

2023年轨道交通站场管理心得体会(优秀5篇)

每个人都有自己独特的心得体会，它们可以是对成功的总结，也可以是对失败的反思，更可以是对人生的思考和感悟。心得体会可以帮助我们更好地认识自己，了解自己的优点和不足，从而不断提升自己。下面小编给大家带来关于学习心得体会范文，希望会对大家的工作与学习有所帮助。

2023年轨道交通站场管理心得体会(5篇)篇一

轨道交通是现代城市交通体系中重要的组成部分，其高效、安全的运营离不开良好的管理和协调。在轨道交通管理工作中，我积累了一些心得体会，现在就与大家分享。

第二段：加强运营管理

作为轨道交通管理者，必须注重加强运营管理。首先，要建立健全运营管理体系，明确各部门的职责和 workflows。其次，要加强运营数据的监测和分析，通过统计分析，及时发现问题并迅速进行处理。再次，要加强对运营人员的培训和管理，提高他们的专业素质和责任感，确保运营工作的高效进行。

第三段：强化安全管理

安全是轨道交通运营的首要任务，因此必须强化安全管理。首先，要制定科学的安全管理制度和规章制度，明确各个环节的安全责任和安全防护措施。其次，要加强安全培训和技能训练，提高员工的安全意识和应急处理能力。再次，要加强安全检查和隐患排查，发现问题及时整改，确保轨道交通的安全运营。

第四段：优化服务管理

轨道交通是服务大众的公共交通工具，服务质量的好坏直接影响乘客的出行体验。因此，优化服务管理是十分重要的。首先，要加强对乘客服务的培训，提高服务态度和服务质量。其次，要加强车站和车厢的管理，确保乘客安全乘车。再次，要加强信息发布和线路导向，提供准确、及时的信息，为乘客提供更好的出行服务。

第五段：加强协调管理

轨道交通的运营涉及多个部门和多个环节，因此必须加强协调管理。首先，要加强与相关部门的沟通和协作，共同解决交通运营中的问题。其次，要建立良好的运营协调机制，确保信息的畅通和工作的协同进行。再次，要加强与周边居民和企事业单位的沟通和协商，减少因轨道交通运营而带来的不便和负面影响。

结尾：

通过轨道交通管理工作的实践，我深刻认识到加强运营管理、强化安全管理、优化服务管理和加强协调管理对于轨道交通的高效、安全运营起着重要的作用。希望我们能够共同努力，不断完善轨道交通管理水平，为城市交通体系的健康发展做出贡献。

2023年轨道交通站场管理心得体会(5篇)篇二

城市轨道交通由于其具有运量大、速度快、安全、准时、环保、节能和节地等特点，加快轨道交通规划建设，已经成为解决大城市尤其是特大城市日益突出的交通拥挤问题。下文是合肥市城市轨道交通管理办法，欢迎阅读！

第一章总则

第一条为了促进本市城市轨道交通发展，规范城市轨道交通管理，保障城市轨道交通安全，维护城市轨道交通各方主体的合法权益，根据有关法律、法规，结合本市实际，制定本办法。

第二条本市行政区域内城市轨道交通规划、建设、运营、综合开发利用、安全保障及其相关管理活动，适用本办法。

本办法所称城市轨道交通，是指采用专用轨道导向运行的城市公共客运交通系统。

第三条城市轨道交通遵循统筹规划、优先发展、政策扶持、综合利用、规范运营、安全便捷的原则。

第四条市人民政府设立城市轨道交通议事协调机构，统筹协调解决城市轨道交通规划、建设、运营、综合开发利用、安全保障等工作中的重大问题。

城市轨道交通沿线各县(市)区人民政府(含开发区管理机构，下同)应当协同做好城市轨道交通规划、建设、运营、安全保障以及土地征收利用等工作。

第五条市交通运输主管部门负责城市轨道交通运营的监督管理，其所属的道路运输管理机构负责具体实施工作。

市规划主管部门负责城市轨道交通规划实施的监督管理工作。

市城乡建设主管部门负责城市轨道交通及其安全保护区内相关建设工程的监督管理工作。

市公安机关负责城市轨道交通的治安管理、消防监督管理和反恐工作，维护治安秩序。

市发展改革、财政、土地储备、城市管理、环保、卫生计生、

林业和园林、国有资产监督管理、审计、安监、质监、价格、人防、水务、地震等部门、政府应急机构应当按照本办法的规定和各自职责，共同做好城市轨道交通的相关监督管理工作。

第六条城市轨道交通作为市政公用事业，实行企业化运作。

市人民政府依法确定的城市轨道交通经营单位按照本办法具体负责实施城市轨道交通建设、运营、综合开发利用等工作。

第七条城市轨道交通发展所需资金以政府投资为主，市人民政府设立城市轨道交通发展专项资金，纳入政府财政预算体系，实行统一归集、专项管理。

市人民政府建立城市轨道交通投融资协调机制，通过多层次、多渠道、多方式筹集，确保城市轨道交通建设和运营资金及时足额到位。

鼓励社会资本参与城市轨道交通建设、运营和综合开发利用，其合法权益受法律保护。

城市轨道交通建设和运营资金使用情况应当接受市国有资产监督管理、财政、审计等部门的指导、跟踪审计和监督。

第八条任何单位和个人应当遵守城市轨道交通管理规定，支持城市轨道交通发展，保护城市轨道交通设施设备，维护城市轨道交通安全运营。

供电、供水、供气、供热、排水、通信等单位，应当保障城市轨道交通建设和运营需要。

第二章规划与建设

第九条城市轨道交通规划包括城市轨道交通线网规划、城市

轨道交通建设规划、城市轨道交通沿线土地控制规划以及与其相衔接的专项规划。

城市轨道交通规划应当纳入国民经济和社会发展规划、城市总体规划、土地利用总体规划和城市综合交通规划，与铁路、民航、公路、城市道路和其他交通规划相衔接，并与居住区、商业、旅游、教育、卫生、文化、体育等公共设施的现状及未来发展状况相适应。

第十条城市轨道交通规划由市规划主管部门会同市交通运输、城乡建设、国土资源等部门和城市轨道交通经营单位组织编制，并按照规定程序报批后组织实施。

编制城市轨道交通规划应当按照相关规定征求社会公众和沿线县(市)区人民政府及有关单位的意见，并组织专家论证。

经批准的城市轨道交通规划不得随意变更；确需变更的，应当按照原审批权限和程序报批。

第十一条市规划、国土资源主管部门应当按照批准的城市轨道交通规划，对城市轨道交通及其配套设施用地进行严格控制管理，优先保障相关用地，满足一体化交通网络建设发展需要。

依法确定的城市轨道交通设施用地，未经法定程序批准，不得改变用途。

第十二条鼓励城市轨道交通的出入口、通风亭、冷却塔等设施 and 地下空间，与周边建筑、地下空间整体设计，相互融合，相关规划应当预留必要的衔接条件。

第十三条城市轨道交通设施用地经市、县(市)人民政府批准，按照划拨方式供应。

市国土资源主管部门应当按照城市轨道交通规划和建设时序及时供应城市轨道交通设施用地。

需要在已划拨或者出让的土地上建设城市轨道交通出入口、通风亭、冷却塔等设施的，城市轨道交通经营单位与土地使用权人就有关设施建设所需用地协商一致的，依法办理用地手续，变更土地使用权；协商不成的，由市、县(市)人民政府依法收回土地使用权并给予补偿。

第十四条市土地储备机构制定年度土地储备计划时，对经市人民政府批准纳入城市轨道交通设施用地控制范围内的土地，应当征求城市轨道交通经营单位意见。涉及城市轨道交通安全、对土地使用者有限制和特别要求的，应当在规划设计条件和土地招标、拍卖、挂牌文件中予以明确。

第十五条城市轨道交通设施用地及相邻土地使用权根据实际情况依法实行分层登记制度。

地下建设用地使用权按照有关规定确定。地表建设用地使用权已经出让或者划拨的，其地下建设用地使用权应当根据土地使用权登记资料、规划资料和建设使用情况等确定。

未经批准，建设用地使用权人不得扩大地下空间使用范围。

第十六条城市轨道交通工程建设应当按照国家规定的基本建设程序和城市轨道交通规划进行。城市轨道交通工程建设项目目的勘察、设计、施工、监理等活动，应当遵守有关法律、法规，执行相关技术标准和规范，确保工程质量和安全生产。

