

# 为奥运会提供快捷、高效、安全、舒适的交通支持

张剑飞

(交通部规划研究院, 北京 100029)

## Traffic Service Supporting for 2008 Beijing Olympic Games

ZHANG Jian-fei

(Transport Planning and Research Institute Ministry of Communications, Beijing 100029, China)

北京市成功地获得 2008 年奥运会举办, 这是北京市和全国人民的一件盛事。我们注意到, 交通对任何奥运会举办城市都是一个重大的挑战, 良好的交通是奥运会成功的关键因素之一。北京奥申委充分认识到保证运动员、教练员以及其他奥林匹克大家庭成员准点交通极为重要。我们在广泛研究了历届奥运会, 尤其是悉尼的经验后, 制定了科学合理的交通组织方案和紧急处理预案, 将为奥运会提供快捷、高效、安全、舒适的交通支持。

### 1 对外交通

北京 2008 年奥运会使用的空港主要是北京首都国际机场。各国运动员都可以由国际主要城市直达北京。目前, 国际定期直飞航班每周 468 架次, 有 62 条国际和地区航线。北京空中交通管制区已实施世界上先进的雷达管制指挥, 1 分 20 秒起降一架飞机, 成为亚洲最繁忙的机场, 日流量为 640 架次/日。2008 年前, 机场将进一步扩建, 建设一座候机楼和一条跑道, 成为拥有三条跑道和三座候机楼空港, 候机门数量达 72 个, 跑道能力达 86 架次/h, 年旅客运输能力达 4 800 万人次, 完全能够满足运动员、观众人流高度集中的抵离需求。

机场将设有专门区域迎送 OF 成员, 还将设置分制证中心。组委会将免费为奥林匹克家庭及媒体办理返程机票的各项手续。

北京是全国的交通枢纽, 有 8 条铁路干线、11 条高速公路和 85 条航线通往全国各地。完全

可以满足奥运会国内交通的要求。

上海、青岛、沈阳、天津、秦皇岛等分赛场均有国际机场。这些城市 and 北京间有高速公路和铁路连接, 上海、青岛、沈阳与北京间有航线连接。组委会将对运动员、教练员及其他相关人员提供免费、优质和便捷的服务。奥运会期间为 IOC 人员开设往返青岛的专线航班。

### 2 场馆设施的交通

北京地区将提供 32 个场馆供奥运会使用。联系这些赛场和运动员村等主要设施的道路网核心是“奥林匹克交通环”。“奥林匹克交通环”由四环路和 2005 年建成的五环路的北部分同几条快速联络线组成, 连接了 80% 的比赛场馆。不在环路上的其他场馆都至少有两条以上干线道路和“奥林匹克交通环”联接。这些道路均设置奥林匹克专用道, 保证行车速度不低于 60km/h。

运动员村设有运动员专用巴士始发站, 36 条专线分别将运动员和教练员送往各比赛场馆、训练场馆、市中心以及市内著名旅游景点。从运动员村出发, 有 53% 的场馆可在 10min 内到达, 75% 的场馆在 20min 内到达, 所有场馆均能在 30min 内到达。为确保运动员准点、快捷到达, 需要时可配备开道车。

### 3 交通服务和车辆配置

北京将按照主办城市合同, 负责免费在市内及其外围地区之间, 为奥运会期间运动员及其训练与竞赛所需要的供给和设备提供必要的运输

收稿日期: 2001-08-15

张剑飞: 副院长, 全国政协委员, 高级工程师, 博士

服务。为国际奥委会、国际单项联合会、各国奥委会提供配备司机的个人专用车。并免费为奥林匹克大家庭成员以及奥委会认证的其他人士提供共用汽车,我们将准备不少于2000辆大客车和4000辆轿车、小型车辆和其他车辆,供上述人员使用。这些车辆均为环保燃料车,并由受过训练、熟悉当地地理和语言可以沟通的司机驾驶。每个专用轿车配备两名司机全天服务。

执证人员可免费乘坐北京的公共交通。

上述公用汽车的性质和使用范围以及所有交通系统的细节,北京组委会将在奥运会举办一年以前报国际奥委会执委会书面批准。

器械、马匹、船只和导盲犬等的国际货物运输将由组委会指定的专业的运输公司来承担。帆船船只和器械,在2004年雅典奥运会结束后,即可运往青岛保管,上述各项运输费用全部由北京组委会承担。

#### 4 观众的交通

城市间的观众交通由航空、公路和铁路连接。市内交通主要依靠公共交通到达赛场。交通路线图表示了北京奥运会期间到达比赛场地的交通方式,图中黄色线条代表地铁和轻轨,80%的场馆可以乘坐地铁到达。绿色线条表示日常的公交网络,所有场馆可以乘坐公共汽车到达。兰色线条表示奥运会期间,将开辟16条达到奥运会场馆观众专线巴士,持有当日赛票的观众可以免费乘坐。驾驶小汽车的观众必须通过换乘公共交通才能达到奥林匹克公园及各主要比赛场馆。市区大部分观众可在45分钟到达比赛场馆。

组委会将在主要的地铁、公交、观众巴士的换乘站点提供停车设施。

为使伤残人同样分享奥运会的欢乐,观众专用巴士车辆和主要地铁站点将被改造以适合轮椅乘降。

#### 5 主中心交通

奥林匹克公园的交通是整个交通计划的重要部分。中心区内实行人车分流。环绕场馆,开通环形专用线路。专用车辆将运动员、教练员等奥林匹克家庭成员送往各比赛场馆的停车站点。

