

最新我与地铁演讲 长沙地铁线路图长沙 地铁乘坐攻略(精选8篇)

在日常学习、工作或生活中，大家总少不了接触作文或者范文吧，通过文章可以把我们那些零零散散的思想，聚集在一块。那么我们该如何写一篇较为完美的范文呢？这里我整理了一些优秀的范文，希望对大家有所帮助，下面我们就来了解一下吧。

我与地铁演讲篇一

长沙地铁起步价或2到3元 “超站”每站加0.5元

“设置起步价，然后按照乘坐站点多坐多出钱，这是国内外最科学的计价方式。现在国内好几个城市的地铁票价设置起步价，超过起步价规定的站点时，每站加收0.5元左右。”长沙市民任重前说，像北京那样无论坐多少站一律2元，地方政府很难承受。

我与地铁演讲篇二

大家好!我叫xx[]来自2号线通信西工班。很荣幸有机会参加此次演讲，我演讲的题目是《居安思危，思则有备》。

老子曰：安全之行，始于足下，每当我们迎着晨光，饱含热情走上工作岗位的时候，穿着朴实的工作服开始巡检的时候，怀揣着责任开始维护设备的时候，始终不曾忘记两个字“安全”。

安全意识深深地烙印在我们的脑海中，就像一块承载万丈高楼的基石，没有它，我们可能会失败，可能会受伤，也可能达不到人生的巅峰。作为一名地铁人，更应该将安全意识铭记于心，安全才是我们工作最可靠的保障。而在我们身边发

生的一些故事，时刻警醒着我们不忘记“居安思危，思则有备”的道理。

这三次地铁事故给我们的警示

1. 调度指挥中心加大对非正常情况下行车组织，清楚知道各种非正常情况下行车的启动条件，遇特殊情况沉着应对，减小由于非正常情况对正常行车的影响。

2. 站务方面加强车站属地管理，车站人员应协助地铁公安共同进行站车综合治理，打造“联动高效、管理规范”的警站共建工作平台，提高车站管理和应急反应处路能力。

3. 乘务人员作业过程中必须认真监控车载或地面信号显示，认真瞭望

进路，加强信号、道岔确认，发现异常立即采取紧急停车措施，防止冒进信号及列车冲撞事件的发生。

4. 进入高温天气，各类设备运行热负荷不断增大，设备可靠性一定程度上有所降低，设备故障率呈现上升趋势，要求各中心、车间、班组引起高度重视，做到精检细修，将设备故障而造成的隐患降到最低，防止设备带病运行，做好各类故障应急准备。

5. 各中心适时调整月度应急演练计划，有针对性的开展针对列车脱轨、区间疏散的应急处路演练。

6. 公司各级管理人员应加大现场检查力度，及时发现解决安全隐患问题，确保成都地铁运营安全。

7. 联调联试期间由大面铺方向至行政学院方向的动车调试作业，限速25km/h运行，如需接近围挡作业时，必须在距离围挡30米处一度停车，以不超过5km/h的速度接近围挡。

人们都希望生命光辉灿烂，希望健康长寿，追求幸福美满。然而，这一切没有安全作保障，顷刻之间可能化为乌有！所以安全的重要性对每一个人，都是必须注重的主题。

安全的敌人是麻痹和侥幸。多少人或因麻痹和侥幸而失败，或因毫不起眼、微不足道的小事而丧生。安全的未知领域还很多，安全正面对着现代科技和突发事件的挑战，我们应当超前预警，提高预防能力和就对速度。

懒惰之间；安危之间亦不遥远，就在遵章与违规之间；生死之间也不很远，就在谨慎与蛮干之间。其实就在这一念之差，倘若马虎，结果就在瞬间。

“不怕一万就怕万一”，虽然是句俗语，却蕴含深刻哲理。它不仅适用于人生，适用于发愤进取，在安全生产中，更有其重要意义。一万次并不可怕，怕的是万里有一，哪怕一次疏忽大意，哪怕一次违章违纪，就可让九千九百九十九次！付诸东流，前功尽弃；就能使一生平安的愿望，化为泡影，离你而去。

因此，为了消灭这一次，为了根除这“万一”，我们必须一万次提高警惕，一万次不遗余力，把岁月的每时每刻打造成巍巍长堤；将生命的每分每秒熔铸为铜墙铁壁，即使“万一”如猛兽袭击，在“一万”面前也不过如苍蝇碰壁，一败涂地。

违章一次，后悔一生。上有老，下有小，出了事故不得了。保障安全就是创造幸福，违章违纪就是谋财害命。谁对隐患讲情，事故对谁绝情。条条规章血写成，不必用血去验证。

遵章守纪，春风一世；违章一次，痛苦一生。为人民服务，踏踏实实；为全家幸福，安安全全。幸福是棵树，安全是沃土，要想灭事故，先把违章除。宁等三分，不抢一秒；宁绕百米，不抢一步。

