

北京奥运交通丛书之一

北京奥运交通总论

Beijing Olympic Transport

Overview

刘小明 全永燊 王兆荣 编著

北京市交通委员会 组织编著
北京交通发展研究中心



人民交通出版社
China Communications Press

北京奥运交通丛书之一

北京奥运交通总论

Beijing Olympic Transport

Overview

刘小明 全永燊 王兆荣 编著

北京市交通委员会
北京交通发展研究中心

组织编著



人民交通出版社
China Communications Press

1374272

内 容 提 要

本书是北京奥运交通丛书之一，是对北京奥运会残奥会赛前交通筹备、赛时交通运行的综述，共分为九章，主要内容包括：奥运交通概述、奥运交通需求、奥运交通筹备工作、奥运交通规划、奥运交通基础设施建设、奥运交通需求管理体系、奥运交通运行及交通服务保障、奥运交通科技创新、奥运交通财富。

本书可作为政府部门、大型活动组织人员决策和工作参考用书，也可作为交通工作者、科技工作者、教育工作者研究和教学的参考资料。

图书在版编目 (CIP) 数据

北京奥运交通总论 / 刘小明, 全永燊, 王兆荣编著
— 北京: 人民交通出版社, 2010. 6
ISBN 978-7-114-08387-7

I. ①北… II. ①刘… ②全… ③王… III. ①奥运会
交通运输管理—研究—北京市 IV. ①
~~G811.21~~②F512.71

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第081932号

书 名: 北京奥运交通丛书之一
北京奥运交通总论
著 者: 刘小明 全永燊 王兆荣
责任编辑: 戴慧莉
发版发行: 人民交通出版社
地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号
网 址: <http://www.ccpres.com.cn>
销售电话: (010) 59757969, 59757973
总 经 销: 人民交通出版社发行部
经 销: 各地新华书店
印 刷: 北京盛通印刷股份有限公司
开 本: 787×980 1/16
印 张: 15.25
字 数: 266千
版 次: 2010年6月 第1版
印 次: 2010年6月 第1次印刷
书 号: ISBN 978-7-114-08387-7
定 价: 89.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

北京奥运交通丛书 编著委员会

- 顾 问** 吉 林 赵凤桐 黄 卫 赵文芝
- 主 任** 刘小明
- 副 主 任** 周正宇 李建国 王兆荣 全永燊 郭继孚
- 成 员** 池坤丽 李晓松 谷胜利 孟 桥 李 军 刘 缙
姜 帆 郝红专 张 仁 薛江东 容 军 孙中阁
吴天宝 刘通亮 冯建民 丁保生 崔燕苹 郑树森
张国光 晏 明 王德兴 谢正光 张树人 杨 斌
吴宏建 郭普金 王亚忠 戴景珠 贾 维 王 琪
王 灏 田振清 郝志兰 张 闽 向连方 张 彤
战明辉 于国成 郭卫亮 孙壮志
- 执行编委** 王兆荣 郭继孚 郭卫亮 孙壮志 张奋搏



前言

Preface

2008，百年奥运，中华圆梦。

在党中央国务院的坚强领导下，在北京市委市政府和北京奥组委的统一指挥下，在国际奥委会国际残奥委会和相关国际组织的积极帮助下，在全国各族人民的大力支持下，北京奥运会残奥会圆满成功。北京奥运会残奥会实现了有特色、高水平 and 两个奥运同样精彩的目标，达到了让国际社会满意、让各国运动员满意、让人民群众满意的要求，全面兑现了向国际社会作出的郑重承诺。北京奥运会残奥会的成功举办，为我们留下了丰富的物质财富和精神财富，同时也积累了宝贵的经验。奥运会后，北京市委市政府站在新的起点上，认真贯彻落实科学发展观，坚持“绿色奥运、科技奥运、人文奥运”理念，大力推进人文北京、科技北京、绿色北京建设，努力把首都建设成为繁荣、文明、和谐、宜居的首善之区。

北京奥运会残奥会的交通问题一直是国际社会关注的热点之一。从2001年申奥成功至2008年奥运会残奥会举办，这7年间，为实现申办奥运交通承诺，首都交通人深入学习实践科学发展观，全面践行“绿色奥运、科技奥运、人文奥运”理念，了解奥运交通需求、编制奥运交通规划、加快奥运交通建设、制订奥运交通政策、实施交通科技创新、评估奥运交通风险、落实奥运交通方案等，实现了北京奥运会残奥会期间交通安全顺畅，公共交通和城市货运保障有力，赛事交通与社会交通和谐运转，受到了国际社会、各国运动员和广大北京市民的高度称赞。

