

财政绩效评价报告



项目名称：第四批交通拥堵节点治理工程

评价机构：东莞职业技术学院

报告编号：东职重绩评〔2022〕号

报告日期：2022年8月

摘 要

第四批交通拥堵节点治理工程纳入东莞市2022年财政重点绩效评价范围，受东莞市财政局的委托，东莞职业技术学院作为第三方评价机构，于2022年5月至2022年7月，组织专业力量对该项目进行了绩效评价。经综合评价，该项目评价结果得分为**82.1分**，绩效等级为“良”。

该项目属于东莞市于2019年开始启动的“市品质交通千日攻坚行动”内容之一，也是政府的“民生工程”，目标是缓解主要交通节点拥堵状况，提高道路通行能力和服务水平。纳入本批次交通拥堵节点共有30个（原来25个，后陆续增加5个），主要位于中心城区和环城路。主要采取优化交通组织及信号灯配时、调整车道、路口渠化、局部加宽等措施并结合拥堵节点实际进行综合整治。

该项目计划工期为93天，计划2020年9月底竣工，开工批准日期为2020年6月20日。实际上，30个节点中，有25个节点在2020年9月30日前完工，占比83%；有5个节点在2020年9月后完工，占比17%，其中有2个节点为后来追加（工期为2021.3-2021.4），最后完工的节点时间为2021年4月21日。该项目于2021年5月12日验收合格。本次评价属于项目完成结果评价，时间范围为：2020年1月1日-2021年12月31日。该项目由市城建工程管理局（以下简称“市城建局”）作为实施主体，负责项目前期及建设等工作。东莞市综合交通运输联席会议办公室（以下简称“市交通联席办”）为指挥、统筹协调部门，设在交通局，负责该项目的督促、统筹、协调及前期选点、初步设计方案的确定等工作。

专家组综合评价认为，该项目立项有明确依据，立项程序基本规范，但缺乏治理效果的量化目标及可行论证，资金规模与工程规

模基本匹配；项目管理过程基本规范，采取了一定管控手段，资金使用效率高；项目最终完成了原定建设任务，工程质量合格；项目实施后，一定程度缓解了主要交通节点的拥堵状况，提升交通效率，取得了一定社会效益。但本项目也存在一些不足之处，主要体现在：1、绩效目标管理还不完善，一定程度导致效果评价缺乏标准；2、项目缺乏周全准备，导致项目进度不佳，部分节点存在延期情况；3、部分节点设计不甚合理，一定程度影响项目效果；4、治理效果和财政资金投入效益，存在边际效应递减风险。

为提升绩效管理水平和资金使用效益，提出以下建议供参考：1、强化绩效目标管理，提高预算编制水平和资金使用效益；2、对项目实施作周全规划与安排，衔接好各环节，高效推动工程进度；3、优化初步设计方案，加强现场踏勘和施工图实地复核，提高施工图质量，降低变更风险；4、加强对节点治理后和整个区域交通的效果评估，提出下一步优化建议；5、从区域甚至全市角度系统规划治堵方案，多渠道综合治堵，提高治堵效果和持续性影响。

目录

一、项目基本情况.....	1
(一)项目概况.....	1
(二)绩效目标设定情况.....	4
1.绩效总目标.....	4
2.阶段性目标.....	4
(三)资金使用情况.....	4
二、绩效评价工作开展情况.....	5
(一)评价目的、对象和范围.....	5
(二)绩效评价原则、评价指标体系.....	5
(三)评价方法及标准.....	7
(四)绩效评价工作过程.....	8
三、综合评价情况及评价结论.....	8
四、绩效评价指标分析.....	10
(一)项目决策情况.....	10
(二)项目管理情况.....	11
(三)项目产出情况.....	12
1.按要求完成工程建设任务,质量验收合格.....	12
2.工程完成及时性不足,部分节点存在延期情况,结算不够及时.....	13
(四)项目效益情况.....	14
1.交通流量和道路通行能力有一定程度提升.....	14
2.行车速度有一定提升,拥堵有所缓解,但主要相关节点拥堵情况依然存在.....	15
3.社会评价整体良好但项目可持续性影响有待提升.....	18
五、绩效管理存在的问题.....	20
(一)绩效目标管理还不完善,一定程度导致效果评价缺乏标准.....	20
(二)项目缺乏周全准备,导致项目进度不佳,部分节点存在延期情况.....	21
(三)部分节点设计不甚合理,一定程度影响项目效果.....	23
(四)治理效果和财政资金投入效益,存在边际效应递减风险.....	24
六、绩效管理建议.....	25
(一)强化绩效目标管理,提高预算编制水平和资金使用效益.....	25
(二)对项目实施作周全规划与安排,衔接好各环节,高效推动工程进度.....	26
(三)优化初步设计方案,加强现场踏勘和施工图实地复核,提高施工图质量,降低变更风险.....	28
(四)加强对节点治理后和整个区域交通的效果评估,提出下一步优化建议.....	28
(五)从区域甚至全市角度系统规划治堵方案,多渠道综合治堵,提高治堵效果和持续性影响.....	29

根据《中共中央 国务院关于全面实施预算绩效管理的意见》（中发〔2018〕34号）、财政部《项目支出绩效评价管理办法》（财预〔2020〕10号）、《关于印发〈东莞市市级预算项目支出绩效评价管理办法〉的通知》（东财〔2021〕50号）的有关要求，**第四批交通拥堵节点治理工程**纳入东莞市2022年财政重点绩效评价范围。受东莞市财政局的委托，东莞职业技术学院作为第三方评价机构，于2022年5月至2022年7月组织专业力量对该项目开展了绩效评价，**评价结果得分为82.1分，绩效等级为“良”^①**。现将该项目绩效评价情况报告如下：

一、项目基本情况

（一）项目概况

为持续推进东莞市交通拥堵节点治理，改善东莞市交通运行状况，提高道路通行能力和服务水平，东莞市于2019年开始启动“品质交通千日攻坚行动”，计划每年实施不少于2批，总数不少于50个的交通拥堵节点治理。2020年市交通局（市综合交通运输联席会议办公室）会同市交警支队及镇街交警大队梳理了第四批交通拥堵节点进行综合整治，提出了治理方案及其改善措施。根据市政府工作会议纪要〔2020〕112号，2020年3月27日市政府召集相关部门专题研究东莞市第四、五批交通拥堵节点治理有关问题，会议同意

^①等级划分为四档：90（含）—100分为优、80（含）—90分为良、60（含）—80分为中、60分以下为差。

实施第四批交通拥堵节点治理项目。该项目按交通小维修养护工程实施，不需办理立项、选址、用地、环评、水保、质量监督和施工许可等手续，不用办理质安监手续，由市城建局对工程质量把关。第四批交通拥堵节点共有30个（原来25个，后陆续增加5个），主要位于中心城区和环城路。分别是：（1）环城西路-万道路立交；（2）翰林学校段区域；（3）港口大道-简沙洲路；（4）环城西路-东莞大道立交；（5）环城东路-圃园西路交叉口；（6）环城北路-石碣互通；（7）环城东路-温塘路交叉口；（8）环城东路年丰山庄东侧辅道路段；（9）环城东路-莞樟路交叉口；（10）港口大道-家具大道；（11）罗沙路罗沙市场；（12）旗峰路-罗沙路；（13）石竹路-体育路；（14）石竹路-元美东路；（15）东莞大道-旗峰路；（16）元美路-元美中路；（17）石竹路-元美中路；（18）宏图路-广彩路；（19）宏图路-隆溪路；（20）伟业路-景顺路；（21）莞樟路-石井路；（22）东升路-鼎峰路；（23）东部快速入口；（24）可园南路博厦桥东进口；（25）八一路-下元村；（26）古一村-同沙东路-中医院；（27）东莞市妇幼保健院周边道路；（28）东莞市妇幼保健院；（29）鸿福东路-金树路路口；（30）东城西路-东城路路口。项目主要通过采取优化交通组织及信号灯配时、调整车道、路口渠化、局部加宽等措施并结合拥堵节点实际进行综合整治，以缓解节点交通拥堵情况，提高其通行效率。

