

城口 建好脱贫路 乡村振兴再出发

聚焦城乡建设提质加速·城口

山高路不平,出门靠步行,逢水挽裤脚,遇坡钻老林,清晨去赶场,火把进家门……
这段民谣是城口交通过去的真实写照。

1997年重庆市直辖前,城口县境内公路仅有556公里,没有一寸水泥路。直辖后,城口交通虽然逐渐实现突破,但仍长期处于“无铁路、无高速、无航空”的“三无”境地,与周边城市联而不通,境内干线通而不畅,乡村公路覆而不广。

交通不畅、百业不旺,改善交通是城口最强烈的愿望、最紧迫的任务。脱贫攻坚战打响以来,城口交通聚焦精准扶贫,按照“大办交通、办大交通”的思路,以“畅通对外大交通、疏通内部毛细血管”为目标,战酷暑、斗严寒,逢山开路、遇水架桥,全县交通运输实现了从“瓶颈制约”到“初步缓解”的重大跨越,切实为脱贫攻坚提供了坚实有力的支撑保障。

巴山原乡,生态城口。现在,日益便捷的公路网畅通渝川陕、连接城乡村,为融入成渝地区双城经济圈建设、有效衔接脱贫攻坚与乡村振兴夯实了道路。



沿(河)双公路 郑彬 摄/视觉重庆

啃掉一块块的“硬骨头”

城口山大坡陡、沟壑纵横,90%以上的公路是在悬崖峭壁上艰难掘进。

到2015年,市级深度贫困乡镇沿河乡北坡村的老柏树片(五社、六社、七社、八社)的800多村民,下山只有一条长3.7公里、宽3米多的骡马道,村民日常出行全靠两条腿,运输只能靠骡马。

“难度大、投资高、推进难,8年只修出了一条骡马道。”城口县相关负责人表示,外地修建1公里路需要资金10万元,城口修这样的路至少需要100万元。像老柏树这样的“硬骨头”,全县当时还有龙田乡的仓房村、坪坝镇的聚马村。

这样的路,修,施工难度太大;不修,村民需求太大。2016年6月1日,城口县召开专题会议,就北坡村、聚马村、仓房村通达通畅工作进行专题研究。

“在算经济账的同时,更要聚焦老百姓的需求。”会议认为,实施3个村的通达通畅工程,是精准扶贫精准脱贫工作的现实需求,是解决当地群众生产生活需求和出行难的重要举措。通过交通条件的改善,既可带动当地群众脱贫

致富,也有利于推动3个村的可持续发展。最后,会议决定“以群众需求出发,想尽千方百计贯通公路!”

修筑这样的公路何等艰难!沿河乡党委书记吴雪飞介绍,大山横亘在眼前,几乎垂直的角度令人生畏,挖掘机几次险些滚落山坡,工人腰系绳索在悬崖飘荡,山石不稳定随时塌方。

据统计,老柏树3.48公里上山路投资2200多万元,平均每公里造价高达650万元;仓房村约7公里的公路耗资约890万元;聚马村15公里的公路耗资约1300万元。

交通基础设施严重滞后,是沿河乡脱贫路上最大的“拦路虎”。除了老柏树这样的“硬骨头”,省道S301到了沿河就成了“断头路”。城口县交通局在落实结对帮扶中,强力助推沿河乡交通扶贫工作,不但让“四好农村路”延伸到了农家院落,同时还打通了起于沿河乡场镇、止于双河乡硝水坝的沿(河)双(河)公路,对接城万快速通道,融入全县交通路网。

这条路全长19.4公里,累计投资近2亿元,整整修了4年,每公里造价为



周(溪)双(河)公路 周健 摄/视觉重庆

800万元,沿途迁移坟墓100多座。

“着力攻克贫中之贫、难中之难、坚中之坚。”城口县交通局局长夏贵金介绍,截至2020年底,全县农村公路已达3700公里,村民小组通达率达到100%,村民小组公路通畅率达89%,行政村通硬化路率和通客车率均达到

100%。10万余名群众出行难和乘车难问题得到有效解决。

此外,城口率先在全市提出“有公路就必须有防护栏”的目标,多方筹措资金6000多万元,安装防护栏覆盖所有村级公路,为农村公路系上了“安全带”。

破解产业薄弱村的交通瓶颈

城口县鸡鸣乡也是市级深度贫困乡镇,该乡金岩村海拔2000多米,适合种植云木香药材,这也是当地村民的主要经济来源。

“交通是金岩村脱贫的最大瓶颈。”村民冉启芬说,2017年,大多数村民从山顶搬到山下居住,但村民们仍需步行到山顶对药材进行管护。为运输药材,村里还专门成立了马帮队,一匹马一天能驮100公斤,平均下来1公斤药材运费就需2.6元。“我花1万多元买了一匹