“新北京、新奥运”战略为北京交通的跨越式发展提供了难得的机遇：创新了科学高效的交通管理体制和运行机制；建成了一大批交通基础设施；大力优先发展公共交通，使人民群众普遍得到实惠、出行更加便捷；智能交通等一批科研成果得到了推广应用，城市交通管理服务水平进一步提高；实施了交通需求管理政策，积累了城市交通管理的成功经验；开展了交通安全隐患排查治理和交通应急演练，全面实现了“平安奥运”交通目标；成功实施了奥运交通运行各项方案，为举办大型活动做好交通保障积累了宝贵经验；锻炼培养了一批懂技术、能管理、会服务、高素质的交通服务团队和人员；首都交通行业服务意识和水平大幅提高，交通志愿者热情服务成为了首都窗口服务行业的靓丽风景；“公交优先、绿色出行”的理念更加深入人心；交通规划、建设、

运营、管理、服务水平明显提升，为北京奥运会残奥会提供了强有力的交通保障。

北京奥运会残奥会交通保障任务的圆满完成，为我们留下了丰富的物质财富和精神财富，同时也积累了宝贵的交通发展经验。站在新的发展起点上，北京市委市政府提出了今后一段时期建设以“人文交通、科技交通、绿色交通”为特征的新北京交通体系的目标，制订印发了《北京市建设人文交通科技交通绿色交通行动计划》，为建设“人文北京、科技北京、绿色北京”，努力把北京建设成为繁荣、文明、和谐、宜居的首善之区提供强有力的交通支持。

为进一步坚持以科学发展观为指导，借鉴奥运交通保障的成功经验推动首都交通发展，为大型活动交通保障提供借鉴，并为教学、科研人员提供研究参考，北京市交通委员会、北京交通发展研究中心组织有关人员编著了《北京奥运交通丛书》。这是集体智慧的结晶，也是将实践经验、科研成果与理论相结合的有益探索。

《北京奥运交通丛书》共分8册，从奥运交通需求、规划、建设、运行、政策、科技、安全应急等方面对北京奥运交通进行了较为全面的描述。《北京奥运交通总论》介绍了奥运交通工作的主要内容及做法经验；《北京奥运交通需求》介绍了北京奥运交通服务标准、需求特征、需求分析和北京奥运需求情况等内容；《北京奥运交通规划》介绍了北京奥运申办以来交通规划系统的构成及主要规划内容；《北京奥运交通建设》介绍了北京奥运筹办期间城市交通基础设施及奥运期间临时交通设施的建设情况；《北京奥运交通政策》介绍了北京奥运期间采取的交通需求管理政策制订过程及方法，实施效果及其评价；《北京奥运交通运行》介绍了北京奥运赛时期间交通运行和交通保障过程；《北京奥运交通科技》介绍了北京奥运筹办举办过程中智能交通技术和新技术、新材料、新工艺在交通中的应用；《北京奥运交通应急管理》介绍了北京奥运期间交通安全风险评估、交通应急管理等内容。

《北京奥运交通丛书》的编写力求采取理论和实际相结合的手法，既反映北京奥运申办、筹办、举办过程中的交通筹备、运行组织过程，也论述了大城市交通发展和大型活动的交通规划、建设、组织、管理等相关理论问题，提出了一些新理念、新观点、新方法，并进行实证分析，希望能让广大读者从中获益和启迪。

由于时间仓促，加上编写水平有限，不妥之处敬请广大读者批评指正。

《北京奥运交通丛书》编著委员会

2010年2月

目 录

Contents

1	奥运交通概述	001~018
1.1	奥运会及奥运交通	001
1.2	往届奥运会交通基本情况	008
1.3	奥运交通的关键问题	011
1.4	北京奥运会交通基本情况	014
2	奥运交通需求	019~034
2.1	北京奥运交通承诺	019
2.2	奥运需求与城市发展需求的关系	021
3	奥运交通筹备工作	035~048
3.1	对城市交通发展总体形势的科学判断	035
3.2	交通模式选择	038
3.3	筹备阶段交通工作组织架构	040
3.4	筹备阶段各项交通工作任务	045

