

ROLA SYMBOLIZACJI KARTOGRAFICZNEJ W PROMOCJI PRZESTRZENI MIEJSKIEJ POZNANIA

KAROLINA POSTAREMCZAK

ZARYS TREŚCI

W artykule zaprezentowano badania dotyczące problemu symbolizacji obiektów na mapie promocyjnej na przykładzie przestrzeni miejskiej Poznania. Głównym celem przeprowadzonych badań stało się określenie sposobu symbolizacji obiektów na mapie promocyjnej w odniesieniu do tradycyjnych zasad kartograficznych oraz percepcji przestrzeni prezentowanej na mapie. Zastosowano zespół takich metod, jak analiza procesu symbolizacji kartograficznej, wybór reguł oraz dostosowanie ich do typu mapy, odbiorcy mapy oraz ze względu na jej przeznaczenie i specyfikację tematu. Dokonano połączenia tradycyjnej konwencji kartograficznej z dostosowaniem jej do przeznaczenia i użytkownika mapy.

WPROWADZENIE

W związku z ogromnym zainteresowaniem i zapotrzebowaniem na działania marketingowe odnoszące się do konkretnej przestrzeni powstała nowa dziedzina wiedzy – marketing terytorialny. Mimo iż jest to względnie nowa dyscyplina naukowa, istnieje wiele definicji tego pojęcia. Według WANDY LANGER (2006) marketing terytorialny to

[...] całokształt podejmowanych działań ukierunkowanych na klientów jednostki terytorialnej – użytkowników wewnętrznych i zewnętrznych przestrzeni, działań wyodrębniających potencjały rozwojowe i stymulujących ich rozwój oraz kreujących korzystny image terytorium.

Niniejsze rozważania traktować będą o przestrzeni miejskiej przede wszystkim z geograficznego punktu widzenia, a szczegółowiej – o kartograficznej wizualizacji przestrzeni miejskiej. Każda przestrzeń miejska jest specyficzna i ma unikatowe elementy charakterystyczne. To one powinny być eksponowane w działaniach promocyjnych miasta. Odpowiednim medium do promocji przestrzeni miejskiej jest mapa. Od wieków dla ludzkości pełni ona funkcję informacyjno-poznawczą. Przez wiele lat obcowania człowieka z mapą, powstało także wiele definicji tego terminu, jednak obecnie najważniejszy jest jej wizualny charakter związany z efektywnością przekazu (KRAAK, ORMELING 2003).

Wykorzystanie map opiera się na pewnych konwencjach oraz bazuje na stosowaniu odpowiednich środków graficznych. Konwencja odgrywa znaczącą rolę w przypadku map topograficznych, gdyż projektowane na nich symbole nawiązują do tradycji kartograficznej i pozostają w stanie niezmienionym do dziś, co znacznie ułatwia interpretację treści

mapy. Coraz częściej mamy do czynienia z mapami, które nie opisują terenu i znajdujących się na nim obiektów, lecz spełniają inne funkcje. Należą do nich między innymi mapy tematyczne. Mogą na nich być przedstawiane różnorodne tematy i aspekty rzeczywistości. W związku z tym nie wypracowano powszechnie zaaprobowanych konwencji dotyczących projektowania tego rodzaju map. W tym przypadku szczególnie ważne jest właściwe używanie kartograficznych środków przekazu (KRAAK, ORMELING 1998). Tematem kartograficznej wizualizacji stanie się jedno z najważniejszych wydarzeń dla miasta Poznań – organizacja Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (dalej jako: „Euro 2012”), która w znaczący sposób wpłynie na możliwości promocji stolicy Wielkopolski.

Głównym celem przeprowadzonych badań stało się określenie sposobu symbolizacji obiektów na mapie promocyjnej w odniesieniu do tradycyjnych zasad kartograficznych oraz percepcji przestrzeni prezentowanej na mapie. Chcąc osiągnąć założony cel, zastosowano zespół takich metod, jak: analiza procesu symbolizacji kartograficznej, wybór reguł oraz dostosowanie ich do typu mapy, odbiorcy mapy oraz ze względu na przeznaczenie mapy i specyfikację tematu. Ważną rolę odegrały kolejne etapy projektowania symboli kartograficznych mających znaleźć się na mapie promującej przestrzeń miejską Poznania. Uwzględniony został podział treści mapy na część tematyczną i podkładową oraz klasyfikacja i hierarchizacja treści mapy (MEDYŃSKA-GULIJ 2007). Wskazano środki kartograficznego przekazu oraz proces czytania i percepcji mapy przez użytkownika, które w znaczący sposób wpływają na proces symbolizacji.

WPLYW KONCEPCJI MAPY NA PROCES SYMBOLIZACJI KARTOGRAFICZNEJ

Koncepcja mapy jest jedną z najbardziej skomplikowanych stron kartografii, ponieważ idea mapy warunkuje następne etapy jej projektowania i decyduje o właściwym przekazie informacji przestrzennej. Podstawowe zadanie koncepcji kartograficznej polega na przedstawieniu treści mapy w taki sposób, by tworzyła jednolitą całość oraz by wszystkie przedstawiane przez nią tematy były jasne i czytelne. Każdy element mapy wymaga oszacowania w zestawieniu z innymi jej składnikami pod względem prawdopodobnego oddziaływania na czytelnika mapy. Twórca mapy musi więc w pełni rozumieć cele, dla których przeznaczona będzie mapa. Znaczenie koncepcji wymaga często wykonania wielu próbnych symboli, które służą do porównania wersji przy ich doborze (ROBINSON 1965).

