核心提示 城市基础建设是城市赖以生存和发展的基础，其发展水平反映了城市发展的质量和潜力。新中国成立后，特别是改革开放以来，我市加快了高速公路、机场、电厂等基础设施建设，为重庆经济发展注入了巨大动力。

由原路改建到新建二级路再到全线高速公路的“三级跳”

“西南第一路”建设背后那些事

1995年9月，成渝高速公路全线通车，成渝间的距离缩短至4个小时车程。（本报资料图片）

□本报记者 杨永芹

6月12日上午8时，端午节假期首日，成渝高速中梁山隧道出口，出城的车辆已排起长龙。

成渝高速，是重庆最繁忙的高速公路之一。数据显示，从1994年通车到2020年，成渝高速重庆段日均车流量从1.1万辆次增长至14.55万辆次，增长了13.03倍。

成渝高速，是西南地区修建的第一条高速公路，也是全国第三条高速公路，被称为“西南第一路”。它的建成通车，引领地处西部内陆的重庆进入了现代化交通时代——高速公路时代。

从重庆驾车到成都 曾经需要10多个小时

成渝高速建设前，连接重庆、成都的是一条建成于上世纪30年代、全长438公里的成渝公路。新中国成立后，虽多次整修改建，但仍不堪重负，不仅堵车严重，而且交通事故频发，已远不能适应成渝两地经济发展的迫切需要。

“早上开车从重庆出发，晚上10点多才能开拢成都。”曾在重庆汽车运输公司跑运输、现任重庆成渝高速公路有限公司运行保障中心副主任刘昕回忆，当时开车去成都单程少则10小时，遇上堵车甚至要约两天。

新建一条成渝公路，成为当时两地群众最热切的期盼。

上世纪80年代，成渝公路被列入“八五”期间重点公路建设项目，同时也成为交通部规划的“两纵两横”国道主干线上海至成都的组成部分。1983年9月，四川省和重庆市着手对成渝公路进行可行性研究。

成渝公路该怎么改建、建成什么标准？当时，没有多少可以参照的标杆，四川省和重庆市都只能“摸着石头过河”。

1987年12月，国家计委批复：保留原路，另建新线。当时的批复中，新成渝公路还只是“高等级公路”。按照设计方案，新成渝公路起于成都五桂桥，止于重庆陈家坪，为节省投资，成都五桂桥至简阳及重庆陈家坪至来凤驿为一级路，其余为二级路。

1991年，成渝公路建设者们在评估时发现，成渝地区车辆快速增加，预计到1995年新公路建成通车时，日流量将超过7000辆次，而二级路的承受上限是5000辆次。

“辛辛苦苦修条路，中间来个‘小盲肠’。”重庆段和四川段相继修改了建设方案，将“二级”路改为“一级”路，“两车道”改“四车道”。

全封闭、全立交、双向四车道，设计时速80–100公里，设计流量是老成渝公路的150倍，新成渝公路已经达到了高速公路的建设标准。在计划经济年代，做这样的决定要冒“越矩违规”的风险。

为保工期，“二改一”方案由建设指挥部通过后直接实施，再报相关部门寻求批准。直到1992年12月，国家计委复函同意“成渝公路全线按一级公路一次建成”，这个冒险方案才得到承认。

引领高速路建设模式创新 控制工程实现三大创新

业界人士普遍认为，成渝高速从设计、建设、运营全过程，一路探索、一路创新，早已成为重庆乃至全国高速公路的样板。

据悉，成渝高速公路建设期间，在交通部等相关部门的直接领导下，实现了“三个引进”，即引进世行贷款、引进竞争机制、引进实施国际通用的“菲迪克”条款，还推行了工程承包制、招投标制、管理制、工程师监理制等先进管理模式。

据介绍，成渝高速重庆段是全线建设最艰难的一段。虽然长度仅为全线的1/3，但工程量就占了1/2，全线最长的隧道、最大的填方都在重庆境内。在建设过程中，建设人员积极创新，实现了控制工程的三大创新：

荣昌至来凤段，创新“利用废方，扩宽路基，把二级路改为一级路”的优化设计方案，一次建成一级路，不仅满足了今后车流量增大的需求，还节约了工程投资；中梁山和缙云山隧道，采用“半横向式通风改为纵向式通风”的方案；三星沟大桥变更为高路堤建设方案。

重庆结束没有高速路历史 成渝两地车程缩短至约4小时

1994年4月28日，成渝高速迎来历史性一刻：重庆段首段陈家坪至上桥建成通车，全长5公里。

重庆成渝高速公路有限公司副总经理刘先明清楚记得当时的情景：当日上午10时，在陈家坪立交入口处（当时还未建立交）隆重举行了成渝高速通车典礼，准备上高速的车辆已经排成长队。刘先明与同事一起驾驶着5辆长安面包车，引领社会车辆驶上高速公路。

