

**УДК 517.6**

**Ю.А. Адливанкина, Н.В. Один (5 курс),  
Т.Т. Каверзнева, к.т.н., доц. (каф. БЖД)**

### **АНАЛИЗ АТТЕСТАЦИИ РАБОЧИХ МЕСТ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Анализ результатов аттестации рабочих мест водителей автотранспортных средств был проведён на основе соответствующей аттестации водителей грузовых автомобилей и машинистов автомобильных и гусеничных кранов при строительных работах Ушаковской набережной Санкт-Петербурга в летний период 1999 года.

Аттестация рабочих мест позволила определить: основные опасные и вредные производственные факторы, воздействующие на водителей в течение рабочего дня; техническое состояние машин.

Для большинства водителей был установлен допустимый класс (второй) по факторам шума и вибрации (речь идет об эквивалентных уровнях звукового давления и виброскорости). В среднем эквивалентный уровень шума и уровень виброскорости соответствовали значениям 64 дБА и 79 дБ. Нормативное значение эквивалентного уровня звука соответствует 80 дБ для водителя грузового автомобиля и машинистов крана. Нормативное значение виброскорости для водителей автомобиля соответствует 107 дБ, а для машинистов кранов 101 дБ.

Единичные случаи превышения уровня звукового давления над нормой могут иметь место при опущенном стекле кабины водителей при работе близрасположенных бетономешалок, ручного инструмента (гайковёрта, шуруповёрта, отбойных молотков, вибраторов и т.д.), пневмоустановок, копровых установок, причём эквивалентный уровень с учётом фактора времени чаще всего остается ниже соответствующих нормативных значений. Оценка прочих физических и химических факторов (микроклимат, освещённость, содержание углеводородов нефти, NO<sub>2</sub>, CO) показала, что они также вписываются в допустимые значения.

Оценка тяжести и напряжённости труда водителей выявила вредный класс типа 3.1 или 3.2 по эмоциональному напряжению (работа с риском для жизни с личной ответственностью за ошибки) и по рабочей позе (пребывание в фиксированной позе до 50% времени). Режим работы для водителей грузовых автомобилей соответствовал допустимому классу с восьмичасовым рабочим днем, а для машинистов кранов с двенадцатичасовым рабочим днём составлял класс вредности типа 3.1. Остальные факторы тяжести и напряжённости трудового процесса соответствуют второму (допустимому) классу.

Проверка средств индивидуальной защиты показала полное соответствие нормативным требованиям (куртки, брюки, рукавицы комбинированные).

С целью понижения утомляемости водителей автомобильного транспорта и крановщиков при строительных работах можно рекомендовать такие мероприятия как: улучшение санитарно-бытовых условий рабочих при их отдыхе (оборудование бытовок душевыми кабинами, комнатами отдыха); перевод машинистов крана с двухсменной работы при двенадцатичасовом рабочем дне на трехсменную с восьмичасовым рабочим днём; усилением контроля за техническим состоянием машин; приобретением и использованием водителями грузовых автомобилей (особенно при длительных перевозках) приспособлений для массажа тела

при сидячей фиксированной и напряжённой позе. Анализ протоколов травмобезопасности показал необходимость усиления контроля за наличием ремонтно-слесарного инструмента и его хорошим состоянием.