

Неприпустиме розташування ПК, при якому працюючий звернений обличчям, або спиною до вікон чи кімнати до задньої частини ПК, у яку монтуються вентилятори.

Робоче місце повинне бути обладнане підставкою для ніг, що має ширину не менш 300 мм, глибину – не менш 400 мм, регулювання по висоті в межах до 150 мм і по куті нахилу опорної поверхні до 20<sup>0</sup>. Поверхня підставки повинна бути рифленою, мати бортик висотою 100 мм по нижньому краї.

Робоче місце користувача ПК повинне бути оснащено легко переміщуваним пюпітром для документів, розташованим на одному рівні з екраном і віддаленим від очей користувача на такий відстані, що й екран, або відрізняться від нього не більш, ніж на 100 мм.

Робочі місця, які розміщені в дисплейних залах, доцільно ізолювати спеціальними перегородками висотою 1,5...2,0 м. Розташування екрана монітора на технологічному устаткуванні повинне передбачати зручність зорового спостереження у вертикальній площині під кутом  $\pm 30^0$  від нормальної лінії погляду оператора.

## **К ВОПРОСУ О ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

*Студенты М.А. Сергеев, И.В. Мартовицкая*

*Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет*

**Анотація.** У даній статті розглянута проблема безпеки дорожнього руху. Вивчені поправки в законодавство, результатом чого повинне стати зниження смертності і травматизму на дорогах.

**Ключові слова:** безпека життєдіяльності, безпека дорожнього руху.

**Аннотация.** В данной статье рассмотрена проблема безопасности дорожного движения. Изучены поправки в законодательство, результатом чего должно стать снижение смертности и травматизма на дорогах.

**Ключевые слова:** безопасность жизнедеятельности, безопасность дорожного движения.

**Abstracts.** The problem of safety of travelling motion is considered in this article. Amendments are studied in a legislation, by a result what the decline of death rate and traumatism must become on roads.

**Keywords:** safety of vital functions, safety of travelling motion.

Согласно Международному рейтингу Украина занимает I место в Европе по смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Только за 8 месяцев 2014 г. на территории Киева зарегистрировано 1146 ДТП по разным причинам, в

которых 135 человек погибли и 1298 получили травмы. Число жертв на отечественных дорогах значительно больше, чем в Европе. Также стоит отметить детскую смертность и травматизм на дорогах. За семь месяцев 2013 года на дорогах Украины произошло 2102 ДТП с участием детей, в которых погиб 141 ребенок и травмированы 2276 несовершеннолетних. Согласно заключению экспертов причина этого кроется в отсутствии прогресса в качестве дорожно-ремонтных работ и работ, направленных на расширение дорожной сети и инфраструктуры Украины. Однако причины кроются также в несовершенном законодательстве.

Постановлением КМУ от 10 сентября 2014 г. № 442 «Об оптимизации системы центральных органов исполнительной власти» реорганизовано центральные органы исполнительной власти. Реформы затронули и транспортную отрасль. Функції Державної інспекції з безпеки на наземному транспорті, Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті, Держрибагенства, Мінінфраструктури (Державної спеціальної служби транспорту) виконуватиме Державна служба України з безпеки на транспорті.

С целью выполнения данного распоряжения КМУ предложены изменения в Закон Украины «О дорожном движении». Эти изменения представлены законопроектом № 4927 о внесении изменений в Закон «О дорожном движении», в котором предлагается разграничение полномочий органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [1]. Целью осуществления государственной политики в данной сфере предлагается определить (с учетом передовых мировых законодательных практик и целей, определенных в Глобальном плане ООН) снижение уровня смертности, травматизма и инвалидности в результате ДТП.

Документом, прежде всего, предлагается расширить понятийную базу действующего Закона «О дорожном движении». Это даст возможность четко утвердить методику оценки потерь от ДТП. Определяется приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью участников дорожного движения; соблюдение интересов граждан, общества и государства в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности; программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Новаторством стало определение стоимости человеческой жизни. Так согласно ст. 1-1 законопроекта, стоимость среднестатистической жизни – это выраженная в денежной форме стоимость жизни физического лица. Она измеряется путем определения чистой обоснованной стоимости тех выгод, которые другие физические лица (члены семьи, близкие) и государство могли бы ожидать от будущих усилий лица, стоимость жизни которого подлежит оценке.

Для изменения ситуации к лучшему необходимы совместные усилия органов государственной власти, общественных организаций, научного сообщества, СМИ и общества в целом. Соблюдение правил дорожного движения, основ безопасного поведения и культуры на дороге, взаимопомощь – это базовые основы безопасной и комфортной обстановки на дорогах, которые трудно закрепить законодательно.

Итак, это повысит эффективность действующего законодательства, но должному исполнению этого закона мешает коррупция на местах, особенно в сфере контроля за квалификацией участников дорожного движения. Чтобы пресечь такого рода махинации требуется ужесточение антикоррупционного законодательства, а также выборочная переаттестация водителей выездной комиссией собранной из представителей разных регионов страны. В случае низких показателей знаний ПДД – принять адекватные меры.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Проект закону України «Про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо основних засад державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху» від 23.05.2014 р. № 4927 <http://search.ligazakon.ua>

### **ОПАСНОСТЬ ХИМИЧЕСКИХ АВАРИЙ И ИХ ПОСЛЕДСТВИЯ**

***В.О. Стоцкий, руководитель М.Н. Кравцов***

*Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет*

**Анотація.** Розглядається небезпека хімічних аварій на промислових підприємствах, їх наслідки, які створюють загрозу для людей. Пропонується раціональний підхід з ліквідації хімічних аварій.

**Ключові слова:** хімічна аварія, хімічно небезпечний об'єкт, хімічно небезпечні речовини, зараження, ліквідація, наслідки.

**Аннотация.** Рассматривается опасность химических аварий на промышленных предприятиях, их последствия, которые создают угрозу для людей. Предлагается рациональный подход по ликвидации химических аварий.

**Ключевые слова:** химическая авария, химически опасный объект, химически опасные вещества, заражение, ликвидация, последствия.