

“富阳客运站的转身”系列报道

富阳的老车站和新车站

1985年6月的一个早晨，在城区桂花路和杭富路（今恩波大道）交叉路口西南角，占地面积不足5亩的老车站（今恩波公园喷水池处）人声鼎沸，人们或提着各种大大小小的麻袋和包裹，或挑着扁担，来回穿行，四下寻找自己将要搭乘的班车。狭小的车站里，汇聚了富阳前往上海、慈溪、宁波、绍兴等地的长途客车，城区前往湖源、常安、场口、环山等乡镇的班车，以及514路公交车、县运输公司的3条客运班线等。此起彼伏的汽车喇叭声、大人的喊叫声、孩子的哭闹声、小贩们的叫卖声交织在一起，将此地渲染成了富阳县城最热闹的地方。

市民网友的儿子已经出生5个月了，为了哺育孩子，烟友隔三差五就要在老车站斜对角的路边站点，乘车前往杭州市区，购买新鲜研磨出来的米粉。当时县里到杭州市区没什么直达车，得先花四角五分钱坐车到九溪站，然后再买一张一角五分钱的车票，从九溪转车到龙翔桥站，而后步行至目的地。烟友摸索了一阵，从身上掏出几张纸币和一个5分钱硬币，递给了售票员，对方

也不抬头，伸出手指沾了沾口水，撕下一张薄薄的长方形车票递了过来。待烟友坐定后不久，车辆便发动起来，在一阵漫天灰尘下驶向杭富公路。

自改革开放以来，富阳人民的物质文化和精神文化需求呈爆发式增长，上世纪90年代初，富阳老街（今富春街）和桂花路就已经无法满足蓬勃的商业经济发展，城区亟待进一步拓展。为此，当时的富阳县委、县政府决定在城区北郊投资建设一座全新的客运中心。经过一番紧锣密鼓地筹备建设，富阳新车站于1990年3月1日动工兴建，1992年9月1日竣工启用。同年，富春江第一大桥建成通车，两大交通项目的落地，使得富阳人民的出行条件完成了首次飞跃。

富阳新车站为客运二级车站，总占地面积19049平方米，建筑面积3629平方米，场地可容纳100辆客车停放，由富阳汽车运输总公司管辖。在其建成后很长一段时间里，都是周边唯一的建筑物。车站的帆船形建筑设计在当时颇为前卫和

个性，钟楼外墙上，“富阳新车站”几个大字，在阳光的照耀下分外亮眼。车站规模之大、建造时间之早在我省县级市中也属佼佼者。此后，富阳城市建设逐渐北移，新车站四周陆续出现了道路、酒店、住宅、商贸市场等设施，进而形成了如今的规模。接着，老车站退出了富阳的历史舞台，其旧址上建成了如今的恩波公园。

1992年，全国商品经济掀起热潮，富阳进入了一个快速发展阶段，与此相应的城市道路建设和交通运输行业几乎每年都有跨越式发展。当年，富阳汽车运输总公司改革经营机制，实现了以单车租赁承包为主要内容的经营责任制。在接下来的时间里，富阳新车站充分承担起各种长、短途客运服务工作，其先后包含了东南公司自营线路44条，营运车67辆；外单位承包线路42条，营运车160辆。辐射路线覆盖上海、江西、安徽、江苏、河南等外省的城市；宁波、嘉兴、湖州、绍兴、金华、台州、温州等省内地级市；淳安、临安、桐庐、萧山等50余个区县市，为富阳城市发展和群众出行作出了巨大贡献。



曾经的客运站人山人海，检票口排长队

1992—2015：富阳客运站的光辉岁月

1993年，朱春芳从县粮食局调入富阳新车站，负责车站的信息化建设工作。在此之前，新车站的售票和检票都是人工操作，售票员要根据乘客需求，在一堆厚厚的车票中找到相应路线的纸质车票，而后撕下票根，敲章，车票才算生效。乘客拿着车票来到候车大厅的检票窗口，行车间又要根据不同方向的班车和乘客数量，靠画“正”字、数着人头——检票放行，不仅容易出现差错，也经常导致乘客稀少 的班次窗口行车间员闲着无事，而乘客扎堆的班次窗口行车间员手忙脚乱的尴尬状况。在朱春芳的操持下，1993年7月底，新车站实现电脑微机售票，大大提高了出票效率，降低了差错率。