Na tym etapie określa się: przeznaczenie i odbiorców mapy, jej tytuł, zasięg terytorialny, format, skalę oraz odwzorowanie, w którym będzie tworzona mapa, a także zakres, sposób ujęcia i prezentacji treści. Następnie kompletuje się niezbędne materiały kartograficzne i opracowuje makietę mapy.

Symbolizacja zostanie przeprowadzona na mapie mającej na celu promocję miasta. Z założenia jest to mapa plakatowa, która jest „czytana” przez przechodnia na ulicy z odległości około 1 do 2 m w bardzo krótkim czasie. Spełnia ona wszystkie wymogi „mapy do spostrzegania” (BONIN 1989). Jej odbiorcami są turyści, którzy chcą się zorientować

w przestrzeni i zlokalizować najważniejsze punkty miasta. Ma ona za pomocą odpowiednio dobranych zmiennych wizualnych zwracać uwagę przechodniów. Określenie celu i odbiorców mapy jest w tym przypadku determinantą warunkującą cały proces symbolizacji, gdyż będzie on im podporządkowany. Ze względu na zadanie, które ma spełniać mapa, zakres treści będzie ograniczony do głównych elementów, bezpośrednio lub pośrednio związanych z organizacją „Euro 2012” i promocją miasta.

GENERALIZACJA KARTOGRAFICZNA, KLASYFIKACJA I HIERARCHIZACJA JAKO ISTOTNE ETAPY POPREDZAJĄCE PROCES SYMBOLIZACJI

ROBINSON I WSPÓLPRACOWNICY (1988) opisują generalizację kartograficzną jako ciąg następujących po sobie czterech procesów. Pierwszy z nich to wybór i uproszczenie. Polega on na określeniu istotnych cech posiadanych danych, zachowaniu ich i uwypukleniu tych cech, a także na likwidacji niepotrzebnych szczegółów. W celu zapewnienia czytelności i wierności przedstawienia, należy dokonać właściwego wyboru i uproszczenia treści. Na tym etapie redaktor podejmuje decyzję, które elementy przestrzeni należy przedstawić na mapie, a które są zbędne w danej prezentacji kartograficznej i nie wnoszą nic do tematu mapy. Przy podejmowaniu tej decyzji należy wziąć pod uwagę przeznaczenie mapy, a także pozycję wybranych elementów w hierarchii wizualnej projektowanej mapy. Podstawowym wymogiem nałożonym na kartografa jest znajomość prezentowanego na mapie tematu. Jest to subiektywna decyzja podejmowana przez kartografa, który jednak musi kierować się zasadami logiki i musi uzasadnić swój wybór.

W procesie wyboru obiektów położonych na terenie Poznania zastosowane zostały jakościowe kryteria wyboru elementów treści niezbędnych z punktu widzenia przeznaczenia i użytkownika mapy. Celem generalizacji polegającej na wyborze obiektów jest uniknięcie nadmiaru treści kartograficznej, która mogłaby obciążać graficznie mapę.

Każdy wybór oparty na kryteriach jakościowych charakteryzuje się pewnym poziomem subiektywizmu. W rezultacie zostały wybrane cztery obiekty, które obecnie są największymi wizytówkami Poznania oraz stanowią główny cel zwiedzania dla turystów przybywających do miasta. Są to: Ratusz, Katedra, Zamek Cesarski oraz Stary Browar. Przy wyborze największe kontrowersje budził ostatni z obiektów, który jako komercyjny obiekt kulturalno-handlowy nieco różni się od pozostałych. Jednak obecnie Poznań jest dość mocno kojarzony ze Starym Browarem. Turyci z Polski i zagranicy przyjeżdżają do Poznania specjalnie po to, by odwiedzić to miejsce. Stary Browar został także kilkakrotnie ogłoszony najlepszym centrum handlowym świata. W związku z tym wybór ten jest uzasadniony. W ten sposób zostały wyłonione obiekty, można je nazwać reprezentacyjnymi, które pozytywnie wpływają na wizerunek miasta i jego promocję. Przy ich doborze decydujący wpływ miał czynnik przeznaczenia mapy, bowiem wyselekcjonowane zostały tylko takie elementy infrastruktury miejskiej, które mają zasadniczy wpływ na spełnienie podstawowego celu mapy – promocji miasta.

Druga grupa obiektów jest bezpośrednio związana z organizacją Euro 2012. Pierwszym, najważniejszym z nich jest bez wątpienia Stadion Miejski, na którym będą rozgry-

wane mecze piłkarskie podczas mistrzostw. Bardzo ważne są również tak zwane Strefy Fana (*Fan Zone*), czyli specjalnie wydzielone miejsca dla kibiców, gdzie rozlokowane będą ogródki piwne oraz telebimy, na których będzie można oglądać wszystkie mecze rozgrywane podczas mistrzostw. Jest to bardzo popularny obiekt towarzyszący wielu imprezom sportowym. Każdy kibic-przechodzień przybywający do Poznania zerkając na mapę, będzie szukał stadionu oraz lokalizacji Stref Fana. Pierwsze asocjacje przestrzenne powstające w umyśle użytkownika mapy to wzajemne położenie Stref Fana względem stadionu oraz Stref Fana względem siebie.

