



**T.C  
YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER FAKÜLTESİ  
GRAFİK TASARIMI ANA BİLİM SANAT DALI**

**MİMARİ VE KENTSEL ALANDA GRAFİK TASARIM  
(YÖNLENDİRME TASARIMI)**

**Atakan YAŞAR**

**İstanbul, 2011**



**T.C  
YEDİTEPE UNIVERSITY  
GRADUATE INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES**

**GRAPHIC DESIGN ON ARCHITECTURAL AND URBAN AREAS  
(WAYFINDING DESIGN)**

**Atakan YAŞAR**

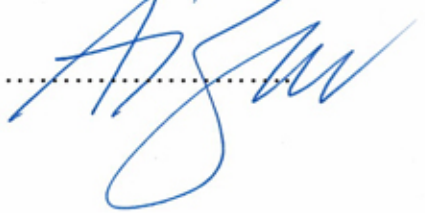
**Supervisor  
Prof. Ayşegül İzer**

**Istanbul, 2011**

T.C.  
YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Konu: MİMARİ VE KENTSEL ALANDA GRAFİK TASARIM  
(YÖNLENDİRME TASARIMI)

ONAY:

Danışman PROF. ANŞEBÜL İZER İmza 

Üye Prof. Fehri Karakoc İmza 

Üye Yar. Doç. Gürbül Eksoğlu İmza 

TESLİM EDEN: Atakan YAŞAR  
TEZ SAVUNMA TARİHİ: 22-9-2011  
TEZ ONAY TARİHİ: 22-9-2011

## İÇİNDEKİLER

<b>KISALTMALAR LİSTESİ.....</b>	<b>V</b>
<b>RESİM LİSTESİ.....</b>	<b>VI</b>
<b>ÖNSÖZ.....</b>	<b>IX</b>
<b>ÖZET.....</b>	<b>X</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>XI</b>
<b>GİRİŞ.....</b>	<b>XII</b>
<b>1. BÖLÜM.....</b>	<b>1</b>
<b>1. KENT TANIMI.....</b>	<b>1</b>
1.1. Kentsel Mekanların Organizasyonu ve Barındırdığı Dinamikler.....	3
1.2. Işık.....	4
1.3. Okunaklılık.....	5
1.4. İmgeyi Yaratmak.....	6
1.5. Yapay Mekanlar.....	7
<b>2. BÖLÜM.....</b>	<b>9</b>
<b>2. ÇEVRESEL GRAFİK TASARIM NEDİR?.....</b>	<b>9</b>
2.1. Öncüler ve Yönlendiriciler.....	10
<b>3. YÖNLENDİRME VE İŞARETLEME TASARIMI.....</b>	<b>16</b>
<b>4. SANAL GELECEK.....</b>	<b>25</b>
<b>5. ÇEVRESEL GRAFİK TASARIMA DUYULAN İHTİYAÇ.....</b>	<b>28</b>
<b>6. GEÇİCİ KİMLİKLER VE RESTORASYONLAR.....</b>	<b>29</b>
<b>7. ENGELLİ KULLANICILAR İÇİN OKUNAKLILIK.....</b>	<b>31</b>
7.1. Dünya genelinde tasarım yasaları ve Amerika Engelliler Kanunu.....	32
<b>8. ÇOCUKLAR, YAŞLILAR VE FİZİKSEL ENGELLİLER İÇİN İŞARET SİSTEMLERİ.....</b>	<b>32</b>
8.1. İşaret ve Levhalar.....	34
8.2. Yaşlılar ve Fiziksel Engelliler için İşaret Sistemleri.....	34
8.3. İşaret Sistemleri için tipografik standartlar.....	35
8.4. Tipik görme sorunları simülasyonu.....	35
8.5. Düşük görüş sahipleri için var olan bir yazıtipi.....	37
<b>9. HARİTA TASARIMI.....</b>	<b>38</b>

9.1. Joel Katz: İnsan faktörü ve “ileri bak” .....	42
<b>10. ULAŞIM SİSTEMLERİ VE YÖNLENDİRME TASARIMI.....</b>	<b>44</b>
10.1. Bilginin sunumu.....	49
10.2. Hiyerarşi.....	50
<b>11. YOL TABELALARI VE DİĞER DIŞ TABELALAR.....</b>	<b>53</b>
11.1. Otoyol tabelalarını etkileyen sürüş kuralları.....	54
11.2. Otoyol tabelalarında okunaklılık.....	55
<b>12. BİR YÖN BULMA ARACI OLARAK RENK.....</b>	<b>57</b>
<b>13. OKLAR.....</b>	<b>59</b>
<b>14. SEMBOLLER VE EVRENSEL TASARIM.....</b>	<b>61</b>
14.1. Okunaklılık.....	64
14.2. Tamamlayıcı bileşenler.....	65
14.3. Ulaşımında yön bulma için genel kurallar.....	65
14.4. Yön tabelaları.....	67
<b>15. HASTANE YÖNLENDİRME SİSTEMLERİ.....</b>	<b>68</b>
<b>16. KURUMSAL MEKANLAR.....</b>	<b>72</b>
<b>17. MÜZE, FUAR, SİNEMA, TİYATRO İŞARETLERİ.....</b>	<b>76</b>
<b>18. ŞEHİR SİSTEMLERİ.....</b>	<b>84</b>
18.1. Meksika Olimpiyatlarının Şehir Sistemine Etkisi.....	88
18.2. Şehir Sistemlerindeki Kriterler.....	88
18.3. Şehir Sistemlerinde Tabelaların Yerleşimi.....	89
18.4. Deneyimin tanımlanması: Yön bulma.....	90
18.5. Yön bulma programlarının geliştirilmesi.....	90
18.6. Sık ve Tek Seferlik Ziyaretçiler.....	90
<b>19. ÜNİVERSİTELER VE KAMPÜSLER.....</b>	<b>91</b>
19.1. Günümüzde kampüslerde yön bulma sorunları.....	94
<b>SONUÇ.....</b>	<b>97</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>99</b>
<b>MAKALELER.....</b>	<b>100</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>101</b>

## **KISALTMALAR LİSTESİ**

a.g.m. Adı geçen makale

## RESİM LİSTESİ

Resim 1 – Taksim Meydanı 2000’li yıllar.....	2
Resim 2 – Ana ve ara arterlerin oluşturduğu kent dokusu.....	3
Resim 3 – New York, Time Square meydanından gece görüntüsü.....	4
Resim 4 – Las Vegas, alışveriş merkezi örneği.....	8
Resim 5 – Londra metro haritası.....	10
Resim 6 – Massimo Vignelli’nin tasarladığı Washington DC metro haritası.....	12
Resim 7– Massimo Vignelli’nin New York metro işaret haritası 1966.....	13
Resim 8 – Massimo Vignelli’nin New York metro yönlendirme haritası.....	14
Resim 9 – Massimo Vignelli’nin New York metro işaret haritası.....	15
Resim 10 – Massimo Vignelli’nin New York metro işaret haritası.....	16
Resim 11 – New York, 42. Cadde Stüdyo bina içi yönlendirme sistemi.....	18
Resim 12 – Pentagram Design, New York, 13-17 Doğu, 54. cadde otopark içi yönlendirme tasarım örneği.....	19
Resim 13 – Hofstede Design tarafından tasarlanan, Monash University, Ezcacılık fakültesi yönlendirme tasarımı örneği.....	20
Resim 14 – Pentagram Design, New York, Jamaica Jazz Center bina içi işaretleme tasarımı örneği.....	21
Resim 15 – Pentagram Design, Londra Bilim müzesi bina içi yönlendirme ve işaretleme örneği.....	21
Resim 16 – Sussman&Prejza tarafından tasarlanan Ortopedik Hastanesi, yönlendirme tasarımı örneği.....	22
Resim 17 – Connecticut, Fen Bilimleri Merkezi, yönlendirme tasarımı örneği.....	23
Resim 18 – Las Vegas, Mc Carran Havaalanı tuvalet yönlendirme tasarımı.....	23
Resim 19 – Massachusetts Hastanesi yönlendirme tasarımı örneği.....	24
Resim 20 – Ivan Chermayeff’in tasarladığı Manhattan’da 57 cadde, 9 numaralı binayı temsil eden tasarımı.....	25
Resim 21 – Las Vegas’tan bir görüntü.....	26
Resim 22 – Şanghai kent silüeti görüntüsü.....	26
Resim 23 – Las Vegas, Hard Rock Café interaktif pano uygulaması.....	27
Resim 24 – Time Square meydanından bir görüntü.....	27
Resim 25 – Massachusetts Institute of Technology kampüsünden bir görüntü.....	30

Resim 26 – Times New Roman simülasyonu .....	35
Resim 27 – Frutiger Bold simülasyonu.....	36
Resim 28 – Amerika Matbaası tarafından Görme engelliler için tasarlanan APFont fontu....	37
Resim 29 – Engelli kullanıcılar için işaretlerme tasarımı örneği.....	38
Resim 30 – Pekin kenti harita tasarımı.....	39
Resim 31 – Washington Dc. Metro haritası.....	40
Resim 32 – Massimo Vingelli tasarımı New York metro haritası.....	41
Resim 33 – Pentagram Design tarafından The High Line projesi için tasarlanan yönlendirici harita tasarımı örneği.....	42
Resim 34 – MIT kampüs harita ve yönlendirme tasarımı.....	43
Resim 35 – Berlin Metrosundan bir görüntü.....	46
Resim 36 – Erik Spiekermann tasarımı Berlin Metro yönlendirme sistemi görseli.....	47
Resim 37 – Erik Spiekermann tasarımı Berlin Havaalanı yönlendirme sistemi.....	47
Resim 38 – Berlin U-Bahn metro sembolü.....	48
Resim 39 – Erik Spiekermann tasarımı Berlin logosu.....	49
Resim 40 – Havaalanı yönlendirme örnek görsel tasarım.....	50
Resim 41 – New York, Manhattan, JFK havaalanından bir görüntü.....	51
Resim 42 – New York, Manhattan, Grand Central tren istasyonundan bir görüntü.....	52
Resim 43 – Las Vegas, Mc Carran Havaalanından bir görüntü.....	52
Resim 44 – Amerika otoyol tabela örnekleri.....	53
Resim 45 – Okunaklılık için farklı alternatifli tipografi örneği.....	55
Resim 46 – Yol tabelalarında okunaklılık için örnek.....	56
Resim 47 – İngiltere, Gatwick Havaalanından bir görüntü.....	57
Resim 48 – İngiltere, Gatwick Havaalanından bir görüntü.....	58
Resim 49 – İngiltere, Barbican Sanat Merkezinden bir görüntü.....	58
Resim 50 – Paris şehir içi üçgen oklar örneği.....	59
Resim 51 – İtalya şehir içi ok yönlendirme örneği.....	59
Resim 52 – İngiltere şehir içi ok yönlendirme örneği.....	60
Resim 53 – Çeşitli ok tasarım örnekleri.....	60
Resim 54 – Çeşitli ok tasarım örnekleri.....	61
Resim 55 – Çeşitli piktogram tasarımları.....	63
Resim 56 – Sağlık sektöründe geçerli olarak kullanılan semboller.....	64



Resim 57 – SMX Convention Center, çıkış noktasına yönlendirme işareti.....	67
Resim 58 – Evrensel olarak geçerli olan hastane sembolü.....	70
Resim 59 – Hastane yönlendirme tabela örneği.....	70
Resim 60 – Hastane içi yönlendirme tasarımı örneği.....	71
Resim 61 – Hastane içi yönlendirme tasarımı örneği.....	71
Resim 62 – Manhattan’da, Pentagram Design tarafından tasarlanan 623 nolu bina girişi.....	72
Resim 63 – Ivan Chermayeff tarafından Phill Morris şirketine tasarlanan kurumsal totemi.....	73
Resim 64 – Charles P. Reay ve Greg Youngstrom tarafından Levi’s kurumsal marka imajı.....	74
Resim 65 – San Francisco, Levi’s genel merkez binası.....	75
Resim 66 – İsviçre, Ulaşım müzesi girişinden bir görüntü.....	76
Resim 67 – Şanghay, Dünya ticaret fuar binasından bir görüntü.....	78
Resim 68 – İsviçre, Ulaşım müzesinden bir görüntü.....	80
Resim 69 – İskoçya kraliyet müze girişinden bir görüntü.....	82
Resim 70 – Gettysburg Askeri kamp haritası.....	83
Resim 71 – Gettysburg Askeri kampı yürüyüş parkından bir görüntü.....	83
Resim 72 – Amerika otoyol tabelalarından bir örnek.....	85
Resim 73 – Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi.....	86
Resim 74 – Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi.....	87
Resim 75 – Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi.....	87
Resim 76 – Meksika 1968 olimpiyatları piktogramları.....	88
Resim 77 – Lincoln, Nebraska şehir içi yönlendirme sistemi örneği.....	89
Resim 78 – California State Üniversitesi kampüs haritası.....	92
Resim 79 – Alvar Aalto tasarımı, Helsinki Teknik Üniversitesinden bir görüntü.....	93
Resim 80 – Alvar Aalto tasarımı, Helsinki Teknik Üniversitesinden bir görüntü.....	93
Resim 81 – Illinois Teknoloji Enstitüsü giriş kapısından bir görüntü.....	94
Resim 82 – Kent State Üniversitesi, yönlendirme sistemi tasarım örneği.....	95
Resim 83 – John Hopkins Üniversitesi, yönlendirme sistemi tasarım örneği.....	96

## ÖNSÖZ

“Mimari ve Kentsel Alanda Grafik Tasarım (Yönlendirme Tasarımı)” konulu çalışmamın oluşmasında beni yönlendiren, her zaman destek olan ve bana çok güvenen danışmanım Sayın Prof. Ayşegül İZER’e, tüm çalışmam boyunca bana destek olan aileme, tez konumun araştırma ve geliştirme aşamalarında bana yardımcı olan Gürhan YÜCEL’e, David GIBSON’a, Craig BERGER’a, Tom MCLAUGHLIN, Mustafa ZİYALAN’a. Üzerimde emekleri olan Yeditepe Üniversitesi Grafik Tasarım Bölümü’nün çok değerli hocalarına teşekkürlerimi sunuyorum.

## ÖZET

Şehirlerin gelişimi ve tasarımın artan önemi kentsel tasarımcıların kendilerini geliştirmesini gerekli kılar. Kentsel alanların iyi bir şekilde gelişmesi için alan tasarımı önem taşır. Alan tanımlanması gereken bir mekandır ve eski çağlardan günümüze kadar geçen evrede hem kişisel hem toplumsal ilişkilerin içiçe geçtiği, kültürleri yansıtan tasarım alanları oluşmuştur. 20. yy'dan sonra, grafik tasarımcı kendilerine özgü iletişim, görsel ve sembolik dillerini çok çeşitli uygulamalar ile birleştirerek ortaya kentsel ve mimari alanda görülen grafik tasarım örneklerini çıkarmıştır.

Tasarımcılar ellerinde ki materyalleri ve tasarım güçlerini kullanarak mimari ve kentsel alanda projeler üretmeye başlamıştır. Bu yeni bir alan olan çevresel grafik tasarım kavramını yaratmıştır.

Bu çalışmanın amacı; Mimari ve kentsel alanda ki yönlendirme tasarımı ve grafik uygulamalar üzerine yapılan bir araştırmadır. İletişim “göndericiler” ve “alıcılar” arasında gerçekleşen bilgi alışverişidir ve iletişim tasarımı bu eylemin hangi araçlarla ve nasıl yapılması gerektiğini planlar. İnsanlar ile mekanlar arasında ki iletişimin daha iyi sağlanması için grafik tasarımda yeni bir açılım olan çevresel grafik tasarım ve yönlendirme tasarımı konusu araştırılmıştır.

**Anahtar kelimeler:** Çevresel Grafik Tasarım, Yönlendirme, Yön Bulma, İşaretler, Bilgilendirme Tasarımları, Grafik Tasarım, İşaretleme Sistemleri, Yön Bulma Sistemleri, Mimari Grafik Tasarım, İç Mimari ve Grafik Tasarım.

## ABSTRACT

Growth of cities and importance of design required urban designers to improve themselves. Area designing was important for urban designers to improve themselves better. Area description was the required space and formed the design areas reflecting cultures which nested both individual and social relationships since ancient times to our time.

By the time, the industrial design and urban planning was linked to this development, a graphic design department united under the name of environmental graphic design was born.

The purpose of this study, was a research upon the graphic applications and wayfinding design in the fields of architecture and urban, to inform about navigation systems which were to be functional and visuality in the fields of architecture and urban. Communication is the exchange of information between “senders” and “receivers”. Communication design plans how to enrich this action. To ensure a better communication between people and places, graphic design new born expansions environmental and wayfinding design was researched.

**Key words:** Environmental Graphic Design, Wayfinding, Signs, Information Design, Graphic Design, Signs System, Wayfinding System, Architectural Graphic Design, Interior Design and Graphic Design

## GİRİŞ

Geçtiğimiz yüzyıl boyunca gelişen kültür ve ekonomik değişimler yeni tasarım uzmanlık alanlarının oluşmasına neden olmuştur. Mimari büyük bir uzmanlık alanına sahipken, grafik tasarımda giderek gelişmiştir. Modern endüstri ve toplum bu gelişimin en büyük sebebidir. 20. yy başlarında, grafik tasarımcı kendi iletişim dilini, görsel ve sembolleri zekice bir çok değişik tip uygulamalar ile birleştirmiştir.

İki disiplin arasındaki sınırlar, benzerlikler, grafik tasarım ve mimarlığın 20.yy ortalarında giderek birleşmesi ile açıkca ortaya konmuştur. Bu birleşime diğer alanlarda eklenmiştir. Bunlar endüstri ürünleri tasarımı ve şehir planmasıdır. Bu birleşmeye de çevresel grafik tasarım denmiştir.

Bu çalışmanın ilk bölümünde kent, alan, mekan, mekanların barındırdığı dinamik ilişkiler irdelenerek, çevre ve grafik tasarım ile ilişkisi tanımlanmıştır.

Grafik tasarımı kent bağlamında ele alındığından; öncelikle kent ve kentsel mekanların ardındaki dinamikler tanımlanmıştır. Günümüz kentini anlayabilmek için kentin günümüze kadarki süre gelen geçmişide incelenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise Çevresel Grafik Tasarım ve Yönlendirme Tasarımı konusu detaylı olarak tanımlanmıştır.

1970'lerde yeni tasarım terimleri ortaya çıkmıştır; yön bulma, işaretleme, Bu alanda ki ani büyüme, teknik bilgi ve iş tavsiyeleri sonucunda Çevresel Grafik Tasarım Derneği (SEGD) kurulması ihtiyacı doğmuştur. Kurucuları, Alvin Lustig protege ve John Follis'tir.

Yönlendirme tasarımı, kullanıcıyı bir yöne doğru yönlendirmek amaçlı görsel tasarımlar yapar. Yönlendirme çalışmalarında genellikle yön tayin edici oklar kullanılır. İşaretleme tasarımı (signage), varılan noktayı gösteren görsel işarettir.

Yaklaşık 6000 sene önce, Orta Avrupa'da insanlar belli bölgelere yerleşmesi sonucunda başladıkça, binalar ve ikamet yerleri coğrafi işaretler olarak ortaya çıkmaya başlamıştır. Daha sonra insanlar, yön tanımlamak için doğaya güvenmenin yanında, kendi ayak izleri ve yol işaretlerinden faydalanır oldular. Kendi yarattıkları yön kılavuzluğu yaklaşımıyla algılarını güçlendirmeye başladılar. Tabiat üzerinde böylesi bir kontrol şimdiye kadar aynı şekilde korunarak süregelmiştir. Şehirde yön bulmaya çalıştığımız zaman ayın eski yön kılavuzluğu yaklaşımın uygulayabilir, algularımıza güvenerek, yapılaşma düzenlerinden faydalanabiliriz.

20. yy öncesinde böylesine kapsamlı bir işaret ve kimlik desteğine ihtiyaç gerekmediğine inanılmaktaydı. Yön bulma ve kimlik tasarımlarına duyulan ihtiyacın artmasının temelinde, yüksek hızda ulaşım, küreselleşme, teknolojik gelişmeler, sosyal değişimler ve hızlı tempolu modern dünyanın ihtiyaçları yatması olarak düşünülüyor.

Çevresel grafik tasarımcılarının yaratıcılıkları ile günümüz akıllı materyalleri ve teknolojik olanakları birleştğinde, ortaya neredeyse led şehirler çıkmaktadır; öyleki çok yakın zamanda sanal gerçek ile siber alanın birleştirilebileceğini düşünmektedir. Geleceğin mimarisinin, elektronik ve dijital teknolojiler ile sunulacağı öngörülmektedir.

Çalışmada; grafik tasarım, kentbilim, yönlendirme tasarımı, mimarlık kültürü, bilgilendirme tasarımı ile alakalı yerli ve yabancı ve süreli yayınlardan faydalanılmıştır. Ayrıca farklı konularda okumalar yapılacak günümüz mimarisi ve kentsel alanda grafik tanımı, gelişim süreci ve alanları irdelenmiştir. Sektörün içinde olan bir çok profesyonel ile bire bir iletişim kurularakta bilgi edinilmiştir.

## 1.BÖLÜM

### 1. KENT TANIMI

Kentler yaşayan bir organizma olarak sürekli değişim içindedir; başka bir deyişle, kent yaşayan, gelişen bir organizmadır. Tarımsal ekonomi düzeninde kentler durağan yaşam koşulları içinde yüzyıllar boyunca olabildiğince korumuş, yavaş yavaş büyümüş ve gelişmiştir. Antik kentler ve ortaçağ kentleri bunun örneklerini oluşturur. Ancak sonraki dönemlerde önce endüstri devrimi, sonra da günümüzde yaşanan küreselleşme kentlerdeki değişimi hızlandırmış, kentsel mekanı daha hızlı bir şekilde değiştir, dönüşür hale getirmiştir.