该项目由市城建局作为实施主体，负责项目前期及建设等工作。市交通联席办为指挥、统筹协调部门，设在交通局，负责该项目的

督促、统筹、协调及前期选点、初步设计方案的确定等工作。项目施工单位是广东大筑建工有限公司，监理单位是湖南明泰项目管理有限公司，设计单位是洛阳市规划建筑设计研究院有限公司。合同约定工期为93天，2020年9月底竣工，开工批准日期为2020年6月20日。实际上30个节点中，有25个节点在2020年9月30日前完工，占比83%；有5个节点在2020年9月后完工，占比17%，其中有2个节点为后来追加(工期为2021.3-2021.4)，最后完工的节点时间为2021年4月21日。该项目于2021年5月12日验收合格。

该批拥堵节点治理项目涉及市直管道路和中心城区部分镇街属道路，治理费用分担的做法如下：（一）属于市直管道路的交通拥堵节点，治理费用由市财政负担；（二）属于镇街属道路的交通拥堵节点，治理费用由属地镇街财政负担；（三）同时涉及市直管道路和镇街属道路的交通拥堵节点，待完成项目施工图设计后，由市直管道路管养单位市公路事务中心和属地镇街根据实际工程界面划分进行投资分担。经审定，第四批交通拥堵节点治理工程概算5918.41万元（含施工、恢复绿化补偿费、监理、设计等费用），其中市财政承担4861.34万元，莞城街道承担85万元，南城街道承担345.35万元，东城街道承担360.82万元，市妇幼保健院承担265.90万元。该项目的工程施工部分于2021年11月23日通过结算财审，结算价为3771.6万元。截止到2021年12月31日，该项目累计支出4421万元（含施工、恢复绿化补偿费、监理、设计等费用）。2020年市财政预算安排850万元，实际支出850万元；2021年市财政预算安排

3100万元，实际支出2966.97万元。两年合计市财政预算安排3950万元，实际支出3816.97万元。

本次评价属于项目完成结果评价，时间范围为：2020年1月至2021年12月。该项目实施主体为市城建局。

（二）绩效目标设定情况

1. 绩效总目标

通过实施交通拥堵节点治理工程，采取优化交通组织及信号灯配时、调整车道、路口渠化、局部加宽等措施并结合拥堵节点实际进行综合整治，以缓解主要交通节点交通拥堵状况，提升交通效率，从而持续推进东莞市交通拥堵节点治理，改善东莞市交通运行状况，提高道路通行能力和服务水平。

2. 阶段性目标

采取优化交通组织及信号灯配时、调整车道、路口渠化、局部加宽等措施并结合拥堵节点实际，于2020年9月30日前完成28个交通拥堵节点，2021年4月15日前完成2个追加拥堵节点治理，完成相关进度款支付等工作。从而缓解主要交通节点交通拥堵状况，提升交通效率，持续改善东莞市交通运行状况，提高道路通行能力和服务水平。

（三）资金使用情况

该项目总概算5918.41万元，其中市财政承担4861.34万元，

莞城街道承担 85 万元，南城街道承担 345.35 万元，东城街道承担 360.82 万元，市妇幼保健院承担 265.90 万元。该项目 2020 年市财政预算安排 850 万元，实际支出 850 万元；2021 年市财政预算安排 3100 万元，实际支出 2966.97 万元。两年合计市财政预算安排 3950 万元，实际支出 3816.97 万元，预算执行率为 96.6%。

二、绩效评价工作开展情况

（一）评价目的、对象和范围

为了解第四批交通拥堵节点治理工程的投入效益，对该项目从决策、管理、产出、效果等方面进行绩效评价，评价项目资金的使用情况和取得的效果，发现项目管理存在的问题，分析产生问题的原因，总结项目管理经验，提高项目绩效管理水平，使项目能持续发挥应有效果。同时，为后续此类项目实施与管理等提出合理化建议。

评价对象和范围为第四批交通拥堵节点治理工程的合理性、效率性和效果性。具体评价时间范围为2020年1月1日-2021年12月31日。

（二）绩效评价原则、评价指标体系

受托方在绩效评价过程中坚持以下原则：

1、科学公正。绩效评价应当运用科学合理的方法，按照规范的程序，对项目绩效进行客观、公正的反映。

2、独立审慎。受托方在绩效评价中应根据绩效评价相关原理及规定，独立判断，审慎评价项目取得的绩效。

3、公开透明。绩效评价结果应依法依规公开，并自觉接受委托方、财政部门和社会监督。

4、廉洁自律。坚守廉洁底线，不得收受被评价方以任何名义给予的经济利益，不得索贿、受贿、利用职权为个人或他人谋私利。

评价指标体系：

本项目以《东莞市市级预算项目支出绩效评价管理办法》（东财〔2021〕50号）的项目支出绩效评价指标体系框架为参考依据，结合评价项目特性设置个性评价指标体系。评价指标体系主要包括4个一级指标（决策、管理、产出、效果），10个二级指标、17个三级指标，27个四级指标和5个逆指标。如下表所示，详细指标请见附件。

表 1：评价指标体系简表

序号	一级指标	二级指标	三级指标	权重
1	决策(15)	项目立项	立项依据充分性	2
2			立项程序规范性	3
3		绩效目标	绩效目标合理性	3
4			绩效指标明确性	2
5		资金投入	预算编制科学性	3
6			资金分配合理性	2

7	管理(20)	组织实施	管理制度健全性	3
8			制度执行有效性	12
9		资金管理	预算执行率	3
10			资金使用合规性	2
11	产出(30)	产出数量	项目完成情况	10
12		产出质量	质量达标率	10
13		产出时效	完成及时性	7
14		产出成本	工程结算误差控制率	3
15	效果(35)	项目效益	社会效益	20
16			可持续影响	8
17			社会评价	7
18	总分(100)			100

(三) 评价方法及标准

运用科学、合理的绩效评价标准和评价标准，采取“书面材料审核、集中座谈调查和实地核查”相结合等方法对项目的过程管理、资金支出、项目的经济性和效益性进行客观公正评价。评价指标体系从决策、管理、产出、效果四个维度出发，设置相应指标及权重，汇集核查实际情况及专家意见对指标进行评分，最后得出绩效评价总分及等级。等级划分为四档：90（含）—100 分为优、80（含）—90 分为良、60（含）—80 分为中、60 分以下为差。具体评价指标体系见附件。

（四）绩效评价工作过程

本次评价实施了项目前期调研、资料查证与复核、面对面座谈、现场走访、满意度调研、数据汇总及分析等程序，评价过程主要包括：

评价专家组于4月底启动项目评价工作，初步审核项目材料并向被评价单位列出补充材料清单。5月16日在东莞市财政局的组织协调下，评价专家组与项目实施单位市城建局和统筹协调部门市交通联席办的相关人员进行了前期调研座谈，了解项目的基本情况。随后对项目单位提供的相关资料进行查证复核与研究，在此基础上制定实施方案，并最终于6月6日确定该项目的评价实施方案。6月29日，评价专家组到市城建局现场调研，与城建局相关项目负责人、施工单位、监理单位、市交通联席办的相关人员进行了座谈，详细了解项目的各方面情况，并现场查看了项目的相关资料，实地走访了部分拥堵治理节点。随后，评价组开展了满意度调研。同时，评价组抽取部分造价较大的节点工程，于7月上旬进行实地查看，了解项目实际情况。随后，评价组对调研获得的资料和信息进行整理，召开研讨会，在此基础上撰写了本评价报告。

三、综合评价情况及评价结论

根据实施方案，结合项目资料及调研获得的数据，经综合评价，**第四批交通拥堵节点治理工程评价结果得分为 82.1 分，绩效等级**

为“良”（请见表 2，详细评分见附件）。专家组综合评价认为：该项目立项有明确依据，立项程序基本规范，但缺乏治理效果的量化目标及可行论证，资金规模与工程规模基本匹配；项目管理过程基本规范，采取了一定管控手段，资金使用效率高；项目最终完成了原定建设任务，工程质量合格；项目实施后，一定程度缓解了主要交通节点的拥堵状况，提升交通效率，取得了一定社会效益。但本项目也存在一些不足之处，主要体现在：1、绩效目标管理还不完善，一定程度导致效果评价缺乏标准；2、项目缺乏周全准备，导致项目进度不佳，部分节点存在延期情况；3、部分节点设计不甚合理，一定程度影响项目效果；4、治理效果和财政资金投入效益，存在边际效应递减风险。

