# 最新车站实训报告总结(十一篇)

来源：网络 作者：雨后彩虹 更新时间：2024-07-01

*车站实训报告总结一我先介绍下杭州城站火车站，杭州站是国家铁路客运专线——沿海快速铁路通道上一个重要客站，也是杭州铁路枢纽的主客站。杭州站还将汇集城市快速公交系统、轨道交通和各类车辆等多种交通方式，形成一个大型的综合客运交通枢纽。杭州站将采用...*

**车站实训报告总结一**

我先介绍下杭州城站火车站，杭州站是国家铁路客运专线——沿海快速铁路通道上一个重要客站，也是杭州铁路枢纽的主客站。杭州站还将汇集城市快速公交系统、轨道交通和各类车辆等多种交通方式，形成一个大型的综合客运交通枢纽。杭州站将采用巨型空间木行架支撑网架结构体系。客运用房总建筑面积5万余平方米，采取高架候车形式，旅客“上进下出”，将车站功能空间划分为高架候车层、站台层、广场层三个层面。杭州站铁路设施拟一次性建成，设到发线14条，旅客基本站台2座、中间站台4座，旅客地道、天桥各1座，站台上设等长无站台柱雨棚。交通换乘设施均尽量靠近站房布置，缩短旅客换乘距离。规划目标是乘客能在最短5分钟内，实现乘车换车中转的需求。

20xx年1月10日，班长通知，我们应用工程系城规专业要到杭州城站火车站实习，当时心情有些小激动吧，一是可以出去走走，锻炼锻炼；二来则是可以接触杭州火车站的工作方式。实习分为两个班次，一是早上班次，从早上8点30到下午5点30；二是晚上班次，从下午5点30到明天早上8点30。说实话，我倾向白天工作。要知道，冬天的杭州也是很冷的，夜晚的风吹起来那可不是一般的冷。第一次上班就是早班，为了不迟到，我们早早的就起了床，天还是黑的就在等着公交车去城站，我还清楚的记得昨天晚上有点兴奋和室友聊天到很晚。坐上公交趴着小憩一会，到了城站看到涌动的人潮，我知道这工作肯定是累的。我们将组分成了3组，第一组是验票，第二组是检票，第三组是后勤。我则是进入了最辛苦的验票组。

开始第一天的验票工作了，我略带兴奋站到了楼下的验票口，师傅告诉我们验票看的是时间是不是符合是不是在发车前两个小时，票是不是杭州站的，（后来才知道有的乘客会误以为杭州东的车票是在城站乘坐其实并不是这样）。尽量不要与乘客发生争执，实在解决不了的就通知师傅。接下来就是一天辛苦的工作了。整个实习下来，我记得最熟的一句话就是：“请各位旅客出示一下车票，把票都拿在手上，发车前两个小时可以进入”。

总体下来这工作即简单又不简单。简单呢，是这活只要检查下车票然后放行。而且我们跟另外两个搭档每半小时换一班，所以不知不觉一天的班就会很快结束了，感觉干起来

很快。不简单则是工作中难免碰到不受规矩的客人，明明时间还没有到就一定要进来，一开始我都管的很严，不让他们进去。毕竟春运期间人员本来就多，再不按时放入乘客，楼上的候车室和安检都要挤死了。但是有些乘客一点都不会体谅，对我们辱骂，一开始我真的难以忍受，说了是时间没到又不是故意不给你进去，后来我了解得知大家都这感受，都在抱怨。但是我也理解他们的心情，都想早点回家怕火车误了点也就释然了，想想看本来工作就没一帆风顺的，何况我们这工作性质，面对的那都是各色各样的人，就当锻炼自己的承受能力吧。让我记忆犹新的是一天早上，一位旅客，夹在人群中就挤了进来，我立刻跑过去对他说请出示下车票，他看都没看我，就说网上订票的，我说出示下短信和身份证，他居然说我凭什么给你看身份证，你一个志愿者有什么资格看我身份证，我当时那个火大，拿出临时工作的牌子给他看，他理都不理我就走向自动扶梯，我哪能容忍这么嚣张的人，上去拦住他说出示下短信和身份证，这里是验票口，千万人都要出示车票或者短信才可入内。他很嚣张的说把手拿开。当时我真的有冲动上去揍他，还好师傅及时赶到，才避免了争执的恶化。那时候心里真不是滋味，怎么会有素质这么低下的人。搭档说没事不要理他就当被疯狗吼了几声。事后我想，你跟他吵，吵赢了又怎样，他倒下了还有千千万万个，你吵的过来吗众目睽睽之下，你跟他在别人眼里都是一样的人，何必为了一时之快而迷失自己的心智，丧失自己的姿态。古话也说过：退一步海阔天空。哎，当时真的不仅仅是累，还有心理上的疲惫，我知道乘客都是希望早点回去，我能看得到你们急切回家的心，但是按照规定一个个准时的进去，候车室也不会堵的寸步难行，安检也不会时不时的就让我们先停止检票。我也希望所有的乘客能体谅我们的工作。那时候一声谢谢，辛苦了，是多么让人开心和愉悦。

