

Шифр «Водій»

**ДОСЛІДЖЕННЯ УМОВ ПРАЦІ ВОДІВ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ
УКРАЇНИ**

СПЕЦІАЛЬНІСТЬ: «Цивільний захист (Охорона праці)»

ЗМІСТ

Стор.

ВСТУП.....	3
1. Вимоги законодавства щодо забезпечення збереження здоров'я та працездатності водіїв.....	7
2. Основні вимоги до режиму праці та відпочинку водіїв.....	8
3. Аналіз загальних вимог до режиму праці та відпочинку водіїв	9
4. Використання стоянок для відпочинку водіїв на дорозі запорука комфортних умов для роботи	15
ВИСНОВКИ.....	20
ЛІТЕРАТУРА	21

ВСТУП

Галузь вантажних перевезень завжди була ключовою для зростання й розвитку економічного благополуччя усієї країни. Тому вантажні перевезення можна назвати навіть стратегічним напрямком для розвитку, а останній неможливий без якісного правового врегулювання з боку держави.

Серед усіх видів транспортування – перевезення вантажів автомобільним транспортом є найпопулярнішим. Причин на те існує кілька, але основні – доступність і універсальність наземного транспорту. Так за січень-вересень 2019 року: вантажооборот автомобільним транспортом склав 344,9 млн.ткм, що до антологічного періоду 2018 року складає – 211,7%; перевезено (відправлено вантажів) 1545,3 тис.т що у порівнянні до обсягу січня-вересня 2017 року – 110,0%.

Професія водія є однією з найпоширеніших у нашій країні. Водій - досить специфічна професія, яка вимагає постійної уваги і напруги (як фізичної, так і моральної). Разом з тим, ця професія є однією з найбільш небезпечних та шкідливих. Так, постійно діючими факторами виробничого середовища, рівні яких перевищують нормативні значення на робочих місцях водіїв автомобілів, є: шум, інфразвук, загальна вібрація, параметри мікроклімату, важкість і напруженість праці. Концентрації хімічних речовин (оксиду вуглецю, оксидів азоту, бензину, пилу тощо) у салоні автомобіля зазвичай не перевищують нормативних значень, проте вони наявні та, як правило, надходять ззовні.

Рівні загальної вібрації на сидінні водія найчастіше перевищують нормативні значення по осіб, що пов'язано, перш за все, з якістю дорожнього покриття. Важкість праці водія зумовлена вимушеною позою протягом усього періоду керування автомобілем. Для певних категорій водіїв (наприклад, при сумісництві роботи водія, експедитора та вантажника) важкість праці зростає внаслідок вантажно-розвантажувальних робіт (нахили, перенесення вантажів).

Напруженість праці водія викликана великою кількістю сигналів в одиницю часу і високим рівнем нервово-емоційної напруги. Так, кількість сигналів коливається від 300 до 450 на годину. Високий рівень нервово-емоційної напруги обумовлений особистим ризиком, відповідальністю за безпеку інших учасників руху, іноді жорсткою регламентацією руху в часі. Умови праці на робочих місцях водіїв автотранспортних засобів найчастіше відповідають III класу 2 ступеня оцінюються як шкідливі, важкі та напружені.

Кількість факторів виробничого середовища, фактичні значення яких перевищують нормативні значення на робочому місці водія, як правило, не менше трьох. У зв'язку з неможливістю усунути такі фактори виробничого середовища як важкість праці (робоча поза) та напруженість трудового процесу особливе значення має профілактика несприятливого впливу цих факторів. Важливе значення для ефективності профілактики має підвищення медико-гігієнічних знань серед водіїв для формування пріоритетного ставлення до здоров'я, мінімізації факторів ризику розвитку патології серцево-судинної системи, формування поняття «культура праці».

Робочий час водіїв є загальноприйнятим терміном для правил, що регулюють діяльність водіїв вантажних автомобілів і транспортних засобів, що перевозять вантажі. Для забезпечення безпеки і належного стану здоров'я в багатьох країнах прийняті спеціальні норми, в яких детально прописані режим роботи і відпочинку водія, рекомендована обов'язкова установка тахографа.

Тахограф - пристрій, який веде контроль над дотриманням нормативів водіння, графіка роботи і відпочинку водія. При міжнародних автоперевезеннях дію наступні нормативи (для 1 водія):

- час керування в тиждень не повинно перевищувати 56 годин;
- час керування автомобілем - 9 годин на день, є можливість перевищувати цей показник 2 рази в тиждень до 10 годин (понаднормові);

- якщо водій знаходиться в рейсі 2 тижні - сумарний час водіння не повинно бути вище, ніж 90 годин;

- максимальний безперервний час водіння на добу - 4,5 години;

- загальний час роботи в добу - 13 годин, можна продовжити до 15 годин в країнах завантаження і розвантаження.

