2026年11月8日 星期日 老年日报

执行主编:刘琳佳 责任编辑:一版 二版 张天龙 电话:(0451)84612073 E-mail:zmb2014@sina.com

状告铁路局:
火车站台控烟难题

站台上立着“禁止吸烟”的标识,旁边却设有供旅客使用的灭烟器。日均开行旅客列车254趟的宁波站,周围常有吸烟者聚集。

常在宁波站上下车的陈时予认为,站台人流密集,理应控烟。为此,她将中国铁路上海局集团有限公司及其宁波车务段告上法庭,要求拆除站台灭烟设施、取消“灭烟处”,并加强禁烟管理、劝阻旅客吸烟。

陈时予28岁,是一名自由职业者。10月12日,案件在杭州铁路运输法院开庭。第一次走进法院,她独自出庭。准备材料、参加庭审的过程中,她发现,站台控烟问题比想象中复杂。

庭审中,被告方有3人出席,均为铁路公司工作人员。据陈时予转述,被告方主要从法律法规角度回应——现行法律法规未明确将“铁路车站站台”列为禁烟区域。

华东交通大学铁路法治研究院原常务副院长曾明生认为,目前中国大陆地区尚无针对铁路站台控烟的统一强制性规定,相关法规仍存在空白。

这起案件尚未审结。陈时予说,法官表示,需要向相关部门核实站台是否属于禁烟区域。



“绕不开”的烟味

车门打开的一瞬间,烟味便弥漫进车厢。

2026年7月8日下午6时,陈时予乘坐的高铁抵达宁波站。站在车门内,她感到“胸闷闷的”,便拿起手机,开始录像“取证”。

视频显示,站台上共有3个灭烟器,人群中还有多位乘客抽“游烟”。

宁波站的灭烟器让陈时予印象深刻。那是一个“占地面积很大”的白色圆柱,两侧设有座椅,中间夹着垃圾桶,顶端是圆形灭烟器,旁边贴着“禁止吸烟”的标识。她几次经宁波站,都看到灭烟器旁围着很多人吸烟。

陈时予患有咳嗽变异性哮喘,对刺激性气味很敏感。为了减少刺激,她“非必要不出门”,出门则戴上口罩,见到吸烟者尽量绕开。她住在浙江舟山,外出乘火车,最近的车站正是宁波站。

在她看来,宁波站的灭烟器位于站台中间、出站的必经之路上,烟味很重,但“绕不开”。

有一次,她忍不住在宁波站站台大喊:“都别抽烟了,臭死了。”周围的人停下来看她,吸烟者却没有停止吸烟。

这一次她决定起诉。起诉状是花199元请律师代写的。起初,陈时予自认有一定胜算。陈时予查资料时发现,《宁波市文明行为促进条例》《宁波市禁止吸烟执法工作实施细则(暂行)》都明确禁止在“公共交通工具”内吸烟。庭审上,双方就站台是否属于“公共交通工具”展开争论。

站台属于室内?

站台究竟属于室内还是室外,也存在争议。

中国控烟与健康协会公益法律委员会委员钟兰安律师介绍,《公共场所卫生管理条例实施细则》(下称《实施细则》)规定,室内公共场所禁止吸烟,室外公共场所设置的吸烟区不得设在行人必经的通道上。

陈时予在起诉状中援引《实施细则》第十八条:室内公共场所禁止吸烟。她认为,宁波站站台为半封闭式建筑结构,应属于室内公共场所。

她记得,一审庭审中,被告方提出,涉案站台系半开放式露天站台,不属于室内。地方条例仅将公共交通工具、候车室和售票厅列为禁烟场所,未对站台作出强制性规定。

中国铁路上海局集团有限公司一名工作人员表示,国家层面并未明确要求所有开放式铁路站台全面禁烟。铁路部门在站台上可以设置“请勿吸烟”等提示标识,但如果要求旅客一律不得吸烟,还需要明确的法律依据。

曾明生解释说,《实施细则》未对“室内”作出明确定义,通常认为,“室内”是指有顶盖和围护结构的空间,比如候车室。而“有顶无墙”的铁路站台,恰处于室内与室外的模糊地带。“在实践中,部分铁路管理部门将站台视为室外空间,从而规避控烟义务。”

从事行政法研究的上海政法学院教授杨寅观察发现,目前,站台普遍被视为“室外”公共场所,绝大多数站台设有灭烟器,却未明确标识为吸烟区。吸烟者会问:没有划定吸烟区,是否意味着整个站台都可以吸烟?

在他看来,相关规定尚不清晰,司法判决可以通过个案解释进一步厘清铁路站台的控烟边界。

钟兰安注意到了陈时予案件中的一个细节。涉事站台张贴了“禁止吸烟”的标识。他认为,这可以理解为铁路部门对站台环境作出的承诺。旅客购票后,便与承运人建立运输合同关系,承运人应当履行其通过标识作出的承诺,“然而,站台在张贴禁烟标识的同时,又放置了供吸烟者使用的烟具,两种管理措施之间存在矛盾”。

陈时予回忆,庭审中铁路方没有解释张贴“禁止吸烟”标识的理由。10月11日,开庭前一天,她再次从宁波站乘车,发现站台上的“禁止吸烟”标识已被撕除。

真空地带

陈时予回忆,庭审中,被告方还表示,铁路企业没有行政执法权,无法对吸烟旅客罚款或强制带离。庭后调解时,法官还与铁路方工作人员讨论了这一问题,提出能否由具有执法权的单位派人进入站台执法。“铁路方的意思是很难,要回去反馈一下。”她说。

