

中华人民共和国行业标准

铁路旅客车站无障碍设计规范

Code for design on accessibility of
railway passenger station buildings

TB 10083—2005

J 458—2005

主编单位：铁道第三勘察设计院

批准部门：中华人民共和国铁道部

施行日期：2005年6月4日

中国铁道出版社

2005年·北京

关于发布《铁路旅客车站无障碍 设计规范》的通知

铁建设〔2005〕105号

现发布《铁路旅客车站无障碍设计规范》(TB 10083—2005),
自2005年7月1日起实行。

本标准由铁道部建设管理司负责解释,由铁路工程技术标准
所、中国铁道出版社组织出版发行。

中华人民共和国铁道部

二〇〇五年六月四日

前 言

本规范是根据铁道部《关于印发〈2002年铁路工程建设规范、定额、标准设计编制计划〉的通知》(铁建设函〔2002〕26号)的要求制定的。

本规范编制过程中认真总结了我国铁路旅客车站无障碍建设的经验和教训，借鉴了国内外有关标准的规定，在广泛征求意见的基础上，经反复审查定稿。

工程技术人员必须按照“以人为本、服务运输、强本简末、系统优化、着眼发展”的铁路建设理念，结合工程具体情况，因地制宜，充分发挥主观能动性，积极采用安全、可靠、先进、成熟、经济、适用的新技术，不能生搬硬套标准。勘察设计单位执行(或采用)单项或局部标准，并不免除设计单位及设计人员对整体工程和系统功能质量问题应承担的法律责任。

本规范共分6章，主要内容包括：总则、术语、车站广场、站房、站场客运建筑和标志。

本规范以黑体字标志的条文为强制性条文，必须严格执行。

本规范系首次编制。在执行本规范过程中，希望各单位结合工程实践，认真总结经验，积累资料。如发现需要修改和补充之处，请及时将意见及有关资料寄交铁道第三勘察设计院(天津市河北区中山路10号，邮政编码：300142)，并抄送铁道部经济规划研究院(北京市海淀区羊坊店路甲8号，邮政编码：100038)，供今后修订时参考。

本规范由铁道部建设管理司负责解释。

本规范主编单位：铁道第三勘察设计院。

本规范主要起草人：李京、刘力进、郭瑞霞。

目 次

1	总 则	1
2	术 语	2
3	车站广场	6
4	站 房	7
4.1	集 散 厅	7
4.2	候 车 厅	7
4.3	售票厅、行包托取厅	8
4.4	旅客服务设施	8
4.5	检 票 口	8
4.6	通道、走廊	9
4.7	楼梯、台阶、坡道	9
4.8	扶 手	9
4.9	电梯、自动扶梯	10
4.10	厕所、盥洗间、饮水间	10
5	站场客运建筑	12
5.1	站 台	12
5.2	地道、坡道、梯道、天桥	12
5.3	平 交 道	13
5.4	垂直升降设施	13
6	标 志	15
	本规范用词说明	16
	《铁路旅客车站无障碍设计规范》条文说明	17

1 总 则

1.0.1 为完善城镇建设的无障碍环境，统一铁路旅客车站内无障碍设计的技术要求和标准，制定本规范。

1.0.2 本规范适用于新建铁路旅客车站的无障碍设计。

改建铁路旅客车站的无障碍设计可参照执行。

1.0.3 铁路旅客车站无障碍设计应与城镇规划、设计和建设统筹兼顾，配套协调。

1.0.4 铁路旅客车站无障碍设施应按照以人为本的原则，在保证无障碍流线连贯性和完整性的前提下，根据车站规模和所在区域的条件进行设计，其他设备应与其配套衔接。

1.0.5 铁路旅客车站内的无障碍设计，应结合社会经济发展和人们对物质生活的需求，体现科学性、前瞻性、连续性和完整性。

1.0.6 铁路旅客车站无障碍设计作为旅客车站建筑设计的重要组成部分，应贯穿建筑设计和车站建设项目的全过程。无障碍设施建设应与车站建设项目同步设计、同步施工、同步交付使用。

