**2023年通学定制公交项目支出**

**绩效评价报告**

首都作为超大城市，接送上下学成为多数有孩家庭的“痛点”，也带来了交通拥堵、交通安全隐患、校园周边交通环境等一系列问题，违规电动三四轮车治理后再次加重上下学困难的现状。如何有效减轻城区交通压力和家长接送孩子的负担，切实解决老百姓实际困难，探索出校园周边交通治理新模式，是涉及民生福祉的大问题。

**一、基本情况**

（一）项目概况

1.项目背景

“构建首都中小学通学公共交通运营管理体系”是2023年市委主要领导亲自挂帅的主题教育集体调研重点课题之一，也是朝阳区委文献书记亲自牵头的主题教育集体调研重点选题，旨在通过增加通学定制公交公共服务，淘汰违规电动三四轮车、最大限度减少私家车，缓解学校周边交通拥堵，同时解放家长，减轻接送负担。市委提出的全市通学车整体工作目标是“构建中国特色、首都风格的通学公交运营体系”，文献书记给我们提出的工作目标是要“做全市试点运行的标杆”。2023年我区作为全市四个试点区之一，按照市专班统一工作部署，较好的完成了试点工作任务。

2.实施情况

我区通学车试点工作，大致可以分为三个阶段：第一阶段是5月初开始前期调研，到9月1日正式试点运行，我区3所学校3条线路6辆车纳入试点运行，乘车学生124人，主要任务是先保障安全运行起来，摸索运行规律；第二阶段是9月初到10月末，首先是在原有线路的基础上充分挖潜，增加乘车人数，然后是探索追加新的试点学校，满足更多学生通学需求，两个月新增乘车学生201人；第三个阶段是11月初2023年底，总结前期工作经验教训，针对需求调研情况，将工作重心由城区转移到城乡结合部地区，创新工作模式，压实工作任务，确保通学车快速开通，半个月新增乘车学生639人。

截至2023年12月28日，我区8所试点学校运行23条线路，使用34辆通学车，缴费乘坐学生902人，全市100辆通学车全部用满，2023年10月底以来全市所有剩余车辆均由朝阳区承担使用，得到市专班领导高度肯定。无论是使用的通学车数量，还是乘车人数都位列4个试点区之首，较好的完成了2023年的工作任务。同时此项工作也得到了家长的高度认可，通过调研反馈，家长普遍反映通学车运行安全、可靠、有序，让人安心、让人省心、让人放心。

3.资金投入和使用情况

2023年通学定制公交专项共计投入资金43.5795万元，其中北京市朝阳外国语学校5.2615、首都师范大学朝阳金盏学校0.7875万元、中国人民大学附属中学朝阳学校5.7125万元、北京市陈经纶中学嘉铭分校3.1885万元、北京市陈经纶中学崇实分校4.005万元、北京市第八十中学牌坊分校7.2675万元、首都师范大学朝阳小学15.23万元、北京市朝阳区呼家楼中心小学2.127万元，本项目执行率为100%。

（二）项目绩效目标。包括总体目标和阶段性目标。

1.总体目标：

坚持安全发展、试点先行、多措并举、综合施策的工作原则，边调研、边实施、边推动、边整改，依据朝阳区通学车需求差异化明显等特点，从需求、供给、制度三个维度，选取通学需求大的学校持续逐步推广，有效减轻城区交通压力和家长接送孩子的负担，办实办好老百姓暖心工程，为加快推进“五宜”朝阳建设做出积极贡献。

2.阶段性目标

（1）制定具有朝阳特色的通学定制公交工作规范和实施准则。

（2）依据家长需求，结合联合踏勘调研的实际情况，做到通学定制公交应开尽开。

（3）实现乘坐人数在四个实验区中位居前列。

（4）初步解决本市违规电动三、四轮车治理后家长接送学生的实际困难；保障中小学生安全通学，推动上下学集约化出行，持续改善和治理学校周边交通拥堵，不断提升首都交通综合治理水平。

**二、绩效评价工作开展情况**

（一）绩效评价目的、对象和范围。

1.目的：

（1）确保资金使用的效率和效果，考评资金是否达到预期的成果和目标。

（2）提高资金使用的透明度和问责性，充分了解资金的具体去向和成果，增强了项目负责人的问责性。

（3）监督和改进项目管理：通过绩效评价，及时发现项目管理中的问题和不足，及时采取措施进行调整和改进，确保项目目标的实现。

（4）为后期项目推进提供依据：通过本期项目资金的绩效评价，为下一步定制通学公交的资金使用提供决策支持。

2.对象：8所2023年第一批定制公交试点校即：北京市朝阳外国语学校、首都师范大学朝阳金盏学校、中国人民大学附属中学朝阳学校、北京市陈经纶中学嘉铭分校、北京市陈经纶中学崇实分校、北京市第八十中学牌坊分校、首都师范大学朝阳小学、北京市朝阳区呼家楼中心小学。