Kent günümüzde; Toplum ve bireylerin bir arada buldukları ve sosyalleştikleri, her türlü sosyal ve kültürel sınıftan, farklı etnik gruplardan, birbirinden çok farklı özelliklere sahip insanların bir araya geldiği toplumun birbirlerinden başkalaşan kesimleri için bir buluşma alanı rolü üstlenen mekanlardır." olarak tanımlanabilir.<sup>1</sup>

Ruşen Keleş'e göre; "Sanayileşmeye ve ekonomik ve gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi süreci."dir.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> ERDÖNMEZ M. Ebru, AKI Altan, M. Garon Yıldız. Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi E-Dergisi,

"Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri", Cilt1, Sayı1

<sup>2</sup> KELEŞ Ruşen, Kentleşme Politikası. s,26



Resim 1 – Taksim Meydanı 2000’li yıllar.

Bunlara örnek olarak Taksim Meydanını gösterebiliriz; Taksim semti ve meydanı adını, eskiden Galata-Beyoğlu suyunun "taksim edildiği", Taksim Maksemi'nden almıştır. Meydan olmadan önce, eski evlerin sıralandığı dar bir bölge olan semt, meydan haline getirilip genişletildikten sonra zamanla bugünkü görünümünü almıştır. Meydanın ortasındaki Cumhuriyet Anıtı ve çevresi bugün tören yeri olarak kullanılmakta ve buluşma yeri işlevini üstlenmektedir.



## 1.1. Kentsel Mekanların Organizasyonu ve Barındırdığı Dinamikler

Richard Sennett'in de Ten ve Taş Batı Uygarlığında Beden ve Şehir adlı kitabında değindiği gibi on sekizinci yüzyılda Willian Harvey'nin keşfettiği ve yarattığı kan dolaşımı modeliyle birlikte kent planlamacıları kent sokakları için "atardamar/arter" ve "toplardamar" sözcüklerini kullanmaya başladılar.



Resim 2 – Ana ve ara arterlerin oluşturduğu kent dokusu.

Kentsel mekânları organize etmek için kullanılan sistemleri inceleyerek kentlerin zaman içinde benimseyip sahiplendikleri bazı görsel ve kavramsal iletişim araçlarına daha yakından bakmak bilgilendirici olacaktır. Örneğin Çin'in Pekin şehrinde belirli bazı renkler imparatorluk divanına ayrılmış olan bölgelerin tanımlanmasında yardımcı unsurlardı.

Kırmızı ve sarı yalnızca imparatorun kullanımı için ayrılmıştı ve Yasak Şehir'in ihtişamını ifade etmekteydi. Aynı şekilde Cambridge'deki armalar da her bir koleji temsil eder, üniversitenin farklı kısımlarını kısaca tanımlama işlevi görürler."<sup>3</sup>

## 1.2. Işık

Günümüzde kentsel yaşamın görsel belirtileri, yapay ışığın kullanımıyla büyük oranda değiştirilmiştir. Gece yapılan aydınlatmadan ötürü, uzamsal formları ve karşılıklı ilişkileri değişik bir şablon türüyle yüklenmiştir ve kentin çifte yaşamından bile fazlası söz konusudur.



Resim 3 – New York, Time Square meydanından gece görüntüsü.

---

<sup>3</sup> GIBSON David (2009). The Wayfinding Handbook Information Design for Public Places, s.3

Modern mimarinin formlarıyla kentsel yaşamın halihazırdaki ölçeğinin varlığının bizzat kendisi, belli oranda aydınlatmadaki ilerlemelerden kaynaklanır. Doğal ve yapay ışığın geniş cam tabakalarından geçirilmesi, yeni bir uzam hissini ve ışıklı yapılara ilişkin yeni bir kavrayışın gelişmesinde belirleyici olmuştur. Evlerimizde ve sokaklarımızda yapay ışıklandırma olmasaydı kendimizi yönlendiremezdik. Işık şimdilerde, büyük binaların dramatik olarak ön plana çıkartılmasında kullanılmaktadır. Bu ön plana çıkartma, kent sahnelerinin sınırlarını tanımlayan, karakteristik farklılıklarına işaret eden ve ortak yaşamın en önemli odaklarını vurgulayan daha geniş bir boyuta taşınabilir.

### **1.3. Okunaklılık**

Açıklık ve okunaklılık, güzel bir kentin kesinlikle en önemli niteliği değilse de, yaşanılan çevreyi kentin getirdiği boyut, zaman ve karmaşıklık ölçütünde ele alırken özel bir önem taşır. Bunu anlayabilmek için, kenti salt kendi başına bir oluşum olarak görmeli, içinde yaşayanların onu nasıl algıladığına bakmalıyız.

Çevreyi bir bütün olarak düşünmek ve tanımak, yer değiştirebilen insanların ve hayvanların en yaşamsal yetilerinden biridir. Bu iş için bir çok işareten yararlanılır: renk, biçim, hareket ya da ışığın parlaması gibi görsel algılamalardan olduğu kadar koku, ses, dokunma, yerçekimi duygusu, hatta belki de elektrik ya da manyetik alanlar gibi başka sezinlemelerden de yararlanılır. Bir eğreltiotunun kutup uçuşundan bir limpetin kayanın mikro topografyası üzerinde yolunu bulmasına kadar bütün yön bulma yöntemleri, bu konunun literatüründe geniş kapsamlı olarak tanımlanmış ve taşıdıkları önem vurgulanmıştır. Psikologlar insanın da bu konudaki yeteneğini incelemişlerdir. Hala bilinmeyen birkaç nokta kalmışsa da yol bulmanın altında herhangi bir mistik ‘içgüdü’ yatması artık mümkün görülmemektedir. Tam tersine, dış çevreden alınan kesin duyumsal işaretlerden sürekli olarak yararlanılmakta ve bunlar düzene sokulmaktadır. Bu düzenleme serbest dolaşımli yaşamın verimliliği ve sürebilmesi için gereklidir.

“Modern kentlerde yaşayan insanlar için yolunu tümüyle kaybetmek belki de oldukça az rastlanan bir olaydır. Başka insanların varlığı ve yolumuzu bulmamızı sağlayan yönlendirme araçları, örneğin haritalar, sokak adları, yol işaretleri, otobüs levhaları bize yardımcı olurlar. Ama yolunu kaybetme şanssızlığına bir kez uğrayınca şanssızlıkla birlikte gelen korku, hatta

dehşet duygusu, bu durumun bizim dengemizle ve esenliğimizle ne kadar bağlantılı olduğunu gösterir.“<sup>4</sup>

Yolumuzu bulurken stratejik bağlantı halkası, çevresel imgedir; somut dış dünyanın kişinin zihninde yer eden genel imgesel görüntüsüdür. Bu imge, anlık algılamaların ve geçmiş deneyimlerin anılarının birlikte görüntüsüdür. Bu imge, anlık algılamaların ve geçmiş deneyimlerin anılarının birlikte doğurdukları bir üründür, bilgileri yorumlamakta ve eylemi yönlendirmekte kullanılır. Çevremizi tanıma ve biçimlendirme gereksinimi öylesine önemlidir ki, ve kökleri geçmişin derinliklerine öylesine inmiştir ki, bu imge birey için gerek uygulamada, gerekse duygusal açıdan büyük önem taşır.

#### **1.4. İmgeyi Yaratmak**

Roland Barthes'a göre kent "... bir söylemdir, bu söylem de gerçekten bir dildir: Şehir sakinleriyle konuşur; biz, içinde bulunduğumuz kenti konuşuruz; bunu da orada yaşayarak, orada dolaşarak, ona bakarak yaparız..”<sup>5</sup>

Çevresel imgeler, gözlemciyle çevresi arasındaki iki yönlü bir işlemin sonucudur. Çevre, birtakım farklılıklar ve bağıntılar sunar, gözlemce de büyük bir yumuşaklıkla ve kendi araçlarının ışığında gördüklerini seçer, düzenler ve bunlara anlam verir.

Bu biçimde oluşturulan imge, görülen şeyi sınırlar ve vurgularken, kendisi de sürgit etkileşimli bir işlem çerçevesinde süzgeçten geçirilen algısal bilgiye karşı sınanır. Böylece, belli bir gerçeğin imgesini değişik gözlemciler değişik biçimde algılayabilirler.

---

<sup>4</sup> COGITO, Kent ve Kültürü, Yapı Kredi Yayınları, s155

<sup>5</sup> BARTHES Roland, Göstergebilimsel Serüven, s.208

## 1.5. Yapay Mekanlar

Bir çevre imgesi üç bileşene ayrılabilir: özdeşlik, yapı ve anlam. Gerçek yaşamda bu üçünün her zaman birlikte görüldükleri düşünülürse, analiz etmek için bunları bir birinden ayırmak yararlı olacaktır. İşlevsel bir imge, öncelikle bir nesnenin ne olduğunun belirlenmesini gerektirir, bu da o nesnenin öteki nesnelere ayırt edilmesi, bağımsız bir bütün olarak tanınması demektir. Bunun adına da özdeşlik denir, ama bir başka şeyle eş olması anlamında değil bireysel ya da benzersiz olması anlamında. İkincisi, imge, nesnenin gözlemciyle ve başka nesnelere olan uzamsal ya da biçimsel bağını içermelidir. Son olarak da, bu nesnenin gözlemci için, uygulama açısından olsun duygusal açıdan olsun, bir anlamı olmalıdır. Anlam da bir bağdır, ama uzamsal ya da biçimsel bağdan çok farklıdır.

Kentin yeni yüzyıl günümüz kentinin mekanları olarak ortaya çıkmaktadır. 1970'li ve 1980'li yıllardan itibaren küresel süreçlerin etkisiyle yaşanan ekonomik yapıdaki dönüşümlerle kentsel kamusal mekanlar farklı formlarda karşımıza çıkmaktadır: Alışveriş merkezleri, temalı parklar, süper marketler, fast food restoranlar v.b. mekanlar bireyleri içinde bulunduğu yerden kopartarak kendi şehirlerinde turist olma imkanı verirler. Alışveriş merkezlerindeki mekan düzenlemeleri sayesinde gerçekte bir yerleşim bölgesinde dünyanın her yerinde olan veya hiçbir yerde var olmayan - geziniyormuş hissi verilmektedir. Alışveriş merkezlerinde esneklenen çalışma saatleri sayesinde klasik gün ışığına bağlı tüketim alışkanlıkları bırakılarak tüketim çok daha uzun zaman dilimlerine yayılmaktadır.

Kentsel mekan olarak hipermarket incelenmesi gereken bir oluşumdur. Baudrillard "Simülakrlar ve Simülasyon" adlı eserinde bu konuya geniş bir biçimde ele almıştır.

“Hipermarketler kendini besleyen ve bir buluşma merkezi haline getiren otoyollardan, otomobillerle örtülü bir alana benzeyen otoparklardan, bilgisayar terminalinden, daha geride birbirine benzeyen halkalardan oluşan etkinliklerin bütününe yansıtan işlevsel bir ekrana benzeyen kentten kopuk bir şekilde ele alınamaz.



Resim 4 – Las Vegas, alışveriş merkezi örneği.

Hipermarket büyük bir montaj fabrikası gibidir, arasındaki tek fark art arda gelen safhalardan oluşmak zorunda olan çalışma düzeni yerine, buradaki görevlilerin yada hastaların etrafta dolanarak çalışma zincirinin bir bölümünden diğerine gelişi güzel bir şekilde gidip gelmesidir. Yine çalışma düzeninde farklı olarak insanlar buraya istedikleri zaman gelmekte, seçmekte ve satın almaktadırlar. Ancak burada da yinede yasakların bir hoşgörü, kolaylık sağlama ve hipergerçeklik cilası ardına gizlendiği programlanmış bir disiplin düzeniyle, bir montaj bandıyla karşılaşılmaktadır.”<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup>BAUDRILLARD Jean, Simülakrlar ve Simülasyon, s.121-123

## 2.BÖLÜM

### 2. ÇEVRESEL GRAFİK TASARIM NEDİR?

Geçtiğimiz yüzyıl boyunca gelişen kültür ve ekonomik değişimler yeni tasarım uzmanlık alanlarının oluşmasına neden olmuştur. Mimari büyük bir uzmanlık alanına sahipken, grafik tasarım giderek gelişim göstermiştir. Modern endüstri ve toplum bu gelişimin en büyük sebebi olarak gösterilmiştir. 20. yy başlarında, grafik tasarımcı kendi iletişim dilini, simgeler ve sembolleri zekice bir çok değişik tip uygulamalar ile birleştirmiştir.

Grafik Tasarım ve Mimarlık disiplinlerinin arasındaki sınır benzerliklerinin 20. yy ortalarında yaklaşması sonucunda Çevresel Grafik Tasarıma yeni bir bakış açısı getirmiştir, bu sürece endüstri ürünleri tasarımı ve şehrin planlamasında dahil olmuştur.

1920'lerde başlayan sergileme tasarımı çerçevesinde filizlenen alan, günümüzde son derece yerleşik ve güçlü bir geleneğe sahiptir. Bu alan ile ilgili dünyadaki en büyük organizasyon olan Çevresel Grafik Tasarım kuruluşu (Society of Environmental Graphic Design- SEGD), Çevresel Grafik Tasarımı şöyle tanımlamaktadır: Çevresel Grafik Tasarım, tüm öğelerinde görsel yönlendirme, iletişim kimliği, bilgilendirme ve mekandaki düşüncüyü şekillendirme üzerine yoğunlaşan grafik, mimari, içmimari, ve endüstriyel tasarım gibi pek çok tasarım disiplinini kucaklar.<sup>7</sup>

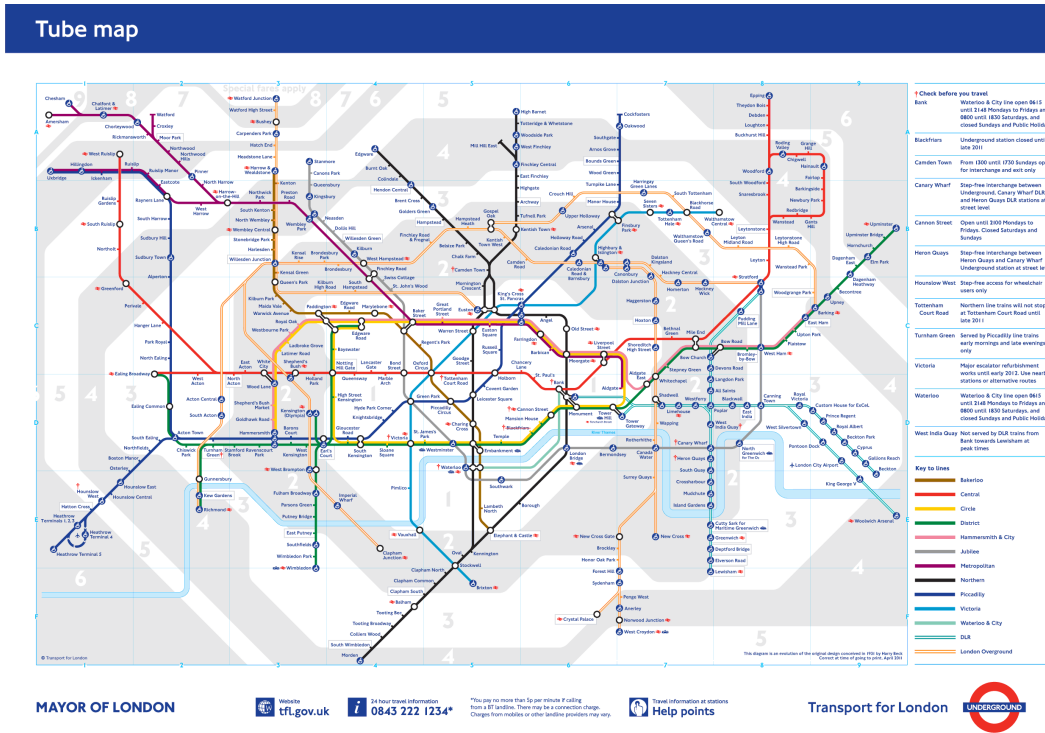
---

<sup>7</sup>SEGD, Media Kit, s.6

Chris Calori tarafından 'yerleşik çevrede bilgilendirmenin grafik iletişimi' olarak tanımlanan Çevresel Grafik Tasarım, insanların gereksinim duyacakları bilgiyi buldukları kapalı yada açık mekanlara kolaylıkla algıyabilecekleri ve anlayabilecekleri şekilde çeşitli tasarım elemanlarıyla yerleştirir. Genel olarak bakılacak olursa çevresel grafik tasarımın yönlendirme sistemlerini, işaretlemeleri, sergileme tasarımlarını, kurumsal kimlik grafiklerini, kentsel tasarımı, piktogram tasarımını, mağaza tasarımını, haritalandırmayı ve tematik çevre düzenlemelerini kapsadığı söylenebilir. Grafik Tasarımla iki boyutlu başlayan süreç, üç boyutlu Çevresel Grafik Tasarımın bakış açısı ve bilgi birikimi ile noktalanmaktadır.

## 2.1. Öncüler ve Yönlendiriciler

1933'de Londra haritasını tasarlayan Harry Beck dışında İkinci Dünya savaşından önce çevresel grafik tasarım adına bir çalışma yapılmamıştır. Bir kaç kişi, örneğin Hary Beck 1933 yılında, Londra yeraltı haritasını tasarlamıştır.



Resim 5 – Londra metro haritası.



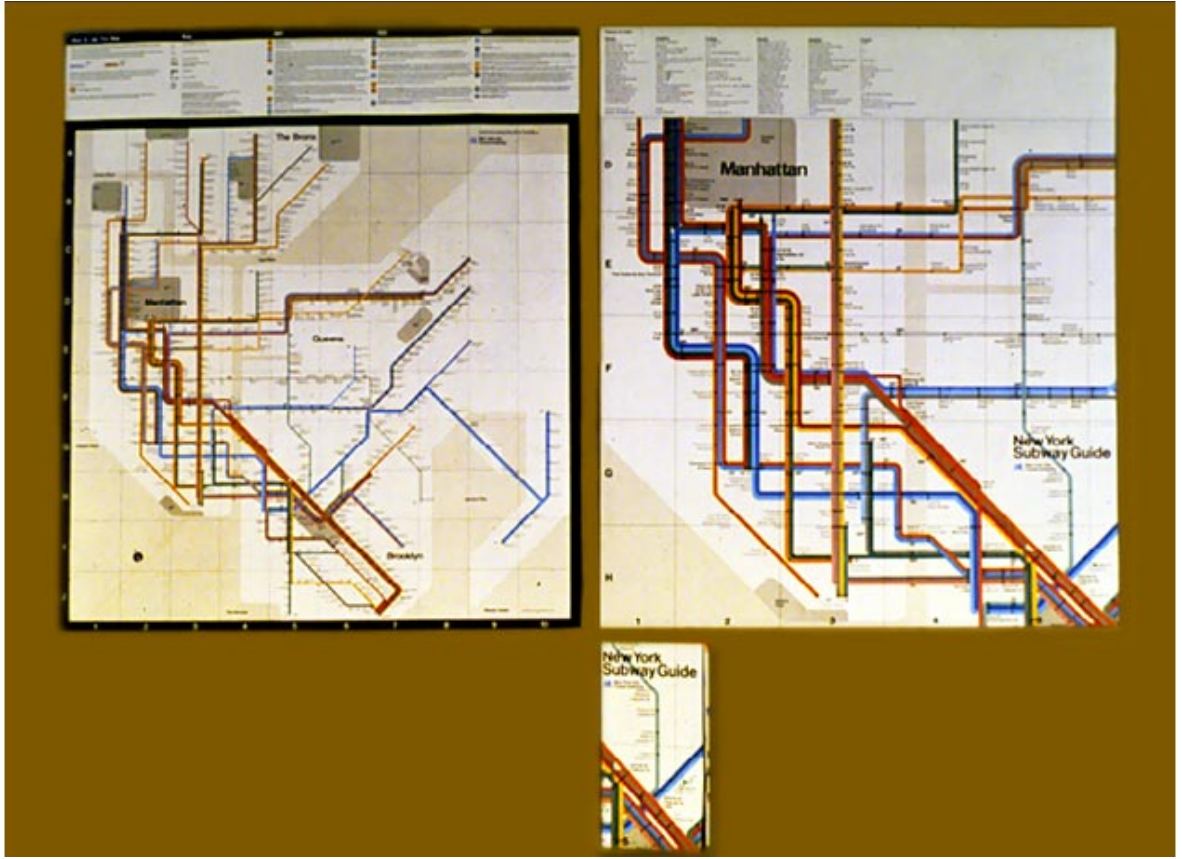
Mimarlar ve Grafik Tasarımcıların ortak çalışmaları sonucunda yönlendirmede renk kodlarını kullanmaya başlamıştır.

1970'lerde yeni tasarım terimleri ortaya çıkmıştır; yön bulma, işaretleme, süpergrafik Bu alanda ki ani büyüme, teknik bilgi ve iş tavsiyeleri sonucunda Çevresel Grafik Tasarım Derneği kurulması ihtiyacı doğmuştur. Kurucuları, Alvin Lustig protege ve John Follis'tir.

Bir çok iyi tasarımcı, 1960-70'lerde çevresel grafik tasarım projelerinde çalışmıştır. Lance Wyman, endüstri tasarımı eğitimi almıştır. 1963 Meksika Şehir Olimpiyat Oyunları ve Meksika Şehir metro tasarımını ile Washington Hayvanat Bahçesi'nin projelerinde görev almıştır. Piktogram dili alanında büyük bir yeri vardır. Massimo Vignelli, İtalya'dan Amerikaya göç etmiştir, aldığı mimari eğitimin ardından, New York ve Washington DC için metro sistemleri için işaretleme programları tasarlamıştır. Bu dönemde planlama, ürün tasarımı, iç mekan tasarımı, renk teorisi, tipografi, işaret ve simgeler Çevresel Tasarımın iletişim problemlerini çözmede kullanılmaya başlamıştır.



Resim 6 – Massimo Vignelli'nin tasarladığı Washington DC metro haritası.