Trzecią grupę stanowią obiekty pośrednio związane z „Euro 2012”, lecz bardzo ważne z punktu widzenia organizacji każdej masowej imprezy, przede wszystkim pod względem logistycznym. Są to punkty komunikacyjne obsługujące kibiców – pasażerów przybywających do Poznania z innych miast i państw. Głównym obiektem komunikacyjnym jest lotnisko Ławica. Z pewnością dla kibiców przybywających z całej Europy samolot będzie jedynym możliwym środkiem transportu. Pierwszym miejscem, z którym będą mieli styczność w mieście, będzie właśnie lotnisko. W związku z tym będą oni chcieli zorientować się w przestrzeni zlokalizowanej względem tego punktu. Kolejnym ważnym miejscem jest dworzec PKP Poznań Główny. Trasa kolejowa biegnąca przez Poznań łączy Berlin z Warszawą oraz północ Polski z południem. Wielu kibiców wybierze z pewnością taki środek transportu, podobnie jak kibice wysiadający na lotnisku, będą chcieli zlokalizować swoje położenie względem innych ważnych punktów miasta. Obiektem o trochę mniejszym znaczeniu, jednak również istotnym, jest dworzec PKS, który także powinien zostać umieszczony jako punkt komunikacyjny na mapie. W Poznaniu zlokalizowanych jest także wiele małych lokalnych dworców kolejowych, np.: Poznań Garbary, Poznań Górczyn, Poznań Dębiec, Poznań Starołęka. Niestety, nie są one wykorzystane w dostateczny sposób, aby mogły stanowić ważne punkty komunikacyjne. Zatem zostaną one pominięte na mapie.

Po dokonaniu wyboru i przeprowadzeniu klasyfikacji uzyskano następujące wyniki generalizacji (patrz tab.).

Tab e l a. Wybór i klasyfikacja obiektów prezentowanych na mapie

Tab l e. Selection and classification of objects presented on the map

Elementy związane z „Euro 2012”	Stadion, Strefa Fana
Punkty reprezentacyjne	Ratusz, Katedra, Zamek, Stary Browar
Punkty komunikacyjne	lotnisko Ławica, dworzec PKP, dworzec PKS

Ważną cechą map tematycznych jest ich struktura, która jest kształtowana poprzez związki między elementami treści oraz sposób ujęcia treści. Zasadniczym faktorem decydującym o strukturze mapy tematycznej jest jej budowa z podziałem na treść tematyczną i podkładową. W ten sposób dokonuje się hierarchizacja treści mapy tematycznej.

Po przeprowadzeniu selekcji i klasyfikacji obiektów powinny one zostać podzielone na te, które należą do tematu mapy oraz wchodzące w skład treści podkładowej. Prezentowane na mapie zjawiska i obiekty są zróżnicowane pod względem ważności wynikającej z przeznaczenia mapy. W związku z tym w procesie symbolizacji kartograficznej powinny

zostać użyte odpowiednie środki graficzne, które optymalnie uwypuklą to zróżnicowanie. Zadaniem twórcy mapy jest wizualne wyodrębnienie ważnych składników mapy oraz graficzna prezentacja zasadniczych relacji między nimi.

Zasadnicza treść map tematycznych jest związana z określonym tematem obejmującym pewien zakres informacji. Zazwyczaj warstwę tematyczną tworzy jeden rodzaj informacji, który odnosi się do jednego rodzaju obiektów. Po dokonaniu selekcji obiektów ustalenie hierarchii mapy nie stanowiło większego kłopotu. Wszystkie obiekty bezpośrednio lub pośrednio związane z tematyką i przeznaczeniem mapy, czyli z promocją miasta oraz organizacją „Euro 2012” zostały zakwalifikowane jako treść tematyczna mapy. Niżej rozważania koncentrować się będą na symbolizacji obiektów wchodzących w skład treści tematycznej wizualizacji kartograficznej (ŻYSZKOWSKA 2004).

KONSTRUKCJA SYSTEMU ZNAKÓW KARTOGRAFICZNYCH – SYMBOLIZACJA OBIEKTÓW PROMUJĄCYCH PRZESTRZEŃ MIEJSKĄ POZNANIA

Najważniejszym środkiem przekazu na mapie jest system znaków kartograficznych, nazywany często językiem mapy. System znaków kartograficznych wyraża koncepcję mapy. Początkowo twórca ma wizję mapy. W celu jej prezentacji używa kodu w postaci znaków umownych. Kodowanie informacji na mapie musi przebiegać z uwzględnieniem wszystkich wymogów teorii informacji i znaku graficznego. Powinno to prowadzić do prostego, łatwego, pełnego i przejrzystego przedstawienia informacji na mapie (GŁAŻEWSKI 2005; KAŁAMUCKI 2005). Badania przeprowadzone przez MEDYŃSKĄ-GULIJ (2003) dowiodły, że odpowiednie wykorzystanie zmiennych graficznych i wybranych metod wizualizacji oraz umiejętne operowanie nimi może spowodować zmiany preferencji turystycznych użytkowników mapy.

