

福田区梅香学校（梅园学校）建设工程 2020 年度绩效评价自评报告

一、项目概况

（一）梅香学校坐落于福田区梅亭路与梅怡路交汇处，占地面积 23434.34 平方米，新建总建筑面积 48852.02 平方米，教学规模为 54 个班，其中初中 30 个班，小学 24 个班，可提供学位 2580 个。梅香学校共有小学部、初中部及行政楼三栋主楼，地上最高 6 层、地下 2 层，包含普通教室、专用教室、体育馆、图书馆及食堂相关配套用房。其中初中部 2-5 层，小学部 2-4 层，行政楼 2-3 层为装配式结构。负二层为地下停车库，可提供 192 个车位。

本项目自 2015 年立项以来历经三次规模调整，区相关部门通过增设地下室、在限高范围内增加建筑楼层及室外体育设施等措施，最大化利用土地资源，完善校园功能，以此应对不断增长的片区学位压力。2019 年福田区实验教育集团的成立及入驻，更是为满足居民对教育资源均衡化、优质化的需求做出了重要贡献。

本项目于 2018 年 12 月 26 日取得施工许可并正式开工。最终于 2020 年 10 月份移交校方使用，当月 20 日该校师生便正式入驻。

（二）项目管理的组织架构和职责分工

本项目于 2018 年 3 月 6 日委托中建三局集团有限公司

代建，项目管理团队包含项目负责人 1 名、技术负责人 1 名、建筑、土建、水、电、造价专业工程师各 1 名。项目负责人负责整体项目管理，技术负责人协调统筹各专业设计，建筑工程师负责前期方案报批报建，土建、水、电专业工程师负责现场建设管理、变更落实，造价工程师负责项目整体投资把控、招采及合同履行等工作。

（三）项目资金管理情况

1. 梅香学校项目概算批复总投资 38987 万元，其中建安工程费 29406.92 万元，工程建设其他费 3163.25 万元。建安工程费用于支付项目各专业工程建设，工程建设其他费用于支付勘察、设计、咨询、审图、检测等费用。另有 3940.20 万元用于采购教学设备。所有总包及分包单位均依据政府相关文件进行招标及发包。

2. 项目资金严格按照合同约定的条款进行支付，总包及分包施工单位按照实际完成工程量（按比例扣除预付款后）进行进度款审批及支付，其他参建单位如设计、勘察、咨询等按照合同约定节点进行支付。

（四）项目 2020 年度共计申请资金计划 14453 万元，实际下达资金 14453 万元。受新冠疫情影响，工程进度略有滞后，总包单位结算办理较原计划略有推迟，投资计划未能全额完成。截止到 2020 年底完成支付 12263 万元，投资完成率为 84.85%，绩效目标与向财政部门编报的绩效目标有一定偏差。

二、项目绩效评价结论和分析

（一）项目绩效评价结论：完成情况良好

（二）项目绩效分析

1. 项目决策：本项目目标明确，项目决策依据符合经济社会发展规划目标和部门年度工作计划；决策程序符合政府投资项目规章制度；根据政府投资项目资金管理办法实行，资金分配全面，资金分配结果合理。

2. 项目管理：本项目资金到位率达到 100%，对支付审批要求即到即办，到位时效性高；应用智慧公务系统进行资金审批依据扫描上传，相关专业负责人、领导会签审批，未出现资金审批支付问题；项目组织分工明确，项目管理制度健全。

3. 项目绩效：本项目严格按照建筑行业法律法规进行质量和成本控制，建设周期按照教育系统招生计划严格控制，紧密围绕深圳市及福田区教育发展规划目标，项目的建成可以解决当前福田区梅林片区的中小学位紧张的情况，为深圳市和福田区的教育增加新的优质教育资源。

三、取得的成效

梅香学校为福田区首个装配式公共建筑项目，同时也是深圳市首个装配式混凝土结构的学校。建设期间该项目屡登深圳市住建局亮剑行动“红榜”，被评为“安全生产示范工地”，同时还获评深圳市“安全生产文明施工优良工地”，并在第九届龙图杯全国 BIM 大赛获得两个三等奖。除此之外，梅香学校还成为了福田区第一个进行装配式专项验收及 BIM 模型验收的试点项目，相关经验及成果有幸成为区住建局在

