

时政

未纳入房屋养老金试点
广州正试点房屋保险制度

截至今年3月底累计投保项目达到159个

新快报讯 记者王彤报道 近日,住建部表示将研究建立房屋体检、房屋养老金、房屋保险制度。新快报记者从广州市住建局了解到,根据住建部的部署,目前广州未纳入房屋养老金试点范围。据此前住建部发布的相关信息,“房屋体检、房屋养老金、房屋保险制度”试点城市有22个,其中包括北上广深以及杭州、南京、西安、郑州等。不过,住建部并未明确每个城市具体试点了哪些制度。据此前公开消息,目前在试点的是房屋保险制度。

广州市城镇房屋安全保险制度试点工作已在2023年12月启动,成为第一批上报方案并获批的5个城市之一。今年3月,广州市住建局印发了《广州市城镇房屋安全保险制度实施方案》(下称《方案》),提出针对不同状态、不同类型

城镇房屋,系统设计房屋安全保险制度,建立覆盖房屋建筑建设、使用全生命周期的保险制度;加强房屋建设和使用全生命周期的质量风险、安全隐患管控,消除风险隐患,预防主体结构及其附属设施倒塌事故、消防安全事故及玻璃幕墙、外墙脱落事故,保障人民群众生命财产安全。

对于新建房屋,广州已印发《广州市住宅工程质量潜在缺陷保险管理暂行办法》《广州市住宅工程质量潜在缺陷保险管理暂行办法实施细则》,并将有关投保要求列入了《广州市优化营商环境条例》。

而对于既有房屋,《方案》提出通过积极动员、广泛宣传,鼓励房屋使用安全责任人通过市场化方式为既有城镇房屋投保。为了逐步扩大既有房屋投

保范围,可通过党建引领,鼓励经济联合社为村集体物业及村民房屋投保;鼓励小区业主委员会、物业管理委员会积极筹措资金为本小区房屋购买保险;鼓励建筑玻璃幕墙相关维护责任主体投保建筑玻璃幕墙的相关商业保险。

在保险责任和期限方面,保险责任为主体结构及其附属设施倒塌事故、消防安全事故及玻璃幕墙、外墙脱落造成的房屋损失、人员临时安置费用和人员伤亡补偿。为便于操作,采取分期投保的方式,保险周期至少1年,到期后可续保。鼓励保险公司结合广州实际情况制定具有竞争力的保险产品。

据悉,今年4月广州公布了全市房屋保险试点的最新情况。广州市建设工程保险风险管理协会发布的《2023年广州市建设工程保险风险管理发展报

告》显示,至2024年3月底,广州建筑工程质量潜在缺陷保险市场规模位居全国第二,累计投保项目达到159个,投保建筑面积达到3388万平方米,提供风险保障金额超过1150亿元。

《方案》明确了三个阶段的工作目标:

●启动阶段(2023年12月-2024年3月),房屋安全保险制度框架初步建立,试点工作启动实施。

●实施阶段(2024年3月-2025年9月),各单位按照试点方案有序开展,及时总结阶段性经验,共同研究解决问题,督促和推进试点工作。

●总结阶段(2025年9月-2025年12月),各单位总结试点工作的成熟做法和先进经验,房屋安全保险制度进一步完善,在全市范围内稳步推进。

工程新进展

南珠(中)城际铁路
始发盾构机启动 穿海

新快报讯 记者李佳文 通讯员陈虎辉 韩星 王嘉琪报道 8月28日上午10时,随着直径达13.61米的巨大刀盘缓缓转动,唯一负责南珠(中)城际铁路“穿海”任务的“隧越号”盾构机顺利从香山至二十涌区间盾构井(下称“香二盾构井”)始发。据悉,该盾构机将要完成3千多米的区间隧道掘进任务,最后从二十涌盾构井吊出,为未来轨道交通地下联通广州、中山两地创造条件。

