

ŁUKASZ DONDAJEWSKI

*Zarząd Dróg Miejskich, Naczelnik Wydziału*

*Systemu Informacji Miejskiej w Poznaniu*

PIOTR ZMYŚLONY

*Akademia Ekonomiczna w Poznaniu*

## WIZUALNA INFORMACJA PRZESTRZENNA JAKO ELEMENT INFRASTRUKTURY TURYSTYCZNEJ MIASTA: TWORZENIE SYSTEMU INFORMACJI MIEJSKIEJ W POZNANIU

### Wstęp

Jedną z potrzeb pojawiających się najwcześniej u osób odwiedzających nieznaną obszar turystyczny, a zarazem towarzyszących przez cały okres pobytu w tym obszarze, jest potrzeba informacji. Turyści poszukują wiadomości na temat historii, kultury, najciekawszych atrakcji oraz towarzyszącej im oferty usługowej. Równie istotne jest dążenie do zminimalizowania poczucia zagubienia przestrzennego oraz oczekiwanie pomocy w poruszaniu się w odwiedzanym obszarze. W tym wypadku niezbędne jest nie tylko udostępnienie przyjezdnym wydawnictw informacyjno-promocyjnych, ale przede wszystkim „opisanie” nowopoznanej przestrzeni przy użyciu znaków, piktogramów, drogowskazów i tablic informacyjnych.

Najsilniej potrzeba informacji wizualnej odczuwana jest w dużych miastach, które stanowią punkt docelowy podróży o różnorodnych motywacjach (z których można wymienić: kulturalne, edukacyjne, związane z rozrywką i zabawą, towarzyskie, etniczne, religijne, związane z pracą oraz sprawami urzędowymi itp.)<sup>1</sup>. Przestrzeń miejska, której najważniejszym atrybutem – według S. Liszewskiego – jest jej organizacja rozumiana jako sposób urządzenia przestrzeni zgodny zarówno z indywidualnymi, jak i wspólnymi potrzebami mieszkańców miasta<sup>2</sup>, charakteryzuje się bowiem z jednej strony dużym nagromadzeniem obiektów kultury materialnej i niematerialnej oraz zasobów naturalnych będących przedmiotem zainteresowania odwiedzających, z drugiej strony skomplikowanym, zwykle tworzoną drogą ewolucyjną, układem urbanistyczno-komunikacyjnym, kumulacją działalności społecznej i ekonomicznej, wielofunkcyjnością oraz zmiennością form krajobrazu. Z uwagi na wiele rodzajów odbiorców

<sup>1</sup> V.T.C. Middleton, J. Clarke, *Marketing in Travel and Tourism*, Butterworth-Heinemann, Oxford 2001, s. 73.

<sup>2</sup> S. Liszewski, *Przestrzeń turystyczna miasta (przykład Łodzi)*, „Turyzm” 1999, t. 9, z. 1.

informacji – mieszkańców, turystów i innych podróżnych – oraz konieczność uporządkowania ruchu ludzi w przestrzeni, infrastrukturalną podstawą rozwoju turystyki w dużych miastach jest zintegrowany system wizualnej informacji zewnętrznej. Celem artykułu jest przedstawienie organizacyjnych i finansowych aspektów tworzenia Systemu Informacji Miejskiej (SIM) dla miasta Poznania.

