

E-learning na MU už není jen věcí inovátorů

Elektronická podpora výuky, takzvaný e-learning, není na mnohých českých vysokých školách příliš rozvinutá. Masarykova univerzita se to snaží změnit. Před rokem spustila projekt, který se zaměřuje na centrální rozvoj e-learningu a umožňuje přístup k těmto technologiím i vyučujícím, kteří neovládají potřebné znalosti informačních technologií. V současnosti jsou již známy první výsledky.

Vysoké školy většinou ponechávají rozvoj e-learningu v rukou inovátorů a výsledky jejich práce pak zasáhnou jen menší cílovou skupinu studentů. „V prostředí malé školy může být tento stav vyhovující, v prostředí velké univerzity je ale třeba více pracovat technickou, personální a metodickou infrastrukturu, aby mohla být elektronická výuka rozvíjena plošně,“ říká o e-learningu koordinátorka projektu Jitka Brandejsová. Proto při Fa-

kultě informatiky vzniklo středisko pro podporu vytváření elektronických výukových materiálů.

Učitel, který se na středisko obrátí, spolupracuje s e-techniky, kteří mu pomohou převést jeho představy o využití e-learningu do praxe. V případě potřeby ho odkáží na techniky servisního střediska, kteří vytvářejí zakázky šité na míru daným potřebám učitele. „Na pracovníka servisního střediska, takzvaného s-technika, se

učitel obrátí, když má nápad, návrh nebo představu o vytvoření speciální multimediální a interaktivní aktivity nebo objektu, který by měl obohatit výuku, zvýšit její názornost a přitažlivost pro studenty. Například, pokud učitel chce animací schématu chemické výroby železa nebo interaktivní manuál, jak vyhledávat ve webových databázích a podobně,“ dodává Brandejsová.

Pro předávání zkušeností z oblasti e-learningu vznikl portál MU, takzvaný Elportál (<http://elportal.cz/>), který slouží učitelům, studentům MU a široké veřejnosti pro inspiraci v oblasti e-learningu (více v muni.cz duben/2007).



RNDr. Pavel Lizal, Ph.D.
Ústav experimentální biologie – PřF
Projekt: Praktikum z obecné genetiky – řešené příklady

Jak probíhala spolupráce na vytváření e-learningové aplikace?

Po zadání své představy do přihlášky na ISu jsem byl okamžitě kontaktován technikem střediska. Představu a detaily jsme vyřešili při osobní schůzce, další komunikace pak probíhala přes e-mail. Realizaci řešení zakázky jsem mohl sledovat přímo na webu, díky čemuž bylo možné navrhovat různé změny a úpravy. Spolupráce ze strany technika byla vstřícná, rychlá a bezproblémová.

Jak hodnotíte výslednou podobu realizace nápadu?

S navrhnutým řešením jsem byl ve všech případech maximálně spokojen jak z hlediska nápadu realizace, tak i s grafickým zpracováním. Výhodou

Masarykova univerzita se dala cestou centrálního rozvoje e-learningu. Zlepší se tak přístup studentů ke studijním materiálům a multimediálním pomůckám. Ilustrační foto: Martin Kopáček.

je snadná manipulace s výslednou zakázkou, která umožňuje její použití ve výuce.



prof. Marie Krčmová
Ústav jazykovědy a baltistiky – FF
Projekt: Multimediální skriptum Fonetika a fonologie

Jak probíhala spolupráce na vytváření e-learningové aplikace?

Spolupráce probíhala velice dobře. Středisko vlastně teprve začínalo svou práci, textu se ujal Marek Stehlík, pravidelně jsem s ním byla v kontaktu a výsledek práce byl v přijatelné době zveřejněn, takže s ním mohli studenti pracovat.

Jak hodnotíte výslednou podobu realizace nápadu?

Přes náročnost technické práce byl výsledek podle mne uspokojivý. Podle sdělení z jiných fakult je skriptum s úspěchem užíváno i jinde – například na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy nebo Univerzity Palackého či na VUT v Brně.

Jako autorka si cením i toho, že i když se tvorba skript pokládá za něco, co nemá charakter odborné nebo vědecké práce a vlastně se jako „výstup“ ani nehodnotí, alespoň má elektronická publikace své ISBN a je tedy textem nesoukromým, citovatelným a v některých případech i užitečnějším než studie ve sbornících, které běžně dostupné nejsou.



