

ŻURAW Paweł¹

E-LEARNING W ORGANIZACJI SZKOLENIA KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW

E-learning jest nową, proponowaną metodą w szkoleniu kandydatów na kierowców. Reguluje to ustawa o kierujących pojazdami, która zacznie obowiązywać w 2012r. Założenia zapisów prawnych wskazują, że e-learning może być wykorzystywany nie przez wszystkie szkoły jazdy, lecz jedynie przez ośrodki spełniające dodatkowe wymagania dotyczące m. in. zakresu szkolenia na wszystkie kategorie prawa jazdy, organizowania obowiązkowych szkoleń dla instruktorów nauki jazdy. Nowym zapisom zarzuca się forsowanie praktyk monopolistycznych w stosunku do największych i najsilniejszych na rynku ośrodków. Od momentu ogłoszenia treści nowej ustawy słychać głosy krytyki, że szkolenie w systemie e-learningowym powinno być możliwe dla wszystkich szkół nauki jazdy. Celem artykułu jest wskazanie, że e-learning nie musi oznaczać jedyną i słuszną metodę nauczania. E-learning to metoda nowoczesna, ale niekoniecznie najskuteczniejsza biorąc pod uwagę specyfikę uczenia poruszania się w ruchu drogowym.

E-LEARNING IN ORGANIZING DRIVERS' EDUCATION

E-learning is a new method offered in drivers' education. It is regulated in a law concerning drivers, which is going to be in effect in 2012. The principles of legal articles show that e-learning cannot be used by all the driving schools, but only by the ones meeting additional requirements concerning among other things: the scope of education for all the driving licence categories and organizing obligatory trainings for driving instructors. New regulations are being accused of forcing monopolistic practices towards the biggest and the strongest driving schools on the market. Since the moment of issuing the content of the new law critics have been saying that e-learning system of a training course should be available to all the driving schools. The aim of the article is to point out the fact, that e-learning does not have to be the one and only correct teaching method. E-learning is a modern method, but not necessarily the most effective one, taking into consideration specificity of teaching how to move in the road traffic.

¹dr inż. Paweł ŻURAW – adiunkt w Społecznej Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi (Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Świdnicy), Ośrodek Szkolenia Kierowców „ŻURAW” w Świdnicy, Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców, pawelzuraw@wp.pl; tel. +48 505 184 537.

1. WSTĘP

W ostatnich latach w Polsce można zauważyć bardzo dużą aktywność ośrodków szkolenia kierowców. Z czym jest to związane? Niewątpliwie powodem jest duża popularność dokumentu, jakim jest prawo jazdy. Posiadanie prawa jazdy jest już niemalże obowiązkowym punktem, który zawarty jest curriculum vitae każdego obywatela naszego kraju. Z drugiej strony, prawo jazdy stanowi pewien element niezależności, wolności, mobilności, która wynika z potrzeb dnia codziennego.

Fakt powstawania nowych ośrodków szkolenia kierowców jest efektem niewysokich barier związanych z powoływaniem tych jednostek do życia gospodarczego. W myśl obecnych przepisów zawartych w ustawie prawo o ruchu drogowym, aby zostać instruktorem nauki jazdy i założyć ośrodek szkolenia kierowców, wystarczy posiadać trzy lata prawo jazdy danej kategorii, a następnie odbyć kurs kwalifikacyjny kończący się egzaminem państwowym organizowanym przez wojewodę właściwego dla miejsca zameldowania [5]. O jakości szkoleń krążą różne opinie. Kursy, które zazwyczaj trwają kilka miesięcy, mają przygotować osoby posiadające minimum średnie wykształcenie do pracy w charakterze instruktora, nauczyciela jazdy, pedagoga. Trudno jest ocenić, czy kilkumiesięczny kurs może przygotować do tak odpowiedzialnej pracy, której efekty mają przyczynić się do ukształtowania nawyków bezpiecznego poruszania się pojazdami po drogach.