Повинен бути 45-ти хвилинний відпочинок через кожні 4,5 години водіння (одноразовий або дворазовий: два етапи по 15 хв і 30 хв).

Робота по тахографа в країнах Європи передбачає 11-ти годинний відпочинок протягом доби. Цей час можна скоротити 3 рази за тиждень до 9 годин [1].

У тривалих рейсах кабіна водія повинна бути обладнана спальним місцем, що б у нього була можливість зупинитися на стоянці і відпочити за графіком. Водій може коригувати норми для досягнення зручної стоянки і забезпечення безпеки і збереження вантажу або пасажирів авто.

Об'єкт дослідження – умови праці водіїв вантажоперевезень.

Предмет дослідження – умови при яких можуть відбуватися зміни нормативних значень факторів виробничого середовища, які перевищують нормативні значення на робочому місці водія.

Мета. Виявити, теоретично обґрунтувати та перевірити умови при яких комплекс факторів, що впливають на стан здоров'я, працездатність і продуктивність праці водія забезпечать високу працездатність.

Завдання дослідження:

- проаналізувати вимоги законодавства щодо забезпечення збереження здоров'я та працездатності водіїв;

- вивчити функціональний стан водіїв й інших операторів у процесі керування транспортними засобами;

- проаналізувати основні вимоги до режиму праці та відпочинку водіїв;

- визначити комфортні умови для роботи та графіків відпочинку водіїв з використанням стоянок для відпочинку водіїв на дорозі;

- надати рекомендації щодо вирішення проблем з паркувальними місцями водіїв вантажівок, розвитку послуги, яка б допомогла водіям уникнути стресу, який спричинений пошуком стоянки та пов'язаних «імпровізованих» паркувальних місць;

- виявити, теоретично обґрунтувати та експериментально перевірити умови при яких відпочинок водіїв на дорозі буде безпечним та комфортним.

Гіпотеза дослідження. Вивчення функціонального стану водіїв й інших операторів у процесі керування транспортними засобами є актуальною задачею в зв'язку з необхідністю розробки раціональних режимів праці й відпочинку, організації передрейсового контролю й прогнозування функціонального стану операторів безпосередньо під час виконання ними своєї робочої діяльності з метою попередження зниження надійності. Корекція режимів праці й відпочинку полягає в наданні перерв для відпочинку в залежності від виникнення несприятливого стану. Важливим є також визначення тривалості перерви й способу її проведення.

Методи дослідження. Для реалізації мети, вирішення поставлених завдань використано такі методи:

- теоретичні: аналіз нормативно-правових актів, які характеризують організацію та координацію умов при яких можуть відбуватися зміни нормативних значень факторів виробничого середовища, які перевищують нормативні значення на робочому місці водія;

- емпіричні: опитування водіїв, які перевозять грузи на великі відстані, анкетування осіб задіяних в організації відпочинку.

Практичне значення одержаних результатів полягає в підготовці рекомендацій щодо вирішення проблем з паркувальними місцями водіїв вантажівок, розвитку послуги, яка б допомогла водіям уникнути стресу, який спричинений пошуком стоянки та пов'язаних «імпровізованих» паркувальних місць.

1. Вимоги законодавства щодо забезпечення збереження здоров'я та працездатності водіїв.

Для забезпечення безпечних та нешкідливих умов праці, збереження здоров'я та працездатності водіїв, максимально можливої нейтралізації дії шкідливих виробничих факторів на працівників законодавством передбачено певні заходи. Для цього необхідно встановлення особливого режиму праці та відпочинку.

Враховуючи особливий характер праці водіїв автотранспортних засобів, питання робочого часу та часу їх відпочинку врегульовано у окремому нормативному документі – Положенні про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженому наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340.

Медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів включає: попередні, періодичні, щозмінні передрейсові та післярейсові огляди, а також позачергові огляди, викликані необхідністю. Водії також проходять 1 раз на 2 роки наркологічні та психіатричні огляди. Тож, медичні огляди водіїв (крім визначення здатності кандидатів у водії та водіїв до безпечного керування транспортними засобами) сприяють виявленню перших ознак захворювань та, за необхідності, своєчасному їх лікуванню [2].

Вагомою компенсацією для водіїв, зайнятих у несприятливих умовах, є пільги та компенсації за роботу із шкідливими і важкими умовами праці, передбачені статтею № 7 Закону України «Про охорону праці». Водії мають право на пільги та компенсації, зокрема: пільгові пенсії, щорічні додаткові відпустки, доплати та надбавки за умови праці, інші пільги та компенсації, передбачені законодавством.

Водіїв забезпечують спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту (ЗІЗ) за встановленими типовими нормами. Конкретний перелік ЗІЗ, у т. ч. по-над типові норми, встановлюють у колективному (трудовому) договорі [3].