1.0.7 铁路旅客车站无障碍设计除应执行本规范的规定外，尚应符合现行的国家有关强制性标准的规定。

2 术 语

2.0.1 铁路旅客车站 railway passenger station

为旅客办理客运业务，设有旅客候车和安全乘降设施，并由车站广场、站房、站场客运建筑三者组成的铁路车站。

2.0.2 无障碍设施 barrier-free facilities

在城市道路和建筑中，为方便行动不便人群设计的使之能参与正常活动的设施。

2.0.3 无障碍环境 barrier-free zone

行动不便人群活动、使用的空间。

2.0.4 车站广场 station square

供旅客进、出车站集散用的广场。

2.0.5 旅客最高聚集人数 maximum passengers in waiting room

旅客车站全年上车旅客最多月份中，一昼夜在候车室内瞬时(8~10 min)出现的最大候车(含送客)人数的平均值。

2.0.6 无障碍流线 barrier-free passageway

行动不便旅客在旅客车站中的活动路线。

2.0.7 集散厅 concourse

位于旅客站房内为疏导进站人流并设有供旅客咨询、服务的大厅。

2.0.8 行动不便旅客 unable passenger

残疾人、老年人、孕妇、儿童等社会特殊旅客群体。

2.0.9 站场客运建筑 buildings for passenger traffic in station yard

在站场范围内为客运服务的站台、雨棚、地道、天桥、检票口、站台售货亭、站名牌等设施。

2.0.10 站房平台 platform for station building

由站房外墙向城市方向延伸一定宽度，连接站房各个部位及进出站口的平台。

2.0.11 缘石坡道 curb ramp

位于人行道口或人行横道两端，使行动不便者及携带行李者避免了人行道路缘石带来的通行障碍，方便乘轮椅者进入人行道行驶的一种坡道。

2.0.12 盲道 sidewalk for the blind

在人行道上铺设一种固定形态的地面砖，使视残者产生不同的脚感和盲杖的触感，诱导视力残疾者向前行走和辨别方向以及到达目的地的通道。

2.0.13 行进盲道 go-ahead blind sidewalk

表面上呈条状形，使视残者通过脚感和盲杖的触感后，指引视力残疾者可直接向正前方继续行走的盲道。

2.0.14 提示盲道 warning blind sidewalk

表面呈圆点形状，用在盲道的拐弯处、终点处和表示服务设施的设置等，具有提醒注意作用的盲道。

2.0.15 旅客通道 passage for passenger

在旅客车站站前广场、站房及站场范围内供旅客行走的道路。

2.0.16 无障碍入口 barrier-free entrance

不设台阶的建筑入口。

2.0.17 轮椅坡道 ramp for wheelchair

在坡度和宽度上以及地面、扶手、高度等方面符合乘轮椅者通行的坡道。

2.0.18 安全挡台 safety barricade

控制轮椅小轮和拐杖滑出坡道与踏步边界的设施。

2.0.19 无障碍电梯 barrier-free lift

供行动不便者或担架床进入和使用的电梯。

2.0.20 无障碍厕位 barrier-free toilet cubicle

公共厕所内设置的、乘轮椅者可进入和使用的带坐便器及安全抓杆的隔间厕位。

2.0.21 无障碍厕所 barrier-free lavatory

供行动不便者使用的无障碍设施齐全的厕所。

2.0.22 安全抓杆 grab bar

在无障碍厕位、无障碍厕所内，协助行动不便者安全平移和起立的一种设施。

2.0.23 低位小便器 tow-level urinal

方便乘轮椅的男性及儿童使用的小便器。

2.0.24 轮椅候车位 seat for wheelchair

在候车厅（室）为乘轮椅者提供候车的位置。

2.0.25 无障碍通道 passage for wheelchair

在检票口专为行动不便者设置的通道。

2.0.26 盲文平面图 braille map

供视力残疾者用手触摸的有立体感的，并有盲文说明的建筑位置或建筑平面图。

2.0.27 语音信号提示 speech standby signal

供视力残疾者使用带有声音提示的设施。

2.0.28 无障碍电话 barrier-free telephone

为行动不便旅客设置的低位带有语音提示和设有盲文的电话。

2.0.29 无障碍售票口 barrier-free wicket

为行动不便旅客设置的带有安全抓杆的低位专用售票口。

2.0.30 无障碍托取口 barrier-free luggage wicket

为行动不便旅客托运、提取行李设置的专用行李托取口。

2.0.31 安全线 protection line

设于站台地面，距站台边缘 1.0 m 处，限制旅客候车超越的安全标志线。

2.0.32 无障碍标志 disabled access signs

无障碍标志是以残疾人轮椅为标志，是国际康复协会制定的全世界公认的标志，是指引残疾人行进方向和进入建筑物及可使用的服务设施。

3 车站广场

3.0.1 车站站前广场边缘步行道口应设缘石坡道，站前广场应设有到达站房进站口和出站口的盲道，盲道应与广场周边盲道相连并严禁设置障碍物。

3.0.2 站房平台与广场地面高差处应设缘石坡道或轮椅坡道。坡道的坡度不应大于 1/12，宽度不应小于 1.50 m。特大型、大型车站改建设置轮椅坡道有困难时，应选用轮椅升降平台。缘石坡道和轮椅坡道的位置应接近站房进站口、出站口、售票厅、行包托取厅以及与旅客有关的设施和建筑入口。

3.0.3 车站广场停车场内应设置残疾人专用停车位。车位应靠近站房，地面、地上应设标志。残疾人专用停车位的设置中小型站房不应少于 1 处，特大型、大型站房不应少于 2 处。

3.0.4 与站房地下进站口、出站口相连的主体广场应设轮椅坡道或垂直升降设施。

4 站 房

4.1 集 散 厅

- 4.1.1 集散厅入口应按无障碍入口设计。
- 4.1.2 特大型、大型旅客车站的集散厅内，宜设置表示站房平面空间划分情况的盲文平面图。
- 4.1.3 集散厅入口通往问询处应设置盲道。
- 4.1.4 集散厅内应备有轮椅，轮椅放置位置应固定，并有明显标志。
- 4.1.5 特大型、大型车站改建，集散厅入口有高差，设置轮椅坡道有困难时，应选用轮椅升降平台。
- 4.1.6 使用轮椅升降平台和爬楼车等升降设施的特大型、大型站房，集散厅入口处应设置升降设备呼叫按钮。

4.2 候 车 厅

- 4.2.1 候车厅（室）入口应按无障碍入口设计。
- 4.2.2 特大型、大型车站，应设无障碍候车室，中小型车站应在候车厅（室）内设轮椅候车位，轮椅候车位设计应符合下列规定：
 - 1 每个轮椅候车位占地面积不应小于 $1.10\text{ m} \times 0.80\text{ m}$ ；
 - 2 轮椅候车位应设 1~2 个，且宜集中布置；
 - 3 通向轮椅候车位的通道宽度不应小于 1.50 m 。
- 4.2.3 无障碍候车室应有较好的自然采光，窗台低于 0.9 m 时应设护窗栏杆。

4.3 售票厅、行包托取厅

4.3.1 与站房分离布置的售票厅、行包托取厅站房平台与车站广场有高差时应设缘石坡道，坡道坡度不应大于 1/12，宽度不应小于 1.50 m。

4.3.2 售票厅、行包托取厅入口应按无障碍入口设计。

4.3.3 特大型、大型车站应设无障碍售票口，行包托取厅应设置无障碍托取口，售票口、托取口的设计应符合下列规定：

- 1 柜台高度应为 0.76 m，地面上 0.45 m 范围内应无障碍物；
- 2 应设置语音提示及显示；
- 3 两侧应设安全抓杆；
- 4 应有足够的照度。

4.4 旅客服务设施

4.4.1 特大型、大型车站小件寄存处应设无障碍托取窗口。

4.4.2 特大型、大型车站至少应设有 2 部无障碍电话，中小型站房内宜设 1 部无障碍电话。电话中心高 0.9~1.0 m，电话台前有确保轮椅可接近的空间，电话两侧宜设扶手。

4.5 检票口

4.5.1 旅客进站口、出站口应设无障碍通道，通道净宽不应小于 1.0 m。

4.5.2 出站检票口栏杆内外侧 1.80 m 范围内地面应平整。当出站口地面与广场有高差时，应设宽度不小于 1.50 m、坡度不大于 1/12 的轮椅坡道。

4.5.3 进站检票口前应设提示盲道。

4.6 通道、走廊

4.6.1 站房内供行动不便旅客使用的通道、走廊宽度应满足轮椅通行和回转需要，特大型、大型站房通道、走廊的宽度不宜小于1.80 m，中小型站房通道、走廊的宽度不应小于1.50 m。特大型、大型站房通道、走廊两侧墙上应设置扶手，地面有高差时应设坡度不大于1/12宽度不小于1.20 m的轮椅坡道。