4 奥运交通规划 049~102

- 4.1 交通规划总体目标和主要内容·····049
- 4.2 交通规划体系与规划系统集成·····050
- 4.3 专项规划主要内容·····054
- 4.4 规划方案的评估与优选·····093

5 奥运交通基础设施建设 103~126

- 5.1 交通基础设施供给策略·····103
- 5.2 交通基础设施建设投资·····104
- 5.3 轨道交通建设·····106
- 5.4 公路与道路网络建设·····107
- 5.5 交通枢纽建设·····109
- 5.6 临时场站建设·····117
- 5.7 运输装备建设改造·····121
- 5.8 人性化交通服务设施建设·····124

6 奥运交通需求管理体系 127~150

- 6.1 原则与目标·····127
- 6.2 往届奥运会交通需求管理·····129
- 6.3 北京奥运交通需求管理体系构成·····130
- 6.4 方案预评估·····133
- 6.5 奥运前实际演练测试·····139
- 6.6 “一揽子”方案实施效果后评价·····144
- 6.7 奥运会后北京交通需求管理常态化·····149

7 奥运交通运行及交通服务保障 151~198

- 7.1 运行组织架构 151
- 7.2 T1 ~ T4交通服务保障系统 156
- 7.3 T5交通服务保障系统 161
- 7.4 场馆交通运行 164
- 7.5 开闭幕式交通运行 167
- 7.6 城市交通运行及服务保障系统 181
- 7.7 赛前运行演练 188
- 7.8 奥运交通风险评估 190

8 奥运交通科技创新 199~214

- 8.1 奥运交通科技创新的基本目标 199
- 8.2 科技创新成果 201
- 8.3 科技创新成果应用 210

9 奥运交通财富 215~227

- 9.1 奥运理念传承 216
- 9.2 奥运交通财富 217
- 9.3 奥运交通财富的持续影响与延伸价值 225

图索引 228

表索引 232

后 记 234

1

奥运交通概述

1.1 奥运会及奥运交通

1.1.1 近代奥运会发展概况

法国教育家顾拜旦是现代奥林匹克运动的创始人，为创办现代奥运会作出了杰出贡献。1894年6月16日至24日，根据顾拜旦的建议，来自美国、英国、俄国、瑞士、西班牙、意大利、比利时、荷兰和希腊等12个国家的49个体育组织的代表，参加了在巴黎索邦神学院举行的国际体育运动代表大会。会议期间，先后有21个国家致函，向大会表示支持和祝贺。这次会议通过了成立国际奥委会的决议，并从79名正式代表中选出15人任第1届国际奥委会委员。大会还决定由奥运会举办国的国际奥委会委员担任国际奥委会主席。由于首届奥运会定于1896年在希腊首都雅典举行，因此希腊委员维凯拉斯当选国际奥委会第一任主席，顾拜旦为秘书长。大会规定每4年举行一次奥运会，通过了遵循“业余运动”的决议。大会还规定奥运会的比赛项目为田径、水上运动、游泳、赛艇、帆船、击剑、摔跤、拳击、马术、射击、体操、球类运动等。

1896年4月6日至15日，第一届现代奥运会如期在希腊雅典举行。奥林匹克运动终于登上历史舞台，揭开了人类文明史上又一新的篇章。

现代奥林匹克运动是在奥林匹克主义指导下，以体育运动和四年一度的奥林匹克运动会庆典为主要活动内容，促进人的生理、心理和社会道德全面发展，增进各

国人民之间的相互了解，在全世界普及奥林匹克主义，维护世界和平的国际运动。

奥林匹克运动包括以奥林匹克主义为核心的思想体系，以国际奥委会、国际单项体育联合会和各国奥委会为骨干的组织体系和以奥运会为周期的活动体系。

自第一届现代奥运会举办以来，历经百余年的发展，不仅奥运会规模和体育运动水平有了翻天覆地的进步，奥林匹克精神也得到了广泛传播。作为一种文化现象，奥林匹克主义以竞技的形式，将不同肤色、不同文化背景的民族紧密联系在一起，对人类的社会活动、人类的文明产生了深刻的影响。奥林匹克运动已成为参与国家和地区众多、具有巨大吸引力、穿透力和凝聚力的一项全球性活动。

