

论情境预防犯罪理论在地铁治安中的应用

翁里 郑蕾

(浙江大学, 浙江 杭州 310000)

[摘要] 随着改革开放政策深化和市场经济的拓展, 流动人口剧增, 城市化建设和道路交通拥堵等因素都迫使不少中国的大城市不得不向欧美国家学习, 建造地面或地下轨道交通来适应新形势。地铁作为现代化都市中的特殊公共场所, 世界各国政府都面临着如何防控犯罪的问题。因此, 借鉴情境预防犯罪理论及西方城市地铁治安管理的经验, 结合中国国情, 探讨如何合理设计地铁的可防卫空间, 力求将地铁犯罪率降至最低, 是当前城市地铁治安管理急需研究的重要问题。

[关键词] 环境空间设计; 情境预防犯罪; 可防卫空间; 地铁治安管理

[中图分类号] D631

[文献标识码] B

[文章编号] 1672-9390(2009)04-0072-03

由于中国城市化建设和缓解城市道路交通拥堵的需要, 近几年国内的北京、上海、重庆、广州、武汉、杭州等现代化都市, 纷纷仿效西方国家的大城市着手建造并发展地下轨道交通。然而, 地铁作为城市公共场所, 具有人员和财物密集性、流动性强等特点, 常常成为犯罪分子作案的理想地点。盗窃、抢劫、抢夺、强奸等犯罪在各地的地铁中屡见不鲜。面对地铁治安管理的特殊性, 西方国家政府也想方设法组织警方及犯罪学专家来研讨对策。譬如原纽约市长朱利安尼为了降低地铁站里的犯罪率, 曾让工作人员在地铁站里播放贝多芬的交响乐, 试图以此减少犯罪人的犯意产生, 然而实际收效却不尽如人意。

为了有效控制并减少我国城市地铁犯罪, 笔者认为有必要运用情境预防犯罪理论, 借鉴西方的成功经验来改善地铁环境规划与空间设计。

一、情境预防犯罪的理论与实践

情境预防犯罪的基础理论源自环境犯罪学理论。它从对犯罪原因的理解转移到对犯罪情景的理解, 将犯罪当作是社会事件, 进而提出通过防卫环境的设计管理, 达到减少犯罪的目的。

1972年, 美国建筑师奥斯卡·纽曼(Oscar·Newman)出版了《可防卫空间: 通过城市设计来预防犯罪》。该书开创了“环境犯罪预防”的理论, 提出可以通过“目标加固”、

“监视加强”、“城市设计”等方式来减少犯罪的机会。他提出两个新的观点:(1)所有的犯罪分子在作案之前均会权衡利弊, 择有利于己者而行之。因此, 只要制造作案的障碍, 使弊大于利, 犯罪分子就不敢动手。(2)犯罪行为的发生必须具备犯罪分子的动机和行为以及犯罪对象两个方面, 如果我们不能控制犯罪动机的话, 何不控制犯罪对象。

这个理论认为, 现代城市环境给犯罪提供了机会, 那么通过环境设计消除盲点, 改变和消除有利于犯罪的条件和环境, 就可以有效地预防、减少犯罪。这是一种具有较强应用性的犯罪预防方法。

情境预防的基本方法包括: 提高犯罪难度、提高犯罪风险、降低犯罪回报、减少犯罪刺激和排除犯罪借口。情境预防理论的实质即通过管理、设计等方式, 建立一种特定的预防犯罪环境, 通过减少犯罪的空间与机会而防范犯罪。

这里有一个很好的案例道出了建筑设计与犯罪之间的微妙关系。美国密苏里州圣路易斯的伊特·艾格的住宅建设规划就可以很好的说明这一点。这个曾被誉为现代小区样板的住宅小区, 由于建筑构造上的一些问题而发生了大量的强奸、杀人、抢劫、入室盗窃等刑事案件。这个顶着建筑奖荣誉的工程却因其“糟糕设计”而被使用者所抛弃, 最后不得不被拆除。很多人认为, 设计上的失败是导致这一住宅区无法存在下去的重要原因, 这里的住户不能为自己划定半公用