安全意识重于泰山，在每天的工作中，我们时刻不忘安全的重要。安全，连着我和你，它在我心中，在你心中，在大家的心中，因为有了安全，我们可以和家人共度天伦之乐，相扶一生；有了安全，我们才能享受生命赐予的美好，不忘初心；有了安全，我们才能不断完善自己，提高操作水平，在企业的带领下攀登人生的巅峰，实现自我价值；有了安全，我们就能在每一天得工作中找到安心，找到家的温暖；有了安全，随处都充满着微笑，阳光和欢乐。激情的岁月，充满挑战的人生，生命也如这飞火流萤一样美丽，此时，我突然觉得安全就是最美丽，最实在的幸福。

谢谢，我的演讲稿完毕！

我与地铁演讲篇三

- 1、了解车辆结构、了解车辆各部件及检修现场；了解供电及接触网。
- 2、了解城轨交通通信系统组成；了解6502继电联锁及计算机联锁系统；了解转辙机、信号机；了解cbtc
- 3、了解轨道交通车站环境，根据要求设计车站布局；掌握轨道交通运营职能部门的工作职责以及相关流程；了解车站环控设备及行车组织及调度。
- 4、了解地铁工务分公司的主要设备及线路维护过程。

实习地点为上海申通地铁集团有限公司龙阳路及张江基地，实习设备为现场设备。

- 1、上海城市轨道交通车辆基本车型，车辆结构部件；车辆零部件及车辆检修现场；供电设备及接触网。
- 2、上海城市轨道交通信号基本结构；城轨交通通信系统组

成；6502继电联锁及计算机联锁系统；转辙机、信号机[]cbtc[]

3、上海城市轨道交通运营基本原理；车站环控设备；行车组织及调度。

4、上海城市轨道交通地铁工务分公司的主要设备及线路维护过程。

六月二十五号我们正式开始了我们的大一基础实习，这天的动员大会上老师们对我们的实习做出了规定，让我们严格遵守实习基地的规章制度，同时在校认真讨论，通过实习能对地铁有一个初步的认识。

张江的地铁实训基地，我们在老师带领下有了有关知识，接触到有关车站值班[]cbtc以及供电方面的知识。老师介绍，张江实训基地是因为张江地铁站由地上转为地下站而将地上废弃站改造而成的。我所在的小组首先是由老师讲车站值班方面的知识。在他的细心讲解下，我们首先了解了以前的自动售票机，和地铁的区域标记例如图片中的蓝色小牌就表示为“轨道二号线第八个站的101地区”。然后就是作为一个售票员在进行售票工作之前应进入售票室然后关门，正在输入id号码才能正式开始工作，再就是地铁站内的fas[]火灾自动报警系统）有高压水雾和气体灭火系统、导向系统（白进黄出）[]afc[]自动售检票系统是基于计算机、通信、网络、自动控制等技术，实现轨道交通售票、检票、计费、收费、统计、清分、管理等全过程的自动化系统。）当中着重提到了人工以、自动售票机和检票机（分为门式闸机以及三杆闸机，三杆闸机机械简单故障率低造价低但是较低，特别是旅客的行李不容易通过，目前上海就是采用的三杆闸机，而门式闸机机械较为复杂同时故障率以较低，高但是随之而来的就是高昂的造价。老师还说以前还有分单双向闸机，但是因为后来有了安检就取消了。）

最后讲了一下值班员的工作值班员是很辛苦的。

1、责任重大。每时每刻都要注意防火，平时还要参加消防演练，要熟悉和掌握各种消防器材摆放的位置的熟练使用，每逢节假日，领导们都休息了，值班员还得加强值班。

2、非常辛苦。检修人员来了，要陪站。

3、任劳任怨。列车发生故障，值班员不是报告而是要处理，责任重大。

故障发生后车辆如何调度，各种故障如何排除，行车作业计划如何调整，全凭值班员处理！值班员不仅要去做具体工作，而且要对整个线路营运、调度、突发事件处理等各方面情况全面了解。

接着就是老师的cbtc（以通信技术为基础的列车运行控制系统）。它的特点是用无线通信媒体来实现列车和地面设备的双向通信，用以代替轨道电路作为媒体来实现列车运行控制。cbtc的突出优点是可以实现车一地之间的双向通信，并且传输信息量大，传输速度快，很容易实现移动自动闭塞系统，大量减少区间敷设电缆，减少一次性投资及减少日常维护工作，可以大幅度提高区间通过能力，灵活组织双向运行和单向连续发车，容易适应不同车速、不同运量、不同类型牵引的列车运行控制等等。在cbtc中不仅可以实现列车运行控制，而且可以综合成为运行管理，因为双向无线通信系统，既可以有安全类信息双向传输，也可以双向传输非安全类信息，例如车次号、乘务员班组号、车辆号、运转时分、机车状态、油耗参数等等大量机车、工务、电务等有关信息。

最后是老师带我们去供电知识，地铁供电系统一般划分为以下几部分：外部电源；主变电所；牵引供电系统；动力照明系统；杂散电流腐蚀防护系统；电力监控系统。

1、外部电源

地铁供电系统的外部电源就是地铁供电系统主变电所供电的外部城市电网电源。外部电源方案的形式有集中式供电、分散式供电、混合式供电。集中式供电通常从城市电网110kv侧引入两回电源，按照地铁设计规范要求，至少有一回电源为专线。

