

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ

О. В. Войналович, Є. І. Марчишина, Д. Г. Кофто

ОХОРОНА ПРАЦІ В ГАЛУЗІ (АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ)

ПІДРУЧНИК
для студентів спеціальності
«Транспортні технології (автомобільний транспорт)»

Видавництво
«Центр учбової літератури»
Київ – 2018

УДК 331.458(075.8)
В 65

*Рекомендовано Вченою радою
Національного університету біоресурсів і природокористування України
як підручник для студентів закладів вищої освіти, що навчаються
за спеціальністю «Транспортні технології (автомобільний транспорт)»
(протокол №2 від 26 вересня 2018 р.)*

Рецензенти:

В. Д. Войтюк, д.т.н, професор, завідувач кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту ім. М.П.Момотенка НУБіП України;

В. Г. Мироненко, д.т.н, професор, провідний науковий співпрацівник ННЦ «Інститут механізації та електрифікації сільського господарства» НААН України;

В. Г. Цанко, д.м.н., професор, провідний науковий співпрацівник ДУ «Інститут медицини праці ім. Ю. І. Кундієва НАМН України.

О. В. Войналович, Є. І. Марчишина, Д. Г. Кофто.

В 65 Охорона праці в галузі (автомобільний транспорт). Підручник для студентів вищих навчальних закладів зі спеціальності «Транспортні технології (автомобільний транспорт)» / О.В. Войналович, Є.І. Марчишина, Д. Г. Кофто. – К.: Центр учбової літератури, 2018. – 695 с.

ISBN 978-611-01-1227-7

У підручнику висвітлено підходи і вимоги до забезпечення нормативних умов праці на підприємствах автомобільного транспорту. Подані організаційні підходи і документальне забезпечення дієвості системи з управління охороною праці на підприємствах, вимоги безпеки і гігієни праці під час автомобільних перевезень аграрних вантажів, виконання ремонтних робіт, особливості забезпечення пожежної безпеки у підрозділах підприємств.

Підручник призначений для студентів спеціальності «Транспортні технології (автомобільний транспорт)», а також спеціалістів служб охорони праці, інших посадовців, що відповідають за безпеку виконання робіт на сільськогосподарських підприємствах з використанням автомобільного транспорту.

УДК 331.458(075.8)

ISBN 978-611-01-1227-7

Передруковувати заборонено
© О. В. Войналович, Є.І.Марчишина, Д. Г. Кофто, 2018
© Видавництво «Центр учбової літератури», 2018

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	9
ПЕРЕДМОВА	11
РОЗДІЛ 1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ І ГІГІЄНИ ПРАЦІ НА ПІДПРИЄМСТВАХ	20
1.1. Характеристика засад з охорони праці у основних законах та правилах, що діють на підприємствах, де використовують автотранспорт.	20
1.2. Відповідальність за порушення норм охорони та безпеки праці на автотранспорті	50
РОЗДІЛ 2. НЕБЕЗПЕЧНІ І ШКІДЛИВІ ВИРОБНИЧІ ФАКТОРИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ	66
2.1. Аналіз небезпек і шкідливих умов в підприємствах, де застосовують автотранспорт.	66
2.2. Роботи з підвищеною небезпекою на автотранспорті	71
2.3. Методика аналізу потенційних виробничих небезпек на автотранспорті	78
2.4. Оцінка рівнів професійного ризику на автомобільних транспортних об'єктах	89
2.5. Атестація робочих місць за умовами праці на підприємствах, де використовують автотранспорт	101
2.6. Укладання Колективного договору на підприємстві	107
РОЗДІЛ 3. СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ОХОРОНОЮ ПРАЦІ НА ПІДПРИЄМСТВІ АПК	111
3.1. Служба охорони праці та документи з охорони праці на підприємстві	112
3.2. Професійний відбір працівників на автотранспорті.....	125