Роботи, пов'язані з управлінням наземним транспортом, включено до Переліку робіт, де є потреба у професійному доборі, тому водії проходять щорічне спеціальне навчання і перевірку знань відповідних НПАОП. З водіями проводять інструктажі: з безпеки руху (вступний, первинний, передрейсовий (цільовий), періодичний (повторний), позаплановий (спеціальний)), а також з питань охорони праці та протипожежні інструктажі (вступний, первинний, повторний, позаплановий та цільовий).

2. Основні вимоги до режиму праці та відпочинку водіїв.

Особливості регулювання робочого часу та часу відпочинку водіїв, порядок його обліку встановлено у Положенні про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженому наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340.

Основні вимоги до режиму праці та відпочинку водіїв:

- нормальна тривалість робочого часу водіїв не має перевищувати 40 год. на тиждень;

- якщо за умовами роботи не може бути дотримано встановлену для водіїв щоденну (щотижневу) тривалість робочого часу, допускається запроваджувати підсумований облік робочого часу з тим, щоб тривалість робочого часу за обліковий період не перевищувала нормального числа робочих годин;

- у разі підсумованого обліку робочого часу водія нормальна тривалість робочого дня (зміни) не може перевищувати 10 год.;

- тривалість роботи (зміни) водія напередодні святкових і неробочих днів та у нічний час скорочується на 1 год.;

- змінний період керування водія, включаючи надурочні роботи, не має перевищувати 9 год.; для водив, що здійснюють перевезення великовагових, та (або) великогабаритних, та (або) небезпечних вантажів, змінний період керування, включаючи надурочні роботи, не має перевищувати 8 год.;

- змінний період керування водія (не плановий, а фактичний) може бути збільшений понад встановлені норми у разі виникнення непередбачених обставин (технічна несправність транспортних засобів (ТЗ), зупинка руху ТЗ у рейсі (на маршруті), несприятливі погодні умови тощо);

- тривалість керування водія на тиждень, включаючи надурочні роботи, не має перевищувати 48 год.;

- після керування протягом чотирьох годин водій повинен зробити перерву для відпочинку та харчування тривалістю не менше 45 хв., якщо не настає період щоденного (міжзмінного) відпочинку; ця перерва може бути замінена перервами тривалістю не менше 15 хв. кожна, розподіленими протягом періоду керування, при цьому перерва для відпочинку та харчування не включається до робочого часу водія;

- тривалість щотижневого відпочинку водія має бути не менше 45 послідовних год. [4].

Роботодавець не має права направляти водія у рейс, якщо він не мав до виїзду відпочинку, передбаченого законодавством [5] (п. 1.15 розділу XIII Правила охорони праці на автомобільному транспорті, наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України від 09.07.2012 № 964).

Перевірку додержання режиму праці та відпочинку водія здійснює Державна служба України з безпеки на транспорті з дотриманням вимог Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затвердженого постановою КМУ від 08.11.2006 № 1567.

3. Аналіз загальних вимог до режиму праці та відпочинку водіїв.

На нашу думку параметри руху транспортних засобів визначаються взаємозалежним впливом багатьох факторів, одним з яких є психофізіологічні якості водія - сприйняття умов руху, гострота й точність реакції, досвід, майстерність, темперамент. До аналогічного висновку прийшли дослідники в своїх роботах. Інші автори відзначають, що психофізіологічні властивості водіїв, поряд з конструкцією автомобілів і

доріг висуваються на перший план при вирішенні проблеми забезпечення безпеки руху. Причому в системі, де людина й машина утворюють єдиний контур регулювання, людська ланка є найбільш складним і найменш вивченим компонентом.

Це визначає велике значення проблеми «людського фактора в дорожньому русі. Кожен водій автомобіля є оператором складної системи «водій - автомобіль - дорога - середовище». Дану систему дослідники відносять до ергатичних систем, у яких присутні всі форми взаємодії елементів як енергетичні, так і інформаційні. При кожній зміні в одному елементі системи варто враховувати можливість зміни в усіх інших елементах. Ми підкреслили б можливість ергономічного підходу до узгодження техніки й психофізіологічних можливостей людини. На думку інших дослідників, для опису системи «водій - автомобіль - дорога - середовище» можливе використання «антропоцентричного підходу», відповідно до якого спочатку повинні проектуватися діяльність людини і її функції.

Технічні ж пристрої повинні розглядатися як засоби, що забезпечують можливість ефективного протікання спроектованої діяльності. При цьому проектування передбачає узгодження внутрішніх (психічні процеси, стани, властивості) і зовнішніх (автомобіль, дорога) засобів діяльності. Вплив зовнішніх факторів обумовлює витрати праці водія, пов'язані з пристосуванням до середовища в межах функціональних норм і динамічних обмежень. При відсутності можливості пристосувати людину до умов праці, необхідно умови праці пристосувати до людини. Умови праці - це комплекс факторів, що впливають на стан здоров'я, працездатність і продуктивність праці водія.