城市轨道交通工程建设应当与城市道路、桥梁等工程改造相衔接。

第十七条城市轨道交通工程建设使用地下空间应当采取保护措施，防止和降低对相邻建(构)筑物的影响；造成损害的，应

当依法承担相应法律责任。

第十八条城市轨道交通工程建设需要临时占用地下、地表、地上空间的，应当依法办理有关手续，有关单位和个人应当提供必要的便利。

城市轨道交通出入口、通风亭和冷却塔等设施需要与周边已有建(构)筑物结合建设的，建(构)筑物的所有权人、使用权人应当予以配合；因结合建设造成损失的，城市轨道交通经营单位应当依法予以补偿或者赔偿。

城市轨道交通经营单位对沿线建(构)筑物、管廊(线)、设施进行查勘、检测和鉴定时，应当提前告知相关所有权人或者使用权人，相关所有权人或者使用权人应当予以配合。

因城市轨道交通工程建设需要调取和使用输油、供电、供水、排水、供气、通信管廊(线)和人防工程及其他建(构)筑物等工程档案资料的，相关部门、产权单位、测绘(勘测)单位、工程档案管理机构应当依法及时无偿提供，并现场交底，配合勘察、施工。

第十九条城市轨道交通工程建设需要临时迁移监控设备、交通、环卫、公共照明、体育健身、广告牌、宣传栏等设施，由产权单位或者管理单位负责迁移、保管和回迁，相关费用经市审计主管部门审定后，由城市轨道交通经营单位承担。

城市轨道交通工程建设需要迁移管廊(线)的，管廊(线)产权单位应当按照市规划主管部门批准的管廊(线)迁移方案及时迁移，相关费用按照有关规定执行。管廊(线)产权单位或者规划要求增加管廊(线)容量、数量或者提高现行标准的，增加的费用由管廊(线)产权单位承担。

第二十条城市轨道交通工程建设需要移植绿化苗木的，由沿线县(市)区绿化主管部门组织论证，优化移植方案，并在依

法办理审批手续后负责组织移植。

在城市轨道交通设施用地范围内的附属绿化工程，由城市轨道交通经营单位按照相关规定，纳入同期工程项目统一组织实施，并与辖区绿化主管部门做好绿化移交工作。

第二十一条城市轨道交通工程建设开工前，市公安机关交通管理部门应当会同市城乡建设、交通运输等主管部门和城市轨道交通经营单位制定交通疏解方案，报市人民政府批准并公告后组织实施。

第二十二条城市轨道交通工程建设实行工程质量责任终身制。城市轨道交通经营单位和勘察、设计、施工、监理、施工图审查、检测、监测以及建筑材料生产供应等单位应当落实工程质量主体责任，由市城乡建设、人防主管部门依法对城市轨道交通工程质量进行监督。

第二十三条城市轨道交通建设工程验收、试运行按照有关规定进行。

城市轨道交通工程竣工验收合格后，应当按照国家有关规定组织开展试运营基本条件评审，经评审符合试运营基本条件的，经市人民政府批准后，由城市轨道交通经营单位开展不少于1年的试运营，试运营期满验收合格的，投入正式运营。

第二十四条市交通运输主管部门按照有关规定组织编制城市轨道交通沿线车站、场段命名方案，经市地名管理机构审定并向社会公示后报市人民政府批准。

经批准的车站、场段命名不得随意变更，确需变更的，应当按照原审批权限和程序报批。

第三章运营与服务

第二十五条城市轨道交通建设、运营按照国家、省、市有关规定享受政策支持和资金补贴，需要缴纳的税费可以按照有关规定予以减免。

城市轨道交通运营补贴方案由城市轨道交通经营单位提出，经市国有资产监督管理、交通运输和财政等主管部门审核后，报市人民政府批准。

第二十六条城市轨道交通经营单位在规划确定的城市轨道交通用地范围内，在不影响城市轨道交通运营安全和运营秩序的前提下，依法享有商业、物业、广告等资源的综合开发经营权。

对与城市轨道交通设施在结构上不可分割、统一实施的项目，经市人民政府批准，城市轨道交通经营单位可以实施综合开发利用。

综合开发利用应当优先建设城市轨道交通运营配套设施，统筹安排公共交通枢纽、交通换乘设施、公共步行空间等公共配套服务设施。

综合开发所得收益纳入城市轨道交通经营单位收入来源，用于城市轨道交通发展。结合车辆段、停车场等设施实施的开发项目，需要出让土地使用权的，出让所得净收益用于城市轨道交通发展。

第二十七条城市轨道交通设施周边建(构)筑物需要与城市轨道交通设施连通的，其所有权人提出的连通方案应当满足城市轨道交通要求，并征得城市轨道交通经营单位同意后依法办理相关许可手续。

对与城市轨道交通设施连通的商业设施，遵循有偿使用原则，由城市轨道交通经营单位与其所有权人订立合同，明确双方的权利义务。

连通工程产权发生变更的，不得影响城市轨道交通的正常运行。

第二十八条市交通运输主管部门应当组织制定城市轨道交通运营服务规范和乘客守则并向社会公布，监督城市轨道交通经营单位规范运营。

城市轨道交通经营单位应当按照服务规范要求，提供安全、便捷、高效的客运服务，保障乘客的合法权利。

城市轨道交通经营单位应当建立运营服务社会评估机制，定期听取社会公众意见，改进服务质量。

第二十九条市交通运输主管部门应当通过乘客满意度调查等形式，定期开展城市轨道交通运营服务评价，对评价中发现的问题，应当督促城市轨道交通经营单位及时改进。

城市轨道交通运营服务评价可以委托具备条件的第三方进行。

第三十条城市轨道交通经营单位应当建立公共卫生管理制度，落实卫生管理措施，确保车站、车厢等公共场所整洁卫生，环境卫生状况符合国家卫生标准。

城市轨道交通经营单位应当按照国家有关标准落实污染防治措施，妥善保管危险化学品，减少风亭运行和地面线路列车运行产生的噪声污染。

市城市管理主管部门应当做好车站出入口周边的市容和环境卫生管理工作，维护责任区域内的卫生及良好秩序，确保车站出入口外畅通、有序。

第三十一条城市轨道交通经营单位应当建立城市轨道交通运营服务信息查询系统，提供人工问讯、电子信息查询服务。

城市轨道交通经营单位应当将线路代码、首末班车行车时刻、列车运行状况提示、安全提示、换乘指示、行驶路线、站名、票价和投诉电话以及其他必要的运营服务提示信息，通过车站及列车广播系统、电子显示屏以及网络平台、新闻媒体等及时告知乘客和公众。

第三十二条市政主管部门、公安机关交通管理部门应当按照有关标准和规范在城市轨道交通车站周边半径500米范围内统筹设置城市轨道交通站外导向标志，并做好日常管理和维护工作。

在城市轨道交通出入口周边物业范围内设置导向标志的，周边物业所有人、使用人、管理人应当配合。周边物业所有人、使用人、管理人不得擅自设置城市轨道交通导向标志。

第三十三条城市轨道交通经营单位应当按照市交通运输主管部门批准的线路、时间、站点运营；未经批准，城市轨道交通经营单位不得擅自暂停线路运行或者调整首末班车运营时间，法律、法规和规章另有规定的除外。

调整首末班车行车时刻或者列车因故延误的，城市轨道交通经营单位应当及时告知乘客和公众。

组织运动会、文艺演出、展览展销、庆典等大型活动，需要提前或者延迟城市轨道交通运营时间的，主办单位应当提前10日与城市轨道交通经营单位协商，并配合做好相关工作。城市轨道交通经营单位应当将提前或者延迟运营时间报市交通主管部门批准后实施。

第三十四条城市轨道交通票价实行政府定价。市价格主管部门制定和调整票价标准时，应当依法组织召开听证会，广泛听取社会各方面意见，票价方案报市人民政府批准后实施。

城市轨道交通经营单位应当执行规定的票价，对乘客实行优

惠票价或者免票的，应当符合有关规定。

第三十五条乘客应当持有效车票、证件进站乘车，并接受城市轨道交通经营单位的票务稽查。

乘客违反规定乘车的，按照下列方式处理：

(一)乘客超程乘车的，应当在出站前主动补交超程票款；

(三)遗失、折损车票的乘客应当按照出闸站线网单程最高票价补交票款；

(四)无票、持无效车票、伪造或者变造优惠乘车证件以及冒用他人优惠乘车证件乘车的，城市轨道交通经营单位按照出闸站线网单程最高票价补收票款，并按照应当补交票款的5倍加收票款。