### **Istota systemu wizualnej informacji przestrzennej w mieście**

Wprowadzenie czytelnego, dostępnego i jednolitego systemu oznakowania ułatwiającego dostęp do atrakcji turystycznych i obiektów usługowych, a także informującego o funkcjach wybranych instytucji publicznych należy postrzegać jako istotny element systemu informacji turystycznej w mieście. W tym kontekście zapewnia on usprawnienie obsługi turystów oraz prawidłowe rozmieszczenie ruchu turystycznego w stosunku do możliwości recepcyjnych miasta<sup>3</sup>. Zwiększa także jakość przestrzeni miejskiej postrzeganej zarówno przez przyjezdnych, jak i mieszkańców. Satysfakcja z pobytu turysty jest uzależniona od ilości, dokładności i efektywnego rozmieszczenia w przestrzeni informacji. Z uwagi na to, że funkcja turystyczna jest jednak jedną z wielu funkcji przestrzeni miejskiej: mieszkaniowej, administracyjnej, usługowej, produkcyjnej, handlowej, naukowej, kulturalnej, rekreacyjnej, komunikacyjnej i innych<sup>4</sup>, równorzędnym celem informacji wizualnej jest poprawa dostępności i przepustowości zatłoczonych centrów miast oraz zmniejszenie dezorganizacji życia mieszkańców w wyniku wzmoczonego ruchu turystycznego. Dodatkowo, system informacji wizualnej stanowi narzędzie marketingu miasta, jako element zintegrowanego zarządzania jakością (Integrated Quality Management – IQM), zaproponowanego przez Komisję Europejską jako najbardziej skuteczne i uniwersalne podejście do lokalnego kształtowania rozwoju turystyki, w myśl którego wszelkie działania podejmowane w przestrzeni turystycznej powinny prowadzić do zwiększenia satysfakcji odwiedzających region turystów przy zagwarantowaniu wzrostu ekonomicznego oraz jakości życia mieszkańców<sup>5</sup>. Nośniki informacji na ulicach stanowią także narzędzie identyfikacji przestrzennej miasta, są traktowane jako jego wizytówka i często są wykorzystywane w celu promocji jego wizerunku.

Powyższe cele muszą być realizowane jednocześnie, co znaczy, że system powinien być funkcjonalny z punktu widzenia wszystkich podmiotów z niego korzystających. Kompleksowość i spójność wizualna jest warunkiem zaakceptowania oraz efektywnego funkcjonowania tego typu rozwiązań. Dlatego też – podkreślając ich użyteczność dla turystów, którym wizualny opis przestrzeni miejskiej jest najbardziej pomocny – elementy tworzone w ramach systemu wizualnej informacji zewnętrznej powinny:

- być przejrzyste i łatwe do odczytania (także przez osoby nie posługujące się językiem polskim), wykorzystujące znane i jednoznacznie rozpoznawalne akronimy;
- być umiejscowione we wszystkich punktach przybycia do miasta (lotniska, porty morskie, dworce kolejowe i autobusowe, główne drogi wjazdowe);
- składać się z kilku poziomów informacji – dla pieszych, kierowców, tablic informacyjnych, wskazujących kierunek, opisujących obiekt itp.;

<sup>3</sup> Por. W.W. Gaworecki, *Turystyka*, PWE, wyd. V zmienione, Warszawa 2007, s. 274.

<sup>4</sup> Por. S. Liszewski, *Przestrzeń turystyczna miasta...*, op. cit.

<sup>5</sup> European Commission, *Towards Quality Urban Tourism*, Enterprise Directorate-General Tourism Unit, Bruksela 2000, s. 13.

- być kompatybilne z innymi formami informacji turystycznej (ulotki, foldery, plany turystyczne, centra informacji turystycznej);
- być zgodne z obowiązującymi przepisami dotyczącymi ruchu drogowego, technicznych aspektów tablic i znaków oraz kompatybilne z systemem informacji turystycznej obowiązującym w całym kraju;
- być wkomponowane w przestrzeń miejską, wykorzystując jej istniejące elementy i nie wprowadzając urządzeń i obiektów wizualnie obcych.

Ustawione w przestrzeni miejskiej znaki, drogowskazy i tablice stanowią rodzaj usług informacyjnych, jednak biorąc pod uwagę techniczny i bezosobowy zakres świadczenia tych usług należy je rozpatrywać przede wszystkim w kontekście usług z zakresu infrastruktury lokalnej<sup>6</sup>. Istotne jest to, że w tym wypadku infrastruktura techniczna ma charakter bezpośrednio turystyczny.

