# 地铁实习工作总结

来源：网友投稿 作者：风月无边 更新时间：2024-08-19

*地铁实习工作总结8篇书写工作总结要用第一人称。即要从本单位、本部门的角度来撰写。表达方式以叙述、议论为主，说明为辅，可以夹叙夹议说。这次小编给大家整理了地铁实习工作总结范文，供大家阅读参考。地铁实习工作总结【篇1】一、实习目的通过实习使同学...*

地铁实习工作总结8篇

书写工作总结要用第一人称。即要从本单位、本部门的角度来撰写。表达方式以叙述、议论为主，说明为辅，可以夹叙夹议说。这次小编给大家整理了地铁实习工作总结范文，供大家阅读参考。

**地铁实习工作总结【篇1】**

一、实习目的

通过实习使同学加深对《交通管理与控制》课程书本知识、相关规范、规定的理解和应用。锻炼学生对城市道路交通管理及城市路网主要交叉-通控制方案的设计能力。

二、实习地点、时间

地点、红谷滩新区轨道1号线秋水广场站点周边地区域路网

时间、20\_\_年12月17—12月23日

三、调查组织实施

根据实习任务书，制定的实习计划、

(1)12月18号熟悉任务书并收集相关的资料如交叉口的位置、主要哪个调查交叉口、制定高峰期交通量调查表格，

(2)12月19号去实习目的地，秋水广场地铁施工站点并携带好工具如记录本、皮尺、相机等。进行道路尺寸、围挡尺寸、交通管理措施、交通标志、标线设置以及交叉-通组织方式。

(3)12月20日室内处理收集到的资料，并根据任务指导书的要求绘制相应的CAD图纸。

(4)12月21日再次进行复查，根据绘制图的尺寸到现场再次核对一下，并调查站点周边高峰时交通情况，包括交叉口流量(非机动车、机动车、行人)，高峰时期交通安全、秩序情况以及拥堵情况。之后扩大调查范围，调查与地铁施工有关的交通导流措施如交通诱导、信息标准牌设置等情况。

(5)22-23日图纸的校正、实习报告的编写任务以及照片的处理。

四、调查结果

1、地铁站周围的围挡情况，由于施工的需要，秋水广场站围挡占据了道路的一个车道和非机动车道，并将世贸路和赣江中大道处的交叉口全部站地。围挡处的道路形成了一个瓶颈，车流量在高峰时出现了一定的拥堵和停车缓行等情况，赣江中大道上在离围挡20m和50m处设有相应的警示标志，如前方地铁施工慢行，前方地铁施工请绕左行驶。在该处的原本的信号灯、电子警察、人行道都被停用。 如现场调查来照片、

原有的摄像头

该围挡处道路禁停标志

施工警示标志

围挡现场

根据现场调查回来的围挡尺寸，具体见CAD图，图示如下绘制、

2、主要调查路段、交叉口的管理信息

主要调查的是世贸路和赣江中大道、怡园路和赣江中路大道交叉口、会展路和赣江中路大道交叉口，其交叉口的管理信息，有是T型交叉口只有南北方向和东方向，在信号灯的设计上减少了一个进口，在调查到的交叉口处信号灯都是采用柱式的信号灯，并设有交通岛，和右转专用道。限速标志、行人指示标志、机动车驶入标志，以及行人和非机动车的道路分隔线。调查回来的照片如下、

行人信号灯和限速60km/h标志以及车辆驶入标志

柱式信号灯非机动车道上的划线

**地铁实习工作总结【篇2】**

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。

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，最大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。

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(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。

**地铁实习工作总结【篇3】**

一、实习目的

1、掌握地铁车辆检修的基本操作技能和正确使用方法。

2、了解轻轨车的各项结构及性能。

3、能识别和运用各种作业工具。

4、验证和巩固课堂教学所学的理论知识，进一步融入到工作中。

二、实习内容

我相信这次实习所收获将会使我终身受益，也将会成为我人生的一笔无形的财富。记得三个月前来到武汉地铁，心里感到有一种优越感。因为很少学生能有这样的机会进入这么好的公司实习。来到这里，我的第一感觉就是这里的环境太好了，还有这里制度很严格，员工上下班的秩序也很好。初到这里我很不习惯，带领我们实习的是车辆部门的工程师刘金鹏老师，从接待我们进着公司实习的第一天开始到实习结束，他就是很热情很有耐心的教导我们的。

