

奥运遗产的难题^①

——设计超越奥运会的交通体系

皮特拉斯·里奥莫纳·周
詹姆斯·沃伦，斯蒂芬·波特 文
冯慧 译

奥运会，城市再生，在伦敦已不是新概念。2012年，伦敦第三次迎来了奥运会。新城镇及城市再生计划对这个国家以及首都伦敦的现代建筑形式发挥了重要作用。这次国际奥委聚焦于可持续性和各方遗产问题，它们正是推动奥林匹克公园所在地复兴的核心主题。

其中有许多问题是交通基础设施的设计难题，如何确定短期设计要求可能结合的灵活性，解决长期运输需求。但是，如何证明这两个主题可以切合参与奥运会的各利益相关者的期望值？其中的一个有待解决的问题就是交通设施的设计难题——如何在高配置的短期设计的需求中结合进灵活的可解决长期交通需求的方案。

重建下利尔流域（Lower Lea Valley，英国最贫穷的地区之一）是2012年奥运会伦敦基础设施改造计划的重要组成部分。

运动员和观众离开后，奥运设施仍将被长期使用。某种程度上，他们提供了更好的生活标准和工作前景，改善的公共空间和更方便的残疾人通道。例如，吸取澳大利亚悉尼奥运会场馆的经验来，伦敦奥运会体育场馆的设计能容纳众多赛事的同时，也可轻松地适应后奥运小型的活动的使用需求。奥运规划其实就是一座新城的规划。它为某

个特定区域创建一个新形象的绝佳机会。它是一个长期的规划，而不是仅仅为了短期的奥运会而存在。家庭、工作、社区的规划，也与交通设施规划相关，他们一起确保了经济，社会和环境的可持续性。然而，迄今为止，很少有证据表明过往的历届奥运让那些最需要获得改善的人和区域从中获益了^[1]。历届奥运会所谓的可持续性和积极的遗产处理都是复杂的，不均衡的——比如，住房和交通的改善，以及社区及文化设施的改善。在对过往的这4座奥运主办城市——巴塞罗那、亚特兰大、悉尼和雅典在9个方面对奥运遗产的使用情况展开调查评估之后，伦敦议会^[2]在一份文件着重提到了历届奥运遗产的核心点。他们对这些城市采用“奖牌”评级制，获得金牌的就是最好的。评估结果已使用艾德里安·皮茨和廖汉文^[3]的平衡积分卡作了汇总，见表1。莱韦特^[4]的工作就是帮国际奥委会探寻适当的奥运会环境和可持续目标，用绿色奥运遗产来取代传统概念里宏观壮大的奥运会。尽管这种改变深受欢迎，但是，就奥运盛事的规模和对必要的基础设施的相关规定，有时想不留下任何负面的环境影响似乎是不可能的。

除了体育场馆的建造，人们对2012年奥运会和残奥会的高期望值已经根植于在伦敦之外的一些区，斯特拉福德的表现尤为强烈。伦敦奥运会宣传片^[5]里就有提及：“在这里举行奥运会，其整体改造之后的永久性遗产将会使得生活在这一片社区里的人们直接受益。”

但是，社区体验如何随时间（奥运前、奥运时以及后奥运）而改变呢？（此处，对“社区”这个术语理解究竟有多狭隘？）奥委会的“绿色条款”能否重新制定伦敦的城市设计策略？更广泛地说，怎样才可以确切地定义和衡量改进？从奥运会宣传片里我们很容易就可以看出，可

作者：皮特拉斯·里奥莫纳·周，伦敦格林尼治大学的首席讲师、开放大学的访问研究员

詹姆斯·沃伦，英国东部剑桥的开放大学的高级讲师与职员导师

斯蒂芬·波特，教授密尔顿凯恩斯开放大学交通策略教授

译者：冯慧，上海三益建筑设计有限公司

① 本文为三位作者对伦敦奥运会可再生、可持续交通供给的一些看法。

奥运会记分卡

表 1

年份	1992 年	1996 年	2000 年	2004 年
主办城市	巴塞罗那	亚特兰大	悉尼	雅典
“带段链接”“Aspiration”	再生运动会	百年运动会	绿色运动会	令人耳目一新的奥林匹克精神
城市更新	(+)	(-)	(+)	(+)
环境	细微(+)	细微(+)	(+)	(-)
城市经济	(+)	+	(+)	(-)
旅游	(+)	细微(+)		
参与度	(-)	(-)	(-)	(-)
意识	(0)	(0)	(+)	(0)
就业	(+)		细微(+)	
技能	(0)	(0)	(0)	(0)
综上所述	很正面	公正	正面	公正