3.3. Навчання з охорони праці на підприємствах автотранспорту	127
3.4. Стажування працівників на підприємствах автотранспорту ...	139
3.5. Порядок забезпечення працівників засобами індивідуального захисту і спецодягом	144
3.6. Оптиміальні режими праці та відпочинку на підприємствах автомобільного транспорту	147
3.7. Охорона праці жінок та неповнолітніх на підприємствах	150
3.8. Медичні огляди працівників автотранспортної галузі.....	153
3.9. Обов'язкове страхування від нещасного випадку на автотранспортних підприємствах	161
3.9.1. Основні принципи Закону України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування»	161
3.9.2. Страхування цивільно-правової відповідальності у власників наземних ТЗ	169
3.10. Види розслідування нещасних випадків та професійних захворювань на підприємствах автомобільного транспорту	175
3.11. Види контролю стану охорони праці на підприємствах автомобільного транспорту	198
РОЗДІЛ 4. ОСНОВНІ ВИМОГИ ЩОДО БЕЗПЕКИ І ГІГІЄНИ ПРАЦІ ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ АПК	210
РОЗДІЛ 5. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ДО ТЕРИТОРІЇ, ВИРОБНИЧИХ ТА ДОПОМІЖНИХ ПРИМІЩЕНЬ, СПОРУД ТА ОБ'ЄКТІВ АВТОТРАНСПОРТУ АПК	232
5.1. Вимоги до території, приміщень і майданчиків зберігання автомобілів	232
5.2. Вимоги до приміщень з технічного обслуговування та ремонту ТЗ	246

5.3. Вимоги до оглядових ям, естакад та КТП	249
5.4. Вимоги до пунктів заправки паливом, постів зливання газу ...	254
5.5. Вимоги щодо санітарно-побутових приміщень підприємств ..	255
РОЗДІЛ 6. БЕЗПЕКА ПРАЦІ ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕННЯ	
ВАНТАЖІВ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ..	261
6.1. Класифікація вантажів щодо їх небезпеки	261
6.2. Вимоги безпеки праці під час перевезення вантажів сільськогосподарського призначення	264
6.2.1. Загальні вимоги безпеки на транспортних роботах у сільському господарстві	266
6.2.2. Вимоги безпеки праці під час перевезення великої рогатої худоби і коней	274
6.2.3. Вимоги безпеки праці під час перевезення овець, свиней, інших тварин	288
6.2.4. Вимоги безпеки праці під час виконання транспортних робіт на птахофабриках	293
6.2.5. Вимоги безпеки праці під час виконання транспортних робіт на пасіках	296
6.2.6. Вимоги безпеки праці під час виконання транспортних робіт у рибогосподарських підприємствах	298
6.2.7. Вимоги безпеки праці під час перевезення продукції рослинництва	305
6.2.8. Вимоги безпеки праці під час перевезення зелених насаджень і лісоматеріалів	321
6.2.9. Вимоги безпеки під час перевезення сільськогосподарської техніки і негабаритних вантажів	327
6.2.10. Вимоги безпеки під час перевезення агрохімікатів і пестицидів	331

6.3. Вимоги безпеки праці під час виконання вантажно-розвантажувальних робіт на автотранспорті	337
6.4. Вимоги безпеки праці під час перевезення нафтопродуктів автомобільним транспортом	363
РОЗДІЛ 7. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ДО ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	369
7.1. Класифікація дорожньо-транспортних пригод і дії водіїв у разі аварії	369
7.2. Вимоги щодо конструкційної безпеки ТЗ	372
7.3. Вимоги безпеки праці до місця виконання робочого завдання водія	397
7.4. Характеристика системи «водій-ТЗ-навколишнє середовище»	400
7.5. Вплив умов навколишнього середовища на безпеку дорожнього руху	402
РОЗДІЛ 8. ВИМОГИ ДО ТЕХНІЧНОГО СТАНУ АВТОМОБІЛІВ ТА ІНШИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	413
8.1. Основні вимоги безпеки до технічного стану ТЗ	413
8.2. Технічні вимоги з безпеки конструкції ТЗ	420
8.3. Технічні вимоги з безпеки конструкції автобусів	431
РОЗДІЛ 9. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ПІД ЧАС ВИКОРИСТАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	440
9.1. Вимоги безпеки під час виїзду з території організації та робочого завдання на лінії	440
9.2. Вимоги під час використання автотранспортних засобів на газовому паливі	450

