



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Model kształcenia niepełnosprawnych kierowców

w zakresie bezpiecznej jazdy

Wypracowany w ramach innowacji

„NIEpełnosprawny kierowca = NIEbezpieczny kierowca”

I. WSTĘP

Inspiracją do realizacji innowacji była ogromna potrzeba przełamania stereotypu osoby niepełnosprawnej jako niebezpiecznego kierowcy. Program szkolenia kierowców niepełnosprawnych jest dość słabo rozwinięty, nie jest dostępny podczas kursów na prawo jazdy. Szkolenie miało pomóc osobom niepełnosprawnym w nabyciu techniki zachowania się w trudnych i niebezpiecznych warunkach drogowych. W Polsce nie jest praktykowane szkolenie osób niepełnosprawnych po uzyskaniu prawa jazdy, uważamy, że takie praktyki powinny być dostępne na szeroką skalę w Ośrodkach nauki jazdy.

II. KTO MOŻE UCZESTNICZYĆ W SZKOLENIU

Innowacja skierowana była do osób niepełnosprawnych w stopniu lekkim lub umiarkowanym, z prawem jazdy kat. B. . Miała ona na celu szkolenie kursantów z techniki bezpiecznej jazdy w trudnych warunkach (poślizgu na mokrej i śliskiej powierzchni), ponieważ na kursach prawa jazdy zdobycie takich umiejętności jest nie możliwe. Dzięki adaptacji pojazdu, czyli montażu trolei i osprzętowania osoby niepełnosprawne – poruszające się na wózku inwalidzkim mogły bez przeszkód uczestniczyć w szkoleniu. W innowację zaangażowane były firmy transportowe, które po odbytych szkoleniu wzięły udział w ankiecie dot. osób niepełnosprawnych jako kierowców. Po ukończeniu kursu i zdobyciu certyfikatu osoby niepełnosprawne mają większą możliwość w znalezieniu zatrudnienia w firmach transportowych gdzie stopień niepełnosprawności pozwala na prowadzenie pojazdów mechanicznych. Innowacja miała na celu również znieść stereotypy mówiące o zatrudnieniu osób niepełnosprawnych. Szkolenie ma także pomóc osobom z niepełnosprawnością przełamać bariery stanowiące podjęcie zatrudnienia jak i pomóc zmniejszyć lęk przed podjęciem pracy. Osoba niepełnosprawna ma szansę poczuć się potrzebna i ma szansę żyć samodzielnie.

Szkolenie z jazdy samochodem w trudnych warunkach, to przyszłość oraz wielka nadzieja niepełnosprawnych kandydatów na kierowców.

III. ROZWIĄZANY PROBLEM

Innowacja skupiała się na rozwiązaniu problemu jakim jest stereotyp zatrudniania osób niepełnosprawnych na rynku Polskim jako potencjalnych kierowców samochodów osobowych, czy ciężarowych lub na stanowiskach związanych z prowadzeniem samochodu np. przedstawiciel handlowy.

Podczas szkolenia omówione zostały szczegółowo zachowania prowadzenia pojazdów mechanicznych podczas ciężkich warunków drogowych. Uczestnicy podczas zajęć praktycznych mogli skupić się na wyuczeniu zachowań podczas prowadzenia samochodu w trudnej nawierzchni. Uczestnicy podczas testowania pojazdów z założonymi trolejami mieli możliwość wyuczenia się reakcji na niebezpieczne warunki drogowe. Jednym z celów innowacji było przełamanie barier pomiędzy osobą niepełnosprawną a potencjalnych przedsiębiorców. Uczestnicy podczas zajęć testowych mogli przełamać swój strach, wyuczyć się techniki sprawnego hamowania, skręcania czy przyspieszania podczas zagrożenia i nie tylko. Jak reagować podczas potencjalnego zagrożenia. Przełamanie stereotypów ma za zadanie otworzenie dróg zatrudnienia dla osób niepełnosprawnych

IV. UŻYTKOWNICY

Użytkownikami innowacji mogą być:

- organizację pozarządowe wspierające rozwój osób niepełnosprawnych,
- ośrodki doskonalenia kierowców, szkoły jazdy, które w swojej ofercie mają szkolenie osób niepełnosprawnych.
- partnerstwa organizacji osób niepełnosprawnych z ośrodkami kształcenia. W szkoleniu brało udział 10 osób niepełnosprawnych z lekkim lub umiarkowanym stopniem niepełnosprawności, którzy poszukują zatrudnienia w branżach na stanowisku kierowcy lub stanowisku wymagającym prowadzenia pojazdów np. przedstawiciel handlowy, którym dana niepełnosprawność pozwala na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

V. ETAPY PRACY Z NIEPEŁNOSPRAWNYMI KIEROWCAMI

1. SPOTKANIE Z DORADCĄ ZAWODOWYM

Etap ten służył określeniu predyspozycji do wykonywania zawodów związanych z prowadzeniem pojazdów, jak również określenia celów zawodowych i motywacji do aktywizacji zawodowej. Ponadto spotkanie z doradcą zawodowym miało na celu przedstawienie uczestnikowi szkolenia możliwości podjęcia zatrudnienia oraz korzyści jakie niesie udział w planowanym procesie aktywizacyjnym w ramach innowacji. Z każdej rozmowy z uczestnikiem sporządzona została opinia.

Doradca zawodowy prowadzący diagnozę legitymował się 5 letnim doświadczeniem na stanowisku doradcy zawodowego, w tym na stanowisku doradcy zawodowego w publicznych służbach zatrudnienia. Posiadał wykształcenie wyższe kierunkowe oraz ukończone kursy i szkolenia dot. narzędzi i metod diagnozowania. Ponadto była to osoba posiadająca doświadczenie w pracy z osobami niepełnosprawnymi.

Narzędzia i metody pracy doradcy zawodowego:

- testy diagnostyczne – test osobowości wg Hollanda, Test preferencji i predyspozycji zawodowych, Ankieta skłonności zawodowych wg. J . Woronieckiej, wywiad.
- metody pracy: wypełnienie testów, omówienie wyników testów, rozmowa indywidualna prowadzona w pomieszczeniu zapewniającym dyskrecje i komfort.

Liczba spotkań z doradcą zawodowym – 3:

- spotkanie nr 1 – wypełnienie testów
- spotkanie nr 2 – omówienie wyników testów i wywiad.
- Spotkanie nr 3 – omówienie możliwości aktywizacji zawodowej, podjęcia zatrudnienia, korzyści z dodatkowych umiejętności związanych uczestniczeniem w zajęciach z bezpiecznej jazdy, omówienie rynku pracy i stanowisk pracy z wykorzystaniem umiejętności prowadzenia samochodu.

Doradca zawodowy przygotował o każdy uczestniku opinię składającą się z następujących elementów:

- imię i nazwisko
- przebieg doświadczenia zawodowego
- preferencje zawodowe
- możliwość pracy w zawodzie kierowcy lub z wykorzystaniem umiejętności kierowania pojazdami
- ograniczenia w podejmowaniu zatrudnienia
- mocne i słabe strony

2. SZKOLENIE W ZAKRSIE BEZPIECZNEJ JAZDY

A. Środki dydaktyczne do szkolenia teoretycznego:

- a. prezentacja audiowizualna lub film dot. bezpiecznej jazdy
- b. fotel kierowcy,
- c. model pojazdu,
- d. alkogogle,
- e. foldery,
- f. ulotki,
- g. komputer,
- h. rzutnik, fantomy

B. Środki potrzebne do przeprowadzenia szkolenia praktycznego :

- 2 samochody bez osprzętowania i 2 z osprzętowaniem, aby osoby poruszające się na wózku mogły wziąć udział w szkoleniu
- 5 instruktorów nauki jazdy,
- 2 mechaników potrzebnych do założenia trolei i osprzętowania
- Ratownik medyczny
- Kaski i baloklawy

C. Wymagania bezpieczeństwa w zakresie szkolenia praktycznego

- plac ogrodzony i zabezpieczony taśmą biało-czerwoną, posiadający strefy bezpieczeństwa 4 metry od placu manewrowego, utwardzona nawierzchnia: może to być plac manewrowy ośrodka szkolenia kierowców lub hala produkcyjna/ magazynowa o odpowiednich wymiarach
- wyznaczone bezpieczne miejsca przesiadek na każdym stanowisku
- kursanci ubrani w kamizelki bezpieczeństwa
- apteczka w każdym samochodzie

D. Miejsce i czas szkolenia

Zajęcia teoretyczne odbywają się w Sali szkoleniowej spełniającej wymogi BHP, wyposażonej w stoły, krzesła, ekran. Sala powinna być umiejscowiona w budynku dostosowanym do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (podjazd lub winda, szerokie drzwi, dostosowanie toalet).

