

Исследование ориентирующей информации

в рамках работы над единой системой
ориентирующей информации
для города Иркутска

Заказчик

МКУ г. Иркутска «ИТС г. Иркутска»

Исполнитель

ООО «Агентство развития территорий
„Градостроительная школа“»

Иркутск, 2016 г.

Введение

Работа выполнена по муниципальному контракту № - 019/ 2016 от 5.07.16 г. сроком 60 календарных дней.

Авторский коллектив

Александра Козак, *руководитель проекта*

Марк Меерович, *руководитель проекта*

Евгения Ямова, *руководитель проекта*

Фёдор Желудков, *арт-директор проекта*

Дарья Золотухина, *графический дизайнер*

Ксения Золотухина, *графический дизайнер*

Мария Комарова, *лингвист*

Марина Мартынихина, *корректор*

Анастасия Шешукова, *вёрстка альбома*

Консультанты

Олег Данилин, *эксперт по туризму*

Николай Карпов, *технолог*

Елена Палютина, *специалист по брендингу*

Алексей Радчено, *урбанист, эксперт по навигации*

Заказчик

Муниципальное казенное учреждение города Иркутска

«Информационно-туристская служба г.Иркутска»

И.о. директора МКУ г.Иркутска «ИТС г. Иркутска»

Р. В. Романов

Исполнитель

ООО «Агентство развития территорий «Градостроительная школа»

Генеральный директор ООО «Агентство развития территорий

«Градостроительная школа»

Е. В. Ямова

Содержание

Ориентирующая информация. Опыт России и мира 4

Введение	5
Стела	6
Пюпитр	16
Карта	17
Указатель	29
Домовые таблички	37
Наземная навигация	40
Электронное оборудование	43
Заключение	45

Ориентирующая информация. Опыт Иркутска 46

Вступление.....	47
Туристическая ориентирующая информация	48
Путеводители	48
Карты	49
Зеленая линия	50
Уличные стенды с картами	53
Пешеходные указатели на перекрестках	55

Ориентирующая информация на транспорте 57

Железнодорожный транспорт	57
Аэропорт	59
Водный транспорт	62
Автовокзал	63
Городской транспорт	65

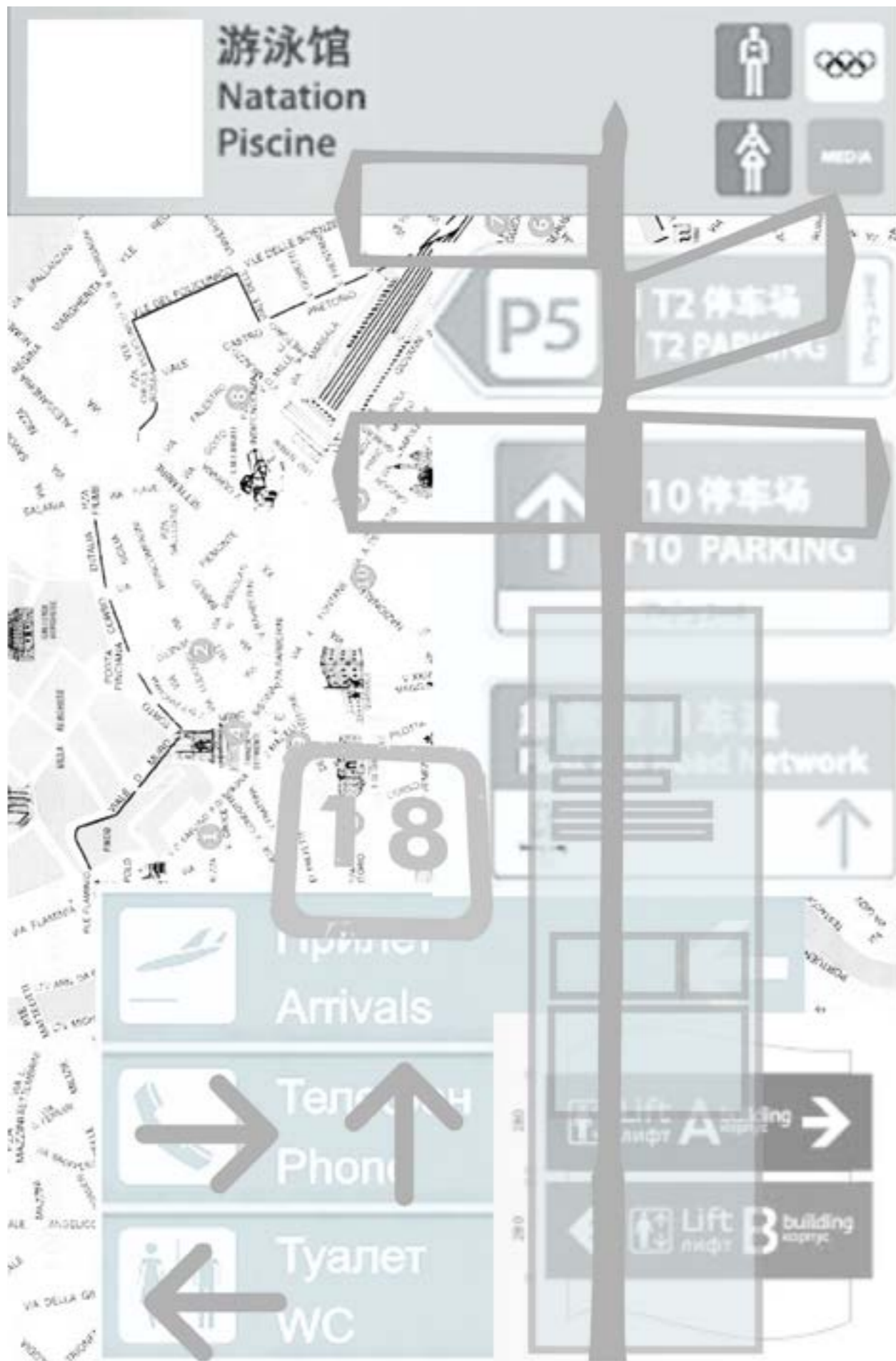
Прочие объекты навигации 70

Стелы проекта «Коробочка»	70
Парки	72
Кварталы	73
Домовые таблички	74
Автомобильные указатели	84

Выводы 85

Список литературы 86

Фотоматериал и иллюстрации 87



Ориентирующая информация

Опыт России и мира

- Введение
- Стела
- Пюпитр
- Карта
- Указатель
- Домовые таблички
- Наземная навигация
- Электронное оборудование
- Заключение

Ориентирующая информация. Опыт России и мира

Введение

Человеку для построения маршрута нужно следующее:

- найти точки интереса в городе;
- построить маршрут на транспорте;
- построить пеший маршрут;
- получать подкрепляющую информацию по ходу движения.

В зависимости от этого необходимы разные способы донесения этой информации, разная частота установки конструкций, разные масштабы карт.

В исследовании ниже описано использование разных способов туристической и пешеходной ориентирующей информации в городах России и мира. Это как крупные мегаполисы с большой историей создания и развития системы нахождения пути, так и небольшие города, сопоставимые по размерам с Иркутском.



Рис. 1. Навигационные объекты.

Стела

Основной объект в системе ориентирующей информации в городской среде во всех городах мира – стелы. Их задача – помочь спланировать маршрут. Конструкции стел различны.

Они бывают одно- и двусторонними; только со статической информацией или с интегрированными медиа-экранами. Они могут быть с подсветкой, раздавать интернет и иметь ЮСБ-выходы для зарядки гаджетов.

Иногда кроме нарисованных на самой стеле указателей с нею совмещают столб с физическими указателями, направленными к разным объектам. Но главный объект на стелах – карта – присутствует всегда.

Иногда на стелах размещают рекламу, но она не должна мешать воспринимать основную информацию, приоритет в объеме и месте размещения у ориентирующей информации.

Порой стелы содержат только справочную информацию (историческую справку), в таком виде их чаще всего можно встретить в городах России.

Пока к ориентирующей информации в России нет комплексного подхода, и если на стеле в провинциальном городе и есть карта или схематическое изображение местности, то это чаще всего уникальная конструкция, решающая какую-то узкую задачу. В том случае, если таких стел несколько и они образуют небольшую систему, это в большей степени информация для туристов, а не для местных жителей.



Рис. 2. Стела в Лондоне.



Рис. 3. Стела в Лондоне, вид сбоку.



Рис. 4. Стела в Воронеже. Никакой ориентирующей информации.



Рис. 5. Содержание стелы в Красноярске. Изображены только исторические объекты.



Рис. 6. Туристическая стела в Переславле-Залесском.

Бристоль (Англия, 416 000 человек)

Стелы бывают как отдельно стоящие, так и совмещённые с указателями.

Основной цвет – синий, так как он лучше всего отображает характер города, его историю, близость к морю.

По наполнению стелы делятся на три части: нижнее поле пустое (нерабочее), в середине фрагмент карты города, выше – схематичная карта расположения фрагмента в городе, верхняя часть – название местности.

Каркас конструкции выполнен из нержавеющей стали, наружные панели покрыты специальной эмалью, создающей глянцевый эффект. В ночное время стелы подсвечиваются тонкой полоской синего цвета для привлечения внимания.



Рис. 7. Стела, совмещённая с указателями.



Рис. 8. Стела, вид ночью.

Лондон (Англия, 8 539 000 человек)

В Лондоне используется несколько типов стел, различающихся большей частью шириной. При этом высота их выше среднего роста человека, чтобы стела была заметна издалека.

В верхней части каждого навигационного элемента, относящегося к пешеходной ориентирующей информации – жёлтая плашка. На транспортных – красная.

Стела состоит из нескольких блоков.

Первая секция – улица, район, где расположена стела, плюс районы, улицы и точки интереса по ходу движения.

Вторая секция – районы, улицы, точки интереса слева и справа плюс указание направления к ближайшему входу в метро.

Третья секция – ближайшие метро и точки интереса плюс расстояние до них (списком).

Четвёртая секция – карта мелкого масштаба, чтобы помочь сориентироваться, в какой части города находится человек. Обозначен 15-минутный радиус пешеходной доступности, карта даёт представление о функциональном наполнении района.

Пятая секция – карта крупного масштаба, обычно карта района, в котором находится человек, доступностью в 5 минут, используется для поиска пункта назначения, конечной цели маршрута.

Шестая секция – логотип муниципалитета и комитетов с контактной информацией.

Седьмая секция – спонсоры и партнёры.

Карты сориентированы по ходу движения человека, а не на север. Но при этом на основании стелы изображён компас, стрелка которого указывает на север.

Боковая сторона стел тоже рабочая: здесь размещены телефоны экстренных служб, есть текст, набранный шрифтом Брайля.

Также у некоторых стел можно зарядить сотовые телефоны и другую носимую электронику.



Рис. 9. Узкая стела.



Рис. 10. Стела среднего размера.

Стела изготовлена из нержавеющей стали, покрытой стекловидной эмалью, печать сменной информации – на бумаге за стеклом.

Цветовой маркер изготовлен из акрила и стекловидной эмали. На электрофицированных стелах маркер подсвечивается.

Боковая панель изготовлена из алюминия, окрашенного порошковым способом.

В основании плита из нержавеющей стали.



Рис. 11. Некоторые из направляющих объектов лондонской системы.

Москва (Россия, 15 512 000 человек)

Для Москвы разработано несколько видов стел, различающихся по форме, габаритам и представляемой информации. Это обусловлено тем, что пешеходу нужна разная информация в зависимости от его положения в пространстве и его планируемого маршрута.

Форма стел – прямоугольник с закруглёнными краями (кроме круглой стелы на платформе метро со схемой метро).

На всех стелах в верхней части при помощи пиктограмм указаны основные виды транспортных средств, проходящих поблизости. Стелы с фрагментами города, кроме карты-схемы, содержат панорамы и перспективный вид местности.

На карте показано месторасположение самой стелы и стрелкой обозначено, в какую сторону она ориентирована. И на отдельном фрагменте – в какой части города находится место, изображённое на карте.

У транспортных стел дополнительно сверху проходит зелёная идентификационная полоска.

Сбоку карты указаны ближайшие остановки общественного транспорта.

Нововведение – изображение панорам города для указания примечательных мест на близком, среднем и дальнем расстоянии от текущего местоположения.

Стелы сделаны из высокопрочных материалов: основание из полированного бетона и каркасы из алюминиевой бронзы.

Стекло с низким содержанием железа выбрано как материал для панельных уличных знаков, чтобы изображения на виниле были разборчивыми.



Рис. 12. Стела на улице Москвы.

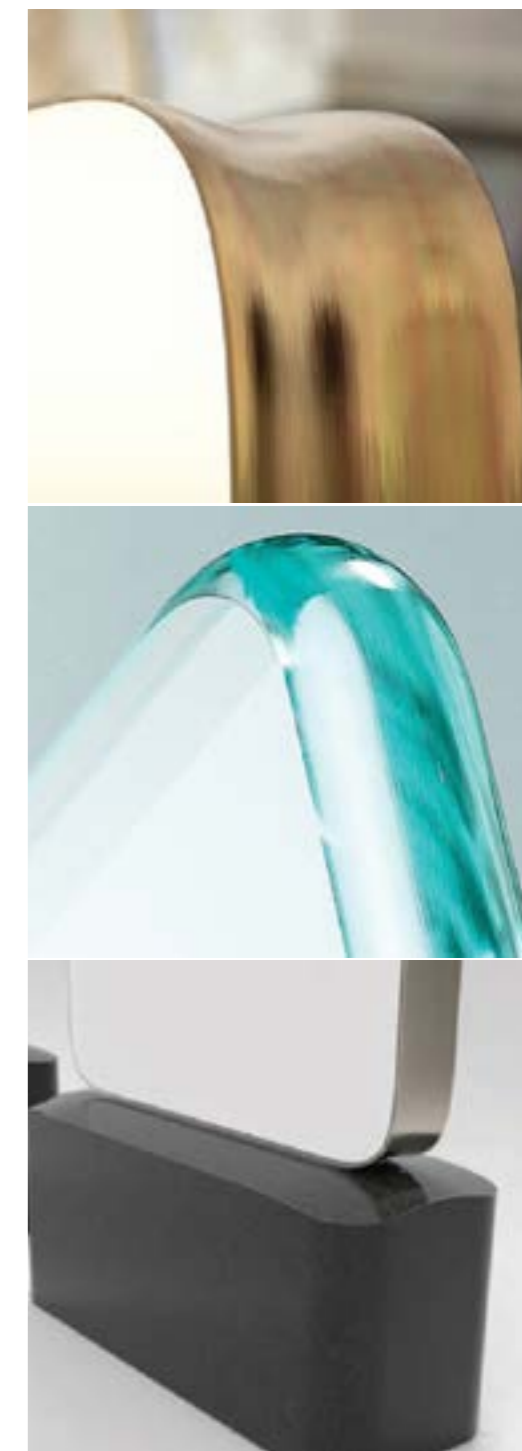


Рис. 13. Элементы московских стел.

Классификация стел:

- у входа на вокзал (уточнение пункта назначения, доступные услуги);
- у входа в метро (планирование маршрута, ключевые пункты назначения, планирование пересадки);
- внутри метро (уточнение маршрута и пункта назначения, уточнение платформы и планирование пересадки);
- схема метро (планирование маршрута, поиск пункта назначения, пересадки);
- схема выхода из метро (поиск пункта назначения, поиск нужного выхода, пересадка, выбор платформы);
- прибытие в город (определить текущее местоположение, планирование дальнейшего маршрута, планирование пересадки, местные пункты назначения);
- выход в город (выбор варианта маршрута, поиск итогового пункта назначения);
- пешеходная карта (изучение окружающей местности, планирование маршрута, подтверждение маршрута);
- номера выходов (поиск пункта назначения, уточнение маршрута, поиск ближайшего выхода);
- варианты маршрутов транспортного узла (обзор доступной транспортной сети, уточнение мест пересадок, пешая доступность объектов);
- на остановках общественного транспорта (уточнение маршрутов, информация в режиме реального времени, определение нужной остановки, планирование пересадки, ориентирование на территории).



Рис. 14. Стелы системы ориентирующей информации Москвы.

ОСТИН (США, 790 000 человек)

На самой стеле может размещаться интерактивный экран, рекламный баннер, карта города на отдельной выдавленной панели.

Сами стелы представлены в нескольких вариантах: одно- и двусторонние, с интерактивным экраном (очень массивные, больше напоминают по виду киоск).

Стелы, имеющие доступ к электропитанию, подсвечивают информацию ночью. На стелах-киосках, расположенных в точках принятия решений на основных пешеходных направлениях, предусмотрено место для солнечных батарей.

Сверху стел, расположенных на точках входа в новый район, установлен прибор освещения под алюминиевым навесом. Навес нужен для защиты конструкции от непогоды и для задания направления освещения (чтобы светильник подсвечивал саму стелу, а не рассеивал свет).

Основание стелы бетонное, задекорированное известняком.

Все панели на стелах с информацией покрыты специальной защитой от граффити.

Типовой макет стенда с информацией для пешеходов выглядит так: верхняя часть – цветная полоса-идентификатор (значок пешехода), до трёх указателей ближайших достопримечательных мест, карта пяти- или десятиминутной доступности. Внизу – название местности.

На боковой грани стел есть надпись – название текущего местоположения (района, местности).



Рис. 15. Стелы системы ориентирующей информации Остина.

Сидней (Австралия, 4 840 000 человек)

В Сиднее также основной ориентирующий объект – стелы. Используются разные варианты в зависимости от местонахождения этих стел и представленной на них информации. Есть стелы, обозначающие знаковое место, и стелы, содержащие информацию о конкретной достопримечательности.

Стела-пилон может стоять сама по себе, быть прикреплённой к стене или выполненной в мини-формате (на такой стеле размещается информация по текущему местоположению или фото и информация про ближайшую достопримечательность).

Информация на стелах в строгой иерархии, что в будущем упрощает процесс замены элементов. Конструкция стелы – три информационных разборных модуля.

На верхней части стел расположен крупный жёлтый знак **i** (информация).

Ниже – название месторасположения данной стелы (улица), ниже – мини-указатели с информацией о ближайших остановках общественного транспорта и достопримечательностях. Затем следует блок с крупной картой местности: подробная карта городского фрагмента с обозначенным радиусом в пять минут пешком. Далее – надпись шрифтом Брайля (адреса и телефоны служб и организаций), рекламная информация (адреса, телефоны, веб-сайты и коды фирм и организаций) и ещё одна карта с радиусом пятнадцатиминутной доступности.

В нижней части (примерно треть от всей высоты стелы) расположен логотип Сиднея.

Основание стелы (железобетонная панель) и небольшие ножки заглублены в землю.

Конструкция стел многослойна: внутренняя рама из нержавеющей стали, затем задняя панель, рама для лицевой панели и лицевая (наружная) панель. Наружная панель обработана специальным раствором для защиты от граффити и выцветания.



Рис. 16. Стелы системы ориентирующей информации Сиднея.

Нью-Йорк (США, 8 406 000 человек)

Используется три вида стел.

Первые, стандартные, размещаются на ключевых перекрёстках, а также на тротуарах с интенсивным движением. Размеры: высота ≈ 250, ширина – 85, толщина – 13 сантиметров.

Второй тип располагается на узких тротуарах, по направлению пешеходного пути. Размеры стелы: высота ≈ 240×45×13 сантиметров.

Третий тип размещают на площадях или в открытых пространствах. Размеры: ≈ 260×125×13 сантиметров.

Транспортные стелы большего размера: 305×60×13 сантиметров. Размещённые на них экраны в режиме реального времени показывают информацию о прибытии общественного транспорта.

На стелах размещается две карты. При этом их ориентируют так, чтобы показать уличную сеть такой, какой она представляется наблюдателю, а не на север. Исследования показали, что такой метод помогает быстрее и проще ориентироваться людям, незнакомым с этой местностью, или тем, кому в принципе сложно читать карты.

Первая – фокус-карта (фрагмент), отображает услуги, достопримечательности в радиусе пятиминутной пешей доступности.

Вторая – обзорная карта, полезна для планирования дальних поездок на общественном транспорте, радиус – 15 минут.



Рис. 17. Транспортная стела со светодиодным экраном.



Рис. 18. Обыкновенная стела.

Пюпитр

Пюпитр – разновидность стелы. Основное отличие – небольшая высота. Стоит обычно не по ходу движения, а сбоку от тротуара, дорожки. Часто применяется в парках.

Остин

Пюпитр состоит из массивного бетонного основания и наклонной информационной таблички. Табличка расположена под углом 36°.

На табличке представлена информация об объекте, ниже – цветная полоса с названием достопримечательности. Такая последовательность объясняется тем, что описание, занимающее меньше места, находится ближе к глазам читающего, а более крупный заголовок пишется ниже, что не ухудшает считываемость.

Существует другой вариант по содержанию: карта, название местности, указатели.

На боковую и заднюю сторону пюпитра крепятся таблички с пиктограммами и названиями.

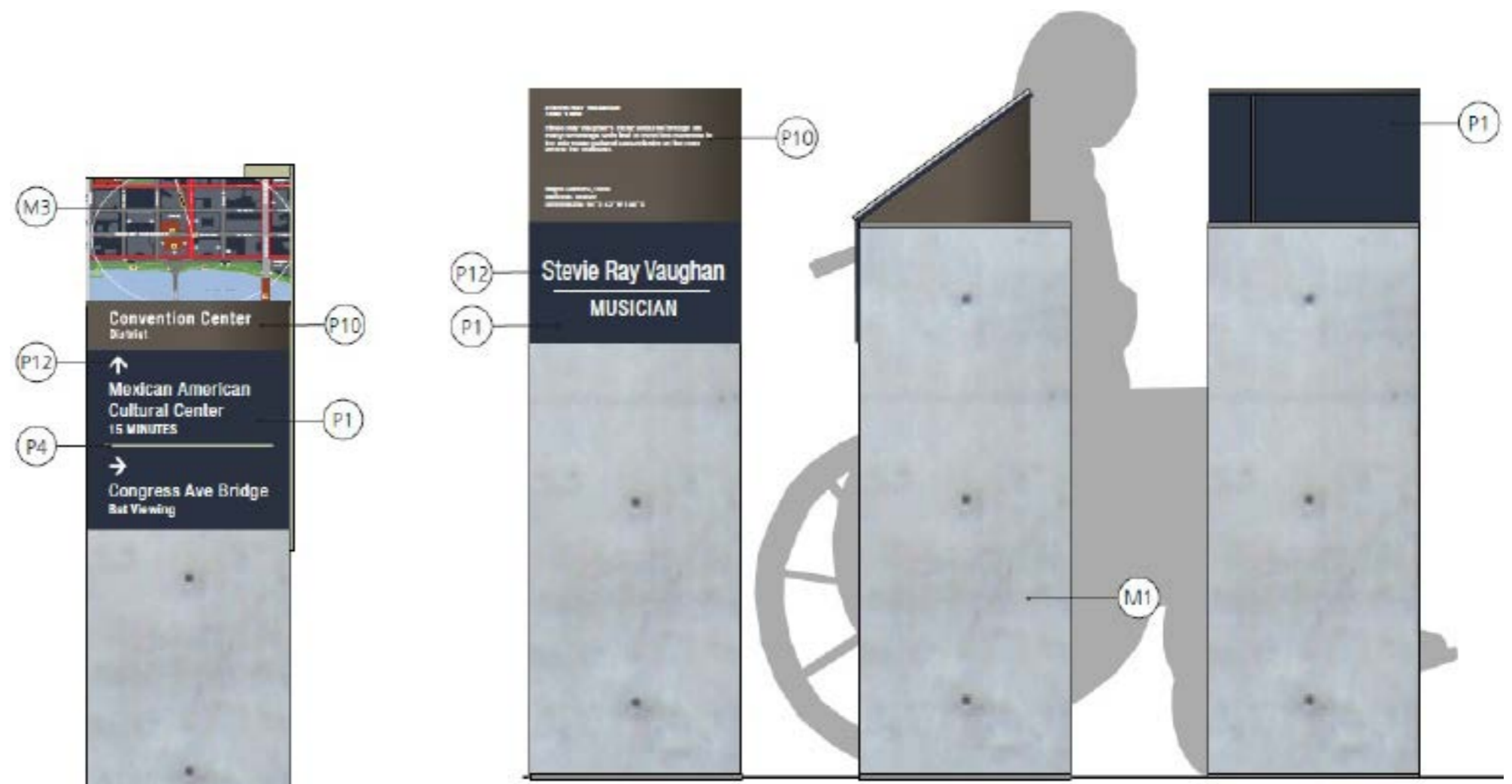


Рис. 19. Пюпитры двух типов в Остине.

Карта

В этом разделе мы рассмотрим карты, которые наносят на разные объекты. В первую очередь – на стелы и стенды.

Главная проблема карт – отсутствие качественных и точных векторных изображений. Используются самостоятельные версии поверх карт сервисов 2ГИС, Яндекс-карты, Гугль-мэпс и других. Все эти карты имеют погрешности, потому что отрисовываются поверх снимков со спутника, данные уточняются постепенно и в первую очередь в крупных городах.

Эти карты главным образом ориентированы на автомобилистов, на них не обозначаются значимые для пешеходов переходы, ширина тротуара, тропинки, проходы в заборах.

Карты сообщества Опенстритмэп (свободно распространяемые, что немаловажно) более точные в некоторых фрагментах (в тех, что находятся в зоне интереса одного из членов сообщества), но в остальных детализация может быть низкой или обновления могут фиксироваться с задержкой.