Na temat kształtu organizacji kursów na prawo jazdy toczy się w Polsce wiele dyskusji. Pomimo tego, wciąż można odnieść wrażenie, że nie przekładają się one w pełni na skuteczność szkolenia kandydatów na kierowców. Jest to może zbyt ogólna opinia, ale łatwiej ją wyrazić praktykowi, który na co dzień obserwuje proces szkolenia w warunkach, które są efektem określonego stanu prawnego.

Bezpośrednią przyczyną jaka skłoniła mnie do zajęcia się tą problematyką, jest kwestia możliwości prowadzenia dla kursantów szkolenia teoretycznego w formie e-learningu. Może tekst ten nie będzie posiadał cech typowej publikacji naukowej. Zależy mi jednak, aby stał się on głosem w dyskusji na temat przyszłego kształtu szkolenia kandydatów na kierowców. Jest to o tyle ważne, że bezpieczeństwo powinno być sprawą priorytetową, bezdyskusyjną. Trudno jest tutaj mówić o liberalizacji istotnych dla życia ludzkiego kwestii.

Ustawa o kierujących pojazdami, która zacznie obowiązywać w lutym 2012 r. przewiduje możliwość kształcenia na odległość dla ośrodków szkolenia kierowców, które spełniają dodatkowe wymagania (o nich będzie mowa w dalszej części artykułu) [6]. Wielu instruktorów wspólnie ze stowarzyszeniami skupiającymi ośrodki szkolenia kierowców twierdzi, że e-learning powinien być metodą priorytetową w procesie szkolenia kandydatów na kierowców. Zarzuca się ustawodawcy założenie, iż od roku 2012 szkolić na odległość będą tylko nieliczni, a ci nieliczni to podmioty posiadające największe szkoły jazdy w Polsce. Rodzi się pytanie, czy takich największych ośrodków szkolenia kierowców będzie w naszym kraju dużo. Trudno jest przewidywać, gdyż koniunktura w branży OSK jest bardzo nieprzewidywalna. W branżowych mediach można przeczytać, że małe ośrodki szkolenia kierowców będą wówczas niekonkurencyjne w stosunku do dużych firm, biorąc chociażby pod uwagę możliwość kształcenia na odległość.

Czy faktycznie e-learning musi oznaczać największą skuteczność? Niekoniecznie. Metoda ta posiada wiele zalet, ma ona również pewien wydźwięk rewolucyjny. Jednak czy

każda rewolucja przynosi pozytywne owoce? Celem artykułu jest wskazanie, że nowoczesne szkolenie teoretyczne na kursach prawa jazdy nie musi bazować wyłącznie na wykorzystaniu komputera i Internetu. Niewątpliwie bezpośredni kontakt nauczyciela z uczniem pozwalał i nadal pozwala zintensyfikować proces nauczania. Kontakt taki umożliwia ponadto zwrócenie uwagi wykładowcy na najistotniejsze kwestie związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Słowo, emocje, ekspresja wypowiedzi mają nieocenioną siłę w kształtowaniu określonych postaw. Zaufajmy metodom, które są już sprawdzone. Pomagajmy sobie z kolei nowoczesnymi narzędziami, które sprawią, że nauka będzie wielką przyjemnością.

2. E-LEARNING JAKO METODA DYDAKTYCZNA W CZASACH WSPÓŁCZESNYCH

E-learning to zwrot, wyrażenie, słowo, które jeszcze kilka lat temu mogło nastęrczać problemów interpretacyjnych. Język angielski tak powszechnie wchodzi do języka rodzimego-polskiego, że nawet osoby, które się go nie uczyły, zaczynają w globalnym świecie rozumieć wiele słów. E-learning według Wikipedii oznacza nauczanie z wykorzystaniem sieci komputerowych i Internetu. Oznacza wspomaganie dydaktyki za pomocą komputerów osobistych i Internetu. Pozwala na ukończenie kursu, warsztatu, szkolenia, a nawet studiów bez konieczności fizycznej obecności w sali wykładowej. Uzupełnia również tradycyjny proces nauczania. Metoda ta stanowi tylko jeden z elementów edukacji, stąd współczesne nauczanie w czasie rzeczywistym dotyczy znacznie obszerniejszego zasięgu usług niż e-learning. Termin ten, podobnie jak techniki uczenia się oraz technologie kształcenia, wiąże się ze stosowaniem w nauczaniu technologii elektronicznej w o wiele szerszym zakresie niż w ramach tradycyjnych szkoleń komputerowych, czy też nauczania wspomaganego komputerowo z połowy lat osiemdziesiątych. Jest również o wiele szerszy od pojęć nauczania i edukacji *online*, które oznaczają nauczanie tylko przez sieć internetową. W przypadku zastosowania technologii mobilnych, częściej używane jest pojęcie M-learningu [1].

