

别让民意成了地铁规划的“事后诸葛” PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/612/2021\\_2022\\_\\_E5\\_88\\_AB\\_E8\\_AE\\_A9\\_E6\\_B0\\_91\\_E6\\_c57\\_612241.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/612/2021_2022__E5_88_AB_E8_AE_A9_E6_B0_91_E6_c57_612241.htm) 得知规划中的北京地铁14号线可能绕过宛平，上周末，宛平居民万人签名呼吁14号线南迁。签名活动的组织者表示，他们将收集车流量、居民数、拥堵状况等参数，与万人签名及现场照片做成系统资料，递交给有关部门，希望引起政府部门的重视。（昨日《新京报》报道）这让人想起此前的5号线天通苑加站以及6号线东段“入地”事件。地铁沿线居民对于自身权益的关注，以及对于公共事务的热心参与，展现出的是可贵的公民意识，而理性表达意见的方式，使我们对城市社区自治的未来充满希望。我们也看到，网络发动、万人签名这些固然是合法合理的表达，但它们严格来说是一种“非常规”的手段，或者说它们不是一种正常的解决机制，由于缺少规范决策参与的程序，缺少政府与公众的对话互动，其结果充满了偶然性和不确定性。北京地铁建设这些年来可谓速度惊人，但一条地铁新线路如何设计规划，如何排定开工的顺序，如何设置站点，似乎缺少征求民意这一应有的程序。可是，地铁建设需要考量城市公共交通布局，考量科学和专业，更需考量社区民意。政府和专家的视角是宏观的，民众的视角是微观的，前者永远无法替代后者，天通苑加站就是个典型例子，有关方面最初只在人口稠密的天通苑设了一个地铁站，但天通苑居民凭直觉就判断出这一设计的缺陷，提出在天通苑人口最密集的天通苑北再加一站。结果证明，天通苑居民是对的，新加的天通苑站是5号线客流量最大的站之一，天通苑居民

在为自己争得出行的便利同时，也让5号线的规划更为合理。从5号线到14号线，我们看到了构建城市公共交通运输规划的公民参与机制的迫切性。民意总在规划之后，如果说社区居民都只能以集体签名的方式来表达意见，这种事后诸葛，不免让人担忧。正常的机制应该是：一，有关公共交通运输规划的信息及时公开，每一项变动都公告利益相关人，而不是民众上网查询才“偶然发现”；二，政府相关部门和专家不再是“隐身人”，它们想什么，正在做什么，都主动找公众沟通，公众诉求可以找到明确对象便捷地向上传递，政府和民众间建立起公开的对话通道；三，一切都有规范的程序，比如，每一条地铁线路建设前，都应召开听证会，听取各方意见，比如社区居民可以聘请专业人士对社区增开地铁站进行论证，这种论证应成为重要的决策参考，如此还可以在最大程度上避免相关利益集团对公共规划的侵扰。总而言之，如果说城市公共交通运输规划是一纸宏大的蓝图，那么民众不该只可对其远望或仰视，他们应当可以走近它、看清它，对它的每一个细节进行斟酌。当然，城市规划的决策越是民主开放，越可能影响到决策的效率。可这并非坏事，拿地铁建设来说，多一个站、少一个站，长一公里、短一公里，其背后不仅是投资的巨大，更意味着庞大的社会效益的添损，多方参与、慎重把握将有利于地铁建设的决策的科学和合理、更保障社会公平、更以人为本，大大减少决策失误的风险。尊重民意，扎实推动城市公共交通运输规划建设，是一种稳妥的态度，相反贪大求快，轻忽民意，是不明智的选择。

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问  
[www.100test.com](http://www.100test.com)