表 2：绩效指标评分一览表

序号	一级指标	分值	得分	得分率
1	决策	15	12.5	83.3%
2	管理	20	17	85%
3	产出	30	26	86.7%
4	效果	35	26.6	76%
5	总分	100	82.1	82.1%

四、绩效评价指标分析

(一)项目决策情况

本项目决策部分的评价指标包括项目立项、绩效目标和资金投入三大部分，分为6个四级指标。分值权重为15分，评价得分为12.5分，得分率为83.3%。扣分的主要原因是预期治理效果缺乏量化目标及可行性论证；绩效目标和指标设置还不够完善。

该项目是东莞市于2019年开始启动“市品质交通千日攻坚行动”内容之一，是市政府的“民生工程”，计划每年实施不少于2批，总数不少于50个交通拥堵节点治理。2020年市交通局（市交通联席办）会同市交警支队及镇街交警大队梳理了第四批交通拥堵节点进行综合整治，提出了治理方案及其改善措施。根据市政府工作会议纪要〔2020〕112号，2020年3月27日市政府召集相关部门专题研究东莞市第四、五批交通拥堵节点治理有关问题，会议同意实施第四批交通拥堵节点治理项目。同时明确了该项目按交通小维修养护工程实施，不需办理立项、选址、用地、环评、水保、质量监督和施工许可等手续，不用办理质安监手续，由城建局对工程质量把关。项目立项建设符合相关法规政策，与东莞社会发展情况吻合。项目立项时的选点主要根据交通拥堵指数，并参考社会公众在“莞人治堵”App上的意见确定，选定方式基本合理，但缺乏治理效果的量化目标及可行论证，即要达到何种程度的拥堵缓解目标，

以及设计方案是否能达成目标，缺乏相关论证。项目制定了绩效目标和绩效指标，绩效目标基本明确但不够量化，表述也不够完善。绩效指标设置还不够完善，如效果指标还不够丰富，不够细化量化等。资金投入方面，投资结构基本合理，符合工程建设的行业规律。预算编制经过财政投资审核，整体较为合理，投资额与工程量、设计方案基本匹配。综上所述，该项目决策程序基本完整，整体合规，但绩效目标管理方面还需要进一步完善。

(二) 项目管理情况

项目过程的评价指标包括组织实施和资金管理两大部分，分为9个四级指标。分值权重为20分，评价得分为17分，得分率为85%。扣分的主要原因是施工过程中存在不规范情况；项目实施计划性不足，未能全部按计划实施，部分节点实施过程存在延期情况；监管存在不到位之处等。详细评分理由见附件。

查看项目资料并结合现场调研情况，专家组发现该项目业务管理制度较为健全，主要表现在：项目单位制定了完整一套《工程类管理制度汇编（2020）》，包括了各种工程业务管理制度和绩效管理制度，内容较为明确详细，也具有较强指导性和操作性。前期工作中，施工、设计、监理单位的确定符合相关采购规范流程。工程变更和资料归档较为规范，基本按相关要求进行。但施工过程中存在文明施工不到位、施工工艺不达标、部分施工质量不达标等情况，

但经过监理督促，基本能按要求整改。项目实施计划性不足，原计划2020年9月底全部完工。实际上30个节点中，25个节点在2020年9月30日前完工，占比83%；有5个节点^②在2020年9月后完工，占比17%。其中有2个节点为后来追加（工期为2021.3-2021.4），最后完工的节点时间为2021年4月21日。2021年5月12日完成竣工验收。另外，查看相关资料，发现监管还不到位，主要体现在：未见旁站监理人员的资质证书，监理记录不够规范，37份旁站记录完全相同等。资金利用效率良好，预算执行率为96.6%。资金使用合规，支付程序规范，未发现违规情况。综上所述，该项目管理过程还存在一定不足，需要加以改进。

（三）项目产出情况

本项目产出部分的评价指标包括产出数量、产出质量、产出时效和产出成本四大部分，分为5个四级指标。分值权重为30分，评价得分为26分，得分率为86.7%。扣分的主要原因是工程完成及时性不足，部分节点存在延期情况，完工结算不够及时等。详细评分理由见附件。

查看项目资料并结合现场调研情况，本项目产出目标部分完成，主要体现在：

1、按要求完成工程建设任务，质量验收合格

该项目的产出目标是：采取优化交通组织及信号灯配时、

^② 原合同只有25个节点内容，增加的5个节点未另行签订补充协议，合同管理不够规范。其中，鸿福东路-金树路路口和东城西路-东城路路口两个节点是后来按市政府要求新增工程。

调整车道、路口渠化、局部加宽等措施，对第四批 30 个交通拥堵节点进行治理。查看验收报告及相关资料，并结合实地调研，发现该项目整体上分 3 批实施，最终完成全部建设任务，并于 2021 年 5 月 12 日完成竣工验收，验收合格率 100%。

2、工程完成及时性不足，部分节点存在延期情况，结算不够及时

《关于推进第四批交通拥堵节点治理项目协调会会议纪要》〔2020〕18 号，市政府工作会议纪要〔2020〕112 号等文件均要求 2020 年 9 月底（最迟 11 月底）完成该批工程建设。施工合同约定工期为 93 天，2020 年 9 月底竣工，开工批准日期为 2020 年 6 月 20 日。实际上 30 个节点中，有 25 个节点在 2020 年 9 月 30 日前完工，占比 83%；有 5 个节点^③在 2020 年 9 月后完工，占比 17%。比如，东莞市妇幼保健院节点延期 66 天，环城东路-莞樟路交叉口延期 115 天等。另外，鸿福东路-金树路路口和东城西路-东城路路口为后来市政府要求增加工程，最后完工的节点时间为 2021 年 4 月 21 日（东城西路-东城路路口）。该项目于 2021 年 5 月 12 日才验收合格。延期的主要原因是：工程发生变更导致延期；部分治理节点的施工图出具较慢，影响了施工进度。相关结算工作也随之延后，该项目于 2021 年 11 月 23 日通过结算财审。按工程结算要求，一般是验收合格后 3 个月内完成结算工作。但该项目是

^③其中有 2 个节点为后来追加（工期为 2021.3-2021.4），最后完工的节点时间为 2021 年 4 月 21 日。

验收合格后 6 个多月才完成结算，结算不够及时。综上，该项目的工期控制不到位，部分节点存在延期情况，结算不够及时，一定程度影响了效果的实现。

(四)项目效益情况

本项目效益部分的评价指标包括社会效益、可持续影响和社会评价三大部分，分为 7 个四级指标。分值权重为 35 分，评价得分为 26.6 分，得分率为 76%。扣分的主要原因是项目实施后，相关交通节点拥堵情况得到一定程度缓解；社会评价整体良好但项目可持续性影响有待提升。详细评分理由见附件。

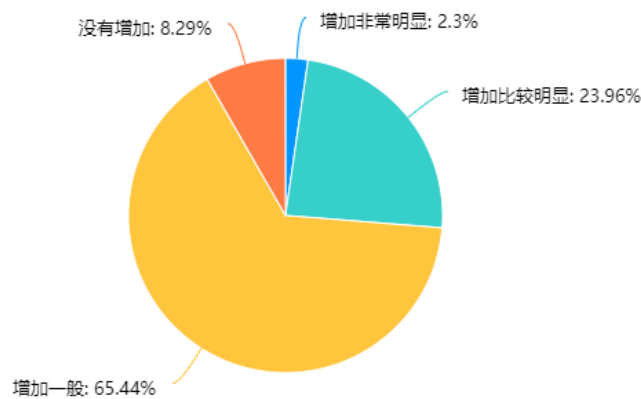
查看项目资料并结合现场调研情况，本项目效果目标部分完成，主要体现在：

1、交通流量和道路通行能力有一定程度提升

项目实施后，相关交通节点流量有一定程度增加。专家组通过问卷调查，结果显示，2.3%的市民认为交通流量增加非常明显，23.96%的市民认为增加比较明显，65.44%的市民认为增加情况一般，8.29%的市民认为没有增加。结合市交通联席办提供的效果评估资料、现场调研情况，评价组综合认为交通流量确实有一定程度增加，主要原因是车辆增多和行车速度有所提升。另外，根据市交通联席办提供的效果评估资料，项目实施后晚高峰期，主要通道通行效率提升 13.3%。结合其他资料综合判断，主要交通节点通行能力均值

