

多名轮椅使用者反映铁路出行时遇阻

# 加装“电动车头”的手动轮椅无法进站

□ 本报见习记者 于天航  
□ 本报记者 陈 磊

近年来，因操作简单、便利高效，在手动轮椅前部加装小型牵引“电动车头”，成为不少轮椅使用者的选择。

民政部发布的《中国康复辅助器具目录（2023年版）》，已将“手动轮椅附加小型电动牵引装置”纳入其中。

不少轮椅使用者向《法治日报》记者反映，去年以来，他们乘坐公交、地铁、民航等公共交通出行时都较为顺畅，唯独铁路出行遭遇阻碍，铁路工作人员给出的解释是，允许上车的轮椅必须为一体式原装设计，不可拆分或改装。这种差异化管理规定引发了使用者的困惑和不便。对此，记者展开了调查采访。

## 多数场所可畅行

年过六旬的上海市民金强，年轻时因工伤事故导致高位截瘫，日常出行只能依靠轮椅。如今，他是一名自媒体博主，平时在社交账号上发布日常出行、旅游短视频。

金强先后使用过手动轮椅和电动轮椅，但二者各有局限——手动轮椅爬坡过坎费力，电动轮椅体积偏大，狭窄空间通行受限。几年前，他购买了一个小型牵引“电动车头”，加装在自己的手动轮椅前部。改装后的手动轮椅成为他出行的“最优解”，“使用起来得心应手，可以实现便捷出行”。

记者在他发来的外出视频中看到，手动轮椅加装小型牵引“电动车头”后，他既可以乘坐公交，也可以乘坐地铁。

视频中，上海公交大桥4线公交车缓缓进站，车门打开，金强与司机沟通需要乘车，司机将公交车无障碍踏板打开，金强操作“电动车头”轻松上车。上车后，司机协助他将“电动车头”取下放在一旁，为他系好安全带。到站下车时，司机再将无障碍踏板打开，推着他下车，把“电动车头”组装好离开站台。

30多岁的浙江宁波人朱宇杰，已有16年轮椅使用经历，也是国内首批加装“电动车头”的轮椅使用者。他介绍说，之前使用的电动轮椅，尺寸大、笨重，续航短，路况不好或者遇到低台阶时通行困难，且难以放进车辆后备箱。2014年，他了解到“电动车头”的存在，果断选择使用手动轮椅并加装“电动车头”。

“乘坐地铁时很方便。”朱宇杰说，他在宁波乘坐地铁出行时，全程可以使用“电动车头”，如果地铁车厢与地面有缝隙，工作人员会询问是否需要踏板，帮助他上下车。不仅限于宁波，朱宇杰在北京、上海、广东广州等多个城市搭乘地铁时，同样一路顺畅。

乘坐飞机出行同样方便，朱宇杰说，购票后，他会提前联系航空公司告知自己的情况。出行当天，到达机场后，先将“电动车头”的电池拆卸下来，装进密封袋随身携带，轮椅和“电动车头”办理托运，拆卸下来的电池只要单块额定能量不超过300Wh，过安检就完全没有问题。

多名轮椅使用者告诉记者，他们使用加装“电动车头”的手动轮椅能顺畅乘坐公交、地铁、民航，进出商场、医院、银行等公共场所，基本畅行无阻。

## 高铁进站被拦

然而，使用加装“电动车头”的手动轮椅在铁路出行时遇到了“断点”。黑龙江哈尔滨人李红全今年30多岁，8年前因意外受伤导致双下肢瘫痪，此后一直依靠轮椅出行。

一开始，他使用电动轮椅，但由于尺寸大，在室内空间存在转向不便的难题。后来，他在和朋友交流时了解到，手动轮椅加“电动车头”组合非常方便，他采用后乘坐各种公共交通工具都顺畅通行。

转折发生在2024年。当年8月，作为当地肢残人协会的一名工作者，他需要乘坐高铁去本省另一个城市出差，使用加装“电动车头”的手动轮椅进站时被拦下。工作人员向他出示了内部通知要求，称允许上车的轮椅必须为一体式原装设计且不可拆分或改装，手动轮椅加装“电动车头”后禁止上车。