Resim 7 – Massimo Vignelli'nin New York metro işaret haritası. 1966

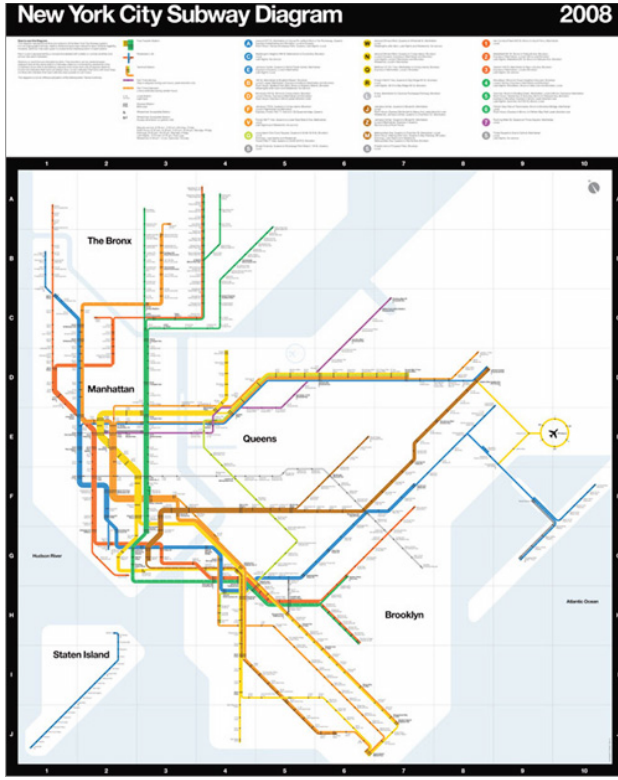
# n 57 St-Av of Americas



Resim 8 – Massimo Vignelli'nin New York metro yönlendirme haritası



Resim 9 – Massimo Vignelli'nin New York metro işaret haritası



Resim 10 – Massimo Vignelli'nin New York metro işaret haritası

### 3. YÖNLENDİRME VE İŞARETLEME TASARIMI

Bir işaret sistemi, işaret biliminde ana kavramdır ve herhangi işaretler sistemine ve işaretler arasındaki ilişkiyi ifade etmek için kullanılır. İfade dili, sık sık bir işaret sisteminin eş anlamlısı olarak kullanılır. Ancak bir çok nedenden dolayı, işaret sistemi terimi, ifade diline oranla daha çok tercih edilir.

İlk olarak, ifade dilinin kullanımı, özellikle konuşulan diller ,insan dilinin imalarını taşıma eğilimi gösterir. Konuşulan dil, işaret sisteminin sadece bir örneğidir, buna karşın,muhtemelen, bilinen en karmaşık işaret sistemidir.

Örneğin, yüz yüze iletişimin geleneksel biçimlerinde, insanlar sözlü işaret sistemleriyle olduğu kadar sözsüz de iletişim kurarlar; halk dilinde "vücut dili" olarak ifade edilir. Bu nedenle, insanlar yüz hareketleri ve vücut ifadelerinin diğer biçimleriyle bol miktarda iletişim kurarlar.

Bu tür ifadeler de işaretlerdir ve bu tür ifadelerin düzenli bir şekilde derlenmiş hali, bir işaret sistemi olarak nitelendirilir. İkincisi, aynı işaret sistemi fikri, hayvanlarla iletişim ve insan makine iletişimi gibi iletişim formlarının geniş yelpazesinde kullanılması düşünülebilir. İnsansız iletişim içinde işaretler sistemlerinin basit formlarının incelenmesi, iletişimin özünü aydınlatmaya ve özellikle doğa ve iletişimin fonksiyonu sorusuna kesin olmayan cevaplar sağlamaya yardımcı olabilir.

Yönlendirme tasarımı, kullanıcıyı bir yöne doğru yönlendirmek amaçlı görsel tasarımlar yapar. Yönlendirme çalışmalarında genellikle yön tayin edici oklar kullanılır. İşaretleme tasarımı varılan noktayı gösteren görsel işarettir. Uzun bir koridorun sonunda varılan birimin tabelası bir işaretlemedir. Giriş yazıları, kapı yazılan, ara haritalar ve listeler vb. tamamı işaretlemenin ilgi alanına girer.

Hem doğada hem de kendi yapılandırdığımız ortamlarda yönümüzü belirleyebiliyor, yolumuzu bulabiliyoruz. Önceleri avcı topluluklar hayvanların ayak izlerini ve kokularını takip ederek kaybolmaların önüne geçiyor, veya göze çarpan doğal özelliklere dikkat ederek yön tanımlıyorlardı. Bunlara rağmen çıkış yolunu bulamadıkları durumlarda, güneşin konumuna göre yön tayin edebiliyorlardı. Güneş, ay ve yıldızlar insanların zaman ve mekan belirlemelerine yardımcı olmuştur.



Resim 11 – New York, 42. Cadde stüdyo bina içi yönlendirme sistemi.



Yaklaşık 6000 sene önce, Orta Avrupa'da insanlar belli bölgelere yerleşmesi sonucunda başladıkça, binalar ve ikamet yerleri coğrafi işaretler olarak ortaya çıkmaya başlamıştır. Daha sonra insanlar, yön tanımlamak için doğaya güvenmenin yanında, kendi ayak izleri ve yol işaretlerinden faydalanır oldular. Kendi yarattıkları yön kılavuzluğu yaklaşımıyla algılarını güçlendirmeye başladılar. Tabiat üzerinde böylesi bir kontrol şimdiye kadar aynı şekilde korunarak süregelmiştir. Şehirde yön bulmaya çalıştığımız zaman ayın eski yön kılavuzluğu yaklaşımın uygulayabilir, algılarımıza güvenerek, yapılaşma düzenlerinden faydalanabiliriz.<sup>8</sup>



Resim 12 – Pentagram Design, New York, 13-17 Doğu, 54 cadde otopark içi yönlendirme tasarım örneği.

<sup>8</sup> Meuser Philip, Raumzeichen Architecture Kommunikations-Design, s.8

Yönlendirme ve işaretleme tasarımının yoğun olarak uygulandığı yerlerden biri hastanelerdir. Gerek kapsadığı alan, gerek mekan ve amaç çeşitliliği, gerekse kullanıcı özellikleri bakımından hastaneler, bilgilendirme tasarımına gereksinim duyan mekanlardır. Gelişen bilim ve teknoloji, hastanelerin de büyümesine neden olmuştur.<sup>9</sup>



Resim 13 – Hofstede Design tarafından tasarlanan, Monash Üniversitesi, Eczacılık fakültesi yönlendirme tasarımı örneği.

<sup>9</sup>GÜLER Tuğcan. Grafik Tasarım Görsel İletişim Kültürü Dergisi, "Bilgilendirme Tasarımının Uygulama Alanları" Sayı 28,2009/01, s.51-52-53



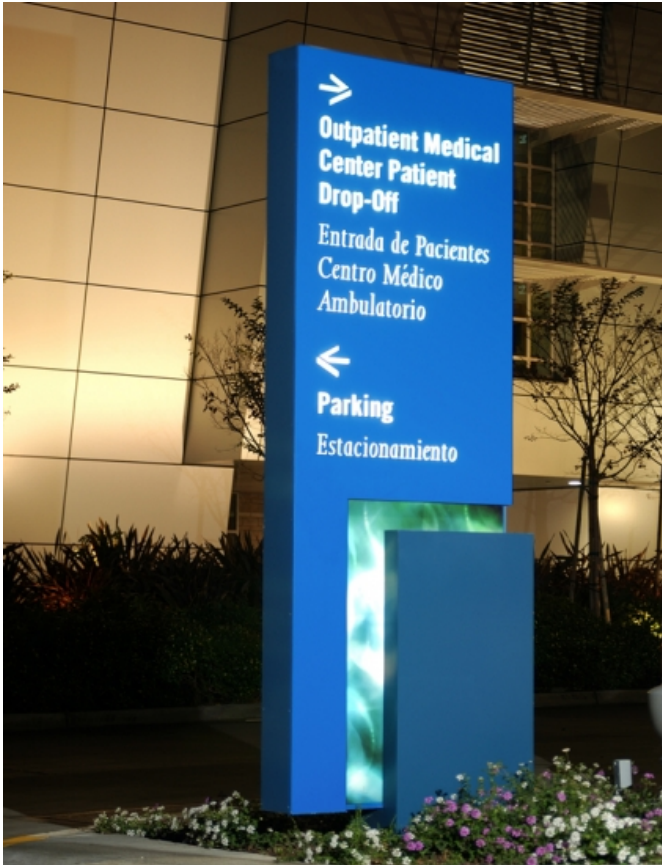
Resim 14 – Pentagram Design, New York, Jamaica Jazz Center bina içi işaretleme tasarımı örneği.



Resim 15 – Pentagram Design, Londra Bilim müzesi bina içi yönlendirme ve işaretleme örneği.

Kültürel mekanlar, müzeler, okullar, kamu binaları, inşaatları tamamlandıktan sonra fazlaca değişikliğe uğramadan yıllarca aynı kalabilirler. Ancak tıp bilimi gibi bazı bilimsel alanların gelişmesi sonucu, hastaneler sürekli teknolojik bir değişim ve gelişim içerisindedirler. Bu nedenle, hastane alanlarındaki yönlendirmelerin ve işaret sistemlerinin iyi tasarlanması gereklidir. Ortaya konacak çalışma, hasta yakınları ve çalışanlar dikkate alınarak hazırlanmalı, insan faktörünün göz ardı edilmediği sıcak ortamlar tasarlanmalıdır.

Hastaneler, bilgilendirme tasarımına özellikle gereksinim duyulan yerlerden biridir. Tasarımcının hedeflemesi, çözümlemesi gereken en önemli unsur, farklı uluslardan farklı dilleri konuşan insanların, hızla ulaşmak istedikleri noktalara varmalarını sağlamaktır.<sup>10</sup>



Resim 16 – Sussman&Prejza tarafından tasarlanan Ortopedik Hastanesi, yönlendirme tasarımı örneği.

---

<sup>10</sup> a.g.m



Resim 17 – Connecticut, Fen Bilimleri Merkezi, yönlendirme tasarımı örneği.



Resim 18 – Las Vegas, McCarran Havaalanı tuvalet yönlendirme tasarımı.



Resim 19 – Massachusetts Hastanesi yönlendirme tasarımı örneği.

Yönlendirme ve işaretleme tasarımı, hava trafiğine çıkış noktası olan hava limanlarındaki çeşitliliği, karayollarında ise her geçen gün artan ve hızlanan araç trafiğini kontrol etmek için kullanılmaktadır. Alman "Autobahn" ve Amerikan "Interstate" karayollarının katkısıyla bugün dünya üzerindeki tüm karayolları evrensel standartlara sahiptir denebilir.<sup>11</sup>

"Büyüyen kentlerin içinde taşıt trafiği kadar, yaya trafiğini de düzenlemek ve yerine göre ilginçleştirmek, kent yönetimlerinin yapmaya gayret gösterdiği çalışmalardandır. Günümüz kentlerinin bir bölümü adeta gezi parkuru gibi tasarlanmaktadır. Kent için yapılan tasarım ürünleri işlevlerini yerine getirmeleri ve benimsenmeleri durumunda, şehrin sembolü haline gelebilirler."<sup>12</sup>

<sup>11</sup> a.g.rn

<sup>12</sup> a.g.rn



Resim 20 – Ivan Chermayeff'in tasarladığı Manhattan'da 57. cadde, 9 numaralı binayı temsil eden tasarımı.

#### 4. SANAL GELECEK

Geleceğin çevresel grafik tasarımını tahmin etmenin oldukça zor olduğu belirtilmektedir. Bu nedenle tasarım stüdyolarının daha kapsamlı ve büyük projelere ağırlık vermeleri gerektiğine inanılmaktadır. Mimari, iç mekan, fuar için yapılan yönlendirme ve işaretleme tasarımları, yaşam çevremizi oluştururlar. Çevresel grafik tasarımcılarının yaratıcılıkları ile günümüz akıllı materyalleri ve teknolojik olanakları birleştğinde, ortaya neredeyse led şehirler ortaya çıkmaktadır; öyleki çok yakın zamanda sanal gerçek ile siber alanın birleştirilebileceğini düşünmektedir. Geleceğin mimarisinin, elektronik ve dijital teknolojiler ile sunulacağı öngörülmektedir. Time Square Meydanı ve Las Vegas gibi gelişmiş şehirler, bu kapsama girmektedir.



Resim 21 – Las Vegas'tan bir görüntü.



Resim 22 – Şanghai kent silüeti görüntüsü.





Resim 23 – Las Vegas, Hard Rock Cafe interaktif pano uygulaması.



Resim 24 – Time Square meydanından bir görüntü.

Günümüzde çevresel grafik tasarımcıların en büyük hedefleri; gerçek ortamları değiştirmekten çok, gerçek dışı yapay hazırlanmış ortamları gerçeğe dönüştürmektir. Web siteleri üzerinde çalışan tasarımcılar, temel yön bulmayı “gerçek zaman, gerçek alan” pratiğinden ayırarak başarılı bir şekilde uygulamaktadırlar.

Tasarımcı Deborah Sussman sanal gelecek hakkında iyimser düşünüyor. Yaşadığımız dijital evrimin insanları hayatlarından izole edebildiğini fakat diğer bir yandan da hayatımıza internetin girmesi ile büyük kolaylıklara ulaşabildiğimizi belirtiyor.<sup>13</sup>

Bir planlamacı ve şehir kanunu yazarı Clarks Hilgenhurtst, 1971 yılında “City Signs and Lights”da şu şekilde yazmıştır; “Bugün, şehrimizde birer yabancılarız. İşlerin nasıl gideceğini ne bilebiliriz ne de görebiliriz. Çevreden sağlanan bilgi çoğunlukla yakın amaçlarımızda veya yaşadığımız dünya anlayışıyla bağıntısızdır. Pekala sanal gerçeklikle yeni tanışmış birinin tecrübelerini tanımlıyor olabilir.”<sup>14</sup>

## 5. ÇEVRESEL GRAFİK TASARIMA DUYULAN İHTİYAÇ

20. yy öncesinde böylesine kapsamlı bir işaret ve kimlik desteğine ihtiyaç gerekmediğine inanılmaktaydı. Yön bulma ve kimlik tasarımlarına duyulan ihtiyacın artmasının temelinde, yüksek hızda ulaşım, küreselleşme, teknolojik gelişmeler, sosyal değişimler, ve hızlı tempolu modern dünyanın ihtiyaçlarının olduğu düşünülüyor.

Yirminci yüzyıla kadar, tasarımcıların benimsediği genel ilke "işlev biçimi izler"di. Bir bina, yerleşim planını kullanıcıya belirli bir takım gelenekleşmiş kurallar çerçevesinde iletmesi amaçlanmaktaydı. 20. yy'da modern mimarinin gelişmesiyle, modern teknolojiler ve yeni kullanım alanları mimari geleneklerin üstüne çıkmaya başladı.

---

<sup>13</sup> a.g.mn

<sup>14</sup> HILGENHURTST Clarks, City Signs and Lights, s.124

Ludwig Mies van der Rohe ve Walter Gropius "önce fonksiyon, sonra form" anlayışı ile, bina tasarımına dair kendi benimsedikleri yalınlaştırılmış, akılcı yaklaşımı açıklamak için kullanmayı amaçladılar. Bu şekilde mantığa dayalı bir mekan yaratımı, yön bulma ihtiyaçlarının daha iyi anlaşılmasına yönelikti fakat bunun tam aksi oldu, binalar insanların onlara dair sahip olduğu doğal ve içten anlayıştan koptular. Bu anlayışın hakim olunması işaret ve harita dilinin gelişimine katkıda bulundu.

Yön bulma işaretleri, bakkalların süpermarketlere, hastanelerin sağlık merkezlerine, stadyumların spor komplekslerine dönüştüğü bir çevrede özelliklerine göre bölümlenmiş farklı kısımları tutarlı bir şekilde birbirine bağlama konusunda hayati bir role sahipler. Karışıklığın en çok belirgenleştiği ve artışta olduğu yerlerden biride ulaşım terminalleri. Başlarda sadece bilet ve gelişler olarak servis veren bu yerlere göre yeni ulaşım tesisleri havaalanları ve tren istasyonlarıdır.<sup>15</sup>

## 6. GEÇİCİ KİMLİKLER VE RESTORASYONLAR

Eski Roma'da, Ortaçağ Paris'inde veya 19. yy Londrası'nda binalar mimari işaretlere sahiplerdi. 20. yy öncesinde, okulların ve devlet kurumlarının kimliklerinin uzun süre aynı kaldığı tespit edilmiştir. Günümüzde ise eskiyen mimari çehrelerin yeni kurumsal anlayışla kimliklerini değiştirdikleri görülmektedir.

“Mekanı markalaştırma” ve “Fonksiyonel eskime” gibi yeni terminolojiler gelişerek mimari bağlamda yeni anlatımlara olanak sağlamıştır. Yakın zamana kadar, binalar hizmet edemeyecek duruma geldiklerinde tamamen ortadan kaldırılmaktaydı. Günümüzde ise binalar, fonksiyon ve kullanım alanlarını değiştirilmektedirler. Steward Brand, “How Buildings Learn” “Binalar Nasıl Öğreniyor” isimli kitabında buna “öğrenme aşaması” demektedir.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> BERGER Craig, Wayfinding, s.21

<sup>16</sup> Steward Brand, “How Buildings Learn” s.28

Geçen zaman ile birlikte, binaların orijinal fonksiyonlarına eklemeler yapılmaya başlanmıştır. Bütün bir bina kurum ve fonksiyon bağlamında tekrar ele alınarak daha iyi tasarlanmaya çalışılmıştır. Kimi zaman bu bağlamda bütün bir bina tekrar ele alınarak yeniden çalışılmıştır. Binaların mimari değişimi sonucu yeni yönlendirme işaretleri ile elemanlarına ihtiyaç duyulmaktadır, bunun sonucunda da yeni bir endüstri doğmuştur.

Massachusetts Institute of Technology kampüsü bu anlayış için iyi bir örnek olmuştur. MIT kısa sürede, tek bir binadan, 20'den fazla birbirine bağlı bina olarak büyümüştür. Haritalar, bilgilendirme panoları ve işaretler bütün yapıyı bir arada tutmayı başarmıştır.



Resim 25 – Massachusetts Institute of Technology kampüsünden bir görüntü.

## 7. ENGELLİ KULLANICILAR İÇİN OKUNAKLILIK

Yirminci yüzyıla kadar görme engellilerin kendi ortamlarında yön bulmaları konusu üzerinde hiç fikir üretilmediğini görülmektedir. Engelliler sosyal olanaklara sahip insanlar gibi yaşamamakta, ihtiyaçlarının karşılanacağı özel ortamlarda yaşayabilme imkanları sahiptiler. 1929'da Nashville, Tennessee'de ilk köpek okulunun kurulmasıyla, görme engelliler kendi ortamlarında yönlerini bulmaya başladılar, fakat günümüzde halen kapalı mekanlar için problem devam etmektedir. Görme engellilere uygun çok az tabela vardır. Binalar fiziksel engelliler için de uygun değildi, çok fazla basamak ve çok az rampa vardı. 1970'lerden itibaren, engellilerin ihtiyaçlarının karşılanması için bir takım yeni teknolojiler geliştirildi. Tabela tasarımcıları ilk tabelalarını Braille sistemi ile oluşturdu ve görme engellilerin okuyabileceği harfler yarattı. Engellilerin haklarına odaklanan pek çok örgüt, dünyada yardım almadan gezmek için haklarını koruyacak kanunlar için baskı yapmaya başladı.

1980'lerin sonunda bunların tümü ABD ve İngiltere'deki ilk ulusal yasalar olarak sonuçlanmıştır. Tasarımcılar başta bu kanunların getirdiği zorluklarla başa çıkmakta yavaş kaldı ama ilk anlamlı ve ispatlanan tasarım standartlarının yaratılması için New York City'deki Lighthouse International Headquarters binasında kısa süre içinde çarpıcı çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Günümüzde bütün bir endüstri aynı zamanda bir akademi ve araştırma merkezi, engellilerin yön bulma ihtiyaçlarını karşılamak için oluşturulmuştur. Eğitim çalışmaları da 1990'larda hızlanmıştır. Society for Environmental Graphic Design (Çevresel Grafik Tasarımı Derneği) ve İngiltere'deki NHS Estates gibi grupların önderliğinde, tasarımcılar yeni tasarım kanunları temelindeki projeleri en iyi biçimde nasıl engellilerin gündelik hayatlarına uygulayacaklarını anlamaya başlamışlardır.

Yeni milenyum kültürü ve aynı zamanda çoğu gelişmiş ülkenin kanunları, engelli insanların haklarını göz önünde bulundurması zorunluluğu olarak kanunlaştırılmıştır.

Tasarımcıların engelliler için yön bulma sistemlerini düşünmelerini gerektiren bir neden de bunun iyi bir tasarım olmasıdır. İyi tasarlanan bir alan veya tabela sistemi sadece özel bir hedef kitleye değil, fark gözetmeden tüm toplumun ihtiyaçlarını karşılaması gerekmektedir. Engellilerin yön bulma ihtiyaçlarının anlaşılması hepimizin ihtiyaçlarına bir pencere açar, buna tamamen engelsiz bir insanın kendi ortamında nasıl yön bulduğunun anlaşılması da

dahildir. Bu "evrensel tasarım"ın temelidir, yani iyi tasarım birkaç kişinin değil tüm grupların ihtiyaçlarını karşılamalıdır.

### **7.1. Dünya genelinde tasarım yasaları ve Amerika Engelliler Kanunu**

Bu çok yönlü konular dünya genelindeki ülkelerde yazılan bir takım yasalarla kesin bir sonuca ulaşmıştır. Tüm yasalar görme engellilerin farklı ihtiyaçları ile yaratıcı biçimde ilgilenmek zorunda kalmıştır.

