

ИССЛЕДОВАНИЕ СИСТЕМЫ ВИЗУАЛЬНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В ПЕШЕХОДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ ГОРОДА ЛОНДОНА**Пономарева Екатерина Сергеевна****Старший преподаватель, кафедры «Дизайн архитектурной среды»,*****Институт Архитектуры и Дизайн,
Сибирский Федеральный Университет***

Переход на пешеходное движение в настоящее время является первоочередной задачей для многих европейских городов. Активные программы по популяризации пешеходного и велосипедного движения развернули такие города Европы как Лондон, Стокгольм, Брюссель и многие другие. На примере Лондона можно увидеть как городские власти, пытаясь улучшить качество городской среды и подготовиться к Олимпиаде, прошедшей в 2012 году, разработали и внедрили в жизнь новую систему городской идентификации и ориентации, решив с ее помощью сразу несколько существенных проблем и наметив тенденции развития городской среды на ближайшие десятилетия. Исследование Лондона было проведено в 2006 году и, в основном, касалось представлений горожан и туристов о структуре города, их понимании города и легкости ориентации в нем. Результатом такого исследования стало создание городской системы визуальных коммуникаций, получившей название «Legible London», что в переводе значит «разборчивый, удобочитаемый Лондон».

Департамент транспорта Лондона был удивлен результатами исследований: количество пешеходных прогулок в центре Лондона за последнее десятилетие сократилось на 20%, хотя пешеходное движение, в отличие от автомобильного, имеет самое благоприятное влияние на городскую среду, сохраняет экологию, здоровье граждан и поддерживает местную экономику. Основной причиной этого стало то, что ориентироваться в городе пешеходу было крайне сложно, навигационная система была представлена многочисленными схемами пешеходного ориентирования. Очень большое негативное влияние на решения о выборе транспорта оказывало и то, что люди пытались ориентироваться по карте метро, которая искажает представления о расстояниях и географическом расположении объектов. Также исследование показало, что 66 % туристов, если бы им показали маршрут по карте, с большим удовольствием прошли пешком, нежели воспользовались общественным транспортом.

С точки зрения городского дизайна Лондон как никакой другой город на земле, нуждался в понятной, современной навигационной системе, которая помогла бы любому человеку разобраться в лабиринте исторических и современных улиц, приводила бы туристов к достопримечательностям, сделала бы город дружелюбнее для жителей. Во всех районах, в большей или меньшей степени, были представлены свои пешеходные информационные системы, спроектированные и расставленные руководством района. По-видимому, вся эта хаотичная система информации и навигации была попыткой структурировать знания и информацию о среде к определенным событиям в городе. Большая часть этих знаков была очень поверхностна и не последовательна. Не существовало общего руководства по созданию и применению информационных систем. Количественные и качественные исследования проведенные как на улицах, так и в исследовательских центрах, закончились тем, что было выявлено 32 ориентационные системы, которые различались по содержащейся в них информации, дизайну, качеству исполнения, идентификацией, шрифтами, материалами и требовали больших затрат на свое содержание. Не всегда правильно было указано название объекта и расстояние до него. Эти знаки эксплуатировались различными городскими службами и не всегда находились в надлежащем виде: были испорчены вандалами, изрисованы граффити и т.п.

Также не существовало никаких стандартов по их расположению. Появилась острая необходимость в унификации и разработке единой навигационной системы.

Для разработки любой эффективной системы знаков, необходимо учитывать интересы всех участников движения: пешеходов, будь то жители города, временные посетители или туристы, а также других заинтересованных сторон: застройщиков, муниципальных служб, транспортных организаций и т.д. При этом важно изучить системы ориентации, действующие в городе на данный момент, и с учетом правил, норм и социальной ответственности решить – что оставить, а что убрать или улучшить. Наиболее эффективную систему ориентации можно создать, основываясь, в первую очередь, на потребностях пешеходов, а не пытаясь создать сугубо теоретическую модель, и направить пешеходов по определенным маршрутам, разработанным и придуманным проектировщиками.

На основе проведенных исследований были выявлены и требования к будущей ориентационной системе, а именно:

- создание условий для пешеходов, в которых они легко бы оценили и спланировали свое путешествие, сориентировались на любой улице;
- содействие созданию и укреплению у горожан правильного представления о пространственной организации города;
- создание простой и постоянно обновляющейся информационной системы, достаточно гибкой для того, чтобы применяться во всех соответствующих формах и средствах массовой информации, таких как карты, знаки и веб-сайты.

Два ключевых момента любой ориентационной городской системы это карты и знаки. Разработка удобной карты – это ключевой момент создания эффективной ориентационной системы, т.к. именно карта дает необходимую информацию во время планирования маршрута и на всем пути следования. Лучшим решением для любого города является создание единой карты, на основе которой можно будет изготавливать карты различного масштаба и формата для различных целей. Информация и внешний вид таких карт должны быть едины, с поправкой на масштабы и варианты использования.

Городские указатели – второй важнейший элемент ориентационной системы. Целью любой знаковой системы, прежде всего, является стремление объяснить сложный вопрос простым для пользователя языком. Это очень сложно сделать, имея в арсенале лишь один тип указателя, который не обладает достаточной гибкостью в условиях постоянно меняющейся среды современного города. Для этого необходимо создать несколько типов указателей, способных обеспечить пешехода необходимой информацией в каждой отдельной специфической ситуации, с учетом сложности городской среды.

Для полноценной работы системы требуется определенная частота знаков. Знаков должно быть столько, сколько действительно необходимо для удобного использования системы, и в тоже время так мало, как только возможно. Знаки должны быть расположены там, где их ожидают увидеть: отсутствие знака в нужном месте подрывает общую пользу системы в целом. Важно соблюсти правильный баланс между эффективным размещением знаков и загромождением улицы ненужными конструкциями.

Итак, на основе анализа зарубежного опыта и исследований, проведенных в Лондоне можно сделать выводы о том, что развитие информационного поля города, включающее в себя систему визуальных коммуникаций, является неотъемлемым шагом развития городской среды в целом. Это часть общей тенденции, наблюдающейся во всех прогрессивных городах мира: создание города, удобного для жизни людей, так называемого «liveable city», принципы которого были описаны Генри Леннардом в 1997 году.