提升 14%左右。调查问卷结果显示，大部分市民认为通行能力有一定程度提升。结合现场调研，评价组综合认为项目实施后整体通行能力提升良好。

图 1：项目实施后，相关节点交通流量增加情况



2、行车速度有一定提升，拥堵有所缓解，但主要相关节点拥堵情况依然存在

据了解，目前交通治堵尚未有明确的行业标准，该项目在设定绩效目标时也未提出量化的目标。根据市交通联席办提供的效果评估资料，晚高峰期，主要通道通行车速度由 21km/h 提升至 24km/h，平均车速提高 16%。结合现场调研进行测算和估算，主要节点行车速度整体提升 14%左右，延误时间减少率大约 16%。调查问卷结果显示，认为速度提升很明显的占 2.76%，速度提升一般的占

31.8%，速度有一定提升占 63.59%，速度没有提升占 1.84%。结合现场调研，综合考量，评价组认为项目实施后整体行车速度提升效果良好。调查问卷结果显示，认为拥堵延误时间减少很明显的占 1.84%，拥堵延误时间减少比较明显的占 11.52%，拥堵延误时间减少一般的占 74.65%，拥堵延误时间基本没变化的占 11.98%。结合现场调研情况，综合认定延误时间减少情况良好。问卷调查显示，认为排队长度明显减少的占 1.84%，认为排队长度减少一般的占 13.36%，认为排队长度有一定减少的占 72.81%，认为排队长度没有减少的占 11.98%。结合现场调查，综合看，项目实施后相关交通节点排队长度减少情况一般。评价组在高峰期走访了多个主要交通节点，发现拥堵情况确实比项目实施前有所缓解，但拥堵情况仍然存在。除了受临时道路施工的影响外，主要有以下原因：（1）本项目仅是交通节点局部优化，只能一定程度缓解拥堵未能完全解决拥堵问题；（2）随着时间推移，车流量增大，相关道路承载力不足，会重新出现拥堵情况。

图 2: 项目实施后, 相关交通节点行车速度提升情况

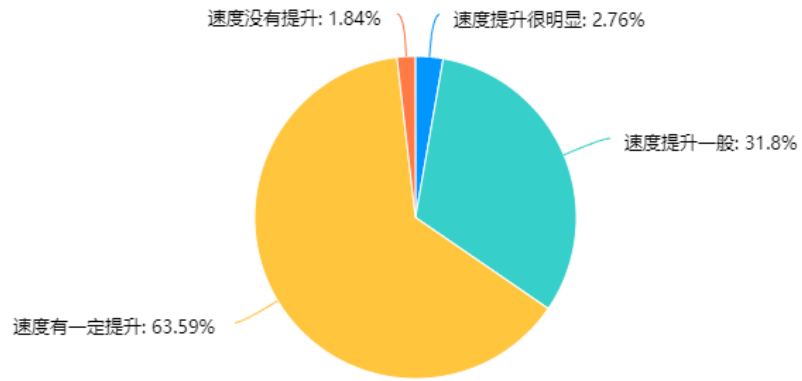


图 3: 项目实施后, 相关交通节点拥堵延误时间减少情况

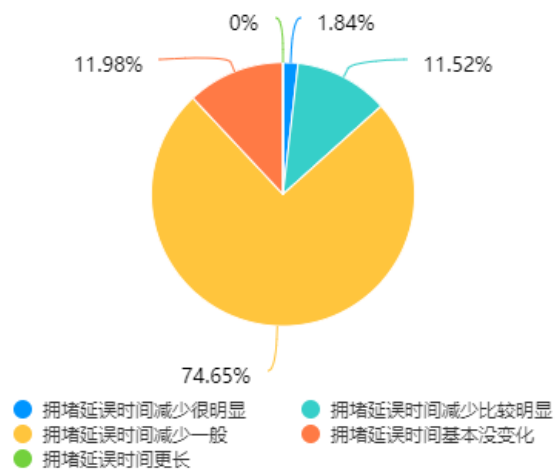
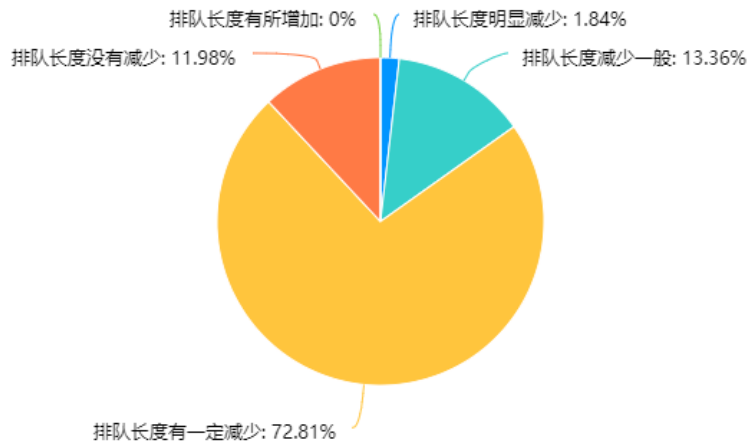


图 4：项目实施后，相关交通节点排队长度减少情况

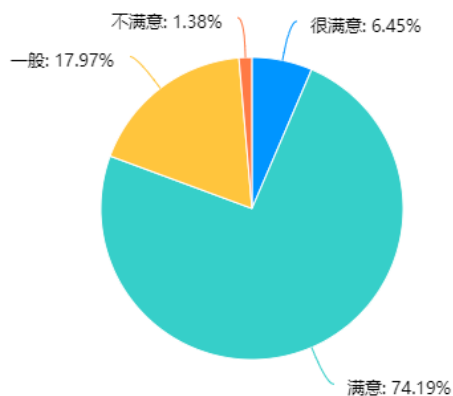


3、社会评价整体良好但项目可持续性影响有待提升

如前所述，项目实施确实取得一定成效。但该项目是市政府“民生工程”，市民的评价和获得感至关重要。问卷调查显示，对第四批交通拥堵节点治理工程的满意程度，认为很满意的占 6.45%，满意占 74.19%，一般占 17.97%，不满意占 1.38%，满意以上占比 80.6%，社会评价整体良好，但市民获得感还不够高，除了受临时道路施工的影响外，主要原因可能有以下几方面：（1）局部优化的做法对缓解拥堵有一定的作用，但除了若干个拥堵节点效果显著外（如八一路-下元村路口、环城东路-莞樟路等），其他节点效果相对没那么显著，从主观感受上看，获得感还不足。（2）东莞机动车保有量持续增长，截止 2020 年 12 月，机动车保有量达 341 万辆。加上疫情影响，更多市民选择私家车出行，也增加了

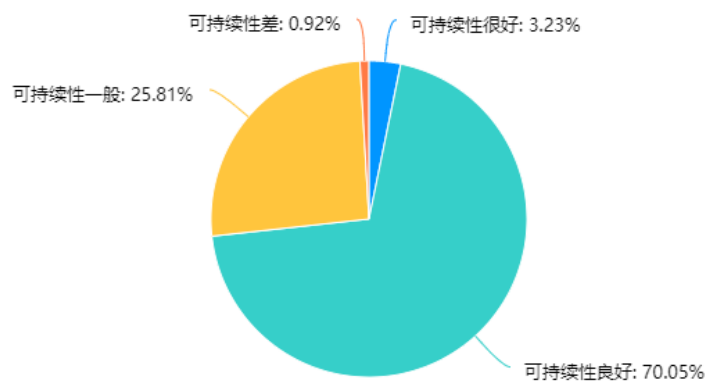
道路通行压力，客观上在一定程度上抵消治理效果。另外，该项目的治堵的定位是通过“短平快”的局部交通优化方式，缓解交通拥堵。现场查看主要节点，高峰期拥堵情况，确实比实施前得到一定程度缓解，但比实施后一年内的情况要稍微差些^④。问卷调查结果显示，认为可持续性很好的占 3.23%，可持续性良好的占 70.05%，可持续性一般的占 25.81%，可持续性差的占 0.92%。东莞路网结构不完善，路网密度总体较低，特别是次、支路未达国标低线，道路建设结构失衡。加上东莞的汽车保有量处于增长趋势，在道路供给未能实现同步增长情况下，车流量增大，会逐步抵消该项目的部分治堵效果。因此，该项目可持续性影响，近期看整体良好，但长期看，需要其他治理方式共同配合，综合治理，持续性影响才能长久。