Czas trwania teorii 10 godzin (8 godziny teoria w salkach i 2 godziny na placu manewrowym 3 godziny praktyka), przerwy co 1,5 godziny.

Czas trwania szkolenia praktycznego – 16 godzin

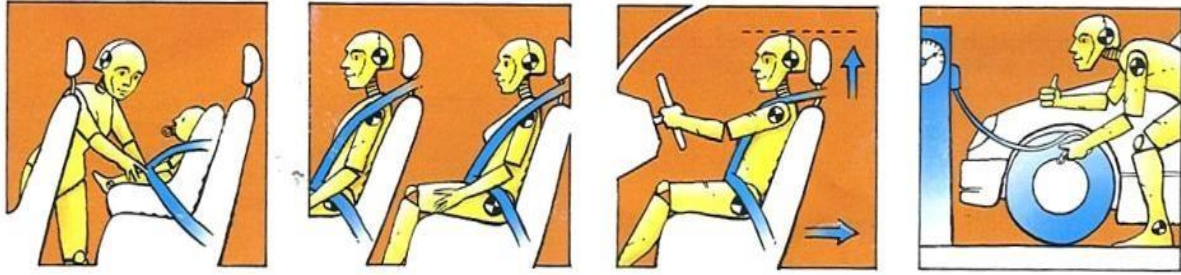
Opcjonalnie możliwe jest przeprowadzenie dodatkowego szkolenia z zakresu pierwszej pomocy – 2 godziny

W przypadku posiadania środków finansowych możliwe jest zapewnienie uczestnikom poczęstunku.

Kadra – instruktor nauki jazdy posiadający uprawnienia do kształcenia w zakresie bezpiecznej jazdy, posiadający min. 2 letnie doświadczenie w pracy, posiadający min. 2 letnie doświadczenie w pracy z osobami niepełnosprawnymi

E. CZĘŚĆ TEORETYCZNA

1. Wstęp: przywitanie, omówienie tematów, zadań i celów szkolenia. Podstawy bezpieczeństwa w trakcie szkolenia
2. Podstawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym:
 - I zasada bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli zasada prędkości bezpiecznej, jest praktycznie dla każdego kierowcy zrozumiała.
 - II zasada – zwana zasadą ostrożności lub szczególnej ostrożności w niektórych sytuacjach, również jest dla większości kierowców zrozumiała.
 - III zasada – zwana „zasadą ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu drogowego” jest przez większość kierowców najmniej rozumiana i najtrudniejsza do nauczenia.
3. Czynniki bezpieczeństwa biernego (zespół cech pojazdu mających na celu zmniejszenie skutków zaistniałej kolizji lub wypadku drogowego z punktu widzenia wszystkich jego uczestników)
4. Zasady prawidłowej pozycji za kierownicą:
 - Plecy dosunięte do oparcia, zagłówek do głowy i na wysokości szczytu głowy
 - Oparcie wyprostowane, tułów w pionie
 - Ręce lekko ugięte w łokciach – kierowca powinien móc położyć nadgarstki na szczycie kierownicy bez odrywania pleców od oparcia
 - Przy wciśniętym pedale sprzęgła lewa noga powinna być lekko zgięta w kolanie
 - Prawidłowe ułożenie rąk na kierownicy
 - Zapinanie pasów



5. Rozkład sił działających na pojazd. Rozkład środka ciężkości:

- HAMOWANIE – nacisk na koła przednie
- SKRĘCANIE – nacisk na koła prawe/lewe
- PRZYSPIESZENIE – nacisk na tylnie koła

6. Zjawisko Aquaplaningu (zwany również hydroplaningiem, to zjawisko występujące, gdy woda pokrywająca powierzchnię nie jest odprowadzana spod opony. Nieodprowadzana woda gromadzi się przed oponą i w momencie, gdy jej ciśnienie przekroczy wartość nacisku opony na podłoże, opona traci kontakt z nawierzchnią. Koła wpadają w poślizg i nie odpowiadają na ruchy kierownicą, hamowanie i przyspieszanie. W rezultacie kierowca traci panowanie nad pojazdem, który wpada w poślizg lub zaczyna się obracać.