1994年10月18日，重庆段主线初通。1995年9月25日，成渝高速全线建成通车。它比原有的成渝公路车程90多公里，比成渝铁路里程短160多公里。从此，两地间车程缩短至约4小时。

随着重庆直辖，重庆高速公路建设进入快车道。市交通局数据显示，到2020年底，重庆高速公路通车里程已经达到3400多公里，中心城区射线通道达到12个，对外通道达到24个，其中川渝间在建或已建高速公路已达到19条；每百平方公里路网密度达到4.13公里，均居西部前列。

重庆江北国际机场的5次扩建

□本报记者 杨永芹

6月22日上午，重庆江北国际机场T3B航站楼施工现场，塔吊林立，机械轰鸣，一派忙碌。

工地的对面，正是T3A航站楼。“从T1航站楼到T3A航站楼，再到在建的T3B航站楼，重庆江北国际机场经历过5次扩建。”重庆机场集团有限公司党委书记、董事长谭平川说，江北国际机场2019年完成旅客吞吐量4479万人次，位居全国第9，并跻身全球第48位。

T3B航站楼2024年建成后，重庆江北国际机场跑道数量将位居全国前列，以更靓丽、更先进、更国际化的面貌展现在世界面前。

上世纪80年代，重庆仅有军民共用的白市驿机场。建于1939年的白市驿机场，是当时国内仅有的4个国际民航机场之一。上世纪70年代，白市驿机场每天起降的民航班机只有四五架，上世纪80年代末时一共也只开通了十几条航线。航空是现代城市经济发展的重要“引擎”之一，重庆新建航空枢纽的迫切需求，被提上国家日程。

1984年10月，国务院、中央军委正式批准新建重庆江北机场。

1985年11月30日，机场破土动工。

1989年4月12日，时任中央军委主席的邓小平为机场题写了“重庆机场”四字。

1989年12月6日，机场正式定名“重庆江北机场”。

1990年1月22日，重庆江北机场正式建成通航。

1998年，江北机场更名为“重庆江北国际机场”。

2001年12月，重庆江北国际机场启动了二期扩建，该工程是国家计委、重庆市和民航总局“十五”期间的重点建设项目，也是国家西部大开发首批十大重点工程之一。之后，重庆江北国际机场相继进行了三期、四期扩建。2020年11月，T3B航站楼和第四跑道开建，这是第五次扩建。

目前，重庆江北国际机场已经成为中西部首个拥有3座航站楼、3条跑道同时运行的机场，累计开通国际地区航线101条。到2024年，重庆江北国际机场可满足年旅客吞吐量8000万人次、年货邮吞吐量120万吨、年飞机起降量58万架次的需求，将支撑重庆在西部地区带头开放、带动开放。

3轮建设后珞璜电厂担当发电“主力”

□本报记者 白麟

20世纪80年代末，随着工矿企业产能增长和居民生活水平改善，电能紧缺成为重庆经济社会发展的“瓶颈”。

经多方努力，华能与重庆市达成共识，积极推进华能珞璜电厂一期工程上马，计划建设容量72万千瓦，这将把重庆的总发电量提升1倍多。

1988年9月，项目开工。华能和重庆在全国广招人才，华能珞璜电厂党委书记胡泽荣也是在此时加入珞璜电厂。

作为国家“七五”重点能源建设项目，珞璜电厂一期总投资18.3亿元，是新中国成立以来重庆市投资最大的工程项目。

胡泽荣和来自全国各地的各类专业技术人员一起，被分配到各个岗位上，忙得热火朝天。那些纵横交错的巨大电缆沟、靠100多人拉动的6KV电缆、重达300吨的汽包、100多个轮子的平板车……让他们震撼又兴奋。

更让胡泽荣印象深刻的，是来自国外的先进发电技术。电厂一期工程成套引进了法国阿尔斯通公司两台单机容量360MW亚临界燃煤汽轮机组，并在国内首家引进日本三菱重工烟气脱硫装置。一期工程建设现场一度驻扎的大批外籍技术专家，厂里也专门派出多批技术人才前往法国、日本、西德学习。

1991年9月11日，电厂1号机组投产发电，1992年2月14日，2号机组投产发电，标志着一期工程全面建成。1996年12月，电厂二期工程启动建设，继续成套引进法国阿尔斯通公司两台单机容量360MW亚临界燃煤汽轮机组，并于1998年12月全部投产。

二期工程建成后，电厂总装机容量达144万千瓦，超过新中国成立以来重庆市所建电厂的装机容量总和，为刚刚成立的重庆直辖市注入了新的发展动力。

2004年9月，电厂三期工程动工，这一次，核心技术设备和整个机组的建设运维实现了完全自主。

2007年2月，三期工程全部建成投产，电厂总装机容量达到264万千瓦，成为我国西南地区装机容量最大的环保型火力发电厂，当时重庆市每使用10度电，就有3度来自于珞璜电厂。