目前奥运会的比赛项目有近 30 个大项，约 300 个小项（未含冬奥会项目），其中包括：田径、游泳（含跳水、水球、花样游泳）、射击、举重、自行车、射箭、篮球、排球、足球、手球、曲棍球、体操（含艺术体操）、击剑、国际式摔跤（自由式和古典式）、拳击、柔道、赛艇、皮艇和划艇、帆船（含帆板）、马术、现代五项、乒乓球、羽毛球、网球、棒球等。

2008 年北京奥运会是第 29 届现代奥林匹克运动会。历届奥运会的举办城市和国家见表 1-1。

1.1.1.2 奥运交通的基本概念

奥运交通贯穿奥运申办、筹办、测试和奥运会运行整个奥运周期，是为保障奥运交通运行而进行的奥运交通规划、建设、运行测试和奥运交通服务与管理的统称。奥运交通的实质是为奥运会的正常运转提供可靠、安全而高效的交通服务，要求在满足奥运赛事交通需求的前提下，兼顾举办城市的社会交通需求，做到赛事交通和城市交通的和谐运转。奥运交通是对城市交通承载能力的一次考验，也是对城市交通运行、管理水平的一次检验。

1.1.1.2.1 奥运交通服务对象

奥运交通服务对象是来自世界各国的奥运赛事以及相关活动的组织者和参与者，包括：

- (1) 国际奥委会（IOC）主席、国际残奥委会（IPC）主席、秘书长及官员；
- (2) 国际贵宾（国家元首、政府首脑、王室代表）、各国体育部长；
- (3) 国家（地区）奥委会（NOC）、国家（地区）残奥委会（NPC）主席、秘书长及官员；
- (4) 各国际单项体育组织主席、秘书长及工作人员；

表1-1 历届奥运会举办情况

届次	年份	举办城市	国家	届次	年份	举办城市	国家
1	1896	雅典	希腊	16	1956	墨尔本	澳大利亚
2	1900	巴黎	法国	17	1960	罗马	意大利
3	1904	圣路易斯	美国	18	1964	东京	日本
4	1908	伦敦	英国	19	1968	墨西哥城	墨西哥
5	1912	斯德哥尔摩	瑞典	20	1972	慕尼黑	德国
6	1916	第一次世界大战爆发, 未能举行		21	1976	蒙特利尔	加拿大
7	1920	安特卫普	比利时	22	1980	莫斯科	俄罗斯
8	1924	巴黎	法国	23	1984	洛杉矶	美国
9	1928	阿姆斯特丹	荷兰	24	1988	汉城	韩国
10	1932	洛杉矶	美国	25	1992	巴塞罗那	西班牙
11	1936	柏林	德国	26	1996	亚特兰大	美国
12	1940	第二次世界大战爆发, 未能举行		27	2000	悉尼	澳大利亚
13	1944	第二次世界大战爆发, 未能举行		28	2004	雅典	希腊
14	1948	伦敦	英国	29	2008	北京	中国
15	1952	赫尔辛基	芬兰				

- (5) 运动员、随队官员;
- (6) 技术官员、注册媒体;
- (7) 工作人员、合同商及志愿者;
- (8) 持票观众。

在上述服务对象中, 奥林匹克大家庭 (Olympic Family) 对服务标准的要求最为严格, 其成员包括: 国际奥委会主席、委员、荣誉委员、名誉委员; 国家 (地区) 奥委会主席、秘书长; 国际单项体育联合会主席、秘书长; 各国 (地区) 代表团团长; 国际贵宾; TOP 赞助商的全球总裁和 CEO; 国际单项体育联合会的技术代表; 国际奥委会医疗委员会、世界反兴奋剂组织; 国际奥委会、国际单项体育联合会和国家 (地区) 奥委会邀请的客人等。

1.1.2.2 奥运交通服务类别

根据国际奥委会要求，在奥运会期间需要为不同群体提供不同等级的交通服务。不同等级的交通服务分为 5 类，分别为 T1/T2/T3/T4/T5¹，见表 1-2。

表1-2 各类交通服务方式及服务对象

交通类别	服务方式	服务对象
T1	固定车辆与驾驶员的专车服务，1人1车	<ul style="list-style-type: none">• IOC主席、委员、荣誉委员、名誉委员• 国家（地区）奥委会主席、秘书长• 国际单项体育联合会主席、秘书长• 代表团团长• 国际贵宾• TOP赞助商的全球总裁和CEO
T2	固定车辆与驾驶员的合乘服务，2人或多人合用1辆车	<ul style="list-style-type: none">• 国际单项体育联合会的技术代表• 国际奥委会医疗委员会• 世界反兴奋剂组织
T3	通用合乘车服务，分为即时和预定两种服务方式	<ul style="list-style-type: none">• 国际奥委会、国际单项体育联合会和国家（地区）奥委会等客人• 国际奥委会指定的人员
T4	专用班车	<ul style="list-style-type: none">• 运动员和随队官员、技术官员、注册媒体
T5	公共交通	<ul style="list-style-type: none">• 奥运会注册人群• 持票观众• 工作人员以及志愿者