9.3. Вимоги безпеки під час використання автомобілів на далеких маршрутах і на сезонних роботах у сільському господарстві	455
9.4. Умови безпечного перевезення працівників сільського господарства автотранспортними засобами	456
РОЗДІЛ 10. БЕЗПЕКА ТА ГІГІЄНА ПРАЦІ ПІД ЧАС РЕМОНТУ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТУ	458
10.1. Основні вимоги безпеки під час ремонту та техобслуговування ТЗ	458
10.2. Основні правила безпеки щодо устаткування, пристроїв та інструменту	475
10.3. Основні правила безпеки під час миття ТЗ, вузлів та агрегатів	487
10.4. Вимоги безпеки при виконанні слюсарних і мастильних робіт	489
10.5. Основні вимоги безпеки при перевірці технічного стану ТЗ	493
10.6. Вимоги безпеки праці при шиномонтажних та вулканізаційних роботах	495
10.7. Вимоги безпеки праці при зварювальних та мідницьких роботах	502
10.8. Вимоги безпеки праці при фарбувальних і антикорозійних роботах	515
10.9. Вимоги безпеки праці при використанні гальмівних речовин і антифризу	520
10.10. Основні вимоги безпеки праці під час заряджання акумуляторів	523

10.11. Загальні вимоги безпеки праці під час виконання ковальсько-ресорних та кузовних робіт	527
10.12. Основні вимоги безпеки праці під час виконання робіт на верстатах	533
РОЗДІЛ 11. ЕЛЕКТРОБЕЗПЕКА НА ПІДПРИЄМСТВАХ	545
11.1. Основні вимоги електробезпеки	545
11.2. Вимоги безпеки праці під час робіт на персональних комп'ютерах та оргтехніці	588
РОЗДІЛ 12. ПОЖЕЖНА БЕЗПЕКА НА ПІДПРИЄМСТВАХ АВТОТРАНСПОРТУ	597
РОЗДІЛ 13. НАДАННЯ ДОЛІКАРСЬКОЇ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ	617
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ	643
Додаток 1. Перелік законодавчих та нормативно-правових актів з охорони праці на автотранспортному підприємстві	647
Додаток 2. Перелік складників систем колісних транспортних засобів, які мають перевіряти перевізники.....	654
Додаток 3. Вимоги безпеки та захисту здоров'я під час використання виробничого обладнання працівниками	659
Додаток 4. Контрольні запитання для визначення рівня засвоєння знань з дисципліни «Охорона праці у галузі (автотранспорт)»	680
Додаток 5. Тестові завдання до розділів	684
Додаток 6. Відповіді на тестові завдання	694

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

- АПК – агропромисловий комплекс
- АТЗ – автотранспортний засіб
- АТП – автотранспортне підприємство (організація)
- ВООЗ – Всесвітня організація безпеки здоров'я
- ДАІ – державна автомобільна інспекція МВС України
- ДБН – державні будівельні норми
- Держгірпромнагляд – Державна служба гірничого нагляду та промислової безпеки України
- Держнаглядохоронпраці – Державний комітет з нагляду за безпекою праці України
- Держпраці – Державна служба праці України
- ДСТУ – державний стандарт України
- ДТП – дорожньо-транспортна пригода
- ЗІЗ – засоби індивідуального захисту
- КМ – Кабінет Міністрів України
- КТЗ – колісний транспортний засіб
- КТП – контрольно-технічний пункт
- ЛКК – лікарська кваліфікаційна комісія
- ЛПЗ – лікувально-профілактичний заклад
- МНС – Міністерство надзвичайних ситуацій України
- МОЗ – Міністерство охорони здоров'я України
- МОП – Міжнародна організація праці
- МСЕК – медико-соціальна експертна комісія
- НАПБ – нормативний акт пожежної безпеки
- НПАОП – нормативно-правовий акт з безпеки праці
- ПБ – пожежна безпека

ПДР – Правила дорожнього руху
ПК – персональний комп'ютер
ПУЕ – «Правила улаштування електроустановок»
ДСанПіН – державні санітарні правила і норми
СЕС – санітарно-епідеміологічна станція
ССБП – система стандартів безпеки праці
ст. – стаття
СУОП – система менеджменту безпекою праці
ТЗ – транспортний засіб
ФСС – Фонд соціального страхування України

ПЕРЕДМОВА

Охорона праці – це система правових, організаційно-технічних, соціально-економічних, лікувально-профілактичних заходів і засобів, спрямованих на збереження життя та здоров'я працівників у процесі трудової діяльності .

Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на середовища не відповідають сучасним вимогам. Залишається низьким рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни. Має місце відставання транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції.

В Україні щороку реєструють понад 200 тис. автомобільних транспортних засобів і на початок 2017 р. їх загальна кількість становить близько 10 млн. одиниць. Збільшення обсягів застосування автомобільних транспортних засобів підвищує ймовірність аварійності на дорогах, призводить до збільшення людських та матеріальних втрат. Щороку у світі гинуть на дорогах близько 1,2 млн. людей, а кількість травмованих становить близько 10 млн. Аналітики прогнозують, що через 5-10 років дорожньо-транспортні пригоди посідатимуть третє місце у світі серед причин втрати здоров'я після серцево-судинних захворювань та тяжких депресій.

В Україні смертність в дорожньо-транспортні пригоди у 3-4 рази перевищує європейський рівень. У середньому за добу в дорожньо-транспортні пригоди гине близько 10 осіб і близько 95 осіб отримують травми (рис. 1.).

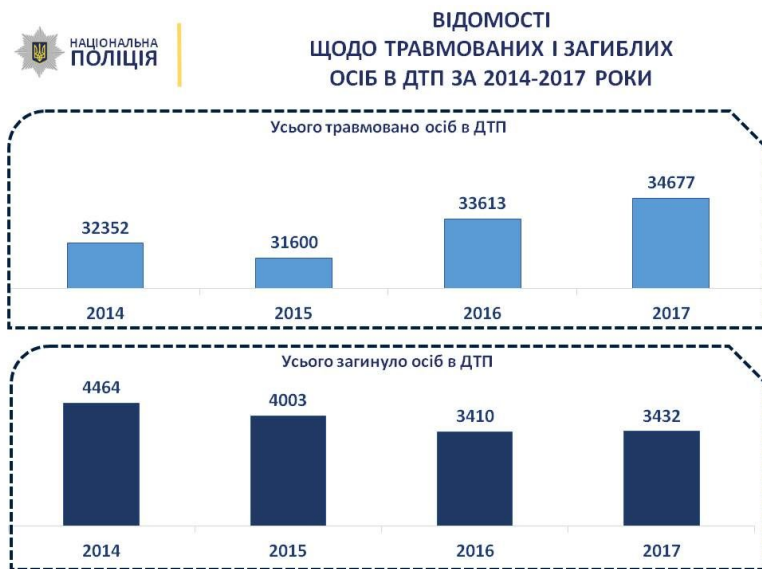


Рис. 1. Відомості щодо травмованих та загиблих осіб в дорожньо-транспортні пригоди за 2014-2017 роки.

Найпоширенішими причинами дорожньо-транспортних пригод в Україні є перевищення швидкості та порушення правил маневрування на дорогах. Через необачність пішоходів трапляється близько 15 % дорожньо-транспортних пригод. В Україні 25% нещасних випадків із летальними наслідками – припадає на транспортні події. Дорожньо-транспортні пригоди трапляються через водіння у втомленому та нетверезому стані, перевищення швидкості, відсутність пасків безпеки та неуважність під час водіння – це основні чинники ризику. У динаміці дорожніх аварій існує певна циклічність.

Хоча взимку рух транспорту дещо ускладнений погодними умовами, але ж кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих у холодну пору року значно менше.

Транспортні події можна умовно поділити на 3 групи. Перша, – це дорожньо-транспортні пригоди, що трапилися на дорогах загального призначення з вини працівників – власників транспортних засобів. Друга, – дорожньо-транспортні пригоди, що трапились на дорогах загального користування з вини інших водіїв. Третя, – найждання транспортних засобів, що трапились під час виконання завдань окремих технологічних процесів. Найчастіше дорожньо-транспортні пригоди із летальним наслідком відбуваються у соціальній сфері, агропромислового комплексі та підприємствах харчової промисловості. У цих галузях відбуваються дорожньо-транспортні пригоди, які відносяться до 2 та 3 групи. Головними причинами аварій на дорогах є: порушення правил безпеки руху, незадовільний стан транспортних засобів, не проходження водіями перед рейсових та періодичних медичних оглядів, порушення трудової виробничої дисципліни.