4.6.2 站房内供旅客使用的通道、走廊内不得设置障碍物。地面应平整、防滑。通道、走廊内光线应明亮。

4.7 楼梯、台阶、坡道

4.7.1 站房内供旅客使用的楼梯与台阶应符合下列规定：

- 1 梯段宽度净宽不应小于1.50 m；
- 2 踏步表面应防滑，不应采用无踢面和突缘直角型踏步；
- 3 踏步最小宽度不应小于0.30 m，最大高度不应大于0.15 m；
- 4 距踏步起点与终点0.25~0.30 m处应设提示盲道。

4.7.2 站房内供旅客使用的坡道应符合下列规定：

- 1 坡道的坡度不应大于1/12，困难地段不得大于1/8；
- 2 坡道的净宽不应小于1.20 m，并应设安全挡台，挡台高5~10 mm；
- 3 距坡道起点与终点0.25~0.30 m处应设提示盲道；
- 4 坡道的坡面应平整，防滑。

4.8 扶 手

4.8.1 站房内供旅客使用的楼梯、台阶、坡道两侧应设扶手，扶手的设置应符合下列规定：

- 1 特大型、大型站房宜设双层扶手，上层高应为0.85 m，下层高应为0.65 m，扶手外径应为0.035~0.045 m；

- 2 扶手起点和终点应水平延伸不小于 0.30 m;
- 3 扶手设计应连续、系统化;扶手起、终点处宜设盲文说明牌,注明地点、位置及走向。

4.9 电梯、自动扶梯

- 4.9.1 站房内配备电梯时,必须设置无障碍电梯。
- 4.9.2 特大型、大型车站应设置无障碍电梯,中型车站宜设置无障碍电梯,或应预留电梯井道。小型车站设置无障碍电梯有困难时,应设置轮椅升降平台、爬楼车等其他升降设施。
- 4.9.3 无障碍电梯的设置应方便行动不便旅客的使用,站房内应在集散厅或行动不便旅客候车室地段设置无障碍电梯。
- 4.9.4 电梯前应设有大于或等于 1.8 m 的轮椅回转空间。
- 4.9.5 电梯口应设提示盲道。
- 4.9.6 大型站房宜设自动扶梯、特大型站房应设自动扶梯。

4.10 厕所、盥洗间、饮水间

- 4.10.1 特大型、大型站房应设专用无障碍厕所,中小型站房应设无障碍厕位,改建站房应设专用无障碍厕所或无障碍厕位。
- 4.10.2 专用无障碍厕所、厕位的设计应符合下列要求:
 - 1 专用无障碍厕所应方便乘轮椅者进出和旋转;无障碍厕位应方便乘轮椅者进出;
 - 2 新建、改建男厕所应设低位小便器,小便器两侧和上方应设宽 0.6~0.7 m、高 1.20 m 的安全抓杆;
 - 3 专用无障碍厕所坐便器高应为 0.45 m,两侧应设高 0.70 m 的水平抓杆,墙面一侧应加设高 1.40 m 的垂直抓杆;厕所内应设有洗手盆、镜子、求助呼叫按钮和放物台;
 - 4 无障碍厕位内应设坐便器、安全抓杆(同专用厕所)及衣物挂钩;
 - 5 安全抓杆外径为 0.03~0.04 m。

4.10.3 厕所、盥洗间、饮水间入口应按无障碍入口设计，室内外地面应平整、不积水。

4.10.4 供行动不便旅客使用的洗手盆两侧和前缘 0.5 m 处应设置安全抓杆，洗手盆应采用自动感应出水嘴。

5 站场客运建筑

5.1 站 台

5.1.1 旅客站台无障碍设计应符合下列规定：

- 1 站台面应采用防滑材料；
- 2 站台面上的排水沟与集水井盖子应与站台在同一高度，排水篦子空洞宽度不应大于 15 mm；
- 3 站台面横坡不应大于 1/50；
- 4 站台安全线内侧应设提示盲道，提示盲道可与安全线合并设置；提示盲道宜与安全线同长；
- 5 特大型站房站台安全线宜为黄色发光光带，提示盲道宜为中黄色，提示盲道与安全线合并设置时宜为黄色发光光带；
- 6 特大型、大型站房站台上距天桥、地道出入口及电梯口边缘 0.25~0.50 m 处应设置提示盲道，提示盲道的宽度为 0.30~0.60 m，长度应与各出入口宽度相对应，以上提示盲道与站台边缘提示盲道间应采用行进盲道相连；
- 7 站台上坡道、梯道入口、出口开口处应设高度不小于 0.90 m 的护墙或栏杆。

5.2 地道、坡道、梯道、天桥

5.2.1 行动不便旅客到达各站台应采用站台坡道或电梯与进站、出站旅客地道相连的形式。地道、坡道的设计应符合下列规定：

- 1 坡道的坡度不应大于 1/12，困难地段不得大于 1/8（需要协助推动轮椅行进）；
- 2 地道地面、坡道坡面应平整且防滑；

3 从地道、天桥通向站台的坡道、梯道入口应设置站台位置无障碍导向标志；距坡道、梯道 0.25~0.50 m 处应设提示盲道，提示盲道的长度应与坡道、梯道的宽度相对应，提示盲道的宽度应为 0.30~0.60 m；

4 地道和天桥地面宜设行进盲道，行进盲道应与坡道、梯道入口的提示盲道相连接。

5.2.2 坡道、梯道两侧应设置扶手。特大型、大型车站站台的坡道、梯道以及跨线天桥楼梯应设上、下两层扶手。扶手设置应符合本规范第 4.8 节的有关规定。

5.2.3 梯道、楼梯踏步最小宽度不应小于 0.30 m，高度不应大于 0.15 m，踏步表面应防滑，不应采用无踢面和突缘直角型踏步。

5.2.4 寒冷地区天桥应采用封闭式，多雨地区的站台天桥应设置雨棚。

5.3 平交道

5.3.1 站场范围内的平交道禁止做无障碍通道。

5.4 垂直升降设施

5.4.1 站台上无障碍电梯的设置应满足《铁路旅客车站建筑设计规范》(GB 50226) 有关建筑限界的规定。

5.4.2 特大型、大型站房应设置与站台相通的无障碍电梯，中型车站宜设置与站台相通的无障碍电梯或应预留电梯井道，小型车站设置电梯有困难时，应采用轮椅升降平台、爬楼车等升降设备。