在这段时间里，我们挥洒着在上付出得汗水，对武汉地铁有陌生到认识，有认识到熟悉，又从熟悉到应用得转变。对列车得性能、对列车得牵引、制动对线路的信号系统都有了一定得了解。回忆着与师傅指导员和领导共同度过得美好时光，收获了全新得轻轨行车理解得概念。让我对武汉地铁检修岗位有了更好得认识。每天看着来来往往得武汉地铁列车早晨出场晚上入库，让每位乘客都得到最宾至如归得服务，我为自己是一名武汉地铁得工作人员而感到光荣。我尽自己得努力去学不知道的知识，去检修技能和故障处理，我相信在武汉地铁的培训将为我以后工作奠定一个扎实得基础，，进一步提高了自己在工作上碰到难题时处理的信心，调动主观能动性，我很明确自己所肩负的责任，严格遵守公司的各项规章制度，基本操作规范，服从领导的管理，现在已能够熟练掌握排除列车各种故障的方法，并且能将所掌握的技术运用到实际工作中去，还能把遇到并掌握的故障处理方法与其他同学进行交流，不断完善排故方法，提高了自己应急处置能力，进一步增加了自己的责任意识，调动自己的主观能动性，作为轻轨“窗口”岗位中的一员理应更加加强自身的职业素质，只有不断提高自己的理论知识和业务技能，才能真正的把“地道服务，贴心一路”落实到自己的言行之中。

这次实习对我们影响更大的是使我们了解企业文化，所谓企业文化是指以企业的共同价值观为核心的一整套文化体系，这是我们以前没有接触过的。企业文化分为三层含意：

1、企业文化是在企业长期生产经营和管理中产生的，它为企业的经营管理服务;

2、企业文化的核心是企业群体的共同价值观念，它属于精神文明建设范畴;

3、企业文化是企业一系列精神文明成果的抽象、升华和规范，它是企业群体共同价值的反应，又要求企业每个企业职工接受、传播和遵从导向作用，它是企业的核心和灵魂，是企业明确前进的方向和宗旨。

轻轨作为大容量公共交通工具，其安全性直接挂没洗到广大乘客的生命安全。安全运营是轻轨运输的首要目标和基本原则。轻轨运输安全是一个庞大复杂的系统工程，影响轻轨安全运营的因素主要在于人、车辆、轨道、供电、信号以及社会灾害等。我建议轻轨运营管理部门应该做到以下几点：

1)加强对乘客和工作人员的宜传教育;

2)装备先进的设备及其检测系统;

3)监理监事及报警系统;

4)制定应急方案;

5)进行模拟演练;

6)事故放生后要注意乘客的紧急疏散

三、实习体会和总结

这一次参加社会实践，我明白大学生社会实践是引导我们学生走出校门，走向社会，接触社会，了解社会，投身社会的良好形式;是培养锻炼才干的好渠道;是提升思想，修身养性，树立服务社会的思想的有效途径。通过参加社会实践活动，有助于我们在校大学生更新观念，吸收新的思想与知识。近三个月的社会实践，一晃而过，却让我从中领悟到了很多的东西，而这些东西将让我终生受用。社会实践加深了我与社会各阶层人的感情，拉近了我与社会的距离，也让自己在社会实践中开拓了视野，增长了才干，进一步明确了我们青年学生的成材之路与肩负的历史使命。社会才是和受教育的大课堂，在那片广阔的天地里，我们的人生价值得到了体现，为将来更加激烈的竞争打下了更为坚实的基础。我在实践中得到许多的感悟!时间过得真快，一转眼间在武汉地铁实习的时间已经过去近三个月了。在这段时间里，我学到了很多在学校里学不到的东西，也认识到了自己很多的不足，感觉受益匪浅，给自己以后的及工作打下了良好的基础。

