漫漫乡村路 风雨赶路人

——专访南县交通运输局党组书记、局长李军

仲春时节，晨光初照，地处洞庭之心的南县，一马平川的原野上，油菜花开春意浓。

南县三仙湖平原水库逶迤的彩虹大道风光旖旎，生机盎然。这一条十余公里的乡道串起了罗文花海、洗马湖公园、琴湖湿地公园、南山生态稻虾第一村等农旅融合旅游景点，打通了生态稻虾旅游产业园的物流通道。

近年来，南县农村公路总里程达到3300公里，路网密度居湖南省前列，获评“四好农村路”全国示范县和“湖南省最美农村路”。“四好农村路”成为南县这个纯湖区平原县高质量发展的新质生产力。上述成就的取得，离不开一位将毕生心血倾注于公路事业的优秀路长——李军。

《路长谈路》今日专访南县交通运输局党组书记、局长李军。

创新铺就乡村振兴路

“经济发展、交通先行”，这是每一个公路人都必须坚守的初心使命。习近平总书记在谈到交通工作时曾强调，区域交通要实现一体化，首先在“通”，然后才能“达”。

记者：李局长，您怎么理解习近平总书记所强调的区域交通一体化的“通”和“达”？

李军：我对“通”“达”的理解是，首先要求农村公路建设要实现乡村全畅通，目标就是村村通、组组通、户户通。其次是积极推进农村客运一体化，实现城乡公交村村通。农村公路主要作用一是通过推进城乡客运一体化，方便老百姓出行；二是通过推进客货邮融合发展，使农村农副产品能够第一时间向外输送，促进农民增收。

记者：您的这个理解，是不是您在农村公路建设中所贯穿的一种理念？

李军：农村公路建设要牢记习总书记“以人民为中心”的理念， 农村公路一定是为民而建，为服务发展而建。我们在建设过程中充分发掘路域资源优势，把生态、文化、科技、产业等元素融入农村公路规划建设管理全过程，做好赋能文章，力争实现“修建一条走廊、串联一路风景、融合一片产业、造福一方百姓”。“公路赋能+产业”模式推动了乡村旅游、稻虾养殖等产业迅速发展，使罗文村、南山村等乡村实现蜕变，成了远近闻名的明星村。“公路赋能+物流”模式促进了城乡客运、物流一体化，农村居民出门就能直通县城，不出门就能“买卖天下”。

记者：南县农村公路路网目前是什么状况？

李军：目前我县农村公路路网基本达到了水泥路组组通，4.5米宽的水泥路覆盖率达到100%。

记者：南县地处洞庭湖平原腹地，最典型的地理特征就是河湖密布，沟渠纵横。李局长，可以说您毕生都在跟公路打交道，您觉得在湖区这样的地理环境下建路难吗？难在哪里？

李军：公路路况好坏取决于路基打得牢不牢。由于我们处于洞庭湖平原腹地，土质松软、含水量高，对于路基这块，在修建过程中，确实有先天劣势，加之南县资源匮乏，路用材料都要从外调运。以上这些因素，导致我县公路建设运行成本高，施工难度比较大。此外，洞庭湖平原腹地水域面积广，公路桥梁的比重较大，增加了建设成本。这些都是我们的难点。

记者：您是如何解决这些难题的？

李军：主要做法是政府多渠道筹集资金，加大建设投资，镇、村两级共同加强建设施工监管与后期运营维护，降低成本，人民群众积极参与。

记者：您是如何引导群众积极参与的？

李军：一是群众主观意识的改变，二是与乡村振兴有效衔接，让更多的人从建设中受益。在建设过程中积极吸纳群众特别是乡村振兴帮扶户参加，为他们提供就业岗位，既能解决生活困难问题，又能发挥群众作用。

记者：有没有在技术上的具体难题需要解决吗？

李军：这个肯定有。我们这里是洞庭湖平原腹地，路基下面的暗河比较多。2017年，修建南洲镇大滟渔村2.2公里通村公路时，流沙和暗河影响施工进程。当时我们同时调动了5台挖机，材料分批转运拖进去。采取深木桩排桩，再在深木桩的基础上抛石来固定路基，通过多种技术手段才将这条路修好。

记者：对于湖区来说，修建这些公路桥梁，上述情况应该是普遍存在，处理这些问题，在技术层面要求也比较严的。李局长，对于交通人来说，靠什么样的信念坚持下来？

李军：靠我们的不断创新精神与“以人民为中心”的初心使命。

记者：这种创新其实就是习近平总书记强调的要因地制宜发展新质生产力？

李军：是的。交通运输行业是新质生产力重要发展领域。首先，交通运输在经济社会发展中具有基础性、先导性、战略性的基本属性，这“三性”与“战略性新兴产业和未来产业”有着天然联系；其次，交通运输的构成要素是科技创新的重点，是整合科技创新资源重要领域，是引领战略性新兴产业和未来产业的重要行业，推动现代经济体系高质量发展，已经具备发展新质生产力的良好条件和能力。

