

BEATA KONOPSKA
Instytut Geodezji i Kartografii, Warszawa
beata.konopska@igik.edu.pl

Preferencje użytkowników dotyczące treści i formy graficznej planów miast w świetle badań metodą wywiadu pogłębianego

Zarys treści. W artykule przedstawione zostały preferencje użytkowników dotyczące treści i formy graficznej planów miast ustalone na podstawie badań jakościowych prowadzonych metodą zogniskowanego wywiadu grupowego. Na kilku przykładach wykazano, że deklarowane oczekiwania odbiorców co do treści są daleko przekraczające ich umiejętności czytania mapy oraz że istnieją różnice w preferencjach kolorystycznych wybranych elementów treści osób dobrze i słabo interpretujących mapy. Uczestnicy badania, którzy lepiej rozumieли treść mapy i prawdopodobnie w przeszłości częściej z niej korzystali preferowali kolorystykę tzw. tradycyjną. Takich skłonności nie wykazywały osoby, które miały największy problem z czytaniem mapy i w początkowej fazie badania deklarowały korzystanie z minimalnego zakresu informacji zamieszczonej na planie. Te osoby wykazywały największą skłonność do zrywania z ogólną konwencją kolorystyczną stosowaną na planach miast.

Słowa kluczowe: plany miast, zogniskowane wywiady grupowe, jakościowe badania rynku kartograficznego

1. Wprowadzenie

Artykuł jest kontynuacją problematyki poruszonej w publikacji *Skuteczność metody zogniskowanych badań wywiadu grupowego w jakościowych badaniach rynku wydawnictw kartograficznych* zamieszczonej na łamach „Polskiego Przeglądu Kartograficznego”, w której zaprezentowałam użyteczność tego rodzaju badań dla autorów map (B. Konopska 2012). W artykule dowiodłam na przykładzie badania dostępnych na polskim rynku wydawniczym publikacji kartograficznych krajowych i zagranicznych przeznaczonych do użytku powszechnego, że wyniki otrzymane metodą zogniskowanego wywiadu grupowego przewyższają zdecydo-

wanie wiarygodność wypowiedzi pochodzących z wywiadów indywidualnych lub odpowiedzi uzyskanych na pytania zamknięte zawarte w ankietach. Wyniki badań poszerzyły wiedzę autorów publikacji kartograficznych w zakresie postrzegania treści map przez ich użytkowników, niezbędnych dla nich informacji, sposobu posługiwania się atlasem, umiejętności czytania mapy itp. Użyteczność i praktyczne zastosowanie wyników tych badań dla osób opracowujących mapy turystyczne i samochodowe okazały się znaczące.

Analiza przebiegu badania, w tym zwłaszcza jego fragmentów dotyczących planów miast, była impulsem do przeprowadzenia dodatkowej sesji poświęconej wyłącznie temu rodzajowi publikacji kartograficznych. Z fragmentów wywiadów dotyczących planów miast wynikało, że zakres treści tego rodzaju publikacji dostępnych na rynku w 2000 roku zdecydowanie wykraczał poza potrzeby użytkowników z uwagi na ich niski poziom umiejętności czytania mapy. Interesujące było zatem uzyskanie odpowiedzi na pytanie, jaki zakres treści i forma graficzna planów miast zaspokajają potrzeby użytkowników. Na podstawie wcześniej przeprowadzonych 9-godzinnych wywiadów postawiłam następującą tezę: odbiorca planów miast oczekuje o wiele większego zakresu treści niż w praktyce wykorzystuje, a na wybór graficznej formy prezentacji treści wpływają jego wcześniejsze doświadczenia. Zgodnie z moim założeniem potwierdzenia tej tezy powinny dostarczyć wyniki uzyskane w badaniu uzupełniającym.

2. Materiał badawczy

Materiałem badawczym, który wykorzystywałam do obronienia sformułowanej wyżej tezy

były fragmenty wywiadów (badanie podstawowe), które przeprowadzono z użytkownikami map w zakresie ich opinii na temat dostępnych na rynku publikacji kartograficznych przeznaczonych do użytku powszechnego, analizowane we wspomnianym już artykule, oraz prawie dwie godziny wywiadu uzupełniającego, poświęconego wyłącznie zakresowi treści i grafice planów miast, zrealizowanego w siedzibie Fundacji Centrum Badania Opinii Społecznej (CBOS) w Warszawie we wrześniu 2000 roku.

Materiałem badawczym były plany miast oferowane na polskim rynku wydawniczym przez producentów polskich i zagranicznych (badanie podstawowe poświęcone mapom i atlasom przeznaczonym do użytku powszechnego) oraz fragmenty planu miasta prezentujące różny stopień generalizacji poszczególnych elementów treści, przedstawionej za pomocą różnych zmiennych graficznych (koloru, wielkości, kształtu, nasycenia, jasności).

Materiał wykorzystany w badaniu podstawowym utworzyły plany różniące się zakresem treści, jej generalizacją i kolorystyką oraz wielkością sygnatur i czcionek zastosowanych do nazw ulic, dzielnic, obiektów użyteczności publicznej itp. Natomiast materiał, który posłużył do wykonania badania uzupełniającego również metodą zogniskowanego wywiadu grupowego, został przygotowany w formie wydrukowanych fragmentów przykładowego planu miasta, które różniły się szczegółowością przedstawienia poszczególnych elementów treści, wielkością sygnatur, rodzajem i wielkością zastosowanych czcionek oraz kolorystyką napisów, elementów powierzchniowych, liniowych i punktowych. Fragment miasta poddany badaniu we wszystkich przypadkach miał ten sam zasięg geograficzny (ograniczony formatem A4) i jednakową skalę (1 : 20 000). Przygotowany w taki sposób materiał uporządkowano w pięciu zestawach różniących się generalizacją treści od najbardziej szczegółowego przedstawienia z wielkością napisów zgodną z zasadami grafiki mapy (zestaw nr 1) do obrazu uogólnionego z przewiększonymi sygnaturami i napisami (zestaw nr 5). Każdy z tych pięciu zestawów różniących się generalizacją i wielkością napisów zawierał 14 różnych rozwiązań kolorystycznych ułożonych w tej samej kolejności, tworzących kilka grup kolorystycznych.