1994年9月30日，富阳新车站首先接纳近40辆社会个体中巴车进站营运，成为富阳首家向社会开放的公用型车站；1995年5月16日，杭州市公交总公司514路20辆大客车及近百辆个体中巴车进站；1997年，全民所有制的富阳汽车运输总公司改制成立浙江东南汽车股份有限公司。2001年3月，东南公司富阳客运分公司更名为富阳客运站，不久，车站钟楼上 的“富阳新车站”也换成了“富阳客运站”。2003年，在朱春芳的持续努力下，新车站进一步实现电脑售票，结束了检票窗口的混乱局面，优化了人力资源调配，提升了通行效率。2004年，车站建立了车辆检测线，实现了客车定期体检制度，确保站内各类客运车辆的健康状况。同年，还从上海引进了安检机，装配在候车大厅入口处，用来检测旅客携带的随身包裹中是否有危险爆炸物品或违禁品。

2009年，富阳完成了进杭线公交一体化改革，通过更新车辆、规范管理、提升服务等措施，提升了群众对公交的满意度，乘车人数几乎翻番。但此时城乡公交以承包挂靠为主的经营

模式，使许多车主存在重经济效益、轻社会效益的倾向，造成公交运营有效保障能力相对较弱，政府的相关惠民政策难以落实，无法完全体现公益性等问题。与此同时，城市公交基础设施逐渐落后，城区几大车站的建筑和硬件设施损耗加剧，没有公交换乘枢纽站等带来的市民出行平均耗时长、车站营运时间较短等问题也逐渐凸显。为更好地融入杭州大都市，进一步推进全区公交一体化，2010年12月24日，当时的富阳市政府与东南公司签署股权转让协议，以1.93亿元整体收购东南公司，东南公司回归国有。

以本次改制为契机，朱春芳再次受命对客运站的信息化系统进行全面升级改造，除了提升售票系统效能外，车站实现了监控全方位无死角覆盖，提升了车站内的安保能力，并在客运车辆上安装了视频动态监控系统，进一步完善了班线的报班系统。车站管理人员得以对客运车辆的机械性能状况、客车驾驶员的驾驶资质、身心健康、安全行车等情况进行全程动态监管，有效降低了安全生产风险隐患。

在1992年至2013年的21年间，全国公路客运量持续上升，并在2012年到达顶峰。在此期间，富阳客运站也分别在2008年和2012年迎来了两波客运高潮，2012年清明节当天，客运站发送旅客高达1.6万人次，是建站以来单日发送旅客数量最高的一天。当日，车站内人山人海，汇聚了新客班线、东洲班线、入杭班线、各长途班线的旅客。工作人员从凌晨4点半一直忙到傍晚6点，即便站内已停止发车，仍有不少旅客在站外等候，车站只好继续协调加班车辆，同时做好现场的安全秩序维护。除了清明节外，当年，车站每月发送的旅客数量都超过20万人次，朱春芳也于此升任为副站长。

作为杭州市反恐示范单位、平安创建单位、对外展示窗口单位，每年国庆长假和春运期间，富阳客运站也是各级领导关注的重要场所，尤其是春运来临之际，面对每日一两万三千人的旅客发送量，车站上下高度紧张，生怕出现一点纰漏。在全体工作人员的努力下，几十年来，车站从未发生过一起责任安全事故，圆满完成了一届又一届春运任务。