2、主变电所

主变电所的功能是接受城网高压电源（通常为110kv）经降压为牵引变电所、降压变电所提供中压电源（通常为35kv或10kv）主变电所适用于集中式供电。主变电所接线方式为线变式或桥型接线。

3、牵引供电系统

牵引供电系统的功能是将交流中压经降压整流变成直流1500v或直流750v电压，为地铁列车提供牵引供电。

4、动力照明供电系统

动力照明供电系统的功能是将交流中压[35kv或10kv]降压变成交流220/380v电压，为运营需要的各种机电设备提供电源。

5、杂散电流腐蚀防护系统

杂散电流腐蚀防护系统的功能是减少因直流牵引供电引起的杂散电流并防止其对外扩散，对杂散电流及其腐蚀保护情况进行监测。

6、电力监控系统

电力监控系统的功能是实时对地铁变电所、接触网设备进行远程数据采集和监控，实现对整个供电系统的运营调度和管理。

龙阳路实训基地则老师带我们。我们了车底、内饰、驾驶、触网、工务、调度、转辙机、信号机。车辆是以检修车为模板解说的，主要讲了车底的转向架、变电器、车内的驾驶室、紧急制动以及车厢内的各种电路，让我们从大体上了解了车辆的构造。

这是接触网，大体分为刚性接触网和柔性接触网，刚性接触网多用在隧道内接触网载流面积大，供能更稳，结构也相对简单安装与维护都方便，安装在隧道内可以节省大量空间。

我与地铁演讲篇四

车务中心为了进一步提升对车站全体一线员工安全工作的认识,汲取近期事件经验和教训，切实落实安全防范措施。车站相关领导近日组织全体员工认真学习了，关于近期四起责任事件的相关文件。大家对地铁运营安全管理有了较为深刻的认识。

运营服务作为地铁最大的服务载体，任何故障都可能引发媒体和民众的高度关注，对运营造成巨大的社会压力，甚至对地铁的整体形象造成不良影响。所以必须要求以铁的纪律、铁的面孔来抓安全工作，始终坚守“先保安全，再保运营”的原则，落实各项运营安全工作措施。

任何一名员工都是运营安全工作的重要力量，运营服务的高品质，体现着每名员工负责任的工作态度和工作水平，安全运营离不开每名员工的努力，要让全体员工深刻体会到安全工作与自己息息相关。

安全工作的重要特点就是“只有起点，没有终点”，这项工作永远都不可能结束，长期下去容易使人麻痹大意。事实证明，大部分事故都是由人为因素引起的，主动控制住事故链和风险源，消除安全隐患，事故是可以防止的。所以我们必

须不断提高防范和处理事故故障的能力，努力做到将安全风险发生的概率降到最低。处理突发情况，要思路清晰，判断准确，处理果断。在岗位上不惯性思维，不臆测行事。

地铁作为城市公共交通的重要组成部分，以其大容量、准时快捷、安全高效的优势，对有效解决群众出行，促进城市正常发展，具有极其重要的作用。同时地铁也是容易出现群死群伤的场所与载体，保证地铁安全运营也是每个地铁人的职责。借“XX-XX”活动，立足本岗、从我做起、遵规守纪、增强工作责任心、提高执行力，做各项工作的高效执行者，切实提高地铁网络化运营安全水平。

第一，通过两个月的学习，对地铁的认识从无到有，到表面到深入。地铁具有运量大、快速、正点、低能耗、少污染、乘坐舒适方便等优点，常被称为“绿色交通”。地铁经过150年的发展，机车车辆、自动控制、通信和信号灯技术方面都有了很大的进步，很多方面代表和体现了当今高新科学技术发展的水平，是解决大中城市公共交通运输的根本途径，对实现城市的持续发展有非常重要的意义。在我国，地铁有着巨大的市场和广阔的前景，很多大中城市都在规划城市的快速轨道交通，这对我们来说是一次机遇，也是一次挑战。

第二，通过学习并结合乌鲁木齐地铁一号线的可研文件的编制，了解了地铁可研文件编制过程及组成部分，了解了地质专业应该做哪些工作，提供哪些资料，并了解了地质专业与相关专业之间的的联系等。