RNDr. Michal Horský, Ph.D.
Ústav botaniky a zoologie – PřF
Projekt: Přehled systému a fylogeneze živočichů

Jak probíhala spolupráce na vytváření e-learningové aplikace?

V případě tohoto projektu se na něm za servisní středisko podílel Marek Stehlík, který musel v prvé řadě digitalizovat několik hodin videozáznamů a podle požadavků je nastříhat na konkrétní sekvence. Poté z dodaných přednášek v PowerPointu sestavit interaktivní fylogenetický strom, ke koncovým větvím hierarchicky přiřadit taxony, které k nim náleží, a ke každému taxonu vložit z přednášky obrázky. Celkem se jednalo o přepsání a manipulaci s 999 taxony, 1 028 obrázky, 201 miniaturami k fylogenetickým stromům a 161 videoklipy.

Jak hodnotíte výslednou podobu realizace nápadu?

S výslednou podobou výukové aplikace jsme maximálně spokojeni. Aplikace vznikala během celého semestru, kdy byl průběh prací pravidelně konzultován a výsledek byl operativně přetvářen podle požadavků vyučujících. Tato aplikace je nyní aktivně využívána při výuce čtyř předmětů. Je také vítanou výukovou pomůckou studentů při přípravě na bakalářské, magisterské i doktorské státní závěrečné zkoušky.

Martin Kopáček

E-LEARNING NA MU

E-learningový systém je vyvíjen několik let. Od roku 2004 funguje na Masarykově univerzitě pod platformou Informačního systému MU (IS) a souvisí s ním mnoho projektů. Je to například Podpora tvorby multimediálních vzdělávacích pomůcek a jejich využití ve výuce, dále projekty e-techniků (pracovníků pro plošnou podporu e-learningových aktivit přímo na každé fakultě), servisního střediska (centrálního pracoviště s-techniků pro výrobu multimedií – obrázků, animací, webů, videí a podobně) a rozvoje inspirativního e-learningového webu Elportálu.

Budoucnost měst je v lepších podmínkách pro pěší

Tak by se dalo shrnout motto mezinárodní konference Město pro pěší, která se konala v polovině února v Brně na Fakultě sociálních studií a pokračovala druhý den v Praze. Setkání přišlo s tématem nutnosti návratu chůze do systému dopravy a každodenního života v našich městech. Na konferenci, kterou pořádala Nadace Partnerství a podílela se na ní i katedra environmentálních studií FSS, vystoupili přední zahraniční odborníci i čeští experti, kteří promluvili o situaci ve vybraných tuzemských městech. O problematice chůze ve městech jsme mluvili s architektkou Magdalenou Hledíkovou z výše jmenované katedry.

Mluví se dnes o tématu zahlcení měst auty v souvislosti s podporou chodců běžně?

O problému zahlcení měst auty bývá častěji řeč z důvodů jejich neprůjezdnosti dalšími auty. O chodcích se mluví spíše na okraj a hlavně jim není zatím věnována systematická pozornost. Jsou bráni jako samozřejmost. Přece si v prostoru, kde jsou chodníky, vždy najdou nějakou cestu. Přejdou na druhou stranu ulice, protáhnou se uzounkým průchodem, projdou podchodem. To jsou ale podmínky, které ve skutečnosti chodce z veřejného prostranství nenápadně vytlačují.

Čím je podle vás dán problém zahlcení měst auty?

Problém je dán celkovou dopravní politikou měst. Pokud se vybuduje nová silnice, také je pravděpodobné, že se postupně zaplní. Tento jev je nazýván dopravní indukci. Protože ve chvíli, kdy už člověk auto použije, tak není problém pro něj ujet nějaký kilometr navíc, takže jeho jízdni dráhy se neustále nenápadně prodlužují, což je posilováno rozšiřujícími se možnostmi dostupnými právě nejlépe autem. Ale nejen dopravní řešení ovlivňují množství automobilové dopravy. Jedním z nejdůležitějších důvodů, proč automobilismus stále narůstá, je suburbanizace. Lidé bydlí na okrajích měst, na jiných okrajích jsou umístěny obcho-

dy, jinde pracovní příležitosti. Mezi těmito aktivitami se musí obyvatelé každodenně přesouvat, nejčastěji právě automobilem, a jejich cesty vedou často právě přes centrum města. Navíc v prostředí suburbie je hustota zastavení často nízká. Tím narůstají vzdálenosti, které se stávají pro chodce velmi obtížně překonatelnými.