W Polsce wprowadzanie kompleksowego systemu wizualnej informacji zewnętrznej zostało zapoczątkowane najwcześniej w Warszawie. Miejski System Informacji zaczęto formalnie budować w 1996 roku i proces ten trwa nadal<sup>7</sup>. Drugą z aglomeracji miejskich, w której zdecydowano wprowadzić taki system jest Poznań (obecnie także w Gdańsku, Łodzi, Krakowie i Wrocławiu realizowane są podobne projekty).

### Charakterystyka Systemu Informacji Miejskiej w Poznaniu

Poznań i aglomeracja poznańska nie spełniają wymogów informacyjnych obowiązujących we współczesnych metropoliach wykazujących rozwiniętą funkcję turystyczną, co biorąc pod uwagę strategiczne plany rozwoju turystyki biznesowej, kulturowej i sportowej należy uznać jako słabość<sup>8</sup>. W związku z powyższym Zarząd Dróg Miejskich we współpracy z innymi jednostkami miejskimi podjął działania zmierzające do budowy nowoczesnego Systemu Informacji Miejskiej. W 2002 r. zlecono opracowanie koncepcji Systemu Informacji Miejskiej dla Miasta Poznania, w 2004 r. powstał projekt SIM, ujęty w *Planie Rozwoju Miasta Poznania na lata 2005-2010* jako program umiejscowiony w ramach priorytetu *Dostępny Poznań*, oraz rozpoczęto jego wdrażanie<sup>9</sup>.

Celem SIM jest zintegrowanie wszystkich informacji o mieście poprzez wprowadzenie czytelnej informacji adresowej, turystycznej, kierującej i komercyjnej oraz ułatwiających orientację w przestrzeni miasta „kół ratunkowych” (tablic-map z niezbędnymi informacjami o najbliższej okolicy).

Budowę SIM należy rozpatrywać w dwóch płaszczyznach. Pierwsza, techniczna, zwana także inwestycyjną, obejmuje wykonanie i instalację całej infrastruktury np. tablic, drogowskazów i elementów konstrukcyjnych. Równie ważna jest płaszczyzna organizacyjna, w której następują zintegrowane działania kooperacyjne podmiotów odpowiedzialnych za wdrażanie programu, monitoring i rozwój, a także promocję całego systemu. Materiałny wynik realizacji programu dotyczy instalacji nośników SIM przyporządkowanych poszczególnym poziomom informacji (A do J), należących do pięciu grup (tabela 1).

<sup>6</sup> W.W. Gaworecki, *Turystyka*, op. cit., s. 273-285, 309-310.

<sup>7</sup> *Uchwała w sprawie wprowadzenia MSI w gminie Warszawa-Centrum* z dnia 19 września 1996 r.; J. Merski, *Informacja turystyczna*, Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Warszawie, Warszawa 2002, s. 32-33.

<sup>8</sup> Urząd Miasta Poznania, *Plan Rozwoju Miasta Poznania na lata 2005- 2010. Priorytety i programy*, Poznań, listopad 2004.

<sup>9</sup> *Ibidem*.

Tabela 1. Charakterystyka poziomów informacji wchodzących w skład Systemu Informacji Miejskiej w Poznaniu.