5.4.3 站台上的电梯出入口不应面向股道。

5.4.4 特大型站房应设自动扶梯，大型站房宜设或预留自动扶梯。

5.4.5 距无障碍电梯、自动扶梯口 0.25~0.50 m 处应设提示盲

道，提示盲道的宽度应与电梯、自动扶梯口的宽度相对应。无障碍电梯、自动扶梯口的提示盲道与站台边缘提示盲道间应采用行进盲道相连。

6 标 志

6.0.1 铁路旅客车站的车站广场、站房和站场客运建筑范围内应设置国际和国家通用的无障碍标志。

6.0.2 无障碍标志应明显、固定、安全、可靠，色彩应清晰、醒目，装设位置应准确，并应符合相关要求和规定。

6.0.3 无障碍标志宜采用发光材料制作。

本规范用词说明

执行本规范条文时，对于要求严格程度的用词说明如下，以便在执行中区别对待。

(1) 表示很严格，非这样做不可的用词：

正面词采用“必须”；

反面词采用“严禁”。

(2) 表示严格，在正常情况下均应这样做的用词：

正面词采用“应”；

反面词采用“不应”或“不得”。

(3) 表示允许稍有选择，在条件许可时首先应这样做的用词：

正面词采用“宜”；

反面词采用“不宜”。

表示有选择，在一定条件下可以这样做的，采用“可”。

《铁路旅客车站无障碍设计规范》

条文说明

本条文说明系对重点条文的编制依据、存在的问题以及在执行中应注意的事项等予以说明。为了减少篇幅，只列条文号，未抄录原条文。

1.0.1 无障碍设施是行动不便者参与社会生活的基本条件，也是方便所有人出行和生活的重要设施。建设无障碍设施，是社会发展的必然要求，也是社会文明的重要标志。铁路旅客车站进行无障碍设计是维护广大人民群众根本利益、“以人为本”建设理念的一个具体体现。1996年5月1日实施的国家标准《铁路旅客车站建筑设计规范》(GB 50226—95)对铁路旅客车站建筑设计的规范化，大大加强了铁路旅客车站建筑设计的力度，为制定完善铁路旅客车站设施建设标准，规范车站设施建设行为，奠定了基础。随着无障碍设施建设的深入开展，尤其是《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50—2001)的发布及其在各个行业中的贯彻执行，《铁路旅客车站建筑设计规范》(GB 50226—95)内原有关无障碍设计部分条文，已远不能满足无障碍设计的要求。根据《中国残疾人事业“十五”计划纲要》，为保证无障碍设计在铁路旅客车站内的实施，制定本规范。

1.0.2 本条与《铁路旅客车站建筑设计规范》(GB 50226)统一，新建铁路旅客车站都应按本规范的规定进行无障碍设计。既有铁路旅客车站的改建涉及的具体情况比较复杂，有的既有车站很难完全达到本规范的要求。因此，改建铁路旅客车站无障碍设计可参照执行。

1.0.3 城市规划是根据一定时期城市及地区的经济和社会发展规划与目标，结合当地当时具体条件确定城市或地区性质、规模和发展方向，合理协调城市空间环境与功能布局，综合部署各项建设。《城市规划法》对城市总体规划的制定、批准与实施，各地规划部门对建设项目管理执行都进行了严格的规定。近年来，全国无障碍设施建设发展很快，相应的法规、规章制度不断健全，加之改革开放后行业与国际接轨的要求，城市无障碍设施建设，已成为城市规划设计、建设的主要内容之一。作为城市重要建设项目的铁路旅客车站建设应与城市的规划、设计、建设统筹兼顾，配套协调，融为一体，全面落实、执行城市规划的指导思想和建设计划。

1.0.4 据统计，目前我国铁路营业里程约 7.4 万多公里，车站约 6 000 多个，形成了铁路线长、点多和分布广泛的特点。这些车站受规模、区域差异、投资环境以及当地无障碍设施建设发展速度等因素影响，无障碍设计难以落实。但是，铁路车站无障碍设施建设是一项政策性很强的设计工作，它关系到建筑使用效果、建设费用等，涉及城市规划、建筑工程、建筑项目性质和规模、建设标准等。旅客车站的无障碍设计，除了作为以人为本设计理念具体体现、国家社会文明进步的标志外，还与国家有关法律、法规、政策密切相关。因此，铁路旅客车站的无障碍设计除了从站房规模、投资环境等因素去界定外，还应根据车站所处区域的不同，进行不同的设计，以保证铁路旅客车站的无障碍设计。

无障碍设计的目的在于为行动不便旅客提供一个安全、方便、舒适的旅行空间，在这个空间内，从水平和垂直流线到使用各种服务设施处处关联着无障碍的内涵，并需要形成系列化和相应的配套类型。由于铁路旅客车站功能性强，旅客的活动受时间、各种流程制约的特点，因此，以行动不便旅客的方便、快捷、安全为前提，在全盘考虑站区各部分的交通流线同时，把无

障碍设计放在包括到站、进站、售票、行李托取、候车、上车、下车、出站等重要环节组成无障碍流线，并在流线上保持无障碍流的连贯性和完整性是铁路旅客车站建筑设计以人为本的设计理念的具体体现。

1.0.5 无障碍设计是铁路旅客车站各项无障碍设施建设的依据，一旦付诸实施便具有相对的长期性。无障碍设计除了须与当时车站建设项目的性质、规模相适应外，还应具有科学性；充分估计到社会经济发展、技术进步可能对无障碍设施未来使用的影响，保持一定的前瞻性和灵活性；要有相对稳定性和连续性，又要为发展留有余地。如预留电梯井道、专用无障碍厕所位置等。