Proč by chůze měla být upřednostněna?

V první řadě je nutné zdůraznit, že pěší doprava může být v městském prostředí opravdu rovnoprávným způsobem, jak se ve městě pohybovat. I pro chůzi je možné použít heslo, kterým se zviditelňují pražští obhájci cyklistické dopravy v centru města: Neblokujeme dopravu, my jsme doprava. Chůze je považována za vhodný způsob dopravy na krátké vzdálenosti, obvykle do čtyř set metrů. Proto je samozřejmě velmi důležitou podmínkou pro chůzi v městském prostředí i vhodně fungující doprava veřejná, se kterou se vzájemně podmiňují. Chůze však může sloužit i jako pravidelný způsob dopravy na vzdálenosti delší, zhruba do čtyř kilometrů.

Proč tedy ve městech podporovat pěší dopravu?

Těch důvodů je dlouhá řada. Jak už bylo zmíněno, z pohledu dopravního

je na chodce potřeba minimum plochy, navíc nezatežuje své okolí zplodinami. Velmi důležité jsou důvody sociální. Při chůzi se můžeme potkat se známými i náhodnými kolemdoucími. Zároveň chodci nejvíce sledují okolí, a tak přispívají k jeho bezpečnosti. Chůze je také vhodná pro všechny společenské vrstvy, nikdo z ní není vyloučen. Chodec je také nejspolečnickější kupní silou – je nutností pro drobné obchodníky. Také například na nákupním centru Vaňkova se můžeme přesvědčit, jak si chodců váží. Je umístěna na pěší dopravní tepně mezi vlakovým a autobusovým nádražím. Další oblastí, kterou je určitě dobré zmínit, je význam chůze z hlediska zdravotního. V době rostoucí obezity je pravidelná chůze nejsnazší dostupným a nejlevnějším způsobem, jak si dopřát každodenní velmi zdravý způsob pohybu.

Máte představu, jak je na tom Brno s možnostmi pro pěší? Kde má rezervy?

Téma pěší dopravy se vynořilo s připomínkováním zadání budoucího územního plánu města. Při debatě o cyklostezkách se objevila naléhavá potřeba sledovat, chránit a budovat i stezky pro pěší. Cyklistická doprava už má svůj plán pro celé Brno, pro pěší dopravu zatím žádný podobný dokument neexistoval – na rozdíl například od Plzně. Možná nám to připadá podivné, že je



„I pro chůzi je možné použít heslo, kterým se zviditelňují pražští obhájci cyklistické dopravy: Neblokujeme dopravu, my jsme doprava,“ říká M. Hledíková. Foto: Archiv Nadace Partnerství.

potřeba budovat stezky pro pěší, všude existují chodníky, všude se dá projít. Pokud se ale budeme dívat pozorně, zjistíme, že chodníky zdaleka nejsou všude, kde by byly potřeba, chodci jsou vytlačováni z chodníků, veřejných prostranství. Mimo ochranu a budování příjemných cest pro pěší v centru města je také nutné zachovat takzvanou propustnost do krajiny. Na okrajích měst, kde v nedávné době vznikla rozsáhlá zástavba, byly často přerušeny cesty a pěšinky směřující do volné krajiny, a celá rozsáhlá území se tak stala neprostopustnými.

Věříte ve světlejší budoucnost měst? Tedy ne jako šedivých prostor plných aut a domů, ale jako míst, kde budou zelené plochy a prostory pro procházky a relaxaci. Není to utopie?

Pohled do budoucnosti vždy k utopii pokouší. Zároveň si musíme uvědo-

mit, že jiná budoucnost než ta založená na městech se dá jen těžko očekávat. Proto se musíme snažit, aby život ve městech byl co nejkvalitnější, aby lidé z měst neměli potřebu utíkat. Tím rozhodně nechci snižovat význam venkova a venkovského osídlení. Při současném podílu městských obyvatel a s městem spojenými způsoby zaměstnání a života, je však potřeba životu ve městě věnovat odpovídající pozornost. Z pozice architekta pochopitelně věřím, že je možné pozitivní změny určitým způsobem plánovat a taky postupně dosahovat. Vždy ale záleží na snahách obyvatel, na jejich informovanosti, na politické vůli, na činnosti nevládních organizací, které budou inspirovat k pozitivnímu směřování. Právě příspěvkem na konferenci Město pro pěší přesvědčivě ukázaly, že postupná proměna tímto směrem je možná.

David Povolný