

7000万平方米旧房亟须“定期体检”

市房管局拟出台房屋安全使用管理系统性法规

本报讯 (通讯员 刘子烨 记者 江跃中)去年,本市一小区一幢楼房的六层阳台垮塌,一名老人坠楼丧生,这是由房屋质量缺陷引发的安全事故。目前,本市有老旧房屋7000万平方米,建造质量参差不齐、年久失修、使用者擅自改变房屋结构、城市基础设施建设影响等,导致老旧住房存在诸多安全隐患。市住房保障和房屋管理局日前在答复市政协提案中表示,拟出台房屋安全使用管理的系统性法规。

据统计,新中国成立前本市建造的房屋有近2000万平方米,上世纪

纪50—80年代大规模兴建的老公房近5000万平方米。市政协常委、上海市建纬律师事务所主任朱树英调研认为,本市存量房屋的主体结构有诸多质量缺陷:第一,房屋承重体系的承载力不足,导致楼梯或有坍塌之危;第二,房屋出现结构性裂缝;第三,房屋结构部位发生渗漏以及墙体结构出现中空,造成墙面脱落;第四,高层民居的电梯使用时间过长,安全事故频发;第五,房屋外墙钢窗或玻璃幕墙脱落,引发“空中杀手”问题;第六,房屋公用设施设计不合理,影响居民安全逃生。

诸多隐患,令人触目惊心。“随着时间推移,存量房屋的‘健康状况’每况愈下,质量缺陷问题将越来越严重”。朱树英建议,对存量房屋实行“定期体检”,对于发现的房屋主体结构的缺陷应及时大修。

原先,房管部门对公有住房有定期大修的统一规定。住房制度改革后,本市大部分存量房的性质属于业主购买的商品房。朱树英提出,对于商品房的“定期体检”,主管部门也应建立相应制度,并负责落实。他建议,市、区两级房管部门会同房屋质量检测专家,组建房屋质量安

全排查小组,分批分次深入居民小区,进行全面排查,实行存量房质量缺陷登记备案制度,定期回访。同时,市政府还应制定专门政策,规定当存量房大修期限届满时,要接受主体结构工程的强制检测,及时消除隐患。对于反映集中的房屋质量问题,应及时听取广大业主的意见,组织实施维修或改建工程,要重点关注居民小区电梯更新及房屋大修、外墙改建等工程。

市政协委员张毅建议效仿煤气安检,由市房管局出台专门规章,建立物业每年定期巡查房屋结构安全

的长效机制。在巡查中一旦发现房屋安全隐患,物业公司要敦促住户整改,并报告小区业委会和当地房管办。拒不整改的,应由主管部门依据住宅物业管理规定等法规予以查处。

市住房保障和房屋管理局表示,目前对于住宅安全,还缺少一部系统性的房屋安全使用管理法规。本市拟出台《上海市房屋安全使用管理规定》,其中对于委员的建议,比如对存量房屋主体结构实行“定期体检”等,均有明确的规定要求。据悉,市建交委正牵头开展相关立法调研,争取让它早日出台。

一季度本市认定4419套房应征房产税

本报讯 (记者 谈鸢)税务部门相关负责人近日透露,今年一季度本市已经对24433套住房完成了房产税征免认定,其中应征收房产税的住房有4419套,占18.1%。截至2011年底,已有16283套住房的纳税人按规定缴纳了2011年度房产税,总体运作比较平稳。

但同时,有小部分经认定需缴纳2011年度房产税的纳税人,逾期未缴、少缴税款。上海市地税局有关负责人提醒,经催报催缴仍拒不纳税的,税务机关将依照《中华人民共

和国税收征收管理法》和本市试点办法有关规定处理。凡是逾期纳税的,应到住房所在区县的房地产交易中心税务窗口缴纳,其他征收点不再受理。税务机关按规定从今年1月1日起对滞纳金按日加收万分之五的滞纳金。未纳税信息将纳入联合征信体系。

按照规定,纳税人发生应税住房权属转移的,其尚未缴纳的房产税税款,应当在转移时申报缴纳。也就是说,在缴清房产税前,该套住房将不能进行过户交易。



绕湖长跑

昨天,浦东新区职工践行职业道德和价值取向大讨论宣誓暨第二届“环滴水湖畔”健康跑在滴水湖畔举行。82支参赛队3000多名运动员绕湖长跑8.5公里。

本报记者 孙云 孙中钦 摄影报道

淞罗专线昨起改名宝山 21 路

本报讯 (特约通讯员 史美龙 记者 朱全弟)叫了10多年的宝山公交淞罗专线昨起改名为宝山21路,原来的多级制售票“寿终正寝”,新票价统一为2元,实行公交

优惠换乘。改名后,高峰发车间隔时间从10分钟调整为7分钟。

罗店的居民称,郊区线跟市区线一样票价的愿望终于实现了。一些住罗店市民告诉记者,以前他们

从罗店终点站出发到吴淞办事或者上班,来回车费12元,如果一家子三四十人出门,车费就得花三四十元,是一笔不小的开销。而住在杨浦的市民也感到实惠了不少,乘公交车到吴淞换宝山21路,只要花1元钱。

上海茶文化节向岷县灾区献爱心

本报讯 (记者 江跃中)昨天,2012年上海国际茶文化旅游节举行湖北品牌茶叶推介日活动。湖北的12家品牌茶叶商家,将前一天的全部销售收入数万元,捐赠给本月

10日遭受大范围特大雹洪强降雨灾害的甘肃岷县茶埠镇灾区。

又讯 (记者 江跃中)闸北区茶文化协会近日在上海大宁国际茶城开业五周年庆典上揭牌成立。

世纪大道地铁站明起局部改造

闸机位外移 收费区面积增大

本报讯 (记者 吴强)从明天开始,地铁世纪大道站将对站厅作局部改造,以缓解日益突出的客流对冲现象。由于施工均在当天运营结束后进行,所以施工不会对线路运营造成影响。