1.0.6 无障碍设计是建筑设计的重要组成部分，它须与建设项目的性质、规模相适应，并在一定程度上取决于建筑的总平面布置、平面布局、站房形式、建筑层数等，同时，无障碍设计对交通流线、空间布置、站房环境设施等的要求对建筑设计也起到了制约的作用。由此可见，无障碍设计与建筑设计在铁路旅客车站建设项目中是相互影响、相互依存的。其中，无障碍设计是对无障碍设施的布置和安排，属于全局性的工作；而建筑设计，应按照局部服从整体的设计原则贯彻无障碍设计的意图，否则将破坏建筑和无障碍设施的统一性、完整性。因此，无障碍设计应在服从建筑设计的总体安排前提下，与建筑设计阶段相配合，以完善建筑设计的功能、技术、安全、经济、美观等要求。以建筑施工图为依据进行无障碍设计，或在建筑项目完成施工后，对无障碍设施进行修补，都无法确保无障碍设计在旅客车站内的设施，并带来不必要的经济损失。“施工”是落实无障碍设计的过程，“使用”是对无障碍设计成果的检验。无障碍设计与建设项目同步设计、同步施工、同步交付使用，即将无障碍设计贯穿旅客车站建设项目全过程才会使设计更加经济、合理。

1.0.7 进行无障碍设计除应符合本规范外，还应符合国家现行的有关标准与规范，做到相辅相成，和谐统一。如《铁路旅客车

站无障碍设计规范》是建立在《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50) 基础上的行业规范, 是《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50) 在铁路旅客车站内无障碍设计的具体落实和深入。为此, 《铁路旅客车站无障碍设计规范》应与《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50) 相关条文对照执行。《铁路旅客车站无障碍设计规范》是《铁路旅客车站建筑设计规范》(GB 50226) 中无障碍设计内容的补充, 因此, 铁路旅客车站建筑设计在执行《铁路旅客车站建筑设计规范》(GB 50226) 的同时, 应按本规范进行无障碍设计。

3.0.1 车站广场是铁路旅客车站重要组成部分, 广场上人流、车流密集、出入频率高, 因此, 车站广场应通过设置缘石坡道和盲道形成无障碍空间。视力残疾人在车站广场的进站、出站的行动目的明确, 步行道上设置到达站房进站口、出站口的盲道及在步行道口设置缘石坡道, 将为视力残疾人和乘轮椅残疾人顺利、安全地到达、离开站房提供保证。车站广场步行道上通行不畅, 往往有以下原因: 一是设计不妥, 流线不短捷、盲道受行人干扰; 二是管理不善, 盲道被路灯、垃圾筒、广告牌、售货摊点等设施挤占, 甚至遭损坏, 无障碍设施成了有障碍设施, 使已建成的盲道设施未能发挥应有的作用, 给视力残疾人的行动带来隐患。所以站前广场的盲道设置除了应加大监管力度外, 还应首先从设计入手, 为视力残疾人提供快捷、安全到达站房的通道, 确保无障碍设施的落实。广场上的盲道与周边盲道相连, 使其与城镇无障碍设施连成整体, 形成连续、不间断的完整系统, 方便行动不便者使用。

3.0.2 缘石坡道和轮椅坡道的设置, 既为行动不便者的外出活动创造了条件, 本身又有导向性, 在铁路旅客车站也为携带行李的一般旅客提供了方便, 因此, 在站房的旅客重要通行部位, 如站房进口、出口、售票厅、行包房及与旅客相关设施处, 设置缘石坡道和轮椅坡道显得十分重要。坡道的位置还应设置国际无障

碍通用标志。升降平台具有占地面积小、操作简单的特点，在居住建筑住宅的入口，已开始用来取代轮椅坡道，作为进行无障碍建设或改造困难时的措施。

3.0.3 目前残疾人进、出旅客车站依靠小汽车的情况较多，所以，站前广场停车场内应设置残疾人专用车位。车位的位置应接近进、出站口，并有盲道与其相连。车位的大小应考虑在车门全开的情况下，乘轮椅者安全换乘到汽车上的宽度，以及陪护人员和行李上、下的空间。车位地面应涂上标志或另设置标志，与一般车位有明显的区别。残疾人专用车位的数量应该由调查确定。本条中给出的数量是从站房规模考虑的最小数量。

3.0.4 与站房地下进站口、出站口相连的主体广场多在特大型站房中采用。当和站前广场高差较大，设置坡道有困难时，可采用供行动不便者专用的垂直升降设施。专用的垂直升降设施是指简单、安全，专为行动不便旅客设计、使用的垂直升降设施。这种设施目前在其他公共、居住建筑无障碍设施中已开始采用，如轮椅升降平台、爬楼车等。

4.1.1 无障碍入口是为方便行动不便人群进入建筑内的入口，由于入口处不设台阶，对携带行李、包裹进入车站的行动不便旅客提供了便捷、安全的通行条件，同时也为一般旅客提供方便。

4.1.2 集散厅内设置盲文平面图，将帮助视力残疾旅客进入站房后，能够迅速把握周围环境，确认相对位置，准确、安全地在站房内进行活动。

4.1.3 盲道具有明显的诱导作用，集散厅地面设置通往问询处的盲道，不仅方便了视力残疾旅客，而且完善了厅内集散功能。

近来，不少国内、外公共建筑在入口大厅内设置盲道的范例屡见不鲜，这些入口大厅地面装饰与盲道相结合，盲道材质与地面材料相协调，在感观上和功能上都取得了很好的效果，并提高了建筑的文明程度。盲道的建筑材料一般为与路面相同材质制成。在一些已建建筑的大理石地面上，为了不破坏原有地面，使

无障碍设施与建筑风貌相统一，设计了用不锈钢材料制成的盲道，并在一些重要道路和建筑试用，取得了良好效果。

4.1.6 北京地铁站在设置升降设备呼叫按钮的同时，并配有电视监控设施，节省了人力，使服务更加到位。

4.2.1 为方便行动不便旅客和一般旅客进入候车厅（室）而设置的措施。

4.2.2 候车厅（室）设置轮椅候车位，是铁路旅客车站无障碍设计的重要组成部分，同近来一些公共建筑，如影剧院、音乐厅、体育场馆、法庭等观众厅开始设置轮椅席位一样，体现了“残疾人在政治、经济、文化、社会和家庭生活等方面享有同其他公民平等的权利”（《中华人民共和国残疾人保障法》）。

轮椅候车位位置受车次、候车人数等因素影响。轮椅集中布置，不但便于管理和服 务，而且给合理利用候车面积带来一定的灵活性。轮椅候车位可在每列候车位中设置并应接近进站无障碍检票口。

