

专家云集北京破解“奥运交通难题” PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/614/2021\\_2022\\_\\_E4\\_B8\\_93\\_E5\\_AE\\_B6\\_E4\\_BA\\_91\\_E9\\_c57\\_614907.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/614/2021_2022__E4_B8_93_E5_AE_B6_E4_BA_91_E9_c57_614907.htm) 汽车越来越多、道路越来越堵的北京，城市交通难题，会不会给北京2008年奥运会的举办带来障碍，这个问题成为深受海内外人士关注的热点之一。12月7日至8日，来自我国各地的百余名交通专家聚集北京，研讨如何破解深受关注的北京“奥运交通难题”。在北京会议中心举办的第二届“中国北京奥运交通论坛”，主题为“新北京、新奥运、新交通”，两院院士周干峙、中国工程院院士施仲衡、中国城市规划设计研究院院长王静霞等专家，就北京的新北京交通体系战略构想、北京2008年奥运交通战略规划思考等进行了研讨。这项活动由中国工程院、中国交通工程学会、中国科技咨询协会、中国城市交通规划学术委员会、北京交通工程学会等主办。破解之术不能全押在硬件建设上中国科学院和中国工程院院士周干峙认为，从上世纪80年代以来，北京市交通硬件建设速度很快，筹办和举办奥运会期间，更会加快各种硬件建设步伐。但他认为，要解决北京奥运会的交通问题，不能仅仅把宝都押在硬件建设上。加强交通管理的能力是最行之有效的措施。周干峙举例说，北京的交通标志问题就没有完全解决好。他说，交通标志看起来是小事，但由其组成的系统却是一件直接关系到交通效率的大事。“小事”解决了，同样具有非常好的效果。他说，北京新的道路、新的设施不断涌现，交通标志问题跟不上，就会产生一系列负面作用。周干峙说，北京正在东直门、西直门等地建设一些新的交通枢

纽以及在四环、五环、六环线上建了不少立交桥等，但建成后必须让人知道怎么走。让所有驾车人都能够从交通标志上找到行车路线，还要通过电视、报纸、网络等媒体传递各种新的交通信息。另外还要不断更新北京地图，现在北京的交通地图很快就过时了，主要是建设的速度太快，地图的编印速度跟不上建设速度。司机和游人手上现有的地图的交通指示作用受到了限制。周干峙认为，交通管理上还要依靠新的技术，管理上智能化的技术。例如卫星定位技术等都要大量推广和应用。他同时指出，奥运会期间应当在上路的汽车上安装交通显示屏，随时随地提示路上的交通状况，以减少出行时堵车带来的困扰，增加道路的使用效率。除此之外，他还建议，北京要在奥运会期间运用磁悬浮列车技术，适当修建一些磁悬浮列车。一是能够缓解日益紧张的石油能源问题，二是推行这项技术可以达到环保的效果，磁悬浮列车基本没噪声，不污染环境。特别是中低速磁悬浮技术适合城市交通使用。他认为，上海建成的磁悬浮列车一年半的运行状况越来越好，从浦东机场到陆家嘴20多公里只需要不到10分钟时间，在北京有推广价值。中国工程院院士施仲衡认为，加快城市轨道交通建设是解决北京交通难题的关键。他说，城市轨道交通能够达到大运量疏散客人的目的，这样可以解决2008年交通需求的大幅增加。北京市轨道交通曾经一段时间处于停顿建设阶段，现在正在进入到前所未有的高速建设期。修建城市轨道交通，可以缓解城市中心区交通压力，节省土地资源，节省能源，尤其是石油。还能够减少城市空气污染。目前北京正在建4号线、5号线、10号线等3条地铁线路。建成后，北京市的地下交通基本骨架将形成，对

北京今后的持续性发展提供良好的条件。不过，这位专家认为，北京的城市有轨交通建设面临着要处理好建设与管理的关系，建设的同时就要为未来的管理留下管道。他认为，目前地下有轨交通建设实施阶段为管理者 and 建设者都带来了一系列挑战，尤其是城区内进行的地铁建设更是如此。如要在建设中处理好地下管网、地上建筑等的关系，有的建设还要穿过已建好的1、2号地铁线等，难度相当大。实施好风险管理对搞好北京的城市有轨交通建设而言非常重要。他同时指出，现在北京的城市有轨交通建设中存在着一些问题，如换乘问题过去从设计时就解决得不好，不仅地铁之间的换乘，地铁与地面交通之间的换乘等也都没有解决好，给群众每天都带来了麻烦。日益增多的私家车与地铁换乘的问题，也需要在今后的城市有轨交通、大型交通枢纽建设中很好地进行解决。从设计开始就要本着以人为本、方便群众的思路来进行。近几届奥运会交通六大经验值得借鉴北京市交通委员会副主任刘小明在论坛上发言时说，近几届奥运会在交通方面的经验和教训给北京筹办和举办2008年奥运会提供了有益的借鉴。他认为，从近几届奥运会交通方面的情况来看，成功方面的经验主要为：一是建立完善的交通组织体制与协调机制，如悉尼奥运会成立专门的奥运道路及管理机构，负责奥运会所有的交通相关事务，在赛事两个月它可以调动所有地方交通机构，同时也成立了交通管理中心，进行了一揽子交通规划和运作。日本长野冬奥会由一个专家组成的交通运行协作会来进行管理。二是设立奥林匹克专用线路，设立奥运专用道用于确保奥运大家庭高标准交通服务水平。悉尼、亚特兰大、雅典奥运会期间都采用了这一做法。三是分

层次的交通服务。对不同层次的对象有不同等的交通服务，包括配置不同的交通工具，这是在各个城市主办奥运会通常采用的方法。四是公共交通为主的交通服务。公交系统的充分运用是各个举办城市破解交通难题的重要环节。相应的公交出行在亚特兰大、悉尼、盐湖城奥运会上，所占的比例都比平时有20%至40%的大幅度增长。五是必要的交通需求管理。在交通需求管理方面也有一系列的政策，这里包括日常出行的政策，包括鼓励观众早到晚离的政策，也包括科学停车规划和收费调节的政策。所有这些政策都为削减奥运交通量创造了非常好的条件。具体措施有，科学的停车规划和收费调节政策；票务政策来调整出行分布；日常出行错时政策；鼓励家庭办公及减少高峰期的非必要出行；鼓励乘坐轨道、普通公交及合乘等。六是建立完善的规划与应急预案。奥运会的交通计划要按照仿真效果制订，同时还要优选出奥运会车辆紧急情况时的备用道路，还要根据奥运会车辆行驶路线制订交通诱导方案。要通过一系列应急交通预案来解决奥运会时有可能出现的交通意外事件。1100Test 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)