夜班的工作最让人感到疲惫，我们的从下午5点30接替上一个班，然后开始半个小时一班的轮班工作方式一直到凌晨的1点30才开始4个人一班，一班一个小时的夜班生活。那个累啊，特别是有一次我被排到3点30到4点30的班次。无奈实在是太累就躺在椅子上睡觉，还好候车室的空调还是很给力的，让我感到十分的温暖。但是正当我睡得舒服的时候，上班的时间到了，一个电话就把我惊醒，无奈的起了身，和3个同伴一起站到门口验票。刚走出候车室就是一阵冷风，吹得我值哆嗦。站到门口才知道什么叫真正的冷，门口就是通风口，那个风吹得，一下子让我睡意全无。看着门口等待进入的乘客，我开始打起精神验票，争取让他们也可以早点进候车室暖和暖和。每次上夜班给我的感觉就是比通宵都要难受，上完晚班回到寝室都是10点左右，在外面随便吃点饭，回到寝室倒头就睡，那叫一个舒服啊。

谈工作不得不谈吃的，火车站还是很人性的给我们提供免费的饭菜。不要说，味道还不错，有时候还有鱼吃。吃饭的时候总是最幸福的，因为还可以休息会。不过比较白班提供午饭，夜班提供晚饭。其他的就要自己解决，城站的东西果然贵。早上去吃了一笼包子，一杯豆浆，一个粽子得要25块，我的天，这是我吃过最贵的早饭。都快抵上我一天的饭钱了。越到后面吃饭的问题显得越来越严重了，因为学校旁边的饭店都要关门回家了，毕竟我们工作到1月28号，过年前2天啊。到最后吃饭都成了问题，都要跑到远的地方吃饭，想起来真是有点心酸啊。

在这半个多月的工作中我和其他同学分享着彼此的工作经验，共同解决着工作中所遇到的问题。那几天的服务下来大家的感受也颇多。我们有时伴着月光出门，有时带着星光回校。有这样一句话；“一个人的价值往往是在他人所需的时候体现出来的。仔细想想这句话的内涵” 的确如此，锦上添花的人远比雪中送炭的多。这也正如所说的那样“急旅客之所急，帮旅客之所需”工作下来的总结使我们的工作更加紧紧有条，对杭州火车站也越来越熟悉。客流量也是不断增加。我们的工作也越来越繁重，不过也即将进入尾声。

在我志愿服务的最后一天，也是我们实习活动结束的最后一天，那天是个晚班，就要结束实习的生活了，大家带着兴奋站在各自的岗位上工作着，不敢有丝毫的懈怠。时间一点一滴飞逝，天慢慢的亮起来，看着接替我们的同学的到来，我们知道寒假的实习结束了。我带着疲惫和兴奋坐上了回家的车，想想这半个月的实习。我帮助了许多人，也遭到许多人的辱骂，不过我收获了很多，我学会去无视那些令人厌恶的声音，我学会了耐心的去对待每件小事情。杭州火车站的实习教会了我很多。在此我希望旅客们能积极配合我们工作，体谅我们，我相信只要工作人员和旅客之间能互相体谅，春运就会越来越美好。

**车站实训报告总结二**

不知不觉我已经迈入大学校园一年多了，大学是一个教育我、培养我、磨练我的圣地，我为我能在此生活而倍感荣幸。但亲身实践才能够使我们增强认识问题、分析问题、解决问题的能力；为我们认识社会，了解社会，步入社会打下良好的基础。以前的我只是两耳

不闻窗外事，一心只读圣贤书。但现在我要走出安全的港湾，接受风雨的洗礼，社会的考验。

寒假里利用空闲时间，我到新乡市汽车站参加社会实践。作为一名检票员，我每天工作首先要在班车到达时通知各位旅客准备检票上车，接着在进站口进行检票后，统计核对好每个班次的人数，然后在发车之前对已经入座的乘客进行一次简单的行程说明并提醒好每

位旅客注意保管好自己的物品，最后要代表车站送上我们最真挚的祝福：祝原大家旅途愉快。虽然每天看似只是在重复着一样的事情，但在这一个月的工作中，我的确学习到很多很多。

月末来临，社会实践的帷幕也渐渐落下了，回想这次社会实践活动，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，而这些在学校及书本上是不曾有过的。比如说在人际交往方面，书本上只是

很简单的告诉你要如何做，而社

会上人际交往非常复杂，在学校是不能有如此深刻的感受的。社会上有各种人群，每一个人都有自己的思想和自己的个性，要跟他们处理好关系还真得需要许多技巧。而这种技巧通常是来自社会阅历与经验的。在社会上要善于与别人沟通。如何与别人沟通好，这门技术

是需要长期的练习。以前没有工作的机会，使我与别人对话时不会应变，会使谈话时有冷场，这是很尴尬的。交际中要求你在不能改变一件东西的时候，你只能学着去适应它，如果还不行，那就改变一下再去适应时的方法。还记得上班的第一天，第一次和那么多陌生人

打交道，要向每位乘客问好，并要在候车大厅面对众人讲话，播报通知。虽然仍显得那么稚嫩，但我想我已渐渐学会自信以及作为一名服务性行业者所必备的礼节。此外，知识的积累也是非常重要的。知识犹如人的血液。人缺少了血液，身体就会衰弱，人缺少了知识，

头脑就要枯竭。这次接触的实践活动，对我来说很陌生，要想把工作做好，就必须了解各方面的知识，有深入的了解，才能更好地应用于工作中。这次亲身体验让我有了深刻感触，

这不仅是一次实践，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

实践，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。

虽然这次的社会实践只是一些很简单的工作。但经过了这次活动我才知道，在现实生活中，有很多具体的问题需要我们去面对，需要我们去处理。这些问题，其实也就是我们生活中常常遇到的问题。只是，以前在家里，在学校，这些问题有父母，有老师去帮我们处