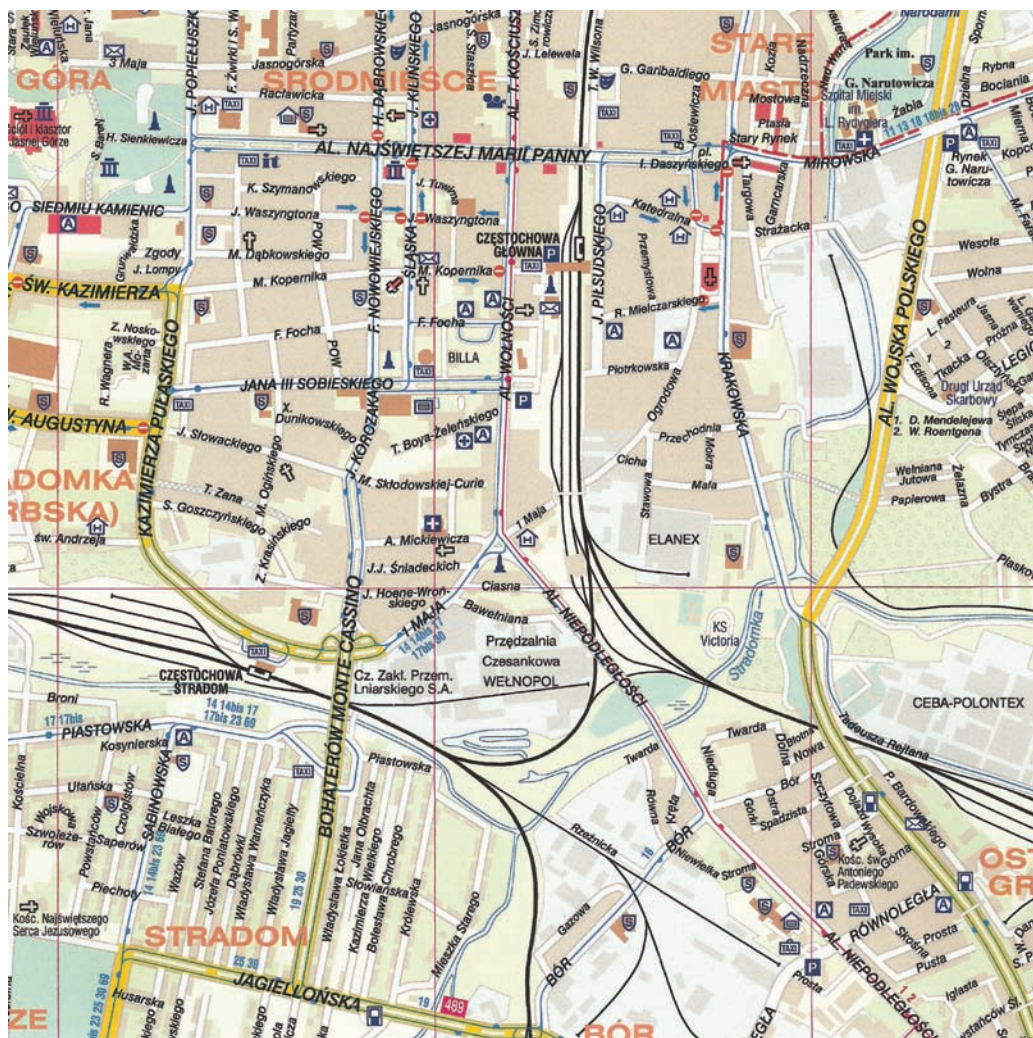
Zestaw nr 1 zawierał szczegółowy obraz zabudowy z wyróżnieniem obiektów zabytko-

wych i użyteczności publicznej wraz z nazwami ważniejszych z nich (np. szpitale, urzędy, szkoły itp.), szczegółowy obraz zabudowy na terenach przemysłowych, kilka kategorii terenów zielonych (np. parki wraz z alejkami, skwery, ogródki, cmentarze), szczegółowy rysunek ulic w podziale na kategorie wraz z pełną organizacją ruchu i numeracją dróg, ścieżki rowerowe, szczegółowy obraz linii kolejowych (z rzeczywistą liczbą torów) i komunikacji miejskiej (z numeracją linii i lokalizacją przystanków); sygnaturami oznaczone zostały apteki, baseny i hale sportowe, stadiony, parkingi, hotele, punkty informacji turystycznej, poczty, kościoły, pomniki, postoje taksówek, posterunki policji, teatry, kina, itd. Zestaw nr 2 od zestawu nr 1 różnił się przedstawieniem zabudowy w sposób określający jej charakter (zwarta, wielorodzinna, niska jednorodzinna) oraz schematycznym przedstawieniem przebiegu linii kolejowych; pozostałe elementy treści prezentowane były jak w zestawie nr 1 (ryc. 1). Zestaw nr 3 w odróżnieniu od dwóch poprzednich charakteryzował się zgeneralizowanym obrazem terenów fabrycznych. Natomiast zestaw nr 4 w porównaniu z zestawem nr 3 prezentował najbardziej zgeneralizowany obraz zabudowy (kolor zabudowy wypełniał przestrzenie pomiędzy ulicami); zastosowano w nim większe sygnatury, a do nazw ulic użyto czcionki o wysokości równej szerokości ulicy z powtórzeniem zasady z zestawów 1–3, tj. wyróżnienia wersalikami głównych ulic i dróg. W zestawie nr 5, w porównaniu z zestawem nr 4, zastosowano jeszcze większe sygnatury, a wszystkie nazwy ulic dano wersalikami o wysokości wychodzącej poza kontur ulicy (ryc. 2, 3).

Różnice w kolorystyce dotyczyły przede wszystkim obiektów powierzchniowych (zabudowa, tereny zielone), linii kolejowych i największych napisów (nazwy dzielnic). Każdy z pięciu zestawów miał wprawdzie aż 14 wariantów kolorystycznych, ale w praktyce tworzyły one kilka grup kolorów popularnych w Europie do oznaczenia zabudowy, jak: szary – zbliżony do oferowanych przez producentów niemieckich, żółty – podobny do oferowanych przez wydawców map we Francji, różowy – podobny do kolorystyki map oferowanych na rynku austriackim, węgierskim i brązowo-pomarańczowe – podobne do oferowanych przez wiele lat na rynku polskim (ryc. 4). Każdy z tych kolorów podstawowych zaprezentowany został

w paru wariantach różniących się nasyceniem, które w sumie dały po kilka kombinacji kolorystycznych. Zmiany kolorystyczne dotyczyły także tzw. obszarów zielonych, które przedstawiono

brązowy); podobnie do dwóch kolorów ograniczone zostały zmiany w kolorystyce największych napisów (czerwony o różnym nasyceniu i granatowy).



Ryc. 1. Fragment planu miasta zamieszczonego w zestawie nr 2, który analizowano w pierwszej fazie badania
Fig. 1. Part of the city map presented in set 2 which was analyzed in the first stage of research

kolorem zielonym o różnym nasyceniu i jasności w celu rozróżnienia parków, skwerów, łąk i ogródków działkowych; w kilku przypadkach kolor dodatkowo wzmocniono deseniem. Zmiany kolorystyczne obiektów liniowych dotyczyły wyłącznie linii kolejowych (czarny lub

3. Analiza wyników uzyskanych metodą wywiadu pogłębionego

Jak napisałam w artykule dowodzącym skuteczności metody zogniskowanych badań wywiadu grupowego i jej użyteczności dla

autorów map, wywiad jest jedną z form komunikacji społecznej opartą między innymi na mowie. Stąd też w metodologii badań materiału pozyskanego podczas wywiadu wykorzystuje się metodologię badania aktu mowy rozumia-

stanowi pozyskiwanie dwóch komunikatów: werbalnego jako podstawowego – związanego ściśle z aparatem mowy i niewerbalnego, dopełniającego i uczyniającego komunikat podstawowy (M. Wendland 2008). Warto powtórzyć,



Ryc. 2. Fragment planu miasta zamieszczonego w zestawie nr 4, który analizowano w pierwszej fazie badania
Fig. 2. Part of the city map presented in set 4 which was analyzed in the first stage of research

nego jako efekt całego kontekstu, w jakim ta „mowa” się pojawia. W tym kontekście proces komunikacji obciążony jest systemem kodów kulturowych, które są uogólniane i przechowywane w strukturze języka. Dlatego wartość

że równoległa analiza obu komunikatów w połączeniu z właściwościami pogłębionego wywiadu grupowego, w którym wykorzystywane są niektóre właściwości grupy społecznej, uwiarygodnia wyniki badania na temat opinii i oczekiwań

użytkowników względem publikacji kartograficznych. Weryfikacja odpowiedzi dokonywana jest już nawet w trakcie badania za sprawą efektów związanych z właściwościami grupy (K. Chrzan).