При проектуванні автомобільних доріг, параметри яких визначають умови роботи водіїв, дослідники вже враховували їхню психофізіологію. Оптимальними є такі умови, при яких окремі органи й організм людини в

цілому працюють в оптимальному режимі. При цьому одним з джерел аварійності на транспорті є неправильна організація праці водія.

Зростаюча інтенсивність і швидкість транспортних потоків пред'являють усе більш високі вимоги до водіїв у відношенні їхньої придатності до керування і психофізіологічних якостей. Якість операторської діяльності водія залежить як від його професійного рівня й поточного психоемоційного стану, так і від стану механізмів регуляції, що грають провідну роль у енергетичному, метаболічному й інформаційному забезпеченні високої працездатності. Тому логічним наслідком виявляється той факт, що на долю людини приходить 25-80% від загальної кількості відмовлень у системах керування.

Успішність професійної діяльності водія значною мірою визначається інтегральним вираженням його психофізіологічних і особистісних якостей. Велика частина дорожньо-транспортних пригод (60-90%) відбувається з вини водія, причому кількість подій дуже залежить від тривалості роботи, що пов'язана зі стомленням і зниженням працездатності. Внаслідок цього, необхідний підхід, що допускає вивчення водія, автомобіля й умов руху в їхній взаємодії, а не за окремими компонентами.

Сучасні вимоги до транспортного процесу визначають його як елемент технологічної операції. Під ефективністю діяльності водія дослідники пропонують розглядати результат його праці, який оцінюється за показниками продуктивності, безпеки, комфортабельності здійснюваних перевезень і раціональністю нервово-психічних витрат. При цьому окремі складові ефективності забезпечуються різними якостями водія.

Вивчення функціонального стану водіїв й інших операторів у процесі керування транспортними засобами є актуальною задачею в зв'язку з необхідністю розробки раціональних режимів праці й відпочинку, організації передрейсового контролю й прогнозування функціонального стану операторів безпосередньо під час виконання ними своєї робочої діяльності з метою попередження зниження надійності. Корекція режимів праці й

відпочинку полягає в наданні перерв для відпочинку в залежності від виникнення несприятливого стану. Важливим є також визначення тривалості перерви й способу її проведення.

Функціональний стан - це комплекс особистісних характеристик тих функцій і якостей людини, що прямо або побічно обумовлюють виконання трудової діяльності. З позицій фізіологів функціональний стан - це реакція функціональних систем на зовнішні і внутрішні впливи, яка спрямована на одержання корисного результату або не цілком забезпечує діяльність або працює на зайвому рівні напруги. Вихідним еталоном оцінки функціонального стану є стан оперативного спокою. Оцінюючи ступінь відхилення функціонального стану від вихідного, виділяють реактивні, приграничні й патологічні.

Протягом робочого дня організм проходить кілька фаз: мобілізацію, фазу первинної реакції, гіперкомпенсацію, компенсацію, субкомпенсацію, декомпенсацію і зрив (стадія перевтоми). Зміни, пов'язані з формуванням нового функціонального стану, відбуваються в організмі на різних рівнях реагування.

Одним з факторів, що впливають на зміну функціонального стану організму протягом робочої зміни, є умови праці. Кінцевою метою контролю й діагностики станів оператора є їхня нормалізація. Вона являє собою систему впливів, спрямованих на запобігання несприятливих ситуацій оператора, і має на меті попередження помилок людини й збереження її здоров'я. Безліч впливів на людину може містити в собі корекцію режимів праці й відпочинку, вплив зовнішніми подразниками, різні види саморегуляції стану.

Розвиток стомлення є наслідком незадовільної адаптації до впливу зовнішнього середовища і змушує організм відмовитися від подальшого контакту зі стресом (припинення роботи). Діагностика стану стомлення є необхідною передумовою для прогнозування працездатності. У залежності від конкретних умов перевезень вантажів і організації праці водіїв графіки

роботи можуть відбивати: однозмінну, півторазмінну, двозмінну і трьохзмінну роботу водіїв. Отже головною проблемою дослідження, є те що водії працюючи не за графіком, для забезпечення вчасної доставки порушують графіки відпочинку.

Ще однією з проблем є банальна відсутність стоянок в країні. На законодавчому рівні для водіїв створили дуже комфортний графік для роботи. Але закон не враховує якість доріг. Тому що для доставки вантажу є обмежений час, який в свою чергу розраховується за нормальних умов дорожнього покриття і без врахування небажаних ситуацій для водія.