第三十六条持单程票的乘客在出站时应当交还车票，拒不交还的，城市轨道交通经营单位有权要求收回车票并按照无票乘车处理。

乘客1年内有3次以上无票、持无效车票、持伪造或者变造的优惠乘车证件及冒用他人优惠乘车证件乘车行为的，城市轨道交通经营单位可以将其逃票行为函告公共征信机构，录入其个人信用信息系统。乘客伪造、变造优惠乘车证件，构成违反治安管理规定行为的，依法移送公安机关处理。

乘客进入付费区后不予退票，但存在禁止乘客进站乘车情形或者城市轨道交通经营单位原因的除外。城市轨道交通经营单位未完成运输服务的，乘客可以在7日内持有效车票要求退还票款。

第三十七条乘客应当自觉遵守城市轨道交通乘客守则和社会公德，服从城市轨道交通工作人员的合理指示及要求，爱护

城市轨道交通设施和公共环境卫生。

第三十八条乘客不得携带禁止或者限制携带的物品进站乘车，违反规定的，城市轨道交通经营单位应当拒绝其进站乘车或者责令其出站；构成违反治安管理规定行为的，依法移送公安机关处理。

禁止、限制携带的物品目录由市公安局会同交通运输主管部门确定并公告，城市轨道交通经营单位应当在车站显著位置公示。

第三十九条城市轨道交通经营单位应当设置安检区并预留候检（缓冲）区，对乘客携带的物品进行必要的安全检查。

乘客应当接受、配合安全检查；拒不接受、配合的，城市轨道交通经营单位应当拒绝其进站乘车或者责令其出站。乘客强行进站或者拒不出站的，城市轨道交通经营单位可以采取必要措施予以制止；构成违反治安管理规定行为的，依法移送公安机关处理。

城市轨道交通经营单位应当配合公安机关做好治安、反恐工作，确保乘客乘车安全。

第四十条在城市轨道交通设施范围内禁止下列行为：

- (一)擅自涂写、刻画或者张贴物品；
- (三)揽客拉客、乞讨、卖艺、散发宣传品；
- (四)擅自摆摊设点或者从事其他销售活动；
- (五)堵塞通道、出入口；
- (六)躺卧、多占或者踩踏座位，追逐打闹；

(七) 在车站或者车厢内使用滑板(轮滑)、溜冰鞋、平衡车、骑独轮车;

(八) 散布虚假信息;

(九) 滋事斗殴、酒后闹事、猥亵他人或者其他违反公序良俗的行为;

(十) 拦截或者阻碍车辆正常运行;

(十一) 在车站付费区及车厢内饮食(婴儿饮食除外);

(十五) 其他违反城市轨道交通运营管理和环境卫生管理规定的行为。

第四十一条精神障碍患者、智力残疾人、学龄前儿童、醉酒者应当在监护人或者健康成年人陪护下进站乘车。

传染病患者以及其他对公共安全有危害的人，不得进站乘车。

残疾者携带服务犬进站乘车的，应当出示残疾人证、服务犬工作证和动物健康免疫证明，服务犬应当佩戴导盲鞍、牵引链和防止伤人的护具。

行动不便人员在无人陪护情况下进站乘车的，可以联系车站工作人员获得帮助。

第四十二条在城市轨道交通设施内拍摄影视作品、设置广告或者商业网点等活动的，应当事先经城市轨道交通经营单位同意，不得影响城市轨道交通运营秩序。

利用城市轨道交通设施设置广告、商业网点的，应当合法、规范，不得影响城市轨道交通运营安全。设置广告、商业网点使用的材质应当采用难燃材料，并符合消防管理规定。

第四十三条城市轨道交通经营单位应当根据乘客出行情况和其他公共交通运输运行情况，合理编制运营计划，做好城市轨道交通客运量、客运周转量、运营里程、运营班次、客运服务指标、运营收入与成本等运营数据的统计分析，并定期向市交通运输主管部门报告。

第四十四条市交通运输主管部门和城市轨道交通经营单位应当建立投诉受理机制，接受乘客对违反运营规定行为和服务质量的投诉。

城市轨道交通经营单位应当自受理乘客投诉之日起10个工作日内作出答复。对答复有异议或者城市轨道交通经营单位未答复的，乘客可以向市交通运输主管部门投诉。市交通运输主管部门应当自受理投诉之日起10个工作日内作出答复。

第四十五条城市轨道交通经营单位应当建立乘客遗失物招领制度，及时发布乘客遗失物招领信息。招领信息自发布之日起6个月内无人认领的，移交公安机关、财政部门处理。

遗失物为难以保存的易腐、易变质等物品的，城市轨道交通经营单位按照规定即时处理。

第四章安全保护区管理

第四十六条城市轨道交通设置安全保护区，安全保护区分为影响保护区和严格保护区，其范围包括地下、地表和地上。

影响保护区包括以下范围：

- (一)地下车站(含地下通道)、隧道结构周边外侧50米内；
- (二)高架车站、地面车站以及线路外边线外侧30米内。

严格保护区包括以下范围：

(一)地下车站(含地下通道)、隧道结构周边外侧15米内;

(二)高架车站、地面车站以及线路外边线外侧15米内;

(四)城市轨道交通高压电缆沟、架空线等供电设施以及室外给排水设施(含排水检查井、给水水表井、化粪池、消火栓、水泵接合器、给排水管道及阀门等)水平投影外侧3米内。

城市轨道交通经营单位根据前款规定及实际情况编制安全保护区设置方案,经征求市规划、国土资源主管部门意见后,报市人民政府批准公布。

因地质条件、规划调整或者其他特殊情况,需要调整安全保护区范围的,由城市轨道交通经营单位提出调整方案,经征求市规划、国土资源主管部门意见后,报市人民政府批准公布。城市轨道交通经营单位应当及时将安全保护区调整情况报市城乡建设主管部门备案。

城市轨道交通经营单位应当在安全保护区内城市轨道交通设施易遭破坏或者有较大危险因素的区域设置边界标志。任何单位和个人不得损毁或者擅自移动边界标志。

第四十七条严格保护区内不得新建、扩建非城市轨道交通建设项目,但与城市轨道交通整体设计、融合建设的建设项目以及必需的市政、园林、环卫、交通、国防、环保、抗震设防和人防工程,并依法取得主管部门许可的除外。相关主管部门在办理行政许可时应当书面征求城市轨道交通经营单位意见。

经许可确需在影响保护区和严格保护区内建设的项目,作业单位应当分析、论证施工活动和建(构)筑物对城市轨道交通设施的影响,施工过程应当接受城市轨道交通经营单位的安全监控。

在城市轨道交通高架线路桥下垂直投影区域内禁止非法占用土地，禁止未经许可堆放物品、停放机动车辆、机械设备等。高架线路桥下空间应当设置隔离设施或者按照要求进行绿化。因公共利益需要合理使用高架线路桥下空间的，不得影响城市轨道交通安全，并应当为高架线路设施日常检查、检测和养护维修预留条件。

- (一)新建、改建、扩建或者拆除建(构)筑物；
- (三)敷设或者搭架管廊(线)、吊装等架空作业；
- (四)取土、采石、挖沙、疏浚河道；
- (五)大面积增加或者减少建(构)筑物荷载的活动；
- (六)其他可能危害城市轨道交通设施安全的活动。

上述作业对城市轨道交通安全有较大影响的，作业单位应当在书面征求城市轨道交通经营单位意见前，组织专家对城市轨道交通保护专项施工方案进行审查论证，并在施工过程中委托专业机构对作业影响区域进行动态监测。