作为一名实习生，我想的目的不在于通过结业考试，而是为了获取知识，获取工作技能，换句话说，在学校是为了能够适应社会的需要，通过保证能够完成将来的工作，为社会作出贡献。然而步出象牙塔步入社会是有很大落差的，能够以进入公司实习来作为缓冲，对我而言是一件幸事，通过实习工作了解到工作的实际需要，使得的目的性更明确，得到的效果也相应的更好。

作为以后自己身在一个特殊的工作岗位，车辆检修。由于职业的特殊性，肩上比别人多了一份责任感，在工作中需要自己始终保持一个清醒的头脑，全列车上一两千人的安全都在自己的掌控之中。所以在工作中要求我们有很强的责任心，驾车中来不得半点马虎，集中精力，按章操作，时时把安全二字放心间，爱岗敬业，吃苦耐劳，行车时要处处想到安全。要想成为一名优秀的检修必须员工做到以下几点：

一、执行力好，领悟力好;

二、业务精通，要点清晰，应变能力强;

三、性情平和，团队意识好;

四、遵纪守法，责任心强;

五、善长总结分析，善于灵活应用;

六、组织纪律性强，大局意识好;

七、协调能力强，沟通技巧熟;

八、谦虚谨慎，务实肯干，能“吃亏”。

在这次实践中，让我很有感触的一点就人际交往方面，大家都知道社会上人际交往非常复杂，但是具体多么复杂，我想也很难说清楚，只有经历了才能了解、才能有深刻的感受，大家为了工作走到一起，每一个人都有自己的思想和个性，要跟他(她)们处理好关系得需要许多技巧，就看你怎么把握了、我想说的一点就是，在交际中，既然我们不能改变一些东西，那我们就学着适应它、如果还不行，那就改变一下适应它的方法。让我在这次社会实践中掌握了很多东西，最重要的就是使我在待人接物、如何处理好人际关系这方面有了很大的进步。同时在这次实践中使我深深体会到我们必须在工作中勤于动手慢慢琢磨，不断不断积累。遇到不懂的地方，自己先想方设法解决，实在不行可以虚心请教他人，而没有自学能力的人迟早要被企业和社会所淘汰。

选择了车辆检修为专业的我，在这次实践中自然比较关注这一环。虽然在实践中只是负责比较简单的部分，但能把自己在学校学到的知识真正运用出来也使我颇感兴奋!在学校上课时都是老师在教授，学生听讲，理论部分占主体，而我自己对专业知识也能掌握，本以为到了企业实践应该能够应付得来，但是在企业里并没想象中如此容易。平时在学校，数字错了改一改就可以交上去了，但在工厂里，数字绝对不可以出错，因为质量是企业的第一生命，质量不行，企业的生产就会跟不上，而效率也会随之降低，企业就会在竞争的浪潮中失败，所谓“逆水行舟，不进则退”，企业要时时保持着这种竞争状态，才能在市场中立于不败之地，就因为这样，企业会对每一个在厂的员工严格要求，每一个环节都不能出错，这种要求在学校的课堂上是学不到的，在学校里可能会解一道题，算出一个程式就行了，但这里更需要的是与实际相结合，只有理论，没有实际操作，只是在纸上谈兵，是不可能在这个社会上立足的，所以一定要特别小心谨慎，而且一旦出错并不是像在学校里一样老师打个红叉，然后改过来就行了，在车间里出错是要负上责任的，这关乎单位的利益损失

总的来说在这三个月的时间里，我受益匪浅。我在那里不仅学到了许多关于专业的知识，最重要的是进一步体会到了做人的原则。公司的宗旨是：规规矩矩做人、踏踏实实做事。在去公司的第一天，老师们就教导我们做人一定要正直、要实事求是，诚以待人，人品对一个人来说非常重要的。我充分的体验到了你如何待人，他人也会如是回报。总之，在公司的一个多月时间里，我们脱离了学校的庇护，开始接触社会、了解我们今后工作的性质。不但增长了专业知识，还到了不少为人处是的方法。