注：(+) 指正面效应，(-) 指负面效应，(0) 指无改进，空白表示信息不足。
(资料来源于英国议会，2007 年；记分体系参考 2009 年出版的《Pitts & Liao》的第 184 页)

再生更多地关注的是经济的增长和降低失业率。表 1 中的两个关键因素——技能和就业也是证明。由此可见，前几届奥运会并没有在这几方面留下拿得出手的遗产。

交通遗产和愿景

2012 年伦敦奥运会的地面交通规划被是视作可以为伦敦东部的经济和社会改造提供基础设施遗产。显然，这是一个战略设计难题——让带有明确界定需求的交通设施的设计，同时为未来不确定的经济和社会发展提供机会。遗产需求对于城市经济更为重要，但是短期目标的设计的要求是更具体、更容易被理解以及获得赞助。这个设计难题是一个有深度的问题，它已经超出了当前 2012 伦敦奥运会的范围。通常，交通方案的设计解决的是某个特定市场——如，为特定的发展提供机会——它基本不关注对其他市场，社会及经济的影响。同样，为重大活动而设计的交通体系，评估的依据是其峰值负荷。

拥有当今世界第一特大城市之称的伦敦，现在进入了一个新时代——“绿色”时代。伦敦能否引领这个这新概念？奥运会规划的那些点该如何朝着这个方向走？2012 年奥运会投标前期，莱韦特探讨了许多的这方面的问题。可持续性交通的创新，即便有时它还存在着争议，但是伦敦在这一方面已取得历史性的进步。拥堵处理方案和低排放区在部分城市范围内展开推广，鼓励当地居民开电动车、骑自行车和步行，以此改变当地居民的出行习惯。为了奥运会，伦敦为之所做的准备包括，规划通过节能和资源再

生实现低碳排放，通过为当地的野生动物创建新的栖息地来实现保护生态环境。

遗产是被谈论的比较多话题，关于遗产的一个主要话题是奥林匹克公园可再生的目标：可持续发展的、健康的邻里关系。但是，奥运之前及奥运期间，伦敦交通需求承载的将是成千上万的观众、运动员、给养人员和志愿者，还有来自全世界 200 多个国家的媒体记者。交通一向被列入其核心议题，因此，总规划公布时一些交通设施已完工。如：连接圣潘克拉斯和斯特拉特福的 Javelin 高速轨道。尽管已经全力引进新的交通、改进现有的公共交通运营，预测显示奥运会之后的交通需求相比奥运会之前的要高。^[6]对于地面交通设计，其难点在于：它们本为运动会所设计，但必须兼顾后奥运使用的考虑。这一项遗产管理所涉及的因素不仅是“活动管理”盒子之外的，本身也存在很大的不明确性（例如：交通设施得要能够应付一系列经济的发展情况，还不能继续呈现不可持续的状态）。遗产问题显得更加无形。

一点也不奇怪，各个城市越来越注重奥运交通的运作规模：亚特兰大奥运会雇用了 15550 名工作人员来完成交通供给；悉尼奥运会在交通上的投入了高达 370 多万美元；雅典奥运会期间，交通承载的客流量高达 2170 万人次^[7]。只有确保这些交通设施的高效运作，奥运会才能顺利举办。这是一个特定的、已知的、可理解的状态——尽管用一种可持续的模式来承载高负荷的游客线路极具挑战性。2012 伦敦奥运会，城市交通网络，每天除了现有的运载负荷外，还得接送运动员、官员、媒体，观众和

