
20 世纪 80 年代合肥汽车站外景


合肥汽车客运西站外景


合肥客运中心站(汽车南站)外景

合肥汽车站转型，见证城市发展与变迁

2024年12月1日，位于瑶海区站前路的合肥汽车客运总站停运，开始全面拆除，承载着众多市民记忆的地标建筑，自此完成了它的使命。与此同时，位于明光路的合肥汽车站重新启用，合肥汽车客运总站所有班线、始发站点整体调整至合肥汽车站。随着时代变迁和交通出行方式的转变，人们的出行向铁路、高速公路转变，高铁和私家车因其安全、便捷、快速，占据了大部分客运市场，汽车长途客运需求大大减少。那些消失或转型的汽车客运站，见证了城市的发展与变迁、以及人民生活的改善。

文/孙婷 图/马启兵整理 张倩莹 陈志伟(实习生)

合肥汽车站(1983年至今)

改革开放初期，群众出行要求不高，道路客运行业基础十分薄弱，设施落后，运输结构不尽合理。随着城市建设发展的深入，社会经济发展和群众出行对道路旅客运输的需求和要求都越来越高。

其实，合肥客运的历史可以追溯到上世纪50年代。安徽省合肥汽车客运有限公司(简称合肥客运)成立于1952年6月，具有全国道路旅客运输一级资质。合肥客运历经多次改革和调整，逐渐发展成为合肥市重要的公路客运企业。

然而合肥最早的综合性汽车站，则是1983年10月落成使用的明光路合肥汽车站，这也是当时最大的交通枢纽。至今仍然承担着合肥交通枢纽的重任，为南来北往的旅客提供服务。

进入21世纪，道路客运迎来了高速发展的黄金时期，2005年，合肥汽车站率先实现产值过亿、利润过千万的历史性突破；2011年，一批以安庆、阜阳、芜湖、蚌埠、滁州、南京、铜陵等为代表的品牌专线开通；截至2018年，全市共有班线客运企业10家，车辆2258台。

2022年，合肥市汽车站关停，如今重新启用。新站设置了智能导乘系统和多种便民设施，提升了旅客的候车体验。

合肥客运站的发展历史反映了合肥市公共交通体系的变迁，同时也体现了公路客运行业在面对高铁和私家车竞争时的适应和转型过程。



重新启用的合肥汽车站



20 世纪 80 年代合肥汽车站落成典礼现场

合肥汽车客运总站(2005年—2024年)

合肥汽车客运总站自2002年元月开始筹建，于2005年元月26日顺利开业。客运总站紧邻合肥火车站，便于公铁分流。客运总站占地面积54.15亩，设计能力为日发送旅客20000余人次，日发车辆1500余班次。站内设有10个检票口，28个标准型发车位。客运总站站务经营以省际、省内班线为主，平均日发车辆500余班次，日发送旅客8000余人次。

运营近20年，这个按照交通部一级站标准兴建、配备有全省最好的各项硬件措施，承载着众多市民记忆的车站正式告别，合肥汽车客运总站自此完成了它的使命。据悉，与客运总站相距不远的合肥旅游汽车站如今也已停运，此处已经转变成了由合肥城泊运行的公共停车场。合肥在运营的汽车站还有合肥汽车站和合肥客运中心站(汽车南站)，以及合肥汽车客运西站。

合肥汽车客运西站(2013年至今)

位于合肥长江西路与绕城高速公路交口北侧的合肥汽车客运西站，于2013年建成使用，一直主要经营班线为皖西地区的金寨县、霍山县、霍邱县、叶集区等西线方向。该汽车驿站虽然面积不大，但是功能齐全，依然保留着西线的10多个班线。

合肥汽车客运南站(2010年—2022年)
合肥客运中心站(2024年1月至今)

在很多旅客心中，容易将合肥汽车客运南站和合肥客运中心站混淆。如今，毗邻合肥南站的合肥客运中心站，即是以前的客运南站。

在2009年9月，合肥汽车客运南站开始启动新站房建设，并于2010年元月正式投入使用。客运南站主站房面积约2300平方米，可同时供数千人候车，是当时重要的客运枢纽。随着公路客运客流不断萎缩，合肥汽车客运南站于2022年4月正式关闭，原先班线迁入合肥客运中心站。

合肥客运中心站于2024年1月18日开放试运营。这意味着高铁、公交、出租车、机场快线等各种交通方式都将在这里实现“零换乘”。合肥市汽车客运中心站位于包河区南高铁站北广场，龙川路与泸州大道交汇处，距老城区中心约7.2公里。也就是说，在合肥高铁南站东侧，到达合肥高铁南站就相当于合肥汽车客运中心站。





合肥汽车客运总站