建厂以来，珞璜电厂总投资约120亿元，累计发电2300亿千瓦时。2020年6月，该电厂建成投产西南地区首个污泥耦合发电项目，为传统燃煤电厂转型发展提供了示范。

扩大学位供给 推进集团化办学 扎实办好惠民事

巴南 书写优学优教民生答卷

近年来，巴南区教育系统充分发挥党建引领作用，践行全心全意为人民服务的宗旨，切实做到想群众之所想、急群众之所急、解群众之所困。

民生为重，百姓至上。巴南区教育系统以人民满意为标尺，围绕“江南宜学城，品质教育区”目标，聚焦“公平”“质量”，通过区域内幼儿园扩容提升，化解“入园难”“入园贵”问题；以新建改扩建等方式，建设更多百姓家门口的好学校；大力推进集团化办学，推动教育优质均衡发展……持续优化教育发展环境，不断提高“优学优教”水平，书写了有温度有厚度的民生答卷。

提质升级 绘就“均衡优质”幸福底色

时光倒回去年秋季学期开学，巴南区箭滩河小学、生物城小学、花溪二小建成投入使用。宽敞的运动场、崭新的教学楼、配置齐全的功能室……走进校园，温馨宜人的环境，令人眼前一亮。

这3所新建的公办小学投入使用，满足了周边小区适龄青少年就近入学的需求，推动了区域办学资源的有效扩展。

这是巴南区扩大优质教育资源覆盖范围，缩小校际差距、城乡差距的一个生动实践。

“孩子‘有学上、上好学’，教育责无旁贷。要着力构建优质均衡的基本公共教育服务体系，扩大学前教育、基础教育的学位供给，让群众在家门口就能享受优质均衡的教育。”巴南区教育工委书记、教委主任唐泽奎说。

在重庆市中心城区当中，巴南区的“二元”经济社会特征明显，是典型的大城市带大农村经济格局，面临学前教育和义务教育学位供给压力，以及城乡之间、校际之间均衡发展的巨大考验。

巴南区组织小学进行高质量的课堂教学现场展示

压力面前，区教委下好教育优先发展先手棋，从“人、财、地”三个方面倾斜，科学合理布局城镇义务教育学校与幼儿园，并联动巴南区委、区政府、区发展改革委、区住房城乡建委、区财政局等部门，形成强大合力，促进教育资源供给持续扩大，实现“量”的扩张和“质”提升。

据悉，巴南区落实建设用地供给、建设规模、经费投入、建设主体、建设时序，推动与对应地块住宅项目同步规划、同步建设、同步交付使用，并通过新建、回购、改扩建等方式，为群众提供更多义务教育、学前教育的优质学位资源。

数据显示，“十三五”时期，巴南区建成新学校24所投入使用，新增学位4.6万余个，每年安排近2万名流动人口子女入学，努力解决学位供需矛盾。

扩大资源 集团化办学铸就优质资源

2007年，巴南区正式启动了鱼洞二小“一校两区”的试点工作，在全市率先开启了小学教育集团化办学的探索。

当先锋，谋发展。巴南区在加快推进集团化办学的过程中，以教育公平为诉求，以优质均衡为目标，打出顶层设计、创新机制、资源共享、深度交流、融合创生等“组合拳”，构成特色鲜明的集团化办学模式，以破解“择校热”“大班额”，促进教育实现均衡优质的发展。

事实上，巴南区打破集团化办学单一模式，以“名校（园）+新校”、“名校（园）+潜质学校”模式，组建了7个名校（园）教育集团，按照“城区优质学校+农村学校、薄弱学校”的模式组建18个中小学发展共同体，以“重点中职学校+参与配合学校+科研院校+行业协会+园区企业”为模式组建4个职业产业教育联盟，构建了区域教育供给侧结构性改革的“巴南范式”。

在组建教育集团、发展共同体、职业产业教育联盟后，巴南区以紧密型、领办型、松散型等7项运行机制，带动教育集团有序运行。同时积极发挥优质教育资源的辐射带动作用，加强集团内各校在管理、科研、文化、课程、师资等方面的内涵发展，促进校际间的深度融合，提升集团内各校的办学质量，从而整体提升区域教育质量，以满足群众对优质教育资源日益增长的需求。

比如，东城校区、恒大城小学、巴南小学、星澜汇小学、融创小学、昕晖小学、珠江城小学、生物城小学，在鱼洞二小教育集团这个大家庭里孵化、融合、成长，寻找到了自己独特而有个性的发展路径，为更多的学生提供优质均衡的教育。

此外，巴南区完善经费保障制度、考核激励制度、退出再生制度，构建完整的保障机制体系，进一步撬动了集团内各校的办学活力，优化了教育资源的合理配置，提高了集团内各校的办学水平。

姚兰 何霜 张骞月
图片由巴南区教委提供