



星级记者 孙婷/文
马启兵/图片整理

合肥是一座历史悠久的古城，解放初期，百废待兴，城区规模较小，随着几十年的不断发展，城区道路纵横交错，合肥城市规模不断增大。道路的成长史，背后折射的是城市发展框架的变化，是城市面貌的更新，也是人民生活越来越好的见证。



正在建设中的五里墩立交桥

合肥城市道路的命名，有传承有创新

2 城区道路命名的方案探讨

城市道路是个网络，其命名不是孤立的，无论用什么方法，也无论有无全盘计划，结果必然要形成一个系列。有些城市道路叫人民路、解放路、胜利路等“政治系列”；有的城市叫经一、经二、经三，纬一、纬二、纬三等“序号系列”；有的城市叫南京路、宁波路、营口道等“地名系列”，当时，合肥市城建局思考究竟应该怎样命名才比较合适，最终决定，如果用全省的山川市县的地名冠在市区的各条街道上，可以反映出合肥作为省会城市的地位和特色。其时，陈衡将这个设想和一起编道路规划设计的邱传德工程师及其他同志商讨，

大家一致同意，采取了这个方案。

这个方案提出以下几条命名原则：第一，以安徽省内各市、县及重要的河、湖、山脉的地名作为合肥市道路名称；第二，命名时适当照顾到该道路与实际地理方位相对应，例如金寨路在市区西南，明光路在东北……使人易找好记；第三，争取用带“水”的地名作为东西向名称，例如长江路、淮河路、芜湖路、濉溪路等，使人一看就知道这些道路的走向；第四，个别已经用习惯了而含义仍可沿用的路名，如胜利路是抗战胜利后命名的，就不再改动；第五，对城里原有巷道名称，除个别如洋楼巷外，基本上未改动。

3 以山川市县的名称冠名

合肥市政府行政例会认真讨论了合肥市城建局提出的方案，基本同意以山川市县来为省会道路命名，在此基础上，也作了些变动：将几个市和地区所在县名用在当时已建成的几条道路上，而城建局报的方案有的地区所在县名是用于规划的干道上，那样将使有的县名若干年内不能反映在社会上；后大街为东西向，按城建局的方案是河湖名称，讨论时定为安庆路；有个别新路未按地名命名，如和平路是筹建安纺的一位负责人提名的。由于这些变动，造成“一五”期间好几条主要道路的命名没按照上述原则，例如通往巢湖畔的青年路是1956年团市委发动青年植树时倡议的，合作化路也是1956年合作化高潮的产物。但总的来说，贯彻了这个地名系列的命名原则。

然而，有些与公路衔接的道路起讫点没有具体加以明确，如长江路与合六公路，蚌埠路与合浦公路，金寨路与合安公路等都存在这个问题，徽州路、青年路及合巢路三种路名，在南门外一条路段上多年混用，更反映了1953年命名时留下的后遗症。此外，这次对巷道名称没有变动，也未考虑到对今后新巷道的命名原则，也是一个不足之处。

从那次全面道路命名以来，合肥市固定了基本主干道和主要街巷的名称，反映了合肥市地位特征，结合了政治性、政策性、科学性，基本上符合尊重历史、照顾习惯、体现规划、好找好记的要求，为广大家庭所称道，并乐于使用。

（参考资料：《合肥文史资料全书》《新中国成立初期合肥市道路命名的记忆》）据《安徽画报》



20世纪50年代的徽州大道

解放之后城市道路名称的短缺

1949年合肥解放，合肥市区仅限于老城区内核心地带和四门关厢——即大东门外胜利路、尚武街、坝上街一片，小东门外格物街一线，大西门外二里街一线以及北门外双岗街一线。城墙内为5.2平方公里（其中沿城根周围大半是菜地、水塘，还有如官盐巷那样的损毁区域），加上少许关厢地段，估计有街巷地名的范围不足7平方公里。

1952年皖南、皖北合并，合肥正式成为安徽省会之后，城市发展速度很快，老城改造日新月异，城外向东向南扩展了大片新区，拓宽和新建了不少道路。到1953年初，在城市规划建设中深感原有街巷、道路名称既不适用，也不够用。一方面，东郊隆岗至安纺一带工业区道路网没有名称，城里新开的如六安路也没有老名字；另一方面，旧合肥街道名称往往一条街分段命名，有的道路很短，使用很不方便。例如长江路从小东门到大西门全长3公里，分别叫小东门街、前大街、西大街；徽州路长江路口以南称为小南门街，以北至安庆路称尚节楼街；东市区政府门前叫崇德街，到了滁州路口以西变为尚武街，这类情况很多。

这两种情况与城市飞速发展的形势很不适应，如不及时命名更名，势必会影响城市的正常活动。时任合肥市城建局局长的陈衡开始主持合肥市城市规划和建设工作，他向时任合肥市市长丁继哲汇报，建议结合城市规划对合肥市已有及将建的道路进行全盘命名。



1974年1月，合肥长江路桥通车



1958年，合肥长江饭店对面的桐城路改造成灰灰大道现场