

2023年交通工程认识实习实习报告(优秀5篇)

随着社会不断地进步，报告使用的频率越来越高，报告具有语言陈述性的特点。报告对于我们的帮助很大，所以我们要好好写一篇报告。下面是小编给大家带来的报告的范文模板，希望能够帮到你哟！

交通工程认识实习实习报告篇一

实习目的：

巩固和深化课堂上的理论知识，使之尽可能达到理论和实践的有机结合。通过实习使学生具备分析、解决在实际工程中出现的简单条件下的地质问题的能力。本次实习要求学生能将课堂上所学的理论知识，灵活地运用于野外工作之中，对常规工作方法、步骤，野外工作的基本技能，常见的工程地质问题等，有一个较全面、系统的了解。

交通工程专业介绍

交通工程专业学生主要学习系统工程学、交通工程学方面的基本理论和基本知识，受到识图制图、上机操作、工程测量、工程概预算的基本训练，掌握进行交通基础设施规划、设计与工程项目评价方面的基本能力。

培养目标

交通工程专业培养具备交通工程和系统规划、设计与控制等方面知识，能在国家与省、市的发展计划部门、交通规划与设计部门、工程单位、交通管理部门等从事交通运输规划、交通工程建设与施工、交通工程设计、交通控制系统开发等方面工作的高级工程技术人员。

培养要求

交通工程专业专业学生主要学习系统工程学、交通工程学方面的基本理论和基本知识，受到识图制图、上机操作、工程测量、工程概预算的基本训练，掌握进行交通基础设施规划、设计与工程项目评价方面的基本能力。

知识技能

毕业生应获得以下几方面的知识和能力：

1. 掌握交通工程学科的基本理论、基本知识；
2. 掌握系统工程的一般分析方法和系统控制的基本技术；
3. 具有交通运输规划、交通工程设计和交通控制系统开发的初步能力；
5. 掌握文献检索、资料查询的基本方法，具有初步的科学研究和实际工作能力。

课程设置

主干学科

交通工程学、系统工程学。

主要课程

交通工程、系统工程、交通工程经济与法规、交通规划、结构力学、土质土力学、交通控制与管理、道路工程、轨道交通、交通项目评价、道路工程监理、工程概预算等。

折叠实践环节

包括工程制图、测量实习、汽车驾驶与检测、港站实习等

[交通工程专业工程地质实习目的]

交通工程认识实习实习报告篇二

20xx年1月3日星期三

交通工程041第一组

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□20xx年的第一周学校给了我们一次实习的机会。1号元旦放假，2号就正式开始了。当天李老师让我们观看了交通安全的宣传教育片，那些惨不忍睹的画面让我们深切认识到交通事故的危害性，更让我们这些未来交通工程方面的工作者有一种任重道远的感觉，我们需要做的太多了。

纵观历年的交通事故，其主要原因可分为五类，无证、疲劳、超速、酒后及超载。这些都是人为因素，当然不排除有一些路面环境及周边设施的不善。交通事故的危害性不仅反映在伤亡人数上，它在经济方面所造成的损失也是巨大的。相对发达国家我国的交通事故相当严重，随着车辆数目的增长交通事故亦呈上升趋势□20xx年发生交通事故66.75万起，死伤人数分别为10.4万和49.4万，直接经济损失33.69亿□20xx年为25.46起，死伤人数4.95万和21.16万，经济损失13.14亿。相比xx年有所减少，说明我国的交通设施状况有所改进，但仍需进一步提高。

实习中我们一班分为3个组，每组自己商量选定一个路线，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。

3号我们每组就根据自己所选路线外出实习观察。我们组的第一站是乘坐天津新建的1号线地铁。这也是这次实习中几乎所

有组的路线之一。地铁作为轨道交通的一种也是未来缓解地面交通拥挤的一个方向。1号线：刘园至双林全长26.188公里，共设车站22座。我们乘坐的站点是西横堤站——小白楼站，票价4元，相对公交是稍贵一点，这也是我国交通事业相对有些国家比较落后的一个表现。当天的人并不多，可能是由于节假日也可能是票价比较贵。

西横堤站位于辰昌路和规划泉兴道交叉路口以北。本站为路中单层高架站，侧站台宽4.0m，站台位于道路中心上方，站厅布置在车站东、西出入口及站房内，位于道路两侧。大家都是第一次坐，进站就有种耳目一新的感觉。地铁1号线的车票采用一次性磁卡或ic磁卡的形式，共设五类票种，售票、检票也将全部采用全自动系统。自动售票机器操作方便快捷，系统根据所选站点自动记费，纸币与硬币均可。一般乘客常用的是单程票和储值票。单程票采用一次性磁卡或可重复使用的ic卡，仅限当日使用，一次有效，并且只设成人票。储值票则采用非接触式ic卡，持这种磁卡通过闸机，只需将ic卡靠近感应板，便可顺利通过乘车。