Наприклад для подолання відстані в 100 км при дозволений швидкості вантажних автомобілів в 90км/год знадобиться приблизно півтори години, тому що враховується середня швидкість яка значно нижча цього показника. Але на деяких відрізках автомобільних доріг досягти цієї швидкості просто неможливо [6].

З власного досвіду водіння транспорту на відрізку дороги Миколаїв-Херсон в районі Шевченкового району, якість покриття не дозволяє рухатись зі швидкість більше 10км/год. І на частині дороги протяжністю 10 км витрачається 1год. Як ми можемо бачити з дозволених 8-10 год. За кермом витрачається 1 год. для подолання лише 10 км. Це і є основною проблемою порушення роботи за тахографом. Із цього приводу замовника вантажу не цікавить яка там дорога.

Тепер звернемо увагу на відпочинок водіїв на дорозі. Більшість вантажних автомобілів не обладнані спальним місцем. Що призводить до неякісного сну. Не має спеціально відведених міст для відстою між робочим часом. Де водіям відпочивати, прямо на дорозі? Це не відпочинок, це постійний стрес. На дорогах дуже розвинена кримінальна структура, яка займається викраденням: дизельного палива, запасних коліс і т.д.

Отже хотілось би звернути увагу на відпочинок, а саме місця відстою, прийому їжі, прийняття душу, сну і ін. В Україні обладнаних стоянок для повноцінного відстою і сну можна перерахувати на пальцях а загальна

протяжність міжнародних автомобільних доріг на території України – 8652,7 км. І це тільки міжнародних доріг, а скільки ще доріг районного призначення.

С 1 червня 2011 року столична влада ввела заборону на в'їзд до Києва вантажного транспорту вагою понад 4,5 тонни в денний час - з 7.00 до 20.00. Крім того, вдень заборонено рух важких вантажівок столичними дорогами при температурі повітря понад + 28 ° С.