十几年的学生生活，即将划上一个句号。在武汉地铁公司实习的这段时间，我懂了不少东西。大人们都说刚毕业的学生身上总存在着许多让公司老板头痛的“特点”，现在我终于亲身体会到了。以前作为一名学生，主要的工作是;现在即将踏上社会，显然，自己的身份就有所变化，自然重心也随之而改变，现在我的主要任务应从逐步转移到工作上。这三个月，好比是一个过渡期——从学生过渡到上班族，是十分关键的阶段。回想自己在这期间的工作情况，不尽如意。对此我思考过，经验自然是一个因素，然而更重要的是心态的转变没有做到位。现在发现了这个不足之处，应该还算是及时吧，因为我明白了何谓工作。在接下来的日子里，我会朝这个方向努力，我相信自己的未来更加辉煌。

**地铁实习工作总结【篇4】**

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。

**地铁实习工作总结【篇5】**

我很荣幸能到\_\_\_\_\_\_\_地铁公司实习，在这个过程中，我得到了很多人的帮助和指点。才让我尽快的融入工作。

一、实习任务

1、了解地铁站务工作的主要内容。

2、了解地铁车站的基本设备，如AFC、闸机、BOM、综控室等各种设备

3、通过地铁站务实习，熟悉站务员的主要工作内容和工作职责。正确引导乘客进出站;引导乘客通过自动售票机购票;引导乘客选择合适的出站口转乘其他交通方式;做好站台安全防护工作，安全使用屏蔽门;协助车站工作人员做好大客流的引导工作，紧急情况疏散客流的工作。

4、通过票务实习，了解地铁车票的种类，了解单程票的使用时间限制，了解地铁对于乘客携带品的限制。

5、通过参观实习，了解地铁车站环境(包括温度、湿度、隧道通风、照明)的控制;熟悉进路排列、列车运行监督、地铁列车运行图。

二、学习内容与成果

(一)、单程票卡的购买

1、普通单程票卡

乘客可以在车站自动售票机上自助购买，也可在车站售票处购买，乘客使用自动售票机购普通单程票卡时，可以使用1元硬币或5元、10元纸币，按照自动售票机提示自助操作。

2、福利票卡

持有免费乘车证件的乘客，须凭有效证件在车站售票处免费领取福利票卡一张。免费乘车证件只限持证者本人使用。持《残疾人证》(视力残疾)的盲人乘客可以有一名陪同人员免票。

3、一卡通卡的自助充值

除原发卡充值点外，乘客还可以在车站设置的自动充值机自助充值。自助充值时，只限使用50元或100元纸币，按照自动充值机提示自助操作。

(二)、单程票卡的使用

1、普通单程票卡

仅限当日在购票站单人、单次进站使用，乘客进站时使用普通单程票卡轻触进站闸机读卡区，闸机发出“嘀”声，提示刷卡成功，闸门开启，乘客进站。乘客出站时须将普通单程票卡插入出站闸机的投票口，闸机回收车票，闸门开启，乘客出站。

2、福利票卡

仅限当日在换领站本人、单次进站使用。使用福利票卡的乘客应当配合地铁工作人员的证卡核对检查。乘客进站时使用福利票卡轻触进站闸机读卡区，闸机发出“嘀”声，\_灯亮，提示刷卡成功，闸门开启，乘客进站。乘客出站时须将福利票卡插入出站闸机的投票口，闸机回收车票，闸门开启，乘客出站。

3、一卡通卡的使用

仅限一人一卡进站使用。乘客持卡进站时，使用一卡通卡轻触进站闸机读卡区，闸机发出“嘀”声，提示刷卡成功，闸门开启，乘客进站。乘客出站时使用一卡通卡轻触出站闸机读卡区，闸机扣款后闸门开启，乘客出站。