作业单位未按照批准的施工期限开工的，应当重新书面征求城市轨道交通经营单位意见，并办理有关行政许可手续。

市规划主管部门对安全保护区内的建设项目实施规划许可时，应当注明保护城市轨道交通设施的要求。

第四十九条作业单位在安全保护区内作业前，应当与城市轨道交通经营单位签订安全保护协议，落实城市轨道交通保护专项施工方案中各作业项目的责任单位、责任人和相关费用。

作业过程中发生可能危及城市轨道交通建设、运营安全情形的，应当立即停止作业，采取安全补救措施，并报告许可作

业的主管部门、城乡建设主管部门和城市轨道交通经营单位。城市轨道交通经营单位因配合作业单位采取的临时安全补救措施产生的相关费用由作业单位承担。作业结束后，作业单位应当及时通知城市轨道交通经营单位，共同确定停止各项安全防护和监测措施。

第五十条城市轨道交通经营单位负责影响保护区和严格保护区的日常巡查工作，向相关主管部门定期报告巡查情况。

城市轨道交通经营单位有权进入作业活动现场巡查，要求作业单位提供有关工程文件和资料，发现隐患或者可能危及城市轨道交通建设、运营安全行为的，应当及时制止并予以纠正；对作业单位拒不改正的，应当及时报告相关主管部门。相关主管部门接到城市轨道交通经营单位报告后，应当及时处理，责令作业单位或者个人立即停止作业，采取措施消除妨害。

在安全保护区内敷设管廊(线)的，管廊(线)所有权人或者使用权人应当加强对管廊(线)的巡查、维护和管理，确保管廊(线)安全。

第五十一条安全保护区外的工程项目可能影响城市轨道交通安全的，主管部门作出行政许可时，应当要求作业单位采取必要的安全防护措施，并在施工前告知城市轨道交通经营单位。

作业单位在安全保护区外使用塔式起重机等机械进行起重作业的，应当确保其作业范围或者器械倾覆范围在城市轨道交通地面及地面以上设施结构外边线外侧6米外。

第五章安全与应急管理

第五十二条市人民政府城市轨道交通议事协调机构应当督促有关部门依法履行城市轨道交通安全监督管理职责，及时协

调解决监督管理中存在的重大问题。

第五十三条城市轨道交通施工单位、城市轨道交通经营单位依法承担城市轨道交通安全生产主体责任，确保安全生产资金投入，按照有关规定设置安全生产管理机构，配备专职安全生产管理人员，建立安全生产预警和应急协调机制，建立、健全安全生产管理制度和操作规程，落实安全防范措施，确保安全生产。

城市轨道交通施工单位、城市轨道交通经营单位应当定期对从业人员进行安全生产教育、培训和考核，考核不合格者不得上岗。

第五十四条禁止下列危害城市轨道交通安全的行为：

(三)损坏和干扰电缆、机电设备、自动售检票系统、通信信号系统等；

(四)非紧急状态下启动紧急或者安全装置；

第五十五条城市轨道交通经营单位应当定期对城市轨道交通进行安全生产检查，对建设、运营情况以及相关设施设备进行安全评估，及时发现并消除安全隐患，确保城市轨道交通建设、运营安全。

发生地震、火灾、洪水等重大灾害后，城市轨道交通停止运营的，城市轨道交通经营单位应当对城市轨道交通设施进行安全检查，确保符合安全运营条件后，方可恢复运营。

城市轨道交通经营单位可以在轨道交通沿线采取技术保护和监测措施，加强设施保护。相关单位和个人应当予以配合。任何单位和个人不得毁损或者擅自移动城市轨道交通沿线工程保护和监测设施。

市城乡建设、交通运输主管部门应当加强对城市轨道交通建设、运营安全的监督检查，定期组织开展城市轨道交通建设、运营安全评价，发现问题的，督促城市轨道交通经营单位及时整改。

第五十六条市公安机关应当会同市交通运输主管部门、城市轨道交通经营单位制定城市轨道交通安全检查设施设备和监控设施设置标准和技术操作规范，对安全检查工作进行指导、监督，并依法处理安全检查中发现的违法行为。

市公安机关应当建立日常巡查和值守制度，及时处置有关违法行为，维护城市轨道交通运营安全。

第五十七条城市轨道交通安全设施设备应当与主体工程同步设计、同步施工、同步验收、同时投入使用。

城市轨道交通经营单位应当在车站和列车内配置消防、防汛、防爆、反恐、报警、救援、疏散照明、逃生、防护监视等设备，定期检查、维护、更新和保养，确保其完好有效运行。

城市轨道交通经营单位应当建立城市轨道交通安全监控系统，并与公安机关的相关系统连接。

第五十八条城市轨道交通突发事件应对工作实行预防为主、预防与应急相结合的原则。

市人民政府突发事件专项应急指挥机构，负责研究、决定和部署城市轨道交通突发事件应对工作。

市城乡建设、交通运输主管部门应当分别制定城市轨道交通建设突发事件应急预案和城市轨道交通运营突发事件应急预案，报市人民政府批准后实施。城市轨道交通经营单位应当按照规定制定突发事件具体应急预案，并报市交通运输主管部门备案。

涉及恐怖袭击、治安、消防的突发事件，由公安机关负责制定并启动相应的应急预案，及时组织指挥处置。

第五十九条城市轨道交通经营单位应当成立应急管理机构，设置应急救援场所，配备应急救援设施设备，储备救援物资，组建应急咨询专家组和应急救援队伍，定期组织开展应急培训和演练。

市交通运输主管部门应当会同市城乡建设、安监、公安、卫生计生、人防等部门和城市轨道交通沿线县(市)区人民政府定期组织应急联动演练。

市交通运输主管部门应当根据城市轨道交通运营突发事件应急预案，建立城市轨道交通与地面交通应急保障联动机制，提高协同处置能力。

第六十条城市轨道交通运营中发生突发事件的，城市轨道交通经营单位应当根据相关应急预案，迅速采取有效措施进行先期处置，并及时报告市人民政府及相关主管部门。

市人民政府相关主管部门、突发事件发生区域县(市)区人民政府以及供电、供水、供气、供热、排水、通信等单位在接到突发事件的报告后应当立即启动相应的应急预案，按照各自职责及时组织实施应急处置措施。

第六十一条城市轨道交通经营单位应当建立信息发布制度，及时向社会发布城市轨道交通突发事件信息、救援信息和换乘信息。

城市轨道交通应急信息发布需要广播电视媒体、通信运营等单位支持配合的，相关单位应当予以支持配合。

第六十二条因发生故障或者存在安全隐患严重影响运营安全的，城市轨道交通经营单位可以暂停线路运营或者部分路段

运营，同时报告市交通运输主管部门和市公安机关并向社会公告。

第六十三条因节假日、大型群众性活动等原因造成客流量上升的，城市轨道交通经营单位应当及时增加运力，疏解客流，并及时发布预警信息。

城市轨道交通客流量激增，严重影响运营秩序并可能危及运营安全的，城市轨道交通经营单位应当采取限制客流量、封站等临时措施，并报告市交通运输主管部门和市公安机关，确保运营安全。

采取停运、封站、限制客流量等措施，造成客流大量积压的，市交通运输主管部门应当及时予以协调，安排增加其他客运运力等应对措施进行疏解。

第六十四条城市轨道交通建设、运营中发生人身伤亡事故的，应当先组织抢救伤员，及时排除障碍，尽快恢复建设、运营。

城市轨道交通经营单位应当妥善保留证据、维持秩序，并及时报告市人民政府和市交通运输、城乡建设、公安、安监等主管部门，有关主管部门接到报告后应当及时对现场进行勘察、检验，依法进行事故认定和处理。

第六章 法律责任

第六十五条违反本办法规定的行为，有关法律、法规、规章已有处罚规定的，从其规定。

(一)未按照本办法第三十一条规定提供运营信息查询服务的；

(五)违反本办法第六十二条规定，暂停线路运营未报告或者未向社会公告的。

第六十七条违反本办法第三十二条第二款规定，城市轨道交通出入口周边物业范围内擅自设置城市轨道交通指引导向标志的，由城市管理部门责令改正；逾期不改正的，处500元以上1000元以下罚款。

第六十八条违反本办法第四十条规定，有第一项至第七项行为之一的，由市交通运输主管部门责令改正，可处50元以上100元以下罚款；有第十一项至十五项行为之一的，由市交通运输主管部门责令改正，可处100元以上200元以下罚款。

第六十九条违反本办法第四十二条第一款规定，未经城市轨道交通经营单位同意，擅自在城市轨道交通设施内拍摄影视剧、设置广告设施或者商业网点等活动的，由市交通运输主管部门责令改正，处1万元以上3万元以下罚款。

