

PROGRAMME DE DÉCALAGE D'ENTRETIEN D'HIVER ET DE TRAVAIL GESTION

Mohamed M. Alkoka, P.Eng.
Ingénieur, Opérations
Ville d'Ottawa
735 Industrial Ave, Ottawa, Ontario, Canada
TEL: +1(613) 580-2424 ext. 21177
E-mail: Mohamed.Alkoka@City.Ottawa.on.ca

William S. Beveridge, P.Eng.
Ancien directeur de Division d'entretien d'infrastructure
Région d'Ottawa-Carleton
735 Industrial Ave, Ottawa, Ontario, Canada

1. ABSTRAIT

«Veuillez noter que le papier a été traduit de la version anglaise initiale en utilisant le logiciel de traduction. Si les anomalies se produisent, la version anglaise est la référence finale»

L'évolution de l'entretien d'hiver n'a pas été limitée au matériel et aux matériaux. La gestion de programme de décalage peut jouer un rôle significatif dans les sciences économiques d'une exécution.

La technique normalisée pour des exécutions d'entretien d'hiver devait programmer trois (3), huit (8) décalages d'heure par vingt-quatre (24) périodes d'heure pour couvrir toutes les urgences de neige et de glace. Cette pratique a été soumise à la critique étendue pour les périodes entre les événements d'orage.

Le premier changement a réduit trois (3) décalages à deux (2) décalages équilibrés par vingt-quatre (24) périodes d'heure avec les deux périodes restantes de quatre heures couverts en plaçant le personnel sur-appellent avec une charge minimum garantie de temps et des primes supplémentaires d'heures supplémentaires, si applicable. Un tel agencement mène par la suite aux critiques du paiement d'heures supplémentaires et du coût de supporter de pleins équipages sur la ressource. La ressource et les conditions de sur-appellent qu'étant placé sur l'appel a causé un paiement minimum de trois (3) heures et où un réel exige produit, ce minimum était payée sur une prime d'heures supplémentaires pendant toutes les heures travaillées

L'agencement actuel des heures de décalage, et de la gestion du temps approprié bien à une exécution spécialisée telle que l'entretien d'hiver. Ajouté à celui l'effet de plusieurs autres facteurs qui seront discutés dans les détails dans le papier intégral.

L'objectif de cet article est de documenter l'expérience de la région d'Ottawa-Carleton en réalisant les avantages maximums de la gestion de travail de décalage tout en travaillant avec la convention collective.

2. INTRODUCTION

Les exécutions d'entretien de route sont tout à fait impliquées, avec un mélange de matériel, de matériel et de travail dans un équilibre délicat pour atteindre les objectifs d'un mandat opérationnel d'entretien de route. Un tel équilibre est bien plus critique quand traiter le temps a associé l'entretien, particulièrement entretien d'hiver. En traitant des exécutions d'entretien d'hiver, le temps est le facteur de contrôle qui dicte la réponse et l'ampleur de l'effort d'être utilisé.

Les autorités de route exigées avec l'entretien de route établiront les systèmes raffinés et complexes pour assurer que le matériel approprié, avec le travail exigé pour fonctionner l'équipement sont disponible au bon moment.

3. PRATIQUES EN VIGUEUR

Pour assurer la disponibilité du personnel d'entretien de route à la période des orages de neige et du temps inclement qui exigeraient le dégagement de la neige et la glace de la route, du gestionnaire et des superviseurs avaient programmé des décalages vingt-quatre heures sur vingt-quatre, 24 heures sur 24. Typiquement ce serait dans trois décalages, huit heures chacun et un plein équipage qui couvre chaque décalage. Dans beaucoup de cas cela a signifié que chaque morceau de matériel a eu trois opérateurs, un superviseur de décalage, un mécanicien de décalage, et ainsi de suite. Ne pas mentionner toutes les ressources humaines a exigé maintenir toute l'affectation de travail et connexe personnel quelques autorités d'entretien de la route issues.

Quelques autorités d'entretien de route sont allées jusqu'au degré de créer les prétendus camps d'hiver et prévu lui une exigence sur des entrepreneurs travaillant pour eux pour se conformer à de telles conditions. Un camp d'hiver est semblable à une armée que les casernes campent ou un agencement d'équipage de service de feu; il se compose d'un dépôt de matériel le long du côté vivant et des quarts de sommeil pour des opérateurs de matériel, sur un programme tournant. Le personnel vivra dans le composé 24 heures sur 24, prêt à se déplacer sur une notification de moments et à démarrer combattre les routes couvertes par neige. Avec un tel agencement, on ne permet à unique personne de partir tandis qu'en service pour plus qu'un certain temps, alors que la rotation décale des programmes assurés que le personnel est correctement assigné.