[收稿日期] 2009-09-09

[作者简介] 翁里(1956-), 男, 福建福州人, 浙江大学光华法学院副教授、硕士研究生导师, 主要研究领域: 犯罪侦查学、国际移民法等。郑蕾(1852-), 女, 浙江杭州人, 浙江大学光华法学院硕士研究生; 研究领域: 犯罪学、刑事法学等。

和半私用的场地,于是不能形成非正式社会监督网;楼梯间的建筑造型设计不利于大楼内的居民进行监督;社会相互作用消失,电梯、楼梯和过道相隔离,也不在入口处设立正式或非正式的监督,导致了非正式监督的彻底瓦解。由于无法制止这种自我破坏过程,住户不断地搬走,空宅被无家可归者和吸毒者利用,整个建筑破败了。

由于经常遭受犯罪的侵害,当地居民决定由自己来实现一项计划,稳定居民集体,震慑犯罪。市政府以减税为条件,让居民们对那几条街的清洁和照明负责。这些街道的一段被封闭,禁止车辆穿行和陌生人自由出入。入室窃贼往往选择那些容易进出的作案地点,而会去回避那些容易被作为陌生人来识别的街区。圣路易斯那几条私人管理的街道监视严密,因为居民把街道视为自己的,并且在街道的居住区里形成了集体。如此一来陌生人的可疑行为就会被较早识破,从而使该居住区的犯罪率明显下降。

正如纽曼说的那样:“既然我们不能抑制人们的犯罪动机,我们何不从犯罪的目标与条件上去限制犯罪。”由于一个住宅区的物理特征,对于居住者和潜在的犯罪人都有着影响,因此通过环境设计,制造一种良好的“防卫空间”,可以有效地防止犯罪的发生。

二、中外地铁治安管理之比较——以地铁反恐为例

美国在“9·11”受到重创后,加大了对地铁系统的安全防范。美国国土安全部联合交通安全部在部分线路试点,撤除了列车进出门两旁的座位,安置了探测仪。当每个乘客经过时,仪器便会通过对通过的乘客进行探测,一旦探测到危险物品时就会发出警报。另外,在一些繁忙或重要的线路上,有专人手提便携式探测系统,对往来的乘客进行检测。美国还将微量物质探测器用于对爆炸物品的防范上。在检票过程中,乘客的车票会经过一个特殊的微量物质仪器检验,一旦车票沾有炸药粉末,探测仪会立即报警。

日本在“9·11”事件后,吸取美国的教训,加大了对地铁的监控,其在全部168个地铁站设置了2000多台监控摄像机,就地铁系统内部的情况进行全面监控。

英国的地铁应急体系分工明确,重视预防灾难,英国政府不断制定和更新各种处置预案,组织应急演练,形成系统的应急方案。伦敦地铁发生连环爆炸案后的几小时,就实现了部分运营。我国的公安机关也应当建立地铁突发公共事件的详细工作预案,力求在发生事件后以最快速度启动应急预案,将损失降到最低,并且能迅速恢复地铁的正常运营。

我国地铁的监视系统还很不完善,已有的监视系统主要是针对列车车门的监视,以防止挤压事件的发生,但是对于站台内的状况未作全面的监视。为了检测事故和危险的发生,便于事后更好地破案,我国应当借鉴美国和日本的做法,加大监控力度和范围,并且根据自身特点,设立有效的爆炸物品检测系统。

另外,与发达国家相比,我国的地铁安全保卫力量也比较薄弱,相应的装备也比较落后,应当加强各种安全设施建设,在硬件系统的安全保障上下功夫,并且不能忽略训练有素的人员配备。

三、情境防控犯罪理论与改进地铁环境的设计

将情境防控犯罪理论运用到改善我国城市地铁环境设计方面,要求地下轨道交通的应该结合各城市地铁

线路的具体布局,合理设计地铁站的物理环境,尽可能消除犯罪死角,尽量创造不利于犯罪发生的可防卫空间。鉴于我国一些大城市目前正在兴建多条地铁线路,为此,笔者提出以下改善地铁环境空间设计举措,以供有关部门参考。

(一)更新设计理念,挖掘地铁运输潜力,缩短行车间隔,控制人流量

地铁犯罪案件高发的一个重要原因是客流量过大。尤其在上下班的高峰期,因候车的人太多,上下车时常会出现拥挤现象。这样的乘客拥挤环境,往往是盗窃等犯罪的良机,犯罪分子容易趁乱下手,得手后也十分容易隐匿和逃跑。