图 5：市民对第四批交通拥堵节点治理工程的满意程度



^④ 对比交通联席办提供的效果评估资料（完工后一年内实施评估）。

图 6: 市民对交通局部优化治理的方法, 治堵效果的可持续性看法



五、绩效管理存在的问题

如前文所述, 该项目最终能按要求完成计划的节点施工任务, 最终验收合格并投入使用, 治理后相关节点的拥堵状况得到一定程度缓解, 个别节点成效明显, 项目目标得到一定程度实现。但在评价过程中, 评价组还是发现该项目绩效管理存在如下问题。

(一) 绩效目标管理还不完善, 一定程度导致效果评价缺乏标准

一是绩效目标设定没有量化, 目标较为模糊。该项目的总体目标是缓解交通节点交通拥堵状况, 提升交通效率。但从绩效角度看, 缓解交通拥堵是比较模糊的概念, 无法相对准确衡量财政绩效目标到底是什么。虽然目前行业内没有明确的治堵标准, 但实际上, 该

项目绩效目标是完全可以量化成具体数值目标的。如该批节点治理，预期可以降低拥堵指数多少，提高通行能力比例，延误时间减少数量或比例等。目标没有量化，一定程度导致指标设置模糊化，不利于评估项目效果。

二是绩效指标不完善，尤其效果指标设置较为单一，不够细化量化。绩效指标是评价绩效目标实现程度的。查看相关资料，该项目绩效指标设置不够完善，尤其效果指标，如中长期指标中，效果指标只设置了两个指标：道路通行能力良好；对当地经济发展促进程度良好。2021年效果指标：环境影响情况，得到有效处理；对周围群众工作生活影响，无影响。指标较为单一，而且不够细化量化，指标难以全面衡量效果目标的实现程度，一定程度导致效果评价缺乏标准，财政绩效难以准确评价。

（二）项目缺乏周全准备，导致项目进度不佳，部分节点存在延期情况

该项目的基本程序是：市交通联席办根据各交通节点拥堵指数选择拟治理节点—委托深圳市城市交通规划设计研究中心作初步设计与造价估算—设计单位根据初步设计做施工图、概算和预算—施工单位根据施工图施工—竣工验收。但在整个项目实施过程中，缺乏周全准备与考虑，导致工程进度不佳，部分节点出现延期情况，主要表现在以下几方面：

1、初步设计较为简单，设计单位根据初步设计方案制作施工图有一定困难，加上现场踏勘不够细致，造成部分节点设计不尽合理。另外，造价估算与实际造价差距较大，一定程度说明初步设计方案较为粗糙，未能进一步细化和优化即交付设计单位出施工图，对施工图的出具有一定影响，一定程度导致施工图出具滞后，影响施工进度。如根据初步设计方案，估算建安费约 2010 万元，实际工程预算价为 4257 万元，招标下浮后合同价约 3626 万元，两者前后差距较大。

2、部分节点施工图出具滞后，影响施工进度。根据工程建设规律，应是施工图出具后审查无误才能安排施工。调研发现，设计单位拿到初步设计方案后，根据方案制作施工图，但是部分施工图出具较慢，这与施工单位的施工规划（分三批施工）不匹配，出现了施工单位备齐了人力物力和物料，但无施工图可用，需要等待施工图的情况，一定程度影响了工程进度。

3、现场踏勘不够细致，对风险预估不足，与相关部门协调机制还不够完善。如环城东路-莞樟路路口，因原设计没有环城东路-莞樟路辅道地下高压电力电缆的迁改图纸，拓宽路面需要对高压电力电缆进行迁改^⑤。同时拓宽辅道内部是电缆沟，为防止路面下沉，需作路面加固修复变更，原计划 2020 年 9 月底完工，实际 2021

^⑤ 城建局提供的工期顺延申请表显示，该节点申请工期顺延 156 天。

年 1 月 25 日完工,延期 115 天;东莞市妇幼保健院节点原计划 2020 年 8 月 25 日完工,实际 2020 年 10 月 31 日完工,延期 66 天;翰林学院路段,因确保学生放学及返校期间道路畅通和安全考虑,需要在道路两侧人行道增加 U 型护栏及警示桩而发生变更,延期 15 天等。施工过程中,部分节点会涉及树木、绿化等需要协调解决,核定绿化补偿费、绿化用地补偿费等需要城管介入,还有管线、路灯等迁改,也需要协调相关部门,这也花费不少时间。

(三) 部分节点设计不甚合理,一定程度影响项目效果

查看设计方案与施工图并现场查看,评价组认为大部分节点设计是基本合理的,但也存在少部分节点设计不甚合理,一定程度影响项目效果。如石竹路-体育路节点,高峰期设置借道左转,但未设置禁止掉头标志,也无电子警察监控抓拍,导致车辆借助左转道掉头,造成对面车辆无法在绿灯期内通过路口,增加对面车道拥堵风险;元美路与元美西路道路显示屏建成后不再启用,本来设置借道左转,但实际变成了掉头车道;东莞大道-旗峰路节点,增加带语音提示的人行信号灯,原本已有人行信号灯,主要考虑二次过街问题,但此举是否有必要值得商榷;环城西路-东莞大道立交节点,因东莞大道立交两苜蓿叶间交织段通行能力小,汇集三个方向车流,造成车辆拥堵,采取拓宽东莞大道—环城路立交的集散车道(进道左侧),但直行道在环城西路入口处开始收窄,往前 100

米左右均为两车道，又加上环城路车流汇集下来，无法有效疏导车流等。

（四）治理效果和财政资金投入效益，存在边际效应递减风险

该项目主要采取“一点一方案”的微改造的方法对拥堵节点进行治理，追求“短平快”的效果，要求实施完成后立马产生效果。如前文所述，项目实施也确实起到一定缓解交通拥堵的效果。但城市拥堵治理是一个系统性和长期性工程，目前该项目起到的效果只是局部性和暂时性的，效果的持续性影响需要城市路网结构优化、片区综合治理、公共交通发展、慢性系统建设与优化等共同发展，但同时也意味着需要大量财政资金的持续投入。

按“市品质交通千日攻坚行动”，计划每年实施不少于 2 批，总数不少于 50 个的交通拥堵节点治理目标。根据市交通联席办提供的资料，截止到 2020 年底，已实施了五批共 107 个节点的治理^⑥。从已实施的四期交通拥堵节点治理情况看，易见效的节点已逐步被选定治理完毕，后续如继续大规模开展拥堵节点治理，会存在边际效应递减风险。也就是说即使在资金投入稳定甚至增长的情况下，治堵效果也可能会下降，财政绩效呈下降趋势。因此，目前该项目的治理模式会存在边际效应递减风险，一定程度影响财政资金

^⑥ 据调查，截止到 2022 年 8 月，东莞市已启动到第八、九批交通拥堵节点治理，其中第八批共 33 个节点已确定并逐步启动施工。

的投入效益。

六、绩效管理建议

为使项目能持续发挥良好作用，提高资金的使用效率和效果，提高绩效管理水平，特提供如下建议供参考。

（一）强化绩效目标管理，提高预算编制水平和资金使用效益

一是项目主管部门在申请项目立项和绩效目标申报时，需明确量化的绩效目标和绩效指标，设定标准。如实施后预期能缓解交通拥堵的程度是多少，相关指标值是多少等。同时，目标设定要与资金投入做比对分析，评估投入产出比是否合理。有了明确的绩效目标后才能有效评估项目的效果是否达到预期。

二是项目立项前充分收集拟治理节点的交通拥堵数据，分析原因，制定初步设计思路 and 方案，预期能达到的具体治理效果目标是什么（用数据表示）。召开专家论证会论证，若提升效果不够明显的，应放弃该点的治理，提高前期立项选点的科学性。

三是以财政绩效目标为标准选择拥堵节点治理，不宜直接根据事前确定的节点治理任务数进行选点。评估之前已实施的节点治理效果，吸收经验教训，评估拟选的治理节点是否合理。选择预期效果好，能达到治理目标的节点，预期有一定效果，但效果不明