李红全找到值班站长，拿出《中国康复辅助器具目录（2023年版）》据理力争，才得以上车。

同年12月，他到江苏某地出差，从哈尔滨出发时



顺利进站上车。一周后返程时，当地车站工作人员禁止其使用加装“电动车头”的手动轮椅进站上车，他反复解释也无济于事。无奈之下，他报警求助，经民警协调方得以进站，但到达检票口时已经停止检票。当天返回哈尔滨的车票早已售罄，他不得不改乘飞机返回。

李红全如今乘坐高铁出行时只能使用手动轮椅，不敢带“电动车头”。

家住陕西西安的韩艺（化名）今年20多岁，已经使用多年手动轮椅加“电动车头”，自从手动轮椅加“电动车

头”被铁路禁止携带后，她很少再乘坐高铁出行。近日，她因为要到北京参加活动，选择乘坐高铁，为此不得不另购置一辆电动轮椅，“不仅多花钱，还得重新适应操作电动轮椅”。

江西人高品（化名）以前使用加装“电动车头”的手动轮椅时，每个月都乘坐高铁出行，但如今，他“再也没出过远门了”。十几年前的一场意外导致他脊髓损伤高位截瘫，因肌张力高，没有“电动车头”辅助时，他的双脚会持续颤抖，无法稳定操控手动轮椅，而电动轮椅过于笨重，远不及灵活可拆卸的“电动车头”实用。

## 有违法律精神

据轮椅行业人士常霖介绍，手动轮椅加“电动车头”的组合大约出现在10年前。手动轮椅加装“电动车头”后，既能保持手动轮椅的轻便、贴合和小巧，又能快速组合，操作简单，性价比高，可以满足轮椅使用者日常15千米到20千米半径的生活所需，在需要独立生活的轮椅使用者群体中比较普及。

“相比传统电动轮椅，手动轮椅加‘电动车头’组合的优势明显。这种组合逐渐成为不少轮椅使用者不可

残疾人“非标”需求对铁路标准化管理提出挑战 专家建议

# 建立组件认证体系 实施“一人一策”管理

□ 本报记者 陈 磊  
□ 本报见习记者 于天航

近年来，不少轮椅使用者在手动轮椅前部加装小型牵引“电动车头”，以实现便捷出行。但他们发现，去年以来，在铁路出行时，无法携带加装“电动车头”的手动轮椅进站上车。铁路工作人员给出的解释是，允许上车的轮椅必须为一体式原装设计。

如何破解这一困局？《法治日报》记者采访了中国民航管理干部学院副教授李样举、中国人民大学劳动人事学院教授杨立雄。

记者：这一现象折射了怎样的社会治理难题？

李样举：在科技赋能生活的今天，许多残疾人为了方便出行在手动轮椅前加装电力牵引车头，为自己赢得了前所未有的行动自由。然而，这份来之不易的“自由”却在火车站屡屡碰壁。个中原因可能是这些改装轮椅的动力电源能量超标、质量参差不齐，存在安全隐患。铁路部门出于安全考量，采取了“一刀切”的措施。这也将一个更深层的社会治理难题摆在了我们面前：当日益增长的个性化、非标准化辅具需求，遇上追求高度统一与安全的标准化管理时，该如何破局？

这类看似简单的手动轮椅加“电动车头”组合上车难问题，其本质是标准化管理体系与非标准化产品之间的冲突。铁路运输作为现代工业文明的结晶，其

高效与安全正建立在严格的标准化之上——从轨道的轨距到车厢的尺寸，从检票的流程到安检的规范，每一个环节都追求统一、可控、可预测。在这个体系里，任何“非标”的变量都是潜在的风险源。而残疾人自行改装的手动轮椅，恰恰是“非标”的典型代表——品牌不一、电池类型各异，形成了一个难以用现有规则去衡量和管理的“灰色地带”。

记者：如何看待铁路运输标准化管理方式与残疾人出行需求间的矛盾？

李样举：必须承认，这种“非标”需求的出现，是社会进步的体现。它反映出残疾人群体不再满足于被动接受标准化产品，而主动寻求更贴合身体状况、经济状况乃至个人喜好，更能提升生活品质的个性化解决方案。这是一种积极的、值得肯定的自我赋权。因此，如果公共服务体系仅仅因为为其“非标”而简单拒绝，无异于削足适履，不仅扼杀了创新，更伤害了社会最需要关怀的群体的切身利益，这与我们建设包容性社会的目标背道而驰。