1. 地铁在可研阶段地质勘察以调查和收集资料为主，加以少量勘探，其主要是因为地铁所通过的区域一般为城市繁华区，建筑林立，地质资料较为丰富。

2. 地铁对地质专业的要求更倾向于岩土工程。地铁中，地层承载力已不是最关键的指标，基坑开挖后的边坡变形、盾构机通过时对地面建筑的影响、卵石粒径大小对盾构机选型的

影响等成为地质关注的重点，地铁对各项岩土物理参数指标的要求更高。

3. 通过学习了解了地铁区间隧道施工的方法，如新奥法、掘进机法、盾构法、沉管法、明盖挖法、浅埋暗挖法及地下连续墙法，详细了解了各种施工方法工作的原理及其所适应的地层，这对我们以后如何选择岩土物理力学参数提供了有价值的参考意义。地铁区间隧道施工方法选择主要受工程地质、水文地质、地形地貌、沿线环境的要求，施工单位的技术水平、施工进度、经济条件等因素限制。地下工程与地面工程不同，在初步设计、施工图设计之前要对基本的施工方法确认，在此方法基础上所做的设计才是切实可行的，施工工艺方法选择得当，施工机械配套合适，工程往往成功一半。反之，施工机械不当，施工方法不合理，就会导致施工中遇到很多困难，甚至失败，不得不改用其它的施工方法。在沿海城市，饱和软地层中修建隧道，最好的选择是盾构法、顶管法，而明挖法则会对环境造成太大的影响，干扰城市政治、经济文化生活常被否定。山区城市则应以新奥法，信息反馈是施工，有更高的经济效益，在条件允许的情况下，则应推广TBM施工方法。明挖法施工技术优点为简单、快捷、经济，浅埋暗挖法的优点是避免了大量拆迁、改建工作，减少了对周围环境的粉尘污染和噪声影响，对城市交通的干扰小。盾构法则不能适应隧道断面变化，而当盾构开挖的长度不是足够长时，盾构法不够经济。应对各种施工方法进行综合经济、技术、环境因素比较，优化选择，以取得最大经济和社会效益。

通过两个月的学习，虽然对地铁有了一定的认识，但距离独立完成地铁的整套勘察设计工作还有一定的差距，以后要继续深入的学习，提高勘察设计水平。

时间飞逝，经过一个多月的理论学习，我们终于踏上了地铁实习的岗位。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。

通过这几个月的实习工作，我不光巩固了以往在课堂上所掌握的相关专业知识，也学习到了一些为人处事办事效率课堂上学习不到的新的内容，而且自己的个人能力、社会交往能力也有了较大的提高。感觉时间过的真是挺快的，几个月的实习生活就这样结束了，好像就是那么一转眼的功夫。在这段时间了，我经历了很多，收获了很多，也学到了很多。那么，接下来就来简单的总结一下我这几个月以来的实习生活。

记得刚刚分到站区的时候，虽然带着从学校学习成果进入这里，不过还是对于一些以前并没有接触过的东西而感到有些茫然，而且对于这儿的日常的工作也并不是很熟悉。我想，我们的周围环境是在不断变化的，而我所能做的，就是要不断调节自己的思想和行为，才能适应这种变化。好在，在站区领导和师傅们很热心，有时候我提出了各种问题，他们会很耐心的给我讲解；有时候也会主动给我介绍这里，不管在综控还是在票务给我讲解各个设备的相关专业知识。所以，我很快地就熟悉了这儿的工作，适应了这儿的环境。这对于以后能够做好自己的工作也打下了一个良好的基础。

刚开始我们在公司里学习了安全及劳动纪律。到站区班组都进行了安全生产以及我们从业人员具备必要的安全知识，使用有关的安全规章制度和安全操作规程，掌握本岗位的安全操作技能。在工作中，如果不知道什么是安全的，什么是不安全的，那么就会很容易出现问题，在综控行车造成不良的后果，严重还有承担法律责任。所以，学习安全教育，是一项很重要的课程。劳动纪律，劳动纪律要求全体员工在集体劳动、工作、生活过程中，以及与劳动、工作紧密相关的其他过程中必须共同遵守的规则。从其中的内涵可以知道，劳动纪律的目的是保证生产、工作的正常运行，劳动纪律的本质是全体员工共同遵守的规则。学好劳动纪律是做好本职工作的重要保证。

记得站区报道那天，我们来到站区，站区领导在会议室问了问我们几个相关的专业知识，当时正直10月份。冬天比较冷，这个站的男同事现在都已经穿上秋裤了，叫我们多穿衣服，站区领导对我们说道，当时就感觉挺好的，感觉真的很温暖。

第二天到放寒假都一直在综控跟着师傅们做行车每天相关的工作，偶尔人员紧缺的情况下，也到票务去替替岗，比如交接-班，开关各种设备，调度电话，命令，施工登记、注销，还有就是控制台的排列进路等等，自己也给自己制定了要求，就是工作上要虚心、认真、努力、积极主动，踏踏实实的做好师傅布置的任务。师傅们也很负责，督促我没事多背题库，以后早晚都要考的，渐渐地，熟悉了综控室里的相关设备设施。清楚了作为一个合格综控员每天工作的内容和步骤。

寒假回来后，根据站区领导的安排开始下半学期的实习，主要安排在票务作业，熟悉票务人员的工作内容，比如运营结束后afc作业的结算，售检票，站台清人，还有就是接送残疾人等等内容，跟在综控的区别就是接触乘客多了，记得师傅跟我说过，一定要控制好自己情绪，不要因为不理智的行为，而影响工作，在我的票务实习中感觉还真是什么样的人都有，但大多是还都很有礼貌，最重要的我学到了，一些突发紧急事件的处理办法和很多学校里没有的常识，对今后工作中有了很大的帮助。