为了做好旅客的服务工作，富阳客运站还专门发起成立了困难旅客救助基金，为没有回乡路费的困难旅客提供免费车票、救助遇困旅客。朱春芳说：“记得有一年夏季，工作人员发现候车大厅里有位年轻女孩，身体十分虚弱，精神状况很差，几乎连站都站不稳，但她还是坚持独自坐长途车出行。仔细一问，才得知女孩前一天刚在出租屋里生完孩子，还是自己剪的脐带，我一听，就坚决不肯放她走，最后和同事一起将她送到妇保医院进行救治，并为她申请了一些救助基金。直到女孩身体状况恢复，才将她平安送上了返乡的客车。”

类似帮助旅客、拾金不昧的小故事，在富阳客运站内已数不胜数，不仅如此，站内负责安保的工作人员在长期工作中，积累了丰富的安保经验，练就了一双“火眼金睛”，协助公安部门破获了不少案件。2014年，车站监控系统与公安系统实现联网。2015年，城东派出所站内设立驻站警务室。2016年，车站响应国家实名制购票制度，再次升级管理系统和安保机制，确保上车的每位旅客人、证、票齐全。在此后的G20杭州峰会、疫情防控特殊时期、杭州亚运会期间，富阳客运站都充分履职，圆满完成了自己的使命。现任站长章能表，由于积累了丰富的车站和公共场所安保工作经验，曾多次应邀外出授课。

一个时代章节的谢幕：富阳客运站的前世今生

记者 姜炜
通讯员 徐加伟 马丽莹 汪小琴

2月13日，区交通运输局发布公告，富阳客运站自今年3月31日起终止客运业务经营，原址将转身成为富阳公交总站。2月14日，本报刊登“富阳客运站的转身”系列报道首篇文章后，迅速引来广大群众的高度关注，人们不禁感慨光阴在苒，时代和城市发展之迅速，也充满了对一个个城市地标的怀念、对家乡故土的浓浓乡愁。很多读者、网友通过“富阳发布”微信公众号与小编互动，讲述自己与富阳客运站的不解之缘。在得知本报和区交通运输局在富阳客运站原址内设立留念“打卡点”后，许多市民纷纷前往现场拍摄照片和短视频，通过各类社交媒体平台，分享自己的情怀故事以及对未来的憧憬。



2008年新车站前的圆盘城标(叶盛高/摄)



1992年的新车站(叶盛高/摄)



曾经的客运站

2018年后，富阳客运站的英雄迟暮

时代的发展如此迅速，以至于人们在蓦然回首时，总会有些猝不及防。随着我国社会经济的持续发展，人民群众物质生活水平的不断提高，私家车逐渐在千家万户中普及，加上高铁、航空业的迅猛发展，由此，全国公路客运流量在2014年开始呈现下降趋势，此时，富阳客运站发送的客流量仍保持在每月20万人次左右，其中长途客流4万人左右。2018年12月，杭黄高铁建成通车，富阳客运站的长途客流量断崖式下降，2019年1月仅发送24468人次，2020年1月跌至13248人次。到了2022年1月，长途

旅客发送量仅剩2352人次。同时，部门数据显示，2022年全国营业性客车完成公路客运量35.46亿人，相比2012年的巅峰时期少了300亿人次，全国各地汽车客运站“由盛转衰”的情况屡见不鲜。

富阳自2014年撤市设区以来，交通建设发展迅猛。至2025年，已基本构建起“三铁三高三快速”的城际交通网络，融杭交通实现“半小时交通圈”，“四好农村路”迈入2.0版，较之过去，外联内畅的交通路网体系让群众在出行体验和效率上感受到了“天壤之别”，自驾、高铁、

航空已成为群众长途出行的主流。在此背景下，富阳客运站不得不面对票务收入骤减，以及高额的场站维持费用。尽管东南公司已经采取了精简人员、拓展校车和物流业务、加大场站附房对外出租等措施，但收效微乎其微，企业连年亏损。为进一步落实国企降本增效、减重轻行，在做好人员安置、车辆线路处置、旅客答疑等相关工作的前提下，最终，有关各方决定富阳客运站于今年3月31日全面终止客运业务经营，客运站旧址转变为富阳公交总站。（本报2025年2月14日曾报道）