欲改善上述情形,除了加强警力外,还应该提高地铁列车的通过能力,让人们等待的时间相对缩短,以便加快乘客流动的速度,避免人员过分拥挤。

我国《地下铁道设计规范》明文规定:地下铁道线路远期的最大通过能力,每小时不应少于30对列车(最小行车间隔为2分钟)。然而在各城市地铁设计中,都取规范规定的下限值30对/小时,所以在实际运营中,各城市地铁都未达到2分钟的行车间隔。笔者以为这样的设计理念未免过于保守。

虽然国内各城市地铁目前要达到40对/小时的运输能力还有一定难度,但规划设计远期地铁的运输能力,应该有超前的意识,促进国内各城市地铁向高标准方向靠近。从这一角度出发,我国地铁设计人员有必要更新设计观念,挖掘地铁系统中存在的巨大潜力,切实提高地铁运输能力,有效控制人流量。

提高地铁运输能力的硬性指标,实质上是对地铁公司职工素质、运营管理水平以及车辆和设备性能提出的一项综合性要求。地铁管理部门有必要学习和借鉴国外先进的治安管理经验,同时重视公司内的经验总结和职工队伍的培训与管理,提高整个公司的运营管理水平 and 全体员工的素质。

(二)设计多个出入口,合理设计地铁入口和出口的通道宽度

地铁站出入口的增加将会有助于方便人们行走,既能及时缓解主通道上的人流压力,也能促使公共空间的有效利用。多个出入口,可以有效地缓解众多乘客在单一出入口发生拥堵踩踏、秩序混乱的危险,还能够减少犯罪者隐匿的机会,并可以增加受害人逃脱的可能性。

地铁站出入口的通道宽度也应该根据预设的人流量来准备划定。过窄的通道会降低人流的速度,使通过过慢,形成人员滞留拥挤。然而过宽的通道也会使秩序混乱,容易形成一哄而上的不良现象。

(三)安装监视摄像头,消除地铁的巡逻监控盲区

据美国《侨报》报道,纽约市地铁站发生的犯罪案件逐年下降,正变得越来越安全,除了警方表现出色外,地铁站点增设的监视摄像头亦功不可没。因为“这些摄像头对犯罪分子起到了一定的威慑作用”。对于此类国外地铁治安管理的成功经验,我国城市地铁站设计建造中应该大胆借鉴。当然这种监控设备的安装,不仅要确保摄像头的有效工作,而且还应当在大众媒体上宣传这些摄像头的监控作用,让那些有犯罪意图的人权衡利弊,不敢冒着被抓的危险而作案。

(四)多设计出显性的视线轴,保持乘客通行的通畅性
根据国外城市地铁站的建筑设计,柱体尽量采用圆柱

形,避免使用带棱角的方形柱。此外,地铁的视线轴如果过于曲折,会让使用者在地铁里感到危机四伏。而显性的视线轴是能够让人们对地铁内一目了然的。视线轴的设计要求地铁的各个部分都尽可能多地在被观测的角度。通道的视线要保证畅通无阻,尤其在拐角的地方,通道要保证通达性。

如有可能,地铁站道路沿线还应设计鲜明突出的标志物。当人们沿着通道前进的时候,各类标志物就对人的运动起到引导作用,同时也就使人通过步行对这类标志物产生注意,从而有效地识别周边环境,以免迷失方向。当然,醒目的标志应与视线的通达性和通行的通畅性相结合。

(五) 地铁站内应保持充足的照明

充足的照明在犯罪预防的过程中有相当重要的作用。地铁死角的形成除了设计规划上的错误外,昼夜照明系统也起到重要的影响。地铁站的照明设计主要应该做到以下几点:地铁内的活动空间要保持充足的光线,防止出现照明死角;通道连接部分及出入口都应该有高亮度的照明;由于地铁需要24小时昼夜照明,因此尽可能安装节能灯泡,减少能源的浪费。

用照明亮出具有通透性的地铁空间,减少暗处死角,这样就增加了对空间的自然监控,从而提高了人群活动的安全性,也可以从客观上降低犯罪的可能。

(六) 整个地铁区域要提供清晰的标识系统

标识指示系统对犯罪预防有很大的作用,它能够让使用者清楚明确地知道自己所处的位置和将要去的区域,使得整个区域处于一个被控制的状态。清晰的标志和地形图能增强领域感与安全感,能让使用者充分地信任该区域,从而有效地提高空间利用率。