В любом случае карты нужно будет адаптировать под нужды города, пешеходов. Это касается перекрашивания карты, добавления двумерных и трёхмерных изображений зданий, пиктограмм и прочей информации.



Рис. 20. Фрагмент карты в Бирмингеме. Информация предназначена не для автомобилистов: показаны тротуары, пешеходные улицы, площади, пешеходные переходы (белый цвет). Показаны велопарковки, остановки общественного транспорта.



Рис. 21. Карта пешеходных маршрутов в Рязани. Существует сама по себе, никак не подкрепляется по ходу движения.



Рис. 22. Токио (Япония). Схема фрагмента, где находится человек, – слева, справа – изображение зданий с подписями, что в них находится.



Рис. 23. Карта Екатеринбурга. Пиктограммы значимых объектов сосредоточены в одной области, значки начинают мешать друг другу при том, что вокруг много места, о котором ничего не рассказывается.



Рис. 24. Легенда карты (Екатеринбург).



Рис. 25. Екатеринбург. Стенд с картой.



Рис. 26. Карта на информационной стеле в Вене (Австрия).



Рис. 27. Карта в Токио (Япония). Выбраны светлые тона.



Рис. 28. Карта на информационном стенде в Санкт-Петербурге. Одним и тем же цветом выделены автомобильные дороги и тротуары, что мешает построить пешеходный маршрут. Цвета сочные, резкие, создают избыточный контраст.

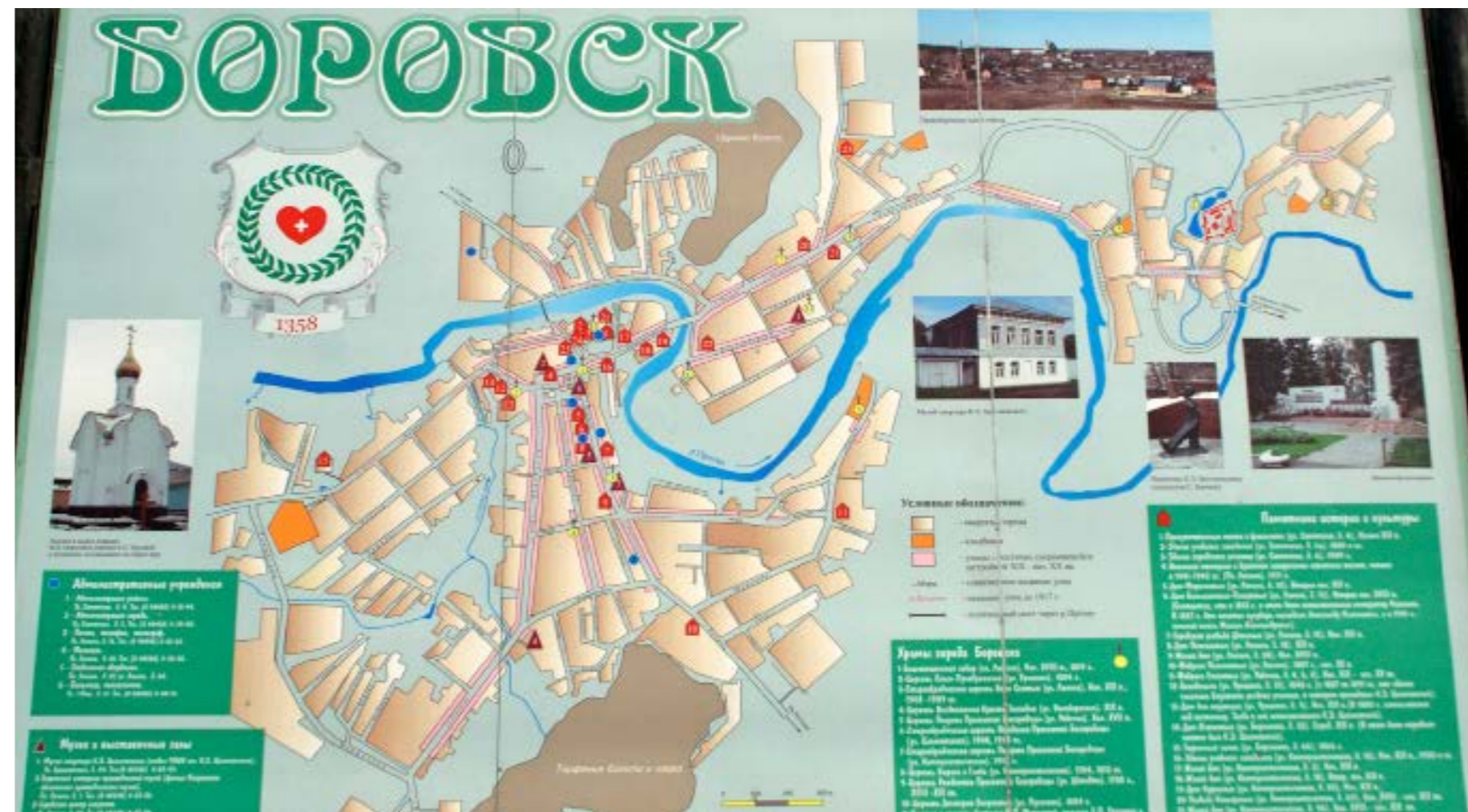


Рис. 29 При том, что город очень маленький и большая часть достопримечательностей сосредоточена на небольшой площади, не изображён отдельно центр, поэтому ориентироваться сложно.



Рис. 30. Карта может быть и в виде арт-объекта, возле которого фотографируются туристы. Но это штучное решение.



Рис. 31. Город небольшой, его можно за час обойти вдоль и поперёк, но уровень детализации низкий: до квартала, хотя можно было показать каждый дом.

Бристоль

Карта существует в двух видах: концептуальная общегородская карта и карта местности.

Первая даёт представление о текущем местонахождении, помогает сориентироваться, в какой части или районе города находится человек.

Вторая содержит подробную информацию об окрестностях, достопримечательностях, зелёных пространствах и оказываемых услугах поблизости.

Основной цвет карт – синий (тёмно-синие дороги, синие пешеходные пространства, серо-голубые здания и внутриворотовые пространства). Озеленённые территории обозначены зелёным цветом с ярко-голубым контуром без прорисовки деревьев. Все надписи белые.

Местоположение карты (и человека, смотрящего на неё) обозначено надписью и значком на оранжевом фоне. Достопримечательности обозначены трёхмерными изображениями белым контуром.



Рис. 32. Детализация карты поквартирная, значимые здания изображены в виде трёхмерных моделей. Отдельным цветом показаны пешеходные дорожки, видно, какие из улиц полностью пешеходные.

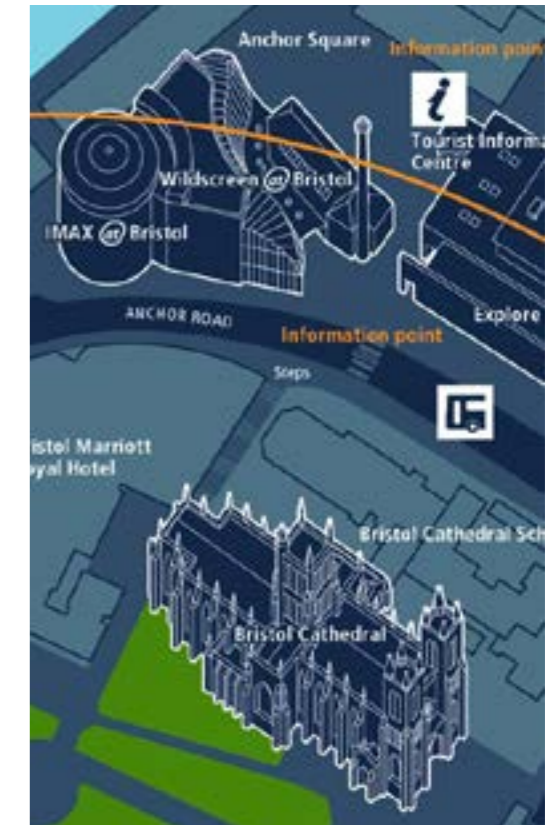


Рис. 33. Детализация моделей высокая.



Рис. 34. Показано, где относительно других районов города находится фрагмент, изображённый детально.

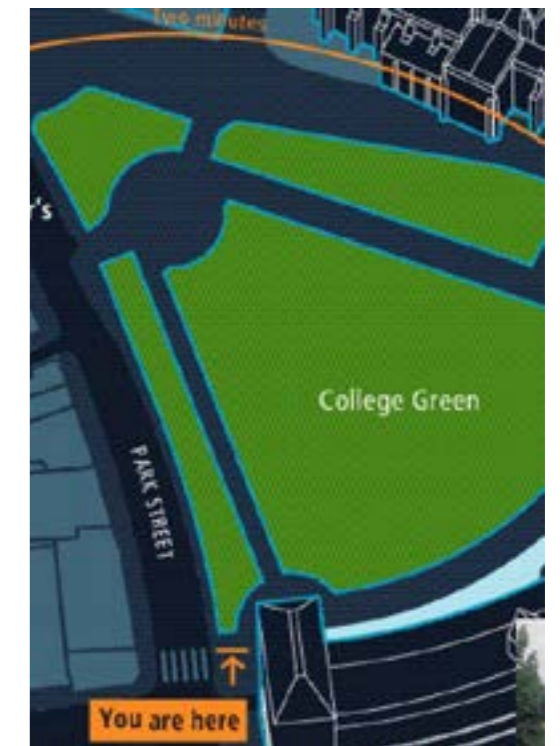


Рис. 35. На карте любой детализации есть метка, показывающая, где находится человек.

Лондон

Используются простые карты разных масштабов, показаны не только ближайшие окрестности, но и связи этого района с другими частями города.

На карте крупного масштаба с хорошей детализацией отдельным цветом показаны все тротуары, дорожки, тропинки, которыми можно ходить пешком. На карте меньшего масштаба улица – единая целостность, состоящая из автодороги и тротуаров.

Для лучшего понимания города на карте размещены трёхмерные изображения известных зданий.

Перед разработчиками стояла задача создать дизайн, который аккуратно встроится в городскую среду со зданиями разных эпох. В данном случае – это нейтральный тёмный фон информационного поля и акцентный жёлтый цвет. Тёмный фон – ещё и защита от вандализма: на светлых объектах рисуют охотнее.



Рис. 36. Фрагмент лондонской карты. Значимые объекты показаны жёлтым цветом.

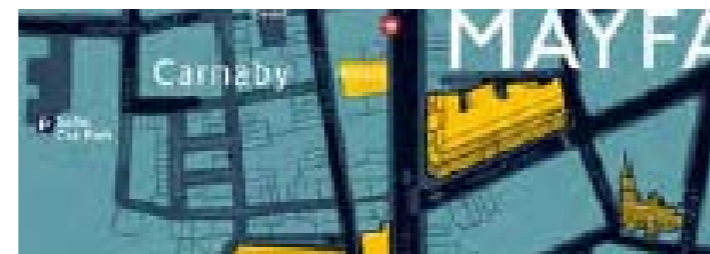


Рис. 37.



Рис. 38.

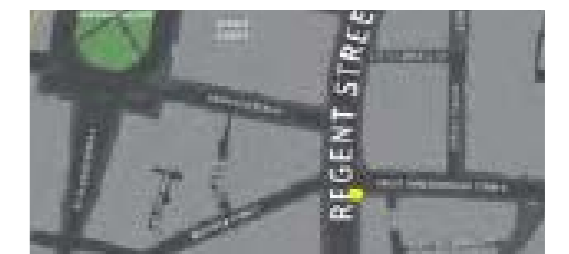


Рис. 39.

Львов (Украина, 729 000 человек)

Карту города рисовали отдельно под этот проект, чтобы не привлекать интеллектуальную собственность третьих лиц и не нарушать авторские права. Результат – универсальная чёткая векторная карта города, лишённая преобладающих проблем существующих карт города и топографических планов – неполной достоверности, вызванной большим разнообразием информации и ориентированностью на водителей.

Информационные слои хорошо структурированы и визуализированы, что позволило разместить много информации, в том числе транслитерацию топонимов, сохраняя чёткость.

Векторная карта подготовлена в двух уровнях детализации, также выпустили четыре тематические карты.

Для проекта по обновлению ориентирующей информации города выпустили два шрифта и комплект из шестидесяти пиктограмм для быстрого обозначения главных точек интереса. Шрифты и пиктограммы также использовались на карте.

Важная характеристика пиктограмм – высокая узнаваемость даже в минимальном размере – 8 мм в диаметре.



Рис. 40. Фрагмент карти Львова. Обозначены пешеходные дорожки, значимые объекты изображены в виде пиктограмм.



Рис. 41. Подписи на украинском языке крупнее, чем дублирование на английском.

Москва

Карты Москвы неожиданно выполнены в светлых и бледных тонах (основные дороги – белые). Такое цветовое решение критикуют и видные русские дизайнеры: это идёт вразрез с мировым опытом. Через несколько лет будет видна состоятельность такого подхода.

У карт и схем очень хорошая детализация, показано много информации для пешеходов: тротуары, все типы переходов, общественные пространства. Другим цветом показаны внутридворовые пространства.

Отдельными цветами показаны линии маршрута общественного транспорта, метро и остановки.

Зелёные зоны не просто обозначены одним цветом – если это кустарник или деревья, то изображаются условные кроны. Можно понять, что это не просто газон.

Все подписи продублированы латиницей (в зависимости от ситуации – перевод или транслитерация).

На карте подписаны номера угловых зданий, иногда – других зданий. Часто показаны входы в значимые организации (крупные магазины, сервисные предприятия).

Изображение на самой карте совпадает с видом по направлению взгляда. Знаковые сооружения в 10-минутной пешеходной доступности обозначены трёхмерной схематичной моделью. За пределами этого радиуса подписаны улицы и пиктограммами обозначены значимые места. В том случае, если у достопримечательности узнаваемый силуэт, она изображается схематически в двумерном виде в самой узнаваемой проекции.



Рис. 42. Фрагмент карты Москвы. Пешеходные дорожки обозначены отдельным цветом. Зелень обозначена так, что понятно, это деревья, просто газон или и то и другое, это помогает ориентироваться. Обозначены главные транспортные объекты. Изображены узнаваемые здания.



Рис. 43. Центр города показан схематично: обыграна его кольцевая структура. Север не вверху.



Рис. 44. Радиус пешей доступности 5 или 10 минут, в зависимости от места установки стелы.



Рис. 45. Указано место нахождения человека в районе.

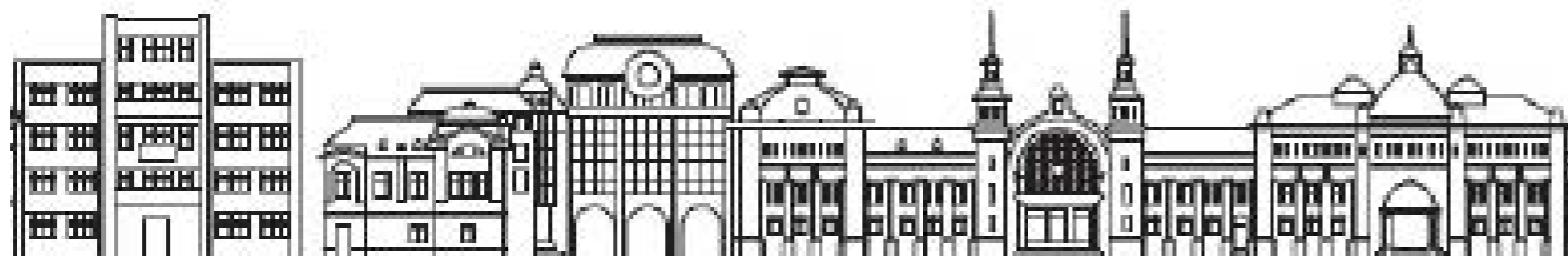
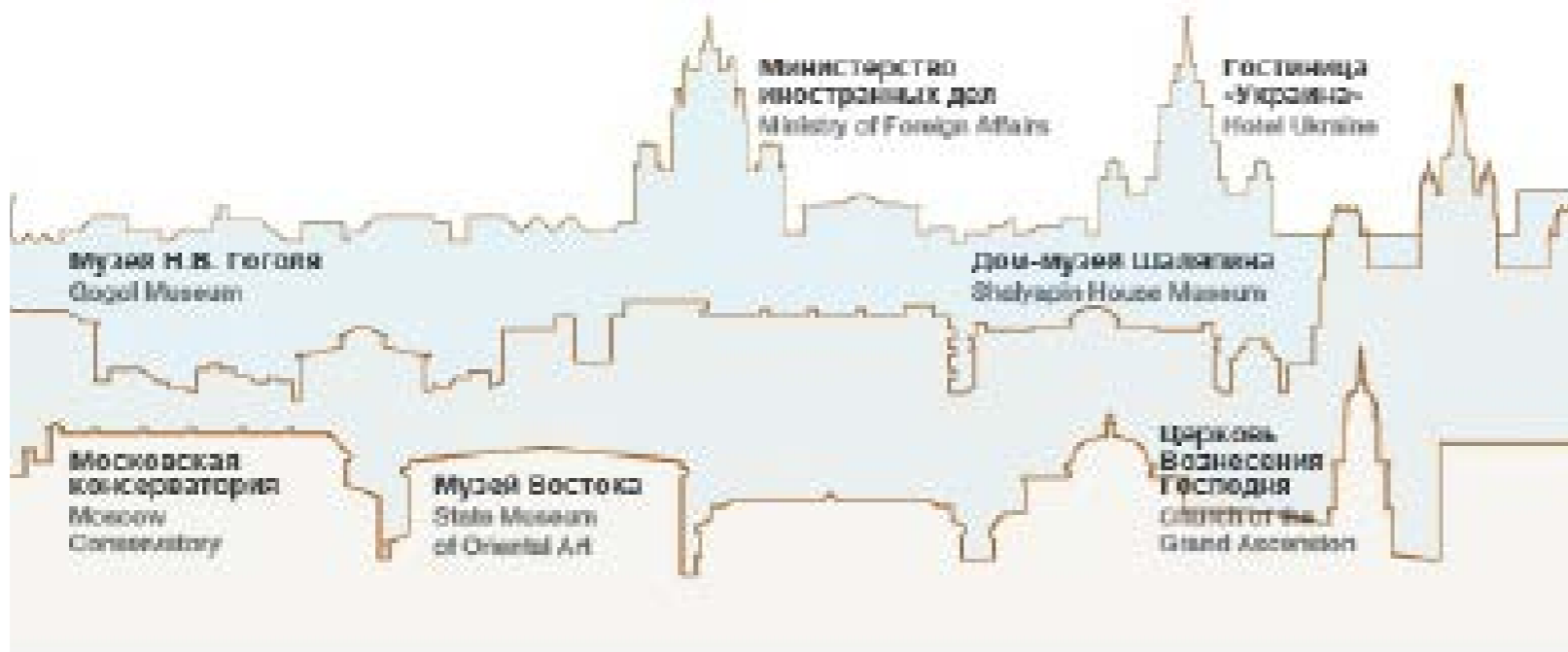


Рис. 46. Подписи на силуэтах зданий помогают в поиске нужного объекта.

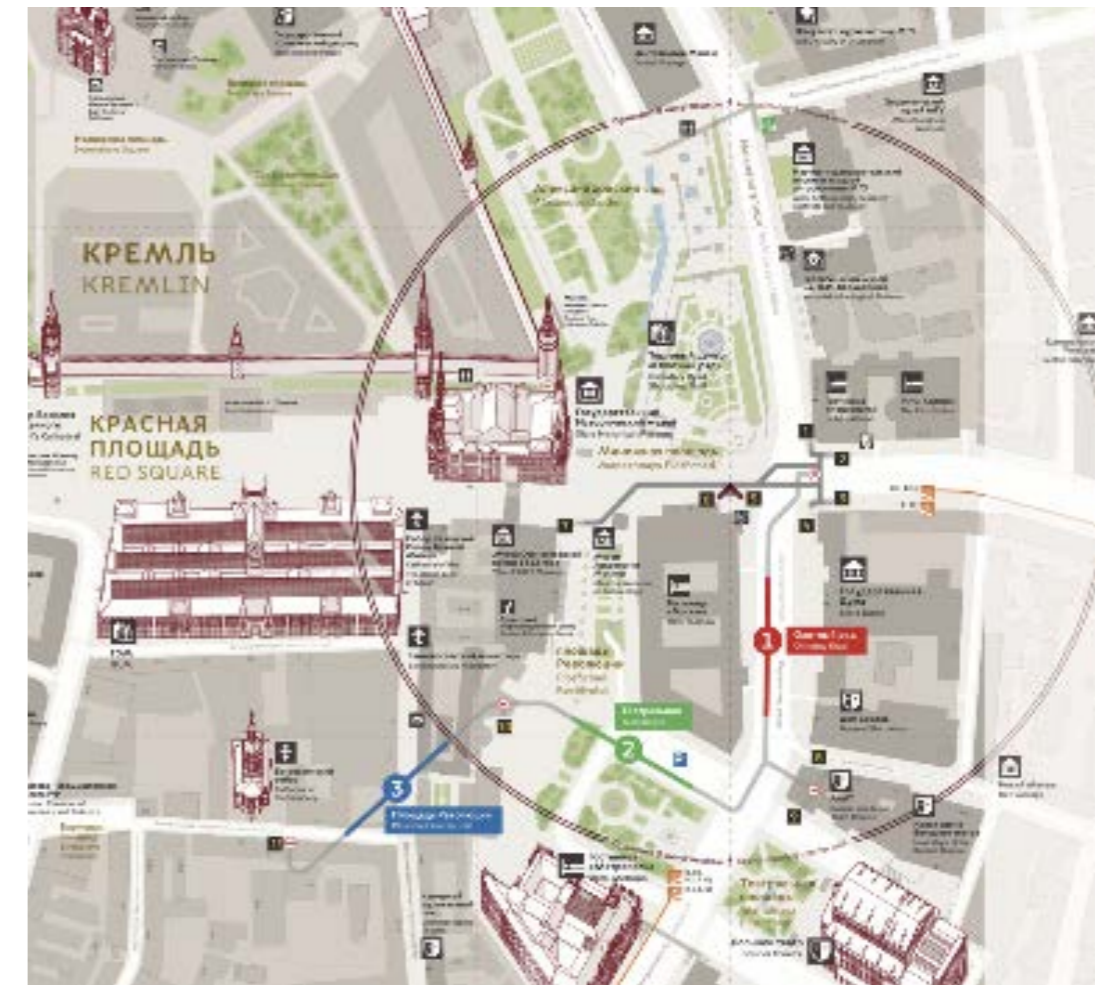


Рис. 47. Значимые здания, могущие служить ориентиром, отрисованы.



Рис. 48. «Каркас» зданий, который затем будет перенесён на стену.



Рис. 49. Уровень детализации удивительный: указаны даже входы в здания.

Остин

Выбрано две палитры цветов: для туристической информации и дорожных указателей, по 14 и 12 цветов соответственно. Контраст между фоном и надписью, размещённой на этом фоне, составляет 70% для лёгкой считываемости.

Созданы наборы пиктограмм в трёх видах, отличающихся по оформлению:

- для пешеходных и дорожных указателей,
- для интернет- и уличных карт (значки те же, добавляется заливка фона),
- классические пиктограммы (значки те же, фон везде одинаковый).

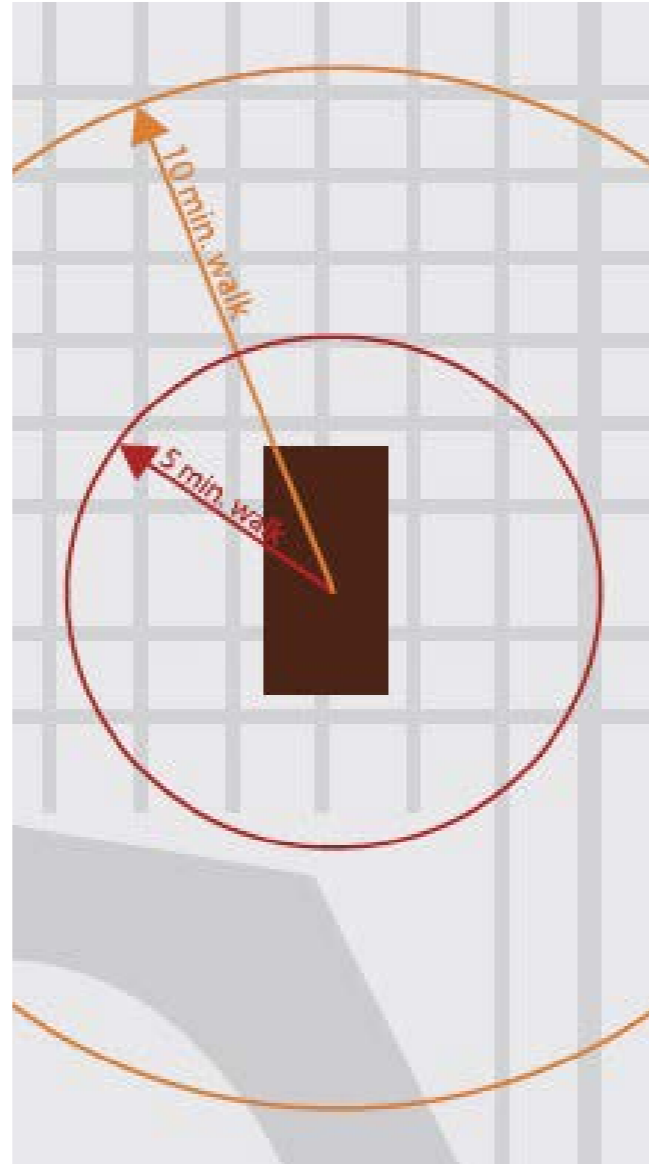


Рис. 50. Место детального фрагмента на карте города.