通过这几个月的实习，我学会了很多之前没有接触过的专业性的知识。使我对地铁客运服务这个专业有了更深入的认识和了解，一些日常工作我也能够试着自己去独立完成。我在思想上由一个涉世未深的毕业生转化为一名地铁分公司的新员工，工作方面和个人能力方面也有了一定的`进步。但是也可以看到自身的缺陷和不足，在票务实习中，面对乘客心中不免有些压力，毕竟自己经验太少。但是站区领导、师傅十分关心我，让我慢慢来，一步一步的，不着急，不要有压力，像对综控各种突发事件办理的过程知识掌握很欠缺[]tvm

暂停服务后的处理工作掌握的力度仍然不够等，这些都是我今后努力的重点。我个人认为，我给了自己的实习生活留下了一个较为满意的答案！当然，这只是个开始，以后还有更多的东西等着我去学习，我也会继续努力，把握住每一个机遇，迎接每一次挑战，争取为xx地铁做得更好！

一、工作方面

1. 热爱本职工作，遵守项目部的管理规定，服从领导工作安排。
2. 努力学习专业知识，端正工作态度，认真负责，在不懂的地方不怕麻烦，向领导请教、向同事学习。
3. 每次取样完后，填好委托单，提前找监理签字盖章以便能够按时送检。
4. 每次送检或拿回报告后都必须检查试验结果是否合格，做好台账，便于日后查阅。

二、态度方面

无论在工作还是生活当中，我一直相信一份耕耘，一份收获，所以我一直在不断努力学习和工作。热爱本职工作，认真对待领导安排的每一项任务，并热情的投入工作中。有效利用工作时间，提高效率。工作中，积极努力，责任心强，吃苦耐劳。按时完成试验任务，保证工程试验全面、有效。

三、具体工作

这几个月中我的工作主要是对工程土建类材料如钢筋原材和水泥及成品如钢筋机械连接、钢筋焊接和混凝土试块进行取样和送检，现场对临时立柱桩做声波透射试验来检验桩身的完整性，对临时立柱做静载试验，高压旋喷桩抽芯取样。

四、工作成绩

经过了几个月的工作，在项目各部门经理的领导下，很好的完成了南侧地下连续墙、导墙、临时立柱桩和临时盖板路面系统等相关试验工作。

五、小结

这周实习生活已经接近尾声了，回想一下我们这一个星期的经历，一个个实习过的岗位：行车值班员（后文简称“行值”）、客运值班员（后文简称“客值”）、票亭、厅巡、以及站务。这些岗位都是车站运营的重要组成部分，而我们在这些岗位上的经验体会就显得非常宝贵。

这一周的实习当中，我第一个跟的岗位是行值，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，对当班行车组织施工登记及施工安全等工作。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。以及在设置low监控时需要操作low的车站，兼任low监控人员的职责。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松，因为一旦发生紧急事件，他们就必须马上做出应对，将事故以最短的时间解决，并将影响降到最低。

在基本熟悉了行值的工作任务后，我开始了第二个岗位的实习——客值。客值的主要职责是要对本班的票务管理工作负责，严格按照票务规章开展票务工作。安排并监督站务员的票务工作，进行相关的配票和结账。负责处理当班与乘客相关的票务事务及服务事务，必要时可以临时顶岗，让整个车站的运作更为合理。跟岗之后我的感想是：客值的工作需要非常的认真、细心与负责。因为与票务相关的工作必须要有两人盖章，并要在两人以上在场的情况下才能操作，这也体

现出了客值工作的责任。而且，客值还需要时不时的顶岗，所以认真、负责的精神就是客值这个岗位的精髓。

之后我便开始了票亭的跟岗实习。票亭的主要工作是处理与乘客相关的票务和事务，填写当日的票务报表和相关报表，保证票亭内的卫生情况，且在进出票亭后要随时使门保持锁闭状态，票亭人员在肩负站厅巡视岗时负责巡视岗站厅工作的职责。跟岗之后我的感想是：票亭这个岗位非常辛苦，因为他是地铁运营面对乘客的一个服务窗口，所以必须时刻打起十二分精神，并时刻以微笑面对乘客，帮乘客兑换零钱并帮助乘客解决一些疑问。我也一直在向师傅讨教怎样做好一名窗口服务人员，让乘客感到满意。

最后的两天，我跟岗学习了厅巡以及站务的工作职责。厅巡的只要职责是帮助乘客，回答乘客的询问，特别注意帮助老弱病，有困难及伤残乘客。发现乘客携带超长、超大、超重的物品时，禁止乘客进站并耐心的向其解释。留意乘客携带的物品和可疑物品，禁止携带“三品”进站。留意是否有精神异常、酗酒的乘客，禁止其进站。如发现可疑人员时汇报车控室，必要时请求警务人员或其他同事帮助。定时巡视出入口制止摆摊、卖艺等违规活动。跟完岗我的感想是：厅巡其实责任重大，要留意整个非付费区的一个情况，在职责范围内按规章执行一些紧急事故的处理。并不时的与乘客打交道帮助乘客解决一些问题，是车站运作中不可缺少的一环。同样很重要的还有站务。站务员在付费区内帮助乘客解决一些问题。在列车进站、停稳、站离站时通过对讲机上报车空室，并站在紧急停车按钮附近，以便于发生紧急情况时可以马上做出反应。在客流量大时，要组织乘客排队，并分散客流至各个车门候车，阻止关门时还冲向列车的乘客上车，劝阻他们耐心等待下一班列车。