opinii o nich jak w przypadku map samochodowych i turystycznych. Osoby uczestniczące w badaniu podstawowym preferowały plany, na których obraz miasta wraz z indeksem ulic znajdował się na jednej stronie. Podobnie jak



Ryc. 3. Fragment planu miasta zamieszczonego w zestawie nr 5, który analizowano w pierwszej fazie badania
 Fig. 3. Part of the city map presented in set 5 which was analyzed in the first stage of research

W badaniu podstawowym, tj. dotyczącym opinii użytkowników na temat map tworzących dostępną na rynku ofertę kartograficzną wyraźnie można było zauważyć tę samą nieporadność w korzystaniu z planów miast i formułowaniu

w przypadku innych map składanych trudność badanym sprawiło ponowne złożenie mapy po jej obejrzeniu. Badanie zachowań użytkowników podczas próby korzystania z planów miast i analizy ich treści wskazało, podobnie

jak przy badaniu innych publikacji kartograficznych, na zauważalny brak znajomości zasad korzystania z mapy. Prawdopodobnie z tego

stopień generalizacji i zakres treści fragmentów planów miast, kolorystykę poszczególnych jej elementów oraz wielkość zastosowanych



Ryc. 4. Przykłady kolorów zastosowanych jako podstawowe do opracowania kolejnych wariantów barwnych różniących się nasyceniem i jasnością

Fig. 4. Examples of colors used as basic in elaborating subsequent color variants differing in saturation and brightness

powodu użytkownicy nie zwrócili uwagi na funkcję, jaką pełni legenda. W badaniu podstawowym pojawiła się sugestia, a badanie uzupełniające ją potwierdziło, że plany miast są kojarzone głównie jako publikacje przeznaczone do użytku przez osoby zmotoryzowane, rzadziej do użytku przez osoby piesze.

W sesji uzupełniającej badaniu poddano

czcionek. Zaskakująca była pierwsza faza badania, podczas której poproszeni o wskazanie różnicy pomiędzy zestawami, analizując przez chwilę samodzielnie pierwsze strony zestawów 1–5, uczestnicy wskazali jako różnicę tylko wielkość czcionki. Część z nich uznała zestaw nr 1 jako najjaśniejszy, ulegając złudzeniu optycznemu wynikającemu z innej generali-

zacji. Niestety, w tej początkowej fazie badania nikt z uczestników nie zauważył podstawowej różnicy, jaką była generalizacja treści.

Na pytanie moderatora: *Czym różnią się fragmenty map przedstawione na pierwszej stronie każdego z pięciu zestawów?* odpowiadali

Rozmówca nr 6: *czcionką, nazwami.*

Rozmówca nr 8: *kolorystyką, jedne są jasne inne ciemne, o czytelność pewnie chodzi.*

Rozmówca nr 3: *„piątka” (zestaw nr 5) jest wyraźna, przejrzysta, jest najbardziej wyrazista.*

Rozmówca nr 4: *dla mnie również „piątka” jest najbardziej wyrazista, ja tu wszystko widzę, łatwo można znaleźć ulicę. W tym momencie inne osoby gestem wyraziły aprobatę dla zestawu nr 5, lecz ten zachwyt przerwał jeden z rozmówców.*

Rozmówca nr 6: *nie zgadzam się, to że jest duży i gruby druk i napisy są czytelne nie znaczy, że (mapa, przyp. aut.) jest wyrazista, druk widać, ale to nie znaczy, że jest wyrazista. Największe widać, a pozostałe... (rozmówca przygląda się mapie) no... pozostałe też są czytelne (dodał zawiedzionym głosem, prawdopodobnie z powodu braku argumentu na potwierdzenie swojego stanowiska). Tym stwierdzeniem dostarczył zwolennikom zestawu 5, tj. ponad połowie grupy, dodatkowych argumentów. Grupa podjęła próbę przekonania rozmówcy nr 6 do zestawu 5 jako najbardziej „wyrazistego” i „czytelnego”. Ale działanie to jedynie wzmocniło intuicyjną pewność rozmówcy nr 6 co do odrzucenia „piątki”. Moderator wyuczując jego nieporadność w argumentowaniu swoich racji, zadał mu pytania dodatkowe, mające pomóc w uzasadnieniu braku czytelności zestawu preferowanego przez większość uczestników.*

Rozmówca nr 6: *dlaczego nie jest (czytelny, przyp. aut.)? Dlatego że na tej „piątce” dla mnie druk powoduje, że ja nie widzę układu ulic, że te wszystkie literki takie grube i takie wielkie zamazują mi obraz jak idzie ulica, czy idzie prosto. Może „jedyńska” jest trochę za mała jak się jedzie samochodem, ciężko znaleźć, ale „trójka” jest taka średnia, nie za duża, nie za mała, taka średnia, widać wszystko.*

Rozmówca nr 3: *no nie wiem, ja na piątce wszystko widzę, czcionka jest taka większa, dzięki czemu rzuca się w oczy i łatwo zlokalizować, znaleźć(...). Jednak autor tej wypowiedzi nie potrafi wskazać innych informacji, jakie oprócz nazwy ulicy można znaleźć. (...).*

Nie zgadzam się z opinią Pana (dot. wypowiedzi rozmówcy nr 6) mnie niczego nie zamazuje.

Po tej wymianie zdań pozostali rozmówcy skłaniali się do wskazania zestawów 3 i 4 jako najbardziej czytelnych, ale nikt z nich nie potrafił uzasadnić swojego wyboru.

Rozmówca nr 6: *dla mnie w „piątce” jest za duży kontrast, na dużej mapie będzie jeszcze gorzej, te napisy zajmą całą mapę, a na tej mapie nie będzie nic więcej oprócz napisów.*

Rozmówca nr 8: *Dla mnie „czwórka”, umiarkowane literki widać, a na „piątce” jest jakby jedno na drugim, tam gdzie są skupiska ulic jest jedna czarna plama. Ale pod wpływem dalszej dyskusji weryfikuje swoją opinię: *Ja bym się wahała czy „trójka” czy „czwórka”. Tu (wskazuje zestaw 3) rzeczywiście widać jak skręcają autobusy, a poza nazwami ulic, jeszcze są znaki itd.; tu (wskazuje zestaw 4) jest trochę mniej widocznych znaków i skrętów. A tu (wskazuje zestaw 5) zupełnie tego nie widać mimo że partrzę przez okulary.**

Rozmówca nr 6: *Na „czwórce” ja nie widzę czy ta linia autobusowa skręca czy nie. Natomiast na „trójce” widzę, że skręca. Te litery zasłaniają wszystko co jest na mapie, linie autobusowe, jakieś znaczki.*

Rozmówca nr 5: *Tu są nawet znaki zaznaczone (wskazanie na zestaw nr 3), a na piątce ich się nie zobaczy.*

Komentarz: Uczestnicy badania analizując różnice pomiędzy przedstawionymi pięcioma zestawami w pierwszej kolejności zwrócili uwagę na wielkość nazw ulic. Ich skupienie na wielkości nazw oraz argumentacja wyboru wskazywały na ten element jako najistotniejszy podczas posługiwania się mapą. Z analizy wypowiedzi większości uczestników badania oraz sposobu oglądania poddanych badaniu fragmentów map i zauważalnym braku umiejętności czytania mapy wynikało, że rzadko korzystają z planów miast, a podstawową informacją, jakiej poszukują jest nazwa ulicy. Z tego powodu prawdopodobnie wybierali zestawy nr 4 lub 5 jako najbardziej czytelne. Dopiero zwrócenie uwagi przez jednego z uczestników na dwie inne informacje, jakie można uzyskać podczas czytania mapy – przebieg ulic i linii komunikacji miejskiej – i uświadomienie pozostałym, że jest ona nieczytelna na wskazanym przez nich zestawie 5 ze względu na zastosowanie zbyt dużej czcionki sprawiła, że niektóre osoby wskazujące ten zestaw jako

najbardziej „przejrzysty” i „czytelny” odstąpiły od wcześniejszego wskazania. W dalszym ciągu z ich wypowiedzi nie wynikało jednak, że korzystają z większego zakresu informacji niż ten dotyczący lokalizacji ulicy.

