

北京奥运交通丛书之二

北京奥运交通需求

Beijing Olympic Transport

Demands Analysis

刘小明 全永燊 郭继孚 孙壮志 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二



北京奥运交通需求

Beijing Olympic Transport

Demands Analysis

刘小明 全永燊 郭继孚 孙壮志 编著

北京市交通委员会
北京交通发展研究中心

组织编著



1324725



人民交通出版社
China Communications Press

15 079

内 容 提 要

本书是北京奥运交通丛书之二,在对“好运北京”测试赛期间各类比赛和活动进行大量交通调查的基础上,结合传统交通需求预测理论和方法,建立了基于奥运活动的城市宏观交通模型,提出了基于交通出行链的城市交通背景需求和奥运交通需求的预测方法,对北京奥运会、残奥会的交通需求进行了预测。

本书共五章,包括概述、奥运交通需求预测方法、大型赛事活动交通需求特征调查、北京奥运交通需求预测和北京奥运交通数字解读。

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

北京奥运交通需求 / 刘小明等编著. -- 北京:人民交通出版社, 2010.7

(北京奥运交通丛书; 2)

ISBN 978-7-114-08508-6

I. ①北… II. ①刘… III. ①奥运会—交通运输管理—研究—北京市 IV. ①G811.21②U491

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第119721号

书 名: 北京奥运交通丛书之二
北京奥运交通需求

著 作 者: 刘小明 全永燊 郭继孚 孙壮志

责任编辑: 戴慧莉

出版发行: 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.cpress.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

字 数: 276千

版 次: 2010年7月 第1版

印 次: 2010年7月 第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-08508-6

定 价: 88.00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服务水平大幅提高，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	概述	001~028
1.1	奥运交通服务客户群和服务标准	001
1.2	奥运交通需求的特点	014
1.3	往届奥运会交通需求情况	016
1.4	北京奥运会、残奥会概况	022
2	奥运交通需求预测方法	029~062
2.1	基于奥运活动的城市宏观交通模型	029
2.2	基于活动链的城市背景交通需求预测方法	032
2.3	基于活动链的奥运交通需求预测方法	045
2.4	车辆及场站需求预测	059
3	大型赛事活动交通需求特征调查	063~108
3.1	沙滩排球交通调查	064
3.2	棒球比赛交通调查	069

3.3	足球比赛交通调查	071
3.4	国家体育场田径测试赛	081
3.5	奥运会开闭幕式彩排相关交通调查	105

4 北京奥运交通需求预测 109~166

4.1	城市交通需求预测	109
4.2	奥运大家庭交通需求预测	120
4.3	奥运观众交通需求预测	129

5 北京奥运交通数据解读 167~213

5.1	北京奥运总体规模	167
5.2	奥运会期间奥运公园的交通	175
5.3	残奥会期间奥运公园的交通	197
5.4	奥运会期间外围场馆的交通	208

图索引	214
-----	-----

表索引	221
-----	-----

后 记	224
-----	-----

参考文献	225
------	-----

1

概述

2001年7月13日晚,北京终于成功地取得了2008年奥运会的主办权。自2001年7月到2008年8月,北京进行了为时七年多的奥运会、残奥会筹备工作。

在城市发展建设和奥运筹备并进的七年中,如何正确处理奥运会期间的短期交通特殊需求与城市日常交通需求的关系,既保证七年后奥运会各项赛事活动顺利开展,又能以奥运作为城市的发展契机,通过奥运筹办促进城市交通可持续发展就成了一个不可避免的重大课题。

破解这一难题的关键首先在于对奥运交通需求与城市日常交通需求的双重属性(兼容性和差异性)的正确把握,即两者的差异性究竟在哪里?同时又在多大程度上可以相互兼容?