违反本办法第四十二条第二款规定，未按照要求规范设置广告、商业网点的，由市交通运输主管部门责令改正；逾期不改正的，处1万元以上3万元以下罚款。

第七十条违反本办法第四十七条第三款规定，在城市轨道交通高架线路桥下垂直投影区域内非法占用土地，堆放物品、停放机动车辆、机械设备的，由相关主管部门责令改正，对从事非经营活动的单位或者个人处200元以上1000元以下罚款；对从事经营活动的单位或者个人处1万元以下罚款。

第七十一条违反本办法第四十八条、第四十九条规定，作业单位在安全保护区范围内从事作业活动，有下列情形之一的，由相关主管部门责令限期改正，处1万元以上3万元以下罚款。

第七十二条市交通运输等主管部门对违反本办法规定的行为实施行政处罚，可以委托符合《中华人民共和国行政处罚法》规定条件的事业组织实施。

本办法规定的行政处罚，属于经国务院或省人民政府批准的

城市管理相对集中行政处罚权范围的，由城市管理部门负责实施。

第七十三条违反本办法规定，构成违反治安管理行为的，由公安机关依据《中华人民共和国治安管理处罚法》的规定进行处罚；涉嫌犯罪的，依法移送司法机关追究刑事责任。

第七十四条有关主管部门、城市轨道交通经营单位的工作人员在城市轨道交通管理过程中玩忽职守、滥用职权、徇私舞弊的，依法给予行政处分；涉嫌犯罪的，依法移送司法机关追究刑事责任。

第七章附则

第七十五条本办法下列用语的含义：

城市轨道交通设施，包括轨道、路基、桥梁、隧道、车站(含出入口、通风亭和冷却塔)、变电站(所)、控制中心、车辆基地、停车场等土建工程，车辆、供电、通信、信号、通风空调与采暖、消防及给排水、火灾自动报警、环境与设备监控、自动售检票、电扶梯和自动人行道、屏蔽门(安全门)、标志标识、乘客信息系统、隔音屏障、人防设施、广告设施等设施设备，以及为保障城市轨道交通运营和为乘客提供便利服务而设置的其他相关设施。

安全保护区，是指为保障城市轨道交通安全建设和运营，在城市轨道交通沿线设立的保护区域。

试运行，是指城市轨道交通工程冷、热滑试验成功，系统联调结束，通过不载客列车运行，对运营组织管理和设施设备系统的可用性、安全性和可靠性进行检验。

试运营，是指城市轨道交通工程所有设施设备经验收合格，整体系统可用性、安全性和可靠性经过试运行检验合格后，

在正式运营前所从事的载客运营活动。

第七十六条本办法自20xx年1月1日起施行。

城市铁路

的铁路枢纽，利用现有的运输资源，能在市区内开行的公交化(站距短、停站多、密度大)的旅客列车线路。

市郊铁路

利用干线铁路或修建专用线路，开行于城市中心区到卫星城、卫星城到卫星城间(站距较大、停车次数较少、行车密度不太大)的旅客列车，叫做市郊铁路。它主要用于通勤、通学、旅游、赶集等加强城郊联系的社会、经济活动。

地下铁道

行图行车，运行于地下的旅客列车，才叫做地下铁道。由于地下铁道一般建在城市里，加上具体线路的建设条件不同，它的延长线或部分线路，甚至整条线路可能建在地面或高架，也统称为地下铁道，如北京的13号线和上海的3号线都是地面或高架线路形式，但由于它的技术制式如车辆、信号、通信、线路都和其他地铁线路一致，故也把北京13号线、上海3号线称之为地铁系列的线路。也有人怕混淆地铁概念，又把这类线路笼统叫做城市轨道交通。世界上第一条地下铁道于1863年在伦敦诞生。

轻轨交通

轻轨运输”或“轻轨系统”。德国把它称为“城市铁道”，日本称为“轻轨电车”。它可以运行在地下，也可以建成高架轨道形式，也可在地面运行，它是由现代有轨电车发展起来的，既可在技术上自成体系，也可采用地铁技术制式，几

乎与地铁难以辨别。但从宏观上说，轻轨交通最主要特征是其运量规模比地铁小，其单向高峰小时断面流量在10000人~30000人。因此，有人把凡是高峰小时断面流量在这个范围的其他形式轨道交通如单轨交通、新交通系统、直线电机驱动的城轨车辆交通等都称之为轻轨交通。

城市轨道交通

世界上第一条有轨电车线路正式开通是在美国弗吉尼亚州里士满，时间是1888年5月。中国第一条有轨电车线路于1920xx年3月5日在上海南京路上建成。旧式有轨电车速度低、运量小、舒适性差，技术落后。许多国家都对其进行了改造或拆除。中国的北京、天津、上海、大连、长春、哈尔滨、鞍山、香港等城市和地区，都曾经有过有轨电车，目前只有大连、鞍山、长春、香港还保留着有轨电车。大连、长春还对有轨电车进行了改造。

单轨交通

它是由车辆在一根导轨上行驶的交通工具，具有中等运量，分为悬挂式和跨座式两大类。悬挂式单轨交通，也称为空中轨道列车，始建于1920xx年的原联邦德国的伍珀塔尔市。由于其造价低、工程快、无污染、占地面积小、可拆卸等优点，现在逐渐引起很多国家的重视，被视为是最经济环保的交通工具之一。日本第一条跨座式单轨交通线路始建于1961年，当年投入运营。中国正式作为城市交通用途的单轨交通已于20xx年6月18日在重庆正式建成运营，型式为跨座式高架，全长14.35公里。

磁悬浮交通

它是一种运用“同性相斥、异性相吸”的电磁原理、依靠电磁力使车厢悬浮并行走的轨道运输方式。磁浮交通有常导和超导两种类型。常导式磁浮线路能使车辆浮起10毫米~15毫米

的高度，运行速度较低，用感应线性电机来驱动。超导式磁浮线路能使车辆浮起100毫米以上，速度较高，用同步线性电机来驱动，技术难度较大。日本使用超导体产生的磁力使列车悬浮，列车时速可达500多公里。德国使用常导相吸原理达到磁浮，时速也提高到400多公里。中国的上海浦东建成的磁浮交通，最高时速可达430公里。

机场联络铁路

最早出现的机场联络铁路是从英国伦敦的盖特威克机场到市区维多利亚站之间的铁路，1958年开始营业。英国伦敦帕丁顿至希思罗机场也修建了快速铁路。从机场到市区的里程一般不超过30公里。它的修建不仅方便了旅客及接送人员，也方便了民航职工。中国北京东直门至首都机场之间建设的快速轨道交通工程将采用直线电机车辆制式，起点为东直门，终点分别至首都机场2号和3号航站楼，全长27.3公里，全线共设4座车站和1座车辆基地，车辆最高运行速度每小时100公里，从东直门至机场3号航站楼，只需16分钟，预计在20xx年3月全线投入运营，初步定价20元。

2023年轨道交通站场管理心得体会(5篇)篇三

(2015年5月20日广州市第十四届人民代表大会常务委员会第三十九次会议通过 2015年12月3日广东省第十二届人民代表大会常务委员会第二十一次会议批准)

将第三款改为第四款，并将其中的“各区、县级市人民政府”修改为：“各区人民政府及其有关职能部门”。

(三)删除第八条第一款。

(五)将第十三条第一款修改为：“在城市轨道交通控制保护

区内进行下列活动的，有关行政管理部门依照法律、法规进行行政许可时，应当书面征求城市轨道交通经营单位的意见。城市轨道交通经营单位应当自收到征求意见之日起十五日内给予书面答复：”，并将第(二)项修改为：“取土、地面堆载、钻探作业、基坑开挖、爆破、桩基础施工、顶进、灌浆、锚杆作业；”。

将第三款中的“市建设行政主管部门”修改为：“建设行政主管部门或者其他有关行政管理部门”。

(七)增加一条作为第十八条，内容为：“城市轨道交通经营单位应当对有轨电车、专用抢险车辆进行编号，并向公安机关备案。

(九)将第四十八条改为第四十九条，将其中的“对违反本条例第十六条、第二十四条第一款、第二十五条、第二十八条、第三十二条、第三十三条规定”修改为：“对违反本条例第十二条第二款、第十六条、第二十五条第一款、第二十六条、第二十九条、第三十三条、第三十四条规定”。