4.2.3 以往一些设计过多考虑立面效果，造成候车厅（室）内光线不足或窗台过低，给视力残疾者带来不便，而且不安全，所以，候车厅（室）的设计要切实做到以人为本的宗旨，消除各种人为的障碍，这不仅是行动不便旅客的需要，也是一般旅客的需要。

4.3.3 特大型、大型站房所在城市，下肢残疾乘坐轮椅者前来车站购票、托取行包的情况，时常可见。因此，售票厅和行包托取厅内应该设置为其服务的售票窗口、行包托取口。无障碍售票口、行包托取口应按无障碍设施的要求设计，形成良好的购票、托取行包的无障碍空间。无障碍售票口、行包托取口的位置应与普通售票口、行包托取口分开设置，保证行动不便旅客购票、托取行包的活动不受干扰。

4.4.1 在特大型、大型站房小件寄存处，中转的行动不便旅客在寄存行李包裹时会遇到窗口过高、轮椅无法靠近等困难，为给

这些旅客提供方便，完善无障碍设施，宜设置小件寄存无障碍托取窗口。无障碍托取窗口可与普通旅客托取窗口相邻布置。普通旅客托取窗口两侧如果能设置安全抓杆，将给拄拐杖行走的肢体残疾者带来方便，增加无障碍设施功能。无障碍托取窗口应按《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50) 规定和有关通用图集设计。

4.4.2 尽管手机的使用越来越普及，但公用电话对于出外旅行的人（包括行动不便人群），仍具有特殊重要的作用，旅客车站内安装无障碍公用电话是无障碍信息设施系统化的一部分。在聚集人数较多的特大型、大型站房内至少应有 2 部无障碍公用电话，中小型站房设 1 部无障碍公用电话，供听力、视力、肢体残疾者使用。无障碍公用电话的位置应设置在人员相对比较集中的集散厅内和行动不便旅客专用候车室内，在集散厅内应与一般公用电话合设并设有明显的标志，以便容易确认。为方便各种残疾人使用，无障碍电话还应设有盲文按键、助听装置、轮椅者使用的空间和供肢体残疾者使用的栏杆。为了引导其行动路线和到达目的地，无障碍公用电话地面宜设盲道，并设有明显的指示标志。电话亭的设置可参照有关通用图集。

4.5.1 旅客进站、出站是组成无障碍流线的两个重要环节，进站口、出站口的位置和与其相关设施的设置，将直接影响站区无障碍流线的通畅。在进站口、出站口设置与一般旅客分开的为行动不便旅客服务的专用通道，并对其相关设施（检票栏杆、地面、标志等）按无障碍设计，既方便了旅客通行，又大大加快旅客在进站口、出站口的通行速度，保证了旅客流线的简洁、通畅。旅客流线 with 无障碍流线分流设置，互不干扰，这对旅客站房尤其是人流量较大的特大型、大型站房尤为重要。旅客站房建筑设计应在平面布局、流线设计上为流线分流创造条件。在旅客进站、出站口设置无障碍检票栏杆，设置靠近广场接近站台的无障碍候车室以及设置专用的无障碍电梯等，都是流线分流的措施。

旅客进站口、出站口无障碍通道净宽大于等于 0.90 m，主要为保证乘轮椅旅客和携带行包不方便旅客安全通过留有足够的宽度。

4.5.2 一般出站口地面高于两侧地面，为便于轮椅通过，在栏杆内、外侧 1.8 m 范围内设平坡，并根据出站口与两侧地面的高差大小设置坡度不大于 1/12、宽度不小于 1.5 m 的轮椅坡道，给乘轮椅旅客带来方便。

4.6.1 铁路旅客车站内旅客使用的走廊、通道宽度除满足一般旅客需要外还应满足行动不便旅客行走，主要是乘轮椅者通行的需要，一般特大型、大型站房相当于大型公共建筑，中小型站房相当于中小型公共建筑，按《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50) 规定，其宽度应分别为不小于 1.8 m 和不小于 1.5 m。

扶手具有支撑身体、保护和引导作用，站房走廊、通道内设置扶手对行动不便者行走，尤其是在携带行李的情况下很有必要。双层扶手更适合老年、儿童使用，所以聚集人数较多的特大型、大型站房宜考虑设置双层扶手。扶手的制作应坚固，扶手的设置应符合《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50) 有关扶手设置的规定。

走廊、过道两侧墙壁还宜设置护墙板，防止轮椅及脚踏板碰到走廊、通道两侧墙壁上而发生危险，可以用加高踢脚板或在腰部高度加设缓冲条板的方法，取代护墙板。缓冲条板离墙 50 ~ 60 mm，高 800 ~ 805 mm，可兼做扶手。

4.6.2 走廊、通道的地面、墙面上任何障碍物都会影响通道的通畅，甚至带来不安全因素。墙面上的壁柱、广告展窗、照明设施等，地面上的广告牌、标志牌、垃圾筒等设施设计位置不当，都会成为障碍物。因此，设计走廊、通道内设施时，应以通道通畅为前提，采用侧壁局部凹进，或局部加宽，设置安全护栏以及限制悬挂物高度等措施。作为消防用的消火栓，采用外挂式将给视力障碍者带来危险。在受到墙厚限制，采用嵌墙式安装有困难

时，应用调整消火栓位置来解决。侧墙上的窗户除了窗台高度应限制在0.9m以上外（0.9m以下应做防护扶手或栏杆），窗扇形式应避免采用内开或中悬形式。

走廊、通道内光线应明亮，并尽量采用自然光。连续的照明设施，可起到诱导作用，在照明设计中应尽量考虑。逆光对弱视者行走会有一定困难，应避免采用。

4.7.1 楼梯的通行不仅要考虑一般人使用的需要，同时更应考虑行动不便人群的需要，尤其是在没有电梯和自动扶梯的情况下更是如此，楼梯宽度除了要满足客流量的计算和《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50)有关规定外，还应针对行动不便人群在旅客车站携带行李的特点适当加宽楼梯的宽度。

4.7.2 台阶对乘轮椅者极为不便，因此，室内应尽量不设台阶，在有高差的情况下，应该首先考虑采用坡道。坡道不但适合轮椅者，对老年人、幼儿也很方便。坡道是无障碍设计重要部分，我国目前既有站房内设置台阶的情况很多，给无障碍实施建设带来很大困难。按照《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50)要求：应该加大改建力度，在坡道改建上下功夫，加快落实无障碍实施建设。既有台阶的改造，可采用坡道外接或平台上内设的方法。坡道的位置要设在方便和醒目的部位，并设有标志。