Wszystkie znaki kartograficzne zawarte na mapie promującej przestrzeń miejską muszą być jednoznaczne, logiczne i rozumiane bez dodatkowych objaśnień. Proces czytania mapy staje się łatwiejszy dzięki zastosowaniu znaków, które są wykorzystywane poza kartografią (np. znaków drogowych) oraz znaków o utrwalonej konwencji. Trzecią regułą, o której należy pamiętać, jest zasada hierarchicznego uporządkowania znaków. Polega ona na hierarchicznym zróżnicowaniu wagi optycznej znaków, dzięki czemu uzyskujemy efekt uwypuklenia najistotniejszych elementów treści mapy. Obiekty i zjawiska, które z punktu widzenia przeznaczenia mapy mają dla niej kluczowe znaczenie, powinny się wyróżniać i być odczytywane w pierwszej kolejności. Wykorzystuje się do tego odpowiednie zmienne wizualne, takie jak wielkość, jasność czy barwa. Dzięki takiemu usystematyzowaniu treści mapy uzyskujemy różne poziomy jej czytania, co znacznie ułatwia percepcję.

Kolejny etap działań objął proces kodowania informacji w postaci graficznej. Na etapie generalizacji dokonano wyboru obiektów prezentowanych na mapie oraz ich klasyfikacji w grupy tematyczne. Następnie te grupy obiektów poddane zostały hierarchizacji. Po podziale treści mapy na temat i podkład należy przyjąć odpowiedni sposób symbolizacji elementów wektorowych na znaki punktowe, liniowe i powierzchniowe. Proces symbolizacji jest różny dla każdego z tych typów. Wszystkie elementy należące do treści tematycznej

mapy będą reprezentowane za pomocą sygnatur punktowych. Natomiast w podkładzie mapy występować będą jedynie znaki powierzchniowe i liniowe. Wynika to z tematyki oraz przeznaczenia mapy – wszystkie obiekty, które muszą zostać wyróżnione wizualnie, są obiektami punktowymi. Taki podział znaków znacznie ułatwi użytkownikowi czytanie mapy. Mniej będzie zwracał on uwagę na znaki liniowe i powierzchniowe, a bardziej skoncentruje swą uwagę na znakach punktowych (MEDYŃSKA-GULIJ 2007; KAŁAMUCKI 2005).

Na podstawie przygotowanych wstępnych informacji na temat obiektów zaprojektowany został wzorzec kolorów. Właściwy dobór kolorów ma wpływ na uzyskanie odpowiedniej hierarchii treści kartograficznej oraz kontrastu pomiędzy elementami mapy. Przy tworzeniu wzorca wzięto pod uwagę istniejące konwencje kartograficzne. Dotyczy to przede wszystkim elementów należących do treści referencyjnej mapy. Toteż woda ma kolor niebieski, lasy – zielony, zabudowania – szary. Obiekty tworzące treść tematyczną mapy przedstawione zostaną za pomocą wyraźnych, nasyconych barw, które jednocześnie z sobą współgrają i pozwalają na odróżnienie elementów, co decyduje o uzyskaniu właściwej hierarchii wizualnej. Kolorem niebieskim zaznaczone zostały wszystkie obiekty bezpośrednio związane z organizacją „Euro 2012”, czyli Stadion oraz Strefy Fana. Sygnatury Ratusza, Katedry, Zamku oraz Starego Browaru mają kolor pomarańczowy – jako cała grupa tzw. obiektów reprezentacyjnych. Natomiast punkty komunikacyjne, tj. lotnisko oraz dworzec kolejowy i autobusowy zaznaczone kolorem żółtym. Taki podział obiektów z przypisaniem im odpowiednich barw tworzy w umyśle użytkownika mapy pewne asocjacje i daje logiczny obraz całości. Na mapie dominować będą barwy ciepłe, aby była ona odbierana w jak najbardziej pozytywny sposób, a Poznań postrzegany jako przyjazne miasto.

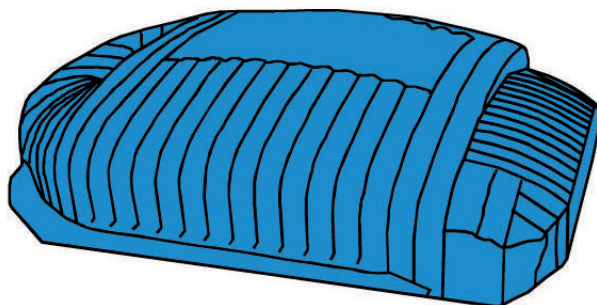
Pierwszym problemem redakcyjnym, który wystąpił jeszcze przed rozpoczęciem projektowania znaków punktowych, była kwestia klasyfikacji sygnatur. Założenie było następujące, obiekty reprezentacyjne, takie jak Ratusz czy Katedra, zaprezentowane zostaną w postaci ich rysunku perspektywicznego, obiekty komunikacyjne za pomocą rysunkowych symboli kojarzących się z tymi obiektami (lotnisko – samolot, dworzec kolejowy – pociąg, dworzec autobusowy – autobus), Stadion – w postaci rysunku perspektywicznego lub symbolicznego, Strefa Fana – piłka nożna. Według ROBINSONA I WSPÓLPRACOWNIKÓW (1988) do prezentacji punktowych danych nominalnych stosowane są trzy rodzaje sygnatur: obrazkowe, symboliczne i geometryczne. Przy ich tworzeniu najczęściej wykorzystywane są zmienne wizualne, które określają zróżnicowanie nominalne – kształt, kierunek, barwa i desień.