该领域初期探索的一笔宝贵财富。

四、存在的问题

该项目绩效目标设定合理、资金分配管理使用合法合规，资金使用受新冠疫情影响，与预期稍有偏差，但总体可控。目前专户内剩余资金退回财政可能导致剩余资金无法追溯及次年无法返还的情况，会对建设单位的投资控制产生一定不可控的风险。

五、相关建议和整改措施

大型项目从立项到整个建设周期完成横跨几年时间，建设历程存在一定不确定性，会导致资金计划无法按预期完成或出现资金存量不足的情况，建议针对年末剩余资金退还及次年原额返还的情况形成完整流程制度及制定相关管理机制，确保年末剩余返还资金可追溯，且次年可与新资金计划一同下达。



福田中心区交通设施及空间环境综合提升工程 2020 年度绩效评价自评报告

一、项目概况

(一) 福田中心区交通设施及空间环境综合提升工程位于福田中心区，即滨河大道-新洲路-红荔路-皇岗路围合而成的区域，面积约 5.3 平方千米。范围内道路总长约 44.3km，以深南大道为界分为南北两个片区，其中：外围道路长约 11.4km，北片区道路长 14.5km，南片区道路长 18.5km。实施内容为交通组织改善、现状机动车道及人行道改造、建设智慧设施、自行车专用道系统和风雨连廊等，主要涉及道路工程、交通工程、绿化景观工程、交通疏解工程、市政管线工程以及相关配套工程。项目按照打造全球标杆城市中心城区高品质城市公共空间示范区和独具特色的中央活力区的目标要求，从重构道路交通空间、营造街道活动场所、打造完整智慧街区三方面开展。

(二) 项目管理的组织架构和职责分工

本项目采用代建模式实施，按区域和功能共划分为 3 个包代建，分别为以深南大道划分的南区、北区 2 个项目土建代建包，分别由中建四局和华润置地代建；以及全片区智慧交通工程代建包，由深圳市建筑设计研究总院有限公司全过程代建。区建工署进行全过程监管，建工署项目管理团队包含项目负责人 1 名、北区代建包负责人 1 名、南区代建包负责人 1 名，智慧交通代建包负责人 1 名、造价专业工程师各

1 名。项目负责人负责整体项目管理工作，各代建包负责人负责各片区整体项目管理工作，造价工程师负责招标、造价协审工作。

（三）项目资金管理情况

1. 中心区项目总投资（概算）249355 万元，其中建安工程费 210371 万元，工程建设其他费用 19330 万元，预备费 6891 万元，设备及工/器具购置费 5500 万元，代建管理费 7263 万元。资金来源为由区政府统筹（财政）。

2. 项目资金严格按照合同约定的条款进行支付，总包及分包施工单位按照实际完成工程量（按比例扣除预付款后）进行进度款支付，其他参建单位例如设计、勘察等按照合同约定的项目进度节点进行支付。

（四）项目 2020 年度共计申请资金计划 52500 万元，实际下达 52500 万元。由于专项债支付的原因，财政局将资金调减至 39000 万元。截止到年底，项目实际完成支付 39000 万元，投资完成率 100%，绩效目标与向财政部门编报的绩效目标一致。

二、项目绩效评价结论和分析

（一）项目绩效评价结论：完成情况良好。

（二）项目绩效分析

1. 项目决策：本项目目标非常明确，项目决策依据符合经济社会发展规划和部门年度工作计划；项目决策程序符合政府投资项目规章制度；根据政府投资项目资金管理办法实行，资金分配全面，资金分配结果合理。

2. 项目管理：本项目资金到位率达到 100%，对支付审批要求即到即办，到位时效性高；应用智慧公务系统进行支付依据扫描上传，相关专业负责人、领导会签审批，未出现支付问题；项目组织分工明确，项目管理制度健全。

3. 项目绩效：本项目严格按照建筑行业法律法规进行质量和成本控制，建设周期按照区政府部署严格控制，紧密围绕全面提升中心区街道活力、空间魅力和出行体验的目标，项目的建成可以解决当前福田中心区街道活动类型单一、活动强度不足、缺乏亮点与特色等方面问题。