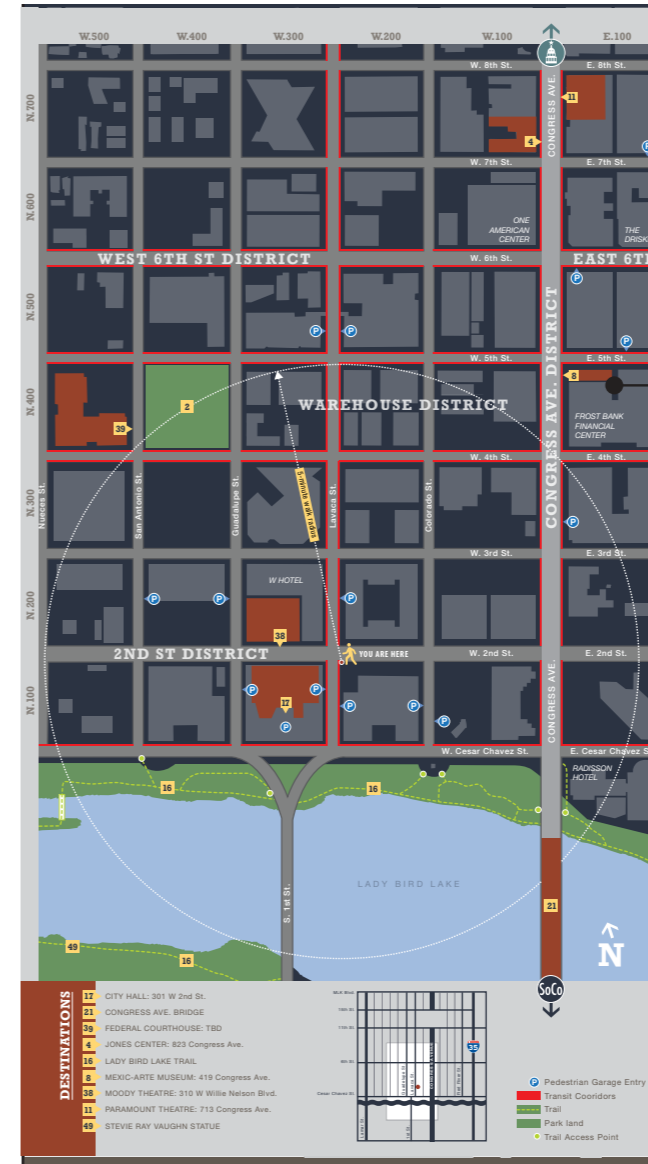


Рис. 51. Детализация поквартильная.

Сидней

Для Сиднея разработаны карты в двух масштабах: 10–15 и 5 минут пешеходной доступности. Все карты ориентированы на север, указано текущее местоположение на карте, радиус действия карты, основные дороги, пешеходные пути, достопримечательности (в объёмном виде), остановки общественного транспорта.

Все кварталы закрашены в один цвет, без дробления на тротуар, дворовое пространство и застройку.

Если используется карта района, рядом показывается карта всего города с выделением фрагмента, который изображён на детальной карте. По краям карты подписаны основные направления, находящиеся за её пределами.



Рис. 52. Детальный фрагмент в зоне пятиминутной доступности.



Рис. 53. Детальный фрагмент относительно всего города.



Рис. 54. Деление города на квадраты.

Улан-Удэ (Россия, 430 000 человек)

В городе установлены стенды с несколькими принципиально по-разному оформленными картами. Две из них сделаны на базе (возможно, даже при участии) 2ГИС.

Ни одна карта не адаптирована под потребности пешехода. К тому же все они не имеют подкреплений: нет системы указателей по ходу движения, не на всех домах есть домовые таблички. Только стенды маршрута «Зелёной линии» имеют дополнительный направляющий элемент, его качество мы обсудили в другой главе.



Рис. 55. Один из вариантов карт на стендах.



Рис. 56. Фрагмент карты.



Рис. 57. Слишком много разноцветных пиктограмм спорят за внимание. Не показаны отдельно пешеходные дорожки.



Рис. 58. Фото достопримечательностей размещены сбоку от карты, что не мешает пользоваться ею.



Рис. 59. Фотографии достопримечательностей размещены прямо на карте города, закрывая территорию, находящуюся за пределами центра. На территории за пределами центра обозначено очень мало объектов.

ЭДМОНТОН (Канада, 818 000 человек)

В стратегическом плане Эдмонта была обозначена задача обеспечить основу для превращения города в более удобное для проживания место. Город решил, что комплексный подход к путеводителям – необходимое условие для этого.

Было поручено рассмотреть стратегию развития для городской системы путеводителей по всем видам транспорта, но сосредоточиться на пешеходах. Поэтому информационные стелы, указатели располагались по городу вдоль пешеходных и велосипедных маршрутов.

Проектировщики не только учитывали пешеходные направления, но старались, чтобы движение пешеходов сопровождалось эмоционально привлекательными факторами (освещение, интересные по окружению дворы, красивые витрины магазинов и так далее).

Главный критерий отбора информации для отображения – помощь в поиске нужной и потенциально интересной информации, а не просто отобразить на карте реальность в уменьшенном масштабе.

Наиболее важные места, достопримечательности отмечаются как:

- пиктограмма;
- двумерное изображение (на карте района);
- трёхмерное изображение (на карте фрагмента).

Вдохновением для цветовой палитры послужили цвета окружающей природы – синий и зелёный, а также цвета архитектуры – тёплый серый и коричневые тона. Дополнительные цвета нашлись в стилях ярких фестивалей, проходящих в городе. Также учли цвета существующих объектов ориентирования – красный и зелёный.

Разработчики выдали карты в трёх типах:

- стандартный вариант, используемый независимо от сезонности;
- зимний вариант;
- ночной вариант.



Рис. 60. Зимняя карта Эдмонта.



Рис. 61. Ночная карта Эдмонта.



Рис. 62. Карта с выносками, подписывающими объекты.

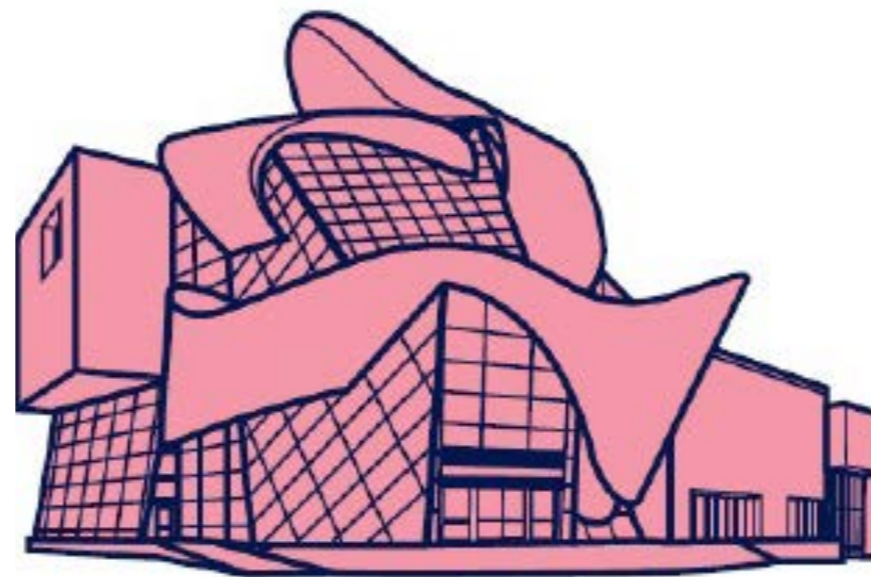


Рис. 63. Модель здания. Все они отрисовываются в одной, наиболее узнаваемой проекции.

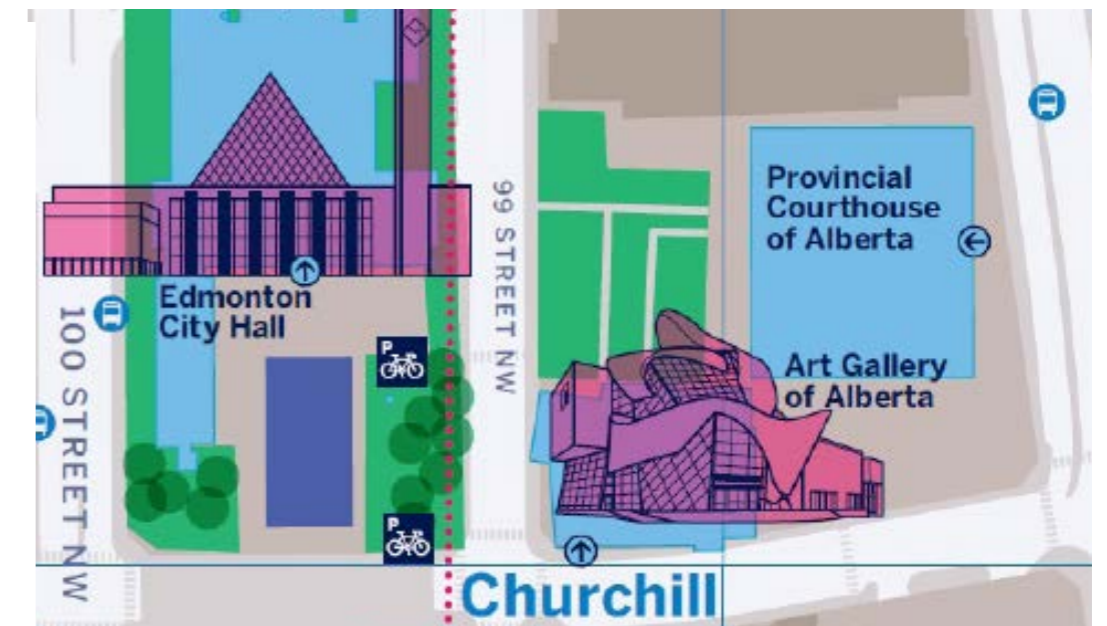


Рис. 64. Парки дополнительно оживлены газонами.

Указатель

Когда человек начинает движение по маршруту, ему нужны подкрепления, что он движется правильно. Особенно это важно на перекрёстках. В этом случае эффективнее всего указатель.

Он не должен быть чересчур подробным, чтобы сэкономить время контакта: человеку достаточно дать понять, что он не отклонился от маршрута. Основной элемент – стрелка (она может быть нарисована на указателе, сам указатель может быть в виде стрелки, можно сочетать оба способа).

В помещениях (вокзалы, например) указатели могут быть подвесными, в городе их монтируют на стены, на столбы (как на уже существующие, так и на специально созданные конструкции).

В городах России указатели чаще всего обслуживают интересы водителей. Пешеходные указатели характерны для парков или туристических объектов вроде горнолыжных баз. В городах это, как правило, разовые внесистемные решения.

После выхода методических рекомендаций Минкульта в разных городах страны начали применять эти указатели уже не только для водителей, но и для пешеходов.



Рис. 65. Указатель Лондона.



Рис. 66. Если значимый объект не подписать системным способом, люди сделают это сами. Не всегда это будет выглядеть так мило (Исландия).



Рис. 67. Типичный указатель в США.



Рис. 68. Указатель для пешеходов (США).



Рис. 69. Указатели на перекрёстке в Гамбурге (Германия). Расстояние до объекта в метрах.



Рис. 70. Указатель (Германия).



Рис. 71. Указатель на перекрёстке установлен не на отдельном столбе, а вместе с другими городскими объектами (Флоренция, Италия).



Рис. 72. Коричневый цвет на указателе к туристическому объекту (Кипр).



Рис. 73. Указатель в Улан-Удэ. Изображён сам объект, указано расстояние, текст на трёх языках. Хороший указатель в плане содержания информации, но не в плане оформления её.



Рис. 74. Улан-Удэ, парный указатель к достопримечательностям. Опять же используется очень контрастное сочетание цветов.



Рис. 75. Пешеходный указатель в Подмоскowie. Ориентирует по нахождению улиц и подсказывает, в какую сторону увеличивается нумерация домов. Цвет указателей рифмуется с цветом табличек на домах с названиями улиц и номерами домов.



Рис. 76. Указатель в центре Воронежа. Красивая стойка и плохое оформление текста. Указатель этот не включён в систему, а сам по себе.



Рис. 77. В провинциальных городах России проще встретить декоративные, чем функциональные указатели. На фото – Рязань.

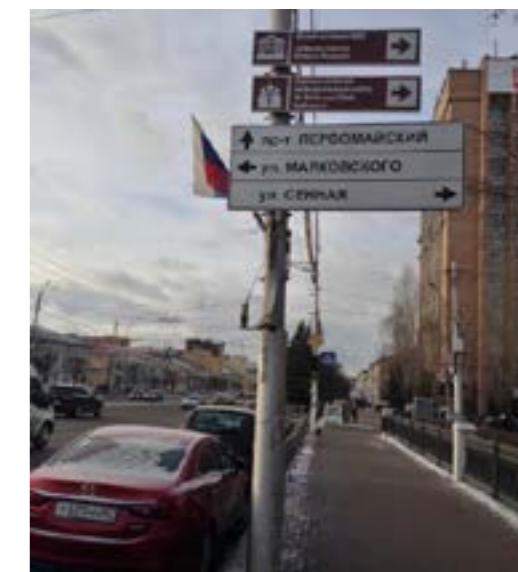


Рис. 78. Указатели сверху выполнены по рекомендациям Минкульта, но сделаны плохо. Для водителей текст на табличках слишком мелкий, для пешеходов – слишком высоко висят.



Рис. 79. Один из типов указателей в Санкт-Петербурге. На табличках указано название объекта и адрес на двух языках (в некоторых случаях не только перевод, но и транслитерация, чтобы проще было уточнить направление у местных жителей). Расстояние до объекта обозначено в метрах.



Рис. 80. Указатели другого типа, установленные в Санкт-Петербурге. На английском языке указано только название объекта, а адрес только по-русски. Табличка перенасыщена деталями, сложно считывается. Текст набран только заглавными, что затрудняет распознавание текста. Зато есть пиктограммы.

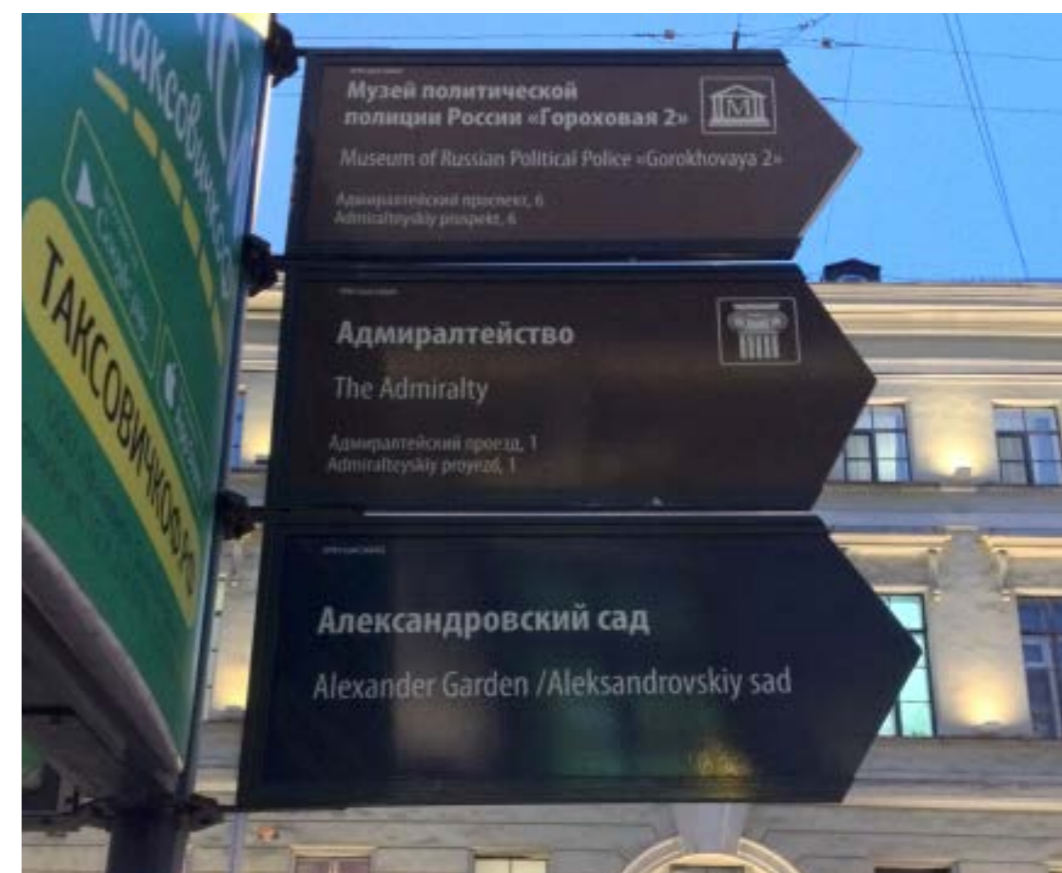


Рис. 81. Санкт-Петербург. Таблички нового образца, сделанные по методическим рекомендациям Минкульта. Но макеты переосмыслили и сделали их аккуратнее, чем предлагалось. Дублирование названий транслитерацией и переводом. Расстояние до объектов не указано ни в метрах, ни во времени, что плохо.

Бристоль

На столб с указателями можно крепить большое количество табличек с направлениями, причём ориентацию можно выбирать любую, так как конструкция столба не предполагает фиксированного направления табличек.

На столбе есть специальные пазы, в которые вставляются таблички. Это позволяет менять информацию и ориентацию табличек в случае необходимости.

На указателе кроме названия иногда размещается несколько пиктограмм, показывающих, какие услуги можно получить у этого объекта (есть ли там парковка, например).

Цвет указателей одинаковый, сине-зелёный.

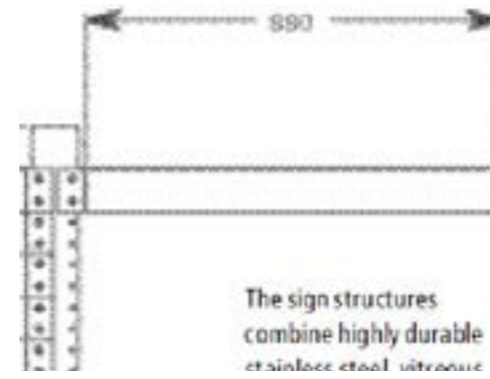


Рис. 82. Способ крепления указателей к столбу.

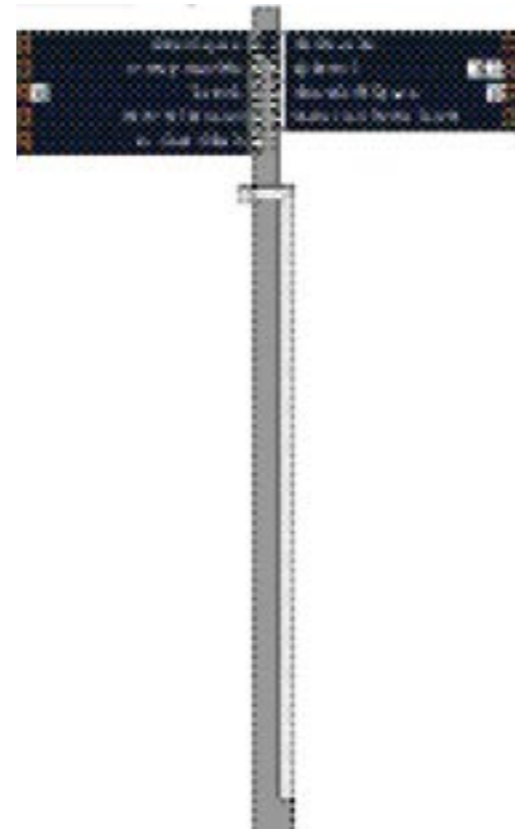


Рис. 84. Указатели. Пиктограммы находятся рядом со стрелочками, а не с текстом. Что уменьшает время контакта, если человеку нужна достопримечательность или точка интереса с пиктограммой, а не название улицы.

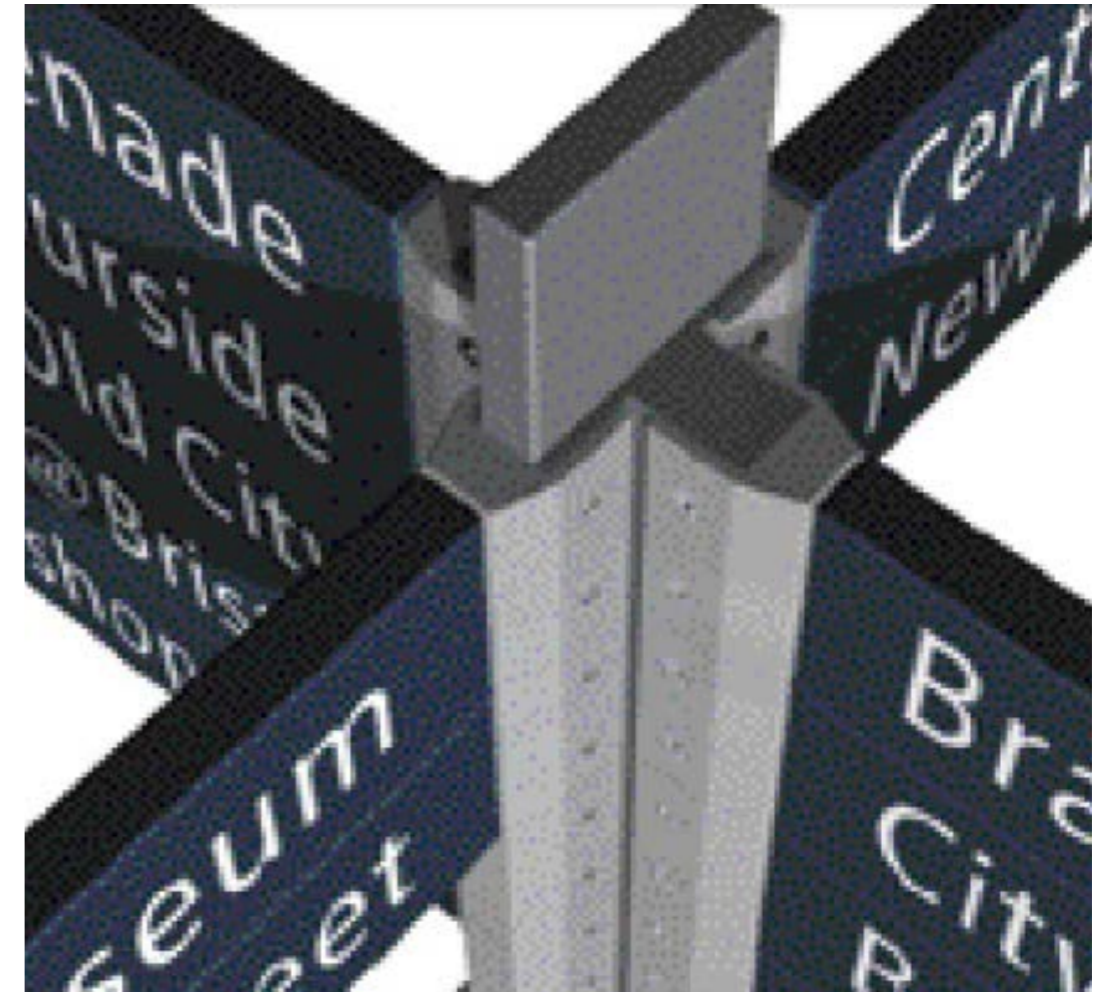


Рис. 83. Схема размещения указателей.



Рис. 85. Указатель в городе.

Львов

Указатели размещаются на перекрёстках. На одном столбе может быть расположено до 12 табличек.

Конструкции не диссонируют с окружающей средой из-за цвета (все указатели тёмно-коричневые) и инженерного решения, но в то же время остаются видимыми и разборчивыми.

На указателях размещены пиктограмма, текст на украинском и английском языках, стрелочка.

В течение двух лет в городе установили 400 указателей к достопримечательностям.



Рис. 86. Указатель в городе. Текст на табличках всегда выравнивается по левому краю, а не, как часто бывает, относительно стойки указателей.



Рис. 87. Макеты указателей. Главный язык (украинский) – крупнее.

Москва

Указатели выполнены в виде отдельно стоящих конструкций или панель-кронштейнов на опорах городского освещения и линий электропередач.

На каждой табличке название объекта на двух языках, пиктограмма, адрес, расстояние в минутах. У указателей два типа фона: традиционный синий и коричневый для культурных объектов.

Для упрощения вёрстки и облегчения восприятия длинных официальных наименований государственных и муниципальных учреждений дизайнеры описали универсальные правила сокращения.



Рис. 88. Родной брат старых питерских указателей. Но только не коричневого, а активного красного цвета. Указатель перегружен информацией (есть даже телефон). Ошибки в вёрстке такие же, как на питерских указателях.



Рис. 89. Указатели нового образца. Более аккуратные и информативные.

Остин

Разработано несколько вариантов пешеходных указателей для различных ситуаций и разного количества информации, размещаемой на них. Есть отдельный тип конструкции, где кроме статичной информации на электронном табло показывается сменная (о свободных местах на парковке).

Информация на указателях касается достопримечательностей и других точек интереса, расположенных в пятиминутной доступности от них.

Указатели могут крепиться на фонарные столбы либо на свои собственные.