3.范围：区教委通学车补贴专项资金。

（二）绩效评价原则、评价指标体系（见附件1）、评价方法、评价标准等。

绩效评价原则：客观公正、科学合理、依法依规。

评价指标体系：包括但不限于线路覆盖范围、服务频次、准点率、客流量、安全记录、用户满意度等指标。

评价方法：采用定量分析和定性分析相结合的方法，包括数据统计、用户调查、专家评估等。

评价标准：根据相关政策规定和市场需求确定评价标准，确保评价结果客观准确。

（三）绩效评价工作过程。

数据收集：通过查阅项目文档、现场调研、问卷调查等方式，收集项目决策、执行、产出和效益等各方面的数据和信息。

数据整理与分析：对收集到的数据进行整理和分析，形成绩效评价的基础数据。

初步评价：根据评价指标体系和方法，对项目的各个方面进行初步评价，形成初步评价报告。

最终形成评价报告：根据前期报告、专业技术报告、调研与问卷信息、指标体系依托数据等方面的内容，撰写详细的评价报告。

**三、综合评价情况及评价结论**

1.各试点学校与公交客运二公司对接，完成区级财政补贴的资金申请与拨付，由8所试点学校分别支付客运二公司合计金额43.5795万元。截至2023年12月8日，相关结算工作已全部完成。

2.经过综合评价，通学公交车项目在资金管理、项目实施、社会效益等方面表现良好，该项目通过强化公共服务供给，推动上下学集约化出行，降低小客车出行强度，有效减轻城区交通压力和家长接送孩子的负担，真正成为老百姓暖心工程，为加快推进“五宜”朝阳建设，促进新时代首都发展做出积极贡献。根据各试点校自评打分，项目整体评价等级为“优秀”。（附相关评分表）

3.具体评价结论如下：

（1）项目管理：本项目符合政策要求，程序规范。能够按照计划推进项目，管理规范，业务制度较健全，达到预期目标，受益学生满意度达到95%以上。

（2）资金使用效率：资金使用情况方面良好。

（3）社会效益：项目对社会产生的正面影响显著，提高了学生通学的便捷性和安全性。初步解决本市违规电动三、四轮车治理后家长接送学生的实际困难；保障中小学生安全通学，推动上下学集约化出行，持续改善和治理学校周边交通拥堵。

**四、绩效评价指标分析**

（一）项目决策情况。

1.根据《关于“深化完善中小学通学方式及优化校园周边环境的研究”调研工作方案》，区教工委作为牵头部门，成立工作专班，在文献书记、国红部长、蓓蓓副区长的指导下，统筹推进各项工作。

2.按照《北京市通学定制公交运行服务监管工作规则（试行）》及《通学定制公交线路开行基本流程》，经朝阳区教工委、区教委、交通委、交通支队、公交公司、属地及8所试点校共同研究，在广泛调研的基础上，根据学生实际需求，最终经过学校三重一大会议决策共计开通定制通学公交线路23条。

（二）项目过程情况。

1.调研并分析问题

（1）朝阳区中小学通学方式现状分析

通学距离分析：小学生中，通学距离在2-10公里的占比23.53%，10公里以上占比1.67%；初中生中，通学距离在2 -10公里的占比为41.56%，10公里以上占比8.19%。

通学方式分析：小学学段占比前三的通学方式分别是步行（49.76%）、电动/燃油摩托车（19.88%）和私家汽车（17.45%）；初中学段占比前三的通学方式分别是步行（28.46%）、私家汽车（25.28%）和自行车（23.52%）。

通学需求分析：在53所有开通通学车需求的学校中，私家汽车、电动/燃油摩托车通学合计占比高达64.70%，从而导致城区交通压力大、家长出行难。

（2）朝阳区校园周边环境现状分析

周边交通状况：区位差异决定了周边过境交通数量，对校园周边交通状况会产生明显影响。

周边交通设施：六类设施布设整体较为完善，但仍存在个别学校基本交通设施不健全现象，导致高峰时段交通混乱，存在交通安全风险，增加交通事故发生率。

公共交通服务：有少部分学校附近公交站点和地铁站点较少，使学生和家长更多地依赖私家车通勤，导致早晚高峰时段学校附近道路拥堵现象严重。

周边交通管理：由于交通管理设施和执法不到位、错峰放学管理措施不完善，导致高峰时段易引发道路拥堵，影响通行效率、加重学校及监管人员工作负担。

（二）推动定制公交试点运行

1.整体设计，系统谋划明任务：整体制定调研工作方案，明确成员单位、压实具体任务，上下联动、协同配合，从问题入手，明晰策略。

2.持续挖潜，集中攻坚深推动：在区领导统筹调度下，在各单位鼎力支持下，通过供给需求、强力攻坚，在重点区域和点位取得了突破性进展。建立市级、区级、属地和学校四级联动机制，区领导高位统筹调度，压实工作责任，各部门按时间表倒排工期，协同配合全力保障通学车如期运行。