三、取得的成效

（一）项目实施后城市环境、城市体验、城市活力、城市生态再上新台阶，推动福田中心区城市生活进入“体验时代”。

1. 综合成效方面：全天小汽车全方式分担率由改造前的 23.5%降至 21.4%；公共交通全方式分担率由改造前的 34.4%提升至 43.2%，交通出行结构得到明显优化。与福田中心区相关的机动化出行，平均在途时间缩短 10%以上，出行效率显著提升。总体交通事故率降低 10%以上，逐步迈向零死亡愿景。交通参与者的出行幸福感提升了 30%。

2. 空间改善层面：通过集约化、精细化改造实现存量挖潜，交通空间与城市生活、生态空间融合发展。一是通过车道“瘦身”、停车空间改善，释放福田中心区共 9 万平方米的用地空间，用于改善城市公共空间。二是新建自行车系统，优化绿色出行结构，在建设规模饱和的 CBD 内，从无到有新建自行车道 27.7 公里；三是实现鹏程三路、鹏程四路

无车化改造，打造步行友好城市。

3. 体验升级层面：一是在无障碍建设上，实现中心区区域内 100%交叉口、路段过街、单位开口零高差，建设成为国内第一个全龄全时无障碍街区通行街区。二是在安全提升上，实施差异化机动车限速，道路安全进一步提升。实行道路限速管理，布设了 113 个动态限速板，实现差异化车辆限速。全中心区布设过街安全设施。

4. 景观营造层面：形成复合通行、休憩、海绵等多种拓展空间，中心区活力再上新台阶。

5. 街道活力方面：区域吸引强度显著提升，每月到访福田中心区的管理人数规模超过 1000 万，超过全市管理人口的 50%，市民幸福感指数提升 30%，中心四、五路平均打开 30%的商业界面，福华路酒吧街改造后新增 20%的酒吧业态。

6. 生态韧性方面：利用低影响开发（LID）策略，从径流面积、径流系数、面源污染三个方面提升城市雨水管理现状，实现污染物（以 SS 计）削减 40%以上以及雨水径流总量控制率大于 50%，城市韧性指标大幅提升。

7. 智慧建设层面：福田中心区综合运用了云边端协同、平行推演、数字孪生、5G 车路协同、知识图谱等前沿技术，建设成为了国内首个以安心、高效、文明、精明“四大体验的革命”为主题实施智慧交通综合提升的超大城市中央活力区。

（二）项目实施完成后引发国内外社会各界热烈反响，已

成为大城市中心区城市环境建设的标杆。

国务院残工委、交通部、住建部等国家部委多次考察现场，评价项目实施成果“真正实现了发展成果全民共享，为高质量创建智慧无障碍城市提供了现实样板”，要求面向全国推广项目建设经验。

来自全国各地包括北京、上海等国内 15 座城市的政府相关部门，同济大学、北京交通大学等高校团队，以及日本、美国、新加坡等国家和地区的同行相继来现场交流、调研考察，对项目实施效果表示高度认可。该项目为各地项目建设提供经验借鉴，其中西安、佛山等 6 座城市已经参照福田中心区模式，研究启动对西安全运会赛场周边片区、佛山三龙湾片区等进行综合改善。

学习强国、新华社、人民网、深圳新闻以及腾讯、新浪等媒体进行了报道，深圳广电把项目建设以“脚底下的文艺复兴”为主题拍摄特区 40 周年专题系列记录片；交通与运输杂志社、城市交通杂志等行业媒体也发表了专题文章，项目已成为行业内交通环境与品质提升的典范与标杆项目。

四、存在的问题

根据对中心区项目分析，绩效目标设定合理、项目资金分配管理使用合法合规、资金使用达到了预期的经济社会生态效益。

五、相关建议和整改措施

大型项目一般从计划到建设完成横跨纪念，由于目前技术、经济飞速发展，到项目后期技术标准、材料价格可能出

现原有计划落后于行业现状的情况，预期资金计划也可能限制新技术的应用，建议对后期专项工程资金计划根据行业发展情况有所变通。