(十一)将第八条、第十五条中的“市城市规划行政管理部门”修改为：“市规划行政管理部门”。

(十二)将第二十四条改为第二十五条，将第二十七条改为第二十八条，将第四十条改为第四十一条，并将其中的“市建设行政主管部门”修改为：“市交通行政管理部门”。

其他条文顺序作相应调整。

二、关于对《广州市按比例安排残疾人就业办法》的修改

(一)将第二条修改为：“在本市行政区域内的国家机关、社会组织、企业、事业单位和民办非企业单位等用人单位应当按照本办法的规定安排残疾人就业。

前款所称用人单位还包括在本市登记的外地、外商驻穗单位。”

(二)删除第三条第一款中的“、县级市”。

将第一款和第二款中的“残疾人工作协调委员会”修改为：“残疾人工作委员会”。

将第三款中的“劳动、人事、财政、工商等行政部门”修改为：“人力资源和社会保障、税务、财政、统计、工商等行政管理部门”。

(三)删除第五条中的“;按比例计算不足一人的,可免于安排”,将“盲人”修改为:“一、二级视力残疾人”,将“在职员工”修改为“在职职工”。

(二)扶持残疾人集体从业、个体经营;

(三)奖励安排残疾人就业有突出贡献的单位;

(四)补贴残疾人劳动就业服务机构的经费开支;

(五)补贴残疾人各项社会保障;

(六)用于残疾人事业的其他开支。”

(十一)将第十三条改为第十二条,并将第一款修改为:“残疾人联合会应当对用人单位按比例安排残疾人就业情况进行监督”。

将第二款中的“员工人数”修改为:“职工人数”。

(十二)删除第十四条。

其他条文顺序作相应调整。

三、关于对《广州市教育经费投入与管理条例》的修改

(一)删除第四条中的“、县级市”和“或其常务委员会”。

删除第二款。

(五)删除第九条第二款中的“，并逐年增长”。

删除第二款。

删除第二款。

删除第二款。

(九)删除第十六条。

(十)删除第十七条。

(十一)将第十八条改为第十六条，并删除第二款。

(十二)将第十九条改为第十七条，并将第一款修改为：“教育费附加、地方教育附加、从土地出让收益中计提的教育资金应当纳入预算管理”。

删除第二款和第三款。

(十三)将第二十条改为第十八条，将其中的“报告教育费附加的收支情况”修改为：“报告教育费附加和地方教育附加的收支情况”。

(十四)将第二十七条改为第二十五条，并删除第一项和第三项。

(十五)将第八条第三款改为第八条第二款，将第十八条第三款改为第十六条第二款，将第二十条改为第十八条，并将其

和第九条第二款中的“、县级市”删除。

(十六)将第二十二條改为第二十条，将第二十七條改为第二十五条，并将其中的“地方税务部门”修改为：“税务部门”，将第十条中的“地方税务机关”修改为：“税务部门”。

其他条文顺序作相应调整。

四、关于对《广州市旅游条例》的修改

(二)将第十八條中的“经贸、文化”修改为：“商务、文化”。

(三)将第二十六條第一款中的“市政园林、林业、水务、文化、环保等部门”修改为：“园林、林业、水务、文化、港务、环境保护等行政管理部门”。

(七)将第五十三條改为第五十二條，并删除第二款。

(十)将第六十八條改为第六十五條，并将其中的“旅行社选用未在导游服务机构登记的导游人员上岗带团的”修改为：“旅行社选用未与其建立劳动关系或者未在导游专业协会注册的导游人员上岗带团的”。

(十一)将第六十九條改为第六十六條，并将其中的“劳动和社会保障”修改为：“人力资源和社会保障”。

(十二)将第七十二條改为第六十八條，并将其中的“行政处分”修改为：“处分”。

(十三)删除第五十條、第六十六條、第六十七條、第七十條。

(十四)将第五十二條改为第五十一條，将第五十三條改为第五十二條，并将其中的“导游服务机构”修改为：“导游专

业协会”，将“登记”修改为：“注册”。

(十五)将第六十二条改为第六十一条，并将其中的“、县级市”和第四条第二款、第五条、第六条、第十二条第二款、第十六条第二款、第二十条第三款、第二十四条和第四十二条中的“、县级市”删除。

(十六)将第二十五条中的“旅游行政管理部门”修改为：“旅游行政主管部门”，将第七十三条改为第六十九条，并将其中的“旅游行政管理部门”修改为：“旅游行政主管部门”。

其他条文顺序作相应调整。

本决定自公布之日起施行。

根据本决定对《广州市城市轨道交通管理条例》、《广州市按比例安排残疾人就业办法》、《广州市教育经费投入与管理条例》、《广州市旅游条例》作相应修改后，将这四件法规重新公布。

广州市第十四届人民代表大会常务委员会公告

(第74号)

广州市第十四届人民代表大会常务委员会第三十九次会议于2015年5月20日通过的《广州市人民代表大会常务委员会关于修改〈广州市城市轨道交通管理条例〉等四件地方性法规的决定》，业经广东省第十二届人民代表大会常务委员会第二十一次会议于2015年12月3日批准，现予公布，自公布之日起施行。

广州市人民代表大会常务委员会

2015年12月23日

2023年轨道交通站场管理心得体会(5篇)篇四

第八条 城市轨道交通工程的规划、建设，应当考虑安全运营的需求，并预留换乘和疏散空间。

城市轨道交通工程项目申请报告、可行性研究报告和初步设计中应当确定列车运行、调度指挥、运营辅助系统、安全防范和检查系统、维修保障系统、换乘和疏散系统、人员组织等内容，并经过运营安全评估，系统功能应当符合安全运营需要。

城市轨道交通工程建设单位在编制完成项目申请报告、可行性研究报告后，应当听取市交通行政管理部门的意见。市交通行政管理部门应当进行监督和指导。

第九条 城市轨道交通设备、设施的设计、安装、建造应当符合国家和本市规定的设计标准和技术规范。

其他工程与城市轨道交通相连接的，连接部分的设计应当符合城市轨道交通设计规范要求。

第十条 城市轨道交通工程完工后，建设单位应当向运营单位提供技术档案和相关资料，对设备、设施进行调试和安全测试，并会同运营单位组织试运行。试运行期不得少于3个月，并不得载客。

第十一条 城市轨道交通工程试运行合格的，建设单位应当依法办理规划、消防、土建、人防、供电、特种设备、工程档案、建筑节能、无障碍设施、环境保护设施和运营设备、设施等项目的验收。验收合格的，方可移交运营单位投入试运营。政府相关行政管理部门应当依照各自职责对验收过程进

行监督管理。

试运营期间，运营单位应当按照设计标准和技术规范，对设备、设施运行情况和运营状况进行安全监测和综合验证，试运营期不得少于1年。试运营期满，设备、设施保持正常稳定运行状态，可以投入正式运营的，运营单位应当在投入正式运营30日前向市交通行政管理部门备案。

第三章 运营安全管理

第十二条 禁止在地面轨道线路上设置平面交叉道口和人行过道。禁止在地面轨道线路弯道内侧建造影响行车安全的建筑物、构筑物。禁止种植影响行车安全的树木。

已有树木影响城市轨道交通行车安全的，运营单位应当会同树木的所有者或者管理者制定解决方案，由树木的所有者或者管理者依法进行修剪或者移栽、更换树种。园林绿化、交通行政管理部门应当给予指导、协调，并加强监督管理。

第十三条 下列范围为城市轨道交通控制保护区：

- （一）地下车站与隧道周边外侧五十米以内；
- （二）地面和高架车站以及线路轨道外边线外侧三十米以内；
- （三）出入口、通风亭、变电站等建筑物、构筑物外边线外侧十米以内。

区、县人民政府应当支持、督促有关部门依法加强对本行政区域内城市轨道交通控制保护区的监督管理，协调解决城市轨道交通控制保护区内影响轨道交通运营安全的问题。

- （一）新建、改建、扩建或者拆除建筑物、构筑物；
- （二）敷设管线、挖掘、爆破、地基加固、打井；

（三）其他大面积增加或者减少载荷的作业。

确需进行前款规定的作业的，作业单位应当制定有效的安全防护方案，征得运营单位同意后，依法办理有关行政许可手续。有关行政管理部门应当根据经过论证的安全防护方案做出行政许可决定。