Все указатели выполнены на отдельных табличках, скреплены между собой специальными зажимами, чтобы при необходимости можно было заменить информацию.

Основа указателей – алюминиевые панели, а надписи печатаются на виниловом износостойком материале. Цвет фона на всех одинаковый.

Боковая сторона (место, где указатели крепятся к столбу) декорирована металлической полосой. Нижняя часть указателя также декорирована панелью с заданным паттерном. Это сделано для поддержания единого стиля.

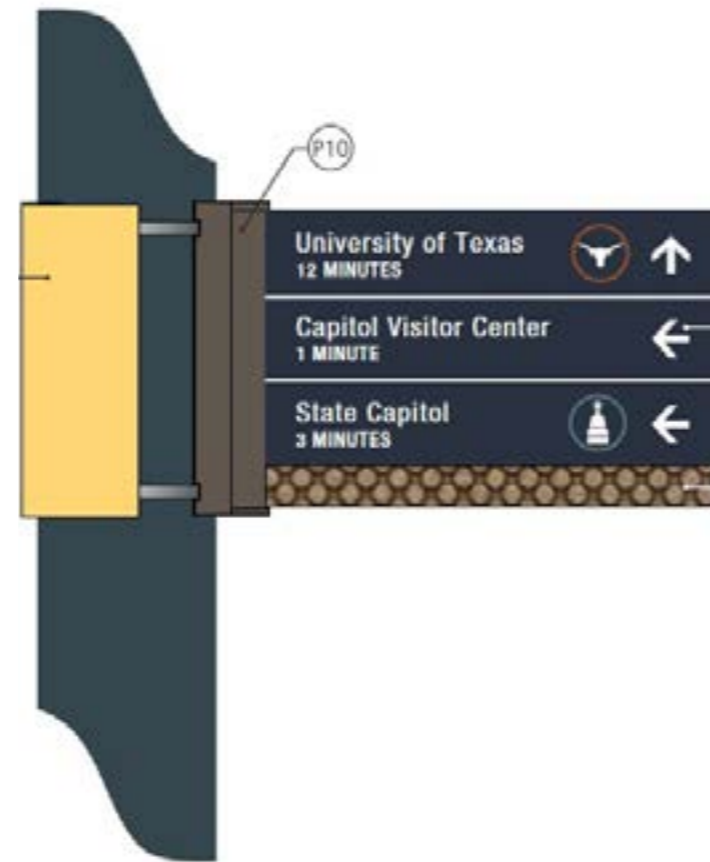


Рис. 90. Указатель в цвете.

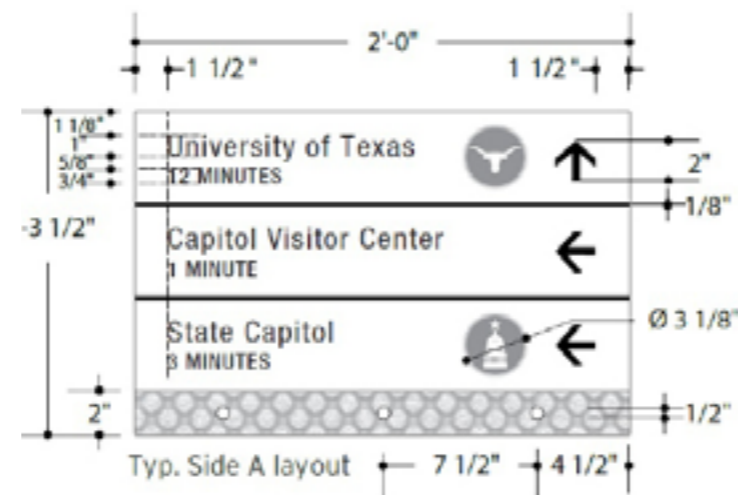


Рис. 91. Схема размещения элементов указателей.



Рис. 92. Варианты размещения указателей: на имеющихся столбах и на отдельных опорах.

Сидней

На столбах с указателями размещены тактильные индикаторы для слабовидящих людей с названием улицы, а также аудиогиды.

Сами указатели выполнены из алюминиевых пластин и прикреплены к столбу при помощи передвижных устройств, благодаря этому количество и высоту указателей можно регулировать.

Указатели одного цвета, но маркеры видов транспорта – относящегося к ним цвета.

На указателях подписано время, которое потребуется, чтобы дойти до упомянутого объекта пешком.

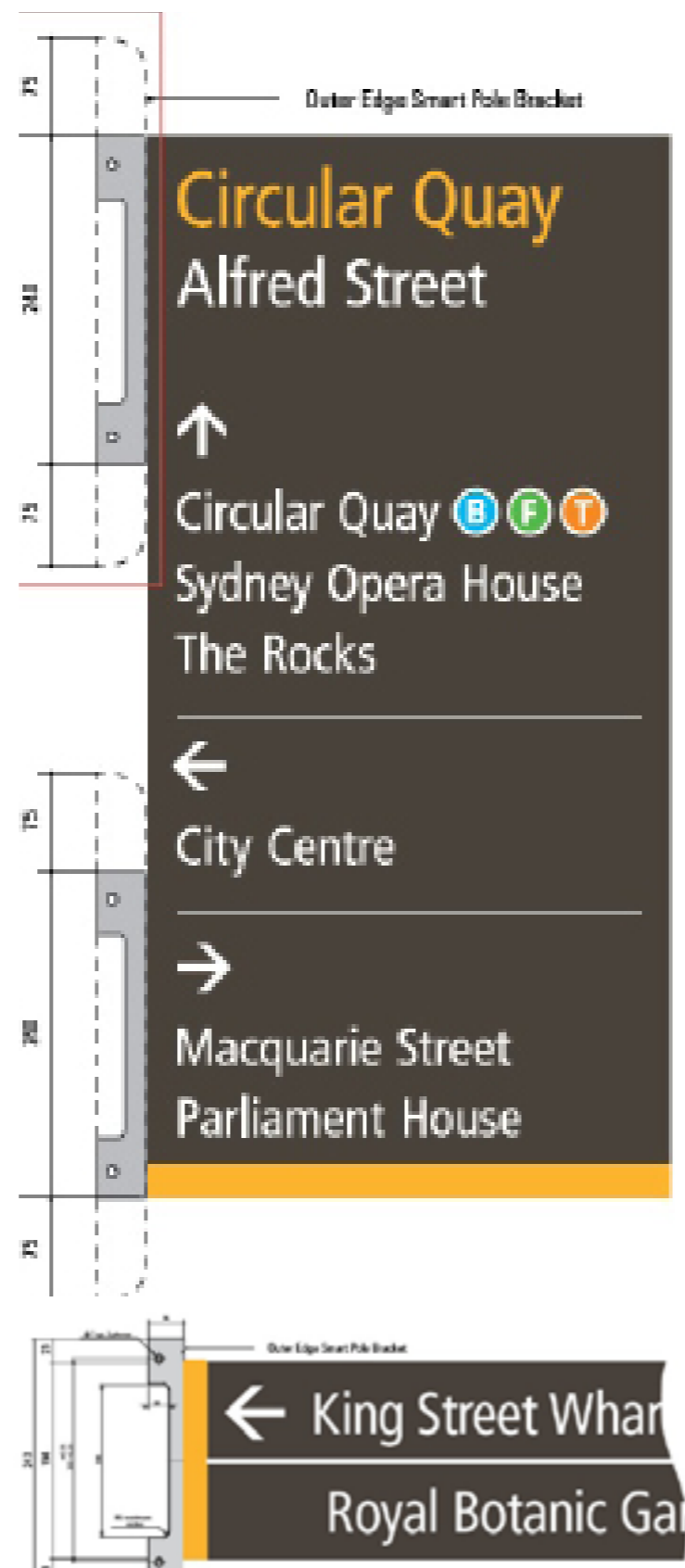


Рис. 93. В зависимости от типа указателя жёлтая полоса меняет положение.

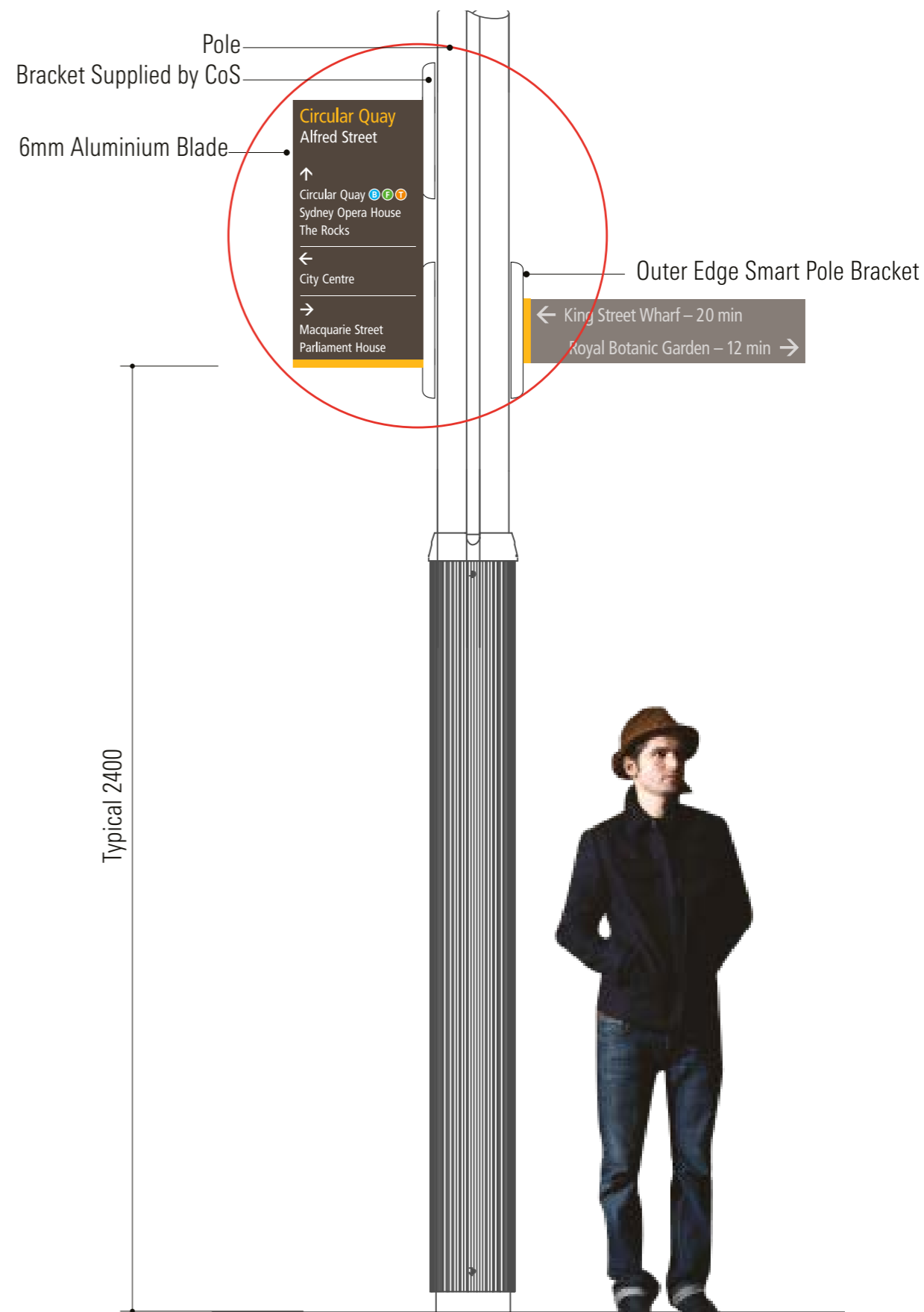


Рис. 94. Высота размещения указателя относительно роста человека.

Домовые таблички

Смысла в картах, схемах и указателях не будет, если человек не сможет опознать нужный ему дом.

Улицы и дома должны быть подписаны, и эти таблички должны быть увязаны со всей остальной системой ориентирующей информации.

Для домовых табличек должен быть создан подробный регламент, описывающий размеры, материалы, содержание и все основные принципы размещения табличек на фасадах. Всего предусмотреть не получится из-за особенностей архитектуры зданий разных эпох, но большую часть ситуаций удастся перекрыть.

В странах, где используется латиница, надписи обычно не дублируют на втором языке. В странах, где используют кириллицу, странах Азии и некоторых других обычно дублируют надписи на английском языке (или латиницей).

В России иногда используют и третий язык (в национальных республиках).

Иногда табличку совмещают с функцией указателя. Так, в Москве дизайнеры Студии Артемия Лебедева на домовых табличках предложили разместить пиктограммы объектов, находящихся поблизости по ходу движения.



Рис. 95. Типичная домовая табличка в Вене (Австрия). Надпись не дублируется на другом языке, потому что используется латиница, понятная большинству жителей планеты система письменности. Но выбор шрифта неудачен.



Рис. 98. Домовая табличка из Минска (Белоруссия). Не лучший выбор шрифта, излишняя декорированность: тени, дополнительно введённый жёлтый цвет. Ошибка с указанием домов 24 и 20: следует указывать крайние дома в квартале.



Рис. 96. Табличка с названием улицы на Кипре. Так как некоторые греческие символы трудно читать иностранцам, текст дублируется.



Рис. 97. Табличка с номером дома в Италии.

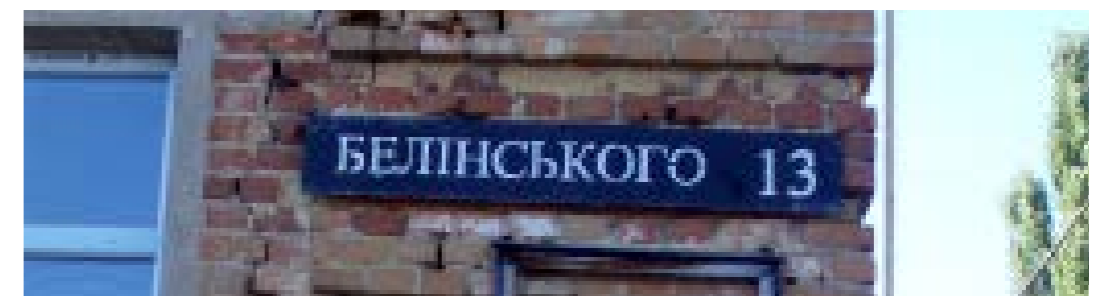


Рис. 99. В провинциальных городах стран бывшего СССР ещё не дублируют названия латиницей. Табличка из Мены (Украина).



Рис. 100. Старый указатель в Москве.



Рис. 101. Новый указатель в Москве. Шрифт нарисован специально под этот проект.



Рис. 102. Один из вариантов домовых табличек в Санкт-Петербурге. Уже заменяются новым вариантом.

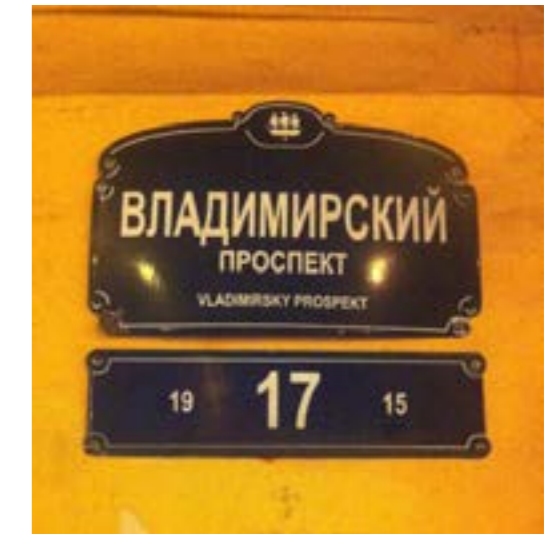


Рис. 103. Таблички нового образца.



Рис. 104. Казань. Название на русском и татарском языках. Сейчас на центральных улицах города на табличках уже три языка: ещё английский.



Рис. 105. Казань, табличка скопирована с питерской.



Рис. 106. Екатеринбург. Указаны не соседние дома (что ошибочно), не крайние в квартале (как правильно), а крайние дома на улице.



Рис. 107. Создавая макеты табличек для частных домов, нужно предусмотреть их особенности: малое расстояние между окнами. Сергиев Посад.



Рис. 108. В России на домовых табличках чаще всего используется две пары цветов: чёрный с белым и синий с белым. Воронеж.



Рис. 109. На новой табличке снизу подписано старое название улицы, что может путать гостей города.



Рис. 110. Используются некачественные материалы, и актуальная часть информации не видна.



Рис. 111. Используется слишком декоративный и контрастный шрифт, который сложно считать в условиях плохой видимости (Воронеж).



Рис. 112. В начале некоторых улиц в Великом Новгороде установлены таблички, рассказывающие о нём.



Рис. 113. Из старых табличек в городах России чаще всего встречаются такие образцы. У первого характерная форма, у второго – шрифт и цвет (Коломна).



Рис. 114. Табличка с трафаретным шрифтом, Коломна.



Рис. 115. На домовой табличке написана реклама. Недопустимо (Улан-Удэ).



Рис. 116. Вариант, когда исторические названия присутствуют на той же самой табличке, где указано современное название, – плохая практика. Эту информацию лучше писать на отдельной табличке (Улан-Удэ)



Рис. 117. Таблички, выполненные трафаретным шрифтом. Улан-Удэ.

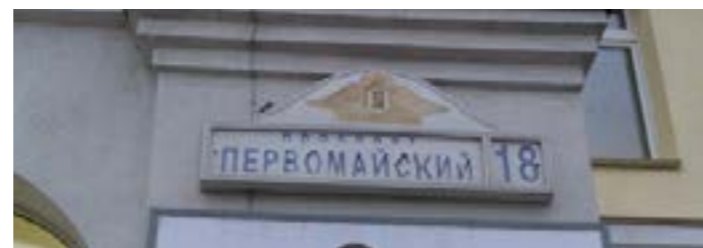


Рис. 118. Табличка из некачественных материалов, совмещённая с рекламой. Рязань.



Рис. 119. Домовая табличка с названием жилого комплекса. Неудачно соседствует с табличкой о классе энергоэффективности здания (Рязань).



Рис. 120. Шрифт на табличке заужен слишком сильно, что очень затрудняет чтение (Рязань).



Рис. 121. Домовая табличка установлена в необычном месте (над окном), и её размер при этом меньше, чем рекламного объявления, схожего по форме (Рязань).



Рис. 122. Когда информация о старых названиях улиц вынесена на отдельную табличку, это гораздо лучший вариант (Новосибирск).



Рис. 123. Название по-русски, по-башкирски, по-английски и старое название улицы (Уфа).



Рис. 124. Домовые таблички размещаются не на углу здания, а в нишах, чтобы не закрывать декор.

Наземная навигация

Наземная навигация с точки зрения размещения подразделяется на напольную (в помещениях) и тротуарную (на улицах). В обоих случаях она воплощается в виде сплошной линии или в виде отдельных элементов.

Напольная навигация в виде непрерывных линий обычно используется как дополнение к обычным указателям в больших транспортных узлах: аэропорт, вокзал или же крупные торговые центры. Делается это обычно в тех случаях, когда площадь залов и коридоров большая, при этом люди не ходят по нему плотными толпами, а двигаются разреженно.

Если места в помещении много, но оно всё занято людьми, то смысл линий на полу теряется: человек не будет видеть весь маршрут, а если будет всё время смотреть под ноги, это чревато столкновениями.

В случае, если помещение небольшое, напольная навигация не нужна вовсе: люди в попытке уследить за линией и её поворотами будут создавать толкучку, особенно в проходах.

Напольная навигация в виде отдельных объектов устанавливается также на вокзалах и в магазинах. Обычно они выполняют подкрепляющую функцию, основная ориентирующая задача на них не возлагается.

Тем не менее к месту установки и материалам, из которых будет изготовлен напольный указатель, нужно относиться серьёзно: смонтированный в неудачном месте, он вызовет затор, а изготовленный из неудачных материалов быстро изотрётся.

Тротуарная навигация в городах используется всё чаще, даже в российских. Как пример микронавигации – тактильная плитка для слепых, показывающая повороты к пешеходным переходам.

Туристическая тротуарная навигация обычно выглядит как линия, соединяющая ряд достопримечательностей. Иногда на тротуаре обозначается путь к отдельному объекту

(чаще это характерно для коммерческих организаций).

Линия по тротуарам исторического центра есть в нескольких городах России: Екатеринбург, Нижний Тагил («Малахитовая линия»), Оренбург, Соликамск. Планируется её устройство в других городах страны, кое-где даже несколько маршрутов. Всегда предполагается установка информационных стендов, в некоторых случаях – связка достопримечательностей приложением или сайтом.

Главная проблема устройства таких линий – плохое взаимодействие между ведомствами. В некоторых случаях сложно согласовать прохождение линии через территорию, принадлежащую не городу, а государству, а иногда возникают сложности другого рода: после создания линии одним департаментом другой перекапывает тротуар в поисках подземных коммуникаций, а восстановление пострадавшей линии впоследствии не занимается. Поэтому выкладывать такой пешеходный маршрут из кирпича или плитки другого цвета в современных российских реалиях может быть опрометчивым решением.

В одном из городов, планирующих подобный проект, обозначили и другую проблему, она заключается «в отсутствии ровного асфальта, поэтому где-то линия будет пунктирной, а где-то только указано направление».



Рис. 125. Указатель к хостелу, Рейкьявик (Исландия).

Бостон (США, 625 000 человек)

Пятикилометровый пешеходный маршрут «Тропа свободы» проходит через 16 точек с основными достопримечательностями, связанными с борьбой за независимость. Линия не нарисована, а устроена из красного кирпича на серых тротуарных плитках (на красной брусчатке линия белая). Это более дорогой проект на стадии реализации, но он не требует постоянного обновления, как в случае с краской.

У достопримечательностей установлены объекты с пояснительными надписями, чтобы туристы могли сами получить информацию.

Остин

В качестве тротуарной навигации созданы специальные тротуарные плитки «пешеходный компас». Это квадратная плитка с отображёнными по углам сторонами света и направлением к ближайшей достопримечательности. Такой «компас» встраивается в существующую раскладку тротуарной плитки против основного направления раскладки.

Пермь (Россия, 1 042 000 человек)

Пермь – один из первых городов в России, где линиями пешеходных маршрутов в буквальном смысле исчертили город. В городе два маршрута общей протяжённостью 10 км. У значимых объектов стоят информационные стелы.

«Зелёная линия» – пешеходный маршрут Перми, который объединяет ключевые культурные и архитектурные объекты.

«Красная линия» – представление города через знаменитых людей, которые жили в Перми и оставили след в её истории.

Улан-Удэ

Пешеходный маршрут протяжённостью почти 4 км проходит через исторический центр города. Линия не сплошная, а сильно прерывистая, состоит из групп по три стрелочки. Группы нарисованы на слишком большом расстоянии друг от друга: если одна группа будет закрыта снегом, грязью или же изотрётся, турист будет дезориентирован. При том, что на плитке краска будет плохо держаться, маршрут не линейный, не кольцевой, а с ответвлениями, так далеко расставлять группы стрелок – плохое решение.

На маршруте установлено несколько карт-схем города, у значимых объектов – информационные таблички.

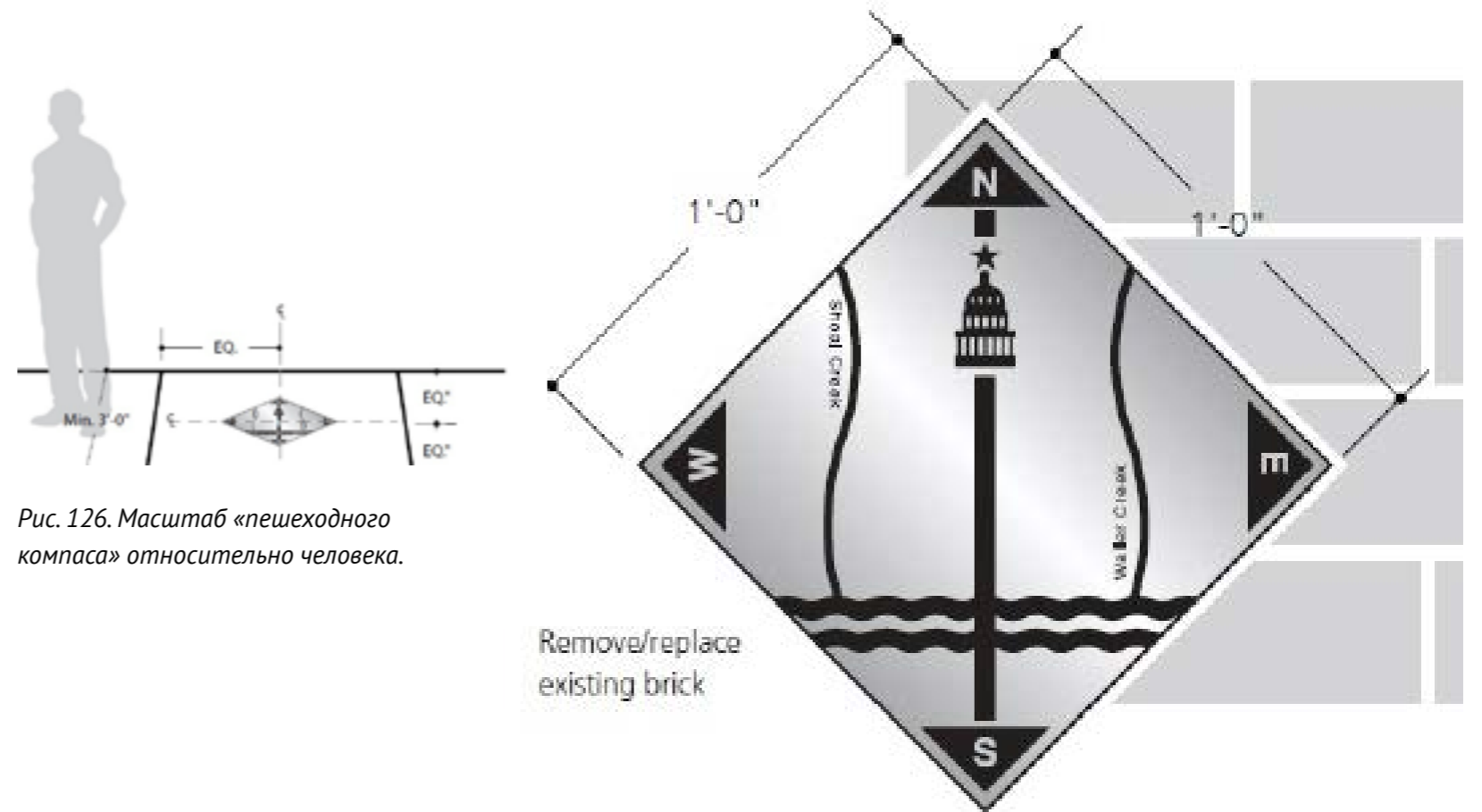


Рис. 126. Масштаб «пешеходного компаса» относительно человека.