丹心管好群众幸福路

农村公路“三分建设，七分管养”。在李军看来，农村公路的“管”，必须是保护好公路延长其使用寿命的前提下，充分发挥公路的增值功能。这既要从技术层面解决问题，更要用心用情处理。

记者：李局长，刚刚谈得比较多的是农村公路的建设以及它的效益发挥，我们还有对公路的“养”的部分？

李军：南县农村公路线多面广，必须在管养工作中充分凝聚各方共建共治合力。一是构建“路长制”体系。我们构建完善了县乡村“三级四专五员”的“路长制”体系，即县、乡、村三级“路长”各负其责，专人、专责、专项经费、专项考核“四专”充分保障，协管员、监管员、专管员、养护员、路政员“五员”合力共管，实现了权责明晰、保障有力、齐抓共管。二是探索市场化管养。我们积极探索公路养护资金和城乡环卫保洁资金整合使用，将已经实行市场化的村级保洁员的工作范围、职责和公路养护员相统一，做到既提高资金统筹使用效率，又将市场力量有效引入，助力实现乡村级道路“有人养、留得住、养得好”。三是发动全民共管。我们在各路长公示牌上标示专门二维码，广泛发动和积极引导群众随时监督、扫码上报身边路段的违法信息，营造全民参与、共管共治的良好局面。

记者：农村公路的“管养”最难的就是末稍“神经”，这是管理的盲区，您是怎么处理的 ？

李军：主要与乡村振兴有效衔接，把“担心返贫”的农村群体，吸纳到日常公路养护工程中，为他们提供就业岗位。这部分人在创新发展过程中没有思路，但具备一定劳动能力，镇村两级临时聘用为日常巡查人员，解决了“担心返贫”人员就业问题；同时，充分发挥路长制的优点，平时加强路面巡查，及时发现公路存在的隐患，为相关职能部门及时提供第一手信息。

记者：这些信息到县一级层面的话，就需要处理，这些信息的双向传输是有什么机制吗？

李军：村级层面发现影响公路安全的问题，及时向乡镇一级报告，乡镇及时向公路建养部门进行汇报，建养部门能第一时间到现场进行处置。

记者：这种传输的信息链条是靠建立网格群还是微信群？

李军：是内部的一种完全闭环的网络群。

记者：这是一种很好的方式，既帮助了可能返贫的对象，这样就同时解决了“谁出钱”和“谁来做”的问题。我们湖区对“养”的方面有什么特殊性吗？

李军：根据洞庭湖腹地的土质松软的地质情况，以及水位比较高，雨水比较多的复杂环境，路基存在基础不稳等安全隐患，加强日常巡查，发现问题及时处理，是保证公路安全畅通的一个重要手段。

热血绘就人生“逐梦路”

李军回忆，小时候家门前有一条泥土路通向学校，他受够了“雨天一身泥，晴天满身灰”的滋味。他从小就有一个梦想：要为群众修筑宽敞好走的公路。1989年9月，李军由省交通技工学校测绘专业毕业，分配到南县公路部门工作。从公路测绘员到公路管理者，他30年如一日奔跑在人生的“逐梦路”上。

记者：李局长，您在投身公路事业中有哪些难忘经历？

李军：记得2017年罗文花海景区环村路建设，当时任务大，时间紧，要求高，距离任务完成期限只剩46天。施工过程中我的身体出现状况，必须马上去长沙动手术。当时我布置好各项工作后，才前往长沙，手术刚做完就接到报告，说流沙将路基冲毁。这一下把我急得不行，马上和医生商量要求出院，医生说必须要住院或回家休养。我就问了医生一句话“你就说会不会要命？”医生说只要消炎消得好不会要命。第二天我就返回到工作岗位上，当时伤口每天都在流血，但没有办法，只能坚持在筑路现场。

记者：说明您真的把农村公路事业当成了自己生命的一部分了，作为一个有着30余年职业生涯的老交运人，一定对路有很深的情结，能说一下吗？

李军：感情确实是很深厚的。虽然历经艰辛，但路一旦修好，行走在每一条路上，倍感自豪。作为交通人、公路人，所付出的能促进当地经济发展，能使老百姓受益，是一种成就感、满足感。给老百姓带来福音福祉，也是我个人成就的一种体现。

记者：就是一种付出辛苦后收获的幸福感，像一个人经历风雨后，突然看见彩虹那一刻的心情。

李军：对！

李军说，他会初心如磐用毕生的心血筑路、管路。如果人生是一场“赶考”，那么，他的“赶考路”上不只有风景，更多的是初心使命！