Görme engelliler için tabelalar yapılmasını zorunlu kılan ilk yasaları ABD gerçekleştirmiştir. Harf türlerini, boyutlarını, genişliklerini, Braille yazılarını ve tabelaların konumlarını kesin olarak belirlemektedir. Bu yasa kısa süre önce görme engelliler ve görenler için kullanılan tabela bilgilerinin birbirinden ayrılmasının tavsiye edilmesi ile geliştirilmiştir.

Zorunlu tabela yasalarındaki detaylar bakımından Avrupa ABD'nin gerisinde kalsa da bazı ülkeler açık, tutarlı, aynı zamanda esnek yasalar oluşturmak için çaba sarf etmektedir ve bunları bir eğitim süreciyle desteklemektedir. 1990'larda Engelli Hakları Komisyonu'nun (Disability Rights Commission) sunduğu yeni yasaların tanıtımıyla İngiltere bu alanda en ileri giden ülkedir. Bu yasalar "makul mekanlar"ı tanımlamakta ve belirli ölçüler yerine bir dizi tasarım çözümlerine odaklanmaktadır.

## **8. ÇOCUKLAR, YAŞLILAR VE FİZİKSEL ENGELLİLERİN İÇİN İŞARET SİSTEMLERİ**

Yaşam alanlarımızda, fiziksel engellilerin gereksinimleri düşünülmeden tasarlandığı bir gerçektir. Kentlerimizin çoğunda engelli bireylerin erişim ve ulaşım olanaklarını engelleyici pek çok unsura rastlanmaktadır.

Yollar, kaldırımlar, kamu binaları, parklar ve bahçeler, okullar, içinde yaşanan konutlar, ulaşım araçları ve bunun gibi daha bir çok fiziksel çevre unsuru, engellilerin topluma katılmasının önünde ciddi birer engel oluşturmaktadır. Böylece sahip olduğu engeli nedeniyle hareket yeteneği sınırlanmış insanların bu ve benzeri sebeplerle yaşadıkları sınırlama daha da

pekişmektedir. Bunun anlamı hareket yeteneği sınırlanan bireyin toplumsal yaşamdan dışlanmasıdır. Oysa bütün bunlar, engellilerin topluma katılmasını, toplumla bütünleşmesini kolaylaştıracak bir biçimde tasarlanabilir ve geliştirilebilir.

Tasarım, tüm insanların yaş ve bedensel durum gibi özelliklerinden kaynaklanan, genel ve özel duyarlılık gerektiren gereksinimlerinin tümünü kapsamalıdır. Bu açıdan, özürülerin gereksinimleri, özürü olmayanlarla “öz”de benzer olmakla birlikte “biçim” açısından bazı “özel” önlemler gerektirmektedir.

Günümüzde ise yönlendirme işaretleri “çocuklar, yaşlılar ve fiziksel engelliler” düşünülerek tasarlanmaya başlanmıştır. Bu yeni durum, bütün elemanların tasarım bağlamında farklı düşünülmesini ve yeniden ele alınmasını gerektirmektedir.

Sonuç olarak araştırmalar göstermiştir ki engelli kullanıcıları da günümüzde yaşadığımız çevrelere dahil etmemiz gerekmektedir. Bunun için Engelsiz Tasarım için Genel Uygulamalar olarak aşağıdaki maddeler örnek olarak belirtmiştir;

- I. İnşaat Alanındaki Gelişmeler, Park Alanı, Parka ve Parktan Erişim, Erişilebilir Park Alanı için İşaretler, Yolcu Alma Noktaları, Bordürler, Dış Yollar ve Rampalar, Rampa Kenarlarına Korumalık.
- II. Kamusal Tesisler, Stadyum ve Tiyatro Oturma Yerleri, Nitelikler, Tezgah/Sayaç, Çeşmeler, Bina Kontrol Cihazları, Umumi Tuvaletler, Lavobalar, Evrensel Tuvaletler, Klozet Yeri, Klozetler ve Pisuar.
- III. Yerleşim Alanları Koşulları, Yerleşim Alanı Projeleri İçin Koşullar, Yerleşim Alanı Tasarımı.
- IV. Yangın Güvenliği, Daire içi Engelsiz Dolaşım Alanlarının Korunması, Yangın Uyarı ve Alarm Sistemi, Işıklandırma ve Alarmların Tertibatı, Otel ve Moteller, Apartman Daireleri ve Katlar, El ile Çekilen Yangın Alarmı, Dokunsal Uyarı Sinyalleri ve Yönlendirmeleri, Daire Numaraları.

V. İletişim, Girişteki Güvenlik Sistemi, Kamusal Telefonlar, Yardımcı Dinleme Cihazları, İşaretler, Renk Ayrımı.

VI. Yaşlılar ve Engelliler için Engelsiz Tasarım Kriterleri ve Bilgiler, Yaşlılar ve Engelliler için Engelsiz Tasarım Kriterleri, İşitme Engelliler için Engelsiz Tasarım Kriterleri, Görme Engelliler için Engelsiz Tasarım Kriterleri, İşitme Güçlüğü Çekenler için Engelsiz Tasarım Kriterleri, İletişim ve Algılama Engellileri için Engelsiz Tasarım Kriterleri, Yaşlılar için Engelsiz Tasarım Kriterleri, Yönlendirmeler, Misafirlilik/Ziyaret Edilebilirlik, Baryatrik ve Obezite Hastalıkları için Çevresel Tasarım ve bunlara bağlı olarak işaret ve yönlendirme tasarımlar.

### **8.1. İşaret ve Levhalar**

İşaret ve levhalar basit ve açık semboller içermeli, zemini ile zıt renkte olmalıdır. Uluslararası standartlarda; emniyet ve güvenlik için yeşil/beyaz, uyarı ve tehlike riski için sarı/siyah, yasaklama, durma, tehlike ve acil durumları bildirmek için kırmızı/beyaz, bilgilendirme için mavi/beyaz renkler belirlenmiştir. Görme engellilere yönelik dokunsal okuma için kabartmalı levhalar ve az gören kişiler için de iri puntolu yazı karakteriyle yazılmış levhalar kullanılmalıdır. Trafik, bilgilendirme ve yönlendirme işaretlerinin basit ve görülebilir olması, yüksekliği, konumu, kolayca okunması, renk, ölçü ve grafik düzeni önem taşımaktadır. İşaretler ışıklandırılmalı, kabartmalı yazılmalı ve dokunulabilir yükseklikte olmalıdır. İşaretlerde uluslararası semboller kullanılmalıdır.

### **8.2. Yaşlılar ve Fiziksel Engelliler için İşaret Sistemleri**

Hızla yaşlanmakta olan dünya nüfusu pazarda giderek daha büyük bir pay oluşturmaktadır. Şu anda Amerika nüfusun yüzde 13'ü 65 yaşının üzerindedir. Bu kesim 30 yıl içerisinde iki katına çıkıp 66 milyona ulaşacaktır. İnsanlar yaşlandıkça değişime uğrar. Duyu, idrak ve motor yetenekleri geriler.



Günümüzde çocuklar, yaşlılar ve fiziksel engelliler için evrensel tasarım prensipleri yeniden tanımlanmaktadır.

### 8.3. İşaret Sistemleri için tipografik standartlar

İşaret sistemlerinde uygun yazıtiplerini kullanımı için gerekli gövde genişliği, yükseklik ve çizim kalınlığı oranları Americans with Disabilities Act (ADA – Engelli Amerikalılar Yasası) ile kararlaştırılmıştır. Bu standartlar sayesinde kullanılan yazıtiplerini daha tekdüze olması, çizim kalınlıklarının fazla kalın veya fazla ince olmaması ve fazla daraltılmış veya genişletilmiş stillerin kullanılması sağlanır. Her ne kadar bu standartlar mükemmel bir başlangıç noktası oluşturuyorsa da, yaşlanma sürecindeki gözler için yazıtipi seçiminde bazı ilave faktörleri de göz önünde bulundurmamak gerekebilir.

### 8.4. Tipik görme sorunları simülasyonu

Aşağıdaki örneklerde, ADA'nın işaret sistemlerinde kullanılmak üzere getirdiği şartları yerine getiren yazıtipleri vardır. Her bir örnek, görme sorunu olmayan bir izleyici ile ışık odaklanma kaybı geçiren bir izleyici tarafından nasıl görüldüklerini gösterir.

#### Times Roman

Daha büyük olan küçük harf yüksekliği ile daha az ince olan çizim alanı, okunaklılığı az da olsa kolaylaştırır. Daha daraltılmış olan orantı, düşük görüş şartlarında, “e” ve “a” harflerinde olduğu üzere iç boşlukların kapalı olmasına yol açar.



Resim 26 – Times New Roman simülasyonu

## Frutiger Bold

Bu yazıtipi havaalanlarında kullanılmak üzere tasarlandığından, düşük görüş şartlarında işlevini başarılı bir şekilde yerine getirmesi normaldir. Oldukça geniş olan orantının, açık iç boşlukların ve başkalarına göre biraz daha uzun olan üst ve alt çıkıntılarının okunaklılığı kolaylaştırdığı görülür.



Resim 27 – Frutiger Bold simülasyonu.

Görme engelliler için başarılı yazı tipleri özellikleri;

- Tutarlı çizim kalınlıkları
- Açık iç boşluklar
- Belirgin üst ve alt çıkıntılar
- Daha geniş yatay orantılar
- Her harf için daha belirgin formlar (küçük harf "t" ve "j" için kuyruklar gibi)
- Bazı harf formları için daha geniş yatay çizimler (küçük harf "r" 'nin yatay çıkıntısı veya küçük harf "t" 'nin yatay çizgisi gibi)

### 8.5. Düşük görüş sahipleri için var olan bir yazıtipi

American Printing House for the Blind (APH – Görme Engelliler için Amerika Matbaası), görme sorunlarına sahip okuyucular için kullanılmak üzere APHont adıyla bilinen bir yazıtipi geliştirmiştir. Bu yazıtipi, tutarlı çizim kalınlıklarının, alt tarafları çıkıntılı "j" ve "q" harflerine, açık iç boşluklara ve daha büyük noktalama işaretlerine sahiptir. APHont estetik açıdan göze

hoş görünen bir yazıtipi olmayabilir, ama yaşlanma sürecindeki gözlere yardımcı olmak için tasarlanan yazıtiplerinin daha da geliştirilmesi için var olan fırsatlara işaret etmektedir.<sup>18</sup>



Resim 28 – Amerika Matbaası tarafından Görme engelliler için tasarlanan APHont fontu.

---

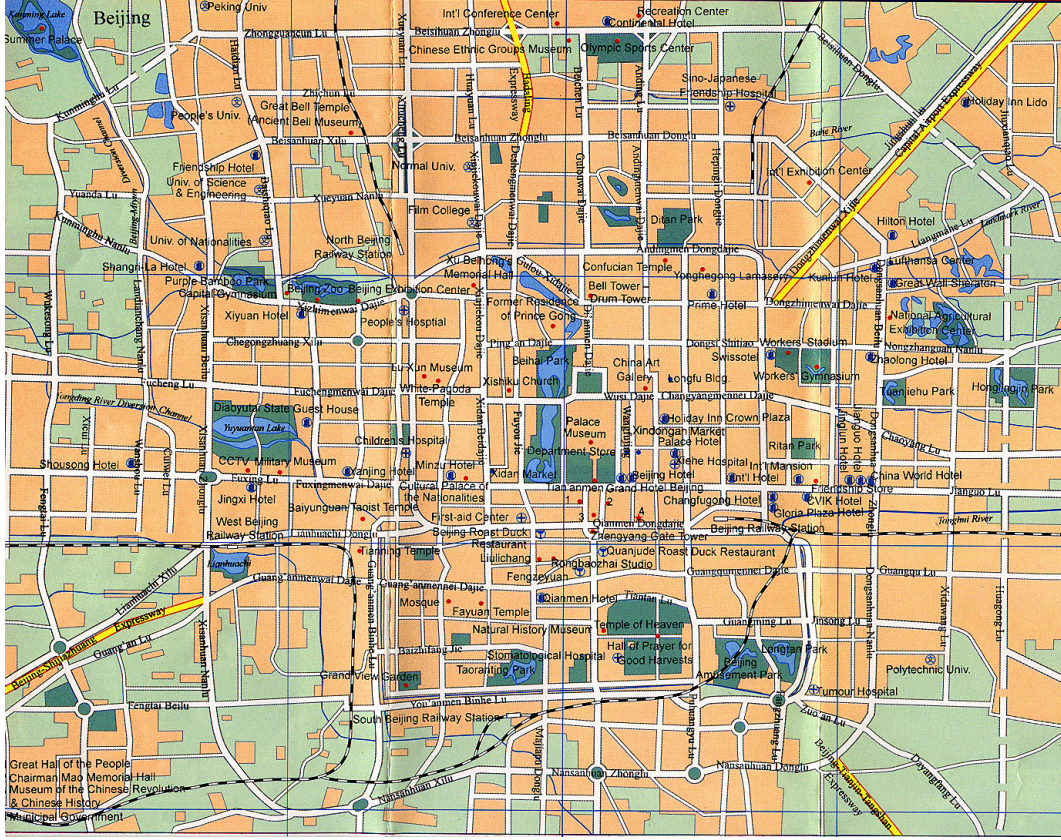
<sup>18</sup> Grafikerler Meslek Kuruluşu, Grafik Sanatlar Üzerine Yazılar, Şubat 2010, Sayı.89



Resim 29 – Engelli kullanıcılar için işaretlerme tasarımı örneği.

## 9. HARİTA TASARIMI

Yeryüzünün tamamının veya bir parçasının kuşbakışı görünümünün, istenilen ölçeğe göre özel işaretler yardımı ile küçültülerek çizilmiş örneğidir. Yapılan bir çizimin harita özelliğini gösterebilmesi için çizimin belirli bir ölçek dahilinde yapılması gerekir. Harita ile krokiyi birbirinden ayıran en önemli faktör "Ölçek"tir. Yeryüzündeki gerçek uzunlukların harita veya plana geçirilirken ne kadar küçültüldüğünü gösteren orana ölçek denir. Düzlemsel haritalar, üç boyutlu bir dünyanın iki boyutlu resimli temsilidir. Haritalar üç soyutlamayı ele alma biçimleriyle tanımlanırlar. Bunlar, izdüşüm, ölçek ve dokudur.



Resim 30 – Pekin kenti harita tasarımı.

Ölçek harita ve gerçek dünya arasındaki boyut farkını oran olarak belirler. İzdüşüm bu eğilip bükülen, kıvrımlı dünyanın düzlemsel bir harita üzerinde nasıl tasvir edileceğini belirler.

1:20.000 ölçekli bir haritada, 1 santimetre 20.000 santimetreyi veya 200 metreyi temsil eder. Haritacılıkta doku gerçek dünyadaki bir çok nesneye (örn. kiliseler, yollar, demiryolları, dağlar, nehirler ve ormanlar) karşılık gelen grafik işaretlerdir.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> MOLLERUP Pcr. Wayshowing, s.153

Harry Beck'in 1933'te Londra Metrosu haritasını tasarlamasıyla birlikte, harita tasarımı alanında her şeyi değiştirdiği düşünülmektedir. Elektrik mühendisliği şemalarından bir takım kuralları ödünç alan bu harita, basit fakat son derece iyi tanımlanan bir ulaşım sistemi sunmuştur. O tarihten beri tasarımcılar haritaları bilgilerin ortamda basit ve etkin biçimde aktarılması için kullanmaya çalışmışlardır. Daha sonra Massimo Vignelli ve Lance Wyman gibi tasarımcılar haritacılık becerilerini transit ortamlarda ortama uygun grafikler yaratmak üzere geliştirdiler.



Resim 31 – Washington Dc. Metro haritası.

Günümüzde, internet ve şehir rehberlerinin yükselişi, gerçek ortamda incelenen haritalar ve basılı haritalar arasındaki farklılıkların belirlenmesi ihtiyacını doğurmuştur.

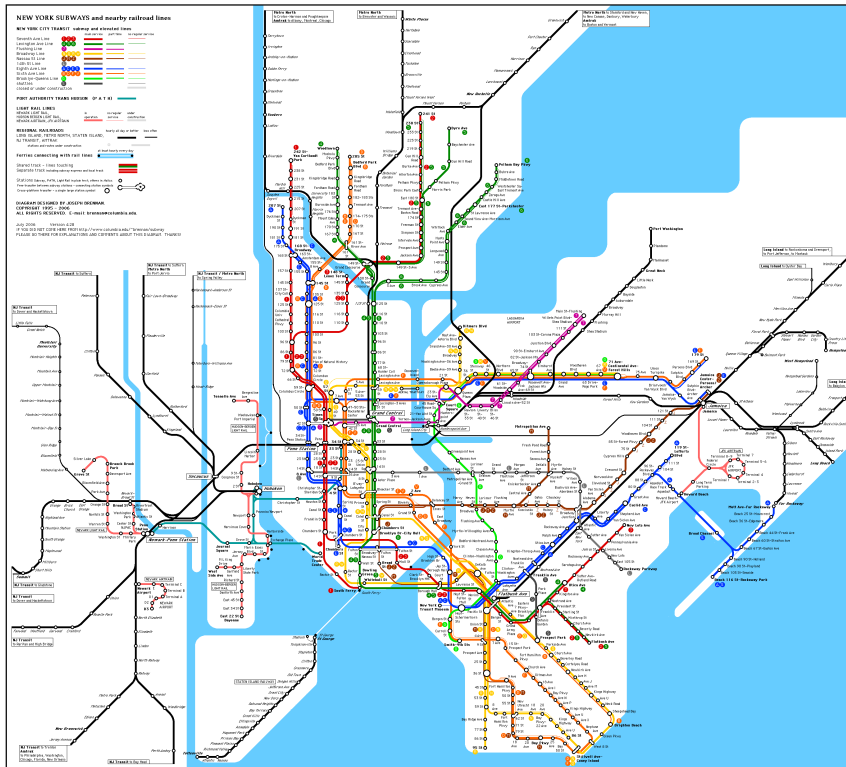
Üç öncü tasarımcı “ulaşım, şehir tasarımcılığı ve tesis tasarımları” için ortama uygun haritalar hazırlanmasındaki sorunlarla mücadele etmişlerdir. Geliştirdikleri harita yapma yöntemleri

haritaların tek başına durmaları için değil, genel yön bulma tasarım projelerine yerleştirilmek üzere konumlandırılmıştır.

Jeffrey Corbin, şehirler, üniversiteler, şirketler ve hastaneler için tabela sistemlerini haritalar üzerine temel bir felsefe ile çalışmalarına başlamıştır.

Bu inanç Jeffrey Corbin'e göre; ortama uygun harita tasarımı için bir takım kurallarla desteklenmektedir: haritaları tüm yön bulma sistemlerinin bir başka parçası ve bazen de fazla bir unsur olarak görmek; detay düzeyini haritanın amaçlanan kullanımına göre ayarlamak; detay miktarını, gösterilecek alanın boyutuna göre dengelemek; ve ortamın özelliğine uyacak bir harita yaratmak.

Massimo Vignelli bir harita öncüsüdür. New York metro sistemi için ABD'deki ilk modern metro haritasını geliştirmiştir. Massimo Vignelli, kağıt haritaların hiçbir işe yaramadığını fark etmiştir çünkü bunlar sadece sınırlı bilgi ile yolunu bulmaya çalışan kullanıcılara verebilecekleri tüm bilgileri vermeye çalışmışlardır.



Resim 32 – Massimo Vignelli tasarımı New York metro haritası.

## 9.1. Joel Katz: İnsan faktörü ve “ileri bak”

Joel Katz Design Associates'tan Joel Katz haritaları, üniversite ve şehir ortamları için basit bir yaklaşım kullanarak yön bulma sistemlerinin bir parçası olmak üzere tasarlamıştır. Bu yaklaşım, ortama uygun haritaların her yerde nasıl tasarlanması gerektiğini belirlemektedir. Bunlar kullanıcının etkileşimine göre ayarlanan özel haritalardır. Harita tasarımında işlevselliği yakalamak için iki yaklaşım kullanılmaktadır; insan faktörlerinin ele alınması ve bir yerin "özünün" yakalanması.

“İnsan faktörlerine temel yaklaşımı, okuyucunun haritayı nasıl kullanacağını gözlemek ve bunu kolaylaştıracak bir obje tasarlamaktır. Haritanın bir mesafeden okunması gerekiyorsa büyük olmalıdır, semboller içermelidir, basit tasarım öğeleri ve büyük harfleri olmalıdır.”



Resim 33 – Pentagram Design tarafından The High Line projesi içintasarlanan yönlendirici harita tasarımı örneği.

Tüm Katz harita tasarımlarının temel bir parçası "ileri bak" özelliğidir. Basılı haritaları okurken çoğu kişi haritaları geleneksel kuzey yönüne değil baktıkları yöne doğru tutma eğilimindedir. Bu da, bir haritanın tasarlanması ile ilgili herşeyi değiştirir.



Sadece bir yönden görünmeleri için tasarlanmayan haritalar, farklı yönlerden de bakıldığında doğru gözükebilmelidir. Bu, kullanıcının baktığı konumu yansıtacak şekilde dönebilen bir harita tasarımı anlamına gelmektedir.

Gerçek ortamdaki tabelalar insanların kısa süreli hafızalarıyla da kısıtlanmaktadır. Kullanıcı haritadan uzaklaştığında önemli öğelerini hatırlayabilmelidir. Katz işe bir yerin özünü yakalayan ve basite indirgeyen bir glifik harita ile başlar. Glifik haritalar eski toplumlarca sembolik bir dille yön vermeleri için geliştirilmişlerdir, tasarım yaklaşımı ise günümüzde de benzerdir. Bu haritaların temel özelliği, esas bilgiler dışında her şeyi çıkarıp sadece kullanıcının kesinlikle ihtiyaç duyacağı ve hatırlayabileceği bilgileri vurgulamasıdır. Katz, bir glifik haritanın farklı formlarda olabileceğini ifade etmiştir, bunlara MIT kampüs haritasında olduğu gibi iki boyutlu haritaların üç boyutlu işaretlerle birlikte kullanıldığı kombinasyonlar veya kişisel Roma ve Londra haritalarında olduğu gibi sembolik bir dil oluşturulması dahil olabilir. Flamalar, broşürler ve diğer tasarım elemanları gibi ek desteklerle glifik haritalar bir yerin görüntüsünü oluştururlar ve kullanıcının hatırlaması için mekanın açık ve akılda kalıcı bir görüntüsünü sunarlar.