Sygnatury Ratusza, Katedry są rysunkami perspektywicznymi tych obiektów, więc odpowiedni jest dla nich termin „winiетки” oraz „sygnatury obrazkowe”. Większym kłopotem było zakwalifikowanie pozostałych sygnatur punktowych (tj. Strefa Fana, lotnisko, dworzec PKP i PKS) jednoznacznie do jakiejś grupy. Spełniają one warunki sygnatur obrazkowych wytyczone przez ROBINSONA (1988), ponieważ odwołują się tylko do jednego obiektu. Można podjąć polemikę, że mamy do czynienia raczej z rodzajem obiektów (lotniska, dworce itd.), jednak mapa swym zasięgiem obejmuje tylko jeden taki obiekt i jest nim konkretnie lotnisko Ławica, dworzec PKP Poznań Główny itd. Poza tym są one przedstawione za pomocą obrazka i rozumiane bez dodatkowych objaśnień w legendzie.

Sygnatury były projektowane zgodnie z hierarchią i klasyfikacją elementów treści ustaloną wcześniej. Każdej z klas obiektów przypisany jest odrębny kolor (obiekty bezpośrednio związane z organizacją „Euro 2012” – niebieski, punkty reprezentacyjne – pomarańczowy, punkty komunikacyjne – żółty). Założenia ogólne dotyczące całego systemu znaków punktowych były następujące: wszystkie punkty reprezentacyjne oraz Stadion przedstawione zostaną za pomocą winietek. Przy czym sygnatury Ratusza, Katedry, Zamku oraz Starego Browaru będą miały podobną wielkość, a winiетка Stadionu będzie od nich nieco większa, aby się wyróżniała jako obiekt najważniejszy z punktu widzenia „Euro 2012”. Natomiast pozostałe sygnatury punktowe będą miały kształt koła. Wszystkie będą tej samej wielkości, aby użytkownik nie odniósł wrażenia, że ma do czynienia ze skalą inną niż nominalna. Zróżnicowanie nastąpi dzięki operowaniu zmienną graficzną barwy. Wszystkie sygnatury miały być rysowane tą samą szerokością linii.

Mimo że sygnatury reprezentujące elementy związane z „Euro 2012” są dwojakiego rodzaju – Stadion w postaci winiетки, a Strefa Fana w kształcie koła – zastosowanie tego samego koloru przy ich projektowaniu wskazuje na pewne związki między nimi. Zastosowanie dużej winiетки Stadionu wyróżnia ją spośród wszystkich obiektów; kibice będą chcieli zlokalizować większość elementów względem Stadionu, więc z pewnością jest to bardzo ważny punkt na mapie z punktu widzenia jej przeznaczenia. Problemem przy tworzeniu tej sygnatury był fakt, iż w momencie jej tworzenia Stadion Miejski był w trakcie modernizacji, niemożliwe więc było wykonanie zdjęcia tego obiektu, na którego podstawie można by stworzyć sygnaturę. Jednak ze względu, że jest to mapa, która ma być wykorzystana podczas „Euro 2012”, kiedy Stadion będzie już całkowicie inaczej wyglądał, użyto wizualizacji Stadionu dostępnej w Internecie (www.skyscrapercity.com) i na jej podstawie wykonano winiетkę Stadionu (ryc. 1).

Następnie przystąpiono do projektowania sygnatury Strefa Fana. Jak wspomniano, miała być to sygnatura w kształcie koła. Długość średnicy zależna była od skali mapy. Strefa Fana jest elementem należącym do treści tematycznej mapy, więc znak kartograficzny ją reprezentujący musi zostać wzmocniony poprzez odpowiednie zmienne graficzne, między innymi wielkość. W związku z tym teoretycznie im większa długość średnicy, tym lepiej. Redaktorka mapy wykonała kilka prób, rysując koła o różnej średnicy,



Ryc. 1. Winiетка Stadionu Miejskiego w Poznaniu

Fig. 1. Signature of City Stadium in Poznań

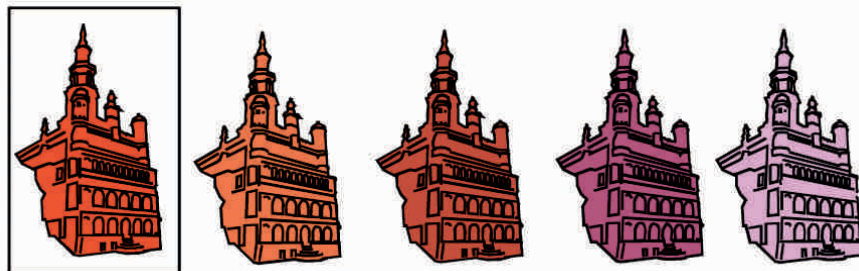
nakładając je na treść bazową mapy. Należy pamiętać, że w samym centrum zlokalizowane będą aż cztery sygnatury w kształcie koła (dworzec autobusowy, dworzec kolejowy, Strefa Fana w parku Mickiewicza oraz Strefa Fana na Placu Wolności) oraz inne winietki. W związku z tym autorka musiała wybrać taką długość średnicy, aby była ona maksymalnie jak największa i jednocześnie wszystkie planowane sygnatury zmieściły się w obszarze centrum w danej skali mapy. Optymalne okazało się koło o średnicy 11,6 mm. Koncepcja wyglądu tej sygnatury była dość kłopotliwą kwestią. Początkowo powstała idea, aby narysowany był na niej kibic z podniesionym do góry szalikiem. Jednak powierzchnia sygnatury będąca do dyspozycji była zbyt mała, aby taki rysunek był widoczny, rozpoznawalny i jednoznacznie kojarzony. Miejsce takie, jak Strefa Fana rzadko pojawia się na jakichkolwiek mapach, więc nie można było skorzystać z konwencji kartograficznych, jak w przypadku innych sygnatur. Postanowiono więc użyć nazwy Strefa Fana w sygnaturze. Jednak ze względu, że „Euro 2012” to impreza sportowa o charakterze międzynarodowym, nazwa ta powinna być w języku angielskim. Poza tym nazwa *Fan Zone* jest znana wielu kibicom, ponieważ podczas wcześniejszych mistrzostw w piłce nożnej w wielu miastach na całym świecie również były wydzielone takie strefy. Pierwsze próby projektowania znaku przy użyciu nazwy polegały na wpisaniu jej w koło. Jednak sygnatura ta wydawała się być zbyt pusta i mało sugestywna.