(三)、补票

1、持卡出站时无进站记录或一卡通卡遗失的乘客，须到车站补票处现金补交本次乘车票款后，领取出站票出站。

2、遗失机场线单程票的乘客出站时须到车站补票处补交本次乘车票款后，领取出站票出站。3持出站票出站时，须将出站票插入出站闸机的投票口，闸门开启，乘客出站。

(四)、异常情况处理

1、单程票卡异常情况处理

乘客购买单程票卡后不能正常进站的，应当到车站售票处换票。因单程票卡不能识别无法正常出站时，乘客应当持单程票卡到补票处免费换取出站票。因使用或保管不当造成单程票卡明显损坏，乘客应当支付单程票卡成本费3元后领取出站票。

2、一卡通卡异常情况处理

乘客持一卡通卡不能正常进站的，可以先到自动查询机处自助查询一卡通卡相关信息。如卡内余额不足时，应当先行充值或现金购票进站;如因卡内缺少上次乘车出站记录，应当到售票处补交上次乘车票款后方可进站;如卡片不能正常读写，应当现金购票进站，持卡乘客应及时与一卡通公司客服中心联系处理。

(五)、易燃易爆物品规定严禁携带易燃、易爆、有毒、腐蚀性、放射性和杀伤性等危险品(如\_、\_、鞭炮、汽油、柴油、煤油、油漆、电石、液化气、管制\_、各种酸类等)以及其它危害公共安全的物品

(六)、携带物品规定

严禁携带超长(1.8米以上)、易碎(如玻璃及易碎玻璃制品等)、笨重(如自行车、洗衣机、电视机、台式电脑显示器、电冰箱等)、妨碍公共卫生、车内通行和容易污损地铁设备和站、车环境的物品及动物进站乘车。

(七)、紧急情况

1、地铁站内、车内发生意外或紧急情况时，乘客应听从工作人员指挥，配合维护现场秩序。

2、列车到达终点站或因故不能正常运行时，乘客应听从工作人员指挥，全部顺序下车，以免发生意外。

三、总结

时间飞逝，经过理论学习，岗位实操。对于我个人而言这次地铁实习的机会是艰辛而又难能可贵的，这是一次机遇也是一种挑战，我希望能通过自己的努力和进步为这次实习生活画上圆满的句号。我们首先学习的就是公司的各种规章制度和基本内容简介，我们的第一堂课程就是安全运营，预防为主，综合治理。树立隐患就是事故的理念。公司在“\_\_地铁”的指引下，坚持“安全是基础、服务是根本、效益是目标、管理是手段、改革是动力”的方针指导下，追求“五个”的目标。以安全运营为先，追求安全零风险。树立“隐患就是事故”的理念，采用“治、控、救”和“人、机、环、管”的矩阵式管理体系，通过各种有效的管理手段，将风险降到最低限度;

在实习开始时我们首先进行了安全教育的理论培训，让我了解了很多关于从事地铁工作安全方面的知识，这给我以后上岗工作带来很大帮助，同时能避免一些事故的发生以及应对一些突发事件。我们其中还参加了三月份的红袖标志愿者服务，全程跟车，工作是辛苦的，但同时我们也了解了更多的实际情况，在实习的同时也把所学的公司规章制度应用到了实际工作之中。

安全教育培训完后我们参加车站实习了，在实操实习的几天中，我们先从简单的压票，点钞，在学习车门事故处理，切除故障车门，手动处理故障屏蔽门。我们先熟悉车站设备以及对综控员工作的学习。综控员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。实操学习之后我的感想是：最为一名地铁公司的站务员，我们要做的就是按照票务规章规定，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。

**地铁实习工作总结【篇6】**

参加了哪些岗前培训：1通过上课的形式对相关专业知识及操作进行学习2通过跟车的形式对地铁进行进一步的了解，及实物学习，将所学的知识及操作更好的结合

实习内容：

实习部门职能介绍，实习部门工作流程，实习与专业的关联性，实习过程有何提高：通过这段时间的学习，从无知到认知，到深入了解，渐渐的我喜欢上这个全新的专业，让我深刻的体会到学习的过程是最美的，在整个实习过程中，我每天都有很多的新的体会，新的相反，想说的很多，我总结下来主要有以下几点：我们不管到那家公司，一开始都不会立刻给工作我们做，一般都是先让我们看，时间短的要几天，时间长的要几周，在这段时间里很多人会觉得很无聊，没事可做，便产生离开的想法，在这个时候我们一定要坚持，轻易放弃只会让自己后悔。

