

探析中国城市地铁规划论及科学价值决策原则注册建筑师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022__E6_8E_A2_E6_9E_90_E4_B8_AD_E5_c57_645711.htm 自1990年代起，中国各大城市就不断掀起地铁（含轻轨）热。中央政府多次行政干预，以停止审批方式给地铁热降温。然而，中央降温，地方不降温；地铁项目不上，地铁规划线路却在增长。目前运作地铁项目的城市，尽管一号线长度都在25公里以内，但其规划总长却大都已超出100公里。 实事求是：地铁可行性研究的科学原则来源：考试大的美女编辑们 实事求是，是自然科学也是社会科学认识的基本原则。地铁，建在城市、服务城市，因此，把握客观市情是可行性研究的基础。市情包括许多内容，但对地铁而言，最重要的一是城市经济实力、二是城市人口规模经济落后、人口规模过小的城市，地铁项目通常可免谈。应该说，把握这两条都不难。问题是，如何准确预测城市远期人口，这是地铁规划的科学依据。而在目前的地铁规划中，城市预期人口却几乎是一弹性存在。1990年代初，由北方某院编制的青岛地铁规划，曾预测2000年青岛地铁一期（16公里）日均客流76万人次。当时北京42公里地铁日客运量才150万人次，每10公里35.7万人次；青岛地铁每10公里竟达47.5万人次。按比例推算出来，青岛的人口在2000年就该有2004万了！2004年，南方某院编制的青岛交通规划中的轨道规划，总长度为195公里，预测远期日客运量382万人次。按目前北京轨道交通总长114公里日客运量180万人次的比例推算，青岛未来城市人口也将超过2000万。由于国内地铁建设、运营成本大体相同，票价大体接近，因此，凡轨道

规划超过100公里的城市，所预设的城市人口也都应超过700万，其中，杭州、南京的人口更应超过2000万！人们不禁要问，凡地铁规划，大都是国内权威单位、专家编制的，这些近乎天方夜谭的数据，究竟是怎么得出来的呢？在笔者接触的可行性报告中，大都有一个读不懂的数学模型和繁琐计算过程。问题是，这些数学模型的计算方法是把城市出行人口与经济增长正相关，把客流量按固定增长比率累进计算，然后得出不断线性增长的数据。这种方法显然是违反城市发展规律的。这好比预设年龄与身高正相关，设计的数学模型再精致，结论必然是错误的。来源：考试大的美女编辑们但由于这些错误隐蔽在复杂的数学模型背后，所以，它往往一路绿灯通过各级审查。这就形成一种反常的“规律性现象”：越是重大项目，越易犯低级错误。像粤海铁路、上海磁悬浮严重亏损便是例证。这之中，除去迷信专家之外，还有一个重要原因，就是把“实践检验”错解为“直接经验”。即便有人对某些数据产生怀疑，也无法否认，因为在地铁修成之前，谁能断定这预测数据是错误的呢？这种认识本身就是反科学的。科学之所以不是算命，就在于它有实践的依据。这实践包括当下的、日后的实践，也包括他人的、先前的实践。譬如像吃毒药可死人之类的真理，是不需再拿自己的生命去验证的，否则还要科学干什么？世界上已建成地铁的城市多的是，其客观规律早已存在。譬如，北京、香港地铁的运行数据与城市人口关系，就足可作为我们检验各地地铁规划数据科学性的参照系。如地铁长度超过100公里时，城区人口应过700万，就是笔者参考了香港82公里地铁服务700万人口的实例。笔者曾经考察过世界许多城市的地铁，当城市人口

在200-300万时，地铁大多只有30-40公里（外延的城铁不算）。在这些客观数据背后，表明地铁长度与城市规模是有一定内在关联的。无视这种内在关联科学性的规划，到头来必然要被实践所证伪。一旦被实践证伪，如锦州机场可行性报告预测年旅客吞吐量为211万人次，实际只有1.7万人次，其巨大损失便无法挽回了。

实事求是“善”：地铁可行性研究的科学价值原则来源：考试大 实事求是“善”，这是科学的价值评价与价值实践原则。这里的“善”，泛指社会价值、社会效益。价值学告诉我们，社会的“善”是具有两重性的，体现于地铁，一是社会效益、功利价值；二是经济效益、交换价值。城市对地铁社会功利价值的“需要”，离不开城市经济实力即交换价值的“能要”。在地铁的可行性研究中，所谓实事求是“善”，就是要在实事求是的基础上，从城市对地铁的客观“需要”及“能要”出发，坚持社会与经济效益的统一性原则，追求以最小的经济成本实现最大化的社会效益目标。

百考试题论坛 关于所谓追求社会效益的“可批性”规划。坦诚地讲，许多城市项目规划中的数据错误，并非是一个科学失误问题，而是一个服务于既定目标的价值抉择问题。或者说，许多所谓的“可行性”数据本身就是服务于“可批性”的；许多看似荒谬的数字，都是“数”出有因的。譬如，地铁客流量预测之所以超出实际，就是为了满足国家对地铁立项的客流要求。对许多地方来说，之所以支持这种“可批性”规划，就是为了追求地铁的社会效益。由于地铁投资，按常规一般是由中央财政拨款，或从国家银行贷款，即便出现亏损，“负经济效益”由国家背负，地方得“正社会效益”，也未必受什么损失。这是许多地铁项目“可批性”背后

的潜在动机。那么，事情是否真是这样呢？如果地铁建成后，地方政府能承受地铁运营亏损的话，这属于国家“白给”地方“能要”的情况，对地方当然是好事了。但如果地铁建成后运营亏损巨大，地方政府无力承受的话，则未必是好事了。好比穷人住别墅，连电费都支付不起，则还不如住旧房。这属于国家“白给”地方也不“能要”的情况。具体地说，地方“白捡”一条2030公里的地铁与“白拣”一条200300公里的地铁，后果是完全不同的。相关推荐：浅论生态环境影响下的城市建筑 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