Resim 34 – MIT kampüs harita ve yönlendirme tasarımı.

Joel Katz Design Associates tarafından geliştirilen haritalar sadece bir noktadan diğerine ulaşmak için kullanılmalarının ötesinde bir tesis, kampüs veya şehir için temel bir kişilik tanımlamasına dönüştürülmüştür.<sup>20</sup>

## 10. ULAŞIM SİSTEMLERİ VE YÖNLENDİRME TASARIMI

19. yy sonunda modern seyahatin doğuşundan ve modern tren yolu ağlarının gelişiminden beri tanımlama ve yön bulma kritik konular olmuştur. O zamanlarda tren istasyonları, mimari tasarımın insanları trenlerini nerede bulabilecekleri ile ilgili bilgileri minimal ek destekle vermek üzere inşa edilmişti. Tüm istasyonları işlevsel bir ön kapıyla veya arkası büyük bir tren peronuna açılan ana binalarla tasarlanıyordu. Bilet satış yerleri ve diğer özellikler her istasyonda benzer yerlere yerleştiriliyordu. Tren kullanıcıları sistemi iyi biliyordu.

Yön bulma için adeta ritüelleştirilen bu mimari yaklaşım anlayışı 20. yy başlarında yıkılmaya başladı. Tek bir şirkete hizmet vermek yerine tren istasyonları bölgesel trenleri, uzun mesafeli hatları ve şehir metro sistemlerini de içeren devasa şehir şebekelerine dönüştü. Kullanıcıların nerede olduklarının ve sistemde nasıl dolaşacaklarının tanımlanmasında mimari, grafik tasarımın yanında ikinci planda kaldı. Aynı zamanda, istasyonlar tekli ve çoklu binalar ve yer üstü ve metrolar olarak ortaya çıkmaya başladı, mimari hiyerarşiyi daha da sadeleştirerek yön bulma işini tamamen belirginleştirdiler.

Modern hava yolculuğu büyük havaalanlarının çoğalmasına yol açtı, bunların her biri düzinelerce farklı hat ve terminal içeriyordu. Önceki mimari hiyerarşi havaalanı mimarisi için geliştirilmemişti, bunun sonucunda terminaller benzersiz özelliklere ve planlara sahip olmaya başladılar. Bu, yolcuların ortamları ile ilgili tüm doğal anlayışlarını kaybetmeleri anlamına geliyordu, bu yüzden grafikler ve tabelalarla taşınan alternatif bir sistemle desteklenmeleri gerekiyordu. Üstelik ulaşım sistemlerinin kontrolü, başta tren, havayolu şirketleri ve havaalanları devletin yetkili kurumlarınca yönetiliyordu.

---

<sup>20</sup> BERGER Craig, Wayfinding, s.32

Ulaşım sektöründe yön bulma işi tabelalar ile sağlanmaktadır. Tabelalar her projenin tasarımını etkileyebilse de ulaşım projelerinde kullanıcı dostu tabelalar genellikle gözden kaçan veya mimarlar, planlamacılar ve ulaşım mühendisleri tarafından kasıtlı olarak göz ardı edilen kritik parçalardır. Proje üzerinde çalışan insanlar iyi tasarımın tabelalara ihtiyaç duymadığını düşünebilir veya tabelaların sıkışıklık yaratarak tasarımın görsel kalitesini düşüreceğine inanabilirler. Ancak, tasarım ekibi bir binanın tabela sorunlarını ele almazsa bir başkası alacaktır ve bu da muhtemelen binanın vizyonunu yansıtmayacaktır. Tabelalarda ve yön bulma programlarında bu plansız veya gecikmiş yaklaşımlar en güzel biçimde tasarlanan yapılarda bile çirkin ve etkisiz eklentiler oluşturabilir.

Ortama uygun tasarımların birden fazla görevi vardır. Uygun biçimde tasarlandıklarında, grafikler karışıklık yaratmadan bilgi sunar. Grafikler bunu yaparken aynı zamanda tasarımda bir tutarlılık ve denge oluşturur. Etkin biçimde iş görmek için grafikler aşırı baskın olmamalı veya diğer unsurların arasında kaybolmamalıdır. Yolculuk pek çok insan için stresli olabilir ve ortama uygun grafiklerin iyi bir mimari tasarımla kullanımı, yolcular için olumlu bir deneyim oluşturulmasında önemli bir etki yaratabilir. Ulaşım projelerinde özellikle kritik olan iki alan tanımlama ve yön tabelalarıyla yön bulma işlerinin yönetimidir.

Berlin’de sanat tarihi ve İngiliz dili okuyan 1947 doğumlu iletişim mimarı, harf tasarımcısı ve yazar Erik Spiekermann, 90’ların başından itibaren tipografi dünyasına yön veren önemli figürlerden biridir. Spiekermann grafik tasarım ile ilgili formel bir eğitim almamıştır; üniversite yıllarında matbaalarda dizgicilik yapmıştır. Daha sonra Londra’ya giderek marka kimliği tasarımı alanında ki uzmanlıklarıyla bilinen Wolf Olins, Henrion Design, Pentagram Design çalışmış aynı zamanda Londra Matbaacılık Koleji’nde ders vermiştir.

Tipografi üzerine çeşitli makaleler ve kitaplar yazan tasarımcı, büyük kurumlar için tasarladığı kurumsal kimlikler ile tanınmaktadır. Spiekermann iletişimi çözülmesi gereken temel problem olarak tanımlamakta ve tasarımı tutarlı bir iletişim stratejisinin planlanmasından, işlevsel ve güzel nesnelere yaratılmasına kadar olan bütünleşik bir süreç olarak gördüğünü belirtmektedir.

Spiekermann'ın iletişim tasarımı için öngördüğü süreçte harf tasarımı ilk sıralarda yer almaktadır. Spierkermann'ın tasarladığı yazı karakterlerinin ortak özelliği, küçük detayların harf anatomisinin temel kurallarına bağlı kalarak ölçülü bir üslupla abartılmasıdır.

Tasarım kalitesinin bütünlük bir yaklaşım gerektirdiğine inanan, problem çözmeyi ve estetik tatmini iki ayrı olgu olarak ele alan Spierkermann'a göre, iyi bir tasarımcı sanatçı gibi eskiz yapan bir mühendis, mühendis gibi analiz eden bir sanatçı olmalıdır.

Doğu ve Batı Almanya birleştikten sonra Berlin'in başkent görünümüne kavuşması için önemli projeler gündeme gelmiştir. Bunlar arasında Berlin için tasarlanması gündeme gelen yolcu yönlendirme sistemi de vardır. O dönemde bu konuyu önemli bir mesela haline getiren Erik Spiekermann, mevcut düzendeki iletişim bozukluklarına dikkat çekmiş ve Berlin Ulaştırma Müdürlüğü'ne (BVG) yazdığı mektuplarda yeni bir yönlendirme sistemi tasarlanması gerektiğini ifade etmiştir. Gösterdiği bu çabalar sonucunda Berlin yönetimini ikna etmiş ve kurucusu olduğu MetaDesign tarafından tasarlanan yolcu yönlendirme sistemi 1988-1997 yılları arasında tamamlanmıştır. BVG için tasarlanan FF Transit yazı karakterinin kullanıldığı yönlendirme sisteminde, görsel ergonomi kuralları dikkate alınarak okunaklı ve tutarlı bir tipografi uygulaması gerçekleştirilmiştir.



Resim 35 – Berlin Metrosundan bir görüntü.



Resim 36 – Erik Spiekermann tasarımı Berlin metro yönlendirme sistemi görseli.



Resim 37 – Erik Spiekermann tasarımı Berlin Havaalanı yönlendirme sistemi.

S-Bahn (Banliyö Treni) e U-Bahn (Metro) hatlarındaki renk kullanımı yolcuların gidecekleri yönü bulmalarını kolaylaştıran diğer bir faktör olarak öne çıkmaktadır. Hatlara göre farklı renk atamasının yapıldığı sistemde, yönlendirme levhaları ve harita üzerindeki renkler paraleldir. Banliyö treninin, metronun, otobüslerin ve tramvayların yer aldığı toplu ulaşım ağı, bu projeye birlikte eş zamanlı bir yolcu bilgilendirme sistemine sahip olmuş ve kent içi ulaşımını kolaylaştırmıştır. BVG yönlendirme sistemi Berlin'e özgü bir kimlik yaratılmasına katkıda bulunan başlıca faktörlerden biri olmuştur.



Resim 38 – Berlin U-Bahn metro sembolü.

Spierkermann'a göre tasarım ilk önce ve en önemlisi entellüktüel bir süreçtir. Yaygın inanışın tersine tasarımcılar sanatçı değildir. Onlar sanatsal yöntemleri, düşünceleri ve süreçleri görselleştirmek için kullanırlar; fakat sanatçıların tersine kendi dünyalarının değil, müşterilerinin problemlerini çözmek için çalışırlar. Ona göre iyi bir tasarımcının beklenenden daha fazla derinleşmesi, çok soru sorması, yatay düşünmesi, ilgi alanına girmeyen konularla ilgilenmesi, istanenden daha fazlasını yapması ve bunlardan zevk alması gerekmektedir. Bilgilendirme tasarımı için; “Şu çok açık ki, modern dünyada herkesin anlayabileceği organize bir şekilde, yazılmış ve sunulmuş bilgilendirme tasarımına gereksinim var. Bilgilendirmenin tasarımı şansa bırakılırsa ortaya çıkan sonuç ‘bilgilendirme kaygısı’ olacaktır” açıklamasını yapmıştır.

Spiekermann'ın Berlin için ürettiği projeler bununla sınırlı kalmamış, 1955'te Brandenburg Kapısı'nı stilize ederek tasarladığı yeni Berlin logosu ve kurumsal kimliği kentin markalaşma sürecinde önemli bir rol oynamıştır.<sup>21</sup>



Resim 39 – Erik Spiekermann tasarımı Berlin logosu.

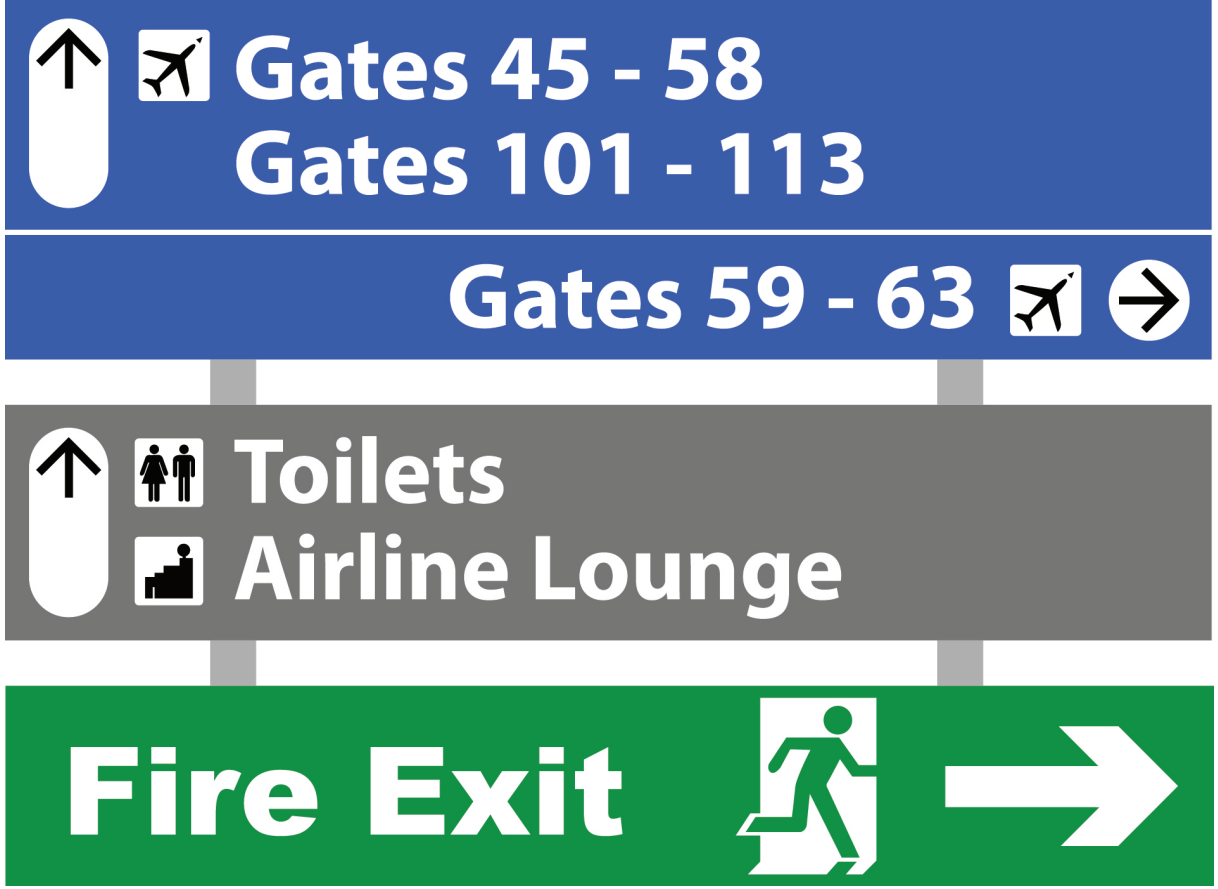
### 10.1. Bilginin sunumu

Tutarlı bir renk, yazı, biçim şablonu sunan ve sistemin markasını farklı yerler ve kullanımlara yaygın tasarım standartları, modern ulaşım sistemlerinin başarısı için önemli kriterlerdir.

Çoğu ulaşım tedarikçisi yön bulma tasarımı için standartlar geliştirmiştir. Ulaşım projelerindeki standartlar tabelaları, bunların yerleşim türlerini, belirli renkler ve puntolar gibi grafik bileşenlerini tanımlar. Standartlar kritiktir çünkü müşterinin tanımlamalarını ve işlevsel bir bilgiye dönük onaylanan bir yaklaşımı temsil ederler. Bu standartlar tasarım sürecinin değerli bir parçası olarak sunulmaktadır.

---

<sup>21</sup> ARREDAMENTO Mimarlık, 2011/ 07-08, s.139-140



Resim 40 – Havaalanı yönlendirme örnek görsel tasarım.

## 10.2. Hiyerarşi

Hiyerarşi sözcüğü Yunancadan gelmektedir, bir toplulukta veya sistemde yer alan alt-üst, etki ve sıralamayı sınıflandıran sistemdir.

Karmaşık ortamlarda sıkça olan şey; tren istasyonu, havaalanı, hastane veya şehir gibi— zamanla yanlış tabelaların değiştirilmesi yerine, yeni tabelaların eskilere eklenmesidir. Bu, hiyerarşi için herhangi bir mantıksal kaliteden yoksun bir sistemle sonuçlanmaktadır.

Hiyerarşi, mesaj sisteminde önemli bir yer tutar. Etkili bir yön bulma sistemi önce ana öğeleri tanımlar ve ardından bina, girişler, bilet satışı, bekleme ve binış tanımı gibi belirli detaylarla devam eder.





Resim 41 – New York, Manhattan, JFK havaalanından bir görüntü.

New York Port Authority, hiyerarşi için ek düzeylerin sağlanması amacıyla renk kodlaması kullanmaktadır. Sarı arka plan üzerine siyah harfler (geleneksel uyarı renkleri) giden yolculara, yeşil arka plan üzerine siyah harfler (doğal renkler/otoyol tabelaları) havaalanından ayrılan yolculara dönüktür, koyu gri arka plan üzerine sarı harfler yolcuları bekleme salonlarına ve diğer hizmetlere yöneltir.

Bu yeni sistem kullanıcıların sadece kendi seyahatleri ile ilgili tabelalara odaklanmasını ve diğer bilgileri görmezden gelmesini sağlayan renkler kullanmaktadır, böylelikle taranması ve sindirilmesi gereken bilgi miktarı azalmaktadır. Tanımlanan yöntem ihtiyaç duyulan tabela sayısını da azaltabilir ve akıcı bir tasarım sunarak çok daha az sıkışıklık, daha çok estetik bina ve çok daha kolayca dolaşılabilir bir ortam yaratmaktadır.



Resim 42 – New York, Manhattan, Grand Central tren istasyonundan bir görüntü.



Resim 43 – Las Vegas, McCarran Havaalanından bir görüntü.

## 11. YOL TABELALARI VE DİĞER DIŞ TABELALAR

Okunaklılık yön bulmayı etkileyen temel konudur ve bir tasarımcının alacağı hemen hemen her karara hükmettiği belirlenmiştir. Ortama uygun grafik tasarımının hiçbir alanında; otoyol tabelaları, manzaralı yan yolları, ticari vitrinleri ve bina üzerindeki tabelalar ve taşıt alanında daha fazla araştırma ve geliştirme yapılmadığı gözlenmiştir. Tabelaların taşıt hızlarında görülebilmeleri hem trafik güvenliği hem ticari başarı için hayati önem taşıdığı bilinmektedir.

1920'lere kadar tabelalar için dış mekan okunaklılığı önemli bir konu olarak ele alınmamıştır. Şehirler, kasabalar ve yollar yayalar, at arabaları veya saatte 30 km'den hızlı gidemeyen arabalar belirlenmiştir. Bu ortamda trafik tabelaları küçük olarak ve elle yazılmaya çalışılmıştır. Asfalt yolların yüksekliği, araba sahiplerinin artması ve daha hızlı arabalarla ortam arabalara göre değişim göstermeye başlamıştır. Devlet, karayolu ortamını otopanlar oluşturarak modernleşmeye başlamıştır, şehir belediyeleri mevcut bir ve iki şeritli yollarını arabaların ihtiyaçlarına göre geliştirmiş ve kasabalar ticaret için gereken dört şeritli banliyö karayollarını kavuşmuştur. Dolayısıyla bu çabalardan sonra yön tabelalarının ve ticari tabelaların okunabilmesi amacıyla modernleştirilmesi kaçınılmaz bir gerçek olmuştur.



Resim 44 – Amerika otoyol tabela örnekleri.

### 11.1. Otoyol tabelalarını etkileyen sürüş kuralları

J.R. Hamilton ve Louis L. Thurstone, 1937 tarihli “*Otomobil Sürücülüğünde İnsan Sınırları*”adlı kitaplarında, otoyollarda yüksek hızda araba kullanan sürücülerin temel psikolojisini ele almıştır. Ulaştıkları sonuçlar şunlardır:

- Sürüş hızı arttıkça, şoförler dikkatlerini yolun çok daha ilerisine vermektedir.
- Saatte 40km’de giden bir sürücü, 180m ilerideki bir noktaya odaklıdır. Saatte 70km giden bir sürücünün dikkat noktası ise 370 m ilerisi olmaktadır.
- Sürüş hızı arttıkça yakın çevre görüşü azalır.
- Sürüş hızı arttıkça ön alan detayları silinmeye başlar.
- Sürüş hızı arttıkça ölçek ve hız algısı azalır, tabelalar gibi görsel ipuçlarına bağımlılık artar.<sup>22</sup>

Bu temel psikoloji ilk olarak ABD’de 1924 yılında Cadde ve Otoyol Güvenliği üzerine Ulusal bir Konferans ile kabul görmüştür. Bu, 1935’te Tek Tip Trafik Kontrol Cihazları Kılavuzu – “*Manual of Uniform Trafik Control Devices (MUCTD)*” ile sonuçlanmış; harf stilleri, boyutlar, tabela renkleri ve biçimleri standartlaştırmıştır ve bunu 1958’de İngiliz Ulaşım Tabela Sistemi takip etmiştir. Bu tabela standartları daha sonra sürekli olarak revize edilmiş; bu sistemlerin temel formları dünyanın diğer ülkeleri tarafından model alınarak uygulanmıştır.

---

<sup>22</sup> BERGER Craig, Wayfinding, s.37

## 11.2. Otoyol Tabelalarında Okunaklılık

Otoyol tabelalarında kullanılan yansıtıcı kaplamalar gibi materyallerde genelde espaslı harfler kullanılmaktadır. Yıllar boyunca Jock Kinnier (İngiltere Ulaşım Sistemi harflerini geliştirmiştir) gibi tasarımcılar ve Amerika Kamu Yolları Bürosu (1948’de Highway Gothic harf kalıbını geliştirdi) gibi idareler daha çok okunaklılık sağlamak için daha çok punto genişliği olan harfler geliştirdiler ancak bulanıklık problemi harflerin okunabilmeleri için büyük ve geniş aralıklı olmalarını gerektiriyordu, bu da mesajlar için tabelalar üzerindeki mevcut boşluğu sınırlamıştır.



Resim 45 – Okunaklılık için farklı alternatifli tipografi örneği.



Resim 46 – Yol tabelalarında okunaklılık için örnek.

Kontrast sorununa ancak 1990’larda Don Meeker ve James Montalbano gibi tasarımcıların çalışmalarıyla çözüm geliştirilebilmiştir. Meeker ve Montalbano bunu, harfler arasında bir harf aralığı kadar boşluk bırakarak gerçekleştirmişlerdir. Bu düzen sürücülerin harfler görmeleri için yeterli genişlik ve en doğru kontrast oranı olarak saptanmıştır. Meeker ve Montalbano’nun Clearview Highway<sup>®</sup> ve NPS Rawlinson Roadway harf kalıpları 50 yıldır otoyollarda onaylanan ilk yeni kalıplardır. Tabelalarda uzun bir süre sadece büyük harfler kullanıldı. Elle yapılan boyamalarda büyük harflerin uygulanması küçük harflere göre çok daha kolaydı. Bu da dar sokaklarda ve caddelerde son derece geniş ve kullanışsız tabelalara yol açmıştır.

