

佛山、上海、哈尔滨,3天,3座伤城。

爆炸、踩踏、大火,3起事故,59条生命……

城,越来越大。人,越来越多。功能,越来越复杂。隐患,越来越让人忧心。

我的城市,怎么给我安全感?



我的城市,怎么给我安全感?

知我者,谓我心忧

城市在膨胀,公共卫生、基础设施、商品供应、社会稳定、疾病防控、通讯、环境……任何一方面出问题,都可能威胁到公共安全:公交工具变成“夺命的铁盒子”、高层楼宇成为“高耸的火患”、老旧电梯变成“吃人的跳楼机”、公共管道成为“脆弱的生命线”,更不用说工厂里那些“会爆炸的粉末”。

上海美国问题研究所所长胡华认为,和国际同“体量”城市一样,北上广这样的大型城市容易发生重大事故的场所有三类:一是公共交通工具、站点及换乘枢纽;二是标志性建筑及高层楼宇;三是加油站等易燃易爆点。

除了传统的火车站、机场等人流量较大的交通

枢纽,新的风险点是地铁和邮轮。

上海地铁目前日旅客输送量超过900万人次,一些站点与商业设施相连,拥挤现象时常出现。而随着邮轮不断大型化,一艘邮轮的游客可超过2000人,一旦出事,就是又一个“泰坦尼克”。

楼宇经济也是国内大型城市发展的一个显著特征。胡华说,目前个别大城市15层以上的高层建筑已超过美国总和。而高层建筑的安全管理,包括消防、疏散等都有新要求,我们的经验相对不足。

上海市反恐研究中心副主任顾定国指出,当前引发安全事故的因素也日趋多元。一次航班大面积延误,一起生产事故都可能成为导火索。

我的城,给我心安

专家认为,城市安全管理的水平往往随着新问题不断出现而总结提升,在吸取事故教训、借鉴国外经验基础上,防止同类事故发生至关重要。

首先,工作要细致周全。

上海社科院副教授李立凡认为,城市安全管理是个不断细化和深入的工作,比如,在荷兰就有针对女性特点建议女性不走高速快车道等特殊管理规范,我们的城市安全管理还是相对粗放。如老旧社区的消防设施、通道;学校、社区不安全因素的排摸等都需要把工作做在前面。

其次,管理要信息化控制。

对密集人流的管理,上海交通大学城市科学研究院院长刘士林认为,可利用信息技术划定网格单元,当单元内单位人口密度超限时发出预警,并通过现代手段及时提示风险;在热门的景点安装人流探测器,利用历史记录控制流量,指挥中心随时调度安保力量。

处置重大安全事故,需建立陆上、水上、空中的立体救援体系。专家认为,立体救援能力提升有赖于公共服务整体水平提高,功夫需下在平时,加强立体救援的基础工作。

再次,在演练中培训公众。

专家告诉记者,不少公众存在“和平麻痹”心理,尽管很多城市都有针对公共安全事件的应急预案和培训安排,但有些预案的可操作性不强,即使有效的预案,也不能停留在纸面上,需在演练中磨合完善。

专家指出,此前我们多是灾难推动型工作模式,先发生灾难、造成伤亡后,才会开展针对性的安全教育。应该在教育、媒体传播中加强安全教育宣传,让公众事先了解可能遇到的危险,并学会有效的安全处置。

(据新华网)

探症结,让我心惊

深层次看,重事后轻事前、管理部门联动少、社会参与弱、公共投入不足是症结所在。

其一,事前轻排查。

记者发现,公共安全隐患的“定时炸弹”就隐藏在我们身边。火车站人流量巨大,大部分出入口却常年紧锁;商场,多个消防通道被柜台挡住;道路边,深达半米甚至一米的沟渠没有任何警告……

“此前我曾到大连石化同类的企业调研,其油罐离居民区很近。而当我询问这是否合规时,却被反问,你有权利过问吗?”华东师范大学中国现代城市研究中心主任宁越敏说,规范不是没有,建筑和厂房在设计时达到甚至超过消防要求,但使用后却“只开一扇门”。

其二,管理缺联动。

上海社科院城市与人口发展研究所所长郁鸿胜认为,目前城市公共安全仍然是以分部门、分灾种的条块式管理模式为主,城市公共安全工作被人为分割。

但由于缺乏有机衔接,监管部门没有真正实现

人员、资源、信息等充分共享和统一调配,无法形成畅通的常态工作联动机制。一些专业部门甚至各自为战,互相扯皮,导致公共安全资源严重浪费。

其三,社会少参与。

宁越敏说,由于政府大包大揽在前,缺乏社会团体这一民众与政府的中间层和缓冲器,一旦安全事故发生,民众会惯性地将对监管部门放在对立面,这对政府公信力将产生很大杀伤。事实上,社区志愿者和非政府组织是城市公共安全治理过程中不可或缺的力量。

其四,投入嫌不足。据介绍,发达国家安全投入一般较多,而我国安全投入不足,有些城市救灾设施和装备落后。

有网民评论,一些地方舍得花钱搞标志性工程,却舍不得花钱买安全;企业主舍得花钱扩大生产,却舍不得花钱保障职工健康和平安。

专家认为,公共安全管理不能再“只开一扇门”,而应形成精细化、多维度体系,形成联动机制,吸纳社会力量,将每一个隐患都作为“天大的小事”来排查。