这一周的实习生活，我已经熟悉并学到了车站各个岗位的职责。但这并不是结束，而是新的一个开始。在未来的实习中我要在这些岗位上将这些工作做好，并不倦的向师傅们讨教

工作中的经验和注意事项，更加努力的做好自己。让自己更上一层楼。

我与地铁演讲篇五

大家好。我叫赵静，来自维修五项目部。是一名2012年8月进入地铁通号分公司工作刚满两年的新员工。目前在第一维修部通信专业从事维检修工作，入职时间虽然不长，但我却因为一个梦而来，那是一个关于“饭碗”的梦，一个“金饭碗”的梦。

在我们父母那代人吃“大锅饭”的日子里，“铁饭碗”是他们的梦，收入稳定、衣食无忧。而在如今，经济发展腾飞的年代，白领收入、金领待遇也几乎成为我们的梦想，2005年大学毕业，我也过了几年这样的日子，可现在回想起来，那个梦可不怎么美好。

在高层写字楼的玻璃隔间里，空调吹出了颈椎病、老寒腿，不运动也坐出了水桶腰，收入不高支出却惊人，名品套装、高端化妆品，职员间攀比的不是业绩而是行头，不是成绩而是噱头，再加上行业的不稳定，每天还要提心吊胆的担心自己有上顿没下顿的工作，一个学自动化的理科女生，找工作遇到各种限制、各种失败，那段日子我真的很颓废、彷徨，就像北京的天气——阴霾重重。

下机房、走区间，用刷子扫设备、用抹布擦机柜，清晨天不亮就过来施工配合，晚上也总是披星戴月的回家，有时甚至还要彻夜跟着安装和调试，这样的日子我非但没觉得艰苦，反而过得充实、踏实。

师傅们毫无保留的悉心传授、自己的专业学以致用，实打实的学习技术，掌握专属于自己的本领，我的干劲儿更加足了。爬梯子、钻地板不在话下，线缆敷设到哪里我们就走到哪里，

拉着厂家的工程师反复的学习设备的操作和维护，拍下设备运行的正常状态，查运行参数、看指示灯、听运行声音、测端子温度、清扫设备……了如指掌、熟捻于心。因为我知道，我的工作已经和这些设备紧密的联系在了一起，我的精检细修，关系到设备的正常运转，关系到列车的正常运行，更关系到百万乘客的生命安全。

曾经的侥幸心理和偷懒想法随阴霾一扫而空，而开通不久的一次故障抢修更让我意识到这个“饭碗”沉甸甸的分量。那次，我们接车辆段派班室报修：行调电话无法接通，刚还满脸笑容的师父立刻严肃起来，我们一同迅速准备工具、仪表、备件，急速奔向故障地点。到达现场，师父开始看故障现象、查台帐、找端子、测线缆，争分夺秒的排查，在短短5分钟里，师父就把故障原因找到并进行了修复，我在旁边递着工具、拿着仪表，看着师父娴熟的动作、处理故障清晰的思路，我心中肃然起敬。

回来的路上，师父带着笑容对我说：“小赵，干咱们这行要记住，故障就是命令，调度电话在通信系统里至关重要，他关系着调度和重要部门的工作联系，所以也是我们重点关照的对象，平时维检时要记熟重点用户的线缆走向，这样处理的时候才不会手忙脚乱。”这时，我才明白师父为什么能那么神速的处理好故障，我在心中对自己说，我也要像师父那样，打好基础，练精、练细，掌握重点和技巧，早日做个独挡一面的能手，把我的“铁饭碗”打磨成“金饭碗”！

打铁还要自身硬，巡视时眼观六路、耳听八方，执表时更是严格、认真加仔细，此外，我还要克服女生力道薄弱的不足，对实操技能多加练习，作废的视频头被我焊了又焊，截短的视频线也被我剥了又剥，直至得心应手、运用自如。

20xx年2月，我们接报黄渠站上行车首监控画面有横纹跳屏的现象，我和一名实习生抄起准备齐全的备件和工具，一路小跑，像项目部调度汇报着情况并迅速的到达了现场，初步排

查是四画面处理器的问题，更换了备件以后还是有干扰线，检查发现视频头线芯开焊，接通电源，烧热电烙铁，我必须利用列车运行的间隔完成维修，实习生不断在对讲机里报告着列车进站的倒计时，还有3分钟，穿护管、剥线；还有2分钟，涮锡、焊接；还有1分钟，连接，恢复图像！列车进站广播的声音响起，我也完成了和时间赛跑的冲刺，列车进站、出站，图像都清晰正常，值班员也对我竖起了大拇指，手上那么多口子没白划，那么多废料没白练。