1950’de İngiliz tasarımcı Jock Kinnear Kaliforniya Trafik Enstitüsü araştırmaları temelinde tüm İngiliz yol tabelalarının büyük ve küçük harfli olmaları gerektiğini öne sürmüştür. İngiltere ve çoğu Avrupa ülkesi yol tabelalarında “önemli yerler, başlıklar ve acil bilgiler” için büyük harfleri kullanırken; küçük yerler için ise büyük ve küçük harfleri bir arada kullandı. Son dönemde bu yaklaşım Amerikan otoyol tabelalarında da geniş biçimde desteklendi.

Renk kontrastı, okunaklılığın geliştirilmesi için en basit ve etkin alanlardan biridir. Çoğu araştırma ve düzenleme, bir tabelanın ön planındaki harflerin tabelanın arka planındaki renklerle en az %60 kontrast sağlamasını öngörmektedir. Renk kontrastı yüzdesini tam olarak belirlemek güçtür, genel yöntem iki renk arasındaki ışık yansıtma değeri farkını bulmaktır. Örneğin, %85 ışık yansıtma değerine sahip bir beyaz, %4 ışık yansıtma değerine sahip bir kırmızı ile %71'lik bir kontrasta sahip olacaktır. Kontrast, daha düşük olursa, sürücü harfleri geri plandan ayırt etmekte güçlük çektiği gözlenmiştir.

## 12. BİR YÖN BULMA ARACI OLARAK RENK

Şehir yön bulma sistemlerinde yaygın bir tasarım yaklaşımı şehir bölgelerini veya yer türlerini ayırt etmek için çok sayıda renk kullanılmaktadır. Örneğin, hastane tabelalarında acil servis genellikle hastane kimliğinden ayrı, kırmızı bir şeritle temsil edilir. Konu üzerinde belirleyici bir araştırma yürütülmemiş olsa da rengin de bir ok, mesaj veya logoya denk diğer bir tabela öğesi olduğunu bilmek önemli bir bilgi olarak verilir. Bu, tabela öğelerinde sayı verimliliği bakımından aynı kuralların renkler için de geçerli olacağı anlamına gelmektedir. Çoğu tasarımcı yerlerin veya bölgelerin ayırt edilmesi için en fazla üç ve tercihen sadece iki rengin kullanılmasını önermektedir.



Resim 47 – İngiltere, Gatwick Havaalanından bir görüntü.



Resim 48 – İngiltere, Gatwick Havaalanından bir görüntü.



Resim 49 – İngiltere, Barbican Sanat Merkezinden bir görüntü.



### 13. OKLAR

Avrupa’da tabelalar için; tabelaların biçimini alan oklar (Paris), üçgen oklar ve şevron tipi oklar (İtalya) ve kesikli kalın çizgilerle (İngiltere) ok tasarımlarının geliştirilmesinde büyük yaratıcılık sağlanmıştır. Kuzey Amerika’daki tabelalarda bir süre Federal Otoyol okları kullanılmıştır. İlginç biçimde bu ok formunun, çok uzun bir kuyruğa sahip olmadıkça, Pennsylvania Ulaşım Enstitüsü’nün Meeker and Associates ve Terminal Design ile yaptığı testlerde çok iyi okunmadığı görülmüştür.



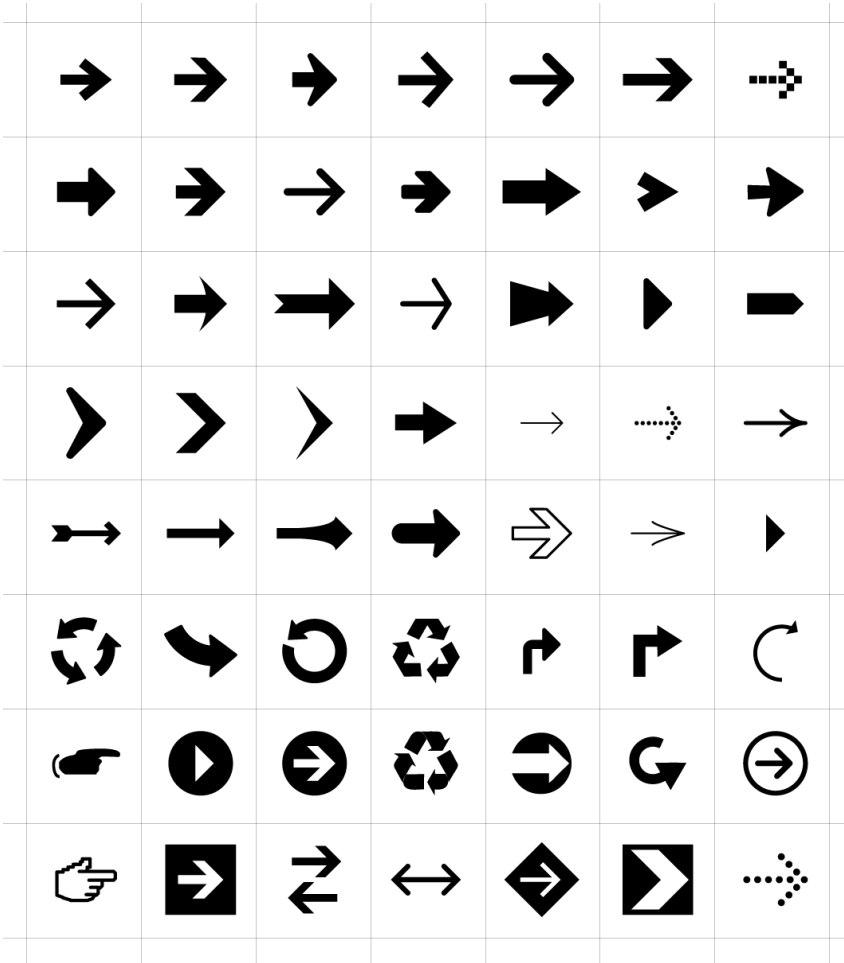
Resim 50 – Paris şehir içi üçgen oklar örneği.



Resim 51 – İtalya şehir içi ok yönlendirme örneği.



Resim 52 – İngiltere şehir içi ok yönlendirme örneği



Resim 53 – Çeşitli ok tasarım örnekleri.



Resim 54 – Çeşitli ok tasarım örnekleri.

#### 14. SEMBOLLER VE EVRENSEL TASARIM

Sembollerin yazılı kelimelerden daha eskiye dayanan bir tarihi vardır. Antik çağlarda semboller kapsamlı biçimde kullanılmıştır, Eski Mısır ve Babil kapsamlı yazılı bilgilerin aktarılması için imgeler kullanıyordu. Yazılı dilin icadı ile semboller dil engellerini aşan bir yol olarak ve okuması olmayan nüfusa yardımcı olmak için yeni bir role sahip olmuştur. Dünya genelinde okur - yazarlık arttıkça tabelalarda sembol tasarımı ve kullanımı azalmaya başlamaktadır.

Gerçek ortamda en verimli olacak bir semboller sisteminin geliştirilmesi için kapsamlı araştırmalar yürütülmüştür. Wendy Olmstead, bir sembol araştırmacısı olarak sembollerin başarısı için üç belirli araştırma kriteri göstermektedir.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> BERGER Craig, Wayfinding, s.61-62

1 - Bakanın sembolün mesajını diğerlerinden ayrıyken de algılama ve anlama kabiliyeti olarak tanımlanan “sembol anlayışı”nda artış. ISO sembol anlayışı ölçümünü günümüzde standartlaştıran bir sistem geliştirmiştir. Bu test, bakanın sembolün ne anlama geldiğini ne şekilde algıladığına göre değerlendirmektedir.

2 - Bir semboller grubunun tanınmasında artış. Bu, bakanın temel sembol sisteminin anlayıp anlamadığı görmek için sembollere belirli bir mesafeden bakmasını içerir. Tanınma testleri genellikle bir dizi sembolün bir seri varış yeri ile eşleştirilmesini içerir.

3 - Zemin, boyut, kontrast, ışıklandırma, renk ve tasarım gibi unsurlar eklendiğinde bir yön bulma ortamında sembollerin tespit edilebilmesinde veya belirginliğinde artış. Tespit edilebilme başarısının testinde bir sembol bütün bir yön bulma ortamının bir parçası olarak tasarlanır ve sistemi dolaşan kullanıcının reaksiyonları test edilir.

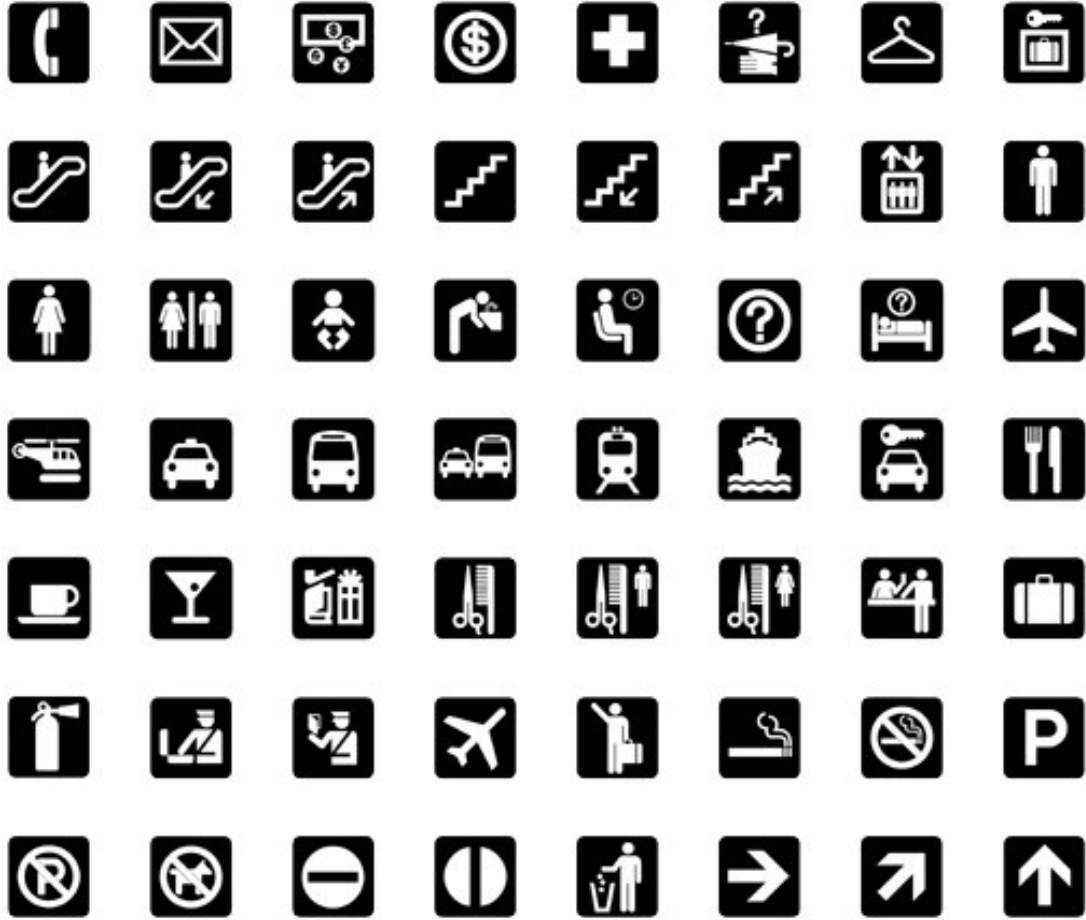
II. Dünya Savaşı’ndan sembollere büyük önem verilmeye başlanmıştır. Bazı devlet kurumları ilk havaalanlarında, tren istasyonlarında ve otoyol projelerinde görülen sembol standartları oluşturmaya başlamıştır. ABD Ulaşım Bakanlığı ulaşım için 1974’te bir semboller şablonu geliştirmiştir; bu semboller şimdi, dünyadaki havaalanları için standarttır ve trafik tabelalarıyla çoğu ulaşım tesislerinde kullanılmaktadır.

Olimpiyatlar ve diğer uluslararası etkinliklerle semboller bilgilerin farklı lisan gruplarına aktarılmasında da olağanüstü bir rol oynamışlardır ve günümüzde her ülkenin farklı lisanlara dönük düzenlemeleri ile semboller kurumlarda sıkça farklı lisanların oluşturacağı kakofonileri aşmak için kullanılmaktadır.

Sembol kullanımı, bilgisayar grafiklerinin ve internetin gelişmesiyle de önemli ölçüde artmıştır. Xerox’ta yapılan ilk deneysel çalışmalarda, görsel sembollerden bir bilgisayarın kullanımında gereken dilin bir parçası olarak yararlanılmıştır; Apple Macintosh ikonları daha da çok kullanmıştır. Günümüzde, sembolik dilin kullanıcılar için bir rehber olarak kullanılması, bilgisayarda yön bulmak için standart haline gelmiştir. Semboller hem bilgisayar dünyasının sanal ortamında hem de gerçek dünyada anlaşılması kolay yön bulma araçlarıdır.

Her yön bulma sisteminin karakteri ve etkinliği, büyük ölçüde tanımların, yönlerin ve yorumlu mesajların sunumunda kullanılan dile bağlıdır. Bir yön bulma sisteminin görsel mesajları genellikle 2 boyutlu veya 3 boyutlu bilgiler veren kelimeler ve görüntülerden oluşturmaktadır.

Kelimeler çok çeşitli puntolarla yazılabilen bir veya daha fazla lisanda olabilirler. Görüntü seçenekleri, illüstrasyonlar ve fotoğraflar gibi ayrıntılı görüntülerden renk kodları ve semboller gibi basit unsurları içerebilirler. Semboller ise yön bulma sistemine sadelik, açıklık ve kişilik katmaktadırlar.



Resim 55 – Çeşitli piktogram tasarımları.



Resim 56 – Sağlık sektöründe geçerli olarak kullanılan semboller.

Hayatımızdaki nesnelere, eylemlere ve hislere aktarmak için iki temel yol vardır: Sesler (kelimeler) ve görüntüler (semboller). Kelimeler, sembollerin başarılı olamadığı yerlerde karmaşık, birbiri ile ilişkili fikirlerin aktarılmasında etkili bir yol olarak kullanılmaktadır. Ancak farklı dillerin oluşturduğu engelleri aşarak iletişim sağlayan ise sembollerdir.

Semboller aslında her ortama uygun grafik tasarım işlerinin arkasındaki temel kısa yol olarak gösterilmiştir. Oklar, evrensel olarak anlaşılabilir yön bulma terimleri statüsünü kazanmış semboller olarak belirtilmiştir.

### 14.1. Okunaklılık

Çoğu mimar, tabela sistemlerinin, bir binanın mimarisinin neredeyse görünmez bir parçası olarak binanın içine gizlenmiş olmasını istemektedir. Bu bazı bina türleri için uygun olabilmektedir fakat ulaşımda tabelaların en önemli özelliği okunaklılık ve görünürlük olarak ön plan çıkmaktadır. Yolcuların ihtiyaç duyduğu bilgi göze çarpmalı ve kolayca tanınmalıdır. Mimari ile tutarlı tabelalar estetik olabilir ama iletişim bakımından da tamamen etkisiz olabilir.

## 14.2. Tamamlayıcı bileşenler

Reklam, dükkan ve promosyon tabelaları gibi tamamlayıcı bileşenler bir ulaşım tesisinin değişmez özellikleri olarak önemli bir yere sahip olduğu düşünülmektedir. Bir mimarın görevi, müşterinin standart boyutları ve ışıklandırma düzeylerini tanımlamasına yardımcı olmaktır. Bir mesajın değeri, sunumunun tutarlılığı ile büyük ölçüde arttırılabilmektedir. Mimar; bilgi ve iletişim işlevlerini yerleştirmeye çalışırken ortaya çıkan çözüm mimariden sapmaz ve yolcular ve tesisi kullanan diğer insanların ihtiyaçlarını karşılamaya çalışmaktadır. Bilgi işlevlerini taşımak için gereken bazı öğeler arasında sabit poster çerçeveleri, resim rayları veya askılı raylar olarak sıralanmaktadır. Rasgele monte edilen çok sayıda boyut dağınmık bir görsel ortam vermektedir. Ancak ortak bir tema ile planlanan promosyon materyalleri alanın ayrılmaz bir parçası olarak o ortama grafik bir anlam kattığı öne sürülmektedir.

## 14.3. Ulaşım da yön bulma için genel kurallar

Ulaşım yön bulma sistemi tasarımında on genel kural ile beş temel konuya değinilmektedir.

- Bir yolcunun, seyahati boyunca farklı noktalarda neleri bilmeye ihtiyacı vardır? Ulaşım projeleri içinde yer alan insanlar da seyahat ederler ama genellikle yabancı oldukları durumlarla karşılaştıklarında neye ihtiyaç duyduklarını unuturlar; bu anlamda “eğitimsiz” olmak her zaman yararlıdır. Hizmet, doğru bilginin doğru yerde doğru zamanda verilmesi ile geliştirilir. Bu konuya genellikle standartlar kılavuzunun planlarında değinilir.

- Bilgilerin yeri ve yönü; bir kişinin ayakta, otururken, beklerken veya sıradayken nerede rahat olacağını etkiler. Yolcu akış şemaları girişler, çıkışlar ve ana tesisler arasında, tesisin kritik güzergahlarının anlaşılması amacıyla geliştirilmelidir. İki nokta arasındaki en kısa mesafe bir doğrudur ve takip etmeleri için birden fazla güzergah sunulsa da yolcular da bu kurala uyar. Bilgiler bu yerlerin bazılarında olmalıdır ama sıkışıklıkların ve tıkanıklıkların önlenmesi için diğer yerlerden elenmelidir.

- Doğru miktarda bilgi verilmelidir. Bir tabelada çok fazla bilgi karışıklık yaratır ve dikkat edilmeyen bilgi sistemi ortaya çıkarır. Üzerinde iyi düşünülen bir mesaj planı, operatörü ve müşteri hizmetleri için pozitif algılara dönüşür.
- Puntolar tutarlı biçimde kullanılmalıdır. Çoğu tasarımcı, okunaklılık için genellikle sans serif fontları tercih etmektedir.
- Ulaşım tesislerinde belirginlik için sadece bir punto kullanmaya çalışınız. Farklı sayıda kullanıcı varsa ve tedarikçiler standart bir punto veya diğer bir punto üzerinde karar vermedikçe marka standardı çatışmalarının önlenmesi için tarafsız bir harf tipi kullanılmalıdır.
- Uygun materyalleri ve renkleri kullanılmalıdır. Kontrast, ışıklandırma, mimari ve görüş açılarına dikkat edilmelidir. Mimarinin içinde kaybolan bir tabela işe yaramaz hale gelir ve renksiz cam gibi materyaller karmaşık yön bulma ortamlarında görünmez hale gelirler. Ayrıca, bir terminali veya istasyonu daha büyük bir hizmet güzergahının bir parçası olarak tasarlarken tabelaları sadece tek bir projedeki bir tasarım uygulaması olarak değil, operatörün sisteminin bir parçası olarak görmek önemlidir. Materyallerin ve renklerin istasyondan istasyona tutarlılığı bir yolcunun tüm yolculuğu süresince yön bulma sistemini anlamasına ve bu sistemde rahatça hareket etmesine olanak tanır.
- Uygun montaj çözümleri kullanılmalıdır. Bazen tek bir tabela bandı bile bir mimari plan kapsamında görünemeyebilir. Genellikle yeterli görünürlük için boy hizasının yukarısında tabelalar ve işaretler gerekebilir.
- Ulaşım işlevlerinin kolayca bulunabileceğinden emin olunmalıdır. Ulaşım tesisleri genellikle ortamı ışıklandırma, renk, vitrinler ve aktivite düzeyleriyle kolayca karmaşık hale getirebilecek mağazalarla takviye edilir. Ulaşım bilgilerinin bir tesisin odak noktası olarak kalması için mağaza standartlarını projenin bir parçası olarak oluşturulması gerekir.
- Sıkışıklık giderilmelidir. Eski tesisler tabela türleri için arkeolojik bir araştırma niteliğindedir. Yeni tesisler zaman içinde çok sayıda tabela geliştirmeye başlayacaktır. Her proje sırasında yıkım sürecinin bir parçası olarak eski ve/veya kullanılmamış tabelaların



kaldırıldığından ve yeni bir program için plansız takviyeler olarak kalmadığından emin olunmalıdır.

- Yerleşim sonrası sorunları tanımlanmalıdır. Temizlik, bakım, yeniden yerleşim ve çalıştırma önemli konulardır. Bakımı çok zor olan güzel bir tabela sistemi yerine alternatifleri tercih edilecektir. Destek yapısı olmadan ileri teknoloji kullanımı, pahalı ve kullanılmayan elektronik bileşenlerinin oluşturduğu bir operasyon kabusu yaratacaktır.

- Yön bulmanın rolü hakkında müşterinin ve bütün tasarım ekibinin eğitilmesine yardımcı olunmalıdır. Genellikle bu adım görmezden gelinir veya sürece sonradan eklenir. Bu da, bina kullanıldıkça zamanla geçici tabela sistemlerinin ortaya çıkmasına yol açar. Ulaşım ortamlarında en iyi mimari çözümlerde bile hala tabelalara ihtiyaç vardır. Takımın iyi ve kötü çözümler arasındaki farkları anlaması müşteri hizmetlerini geliştirir ve iskan sonrası sorunlarla başa çıkılmasına yardımcı olur.<sup>24</sup>

#### 14.4 .Yön tabelaları



Resim 57 – SMX Convention Center, çıkış noktasına yönlendirme işareti

<sup>24</sup> BERGER Craig, Wayfinding, s.74-75

Tabela bantları, baş üstü, duvara monte ve zemine monte tabelalar yön bilgilerini seyahat sıralamasına göre vermelidir. Bilgi önceliklerinin; yolcunun ihtiyacına göre doğru bilgilerin doğru zamanda sunulacağı şekilde belirlenmesi gerekmektedir. En iyi yön tabelaları genellikle bir yazı ve imgeler kombinasyonudur. Bu tabelalar genellikle telefonlar veya tuvaletler gibi hizmetleri de tanımlarlar.

