



2014年亚信峰会的临近，上海安保提升至最强级别，并在全国率先启动地方和铁路机场警力的联动防控。

看，全市轨交安检员每年有约三分之一会出现人员流动，2014年整个安检队伍辞职的有1400多名，主要原因一方面是劳动强度大，还有极少数市民的不配合，甚至打骂，使从事安检工作具体岗位的安检员成就感不足。”俞烈表示，怎样进一步提升安检能力，加强安检员的责任感，形成合理的薪酬体系、留得住人的工作氛围，这些是需要着重考虑改进的地方。“安检这项工作也需要倡导更多市民来主动配合，真正形成轨道交通安全人人有责的氛围。”

在杨杰看来，乘客对地铁安检的态度形成两极分化：一部分人认为目前安检不够严格，效果不好；另一部分人认为安检给自己增添了麻烦，应该取消。他表示，实际上，安检的作用是确实存在的，他看到，每个安检点都会拦截下乘客携带的危险品，这不仅保证了地铁运行安全，还和安检点展示的提示信息一起，对乘客进行了警示教育作用。张凌翔也认为，目前地铁的安检形式确实有改善的空间，但安检本身并不是目的，重要的是乘客安全意识的提高。

前一段时间，上海地铁“凤爪女”事件再度引起人们对挑战地铁车厢内秩序行为的关注和思考。相比“凤爪女”，地铁内乞讨、张贴分发小广告等“四乱”行为更为常见，对此，地

铁站务员会定期上车巡视，轨交行政执法大队和轨交公安也会根据消防法、上海轨交管理条例等法律法规对这些行为进行阻止和处罚。然而，即使是被轨交公安拘留，也有违法者“卷土重来”。对此，张凌翔和杨杰都表达了相同的观点：以乞讨为例，如果乘客都坚决抵制，没有一个人向他们施舍，那么这些人自然会放弃这种行当。

申通集团和轨交公安都已为乘客提供了热线电话、微信微博等举报方式，鼓励乘客能积极参与。封闭性和网格状是轨道区域治安的显著特点：地铁每个车厢都有它独立的编号，乘客可以准确定位自己所在的位置以及将要到达的车站，便于地铁工作人员和民警的及时处置。

以上海轨交公安2015年1月1日开通的“轨交么么零”微信举报平台为例，它依托互联网监控分中心24小时值守制度，由5名民警轮流值班，每日监控网上舆情、接收微信举报、下发核查指令。截至2015年12月，关注者有6.6万余名，共收到涉及轨道区域乞讨、设摊、散发广告等各类举报信息1.3万余条，日均接报45.5起，下发有效举报信息1.1万余条，查实线索4947起，查获各类违法人员8457名。

乘客的态度和行为，对维护地铁安全和秩序非常重要。民