第十五条 经许可从事本办法第十四条第一款规定的作业的，作业单位必须落实安全防护方案，并委托专业机构对作业影响区域进行动态监测；出现危及运营安全的情形的，作业单位应当立即停止作业，采取补救措施，并报告许可作业的行政管理部门、市交通行政管理部门和运营单位。

第十六条 本办法第十四条第一款规定的作业跨越、穿越城市轨道交通设施的，作业结束后，作业单位应当会同运营单位评估作业对城市轨道交通运营安全产生的影响，并将评估结果报市交通行政管理部门备案。经评估影响运营安全的，作业单位应当立即采取措施，消除影响。

第十七条 城市轨道交通在不停运的情况下进行扩建、改建和设施改造的，运营单位应当制定有效的安全防护方案，并报市交通行政管理部门备案。

第十八条 地下管线敷设在城市轨道交通控制保护区内的，地下管线的所有者或者管理者应当加强管线的巡查、维护和管理，保障管线安全运行，避免影响城市轨道交通运营安全。

第十九条 市交通行政管理部门应当制定本市城市轨道交通运营服务标准。运营单位应当按照服务标准的要求，安全运送乘客。

第二十条 运营单位应当履行下列安全运营职责：

（一）建立健全安全运营责任制；

- （二）组织制定安全运营规章制度和操作规程；
- （三）保证本单位安全运营投入的有效实施；
- （四）督促检查本单位的安全运营工作；
- （五）建立安全运营风险评估和隐患排查治理制度；
- （六）组织制定并实施先期应急处置方案和特殊情况下的运营组织方案；
- （七）及时、如实报告运营安全事故。

第二十一条 运营单位的主要负责人和安全生产管理人员必须具备与运营活动相应的安全知识和管理能力。

第二十二条 运营单位应当对从业人员进行安全教育和培训，保证从业人员具备必要的安全运营知识，熟悉有关的安全运营规章制度和安全操作规程，掌握本岗位的安全操作技能。

运营单位工作人员应当履行下列安全管理职责：

- （三）发现事故隐患，及时报告。

第二十三条 运营单位的特种作业人员必须按照国家有关规定经过专门的安全作业培训，取得特种作业操作资格证书，方可上岗作业。

列车驾驶员应当遵守安全运营规章制度和安全操作规程，驾驶中不得从事与驾驶列车无关的活动。

第二十四条 城市轨道交通车辆地面行驶中遇有沙尘、冰雹、雨、雪、雾、结冰等气象条件时，应当按照预案和操作规程要求行驶。

第二十五条 运营单位应当按照国家和本市有关城市轨道交通设备设施的安全标准和技术规范，定期对包括车辆在内的安全系统进行检测、维修、更新和改造，保证良好的运行状态。

第二十六条 城市轨道交通车站站厅、站台、车厢、疏散通道内禁止堆放物品、卖艺、擅自摆摊设点以及其他影响通行和救援疏散的行为。

第二十七条 城市轨道交通车站、列车车厢内及轨道线路、隧道应当配置报警、紧急照明、防护、救援、灭火等设备，设备应当处于完好状态。

第二十八条 运营单位应当按照国家和本市有关标准规范在轨道线路、隧道及车站站台、站厅、疏散通道、出入口、通风亭、列车车厢内及其他运营场所的醒目位置设置保障城市轨道交通运营安全的各类导向、疏散、提示、警告、限制、禁止等安全标志；定期对各类安全标志进行检查和维修，保持完好。

第二十九条 电力、电信、供水等相关单位应当保证城市轨道交通运营用电、通讯、用水等需要。

第三十条 运营单位应当为乘客提供安全、便捷的客运服务，保障乘客的合法权益。

城市轨道交通运行过程中发生故障影响运行时，运营单位应当及时排除故障，恢复运行；无法恢复运行的，应当组织乘客疏散和换乘。

第三十一条 因气象、节假日、大型群众活动等原因引起客流量上升的，运营单位应当及时增加运力，疏导乘客。

第三十二条 禁止携带枪支弹药、管制器具以及爆炸性、易燃性、放射性、毒害性、腐蚀性等可能影响公共安全的物品进

入城市轨道交通设施，对进入城市轨道交通车站人员的携带物品可以实施必要的安全检查措施。

实施安全检查措施期间，不接受安全检查的，车站工作人员有权拒绝其进入城市轨道交通车站；拒不接受安全检查强行进入城市轨道交通车站或者扰乱安全检查现场秩序，构成违反治安管理行为的，由公安机关依法处理。

公安机关应当制定城市轨道交通安全检查操作规范，对城市轨道交通安全检查工作进行指导、检查和监督，并依法处理安全检查中发现的违法犯罪行为。

第三十三条 安全检查人员实施安全检查时，应当遵守下列规定：

- （一）佩带工作证件；
 - （二）文明礼貌，尊重受检查人；
 - （三）严格执行安全检查操作规范；
 - （四）不得损坏受检查人携带的合法物品；
 - （五）发现禁止携带的物品和违法犯罪行为时，立即向公安机关报告。
-
- （一）接受、配合安全检查；
 - （二）遵守安全指示标志，听从工作人员指挥；
 - （三）候车时站在安全线内侧，乘车时先下后上；
 - （五）不得从事兜售物品、散发广告或者反复纠缠、强行讨要以及以其他滋扰他人的方式乞讨等影响乘车秩序的行为。

运营单位应当明示城市轨道交通的相关管理制度，发现第一款第（五）项行为的，应当及时予以劝阻；对于不听从劝阻，构成违反治安管理行为的，提请公安机关依法处理。

第三十五条 禁止下列危害城市轨道交通运营安全运营的行为：

- （一）拦截列车；
- （二）擅自进入轨道线路、隧道等禁止进入的区域；
- （三）强行上下列车；
- （四）向列车、机车、维修工程车以及其他设施投掷物品；
- （五）损坏车辆、隧道、轨道；
- （六）损害和干扰机电设备，架空电缆和通讯信号系统；
- （七）翻越、毁坏隔离围墙、护栏、护网和闸门；
- （八）非紧急状态下动用紧急或者安全装置；
- （九）损坏、擅自移动安全标志；
- （十）其他危害城市轨道交通运营安全运营的行为

2023年轨道交通站场管理心得体会(5篇)篇五

元宵佳节刚过，趁着20__新春的余温还未散去，我们便踏着实习的脚步来到民航内蒙古空管分局，开始了为期近一个月的实习生活。民航内蒙古空管分局于2007年9月19日挂牌成立，其前身为中国民用航空呼和浩特空中交通管理中心。本次实习的目的主要是初步了解民航内蒙古空管分局空管各工作岗位的运行情况，努力将自己在学校所学的专业知识与实际工

作相结合，发现自己的不足之处并在往后的一段时间内有针对性地不断进行弥补和改善，为将来七月份正式步入工作岗位打好基础。

二、实习内容和体会

根据民航内蒙古空管分局和学校的安排，实习从20__年2月21日开始，到20__年3月17日顺利结束。实习的第一天，负责业务培训的张主任就给我们开会交待了实习内容：包括机场细则，进离场程序及天气标准，我管制区域内航路、航线分布情况，简单了解设备操作以及各岗位基本工作职责和工作内容。在为期25天的实习当中，我们不仅体会到单位领导的贴心关怀和妥善安排，工作在一线的师傅们的热情周到和严谨认真的工作态度，单位整体和谐有序、团结协作的运行氛围也给我们留下深刻的印象。

我们的实习生活分成三个阶段，三个实习小组轮换到呼和飞行服务室、呼和区域管制室、呼和塔台进近管制室实习，每个阶段时间为八天。

1、呼和飞行服务室

按照航务部领导的分配，我与另外一名实习生首先开始了第一阶段飞行服务室的实习。初次来到实际的空管岗位，心里既紧张又有点兴奋。呼和飞行服务室的工作环境干净整洁，各个席位的工作人员各行其职。我们在飞行服务室实习的目的就是建立对呼和浩特白塔机场管制工作的整体概念并初步了解呼和飞行服务室的业务情况。呼和浩特白塔机场是内蒙古自治区首府呼和浩特的空中大门，是内蒙古自治区最大的航空运输机场。1958年10月，机场通航，调度室与气象台共同在一顶帐篷里工作，当时只配有一名经过短期培训的调度员，担任日常站调工作。1959年，调度室迁入新建综合楼。1965年7月，呼和浩特正式成立区调，当时只有三名调度员，站调和区调在一起办公。