7. Wszystko co musimy wiedzieć o poślizgu podsterownym i nadsterownym:

- Poślizg podsterowny – tylne koła samochodu tracą przyczepność w zakręcie i tył samochodu jest wynoszony na zewnątrz zakrętu
- Poślizg nadsterowny - przednie koła samochodu tracą przyczepność i przód auta wyjeżdża na zewnątrz zakrętu – “auto nie chce skręcać”.

8. Prawidłowe pokonanie zakrętu – zasada trójfazowości (przez siłę bezwładności, przez skręt kół, w ostatecznym rezultacie)

9. Tor pokonania zakrętu:
 - I faza – hamowania
 - II faza – skręt
 - III Faza przyspieszenia
10. Zasady samodoskonalenia
11. Geneza powstania akcji i konkursu Bezpieczny Kierowca.
12. Czy istnieje Bezpieczny Kierowca? - przykłady
13. Czynniki bezpieczeństwa biernego i czynnego - przykłady
14. Rola znajomości przepisów w bezpiecznym poruszaniu się po drogach
15. Niebezpieczeństwa wynikające z używania telefonu w trakcie jazdy – przykłady wypadków z udziałem używania telefonów komórkowych
16. Przyczyny, miejsca i rodzaje wypadków drogowych- statystyki
17. Wpływ alkoholu na refleks – kierowanie pojazdem mechanicznym jako przestępstwo
18. Przygotowanie auta do jazdy zimą
19. Przygotowanie kierowcy do jazdy zimą (ABS, przygotowanie całego pojazdu – opony zimowe, sprawdzenie hamulców, sprawdzenie amortyzatorów, płyn w chłodnicy, olej silnikowy)
20. Zasada 2 sekund – zachowanie odstępu 2 sek. (Jednym z kluczowych elementów wpływających na bezpieczeństwo, o którym należy zawsze pamiętać podczas jazdy, jest zachowanie właściwego odstępu od poprzedzającego pojazdu. Odstęp ten to nic innego, jak granica bezpieczeństwa pozwalająca na podjęcie manewru w razie nagłego hamowania pojazdu poruszającego się przed nami. Problem sprowadza się do tego, jak duży powinien być taki odstęp i od czego zależy jego wielkość. Z pomocą w udzieleniu odpowiedzi na to pytanie przychodzi technika kierowania oparta na brytyjskim standardzie wg DSA. Na autostradach i drogach o dopuszczalnej dużej prędkości, co najmniej 100 km/h (oznaczonych jako ekspresowe), stosuje się tzw. regułę "2 sekund" (ang. the two second rule). Reguła ta określa w jednostce czasu minimalny odstęp, jaki należy zachować od poprzedzającego pojazdu względem punktu odniesienia (np. znaku drogowego) przy którym pojazd ten aktualnie się znajduje. Odstęp taki zapewnia odpowiednie bezpieczeństwo ruchu i zarazem umożliwia zareagowanie w razie gwałtownego i niespodziewanego hamowania pojazdu jadącego przed nami. Technika zasad kierowania oparta na DSA podkreśla, że zachowanie odstępu zgodnego z regułą "2 sekund" jest najmniejszą z możliwych odległością od pojazdu poprzedzającego.

21. Zasady jazdy we mgle
22. Akcja „Podzielmy się drogą”
23. Przepisy dotyczące rowerzystów
24. Zasady bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych
25. Podstawowe zasady Eko jazdy – czyli ekonomiczna jazda pojazdem mechanicznym oraz bezpieczna
26. Zalety i mity Eko jazdy
27. Zasady postępowania na miejscu wypadku
28. Pierwsza pomoc - zespół czynności wykonywanych w razie wypadku, urazu lub nagłego ataku choroby w celu ochrony życia lub zdrowia poszkodowanego oraz zminimalizowania niekorzystnych następstw, zanim możliwe będzie udzielenie specjalistycznej pomocy medycznej(po przewiezieniu do szpitala).
29. Jazda na symulatorze (symulator ekologicznej jazdy) – opcjonalnie w przypadku posiadania takiego symulatora lub możliwości wynajęcia go.
30. W jakim kierunku podąża motoryzacja – silnik elektryczny + spalinowy
31. Jak działają auta hybrydowe - prezentacja
32. Pojazdy z napędem wodorowym - przykłady
33. Pojazdy z napędem elektrycznym - przykłady
34. Systemy bezpieczeństwa w samochodzie
- 35.auta przyszłości dla niepełnosprawnych - prezentacja
36. Pytania – każdy z uczestników będzie mógł dopytać się o zagadnienia, które go zainteresowały, bądź zostały w niejjasny dla niego sposób przedstawione