以往和朋友去西单、中关村都是吃饭、购物加娱乐，现在连闺蜜也受不了我总是一猛子就扎进了图书馆和电子器件展台赖着不走，又是抄资料、又是摆弄元器件，我还乐此不疲。在工作之余，我将开通前设备资料整理、分类，拍下正线机柜里现有状态，并和说明书配置对比，掌握每块板卡、每个指示灯、每个末端设备的路由，画出方框图、便于理解和记忆。对于重点区域和重点设备，我还制作了快速处理的小卡片并塑封好，方便携带也便于查找，既节约了时间也巩固了学习。此外，每一次的故障维修也被我整理、分析和汇总，加入我的“技术库”，在巡视、执表的时候着重检查、维护，将隐患扼杀。

6号线开通运营的这一年，我多次参加了厂家和项目部组织的培训，在学练中我也不断积累自己的经验，锻炼自己的综合能力，弥补自身的不足。就这样，从计算公式到设备原理，从线路方框图到故障排查图，我的资料册越来越厚也越来越多。边学、边练，我的实操能力也不断提高，时间不断缩短，质量不断上升，向师傅们请教，和同事们探讨，不放弃任何学习他人和挑战自己的机会。

通过自己不懈的坚持和努力□20xx年10月，我在项目部举办的技能比赛上，取得了通信第一名的好成绩□20xx年3月，通过能力测评和考评，我竞聘成为通信主岗，我深知，我还需要学习和掌握更多的知识还有技能。这仅仅是我梦想实现的一小步，我希望能再接再厉，多参加公司级别和更高级别的比

赛和考试，展示自己的能力和技术，也学习其他同事的技术，开拓自己的思路和见识，为我自己的技术库再扩容和升级，为我的“金饭碗”锦上添花。

从“外企”到“国企”，我扔掉了虚幻和攀比，用实力武装自己；从“白领”到“蓝领”，我褪下了光鲜和浮躁，用能力证明自己。我们这些在一线工作的地铁通号人，用我们的智慧和双手，用我们的汗水和努力，同样能托起我们的“金饭碗”！“金饭碗”是我的梦，是我的目标，我要实现梦想，就要付出更多，踏踏实实干，持之以恒学，一步一个脚印，我要让我的“金饭碗”越来越硬，含金量越来越高。让我的梦，地铁的梦，不再是梦！

我与地铁演讲篇六

xx年11月24日，这是一个载入杭州史册的日子。这一天，杭州也是浙江省首条地铁线路——地铁1号线正式开门迎客，从此翻开了“五位一体”立体交通网络建设的序曲篇章，标志着杭州开始迈入地铁时代。此刻，我们满怀收获的喜悦；此刻，我们心存无限的感激！地铁1号线华丽亮相，我们深知这是中央有关部门重视关心的结果，是省委、省政府，市委、市政府正确领导的结果，是社会各方力量大力支持的结果。在此，市地铁集团全体干部员工向各位领导和全市人民表示衷心的感谢和崇高的敬意！

杭州地铁1号线从规划报批到建成通车，历经5年的艰苦酝酿和5年的艰辛建设。在全市人民的关注、关心和关爱下，杭州地铁从无到有，从蓝图到现实，从播种到收获。这场杭州城市基础设施史上规模最大、投资最多、情况最为复杂的持久战和攻坚战，浸染了全体地铁人的心血，更寄托了全体杭州人的期望。

这些年来，全体市民无论行业、无论岗位、无论老幼，识大体、顾大局，万众一心、携手同行，以高度的主人翁责任感

和荣誉感，支持着杭州地铁建设事业。正是全市人民共同参与、砥砺前行，才终使杭州的“地铁梦”成为现实。

这些年来，省、市各相关职能部门、单位和地铁工程沿线政府、街道和社区，纷纷行动起来，积极投入到地铁建设的各项工作，形成了齐心协力建地铁、群策群力保通车的动人局面。正是全市各级各部门急地铁之所急、想地铁之所想，合力推进地铁工程建设，才确保了杭州地铁建设各项目标任务的如期完成。

这些年来，地铁工程中每一个难点的解决，每一个节点的突破，无不倾注着省、市各级领导的殷切关怀和精心指导。

自xx年3月28日地铁1号线破土动工之日起，这条贯穿钱江两岸的地下交通线路上，就留下了一个个领导奔波的身影和不倦的足迹，他们下隧道、进车站，查安全、送温暖，用关怀和支持激励着第一代杭州地铁人，用政策和方略推动着杭州地铁好中求快建设。5年建设，历经多少风雨，挥洒多少汗水，收获多少喜悦。在这个回望过去、展望未来的时刻，送出杭州地铁对全市人民的感谢，感谢您的理解和支持，感谢您的付出和奉献。

如今，随着地铁1号线的开通试运营，杭州地铁事业迈入了崭新的发展阶段。在此，希望全市人民能一如既往地关心、支持、爱护与理解杭州地铁，对地铁1号线开通初期可能给大家带来的不便多加包容。

