法。明挖法适用于浅埋车站、有宽阔的施工场地，可修建的空间比较大，如带有换乘站、地下商场、休息和娱乐场所及停车库等的地下综合体车站，如上海地铁徐家汇站。明挖法的关键工序是：降低地下水位，边坡支护，土方开挖，结构施工及防水工程等，其中边坡支护是确保安全施工的关键技术。

通过这十天在地铁车站的实习，我们已经对地铁隧道的施工过程和施工方法有了比较深入的了解。从施工设计图开始，如何看图，怎么将图纸与实际工程结合起来，都拥有了现场的经验。实际的施工过程，如何施工放线、初期衬砌、二次衬砌、钢筋工程、防排水、通风工程等也有了较深入的了解。在施工项目管理中熟悉了业主、监理、施工方、承包商以及监控方在项目工程中的职能和执行内容。

建筑行业的庞大行是由其生产成品的形体的庞大性和复杂性决定的，这就决定了其生产过程中工序的复杂性和时间的长久性，在这个复杂的生产过程中我们每个人都只能在其中充当一个小小的角色，为了使工程达到共同的目标，只有参建的各部门和各单位互相了解和相互合作，才可能更快更好更高质量的完成。同时由于人员的复杂多样性，如何发挥自身角色的作用并做好与别人的交流与合作往往成为工程分工合作的重点，在这短短十天的实习时间内，虽然对施工、一些施工方法、施工技术等了解不少，但对于在工程中如何处理人与人、部门与部门之间的关系却不是一时能学会的,这里面的学问需要自己多用眼去观察、用脑去思考，才能使自己在工作过程中更加得心应手。

最后感谢老师和学校提供了这次难得的机会让我们走出学校走进工地走进施工现场了解地铁施工，为我们以后工作提供了宝贵的经验。

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！