工作人员和志愿者（见表2）。这是一个巨大的规划任务，但它是奥运规划因素中最大的但目标非常明确的环节，这些规划因素包括体育项目的参与者、观众、志愿者、工作人员等。类似交通流量在奥林匹克公园内同样存在，2012年伦敦奥林匹克公园每天都将要接纳近20万的游客^[8]。公园内没有私家车的入口和停车场，但在公园内及周边设置了7000多辆自行车的停放点。此外，随着新建和改建地上、地下的轨道交通服务的投入的增加，它们的承载量也相应扩容。届时，将能接纳每小时近25万人次的客流量。如此一来，2012年的伦敦奥运交付管理局（ODA）就可实现首届“公共交通”奥运。^[9]

2012年伦敦奥运会、残奥会的参与人数预测（单位：人） 表2

预测	奥运会（7月27日~8月12日）	残奥会（8月29日~9月9日）
代表国	203	170
奥运会/残奥会大家庭	55000	16000
其中：		
运动员和团队官员	17800	4000
媒体	22000	4000
赞助商和嘉宾	30000	（未知）
总售票数	7700000	1400000

任何在交通基础设施中的投入只有在未来的使用中才能判断其正确与否。奥运后那些未被充分利用的或者需要通过增加大量投资来发挥他们使用功能的轨道交通及其他交通网络，都被视作为极其低效的行为。就伦敦来说，这些交通设施的建造和其他城市的交通系统那样被快速地塞进城市，在某种程度上，伦敦的这种投资意识具有历史性的意义。

然而，奥林匹克运动所带来的机遇远多于运动会本身，就北京和其他一些奥运会举办城市来说，它诉诸于这些国家的未来愿景。对交通而言，奥运会只有绕开政府和交通规划部门才有可能建立起一套可持续的交通体系。为了平衡城市需求，功能高度混合的土地、便利的设施和设备，紧凑的非机动车通道，位于核心区以及突出公共空间的轨交^[10]以此为特色的典型“城中村”，或许有非常助于后奥运期规划的成功。这样可以减少汽车和卡车使用，但事实上，人们对汽车和卡车的需求只会有增无减。这一挑战已经超越了奥运遗产设计的潜能。因此，Diesendorf建议，要向一个更可持续的城市或都市村庄转变，就得通过教育、资讯宣传合理的价格体系、新的法规与标准以及制度变革

等方法来降低人们对机动车的偏好。

当人们要设计一座新城或者改造大型城市片区时，总希望能寻求到‘一次性成功’的解决方案。但事实表明，大多数的措施都需要几十年的时间才逐渐成熟并不断地接受现实的评估[看看莫卡纳关于恶犬岛（Isle of Dogs）35年的再生的4个发展阶段的分析，就会明白^[11]]。一座新城及其可再生性对于创造一个在未来能够实现可持续发展的社区非常重要。同样，它又是无法预料的，当下的一切设想都得在几十年后的未来才能被使用者和观察家们所确定。因此，我们观念中的遗产成功部分程度上取决于如何定义成功，以及接下来的段落内容。

硬影响力和软影响力

对于不同的利益相关者，影响力指代的内容各不相同。同时，因影响力多变的含义，人们在解读它时，很容易发生混淆，而且通常难以将其量化。就奥运会而言，广义上的遗产设计，指的是创建一些架构、一些事物，及其过程，主办城市能从中获得持续不断、永久性地的利益。“实现遗产对社会的益处，是一项棘手的任务，但确实很重要。任何投资的测度元素都要求获得超越其纯粹的经济回报之上的遗产价值。在这一领域，主观评价和鲜少证实的断言压倒了源自公众的对该价值的评估。^[12]”

这些价值评估的难点之处在于它的“后见”作用，直到奥运会结束，人们才能知道它的影响力。而不同的主办城市间的差异如此之大，以至于只能将它直接跟每个城市状况中所反映出来的海量信息相比。很大程度上，此类大型的活动要求都是从“场馆一”入手，这预示着一切从头开始。这在莱韦特看来，付出的是昂贵的经济价值和环保意义。在Gold and Gold^[13]中，奥运遗产被分为两种主要形式：