理。而通过这次的社会实践，我知道了。在现实生活中我们要做的事情，不仅仅是我们能不能做这份工作，更是我们能不能用自己的一份热忱的心来面对这份工作。

在实践过程中遇到了许多的困难，但高兴的是我能一一挺过来了，遇到的障碍我也能独自去解决了，这的确是意见值得高兴的事。孟子曰“天将降大任于斯人也，必先苦其心志，劳其筋骨，饿其体肤??”所以我想这次的经历正是我的财富，在以后的人生路上会一

直受益。

经过实践锻炼后我的个人素质、心理观念、沟通技巧等多方面都获得不同程度的进步，真正达到了社会实践的目的。

此次社会实践虽然存在一些问题。但是我欣喜地看到，经过社会实践的磨练，我变得更加成熟、更加自信。我有理由相信，当代青年大学生有实力承

担的起未来建设国家的重任，追求进步，刻苦求知，勤于实践，全面成才必将成为广大青年学生的共同心声和行动！

**车站实训报告总结三**

本阶段我在信号工区学习，是来铁路局学习的第三个阶段，就是去现场学习，向现场的老师傅学习，学习现场工作的程序。在这3个月的工作和学习中，学到了很多书本上没有的现场知识，使得我对以前所学过的理论知识有了更深刻的认识，真正做到了理论联系实际，使我受益匪浅。

在实践经验积累上，我跟师傅在现场学习的工作流程，并亲身感受了信号工的工作过程，使我开始积累了作为一名合格的信号工就应具有的基本潜力，细心体味着作为一名合格的信号工就应具有的职业素质，同时用心配合好我的师傅的工作，做到不影响他的正常工作的同时多问多学现场知识，对不明白和不明白的地方坚决做到深知熟解，并能举一反三，正常行车状况下能熟练的在脑中模拟工作要领。

在现场的感触很多，首先，要全身心加入铁路这个大家庭。要以平静的心态看待铁路的改革，以用心的心态参与工作，以乐观的心态应对生活。在工作中以用心的心态应对工作，用心主动地做好分内之事。一要充满信心。认识到铁路改革机遇大于挑战，环境的改变、“身份转换”政策的实施，会创造新的、良好的竞争氛围。

二要有紧迫意识。培养自我的大局意识，主动去适应改革。努力工作，要把压力转化为工作的动力，高标准、严要求，认真完成自我的本职工作。认真做好这些工作是迎接改革必备的首要条件。务必增强竞争紧迫感，自觉提高自身素质。在铁路跨越式逐步深入发展发展的这天，务必对自我有清醒的认识。随着企业改革力度的不断加大，务必改变了已往觉得进了铁路就算捧起了“铁饭碗”的观念，“瓷饭碗”的竞争紧迫感明显增强。提高自身综合素质是在改革和竞争中取胜的关键，在工作之余要加强学习，给自我补充能量，以适应竞争环境。学习党的一些基本方针、政策以及铁路改革的一些基本知识，了解路局各项改革措施的必要性。认识到铁路改革的深刻内涵，全方位充实自我，完善自我，使自我在以后的竞争中立于不败之地。

第三，在紧张严肃的环境下做好自我的本质工作。杜绝利己主义，心浮气躁。作为一名预备党员，在接下来的工作中，我必须戒骄戒躁，严格要求自我，时刻警示自我，想自我少一点，想工作多一点，永远把机务段的利益放在个人利益之上。工作、生活中遇到问题力求果断、细致，遇到有不如意之处，多从自我身上找原因。克服松懈心理，树立生活、工作目标，化劣势、失败为前进的动力，持续旺盛的战斗力，做到用心肯干、吃苦耐劳、艰苦奋斗。

第四，要勇于开拓创新，永葆工作中的生机和活力。在工作中要勇于开拓创新，勇于大胆实践，不断总结以往工作的经验，谋划新思路，采取新举措，开创新局面。今后的工作中，自我要进一步发挥用心性、主动性和创造性，针对工作中存在的种种问题，在充分听取领导和同志们的意见和推荐基础上，认真反思，逐条改善。以更饱满的生活热情，更加坚定的信念和旺盛的斗志投入到工作和生活中，以良好的心态迎接来自任何方面的挑战，从而实现由被动向主动的转变和跨越。

古人云：“不待扬鞭自奋蹄”。在今后的工作过程中，我必将以饱满的热情和主动的态度做好我的本职工作。成为一名合格的信号工，然后成为一名合格的复合型人才。

**车站实训报告总结四**

关键字：汽车站 城市规划 环境建筑

摘要：汽车站是汽车运输企业组织公路客货运输的基层单位，也称车站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。

这个实践周，我们要调查交通场站的规划设计，交通场站是一个城市的门户，是一个城市的对外开放的窗口，也是城市发展的标志之一。今天我们就先调查一下汽车站。

汽车站是四大客运业务中与大众生活联系最为密切贴近生活的交通方式，使用系数最为频繁，现在人们生活节奏变的越来越快,不像以前人们每坐车的时候 就要提前很早去候车室候着,早的话一两个小时是很常有的事情,正常来讲三个小时应该很正常的 因为以前汽车站规模不大有效车位也不多,大家生活水平也低 很少说有坐车旅游之类的可能性 所以每发一班车往往要等人基本上齐全了才会发车，因此这样使汽车站囤积的人数会越来越多。致使使用率大大的下降了很多,而且产生一系列的多米诺骨牌效应，建筑长时间处于过饱和状态,使用寿命降低,而且更会使汽车站周围的交通更加的混乱。人车混流，增加了局部交通的外部压力,使之汽车站的效率也大大减小。现在人们已不再是说去车站候着等很久，大家都基本上是在候车厅短暂休息，或者是按时直接来汽车站上车出发，所以说设计时候也得考虑到不像是以前的那种概念。