马运药材,结果第三天马就摔死在100多米悬崖下。这是全村摔死的第13匹马。”冉启芬说。

山路难行,山货难运。产业发展是打赢脱贫攻坚战的“重头戏”,交通则是产业兴旺的“大动脉”。从交通建设三年行动计划启动以来,城口县在实施“四好农村路”通组公路通达、通畅工程建设时,坚持以2个市级深度贫困乡、3个县级深度贫困乡、20个重点贫困村、30个产业薄弱村为重点,克服自然条

件恶劣、资金短缺等困难,破解产业薄弱村的交通瓶颈,为农资上山、农产品进城,开好路。

2017年10月,到金岩村的村道纳入产业扶贫路开始修建,11.8公里的通达建设投入就高达1200多万元。去年8月,这条路全面完工,每年为金岩村的种植户节约运输成本300万元以上,户均节约近2万元。

路修到产业基地,延伸进景点景区。据统计,截至目前,城口县修建产

业路达200多公里,全县30个产业薄弱村都通了产业路;串联景区、景点、乡村旅游集群片区的旅游路有500余公里,畅通了游客快进慢游的旅途。

“交通畅,带来了产业热、旅游热、电商热。”城口县相关负责人表示,首先交通畅通推动了山地鸡、生猪、中蜂、核桃、中药材、食用菌、特色杂粮7大农业产业规模化发展,全县农业总产值由2015年的11.6亿元增长到2020年的19.98亿元。其次旅游也“火”了起来,2020年全县旅游接待人数达380万人次,较2015年增长117.8%;旅游综合收入达8亿元,较2015年增长了176.2%。三是农村电商也迅猛发展,全县建起农村电子商务三级公共服务体系,累计交易额突破6亿元,激活了区域之间、城乡之间的人流、物流、资金流、信息流,推动县城产业逐步实现蝶变。

高燕镇河岸村也是城口县30个产业薄弱村之一。5公里产业路打通后,村里引导村民探索发展魔芋、魔芋、山地鸡、中蜂和中药材等产业,建立魔芋基地70亩,引导村民自发改种植魔芋50亩;建设天麻基地50亩;实施8798.88亩国有林储备项目,惠及全村200余户农户。2019年,河岸村实现村集体经济组织增收17万元。

50多岁的李安明曾经是河岸村出名的“困难户”。产业路建好后,在镇村干部的引导下,他办起了家庭农场,喂养了300只鸡、11头牛、6条商品猪。短短一年时间,最少也能赚到近10万元。



巴山原乡旅游公路 周健 摄/视觉重庆

交通布局向网状型发展

城口,踞三省门户,扼四方咽喉。近邻有陕西的岚皋、平利、镇坪,四川的万源、宣汉,重庆开州、巫溪等;不远处有陕西的汉中、湖北的十堰、四川的达州、重庆的万州;南北方向是重庆和西安,东西方向有武汉和成都。

“出境公路从4条增加到9条,形成‘3小时周边县市通达圈’。”过去几年,城口县坚持把出境公路建设作为改善区位条件、畅通人流物流、激活资源要素、加快产业发展的重要抓手,增进与周边县市互联互通,新建经河鱼乡至陕西平利、经黄安坝至陕西平利、经巴山至陕西紫阳(在建,未通车)等出境公路,改造升级城口至巫溪公路。如今,道路“联而不通”“通而不快”已成为历史。

今年3月25日,历经800多个日夜,重庆城开(城口到开州)高速全线首个特长隧道——尖东山隧道实现双洞贯通。城开高速全长128公里,桥隧比达77%。其中,尖东山隧道、旗杆山隧道、鸡鸣隧道、吴家梁隧道等构成了长约48公里举世罕见的超长隧道群。尖东山隧道为超长隧道群内首个贯通的特长隧道。

目前,城口是全市唯一不通高速公路的县。城开高速是城口第一条高速路,也是重庆首条北连陕西的省级通道。其中,城开高速开州谭家至赵家50公里路段今年将具备通车条件,明年有望实现通达城口,届时将结束城口县不通高速公路的历史。到2026年,城开高速将力争实现与陕西贯通,为渝陕两地打通一条快捷通道。

与此同时,途经城口的渝西(重庆至西安)高铁将在今年内破土动工。城口即将迈入“两高(高铁高速)时代”,成为“重庆向北重要交通节点”。

如今,城口公路总里程已提升至4400公里,公路网面积提升至134公里/百平方公里,联网公路正从“树状型”交通布局加速向“网状型”发展。

现在,城口正全力抢抓国家“一带一路”、建设交通强国、建设内陆开放高地、成渝地区双城经济圈、支持城口革命老区加快发展等重要战略机遇,以建成“重庆向北重要交通节点”“秦巴地区毗邻区县交通枢纽”为目标,加快畅通对外通道,消除内部瓶颈,为巩固脱贫攻坚成果和实施乡村振兴战略提供强有力的交通保障,同时加快形成循环渝东北、快捷大巴山、畅通渝川陕、连接全中国的秦巴山区交通枢纽。

舒陈陈



鸡鸣乡金岩村产业扶贫路修好后,促进了当地产业发展。图为村民扛着农具前往贡茶种植示范围 龙帆 摄/视觉重庆



城开高速在加紧施工中 崔力 摄/视觉重庆