D'autres pratiques d'assurer un temps de réponse raisonnable devaient établir des délais de quand l'opérateur ou le conjointeur enregistrerait après avis d'une activité en attente d'entretien ou d'un orage d'approche. Par exemple un opérateur ou un conjointeur dans le cadre d'un contrat d'entretien, doit être au début de l'itinéraire pré-assigné d'entretien avec une heure d'un appel. En cas de personnel municipal par exemple, le superviseur la volonté en service font l'appel, si une réponse n'était pas confirmée, que la prochaine personne sur la liste s'appellera au devoir. La liste sera en grande partie développée basée sur défraîchissent contractuel, et des accords de location ou des conventions collectives de travail. Une liste peut être préparée basé sur une variété de critères, d'une telle ancienneté d'emploi, de disponibilité et de distance d'emplacement de travail. Une telle méthodologie inclurait également l'action réparatrice pour le manque de conformité, tel que la perte de convenance sur appeler-dans la liste si un opérateur ne répond pas un certain nombre de fois, à la pénalité de paiement selon des clauses de contact couvrant l'issue.

4. DÉCALEZ LE CALENDRIER

La gestion du temps de décalage peut jouer un rôle considérable en formant une exécution d'entretien d'hiver de chaussée. Beaucoup de modèles et agencement ont été employés par les diverses agences, dont certaines ont été mentionnées ci-dessus. La question à répondre par tous, est: Comment être prêt à tout moment à exécuter l'entretien d'hiver de chaussée et à mettre à jour des routes ouvrez-vous au public, des services de secours et application de loi, tout en mettant à

jour une exécution efficace et rentable. Un arrangement pour assurer la disponibilité des opérateurs devait simplement avoir trois décalages de travail, huit heures chaque pendant les mois d'hiver pour de pleine vingt-quatre assurances d'heure. Le personnel dans chaque décalage attendra à leurs poteaux la commande pour se déplacer lors de l'identification d'approchant d'une tempête de neige et des urgences d'hiver.

Sous régner des budgets réduits, on a dû éliminer un décalage pour enlever certains des embarras financiers. Les nombres de décalages programmés étaient les décalages réduits de la forme trois à deux décalages. Un décalage, le poste de jour, commencé à 7:00 heure du matin et terminé à 3:00 P.M., alors que le décalage de soirée commençait à 7:00 P.M. et terminait à 3:00 heure du matin. Le fuseau horaire entre les deux décalages a été fourni par le superviseur de patrouille, qui est en effet l'amorce de décalage, et par le personnel sur-appellent, avec le salaire sur-appelle. Et pendant des événements persistants d'orages d'hiver, étendre le jour ou le poste de nuit dans des heures supplémentaires avec l'indemnité d'heures supplémentaires a couvert le fuseau horaire intermédiaire.

Cependant, il y avait des inconvénients à cet agencement, les configurations de trafic n'ont pas été considérées correctement dans cet ordre de temps. La configuration des crêtes de trafic dans des zones urbaines ou les heures de pointe, sont principalement entre 7:00 et 9:00 heures du matin et entre 3:00 et 5:00 P.M dans l'après-midi.

Dans le cadre de cet agencement particulier de décalage que le premier décalage avait juste commencé, a ainsi fait l'heure de pointe de matin. Par conséquent, l'exécution d'entretien est attrapée dans le trafic et doit travailler avec le volume et les connexions de trafic accrues, et correctement les accidents de trafic. Il convient noter que les routes glaciales pourraient avoir causé certains de ces accidents pour les tôt heures du matin.

De même, le deuxième décalage commencé pendant que les deuxièmes heures de pointe commence par les issues semblables pendant que le premier décalage fait face en termes de trafic retarde. Entre les temps officiels de décalage c'était la chance d'étendre l'un ou l'autre décalage pour couvrir le fuseau horaire mort, qui a signifié des heures supplémentaires un chargement ajouté sur des budgets au salaire pour premiums.

5. AFFECTATIONS (DE SECOURS) SUR-APPELLENT.

Sur-appellent ou la ressource, les systèmes de paiement ont été conçues pour compenser l'employé perturber sa vie pour être disponible pour le travail au cours d'une période prescrite. La réserve et sur-appellent des procédures étaient que si un opérateur était placé sur-appellez, il serait alors payée trois heures au minimum, s'il avait été appelé ou non. Et sur le sien appeler-dans, il est alors payé le minimum plus n'importe quelle autre heure ouvrée incrémentée à la cadence d'indemnité d'heures supplémentaires.

En raison des conventions collectives de travail et des lois locales concernant le travail sur-appellent le système doit se conformer aux règles de crétin, telles que la priorité appeler-dans, et au mode d'ancienneté. L'ancienneté, la longueur de l'emploi d'un ouvrier, dictera qui s'appelle d'abord pour compléter sur-appel l'affectation, comme il dicte qui s'appelle d'abord pour travailler quand des opérateurs s'appellent pour mobiliser en dehors de leurs heures régulières de décalage.