2019年修订的《深圳经济特区控制吸烟条例》明确将公共交通工具的室外站台和等候队伍所在区域纳入禁烟范围,控烟执法却面临各种困难,经常难以落实。

2026年上半年,在深圳举行的公共交通工具及等候区域控烟工作研讨会上,深圳市控烟办相关负责人坦言,他们多次与铁路相关部门协调,却发现铁路系统内部涉及多个机构,执法权归属不明。

“我们也提出过,如果铁路部门难以执法,能不能允许我们介入,但车站认为涉及铁路运营安全,没有答复。”深圳市卫生健康委一名工作人员如此表示。

长期以来,控烟执法困境并非只出现在站台。即便是已明确划为室内禁烟区的候车室,执法也可能落空。

林杨长期参与某一线城市的控烟工作,曾就铁路车站控烟与当地车站沟通。

沟通中,车站相关管理部门会讨论并落实张贴禁烟标识、规范广场上吸烟点等较易落地的措施,但执法人员和志愿者能否进入候车室控烟,始终没有稳定安排。“有时候可以进,有时候又不能进,有时换一个对接人情况就又不同了。”

车站相关管理部门通常以“进去禁烟,会引起管理上的混乱”为由拒绝。而对于安全风险更大的“站台区域”,则始终未允许他们进入开展劝阻和执法。

对于站台上的灭烟器,林杨所在的地方政府曾建议取缔。车站相关管理部门的回应是,辖区内站台带灭烟器的垃圾桶由上一级铁路集团统一配置,不好擅自更改。

不宜“一刀切”

除执法机制如何完善外,是否应通过立法明确站台全面禁烟,同样存在争议。

一位参与过铁路法修订的业内专家表示,此前讨论中,全面禁止站台吸烟遭到较多反对。铁路方面顾虑长途旅客的吸烟需求,也认为部分地区控烟意识较弱,全面禁烟难以执行。最终形成的意见是,加强对站台排队等候区域的控烟管理。

曾明生同样认为,在全国统一施行站台禁烟的条件尚不成熟,需要考虑各地实际情况和法律的可执行性。“法律的生命在于实施,如果出台了规定却做不到,那还不如不规定。”他建议,先由深圳等条件成熟的城市通过地方立法探索,积累经验后,再向全国推广,现阶段不宜“一刀切”。

结合长期从事控烟工作的经验,林杨认为,即使志愿者和执法人员能够进入站台,执法仍面临不小的困难。站台人流量大,准备上车的旅客吸完烟后要赶回列车;刚下车的旅客则边走边吸,很快出站。两类人停留时间都很短,难以配合现有执法流程。“除非像机场一样,禁止携带打火机。”

在现有条件下,林杨认为,推动无烟环境建设更具可行性,取缔站台上的灭烟器便是措施之一。他们发现,灭烟器上堆积的烟头、烟灰会传递“这里可以吸烟”的信号,削弱了禁烟标识的作用。

陈时予能够理解铁路部门需要兼顾不同旅客的需求,但她仍希望借助诉讼改善站台控烟管理,包括更加合理地设置吸烟设施,减少其他旅客接触二手烟的可能。

陈亚杰

深一度

站台控烟不能总靠乘客打官司

□孙小二

显目的禁烟标识下摆着烟灰缸,高铁站台成了吸烟者的聚集点。宁波高铁站这一矛盾场景,折射出高铁站台控烟的现实困境:站台人流密集、二手烟影响广泛,却因空间属性和管理权限等问题,长期游离于明确的禁烟规则之外。

高铁站台本质上是公共场所。这里人群密集,停留时间集中,吸烟产生的烟雾很容易影响周围乘客。尤其是老人、孕妇、儿童以及呼吸道敏感人群。二手烟的危害不会因为场所是室外就自动消失,站台是否需要严格控烟,理应更多考量人员密度、暴露风险和避让条件,而不能简单以室内、室外划线。

站台控烟说难其实并不难,破解站台控烟难题,关键是推进规则、责任和执行联动落地。要加快完善相关法规,明确高铁站台等人员密集的半开放式公共空间的控烟要求。深圳、威海等地已将室外站台纳入禁烟范围,为制度探索提供了实践参考。各地可以在总结经验的基础上推动站台全面禁烟,避免同类场所标准不一、执行无据。

此外,应建立清晰的管理与执法协作机制。铁路部门承担日常巡查、提示劝阻和秩序维护职责,相关行政部门依法开展监督执法,明确各方权限与责任,打通从发现问题到处理问题的链条。对于消防安全等现实考量,也应通过科学评估寻找解决方案,不能仅仅以设置灭烟器代替管理。

高铁站台不能成为控烟盲区,站台控烟不能总靠乘客打官司。站台控烟的目的不是制造吸烟者与非吸烟者之间的对立,而是以明确规则保障公共空间的权利边界。高铁站承载亿万人的出行,也应守护每一名旅客的健康权益。

《老年日报》每周出版七期(除重大法定节假日) 网上订阅:中国邮政订阅网:bk.11185.cn/ 国外总发行:中国国际图书贸易集团有限公司 国外发行代号:6W1202