
波士頓公立學校



交通策略支持團隊 概覽

Ray Hart 和 Willie Burroughs

2022年1月11日

議程



- 概覽
 - 領導力
 - 學生分配, 招生, 和路綫
 - 管理
 - 問題與回答
-

關鍵發現

- 學區為 BPS 學校制定年曆和日程時間表，但非 BPS 學校的日曆和日程時間表由各個管理委員會指定，這帶來了挑戰，其中包括：
 - BPS 路線系統有 24 個不同的上學晨鐘時間、20 個不同的午休敲鐘時間和 29 個不同的下午放學鐘時間
 - 自行決定安排半天或“早退”的非 BPS 學校，不考慮全系統的安排或可用資源
-

關鍵發現

- 地區學校分配政策導致許多學生每天穿越城市而不是使用附近的學校 - 在一天的任何時間增加道路上的校車數量
 - 五年多來，IEP/504 計劃需要校車監管員的學生增加了 70%
-

關鍵發現

- 無論哪個運輸供應商與市/區簽訂合同提供運輸運營服務，市/區都需要使用特定的司機隊伍
 - 雖然市/區可以盡可能頻繁地更換供應商，但在相同的工會領導層領導下，根據相同的集體談判協議（CBA）僱傭條款和條件，相同的一線員工（司機、機械師、運營人員），在很大程度上將保留和決定 BPS DoT 的運作方式。無論市/區是否通過內部提供交通服務，這不會改變。
-

領導力

關鍵發現—表揚

- 交通部門（DoT）的强大領導力
 - DoT 的事務計劃
 - Dot 管理團隊似乎專注於提高效率和控製成本
 - DoT 在客戶現場訪問之前、期間和之後對信息請求的響應
 - 目前有 BPS 的 3 級時間表，但並非所有學校都遵守
-

主要發現——數據收集

- BPS 運輸中的低效問題未按有用類別進行精細跟踪或區分
 - 通常在其他地方跟踪的類別包括但不限於 -
 - 學校類型（BPS、特許學校、校區外等）
 - 在區域外使用交通服務的學生
 - 乘客量和校車平均利用率（預計的和實際的乘客與公交車容量）
 - 資格類型（就讀學校在1.5英里以外， 就讀學校在1.5英里以內）
-

建議



- 在全區實施一致的 3 次校鐘
 - 定期更新所有政策和程序，並定期審查和更新路線以最大限度地提高車隊利用率
 - 通過審查來識別和量化提高效率的機會 -
 - 步行到車站的距離
 - 步行到學校的距離
 - 平均乘車時間
 - 最早接送時間
 - 校車負載和座位利用率，以及
 - 分級
-

建議



- 通過跟踪所提供所有服務的每個學生和每輛校車/中型車的成本，加強內部財務和管理控制
- 用同一輛校車同時將學生送到附近的學校，例如附近有中學的小學
- 設計一個 DoT 策略來監控整個學年的實際乘客量，以積極識別停靠、運行以及合併或消除的路線
- 與接受交通服務的 BPS 之外的學校系統建立交叉協作，以最大限度地調整年曆和日程時間表

學生分配， 招生， 和路綫

關鍵發現

- 學校分配計劃和項目安置影響 DoT 服務
 - 學生信息系統 (SIS) 與交通項目的連接
 - 與主要利益相關者的部門間年度路線規劃
 - 路線建立在資格而不是實際的平均乘客量的基礎上
 - 發送到交通工具以開始夏季和秋季路線的關鍵學生數據的最後日期似乎與需求不同步
 - 特殊教育與 DoT 之間缺乏協調
 - BPS 與 103 所非 BPS 學校之間的 SIS 通信
-

建議



- 改善特殊教育與 DoT 之間的正式溝通
- 開始全面審查所有路綫的實踐或過程，以確定改善路綫結果和效率的機會
- 定期與特許學校和非公立學校管理人員會面，分享關注領域，改善溝通
- 盡可能使用上一學年的結束路綫配置
- 查看所有路綫策略和實踐

管理

關鍵發現



- DESE 發現，我們沒有有效地達到為 BPS 學生提供的高質量交通服務、以及學區及其供應商確定的關鍵績效指標。
 - DoT 沒有將其現代呼叫中心與供應商聯繫起來，也沒有聘請多語種的專員在校車錯過接送車站時給家長和管理人員提供更高水平的客戶服務
-

建議



- 更新並全面實施綜合業務計劃，包括目標、目標、基準、績效、責任和成本
 - 在整個 DoT 組織中創建一個有效的通信系統，包括聯通上下各方的通信渠道，包括在每個級別定期召開會議，討論具體議程，記錄討論、決策和後續活動
 - 恢復年度 DoT 客戶服務調查
-

建議



- IFB 似乎在定義服務和性能要求、接口結構和機制、監督過程等方面做得很透徹。確保合同包括性能指標，以解決易於衡量的準時表現，並讓供應商及其員工直接負責提供可靠的學生服務。 績效衡量應包括但不限於—
 - 準時的表現,
 - 缺失的路程,
 - 保養/車輛檢查結果, 以及
 - 遵照每月財務和統計報告
-

感謝您 問題與回答
