



既是交通堵点又是事故高发地 临桂区金山大圆盘即将拆除

桂林“大圆盘交通时代”何时终结？

桂林市区又一处交通圆盘——临桂区金山大圆盘即将退出历史舞台。近日，临桂区发展和改革委员会发布了一则交通优化工程项目建议书的批复，其中临桂金山圆盘将拆除环岛，改为普通平面信号控制交叉口组织方式。

陪伴市民多年的大圆盘曾对疏导车辆通行有一定作用，也增添了城市景观，但随着城市人口及车辆数量的不断增加，不堪重负的它已经难以适应交通需求，逐渐成为城市堵点和事故高发地，改造势在必行。

随着大圆盘的逐步消失，桂林的“大圆盘交通时代”即将终结。

既是事故高发地 又是最大交通堵点

“大圆盘发生一起小车剐蹭电动车事故，正在快速处理。”9月2日上午，临桂交警大队的对讲机波段里传来路面交巡警的报告。

据临桂交警大队事故中队统计，金山大圆盘几乎每天都要发生一起或大或小的交通事故，大部分是财产损失事故，但也几乎每年都要发生司乘人员伤亡事故。如2016年12月22日，一辆从金山立交桥上往金山圆盘行驶的越野车在桂林市临桂区发生一起越野车撞倒行人后又追尾三轮车，三轮车倒地后又与一辆轿车相撞的连环交通事故，致1死1伤。

不仅交通事故高发，金山大圆盘还是临桂城区内最大的交通堵点。“下班开车回家经过这里，逢点必堵，有时动弹不得，堵上半个小时才出得了圆盘。”在临桂上班的廖先生说。

从目前金山大圆盘的交通秩序看，由于没有实行机动车、非机动车分离，右转和直行车辆也没有各行其道，常常发生右转车辆走在最里面的车道，而绕圆盘直行车辆却走在最外面的车道，导致行至路口时两头交叉，通行不畅的状况，每天上下班高峰期及节假日圆盘拥堵已成常态。

疏导圆盘的交通也成为了交警部门头疼的问题。临桂交警大队负责人介绍，每天光是金山大圆盘周边就要部署20名左右的警力，占到了临桂交巡警队伍的1/5。尽管如此，交通疏导仍然收效甚微，到了高峰期，只能采取“潮汐式”疏导的模式，“暂时限制部分车辆进入圆盘，待大部分车辆驶出圆盘后再解除限制，各个路口轮流放行，圆盘里走一波放一波。”

可想而知，这样的疏导模式虽然可以暂时缓解拥堵，但通行效率大为降低，排队进入圆盘的车辆等待时间过长。里三层外三层，中间还有电动车穿插，圆盘堵车时常常可以见到这样的特殊景观。

交通压力巨大 圆盘难堪重负

金山大圆盘的尴尬现状，与其历史成因有相当大的关系。

临桂城区是典型的喀斯特地貌，早期城市规划中就形成以圆盘为中心，以金山路、金水路、榕山路、世纪路、人民路等五个方向往外辐射的道路规划格局。

后经过5轮城建规划改造，2009年建成现有的五个出口圆盘模样，圆盘中心建起了水池圆球，向外辐射的五个出口又像一个大大的“五角星”。

圆盘设置初期，数量较少的人车自然流转不会造成交通堵塞。但随着经济的发展，周边金山市场落成使用，金山立交桥的建成通车，步行街、休闲广场分布周围，银行、商铺、医院、汽车站、学校密集，临桂金山圆盘片区形成了临桂的金融、商贸和休闲活动中心。

因此，圆盘交通枢纽的作用日益集中，交通压力增大。现有五条道路连通圆盘，是目前国内少有的规划设计。虽然近年来周边道路逐渐打通，但金水路、榕山路连通机场路还是到老城区的必经之路之一，人民路通往万福路接两江、茶洞、四塘、会仙、六塘、南边山等南片和西片区，世纪大道接西城大道、接机场路，也是通往市政府的交通要道，金山路通往区政府及三所学校等众多单位还有居民区。整个圆盘承载着南来北往的交通枢纽作用。上下班高峰以及节假日，人流、车流同时密集涌向圆盘，就极易造成圆盘的拥堵。