Moderator zwraca się do zwolenników zestawu nr 5: *Co Państwo sądzą o tym co powiedziano na temat przebiegu ulic, widocznych na planach skrętów linii autobusowych itp.?* Rozmówca nr 6 widząc u niektórych rozmówców braki w umiejętności czytania planu miasta stara się uzupełnić ich wiedzę, tłumacząc jak na planie przedstawiona jest informacja o przebiegu linii komunikacji miejskiej.

Rozmówcy nr 1 i 3: *no tak, to jest ważne. Tzn. chodzi o te niebieskie strzałki? No tak, są.*

Moderator widząc brak zaangażowania pyta: *A co z „jedynką” i „dwójką”?*

Rozmówca nr 1: *dla mnie za dużo jest kolorów, tyle tych brązów z tą zielenią, za dużo jest tego wszystkiego, jakby to wszystko się zlewa. (...) Ten brąz z tymi figurami [obiekty użyteczności publicznej] za dużo detali jest zaznaczonych.*

Moderator: *A jakie tam są detale?*

Rozmówca nr 1 i 4: *chodzi nam głównie o barwę samych pól, brązowy czy kawowy a tu (zestaw nr 1) jest takie nagromadzenie, nie wiem czy to budynki czy parki. Na pytanie moderatora: więc, która jest bardziej czytelna? badani wskazali zestaw nr 3, argumentując lepiej dobranymi kolorami. Tylko jeden z uczestników podejrzewał, że użyty został ten sam kolor na wszystkich zestawach, a różnica, którą zauważają wynika z innego poziomu generalizacji.*

Moderator zadaje pytanie po ustaleniu przez grupę czym są brązowe powierzchnie na mapie: *czy potrzebne są zarysy budynków, czy one nie zamazują obrazu mapy?*

Rozmówca nr 6: *„jedynka” jest generalnie dokładniejszą mapą, zawiera więcej szczegółów.*

Rozmówca nr 7: *tu jest jeden budynek, kawałek zieleni i drugi budynek, jeszcze jakby były podane numery domów, pierwszy przynajmniej, początkowy, gdzie się zaczynają i gdzieś tam 50-ty czy któryś.*

Rozmówca nr 8: *na „jedynce” widzimy tereny zamieszkałe, tu (rozmówca wskazuje w zestawie nr 5 obszar zabudowany) generalnie mamy puste pola, nie wiemy czy to jest teren zamieszkały.*

Rozmówca nr 6 zwraca uwagę, że kolor brązowy w zestawie 5 też wskazuje obszar zabudowany

Rozmówca nr 8 nie daje się przekonać, uważając, że *na „jedynce” jest zarys budynków, a tu (zestaw nr 5) w ogóle nic nie ma, jakaś plama okręgu jakiegoś, bez zarysu budynku nie ma pewności czy jest to obszar zabudowany.*

Rozmówca nr 3: *jak na tak małą objętość tego papieru tu jest tego wszystkiego za dużo. (...) Mnie generalnie chodzi o ulice, a jaki to jest blok to ja już sobie znajduję. (...) Ludzie generalnie się pytają, gdzie jest jakaś ulica.*

Rozmówca nr 7: *najważniejsze rzeczy są na tych wszystkich mapach: poczta, kościół, cmentarz.*

Rozmówca nr 1: *Ja sobie wyobrażam, że ten zarys budynków to jest taki z lotu ptaka, a my nie mamy wyobrażenia jak te budynki, jaki mają układ.* Rozmówca nr 1 był generalnie przeciwny zarysowi budynków i wszelkim innym szczegółowym informacjom.

Komentarz: Badani generalnie mieli problem z udzieleniem odpowiedzi na pytanie czy to dobrze, że na planie zawarto więcej informacji niż tylko nazwy ulic i linie komunikacyjne, na które zwrócili uwagę przy pierwszym oglądzie mapy. Do istotnego faktu, że zestaw nr 1 jest najbardziej szczegółowy, a zestaw nr 5 przedstawia obraz najbardziej zgeneralizowany doszli w drugiej fazie dyskusji, wyraźnie kierunkowanej przez moderatora. W ich wypowiedziach nie pojawiały się takie słowa jak „generalizacja” lub „uogólnienie”. Osoby biorące udział w badaniu do sformułowania odpowiedzi, jaka szczegółowość planu spełnia ich oczekiwania, docierali poprzez dyskusję, podczas której osoby potrafiące zorientować się w treści mapy wskazywały, jak wiele istotnych treści można z niej odczytać.

Ostatnia z przytoczonych wypowiedzi rozpoczęła rozmowę na temat zakresu informacji zawartych na planie. Osoby mające wyraźny problem z jej czytaniem deklarowały brak zapotrzebowania na dodatkowe informacje mówiąc ogólnie: *„na jedynce jest za dużo tego wszystkiego”, „jedynka z tymi figurami dziwnymi, mało to jest czytelne, za dużo detali zaznaczonych”, „po co te budynki są”, „liczba torów to chyba, że ktoś jest kolejjarzem, a tak to po co”,* informacja np. o alejkach w dużych parkach była dla uczestników badania nieistotna, gdyż zakładali, że ich układ będą poznawać w terenie bez używania mapy; akceptowali na planie tylko te, które są przejezdne. Podobnie nie widzieli potrzeby umieszczania na planie szcze-

gółowej numeracji budynków, ponieważ poszukiwany adres znajdują śledząc numery umieszczone na budynkach. Z kolei uczestnicy badania mieli różne zdanie na temat interpretacji rysunku zabudowy. Część z nich uznała szczegółowy obraz zabudowy za wiarygodny mówiąc: „*fajnie jest wziąć mapę i pokazać, ja tu mieszkam, będziecie jechali do mnie, to ten dom to jest mój*”, „*ten zarys budynków to jest taki z lotu ptaka*”, jednak większa część badanych była przekonana, że obraz szczegółowej zabudowy ma niewiele wspólnego z rzeczywistością: „*po co te budynki, przecież i tak trudno przełożyć te kształty budynków na rzeczywistość*”, „*bez sensu, budynekczek, kawałek zieleni i znowu budynekczek*”, najbardziej zgeneralizowany obraz zabudowy mimo koloru został zinterpretowany jako „*puste pola*”.

Najlepiej odróżnialnym przez uczestników badania wskaźnikiem stopnia generalizacji był sposób przedstawienia zabudowy. W tym kontekście odróżniali zestaw nr 1, traktując w zasadzie pozostałe (2–5) jako identyczne. Według nich zaletą poziomu generalizacji zastosowanej w zestawie nr 1 była szczegółowość (określana również mianem dokładność) dająca możliwość łatwiejszego poruszania się w obcym mieście, natomiast za wadę przyjętych w tym zestawie rozwiązań uznali małą przejrzystość i zbyt dużą liczbę obiektów w ogóle (ryc. 5). Oceniając zestawy 2–5 podkreślali ich większą przejrzystość, lepszy kontrast pomiędzy kolorami i możliwość łatwiejszego zlokalizowania obiektów użyteczności publicznej; z drugiej strony zauważali wady tych rozwiązań z uwagi na mniejszą szczegółowość informacji.