我们到公司去实习，公司多数是把我们当学生看待。公司在这个其间一般不会给我们什么重要的工作去做，可又不想让我们闲着，因此，我们应该主动找一些事情来做，从小事做起，刚开始也只有打杂。这样公司同事才会更快的接受你领导才会喜欢你，接下来才会让你做一些重要的工作。我们到公司工作以后，要知道自己能否胜任这份工作，关键是看你自己对待工作的态度，态度对了，即使自己以前没学过的知识也可以在工作中逐渐的掌握。

态度不好，就算自己有知识基础也不会把工g作做好，四多一少就是我的态度，我刚到这个岗位工作，根本不清楚该做些什么，并且这和我在学校读的专业没有必然的联系，刚开始我觉得很头痛，可经过工作过程中多看别人怎样做，多听别人怎样说，多想自己应该怎样做，然后自己亲自动手去多做，终于在短短几天里对工作有了一个较系统的认识，慢慢的自己也可以完成相关的工作了，光用嘴巴去说是不行的，所以，我们今后不管干什么都要端正自己的态度，这样才能把事情做好。有的人会觉得公司这里不好那里不好，同事也不好相处工作也不如愿，经常埋怨，这样只会影响自己的工作情绪，不但做不好工作，还增加了自己的压力，所以，我们应该少埋怨，要看到公司好的一面，对存在的问题应该想办法去解决而不是去埋怨，这样才能保持工作的激情。

在工作过程中，我们会碰到很多问题，有的是我们懂得的，也有很多是我们不懂的，不懂的东西我们要虚心向同事或领导请教，当别人教我们知识的时候，我们也应该虚心的接受，不要认为自己懂得一点鸡毛蒜皮就飘飘然。每一个人都有犯错的时候，工作中第一次做错了不要紧，公司领导会纠正并原谅你，但下次你还在同一个问题上犯错误，那你就享受不到第一次犯错时的待遇了。

**地铁实习工作总结【篇7】**

本次实习是在地铁工地，我们去时正进行横通道的开挖，因此对隧道支护有了一定的了解，由于横通道出现了渗水、涌水及涌砂现象，导致现场无法施工，又采用了深孔注浆的措施，对此工法又做了一定了解。

(一)隧道支护

施工横通道主要采用挂网锚喷施工工法，属于初期支护，该工法是在近几十年发展起来的，它基于人们对施工工法的全新认识------新奥法，该方法应用岩承理论，认为围岩是主要承载部分，基本原理有如下几点：

(1)围岩岩体是隧道承载的主体

(2)用最小的支护阻力设计支护结构

(3)控制围岩的初始变形

(4)薄层柔性支护

原理图如下;

1初期支护的特点：

(1)及时性：喷射早强砼，能迅速给围岩提供支护抗力;

(2)密贴性：喷射砼与围岩能全面密贴粘结;

(3)深入性：锚杆可深入围岩一定深度加固围岩，形成承载圈。

(4)柔性：容易调节围岩变形，可控制围岩塑性变形适度发展，发挥自承能力;