（1）T1 交通服务：对持有 T1 类别身份注册卡的每一位客人提供配有专职驾驶员的小客车服务。

持有 T1 类别身份注册卡的客人包括：国际奥委会（IOC）主席、委员、荣誉委员、名誉委员；国家（地区）奥委会主席、秘书长；国际单项体育联合会主席、秘书长；各国（地区）代表团团长；国际贵宾；TOP 赞助商的全球总裁和 CEO 等奥林匹克大家庭成员。

每天服务时间原则上为 8:00 ~ 24:00（根据赛事活动需要可适当延长服务时间），其他时间使用 T3 类别车辆提供交通服务。

¹ 国际奥委会《交通技术手册》（《Technical Manual on Transport》）

(2) T2 交通服务:对持有 T2 类别身份注册卡的客人提供配有驾驶员的专用合乘小客车服务。

持有 T2 类别身份注册卡的客人包括:国际单项体育联合会的技术代表,国际奥委会医疗委员会、世界反兴奋剂组织的代表。

每天服务时间原则上为 8:00 ~ 24:00(根据赛事活动需要可适当延长服务时间),其他时间使用 T3 类别车辆提供交通服务。

(3) T3 交通服务:对持有 T3 类别身份注册卡的客人提供配有驾驶员的合用车辆,类似于免费出租车服务,有“预约”和“即时”两种服务方式。

持有 T3 类别身份注册卡的客人包括:国际奥委会、国际单项体育联合会和国家(地区)奥委会等客人和国际奥委会指定的人员。

每天的交通服务时间为 24h,其中,7:00 ~ 24:00 提供竞赛场馆、机场和抵离地点、总部饭店、国际广播中心/主新闻中心、赞助商接待中心、奥运村、媒体村、签约饭店和其他奥组委指定的场所之间的交通服务;00:00 ~ 7:00 只提供奥组委指定驻地、国际广播中心/主新闻中心、注册中心、机场等场所之间的交通服务。

(4) T4 交通服务:对持有 T4 类别身份注册卡的客人提供专用班车服务,班车依据事先制订好的班车运行时刻表运行。

持有 T4 类别身份注册卡的客人包括:运动员和随队官员、技术官员、注册媒体。

运动员及技术官员的班车每天服务时间为比赛前三小时和比赛后三小时,严格按照比赛日程安排车辆。

由于媒体有直播和截稿时间的缘故,注册媒体的班车采用 24h 服务制度。

为运动员和技术官员提供:往返于奥运村与机场或其他抵离地点之间的抵离班车服务;往返于奥运村与比赛场馆之间的比赛班车服务;往返于奥运村与官方指定训练场馆之间的训练班车服务;往返于奥运村与比赛场馆之间的观赛班车服务;开闭幕式交通服务。

为注册媒体提供:媒体驻地到主新闻中心(MPC)、国际广播中心(IBC),MPC/IBC 到场馆的点对点的大客车服务。

(5) T5 交通服务:对所有持有奥运会身份注册卡的人员以及持当日观赛门票的观众、工作人员及志愿者提供免费的公共交通服务。

T5 服务人群包括:所有奥运会注册人群、持票观众、工作人员以及志愿者。

按照常规的公共交通运营时间为 T5 群体提供免费的公共交通服务;同时根据比赛及开闭幕式等重要活动,按照 T5 群体的出行需求,调整公共交通的运营时间。

1.1.3 奥运交通服务的基本要求

《主办城市合同》中明确提出“奥运会组委会应向奥林匹克大家庭提供可靠的交通系统。特别是须免费为注册的参赛者、随队官员、技术官员、媒体人员及国际奥委会执行委员会指定的其他注册人员在该城市机场与奥林匹克村和其他注册人员住址之间提供交通车辆；为他们来往于上述住宿地点和主办城市及主办国境内与奥运会有关的所有场馆（包括训练场馆）提供交通服务”；“举办城市与奥运会组委会应采取必要措施，以使公众在奥运会期间得以享受往来于奥运会各场馆之间的可靠、安全而高效的交通服务”。