W posumowaniu części badania poświęconej zakresowi treści, uczestnicy otrzymali zadanie wymienienia najistotniejszych informacji, jakie powinny znajdować się na planach miast. Zadanie to okazało się dosyć trudne dla uczestników badania, w związku z tym została im przedstawiona lista tych informacji, które znajdują się na standardowych planach miast z próbą o podzielenie na trzy grupy: informacje niezbędne, opcjonalne i te, które z ich punktu widzenia jako użytkowników planów miast są niepotrzebne. Uczestnicy badania byli niemal zgodni co do informacji, które powinny zostać uwzględnione na planie. Do najważniejszych zaliczyli granicę miasta, podział na dzielnice (nazwy dzielnic), oznaczenie terenów zabudowanych, klasyfikację ulic (ulice główne, dru-

gorzędne, inne, itd.), numery dróg krajowych i międzynarodowych, oznaczenie ulic jednokierunkowych, zamkniętych dla ruchu oraz stref ruchu pieszego, miejsca występowania sygnalizacji świetlnej, wiadukty wraz z wysokością, stacje paliw, numerację budynków przy dłuższych ulicach, linie kolejowe (w sposób schematyczny) wraz ze stacjami, linie komunikacji miejskiej wraz z przystankami i pętlami, przystanki PKS, porty lotnicze, szpitale, stacje pogotowia, posterunki policji, zabytki, hotele, parki, skwery, obiekty sportowe, cmentarze z oznaczonymi bramami wejściowymi, kościoły, punkty informacji turystycznej, tereny fabryczne oraz ścieżki rowerowe. Do informacji, które mogą, ale nie muszą zostać uwzględnione na planie miasta, uczestnicy badania zakwalifikowali parkingi (zwłaszcza strzeżone), charakter zabudowy, stacje obsługi samochodów, kapliczki, pomniki, postoje taksówek, ośrodki wypoczynkowe, punkty wysokościowe i szlaki turystyczne. Natomiast jako informacje zbędne na planie miasta uczestnicy badania wymienili biura podróży, leśniczówki, stadniny koni, lotniska sportowe, krzyże przydrożne, szkoły, alejki w parkach i na cmentarzach, zielen przydomową oraz łąki i nieużytki.

W ostatniej części badania poświęconej kolorystyce rozmówcy podczas zapoznawania się z otrzymanym materiałem wyrażali zwięzłą opinię używając następujących określeń: *ładna, tradycyjna, spokojna, ekstrawagancka, okropna, niedobrana kolorystycznie, drażniąca, intrygująca, interesująca*.

Moderator: *która kolorystyka podoba się Państwu najbardziej?* Moderator poprosił o otwarcie zestawu na tej mapie, która się najbardziej podoba.

Rozmówca 1: *mnie pierwsza (kolorystyka nr 1) ta jest taka ciepła (ryc. 6),*

Rozmówca 3: *fioletowo-zielona (kolorystyka nr 11), widoczne jest wszystko, tory są czarne, jest taka świeża (ryc. 7A), ta (kolorystyka nr 1) jest taka rozmyta, wszystko mi się zamazuje,*

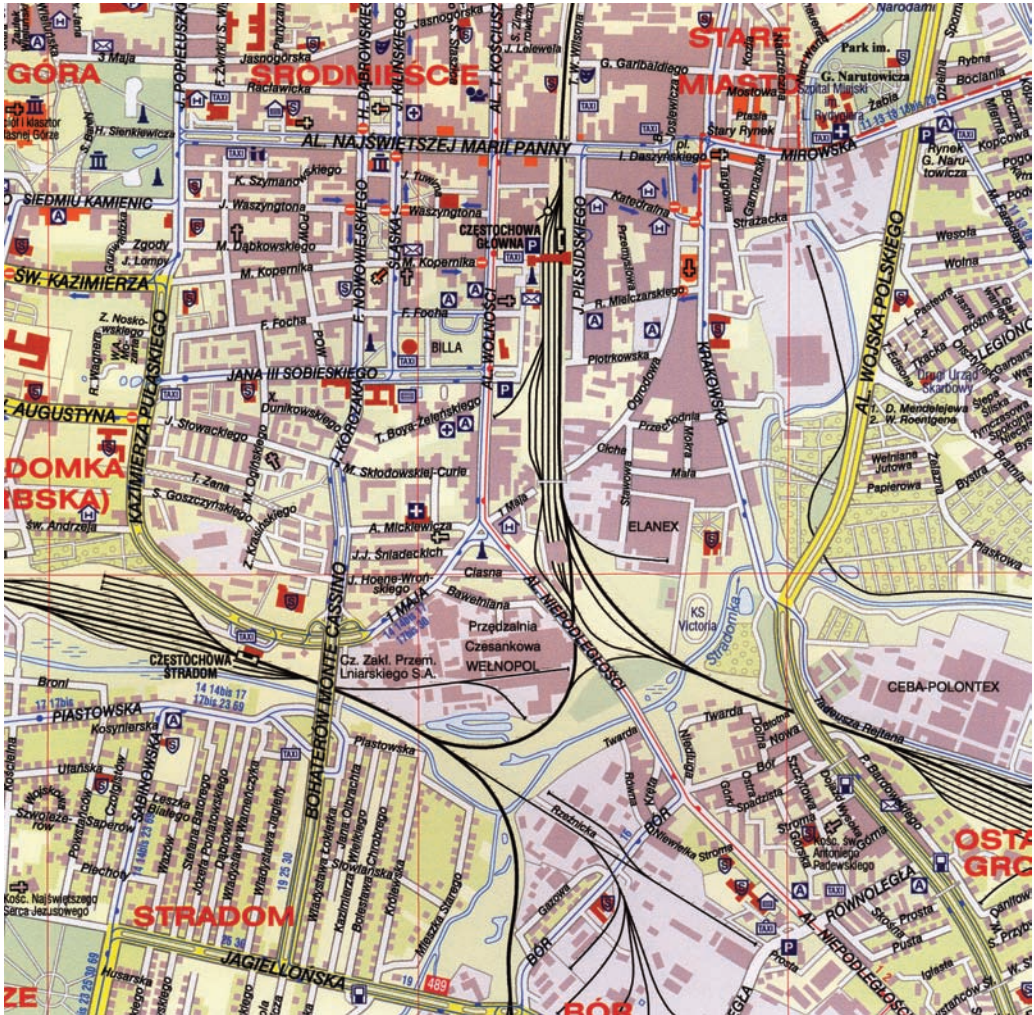
Rozmówca 6: *ta (kolorystyka nr 10) mi się podoba najbardziej (ryc. 7B), ale nie chcę jej. Przekłada kilka stron i wraca do kolorystyki nr 1. O tu jest ciekawie, nie jest wielka różnica między taką kolorystyką a taką (rozmówca porównuje różne próbki z brązową zabudową), ta ma takie standardowe kolory – napisy są na czarno, tory są na czarno, nazwy dzielnic na czerwono. I tak powinno według mnie być. Takie zbliżone*

do klasycznej mapy. Jest tu kilka takich, mają tylko nieco inne odcienie.

Rozmówca nr 2: ta pierwsza (kolorystyka nr 1) jest taka klasyczna, tak jest tu jeszcze kilka takich.

Rozmówca nr 3: tu za dużo tego brązowego, wszystko się zlewa, tory powinny być w kolorze czarnym, (...) bo tak się kojarzą,

Rozmówca nr 2: ale na „piątce” (zestaw nr 5) to w brązowym, bo będzie za dużo czarnego.