У листопаді 2017 р. Кабінет Міністрів України затвердив стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Стратегією передбачено зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 % до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи менеджменту безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення. Основними напрямками реалізації Стратегії, зокрема, є: здійснення аналізу та

удосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення відповідності найкращим законодавчим стандартам, які діють в країнах Європи з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами; розроблення законодавства про дорожній рух з метою врегулювання всіх сфер життєдіяльності, у тому числі проблеми відповідальності за вчинені правопорушення та більш суворого покарання злісних порушників; створення єдиної національної бази даних, що об'єднує інформацію про реєстрацію транспортних засобів, правопорушення, видані права водія, санкції щодо перевізників, що сприятиме підвищенню ефективності робочого завдання правоохоронних органів і виявленню порушників; удосконалення системи страхування у сфері безпеки дорожнього руху; гармонізація стандартів проектування та будівництва доріг відповідно до стандартів ЄС та кращих практик інших країн; реформування системи здійснення контролю за технічним станом ТЗ згідно з Директивою 2009/40/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 6 травня 2009 р. про перевірку технічного стану моторних транспортних засобів та їх причепів на придатність до експлуатування; запровадження здійснення перевірки технічного стану транспортних засобів під час їх використання на дорозі; забезпечення здійснення ефективного державного нагляду та контролю за дотриманням вимог безпеки дорожнього руху суб'єктами господарювання, які провадять діяльність з перевезення пасажирів і вантажів, у тому числі дієвого контролю за дотриманням водіями режиму праці та відпочинку; забезпечення здійснення системного контролю габаритно-вагових параметрів транспортних засобів та встановлення заборони подальшого руху транспортних засобів, за наслідками перевірки яких встановлено, що їх габаритно-вагові

параметри перевищують нормативні; підвищення відповідальності за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів; запровадження європейської системи допуску до ринку автомобільних перевезень пасажирів та вантажів; забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (зокрема, прийняття необхідних нормативно-правових актів та здійснення інших заходів, спрямованих на впровадження зазначеної системи в Україні) з метою зменшення кількості таких порушень та тяжкості їх наслідків.

25 квітня 2018 р. уряд затвердив постанову про державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2020 року. Метою програми є зниження кількості аварій на дорогах та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод. Згідно з програмою, буде вдосконалено державне менеджменту у сфері гарантування безпеки дорожнього руху, підвищено безпеку доріг та дорожньої інфраструктури. Крім того, уряд планує підвищити безпеку перевезень пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом. Фінансування програми будуть здійснювати коштом бюджету: у 2018 році – 2,64 млрд грн, у 2019-му – 2,55 млрд грн, у 2020-му – 34,9 млрд грн. В уряді прогнозують, що під час виконання програми в повному обсязі до 2020 року кількість загиблих і травмованих унаслідок ДТП зменшиться на 30% порівняно з 2016 роком. Програма також покликана наблизити національні показники безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня: із восьми загиблих у ДТП на 100 тис. населення до 4-ьох.

Низький рівень безпеки дорожнього руху є серйозною проблемою в Україні. За міжнародними стандартами показники безпеки дорожнього руху залишаються вкрай незадовільними. Стан

аварійності на дорогах України зумовлений низкою факторів, з яких головними є: недосконалість правового регулювання у сфері профілактики порушення правил дорожнього руху; низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху; недостатній рівень водійської майстерності; недостатній рівень забезпечення відповідними дорогами; відсутність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів у містах; недостатній рівень надання медичної допомоги потерпілим під час дорожньо-транспортних пригод.

Технічний стан автомобільного парку України відзначається великою часткою старих транспортних засобів, що становить об'єктивну загрозу безпеці руху. Крім цього, нині відсутня ефективна система контролю технічного стану транспортних засобів. Зменшення кількості аварій на дорогах, а також постраждалих працівників автотранспорту залежить від організації галузевої системи менеджменту безпекою праці. У даному підручнику наведені організаційні засади охоронної діяльності на автомобільному транспортному підприємстві у рамках функціонування системи менеджменту безпекою праці.