有形的/硬性的——例如：体育设施、基础设施、城市和经济再生、就业、可持续性促进、无障碍环境，以及文化旅游；

无形的/软性的——例如：运动会参与者、内在素质、技能、经验、国际间支持，团队精神、友谊，奥林匹克价值、场地提升、自愿活动，以及记忆。

回顾历届奥运会，硬性遗产的规划已经被大量关注。例如，伦敦奥林匹克体育场的设计，通过设计明确的目标，一套更大的设备集成，来满足无论是高峰期还是之后低谷期的人流需求。体育场的设计充分考虑了其在奥运期间能容纳庞大的人流，而后奥运阶段通过调适满足小众人群的功能需求。

然而，软遗产的获利，如自愿服务、技能、体育参与

者和对伤残人士关注都属于过程管理，就像人们各种行为的变化跟主办城市的社会文化和经济结构密切相关一样。它是历届东道主城市想要创造出的标志性产物，这跟物理基础设施所需的行为和技能存在着很大的区别。相比建造那些体育场馆，提供更多就业机会实现的时间更长，但这需要更高层次的努力和激励机制的出台才能实现。

有一些想法值得大家关注，那就是奥林匹克运动越来越追求硬遗产和软遗产的整合。例如，在一次由国际奥林匹克委员^[14]会赞助的学术报告会上，专家们提出“遗产”这一术语具备多样性，并得出结论：

“遗产”的影响力是多方面、多维度的，它涵盖了更多的已被认知的内容——如，建筑、城市规划、城市营销、体育设施、经济和旅游的发展，还包括其他一些还未获得认可但确实很重要的内容——即所谓的无形遗产，诸如创意产物、文化价值，不同文化间非排他性的经验（基于性别、种族或身体条件），大众记忆、教育、文献、集体的力量和志愿精神、新的体育运动从业者等，全球范围内的知名度、经验以及技能。”

此外，国际奥委会主席雅克·罗格（Jacques Rogge）在出席2007年芝加哥全球事务理事会大会时解释了遗产的重要性：

“遗产是我们的得以存在的理由。它使得奥运会的价

值超越了距离和奖章……价值观、合作伙伴以及遗产均要求我们要把奥运会办成人类精神的不朽盛典……一旦当选奥林匹克城，这座城市将是永久的奥运之城。无论运动会在城市的哪个区域举行，这座城市所发生的变化是抹不去的。”

后奥运体育设施的使用只是设计难题中的一个潜在的问题，这个问题，很容易就能被人们所想到。至今，伦敦奥运会的后奥运功能里还没有配备小型体育馆，也没有大型的媒体中心，由此在长期需求的满足及盈利能力方面引发了一系列的严重问题。经观察，千年穹顶也存在着类似的问题，自2005年O₂体育场被私人拥有后，它的盈利与否公众已无法知晓。

一个符合奥运会的具有明确需求的交通基础设施，仍然是策略设计的难题。同时，它的遗产给出的回馈却是不明确的经济和社会的未来。遗产需求比城市经济更重要，尤其是从长远角度看。但是，短期的设计需求更带有一定的指向性，且容易获得赞助。