Farklı durumlar farklı türde haritalar gerektirir. Havaalanları ve büyük raylı tesisler gibi terminaller genellikle bilet satışı, bilgi, mağazalar, tuvaletler, bekleme ve binış gibi ana işlevleri vurgulamak için bir plana ihtiyaç duyar. Banliyö tren istasyonları ve metrolar gibi rotalı tesisler, sistem için rota duraklarını ve bağlantı yerlerini tanımlayan haritalar sunmalıdır. Sistem haritaları genellikle basılı program bilgileri ile yerleştirilir.

Özellikle raylı sistemli istasyonlarda, hem bekleyen hem trenle gelen yolcular için tanımlayıcı unsurlara gerek duyulur. Yön okları, yolcuları ana şehir yerlerine veya sokak varış yerlerine yönlendirecek nitelikte olmalıdır.

Ulaşım tesislerinin uyması gereken kurumsal düzenleme ve federal düzenlemeler vardır, bunlar "güvenli alan", "sadece çalışanlar", "tehlike", "uyarı", "sigara içilmez" vs. gibi düzenlemeleri içerir.

## **15. HASTANE YÖNLENDİRME SİSTEMLERİ**

Geçmişte, bir hastanede veya klinikte yönünü bulamamak önemli bir konu olarak ele alınmaktaydı. Hastane tesisleri iki türdü; nekahet hastaneleri ve üniversite tesisleri. Kısa vadeli sağlık ihtiyaçları gezici doktorlar tarafından karşılanırken daha büyük tesisler konut veya üniversite binaları biçimini almaya başlamıştır.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra çok branşlı eğitim hastanelerinin artışı bu tesisleri bir çok açıdan değiştirmiştir. Bir hastane çok sayıda uzmanlaşmış binadan sürekli artan çeşitlilikte hizmetleri kapsayan ve hastanede kalan-kalmayan hasta tesislerini, muayenehanelerini, araştırma alanlarını, uzmanlık ve destek fonksiyonlarını içeren bir bina formuna dönüşmüştür. Çoğu hastane bu ihtiyaçları karşılamak için yeni tesisler inşa etmeyerek ve mevcut binaları

genişletme yolunu seçerek, farklı mimari stillerden ve planlardan oluşan bir kakofoni yaratma yolunu seçmiştir.

1960'larda başlayan ve günümüzde devam eden diğer bir trend ise, hastanelerin büyük klinikler, muayenehaneler ve araştırma tesisleri "şebekelerine" dönüşmeleriydi. Bir takım farklı tesislerdeki nakiller bu yeni şebekelerin yön bulma ve tanımlama işlerini, genel işaret süreçlerinin bir parçası olarak kabul etmelerini gerektirmiştir ve her tesis, boyutu ne olursa olsun, dev bir bağlantılı organizmanın parçası olarak görülmeye başlanmıştır. Bu yaklaşım ve aynı zamanda çok kültürlü toplumların gereği oluşan çok lisanlı tesisler tasarımcıya daha çok sorumluluk yüklenmiştir.

Sağlık sektörünün de diğer her sektörle ortak iki özelliği vardır. Biri, sunulan hizmetlerle elde edilen müşteri memnuniyet düzeyidir. İkincisi ise gelirlerdir. Sağlık sistemlerinin ve şebekelerin artışı, sağlık sektörünü bölgeselleştirmiş ve kurumsallaştırmıştır. Çoğu yerel hastane ve tıp uygulamaları; ölçek ekonomilerini gerçekleştirmek, pazarlama ve marka gücünü geliştirmek için satın alınmış veya konsolide edilmiştir.<sup>25</sup>

Hastanelerin yerel toplumun bir parçası olduğunun fark edilmesiyle hastaneler olması gerektiği düzeye oturmuştur. Ulusal veya bölgesel kurumsal sistem hastanelere finansman, stratejik planlama, tesis planlaması, pazarlama ve marka desteği gibi değerli hizmetler sunabilmektedir ama karar verme gücü sistemi kullanan insanların ve onları hastanelere havale eden doktorlarındır.

İngilizce'de hastane (hospital) kelimesi ile aynı kökenden gelen "konukseverlik (hospitality)" "misafirlerin nezaketle karşılanması ve ilgilenilmesi" olarak tanımlanmaktadır.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> BERGER Craig, Wayfinding, Alan Jacobson s.84

<sup>26</sup> BERGER Craig, Wayfinding, Alan Jacobson s.84



Resim 58 – Evrensel olarak geçerli olan hastane sembolü.

Hastaneler ve tıp merkezleri genellikle yıllar içinde küçük bir şehir gibi büyüyen bir yapıya sahiptir. Sınırlı kaynaklar, artan bir nüfusu tedavi etmek için her daim sayısı artan sağlık sorunları ile zorlanmaktadır. Alışveriş merkezindeki, müzedeki veya otelde geçen bir günün aksine hastanelerde ki durum çok daha farklılıklar göstermektedir. Dolayısıyla tamamen farklı bir tasarım süreçleri sağlık tesislerinde kullanılması gerekmektedir.



Resim 59 – Hastane yönlendirme tabela örneği



Resim 60 – Hastane içi yönlendirme tasarımı örneği.



Resim 61 – Hastane içi yönlendirme tasarımı örneği.

Tıp merkezleri yıllar içinde tek bir binadan karmaşık binalar labirentine dönüşmüşlerdir. Yerel nüfus artışına, teknolojideki ilerlemelere karşılık vermektedirler ve ortamı yenilemeleri gerekmektedir. Yeni tıp merkezleri yüksek ekonomik güçler kullanılarak ortaya çıkabilmektedir. Çoğunlukla yeni bina eski binanın yanına eklenir, kampüs ve bina girişleri değişmektedir, bunun sonucunda yön bulmak ziyaretçiler için büyük sorun olmaktadır.

Sağlık tesisler çok sayıda görme, diğer engelli ve dil bilgisi düşük insanlar tarafından kullanılmaktadır. Yön bulma analizinde engelliler yön bulma yaklaşımlarında çok daha yüksek düzeylerde uzmanlaşmaya çalışılmalıdır. İnsanların her seviyeden görebileceği daha büyük grafikler ve tabelalar, bel yüksekliğinden baş hizasının üstüne kadar kullanılmalıdır. Eğitim düzeyi düşük insanlar için sayı, harfler ve sembol sistemleri genellikle çok lisanlı talimatlar içererek planlanması gereken parçalarıdır.

## 16. KURUMSAL MEKANLAR

Değişen kurumsal mekanlar için grafik tasarımcılar yeniden projeler tasarladıkları. Tasarım tarihi boyunca kurumsal mekanlar ile alakalı belirli bir yönlendirme tasarımı örneğine rastlamak pek mümkün değildir; buna rağmen yapılmış olan ilk projelerde, yön bulma bilgileri ve tabela uygulamaları gibi grafik tanımlamaların kullanılarak “kurumsal merkezi tanıtma” amacıyla , ziyaretçilere görsel bilgi aktarılmaya çalışıldığı saptanmıştır.



Resim 62 – Manhattan’da, Pentagram Design tarafından tasarlanan 623 nolu bina girişi.

Kurumsal tanımlama alanındaki en önemli isimlerden biri olan Chermayeff & Geismar'ın Philip Morris için yaptıkları çalışmada, tabela tasarımı, şirketin kurumsal tanımlama programının başlıca uzantısı olmuştur. İnşaat ortamında ve kurumsal simgelerin yaratılmasında geçmişin klasik sınırlarını sıradışı kelime-işaret kullanımlarıyla kırmışlardır. Richmond, Virginia'daki Philip Morris Operations Center'da yürüttükleri çalışmada Chermayeff & Geismar, büyük ölçekli dış heykeller ve büyük ölçekli iç alüminyum ekranları içeren bir "sanat programı"nın bir parçası olarak geometrik şekiller kullanmışlardır. Merkezdeki açık bir alanda asılı bu ekranlar ana girişleri ve dört yönlü merdivenleri tanımlamak için kullanılmıştır. Her iç mekan referans noktası için ayrı renk paletinin kullanılması bina alanları için renk kodlu yön bulma öğelerinin kullanımını başlatmıştır; aynı renk, iç ofis mobilyalarının renk şeması ile de desteklenmiştir.



Resim 63 – Ivan Chermayeff tarafından Phill Morris şirketine tasarlanan kurumsal totemi.

“Tasarımcılık” adlı yayınlarında Ivan Chermayeff " Temelde, grafik tasarımı basılı kelimelerin sunumudur. Bu yüzden bir anlamda, harflerle oynamak sadece grafik tasarım köklerimize dönmek ve bu köklere eğlenceli bir değişiklik katmaktır" demektedir. Bu tanım, bir kurumsal ortamdaki ortama uygun grafik tasarımı için de söylenebilir.<sup>27</sup>

Tabela uygulamaları için kurumsal tanımlama standartlarının kullanılmasına benzer bir yaklaşım da Hellmuth, Obata & Kassabaum'un ilk çalışmalarında görülmüştür. 1970'lerden diğer bir önemli yön bulma projesi Levi Strauss & Company için San Francisco, California'daki Levi's Plaza'ya hazırlanan ortama uygun grafik tasarım projesidir. Bu fazla tanınmayan tabela düzeni, bir kurumsal merkez tesisindeki tanım ve yön bulma bilgileri için grafik tanımlama standartlarının tabela uygulamalarına nasıl aktarıldığının en önemli örneklerinden biridir.



Resim 64 –Charles P. Reay ve Greg Youngstrom tarafından Levi's kurumsal marka imajı.

---

<sup>27</sup> agm



Levi's markasının güçlü isminin tanınması kot giysilerindeki piriç düğmeler sayesinde olmuştur. Grafik tasarımcıları Charles P. Reay ve Greg Youngstrom, Levi Strauss & Company'nin kurumsal tanımlamasında düğmeye odaklanmışlardır. Büyük-ölçekli piriç kot düğmelerinin bina tanımlarına ve yön bulma tabelalarına eklenmesi bu programın Levi's müşterileriyle bağ kurmasını sağlamıştır. Piriç düğmeler ayna gibi parlatılan arka plan üzerine zarif ve basit biçimde eklenmiştir, bu da kurumsal kültürü çok iyi yansıtmıştır böylece kurumsal dilleri daha belirgin hale gelmiştir.



Resim 65 – San Francisco, Levi's genel merkez binası.

Kurumsal projelerin ve diğer yön bulma projelerinden temel farkı, tasarımcının ilk amacının müşterisinin kültürünün içine tamamen karışması olarak özetlenebilir. Bu basit bir görev gibi görünse de kurumsal ortamın içine girmek ve onu anlamak tasarımcı için zordur çünkü geleneksel olarak çok katmanlı, çok yönlü, hiyerarşiye dayanan bir yapıyı tasarlamak gerekmektedir.

Grafik tasarımcısının bir şirketi hangi kuvvetlerin (insanlar, ürünler, hizmetler, markalar) kontrol ettiğini ve işlerini hangi etki ve deneyimlerin etkileyeceğini bilmesi mutlak bir zorunluluk olarak belirlenmiştir.

## 17. MÜZE, FUAR, SİNEMA, TİYATRO İŞARETLERİ

Kültürel ya da tarihsel değeri olan nesnelerin toplanarak sergilendiği yerlere müze adı verilir. Müzeler, toplumların bilim ve sanat ürünleri ile yer altı ve yer üstü zenginliklerini sergilemek amacıyla oluşturulmuş kurumlardır. Yüzyıllar boyunca toprak altında saklı kalmış tarihi eserlerin gün ışığına çıkarılarak sergilenmesi, toplumu oluşturan bireylerin geçmişi daha iyi tanımalarına olanak sağlar.

Ayrıca müzeler, toplumu aydınlatmak amacıyla insan soyunun gelişimi, doğa olaylarının oluşumu ve teknolojinin geçirdiği değişim gibi konularda araştırmalar yapan bilimsel merkezlerdir.



Resim 66 – İsviçre, Ulaşım müzesi girişinden bir görüntü.

Müzenin amacı, tarihin eski dönemlerinde yaşamış toplumları bilim ve sanat açısından inceleyerek, hem günümüzü hem de geleceği aydınlatmak amacını taşıyan kurumlardır. Müzelerde bulunan nesnelerin anlam ve önemi müze içinde ve dışında yazılı ve sözlü olarak, ayrıca rehber eşliğinde yapılan gezilerle açıklanır. Böylece, ziyaretçilerin müzede yer alan eserler hakkında ayrıntılı bilgi edinmeleri sağlanır. Sergiledikleri geçmişe ait eserlerle, ülkelerin ulusal değerlerinin oluşmasına önemli katkılarda bulunan müzeler, aynı zamanda etkin katılım ve kalıcı öğrenmeyi sağlayan eğitim kurumlarıdır.

Fuar ise ticaretle ilgili ürün ya da hizmetlerin, teknolojik gelişmelerin, bilgi ve yeniliklerin tanıtımı, pazar bulunabilmesi ve satın alınabilmesi, teknik işbirliği, geleceğe yönelik ticari ilişki kurulması ve geliştirilmesi için, belirli bir takvime bağlı olarak, düzenli aralıklarla genellikle de aynı yerlerde gerçekleştirilen bir tanıtım etkinliğidir.

Fuarlarda alıcı ve satıcılar çeşitli iş anlaşmaları gerçekleştirmek üzere biraraya gelmektedirler. Zaman açısından sınırlandırılmış aktiviteler olup, çok sayıda katılımcı, bir veya birden fazla ekonomik dalın önemli ürünlerini sergilemekte ve ağırlıklı olarak sanayi toptancılarına, sanayi tüketicilerine ve büyük miktarlarda satın alanlara örnek ürünler tanıtılmaktadır.

Müzelerde ve Fuarlarda “mekân kurgusu, sergileme tasarımı, aydınlatma anlayışı ve malzeme seçimi “ gibi tüm tasarım parçaları ile yapılan "herşeyin" hem kendisinin hem birbirleriyle olan ilişkisinin görsel yapısı oluşmalıdır.

Müze ve sergi dünyası yeni teknolojiler, seyirciler için artan rekabet, dinamik ve gündemde kalma ihtiyacı ile değişmekte ve devamlı yenilenmektedir.

Müzeler kendilerini yenileyerek ön plana çıkmaya çalışmaktadırlar. Çoğu müze müşterisi; sergileri ve restoranlar, mağazalar ve aktivite alanları gibi gelir getiren yerleri kapsayan tamamen entegre bir ana plan istemektedir. Tasarımcılar bu alanlar, temalar, konseptler, iş ortakları, kaynaklar için şehir ve devletten teşvik primleri ve ekonomik gelişme paketleri alabilmek için uygun yerleri seçmek amacıyla müşterilerle beraber çalışmaktadır.



Resim 67 – Shanghai, Dünya ticaret fuar binasından bir görüntü.

Marka ve imaj oluşturma müzenin başarısının ayrılmaz parçası olarak kabul edilmiştir. Bu marka yayılması, yönlendirme elemanları ve ortama uygun grafiklerle doğrudan ilişkilidir. Grafik programları geçici tabelalar, web sitesi tasarımı ve direk posta ile birlikte güçlü bir bağ yakalamıştır.

Teknoloji, çoğu müze sergisinin ayrılmaz bir parçası olmuştur. Çok büyük miktarda bilgiyi müze ziyaretçilerine aktarabilir konuma gelinmiştir. Genel sergi ve yön bulma sistemlerinde multi-medya etkilerinin analiz edilmesi de önemli bir konu olarak elen alınmaktadır. Teknoloji büyük ölçekli bir bütçe gerektirebileceğinden projelendirme ve tasarım sürecinin içinde bir parça olarak yer almasının mutlak gereklilik olduğuna hem fikir olunmuştur.

Müzelerde ve sergilerde, değişken bilgilerle ve mesajların çokluğuyla uğraşmak büyük zorluklardandır. Tasarım detayları değişikliğin sıklığına ve değiştirme işinin kolaylığına göre eklenir. Uzun süre kalacak bir tabela daha kalıcı materyallerden yapılabilirken, bir aktivite veya bilet fiyatı gibi bilgiler elektronik tabelalar, değiştirilebilen sistemlerle gösterilebilir.

Sponsor tanıtım tabelaları, esnek müze tabela programlarının önemli bir parçasıdır. Yıllar içinde, bağış toplamaya yönelik kampanyalar, özel programlar ve geliştirme çalışmaları yapılacağından sponsor tanıtım programının tasarımı güncellenebilir olmalıdır, aynı zamanda kalıcı bir görüntüsü olmalıdır.

Bir müzenin markası, ziyaretçilerin o kurumda yaşadığı tüm tecrübelerin toplamı olarak belirtilmiştir. Logoyu görmek, bir açılışa davet almak, müze rehberleri ile konuşmak ve bir sergide yürümek kurumun markasını tanımlamaktadır. Bir alanda yol bulmak ve park yeri aramak bile kurumun halk tarafından algılanış biçimini etkilediği belirlenmiştir.



Resim 68 – İsviçre, Ulaşım müzesinden bir görüntü.

Başarılı bir program tüm düzeylere entegre edilip, böylelikle her iletişim aracı markayı destekler ve amaçlanan ziyaretçi deneyimini geliştirir. Bu araçlar şunları kapsamaktadır;<sup>28</sup>

- Reklam (dergiler, ziyaretçi merkezleri, havaalanları),
- Basılı materyaller (direkt posta, bülten, broşür),
- Web sitesi,
- Reklam panoları,
- Fiziksel alanda gelişmeler (iç ve dış),
- Film,
- İşletme konuları,
- Yön bulma ve yorum tabelaları,

Bir müze deneyiminde, odalar arasında bağlantılar kurmak önemli bir tasarım sorunsalı olarak belirlenmiştir. Bağlantılar basım, tabelalar, host etkileşimi ve web sitesi entegrasyonu ile olabilmektedir.

Yön bulma ve navigasyon da rahat, aktif yerlerin yaratılmasına yardımcı olmuştur. Ziyaretçiler bir ortamda kendilerini rahat hissedерlerse, o alanda daha fazla zaman harcadıkları tespit edilmiştir. Bir bölümden diğerine geçiş kolaylığı, etkili kuyruklar, bilgili personeli ve güvenlik personeli ile birleştiğinde deneyim büyük ölçüde geliştirilir. Yön bulma sistemi; kurumun markası ve iç ambiyansı ile eşleşmesi için dikkatlice tasarlanmalıdır. Denge sağlanması için materyallerin, renklerin, grafiklerin ve mesajların uygunluğu üzerinde düşünölmelidir.<sup>29</sup>

Tabelalar hak ettiklerinden daha fazla ilgi çekebilir ama yönlere ve estetik öğelere çok az vurgu yapılmasının bunları etkisiz kılabileceği de ispatlanmıştır.

Bu tür ortamlarda program yapılması büyük ölçüde bir müzedeki çeşitli bölümler ve deneyimlerle ilişkili ziyaretçi akışlarına bağlıdır. Galerilerde, müzelerde ve performans sanatı merkezlerinde ziyaretçiler için çok fazla bölüm ve seçenek olabilir.

Yön bulma sisteminin tasarımı, "yerel ziyaretçileri, turistleri, okul grupları ve özel aktivite ziyaretçileri" gibi farklı gruplar için güzergahlar kapsayabilir.

---

<sup>28</sup> BERGER Craig, Wayfinding, s.111-112

<sup>29</sup> BERGER Craig, Wayfinding, s.120

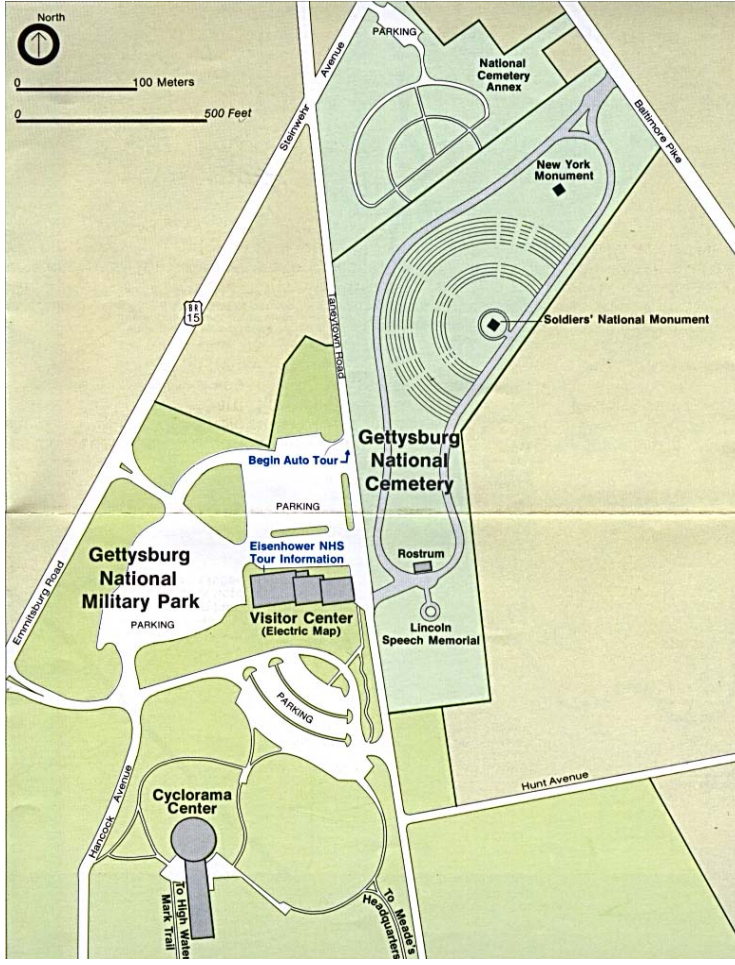


Resim 69 – İskoçya kraliyet müze girişinden bir görüntü.