显的，不宜列入治理范围。

四是加强前期现场踏勘，提高设计准确度和施工图质量，提高预算编制科学性。设计前应到现场进行踏勘，详细了解工程实际情况。同时，充分预估项目实施风险，制定化解风险的相关预案，评估项目年度资金预算是否能按时支付，若存在较大支付风险情况下，则应减少相应年度资金的预算，尽量使预算金额更加准确，避免年中预算大调整，提高资金使用效益。

（二）对项目实施作周全规划与安排，衔接好各环节，高效推动工程进度

该项目按照交通小维修养护工程实施，要求“短平快”，加上是政府的“十大民生工程”，时效性和效果性要求很高，工期只有3个月左右。加上该项目施工点多且分散，施工地点在中心城区主干道上，施工期间天气又多变，不确定因素较多。因此，在项目实施中要做好周全规划与设计，衔接好各环节，推动工程按计划进行。

一是市交通联席办作为指挥部门，借助第三方力量选好节点后，制定初步设计方案时应作必要的现场踏勘，经过专家论证后，对方案进行优化和深化。尽量让设计方案更科学合理，以便于在立项作概算时能更准确，也能让设计单位的施工图设计更合理高效，预算编制更科学。同时，项目实施会涉及到的相关部门，需要提前沟通协调，形成高效沟通协调机制。

二是建设主管部门要结合工程的实际科学合理安排工期，制订施工计划排期表。设计单位确定后即要求先做好全部施工设计，出具初步的施工方案和图纸，避免采取施工图和施工同时进行的方式。在施工单位确定后，要求施工单位先做好施工规划，如分几批实施，先做哪些点，工期多久，突发事件如何应对等。另外，要协调设计单位和施工单位建立常态化协调机制，开会相互交底，让设计方能真正理解施工相关要求，修正施工设计图。同时，施工方也能及时了解设计意图，便于调配人力物力和物料，也能及时调整施工计划，确保按期完成工程建设任务。此外，建设主管部门要提前做好交通疏导方案，并征求交警部门意见，最大限度降低对现状交通的影响，避免出现工期延误和市民投诉。

三是加强施工监管。施工前，建设主管部门要组织监理单位、设计单位和施工单位做好相关技术交底工作，让监理单位能充分了解工程的相关工艺、技术要求，便于监理能更好监管。由于该项目节点多，要求“短平快”，施工单位有可能会忽略施工的相关要求，如文明施工，材料质量等，这要求监理单位及时发现并督促施工方及时整改，小问题要求立即整改，并做好相关记录。严重一点的问题发整改通知单，要求按时限要求完成整改。

（三）优化初步设计方案，加强现场踏勘和施工图实地复核，提高施工图质量，降低变更风险

由于该项目采取交通小维修施工，很多工程程序简化，目的是提高建设效率，但也要保证质量。建议在初步方案设计时，要求尽量到现场踏勘，初步设计方案作出后，进行专家论证，根据专家论证意见进行优化。设计单位应在设计前加强现场踏勘，详细了解工程现场的信息，特别是要充分考虑隐蔽管线因素，建设方协助提供相关施工现场的隐蔽管线布局信息。施工图制定后，建议进行施工图现场实地复核。同时，为减少设计错项、漏项，建议建设方、设计单位等共同开展施工图设计交底，群策群力提高施工图设计质量，降低变更风险，提高工程质量。

（四）加强对节点治理后和整个区域交通的效果评估，提出下一步优化建议^①

该项目的绩效目标是治堵，提高道路通行能力。相关节点实施治理后，效果如何？是否达到当初预期目标？这都需要进行专业的效果评估。首先，针对相关治理节点，在治理完成后半年内应做一次效果评估，收集相关交通运行数据，特别是拥堵指数、通行能力、延误时长等，并与实施前的数据对比分析。此后，每年做 1

^① 根据市交通联席办提供的资料，目前东莞市交通综合治理主要有交通拥堵节点治理和片区交通综合治理两种方式，2021 年有做过 1 次治理后评估，但尚未形成常态化评估机制。

次效果评估，收集相关数据，并与实施前，实施后半年评估相关数据对比分析，分析节点治理效果的变化情况，评估效果的持续性影响，提出下一步优化建议。其次，针对整个区域交通（如大城区），进行交通治理效果评估。将所有治理的措施都纳入评估，尤其要分析拥堵节点治理效果，特别是之前已实施的多期治理项目，与实施前的数据进行对比分析，了解区域交通整体治堵效果及存在的问题，提出下步治理优化建议。评估周期为半年至一年评估一次，尽量建立常态化评估机制。最后，由于拥堵治理属于“民生工程”，市民的感受和评价至关重要，在加强专业交通数据收集和分析的同时，要加强市民的满意度调查。建议设定好科学合理调查问卷，将问卷放置到东莞各公共网站、公众号或服务平台等，让更多市民参与满意度调查，建立常态化满意度调查制度，充分收集和分析市民意见，为进一步提高治堵效果提供相关决策依据。

（五）从区域甚至全市角度系统规划治堵方案，多渠道综合治理，提高治堵效果和持续性影响

交通拥堵节点治理项目覆盖城区和各镇区，交通治理是一个系统工程，需要全盘规划。而目前的做法基本是在做局部交通优化，只能治标不治本，甚至治标的持续性也受到车辆增多等因素影响，需要结合片区治理等进行系统性规划设计。因此，建议从区域甚至全市角度系统规划治堵方案。

一是以上文所述的交通治理效果评估为契机，引入专业力量

对区域甚至全市的交通拥堵状况作一个全盘摸底调查，了解清楚拥堵节点、拥堵程度、拥堵原因等，根据不同拥堵原因、拥堵程度采取不同的治理方案，然后做整体治堵规划。全盘考虑治堵的有效性、可持续性、投资规模、财政承受能力等，分阶段分类别实施相应拥堵治理^⑧。

二是在做好拥堵节点前期选点调研和治理效果评估基础上，优化目前的做法，适当减少节点数量，集中力量治理最迫切的，通过局部优化治理能真正解决问题的节点，提高市民的获得感。首先，设定选点治理标准。如拥堵到什么程度才需要纳入治理，同时分析拥堵的原因，是否可以采取其他非施工治理替代措施，如加强执法，交通配时，临时交通管制等，如果这些措施能解决问题，该节点不应纳入拥堵节点治理项目范围。其次，如需要治理，评估节点局部优化治理是否能起到真正解决拥堵的作用，能起到多大作用。最后，有些节点如果拥堵严重，主要原因是车流太大，道路承载能力不足，无其他便捷优化措施，即使采取节点局部优化治理方式也效果不明显的，就需要采取增加道路供给的措施，该节点就不应纳入该项目实施。

三是大力推动公共交通建设。据调查，国内外城市治堵经验表明，单纯靠提供道路供给和优化路网结构都无法真正解决拥堵问题，必须同时辅助其他方式，公共交通就是其中最常见也是比较有效的方式。交通拥堵节点治理主要解决供给端和路网结构问题，公共交通解决的是需求端问题，公共交通可以改变人们的出行方式，

^⑧ 目前的做法主要是拥堵节点治理和片区交通综合治理，拥堵节点治理每年实施不少于2批。片区交通综合治理，目前已在规划和逐步实施4个片区。

减少城市道路机动车流量，从而达到缓解交通拥堵目的。首先，东莞“车多路多”，逐渐趋于饱和状态。东莞机动车现有保有量 360 万多，全国排名前 10，目前还处于不断增长趋势。截至 2019 年，东莞市全市道路通车里程 6401.37 公里，其中公路 5233.46 公里，城市道路 1167.91 公里，道路密度约 259.69 公里/百平方公里，道路密度位居全省第一。大规模增加道路供给空间有限，必须从需求端解决问题，而公共交通是需求端最重要的方式；其次，加强对东莞公交运行调研，优化路线和站点设置，提高路线接驳便利性，逐步形成快速的公交网络，引导市民乘坐公交；第三，优化地铁和客运站与公交系统接驳的便利性，逐步形成闭环交通网络，引导市民尽量乘坐公共交通出行，减少开车上路；最后，通过各渠道，积极宣传公共交通出行的好处和东莞公交相关政策，尤其需要对小孩进行“低碳出行”教育，逐步改变人们出行习惯。同时，树立东莞公交的良好形象，吸引人们乘坐公交出行。

