

收官之年看变化

出行难、进城难、下乡难，路上的堵点就是农村交通建设的发力点

路网织密 日子更甜

本报记者 孙大卫 文并摄

提要 “说走就走”类似的流行语，如今已屡听不鲜，然而这样的生活，在几年前的辽宁农村却仍是奢望。

晴天一身土、雨天一脚泥、风天沙堵门、雪天满路冰，曾经是乡亲们遇到的常态。

说走就走，背后是强大的基础保障能力；是一个个“最后一公里”被攻克；是产业发达，生活富裕的映射；是美景如画、民宿林立的配套支持。

水桶的盛水量取决于最短板的高度，辽宁的交通便利水平取决于千乡万村的道路之变。

要走上通往小康的路，先得修好致富的路、出行的路、美丽的路。

实现说走就走，想来就来，言易行难。

“修村路难度大，维护也不易。”采访中不少交通工作者异口同声。

难在哪？建，地形复杂，纠纷多；管，责任不清，事琐碎；养，年久失修，费用高；运，规范利润少，超载危险大。

咋破？增投入、建制度、调动群众积极性，缺一不可。最关键的还是要从农村群众切身需求出发，让大伙看得见变化，感受到便利。

“十三五”以来，全省累计新建农村公路2.3万公里，实施维修改造工程2.3万公里，农村公路总里程达到10.3万公里，以县城为中心、乡镇为节点、建制村为网点的农村交通网络基本形成。

当你行走于辽宁的山川河流之间，可真切地感受到一路平坦，直达偏远的便利；当你游览于辽宁的乡镇村屯之中，干净平整、独具韵味的小路，将带你远离城市的嘈杂……



从欧李山瞭望台俯瞰草原路。



郁郁葱葱的本溪满族自治县东营坊乡滴桦线。

村路变了 出路宽了

8月4日，艳阳高照，朝阳市建平县榆树林子镇下窑沟村村民正在地里忙活着。一年两茬棚菜，一茬陆地菜，大伙不仅摘掉了穷帽，还成了县里精准脱贫的标杆，村年收入5900万元，人均收入2万多元，下窑沟成了“京津冀”的“菜园子”。

从“地上”到“天上”，让日子大变样的路。

2017年起，在省交通部门帮扶下，这里修了公路建了农业园区，将省道“接”进村，蔬菜运输车顺着柏油路可直达大棚。“路多了、畅了，咱们的出路也宽了。”这已经是村民们普遍的感受。

镜头向东，移至大连庄河，鞍子山乡山海丰村的林春红正准备为今年的暖棚柿子育苗，依托发达的路网，他的柿子卖到了俄罗斯。

门口美了 人流旺了

要想富，先修路，要想美，也得先修路。

没有路，散落的屋舍、景区、饭庄难以形成脉络；没有路，美丽乡村的工程、器材、车辆寸步难行；没有路，外地的人流进不来，乡村无法纳入“驴友”行程。没有人流、车流，财流也就无从谈起。

眼看又到秋季，本溪满族自治县东营坊乡滴桦线，两侧的农家饭庄人流多了起来。“立秋一过，山里凉得快，每场雨后，山都能变个色。九月下旬，颜色就开始缤纷了，到时看枫叶的游客都会‘挤在’路上，我的生意就好了。”农家饭庄经营者马怀明说。

滴桦线是通往大石湖、老边沟等风景区的重要通道。这两年非常火。

“西红柿出国，这在以前可不敢想。没有柏油马路的日子，连出门都困难，更别说发展产业了。”每每说到如今的好，林春红最先提的一定定是路。

要想富先修路，想更富路要宽。村路作为农村经济的先行官，发挥着不可替代的作用，也折射着近年来农村的变化。

“过去建路，要先做村民的工作，希望大家能尽量配合，现在大伙都盼着自家门前的路能修得更好更宽。”省交通运输厅相关负责人表示。

建设路、维修路、拓宽路都是一笔不小的投入，因此必须精准滴灌。

需求在哪儿，摸底得自下而上。

看着眼前7米宽的坝四线乡路，盘锦市盘山县水稻种植大户沈玉莲心里宽了不少。从去年起，她

和周边的种植大户都能雇大车进地里收稻收蟹了。

整个坝四线两侧，到处是绿油油的稻田，几乎家家养蟹。近年来，随着产业发展、收入增加，家家有车，交通需求越来越大。前年，省交通运输厅开展自下而上的道路需求调研，征集最亟待解决的道路问题，从村到镇，从镇到市，从市到省，汇总情况制定“四好农村路”升级改造方案。把产业需求、出行需求最为集中的工业园区、旅游区、产业集中区作为优先升级改造的对象，坝四线就是其中之一。