南珠(中)城际铁路位于粤港澳大湾区西岸,起于广州市南沙区万顷沙站,止于中山市兴中站。全线长47.6公里,设万顷沙(既有)、十二涌、二十涌、香山、火炬、张家边、中山、岐江新城、石岐、兴中共10座车站,并预留火炬东站一座车站,及自香山站向珠海方向延伸条件。线路将采取“快慢车”与“长短线”的运营模式,并采用与十八号线、二十二号线“同款”全自动运行系统,在香山站预留与规划研究的深中城际衔接的条件。

根据施工计划,“隧越号”盾构机于香二盾构井始发,沿中山市和信路北侧向东



■8月28日,负责南珠(中)城际铁路“穿海”任务的“隧越号”盾构机顺利始发。

新快报记者 毕志毅/摄

前行,下穿珠江出海口——洪奇沥水道后,向东北方向延伸,途经鱼塘、高速大桥后到达位于广州南沙的二十涌站。

“地质勘探显示,隧道范围内除砂层、粉质粘土、淤泥质土及全、强风化混合花岗岩外,还有软流塑地层、花岗岩侵

入、全断面圆砾角砾层等特殊地质段,地层变化较大,且地层透水性强,水压高,施工风险非常大。”广州地铁南珠(中)城际项目中山段工程负责人孙锦飞告诉记者,该段是全线独头掘进距离最长、地质和环境风险最复杂的盾构隧道。

湛江高铁轮渡方案初详勘阶段
北港海上钻探作业
正式开工

■施工水域。

新快报讯 记者许力夫 通讯员谢晓琳 陈得新报道 8月28日,记者从湛江海事部门了解到,27日下午,在“海巡0927”轮的服务保障下,施工船“南鸿勘2”轮在粤海铁路北港水域开展钻探作业,标志着新建湛江至海口铁路轮渡方案初详勘阶段北港海上钻探作业(活动)正式开工,湛江高铁轮渡过海方案可行性研究进入现场勘探阶段。

据悉,湛江至海口铁路是全国高速铁路“八纵八横”网络中包(银)海通道的重要组成部分,是海南省与内陆实现互联互通的重要通道之一,对实现内陆高铁网络和海南岛环岛高铁紧密相连,加快海南与粤港澳大湾区联动发展,以及加快建设具有世界影响力的中国特色自由贸易港具有重要意义。

该项目主要包括湛江至海安段铁路工程和琼州海峡过海轮渡工程两部分,陆上铁路工程正线长127公里,自湛江北站引出,向南经湛江市霞山区、麻章区、遂溪县、雷州市、徐闻县;海上轮渡工程航程长约23公里,在徐闻南站以轮渡方式过琼州海峡后至海口北站,过海采用“人乘船过海”,过海时间约为一个半小时。

本次钻探作业共布置168个钻孔,按计划投入2艘勘探船和3台浅滩钻探设施同时进行勘探作业。

湛江航标处通过无人机、遥测遥控系统等现代化手段对粤海铁路北港水域11座航标开展巡视,为粤海铁路北港海上钻探作业提供优质的航海保障服务。

汕梅高速改扩建项目最长隧道顺利贯通

新快报讯 记者许力夫 通讯员粤交集宣 周煦妍 郑志上报 道 历经500天施工,8月28日上午,广东交通集团所属汕梅高速改扩建项目最长隧道——新建莲花山1号特长隧道右洞顺利贯通。至此,该隧道实现双洞贯通,为项目年内进行首次交通大导改及后续按期通车奠定坚实基础。

新建莲花山1号特长隧道位于梅州市丰顺县,左洞长3213米,已于2024年8月2日贯通。此次贯通的右洞长3185米,最大埋深为380米,最大开挖宽度为13.53米,最大开挖断面为112.25平方米。建设团队克服了隧道地质条件差等建设难题,并运用科技创新手段,推动项目建设提质增效。

据汕梅高速改扩建项目负责人孙克强介绍,新建莲花山1号特长隧道贯通后,还将对原莲花山隧道进行升级改造,预计于明年年底升级改造完成。汕梅高速改扩建项目计划于2026年中建成通车。建成后,双向四车道将“变身”为双向八车道。



■新建莲花山1号隧道内部。
周煦妍/摄