



绿化树不能变成扰民树

姚丽萍



小区里,就算只迁移一棵树,也要召开全小区业主大会,无论这个小区是几十户,还是上万户!

过去一年,12345热线关于小区绿化扰民的投诉,居高不下。早在2006年,作为首部开进社区听证的地方立法,《上海市绿化条例》要解决的一个问题就是:扰民树,谁来迁、怎么迁。近年来,条例实施中有不少成功实践,也出现了一些误读,造成基层执法困扰。

绿化树不能变成扰民树,备受关注。

2007年5月1日,《上海市绿化条例》修订后实施。最直接的修订原因是:树扰民。修法最直接的

推动者,一位是长宁区人大代表唐秋生,一位是市人大代表刘正东。

绿化树为啥变成扰民树?两位代表调研发现:归根结底,种错了地方,选错了品种。比如,20年前,水杉是不少小区绿化的首选——价格便宜、生长快,只是当时没想到,乔木不能离楼房太近,也不能太密。

扰民树,要回归绿化树,申城有了首次社区立法听证会。2006年12月14日,在徐汇区康健街道白玉兰小区居委会,上海市人大常委会将立法听证会开进了居民区,听证内容是绿化条例修订草案,听证陈述人都是社区居民。2007年1月17日,市十二届人大常委会第三十三次会议以“立新废旧”方式全票通过《上海市绿化条例》,立法听证会上的焦点问题都有了答案。你家

窗外要是有棵扰民树,依据条例,只要请物业公司提出申请,绿化管理部门就会依法来处置。2007年5月1日至年底,单单长宁区就迁移扰民树713棵,2008年全区169个小区迁移了2600棵。

2015年,《上海市绿化条例》再次修订,市绿化管理部门依据地方立法制定实施细则,明确若小区出现扰民树,严重影响采光、通风和居住安全,或者对人身安全、其他设施构成威胁,即可向区或市绿化部门提出迁移申请。

这当中一个关键环节是,谁来申请迁移?答案是受影响的业主。

显然,受影响的业主和全体业主,是两个概念。这样的制度设计,提高迁移效率,化解安全风险,更能有效预防自治失灵“泛民主化”危害少数业主正当权益。

所以,你家小区,无论是几十户,还是上万户,要移树,哪幢楼受影响,哪幢楼就开业主大会申请迁移。

如果,扰民树不只遮挡采光,经年累月,枝干拍打损坏了外墙,迁移申请行政许可也免了,直接向绿化部门备案迁移。至于如何备案,由职能部门决定,毕竟,从根本上保障公民财产安全和社区居住安全,是底线。

2023年,依据《上海市绿化条例》和《上海市住宅物业管理规定》,《上海市居住区绿化调整实施办法》出台,规范居住区绿化调整,优化绿地结构和景观,提高市民生活质量。

在小区,提高生活质量,什么样的绿化才是好的绿化?一个共识是——小区就是小区,不是公园也不是森林,并非四季常青的乔木越多越好,较之乔木,层次丰富的灌木更

合适。当曾经的越高、越密、越好变得“并不好”,那就依次纠正,该修剪修剪,该迁移迁移。

在基层,工作千头万绪,不容易。正确理解法律、法规和政府规章,不偏离立法初衷,不机械执法,才能解决实际问题。听一位基层执法者说,小区里,“树扰民”影响的通常是少数人而非多数人,法治城市、文明社会,立法和执法保障“少数人”合法合理合情的基本权益,也是城市温度的价值取向。诚哉斯言!

新年了,上海要在“硬碰硬”解决问题、“实打实”推动发展上见真功、求实效。让扰民树回归绿化树,从解剖一个问题到解决一类问题,从“点上改”到“面上治”,把主题教育成果更好体现到解决群众急难愁盼上,办好有温度的民生实事。

“中国高架第一环”北段今焕新

中山北一路至周家嘴路内环高架“年轻化”改造完成

经常驾车经过中山北一路至周家嘴路段约5公里内环高架的市民,今天会发现经过这里时的胎噪降低了,防撞墙“长高了”,隔音效果更好了,车体也平稳多了,连过伸缩缝不“跳”了——今天凌晨,随着内环高架(中山北一路至四平路、政本路至周家嘴路)中央隔离墩复位、主线及匝道交通标线恢复等施工内容完成,内环高架“年轻化”改造(中山北一路至