21世纪的中国,发展急剧的迅速,各方面都远远满足不了当今人们的需求,所以致使过去的公建已经相对的落后的少许,这其中也包含了可能以前设计的些建筑尺度偏小,虽说考虑到了可持续发展的需求,但是没考虑到社会的发展迅速远远超越了当时人们的想象所考虑到的规模,再者就是以前的功能比较的单一,只是便于管理或者是建筑本身的能力有限,所以只是停留在那一个地步.没有更多的去考虑更久后建筑本身的变更性,也就是说可持续发展战略.具有变更性,易于改变,扩建,功能的多样性,内部空间的可变性,譬如说是现在设计为汽车站或者是其他公建类建筑,确实是设计时候是考虑到了后续的需求关系，但是谁也说不准，时代的变迁节奏太快，它当初的设计已经满足不了了现在的需要，那就是说这个汽车站已经基本上容纳不下了这么多人的容量,所以它已经不能再满足人们，为人们的服务了，需要再考虑其的存在性，就得在其他地方修建一个更大规

模的来满足人们的需要，那到了这个时候，这个退休的老家伙它的保留问题,倘若是个比较有历史感或者是具有收藏价值的古董是保留，也许又成为一个人们开始舆论的新话题了，就现在人们的观念而言，我觉得如果一开始就遵循可持续发展战略具有变更性的话也就不必这么劳师动众了，这样不仅仅可以把它的保留是否的问题给化解，更好的可以节约成本，为其的发展打下厚厚的基础，不仅为政府节约了一大笔资金，还更为大众老百姓留下了那么些许记忆。不曾忘记它的过去，记住它的回忆，缅怀它的成就，展望其建筑本身魅力的未来。我这只是本人的观点。

从建筑的本身来看待它所包含的内在以及外部的因素，是否具有的可变性。在现在的建筑设计当中，很多人在做设计时候，往往把自己的感情融入的太多太深，很情感的去做每一件作品。对，对，确实这样很好，能把自己的审美观念发挥的犹如滔滔江水连绵不断，发挥的淋漓尽致。单纯的从建筑角度来看它，确实是很好，很不错。放在哪里都一个样。这样的作品，值得人去深思，你究竟是在做自己的纪念馆还是做的是自己以后陈放作品的博物馆，我敢情问问。在自己做每一件作品时，应该牢牢记住要删除自我，冗余现实状况。清楚的看待不同地方的地域文化，人文地理，风俗习惯，或许深入到他们的饮食习惯，穿着等等。这样再把你自己的想法与之相交，那岂不是优哉优哉，何乐而不为呢。

提到这次汽车站设计，我的第一感觉就是空间要大些，让人感觉到真的是在车站，不会说是有着压抑的空间的感觉，但是体量还是的在人能接受的尺度内，不要失真。毕竟从感情上来说车站这个空间是常常发生送亲人离别时伤心难过的地方，大家恋恋不舍。若是再加上有这么个压抑的空间那岂不是让人更加是火上加油的感觉。换做是在一个空间感强烈的车站，人一去就觉得心情很是开朗，心情放开了，自然而然欢笑声也是更多了，没有那种不舍不弃的感觉了。再者就是若是一个好的建筑，至少观赏性上来说，车站我还可以把它当作是一种艺术品来看待，一个好的风景点（后续会提到车站的额外的功能）。大家站在车站的外面留影纪念，觉得这才是每一个建筑应该所具有的宗旨吧。

做为汽车站设计，包括了几部分：

首先，是从规模上来讲，汽车客运站可分为四个站级，一，二，三，四级别。其主要区分可见建筑设计规范，就不在这上面多解释了。在这之前还得从它的选址上来讲，一个成功的汽车站关键在于地理位置是否具有优越性，优越性并不是

指它一定就得在市中心，而是首先选在于路陆交通出入口，或者是再有各个地方具体问题具体方案来定。不是唯一的答案，只是一个取舍的问题，绝对是有弊也有利，更多也是尽量择优。

第二，总平面图，当前面的站级，规模，选址确定后，一个好的 汽车站那就得看它的内在了，也就是说的平面布局功能是否更加的人性化的设计，能否恰到好处的为人们服务。将其各个功能最大化的联系到一起，大到候车室，小到一个洗手间的功能联系。总平面设计注意：1，符合城市规划的要求，看规模要求，出入口的设计选择问题；2，布置紧凑，合理利用地形，满足站务功能要求。于其他交通工具合理的联系在一起；3，分区明确，使用方便，流线简洁，避免旅客车辆以及行包流线的交叉；4，站前广场必须明确划分车流，客流路线，停车区域活动区域以及服务区域，在满足使用的条件下应注意节约用地；5，合理不布置绿地；6，处理好站场排水。竖向排水设计，有效车位坡度不小于千分之五。

第三，候车厅设计应考虑：1候车形式，分为二种，对称性与非对称性。2候车厅面积，面积大小按照规模来确定，候车停面积＝旅客日发送折算量\*相应系数\*1.1平方米。3候车厅的功能关系，每三个发车位不少于一个检票口。还有点最重要的是候车厅的结构形式是对它形象很重要的一个节点，所以候车室的形象决定与它的结构形式。