4.9.1~4.9.5 楼梯、坡道、电梯及自动扶梯是旅客车站重要垂直交通设施，是行动不便人群无障碍通行的基本条件，也是保持无障碍流线连贯、完整的重要环节，电梯具有快捷、安全、占地小的性能，常为多层公共建筑采用。目前我国最高聚集人数4000人以上的特大型、大型站房按《铁路旅客车站建筑设计规范》(GB 50226)设计标准都设有普通垂直电梯，部分特大型站房还配备了无障碍电梯，对于大量的最高聚集人数2000人及以下的中小型站房，由于投资等原因还处于难以配备的状况。这些站房在克服层高困难时主要是靠人背、抬，有的车站还采用了既不方便也不安全的利用行包车通过行包地道或利用平交道作为通道

的措施。电梯是高架站房及线下式站房解决垂直交通的重要设施之一，尤其是对残疾人、老年人及幼儿，电梯的设置将大大减少他们在站房内行动的困难，因此，电梯是无障碍设计中必不可少设施。电梯的设置不应单纯取决于技术和经济因素，电梯问题的解决与其他一些原则问题的解决一样，必须以国家有关方针、政策为依据。针对最高聚集人数 2000 人及以下的新建中小型站房为了避免先建后改，在设计中站房设计应和无障碍设施设计同时进行，施工中完成简易设施，如盲道、坡道等，并预留电梯井道，待落实投资后再上设施，最后完善无障碍设施建设。在已配备电梯的站房内，可根据情况采用残疾人专用电梯和一般旅客合用电梯的措施。《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50—2001) 第 7.7.1 条规定：“在公共建筑中配备电梯时，必须设置无障碍电梯”，电梯的设置已成为强制性规定。随着我国无障碍设施建设和“国力”的不断增强，在中小型站房内设置无障碍电梯困难这一薄弱环节必定会得以解决。目前，国内已建成的特大型站房，如北京西、上海、天津、沈阳、济南等，都已设置或预留了通向站台的为行动不方便旅客服务的无障碍电梯，这些电梯将大大方便行动不方便人群，为站内的无障碍建设系统化、系列化奠定了基础。建设较早、没有配备电梯的旅客站房，应按《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50) 的要求及国家有关方针、政策配备电梯。

作为另一种垂直升降工具，轮椅升降平台、爬楼车等升降设备应在不具备配置电梯条件的最高聚集人数 2000 人以下的中小型站房采用，完善垂直交通设施。目前，我国已在民用建筑采用轮椅升降平台、爬楼车等升降设施，在交通建筑中，上海轨道交通一号线改建，在 16 个站台中的 3 个站台安装了垂直电梯，另外 13 个站台因场地限制无法安装垂直电梯，安装了新颖的爬楼车。北京、天津、广州等部分轻轨、地铁也开始安装了爬楼车或轮椅升降平台，解决了改建中的难题。由此可见，在铁路旅客车

站采用这些垂直交通设施是完全可能的。目前，轮椅升降平台、爬楼车等升降设备的来源主要依靠国外进口，价格较贵（爬楼车每台约5万元，轮椅升降平台每台约20万元左右）。但随着我国无障碍事业的发展，建设资金的投入及国内生产厂家产品的投入，将为这些设施的普遍采用创造条件。

集散厅为进入站房后旅客根据旅途需要集中、分流的空间，行动不便候车室为行动不便旅客主要活动场所，集散厅或行动不便候车室所在地段设置无障碍电梯将为行动不便旅客带来方便，满足便捷、通顺的要求。

4.9.6 自动扶梯是另一种重要的垂直交通设施，在我国现有的特大型、大型站房以及一些重要站房，都已开始采用，对于新建、改建的站房有条件的，也应设置自动扶梯。一般性能和规格（踏步净宽为0.8m以上，运行速度在0.5m/s）的自动扶梯都能满足拄拐杖残疾人和老年人使用。采用可供乘轮椅者使用的自动扶梯，在特大型站房既能减轻垂直电梯的负担，也是体现现代化大都市的面貌和文明进步程度的反映。可供乘轮椅者使用的自动扶梯在上、下乘降口有3节1.2m长的水平延伸段供乘轮椅者停靠的踏步，扶梯在行进时，大、小轮分别落在前、后两个踏步面上，乘轮椅者手握扶手就可随扶梯平稳向上运行。上、下乘降口前有1.5m×1.5m的轮椅活动空间，并设有明显标志。

4.10.1 站房内旅客滞留时间长、厕所利用率高。对行动不便旅客来说，厕所的设计不当，将给行动不便旅客旅途带来困难。因此，旅客车站厕所设计无不包含无障碍设计内涵。《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50—2001)第7.8.1条规定：“男、女公共厕所应各设一个无障碍隔间厕位”，第7.8.2条规定：“政府机关和大型公共建筑及城市的主要地段，应设无障碍专用厕所”。对照规定，中小型站房厕所内应设无障碍厕位，特大型、大型站房相当于大型公共建筑，应设专用无障碍厕所。改建站房设置专用无障碍厕所困难时，宜在旅客厕所内设置无障碍厕位，

以满足《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50) 的要求。专用无障碍厕所和无障碍厕位的设计可参照有关“无障碍设施”建筑构造通用图集。

4.10.2 由于旅途洗漱需要，站房内洗脸间除比一般公共建筑内洗脸间利用率高外（24 h 不间断使用），还存在室内人员集中、人流干扰、地面易积水等不利条件，为方便行动不便人群使用，洗脸间从入口开始到室内外地面、盥洗设施等应按《城市道路和建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50) 有关规定设计，为残疾人的使用创造一个完整的无障碍空间。和厕所一样，洗脸间要接近候车厅（室）和易于寻找，并应有无障碍标志作为引导。当厕所和洗脸间采用套间的形式时，应按无障碍要求保持通道的通畅。