Ryc. 2. Próby przy projektowaniu sygnatury Strefa Fana
Fig. 2. Test signatures of Fan Zone

Przy pierwszym kontakcie z mapą użytkownik najpierw zwraca uwagę na rysunki, dopiero później na napisy. Sygnatura Strefa Fana musiała więc zostać wzbogacona o rysunek. Powinien być on prosty i jednoznacznie kojarzący się z kibicami i piłką nożną. Zdecydowano, że będzie to piłka nożna. Po opracowaniu ogólnej koncepcji wyglądu znaku pozostało tylko dobranie odpowiednich zmiennych wizualnych. Znak miał mieć niebieskie wypełnienie. Kwestią do rozstrzygnięcia pozostawała barwa i szerokości konturów znaku oraz rysunku wewnątrz znaku. Pod uwagę brany był kolor biały i czarny oraz trzy szerokości linii: 0,2 mm, 0,25 mm lub 0,5 mm. Na rycinie 2 przedstawiono możliwe kombinacje sygnatury Strefa Fana. Ostatecznie wybrano zaznaczoną sygnaturę. Szerokość linii wynosi 0,25 mm. Jest ona optymalna – linia o szerokości 0,2 mm byłaby zbyt cienka, a przez to mniej widoczna, natomiast o szerokości 0,5 mm byłaby zbyt gruba, co negatywnie wpływałoby na wyrazistość obrazu. Jedna z opisanych zasad tworzenia znaków kartograficznych głosi, że wzmocnienie wizualne następuje poprzez nadanie sygnaturze czarnej obwódki. Natomiast napis i rysunek w środku będzie biały, gdyż tworzy on optymalny kontrast z niebieskim tłem.

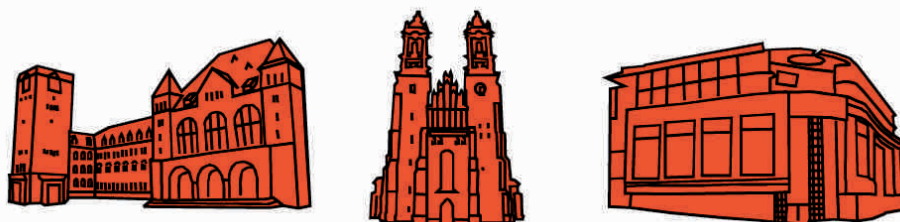
Kolejną grupą obiektów należącą do treści tematycznej mapy są tzw. punkty reprezentacyjne, czyli wybrane na etapie generalizacji obiekty na terenie Poznania, które są najbar-



Ryc. 3. Próby przy projektowaniu sygnatury Ratusza
Fig. 3. Test signatures of City Hall

dziej rozpoznawalne i decydujące o promocji miasta. Sygnatury tych obiektów to ich perspektywiczne rysunki. Jak wspomniano, najbardziej optymalne z punktu widzenia percepcji są znaki kartograficzne w postaci rysunków obiektów widzianych z perspektywy, dokładnie tak, jak są one postrzegane przez ludzi w realnym świecie. Winiетки wskazują konkretnie na dany obiekt, więc nie ma potrzeby dodatkowego ich objaśniania. Przy rysowaniu tych obiektów dokonano generalizacji w postaci uproszczenia konturów, gdyż są to elementy architektoniczne, które zawierają wiele drobnych szczegółów niemożliwych do przedstawienia w skali mapy. Mimo wszystko są to elementy, których pominąć nie można, gdyż decydują one o charakterze i wyglądzie danego budynku. W związku z tym przy projektowaniu tych winietek zastosowano nieco mniejszą szerokość linii niż w przypadku pozostałych sygnatur, bowiem szerokość linii 0,25 mm mogłaby spowodować, że obrazki te staną się mało wyraźne. Dobór koloru wiodącego dla tej grupy obiektów stanowił także jeden z problemów redakcyjnych (ryc. 3).

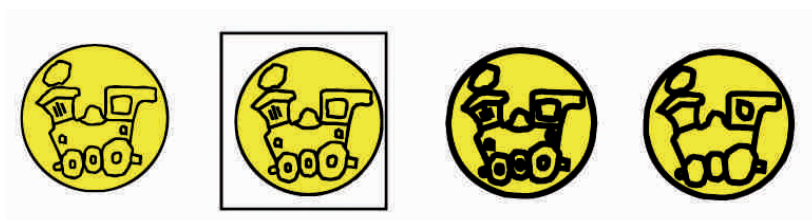
Ostatecznie wybrany został najintensywniejszy z proponowanych kolor pomarańczowy, dzięki któremu sygnatury te poddane zostaną wzmocnieniu wizualnemu. Trudności sprawił również dobór wielkości znaków. Każdy z obiektów tej grupy ma inną wielkość rzeczywistą, więc zachowanie na mapie tych samych proporcji między realnymi wymiarami