附件： 第四批交通拥堵节点治理工程绩效评价指标表

第四批交通拥堵节点治理工程项目绩效评价指标表

第三方机构：东莞职业技术学院

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标					工作组评价	
名称	权重	名称	权重	名称	权重	名称	权重	指标解释	指标说明	评分标准	评分	评价意见
决策	15	项目立项	5	立项依据充分性	2	立项依据充分性	2	项目立项是否符合法律法规、相关政策、发展规划以及部门职责，用以反映和考核项目立项依据情况。	评价要点： ①项目立项是否符合国家法律法规、国民经济发展规划和相关政策； ②项目立项是否符合行业发展规划和政策要求； ③项目立项是否与部门职责范围相符，属于部门履职所需； ④项目是否属于公共财政支持范围，是否符合中央、地方事权支出责任划分原则； ⑤项目是否与相关部门同类项目或部门内部相关项目重复。	项目符合法律法规和相关政策，与东莞市国民经济与社会发展规划和部门年度工作计划等相符合，得2分，其它情况酌情扣分。	2	
				立项程序规范性	3	立项程序规范性	3	项目申请、设立过程是否符合相关要求，用以反映和考核项目立项的规范情况。	评价要点： ①项目是否按照规定的程序申请设立； ②审批文件、材料是否符合相关要求； ③事前是否已经过必要的可行性研究、专家论证、风险评估、绩效评估、集体决策等。	项目按照规定的程序申请设立，得3分，其它情况酌情扣分。	2	预期治理效果缺少量化目标及可行性论证
		绩效目标	5	绩效目标合理性	3	绩效目标合理性	3	项目所设定的绩效目标是否符合社会民众需要，设立的绩效目标是都依据充分，用以反映和考核项目绩效目标与项目实施的相符情况。	评价要点：目标要清晰明确，并且合理。 ①是否符合国家相关法律法规、国民经济发展规划和党委政府决策； ②是否与项目实施单位或委托单位职责密切相关； ③项目是否为促进事业发展所必需； ④项目预期产出效益和效果是否符合正常的业绩水平。	评价要点全部符合，得3分；每出现一点不符合扣1分。其它情况酌情给分。	2.5	查看项目相关资料，绩效目标基本明确但不够量化，表述也不够完善。
				绩效指标明确性	2	绩效指标明确性	2	依据绩效目标设定的绩效指标是否清晰细化、可衡量等，用以反映和考核项目绩效目标的明细化情况。	评价要点： ①是否将项目绩效目标细化分解为具体的绩效指标； ②是否通过清晰、可衡量的指标值予以体现； ③是否与项目年度任务数或计划数相对应； ④是否与预算确定的项目投资额或资金量相匹配。	评价要点全部符合，得2分，其它情况酌情给分。	1	查看项目相关资料，指标设置还不够完善，如效果指标还不够丰富，不够细化量化等。

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标						工作组评价	
名称	权重	名称	权重	名称	权重	名称	权重	指标解释	指标说明	评分标准	评分	评价意见	
		资金投入	5	预算编制科学性	3	预算编制科学性	3	项目预算编制是否经过科学论证、有明确标准，资金额度与年度目标是否相适应，用以反映和考核项目预算编制的科学性、合理性情况。	评价要点： ①预算编制是否经过科学论证； ②预算内容与项目内容是否匹配； ③预算额度测算依据是否充分，是否按照标准编制； ④预算确定的项目投资额或资金量是否与工作任务相匹配。	评价要点全部符合，得3分；不符合要点①扣2分；要点②③④中每出现一点不符合扣1分。	3		
				资金分配合理性	2	预算安排合规性	2	项目预算资金分配是否有测算依据，与补助单位或地方实际是否相适应，用以反映和考核项目预算资金分配的科学性、合理性情况。	评价要点： ①预算资金分配依据是否充分； ②资金分配额度与结构是否合理，与项目实际是否相适应。	符合全部评价要点，得2分；每出现一条不符合评价要点扣1分。	2		
		组织实施	15	管理制度健全性	3	管理制度健全性	3	项目实施单位的业务、绩效管理制度是否健全，用以反映和考核业务管理制度对项目顺利实施的保障情况。	评价要点： ①是否已制定或具有相应的业务、绩效管理制度； ②业务管理制度是否合法、合规、完整。 ③项目支出绩效是否纳入本单位年度工作总结内容。	符合全部评价要点，得3分；每出现一条不符合评价要点扣1分。其它情况酌情给分。	3		
					前期工作规范性	2	反映项目前期工作是否遵守相关法律法规和管理制度。	2	反映项目前期工作是否遵守相关法律法规和管理制度。	评价要点： 项目相关报批程序是否合规与完善，设计、勘察、监理、施工、材料与采购等招标程序是否完善与合规。	全部合规，得2分；其它情况酌情给分。	2	
					施工管理规范性	2	反映项目施工过程的管理是否规范。	2	反映项目施工过程的管理是否规范。	评价要点： 项目在施工过程中是否文明施工，是否严格遵守各项施工管理制度和规程，管理监督是否规范等。	施工过程管理全部规范，得2分；其它情况酌情给分。	1	监理资料显示，施工过程中存在不规范情况
					工程变更规范性	2	反映项目实施中工程变更是否符合相关规范。	2	反映项目实施中工程变更是否符合相关规范。	评价要点： 项目在施工过程中工程变更是否符合实际，是否合理，是否经过相关变更程序等。	工程变更规范的，得2分；其它情况酌情给分。	2	

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标						工作组评价	
名称	权重	名称	权重	名称	权重	名称	权重	指标解释	指标说明	评分标准	评分	评价意见	
管理	20			行有效性	12	竣工验收及资料归档规范性	2	反映工程竣工后的管理是否规范。	评价要点： 项目竣工验收是否按照规定进行，是否符合相关规定，建设工程形成的材料是否按规定及时归档，归档是否完整规范等	全部符合评价要点，管理规范，得2分；其它情况酌情给分。	2		
						实施计划性	2	反映相关各实施环节是否制定工作计划。	评价要点： 项目实施各环节是否有详细计划和实施方案，各分部工程是否能按计划开工建设，各时间节点控制是否明确，用款计划是否发生调整等。	制定工作计划，所有项目都能按计划开工，符合计划进程的，得2分；其它情况酌情给分。	1	项目未能全部按计划实施，部分节点实施过程存在延期情况	
						质量监控有效性	2	反映项目是否有相应质量监控制度、标准、措施及手段，监控效果如何。	评价要点： 为保障项目质量，项目单位是否有相关质量监控制度，是否采取了相应质量监控手段，包括监理、会商等，质量监控是否有效等。	质量监控制度完善，监控有效的，得2分；其它情况酌情给分。	1	查看相关资料，发现监管还不到位	
	资金管理	5	预算执行率	3	预算执行率	3	项目预算资金是否按照计划执行，用以反映或考核项目预算执行情况。	预算执行率=（实际支出资金/实际到位资金）×100%。 实际支出资金：一定时期（本年度或项目期）内项目实际拨付的资金。	1. 预算执行率≥90%，得3分 2. 80%≤预算执行率<90%，得2分 3. 60%≤预算执行率<80%，得1分 4. 预算执行率<60%，得0分	3	该项目2020年市财政预算安排850万元，实际支出850万元；2021年市财政预算安排3100万元，实际支出2966.97万元。两年合计市财政预算安排3950万元，实际支出3816.97万元，预算执行率为96.6%。		
			资金使用合规性	2	资金使用合规性	2	项目资金使用是否符合相关的财务管理制度规定，用以反映和考核项目资金的规范运行情况。	评价要点： ①是否符合国家财经法规和财务管理制度以及有关专项资金管理办法的规定； ②资金的拨付是否有完整的审批程序和手续； ③是否符合项目预算批复或合同规定的用途； ④是否实行专账管理，支出记录完整规范，凭证合格有效； ⑤是否存在截留、挤占、挪用、虚列支出等情况。	符合全部评价要点，得2分；每出现一个要点不符合扣1分，扣完为止；若发现存在截留、挤占、挪用、虚列等重大违规现象，该项直接为0分。	2			