До найсуттєвіших порушень у системі менеджменту безпекою праці на автомобільних транспортних об'єктах відносяться:

- нездійснення перевірки технічного стану засобів;
- нездійснення перед рейсових медичних оглядів та періодичних оглядів у водіїв транспортних засобів;
- ігнорування вимогами щодо стажування водіїв транспортних засобів;

- нездійснення навчання та перевірки знань у працівників, а також інструктажів;

- порушення вимог щодо режимів праці та відпочинку водіїв транспортних засобів;

- порушення Правил дорожнього руху.

З метою поліпшення стану безпеки праці керівництву автотранспортних підприємств та об'єктів на сільськогосподарських підприємствах потрібно розробити та впровадити низку заходів. Необхідно створити комісії для перевірки технічного стану устаткування, засобів, безпечного здійснення завдань, ведення нормативно-технічної документації. негайно потрібно забороняти експлуатацію транспортних засобів, якщо виявлені порушення, які загрожують життю та здоров'ю водіїв і впливають на безпеку дорожнього руху.

Одним із завдань є посилення вимог щодо здійснення перед рейсових медичних оглядів, періодичних медичних оглядів водіїв транспортних засобів.

Під час контролю стану безпеки праці на підприємстві (у автомобільних підрозділах) необхідно звертати увагу на безпечність шляхів пересування з встановленою розміткою, на необхідність дотримання безпечних відстаней між спорудами чи обладнанням і транспортними засобами, дотримання узгоджених дій при виконанні маневрування на під'їзних дорогах організації. Необхідно перевіряти дотримання нормативів безпеки праці на підприємстві з питань:

- утримання, використання і обслуговування автомобільного транспорту;

- технічного стану приміщень для зберігання, обслуговування і ремонту транспортних засобів;

– наявності, призначених роботодавцем з числа інженерно-технічних працівників, осіб, відповідальних за випуск на лінію у справному стані автомобільних транспортних засобів, за їх своєчасний ремонт, а також з нагляду за безпечною їх експлуатацією.

– наявності посадових інструкцій у працівників, які встановлюють їх обов'язки, права і відповідальність.

Керівництво транспортного організації повинне інформувати працівників щодо стану безпеки праці, причин нещасних випадків, професійних захворювань, аварій та щодо впроваджених заходів для їх мінімізації і забезпечення умов та безпеки праці згідно нормативних вимог.

Професія водія є найпоширенішою в Україні та небезпечною і шкідливою через несприятливий вплив виробничих і соціальних факторів. За несприятливих умов емоційно напружена праця водія призводить до погіршення стану здоров'я, перетворюючи, що зумовлює збільшення появи хвороб, збільшення періоду захворюваності, переходу гострих форм у хронічні. У водіїв виникають професійні хвороби при тривалості професійного стажу 10-15 років та більше.

Використання автомобільних транспортних засобів у сільському господарстві характеризується окремими особливостями, пов'язаними з перевезенням продукції рослинництва, тварин, різних негабаритних вантажів. Відповідно до проведених досліджень, встановлено, що шкідливими факторами виробничого середовища водіїв вантажних автомобілів у сільському господарстві є: несприятливі показники мікроклімату, підвищені концентрації шкідливих хімічних речовин, загальна вібрація, шумове навантаження, важкість та напруженість праці. До несприятливих параметрів мікроклімату у теплий період року в кабіні автомобілів, що перевозять сільськогосподарську

сировину з поля та різні вантажі на поле, – слід віднести високі параметри температури (до 33 °С) і швидкості руху повітря (до 1,5 м/с). У холодний – це параметри температури, нижчі за допустимі на 6-10 °С та перепад температур повітря у кабіні до 8 °С.

Важкість праці водія зумовлена переміщенням вантажів під час здійснення завдань, нахилами тулуба, вимушеною позою під час робочого завдання. Напруженість праці є наслідком високого інформаційного навантаження, зосередження уваги і нервово-емоційного напруження. Загалом умови та характер праці водіїв вантажних автомобілів відповідають 3 класу 2 ступеню і їх оцінюють як шкідливі, важкі і напружені.