1990年11月1日，按照《中国民用航空空中交通管制工作规则》，空中交通管制工作分别由空中交通服务飞行报告室、塔台管制室、进近管制室和区域管制室负责实施。1992年，民航内蒙古区局机构改革时，组建航务管理中心，下设呼和浩特白塔机场调度室(承担飞行报告室、塔台管制室工作)。1994年3月24日，呼和浩特区域管制室正式成立，原航务管理中心下设的调度室分为调度室和区域管制室。6月6日，站调和塔台分开，成立飞行服务报告室，在我们实习期间又重新更名为飞行服务室。

呼和飞行服务室下设席位主要为三个：气象席、站调席和情报席。经过初步观察和了解我们发现，飞行服务室并不是简单的处理各种电报的工作，它的工作紧紧衔接着呼和塔台进近管制室、呼和区域管制室、呼和浩特白塔机场现场指挥中心以及其它相邻管制单位。审理飞行预报、编辑飞行计划、向有关管制室和单位通报飞行预报和动态等这一系列工作都需要一丝不苟的工作态度才能很好的完成，从而保证民航的安全。最让我们受益的是飞行服务室内藏有很多我们在学校接触不到的航空资料，当然这里面有相当一部分是属于保密资料，我们就只能在飞行服务室内阅读学习，充实基本知识。

呼和飞行服务室各个席位分工明确，密切配合。飞行服务室实习的主要目的就是让我们了解飞行服务室工作的重要性，改变我们以前错误的想法，要知道报文的正确性对管制工作来说是不可小视的，发出了错误的报文轻则会影响航班的正常运行，重则会导致航空器出现危险事故。飞行服务室内的工作人员有一部分是经验丰富的老前辈，他们不仅给我们讲解了各个设备的功能和工作内容，也让我们发现自己需要学的东西还有很多，并且在学习和工作过程中必须一直保持着虚心学习的态度，这样才能不断获得提高。

2、呼和区域管制室

我和同伴实习的第二阶段来到了呼和区域管制室。经过在飞

行服务室八天的实习，我们不仅对单位整体有了初步了解，也逐步适应了新的环境。呼和浩特区域管制室现有01号、02号扇两个扇区，管制岗位共七部雷达终端，并拥有航行信息自动处理系统、内话系统、气象情报综合服务系统等较为先进的管制设备。区域管制室的主要职责就是保证本管制区内航空器安全、有序、正常飞行，并为其提供空中交通管制服务，航行情报服务和告警服务，做到责任飞行事故征候率为0，应急保障率100%。呼和区域管制室下设主任席，雷达管制席，助理管制席和计划编辑席。

在区域管制室的实习中，我们不仅了解了各个席位及相关设备的工作职责和内容，也对本管制区域内的主要机场，主要航路及定位点，部分移交高度和呼和空中交通流量有了进一步的认识。工作在一线的师傅们严谨认真，体现出良好的工作作风；年轻的师哥们主动给我们讲解呼和区域管制的现状和管制方法，在交流的过程中我们深受启发，并对自己将要从事的管制工作充满了期待。当然，我们也发现实际的雷达管制与我们在校所做的模拟机练习还是有很大区别的，实际工作当中除了本场的地形及气候特征对管制工作的影响，还要考虑军用机场飞行活动、通用飞行等所带来的限制情况。

3、呼和塔台进近管制室

实习的最后一站我们来到了塔台，呼和目前仍是实行塔进合一，不过随着我国民航整体的不断发展和呼和交通流量的快速增长，塔台和进近即将在年底分开，在我们实习期间，独立的进近管制席位和相关设备也在安装当中。呼和新塔台于奥运会之前投入运行，高约七十米，塔台的七层和九层是管制员工作的地方。站在塔台上四目观望，视野开阔，机场航站楼、机场活动区以及机场周边地区尽收眼底，心里不禁激起对管制工作的无限热情。张主任给我们做了有关呼和塔台进近管制室的简单介绍，包括管制室所设各个席位以及相关设备的工作职责和工作内容。

塔台进近管制室是为了组织与实施呼和浩特塔台进近飞行管制区域的空中交通管制工作而设定的，其主要工作职责是：防止航空器空中相撞；防止机动区域内航空器之间、航空器与障碍物之间相撞；维护空中交通秩序，加速空中飞行流量。塔台进近管制室直接受航务部领导，是民航内蒙古空管分局的三级机构。塔台进近管制室拥有航管二次雷达、航行信息自动处理系统、甚高频、自动通播、气象雷达及气象自动观测终端、气象情报综合服务系统等管制设备。呼和塔台的主要工作席位有三个：助理管制席、管制席和带班主任监控席。虽然在实习期间呼和浩特白塔机场处于客流淡季，但三个席位各行所责，每个席位都是不可缺少的环节。在岗的前辈们都能很好地发挥协作精神，使每天的航班有条不紊地进场离场，努力减少航班延误，体现出团结配合精神在工作协调上的重要性。我非常羡慕和佩服这些前辈们，也希望自己在将来的七月份正式到单位能尽快投入工作岗位进行学习工作，争取有一天达到他们的管制水平。在观摩之余，我们还进行了对本场细则的学习，主要是对场面滑行道和停机位的熟悉。这个任务看似简单，但只有站在管制席位旁边通过亲身体会才能更加有效地加深记忆。

短短八天的塔台实习，令我受益匪浅。本以为个人的基础知识已经比较扎实，但通过实际的观察，发现自己离有能力拿话筒这一步还很遥远。在学校的塔台模拟管制和实际的管制虽有大同之处，但实际中的工作更需要的是工作经验的积累，更多的问题要在实践中才能不断地解决和完善。由于呼和实行塔进合一，当进离港航班相对集中的时候，更是需要各个席位管制员密切配合，毫不松懈，保证空中交通安全，有序，高效的运行。

4、呼和航管楼管制员休息活动区

为了缓解管制员的工作压力，呼和航管楼专门开设了图书室、健身活动室(包括健身，桌球，乒乓球)等娱乐休息场所。工作之余，管制员不仅可以借阅书籍来获得知识，也可以通过

运动使身心得到有效的放松。实习期间，我们还有幸参加了单位团委关于“岗位创一流 青春献空管”的团会活动，从中得知单位经常组织不同的文娱体育活动，譬如篮球比赛、游泳比赛、羽毛球比赛、英语演讲比赛等，这不仅增强了管制员们的锻炼意识，丰富了管制员的生活，也为单位各个部门之间的广泛交流搭建了友谊的桥梁。

三、实习总结

近一个月的实习生活在不知不觉中结束，我感到很幸运能有此机会亲身体验民航内蒙古空管分局一线管制员的工作状态，将自己在校所学的专业知识联系工作实际，最重要的是我发现了实际工作对管制员个人技能和心理素质上的要求，我还需要更多地努力才能踏上一线管制员的台阶，而且这个过程将会是个艰辛的过程，不过我想做成功任何一番事业都需要付出汗水和泪水，管制工作也不例外。在实习结束后，张主任与我们几个实习生还进行了谈话，并让我们每个人带回来一套icao英语的学习资料，鼓励我们积极备考icao英语四级考试。他再三强调我们回校后要注意的三件主要事项，加强身体锻炼、保证顺利毕业、继续补充知识。这也算是单位对我们现在唯一的期望，在保证自己身体健康和顺利毕业的同时，我们要利用剩余的大学时光好好打好专业基础，弥补知识的漏洞和不足之处，以便在将来能很快地融入到学习工作中去。

实习虽然结束了，但实习带给我们的感触和启发很多。在这里首先要感谢学校及院领导对毕业生实习工作的悉心安排，还要感谢民航内蒙古空管分局对于我们这次实习的大力支持，他们热情的接待，妥善周到的食宿安排，单位领导的关心和鼓励，这一切都让我们深受感动。希望在接下来的时间里，我们能好好珍惜美好的大学时光，顺利毕业，为学校生涯画上圆满的句号；与此同时，我也满心期待着作为新的一员到民航内蒙古空管分局正式报到的那一天。