Reasumując e-learning oznacza uczenie się na odległość przy użyciu technologii informatycznych. Z metody tej korzysta bardzo dużo ośrodków akademickich w Polsce. Organizuje się studia na odległość, tak aby ułatwić studentom zdobywanie wiedzy. Argumentem przemawiającym za takim systemem nauczania jest możliwość korzystania z materiałów wykładowych i ćwiczeniowych w dowolnym czasie i miejscu. Trzeba jednak mieć na względzie to, że mogą być wyznaczone terminy, w których wykładowca pozostaje do dyspozycji studenta. Jest to czas na ewentualną wymianę myśli, czas na wysłuchanie wykładu „na żywo”, czy rozwiązanie określonych zadań. Drogą internetową następuje przykładowo wymiana prac naukowych: licencjackich, magisterskich, doktorskich, a także referatów, publikacji itp. Z kolei zaliczenia przedmiotów odbywają się najczęściej w formie bezpośredniego kontaktu wykładowcy i studenta, co wydaje się być kwestią naturalną i oczywistą. Bezpośrednie sprawdzenie wiedzy powinno odbyć się na zasadzie *face to face*. Zarówno wykładowca, jak i student nie mogą być do końca postaciami wirtualnymi. Zaliczenie przedmiotu czy zdanie egzaminu powinno mieć swoją rangę, stąd przybycie

słuchacza, studenta do macierzystej jednostki uczelnianej oznacza rzetelną weryfikację zdobytej wiedzy.

3. KONTROWERSJE WOKÓŁ E-LEARNINGU JAKO FORMY UCZENIA PRZYSZŁYCH KIEROWCÓW

Jak już wcześniej nadmieniono, możliwość zastosowania metody e-learningowej w organizacji kursów na prawo jazdy pojawiła się po raz pierwszy w ustawie o kierujących pojazdami. Niemalże od samego początku ustawa poddana została krytyce w środowisku instruktorów nauki jazdy. Ogólnopolskie Stowarzyszenie KIEROWCA.PL zleciło przygotowanie ekspertyzy w kwestii zgodności nowej ustawy z Konstytucją RP z 2 kwietnia 1997 r. i prawem Unii Europejskiej. Ekspertyzę przygotował kierownik Katedry Prawa Konstytucyjnego i Integracji Europejskiej Uniwersytetu Szczecińskiego prof. zw. dr hab. nauk prawnych Andrzej Bałaban. Według niego jednym z elementów negatywnie wpływających na rynek szkoleń kandydatów na kierowców będzie utworzenie ośrodków szkolenia kierowców spełniających dodatkowe wymagania, które to ośrodki potocznie określane są jako tzw. „Super OSK”. W opinii profesora ośrodki tego rodzaju są rozwiązaniem niejasnym i niepewnym w działaniu. Prof. Bałaban przestrzega zatem przed ich monopolistyczną pozycją.

Opinie te dzielą przedstawiciele branży OSK ze względu na perspektywę pozostania na rynku tylko dużych ośrodków, w obliczu których małe firmy nie będą miały racji bytu. W zakres kompetencji Super OSK wchodzi prowadzenie szkolenia teoretycznego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu pod nadzorem ośrodka szkolenia kierowców (art. 23 ust.3) [6]. Formułowane są również opinie, że w praktyce zarezerwowanie szkolenia na odległość tylko dla dużych OSK będzie tworzyło sytuację, w której nastąpi ingerencja w metody dydaktyczne tysięcy małych OSK. W obliczu takiego zjawiska zachwiana zostanie równość szans na konkurencyjnym rynku [7, 3].