F. CZĘŚĆ PRAKTYCZNA

1. Jazda na trolejach:
 - Samochody specjalnie przygotowane przez mechaników i instruktorów. Tylne koła samochodu zostały zdemontowane, a na ich miejsce zainstalowane tak zwane troleje „małe kółka”, dzięki którym możliwy jest poślizg nawet na suchej powierzchni.
2. Przyspieszanie
3. Hamowanie z ABS i bez ABS

4. Pokonanie zakrętów
5. Bezpieczne techniki parkowania
6. Jazda drogowa
7. Próba Stewarta
 - Na masce samochodu instruktor zamieszcza talerz, na którym jest piłeczka tenisowa. Uczestnik stara się pokonać wyznaczony odcinek w taki sposób, żeby piłka tenisowa nie wypadła z talerza . W przypadku kiedy piłka wypadnie powinien przerwać jazdę i jak najszybciej umieścić ją ponownie w talerzu. Test Stewarta to ćwiczenie doskonalące technikę prowadzenia samochodu. Celem testu Stewarta jest poprawa techniki prowadzenia samochodu, zwrócenie uwagi na płynność przejazdu, przewidywanie oraz dostosowanie się do sytuacji drogowej.
8. Alkogogle:
 - są to okulary, które umożliwiają trzeźwej osobie widzenie świata oczami kogoś z 1 promilem alkoholu we krwi
 - każdy uczestnik zakładając alkogogle, będzie mógł sobie uświadomić jakim zagrożeniem jest jazda na podwójnym gazie
9. Zasada trój fazowości- slalom
10. Łańcuchy śnieżne
11. Jazda wg zasad Eko jazdy
12. Porównanie stylów jazdy
13. Pokaz działania systemów bezpieczeństwa
14. Jazda z wykorzystaniem systemów bezpieczeństwa
15. Sprawdzian z nabytych umiejętności:

POMIAR EFEKTÓW

Każdy uczestnik w pierwszym dniu szkolenia pokonuje wyznaczoną trasę, bez wskazówek instruktora i zostaje przez niego oceniony. Trasa przejazdu składa się z następujących elementów:

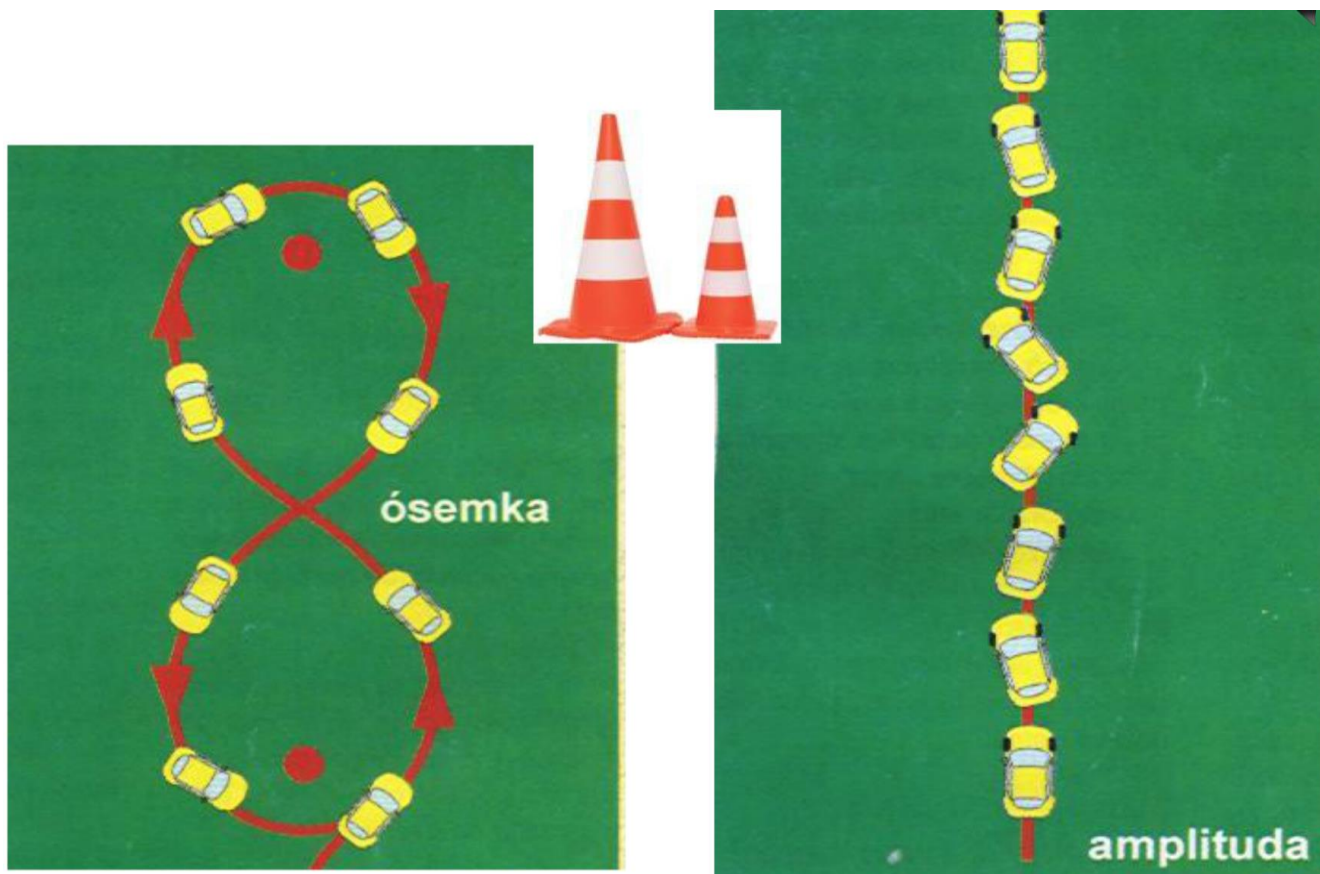
1. Slalom – przejazd samochodem pomiędzy 10 pachołkami (długość trasy – 20 metrów)
2. Próba Stewarda - przejazd z piłką tenisową na talerzu umiejscowionym na masce samochodu – długość przejazdu - 1 okrążenie
3. Wprowadzanie i wyprowadzanie pojazdu z poślizgu
4. Przyspieszanie
5. Hamowanie
6. Parkowanie (przodem, tyłem, zatoczka przodem, zatoczka tyłem)

Kryteria oceny:

1. Czas przejazdu w przypadku slalomu i próby Stewarta
2. Dokładność wykonanych ćwiczeń (ilość powtórzeń)
3. Technika jazdy (płynność jazdy i ekonomika jazdy)

W ostatnim dniu szkolenia uczestnik pokonuje ponownie ta samą trasę i wyniki z pierwszego i ostatniego przejazdu są porównywane i oceniane przez instruktora. Ma to na celu pokazanie czego nauczyła się grupa/ uczestnik w trakcie szkolenia i czy są w stanie wykorzystać podaną wiedzę w praktyce.

Uczestnicy, którzy poprawili swoje umiejętności w 70% otrzymują dyplomy/ certyfikaty



3. WSPÓŁPRACA Z PRACODAWCAMI

Niezmiernie ważnym elementem realizacji szkolenia z zakresu bezpiecznej jazdy był udział w nim potencjalnych pracodawców z branży transportowej. Pełnili oni rolę obserwatorów umiejętności uczestników szkolenia. Mogli oni naocznie przekonać się, że niepełnosprawny kierowca jest równie dobrym, o ile nie lepszym kierowcą niż kierowca nie posiadający takiego orzeczenia. Po zakończonej obserwacji pracodawcy poddani zostali badaniu ankietowemu nt. możliwości zatrudnienia osoby niepełnosprawnej, która posiada umiejętności nabyte podczas takiego szkolenia. Zakres pytań został zaprezentowany w załączonym wzorze ankiety (Zał. 1) . Badanie ankietowe przeprowadzono na próbie 25 pracodawców z terenu woj. dolnośląskiego.