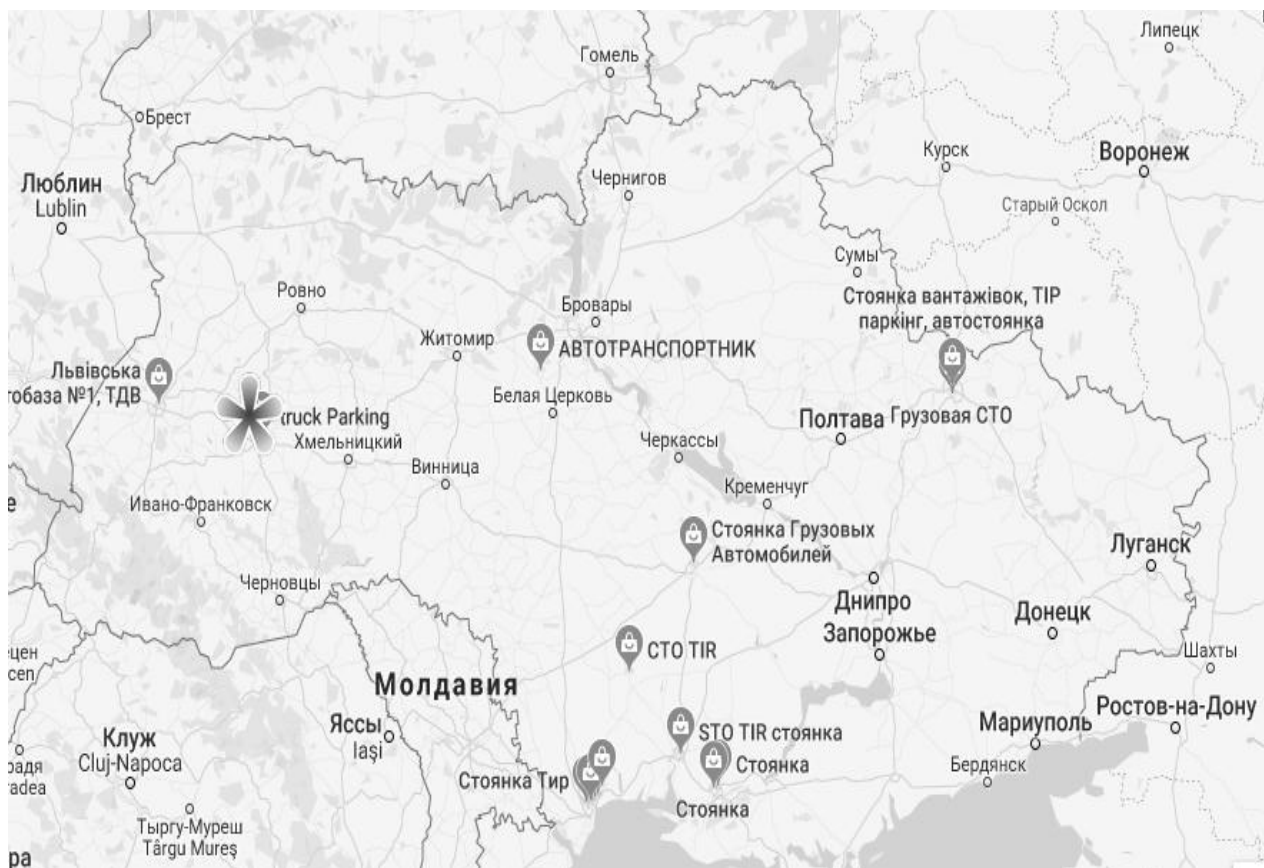


Рис. № 3.1. Карта обладнаних стоянок для повноцінного відстою і сну України.

Дійсно, Розпорядження Виконавчого органу Київської міської ради від 03.09.2011р. № 1595 виконується - на всіх контрольних пунктах столиці співробітники поліції не пропускають важкі вантажівки в місто. Транзитним машинам дозволено їздити тільки по окружним дорогам з 20.00 до 7.00. Крім того, пускають до столиці міжнародних перевізників, позначених знаком «TIR», і тільки з 10.00 до 17.00 - тобто не в годину «пік». А всім іншим важким вантажним автомобілям в'їзд до центральної частини столиці заборонений [7]. Туди вони можуть потрапити тільки при виникненні

невідкладних ситуацій за умови оформлення спеціальної перепустки (його вартість на 1 день - 250 грн.). Однак деякі водії намагаються прорватися в центральне кільце без оформлення цього документа - адже штраф за порушення заборони становить всього 17 гривень.

Багато водіїв вантажівок скаржаться, що через такого рішення столичної влади вони вчасно не можуть доставити вантажі до місця призначення, що, в свою чергу, загрожує зривом виробничого графіка. Розвантажувачі працюють до шостої вечора - тобто, що в'їхав вночі в центр міста вантажівкам доводиться чекати до ранку, поки їх розвантажать, а потім знову чекати нічного години, щоб без проблем з поліцією покинути центр. Серед водіїв транзитних вантажівок знайшлися і такі, які відносяться до рішенням київської влади з розумінням, але при цьому цілком обґрунтовано скаржаться, що перш ніж забороняти в'їзд в місто, необхідно облаштувати місця для відстою фур, яких катастрофічно не вистачає.

4. Використання стоянок для відпочинку водіїв на дорозі запорука комфортних умов для роботи.

Емоційно напружена праця водія у несприятливих умовах призводить до перевтоми, погіршення стану здоров'я, що спричиняє збільшення частоти загальносоматичних захворювань, тривалості кожного випадку захворювання, переходу гострих випадків у хронічні форми.

Вирішенням проблеми за регулюванням робочого часу та часу відпочинку водіїв, будівництвом майданчиків для стоянки. Для цього потрібно асфальтне покриття і територія. Для одної вантажівки буде достатньо 30-35м². Отже для вмісту 100 вантажівок необхідно приблизно 3-4 га території. Аналізуючи цінову політику можна відкрити тендер для інвесторів які готові вкласти капітал в це. Для укладки 3га території необхідно приблизно 300-400 тис. грн. Якщо за 8 год. відстою утримувати 50 грн. з одиниці техніки маємо 5000 грн. чистого доходу з'ясовується що стоянка окупляє себе всього за 60

днів. Збудувавши такі примітивні стоянки з мінімальною інфраструктурою поблизу кожного з міст країни хоча б найбільших, проблемних, маємо непоганий дохід після періоду відбиття вкладених коштів.

Недостатня кількість автостоянок є стресовим фактором для водіїв і може спричинити нещасні випадки. Наприклад щодня в Німеччині використовується близько 100,000 паркувальних місць. Не дивлячись на це, вздовж шосе так і не вистачає паркувальних місць. Згідно з дослідженнями VEDA (Асоціації стоянок вантажних автомобілів Німеччини), необхідно ще 30 000 паркувальних місць – і це приносить негативні наслідки для водіїв та схожих компаній.

Якщо перша зупинка на шосе переповнена, водію доводиться рухатись до наступної в надії знайти паркувальне місце там. Деніс Чустер з Park Your Truck описує проблему з точки зору водія: «Якщо я приїжджаю після 5 вечора, всі паркувальні місця зайняті. Але якщо я почну зміну о 10 ранку, тому що, наприклад, мені не вдалось завантажитись до пізнього часу, тоді мені доведеться зупинитись на 4 дня або ж я не отримаю паркувальне місце.» Результат: водії втрачають цінний час, не мають змоги взяти належні перерви та змушені шукати імпровізовані паркувальні місця.