奥林匹克公园，2012 及以后

图1，从不同的阶段、或者程序，构建出奥运期间及之后的时间段，并以此来诠释该设计难题。^[15]从功能上看，

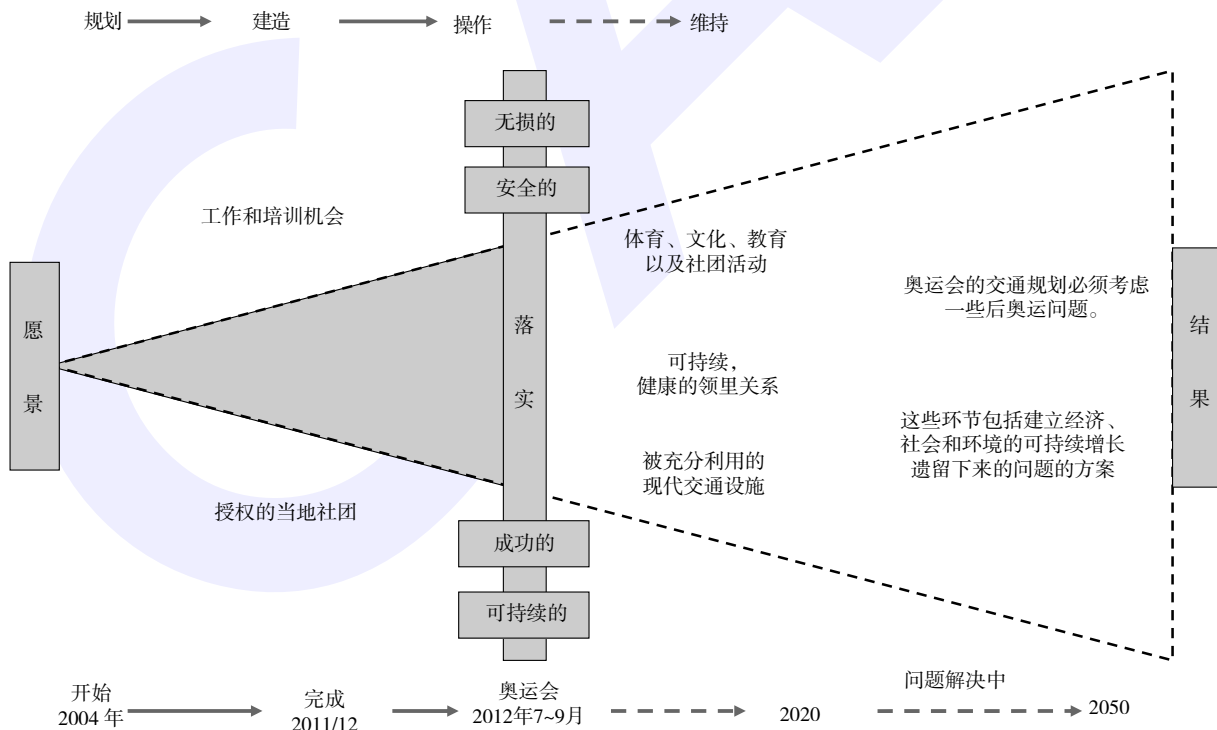


图1 2012年伦敦奥运会及之后的交通规划和实施（参考2008年出版的《RAND》，第2页）

主要分为三个主要时段：规划阶段，比赛阶段和遗产阶段。这三个阶段的周期分别为5年、60天、10~25年，不同的时期有各自独特的要求。硬件交通基础设施的功能的设计和建造是奥运前期（规划阶段）最关键的，它伴随着运作阶段和维护阶段，贯穿于奥运会项目启动期、奥运前期测试期，直到这些设施退役、拆除或者重建。在图1的竖轴中，虽然没有刻意地做标识，还是可以看出大量的资金投入到了规划阶段，无论是社会的或者经济方面。奥运前期对这个“锥体”中的资金投入越多，人们对其所产生的遗产的期待值就越高。这个轴测图，还代表了日趋复杂的后奥运议题，未来无法通过一个某个点就能轻易地被预知。未来的时标中的交通也是复杂的，因为基础设施的典型生命周期为20年到几百年。由此引发的一个疑问就是未来，我们所设计出的这些遗产能使用多久？它也引发另一个奥林匹克公园遗产公司要考虑的问题：这些交通设施的将来和需求适合哪种类型的城市肌理？

亚力山大^[16]在解释英国新城镇，及其起源和遗产的重要性的同时，也从过去的一些项目和新发展中的一些突出难题中，为当下的我们总结了一些教训：

“周边地区很容易沦为贫困区、无车住区以及诸如人行道、地下通道和自行车道等高犯罪率、维护高昂的公共区域。”

穆尔^[17]在写伦敦奥运会的潜在问题和创新解决方案时，对伦敦奥运会场地可再生的长远性成功的描述惨淡：

“被有待开发的遗产所圈围的奥林匹克公园，是另一笔累赘的资产……通往公园的道路，必须横穿过这些场地，越过连贯的走廊才能抵达目的地……奥林匹克公园将不会被充分利用，可怕的是，它也几乎不可能保持良好的秩序。”

交通基础设施也会遭遇同样的命运吗？

衡量奥运会的成功与否，在于运动员、观众及其他相关团体当时所获得的相对的舒适度。而成功交通基础设施则意味着奥运之后它能继续投入常规的、持续性的使用。一旦这些基础设施无法让人们方便地到达他们想要去的地方，或者因为疏忽而增加了不可持续的到达习惯和做法，都预示着交通基础设施规划的失败。如此一来，后奥运场地可再生也就回天乏术了。