回家了，那份归属感，只有故乡能给予

2005年2月，寒假结束返校那天，屋外冷风瑟瑟，阴沉的天空下，雨滴沿着富阳客运站站台屋檐不断落下，候车大厅里还是那么嘈杂，烟友的儿子大维提着行李箱，挤过纷纷扰扰的人群，坐上了前往宁波的大巴。大维已经念大了一，在此之前，他几乎从未离开富阳远行，尽管外面的世界如此广袤繁华，令人眼花缭乱，但大维身处其中，却没有丝毫眷恋，无所依靠的漂泊感反例油然而生。

车窗上的雨滴凝聚又滑落，大维茫然地望着窗外，在行车间员一阵哨声中，大巴缓缓倒车，站

台屋檐上“欢迎您再来”几个大字渐行渐远，大维发现父亲依然在送别的人群里伫立着，鼻子一酸，眼泪掉了下来。

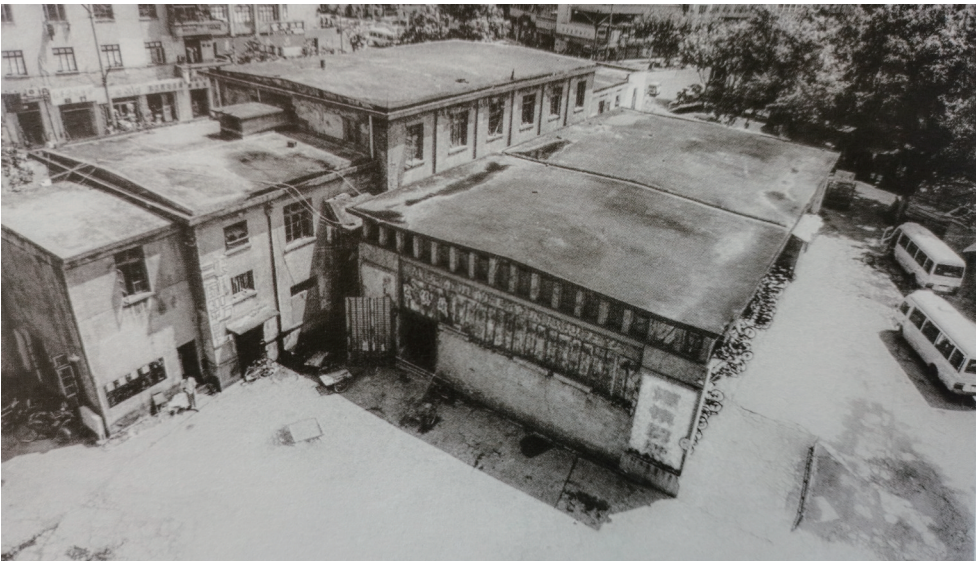
2025年，时隔20年，大维再次来到富阳客运站，望着空荡荡的候车大厅和站台，心中百感交集。和许多远行的游子一样，最让人激动的时刻，莫过于当年返乡时，长途客车行驶到孙权路口，随即映入眼帘的圆盘城标，以及富阳客运站标志性的建筑。此时，总有乘客如释重负地感叹道：“到家了。”车厢里，原本的沉闷气氛立刻躁动起来，人们伸着懒腰，欢声笑语此起彼伏，大维也受到感

染，忍不住提前收拾起挎包。毕竟，于他而言，再好的地方都比不上回家，回家才能带来归属感，让人感到安心。

前来客运站拍照打卡留念的人越来越多，人们在售票处、候车大厅、站台和调度室四处打量、记录，生怕漏下重要的细节，大家各自分享着曾经的回忆，以及与车站有关的故事，感慨着如今的城市发展和变迁。也许未来，还有许多类似富阳客运站这样的城市地标会一一谢幕，但同时也预示着，一页页崭新的篇章也在逐一到来。



1979年的杭富公路(叶盛高/摄)



1995年的富阳老车站(叶盛高/摄)