W jednej z petycji środowiska instruktorów nauki jazdy można przeczytać, że „Problemem małych ośrodków szkolenia kierowców jest fikcyjne szkolenie teoretyczne, a zatem nauczanie na odległość powinno być dostępne przede wszystkim dla kursantów takich ośrodków. Komputerowa metoda nauczania na odległość pozwala na pełną kontrolę przerobionego przez kursanta materiału. W Stanach Zjednoczonych można zmniejszyć sobie ilość kursów za pośrednictwem Internetu. W Australii można chodzić do szkoły, ucząc się na odległość. Nawet w Polsce można studiować za pomocą tej metody. Dlaczego zatem tylko wąska i nieliczna grupa Super OSK będzie mogła korzystać z tego dobrodziejstwa? Nie wiadomo, bowiem mówienie o eksperymencie jest tutaj naciągany argumentem. Paradoksem jest konieczność posiadania przez Super OSK supersal wykładowych i pomieszczeń. Tylko po co, skoro przy szkoleniu na odległość będą one zupełnie niepotrzebne? Proponowane rozwiązanie wychodzi naprzeciw rządowej strategii rozwoju społeczeństwa informacyjnego. Zgodnie z tym dokumentem: Jednym z istotnych czynników stymulujących wzrost gospodarczy jest umiejętność pozyskiwania, gromadzenia i wykorzystywania informacji, dzięki dynamicznemu rozwojowi technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ang. Information and Communication Technologies – ICT). Znaczenie tego rozwoju dla wzrostu gospodarczego podkreślają badania, według których technologie informacyjne i komunikacyjne w ostatnich latach odpowiadają za

około jedną czwartą wzrostu PKB oraz za 40 proc. wzrostu produktywności w Unii Europejskiej. W ramach strategii postulowane jest m.in. szersze wykorzystanie nowych technologii w celu podniesienia efektywności, innowacyjności i konkurencyjności gospodarki oraz współpracy firm [8].

Trzeba podkreślić, że przedstawiona powyżej petycja ma swoje uzasadnienie i dobrą argumentację. Mowa w niej o powszechności, dostępności metody e-learningowej. Jednak warto pamiętać o tym, co już zostało napisane we wstępie. Metoda z wykorzystaniem komputera i Internetu nie musi oznaczać metody najlepszej i jedynie słusznej. Komputer i Internet są narzędziami bardzo pomocnymi w pracy dydaktycznej. Niestety, człowiek XXI w. coraz bardziej skłonny jest poddawać się pokusie lenistwa, wykorzystując narzędzia informatyczne w sposób, który przewyższa jego własny wkład intelektualny. W przypadku szkolenia kandydatów na kierowców może okazać się, że wykładowcy będą traktowali swoich kursantów w sposób *stricte* instrumentalny. Kursant będzie jedynie wirtualnym partnerem po drugiej stronie monitora. Istnieje tutaj ryzyko zatracania prawdziwych walorów klasycznej pedagogiki, dydaktyki. Owszem, taki kontakt jest bardzo wygodny (jak już wcześniej nadmieniałem). Jednak czy wykładowca zawsze będzie miał pewność, że konkretny kursant - Iksiński - samodzielnie rozwiązał zadania, które postawił przed nim instruktor? W końcu ktoś może za niego wykonać określone zadania, co oczywiście będzie trudne do zweryfikowania. System, niezależnie od tego, kto rozwiązywał przed komputerem konkretne zadania, mimo wszystko potwierdzi, że to właśnie Iksiński prawidłowo zaliczył test, który z założenia jest weryfikatorem przestudiowanej wiedzy.