Рис. 127. Макет «пешеходного компаса».



Рис. 128. Масштаб стрелки относительно человека. Направляющие стрелочки небольшие, но неаккуратные: возможно, использовали уже износившийся трафарет. (Улан Удэ.)



Рис. 129. На некачественном покрытии стрелки долго не держатся. Белая обводка добавила неряшливости.



Рис. 130. Расстояние между группами стрелок очень большое, соседняя не видна.



Рис. 131. Красная линия Екатеринбурга.



Рис. 132. Линию нанесли поверх цифры с номером достопримечательности. Екатеринбург.



Рис. 133. Наземная навигация в московском метро. Указатели подсказывают, где выход, где переход на другую линию.



Рис. 134. Указатель к выходу в метро (Китай).



Рис. 135. Напольные указатели к дверям вагонов в метро (Китай).

Электронное оборудование

К электронному оборудованию относится комплекс:

- светодиодные табло с указанием времени прибытия транспорта (статичные и с бегущей строкой);
- мониторы с отображением информации (в том числе карт и схем);
- интерактивные терминалы для планирования маршрута и так далее;
- гаджеты с установленными навигационными сервисами.

При беглом взгляде идея цифровой навигации кажется удачной. Такая система хранит огромное количество информации, включая правила пользования видами транспорта, планы этажей, дополнительные сведения о точках интереса и конечно температуру окружающей среды и дату. Интерфейс может быть на любом количестве языков. Система может выполнить часть работы по построению маршрута.

К тому же цифровые устройства создают прогрессивный образ заказчика системы ориентирующей информации.

Первое и основное преимущество дисплеев, терминалов и экранов – скорость обновления картинки. Достаточно один раз ввести в диспетчерской сообщение, и оно появится на всех экранах (если устройства работают в единой сети).

Второе преимущество – невысокая стоимость обновления данных. Исправить опечатку в бегущей строке не то же самое, что перепечатать и переклеить десятки указателей в разных частях города.

Чем чаще и на большем количестве элементов надо обновить информацию, тем выше вероятность использования цифрового устройства. Более дорогое само по себе, оно окупается при частом и длительном использовании. Поэтому их использование оправдано в аэропортах, для публикации информации о рейсах.

Но кроме положительного эффекта есть и сложности:

- цифровой интерфейс не всегда значит интерактивный;
- цифровые технологии могут порождать отторжение или страх использования группами людей (так называемое «цифровое неравенство»);
- разная информация может меняться с разной частотой;
- высокая стоимость оборудования;
- обслуживание системы недёшево, стоимость труда программистов высокая.

Тем не менее цифровые технологии используются. Самый популярный и самый неэффективный при этом – информационный терминал. В Нью-Йорке и Лондоне устанавливали интерактивные стелы с сенсорными экранами, но пилотный проект признали неудачным. В других городах такие проекты тоже закрываются в течение года. В московском метро подобные объекты пытались использовать с 60-х годов, но всегда неудачно.

Тому есть несколько причин:

- низкая пропускная способность (с системой в один момент времени взаимодействует только один человек);
- в случае поломки или другой внештатной ситуации элемент перестает выполнять свои задачи, а восстановление обычно времязатратно и трудоёмко;
- узкий круг пользователей, в том числе за счёт психологического барьера. Люди, особенно пожилого возраста, будут избегать таких терминалов. Важно подумать и о людях с физическими ограничениями;
- распространение смартфонов даёт большинству пассажиров доступ к более широкому кругу функций: от заказа такси до персонального гида по городу. Поддерживать функциональность стелы на уровне мобильных навигационных приложений практически невозможно;

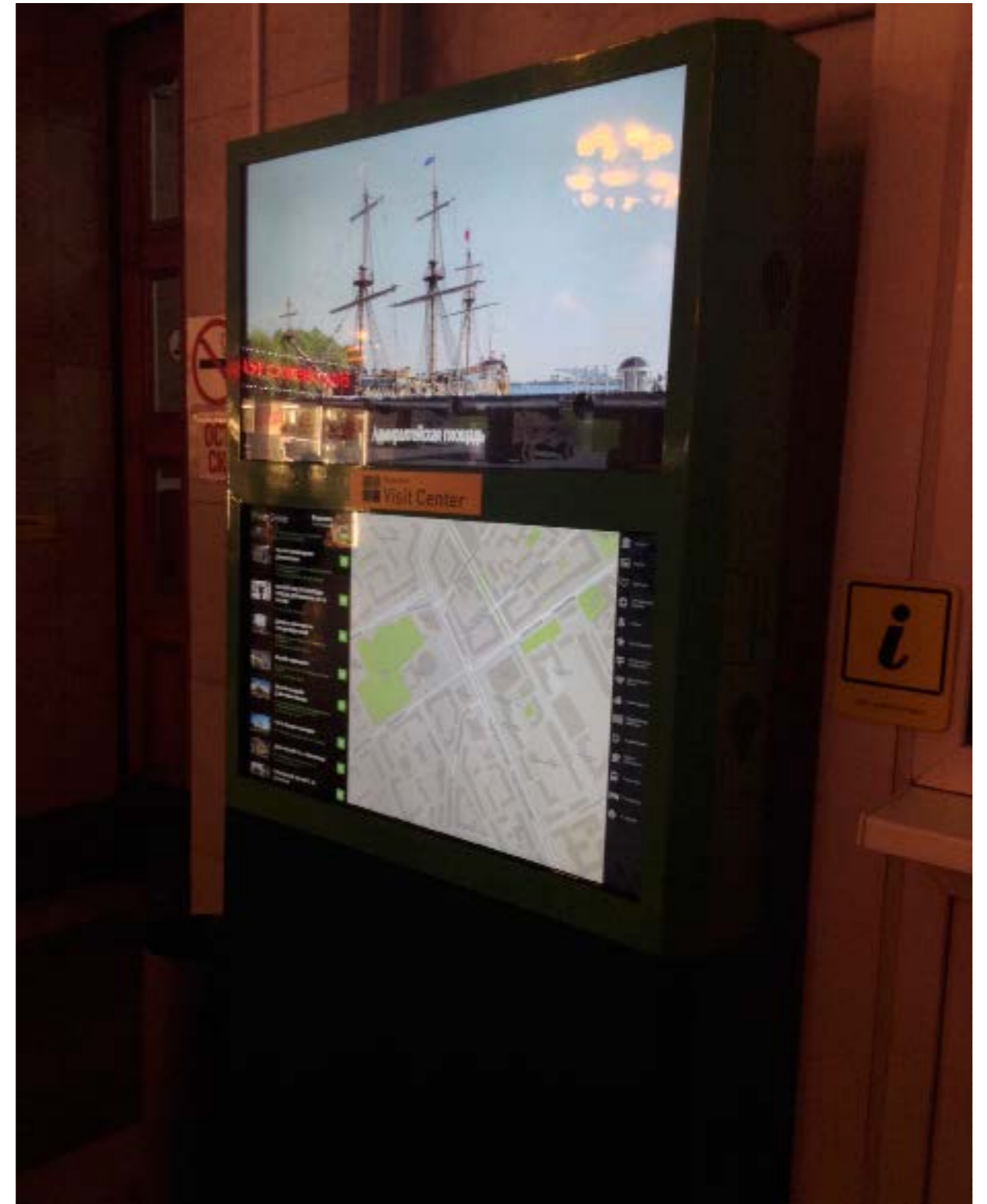


Рис. 136. Мультимедийный стенд на железнодорожном вокзале в Воронеже.

– высокая стоимость терминалов приводит к необходимости или соблазну внедрять на страницы рекламную информацию или каким-то иным образом сотрудничать с рекламными агентствами. Это, с одной стороны, засоряет информационную выдачу, а с другой – отталкивает и так небольшой круг пользователей, воспринимающих такие устройства уже не как навигационные. В конечном итоге окупаемость конструкции за счёт рекламы оказывается ниже требуемой.

Бегущие строки и светодиодные экраны – более дешёвый способ показывать сменную информацию, но подходят только для показа периодически обновляющейся текстовой информации. Например, информации о ближайшей остановке (если экран размещён в салоне транспорта) или о времени подхода и номере маршрута ближайшего автобуса. При этом размещение дополнительной информации на таких табло нежелательно: человек может не дожидаться значимой для него информации, пока читает объявления или информацию о температуре воздуха, текущем времени и дате.

Но любая подобная система будет требовать подключения и других электронных систем. Например, упомянутое выше табло, сообщаемое о приезжающих автобусах, требует, чтобы в каждом автобусе (вне зависимости от того, частный он или муниципальный) был установлен датчик. Это дополнительные затраты, и это может вызвать сопротивление водителей, что приведёт к саботажу. Ведь это устройство контроля позволит выявить простои, превышение скоростного режима и другие нарушения дисциплины.

В целях навигации применяются также персональные цифровые устройства. К ним можно отнести и смартфоны с установленными на них приложениями для навигации, и специализированные устройства для ориентирования, например, глухих или слабослышащих пассажиров.

Со временем этот тип навигации будет всё более и более востребован, потому что он становится более адресным, в будущем сегментирование и персонализация информации под конкретного человека и его маршрут сделает такой тип навигации основным.



Рис. 137. Экран, сообщающий о подходящих маршрутах транспорта. Оформление и реклама мешают восприятию информации (Воронеж).



Рис. 138. Светодиодное табло на остановке общественного транспорта в Москве.

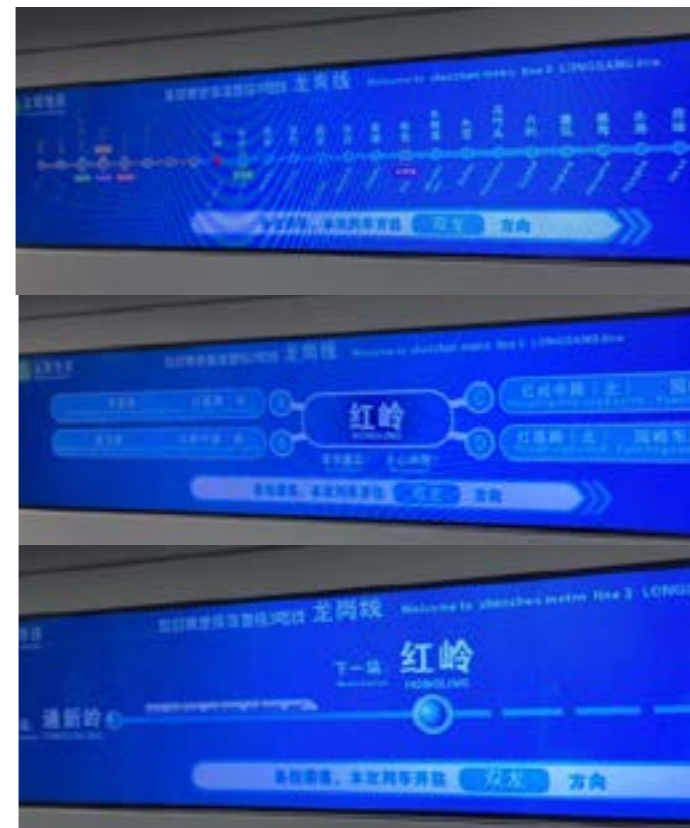


Рис. 139. Экран в вагоне метро (Китай) показывает разную информацию, ориентирующую человека.



Рис. 140. Электронный информационный стенд в аэропорту Санкт-Петербурга. Рядом с ним установлен автомат по продаже билетов.

Заключение

Анализ мирового опыта использования разных элементов в системе ориентирующей информации показал, что все положительно зарекомендовавшие себя подходы и методы одинаково применимы во всех странах.

А системы, не работающие в одних городах, не срабатывают и в других (установка интерактивных стендов).

Новых, оригинальных подходов почти не появляется, потому что остаются неизменными решаемые ими задачи, но иногда возникают новые гипотезы о том, как сделать систему лучше. Хорошие гипотезы затем приживаются в остальных городах мира: например, ориентация карт не на север, а по ходу движения человека. Из последних, ещё не проверенных временем нововведений, – изображение панорамы улицы на стелах (Москва).

Во всех городах стремятся создать единую систему, чтобы человек мог построить маршрут или получить подтверждение, что он движется по нему правильно, находясь в любом квартале города, а не только возле крупных транспортных объектов или значимых достопримечательностей.

Объекты системы учитывают контекст использования их людьми, поэтому на разных стелах, установленных в разных точках города, используются разные масштабы карт.

Создание системы ориентирующей информации не результат, а процесс.



Ориентирующая информация

Опыт Иркутска

- Вступление
- Туристическая ориентирующая информация
 - Путеводители
 - Карты
 - Зелёная линия
 - Стелы
 - Пюпитры
 - Уличные стенды с картами
 - Пешеходные указатели на перекрёстках

- Ориентирующая информация на транспорте
 - Железнодорожный транспорт
 - Аэропорт
 - Терминал внутренних линий
 - Международный терминал
 - Водный транспорт
 - Автовокзал
 - Городской транспорт
 - Муниципальный транспорт
 - Частный транспорт
 - Остановки общественного транспорта

- Прочие объекты навигации
 - Стелы проекта «Коробочка»
 - Парки
 - Кварталы
 - Домовые таблички
 - *Онлайн-исследование*
 - Автомобильные указатели
- Выводы

Ориентирующая информация. Опыт Иркутска

Вступление

В рамках работы авторский коллектив исследовал объекты ориентирующей информации, относящиеся к пешеходной, туристической, транспортной навигации, а также карты, путеводители, изданные в Иркутске в разные годы. Изучались как существующие объекты, так и запечатлённые на фотографиях архивов музея аэропорта и РЖД.

Ориентирующая информация на транспорте не рассматривалась глубоко (это задача отдельной работы), но основные проблемы, возникающие у туристов при пользовании вокзалами и городским транспортом, выявились.

В этой работе только критический анализ. Предложения по улучшению существующей системы ориентирования будут описаны в концепции развития системы ориентирующей информации.

Туристическая ориентирующая информация

Путеводители

При советской власти иностранцы не путешествовали по нашей стране самостоятельно. Все экскурсии были преимущественно групповыми и сопровождались гидами и переводчиками, от гостиницы до музея (или иного значимого объекта) перемещались на автобусах.

Самостоятельного внутреннего туризма тоже не существовало. В основном в город приезжали или в командировки, или по профсоюзным путёвкам. В первом случае люди ехали не отдыхать, а работать, а в городе посещали те места, которые рекомендовали новые знакомые. С туристами по путёвкам тоже собирались групповые автобусные экскурсии.

Поэтому путеводители, выпускавшиеся для Иркутска, не ставили перед собой цель сделать доступным самостоятельное исследование города. К тому же в планы городов вносились искажения, в целях секретности.

Интересен опыт издания одного из путеводителей издательства «Сарма» в девяностых годах, когда вместе с картой города в книге шли схемы десятка микрорайонов города, проблема с ориентированием в которых известна: вместо чёткой схемы квартальной застройки здания собраны в причудливые группы, а нумерация домов носит случайный характер.



Рис. 141. Вкупе с низким качеством печатного оборудования и бумаги, в типографиях была слабая подготовка графических дизайнеров. Поэтому в путеводителях в СССР были обычно чёрно-белые фотографии и недостаточно информативные схемы.



Рис. 142. Пример карты микрорайона.

Карты

По обозначенной ранее причине первая карта с английским текстом появилась в Иркутске лишь в середине девяностых годов. Иероглифы на картах появились спустя ещё двадцать лет.

Любопытно, что на городских картах указывались традиционные названия районов (например, Лисиха). Такой же подход используется и на картах Лондона: это упрощает ориентирование в городе.

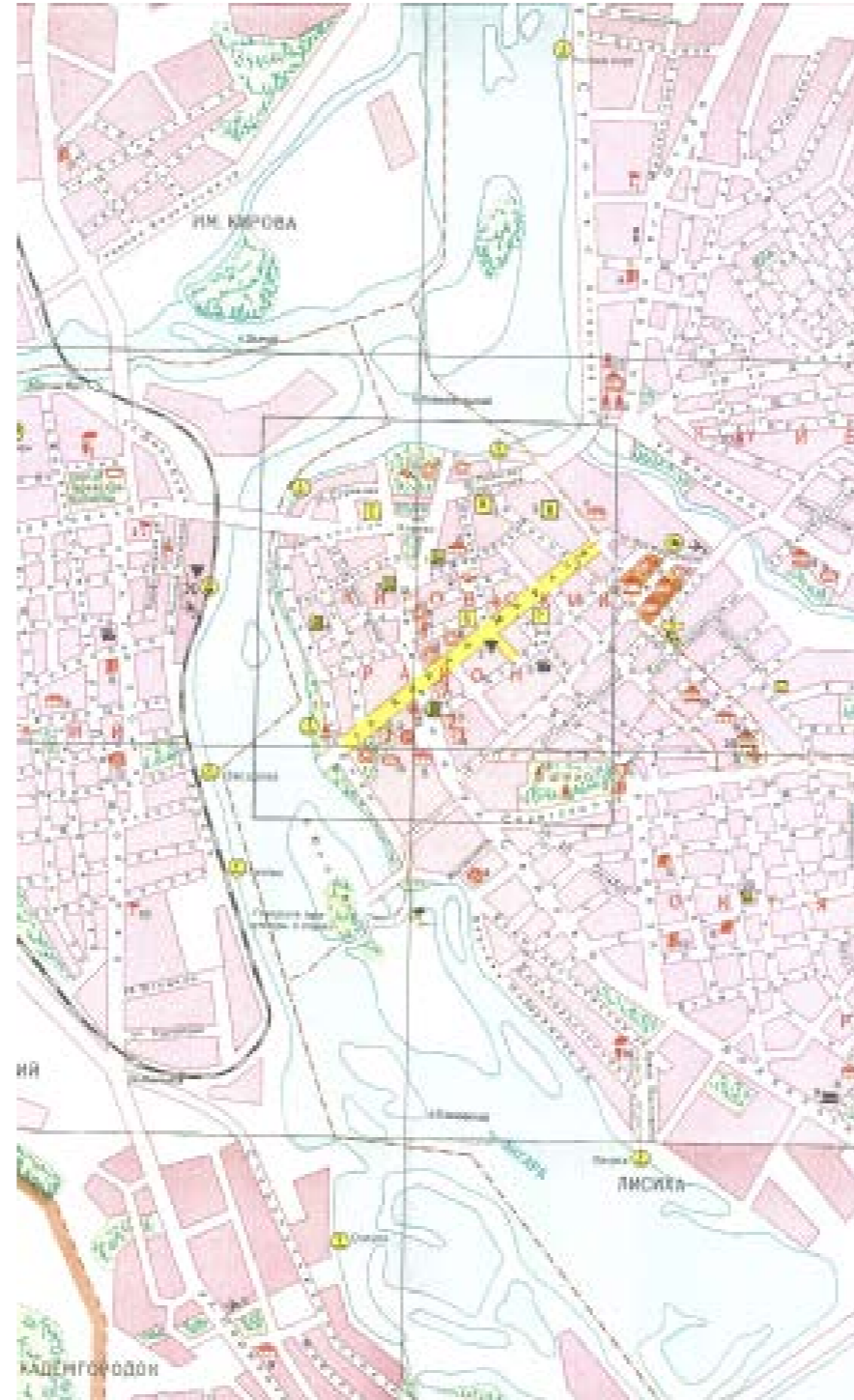


Рис. 143. Подписаны районы города, например, Лисиха, Академгородок.

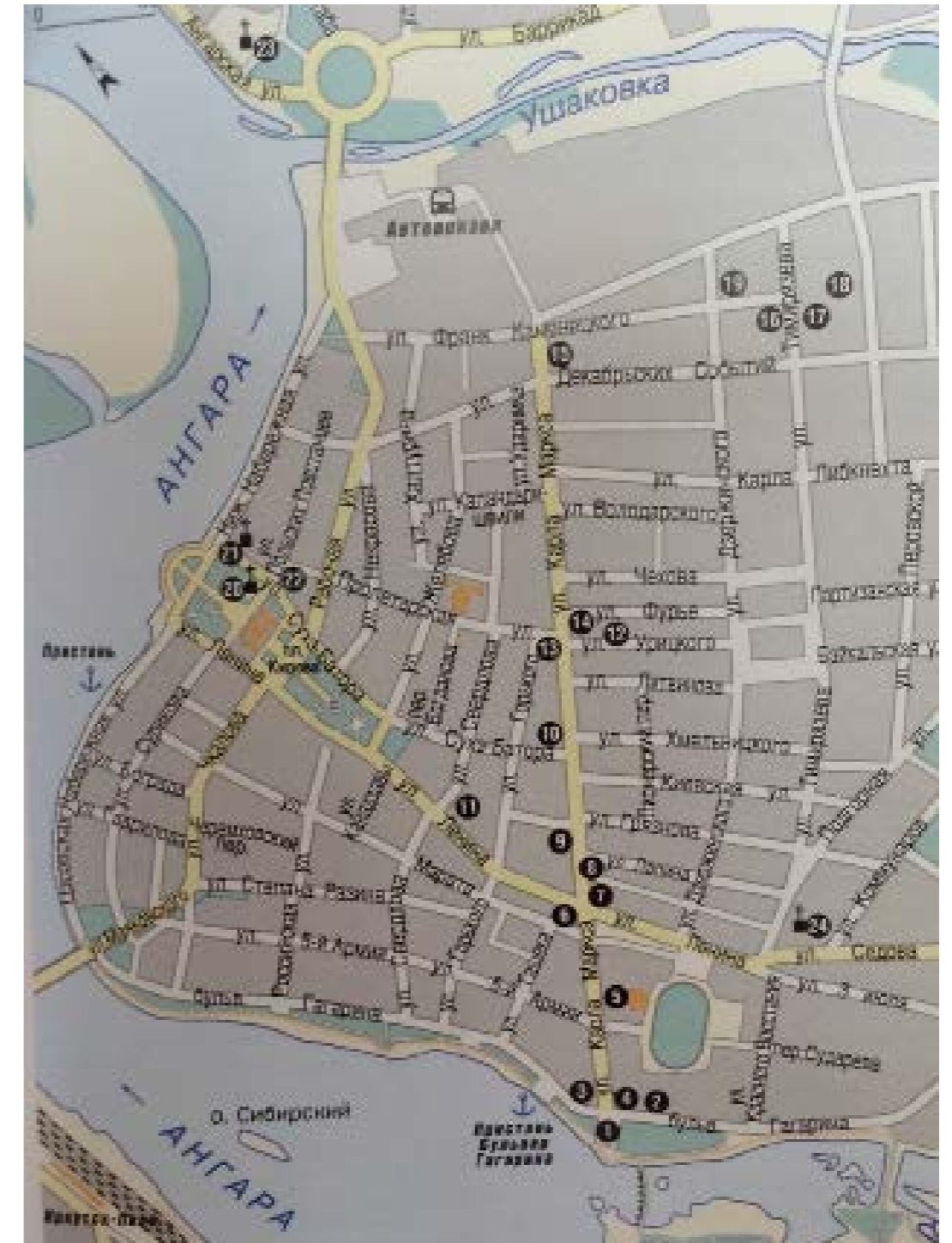


Рис. 144. Карта из путеводителя 90-х годов. Названия пока ещё только на русском языке.

«Зелёная линия»

Это система тротуарной навигации по историческому центру города протяжённостью около пяти километров.

В мире система наземной навигации использовалась давно, в России лишь несколько городов имеют подобную систему (например, Екатеринбург). Иркутский пешеходный маршрут при этом наиболее удачный, что отметило и профессиональное сообщество. В финале конкурса Всероссийской туристической премии «Маршрут года», который прошёл в Воронеже, «Зелёная линия» получила гран-при.

Горожане знают об этом маршруте. По данным онлайн-опроса, лишь 9 % людей ничего не знают об этой системе объектов. Знают о существовании маршрута 11 %, видели стелы и читали информацию о них ещё 67 %, а прошли по маршруту ещё 13 %.

Главный недостаток системы вскрылся уже через год – два после начала эксплуатации. Покрытие, которое использовали для обозначения маршрута, прекрасно держится на асфальте, но сходит с тротуарной плитки.