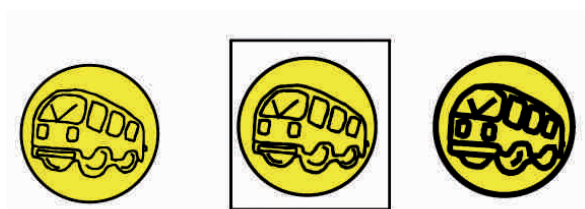
Ryc. 4. Winiетки Katedry, Zamku oraz Starego Browaru
Fig. 4. Signatures of Cathedral, Castle and Old Brewery



Ryc. 5. Próby przy projektowaniu sygnatury lotniska
Fig. 5. Test signatures of airport



Ryc. 6. Próby przy projektowaniu sygnatury dworca kolejowego
Fig. 6. Test signatures of railway station



Ryc. 7. Próby przy projektowaniu sygnatury dworca autobusowego
Fig. 7. Test signatures of bus station

a wymiarami znaku, przy jednoczesnym stosowaniu się do zaleceń, aby wszystkie sygnatury danej grupy miały podobne wymiary, nie było możliwe. Ważniejsza jest jednak równowaga wizualna mapy, więc sygnatury zostały zaprojektowane tak, aby wszystkie miały mniej więcej tę samą wysokość (ok. 20–25 mm). Natomiast w przypadku znaku kartograficznego reprezentującego Zamek zasada ta została nieco naruszona, gdyż ma on zupełnie inną bryłę geometryczną niż pozostałe obiekty. Zatem szerokość tej sygnatury jest równa wysokości pozostałych. Na rycinie 4 przedstawiono zaprojektowane przez autorkę sygnatury Katedry, Zamku oraz Starego Browaru.

Trzecią grupą obiektów są punkty komunikacyjne. Dzięki ustalonym warunkom przy tworzeniu innych sygnatur planowanie i rysowanie znaków kartograficznych reprezentujących punkty komunikacyjne stanowiło najmniejszy problem redakcyjny w porównaniu z projektowaniem pozostałych znaków. Już we wstępnych założeniach określono, że

będą miały kolor żółty o nasyceniu 100%. Wybór takiego koloru znajduje uzasadnienie przede wszystkim w tym, że jest to pewnego rodzaju konwencja kartograficzna – często sygnatury na przykład lotnisk przedstawiają czarny samolot na żółtym tle. Postanowiono skorzystać z tej konwencji, jednocześnie wprowadzając do niej trochę innowacji. Mianowicie, symbole poszczególnych punktów (samolot, pociąg, autobus) miały nabrać rysunkowego, obrazkowego charakteru. Ma to na celu ożywienie mapy, nadanie jej lekkiego, pozytywnego stylu. Zamiast statycznych, geometrycznych symboli samolotu, pociągu czy autobusu na sygnaturach widnieć będą wesole, dynamiczne obrazki.

Dokonano w ten sposób połączenia tradycyjnej konwencji kartograficznej z dostosowaniem jej do przeznaczenia i użytkownika mapy. Odbiorcy mapy to w większości ludzie młodzi, więc innowacyjna mapa z obrazkami powinna być dla nich bardziej sugestywna, czytelna i przyciągająca wzrok niż mapa tradycyjna. Zastosowanie rysunków samolotu, pociągu i autobusu jako oznaczeń lotniska, dworca kolejowego i autobusowego jest na tyle jednoznaczne, iż sygnatury te interpretowane są bezproblemowo, bez potrzeby zamieszczania wyjaśnień w legendzie.

Przy projektowaniu tych sygnatur ponownie dokonano prób (ryc. 5–7), operując zmienną szerokością. Jednak, jak w przypadku sygnatur Strefy Fana, okazało się, że najbardziej optymalną szerokością linii zarówno rysunku wewnątrz, jak i konturu znaku jest 0,25 mm. Na rycinach 5–7 zaznaczono sygnatury, które wybrano.

WNIOSKI

Odbiorca mapy ma przed oczami produkt finalny, cechujący się harmonią wizualną i maksymalną efektywnością przekazu. Jednak, by otrzymać taki efekt końcowy, podczas tworzenia mapy potrzebne są różnorodne zabiegi. Jednym z istotniejszych działań jest proces symbolizacji mapy. Odpowiednio zredagowane i wykonane znaki kartograficzne w znaczny sposób decydują o efektywności przekazu informacji kartograficznej znajdującej się na mapie.

Celem niniejszych rozważań było przedstawienie problematyki procesu symbolizacji kartograficznej na przykładzie mapy promującej przestrzeń miejską. W literaturze naukowej brakuje publikacji dotyczących symbolizacji obiektów na mapach promocyjnych. Dlatego zaprezentowane badania są próbą wypełnienia luki dotyczącej rozważań nad rolą zastosowania odpowiednich typów sygnatur dla określonych hierarchią obiektów na mapie w odniesieniu do obrazu czytanego przez chwilę na plakacie ulicznym zawierającym informację przestrzenną.