除了车票，新地铁里的不少服务设施与老地铁相比都可谓“更新换代”。以前一走进老地铁，手机、呼机一概没有信号，这种现象在新地铁里就不会出现。但由于地铁刚营运不久，有些设施欠缺比如便利店等。但总体方面还是非常完善的。

而且天津地铁在全国第一个设置了安全门，有了它就不会再发生地铁内跳轨和意外落入铁轨的事件了。安全门系统是现代化地铁工程的必备设施，它沿地铁站台边缘设置，将列车与地铁站台候车室隔离。安全门主要分为可以开启的活动门和不能开启的固定门两个部分。其中活动门高度为1.3米，其余门体为1.45米。活动门与列车门一一对应，列车进站并停稳后，活动门与列车门同时打开，乘客上下列车后，活动门与列车门同时关闭，列车才能驶离站台。

安全门除了可以为候车乘客提供可靠的安全保障，还能降低噪音，集安全、环保、节能为一体。在等车的过程中，安置的视频电视也可显示下一趟车到达的时间，也给乘客带来了许多方便。

车辆选型：采用斩波调压直流牵引电动客车

线路通过能力：线路通过能力每小时为30对

设计运输能力：线路最大运输能力为每小时4.81万人次。

车厢环境也非常好，单元式空调有温控，创意式扶杆，扶手在中下部分开为三个，这样既便于人多时使用也很美观。

小白楼站位于小白楼中心区的南京路下，为地下双层岛式站台车站。地下一层为站厅层，地下二层为站台层，站台宽度为12m。本站在地面设4个出入口通往地下车站的站厅层，车站两端各设一处风道、地面设两座风亭。

小白楼站周边有天津市的大型购物中心友谊大厦，但其附近的交通状况并不好，信号灯设的不够醒目而且路面有明显的破坏。接着我们就顺着南京路步行，途径两个比较大的交叉口，其中之一是新华路与南京路的交叉口，此交叉口并没有安置信号灯，当时车辆并不多，但行驶出现明显混乱。这种情况在交通拥挤时极易引起事故，需要改进。另一个是营口道与南京路的交叉口，有信号灯交通秩序明显较好。南京路是天津的一个繁华地段，高峰期交通异常拥挤。工程上要求保证道路在规划期内满足绝大多数小时车流顺利通过不造成严重堵塞，同时避免建成后车流量低投资效益不高，要选择适当的小时交通量作为设计小时交通量。信号灯配置设计时，需预报一个信号周期到达的车辆数；在设计行人交通管制系统时，要求预测大于穿越时间的车头时距频率。

我们在南京路一分路段发现了一咪表停车路段。车子很少，

也很萧条，可能是因为附近正新建建筑物。但咪表上显示并没有人刷卡。道路是一种资源，也是一种国有资产，乱停车不仅造成交通堵塞，也是一种资源的浪费，无偿占用道路路面就是对国有资产的侵占，如何合理配置、使用道路资源和搞好规范化管理，是解决停车难和停车管理无序的关键。

咪表是一种电子智能收费装置，因而可以真正实现“咪表路段无特权，打卡收费人人平等”。同时有效地制止了有些单位和部门乱停车乱收费的现象。更杜绝了停车现场监管人员贪污和中饱私囊的行为。天津分布有和平区滨江道附近、五大道附近南开区鼓楼附近、东站广场附近。30分钟计收2元，后续费用按时间累计收取，超时停车按每小时8元，不足一小时按小时计算，费用属于提前预付型，多付不退。但是咪表在天津举步艰难，乱停乱放现象严重。咪表泊车管理尚存在许多困难，但作为大都市的天津实现咪表泊车管理是必然趋势。

随后我们乘坐643，沿途几个较重要的建筑：总医院、天大、南大、水上公园。这几个都是交通流量密集地段，人车混在一起，其中总医院设有自己的天桥，可以缓解一部分交通压力。下车步行一段到达宾西立交桥，该立交桥上的车流量当时并不太多，并且在该立交桥建设阶段附近的一大酒楼渔夫码头倒闭，这是交通设施建设的负面影响。一般说来交通设施的建设会带动周边的经济发展，但宾西立交桥附近似乎有点萧条。

我们的午饭是在天津理工大学吃的，顺便也参观了他们学校的交通设施。给我影响较深的是有一交叉口在转弯处设有弧型的圆镜，可以让人们在拐弯之前看见侧面的交通状况，方便安全，也起到一定美观作用。在有些地方可以有效借鉴。

离开理工大学步行育梁道乘608到河东体育场。河东相对和平人确实要少很多，但那附近有一大型超市人人乐和掏淘宝街，因此也比较繁华。此次我们主要是研究了一下公交的上下行，

乘坐608的人并不多，尤其是回来的时候，几乎有一半的路程到最后的终点站，车上就我们实习小组的9个人。让我认识到有的公交并不像我们想象的那么挣钱，作为城市的交通规划，有的公交仅仅是为人们提供方便和缓解交通拥挤。