国际奥委会根据奥运会交通服务工作的实际需要，要求举办城市为不同群体提供不同等级的交通服务，基本要求如下。

1.1.3.1 国际奥委会成员

(1) 国际奥委会成员抵达举办城市时，提供从机场到奥组委指定驻地、注册中心之间的相应级别的交通服务。在国际奥委会成员离开举办城市时，提供相应级别的交通服务。

(2) 根据国际奥委会全会、国际奥委会执委会、国际奥委会协调委员会以及其他会议或活动的需要，可提供大客车交通服务。

(3) 为国际奥委会成员参加开闭幕式提供从驻地前往奥运会主会场的大客车交通服务。具体的服务计划需与奥组委礼宾部门、开闭幕式运行组织部门、奥运会主会场团队和安保部门共同制订。

(4) 根据服务对象的交通类别，为国际奥委会成员提供专用和合用的交通服务。

1.1.3.2 运动员、随队官员及国家（地区）奥委会

(1) 为集体抵离的运动员、随队官员提供即时班车服务，为零散抵离的运动员、随队官员提供合乘班车服务。

(2) 按照竞赛和训练日程为运动员和随队官员提供由奥运村至比赛场馆、训练场馆的班车服务。其中，在开幕式当天，对仍需要训练的运动员及随队官员提供的班车服务在 13:00 结束，如仍需训练的，由各代表团使用分配车辆前往训练场馆。

(3) 为运动员和随队官员提供集体往返于奥运村至主会场的交通服务。

(4) 为闭幕式当天下午比赛结束晚的运动员提供直接前往主会场的交通服务。

(5) 为国家（地区）奥委会提供代表团专用车和国家（地区）奥委会主席和秘书长用车。

1.1.3.3 注册媒体

(1) 开幕式前为注册媒体人员和随身携带的行李及器材提供从机场至媒体注册中心、奥组委指定媒体驻地之间的班车服务。

(2) 开幕式至闭幕式期间，提供往返于机场至主新闻中心 / 国际广播中心之间、往返于主新闻中心 / 国际广播中心至奥组委指定的媒体驻地之间的班车服务。

(3) 闭幕式后提供从奥组委指定媒体驻地至机场的班车服务。

(4) 为集中抵离的媒体机构（包括特权转播商和文字 / 摄影媒体）提供机场至奥组委指定媒体驻地之间的专线交通服务。

(5) 为转播公司工作人员提供从机场往返与注册中心的交通服务。

(6) 为注册媒体提供集体乘车往返于奥组委指定媒体驻地至国际广播中心 / 主新闻中心、国际广播中心 / 主新闻中心至主会场的班车服务。

(7) 根据历届奥运会惯例，为奥运会转播公司提供专用车辆，为国际奥委会指定的国际奥林匹克摄影车队成员、国际摄影车队提供专用的 7 座商务车及驾驶员。

1.1.3.4 市场开发合作伙伴

(1) 根据《市场开发计划协议》、《市场开发接待指南和基本操作标准》、《国际奥委会接待技术手册》以及组委会签署《赞助协议》各项规定，为奥林匹克合作伙伴（TOP 赞助商）和北京奥运会市场开发合作伙伴提供 T1 和 T3 的交通服务。

(2) 根据赞助商提出的出行服务需求，为其提供收费的大客车服务或协议赞助商租用大客车。

1.1.3.5 奥运工作人员

奥运工作人员包括：组委会付薪工作人员、志愿者和合同员工。

为奥运工作人员提供的交通服务主要是免费的公共交通服务（包括地铁、公共汽（电）车）。

1.1.3.6 观众交通服务

奥运会期间，观众交通主要依靠公共交通解决，观赛观众可持当日观赛门票免费乘坐公共汽（电）车或地铁前往场馆。各竞赛、训练场馆和相关奥运设施不提供观众自驾车停车场。

1.1.3.7 无障碍交通服务

为乘坐轮椅的残疾人客户群提供无障碍的客车服务；为 T1、T2、T3 客户提供无障碍专用、合用客车服务；为参赛运动员、随队官员、技术官员、媒体记者，提供无障碍大客车服务。