同时，圆盘周边道路交通配套设施落后，机非混行也降低了通行效率。曾有人建议在圆盘内设置红绿灯，但从拆除前的桂林市三里店大圆盘设置红绿灯情况看，设置红绿灯后，车辆行规范了，然而按照红灯停绿灯行的大圆盘没有提高通行效率反而更加拥堵，三里店大圆盘也最终拆除，因此临桂金山大圆盘也不适合设置红绿灯。

拆除金山圆盘 路网改造在即

虽然交警等部门也对金山圆盘的交通疏导做了相当多的努力，但圆盘由于自身局限仍难以满足通行需求。如今，拆除金山圆盘成为了现实。

根据临桂区发展和改革委员会发布的《关于临桂区老城区金水路、人民路及五岔路口交通优化工程项目建议书的批复》，为完善临桂区路网结构，改善周边居民出行条件，满足临桂区经济发展需要，同意实施临桂区老城区金水路、人民路及五岔路口交通优化工程。同时，工程改造方案也已经出炉。

这项优化工程的重点就是拆除环岛，也就是拆除金山圆盘，改为普通平面信号控制交叉口组织方式，也就是与市区甲天下广场路口类似的交通组织方式。拆除环岛后将恢复路面及优化路面标高，增设排水设施，解决五岔路口积水严重的问题。同时，对榕山路采用右进右出方式接，由5路相交简化为4路相交，简化交叉口。

此外，对连接大圆盘的金水路、人民路进行交通优化。金水路交通优化长度约为2213米，道路红线宽度为40米，道路等级为城市主干道，双向四车道，重点实行机非分离。计划在全线增设中央隔离护栏，结合轨道建设，铲除部分绿化带，改建3处交叉口，增设信号灯控制。同时取消部分路内停车，将6对直立式公交站调整为4对港湾式公交站等等。

人民路的变化将更大。人民路道路等级为城市主干道，优化前现状为双向四车道、非机动车道（无机非隔离栏杆）及两侧停车位。优化内容包括全线增设中央隔离护栏和机非隔离栏杆，全线取消两侧路内停车位之后，人民路将由双向四车道调整为6车道。

适应城市发展 圆盘将成历史

市政府搬迁临桂，临桂撤县改区，辖区车辆和驾驶人也是呈几何倍数的增长，金山圆盘“功成身退”是城市发展的需要。

在撤除金山圆盘后，桂林也即将告别“大圆盘时代”。在此之前，桂林已先后撤除了市区三里店圆盘、八中路口圆盘等。

上世纪80年代中后期，桂林的城市交通处于“圆盘时代”，全市各重要交通节点大多以圆盘来疏导交通。但随着经济社会的发展，圆盘交通在车流量大时容易拥堵的缺点也日益明显。桂林也拆除了部分圆盘，实行平面渠化交通，如三里店圆盘、北极广场和甲天下广场路口等等，目前只有临桂金山大圆盘和机场路原熊虎山庄路段大圆盘等还保留至今。

记者从多方了解到，临桂金山圆盘拆除预计近期开工。在临桂逐渐成为新的城市中心之后，很多市民发现临桂也开始堵车了，而且是新老城区两个方向都堵，可见改善其交通状况势在必行。除了对金山圆盘重新进行交通组织构建外，还有新建2条连通新老城区主干道正在规划中。

根据桂林市规划局公布桂林市城市综合交通体系规划修编（2018-2030）（征求意见稿）公示，公示中提到的城市道路路网布局规划图显示，规划将再建两条主干道连通桂林市区。分别是，临桂区山水大道与象山区遇龙路连通，临桂区新龙路与象山区田心路连通，这两条规划道路建成后或将大大缓解新老城区联系的交通压力。

记者沈青 文/摄



临桂金山大圆盘现状。