Тут допоможе цифровий сервіс, який поліпшить справу з паркувальними місцями водіїв вантажівок. Мета полягає у розвитку послуги, яка б допомогла водіям уникнути стресу, який спричинений пошуком стоянки та пов'язаних «імпровізованих» паркувальних місць, наприклад на укріпленому узбіччі.

Але як же ця послуга працює на практиці? Для резервування паркувального місця водію спочатку слід зареєструватись онлайн. Потім диспетчер бронює для водія паркувальне місце, зберігаючи їм додаткову роботу. «Водій отримує повідомлення, в якому зазначено коли і де є вільне для них паркувальне місце. Друге повідомлення надає інформацію про розташування санітарно-технічних приміщень або найближчого до місця супермаркету. Крім того, для забезпечення вечора відпочинку для водіїв поза

межами транспортного засобу необхідна співпраця з господарями готелів та хостелів для виділення доступних кімнат в районі жвавих трас на шляху проходження автовантажних машин. Проте, найбільша перевага такого сервісу бронювання – безпека і для водія, і для інших учасників руху. Якщо водіям більше не доводиться шукати імпровізовані паркувальні місця, ризик нещасних випадків на шосе впаде.

Ще один шлях вирішення проблем, це альтернативні паркувальні місця. Цей стартап під назвою «Припаркуй свій грузовик» може закрити «білі плями» на карті України (приклад: Німеччина, стартап Park Your Truck - лідер на ринку Європи).

Звичайно, це може бути хорошим початком з визначенням комфортних умов для роботи та графіків відпочинку водіїв, але це й нагадування про те, наскільки необхідна ця послуга. Цілі стартапу «Припаркуй свій грузовик» амбіційні – запропонувати більше 10.000 додаткових паркувальних місць на дорогах України. Це охопить одну третю необхідних місць на шосе нашої країни.

Замість очікування будівництва нових паркувальних місць, які коштують близько 2080000 гривень за одне місце, не зазначаючи вже час, який є необхідним для дозволів і проектування, які можуть зайняти до 10 років, є інший план. Наприклад, можна створити нові паркувальні місця перероблюючи, площі і приміщення компаній або комерційні території, які розташовані поруч з дорогами, території міських та сільських громад.

Прикладом цього може бути стартап Park Your Truck у Німеччині. Для цієї затії Park Your Truck знайшов декількох представників громадськості. Разом вони розробили концепцію з пропозицією вантажних паркувальних місць на комерційних територіях, що також задовольнить потреби першої необхідності, наприклад санітарні приміщення або вивіз сміття. Звичайно, це може стати важливим джерелом доходу для компаній, а водієві запропонує реальну альтернативу.

Для визнання чи спростування правомірності будівництва автостоянок необхідно з'ясувати, чи фізична або юридична особа набула права на його здійснення та розташування стоянки на відповідній земельній ділянці. Зацікавлена особа для одержання земельної ділянки у постійне користування чи користування на умовах оренди повинна подати до районної міської державної адміністрації або сільської, селищної, міської ради клопотання про відведення земельної ділянки [8]. Складання проектів відведення земельних ділянок виконується у дві стадії:

1. Попереднє погодження місця розташування об'єкта.
2. Складання проекту відведення земельної ділянки.

Попереднє погодження місця розташування об'єкта погоджується із землекористувачем, органом по земельних ресурсах, природоохоронним і санітарно-епідеміологічним органами, органами архітектури та охорони культурної спадщини. Матеріали попереднього погодження місця розташування об'єкта є складовою частиною проекту відведення земельної ділянки.

Для прийняття рішення про надання земельної ділянки під розміщення стоянки автомобілів зацікавленій особі необхідно одержати висновок державної землевпорядної експертизи щодо відповідності проектною документації вимогам земельного законодавства і діючих нормативно-технічних документів [9]. Порядок проведення цього виду експертизи встановлений Положенням про здійснення державної землевпорядної експертизи, затвердженим наказом Державного комітету України по земельних ресурсах від 03.12.2004 р. за № 391.

На основі одержаних погоджень і висновків експертизи відповідні державні адміністрації та ради приймають рішення про надання земельної ділянки в користування чи оренду. Ці рішення є підставою оформлення права користування чи оренди земельної ділянки. Документами, що посвідчують право землекористування є Державний акт про право землекористування, а оренди – договір оренди.

Крім цього, для здійснення будівництва стоянки автомашин зацікавлена особа повинна одержати дозвіл органів державного архітектурно-будівельного контролю на виконання будівельних робіт. Надаючи згоду на розташування стоянок автомашин, відповідні органи повинні враховувати генеральні плани населених пунктів, детальні плани забудови, плани червоних ліній та проекти розподілу територій [10].

Якщо стоянку планується розташувати у межах смуги відчуження автомобільних (позаміських) доріг і червоних ліній міських вулиць і доріг, то необхідно одержати дозвіл власника дорожнього об'єкта або уповноваженого ним органу та погодити її розташування з Національною поліцією.