遗产设计需要考虑下述领域的互动性以及它们的角色分工：

- 运输系统：在不降低生活质量的前提下，减少通勤距离，并降低整体流动。
- 公共空间：各行业自给自足，优先使用低排放的公共交通、拼车制以及人力驱动出行。
- 城市空间设计：不依赖货运以及使得便捷的多式联

运，减少车辆排放量和流动性（比如，低排放区，或无车住区，或集中收费区）。

• 适应能力：随着时间的推移，新工艺的运用，文化上的变化能够迅速被吸收，并使其朝着可持续交通系统方向发展。

参考文献

- [1] A.Vigor, M.Mean and C.Tims (eds) .*After the Gold Rush—A sustainable Olympics for London*, ippr and Demos, 2004, ISBN 1 86030 260 2 (in p. xi)
- [2] London Assembly: ‘A Lasting Legacy for London? Assessing the legacy of the Olympic Games and Paralympic Games’ . Research commissioned by the London Assembly from the London East Research Institute of the University of East London, published by the Greater London Authority, 2007, ISBN 978-1-84781-022-9
- [3] A. Pitts and H. Liao: *Sustainable Olympic Design and Urban Development*, Routledge, 2009
- [4] R. Levett: ‘Is Green the New Gold? A sustainable Games for London’ .In: A.Vigor, M.Mean and C.Tims (eds) .*After the Gold Rush—A sustainable Olympics for London*, ippr and Demos, 2004, ISBN 1 86030 260 2
- [5] London2012: ‘Olympics Candidature File’ .Volume 1, 2004, available at: <http://www.london2012.com/news/publications/candidate-file.php> (quote on p.19) This document has now been removed from london2012.com
- [6] T.Juniper: ‘How green is London?’ .in *Green*, National Geographic Magazine special supplement, winter 2009-10, 22-30
- [7] RAND: ‘Setting the agenda for an evidence-based Olympics—A research agenda for transport and infrastructure’ . RAND Europe, TR516, 2007, available at: <http://www.rand.org/pdfrd/pubs/online/>
- [8] ODA: ‘An inspiring legacy, A great future after a great Games—A description of the ODA’s vision for the Olympic Park and its lasting legacy’ .Olympic Delivery Authority, 2007, LOV/24/07, available at: <http://www.london2012.com/about-us/publications/>
- [9] ODA: ‘MOVE—Transport Plan for the London 2012 Olympic and Paralympic Games’, second edition consultation draft, Olympic Delivery Authority, London, 2009 (quote on p.1)
- [10] M.Diesendorf: ‘Urban transportation in the 21st century’ . *Environmental Science & Policy*, 2000, Vol. 3, 11-13
- [11] M.Carmona: ‘The Isle of Dogs—catching up with the regeneration story’ .*Town and Country Planning*, 2009, Vol. 78, November, 496-500

- [12] RAND: ‘Setting the agenda for an evidence-based Olympics—A research agenda for transport and infrastructure’ . RAND Europe, TR516, 2007, available at: <http://www.rand.org/pdfrd/pubs/online/>
- [13] J.R.Gold and M.M.Gold (eds): *Olympic Cities—City Agendas, Planning, and the World’s Games*, 1896—2012. Routledge, 2008
- [14] IOC: ‘The Legacy of the Olympic Games 1984—2000: Conclusions and Recommendations’ .2003, available at: http://multimedia.olympic.org/pdf/en_report_635pdf, (on p.2) cited in n: J.R. Gold and M.M. Gold (eds): *Olympic Cities—City Agendas, Planning, and the World’s Games*, 1896—2012. Routledge, 2008 (quote on p.320)
- [15] RAND: ‘Setting the agenda for an evidence-based Olympics’ . Evidence-based Olympics team, Cambridge, UK: RAND Europe, RB9314, 2008 (figure on p.2)
- [16] A.Alexander: ‘A fresh appraisal of the new towns programme’ . *Town and Country Planning*, 2009, Vol. 78, November, 479—83 (quote on p.482)
- [17] R. Moore: ‘A sporting chance for London’ . *Prospect*, March 2010, 58—60 (quote on p.60)