Grupa informacji	Poziom informacji	Opis
Identyfikacja adresu	A	Informacja numerowa
	B	Informacja ulicowa
	B1	Informacja identyfikująca przystanki komunikacji miejskiej
	B2	Informacja o mostach
Informacja turystyczna	C	Informacja opisowa nt. wybranych miejsc i obiektów zabytkowych
	C1	Informacja opisowa nt. patronów ulic, placów i mostów lub ich nazwach
„Koła ratunkowe”	D	Informacja graficzno-opisowa (mapy ze schematem linii MPK, z naniesioną siecią przystanków oraz opisanymi wybranymi obiektami)
	D1	Mapy z lokalizacjami atrakcji turystycznych
	D2	„Osiedlowa informacja graficzno-opisowa” z mapą osiedla i informacjami o wybranych obiektach
	D3	Informacja dla przejść podziemnych
	D4	Informacja o parkingach dla autobusów turystycznych
Informacja kierująca	E, E1	Jednostki obszarowe
	F	Wybrane urzędy, szpitale, muzea i inne obiekty
	G	Wybrane obiekty zabytkowe
	H	Piktogramy na potrzeby informacji użytkowej, kierujące do wybranych miejsc o użyteczności publicznej
	J	Jednorazowe wydarzenia artystyczne, sportowe itp.
Informacja komercyjna	I	Informacja komercyjna dla pieszych
	II	Informacja komercyjna dla kierowców

Źródło: Zarząd Dróg Miejskich, Wydział Systemu Informacji Miejskiej, *System Informacji Miejskiej dla miasta Poznania*, Poznań, grudzień 2004, materiał niepublikowany.

Zintegrowany system wizualnej informacji przestrzennej, zgodny z wprowadzonymi w Polsce przez Polską Organizację Turystyczną ujednoliconym systemem informacji turystycznej<sup>10</sup>, pozwala nie tylko połączyć istniejące już miejsca, obiekty, ekspozycje i urządzenia mogące być przedmiotem zainteresowania turystów, ale bezkolizyjnie włączać w system nowopowstające walory turystyczne. Co więcej, SIM zawiera nowatorskie rozwiązanie polegające na elastycznej konstrukcji nośników na potrzeby funkcji kierującej dla czasowych, krótkotrwałych wydarzeń oraz imprez. Zapewnia to otwartość systemu, możliwość jego okresowej rozbudowy przez wprowadzenie informacji związanej z wydarzeniami kulturalnymi i sportowymi, przyciągającymi do Poznania rzesze turystów (festiwal teatralny „Malta”, koncerty, uniwersjada i inne zawody sportowe itp.).

Integracja z systemem powinna objąć punkty informacji turystycznej, informacje drukowane, a także informację internetową (standardy w zakresie nazewnictwa jednostek

<sup>10</sup> A. Kozłowski, Kreowanie i promocja produktu turystycznego w działaniach POT, w: *Promocja i kreowanie turystycznego wizerunku Polski*, red. J. Walasek, POT, Warszawa 2005, s. 67-77.

obszarowych, obiektów, wytyczanie tras turystycznych według nawigacji w SIM). Wdrożeniu nośników informacyjnych towarzyszy plan wydania broszury promującej SIM, opracowanej w języku polskim, angielskim i niemieckim. Powinna być ona dostępna w punktach informacji turystycznej, Centrum Informacji Miejskiej oraz obiektach turystycznych. Równocześnie prowadzona jest kampania promocyjno-informacyjna SIM w Internecie<sup>11</sup>.

### Proces organizacyjno-finansowy wdrażania SIM

Tworzenie systemu drogowaskazów i tablic informacyjnych jest projektem jednorazowym, jednak bardzo skomplikowanym. Kompleksowość funkcjonalna i przestrzenna przesądza o wysokich kosztach przedsięwzięcia, a ze względu na szeroki zakres przestrzenny, strukturę informacji oraz liczbę nośników nie jest możliwe, aby istniały możliwości całkowitego wdrożenia SIM w krótkim czasie, czyli 2-3 lat.

Koszt całkowity wdrożenia całego projektu SIM według kosztorysu inwestorskiego wykonanego w 2004 roku dla części niekomercyjnej SIM wynosił blisko 14,4 milionów zł<sup>12</sup>. Zapewnienie pełnej efektywności SIM w osiągnięciu założonych celów i funkcjonalności z punktu widzenia ich użytkowników możliwe jest dopiero przy współlistnieniu wszystkich (lub zdecydowanej większości) komponentów systemu (poziomów informacji). Ważne jest zatem, aby wdrożyć go w sposób ciągły i kompleksowy.