项目到哪儿，路就要建到哪儿。

去年8月，朝阳北票市泉巨永乡存珠营子村飞来了一只“金鸭”。

“山坡地、离居民区远、环境好，适合养鸭，就是缺条路。”山东

润超牧业股份有限公司的相关负责人孟凡山是通过“飞地”来到朝阳的。走了几个地方后，看中了存珠营子村，但交通不便让他觉得美中不足。

“您定了具体位置，我马上铺路，包括园区内的水泥路。”随行的北票市交通运输局局长胡建龙拍起胸脯。

一个月后，泉巨永乡联合周边3个乡筹集扶贫资金1000多万元，养鸭基地正式开建，路也一直修到了山坡顶。入股利润将作为4个乡镇贫困户的分红和公益岗资金。项目全部投产后年产值可达15亿元，带动2000余人就业，带动周边贫困户共同养殖。

看着从村里一直通到养鸭基地的路，也仿佛看见了存珠营子村贫困户未来的希望。

村公路的建设和维修，而且很重视线路两侧的美化。沿路的村民们看见路建得这么美，不仅不会损坏，相反还主动进行监管。”省交通运输厅相关负责人表示。

秉承“绿、美、净、安”的原则，3年来，我省实施农村公路维修改造工程1.3万公里，农村公路年均维修改造率保持5%以上。组织开展春秋养护会战，加强路面清扫保洁，累计新植、补植农村公路绿化7000余公里，治理村屯路段2000余处，农村公路域环境明显改善。从创建美丽示范路1万公里开始，积极打造“农村公路+生态旅游”“农村公路+健康体育”等精品示范路线。“十三五”以来，我省累计建设资源路、旅游路700余公里。

村里人出得去 城里人进得来

“这一大早的干啥去啊？”“上市里买东西就回来，不耽误一会上班。”盘锦市大洼区田家街道大堡子村村民陈圆夫妇早上着急给孩子买文具，一个小时就实现了到市区的往返。

出村口的牌楼就是中华路，左转直行一个弯不转就能到盘锦市。也恰恰是因为这里交通便利，大堡子成了盘锦和周边城市居民的“后花园”。每到周末，饭庄爆满，民宿订满，采摘、垂钓客户不断。

不仅大堡子，如今越来越多的城市居民习惯在乡村度假，越来越多的村民平日去城里购物、消费，城乡之间的区位壁垒，正一步步被四通八达的公路打破。

“探寻农村的穷根，闭塞总是绕不开的话题。过去别说是外面人要进来，就是村里人要出去，都只能从稻田穿，费老劲儿了。”大堡子村党支部书记罗迪说，当时全村646户中的大部分人还过着靠天吃饭的日子。

2014年，随着盘锦市农村环境整治，大堡子村口的稻田变成了盘锦市主干道中华路，紧邻高速口。一车接一车的水稻、河蟹经这里运往全国。村里的土路，全变成了黑黝黝的柏油路，一辆接一辆的游客车从这里开进来。

有了路，稻田变成景观，柿子成了特产，利用房前屋后的果树干起了采摘。

出门也比以前方便多了。如今，走在辽宁乡间，遮风挡雨的乘降点屡见不鲜，乡亲们出门水泥路，抬脚上客车，不仅车况好还和城里一样准时。

谈起“四好农村路”，运营瓶颈始终难解。卡点集中在时间、服务、车次、站点等环节。

说白了，就是车辆是否如城市公交车一样按时到站、有固定站点可以停靠，每天保障足够车次，乘务人员服务周到，车况较好，冬不冷来夏不热。

打通堵点，需形成合力。

服务标准、行驶规范由政府引导制定，道路和乘降点等基础设施由政府搭建完善，车辆可由市场主体承包。难点是，由于目前农村常住人口较少，私家车数量激增，导致农村对公交车需求的人数在下降，无法满载，从而运营利润下降，承包者人数不断减少。

面对难题，盘锦作为全国首批实现城镇公交一体化的城市，给出了自己的答案。政府来购买服务，补贴农村公交运营，并随时为愿意加入的个体经营者敞开大门。

出行便利，路是车的基础。近年来，我省不断密织农村路网，不仅进城不是难事，就连去亲友家串门也能脚不沾泥。

“作为试点，北票力争年底前在全省最先实现道路硬化‘组组通’，彻底解决群众出行难。”胡建龙表示。

5年来，我省新改建农村公路139.2万公里，通硬化路乡镇和建制村分别达到99.64%和99.47%。以县城为中心、乡镇为节点、建制村为网点的交通网络初步形成，村屯之间、乡村之间、城乡之间连接更加紧密。

“三警一体化” 联手管交通

岫岩打通交通管理“最后一公里”

本报记者 侯永锋 见习记者 卜志勇 文并摄

牵住警力不足的“牛鼻子”

