
Hệ thống trường công lập Boston



Dịch vụ đưa đón Tổng quan về Nhóm Hỗ trợ chiến lược

Ray Hart và Willie Burroughs

Ngày 11/1/ 2023

Chương trình họp



- **Tổng quan**
 - **Khả năng lãnh đạo**
 - **Phân công học sinh, Ghi danh và Định tuyến**
 - **Quản lý**
 - **Câu hỏi và Câu trả lời**
-

Kết luận chính tổng thể



- Khu học chánh thiết lập lịch hàng năm và lịch trình hàng ngày cho các trường BPS, nhưng lịch và lịch trình hàng ngày cho các trường ngoài BPS được chỉ định bởi các hội đồng quản trị khác nhau, dẫn đến những thách thức bao gồm:
 - Một hệ thống định tuyến BPS có 24 thời điểm đánh chuông buổi sáng khác nhau, 20 thời điểm đánh chuông khác nhau vào giữa ngày và 29 thời điểm đánh chuông khác nhau vào buổi chiều
 - Các trường không thuộc BPS sắp xếp lịch học nửa ngày hoặc “nghỉ học sớm” theo quyết định của họ mà không quan tâm đến lịch trình toàn hệ thống hoặc các nguồn lực sẵn có
-

Kết luận chính tổng thể



- Chính sách phân công trường học của khu học chánh dẫn đến nhiều học sinh phải đi ngang qua thành phố mỗi ngày thay vì sử dụng các trường học lân cận - tăng số lượng xe buýt trên đường vào bất kỳ thời điểm nào
 - Trong vòng 5 năm, số học sinh có kế hoạch IEP/504 yêu cầu giám sát xe buýt đã tăng 70 phần trăm
-

Kết luận chính tổng thể



- Thành phố/Khu học chánh được yêu cầu sử dụng lực lượng tài xế cụ thể bất kể nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển nào có hợp đồng với Thành phố/Khu học chánh để cung cấp dịch vụ điều hành vận chuyển
 - Mặc dù Thành phố/Khu học chánh có thể thay đổi nhà cung cấp thường xuyên, nhưng cùng những nhân viên tuyển đầu (tài xế, thợ máy, vận hành), theo cùng các điều khoản và điều kiện làm việc của thỏa thuận thương lượng tập thể (CBA), do cùng lãnh đạo công đoàn lãnh đạo, sẽ giữ nguyên vị trí và mệnh lệnh về cách thức hoạt động của BPS DoT ở một mức độ lớn. Điều này vẫn đúng bất kể Thành phố/Khu học chánh có cung cấp dịch vụ vận chuyển nội bộ hay không.
-

Khả năng lãnh đạo

Kết luận chính - Khuyến nghị



- Sự lãnh đạo quyết liệt của Phòng Dịch vụ đưa đón (DoT)
 - Kế hoạch kinh doanh của DoT
 - Đội ngũ quản lý của DoT tập trung cao độ và tận tụy cho công việc nâng cao tính hiệu quả và kiểm soát chi phí
 - DoT đã phản hồi các yêu cầu thông tin trước, trong và sau chuyến thăm cơ sở
 - Hiện tại có một lịch trình 3 tầng dành cho BPS, nhưng không phải tất cả các trường đều tuân theo lịch trình đó
-

Kết luận chính – Thu thập dữ liệu

- Sự thiếu hiệu quả trong việc đưa đón học sinh của BPS không được theo dõi chi tiết hoặc phân biệt theo các danh mục hữu ích
 - Các danh mục thường được theo dõi ở những nơi khác bao gồm nhưng không giới hạn ở -
 - Loại trường (BPS, đặc cách, ngoài khu học chánh, v.v.)
 - Học sinh được đưa đón ra khỏi khu vực
 - Lượng học sinh đi xe và tỷ lệ sử dụng xe buýt trung bình (lượng học sinh đi xe dự kiến và thực tế so với sức chứa của xe buýt)
 - Loại đủ điều kiện (hơn 1,5 dặm đến trường đang theo học, trong vòng 1,5 dặm đến trường đang theo học)
-

Khuyến nghị



- Thực hiện lịch đánh chuông 3 tầng nhất quán trên toàn khu học chánh
 - Thường xuyên cập nhật mọi chính sách và thủ tục, đồng thời xem xét và cập nhật các tuyến đường để tối đa hóa việc sử dụng các chuyến xe.
 - Xác định và định lượng về mặt tài chính các cơ hội để tăng tính hiệu quả bằng cách xem xét -
 - Khoảng cách đi bộ đến điểm dừng
 - Khoảng cách đi bộ đến trường
 - Thời gian đi xe trung bình
 - Thời gian đón sớm nhất
 - Tải lượng xe buýt và tận dụng tối đa chỗ ngồi và
 - Phân tầng
-