四平路段、政本路至周家嘴路主体结构施工)全面完成,并与试验段工程(四平路至政本路)贯通连接。

至此,中山北一路至周家嘴路这段长5.3公里的内环高架北段以“交通动脉、城市秀带”的崭新面貌迎接新春佳节的到来,也意味着上海在城市更新中探索出在尽可能不中断交通通行情况下高效绿色施工的改造新路径。



“年轻化”改造后的内环高架北段



夜间施工现场

市道运中心 供图

“白+黑”昼夜奋战

上海内环高架有着“中国高架第一环”之称,对上海市“申”字形城市快速路网构建具有里程碑作用,已为城市发展服务30年。针对高架桥梁结构设施日趋老化、运行压力激增等问题,有关单位着手对内环高架进行“年轻化”改造,并将四平路至政本路这段内环高架作为试验段,于2022年8月25日起率先启动。试验段完成后,“年轻化”改造又继续向试验段两端(中山北一路至四平路、政本路至周家嘴路)延伸总计4651米,于2023年9月8日0时30分正式启动施工。

作为超大城市中心城区交通基础设施更新的示范工程,内环年

轻化工程(中山北一路至四平路、政本路至周家嘴路)包括主线防撞墙原位拆除后预制吊装9302米,桥面铺装117337平方米,支座顶升更换11525个等,同步开展智能化升级改造,增设桥梁健康监测和绿化滴灌系统。

如此大体量的施工中,相应路段白天依然车水马龙。“为实现白天开放交通状态下连续施工和保证白天通行车道数不变的目标,项目参建方持续攻关,将水射流机器人横向宽度缩小至0.95米。”市道运中心城市道路科科长张建华介绍,在交警总队支持下,工程在试验段的基础上大幅优化交通组织方案,将需占道施工的作业内容集中安排在深夜11时交通封闭后进行,周一至周四夜间高架半幅封闭施工,周五至周日夜间

高架全幅封闭施工,取得交通畅通与施工改造“两不误”的重大突破,实现白天、夜间连续施工的流水作业。

优化后的施工方案和施工工艺大大提升了工效和速度,一天就可完成4到5跨的施工,一周可完成约30跨施工;同时,也减少施工对社会交通和周边居民的影响,探索出“集中、快速、安全”的交通基础设施改造新路径。

科技赋能,精细管控

内环高架主线老旧防撞墙的整体拆除更换,是工程的关键。各参建方经过研究,决定采用绳锯切割结合高压水射流破除的新工法,在破除既有防撞墙的同时,能完整保留下桥梁翼缘位置的预

埋钢筋,不仅大大提升新防撞墙与老桥结构的连接性能,还避免整体破除需钢筋带来的材料消耗,节省成本。

改造工程项目总工程师崔猛介绍,新设防撞墙结构外观造型复杂,且涉及多处曲线路段,对构件预制、存放、运输、养护要求高,为实现安装后线形和标高误差控制在1厘米内,采用了最新的三维点云扫描设备及工艺,保证了线形数据的高精度。同时,新设防撞墙采用结构装饰一体预制、拼装法施工,即厂内预制、现场拼装的方案。防撞墙按节段分节预制,防撞等级按最新标准提高至SA级,墙体高度抬升至桥面以上1米;墙身采用高强清水C50混凝土,并在其外侧涂装高分子自洁饰面。

参建方对工艺关键细节精雕细琢,采用高压水枪清理连接部位混凝土界面及钢筋除锈,优化UHPC浇筑成型工艺,将浇注口、排气孔预设在新设防撞墙预制构件上并采用定型钢模板,精细化管控提升UHPC浇筑质量。在“2023年最强寒潮”“速冻”上海之前,参建单位就根据天气预报,加大人员配备和机械设备投入,赶在寒潮来临前完成防撞墙现浇背包及UHPC浇筑任务,全线基本撤除施工围挡,确保了施工质量和工期。

此外,参建方还改进悬挑外挂支架,通过沿线落水管将水射流施工中产生的废水收集至地面的沉淀箱里,废水经过沉淀处理后可作为施工用水循环使用,减少浪费。

本报记者 罗水元