Маршрут не кольцевой, не линейный: есть самопересечения и тупиковые ответвления. Но при этом на линии нарисованы стрелки, что вносит путаницу вместо порядка.

Ширина линии достаточная, и плюсом же является её непрерывность.



Рис. 145. Зелёная линия на асфальте держится очень хорошо. Но то, что она упирается в дерево и не продолжается дальше, – ошибка.



Рис. 146. Линию нужно рисовать так, чтобы она не прерывалась другими объектами. Она всегда должна быть в поле зрения.

Стелы «Зелёной линии»

Конструкция стелы не лишена изящества в верхней, информационной, части, но основание её выглядит грубым. Возможно, это просто бордюрный камень, положенный на бок. Высота стелы недостаточно большая, поэтому много полезной информации находится внизу, вне комфортного угла обзора.

Стелы «Зелёной линии» не совсем подходят под определение объекта ориентирующей информации. Предполагалось, что они предназначены в первую очередь для туристов, желающих посмотреть на исторический центр города. Отсюда ошибка в выборе карты для размещения: нанесена стилизованная под старину карта-схема с изображениями старых зданий и подписанными старыми же названиями улиц. А вот изображения существующих построек, могущие служить ориентирами, отсутствуют. Но ориентироваться в современных реалиях эта карта не помогает, а мешает. Карта даёт понимание, сколько объектов пешеходного маршрута посещено и где находятся остальные, но построить маршрут для решения других задач — нельзя.

Эту «карту из прошлого» печатают как сувенир вместе с информацией об объектах на пешеходном маршруте. В таком контексте использовать её нормально. Но на стелах нужно использовать вариант с современными названиями улиц и изображением существующих строений.

К тому же карта ориентирована и не на север (по-старинке) и не относительно смотрящего на стелу (как было бы лучше). Это путает. В нынешнем виде стелы «Зелёной линии» годятся для «трансляции» интересной туристам исторической информации о городе, но вот для ориентирования они не очень удобны.

Ещё один недостаток карты — метки с номерами установлены не в тех местах, где стоят стелы, иногда стела находится на расстоянии нескольких десятков метров от того места, где она обозначена на карте. Номер на карте воспринимается не только как метка объекта, но и как место, где нужно искать очередную стелу. Не найдя её там, где она нарисована, люди теряются.

На стеле размещена информация на русском и английском языках, указан телефон аудиогuida, но он работает не всегда.

Стелы односторонние, но не всегда они тыльной стороной обращены к стене, иногда посередине тротуара торчит серый непонятный объект. Информация напечатана на плёнке, которая накатана на тонкий пластик. Пластик этот не выдерживает вандалов, встречаются разбитые панели, а в момент исследования одна из стел (на пересечении улиц Ленина и Карла Маркса) стоит совсем без информационной части, обнажив стальной каркас.

Вандализму же подвергается и изображение: так как фон преимущественно светлый, на нём оставляют теги маркерами.



Рис. 147. Стела «Зелёной линии».



Рис. 148. Полностью разбитая стела «Зелёной линии».



Рис. 149. Не дольше недели эта стела стояла целой. Пластик уже разбит.



Рис. 150. Недостатки установки.



Рис. 151. Вандализм.



Рис. 152. Тыльная сторона стелы.

Пюпитры

Эти конструкции вовсе не связаны с системой ориентирующей информации, это сугубо туристические объекты. В городе установлено 30 пюпитров.

На мощной ножке закреплён металлический лист, стилизованный под свиток. На нём – накатанная на пластик (или, что хуже, лист поликарбоната) плёнка с информацией об объекте, рядом с которым установлен этот пюпитр. Информация, как и на стелах, дана только на двух языках (русский и английский).

В конструкциях, при их схожести, нет единства: иногда ножка с красивым декором, но чаще – грубо сваренные металлоконструкции без всякого оформления. Цвет конструкций то серый, то чёрный.

Ножка недостаточно высокая, поэтому текст на пюпитрах удобно будет читать разве что детям и людям в инвалидных колясках. Человеку среднего роста придётся неудобно складываться пополам.

Крепление информационных листов неэстетично.

Проблемы с вандализмом те же, что и со стелами: ломают пластик и зарисовывают информацию.



Рис. 153. Пюпитр, вид спереди.



Рис. 154. Пюпитр, вид сбоку.

Уличные стенды с картами

Стенды установлены в аэропорту и ещё в 14 местах по городу.

Конструкции стендов с красивыми и аккуратными столбами. Сами стенды предполагают двустороннее использование, но карты висят только по одной стороне (на второй размещается герб города, праздничная символика и тому подобное).

Конструкция стендов предполагала, что пластик с напечатанной на нём информацией будет аккуратно ставиться в пазы. Но на практике он прикручивается саморезами.

Карты несовершенны по нескольким причинам.

У стенда с картой большая площадь, но нет информации, как добраться до основных транспортных узлов, лишь обозначено их местонахождение (а для аэропорта так и вовсе только направление). На карте нет северо-западной части города.

Непонятно, где в масштабах города находится эта карта (и человек, смотрящий на неё).

У карты избыточная детализация в тех местах, где это не требуется. Человеку, который находится у памятника царю, не нужно знать обо всех отделениях полиции в радиусе трёх километров, ему нужно ближайшее. То же касается предприятий питания и иных заведений. Сценарий «А поеду-ка я сегодня поужинаю на том берегу Ушаковки, что там у нас...» маловероятен.

Вандализму стенды с картами подвергаются в меньшей степени, чем пюпитры: разбивают их не так часто, потому что на них мало незакрашенных областей.

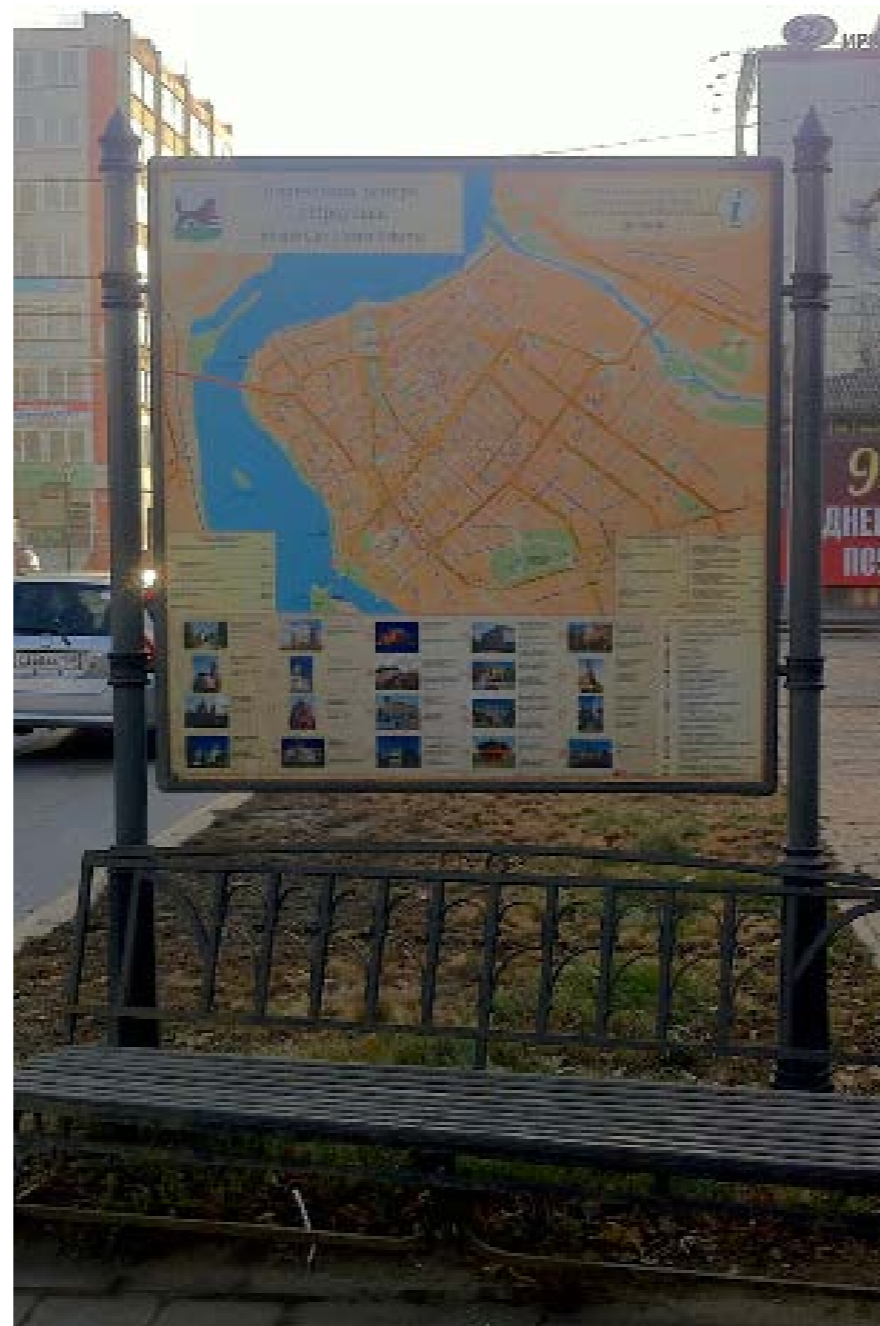


Рис. 155. Стенд-карта, лицевая сторона (один из вариантов макетов).



Рис. 156. Обратная сторона стенд-карты.



Рис. 158. Некоторые карты пришли в негодность: изображение не считывается.



Рис. 157. Дефект установки.



Рис. 159. Крепление на саморезы.

Пешеходные указатели на перекрёстках

Указатели созданы на основе Методического пособия по созданию системы дорожных указателей к объектам культурного наследия и иных носителей информации. Типов конструкций три. На одном возможна установка указателей в 6 ярусов по два на каждом, на втором – в 4 яруса по 4 указателя, третий самый редкий, на нём указатели в три яруса, по одному на каждом.

Сами основания сделаны качественно. Стальные мощные конструкции сложно испортить вандалам. А декоративное оформление мешает расклейке объявлений, поэтому столбы гораздо чище, чем многие гладкие. В дальнейшем при установке таких указателей можно использовать и более простые конструкции (например, в неисторической части города), но их нужно делать со сложным профилем, чтобы придать жёсткости и затруднить расклейку объявлений.

Цвет конструкций – чёрный, что делает их менее заметными в городской среде. Грязь и подтёки также на чёрной поверхности видны хуже. Конструкции и указатели к тому же периодически моют.

Крепление самих указателей некачественное. Нет возможности зафиксировать стрелочки в нужную сторону, со временем некоторые из них смещаются ветром. Нужно улучшить существующие конструкции.

Некоторые из указателей размещены на значительном удалении от перекрёстка, – точки принятия решения для пешехода. По возможности нужно переместить некоторые конструкции на новое место.

Некоторые указатели сориентированы не под углом 90°, а под 45°. Это допустимо, но только в том случае, если есть улица под соответствующим углом или объект находится через дорогу. Указатели должны показывать не на сам объект, если он виднеется над крышами и деревьями, их задача – указать путь, которым можно дойти до этого объекта. Неоднозначность ставит человека в тупик.



Рис. 160. Указатель на перекрёстке.



Рис. 161. Тёмный фон и высокое расположение указателей мешают вандализму.

К тому же, выбрав неправильный путь, человек может попасть в тупик из стен и заборов.

Все указатели одинакового коричневого цвета, вне зависимости от того, транспортный это объект, сервисный или достопримечательность. Отсутствие цветового кодирования увеличивает время на распознавание указателей и поиск нужного среди десятка похожих.

Не указано, какое расстояние от указателя до объекта (ни в метрах, ни в минутах). Это увеличивает неопределённость и повышает тревогу, особенно если человек уже несколько кварталов идёт в сторону нужного ему объекта.

Система выбора объектов для размещения не полностью понятна и предсказуема: иногда указана улица, иногда – здание. На некоторые объекты указывают за квартал, на некоторые – за несколько.



Рис. 162. Но периодически указатели всё равно ломают (иногда – расстреливают).

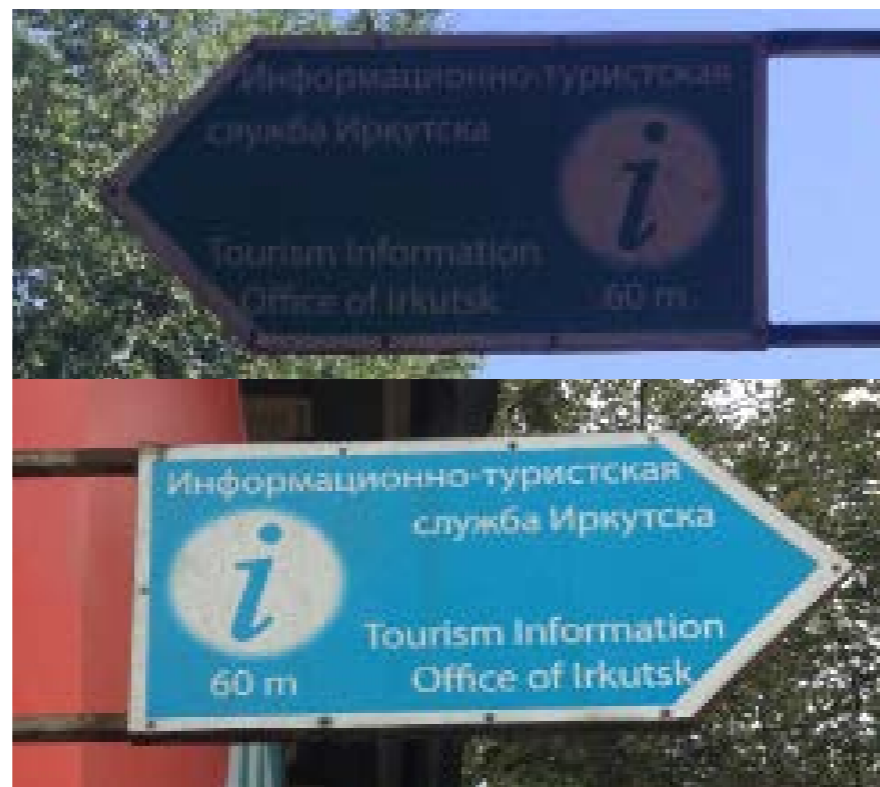


Рис. 163. Некоторые указатели выполнены в другом стиле. У них даже разные стороны разных цветов.



Рис. 164. Некоторые указатели размещены не на пешеходном маршруте. Например, к этому указателю на Нижней набережной сложно подойти, а через дорогу и пиктограммы и текст сливаются.

Ориентирующая информация на транспорте

Железнодорожный транспорт

Хотя в рамках корпоративной айдентики РЖД создали набор пиктограмм, разработали шрифт, утвердили цветовую гамму, создали правила оформления и размещения указателей, эта система внедряется не в полной мере.

Указателей не хватает. Самые важные должны встречаться несколько раз, чтобы вести человека к выходу, например, но этого нет. Чтобы узнать, что на втором этаже вокзала есть комнаты длительного ожидания (что бы это ни значило), человек должен подняться по лестнице. Хотя есть место для размещения информации об этом на первом этаже.

Иногда таблички выполняются не корпоративными шрифтами, иногда их цвет не соответствует обозначенным в гайдлайне. Иногда их не сопровождают пиктограммы и подписи на втором языке. Это вызывает растерянность.

Названия платформ и путей подписаны на двух языках, но это имитация заботы: объявления делаются только на русском. И сопоставить услышанное слово «первая» с цифрой 1 иностранец не может.

Большую сложность для иностранцев представляет понимание, когда и откуда будет уходить их поезд. Информация на телевизорах приведена только на русском языке, и сообщение о том, что на поезд 005 «мест нет», вызывает у иностранца, не знающего русского, тревогу. Он не может прочесть этот текст, потому что для него это бессмысленный набор символов: «мецт хет». Справочное бюро работает не всегда (в субботу там закрыто), представителя информационно-туристской службы тоже нет. Обратиться за помощью не к кому: знания языка у полицейских или сотрудников кассы недостаточно.

Когда турист покидает вокзал, он дезориентирован: перед ним огромная площадь с самым разным транспортом. Трамвай, такси,



Рис. 165. Справочное бюро на вокзале иногда не работает.



Рис. 166. Оформление некоторых элементов ориентирующей информации не изменилось, как того предписывает гайдлайн.

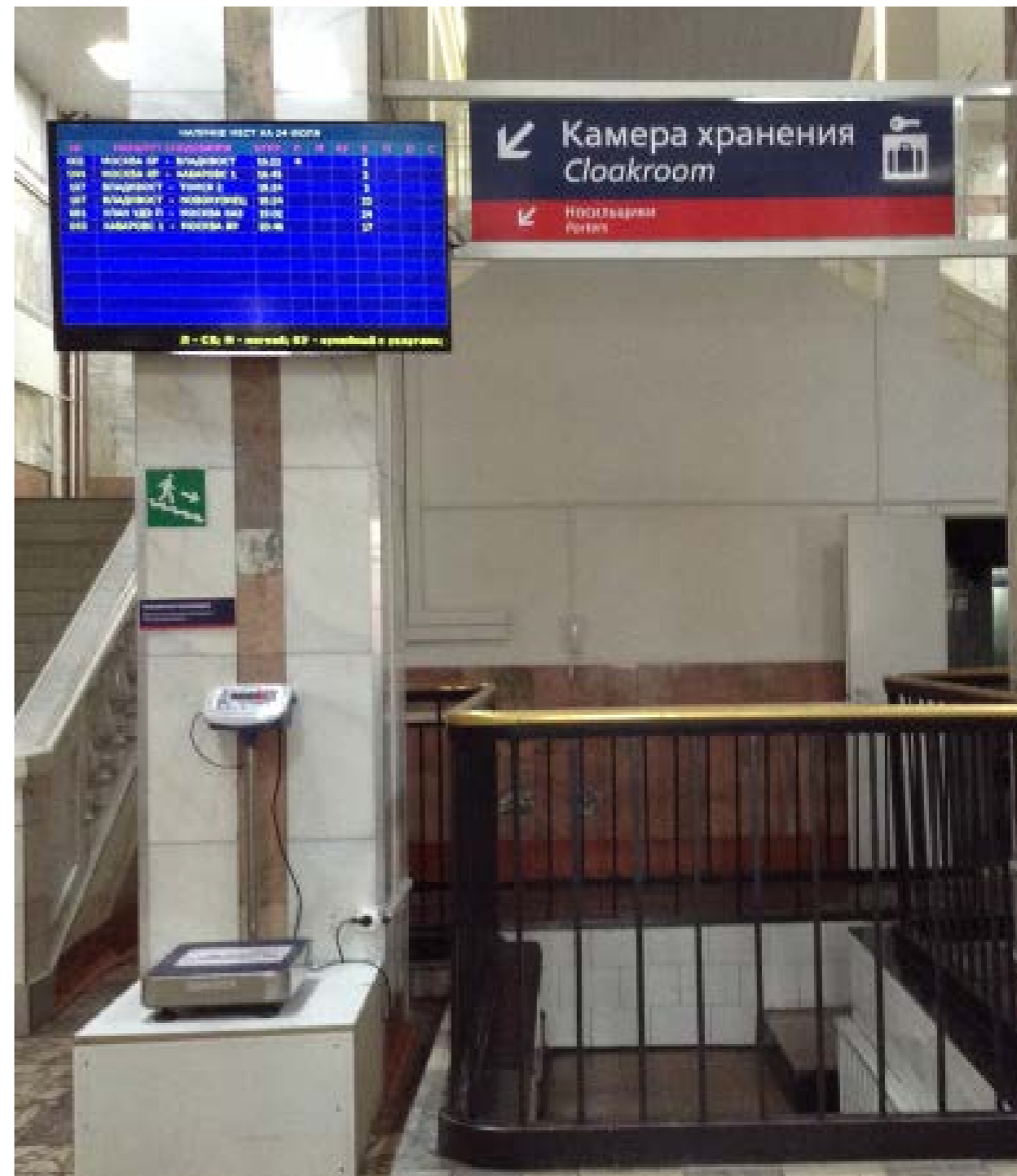


Рис. 167. Информация на табло только на русском языке. Информация на указателе только о подвале, но не сказано, куда ведёт лестница на второй этаж.

микроавтобусы (часть из которых едут не по городским, а по междугородним маршрутам). Нет направляющей информации, помогающей понять, как доехать до точки интереса. В правой части здания вокзала висит схема, изготовленная в информационно-туристской службе, но она не решает проблему. Макет был изготовлен исходя из того, что он будет висеть прямо перед людьми. Поднятый же на высоту второго этажа, он становится сложным для чтения. К тому же текст набран только заглавными, а иногда выделен очень контрастным цветом. Всё это делает чтение сложной головоломкой.



Рис. 168. На одной и той же стене используются и фирменные шрифты и произвольные.



Рис. 169. Текст не дублируется на английском, не выдержаны фирменные цвета, не используется фирменный шрифт, текст набран только заглавными.

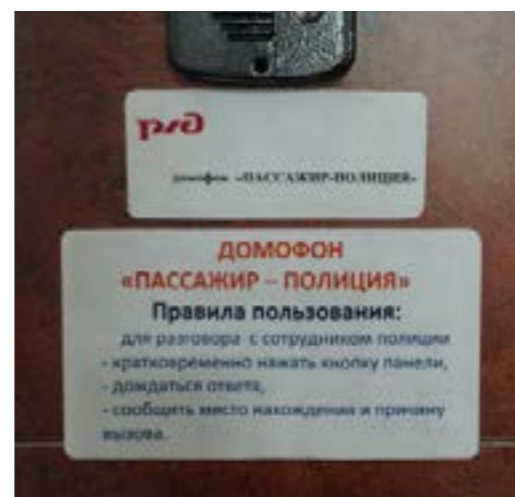


Рис. 170. Используются произвольные цвета и шрифты.



Рис. 171. Информационный щит размещён так высоко, что информацию сложно прочесть даже днём людям с хорошим зрением. То, что текст набран только строчными, и контрастные цвета усугубляют ситуацию.

Аэропорт

Терминал внутренних линий

Система ориентирующей информации в нынешнем состоянии мало помогает ориентироваться. Указателей недостаточно. Табличек, подсказывающих, как дойти до справочного бюро и выхода, нет вовсе. Некоторые имеющиеся размещены без учёта использования пассажирами: их закрывают телевизоры.

Кроме того, для аэропорта не созданы правила размещения вывесок и рекламной информации. Поэтому указатель «Информация» возле справочного бюро не заметен в общем информационном шуме.

Если почти на всех указателях текст продублирован на английском, то надпись «Выход» только на русском. При этом она отличается по оформлению от всех других указателей, выполненных в оранжево-чёрной гамме.

Кроме внутренней справочной службы в здании вокзала размещены стенды информационно-туристской службы. Первый — у справочного бюро, второй — у выхода.

У бюро размещена карта города, такая же, как везде. Рядом с ней был интерактивный стенд, но в момент исследования его демонтировали.

У выхода размещена схема проезда к офису туристско-информационной службы. Но место выбрано неудачно: в проходе между двумя дверями. Если человек остановится, чтобы изучить информацию на стенде, то он перегородит проход всем остальным. Поэтому стенд не пользуется популярностью.



Рис. 172. Стенд информационно-туристской службы. Здесь слишком много информации для того, чтобы сообщить, как доехать до офиса ИТС. Информации много, сверстана пёстро, схема висит в неудобном месте (между двумя рядами дверей). Поэтому люди даже не пытаются изучить эту схему.



Рис. 173. О какой-то информации нет упоминания вовсе, но о багажном отделении говорят три рядом размещённых конструкции. Разного типа и размера.



Рис. 174. Почти все указатели оранжево-чёрные, большая часть из них на двух языках. Но указатель «Выход» – зелёного цвета и с текстом только на русском. Ещё недостаток: выход обозначен только этой табличкой, дополнительных указателей о нём нет.



Рис. 175. Электронное табло, висевшее до недавнего времени в главном зале. Сейчас его функции взяли на себя небольшие экраны, установленные по всей территории аэропорта. Сейчас сложно сказать, стоило ли его снимать после установки экранов. Возможно, это решение было поспешным.



Рис. 177. В здании вокзала не утверждён регламент размещения вывесок, поэтому коммерческая информация своими пестротой, размером и количеством спорит с ориентирующей информацией транспортного узла.

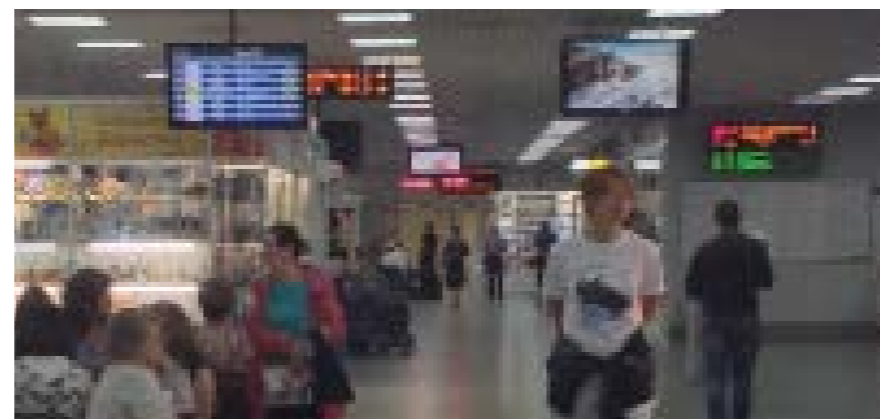


Рис. 176. Указатели размещены на той же оси, что и информационные экраны, поэтому вторые закрывают первых.