Khuyến nghị



- Tăng cường kiểm soát tài chính và quản lý nội bộ bằng cách theo dõi chi phí cho mỗi học sinh và mỗi xe buýt/xe van với mọi dịch vụ được cung cấp
 - Đồng thời vận chuyển học sinh đến các trường lân cận trên cùng một xe buýt, chẳng hạn như trường tiểu học với trường trung học cơ sở gần đó
 - Thiết kế chiến lược DoT để theo dõi lượng học sinh đi xe thực tế trong suốt năm học nhằm xác định tích cực các điểm dừng, chạy và tuyến đường để hợp nhất hoặc loại bỏ
 - Thiết lập sự cộng tác chéo với các hệ thống trường học bên ngoài BPS để nhận dịch vụ đưa đón các em học sinh nhằm sắp xếp lịch và thời khóa biểu ở mức tối đa có thể.
-

Phân công học sinh, Ghi danh và Định tuyến

Kết luận chính



- Kế hoạch phân công trường học và sắp xếp chương trình ảnh hưởng đến các dịch vụ DoT
 - Kết nối hệ thống thông tin của học sinh (SIS) với các chương trình đưa đón
 - Lập kế hoạch lộ trình hàng năm liên ngành với các bên liên quan chính
 - Các tuyến đường được xây dựng dựa trên tính đủ điều kiện thay vì lượng học sinh đi xe trung bình thực tế
 - Ngày cuối cùng mà dữ liệu quan trọng của học sinh được gửi đến phòng dịch vụ đưa đón để bắt đầu định tuyến vào mùa hè và mùa thu dường như không đồng bộ với nhu cầu
 - Thiếu sự phối hợp giữa giáo dục đặc biệt & DoT
 - Giao tiếp SIS giữa BPS và 103 trường không thuộc BPS
-

Khuyến nghị



- Cải thiện việc giao tiếp chính thức giữa giáo dục đặc biệt và DoT
 - Bắt đầu đánh giá toàn diện tất cả hoạt động và quy trình định tuyến để xác định các chuyên xe giúp cải thiện kết quả định tuyến và hiệu quả định tuyến.
 - Gặp gỡ thường xuyên với ban giám hiệu của trường đặc cách và trường ngoài công lập để chia sẻ các lĩnh vực quan tâm, cải thiện việc giao tiếp
 - Trong phạm vi lớn nhất có thể, sử dụng cấu hình định tuyến kết thúc của năm học trước
 - Xem lại tất cả chính sách và thông lệ định tuyến
-

Quản lý

Kết luận chính



- DESE nhận thấy rằng các dịch vụ đưa đón chất lượng cao dành cho học sinh BPS và các chỉ số chính về hiệu suất hoạt động do khu học chánh và nhà cung cấp xác định đã không được giải quyết một cách hiệu quả
 - DoT đã không liên kết trung tâm cuộc gọi hiện đại với nhà cung cấp hoặc tuyển dụng một người nói được nhiều ngôn ngữ có thể cung cấp dịch vụ khách hàng ở mức độ cao hơn cho phụ huynh và ban giám hiệu khi có các điểm dừng xe buýt bị lỗi
-

Khuyến nghị



- Cập nhật và thực hiện đầy đủ kế hoạch kinh doanh toàn diện để đưa vào các mục tiêu, mục đích, điểm chuẩn, hiệu suất hoạt động, trách nhiệm giải trình và chi phí.
 - Tạo một hệ thống giao tiếp hiệu quả trong toàn bộ tổ chức DoT, bao gồm các kênh giao tiếp từ trên xuống dưới và song song liên quan đến các cuộc họp thường xuyên ở mỗi cấp với các chương trình họp cụ thể, biên bản thảo luận được ghi lại, các quyết định và hoạt động tiếp theo
 - Tiếp tục khảo sát dịch vụ khách hàng hàng năm của DoT
-

Khuyến nghị



- IFB dường như rất kỹ lưỡng trong việc xác định các yêu cầu về hiệu suất hoạt động và dịch vụ, cấu trúc và cơ chế giao diện, quy trình giám sát, v.v. Đảm bảo hợp đồng bao gồm các chỉ số hiệu suất hoạt động đề cập đến hiệu suất đúng giờ của xe buýt có thể đo lường dễ dàng và yêu cầu nhà cung cấp cũng như nhân viên của họ chịu trách nhiệm trực tiếp về việc cung cấp dịch vụ tin cậy cho học sinh. Các phép đo hiệu suất hoạt động nên bao gồm, nhưng không giới hạn ở -
 - Hiệu suất đúng giờ,
 - Các chuyến đi bị lỡ,
 - Kết quả bảo dưỡng/kiểm tra phương tiện và
 - Tuân thủ báo cáo tài chính và thống kê hàng tháng
-

Cảm ơn

Câu hỏi và Câu trả lời