第四，售票处，根据规模来衡量售票窗的大小，再是将其与候车厅有机的结合起来，方便与乘客。

第五，行包业务，行包业务是衡量一个车站是否很好的做到为人民服务的标准，那么最好的典范就是它的行包业务，不仅要做到行包的顺利到达，而且还得更多保护旅客的随身携带的旅行包的安全问题。1,行包房的设置以及流线；2,行包房与其他空间的关系；3，行包流线。

第六，站台与有效发车位，站台是组织旅客输送旅客上车的必要通道，是保证发车区有安全感的重要设施之一。1，站面平台：一字式，锯齿式，弧形扇面式，分列式；2，站台柱网，柱距；3，站台雨棚。

第七，停车场，注意停车场面积，停车区设计，停车方式，停车场设施。 第八，附属建筑

第九，防火疏散要求

第十，建筑设备

汽车站设计，本身作为一件作品来看待的情况下。还得贴近现实来做，符合基本功能之外，再从艺术角度来看待，让它成为不是车站的车站的感觉。建筑魅力至少从外表来评判是绝对的，所以再做设计时候，不会为了形式而形式，刻意的去表达些什么，那只是画蛇添足罢了。

汽车站作为一个地方的门户，当一个人来到一个地方的一眼看到的就是车站，不管是火车还是汽车，还是什么，都非常清晰的看得见，摸得着感受。所以在此不仅仅是体现个人性格的时候，更是要全盘考虑来看待它的多重性。

场站的设计是复杂的，是一项极其考究的设计，要经受起时间的推敲，世人的批判。一座城市的窗口，不仅要满足本事的功能特点，而且还应满足城市文化传播的功能，所以建筑是不单单只是场所的搭建，还是对艺术的探索。这次调查研究收获很多，使我对汽车场站的设计又有了新的理解。

**车站实训报告总结五**

武汉站整体的“千年鹤归”造型凸显湖北特色，寓意千年黄鹤，翩然而归。建筑中部突出的60米屋顶。九片屋檐同心排列，又象征着武汉九省通衢的地理位置。

武青四干道－武汉三环线－中北路延长线－站西大道、总用地面积达110公顷(计算至道路中线)的围合区域都归于武汉站站区设计范围内。定位湖北省陆港，设东西

2个广场，东广场设置公汽及长途车站，西广场为景观休闲区 。

进站模式 武汉站首创等候式和通过式相结合的流线模式，采取“高架候车，上进下出”的方式。旅客可选择进候车室候车进站，也可直接由绿色通道进站。

武汉站站区的规划定位与目标是：以武汉火车站为主体，建设服务湖北、面向全国、国内一流的综合交通枢纽，功能完善的交通枢纽。同时，要将武汉站打造成绿色环保的生态站区，成为代表湖北21世纪建设水准的精品工程和标志武汉迈向区域性中心城市活力的新名片。

武汉站整体采用钢结构，钢结构总量为65000t，主要包括屋面支撑结构，夹层结构和面层结构；其中主站房屋面支撑结构拱形钢结构和网壳结构，最大跨度116m。钢构件存在大量大型铸钢件，多管相贯节点，锥状管等复杂结构，构件制作难度大，整个钢结构星空间曲面，测量定位难度极大，结构安装稳定性控制难度大。 武汉火车站建筑总面积35.5万平方米，其中站房建筑面积10.7万平方米，站前高架平台面积1.2万平方米，无站台柱雨篷面积13.4万平方米。

站房最高点距地面60米；站房总长550米、总宽325米，其中主体围护部分长248米、宽199.6米。

车站设客运专线、普速两个车场，有高速客车到发线15条、站台8座，普速客车到发线5条、站台3座。

车站远期年旅客发送量达3100万人，高峰小时旅客发送量为9300人、站房最高聚集6000人，定位于铁路枢纽。

武汉火车站为高架车站，站房主体三层，一层为地面交换层，二层为站台层,三层为候车层。

武汉站站房地面层，将充分利用站台高架的有利条件，将武青四干道到沙湖大道的站线部分全部架空，增加地面的东西向道路。

此外，利用站房一层交通集散大厅，沿地铁站厅方向，将设置贯穿东西广场的东西步行轴线，大大方便旅客的可达性。

武汉站站房的地下空间，形成连通东西广场的地下步行通道，并预留向西下穿站西大道，连接核心区的地下通道。

在地铁站线两侧平行布置地下商业空间，满足旅客消费、购物需求。

阳光节能 武汉站建筑面积庞大，运营能源消耗巨大。该站屋顶局部采用太阳能光电板作为材料，白天可借助充足的阳光发电，用于车站照明。

**车站实训报告总结六**

一、实习目的

生产实习是学生将理论知识同生产实践相结合的有效途径，是增强学生的群众性观点、劳动观点、工程观点和建设有中国特色社会主义事业的责任心和使命感的过程。

通过生产实习，使学生学习和了解中国铁路发展史，培养学生树立理论联系实际的工作作风，以及生产现场中将科学的理论知识加以验证、深化、巩固和充实。并培养学生进行调查、研究、分析和解决铁路运输实际问题的能力，为今后继专业课的学习打下坚实的基础。通过生产实习，拓宽学生的知识面，增加感性认识，把所学知识调理化系统化，学到从书本学不到的专业知识，并获得本专业国内，外科技发展现状的最新信息，激发学生向实践学习和探索的积极性，为今后的学习，和将从事的技术工作打下坚实的基础。