Podmiotem inwestującym są władze miejskie, traktujące system w kategoriach lokalnej usługi publicznej<sup>13</sup> jako przedmiot realizacji zadań własnych gminy, w tym w szczególności zapewnienie ładu przestrzennego, organizacji ruchu drogowego, porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli, promocji gminy, utrzymania gminnych obiektów i urządzeń użyteczności publicznej, ochrony zabytków i opieki nad zabytkami, kultury fizycznej i turystyki, edukacji publicznej<sup>14</sup>. W 2004 roku Rada Miasta Poznania formalnie zagwarantowała całościowe finansowanie projektu ze środków publicznych – wielkość zaprogramowanych nakładów na ten cel (po korektach dokonywanych w kolejnych latach budżetowych) wynosi ogółem 15,7 milionów zł (tabela 2).

**Tabela 2.** Wysokość nakładów finansowych na SIM zaplanowanych w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Miasta Poznania (w tys. zł).

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	po 2009
Wysokość środków	1 000,0	600,0	1 800,0	1 100,0	1 000,0	10 200,0

Źródło: wieloletni program inwestycyjny miasta poznan na lata 2005-2009, uchwała nr Ix/638/iv/2004 rady miasta poznan z dnia 28 grudnia 2004 roku, [bip.city.poznan.pl/bip/public/bip](http://bip.city.poznan.pl/bip/public/bip), (07.03.2007).

<sup>11</sup> Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu – System Informacji Miejskiej, [www.zdm.poznan.pl](http://www.zdm.poznan.pl), (07.03.2007).

<sup>12</sup> *System Informacji Miejskiej miasta Poznania – kosztorysy inwestorskie (część niekomercyjna)*, Linia S.C., październik 2004, materiał niepublikowany.

<sup>13</sup> Z. Kruczek, B. Walas, *Promocja i informacja turystyczna*, Wydawnictwo Proksenia, Kraków 2004, s. 167.

<sup>14</sup> *Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym*, DzU 2001. nr 142. poz. 1591 z późn. zm.; art. 7, pkt.1.

Zaletą finansowania wdrażania SIM z budżetu miasta jest pewność źródła i wynikająca z niej maksymalna realność pozyskania tych funduszy. Podstawowym problemem wyboru tego wariantu jest bardzo długi okres wdrażania systemu. Założony w WPI okres realizacji projektu sprawia, że realna weryfikacja efektów jego funkcjonowania może zostać przeprowadzona najprędzej 5 lat od momentu zainstalowania pierwszych nośników informacyjnych. Pewność źródła finansowania jest w tym wypadku okupiona długim okresem wprowadzenia. Ze względu na wysoki koszt projektu rozpoznano możliwości wykorzystania komplementarnych źródeł finansowania (fundusze strukturalne UE, emisja obligacji miejskich, kredyt bankowy oraz partnerstwo publiczno-prywatne), jednak ze względów na kompleksowość, wielofunkcyjność i – w zasadniczej części – nie generowanie przychodów projektu zostały one odrzucone<sup>15</sup>. W projekcie zakładano także możliwość obniżenia kosztów eksploatacji SIM poprzez wykorzystanie informacji komercyjnej w postaci nośników informacji kierujących do miejsc, instytucji i obiektów oraz reklamowych, których odrębność stylistyczna byłaby szczególnie mocno podkreślona, jednak taka forma finansowania bieżącej eksploatacji systemu także okazała się praktycznie niemożliwa ze względu na przepisy prawne<sup>16</sup>.