Ryc. 5. Poziom generalizacji m.in. zabudowy, linii kolejowych w zestawie nr 1

Fig. 5. Level of generalization of e.g. buildings, railroads forming the basis for elaborating set 1

W odniesieniu do kolorów zastosowanych do oznaczenia przebiegu linii kolejowych, które na jednych planach były brązowe, a na innych czarne, uczestnicy badania byli jednomyślni w ocenie wskazując jako właściwy kolor czarny.

Komentarz: Preferencje uczestników badania dotyczyły ogólnego wyglądu przedstawionych im prób kolorystycznych. Ich uwagę przyciągały dwa elementy treści mapy, które – co nie było zaskoczeniem – zajmowały naj-

większą powierzchnię czyli tereny zabudowane i zielone. Ponadto uczestnicy badania określili preferencje co do kolorystyki poszczególnych obiektów uwzględnionych na planie: drogi główne i przelotowe – preferowany kolor „rzucający się” w oczy, najchętniej intensywnie żółty, nawet fluorescencyjny, linie komunikacji miejskiej – preferowane oznakowanie tradycyjne (czerwony, niebieski); podobnie wskazywany był tradycyjny kolor czarny do oznaczenia linii kolejowych i tradycyjny czerwony do nazw dzielnic i osiedli.

Po ustaleniu preferencji w zakresie treści, wielkości czcionek i kolorystyki planów miast uczestnicy badania otrzymali zadanie wskazania spośród wszystkich wariantów tego optymalnego.

Moderator: *proszę teraz wybrać wariant mapy, która Państwu podoba się najbardziej pod względem szczegółowości, kolorystyki i wielkości czcionki.*

Rozmówca nr 6: *ja pozostaję przy „jedynce” pomarańczowa,*

Rozmówca nr 4: *mnie pierwsza (kolorystyka nr 1) w „czwórce”,*

zupełnie inna, czcionka mi odpowiada tutaj również. Naprawdę jest według mnie ta bardzo interesująca, ekstrawagancka,

Rozmówca nr 7 dopowiada: *ona (kolorystyka nr 10) by się pięknie prezentowała jako duży format, położyć na dywanie i tak sobie by można było jeździć jak z lotu ptaka, ona faktycznie jest czytelna,*

Rozmówca nr 8: *tę (kolorystyka nr 10) widzę na ścianie w pięknym passe-partout.*

Rozmówca nr 7 w tym momencie przerywa dyskusję: *nie, nie, ja do korzystania pozostanę jednak przy tradycyjnej mapie.*

Rozmówca nr 8: *„jedynka” i ten kolor (kolorystyka nr 10).*

Rozmówca nr 2: *fioletowa „trójka”, wszystko w swoich kolorach (mówiąc o pozostałych elementach mapy).*

Komentarz: Do realizacji tego zadania osoby badane podeszły bardziej świadomie niż w przypadku poleceń formułowanych na początku opisanego badania. Wzajemna edukacja, jaka miała miejsce podczas sesji w zakresie czytania mapy, poskutkowała tym, że większość osób, która na początku wskazywała zestawy



Ryc. 6. Kolorystyka najczęściej wskazywana przez osoby biorące udział w badaniu, określana jako: *ciepła, normalna, tradycyjna*

Fig. 6. Coloring most often indicated by study participants, described as: *warm, normal, traditional*

Rozmówca nr 5: *ja też z „jedynki” pomarańczowa, no coś z tych kolorów,*

Rozmówcy nr 1 i 3: *„jedynka” (i wskazują kolorystykę nr 10). Rozmówcy określili tę mapę (ryc. 7B): kolorystyka taka jest fajna, ciekawa,*

z największą czcionką i o maksymalnym stopniu generalizacji, zmieniła zdanie i jako ostateczne wskazała warianty z generalizacją 1 i 4 i kolorystyką „tradycyjną”. Brak wskazań na zestaw nr 2 należy wiązać z faktem, że w od-

czuciu badanych zestaw ten nie różnił się pod względem generalizacji od zestawów 3–5 i jak sądzili użyto w nim mniejszej czcionki. Było to

na początku wywiadu był traktowany przez ponad połowę badanych jako argument przemawiający na korzyść tego zestawu.



Ryc. 7. Dwa warianty kolorystyczne wskazane przez osoby, mające wyraźny problem z interpretacją mapy i deklarujące w pierwszej fazie badania wykorzystywanie planów miast w minimalnym zakresie. Kolorystyka na ryc. 7A określona została jako *świeża, dobrze kontrastująca*; kolorystyka na ryc. 7B wzbudziła największe zainteresowanie uczestników badania, określana była jako *piękna, ekstrawagancka, niespotykana, jak z lotu ptaka, czytelna, do powieszenia na ścianie*

Fig. 7. Two color variants indicated by participants with low map reading skills who in the initial phase declared using city maps to a minimal degree. Coloring on fig. 7A was described as *fresh, well contrasting*; coloring on fig. 7B raised greatest interest among study participants and was described as *beautiful, extravagant, unusual, like a bird's eye view, clear, to be hung on the wall*

jednak złudzenie optyczne, któremu ulegli ponieważ wielkość czcionki na zestawach 1–3 była jednakowa. Brak wskazań na zestaw nr 5 wynikał z faktu użycia w nim czcionki uznanej za zbyt dużą. Paradoksalnie ten sam czynnik

4. Wnioski z przeprowadzonych badań

Powyższe przykłady obrazują typowe odpowiedzi uzyskane podczas badania uzupełniającego. Jego wyniki miały doprowadzić do

ustalenia preferencji użytkowników map co do optymalnej z ich punktu widzenia treści planów miast i formy jej przedstawienia. Materiał, pozyskany podczas badania w formie wypowiedzi na temat poszczególnych elementów treści i formy jej przedstawienia, można podzielić na trzy grupy odpowiadające kolejnym fazom badania.

Faza pierwsza – poznawcza, w której pozyskano rzeczywisty stan wiedzy i poziom umiejętności posługiwania się planem miasta przez osoby uczestniczące w badaniu. Faza druga – edukacyjna, to ta część dyskusji, w której poszczególni uczestnicy przekazywali sobie wiedzę nabytą lub intuicyjną z zakresu czytania i korzystania z planów miast. Faza trzecia – weryfikacyjna, w której badani zmodyfikowali pierwotne wskazania i stwierdzenia wygłoszone podczas pierwszej fazy badania.

Zgromadzony w wyniku badania materiał pokazuje przede wszystkim ewolucję potrzeb odbiorców dokonaną pod wpływem ich wspólnej dyskusji, w której sukcesywnie zaczęli uświadamiać sobie informacyjną funkcję mapy. Pierwsza faza sesji pokazała, że połowa badanych nie zgłosiła większych wymagań co do treści przedstawionych fragmentów map; z ich wypowiedzi wynikało, że najistotniejszą informacją są duże i czytelne nazwy, zwłaszcza ulic, które ułatwiają znalezienie w terenie danej ulicy i poruszanie się po mieście. Stąd wynikało wskazanie przez nich zestawu nr 5 jako najbardziej „przejrzystego”. Ci badani w trzeciej fazie zmienili swój wybór pod wpływem dyskusji uświadamiającej im dodatkową treść, jaką niesie ze sobą mapa oprócz wskazanych przez nich nazw ulic. Tylko jedna osoba miała większą świadomość funkcji mapy i znacznie odbiegającą od pozostałych umiejętność jej czytania. Pozostałe osoby nie eksponowały swojego stanowiska.