生产实习是与课堂教学完全不同的教学方法，生产实习可获得在书本不易了解和不易学到生产现场的实际知识，使学生在实践中得到提高和锻炼。

通过两年的理论学习，自己的专业知识得到了进一步的提高，拓宽了视野，为了能将自己所学、所掌握的专业知识渗透到将来的工作中，我决定到呼和浩特铁路局包头客运段进行实习，学习现场知识，提高现场工作能力，将自己的专业知识带到工作现场，为现场工作出谋划策，将自己的所学用到实处。

二、实习单位及岗位介绍

呼和浩特铁路局包头客运段成立于1958年5月，是呼和浩特铁路局19个站

段中唯一承担着全局旅客运输的单位。自己也一直从事列车服务工作，为了提高自己，我决心实习列车服务工作。

旅客运输的目的是为人们进行经济、文化等社交活动和包括提供必须的出行

条件，是由列车长统一领导列车乘务工作，组织三乘职工抓好列车安全、服务、路风工作、对内行使管理权，组织乘务员认真落实旅客运输各项管理办法和规章制度，督促乘务员严格执行作业标准和作业过程，质量良好的完成旅客和行包的运输工作。列车服务工作要求具有丰富的铁路运输知识，具有较强的管理和沟通能力，妥善处理各种客运业务，完善班组管理，加强各工种工作配合，将铁路运输知识良好的贯穿运用于生产实际当中。

三、实习内容及过程

通过一段时间的岗位实习，使我将学到的理论知识，得到了很好的运用。列

车上的实际学习是我人生中弥足珍贵的经历，给我留下了精彩而美好的回忆。在这段时间里单位领导和同事给予了我足够的宽容、支持和帮助，让我充分感受到了领导们的广阔胸襟，感受到了包客铁路运输职工的豁达和真诚。也许有人会这样认为，乘务工作不外乎查票打扫卫生而已，是一种体力劳动。其实不然，通过岗位实习的工作的经历使我认识到要做好这份工作，并不容易，在实际的工作当中是要靠心灵去感受、体验，乘务工作是一种心灵艺术。记得在初次来到客运段工作时，我对直达特快列车、特快列车、快速列车、普通列车的认识仅仅局限于他的名字而已，对乘务工作的认识也只局限于表面，除此之外，便一无所知了。为了掌握高标准的乘务要求，除了巩固自己所学的专业课程之外，我还特地认真

学习了客运规章，掌握乘务工作组的职责分工，和实际的工作标准和作业过程，了解了《呼和浩特铁路局服务质量标准》和《铁道部客运服务质量标准》， 通过学习为今后的工作打下了理论方面的基础，也为实习工作奠定了良好的基础。但是并不意味着光靠理论就可以干好乘务工作，理论也是必须经过实践来检验和巩固的，更重要的是还要学习如何与旅客交流和沟通。在实习期间内，我在领导和同事们的悉心关怀和指导下，通过自身的不懈努力，各方面均取得了一定的进步，但也有很多不足之处。

(一)、明确了客运工作的概念和意义。

通过学习和日常工作积累使我对铁路客运工作有了较深刻的认识和理解。记得第一次上车为旅客服务时，所有的一切对于我来说，既新鲜也处处存在挑战。不懂就学，是一切进步取得的前提和基础。在这段时间里我认真学习了关于乘务工作的相关资料和路局、客运段、车队关于客运工作的相关规定，再加上日常工作积累和师傅对我的悉心教导。现在我对乘务工作有了较为深刻的认识和理解，也意识到了乘务工作的重要性。我们的乘务工作，她不仅仅是检票整理卫生，更重要的是在旅途中为旅客提供舒适而又安全的服务，让旅客能体会到呼和浩特铁路局包头客运段的企业文化精神，让所有旅客了解包客人“一切只为您满意”的服务宗旨，让旅客能有一个称心、舒心的旅途，逐步实现了“让旅客走的了，而且走的好”。

(二)、明确了岗位技能，理论在岗位中得到运用。

根据岗位职责和要求，我逐步理解到乘务员的主要工作任务是：

1、负责对旅客的服务。

2、满足旅客在旅途中的各种合理的要求。

3、严把安全关，确保旅客的人身及财产安全。

**车站实训报告总结七**

随着铁路运输向着高速度、高密度方向的发展，一种用于铁路行车安全的超速防护技术在世界铁路行业应运而生，目前在我国各条铁路线上运行的各种内燃和电力机车均已安装了由我国自行开发研制的列车超速防护设备--列车安全运行监控记录装置。

列车监控装置包括一台主机、两台显示器及用于机车状态信息采集的传感器。列车行车命令通过轨道传送给机车，地面线路数据存储在监控主机中。主机完成列车运行速度、机车牵引工况、列车管压力、机车信号色灯条件及地面轨道信息的采集。并实施对列车制动系统的控制。两端驾驶室内的显示器用于人与装置问信息的交接。

列车监控装置可在司乘人员失去警惕，导致列车无人驾驶或司乘人员违章操作时，对运行列车自动发出减速或停车指令，启动列车的制动系统，防止超速，并确保列车在关闭的信号机前准确停车。

监控装置对列车实施控制，依据列车限速运行曲线，其数学控制模型源于列车牵引计算，即列车制动时列车制动走行距离与列车制动力、线路坡度、列车运行速度、列车载重的计算关系。在两维坐标上可用多条曲线描述，曲线的横坐标为列车制动距离，纵坐标为列车限制运行速度。曲线上的每一点表明列车最高允许速度与制动走行距离的对应关系，列车运行中，装置根据从轨道电路得到的运行指令及线路参数，不断快速完成当前限制运行速度的解算。