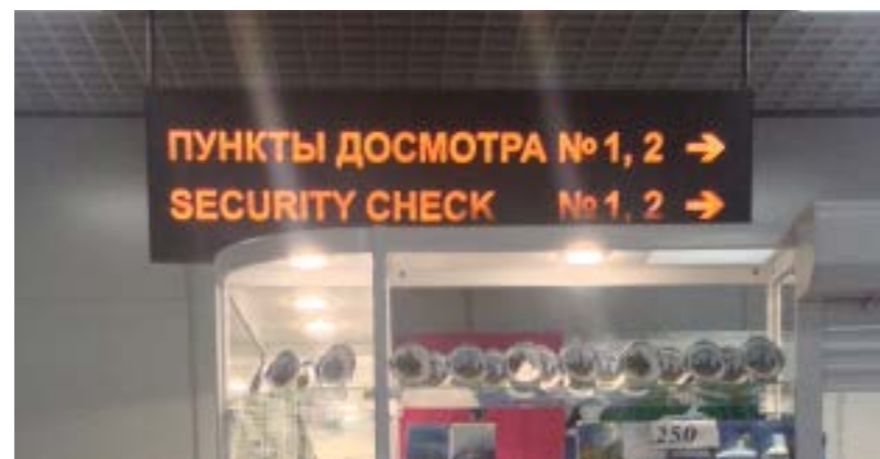


Рис. 178. Торговый павильон установили перед указателем.

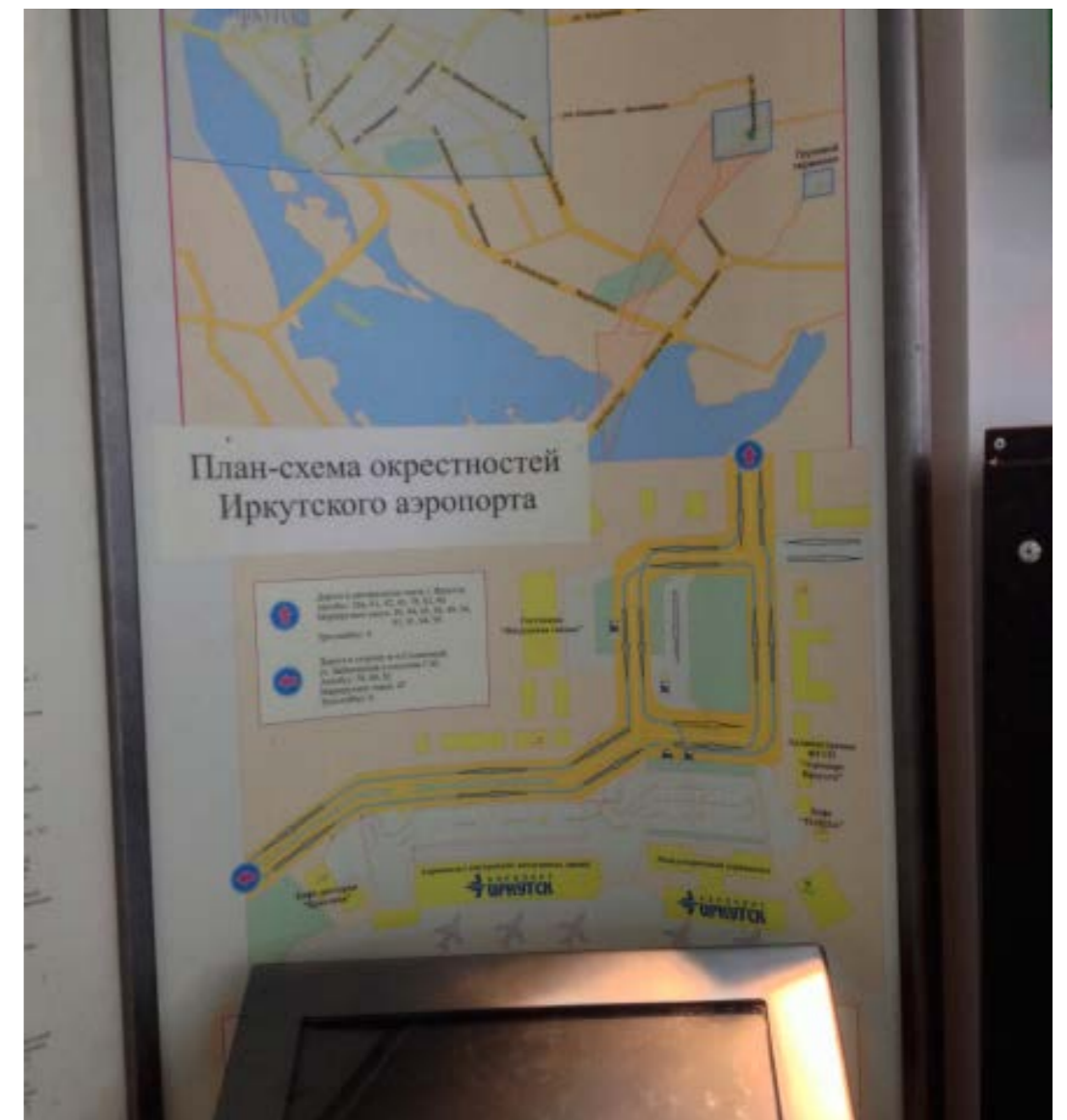


Рис. 179. Избыточно сложная схема прилегающей к аэропорту территории.

Международный терминал

В международном терминале ориентирующей информации мало, немногочисленные указатели набраны на русском, английском и китайском языках.

В основном на стенах размещена информация таможенной службы, набранная на русском и английском языках и свёрстанная так, что её невозможно читать.

В здании есть служба информации с двумя сотрудницами. В основном к ним обращаются китайцы (европейцы чаще летят из Москвы, внутренними линиями). Коммуникации проваливаются: китайцы плохо говорят по-английски, а сотрудники аэропорта не говорят по-китайски.

Никакой информации, помогающей туристам добраться до гостиниц, офиса турслужбы или иных объектов, нет.



Рис. 180. Указатели бывают сине-белые, зелёно-белые, серо-синие. Шрифты используются произвольные, но надписи всегда из одних заглавных (что ошибка). Большинство надписей дублируется на трёх языках.



Рис. 181. Три разных по оформлению таблички рядом. Указатели к туалету показывают в разные стороны.

Водный транспорт

В городе есть пристань «Ракета», откуда ходят суда за город, и две пристани (у Московских ворот и на бульваре Гагарина), где останавливаются прогулочные катера, курсирующие внутри города.

Пристань у Московских ворот не обозначена никак, к ней не ведут указатели, на месте стоянки нет знака, расписания и других информационных объектов.

К пристани на бульваре Гагарина тоже не ведут указатели, но там есть два больших щита с расписанием движения (один – возле дороги, второй – у воды). Расписание набрано очень сложно. Не сразу можно разобраться, что к чему. Среди ошибок – неправильное оформление таблиц: чересполосица (когда фон соседних строк окрашивается в разные цвета), выравнивание содержимого ячеек по центру, неправильный выбор шрифта.

На пристани «Ракета» есть то же самое расписание и несколько указателей и табличек, ориентирующих по самой территории пристани. Таблички выполнены в разном стиле, разными шрифтами. Есть карта Байкала, где обозначены места, куда ходят суда, но нет никакой информации, помогающей доехать до города.

Указателей к пристани рядом нет, ближайший объект, рассказывающий о ней, – навигационная стена проекта «Коробочка» в двух остановках.



Рис. 182. Табличка набрана только на русском языке, используется шрифт Дейз (белым по синему). Табличка установлена очень низко, стоящие люди будут её закрывать. Нужно поднять её выше.



Рис. 183. Другой указатель набран каким-то антиквенным шрифтом (скорее всего, это Таймс Нью Роман, но ненужная белая обводка мешает распознать). Текст опять же только на русском. Фон почему-то уже голубой.



Рис. 184. Людей, которые прямо здесь будут выбирать, куда им сегодня уплыть, в Усть-Баргузин или на мысл Толстый, меньше, чем тех, кому нужно помочь добраться до гостиницы или аэропорта. Но карты города здесь нет. Есть карта Байкала.

Автовокзал

В Иркутске один официальный автовокзал и несколько мест, где тоже останавливаются междугородние автобусы (центральный рынок, железнодорожный вокзал, аэропорт, улица Фридриха Энгельса). Мы будем рассматривать в большей степени официальный автовокзал.

В районе автовокзала междугородние автобусы тоже останавливаются не в одном месте, на самом автовокзале, а ещё в трёх точках. Это запутывает.

Частный транспорт порой ходит без расписания, по наполняемости салонов. Расписание муниципальных автобусов соблюдается, а на мониторе видно, где сейчас едут автобусы, что успокаивает людей. Недостаток этой системы — нет крупной детализации на подъезде к городу, ведь основные пробки как раз там, и когда несколько автобусов находятся в районе Иркутска, то метки с ними размещаются слишком плотно одна к другой, делая схему неразборчивой и неинформативной.

В здании автовокзала и на прилегающей территории указатели выполнены в разных цветах. Логика в этом разделении уследить не удалось. Выбор жирного шрифта неудачен.

Также есть напольная навигация, которой лучше бы не было. Она ведёт только в одно помещение. Она включает в себя много текста неудобным для быстрого считывания шрифтом — при том, что остановиться, чтобы прочитать это, не получится: тогда человек будет мешать проходить остальным.

На неофициальных автовокзалах ситуация усложняется тем, что какой-то системы ориентирующей информации нет вообще. Можно понять, куда едет конкретный автомобиль, только прочитав табличку под его лобовым стеклом (они оформлены неединообразно, только на русском).



Рис. 186. Выбор шрифтов неудачный. Вёрстка очень плохая. Выбор цветов случайный и не подкрепляется цветами ориентирующей информации в здании вокзала.



Рис. 185. В районе автовокзала посадка на междугородние автобусы не только с платформ автовокзала, но ещё с нескольких точек вокруг.



Рис. 187. Необходимости в напольных указателях внутри здания нет. Тем более в таких.



Рис. 188. Перевод на английский на обеих табличках неправильный.



Рис. 189. Указатели к туалету не справляются, поэтому сотрудники вынуждены печатать дополнительные объявления, что туалет не здесь.

Маршрут движения	Прибытие в пункт назначения		Отправление из пункта назначения	
	Из Иркутска	Из Иркутска	Из Иркутска	Из Иркутска
Иркутск-Усть-Илимск	16 час. 00 мин.	8 час. 30 мин.	из Усть-Илимска 17 час. 00 мин.	7 час. 30 мин.
Иркутск-Усть-Кут	18 час. 00 мин.	13 час. 00 мин.	из Усть-Кута 16 час. 30 мин.	11 час. 30 мин.
Иркутск-Железнодорожный	18 час. 00 мин.	10 час. 00 мин.	из Железнодорожного 19 час. 30 мин.	11 час. 30 мин.
Иркутск-Нижнеудинск	18 час. 00 мин.	19 час. 00 мин.	из Нижнеудинска 10 час. 30 мин.	18 час. 00 мин.
Иркутск-Нижнеудинск	15 час. 30 мин.	01 час. 30 мин.	из Нижнеудинска	17 час. 00 мин.

Рис. 190. Расписание движения междугородних автобусов в районе аэропорта. Очень шумное.



Рис. 191. Стрелочки на указателях говорят о том, что идти можно в оба прохода. Но это не так.



Рис. 192. Большого указателя о туалете нет, поэтому сотрудники распечатывают объявления на обычном принтере, чтобы сообщить людям, где туалет.



Рис. 193. Надписи дублируются на английском языке. Оформление опять в новой системе: уже не синим по белому, а наоборот.



Рис. 194. Расписание движения междугороднего автобуса до Мегета на Карла Либкнехта. Если это не позор, то что?

Городской транспорт

Муниципальный транспорт

Схемы маршрутов трамвая и троллейбуса существуют отдельно. Человек не имеет возможности построить маршрут с пересадкой с одного вида транспорта на другой. Что неправильно: из задач «Покататься на троллейбусе» и «Доехать из пункта А в пункт Б» — более вероятна вторая. И при этом может потребоваться сочетать два вида транспорта.

Закон обязывает иметь в салоне схемы движения. Схемы есть. Но, по словам представителя Горэлектротранса, для перевозчика в первую очередь важно, чтобы были актуальные правила пользования, с перечнем прав и обязанностей пассажира и водителя. Чтобы в случае происшествий претензий к перевозчику не было.

А повышение эстетичность и упрощение восприятие схемы — на втором плане. К тому же специалистов с соответствующими компетенциями в штате нет.

В результате схемы есть, но пользоваться ими сложно. Нет единообразия в оформлении и допущены ошибки, которые затрудняют использование схемы людьми с ослабленным зрением или цветовой слепотой:

- шрифт на подписях разного размера без всякой причины;
- подписи иногда наклонены, читать их сложнее;
- шрифт в подписях зачем-то курсивный, что затрудняет чтение;
- схема схематична, но при этом зачем-то иногда хочет быть привязанной к местности, какие-то повороты путей показывает, какие-то нет — в итоге это запутывает человека;
- хотя можно проследить каждый маршрут, но сделать это сможет только человек без нарушения цветовосприятия и с хорошим зрением: в переплетении маршрутов у Центрального рынка всё смешивается;

- движение по кольцу сложное, маршруты идут и по часовой стрелке, и против неё, но схема не даёт понимания, как это происходит, и легенда этого тоже не разъясняет;

- маршруты подписаны только в легенде, что усложняет использование схемы;
- нарушены правила русской типографики. Также не обозначено, что трамвай едет по трём берегам города, дополнительно не показаны значимые объекты (например, вокзалы).

В салонах висит только одна схема. Горэлектротранс объясняет это недостатком финансирования: печать даже ещё одного экземпляра в каждый салон — проблема.

Ведь их нужно своевременно обновлять: меняются маршруты, запускаются новые и отменяются старые, меняются тарифы, вносятся коррективы в правила пользования.

К системе ориентирующей информации относится и звуковые объявления, здесь тоже есть несколько проблем. Остановки объявляют только на русском языке. Уровень громкости иногда не устраивает пассажиров: слабослышащие просят объявлять громче, что доставляет неудобства остальным пассажирам, те просят сделать тише, что доставляет неудобства людям с плохим слухом. В случае с трамваем, возможно, часть проблемы кроется в том, что износ рельсов — 90 %, поэтому трамвай очень сильно гремит, что мешает слушать объявления.



Рис. 195. Схема маршрутов муниципальных автобусов. Слишком сложная, грязная, запутанная.



Рис. 197. Схема маршрутов троллейбуса.



Рис. 196. Схема маршрутов трамвая.



Рис. 198. Попытка объединить маршруты электротранспорта города на одной схеме. Бесплатная карта-путеводитель по Иркутску.

Частный транспорт

В частном транспорте схемы маршрутов вообще отсутствуют. Единственное, что есть, — это схема конкретно этого маршрута. Но построить по ней маршрут с пересадками невозможно. На этой схеме обозначены опасные повороты и пешеходные переходы, та информация, которая совсем не нужна пассажирам. А нужной для них информации нет.

В 2016 году 2ГИС запустила проект по размещению в салонах схем маршрута на формате А4 с привязкой к местности. Но это решение не более чем рекламный ход. Помощи в постройке маршрута с пересадками в этом нет. К тому же названия только на русском.

Сложно не только построить нужный маршрут, но и выйти вовремя на своей остановке: названия остановок не объявляются, даже на русском языке. А понять, где сейчас находится автобус, порой сложно: в тёмное время суток не всегда можно узнать местность, весной и осенью стёкла в грязи, а зимой — во льду, поэтому ориентироваться на вид из окна можно не всегда. А если человек едет здесь впервые, то пейзаж ему не скажет вообще ничего.

Ориентирование усложняется тем, что водитель иногда не останавливается на нужных остановках, а порой может вообще сменить маршрут.

Информация о маршрутах сбоку или на лобовом стекле автобусов не всегда даёт однозначно понять, в каком направлении поедет этот автобус (есть кольцевые маршруты). И человек, плохо ориентирующийся в городе, может сделать большой крюк, вместо того чтобы перейти дорогу и сесть на автобус, который едет в нужную сторону.



Рис. 199. Схема «для галочки». Помощи пассажиру в ней мало. К тому же она отпечатана на неплотной бумаге и повешена на окно, поэтому снижается контраст надписей, читать текст сложно.



Рис. 200. На этой схеме указаны ещё и пешеходные переходы. Но кому из пассажиров интересно, где на другом конце города пешеходный переход? Перейти дорогу можно на любом перекрёстке.



Рис. 201. Если наличие такой схемы в салоне — требование закона, то она должна быть дополнением к нормальной, а не замещать её.



Рис. 202. На схеме не понять совершенно ничего.

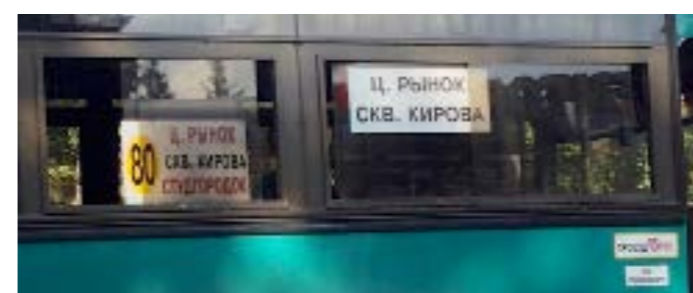


Рис. 203. Типичное оформление названий маршрутов и его крайних точек на частном транспорте.



Рис. 204. Схема 2ГИСа принципиально ничем не отличается от примеров выше.

Остановки транспорта

Онлайн-исследование показало недостаток ориентирующей информации на остановках.

Названия самих остановок написаны только по-русски, при этом не на всех остановках есть сами названия, а на некоторых они есть, но в изношенном состоянии. Данные онлайн-исследования свидетельствуют, что только у половины остановок подписано их название.

В 86 % случаев нет перечня маршрутов, проходящих через остановку, и их расписания, а в 8 % – информация об останавливающихся маршрутах неполная или ложная.

Про наличие схем транспорта на остановке ответили положительно 3 % опрошенных. Но учитывая, что единой схемы в городе нет, скорее всего, речь шла о схеме какого-то конкретного маршрута.

Чаще всего остановки обозначены знаком, утверждённым Правилами дорожного движения, на котором иногда перечислены проходящие маршруты. Но это не всегда так. Частный транспорт останавливается в любом удобном месте, со временем остановка смещается в сторону, и человек, который ждёт автобус у знака, не сядет в него, потому что водитель посадил людей за 50 метров до него, а останавливаться второй раз не захочет.



Рис. 205. Название остановок подписано на русском языке, а иногда и это название прочесть невозможно.



Рис. 206. Перечень автобусов в двух разных стилях.



Рис. 207. Расписание размещено в пятидесяти метрах от остановки и установлено на такой высоте, что прочесть его очень сложно.



Рис. 208. Редкое явление: на остановке транспорта описан подробный маршрут автобуса.

Номер маршрута	Конечные остановки	Начало движения	Интервал движения в минутах по часам дня (мин.)					Окончание движения
			6-10	10-12	12-15	15-19	19-23	
13	Ново-Ленино Центр (Цирк)	6:20	5	10	10	5	10	21:00 сб/вс - 19:07
		сб - 6:50 вс - 7:18	30	30	30	30	30	
146	Ново-Ленино (6 мкр.) Центр (Цирк)	6:15	15	15	30	15	30	21:30 сб - 19:10 вс - 18:40
		сб - 6:45 вс - 7:45	30	30	30	30	30	
30	Ново-Ленино (Больница №8) Ц. Рынок	7:31	15	15	15	15	18:53	
37	Ново-Ленино (6 мкр.) Ц. Рынок	6:25	5	9	5	5	9	21:16
			10	10	10	10	10	
42	Ново-Ленино Аэропорт	6:05	15	30	30	15	30	21:30 сб/вс - 20:30
			60	60	60	60	60	

ВНИМАНИЕ! ВОЗМОЖНЫ ОТКЛОНЕНИЯ ОТ РАСПИСАНИЯ ИЗ-ЗА ПОГОДНЫХ, ДОРОЖНЫХ И ДРУГИХ УСЛОВИЙ.

Диспетчер МУП «Иркутсквотранс»: тел. 707-395
 Пункт охраны общественного порядка № 5: тел. 44-20-02
 Дежурная часть ОП-4: тел. 44-44-04, 21-39-30 (круглосуточно)

Депутат Евгений Савченко
 Общественная приемная: ул. Баумана, 235/5, тел. 601-147

Рис. 209. Приятное исключение: не просто перечень маршрутов, а расписание.



Рис. 210. Просто перечень маршрутов не поможет построить даже приблизительный маршрут.



Рис. 211. Много лет не обновлявшееся расписание.



Рис. 212. Плохая замена схеме маршрутов.



Рис. 213. Такой перечень пунктов остановки не даёт понять, через какой мост поедет автобус.



Рис. 214. Очень плохо сверстанное, зато очень подробное расписание. Но если оно не соблюдается, то смысла в нём нет.

Прочие объекты навигации

Стелы проекта «Коробочка»

По проекту установлено 20 двусторонних стел. Хотя места установки по конструкциям согласовывались и стела должна была располагаться перпендикулярно ходу движения, чтобы работали обе её стороны, во время установки рабочие сориентировали их как привыкли: параллельно движению. Поэтому вторая сторона с информацией обращена к стене или забору и недоступна для просмотра.

У стелы стальной каркас. Основание – четыре полуметровых штыря, углублённых в землю и забетонированных. Конструкция прочная, установлена качественно, согнутых или наклонённых нет.

Конструкция хороша тем, что выше человеческого роста и её видно издалека. Она тёмная (кроме части с картой), что оберегает её от разрисовывания маркерами. А вот часть с картой подвергается вандализму, там часто оставляют чёрными маркерами теги.

Способ нанесения информации – печать на плёнке с последующей её матовой ламинацией и накаткой на композит. Матовая ламинация лучше глянцевой, потому что меньше бликует и на ней менее заметны царапины. Недостаток: мелкие частицы пыли и сажи быстрее заполняют микропоры ламинации, поэтому объекты нужно заменять чаще.

Недостаток – карта недостаточного уровня детализации, обращена на север. Названия не всегда верно транслитерированы, а иногда и по-русски написаны с ошибкой (улица Грязного вместо Грязнова). Стела некоторыми элементами заимствует зарубежный опыт, а некоторые её части вызывают недоумение. Например, схему транспорта в нижней части расшифровать невозможно.

Город, видимо, не определился с принадлежностью этих объектов, поэтому когда вандализму подвергается и сама стела (её оклеивают объявлениями, например), её не очищают.



Рис. 216. Общий вид стелы.



Рис. 215. Спустя несколько недель после того, как была сделана фотография стелы слева, на ней появился большой тег.



Рис. 217. На стеле теги и наклейки.

Рис. 00.



Рис. 218. Детализация карты низкая. Иногда карта почти совсем пустая.



Рис. 219. Схема транспорта из какой-то параллельной вселенной. Ни один опрошенный не смог пояснить, как её можно использовать.

Рис. 220. В левой части списка – достопримечательности (используются пиктограммы, созданные Минкультом), в правой – рекламная информация с логотипами.



Рис. 221. Стелы можно очистить и использовать.

Парки

ЦПКиО

После присвоения парку статуса мемориального появилась большая рисованная схема этого парка. Но никаких указателей, табличек с подписями на территории нет. Обыкновенное заплаточное внесистемное решение.

Спортпарк «Поляна»

Это совсем новый парк, он ещё строится. Поэтому пока у него на территории лишь одна карта при входе и редкие указатели. Но у указателей уже есть стиль, это не временное решение. Информация набрана на русском и продублирована на английском и китайском языках.

Ботанический сад

На входе есть схема парка, на территории она поддерживается только самодельными неаккуратными указателями. Особняком стоят указатели к детскому зоопарку: цветные, выполненные промышленным способом.

Кроме более понятной схемы парка есть план публичных учебно-научных объектов. Пользоваться этим планом ещё неудобнее.

Острова

На островах Юность и Конный отсутствует всякая система ориентирующей информации. Только несколько табличек на деревьях, направляющих к аэротрубе.



Рис. 222. Щит в бывшем ЦПКиО.



Рис. 223. План-схема спортпарка «Поляна».



Рис. 224. В «Поляне».



Рис. 225. Схема учебно-научных объектов.



Рис. 226. Схема основных объектов ботсада.



Рис. 227. Указатели Ботсада.



Рис. 228. Указатель на островах.

Кварталы

Карты кварталов и микрорайонов в Иркутске – редкое явление.

В 130-м квартале висит стенд с со схемой, на которой изображены все здания и отмечены значимые достопримечательности. Обозначено, какие организации находятся в каждом здании.

Кажется, что макет хороший, но в нём кроются ошибки.

Схема на светлом фоне, поэтому на ней оставил свой автограф вандал.

Нумерация на изображениях домов не связана с настоящими номерам этих домов, что может приводить к ошибкам: запомнить, как выглядит здание на фотографии, а потом опознать его в реальном деревянном доме сложно, особенно если подойти к зданию не с той стороны, с которой оно было сфотографировано.

Нумерация начинается дважды: для достопримечательностей она своя, что тоже усложняет ориентирование.



Рис. 229. Карта 130-го квартала.

Домовые таблички

При производстве и размещении домовых табличек раньше не было стандарта.