Żyjemy w czasach, w których mamy coraz więcej obowiązków, coraz więcej przysłowiowych spraw na głowie. Tempo życia jest nieubłagalne. Jest to efekt czasów globalizacji, które dopingują nas do stawania się coraz bardziej lepszymi, doskonalszymi. Coraz mniej czasu przeznaczamy na wypoczynek, relaks, które to czynniki determinują nasz stan psycho-fizyczny. Rynek ekonomiczny stara się być elastyczny w stosunku do potrzeb klientów, którzy są jego najważniejszymi graczami. Powstają nowe produkty, nowe usługi tylko po to, aby zadowolić zwykłe potrzeby ludzi, jak również te najbardziej dziwne i zróżnicowane. Logika tego myślenia pokazuje, dlaczego powstał e-learning. Jest to potrzeba czasów współczesnych. Jak jednak uczyć przepisów ruchu drogowego, jak kształtować nawyki bezpiecznej jazdy, jak uczyć kultury, a nawet etyki w ruchu drogowym? Zadanie wydaje się dość trudne. W moim przekonaniu określonym schematem ukształtowanym przez świat wirtualny, trudno jest wypracować konkretne sposoby zachowań.

W Polsce dużą część szkół nauki jazdy stanowią podmioty małe, często jednoosobowe. Jeden instruktor niejednokrotnie pracuje dłużej, aniżeli jest to przewidziane przepisami rozporządzenia w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców [4]. Czy przemęczony instruktor-wykładowca będzie w stanie wieczorami lub nawet w nocy efektywnie realizować szkolenie e-learningowe ze swoimi kursantami? Każdemu kursantowi trzeba w takiej sytuacji indywidualnie poświęcić czas. Czy nie jest prostszym rozwiązaniem zorganizowanie zajęć teoretycznych dla wszystkich kursantów raz lub dwa razy w tygodniu? Opinie mogą być tutaj różne. Trzeba mieć tego świadomość. Jedni powiedzą, że wygoda tej metody jest najwyższym argumentem, gdyż wolą przykładowo pracować w nocy. Inni stwierdzą, że jest to doskonała metoda zastępcza dla tych, którzy nie lubią wystąpień publicznych. Innym argumentem będzie to, że e-learning zastępuje

potrzebę organizacji dnia instruktora w taki sposób, aby w grafiku dziennym lub tygodniowym było zapisane prowadzenie zajęć praktycznych i teoretycznych.

Argumenty za możliwością stosowania e-learningu w szkoleniu kandydatów na kierowców są przemawiające. Należy jednak uwzględnić, że metody pozwalające na stosowanie technik informatycznych mogą wyeliminować (jak już wcześniej zazaczyłem) klasyczne, tradycyjne metody nauczania oparte na słowie. Słowo ma wymiar aksjologiczny, ma więc swoją wartość, znaczenie. Słowo ma swoją siłę, która powinna motywować do zadumy, refleksji na temat np. skutków wypadków drogowych, konsekwencji nieprzemysłanych zachowań za kierownicą. Obraz komputera też może wywołać emocje – większe lub mniejsze. Z drugiej strony trzeba zrozumieć to, że nie każdy jest krasomówcą i nie każdy wykładowca w sposób aktorski będzie prowadził zajęcia. Dobremu wykładowcy zawsze jednak będzie towarzyszyła motywacja do samodoskonalenia się. Będzie robił wszystko, aby pomimo różnorodnych niedociągnięć, wzbogacać swoje zajęcia metodami multimedialnymi. Multimedia są doskonałym uzupełnieniem słowa mówionego. Nie ma nic gorszego, kiedy wykładowca staje przed kursantami i zaczyna czytać ustawę prawo o ruchu drogowym. Czyta młodym adeptom tekst prawniczy, z którym mogliby mieć początkowo kłopoty nawet studenci kierunków prawniczych. Niestety, w wielu polskich szkołach jazdy ten model nauczania jest dominujący. Trzeba o tym mówić, trzeba promować najlepszych wykładowców, trzeba również mobilizować tych (i dawać im dobry przykład), którym zależy na podnoszeniu swoich kwalifikacji.