监控装置还以数码显示和语音提示的方式适时向驾驶列车的司机提示各种信息。它的安全提示功能改变了列车司机仅靠了望驾驶的传统方式，现在即便是在大雾或大雪能见度很差的恶劣天气，司机也可按照监控装置提示的安全信息驾驶列车。

装置的记录功能可将列车运行中车速的变化，司乘人员操作状况，沿途信号灯变化状态，按时间和列车运行坐标位置顺序记录下来。不仅可用于事故的事后分析，更重要的是管理人员可通过每趟列车运行数据的分析，及时发现一些事故隐患，作到防患于未然。这就是监控装置被称为\"列车黑匣子\"的由来。

我国采用的列车超速防护技术，有不增设地面设备的优越性，适用于我国现有线路上各种铁路信号制式及各种列车的特点。控制模式通过修改控制软件即可适应各种机车及线路。线路资料采用实地测量，编辑形成数据表文件固化在数据芯片中。列车运行按照一定的方式实时调用各种控制参数及线路数据，并在通过信号机位置时校正走行误差。使设备工作稳定、可靠，控制准确。

列车监控装置自90年代在我国推广使用以来，目前已装备的机车超过了120\_台，随着列车提速，列车运行的安全将会更加依赖安全设备，监控装置也将为铁路安全行车发挥更大作用。

**车站实训报告总结八**

安全技术管理（1）班黄文辉 113101125

转眼间，我在福建闽通长运清流分公司，清流汽车站实习已经结束了。在这个少得的历练舞台中，我从最初的毫无头绪，磨练到现在的稍加稳重。可是我还是有很多很多的不足、缺点。虽然说没有最好，我们却应该努力做到更好。由于我学习的是安全技术管理专业，此次实习，分管安全的副经理把我安排在了安保科，我主要的岗位是安全员。

说实在的，这是一个看起来又枯燥又辛苦的工作，经常是得顶着火热的太阳上班。实习期间每到人多的时候，我觉得累的快要散架了，我甚至都有点不耐烦了！可是看到那些有经验的师傅、前辈同样忙得不亦乐乎，可他们一点都没有不耐烦的情绪，而是脸上总是带着微笑，耐心地对待每一个旅客，这一点让我相当佩服，也让我感到自愧不如。在实习期间我还在车站门检、gps监控系统、检票、调度室、出进站口检查等岗位进行学习。在科长的讲解下我知道了，现在国家制定了“三不进站、六不出站”的制度，三不进站：易燃易爆和易腐蚀等危险品不进站；无关人员不进站(发车区)；无关车辆不进站。六不出站：超员客车不出站；安全例行检查不合格客车不出站；驾驶员资质不符合要求不出站；客车证件不齐不出站；出站登记表未签字不出站；乘客(包括司乘人员)未系安全带客车不出站。

在出进站门检岗位上我理解到，“安全”一直以来都是车站的重中之重，而作为避免车辆出现机械事故隐患等不安全因素，从源头上制止超载，保证车辆安全出行的车站门检更在安全工作中占有十分重要的地位。出站门检则是检查出站车辆的装载情况包括是否超载、车况门检是否合格、有无擅自增设座位、车辆安全门（天窗）是否灵活和安全通道是否被堵等情况，对不合格车辆，一律不许出站。安全责任重于泰山。我深刻地意识到，门检工作责任重大。在接受车站门检工作后，为尽快摸清这项工作的各个组成环节，虚心地向在岗门检员学习，沟通交流，勤做笔记，在短期内对门检工作有了相当的了解。 近年来，全国各地发生的重特大道路交通事故，涉及到客车、校车、危险品运输车等重点车辆占绝大部分，如何预防减少客车等重点车辆发生的交通事故尤显重要，随着科学技术在经济社会中越来越广泛的运用，科技已成为推动各行业发展的直接和重要动力；在重点车辆管理工作中，gps实时监控系统已得到广泛运用，并取得良好的管理效果。gps实时监控系统一般由监控终端平台、监控平台和车载平台三级监控网络平台构成，具有全天候、实时、全程监控的功能。在重点车辆的交通管理中，通过gps车辆管理系统对重点车辆运行线路、超速超员、疲劳驾驶、乱停乱放等交通违法行为进行时实监管，有效解决管理手段单一、被动管理效果差、警力资源不足、社会化管理合力不够等问题，增强驾驶员遵章守法的自觉性和企业的主体责任意识；通过电话、短信预警和行驶轨迹记录回放，提升交通违法行为的预防和查处能力，促进管理部门和运营主体之间信息互通，发挥管理合力。在简单的学习了gps实时监控系统之后，我帮助前辈一起做好台帐登记，做到“底数清、情况明”。

在实习期间我还了解了车辆保险理赔程序包括单方事故的处理及索赔程序、双方事故的处理及索赔程序、多方事故的处理及索赔程序、 停放被撞事故的处理及索赔程序。

实习是每一个大学生必须拥有的一段经历，它使我们在实践中了解社会，让我们学到了从课本中无法学到的知识，打开了视野，增长了见识，为我们以后进一步走向社会打下坚实的基础，实习是理论结合实践的最好尝试。很多看似简单的东西在亲自去实践时才会发现是很复杂的，需要你一步一个脚印认真的去做，而当你克服种种困难取得成功时，那种心情是非常愉悦的。同时在此次实习中我也看到了自己的不足，比如在实践经验上的缺乏，在为人处事上的幼稚，在看待问题上的肤浅等等。但是我相信在经过这次实习后，我在这些方面都会有一定地提高，同时也为我今后踏入社会工作储备了很多良好的知识与经验。工作后不再象在学校里学习那样，有老师，有作业，有考试，而是一切要自己主动去学去做。只要你想学习，学习的机会还是很多的，老员工们从不吝惜自己的经验来指导你工作，让你少走弯路，你所要作的只是甄别哪些是你需要了解的，哪些是你感兴趣的！在工作中，你不只为公司创造了效益，同时也提高了自己，需要通过多做事情来积累经验，如果工作态度不够积极，就可能没有事情做，所以平时就更需要主动争取多做事，这样才能多积累多提高。