Etap edukacyjny sprawił, że uczestnicy badania, jeżeli nawet wcześniej nie korzystali z innej informacji niż lokalizacja ulicy, to zaczęli dostrzegać inne elementy treści mapy. Sposób wypowiedzi i ton głosu sprawiał wrażenie drobnego zdziwienia, zaskoczenia i w końcu akceptacji odkrywanych kolejnych elementów treści jako naturalnych dla każdej mapy. Leżący przed nimi obraz stawał się bardziej zrozumiały, a przez to i czytelniejszy pod względem wizualnym. A. Falkowski i T. Tyszka (2006, s. 112) opisują tego typu postępowanie jako naturalny

proces dochodzenia do decyzji – „Ludzie oceniają jako nieosiągalne lub nieodpowiednie rzeczy, które przy staranniejszym oglądzie okazują się osiągalne. Działają tu stereotypy, które skłaniają do bezrefleksyjnego akceptowania pewnych ograniczeń”. Ten pierwotny wybór odbiorców map świadczył o niezwykle ograniczonej podstawie branej pod uwagę do sformułowania opinii lub zdecydowania o wyborze tylko pozornie optymalnego rozwiązania. Potwierdzenie tego typu zachowań dostarczył również materiał z badań podstawowych. Wynikało z nich, że wybór planu miasta jest wyborem intuicyjnym, dokonywanym bez wcześniejszego przygotowania. Skłonność badanych do określania w tej fazie różnych elementów mapy lub formy przedstawienia treści mianem „tradycyjnych” świadczyła o odwoływaniu się przez nich do własnej pamięci. Wspomniani wyżej autorzy określają ten proces jako „wewnętrzne źródło informacji”. Składają się na nie informacje m.in. nabyte wcześniej ze źródeł zewnętrznych, np. poprzez korzystanie lub oglądanie planów miast. Im częściej korzystamy z mapy lub jak w przypadku badanych z planu miasta, tym więcej potrafimy odtworzyć jego cech z pamięci. W przypadku badanych dotyczyło to przede wszystkim koloru zabudowy i linii kolejowych. Ci badani, co do których powstało wrażenie, że częściej korzystają z mapy, wskazywali rozwiązania „tradycyjne” jako te „właściwe” i „poprawne”. W tym momencie nasuwa się analogia do innych produktów – np. dywan w ciemniejszych barwach kojarzy się z wyższą jakością niż dywan w kolorach jasnych, wniosek o jakości chleba wyciągamy po kolorze skórki (uzyskiwanej niestety często w sposób sztuczny), detergenty w zależności od koloru wydają się nam bardziej lub mniej skuteczne itp. (A. Falkowski, T. Tyszka 2006, s. 123).

Badani, sprawiający wrażenie nieobeznanych z planem miasta, mieli początkowo duże problemy ze sformułowaniem swoich potrzeb co do zakresu treści. Pomogła im w tym faza edukacyjna, w wyniku której nabyli minimum wiedzy pomocnej do wykonania zadania. Zdefiniowana przez uczestników badania pod koniec sesji lista oczekiwanych informacji z podziałem na elementy konieczne, dopuszczalne i zbędne była – w mojej ocenie – wyłącznie teoretycznym zapotrzebowaniem na informację, ponieważ w grupie badanych tylko jedna osoba sprawnie czytała mapę i miała świadomość jej

wartości informacyjnej. Ten uczestnik badania poprzez swoje wypowiedzi wskazywał pozostałym walory mapy jako źródła informacji o terenie i zachęcał do poszukiwania nowych. Pod wpływem jego uwag pozostałe osoby nabierały wiedzy w tym zakresie. Pod koniec badania uczestnicy prezentowali pogląd, że plan miasta powinien uwzględniać maksymalną liczbę informacji, jaka jest możliwa do zamieszczenia bez szkody dla jego czytelności. Ale na przykład sposób przedstawienia charakteru zabudowy jak na zestawie nr 1, kojarzony przez badanych z większą szczegółowością informacji, nie był jednak przez nich postrzegany jednoznacznie pozytywnie. Badani z jednej strony zwracali uwagę na mniejszą czytelność planu wynikającą ze szczegółowego rysunku zabudowy, z drugiej strony pojawiły się opinie, że tak szczegółowy rysunek może ułatwiać poruszanie się po obcym mieście. Należy także dodać, że w toczonej się dyskusji brali udział wszyscy badani, ale nie dla wszystkich uczestników tej dyskusji było jasne, że „figury” na planie obrazują charakter zabudowy.

Badani zdając sobie sprawę, że zbyt duża liczba elementów na planie ma wpływ na jego czytelność, postulowali zmianę ich formy graficznej na maksymalnie uproszczoną, zajmującą fizycznie mniej miejsca. Pojawiła się propozycja zastosowania kolejnych liczb do oznaczenia położenia obiektów i ich opisu na odwrocie mapy albo w legendzie lub wręcz przeniesienia części informacji do osobnych spisów poza mapą. Paradoksalnie do argumentów przytoczonych na początku badania na temat dużej i czytelnej czcionki, proponowano zastosowanie mniejszej oraz zastąpienie niektórych nazw symbolami graficznymi lub – to rozwiązanie znajdowało większe zrozumienie – liczbowymi.

Badani nie mieli nawyku korzystania z legendy, stąd znaki, które nie posiadały dodatkowych opisów lub sygnatury nie były czytelne w sposób intuicyjny, wprowadzały badanych w duże zakłopotanie i generalnie nie były dla nich zrozumiałe.

Trzeba jednak wyraźnie zaznaczyć, że sposób formułowania listy nasuwa wiele wątpliwości co do rozumienia istoty poszczególnych elementów treści mapy. Do skrajnych przykładów należy zaliczyć wymienienie zabudowy jako ostatniego elementu mapy z grupy istotnych (problem podniesiony tylko przez jednego z uczestników); podobnie początkowo nie-

istotne dla badanych były tereny zielone. Jako dwa najważniejsze elementy badani wymienili ulice – co pokrywało się z ich wcześniejszymi wypowiedziami – oraz granice miasta, o których w ogóle nie mówili w trakcie wywiadu. Zaskakująca była również dyskusja na temat potrzeby umieszczania na planie informacji o wysokości terenu lub jej braku. Część badanych nie wyobrażała sobie, w jaki sposób można ten element przestawić na planie miasta; w ostateczności do zastanowienia się nad potrzebą zamieszczenia tej informacji skłoniła ich argumentacja jednej z osób, że warto go umieścić z uwagi „na przelatujące samoloty, no nawet nie koniecznie samoloty, ludzie przecież latają sportowo”. Inna argumentacja dotyczyła informacji o lokalizacji pogotowia ratunkowego, którą jeden z rozmówców zalecał umieścić z uwagi „na część osób starszych”.

Najbardziej zaskakujący był jednak fakt, że badani postrzegali plan miasta jako pomoc dla zmotoryzowanych. W ich pojęciu dla turysty pieszego przeznaczone były inne publikacje kartograficzne – mapy turystyczne. Stąd wokół takich informacji, jak szlaki turystyczne, zabytki, kościoły, miejsca martyrologii i inne kojarzące się z turystyką początkowo rozgorzała dyskusja. Zastanawiający był również fakt, że nikt z badanych nie użył argumentu z kategorii tzw. *case study*, jakimi posługiwali się podczas dyskusji nad innymi elementami mapy, chcąc przekonać do swoich racji.