这需要在正确认识和把握城市交通的发展演变规律的同时,了解和掌握奥运交通的需求特征;需要在建设和完善城市交通基础设施的同时,又兼顾奥运交通的需要;需要在基于城市交通和奥运交通两种运转体系和两套服务标准的前提下,做到两个交通和谐运转。这就要求正确并全面把握城市交通和奥运交通的需求,从需求出发,安排交通基础设施建设,做好相关的筹办工作。

本书从城市交通和奥运交通两个方面,分析论述了交通的需求概况、需求调查、需求特征和需求预测等内容。

1.1 奥运交通服务客户群和服务标准

1.1.1 奥运会、残奥会交通服务客户群

奥运会、残奥会期间赛事交通服务客户群包括:国际奥委会(IOC¹)主席、国际

¹ IOC:International Olympic Committee

残奥委会 (IPC¹) 主席、秘书长及官员; 国际贵宾 (国家元首、政府首脑、王室代表)、各国体育部长; 国家 (地区) 奥委会 (NOC²)、国家 (地区) 残奥委会 (NPC³) 主席、秘书长及官员; 各国际单项体育组织主席、秘书长及工作人员; 运动员、随队官员; 技术官员, 注册媒体; 工作人员、合同商及志愿者; 持票观众等。

1.1.2 奥运交通服务标准

1.1.2.1 交通服务标准的制订

奥运会交通服务标准是提供交通服务的准则, 是指导举办城市做好奥运会残奥会交通筹备工作和国际奥委会及国际残奥委会考察、评价举办城市交通服务工作的依据。

和往届奥运会一样, 参考国际奥委会《交通技术手册》⁴、《主办城市合同》、《申办报告》等相关资料, 在充分借鉴历届奥运会交通服务成功经验的基础上, 结合北京交通实际特点, 与国际奥委会 (IOC)、国际残奥委会 (IPC)、国际单项体育联合会 (IF⁵)、国际残疾人体育单项联合会 (IPSF⁶)、注册媒体、赞助商等各客户群, 在反复酝酿、多次沟通的基础上, 制订了北京奥运会、残奥会交通服务标准。

交通服务标准中明确了为各类注册客户群提供的交通服务的基本原则、政策和程序, 包括服务的类别、时间、规范及服务的主要内容等。

1.1.2.2 交通服务类别

按照《交通技术手册》的要求, 国际奥委会根据奥运会交通服务工作的实际需要, 依据提供的交通服务方式将参加奥运会的客户群体划分为 T1 ~ T5 五种类别。奥林匹克交通系统根据出行主体的交通特性, 提供不同的交通出行服务模式, 满足不同客户群体的交通需求。

表 1-1 列出了奥林匹克出行主体及其交通服务方式。不同出行主体的交通服务方式是奥运会期间交通服务安排与交通组织规划的重要依据之一。

不同交通服务类别的交通服务标准及交通权限如表 1-2 所示。除表中所列外, 同时还向不同客户群提供专用分配车辆服务、收费卡车辆服务和出租汽车服务。

¹ IPC:International Paralympic Committee

² NOC:National Olympic Committee

³ NPC:National Paralympic Committee

⁴ 《交通技术手册》(《Technical Manual on Transport》), IOC

⁵ IF: International Federation

⁶ IPSF:International Paralympic Sport Federation

表1-1 奥运交通服务方式及出行主体

方式 主体	T1	T2	T3	T4	T5
交通服务 客户群	国际奥委会主席、委员及其客人； 国际体育单项组织主席、秘书长及其客人； 国家（地区）奥委会主席和秘书长（代表团人数大于50人）； 国际贵宾（国家元首、政要和王室成员）； 赞助商贵宾	国际奥委会医疗委员会官员； 世界反兴奋剂组织官员； 国际体育单项组织技术代表； 体育仲裁法庭官员； 国家（地区）奥委会官员（人数小于50人）	国际奥委会、相关组织官员及其客人	运动员及随队官员、技术官员、持证媒体、赞助商	观众、志愿者及工作人员（早到场迟离场）

表1-2 奥运会交通服务标准

交通级别	交通服务	用车标准 (人/车)	交通权限
T1	固定车辆及驾驶员的专用车服务, 1人1车	1	T1 交通服务 T3 交通服务 免费公共交通
T2	固定车辆及驾驶员的合乘车服务, 2人或多人合用1辆车	2	T2 交通服务 T3 交通服务 免费公共交通
T3	通用合乘车服务, 分为即时和预订两种服务方式	≥3	T3 交通服务 免费公共交通
T4 班车系统	TA 运动员及随队官员专用班车	50	TA班车系统 免费公共交通
	TF 技术官员及国际单项体联专用班车		TF班车系统 免费公共交通
	TM 媒体专用班车		TM班车系统 免费公共交通
T5 (TP)	公共交通	70~100	免费公共交通