Видаючи дозволи чи погодження на розташування автомобільних стоянок, компетентні органи держави чи місцевого самоврядування повинні враховувати вимоги чинного законодавства. У законодавстві України визначено обмеження щодо розташування автомобільних стоянок. Ряд з них передбачає прямі заборони будівництва цих об'єктів, тоді розташування стоянок вважається порушенням законодавства. В інших випадках розташування автомобільних стоянок дозволяється, але з обов'язковим дотриманням вимог. Недотримання цих вимог також є порушенням чинного законодавства.

Наприклад, будівництво стоянок автомобілів заборонено:

- у прибережних захисних смугах річок, навколо водойм та на островах (ст. 61 Земельного кодексу України, ст. 89 Водного кодексу України);
- уздовж траси підземного газопроводу в межах виділених смуг завширшки 2 м з обох боків від осі газопроводу (НПАОП 0.00-1.76-15 Правила безпеки систем газопостачання України, п. 4.3.15.);
- над тунелями метрополітену, а також біля входів на станції метрополітену та виходів з них (Правил пожежної безпеки в метрополітенах, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.06.2012 р. № 335, п.3.1.);

- у межах санітарно-захисної зони електричних полів, які створюються електричними мережами та їх елементами (повітряними лініями електропередач, змінного струму промислової частоти (50 Гц), електричними і трансформаторними підстанціями, розподільними пристроями, струмопроводами, підземними та підводними кабельними лініями електропередач та ін.) (ДСН 239-96 Державні санітарні норми і правила захисту населення від впливу електромагнітних злучень, п.2.4.7.);

- у межах водно-болотних угідь (їх ділянок) загальнодержавного значення, які належать до територій та об'єктів природно-заповідного фонду (Постанова Кабінету Міністрів України від 08.02.1999 р. № 166 Положення про водно-болотні угіддя загальнодержавного значення, затвердженого, п. 13). Розташування стоянок автомашин можливе, якщо воно пов'язане із забезпеченням охорони водно-болотного угіддя та підтримання його оптимального гідрологічного режиму;

- в охоронних зонах трубопроводів без письмової згоди підприємств (організацій), що їх експлуатують (Наказ від 18.08.1997 № 151 Правила пожежної безпеки при експлуатації магістральних нафтопроводів України, п.5.2.1.4.).

Загальні нормативи щодо розташування автомобільних стоянок встановлені у Державних санітарних правилах планування та забудови населених пунктів, затверджених наказом Міністерства охорони здоров'я України від 19.06.1996 р. за № 173, та ДБН Б.2.2-12:2018 Планування і забудова територій

ВИСНОВКИ

Для забезпечення безпечних та нешкідливих умов праці, збереження здоров'я та працездатності водіїв, необхідно максимально можливо нейтралізувати дії шкідливих виробничих факторів, завдяки впровадженню низки заходів. Встановлення особливого режиму праці та відпочинку. Враховуючи особливий характер праці водіїв автотранспортних засобів,

питання робочого часу та часу їх відпочинку є актуальною темою дослідження. Корекція режимів праці й відпочинку полягає в наданні перерв для відпочинку в залежності від виникнення несприятливого стану. Важливим є також визначення тривалості перерви й способу її проведення.

Емоційно напружена праця водія у несприятливих умовах призводить до перевтоми, погіршення стану здоров'я, що спричиняє збільшення частоти загальносоматичних захворювань, тривалості кожного випадку захворювання, переходу гострих випадків у хронічні форми. Вирішення проблеми щодо регулювання робочого часу та часу відпочинку водіїв, залежить від якісного сервісу відпочинку водіїв за рахунок будівництва майданчиків для стоянки.

ЛІТЕРАТУРА

1. Постанова (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради
2. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340 «Положенні про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів».
3. Закон України Про охорону праці від 14.10.1992 № 2694-ХІІ
4. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Положенні про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженому» від 07.06.2010 № 340.
5. Наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України «Правила охорони праці на автомобільному транспорті» від 09.07.2012 № 964.
6. Постанова КМУ «Правила дорожнього руху» від 10.10.2001 р. № 1306.
7. Розпорядження Виконавчого органу Київської міської ради «Про додаткові заходи щодо впорядкування руху вантажного автотранспорту в місті Києві» від 03.09.2011р. № 1595.
8. Постанова КМУ «Про заходи щодо збереження доріг загального користування» від 27.06.2007 р. № 879.

9. Наказ Державного комітету України по земельних ресурсах «Положення про здійснення державної землепорядної експертизи» від 03.12.2004 р. за № 391.

10. Постанова КМУ «Правила проїзду великогабаритних і важковагових транспортних засобів по автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах» від 18.01.2001 р. № 30.