Przeprowadzono więc badania, dzięki którym powstała synteza wybranych metod i odpowiednie ich dostosowanie do symbolizacji obiektów na takim szczególnym rodzaju map. Pierwszym etapem była selekcja obiektów przestrzeni miejskiej Poznania, które należy poddać symbolizacji. Głównym czynnikiem determinującym ten wybór było przeznaczenie mapy. Następnie obiekty te zaklasyfikowano do trzech grup: elementy związane z organizacją Euro 2012, punkty reprezentacyjne oraz punkty komunikacyjne. Wszystkie obiekty należące do treści tematycznej mapy reprezentowane są za pomocą sygnatur punktowych. Każdej z grup przyporządkowano odpowiedni rodzaj symbolizacji. Cechą chara-

kterystyczną był przede wszystkim typ zastosowanych sygnatur oraz ich barwa, która miała na celu zróżnicowanie wizualne poszczególnych kategorii obiektów. Punkty reprezentacyjne Poznania zostały przedstawione za pomocą obrazkowych winiet w kolorze pomarańczowym. Stadion Miejski, jako najważniejszy obiekt z punktu widzenia organizacji „Euro 2012”, został zaprezentowany również za pomocą winietki, proporcjonalnie nieco większej od pozostałych obiektów. Nadano mu barwę niebieską. Zastosowane wzmocnienie wizualne miało na celu odzwierciedlenie hierarchii obiektów. Do elementów bezpośrednio związanych z organizacją „Euro 2012” zaliczamy również tzw. Strefy Fana, które reprezentowane są za pomocą niebieskiej sygnatury w kształcie koła. Identyfikacyjną formę geometryczną przyjęły również znaki kartograficzne przedstawiające punkty komunikacyjne. Nadano im barwę żółtą z czarną obwódką i czarnym rysunkiem wewnątrz, bazując na istniejącej już konwencji.

Uzyskanie określonego efektu wizualnego wymaga dokonania wielu prób podczas projektowania sygnatur. Odpowiednie dobranie zmiennych graficznych, takich jak kształt czy barwa, wybór rodzaju sygnatury oraz poprawne graficzne wykonanie są niezbędne przy projektowaniu sygnatur. Jednak nie zawsze to wystarcza. Znaki kartograficzne muszą być spójne nie tylko w zakresie swojej wewnętrznej treści, ale muszą również współgrać z pozostałymi symbolami i innymi elementami mapy tak by stanowiły harmonijną całość. Niezmiernie ważne jest więc dokonywanie wielu prób, aby uzyskać możliwie najkorzystniejszy efekt.

LITERATURA

- BONIN S., 1989: *Poziomy czytania mapy*. Polski Przegl. Kartograficzny, t. 21.
- GLĄŻEWSKI A., 2005: *Podstawy metodyczne w projektowaniu znaków map topograficznych*. [W:] W. Pawlak, W. Spallk (red.), *Projektowanie i reprodukcja map*, HECTOR, Wrocław.
- KALAMUCKI K., 2005: *Legenda mapy – ogniwo scalające wizję kartografa, mapę i jej użytkownika*. [W:] W. Pawlak, W. Spallk (red.), *Projektowanie i reprodukcja map*, HECTOR, Wrocław.
- KRAAK M.-J., ORMELING F., 1998: *Kartografia: Wizualizacja danych przestrzennych*. Wyd. Nauk. PWN, Warszawa.
- LANGER W., 2006: *Strategiczny marketing w rozwoju jednostki terytorialnej*. Wyd. Akad. Ekonom. im. Karola Adameckiego w Katowicach, Katowice.
- MEDYŃSKA-GULIJ B., 2003: *The Effect of Cartographic Content on Tourist Map Users*. Cartograph. Journ., 32.
- MEDYŃSKA-GULIJ B., 2007: *Pragmatyczne podstawy kompilowania kartograficznego*. Wyd. Nauk. UAM, Poznań.
- ROBINSON A., 1965: *Koncepcja mapy*. [W:] *Zagadnienia kartografii ogólnej*. Przegl. Zagranicznej Lit. Geogr., z. 1.
- ROBINSON A., SALE R., MORRISON J., 1988: *Podstawy kartografii*. PWN, Warszawa.
- ŻYSZKOWSKA W., 2004: *Struktura mapy tematycznej*. [W:] *Kartografia tematyczna w kształtowaniu środowiska geograficznego. Materiały ogólnopolskich konferencji kartograficznych*, t. 25, Bogucki Wyd. Nauk., Poznań.

Recenzent: prof. zw. dr hab. Leon Kozacki

Instytut Geografii Fizycznej
i Kształtowania Środowiska Przyrodniczego
Zakład Geografii Kompleksowej i Kartografii
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

THE ROLE OF CARTOGRAPHIC SYMBOLIZATION IN PROMOTION OF POZNAŃ CITY AREA

SUMMARY

The basic aim of this publication is to determine how to symbolize the objects on the promotional map with reference to the traditional cartographic principles and the perception of area presented on the map.

Every city area is specific and have unique characteristic features. This features should be exhibited in promotional campaigns of the cities. The suitable medium for city promotion is the map. The subject of a cartographic visualization is one of the most important events in Poznan – the 2012 UEFA European Football Championship. It will be a great opportunity to promote a city.

The initial phase of a map design is to determine the map concept including map's usage and its user, map scale, format, geographical reach and how the content will be presented.

In the second stage we have to choose and classify the objects that will be presented on the map and then to arrange them in a hierarchy. In this research the three groups of objects were chosen: objects that are directly connected with „Euro 2012”, objects connected with means of transportation and representative buildings in Poznań.

The main phase of this research is the construction of cartographic signs. The three selected objects categories have to be symbolize in three another ways due to the map perception. To diversify this categories two graphic variables were used – color and shape. To create the most effectively cartographic signs the map designer have to make repeated attempts.