5.1.1 旅客站台无障碍设计的说明如下：

(1) 站台面采用防滑材料，不但有利于行动不便者，对普通旅客也是有利的。

(2) 站台面应平坦。排水沟、集水井盖铺设不平，形成的凹凸不利轮椅通过。排水篦子空洞过大（大于 20 mm），轮椅小轮及拄拐残疾人的杖尖易跌入空洞，造成伤害。

(3) 站台面横坡过大，易造成轮椅不稳定并向站台边缘溜滑。为保证排水，坡度应该控制在 1/50。

(4) 提示盲道对盲杖有提醒作用。在站台沿安全线内侧，按站台宽度设置提示盲道将大大增加旅客的安全感。

(5) 车站站台昼夜使用，国际上通常用黄色来表明环境的变化，在夜间照明不强的条件下，黄色发光光带将增加安全线的警戒效果，对特大型站房更能体现现代化大都市的面貌和提高文明进步程度。

(6) 本条文按《城市道路及建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50—2001) 第 4.2.2 条、第 4.2.3 条，结合站台情况对照执行，是对行动不便旅客在站台上活动的保护措施。站台面宽度小，两侧与股道高差大并时有列车停靠或通过，危险性大。为了确保

视力残疾者在站台范围内上的活动：进站、上车、离站等的安全，应在站台面上设置盲道对其进行引导。为保持盲道的连续性，站台盲道应与进、出盲道相连。

行动不便旅客尤其是视觉残疾者在站台上行走应远离对其可能造成危害的建筑物和构筑物。

5.2.1 地道、天桥为旅客跨越股道进入（离开）站台的垂直交通设施，是站房旅客进站、出站流线重要组成部分，旅客跨越站台可通过天桥经下站楼梯或通过地道经梯道进入站台，在站台上设置与天桥或地道相连的电梯，将解决行动不便旅客垂直活动困难，保持无障碍流线的通畅和连续。站台上设置与天桥相连的电梯和设置与地道相连的电梯相比，后者将省去了前者进入天桥高度所需要的电梯或提升设施，所以，行动不便旅客跨越站台，宜采用站台旅客坡道或电梯与进站、出站旅客地道相连的形式。旅客坡道是用于联系站台面和旅客地道的通行设施，由于功能及实用性强的特点，不仅适合行动不便旅客使用，也适合一般旅客的使用，但是，由于坡道坡度受到不应大于 1/12 的国际统一规定，这对在长度受到限制的中小型站房的站台是不适合的。《城市道路及建筑物无障碍设计规范》(JGJ 50—2001) 第 4.4.1 条规定，“当设坡道有困难时可设垂直升降梯”，此时中小型站房站台与旅客地道可采用电梯或其他升降设施。

5.3.1 平交道地面股道横穿通道，并不时有机车、列车通过，无法形成无障碍空间，对行动不便旅客易造成伤害，所以应禁止做无障碍通道。目前一些车站平交道通常用来作为人行通道的现状是不合适的。车站旅客尤其是行动不方便旅客的跨越股道，应通过在站台上设置电梯或其他升降设施来解决。

5.4.1 建筑限界为限定站台建筑物、构筑物至站台边超越的安全距离。超越这个距离将给在站台上活动的带来危险。

5.4.2 中间站台设置电梯，需考虑电梯的构造尺寸和建筑限界，站台的宽度不应小于 8.0 m。一般最高聚集人数 2000 人以下的

中小型站房站台宽度大都在小于 8.0 m 范围以内，中间站台设置电梯困难，增加站台宽度将增加站台工程，并影响站场股道的布置，是不经济的。因此应设置轮椅升降平台、爬楼车等简易升降设备。

电梯的采用，根据对站房每平方米及电梯造价的调研进行经济指标分析：小型站房电梯占站房总造价约 1/10~1/30，比例很大，不宜采用；中型站房电梯占站房总造价约 1/60 左右，宜采用；特大型、大型站房电梯占站房总造价约 1/230 左右，应采用。

5.4.3 站台上电梯出、入口若面向站台，易造成轮椅的出、入与站台人流互相干扰，减少站台使用面积。

5.4.4 目前我国旅客车站站台上采用自动扶梯的较少，但由于自动扶梯利用频率高，尤其是对残疾人，位于大城市中的特大型站房，在候车与站台之间采用自动扶梯是完全可能的。对于大型站房，甚至中小型站房（在站台条件允许的情况下），随着无障碍设施建设事业的发展，自动扶梯的采用也是为期不远的事。

下行自动扶梯在与地面（站台）接触处常因缓冲不够，容易给残疾人、老年人、妇女儿童造成伤害，所以应限制扶梯移动速度，还应采取有效完全保护措施。

6.0.1 标志是无障碍设施的重要组成部分。标志设计包括标志和标识两部分，对于车站来说，站内、外的标志和标识设计应形成系统，并与设备系统相配合，使其符合人体功能要求，这对残疾人更有特殊的意义。为了帮助行动不便旅客在视觉上确认有关环境特性并引导其行动，应在所有无障碍空间及有关设施设置清晰、醒目的标志和标识。现在国际上和我国均已采用公认的通用的标志牌，是标志设计的主要依据。这些标志牌的制作可参照有关无障碍设施构造通用图集。

6.0.2 目前，无障碍标志在建筑上设置存在位置不准确、不醒目、用途不明确等问题，这些问题的出现，反映了设计上和使用

上对标志是无障碍设施重要组成部分的认识不足。标志牌是指引行动不便人群可通行的方向、提供专用空间和可使用的有关设施而制定的，任何设计、设置不当的标志，不仅不能起到无障碍设施的作用，反而会给行动不便人群带来不便，甚至造成不必要的伤害，因此，无障碍标志的设计和设置必须在提高对无障碍标志重要性的认识前提下，认真设计、严格设置，满足规范要求。

6.0.3 无障碍标志使用发光材料制作，不仅可以满足无障碍标志醒目的要求，而且可满足铁路旅客车站 24 h 昼夜工作特点的需要，给行动不便和一般旅客带来方便。

中华人民共和国行业标准
铁路旅客车站无障碍设计规范
TB 10083—2005
J 458—2005

*

中国铁道出版社出版发行
(100054, 北京市宣武区右安门西街8号)
北京市兴顺印刷厂印

开本: 850 mm×1168 mm 1/32 印张: 1.25 字数: 27千字
2005年6月第1版 2005年6月第1次印刷
印数: 1~5000册

统一书号: 15113·2142 定价: 6.50元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书, 如有缺页、倒页、脱页者, 请与本社发行部调换。

联系电话: 路(021)73169, 市(010)63545969