公交站点的选定也有很多学问，要综合考虑客流量和地段的安全性。我们的最后行程是乘687回校本部，在等车的过程中也发现了两个问题。一是，对面过去了3辆687我们却还没等到，车辆的发配似乎不是固定的；二是大家一致认为华苑路段的居华里站点的位置选的不合理，因为它设在交叉口的拐弯处，安全性不太好，容易出事故尤其是人多的时候。

这次实习，大家都收获不少。4号李老师给我们做了一个报告，主要介绍了她刚考察过的新加坡和马来西亚。虽然是两个小国，但他们的交通设施有很多值得我们学习借鉴的地方。给我影响较深的是他们的绿化特别好，既保护了环境又给人良好的视觉笑果。最后的实习交流，我了解了别的大概路线和感想。因为时间精力有限，每个组不可能所有方面都涉及到，学习交流是一个很好的弥补办法。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。

交通工程认识实习实习报告篇三

泰井高速公路（泰和至井冈山）是319国道的组成部分，也是通往井冈山风景区的最便捷的通道。该项目建成后将缩短从泰和至井冈山茨萍的行车里程约14公里。泰井高速起于泰和

县南溪乡南源垅村，与赣粤高速公路昌傅至泰和段相交，途经3个县市、泰和机场，终于井冈山市厦坪镇，总投资22.91亿元。项目建成后，原319国道仍然保留。泰和至井冈山高速公路将于6月28日奠基，今年9月中旬开工建设，2005年上半年建成通车。

2004年6月26日，我们班乘车到泰和实习，早上6点半出发，上午11点到达，在泰和实习了3个小时，我认识到：泰和至井冈山高速公路是江西省路网规划中的旅游高速公路，也是通往井冈山风景区的便捷通道，全长62公里。同时建设厦坪至井冈山旅游城茨坪镇连接线，长22公里。泰井高速公路工程按全线四车道高速公路标准建设，计算行车速度80公里/小时，路基宽24.5米；连接线计算行车速度40公里/小时，路基宽16米。全线共设桥梁42座，其中主线特大桥1座，大、中桥23座，涵洞218道，隧道3座，累计总长4008米，其中津洞隧道左线单洞长2016米，是江西省迄今为止最长的公路隧道。目前，上万名建设者克服雨水多、工期短、环保要求高、地形地质复杂等困难，科学安排施工，全面加快工程进度，力争在2005年5月建成通车。

实习中，负责那个路段的总工程师给我们详细介绍了路基的压实作用，方法，步骤及路面施工的具体措施，具体讲到：气候因素影响着路基施工的质量，不同地区应根据本地气候特点选择合理的施工季节。四季差别不明显，但夏季多雨，路基填土含水量难以控制，故不是理想的施工季节。其它时间降水较少，气温适度，便于路基填土含水量及路基压实度的控制。在路基施工中，如果土质不良，即使松铺厚度适中，碾压合乎规范，仍然很难达到压实度标准。所以，一切路基填土都必须经过试验。在高速公路的施工中，路基填土普遍采用粗粒土，这种土的级配良好，加之本身的性质，一般只要机械碾压合理、松铺厚度适中，比较容易达到规范的要求。沥青面层由三层组成，下面层和中面层均采用粗粒式沥青混凝土，厚各为6cm，中、下面层中的粗集料一律采用石灰岩碎石，虽料源尚可满足，但粒形不好，针片状含量较高。实践证明，用鳄式轧石机不可能生产出粒形完全符合要求的集料。交通部公路二局镇江段油面施工中采用锤式轧石机自行加工

的集料，由于粒形好，其配比设计较顺利，摊铺后的油面质量也高出一筹。

在这次实习中，我们将书本上的东西与实际相结合，又向经验丰富的总工程师请教了很多平时不明白的问题，获益不浅。希望以后能经常进行这样是实习，这样我们才能学到更多的东西。同时也体验了工地的辛苦，天气的酷热。

我们的实习虽然已经结束，我的心也在不停地跳跃着.....朋友们，来吧！建筑工地虽说杂乱无章，但正是这些杂乱无章合奏了一支强悍有力的交响乐，唱响祖国大地。相信祖国的建筑事业明天更美好。

“交通工程专业学生的实习报告--路基路面实习报告”

交通工程认识实习实习报告篇四

实习目的：

巩固和深化课堂上的理论知识，使之尽可能达到理论和实践的有机结合。通过实习使学生具备分析、解决在实际工程中出现的简单条件下的地质问题的能力。本次实习要求学生能将课堂上所学的理论知识，灵活地运用于野外工作之中，对常规工作方法、步骤，野外工作的基本技能，常见的工程地质问题等，有一个较全面、系统的了解。

交通工程认识实习实习报告篇五

实习目的：

巩固和深化课堂上的理论知识，使之尽可能达到理论和实践的有机结合，

交通工程专业工程地质实习目的

□

通过实习使学生具备分析、解决在实际工程中出现的简单条件下的地质问题的能力。本次实习要求学生能将课堂上所学的理论知识，灵活地运用于野外工作之中，对的常规工作方法、步骤，野外工作的基本技能，常见的工程地质问题等，有一个较全面、系统的了解。