Ze względu na publiczny charakter inwestycji oraz złożoność systemu konieczna była decyzja o etapowaniu prac wdrożeniowych, których podstawą było połączenie logiki procesu aplikacji SIM z wysokością środków budżetowych przyznanych na jego wdrożenie w ramach WPI Miasta Poznania. Przystępując do określenia sekwencji wdrażania projektu SIM należało rozważyć etapowanie w trzech wymiarach<sup>17</sup>: 1) funkcjonalnym (informacyjnym), w którym etapowanie wdrożenia wyznaczają relacje logiczne pomiędzy poszczególnymi poziomami informacyjnymi SIM; 2) czasowym, w którym określono czasowe następstwa realizacji poszczególnych elementów systemu; 3) przestrzennym, w którym kolejność wprowadzania nośników SIM w przestrzeń miejską określona jest przez jednostki obszarowe miasta Poznania. Poszukując najlepszego wariantu etapowania prac realizacyjnych należało mieć na uwadze wszystkie trzy wymiary. Ramy dla etapowania aplikacji projektu SIM wyznaczać powinna przede wszystkim funkcjonalność rozwiązań cząstkowych<sup>18</sup>. Obecnie (po kilku modyfikacjach) wdrażanie systemu jest podzielone na 8 etapów<sup>19</sup>:

- I etap (XII 2004) – informacja turystyczna – trójjęzyczny opis wybranych miejsc i obiektów zabytkowych (poziom C),
- II etap (XI 2005) – informacja kierująca dla pieszych – słupy z tabliczkami nawigującymi do obiektów użyteczności publicznej, zabytków oraz miejsc takich, jak TAXI, WC, informacja turystyczna itp. (poziomy F, G, H),

---

<sup>15</sup> M. Szymczak, P. Zmyślony, K. Bil, A. Gotter, J. Kuberska, *Analiza rzeczowa i finansowa aplikacji systemu Informacji Miejskiej w Poznaniu*, CEG FAE Sp. z o.o., Poznań, kwiecień 2005, materiał niepublikowany.

<sup>16</sup> Stawki za m<sup>2</sup> reklamy są sztywno uchwalane przez Radę Miasta wg zasad określonych w *Ustawie o drogach publicznych*, co wyklucza np. realizację reklam w zamian za nośniki SIM, *Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*, DzU 2007, nr 19, poz. 115, nr 23, poz. 136, tekst ujednolicony, art. 40.

<sup>17</sup> M. Szymczak, P. Zmyślony, K. Bil, A. Gotter, J. Kuberska, *Analiza rzeczowa*, op.cit.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

<sup>19</sup> Na podstawie: Zarząd Dróg Miejskich, Wydział Systemu Informacji Miejskiej, *System Informacji Miejskiej dla miasta Poznania*, Poznań, luty 2007, materiał niepublikowany.

- III etap (VI 2006) – informacja kierująca dla kierowców – tablice ułatwiające kierowcom dotarcie do „jednostek obszarowych”, obiektów użyteczności publicznej, miejsc zabytkowych (poziomy E, E1, F, G, H),
- IV etap (VII 2006) – informacja o parkingach dla autobusów turystycznych tablice informacyjne przeznaczone dla kierowców autobusów turystycznych (poziom D4),
- V etap (IX 2006) – informacja o mostach – oznaczenie mostów i wiaduktów (poziom B2),
- VI etap (XII 2006) – informacja o patronach/nazwach ulic/placów i mostów – tabliczki przybliżające historię miasta oraz przedstawiające najważniejsze postacie – patronów ulic (poziom C1),
- VII etap (2007) – „koła ratunkowe” (poziom D, D1), informacja dla przejścia podziemnego ronda Kaponiera (poziom D3), informacja lokalizująca na osiedlach (poziom D2), informacja identyfikująca przystanki komunikacji miejskiej (poziom B1).
- VIII etap (od 2008) – informacja numerowa (poziom A), informacja ulicowa (poziom B)

Należy zaznaczyć, że z przyczyn formalnych (brak szczegółowego planu inwestycyjnego po roku 2010) niemożliwe jest precyzyjne określenie terminu zakończenia aplikacji SIM. Do marca 2007 roku wydatkowano na SIM (razem z dokumentacją projektową) około 1,87 mln zł. Przy założeniu, że po roku 2009 środki finansowe z budżetu miasta przyznawane będą w podobnych do poprzedniego okresu transzach, ostateczne zakończenie wdrażania SIM zakończyłoby się w roku 2018. Czas realizacji projektu wyniósłby 14 lat<sup>20</sup>.