岫岩县公安局部门推行“三警一体”管理交通，自然是事出有因。

岫岩县总面积4502平方公里，总人口50万，是一个“八山半水一分田，半分道路和庄园”的近海山区县。特殊的地形地貌，导致县内道路交通形势复杂，临山、临水、临崖公路多，弯道公路多，低等级公路多，农村地区的交通事故占全县交通事故的70%以上，给交通管理工作带来巨大压力。

尤其是这几年，人、车、路要素不断增长，警力短缺成为交通管理的瓶颈。岫岩县公安局政工监督室主任张兴明告诉记者，目前，全县公安警力不足，交警大队人员编制警力配置少，城乡道路，特别是农村地区道路上，巡查、巡视的交警少，交通管控的盲点多，不能满足全县道路交通管理工作的实际需要。

据了解，岫岩县公安局交警大队现有民警38人，外加辅警120多人，这其中包括大量的车驾管服务窗口民警。“相比而言，农村各片区交警中队管辖范围大，一平摊，警力更为紧张。离县城最近的三家子镇，如果发生交通事故，交警从县城出发，需要一个半小时左右才能到达现场。”张兴明说。

岫岩县公安局一位负责人告诉记者

者，推行“三警一体化”交通管理警务模式，首要目的是解决警力不足的问题。牵住这个“牛鼻子”，进而破解交通管理上的瓶颈。

“多”出的37名交警
降下来的交通事故

改革，今年6月17日正式启动。

岫岩县公安局明确了授权单位及执法范围，对巡特警大队、交通治安派出所、26个乡镇户籍派出所授予交通执法权，授权民警在指定的辖区内实施交通执法和管理工作。

岫岩县公安局报请鞍山市公安局批准，对37名民警授予交通执法权，实行“一警多能”，在履行本辖区的交通管理业务中受交警大队指导。

为保障授权民警依法履职，严格规范执法，岫岩县公安局交警大队对办理酒驾、醉驾等案件作了程序规定，对实施简易程序、一般程序办理酒驾、醉驾、无证、超载、超员等交通违法案件，从开展调查、制作询问（讯问）笔录、证据收集、交通违法处罚决定书送达等方面作了明确规定。

从改革那一天起，岫岩县公安局哈达派出所副所长程世良每天执勤时，都提醒自己身着反光背心、携带执法记录仪，



程世良正在执勤。

“因为这是履行交通管理职能必备的”。

推行新警务模式，初衷是让“多”出来的37名民警参与交通管理，扭转交警单打独斗的被动局面。那么，改革的实际效果究竟如何呢？8月10日记者采访时，岫岩县公安局提供的统计数据显示：6月17日以来，全县共发生交通事故592起，环比减少63起，下降7.6%；交通事故死亡5人，环比减少2起，下降28.6%；受伤153人，环比减少67起，下降30.5%；财产损失21万元，环比减少5万元，下降19.2%。

张兴明认为，“新警务模式改变了交警一家管交通的传统打法，形成巡特警、派出所民警齐抓共管的局面。交通民警

分布于全县各乡镇街道、各通行道路，极大地改善了全县交通管理工作水平。”

“一警多用、一警多能”
改革带来多重红利

推行“三警一体化”交通管理警务模式没多久，效果为何如此明显？

“派出所民警被授予辖区交通管理职能，等于在离百姓最近的地方增加了交通警察。”岫岩县公安局三家子派出所民警魏业宸认为，各乡镇派出所授权民警参与交通执法和交通管理工作，使全县道路交通管理工作实现区域道路全覆盖，各等级公路上交通

警力增多增强，广大群众在路上见警察、“见警灯”成为常态，农村地区交通违法行为和交通事故明显下降。

出租车司机于洋说，“以前路上交警少，司机总有侥幸心理，经常有超员超载等行为。现在路上交通警察多了，对于我们来说也是一种警示，自觉做到不超员、不超速、不超载。”

“‘三警一体化’，在保持机构、编制、人员不变的情况下，整合队所警力资源，以勤务改革弥补警力不足，‘一警多用、一警多能’，统一执法、联合执勤。派出所警力使用更合理、出警更高效，警力就近跑、就近管，实现了交通管理的经常化、身边化，打通了交通管理的‘神经末梢’。”张兴明总结。

警务模式改革，不仅有助于提升交通管理水平，改革带来的多重红利。

程世良告诉记者，被授权的派出所民警在开展治安管理、社区警务等工作的基础上，兼顾巡逻管控、违法查处、宣传教育、隐患排查、源头治理等交通管理工作，可以提高工作效率、降低执法成本，全面提高社会面整体治安和交通管理防控效能。

张兴明认为，“对于基层治理来说，如何把有限的公共管理资源利用起来是执法机关必须破解的问题。新警务模式下的派出所，集‘基础防范、治安管理、交通管理、执法办案、服务群众’职能于一体，使基层基础工作更强、更实。”