4. WNIOSKI

Potencjalny czytelnik tego tekstu może postawić zarzut, że przedstawione w nim informacje, opinie są bardzo subiektywne. Przyznaję, że jako instruktor nauki jazdy, dydaktyk, który z dużą wrażliwością patrzy na niekontrolowany wzrost liczby ośrodków szkolenia kierowców w Polsce, przeciętną jakością szkolenia kandydatów na kierowców, z niepewnością i obawą oceniam propozycję możliwości stosowania e-learningu przez wszystkie OSK. Znana mi jest mentalność instruktorów nauki jazdy i samych potencjalnych kursantów. W polskim szkoleniu panuje przekonanie, że nauczanie powinno przebiegać szybko i tanio. To wszystko sprawia, że w procesie tym jakością jest elementem drugorzędny. A. Próchnicki, jeden z członków Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców uważa, że trudno jest inwestować w firmę, kupować nowoczesne samochody, budować place manewrowe, wyposażać w symulatory, zapewnić kursantom dobrą obsługę w biurze obsługi klienta, realizować wykłady przez profesjonalnych wykładowców, kiedy od wielu lat, nie obawiając się konsekwencji prawnych, organizuje się kurs prawa jazdy kat. B za 830 zł (30 godz. teorii i 30 godz. jazd). Niskie ceny za kurs nie gwarantują opłacalności finansowej [2].

Mogą zrodzić się zatem obawy, że e-learning dodatkowo przyczyni się do obniżenia i tak już niskich cen za kursy prawa jazdy. Należy również podkreślić, że zdobywana wiedza może być przyswajana w nieregularnych odstępach czasowych, co sprawi, że będzie ona krótkotrwała i w dłuższym czasie praktycznie nieprzydatna. Przystawanie wiedzy musi mieć swoją regularność, musi mieć swój rytm, co przyczynia się do wzrostu efektywności przy jej wykorzystaniu.

Czy nie można pomyśleć, aby metodami prawnymi sukcesywnie zacząć podnosić poprzeczkę jakościową dotyczącą najpierw szkolenia teoretycznego, w dalszej kolejności

szkolenia praktycznego? Jest to o tyle ważne, że od roku 2012 planowana jest przez Ministerstwo Infrastruktury zmiana bazy pytań egzaminacyjnych. Nie wystarczy zatem poprzestać na uczeniu wyłącznie testów egzaminacyjnych, co niestety również wpisane jest w pejzaż polskiej praktyki szkoleniowej. Wykładowca będzie musiał okazać się być profesjonalistą, ale takim (mówiąc kolokwialnie) z prawdziwego zdarzenia. Warto o tym pomyśleć. Jest to szansa być może na uzupełnienie brakującej wiedzy, a może nawet na wzbogacenie wiadomości już posiadanych. My – wykładowcy, nie bójmy się wyzwań, afiszujmy się ze swoją wiedzą w granicach obowiązującego etosu nauczycielskiego. Korzystajmy z nowoczesnych technik dydaktycznych, które oparte są na klasycznych – sprawdzonych metodach. „Zarażajmy” młodych ludzi wiedzą, która pomoże im w rozwiązywaniu codziennych problemów życiowych. Brzmi może to jak manifest, ale w moim przekonaniu warto proponować idee, które mogą przyczynić się do krzewienia dobrych postaw, dobrych nawyków i dobrych

5. BIBLIOGRAFIA

- [1] <http://pl.wikipedia.org/wiki/E-learning> z dnia 30. 09. 2011 r.
- [2] Próchnicki A., *Super OSK szansą na likwidację fikcji*, „Szkoła Jazdy“ nr 3/2011 (63), s. 23.
- [3] Radomski M., *Komisja zmieni ustawę?*, „Szkoła Jazdy“ nr 6/2011 (66), s. 4-5.
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów, Dz. U. Nr 217, poz. 1834 z 2006.
- [5] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. Nr 108, poz. 908 z 2005 r.
- [6] Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz. U. Nr 30, poz. 151 z 2011 r.
- [7] *Uwaga: ustawa o kierujących niezgodna z Konstytucją RP*, „Szkoła Jazdy” nr 2/2011 (62), s. 4-5.
- [8] *Z ustawą do postów marsz!*, „Szkoła Jazdy” nr 3/2011 (63), s. 4.