Использовались такие варианты технологий:

- нанесение краски на металл по трафарету с подкрасом перемычек (или без оного);
- аппликация из плёнки на светоотражающую плёнку, нанесённую на оцинковку;
- аппликация из плёнки на пластик;
- печать на плёнке с последующей накаткой на пластик или металл;
- световые короба с вакуумформованной лицевой панелью;
- таблички из штампованного металла с эмалировкой;
- лайтбоксы, собранные из молочного акрила с аппликацией, окантованного профилем, надетого на объёмный корпус из отбортованного алюминиевым профилем АЛС задника со светотехникой.

В макетах табличек использовались десятки шрифтов, разные цвета, разные формы и разные типографические композиции. Даже такой элемент, как рамочка, то использовался, то нет.

Текст на табличках почти всегда набран только кириллицей: иностранцы при советской власти сами по себе по городу на ходили, поэтому необходимости дублировать надписи на другом языке не было. Совсем недавно начали появляться таблички с дублированием надписей по-английски, не всегда с верной транслитерацией.

Иногда в центре города можно встретить таблички с названием улицы, но без номера. На месте номера — пустое место. Это поле оставляли, чтобы впоследствии разместить там куар-код. Такого опыта не было нигде в мире, и нельзя сказать, что это хорошая идея. Куар-код можно использовать как дополнение к статичной информации, но не вместо неё.

Кроме табличек с актуальным названием улиц, в городе висят таблички с историческими названиями. Это создаёт параллельную систему названий и может приводить к путанице, особенно в тех случаях, когда висит только табличка со старым названием, но рядом нет с новым. В оформлении табличек с историческими названиями нет единства: ситуация такая же, как с обычными.

Кроме того, что табличек мало, так ещё их снимают или закрывают иными конструкциями во время ремонта фасада, при установке дополнительного оборудования или рекламы. Это недопустимо: у города приоритет перед частными организациями в предоставлении информации, временные арендаторы должны учитывать интересы Иркутска и подстраиваться под его требования, а не своевольничать, ухудшая и без того недостаточную информирующую среду.

Онлайн-исследование

Онлайн-опрос показал, что горожане испытывают нехватку табличек на домах. Это следует из количественных данных и комментариев к опросу.

Таблички с номером дома нет на 83 % домов, на 17 % установлена минимум одна (если дом длинный, то нужно минимум две таблички с номерами).

Не хватает и табличек с номерами подъездов и с информацией о том, какие номера квартир там находятся. У 43 % домов таких табличек нет, ещё у 13 % домов таблички есть не у каждого подъезда.

59 % опрошенных сказали, что на их доме нет табличек с названием улицы, 41 % — что есть.

Некоторые дома находятся на перекрёстке, поэтому на стенах дома должна быть табличка с названиями обеих улиц. Опрос показал, что у 63 % нет нужды во второй табличке, на 5 % домов табличка есть, и на 32 % домов из общего количества её нет. Если учитывать только те дома, на которых должны быть таблички с названием второй улицы, то получается, что дома на перекрёстках укомплектованы табличками лишь на 14 %.

Что интересно, установка табличек на домах — ответственность не города, а собственников. Этот вопрос горожане могут решить сами, достаточно разработать понятную систему требований к размещению, материалам и макетам.

Данные онлайн-исследования подтверждаются ревизией табличек на домах по улицам Декабрьских событий, Урицкого, Карла Маркса, Ленина и по 20-му Советскому переулку.

Разные размеры



Рис. 230. Огромный номер на стене микрорайона – хорошая практика, хотя и вынужденная из-за ошибок градостроителей.



Рис. 231. Очень маленькая табличка.



Рис. 232. Очень маленькое название улицы.



Рис. 233. Табличка с номером дома немногим крупнее кирпича.

Разные шрифтовые композиции



Рис. 234. Под названием улицы есть указание крайних домов квартала.



Рис. 235. Название улицы в белом прямоугольнике со скруглёнными краями, вокруг общей таблички есть рамка.



Рис. 236. Номер стоит перед названием улицы, высота табличек разная.



Рис. 237. Шрифты и цвета на табличках с названием улицы и номером дома совсем разные.



Рис. 238. Номер дома находится выше названия улицы. Они на единой табличке.



Рис. 239. Табличка с номером дома меньше таблички с названием улицы. Литера за номером.



Рис. 240. Номер дома и название улицы на единой табличке. Размер шрифта сильно различается. Рамки нет.



Рис. 241. Литера подписана под номером.



Рис. 242. Табличка с номером ниже названия улицы. Литера оформлена в виде обыкновенной дроби.



Рис. 243. Литера втиснута между рамкой и номером, под ним.



Рис. 244. Номер белым по синему, название улицы – наоборот. Номер над названием улицы, но не по центру, не с краю.



Рис. 245. В названии улицы есть вариант на английском. Номер на той же табличке, сбоку. Есть рамка и ненужная сетка.

Разные материалы



Рис. 246. Оцинковка и аппликация из плёнки.



Рис. 247. Аппликация из плёнки на металле. Можно использовать только как временное решение.



Рис. 248. Гравировка на латуни и заливка эмалью. Дорогой вариант.



Рис. 249. Керамика и металл. Вариант скорее декоративный.



Рис. 250. Лайтбокс из молочного акрила.



Рис. 251. Аппликация из плёнки на лайтбоксе.



Рис. 252. Лайтбокс, вакуумная формовка.



Рис. 253. Штампованный металл с эмалировкой.

Разные формы



Рис. 254. Дуги сверху и снизу.



Рис. 256. Круг.



Рис. 257. Плавная дуга снизу.



Рис. 258. Очень крутая дуга снизу.



Рис. 259. Сверху – прямоугольник, снизу – дуга.



Рис. 261. Очень странная форма. Скорее всего, продиктована имевшейся заготовкой. Похоже, это такой же образец, как справа, но утративший «колпачок» для лампочки.



Рис. 262. Домовая табличка старого образца. Номер дома для заметности продублирован прямо на стене.



Рис. 260. Вся верхняя часть – плавное скругление.

Разные цвета

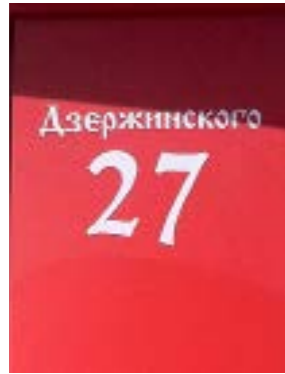


Рис. 263. Белым по красному.



Рис. 264. Чёрным по сине-зелёному.



Рис. 265. Белым по красному (и наоборот).



Рис. 266. Тёмно-зелёный и белый.



Рис. 267. Синим по жёлтому.

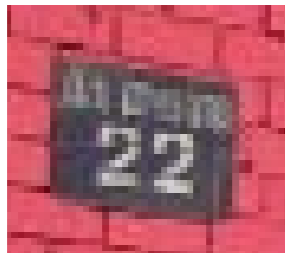


Рис. 268. Белым по чёрному.

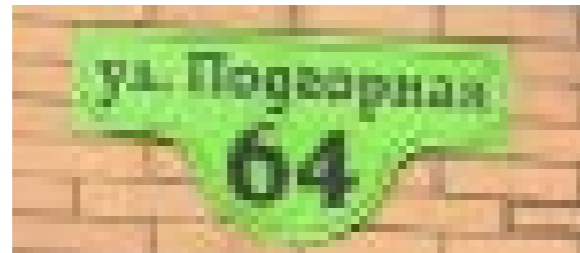


Рис. 269. Чёрным по салатовому.



Рис. 270. Неоново-розовый по голубому.



Рис. 271. Красным по белому.



Рис. 272. Бронзовый по фуксии.



Рис. 273. Белый и бирюзовый.



Рис. 274. Бежевый.

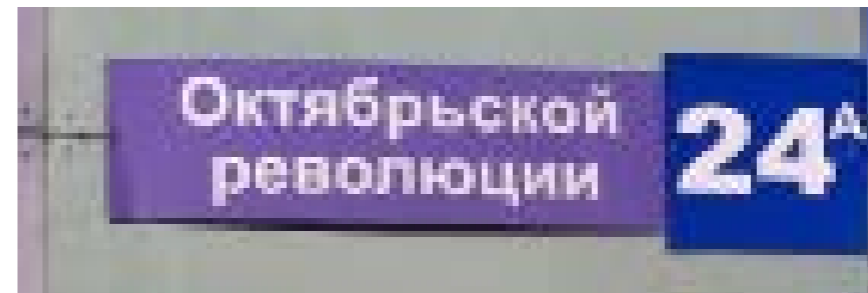


Рис. 275. Фиолетовый, синий и белый.

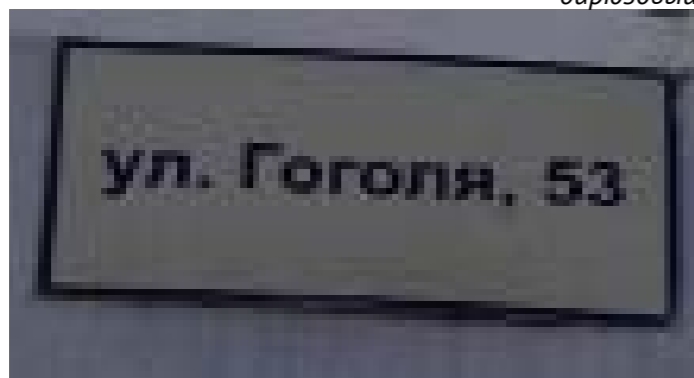


Рис. 276. Чёрный по белому.



Рис. 277. Белый по изумрудному.

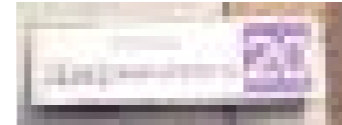


Рис. 278. Светло-фиолетовый и белый.



Рис. 279. Белый, оранжевый, тёмно-синий.

Самодельные таблички

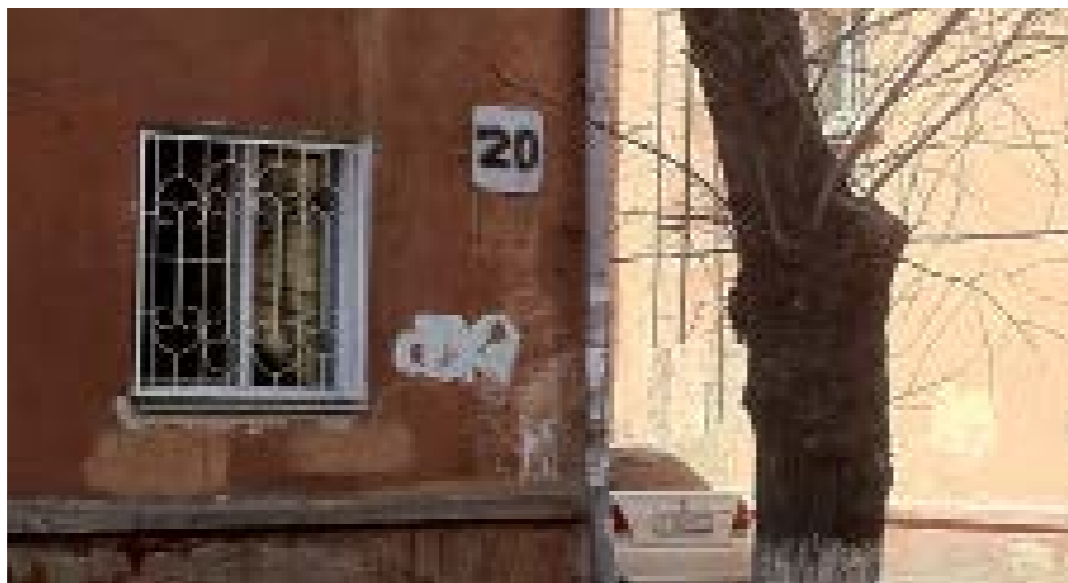


Рис. 280. Чаще всего от руки краской пишут номера домов, а не названия улиц.

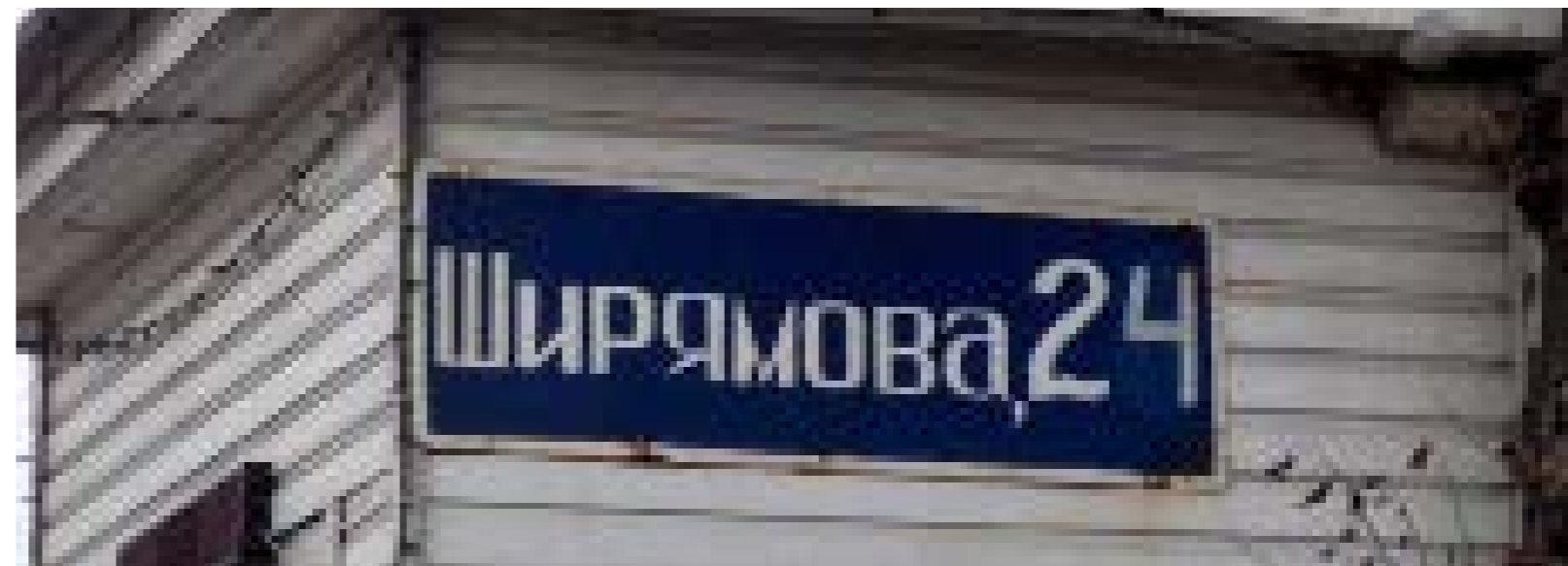


Рис. 281. При рисовании самодельных домовых табличек люди чаще всего ориентируются на те образцы, что видят чаще всего. Отсюда сочетания цветов: белый с чёрным или оттенками синего.



Рис. 282. Рядом с номером, изготовленным заводским способом, табличка с текстом от руки. Надпись выполнена дилетантом, отсюда ошибки в построении букв.



Рис. 283. Номер краской писали дважды. Один раз прямо на доме.



Рис. 284. Пропал пробел. Слово «набережная» написано с заглавной.

Ошибки размещения



Рис. 285. Интересно не только то, что табличка выступает за угол, но и то, что второй конец полностью скрывает рекламный баннер.

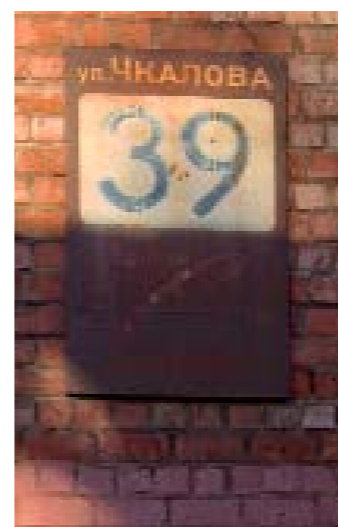


Рис. 286. Табличка совмещена с рекламой.



Рис. 287. Табличка частично закрыта вывеской.



Рис. 288. Табличка становится видна только если отойти от стены: подложка вывески отступает от стены и закрывает домовую табличку.



Рис. 289. Домовые таблички выполнены в тех же цветах, что вывеска, и схожим по духу шрифтом. Поэтому не сразу считываются.



Рис. 290. Домовая табличка окружена рекламой (Ангарск).



Рис. 291. Домовая табличка закрыта рекламным кронштейном, и к ней вплотную подступает реклама.



Рис. 292. Табличка закрыта водосточной трубой, номер зачем-то указан дважды, при этом один из номеров набран небрежно.



Рис. 293. Значимая часть таблички – номер корпуса – закрыта.



Рис. 294. Таблички разные по размеру, но они смотрелись бы аккуратнее, если бы их верхние стороны были на одном уровне.

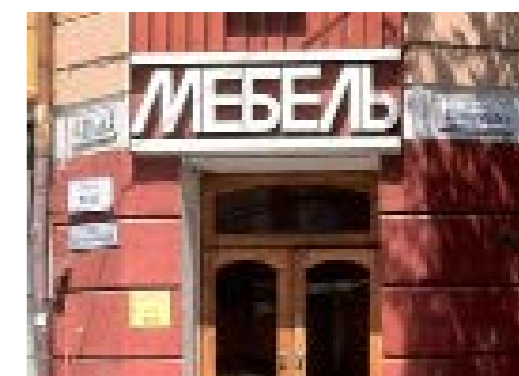


Рис. 295. Слева от вывески на том же уровне, что справа, размещена реклама, а название улицы висит ниже.



Рис. 296. Табличка размещена поверх существующей. Но номера дома при этом на ней не добавилось.



Рис. 297. Номер закрыли трубой, поэтому повесили ещё один.



Рис. 298. Табличка с названием улицы поверх такой же.



Рис. 299. Две таблички с названием улицы, одна поверх другой. И обе закрыты водосточной трубой.



Рис. 303. Множественные таблички.



Рис. 300. Камера наблюдения закрывает табличку.



Рис. 301. Табличка с названием улицы и номером дома уже есть, но рядом коммерческая организация повесила ещё одну, ради рекламы.



Рис. 302. Рекламный указатель мимикрирует под домовую табличку.



Рис. 304. Таблички висят не на одном уровне. Но ничто не мешало сделать аккуратнее.

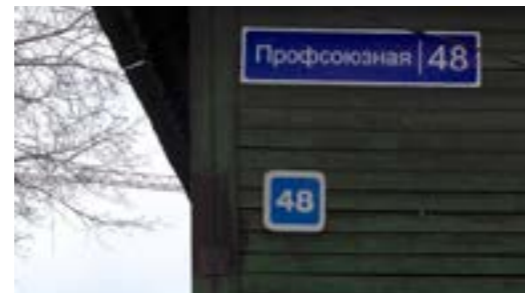


Рис. 305. Множественные таблички: номер дома указан трижды.



Рис. 306. Рамка – обязательное условие домовой таблички. Она выделит её и на светлом и на тёмном фоне. Здесь же при покраске стены рамку закрасили, чем снизили заметность таблички.

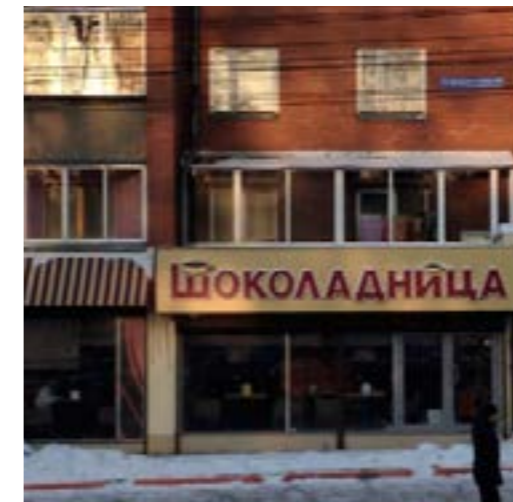


Рис. 307. Табличка висит на уровне третьего этажа. Прочсть её невозможно.



Рис. 308. Табличка на уровне третьего этажа окружена рекламой. Теперь её ещё и найти сложнее.



Рис. 309. Табличка со старым названием улицы существенно отличается от таблички с нынешним названием. И отстоит на достаточном расстоянии, поэтому вероятность путаницы не очень высокая.



Рис. 310. Обе таблички выполнены похожим способом (рамка, синим по белому, обе выступают за границы декоративных элементов стены), поэтому возможна путаница.



Рис. 311. Табличка со старым названием похожа по оформлению на табличку с нынешним (синим по белом, похожий размер шрифта, рамка). Возможна путаница.



Рис. 312. На табличке почему-то присутствует православный крест.

Автомобильные указатели

Размещение указателей для автомобилистов находится в ведении ГИБДД. Повлиять на их оформление, содержание и места установки, скорее всего, не получится, поэтому отдельный анализ ситуации с этими указателями мы не проводили.

Но, живя в городе, исследователи обращают внимание, что указатели на другие улицы есть не у всех крупных перекрёстков, иногда стандартные чёрно-белые указатели говорят не об улицах или мостах, а о коммерческих организациях. Принцип не всегда понятен.

Кроме того, в онлайн-исследовании люди упоминали о недостаточном количестве информационных знаков для водителей.

«Много дорожных знаков летом закрывается зеленью, и видно их, когда близко подъезжаешь. Так как машин много, разметку с указанием, из какой полосы куда можно поворачивать, не видно, лучше сделать заблаговременно (а они не везде продублированы знаками сверху)».

«Нужно» наличие огромных указателей перед всеми транспортными развязками, повторяющихся несколько раз до развязки, с указанием расстояния, да и по направлениям к этим развязкам. Наведение порядка со знаками дорожного движения и светофорами: вопиющая безграмотность или безалаберность при установке, вплоть до нарушений Правил дорожного движения!»



Рис. 314. Текст на табличке сделан аппликацией самоклеящейся плёнкой, поэтому буквы начали деформироваться. Кроме того, в тексте ошибка в сокращении слова «микрорайон».



Рис. 313. Знаки порой закрыты ветками деревьев.



Рис. 315. Иногда указатели для водителей мешают проходу пешеходов.

Выводы

К сожалению, ни одна из информационных систем в городе не проектировалась как часть комплексного решения, все они существуют параллельно друг другу и даже внутри имеют несколько вариантов воплощения.

Единственная попытка комплексного подхода – работа Информационно-туристской службы по созданию ориентирующей информации, включающей в себя тротуарную навигацию, стелы и указатели. Но даже здесь нет единства в шрифтах, так что, говоря образно, это лишь несколько больших заплаток в информационном поле города.

Такая ситуация характерна для почти всех городов России. Это связано и с плохой координацией ведомств друг с другом, и с тем, что исторически в стране туризм был организованным.

В Москве уже действует отдельный департамент, который связывает разные структуры и организации между собой в плане нахождения пути во всех системах: транспорт, улицы, туристическая навигация. Возможно, остальные города страны позже перенимут этот опыт, местные власти поймут, что правильная сквозная система ориентирующей информации – такая же необходимость и признак современного города, как наличие освещения, парков и ливневой канализации.

Горожане чувствуют, что в городе неудобно находить путь. Треть опрошенных сказала, что не испытывает проблем в ситуациях, когда нужно построить маршрут до места, в котором ранее не были, или если нужно вызвать такси не к своему дому. Но 15 % часто сталкиваются с такими проблемами, больше половины (54 %) опрошенных сказали, что испытывают такие проблемы периодически.

Лишь 17 % оценивает систему ориентирующей информации города на 4 и 5. Половина считает, что система посредственная, 33 % – что неудовлетворительная.

Список литературы

1. Bristol Legible City, MetaDesign London, Jane Lamacraft, PSD associates
2. Единая система транспортной навигации для москвичей и гостей города, ООО «Экспо Медиа», City ID and Billings Jackson Design, Москва, 2013
3. The tourist signage system of Lviv, Petro Nahirnyy, Yuriy Krukevych, Mykhailo Tsaryk, Сашко Топольницький, Vasyl Kosiv, Olga Plesak, Oksana Yablonska, 2010
4. Legible London. A prototype wayfinding system of London. Yellow book, AIG
5. Legibility London, Steer Davis Gleave, 2014
6. Street Design Manual, New York City Department of Transportation, 2015
7. Downtown Austin wayfinding graphics manual, MERJE, McCann Adams Studio, Estillo Communications, I.T. Gonzalez Engineers, Gannett Fleming, 2014
8. City of Sydney: Legible Sydney Design Manual, Minale Tattersfield, 2014
9. Toronto Parks & Trails Wayfinding Strategy, Steer Davis Gleave, DIALOG, 2014
10. City of Edmonton. Detailed Strategy. Pedestrian Focused Wayfinding Project, 2014

Фотоматериалы и иллюстрации

В работе использованы материалы из архивов членов авторского коллектива; руководств по созданию систем ориентирующей информации городов, упомянутых в исследовании; а также фотографии следующих людей:

Дарья Бусарова (Исландия),
Александр Витвицкий (Германия),
Елена Граф (Германия),
Юлия Гринёва (Екатеринбург, Оренбург),
Юлия Декабрьская (Уфа),
Анна Желудкова (Москва),
Александр Желудков (Москва, Япония),
Мария Желудкова (Москва, Италия),
Юлия Максимова (Москва, Италия),
Сергей Мармо (Вена),
Нина Нгуен (США),
Константин Прокопец (Украина),
Светлана Син (Улан-Удэ),
Вероника Сытина (Китай),
Антон Терехов (Кипр),
Анна Черкашина (Новосибирск),
Иван Шалыгин (Красноярск).