最后感谢学校老师和企业给了我这次难得的实习机会。

**车站实训报告总结九**

经历过风雨才能见到彩虹，经历过磨难才能见证一个人的成长，经历过真正的社会实习才会有下面如此多的认识和感悟！！！为了加强自己的综合素质提高自己的应变处事能力，好早日接受社会的检验。作为大学生的我们来讲，参加社会实习，是一种很重要的锻炼，进步方式。它在我们闲暇之余，也为我们提供了一个更加广阔的空间，让我们自由发展，尽情体验社会所焕发的魅力与精彩。，让我先大概了解洛满站的状况，给我讲了车站的线路、道岔、车次的去向，同时介绍车站的人员，各个岗位的负责区，并带我参观了站场。

按照见习计划，首先我跟着唐师傅学习助理值班员。学习了几个班后，唐师傅就把对讲机、信号旗、帽子、臂章、口笛递给我，叫我穿戴好，然后让我亲自操作接发列车，他站在旁边看着，时不时的提醒我就应怎样做。刚开始很多作业不怎样标准，他都耐心指出并亲身示范标准的程序，做得好的地方，便鼓励我继续加油。在后面的时光了，我渐渐的了解了车站的线路、信号等设备的配置与用途，并认真执行了接发列车的作业程序，监视列车的安全运行，同时进行了列车编组通知单的填报和十八点统计报表的学习等等。

学习了一个月的助理值班员，我便开始到楼上学习信号员。信号员虽然没有了助理值班员风吹日晒那样的辛苦，但是信号员也有不一样的辛苦。有了在外勤一个月的学习经验，我对信号员的上手也大大地提高，车流的去向基本上能够决定出来，加上师傅的指点，也就不断地清楚了。洛满站采用的是计算机联锁，因此接发列车的进路和信号的开放全是用计算机控制，一大堆的按钮都有着它不一样的作用，同时信号员还要负责车机联控，用语要标准。刚开始我不是太熟悉，就在下班的时候，多加练习，并在上班的时候，看清了进路和信号的开放状态，先在心里迅速默念一遍，确保无误，再应答司机。在师傅的教导下，我基本掌握了正常(非正常)接发列车，调车作业办理进路，熟悉了各个按钮的用途，故障按钮的正确使用方法等。

最后见习的行车岗位是车站值班员。车站值班员能够说是车站运转室中的总指挥，车站一切行车工作的进行都是在车站值班员的带领下进行，所以车站值班员的作用相当重要，也是业务知识要求最全面的。刚开始进行车站值班员学习时，由于洛满站一共有五个方向，各个方向的来车如何处理，如何才能更好的利用股道进行列车的会让等等这些，都一向在我脑中转动，师傅便说刚开始不要着急，慢慢来，先看懂他如何安排，为什么接这个股道，同时如何处理几个方向都来车就应先接哪趟等等，在不断的疑问中，师傅慢慢的给我讲解，我也在心里不断的思考，逐渐的也就能够掌握它的规律，并根据行车日志计划，安排好列车在站内进行交会。有时候，由于股道的安排不合理，使得站内接发列车一度紧张，这也体现出我工作上经验的不足，还需要不断的积累。在见习的过程中，师傅总是耐心的给我讲解，同时也要求我要独立思考，不要总依靠别人，真正独立当班后，车站值班员就是总指挥，你处理不来，别人也就更难。因此在下班后，我便加快学习的步伐，多问师傅，多看规章，同时吸取消化师傅们的的宝贵经验，基本上学会了正常、非正常接发列车办理的办法，及各种行车凭证的使用条件和填写方法，同时学习了站内调车作业的方法等等这些车站值

班员的业务知识，在学习的过程中，师傅不仅仅教导我业务上的知识，还教了我很多做人的道理，让我在今后的工作中少走弯路。

五、见习小结

7月底，我的见习即将结束，在见习中我体会到，行车很多是熟练工种，在刚接触新岗位时有点畏惧心理很正常，但要勇于去尝试去摸索，多问多看规章，所有的暂时的困难都是纸老虎，一点即破。

在见习期间，我用心的思考，努力将大学所学的理论知识与现场实际相联系，有不懂之处，主动向师傅们请教，师傅们都是知无不答，大多数问题都能得到满意的解答。透过一年的见习我成功的完成了理论知识与现场实际的初步结合，对铁路客货运业务和行车业务有了更为深刻的了解，对中间站的日常管理和班组管理有切身的体会。见习虽已接近尾声，但学习永无终点。

我较好的完成了见习计划。除此之外，我还不断加强自身修养，在思想上用心寻求进步，作为一名入党积极分子，不断的学习，按时进行思想汇报，进一步向党组织靠拢，争取早日加入中国共产党。同时用心的参与车站的建设活动，帮忙有需要帮忙的同事，在生活中勤俭节约，锻炼自我吃苦耐劳的精神。最后，我要深深感激对我生活和工作中做出无微不至关怀的车站领导，也十分感谢在整个见习过程中对我耐心指导的师傅们。在今后的日子我将全力以赴努力工作。

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！