因此,无论是地铁站,抑或地铁轨道沿线,整个地铁区域都应该设计出清晰明确的指示系统:出入口处应该明确标出,包括地铁的换乘指示,让乘客明确自己的方位和目的地;指示的字体和图案要用简洁易懂的符号和图象标识;中外文字与背景要有鲜明的对比,必要时应有灯光反射。

(七) 提高巡逻密度,维护监控设施,提供报警途径

国内外的治安管理实践表明:地铁站的犯罪率高低,与当局配备的治安管理力量以及监控设备的多寡直接相关。合

理的治安警力配置与公共区域使用度一般都成正比,地铁区域若能配备充足的巡逻警力,有利于扩大治安管理范围,提高行人乘客的安全感。虽然我国一些大城市的地铁线路还在兴建之中,但是城市政府有关部门必须在地铁正式运营之前,出台相关的政策,组建并培训一支高素质的地铁交通警察队伍。

新建的交通警察队伍的各级领导干部,可由该城市公安局从现有的交通治安警察、刑侦警察、铁路公安部门中调任。同时,建议普通的地铁交警可从近几年本市退伍复员军人中招聘;一是因为这些复员退伍老兵都具有高中毕业以上文凭,政治和文化素质符合担任地铁交警的基本条件;二是他们纪律性较强,服从领导听从指挥;三是他们都是本地人,熟悉市区的地理环境。更重要的可以解决复员军人的工作安置问题,人尽其材,有助于维护社会的和谐与稳定。诚然,由于地铁治安具有特殊性,所以新聘用的地铁交警必须在上岗前到当地警察院校接受专门的教育与培训。

然而,地铁治安状况的改善不仅意味着配备足够的警力,增加地铁区域的巡逻密度,还要考虑地铁站及其沿线的监控装置、报警系统的完善,以及快速到达安全区域的途径。公用电话应多设在各地地铁站及地铁通道的两侧,并应经常维护,确保其能够正常使用,方便公民报警。

另外,这里还有一个有趣的例子,原纽约市长朱利安尼为了降低地铁站的犯罪率,让工作人员在地铁站播放贝多芬的交响曲,这种精神上的熏陶和愉悦也确实让地铁站的犯罪率下降了不少。

四、结语

综上所述,笔者认为未来中国大城市的地铁交通必将与民众日常生活产生越来越密切的联系,地铁内发生各种犯罪行为也是在所难免的。因此,笔者倡导我国城市地铁规划应尽可能地借鉴国外地铁治安管理的成功经验,应用情境预防犯罪理论,通过合理的环境设计创造出可防卫空间,消除地铁沿线的监控盲区,减少犯罪死角,大幅度提高犯罪难度、犯罪风险及犯罪成本,力图使不法分子的犯罪意念难以实施。

[参考文献]

- [1] 沈国娣,徐菲繁.城市犯罪防控与环境设计[J].法制与经济,2007,(2).
- [2] 庄劲,廖万里.犯罪的情境预防理论[J].江西公安专科学校学报,2005,(1).
- [3] 王发曾.城市建筑空间设计的犯罪防控效应[J].地理研究,2006,(4).
- [4] 张远煌.犯罪学[M].北京:中国人民大学出版社,2007.
- [5] 孔一.犯罪预防实证研究[M].北京:群众出版社,2006.
- [6] 翁里,潘建珍.城市规划与防控犯罪之理论初探[J].中国人民公安大学学报,2003,(2).
- [7] [德]汉斯·约阿希姆·施奈德.犯罪学[M].吴鑫,马君玉,译.北京:中国人民公安大学出版社,1990.
- [8] 李鸥.论北京地铁系统的反恐怖措施[J].北京人民警察学院学报,2005,(5).
- [9] 张阿虎,朱晓玉.论我国地铁安全应对之策[J].上海公安高等专科学校学报,2005,(6).
- [10] 廖志恒.不同经济形态治安秩序特征的分析[J].武汉公安干部学院学报,2006,(1):1-6.

[编辑:郭建成]