

党的十九大报告指出,增进民生福祉是发展的根本目的,坚持在发展中保障和改善民生。近年来,安徽省合肥市包河区聚力保障改善民生,增强人民幸福指数,切实解决了一批群众最关心、最直接、最现实的利益问题,创响了“住在包河、学在包河、游在包河、乐在包河、创业在包河”品牌。

新疆2017年农村公路
投资逾416亿元

本报讯 截至2017年11月底,2017年新疆农村公路建设投资完成416.46亿元,新建及改建农村公路28,000公里,成为新疆交通建设史上农村公路投资额最大、建设里程最多的一年。据《中国工业报》报道,新疆历年来重视农村公路建设,“十二五”期间,新疆连续5年超额完成农村公路“畅通富民”工程建设任务,共完成农村公路建设投资218.14亿元,新建及续改建里程38,029公里。截至2016年年底,新疆农村公路总里程为12.02万公里(不含新疆生产建设兵团),但仍有347个建制村未通油路,60个建制村未通公路。2017年,新疆农村公路暖心惠民工程持续推进实施,各地多方筹措资金、整合技术力量,加快农村公路建设,尽可能多的将水泥路修到村民、牧民、边民的家门口。除了农村道路的畅通,新疆2017年还新增通客车建制村(连队)132个,通车率97.7%。截至2017年底,新疆农村公路总里程预计将达12.5万公里,乡镇通达率100%、通畅率99.5%,建制村通达率99.6%、通畅率98%,农村公路通畅水平明显提升。(李基元)

河南农村公路总里程
达23万公里

本报讯 近日,河南省交通运输厅发布的消息显示,截至2017年底,该省农村公路总里程达23万公里,基本实现乡镇政府至所辖行政村有一条路况良好、符合等级要求的道路,公路列养率达100%,"四好农村路"对农村经济社会发展的支撑作用明显增强。为当好脱贫“先行官”,河南交通运输部门以贫困地区为主战场,围绕“交通+特色产业”“交通+旅游”“交通+快递”扶贫目标,积极打造“特色致富路”。兰考、滑县等6个贫困县和3825个贫困村已实现通硬化路、通客车、通邮政。下一步,河南将继续加强农村公路安全生命防护工程和危桥改造工程,推进“渡改桥”等民生工程,确保到2020年前基本完成乡镇及以上公路安全隐患治理,确保中等以上道路不低于75%,同时,具备条件的农村公路全部实现“路田分家、路宅分家”。此外,河南继续擦亮“新农巴士”品牌,巩固“人归点、车归站”目标。为解决农村客运“最后一公里”问题,河南还结合实际,通过开通赶集班、学生班、电话预约班等,解决群众周期性出行需求。(张元)



在吉林省公主岭市双龙镇兴林村,农村公路养护员高振学清扫路面(2017年12月29日摄)。新华社记者 张楠 摄

抬脚踏上水泥路 出门坐上公交车

我国竭力破除农村交通“最后一公里”瓶颈



过去5年,全国新改建农村公路127.5万公里,约98.3%的建制村通上了水泥路,通车率达到96.5%以上,这意味着群众“抬脚踏上水泥路、出门坐上公交车”的梦想正逐步成为现实。图为贵州省黔东南苗族侗族自治州榕江县忠诚镇郊外的乡村公路。(资料图片)

□ 向定杰 刘 硕 张 斌

当高速铁路、高速公路不断见证中国经济发展速度时,串联城乡的农村公路也考验着中国社会发展的深度。过去5年,全国新改建农村公路127.5万公里,约98.3%的建制村通上了水泥路,通车率达到96.5%以上,这意味着群众“抬脚踏上水泥路、出门坐上公交车”的梦想正逐步成为现实。在成绩面前,偏远极贫之地路难通、车难行的现状仍不容忽视,这是全面建成小康社会不得不补齐的短板。同时,如何建好、管好、护好、运营好这些“毛细血管”,也需要持之以恒攻坚克难。路是农村的命脉,路通了,农村才能振兴