广大市民朋友们!在接下来的日子里，我们将承担更加艰巨的建设任务，更加复杂的运营环境，更加重大的安全责任。我们始终坚信：每一位市民朋友，都是杭州地铁的建设者和守护人。你们的每一份关心，都是我们勇往直前的强大动力;你们的每一份理解，都是我们消除疲劳、增添活力的新鲜氧气;你们的每一份付出，都是杭州地铁事业可持续发展的加速器。最后，再次向全市人民致以最诚挚的谢意，并希望大家一如既往地关心和支持杭州地铁建设事业，携手共同谱写杭州地

铁时代的华美篇章！

衷心祝愿全市人民幸福安康！

地铁集团有限责任公司

20xx年x月x日

我与地铁演讲篇七

教师们同学们大家好！

我是软件学院软开___班___

很荣幸能够参加这次的演讲比赛。今日我演讲的题目是——
放飞青春，让梦想起航。

不管昨日发生了什么不管昨日的自我有多难堪有多无奈有多
苦涩都过去了不会再来也无法更改就让昨日把所有的苦所有的
的累所有的痛远远地带走而今日我要收拾心境重新上路。

在家乡的一些人不明白我去哪里了也断了联系就像消失了一
样她们肯定想不到我进了学校做回一个正常的孩子我觉得什
么样的年纪就该做什么样的事情。一个女孩若不信任家庭关
爱，不论这关爱的本事如何，若她不信任，且寄期望和感情
过多地予他人，早早走入世界探欢，多半需要走过一些苦难，
短则赔上青春，长则赔上一生。庆幸的是我回头了凭自我的
实力进了湖南省最好的专科很多人羡慕我。我期待开学我期
待重新开始我期待从头来过我期待在一个新环境做一张白纸
改变自我给自我绘上丰富多彩的画面不愿做一张被抹黑的纸。

有人问我为什么会选择软件开发与项目管理这个专业因为我
觉得这个专业很热门到了学校我感受到的是班上有很多高手
让我很崇拜虽然我只是个女孩但巾帼不让须眉我想逼自我一

把看看自我的极限。大学的选择有很多，能够做学霸，做活动达人，能够做运动达人，能够做技术帝。

很多父母对子女说：你毕业了就回老家，我们托人帮你找一份工作，买套房子，找个好男人嫁了，生活安心，我们也放心，但每个人生下来不就是为了见识这个世界么如果我们都变成小肥羊的羊肯德基的鸡生下来就是为了死我宁愿从来就不被生下来。

我重新回到学校读书是为自我也为别人，在那里一个人再孤单学习再苦再累再难坚持撑下去努力开心过好每一天的理由就是关心我的人在乎我的人。亲爱的同学们，照顾好自我，对自我负责，人能够不为自我而活，但必须不能让关心你的人在乎你的人、教师同学们父母们失望。

书到用时方恨少多看与学科无关的书籍，无关并非无用，也许三年后我们所从事的工作恰与专业无关。条条大路通罗马，不必认为此路不通就无路可走。

亲爱的同学们，大一不要想大三的事，不要想毕业后的事，将目标定在我们能够看到的地方，过远的目标会增加不必要的压力，不要因未来的想象影响今日的生活。

最终，共勉一句话：自我选择的路即使跪着也会走下去。

我与地铁演讲篇八

第一是统一和提高认识。我们说：兴趣是最好的老师，我想作为一名管护员应当很明确地认识到自己是干什么的，要是对自己所要履行的职责和义务都不清楚，或者是工作积极性不高，做一天和尚撞一天钟，那我们的工作怎样才能做好呢？所以我要求我们站的管护员一定要牢固树立起依法履行职责秉公执法，主动去干工作。谈到认识问题，当然包括周边群

众及社区人们的. 思想认识，因为他们的一言一行都可能与我们怎样去开展工作有关系。这就需要我们的管护员在平时巡山护林之余积极做好周边群众与社区群众的宣传教育工作，动员他们一道关心和支持我们保护区的确事业。提高我们保护区的知名度。

第二是实际工作中要抓紧抓早。我们以前站里基本上是一个月开一次会，我想我们站应该至少要开三次会，做到有什么事早让大家知道，明确自己和个人将要做什么，怎样才能把工作做好。

第三是抓好重点、难点。对管辖区经常有违法乱纪的地点和人物、物竞聘农机站站演讲稿种做好详细记录，做到心里有数，重点防范和打击违法人员。我们管护员不懂得林业法律法规我们怎样去执法，所以加强学习是我们管护员同志一个重点，我们站将制定一些基本的常用的林业行政执法知识、月考试制度，每个月检验我们管护员的执法水平是否有所提高。使我们的管护员个个能独立办案。

第四是发挥站里每个人的优势的特长，准备在科研和写作这两块做点力所能及的事，好比去年我个人就对兰花的观察和记录做了大量地工作，同时也发现了一个新品种，等到来年开花后，准备通过业务科报给上级林业部门审批和认定。当然，除以上几个方面的内容外，在具体工作中有很多细节和计划，在此我不再作讲演。