Z dotychczasowych rozważań wynika, że szybkie wdrożenie tak kompleksowego systemu, jakim jest SIM jest praktycznie niemożliwe. Z doświadczeń miast posiadających już systemy wizualnej informacji zewnętrznej wynika jednak, iż żmudne działania przynoszą w efekcie wymierne wyniki w postaci poprawy jakości oferowanego produktu turystycznego i w konsekwencji wzrostu liczby turystów.

## Zakończenie

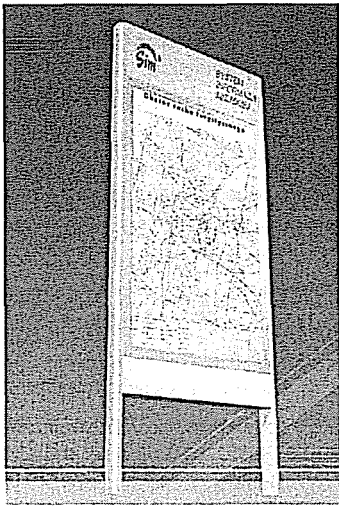
Problemy z dostępem do informacji turystycznej lub ze znalezieniem drogi do obiektów kulturalnych i atrakcji turystycznych – chociaż z perspektywy strategicznego planowania rozwoju turystyki wydają się błahymi dylematami – w praktyce mogą okazać się istotnym czynnikiem wpływającym na obniżenie jakości oferty turystycznej miasta, a przez to zmniejszenie jego atrakcyjności, co ma przełożenie na decyzje odwiedzających odnośnie przyjazdu do niego w przyszłości. Niestety, w polskich miastach potrzeby te bywają bardzo często niedoceniane przez podmioty zajmujące się rozwojem turystyki i innych funkcji ekonomicznych.

Wprowadzenie SIM w Poznaniu zapewni osiągnięcie ładu wizualnego przestrzeni miejskiej (jednolita forma, kolor, czcionka, wielkość i lokalizacja tablic), ułatwi poruszanie się po mieście i będzie miało wpływ na bezpieczeństwo turystów i mieszkańców miasta (informacja dla pieszych). Usprawni także funkcjonowanie sieci ulicznej i zwiększy komfort przejazdu (informacja dla kierowców)<sup>21</sup>. Atrybuty te w pełni odpowiadają wymogom stawianym nowoczesnym systemom informacji wizualnej w miastach.

<sup>20</sup> M. Szymczak, P. Zmysłony, K. Bil, A. Gotter, J. Kuberska, *Analiza rzeczowa*, op.cit.

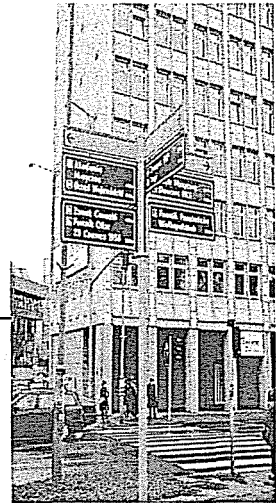
<sup>21</sup> Zarząd Dróg Miejskich, Wydział Systemu Informacji Miejskiej, *System Informacji Miejskiej dla miasta Poznania*, Poznań, grudzień 2004, materiał niepublikowany.