观众可由奥林匹克地铁、公共汽车、奥运观众专线下车后,通过安检区,沿设定的线路步行

到达各比赛场馆。

观众、OF、媒体等不同人流互不交叉,人流的交通和专用车线路不交叉。

开、闭幕式等重大活动的交通安排将更突出公共交通的政策,组委会分别考虑了观众、贵宾、表演人员、媒体等的需求,观众可以保证在70min内全部疏散完毕,搭乘上公共交通工具。

根据赛程安排,奥林匹克公园的最大人流集散量出现在赛程的7—10日,以第9日下午为最高峰,预计达到23.6万人次。其中50%的人员将通过地铁输送,20%的人员通过日常公交网疏散,25%的人员通过观众巴士运出场,其他交通方式的人员占5%。组委会计划达到以下目标:散场时的最长疏散时间不超过120min。

#### 6 残运会交通

除奥运会交通战略确定的事项外,北京还将考虑运动场地、伤残奥运村和非竞赛区、新闻中心、机场以及相关宾馆等地的轮椅交通需求。残奥会期间,北京将为各国代表团及新闻记者准备不少于220辆轮椅可用客车。并将按照残奥会的特殊需求为官员配备专用汽车。奥运会前,北京将增添必要的交通无障碍设施。

#### 7 城市交通设施建设

为了应对不断增长的交通需求的挑战,北京市政府已经制定出一系列可持续发展的交通发展计划,并已经开始实施这些计划。

1990年—1995年用于交通基础设施的投资约22亿美元,1995年—2000年为59亿美元。占GDP的3%—4%。

2001年—2005年,北京要完成城市快速轨道、四环路、五环路、地铁五号线、八通线等;建设公路二环、地铁春颐支线、望京支线;准备地铁四号线、九号线。届时,将形成完善的市区快速道路系统。2001年—2007年期间,预计投资158亿美元,约占GDP的3.4%。可见未来几年的交通设施建设是按照城市正常发展需要和城市正常的财力资源安排的。

奥运会的举办将促使加快这一计划的实施。各位完全有理由相信2008年前,北京一定能够完成《申办报告》中所述的建设高速公路100km,轨道交通109.5km,快速联络线路35km的目标。

## 8 应用高技术手段进行交通管理

北京将利用高科技手段提高交通运行效率,建立起北京智能化交通系统。

目前北京已建成了智能交通指挥控制中心和智能公共客运调度中心,并开始使用GPS系统,到2008年,北京还将通过视频监控系统,智能化道路交通信号控制系统对奥运交通的主要路口、路段的交通状况进行实时监控,并在奥运交通线路上设置“绿波带”,为奥运车辆提供优先的交通信号,保证其优先通行。通过交通广播,可变情报板、车等发布实时的交通情况信息,实现动态线路诱导。车辆导航系统将得到较为广泛的应用。

## 9 紧急事件处理

为确保奥运交通万无一失,我们将制订一系列紧急事件处理预案,并有相应的人员和物资保障。必要时,将使用直升飞机作为奥运特殊交通工具和处理紧急事件。

## 10 奥运交通组织机构

北京将成立政府交通相关部门官员共同组成的奥运交通协调组,负责奥运交通和社会正常交通的协调工作。奥运会组委会下设交通部,负责奥运交通相关的规划、建设和管理方面的任务。其他城市分赛场设立相应机构。北京市公安局、公安交通管理局和交通局将受命监控奥运会交通系统的运行。

## 11 人员、经验和测试

北京在城市交通规划、交通运营和交通管理方面有一支高水准的专家队伍,他们中许多人已直接参与了奥运交通计划的研究。

北京每年要承办国内、外大型活动数百次。1990年的亚运会开幕式,1995年的世界妇女大会,以及1999年10月1日,北京天安门广场举行50万人庆祝大会等成功的交通组织,为我们积累了丰富的举办特大型活动的交通组织管理

经验。于2001年在北京举办的世界大学生运动会再次为北京提供可以借鉴的交通组织经验。

北京在认识到了奥运交通特殊性基础上,将在奥运会举办前3年起,将利用大型活动的机会,组织几次模拟奥运交通的测试,改进我们的政策和运行,并训练众多的志愿者。

这个交通计划,我们将在国际奥委会和评估团的指导下不断修改完善。

## 12 奥运交通目标一定能实现

奥运交通计划的基础保证来源于以下三个方面

首先,我们的奥运交通计划是和北京市城市发展规划紧密结合的,并且举办奥运会定会加快这一计划的实施。2008年前,由于前面所述的一系列道路和轨道交通的建成,北京市高速公路总里程达到590km,市区道路长度达到1700km,地铁总里程达到162.9km。城市快速道路系统完全形成,城市对内对外和过境交通车辆将分别在各自的快速道路上行驶,彻底改变目前交通车辆过分集中的状况。为奥运会提供城市交通基础设施方面可靠的保证。

其次,北京市政府正在大力推行公交优先战略。地面公交和地铁配合,将改变市民目前的出行方式。2008年,全市干道以上道路都开辟有公交专用车道,形成全市快速公交专用道网络。市区居民利用公共交通的出行率达到50%,单位面积的道路车辆数将大大降低。

还要提一下,从布局上看,由于奥运会场馆围绕城市中心区布置,奥运人流、车流集散与市区日常交通主导流向不形成明显的叠加,从规划布局上为奥运交通创造了有利条件,加上一定的需求管理措施,可使奥运交通对城市中心区的日常交通的影响降至最低。

我们坚信,一个快捷、高效、安全、舒适的奥运交通目标一定能够达到,为北京留下交通设施及管理经验的遗产。