(1) T1 交通服务。T1 交通服务是指对持有 T1 类别身份注册卡的客人提供配有专职驾驶员的小客车服务。

服务时间 :T1 交通服务将从客户抵达北京后开始提供。每天服务时间原则上为

7:00 ~ 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。

服务范围: 北京六环路以内的任何地点和六环路以外的场馆及指定旅游景点。

(2) T2 交通服务。T2 交通服务是指对持有 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。

服务时间和服务范围与 T1 相同。

(3) T3 交通服务。T3 交通服务是指对持有 T3 类别身份注册卡的客户提供的配有驾驶员的合用车辆 (T1、T2 类别客人均可乘坐 T3 车辆)。

服务时间: 每天服务时间为 24h, 其中 7:00 ~ 24:00 提供竞赛场馆、首都机场和抵离地点、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、首都机场等场所之间的交通服务。

服务范围: 北京六环路以内的任何地点和六环路以外的场馆及指定旅游景点。

服务方式: 在竞赛场馆、首都机场、总部饭店、国际广播中心 / 主新闻中心、奥运村设立交通服务台, 客户通过交通服务台申请即时的 T3 交通服务, 可在 15min 内获得服务; 前往其他奥组委指定场所的客户将通过 T3 服务中心和驻地交通服务台提前 6h 预约; 前往相同目的地或者距离较近的目的地客户将共同使用车辆。

(4) T4 交通服务。T4 交通服务是指为运动员和随队官员 (TA)、技术官员 (TF) 及注册媒体 (TM) 提供的专用班车服务, 班车按照事先制订好的线路和班车运行时刻表运行。

(5) T5 (TP) 交通服务。T5 交通服务是为所有持奥运会身份注册卡的人员以及持当日观赛门票的观众提供的免费公共交通服务。

(6) 专用分配车辆服务。按国际奥委会有关规定, 北京奥组委为各国家 (地区) 代表团、国际奥委会行政部门、奥林匹克博物馆、国际摄影车队、国内摄影车队等提供专用车辆和驾驶员, 根据客户的需求提供交通服务。所分配的车辆只服务于北京市六环路以内的任何地点和六环路以外的场馆及指定的旅游景点。

(7) 收费卡车辆服务。北京奥组委为各类注册客户群提供收费卡车辆服务, 注册人员可通过收费卡项目预定车辆。

(8) 出租汽车服务。在奥运村、国际广播中心 / 主新闻中心 (IBC/MPC)、媒体村、竞赛场馆、各签约饭店及其他奥运重要场馆周边设置出租汽车站, 提供有偿出租汽车服务。

1.1.2.3 交通服务优先级

对于不同的客户群体，其交通服务优先级不同。按照 IOC 的规定，运动员及随队官员享有最高交通服务优先级，技术代表和技术官员其次，如图 1-1 所示。



图 1-1 奥运会残奥会不同客户群交通服务优先级示意图¹

1.1.2.4 各客户群交通服务

1) 国际奥委会交通服务标准

根据国际奥委会的规定，北京奥组委为国际奥委会成员分别提供 T1、T2、T3 和专用车辆服务（表 1-3）。为国际奥委会成员提供包括抵离、会议和活动、开闭幕式等主要内容的交通服务。

表 1-3 IOC 各客户群交通服务类别

交通服务类别	客户类别
T1	国际奥委会主席、委员及其客人
	新当选的国际奥委会运动员及其他国际奥委会指定人员
	国际奥委会医疗委员会
T2	世界反兴奋剂组织
T3	体育仲裁法庭
	国际奥委会、相关组织、机构的官员及客人
专用分配车辆	国际奥委会行政用车
	奥林匹克博物馆