Opracowany na tej podstawie raport zaprezentował przede wszystkim następujące wnioski:

1. 60 % pracodawców przebadanych uznała, iż szkolenie w zakresie bezpiecznej jazdy dla osób z niepełnosprawnościami, czyni ich bardziej atrakcyjnymi na rynku pracy
2. 40 % pracodawców przyznała, iż posiadane przez uczestników szkolenia umiejętności zachęcają do powierzenia im stanowiska związanego z prowadzeniem pojazdów
3. 30 % pracodawców zadeklarowało, iż jest w stanie zatrudnić osobę niepełnosprawną
4. 30 % pracodawców znała, iż umiejętności jazdy zdobyte podczas szkolenia zwiększają wiarygodność uczestników jako pracowników.

PODSUMOWANIE

Praca z osobami z niepełnosprawnościami wymaga od osób zaangażowanych szczególnych umiejętności i uwagi. Wszystkie zajęcia należy prowadzić z uwzględnieniem indywidualnych potrzeb uczestników przy jednoczesnym założeniu, iż wszyscy powinni uzyskać wiedzę i umiejętności zakładane w ramach innowacji. Innowacja przyczyniła się do zwiększenia atrakcyjności na rynku pracy osób z niepełnosprawnościami, które wzięły udział w szkoleniu, ale także przyczyniła się do wzrostu poziomu ich samooceny. Pracodawcy natomiast, dzięki obserwacji procesu uczenia się, zmienili sposób myślenia o osobach niepełnosprawnych jako kierowcach. Taka zmiana sposobu myślenia przełożyła się na chęć i zatrudniania osób z niepełnosprawnościami na stanowiskach związanych z prowadzeniem samochodu. Należy tu zauważyć, że obserwacja umiejętności niepełnosprawnych kierowców mogła być potraktowana jednocześnie jako wstępna rozmowa kwalifikacyjna. W normalnych warunkach rekrutacyjnych trudno sprawdzić umiejętności kierowania pojazdami. Pracodawcy opierają się na dokumentach i uprawnieniach. W tym przypadku mogli zaobserwować umiejętności prowadzenia samochodu i porównać go z uzyskanym dyplomem ukończenia szkolenia bezpiecznej jazdy.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA ZE SZKOLENIA

Dostosowany do potrzeb szkolenia samochód na trolejach



Trolley



Pachołki do wyznaczenia trasy manewrów



Alkogogle



Balaklawy



Kaski ochronne



Taśma ochronna



„Niepełnosprawny kierowca=Niebezpieczny kierowca”

NAZWA FIRMY:

ADRES:

NIP:

1. Czy Pana/Pani zdaniem niepełnosprawny kierowca ma równe szanse na rynku pracy z kierowcą w pełni sprawnym?

TAK

NIE

NIE WIEM

2. Czy w swojej firmie zatrudniłby Pan/Pani niepełnosprawnego kierowcę?

TAK

NIE

NIE WIEM

3. Czy uważa Pan/Pani, że niepełnosprawny kierowca potrafi wykorzystać swoje umiejętności z zakresu bezpieczeństwa i techniki jazdy na równi z osobą w pełni sprawną ?

TAK

NIE

NIE WIEM

4. Czy uważa Pan/Pani, że umiejętność jazdy samochodem u osób niepełnosprawnych powinna być częściej kontrolowana np. egzaminem sprawdzającym raz na kilka lat?

TAK

NIE

NIE WIEM

5. Czy osoba niepełnosprawna, która ukończyła szkolenie dodatkowe z zakresu bezpieczeństwa i techniki jazdy byłaby przez Pana/Panią chętniej zatrudniona?

TAK

NIE

NIE WIEM

6. Czy uważa Pan/Pani, że szkolenie dodatkowe z zakresu bezpieczeństwa i technik jazdy podnosi kompetencje i umiejętności kierowców niepełnosprawnych?

TAK

NIE

NIE WIEM

7. Czy uważa Pan/Pani, że przeszkolenie niepełnosprawnego kierowcy z zakresu bezpieczeństwa i techniki jazdy wyrównuje jego szanse na rynku pracy?

TAK

NIE

NIE WIEM