3.优化效能，协同配合深推动。区交通委、交通支队和公交公司全力配合，设置“护学岗”、施划“通学路”、护航通学车，切实保证通学车安全高效运行，逐步完善朝阳区中小学通学公交运营管理体系。

（三）项目产出情况。

截至2023年12月28日，我区8所试点学校运行23条线路，使用34辆通学车，缴费乘坐学生902人，全市100辆通学车全部用满，2023年10月底以来全市所有剩余车辆均由朝阳区承担使用，得到市专班领导高度肯定。目前通学线路上下学准点率100%，通学运行安全、可靠、有序，被家长和学生广泛认可，吸引力极大增强。

项目效益情况。

1.朝阳区中小学公交管理体系进一步完善

通学车站点得到优先保障，公交线路与运营时段得到持续优化，工作制度体系更加健全，多方联动的机制更加完善，工作流程得到逐步推动和落实。

2.朝阳区中小学通学方式得到进一步优化

41.9%的学生从乘坐私家车转移至通学车，引导学生集约出行、绿色出行效果明显。试点学校周边上下学高峰时段交通秩序得到改善，交通拥堵持续缓解。

3.探索校园周边交通治理新模式

区教委紧紧围绕优化通学服务，探索校园周边环境治理开展调研，协助学校发现校园周边环境治理中的问题和“痛点”，深挖解决“症结”的办法，逐步形成三层次治理模式，校园周边交通综合治理初显成效。

**五、主要经验及做法、存在的问题及原因分析**

（一）主要经验及做法

1.建立通学车线路、站点、设施标识层级踏勘调研机制

首先学校依据学生通学需求，通过问卷调研的方式摸清需求集中、乘坐方便的点位，并进行线路、站点的初步设定；第二专班工作人员进行一次踏勘，对线路、站点的可行性进行研判并进行相应调整；第三组织区专班、区交通委、区交通支队、公交集团多部门联合踏勘，对学校端、社区端、经停站点和交通设施标识进行调研，确定最终线路方案，完善工作方案，切实保障通学车春季正常运行。

2.建立主管领导组织相关单位现场办公的工作机制。

为切实保障我区通学车能开尽开、应开尽开，针对试点工作中推进的难点、堵点，主管区领导调度相关街乡、委办局等主责单位，建立现场制定解决措施、现场落实主体责任的现场办公工作机制。主管副区长针对问题开展实地跟车踏勘，现场调度四个委办局、7个街乡解决通学车堵点问题，明确工作任务，压实工作责任，确立问题整改时限，确保通学车顺利运行。

3.复合利用通学公交车辆功能和用途调查研究机制。

为提高通学公交车辆使用效益，按照市专班工作指示精神，朝阳区根据车辆空闲时间，协调不同需求学校建立对接机制，研究多用途使用方案，目前已有多所通学车试点需要申请租用通学车用于组织社会大课堂研学实践活动、参加体育比赛等活动，近60余辆通学车投入使用，服务师生近3000人次，大大增加了通学公交车辆的通用性。

**六、有关建议**

（一）通学运行，稳步推进

一是推进试点学校2024年秋季学期乘车的收费工作。二是持续推进需求摸排，开展线路联合踏勘。三是针对联合调研中发现的问题，通过多部门协调联动及时推进落实。

（二）多措并举，优化效能

应对通学运行便捷性和使用效率需持续提升问题，建议尝试在点对点运行模式基础之上，持续优化通学方式，逐步探索其他形式的运行模式，整体调配通学资源，探索补充完善通学体系新模式。

（三）校园环境，综合治理

进一步推进校园周边公交线路和站点再优化，在探索通学新模式的基础上，结合学校自身的实际情况，采用工程性改造、公交优化、分班分时分地错峰上下学、周边停车管理、集约化出行减少车辆、校园门口治理、交通组织调优、交通设施完善等措施，形成“一校一模式”“一线一方案”。多措并举，优化校园周边环境，持续提升校园交通综合治理水平。

**七、其他需要说明的问题：无**