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标						工作组评价	
名称	权重	名称	权重	名称	权重	名称	权重	指标解释	指标说明	评分标准	评分	评价意见	
		逆指标	-3	三公经费违规支出	扣分指标	三公经费违规支出	扣分指标	评价项目是否违规列支三公经费支出，用以反映三公经费控制程度	评价要点： ①项目支出中是否列支了三公经费； ②列支的三公经费是否有政府批准的文件依据； ③三公经费支出是否符合审批程序； ④三公经费支出，尤其是公务接待费，标准是否适当。	没有批准文件依据列支的，扣3分；虽有依据，但不符合审批程序的，扣2分；违反标准的，扣1分。	0		
产出	30	产出数量	30	项目完成情况	10	工程完工率	10	反映项目完工数量目标完成情况。	评价要点。工程完成完工率=（实际完工项目数/计划完工项目数量）×100%。	得分=完工率×10	10		
				质量达标率	10	工程质量达标率	10	反映项目产出目标质量的实现程度。	评价要点： 工程质量达标率=（质量达标产出数/实际产出数）×100%。	质量达标率100%的，得10分；90%-100%，得8-9分；80%-90%的，得5-7分；80%以下不得分。	10		
				完成及时性	7	计划工期及时完成率	4	反映项目产出时效目标的实现程度。	评价要点： 计划工期及时完成率=[（工程实际完成时间-工期目标完成时间）/工期目标完成时间]×100%。	及时完成率小于等于0的，得4分；大于0，小于等于10%的，得3分；大于10%，小于20%的，得1-2分；大于20%的，不得分。	2	30个节点有9个节点存在不同程度延期，其中2个节点延期严重（东莞市妇幼保健院66天和环城东路-莞樟路交叉口115天）。	
				完工及时性	3	反映对项目结算进度控制程度。	3	评价要点： 是否按文件规定和合同约定开展结算；是否按有关规定进度完成；结算程序是否合规；结算争议是否得到及时解决等。	全部按有关规定及时完成结算的，得3分；其他情况酌情给分。	1	工程有延期，结算有延迟。项目于2021.5.12竣工验收，2021.11.23结算财审才通过。		

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标						工作组评价	
名称	权重	名称	权重	名称	权重	名称	权重	指标解释	指标说明	评分标准	评分	评价意见	
		产出成本		工程结算误差控制率	3	工程结算误差控制率	3	反映该项目工程结算编制的质量，根据财审报告评价	计算方法： 工程结算误差控制率=（本年度结算财审核减金额/送审金额）×100%。标准值：±10%以内	误差控制率≤±10%，得3分，比率每增加3个百分点扣1分，扣完为止。	3	工程结算误差控制率为0.72%	
效果	35	项目效益	35	社会效益	20	交通流量增加情况	4	反映项目实施后相关拥堵治理节点交通流量增加情况。	评价要点： 项目实施后，相关治理节点的交通流量与实施前对比是否有明显增加。交通流量指单位时间内通过某路段的车辆为标准，在一定的时间内，某条公路点上所通过的车辆数。主要考察早晚高峰期。	交通流量有明显增加的，得4分；其他情况酌情给分。	3	调查结果显示，65.44%的市民认为交通流量增加情况一般，结合交通联席办提供的效果评估资料、现场调研情况，综合认定交通流量有一定增加。	
						通行能力提升	4	反映项目实施后相关拥堵治理节点通行能力提升情况。	评价要点： 项目实施后，相关治理节点的通行能力（pcu/h）是否得到有效提升。通行能力指的是在一定的道路和交通条件下，道路上某一路段单位时间内通过某一断面的最大车辆数。	通行能力提升有明显提升，提升15%以上的，得4分；其他情况酌情给分。	3	项目实施后主要节点通行能力均值提升14%左右，调查问卷结果显示，大部分市民认为通行能力有一定程度提升。结合现场调研，整体通行能力提升良好。	
						机动车行驶速度提升	4	反映项目实施后，相关治理节点机动车行驶速度提升情况。	评价要点：项目实施后，相关治理节点机动车行驶速度是否有明显提升，提升情况如何。	机动车行驶速度有明显提升，实施后整体速度提升达15%以上的得4分；其他情况酌情给分。	3	主要节点行车速度提升14%左右，调查问卷结果显示，速度有一定提升63.59%，速度提升一般占31.8%。综合考量，速度提升效果良好。	
						延误时间减少率	4	反映项目实施后，机动车经过相关治理节点延误时间减少情况。	评价要点： 项目实施后，机动车经过相关治理节点延误时间是否比实施前明显减少，减少情况如何。延误时间减少率=（实施前平均延误时间-实施后平均延误时间）/实施前平均延误时间*100%。主要考察早晚高峰期时段。	延误时间明显减少，平均延误时间减少率≥20%，得4分，其他情况酌情给分。	3	延误时间减少率大约16%，调查问卷结果显示，认为拥堵延误时间减少一般的占74.65%。结合现场调研情况，综合认定延误时间减少情况良好	

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标						工作组评价	
名称	权重	名称	权重	名称	权重	名称	权重	指标解释	指标说明	评分标准	评分	评价意见	
						机动车排队长度减少情况	4	反映项目实施后，机动车经过相关治理节点时排队长度减少情况。	评价要点： 项目实施后，机动车经过相关治理节点时，机动车排队长度是否有明显减少，程度如何。主要考察早晚高峰期时段，实施前后的对比情况。	机动车排队长度减少较明显，机动车通过相关节点的时间有明显减少的，得4分，其他情况酌情给分。	3	问卷调查结果显示，认为排队长度有一定减少的占72.81%，结合交通联席办提供的效果评估资料及现场调研，综合认定排队长度减少情况一般。	
				可持续影响	8	可持续性影响	8	反映项目目标与效果的可持续性，管理、费用等的可持续性情况。	评价要点：①项目是否能持续发挥良好的作用；②治理效果是否达到预期目标；③项目成本与效益是否匹配；④项目的相关运营维护是否到位等。	全部满足评价要点得8分，不满足一点扣2分，其他情况酌情给分。	6	治堵有一定效果。调查结果显示，认为可持续性良好以上的只占73%，可持续性一般的占25.81%。现场查看主要节点，高峰期仍然拥堵，效果比施工后不久情况要差些。	
				社会评价	7	社会公众满意度	7	反映该项目直接受益的社会公众满意情况。	评价要点： 采用抽样问卷调查形式，对市民进行调查，根据调查结果评分。	得分=满意度*7	5.6	问卷调查结果显示，满意度为80.6%。	
		逆指标	-4	投诉情况	扣分项目	投诉情况	投诉指标	反映是否有被投诉情况，是否对投诉及时公开妥善处理	评价要点： ①是否有被投诉情况，对被投诉内容和事项能否及时妥善处理； ②是否有公布投诉反馈方式，是否有多样化渠道收集投诉反馈情况。	不符合一点扣2分。其它情况酌情扣分。			
总分	100		100		100		100				82.1	*	
		逆指标		评价资料真实性	降档	评价资料真实性	降档	反映项目单位提供资料的真实性和可靠性	评价要点：经抽查项目单位提供的评价资料是否有造假行为或故意提供不全的	经抽查项目单位提供的评价资料有造假行为或故意提供不全的，评价结果直接降低一个等次。			

一级指标		二级指标		三级指标		四级指标						工作组评价	
名称	权重	名称	权重	名称	权重	名称	权重	指标解释	指标说明	评分标准	评分	评价意见	
		逆指标		违规实施	指标	违规实施	指标	反映项目是否违反有关规定组织实施	评价要点：是否发生没按有关规定实施，而曾经被有关部门处罚或通报批评。	如发生因违规实施被处理的，处理当年的评价等级则直接降低一个等级，其他年度的原则上不能为优良。			
		逆指标		违法违规违纪行为	一票否决	违法违规违纪行为	一票否决	用以反映和考核项目实施过程中相关人员和单位是否严格执行国家有关廉政建设的规定	评价要点：1、有关单位和人员是否违反国家廉政建设的有关规定，被有关纪检监察部门处理。	有关单位和人员是否违反国家廉政建设的有关规定，被有关纪检监察部门处理的，当年则直接评为低等次以下。其他年度的评价等级原则上不能为优良。			
最终评价等次											良		