世纪大道站是上海唯一的4线换乘地铁车站,地铁2、4、6、9号线在这里交会,承受着越来越大的换乘压力。据地铁运营方介绍,世纪大道站站厅分为A、B两个区域,每日进出站客流均有9万人次左右,换乘客流高达35万人次。早晚高峰时期,世纪大道站的换乘通道往往出现客流对冲现象,大批乘客被迫积压在自动扶梯或楼梯上,给人身安全埋下一定隐患。此次改造主要是增加计费区的面积,也就是扩大进入闸机之后的空间范围。为此,原有的闸机位置将向外移出20多米,并加宽现有的部分站内通道。这两举措将使收费区面积增加1000多平方米。

大客流是城市活力的象征,然而如果没有安全,活力就不是健康蓬勃的,而会乱象丛生、隐患重重。

上海市政府5月9日发布《关于进一步加强本市轨道交通管理的意见》,明确将建立各项安全评估、评价体系,并引入第三方安全评估机制。

点 人民广场9次改造

和乘客每次为增能欢欣鼓舞相反,人民广场站区域站长马珏每次听到增能就“吓出一身汗”。人民广场站处于三线换乘中心地位,日均客流近80万人次,高峰客流超百万,堪称“中国客流最大的地铁站”。每次线路增能带来客流增加的“蝴蝶效应”总会在这里放大和凸显。4月28日,8号线小幅增能,当天早高峰人民广场站就多了500多人次。马珏说:“我的神经绷得紧紧的,因为保障乘客安全是我的职责。”

马珏从2003年开始在人民广场站工作,眼见了巨大客流催生的人民广场换乘通道9次大改造。每次客流高峰,马珏和同事们都站到第一线的人流中去。时间长了,丈夫都觉得奇怪:“你这个带‘长’的,到底在做管理工作,还是一线的小八腊子?”每次看戏、看电影、出游,马

在滚滚人流中摸索安全之策——地铁大客流见证申城发展活力(下)

珏都会不由自主关注当时的环境,寻思这里的客流组织什么合理,什么不合理。经过多年摸索改造,人民广场站形成了如今的“顺时针走向”客流格局,这里依旧人流熙攘,比以往有过之而无不及,然而“客流对冲”“站台滞留”等安全隐患都消失了,各方向换乘客流泾渭分明,秩序井然。

线 无可奈何的限流

在大部分运营时段,上海地铁都能给乘客提供一个较舒适的乘车环境。然而在部分时段、部分站点和节点,比如工作日的早晚高峰,特定活动的线路和车站会出现短时客流大幅增加,潜藏着安全隐患。

为了保障乘客安全,上海地铁在多条线路的高峰时段实施限流举措,限流几乎已经成为高峰时段的一种常态措施。“限流肯定会给个别乘客带来不便,但是为了总体营运安全,顶着唾沫星子也要采取这样的措施。”地铁运营中心尹炜告诉记者。4月9日8号线杨思站面对周一早高峰大客流时,记者穿上地铁志愿者红马甲参与实行限流的维持秩序工作,现场不少乘客大声责骂。然而,限流的确有效分流到站人数,避免大客流拥挤至站台。

遇到活动散场时,对人流的疏

导和扩散则成为首要问题:顾村公园站平时日均客流1.5万人次,樱花节期间达到7万人次;11号线上海赛车场站平时日均客流3000人,F1赛事期间激增至6万人,是平时客流的20倍。上海地铁根据节假日和重大活动特点提前做好预判,制定个性化现场运营保障方案,现场设置醒目指示牌,并通过微博等手段,即时告知人群现场情况,避免大客流冲击可能造成的安全问题。

面 三条底线上的努力

说到安全,去年“9·27”的追尾事故是绕不开的话题。直到如今,提及此事,地铁运营工作人员依旧神情沮丧:“这是上海地铁最灰暗的一天。”半年多来,上海地铁围绕“不追尾、不撞车、不发生踩踏事件”三条底线,开展列车接近预警技术、车站ATS系统自动记点技术、站车无线通信联控技术研究,梳理研究上海轨道交通各条运营线路曲线路段行车管理模式,针对性地强化管理防御和技术防御措施。

地铁运营从单一线路进入到网络化阶段,管理并非简单的翻倍,而是新的巨大挑战。记者近日在10号线控制中心看到,每个工作人员都配发黑色记事本,其中载明一旦发生信号事故时应采取的各种预

案,一目了然。应急板保证一旦发生信号故障,人工定位每列列车位置,确保不会发生事故。同时,地铁方面还与中科院开展合作,准备引入声纳装置,防止发生追尾事故,预计6月正式推出。上海地铁在今年初开始研发在站台上安装电动栏杆,在特定站点试验合格后即全线路铺开。这种电动栏杆可以有效防止客流拥挤时发生坠落事故。

下一步,上海地铁还将运用现代科技手段,开发建设大客流预警系统平台,完善运营信息发布手段,主动发布线路拥堵状况和实时运营信息,实施远端客流引导措施,诱导乘客错峰出行和避开拥挤区段。在新建线路规划方面,将尽量减少多线同站换乘,采取线路与线路之间多点换乘的方式,从而均衡路网压力。

结束语

根据上海市轨道交通近期计划,到2015年,上海有望形成14条运营线路、约600公里、375座车站左右的路网规模;到2020年末,上海地铁的远景将是810公里,约500座车站的路网规模。正如同这生生不息的城市一般,大客流与路网交错发展还将继续,并在这种交错上升中继续呈现出别样的活力。

本报记者 吴强