



مدارس بوسطن العامة

إدارة خدمات النقل  
نظرة عامة على فريق الدعم الاستراتيجي

Willie Burroughs وRay Hart

11 يناير 2023

---

# جدول الأعمال



- نظرة عامة
- القيادة
- إدارة المهام الطلابية والتسجيل
- والتوجيه
- أسئلة وأجوبة

➤ تحدد المنطقة التقويمات السنوية والجدول اليومية لمدارس BPS ، بينما يتم تحديد التقويمات والجدول اليومية للمدارس غير التابعة لـ BPS من قبل مجالس إدارة مختلفة مما ينتج عنه تحديات تشمل على سبيل المثال لا الحصر:

- نظام توجيهه في BPS يحتوي على 24 وقتًا مختلفًا للجرس الصباحي، و 20 وقتًا مختلفًا للجرس في منتصف اليوم، و 29 وقتًا مختلفًا للجرس في فترة ما بعد الظهر
- المدارس غير التابعة لـ BPS التي تقوم بجدولة نصف يوم أو "خروج مبكر من المدرسة" وفقًا لتقديرها دون أي اعتبار لنظام الجداول على مستوى النظام أو الموارد المتاحة

# النتائج الرئيسية العامة



➤ تؤدي سياسات التعيين في مدارس المنطقة إلى تنقل العديد من الطلاب عبر المدينة ذهابًا وإيامًا كل يوم بدلاً من استخدام مدارس الحي - مما يؤدي إلى زيادة عدد الحافلات على الطريق في أي وقت محدد

➤ على مدار خمس سنوات، كانت هناك زيادة بنسبة 70 بالمائة في الطلاب الذين تتطلب خطط IEP/504 الخاصة بهم وجود مراقبي الحافلات

## النتائج الرئيسية العامة

- تلتزم المدينة/المنطقة باستخدام السائقين المحددين الذين يعملون على قوتها بصرف النظر عن مقاول خدمات النقل المتعاقد مع المدينة/المنطقة لتقديم خدمات عمليات النقل
- في حين أن المدينة/المنطقة يمكنها تغيير مقاولي النقل وقتما شاءت، فإن نفس موظفي الخط الأمامي (السائقين، والميكانيكيين، ومسؤولي العمليات،) بموجب نفس شروط وأحكام العمل لاتفاقية المفاوضة الجماعية (CBA) ، تحت توجيهات نفس القيادة النقابية، سيستمرون في وظائفهم مع التزامهم، إلى أقصى حد ممكن، بنظام عمل BPS DoT. يظل هذا ساريًا ومقبولاً بصرف النظر عما إذا كانت المدينة/المنطقة توفر وسائل النقل الداخلي أم غير ذلك.

# القيادة

---

# النتائج الرئيسية - التوصيات



➤ القيادة القوية في إدارة النقل (DoT)

➤ خطة عمل DoT

➤ يبدو أن فريق DoT يركز تركيزًا بؤريًا ويكرّس جهوده لتحسين الكفاءات والتحكم في التكاليف

➤ كانت DoT مستجيبة لطلبات المعلومات قبل وأثناء وبعد زيارة الموقع

➤ يوجد حاليًا جدول من 3 مستويات لـ BPS ، ولكن لا تلتزم به جميع المدارس

# النتائج الرئيسية - جمع البيانات



- لا يتم تتبع أوجه القصور في نقل BPS بشكل دقيق أو التمييز بينها حسب الفئات المفيدة
- تشمل الفئات التي يتم تتبعها عادةً في مكان آخر، على سبيل المثال لا الحصر -
  - نوع المدرسة (BPS ، مستقلة، خارج المنطقة التعليمية، وما إلى ذلك.)
  - نقل الطلاب خارج النطاق
  - معدل الركوب ومعدلات استخدام الحافلات (الركاب المتوقعون والفعليون مقابل سعة الحافلة)
  - نوع الأهلية (أكثر من 1.5 ميل إلى مدرسة الحضور، في نطاق 1.5 ميل من مدرسة الحضور)



➤ إعداد وتطبيق جدول مدرسي ثابت من 3 مراحل على مستوى المنطقة.

➤ يُرجى تحديث جميع السياسات والإجراءات واستعراض المسارات وتحديثها بانتظام لتمكين تنفيذ الاستخدام الأقصى لوسائل النقل.