(5)封闭性：可阻止水对围岩的侵蚀而引起风化等。

2初期支护的一般规定：

(1)隧道初期支护必须紧跟隧道开挖作业面及时施作，同时应按设计要求进行监控量测的相关作业，对位于不良地质地段的隧道，初期支护应及时封闭成环，保证施工安全。

(2)隧道初期支护应采用喷锚支护，根据围岩特点、断面大小和使用条件等选择喷射混凝土、锚杆、钢筋网和钢架等单一或组合的支护形式。

(3)隧道支护施工前，应确定支护紧跟开挖的时间、距离及工序搭

接要求，确定喷射混凝土前基面标准和设置喷混凝土厚度控制标志;确定锚杆、钢架、钢筋网的加工、运输、安装方案。

(4)喷射混凝土冬期施工时，作业区的气温和混合料进入喷射机的温度均不应低于5°C。

(5)作业区应有良好的通风和照明装置，喷射混凝土时粉尘含量不得大于2mg/m3。

(6)膨胀岩隧道的初期支护宜采用喷射混凝土、锚杆、钢筋网、钢架等，以提高初期支护的整体刚度，应优先考虑采用喷射钢纤维混凝土。

3初期支护的一般流程：

开挖后初喷砼→系统支护施工(锚杆、钢筋网、钢架)→复喷砼至设计厚度。

(二)深孔注浆

压力注浆法就是指利用液压过气压把能凝固的浆液均匀地注入填料地层中，浆液以填充、渗透和挤密等方式，驱走土颗粒间的水分和空气后填充其位置，经过一定的时间后，浆液将原来松散的土粒胶结成一个整体，从而使土基得到加固。

1压密注浆机理

注入到粘土中的浆液通常是一个先压密后劈裂的过程，注浆浆液在软粘土中的流动过程可分成三个阶段：

第一阶段一一鼓泡压密阶段浆液由注浆泵加压后，通过联管进入注浆管内，然后流入地层。由于这时浆液所具备的能量不大，不能劈裂地层，因此浆液最初都聚集在注浆孔口附近，形成沿注浆管的椭球形泡体，随着后继浆液的不断注入，泡体向四周发展或上下泡体相互连通，或相邻泡体相互接触，这一阶段的特点是：时间短，起压快。

第二阶段一一劈裂流动阶段

当压力大到一定程度时(启裂压力值)，浆液就沿地层的结构面产生劈裂流动。此时由于泵的供浆量小于该时的吃浆量，因此压力自动降落到直至供浆与返浆平衡。如果注浆孔邻近土层交界面被浆液劈裂成片状体，或者地层中存在孔洞，浆液将沿劈裂裂缝和孔洞流动，并自然地寻找地层软弱处劈裂发展。这一阶段的基本特征是：压力值先是很快降低，维持在一

低压值左右摆动，但是由于浆液在劈裂面上形成的压力推动裂缝迅速发展，而在裂缝的最前端出现应力集中，所以这时压力虽然低，却能使裂缝迅速发展。

第三阶段一一被动土压力阶段

裂缝发展到一定程度，注浆压力又上升，由于裂缝的发展，压力的上升，地层中大小主应力方向开始转化，水平向主应力转化为被动土压力状态，这时需要有更大的注浆压力才能使土中裂缝加宽，出现第二个压力峰值(土体极为松软或注浆孔深很浅时，可能不出现)。由于此时水平向应力大于垂直向应力，地层开始出现水平向裂缝，当注浆液沿注浆管壁向上冒浆至地面时，压力值又重新下降。

2压密注浆加固地基的主要效应

2.1挤压效应

用较高的压力灌入浆液，在注浆管端部附近形成“浆泡”，由浆泡挤压土体，排挤出孔洞中存在的自由水和气体，从而使土体密实。

2充填效应

浆液在压力作用下渗入土颗粒的孔隙之中，即浆液中的水泥颗粒，陶土粉颗粒及粉煤灰颗粒填充到土颗粒间的孔隙之中。

2.3固化效应

水泥的固化能使土体固结硬化，粉煤灰也有低标号水泥之称，粉煤灰与水泥中的钙成分结合，起到固化结硬的化学作用。

2.4骨架效应

由于浆液劈入土体是脉状的，但又是连续的，形成网状，这种脉状的浆液凝固体，在土体起到骨架作用，犹如鱼骨支撑鱼体一样。

3压密注浆的浆液

通常采用以水泥浆为主的水泥基浆液(纯水泥浆、水泥粘土浆、水泥粉煤灰浆和水泥砂浆等)。这种浆液能形成强度较高和渗透性较小的结石体。它取材容易，配方简单，价格便宜，又不污染环境，故成为常用的浆液。浆液的组成材料及其所起的作用如下。