¹ 引自 IOC 《Technical Manual on Transport》

(1) 抵离。国际奥委会成员抵达北京时,为其提供从首都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北京时,为其提供相应级别的交通服务。

(2) 会议和活动。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) 开闭幕式。为国际奥委会成员参加开闭幕式提供从奥林匹克大家庭成员饭店前往奥运会主会场的大客车交通服务。具体的服务计划由交通部门与奥组委礼宾部门、开闭幕式部门、主会场团队和安保部门共同制订。

(4) 观察员项目。根据国际奥委会《交通技术手册》的要求,为观察员提供有偿的交通服务。

(5) 专用及专用分配车辆服务。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车辆的交通服务。

① 国际奥委会(T1 交通服务)。为国际奥委会委员(包括名誉委员和荣誉委员)、国际奥委会总干事和国际奥委会各委员主任及其他国际奥委会指定人员每人提供1辆配备有驾驶员的小客车。另外,将为奥运会期间举行的国际奥委会运动员委员会选举会议,提供15辆配备有驾驶员的小客车,以满足新选出的国际奥委会委员及国际奥委会指定的其他人员的使用。

② 医疗委员会(T2 交通服务)。为国际奥委会医疗委员会提供30辆配备驾驶员的小客车。

③ 体育仲裁法庭(T2 交通服务)。为体育仲裁法庭提供10辆配备驾驶员的小客车。

④ 世界反兴奋剂组织(T2 交通服务)。为世界反兴奋剂组织提供12辆配备驾驶员的小客车。

⑤ 奥林匹克博物馆。自奥运会开幕式前一周到奥运会闭幕式后一周,为奥林匹克博物馆提供商务用车。

⑥ 国际奥委会行政管理部门。为满足国际奥委会行政管理部门(如国际奥委会市场部、国际奥委会奥运村部)的车辆需求,将另外提供15辆小客车。

⑦ 奥林匹克青年营。自奥运会开幕式前两天至奥运会闭幕式后一天,为奥林匹克青年营提供免费的大客车服务,以满足他们观看比赛和参加活动的需求。

(6) 国际奥委会委员的随行人员及客人的接待服务。在奥运会开幕式前举行的国际奥委会执行委员会会议和国际奥委会全会期间,为参会的国际奥委会委员的随

行人员及客人提供其需要的交通服务。

2) 运动员、随队官员及国家(地区)奥委会交通服务标准

北京奥组委为运动员、随队官员及国家(地区)奥委会提供的交通服务类别及客户类别见表1-4,包括班车服务和专用及专用分配车辆服务。

表1-4 运动员、随队官员及国家(地区)奥委会交通服务标准

交通服务类别	客户类别
T1	国家(地区)奥委会主席和秘书长(参会运动员人数大于50人)
	外国国家元首、政府首脑、王室成员团队
	代表团团长、副团长
T2	国家(地区)奥委会主席和秘书长(参会运动员人数小于50人)
T3	国家奥委会的官员及客人
代表团用车	代表团工作用车
T4	运动员及随队官员

(1) 运动员及随队官员班车(T4交通服务)。从奥运村开村到闭村期间,将为在奥运村或者奥组委指定地址住宿的运动员、随队官员及其随身行李和运动器材提供班车服务。具体内容如下:

① 抵离。抵离期间,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。

在奥运村预开村期间(2008年7月18日~7月24日),为参加代表团注册会的代表团团长和随行团员提供首都机场与奥运村之间的交通服务。

② 训练及比赛。

a. 运动员及随队官员比赛、训练班车。按照竞赛和训练日程,为运动员和随队官员提供从奥运村至竞赛场馆、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将在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。