民生杂谈

农村公路是民心路

□ 赵文君 齐中熙

习近平总书记近日对“四好农村路”建设作出重要指示强调,从实施乡村振兴战略、打赢脱贫攻坚战的高度,进一步深化对建设农村公路重要意义的认识,聚焦突出问题,完善政策机制,既要把农村公路建好,更要管好、护好、运营好,为广大农民致富奔小康、为加快推进农业农村现代化提供更好保障。农村公路是全面建设小康社会的重要环节。我国发展农村公路的根本目的是助力农民脱贫致富,加快实现农业现代化。随着农村物流业的发展,城乡互动日趋频繁,农业

一年经济工作的重点。交通作为扶贫开发的重点领域,也是脱贫的先决条件。“要想富,先修路。”这句说了几十年的话,在广大农村地区依然应验。在吉林省公主岭市双龙镇,78岁的兴林中心村党委书记曹发喜欢开着车在村里的水泥路上转悠。10多年来,他带领村民修了42公里路,实现了户户通车。“路是农村的命脉,路通了,农村才能振兴。”曹发回忆,10多年前,路不好村里什么产业也做不起来,只能在贫困中打转。如今,平均每7户就有一台机动车。“农村公路越修越好,我们当地人的致富路也越走越宽。”陕西省大荔县范家镇镇长秦武杰说,以前小轮车换蹦蹦车,倒三四次才能把鱼交到商贩手里,死鱼率高,卖不上价。现在村里路修好了,一些“洋水产”也在黄河边的池塘里安了家。贵州省是全国唯一没有平原支撑的省份,地形复杂,路一直是农村

发展最突出、群众反映最强烈的问题。如今,“贵州到,汽车跳”的现象正逐渐改变。“我们村由于地势偏远从来都是靠山吃山,你看,现在我们就靠这条路致富了。”贵州省荔波县拉岱村主任覃树友站在“果园公路”边说,路的建成解决了水果销售运输难题,外地客商可以直接开着大卡车到村里收购,减少了重复上下车和倒运的环节。修成一条公路、带动一片产业、致富一方百姓。近5年,贵州先后启动实施了“四在农家·美丽乡村”小康路行动计划、农村公路建设3年会战、农村“组组通”公路3年大决战,累计投资883亿元,建设农村公路10.9万公里。“以前车进不来、粮卖不出去,咋能不穷?又哪敢想致富?如今村路通到了家门口,我们不再为卖粮难、出行难犯愁了!”吉林省通榆县新兴镇东兴村的兰淑芬大娘坐在热乎乎的炕上,说出了因交通改善而受益的

千万百姓的心声。

农村版“滴滴出行”想到哪儿就到哪儿

农村公路通了,但因为客运经营成本高、效益低,常常出现班车进不去、司机不愿跑的现象。同时也滋生了正规客车少、黑车到处转的安全隐患。在贵州省黔东南苗族侗族自治州雷山县,尽管2015年底就实现了村村通油路,群众告别了肩挑背驮,但出行依旧不便。雷山县客运站站长王贵说,由于山高坡陡、村寨分散,导致客运班线分布不均,出现了“高峰人找车、平时车找人”等问题。针对这一痛点,当地研发“通村村”智慧交通平台,提供电话咨询、汽车购票、公交查询、班车呼叫、出租车、包车等一系列服务。“这是一款农村版的‘滴滴出行’,利用大数据,实现人车信息匹配。”负责运维的贵州智通天下信息技术有限公司总经理罗永安表示,有路是硬件,还得有软件,不然就是美中不足的事儿。

为拉近城乡之间的距离,越来越多县区开始探索城乡客运公交一体化改革。通过专项补贴等手段,让农村群众享受到和城市公交一样的公共交通惠民服务。交通运输部提出要创新农村客运运营组织模式,到2020年实现具备条件的乡镇和建制村通客车比例达到100%。在吉林,建制村都实现通客车外,屯屯通客车率也达到85.5%。“公交通了,我们可以直接把菜运到城区,一斤最少多赚0.1元,一年下来也有好几千元。”湖北省十堰市郧县柳波镇吴家沟村种菜大户肖波说,以往到市区都是坐班车、摩托、黑“面的”,价格贵不说,菜也经常被压价;新开的公交不仅舒适安全,价格也降了一多半。

在新疆维吾尔自治区,今年是当地交通建设史上农村公路投资额最大、建设里程最多的一年。全区新增通客车建制村(连队)132个,通车率97.7%,达到10,601个。阜康市滋泥泉子镇街西村村民周天芹说,如今,出门就有班车坐,想到哪儿就到