(1)水泥：起固化与填充作用，在地下水无侵蚀性条件下，一般采用425‘普通硅酸盐水泥。

(2)粉煤灰：起固化与填充作用，如粉煤灰来源有困难时，也可用粉砂、粘土或粉土。

(3)水玻璃或氯化钙：起速凝早强作用。

(4)陶土粉：起膨润与充填作用。

4压密注浆的工艺流程

5深孔注浆与超前小导管的区别:

我询问过现场技术人员深孔注浆与超前小导管竖井侧壁支护的区别：超前小导管仅打入2-3m，管头尖且分叉，管壁有小孔，注浆后不可拔出，打入时呈25-30度。

深孔注浆采用的导管侧壁无孔，仅为圆管，管头有钻头且压入浆液后拔出导管;在注浆过程中，注浆师傅在退管过程中不断变换浆液已达到配合比，使浆液在土层中形成一个扇面，17根管便可封住掌子面既可防止渗水，又可加固土层。打完一根的时间约2至3小时，打完时我用手摸了摸溢出的浆液，其在出管时，几秒内凝固为白色固体，感觉像蜡，但比蜡软。

施工现场的深孔注浆是将2m左右的小导管打入马头门拱部呈梅花型布置，共打入15m，打17根。打入钢管的过程中，边打入边入稀释的磷酸将土和砂排除。而后再一边退管一边压入浆液(水玻璃-水泥双浆液)，由于浆液凝固时间过快，若退管慢容易爆管;若退管过快则浆液打入不密实，仍会出现渗水现象。

查阅《土木工程材料》，水玻璃的性质与应用：

(1)涂刷建筑材料表面可提高抗风化能力。

(2)配置快凝堵漏防水剂。

(3)用于土壤加固。

6质量要求

(1)严格执行注浆终结标准，注浆质量主要由注浆压力和注浆量所控制。注浆过程中，没有中断现象，或虽有中断但时间较短，恢复注浆后，进浆量正常。

(2)没有串浆、大量漏浆、冒浆等异常现象，注浆压力达设计要求，并按正常工序结束注浆。

(3)检查孔是主要检测质量方法、取芯、肉眼判断注浆固结质量和抗压强度测定，堵水固结土体强度大于0.2Mpa。

(4)止水墙注浆前后漏水涌水量测定对比。开挖后直观检测，洞内掌子面漏水量<20t/h。

(5)钻孔时应用测斜仪检测钻孔垂直度，浅孔精度控制在2°，深孔控制在1°，超标时应采取纠偏措施。

7安全措施

(1)本工法应加强劳动保护，现场配备弱酸(硼酸)、生理盐水，防止浆液烧伤人员。

(2)文明施工：各种机电机械应安装安全防护罩、电机防漏电、触电，加强机电设备维修与运转中的保养，确保机械完好性。施工区内材料、设备堆放速整齐，施工场地禁止积水，清除场地稀泥，保证运输道路良好畅通。

(3)加强环保工作，对废液、冲洗液妥善处理。

(4)钻注施工中，要加强集中统一指挥，集中精力，发生异常现象要组织全力及时进行排除。

实习体会

经过这一个月的实习，对地铁施工有了一定的认识，对施工流程有了大概的了解，对以后的学习工作帮助很大。

此次实习也暴露出自己的很多缺点和不足，我想这对我以后的工作和发展都是有很大的限制的。应当尽快作好从校园走向社会的转变，尽快让自己成熟和成长起来，稳重的去处理工作和生活上的问题，做事情考虑问题也要全面起来。再就是和人打交道这方面，也要注意很多细节和礼仪。调整心态，踏实勤奋的进入自己的工作角色，并把工作做好，做好自己的职业规划，树立远大的理想，并为之努力的奋斗，做好每一件小事!

**地铁实习工作总结【篇8】**

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。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找