b. 集体项目用车。为参加集体项目的代表队每队提供1辆专用大客车,用于比赛、训练以及参加国际单项体育组织联合会官方会议。但使用大客车时,需要提前预订。

c. 随身器材运输。根据实际交通需求,为运动员随身器材较多的体育项目实时提供运输车辆。

③ 观看比赛。对于集体项目,为观看比赛的运动员、随队官员提供从奥运村至竞赛场馆的班车服务。

对于非集体项目,允许观看比赛的运动员、随队官员乘坐比赛班车前往场馆。在乘车时,参赛人员优先。

④ 奥运村。

a. 与奥运村外其他奥组委指定驻地之间的交通服务。在奥运村与奥组委确定的超编官员驻地之间提供 24h 运行的班车服务。

b. 与市中心的交通服务。在奥运村外围设置通往北京市中心的 24h 运行的公共交通,持身份注册卡的运动员和随队官员可免费乘坐。在奥运村外围设置出租汽车站,可提供有偿交通服务。

c. 奥运村内交通服务。从奥运村开村至奥运村闭村期间,根据班车时刻表,为奥运村内的所有持证人员和客人提供 24h 交通服务。

d. 旅游景点交通服务。为运动员和随队官员提供由奥运村到指定旅游景点的专线班车服务。

e. 专项服务。根据国际奥委会规定,在为代表团配备的车辆不能满足其交通需求的情况下,将提供有偿的交通服务,此项服务可在奥运村预定。

⑤ 开闭幕式。为运动员和随队官员提供集体往返于奥运村至开闭幕式主会场的交通服务,包括为闭幕式当天下午比赛结束时间晚的运动员提供直接前往主会场的交通服务。

表1-5 代表团规模与车辆配给数

代表团规模(人)	配车数量(辆)
1~10	1
11~50	2
51~100	3
101~200	4
201~300	5
301~400	6
401~500	7
501以上	8

注:表1-5来源于《国际奥委会奥运村指南》。

(2) 专用及专用分配车辆服务。为国家(地区)奥委会提供的专用车辆包括:代表团专用车、国家(地区)奥委会主席和秘书长用车。

① 代表团专用车辆。根据代表团的规模分配代表团专用车辆,具体分配原则见表 1-5(包括为代表团正、副团长服务的车辆)。

② 国家(地区)奥委会主席和秘书长用车。为参赛运动员人数在 50 人以下(含)的国家(地区)奥委会主席和秘书长提供合用的专车和驾驶员(T2 交通服务),为参赛运动员人数在 50 人以上的国家(地区)奥委会主席和秘书长分别提供专车和驾驶员(T1 交通服务)。

(3) 国际贵宾交通服务。国际贵宾指由各国国家(地区)奥委会邀请参加奥运会的国家元首、政府首脑、皇室成员和体育部长。按照国际奥委会规定,国际贵宾应享受提前预约的合乘车交通服务(T3)。按照历届奥运会惯例,将充分考虑国际贵宾的特殊需求,为其提供专用车辆和驾驶员服务(不包括开、闭幕式)。

由安保部门负责,为特定贵宾提供安装有特殊安保设施的车辆和驾驶员,这些车辆允许与奥组委车辆赞助商品牌不同;由使馆或领事馆为国际贵宾提供的专用车辆,也允许与奥组委车辆赞助商品牌不同。

3) 注册媒体交通服务标准

注册媒体交通服务的客户包括:奥林匹克转播组织、持权转播商和文字/摄影记者。

北京奥组委为注册媒体提供的交通服务包括媒体班车服务和媒体专用分配车辆服务(表1-6)。

(1) 媒体班车(T4)。

媒体班车按班车时刻表运行,实际运送能力按照车辆核载人数的2/3计算(如50座的车辆,计划每次车程最多可运送30~35人和他们的随身物品)。

① 抵离。开幕式前(2008年7月25日~8月7日)为注册媒体人员及其随身携带的行李及器材提供从首都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;开幕式至闭幕式期间(2008年8月8日~8月24日),提供往返于首都机场至主新闻中心/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;闭幕式后(2008年8月25日~8月27日)提供从奥组委指定媒体驻地至首都机场的班车服务。

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

为北京奥林匹克转播有限公司工作人员提供从首都机场往返于注册中心和制服发放中心的交通服务。

② 开闭幕式。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。

表1-6 媒体客户服务标准

交通服务类别	客户类别
T4	主转播商、持权转播商、文字和摄影媒体
专用分配车辆服务	国际摄影车队
	国家摄影车队
	北京奥林匹克转播有限公司(BOB)