W podsumowaniu dyskusji wszystkie badane osoby uznały zakres treści przedstawionej na próbkach fragmentu planu miasta za optymalny. Jeden z uczestników ocenił, że na próbkach znajdują się wszystkie te elementy, które zostały wymienione podczas dyskusji: „są wszystkie, a ta mapa nie jest taka super dokładna; no, nie taka, jak dla kartografa”. Badani w swoich ostatnich wypowiedziach oceniających analizowane podczas badania próbki wskazywali zestaw nr 1 jako odpowiedni co do zakresu i szczegółowości treści, mimo że większość z nich w pierwszej fazie badania uzasadniała, że z tych informacji korzysta w minimalnym stopniu. W tym przypadku można znowu szukać analogii do zachowań użytkowników innych produktów niż mapa; na przykład nabywane są komputery zaawansowane w funkcjonalności, podobnie telewizory, telefony komórkowe itp. przez osoby korzystające w praktyce z najprostszych funkcji. Jak dowodzą badania, naturalne

jest zatem zjawisko, że użytkownicy różnych produktów, w tym map, ujawniają skłonność do preferowania takich produktów, których cech w pełni nie wykorzystują. Wynika to z różnych przyczyn: albo z powodu chęci posiadania najlepszej mapy albo z przeświadczenia, że kiedyś któraś z tych informacji może się przydać albo z przeświadczenia, że kiedyś zaczną korzystać w pełni z treści mapy (A. Falkowski, T. Tyszka 2006).

Wypowiedzi badanych ponadto wskazały, że o percepcji kolorystyki planu miasta decyduje przede wszystkim kolor zastosowany do oznaczenia zabudowy. Było to całkowicie zrozumiałe w kontekście zajmowania przez ten element największej powierzchni mapy. Kolor zabudowy w odczuciu badanych musiał jednak harmonizować z kolorami tradycyjnie stosowanymi do oznaczania terenów zielonych – drugiego elementu, zajmującego na planie miasta często znaczną powierzchnię. Z tego powodu niektóre kolory zastosowane do oznaczenia zabudowy, na przykład kolor różowy, szarobrazowy i szarozielony nie zostały zaakceptowane i uznano je za mało estetyczne, gdyż źle koresponowały z kolorami terenów zielonych.

Plany przedstawiające zabudowę w sposób bardziej schematyczny niż w zestawie nr 1 postrzegane były jako wyraźniejsze, bardziej czytelne. Badani dostrzegali również różnicę w kolorze (*de facto* nie istniejącą) pomiędzy zestawem 1 a pozostałymi (zwłaszcza 4–5). „Kolory” na zestawach 4–5 postrzegane były jako wyraźniejsze, bardziej kontrastowe, co w istotny sposób podnosiło w odczuciu badanych czytelność mapy. Wypowiedzi badanych wykazały, że sposób postrzegania kolorystyki poszczególnych zestawów ma bezpośredni związek z generalizacją. Zestawy, w których przedstawienie zabudowy było bardziej zgeneralizowane i w efekcie dawało na mapie większe płaszczyzny w jednym kolorze, odbierane były przez badanych jako bardziej kontrastowe.

Interesującym ustaleniem było to, że ci uczestnicy badania, którzy najsprawniej czytali mapę i rozumeli jej treść wskazywali na kolory beżowo-brązowo-ceglaste, podobne do tych,

które przez wiele lat stosował polski wydawca kartograficzny – PPWK. Określenie „kolorystyka tradycyjna” stało się podczas badania słowem-kluczem, które do dyskusji wprowadzało pozytywne emocje, dające pewność co do wiarygodności mapy wykonanej w takiej konwencji, było synonimem profesjonalizmu; wypowiadane było spokojnie, bez emocji z dużą dozą poczucia bezpieczeństwa po dokonaniu jej wyboru. Kolorystykę „tradycyjną” wskazywały osoby, z wypowiedzi których można było wywnioskować, że posiadają dobrą znajomość przedmiotu, jakim jest mapa (w tym plan miasta) oraz w miarę poprawnie ją czytają i rozumieją jej funkcję. Kolory niekonwencjonalne były w sferze zainteresowania wszystkich badanych, ale ostatecznie wytypowały je osoby, które w momencie rozpoczęcia badania wykazywały najniższą znajomość przedmiotu mapy, nie rozumiały jej treści i funkcji. Ci badani w miarę rozwoju dyskusji nabywali wiedzę i starali się powtarzać opinie osób, które sprawiały na nich wrażenie dobrze orientujących się w badanym zakresie. Osoby te jednak, jak wynikało z pierwszej fazy wywiadu, w praktyce korzystały z mapy w minimalnym zakresie i prawdopodobnie sporadycznie, osoby te nie były zatem obciążone pamięcią wewnętrzną i jakimkolwiek doświadczeniem.

Na podstawie szczegółowej analizy wyników opisanych w obu artykułach opracowane zostały założenia redakcyjne do planów miast, których wydawanie Polskie Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych rozpoczęło w 2001 r. pod marką *Copernicus*. W 2005 r. PPWK S.A. za serię m.in. tych map otrzymało Złote Godło Laur Konsumenta. Laur przyznany został na podstawie wyników badań przeprowadzonych przez Przegład Gospodarczy „Gazety Prawnej” we współpracy z Instytutem Gallupa w okresie od grudnia 2004 do maja 2005 roku. Konkurs miał charakter sondażu opinii nabywców i miał za zadanie wyłonić produkty i marki najlepiej postrzegane przez Polaków. Badania opinii konsumentów prowadzone były cyklicznie poprzez ankietowanie bezpośrednie oraz telefoniczne.

Literatura

Chrzan K., *Wartość poznawcza oraz sens pytań i odpowiedzi w zogniskowanych wywiadach grupowych*, <http://www.cem.pl>.

Falkowski A., Tyszka T., 2006, *Psychologia zachowań konsumenckich*. Gdańsk: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, 288 s.

Konopska B., 2012, *Skuteczność metody zogniskowanych badań wywiadu grupowego w jakościowych*

badaniach rynku wydawnictw kartograficznych „Polski Przegl. Kartogr.” T. 44, nr 4, s. 315–323.

Wendland M., 2008, *Pytanie o podstawy metodologiczne filozofii komunikacji i nauk o komunikowaniu*. W: *Komunikacja przez sztukę, komunikacja przez język*. Pod red. B. Bączkowskiego i P. Gałkowskiego. Poznań: ZTiFK, s. 19–30.

User preferences with reference to content and graphic form of city maps in the light of studies done with the method of group depth interview

Summary

Keywords: city maps, focus group interviews, cartographic market quality studies

The author presents user preferences of content and graphic form of city maps determined on the basis of quality studies done with the method of focus group interviews. Material acquired during study in the form of utterances concerning individual elements of content and form of its presentation, was divided into three parts corresponding to subsequent phases of study. Phase one – cognitive, in which real state of knowledge and skill level of using a city map by participants was determined. Phase two – educational, is that part of discussion, in which individual participants shared acquired or intuitive knowledge of reading and using city maps. Phase three – verification, in which participants modified original indications and statements uttered in the first phase.

Material gathered as a result of the study primarily shows the evolution of map users' needs in the course

of their discussion, in which they gradually gained awareness of the informational function of maps. In some cases it was proved that declared expectations of some participants concerning map content considerably exceed their reading skills and that there exist differences in color preferences in connection to some content elements between those who have good reading skills and those whose reading skills are weak. Participants who understood map content better and who probably used maps more often in the past, preferred the so called traditional coloring. Those participants who had the biggest problems with reading a map and who in the initial phase declared using a minimal amount of information provided on a map, showed no such propensity. Those individuals showed greatest propensity to break away from general coloring standards found on city maps.

Translated by M. Horodyski