➤ تحديد وقياس الفرص المالية لزيادة الكفاءات من خلال مراجعة-

○ المسافة المقطوعة من المنزل إلى محطة توقف الحافلة

○ مسافات الوصول إلى المدرسة سيرًا

○ متوسط وقت الركوب

○ أقرب وقت للركوب

○ أحمال الحافلات واستخدام المقاعد، و

○ المستويات

- تعزيز الضوابط المالية والإدارية الداخلية من خلال تتبع التكلفة لكل طالب ولكل حافلة/سيارة أجرة نظير جميع الخدمات المقدمة
- نقل الطلاب في نفس الوقت إلى المدارس القريبة على متن نفس الحافلة، مثل مدرسة ابتدائية مع مدرسة متوسطة قريبة
- تصميم استراتيجية DoT لرصد عدد الركاب الفعليين على مدار العام الدراسي لتحديد نقاط التوقف ومسارات العمل والطرق بشكل صارم؛ وذلك بهدف تأكيدها أو إلغاؤها
- إنشاء تعاون مشترك مع الأنظمة المدرسية خارج BPS التي تتلقى خدمات النقل لمواءمة التقويمات والجداول إلى أقصى حد ممكن.

# إدارة المهام الطلابية والتسجيل

---

➤ تؤثر خطط التعيينات المدرسية وتنسيبات البرامج على خدمات DoT

➤ صلة نظام معلومات الطلاب (SIS) ببرامج النقل

➤ تخطيط المسار السنوي المشترك بين الإدارات مع أصحاب المصلحة الرئيسيين

➤ المسارات مبنية على الأهلية بدلاً من المتوسط الفعلي للركاب

➤ يبدو أن التاريخ النهائي حيث تم إرسال بيانات الطالب الحرجة إلى وسائل النقل لبدء التوجيه في الصيف والخريف غير متزامن مع الحاجة

➤ الافتقار إلى التنسيق بين إدارة التعليم الخاص وDoT

➤ صلة SIS بين BPS و 103 مدرسة غير تابعة لـBPS

- تحسين الاتصالات الرسمية بين إدارة التعليم الخاص وDoT
- الشروع في إجراء مراجعة شاملة لجميع ممارسات وعمليات التوجيه لتحديد الفرص المتاحة لتحسين نتائج التوجيه وكفاءة المسار.
- الاجتماع بانتظام مع مديري المدارس المستقلة وغير العامة لمشاركة مجالات الاهتمام وتحسين سبل التواصل
- استخدام، إلى أقصى حد ممكن، تكوين توجيه نهاية العام الدراسي السابق
- مراجعة جميع سياسات وممارسات التوجيه

# والتوجيه

---

- وجدت DESE أن خدمات النقل عالية الجودة لطلاب BPS ومؤشرات الأداء الرئيسية التي حددتها المنطقة وموردها لم تتم معالجتها بشكل فعال
- لم تقم DoT بربط مركز الاتصال الحديث الخاص بها بمقاول النقل، كما أنها لم تحتفظ بمتخصص متعدد اللغات يمكنه توفير مستوى أعلى من خدمة العملاء لأولياء الأمور والمسؤولين في حال عدم وجود محطات توقف للحافلات

➤ تحديث خطة العمل الشاملة وتنفيذها بالكامل لتشمل الأهداف والغايات والمعايير والأداء والمسؤوليات والتكاليف

➤ إنشاء نظام اتصالات فعال في جميع أنحاء منظمة DoT ، بما في ذلك قنوات الاتصال من الإدارة للموظفين والعكس ومن مقالول لآخر والتي تتضمن عقد اجتماعات منتظمة على كل مستوى تعمل وفق جداول أعمال محددة ومحاضر مناقشات موثقة وكذلك القرارات وأنشطة المتابعة

➤ استئناف استطلاع خدمة العملاء السنوي لإدارة DoT



➤ يبدو أن IFB يُجري عملاً شاملاً في تحديد متطلبات الخدمة والأداء، وهيكّل وآليات واجهة العمل، وعملية الإشراف، وما إلى ذلك. يُرجى التأكد من أن العقد يتضمن مؤشرات الأداء التي تعالج أداء الحافلة من حيث وصولها في الوقت المحدد وهذا يمكن قياسه بسهولة على أن يتحمّل مقاول النقل وطاقمه المسؤولية بشكل مباشر عن تقديم خدمة طلابية يمكن الاعتماد عليها. يجب أن تشمل مؤشرات الأداء، على سبيل المثال لا الحصر - ما يلي:

- الأداء في الوقت المحدد،
- الرحلات الفائتة،
- نتائج فحوصات الصيانة/فحص المركبات، و
- الالتزام بالتقارير المالية والإحصائية الشهرية

# شكرًا لك قسم الأسئلة والأجوبة

---