Podsumowując można stwierdzić, że przykład wprowadzania poznańskiego Systemu Informacji Miejskiej stanowi podstawę do pozytywnej weryfikacji tezy, że infrastrukturalną podstawą rozwoju turystyki w dużych miastach jest zintegrowany system informacji wizualnej. Nie można bowiem budować atrakcyjności turystycznej dużego miasta bez spójnego, stabilnego, ale zarazem otwartego systemu informacyjnego, który sprawi, że zarówno mieszkańcy, jak i odwiedzający będą bez przeszkód orientowali się w skomplikowanej przestrzeni miejskiej. Tak więc realizacja projektu pozwoli na zwiększenie atrakcyjności oraz dostępności Poznania i aglomeracji poznańskiej dla mieszkańców oraz potencjalnych turystów i inwestorów.



### ulica Klasztorna

Ulica ta jest jedną z najstarszych na terenie Starego Miasta i została wytyczona prawdopodobnie bezpośrednio po lokacji średniowiecznego Poznania w 1253 r. Jej nazwa ma pochodzenie zwyczajowe i wywodzi się od klasztoru Benedyktynów, który w latach 1665-1803 znajdował się w pałacu Girków (na narożniku ul. Wokłnej). W urzędowej formie została nałana w 1919 r.



Rys.1. Przykłady nośników SIM w Poznaniu. Od lewej: koło ratunkowe (D1), informacja turystyczna (poziom C1), informacja kierująca (F, G, H).

Źródło: Zarząd Dróg Miejskich, Wydział Systemu Informacji Miejskiej, *System Informacji Miejskiej dla miasta Poznania*, Poznań, luty 2007, materiał niepublikowany.



UNIWERSYTET SZCZECIŃSKI  
ZESZYTY NAUKOWE NR 466  
EKONOMICZNE PROBLEMY TURYSTYKI NR 9

**ELEMENTY  
ZAGOSPODAROWANIA TURYSTYCZNEGO**

SZCZECIN 2007

Artykuły wydrukowane zgodnie z materiałami dostarczonymi przez Autorów.  
Wydawca nie ponosi odpowiedzialności za treść, formę i styl artykułów.

#### **Rada programowa**

Henryk Babis – Uniwersytet Szczeciński  
Stefan Bosiacki – Akademia Wychowania Fizycznego w Poznaniu  
Beata Filipiak – Uniwersytet Szczeciński  
Jerzy Gospodarek – Szkoła Główna Handlowa w Warszawie  
Antoni Jackowski – Uniwersytet Jagelloński  
Irena Jędrzejczyk – Akademia Ekonomiczna w Katowicach  
Bernard F. Kubiak – Uniwersytet Gdański  
Stanisław Jan Liszewski – Uniwersytet Łódzki  
Janusz Marak – Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu  
Barbara Marciszewska – Wyższa Szkoła Wychowania Fizycznego i Turystyki w Sopocie  
Beata Meyer – Uniwersytet Szczeciński  
Kazimierz Michałowski – Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Białymstoku  
Aleksander Panasiuk – przewodniczący, Uniwersytet Szczeciński  
Andrzej Rapacz – Akademia Ekonomiczna im. O. Langego we Wrocławiu  
Jacek Ruskowski – Wyższa Szkoła Zarządzania Marketingowego  
i Języków Obcych w Katowicach  
Józef Sala – Akademia Ekonomiczna w Krakowie  
Jan Sikora – Akademia Ekonomiczna w Poznaniu  
Jerzy Wyrzykowski – Uniwersytet Wrocławski

#### **Redakcja naukowa**

Beata Meyer, Aleksander Panasiuk

#### **Recenzenci**

Agnieszka Lewandowska, Beata Meyer, Dawid Milewski,  
Aleksander Panasiuk, Daniel Szostak, Anna Tokarz

#### **Sekretarze redakcji**

Anna Dolowy, Marta Sidorkiewicz

#### **Redakcja**

Iwona Milewska

#### **Korekta**

Katedra Zarządzania Turystyką WZiEU US

© Copyright by Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2007

ISSN 1640-6818

ISSN 1644-0501

**WYDAWNICTWO NAUKOWE UNIwersytetu SZCZecińskiego**

Wydanie I. Ark. Wyd. 12,0. Ark. Druk. 16,7. Format B5.

USPol 59/07