6. L'AGENCEMENT FINAL.

Par observation soigneuse et l'analyse du configuration de trafic dans la zone d'Ottawa, et dans n'importe quelle métropolitaine, on peut trouver que crête principale entre 7:00 et 9:00 heures dans le matin et dans l'après-midi entre 3:00 et 5:00 P.M. ajouter observation configuration

moins populaire heure de pointe voyage, pouvoir trouver que véhiculaire voyage entre les heures de 3:00 P.M. et 11:00 P.M. discrétionnaire. S'il doit aller à un jeu de boule, aux films ou à un repas de restaurant en soirée. Un tel voyage peut être remis à plus tard et remis à plus tard par la plupart des personnes si les conditions atmosphériques sont défavorables ou si des états de route consultatifs ont été annoncés.

Après l'analyse et les configurations de trafic aussi bien que la considération de la nécessité de réduire au minimum sur-appellez et temps de secours, un réglage au programme de décalage étaient présente. Il y a deux décalages, un décalage de journée ce début à 7:00 heure du matin et extrémités à 3:00 P.M., et un décalage de nuit entre 11:00 P.M. et 7:00 heure du matin.

Le programme nouvellement adopté de décalage peut réaliser des avances significatives en exécutions d'entretien d'hiver de chaussée. Avec un tel agencement de programme, le poste de nuit sera travail sur combattre les conditions atmosphériques et l'espace libre défavorables la voirie de la neige et de la glace pendant leur temps de devoir et sera durant la nuit actif. Avant qu'elles s'enroulent en bas de leur exécution les rues sont prêtes à recevoir le trafic de matin. Si les pré-réglages d'orage, le poste de jour viendra à la délivrance avec de l'énergie fraîche pour continuer le travail avec la facilité, car leur travail sera de mettre à jour les routes ouvertes plutôt que les ouvre après que la neige et la glace aient arrangé dedans et aient durci sur la surface de trottoir.

Si l'orage forme pendant la journée ou un autre orage est persistant du jour avant dedans à la journée, le poste de jour aurait fonctionné à lui avant le trafic d'après-midi précipité dans la rue. Et aussi bien que leurs contre-parties au poste de nuit ils auront les routes prêtes pour le trafic d'heure de pointe d'après-midi.

Demeure maintenant la question de période de temps de huit heures sans le personnel disponible. Si le besoin se fait sentir pendant le jour pour la présence du personnel d'entretien d'hiver, le superviseur de patrouille et de décalage demandera que le personnel de poste de jour doit rester pendant quatre (4) heures supplémentaires, et soient compensés basé sur le système de la meilleure qualité d'heures supplémentaires en place alors. De même, si le besoin continue au-delà de douze heures pour le poste de jour ou un début tôt est exigé pour un orage en attente de nuit, alors le poste de nuit sera appeler-dans tôt et être payé selon sur-appellez l'échelle de salaires de système.

Le programme de décalage jour et nuit aidera à réduire au minimum la nécessité de placer le personnel sur-appellent puisque le personnel sur le poste de nuit ne sont à pas plus de quatre heures de parti de leur décalage régulier. Tandis que le poste de jour est toujours là quand le besoin d'elles se fait sentir.

Un autre avantage d'avoir les décalages à cette époque décrits ci-dessus est le contact direct entre le personnel à chacun des décalages car il y aura une distribution à 7:00 AM quand le poste de nuit a fini leur temps et le poste de jour est commencer juste. Tels mettent entre le personnel s'assureront qu'anomalie ne passe pas inaperçue et tient compte des superviseurs de chacun des décalages pour donner des instructions verbalement sa contre-partie pendant le procédé de mettre. Sur-appellez le superviseur manipulera le mettre au début du poste de nuit tout à fait une nuit ou par le personnel de poste de jour eux-mêmes une nuit occupée neigeuse.

7. SOMMAIRE ET CONCLUSION.

L'exécution d'entretien d'hiver est tout à fait compliquée et implique une variété d'activités et devrait être considérée comme système. Les calendriers de décalage sont une partie intégrale du système, et peuvent avoir un impact positif sur l'exécution une fois correctement assignées et mis en application.

L'application et l'utilisation de nouvelles technologies aideront à avoir un programme réussi de décalage, conditions atmosphériques et les prévisions d'état de route, les systèmes d'information de temps de route, les outils de commutation, tels que des téléphones de cellules, la radio bidirectionnelle digitale, les pagineurs, et les techniques telles que le pré-mouillage et le dégivrage contribueront toutes au modèle du système de la livraison d'entretien de dans-temps.

Cet article a récapitulé les expériences de l'ancienne municipalité régionale d'Ottawa-Carleton en utilisant le calendrier de décalage en mettant à jour le même niveau de l'utilité et en réduisant le coût de ces exécutions. Ce processus est basé sur optimiser les heures de travail pour le personnel, aussi bien qu'où des heures de travail plus appropriées ont été choisi pour être plus commodes du point de vue de personnel pour apparier l'espérance de l'utilisateur de route avec le coût minimum.