铁路部门的困境同样真实存在。面对海量乘客和封闭的运输环境，管理者没有精力对每一辆改装轮椅的电池进行现场安全评估。采取“一禁了之”的策略是在现有管理框架下，成本最低、最为便捷的选择。但这是一种管理思维上的惰性，它将本应由社会共同分担的管理成本与风险，一部分转嫁给残疾人个体，让他们在追求便利的道路上步履维艰。

杨立雄：相关部门的做法缺乏人文考虑。事实上，手动轮椅加装“电动车头”这类辅助器具在现实中已非常普遍，各类新型辅助器具迭代快速。在这种情况下，为保障残疾人的基本出行需求，在符合相关铁路安全要求的情况下，相关部门应予以放行。

记者：如何解决残疾人使用手动轮椅加“电动车头”组合的出行难题？

杨立雄：建议相关部门就此制定专门规范文件。此问题事关残疾人的出行权益，可以由民政部门或残疾人联合会与相关部门沟通协调解决。同时，在现有管理体制下，相关部门应适当调整针对残疾人辅助器具的管理措施，为残疾人携带辅助器具出行提供支持。

李样举：要打破这一僵局，铁路部门应当革新管理理念，核心思路从“排斥非标产品”转变为“为非标产品建立标准化的准入与管理路径”。这不仅是技术问题，更是对治理能力的考验。

第一，建立“组件标准化”认证体系，从源头规范非标产品。针对改装轮椅的非标属性，可对其进行拆解，聚焦电池与牵引车头两大核心风险部件，建立标准化管理机制，从源头规范非标产品。铁路部门可以联合市场监管、残联及行业协会，尽快出台轮椅专用动力电池及牵引模块的强制性安全标准与认证规范。凡是符合该标准、通过权威机构检测并贴有“铁路安全认证”标识的组件，无论被安装在何种品牌的轮椅

或缺的生活伙伴，甚至在某种程度上成为他们身体的一部分。”常霖说。

民政部发布的《中国康复辅助器具目录（2023年版）》，已经将“手动轮椅附加小型电动牵引装置”纳入其中——以可重复充电的电池组（容量小于等于500Wh）为动力单元，最高时速不超过每小时25公里，最大输出功率不超过480W，总重量小于等于16千克的轮式手把控制方向的手动轮椅附加牵引设备。

记者查阅发现，国家铁路局和公安部2022年发布的《铁路旅客禁止、限制携带和托运物品目录》规定，禁止、限制携带和托运物品包括，标志清晰的充电宝、锂电池，单块额定能量不超过100Wh，含有锂电池的电动轮椅除外。

这意味着，如果锂电池单块额定能量不超过100Wh，手动轮椅加小型牵引“电动车头”并不属于禁止、限制携带和托运物品。

但多名受访者反映，在使用加装“电动车头”的手动轮椅乘坐高铁时，工作人员并不会核查“电动车头”的电池能量，而是“一刀切”地禁止进站乘车。

记者近日分别致电北京、广州、郑州、西安铁路客户服务中心。多名客服人员表示，轮椅电动牵引装置不可被携带乘车，但允许携带普通电动轮椅或手动轮椅。西安铁路客服中心工作人员称，“电动车头”即使锂电池不超过100Wh，仍不能携带，电动轮椅可以携带且锂电池容量没有限制。

当记者进一步询问该规定的具体依据，以及能否查看相关文件时，上述客服人员均未给出明确解答。

一位不愿具名的业内专家认为，根据相关法律的规定，残疾人在航空运输过程中的合法权益，规范残疾人航空运输的管理及服务，同时，还发布《锂电池航空运输规范》，规定了锂电池分类、运输限制条件等。“相关部门应借鉴民航做法，尽快出台残疾人铁路运输管理办法，规范残疾人专用辅具运输管理，明确手动轮椅加“电动车头”、电动轮椅等随身辅具可进站上车的范围。”

漫画/李晓军

欢迎订阅

订阅方式

方式一：前往当地邮政网点，通过柜台订阅。  
方式二：微信扫码线上订阅《法治日报》。  
方式三：电话拨打11185，查询邮政属地网点服务热线，联系订阅。  
邮发代号：1—41 全年定价：480元

法治日报



传播法律知识 守护公平正义 弘扬法治精神 建设法治国家

法治日报 社区版

法治周末

法制文萃报

法制与新闻 杂志

法人 杂志

法治参考 杂志

法治日报

法治号

法治日报 微博

法治日报 微信

法治融屏

网信中心



中国邮政扫码订阅