Tüm bu faktörlerin programlama ve analiz aşamasında tasarlanması tabela yerleşiminin ve mesaj hiyerarşilerinin belirlenmesine yardımcı olacaktır. Mesajlara her bir ziyaretçiye göre öncelikler verilmesi amacıyla tasarım ekibinin ziyaretçileri ve kullanıcı gruplarına hazırlanacak sıralamayı açıkça anlaması şarttır. Tabela hiyerarşisi, önemli karar verme noktalarına uygun bilgileri sunmalı ve açık, tutarlı ve kolayca fark edilen bir dizi entegre mesajı içermelidir.

Müze deneyimi dış alanlara da yayılabilir. Çoğu tarihi alan; yön bulma ve grafik programları ile örtüşen anlatımlı yürüyüş parkurlarına sahiptir. Gettysburg Askeri Parkı/Ziyaretçi Merkezi ve Tarihi Jamestown Kasabası gibi projeler iç ve dış alana yayılan deneyimlere örnektir.





Resim 70 – Gettysburg Askeri kamp haritası.



Resim 71 – Gettysburg Askeri kampı yürüyüş parkından bir görüntü.

## 18. ŞEHİR SİSTEMLERİ

Yayalar için şehir oluşturulan tabela sistemleri binlerce yıldır vardır. Antik Roma şehirleri sokaklarını belirli bir ad ve sayı ile 2000 yıl önce tanımlanmıştır taştan oluşan ilk yol işaretleri ve sokak tabelaları yapısı da ortaya çıkmıştır. Roma şehirleri askeri nedenlerle koordinatlara ayrılırdı, böylece bir sokak tabelası sistemi ve referans noktaları yön bulmaları için yeterliydi.

Roma İmparatorluğu'nun çöküşüyle ortaya çıkan orta çağ imparatorlukları sadece hayat boyu orada yaşayanlar için anlamlı olan küçük, düzensiz şehir ortamları geliştirdiler. Hac kiliselerinin gelişmesi —ilk turist merkezleri— gerçek yön bulma sistemlerinin geliştirilmesi ihtiyacını doğurdu. Bu, ortaya iki araç çıkardı: Roma'da 1500'lerde başlayarak şehrin içinden geçen ve önemli anıtlarla birleştirilen tören yolları; ve Venedik'te 1000 yılı civarında başlayarak günümüzde kullanımı devam eden, ana dini merkezleri birleştirmek için binalara eklenen ilkel yön bulma tabelaları.

Yayalar için geliştirilen bu sistemler. Otomobiller için II. Dünya Savaşı'ndan sonrasına kadar göz ardı edildi. Şehir taşıt tabela sistemleri ya hiç yoktu ya da basit taş-ve-çelik otoyol işaretlerinden ibaretti. ABD'de, savaştan sonra Federal Otoyol İdaresi (Federal Highway Administration) eyaletler arası tabelalar, eyalet yol tabelaları ve şehir yön bulma tabelaları için Tek Tip Trafik Kontrol Cihazları Kılavuzu'nu (Manual for Uniform Traffic Control Devices) oluşturdu. Bunu hemen İngiltere ve diğer Avrupa ülkeleri takip etti. Bu sistemlerin temel kusuru, kendi özel şehir ortamlarının benzersiz özelliklerini temsil etmemeleriydi. “*Bir boy her bedene uyar*” tip anlayışı sonucu oluşturulan standartlarla; tüm bir ülkeyi ya da ülkeler grubunu tek bir grafik sistemine hapsedilmiştir.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> BERGER Craig, Wayfinding, s.120



Resim 72 – Amerika otoyol tabelalarından bir örnek.

Yerel sokak sistemlerindeki tabelalar ülkeler ve şehirler arası yol sistemlerinin bir uzantısıdır, buna rağmen ülkelere göre farklı renkler, malzemeler ve harfler kullanılır.

Sussman/Prejza tarafından yapılan “Philadelphia yön bulma sistemi” ne 1990’da yapılan “Baltimore sistemi”nin, bir takım diğer şehirler de kendi benzersiz yön bulma sistemlerini yaratmıştır. Şehirler ve kasabalar turistler için rekabet halinde olduğundan, büyük şehirlere ve çok şehirli tarihi bölgelere hizmet edecek yüzlerce tabela sistemi oluşturulabilir.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> BERGER Craig, Wayfinding, s.120

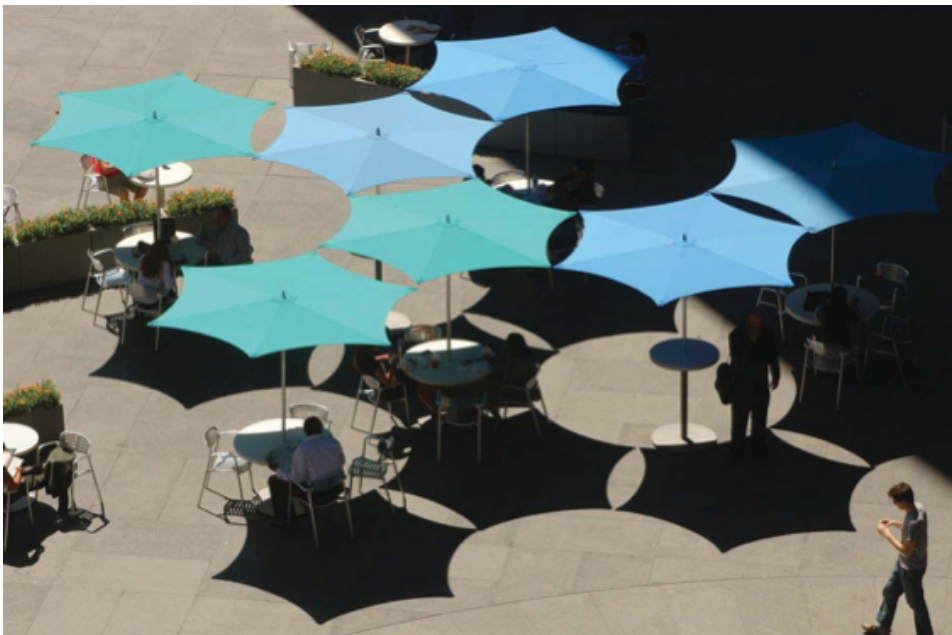


Resim 73 – Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi.



City National Plaza

Resim 74 – Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi.



Resim 75 – Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi.

## 18.1. Meksika Olimpiyatlarının Şehir Sistemine Etkisi

1968 Mexico City Olimpiyatları, şehirlerin ilkel yön bulma tabelalarından uzaklaşmasını ve “logoları, grafikleri, renkleri ve harfleri içeren” ve buldukları şehirle ilişkilendiren bir sistem yaratılmasını sağlamıştır. Bu geçici sistemin şehir tasarımcıları üzerindeki etkisi büyük olmuştur. Bu tarihten sonra şehir yön bulma sistemi tüm şehir aktivitelerine uyarlanmaya başlanmıştır; bir sonraki Olimpiyat Oyunları “Games ve Dünya Fuarları” da dahildi. Yine 1980’lerin başında Disney World, birleşik parkları için bir yön bulma sistemi geliştirmiştir.



Resim 76 – Meksika 1968 olimpiyatları piktogramları.

## 18.2. Şehir Sistemlerindeki Kriterler

Şehir kültür merkezlerinin yılda ortalama 20,000 ziyaretçisi vardır. Bir şehirde, bunların çoğunun kendi park yeri yoktur, ama büyük ölçekli park tesislerini paylaşırlar. Mekan kriterleri, bu gibi küçük kurumlara ve şehrin park ve ulaşım ihtiyaçlarına da uyarlanmalıdır. Kullanılan tüm tabelalar ve tasarım öğeleri mekan kriterlerini yansıtmalı ziyaretçileri önce park yerine yönlendirmelidir. Bu sistem kapsamlı bir garaj ve park yeri tanımlamayı içermelidir.

### 18.3. Şehir Sistemlerinde Tabelaların Yerleşimi

Tabelalar şehir sıklığı önlerken sürücülere karar vermeleri için yeterli zamanı sunacak şekilde yerleştirilmelidir. Bu konuyla ilgili bir kaç genel kural geçerlidir.

Araçlar için tabela yerleşimi kavşaklar arasındaki mesafe genellikle çok kısa olmasından dolayı (90-150m) aynı sokak kesiminde nadiren ikiden fazla tabela vardır. Trafik tabelalarının, sürücünün yön bulmada karar vermesini kolaylaştırmak için yeterli zamanı; uzaklık, doğru yerleşim ve okunaklılık ile sağlaması gerekmektedir. Yapılan araştırmalara göre şehir içi yönlendirme sistemlerinin aralarında 9 m mesafe olması gerekmektedir.



Resim 77 – Lincoln, Nebraska şehir içi yönlendirme sistemi örneği.

#### **18.4. Deneyimin tanımlanması: Yön bulma**

İnsanlar doğal yol buluculardır. Yolculuklarına yardımcı olması için onlara basit, açık ve tutarlı bilgiler verilirse gösterilen ve kendilerini karşılayan yerleri bulacaklardır. Bu amacın gerçekleştirilmesi için bir kapsamlı ve entegre tabela planı geliştirilmelidir. Bu plan “geçitler, otomatik-yön bulucular, araç yönü, varış yeri tanımı, ziyaretçi bilgileri, tarihi işaretler, anlatım, trekking, bisiklet tabelalar” ve düzenleyici tabelalar için talimatları içerir.

#### **18.5. Yön bulma programlarının geliştirilmesi**

Yön bulma bilimi, önemli mesajların tanımlanması ve bunların nasıl en iyi şekilde iletileceği ile ilgilidir. İnsanlara bir varış yerinden diğerine yolculuklarında yardımcı olur. Yön bulma deneyimi bir telefon konuşmasıyla, bir web sitesiyle veya bir araç tabelasıyla başlayabilir.

Ziyaretçilerin deneyimlerinde ki kilit faktör; nerede oldukları, nereye gittikleri ve yol boyunca neler öğrenmeleri gerektiği ile ilgili rahatlık düzeyleridir. Tabelalar, bir alan veya bölge ile ilgili bilincin geliştirilmesinde önemli role sahiptir ve bir görsel devamlılık hissi yaratırlar. Genelde güçlü ama çok ön plana çıkmayan bir görüntü tavsiye edilir. Belirginlik, etki ve biçim uygun tanımlamalarla dengelenmelidir.

#### **18.6. Sık Ve Tek Seferlik Ziyaretçiler**

Bir varış yeri için hangi araç tabelalarının gerekli olduğunu anlamanın bir yolu, bölgeye gelecek ziyaretçileri değerlendirmek ve türlerini tanımlamaktır. İnsanların yüksek düzeyde ve bir kereden çok ziyaret ettiği yerlerde (sinema veya konser salonları), yön bulma tabelalarına duyulan ihtiyaç azalır. Tam tersi; müzeler, tarihi alanlar ve sergiler çok ziyaretçiyi sadece bir kere veya seyrek olarak karşılama durumundadır ve bu yüzden daha kapsamlı yön bulma sistemlerine ihtiyaç duyarlar.

Diğer bir mekan türü de sık, seyrek veya tek zamanlı ziyaretçiler toplayan yerlerdir. Bu tür mekanlar arasında parklar, gezi yolları, bisiklet yolları ve diğer eğlence tesisleri yer alır. Genellikle bu alanlar yakın çevreye bir kez veya seyrek olarak dışardan gelen ziyaretçilere



güvenir. Bu durumlarda en iyi yaklaşım, gelen tüm ziyaretçilere yardımcı olmak ve bu alanların tadını çıkarmaları için daha kapsamlı bir yön bulma sistemi sunmaktır.

## 19. ÜNİVERSİTELER VE KAMPÜSLER

1950'lerde üniversitelerin hızla büyümeleri sonucunda kampüsteki yön bulma sistemleri geleneksel anlayıştan koparak değişime uğramıştır. Bu tarihten sonra kampüsler çok sayıda kütüphaneye, gösteri alanına, sınıfa, yatakhane ve satış alanlarına sahip mini-şehirler halinde olgunlaşmaya başlamıştır.

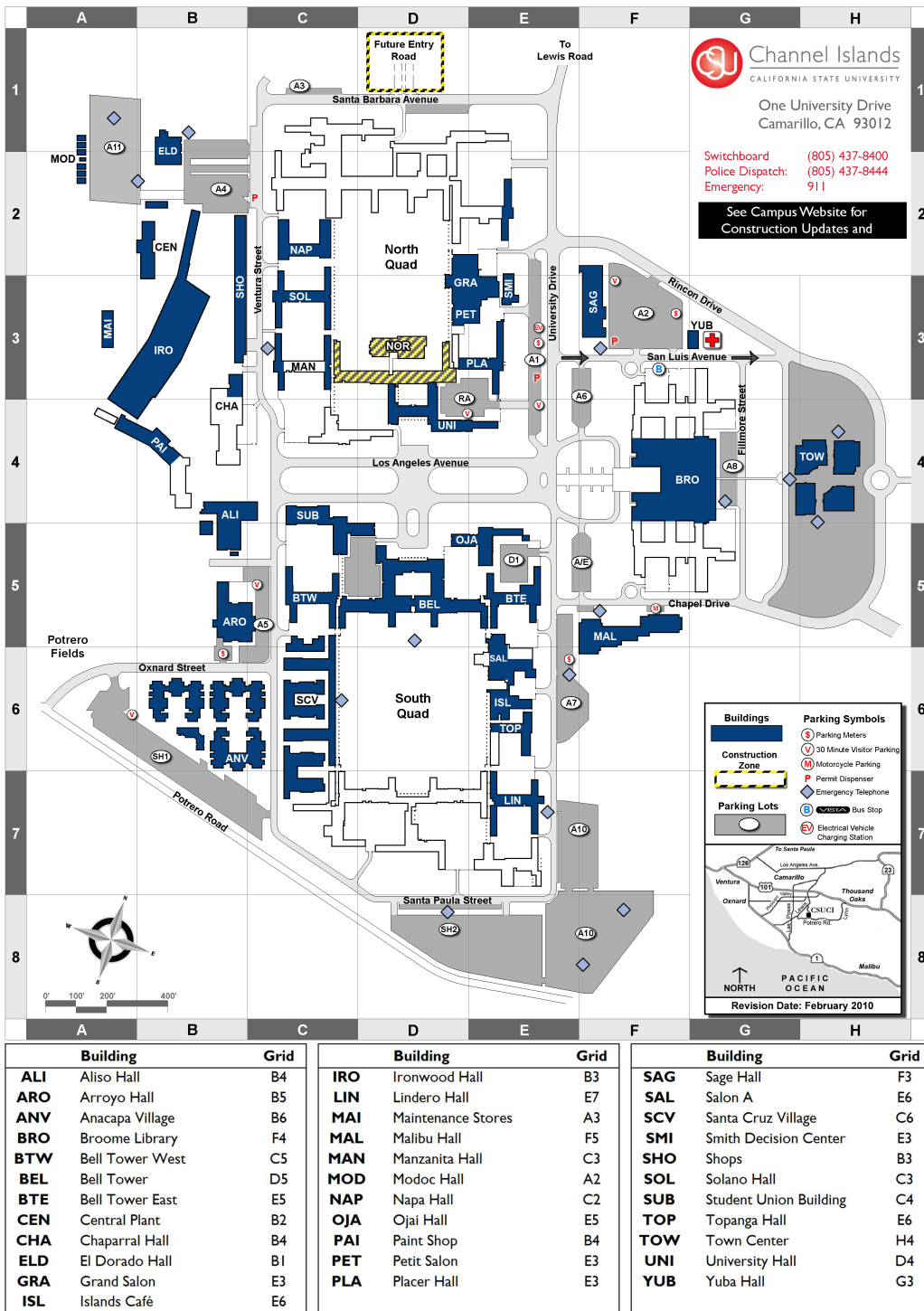
Diğer bir değişim ise modern mimari hareketinin yükselişi ile başlamıştır. İlk örnekleri Alvar Aalto'nun tasarladığı Helsinki Teknik Üniversitesi ve Ludwig Mies van der Rohe'nin tasarladığı Illinois Teknoloji Enstitüsü Kampüsü'dür. Kampüslerin ihtiyaçlara göre şekillenerek kontrolsüz büyümesi temel yön bulma yapılarında problemlere yol açmıştır, bu sorunlara bir çözüm bulmak için zamanla yeni tabela, harita ve bilgi ekranlarının tasarlanması gerekmiştir.

1960'larda üniversiteler, kendilerini içlerinde buldukları şehirlere daha çok bağlamaya başlamışlardır. Bu, durum tasarım öğelerinin, grafiklerinin ve tabelalarının çevredeki kentsel ortamla yakından yaklaşmasına böylece kentsel bölgeler yaratma konusunda gelişim göstermesini sağlamıştır.

Üniversiteler genellikle büyük ön kemerli, simetrik klasik binaları bağlayan yapraklı yaya yollara sahip yapılar olarak bilinmekteydiler. Bu anlayış, II. Dünya Savaşı'na kadar üniversiteler için en hakim olan modeldi ve sonuç olarak yön bulma gereksinimleri yok denecek kadar azdı. 5000'den fazla öğrencisi olan kampüs azdı ve tüm binalar bir görüş hattı üzerindediydi.<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> BERGER Craig, Wayfinding, s.132



Resim 78 – California State Üniversitesi kampüs haritası.



Resim 79 – Alvar Aalto tasarımı, Helsinki Teknik Üniversitesinden bir görüntü.



Resim 80 – Alvar Aalto tasarımı, Helsinki Teknik Üniversitesinden bir görüntü.



Resim 81 –Illinois Teknoloji Enstitüsü giriş kapısından bir görüntü.

### **19.1. Günümüzde kampüslerde yön bulma sorunları**

Günümüzde üniversiteler yaşayan, nefes alan ve daima genişleyen kurumlardır. Üst düzey trafik ve erişim sorunlarını barındıran karmaşık ortamlardır. Büyük otobanlardan şehrin ana arter caddelerine, oradan yerel yollara ve sonunda kampüs kapılarına yapması gereken bir ziyaretçi için bağlantılar kritiktir. Kampüs kapıları park yerleri ve yaya yön bulma sistemi, ziyaretçiler ile çok sayıda yere yönlendirirler.

Kent State University Wayfinding Signage

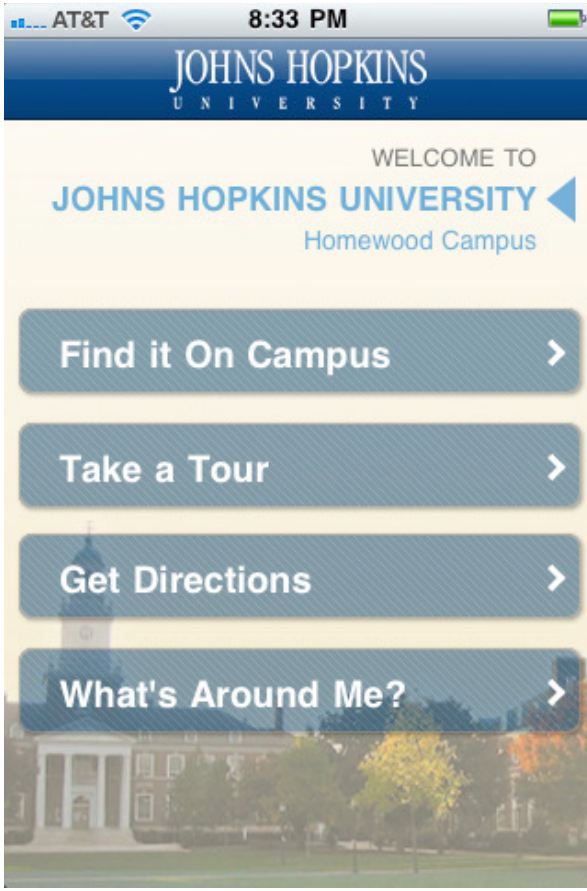


Resim 82 – Kent State Üniversitesi, yönlendirme sistemi tasarım örneği.

Bu tip tabela sistemleri; şehir dışında yaşayanların seyrek ziyaretleri, bir spor müsabakasına gelen büyük gruplar; kampüsü ilk kez ziyaret eden öğrenci adayları gibi farklı kullanıcı gruplarını desteklemelidir. Farklı ziyaretçi gruplarının kampüs ve toplum ortamına için, açık bir hiyerarşiye sahip yeni bir yön bulma sistemine için ihtiyaç doğurmuştur.<sup>33</sup>

Günümüz teknolojisi başarılı yön bulma sistemlerinde olanak sağlamaktadır. Örneğin Johns Hopkins Üniversitesi, bilgisayarlara bağlı 12 ekrandan oluşan bir ağ kurarak tek duraklı yön bulma merkezlerinden yararlanmaktadır. "i-Site" adı verilen bu ekranlar en son teknolojiyi, kullanılacak yere özel yapılar ve yazılımlarla birleştirmektedir. Yüksek teknoloji olsa da göze batmayan bu birimler, geleneksel mimarinin ve park tipi mekanların ön planda olduğu kampüslere uymaları için tasarlanmıştır.

<sup>33</sup> BERGER Craig, Wayfinding, s.134



Resim 83 – John Hopkins Üniversitesi, yönlendirme sistemi tasarım örneği.

Yakın gelecekte, teknoloji sistemleri daha ekonomik ve erişilebilir hale geldiğinde aktivitelerle dolu üniversite ortamındaki sürekli iletişim ihtiyaçlarını daha rahat destekleyecektir; böylece kampüse bağlanan "halka açık bilgi sistemleri", büyük olayların ve öğrenci hayatı ile ilgili aktivitelerin kutlanması ve duyurulması amaçlı kullanabilecektir.

Bir üniversite tabela sisteminin şehir dokusuna ve kampüs ortamına entegrasyonu, hatırdaki kalır bir ziyaretçi deneyimiyle sonuçlanmalıdır. Ancak bu şekilde bir kurumun benzersiz mekan duygusunu yakalayabilir ve bir marka yaratma fırsatı sunabilir.

## SONUÇ

Kentler oluşumlarından başlayarak sürekli gelişip, değişime uğramıştır. Bu nedenle kesin bir tanımı yapılamayan; yaşayan organizmalardır.

Kentlerin karmaşık yapısını algılayabilmek için kentsel mekanların yapılarını organize eden ve tanımlayan sistemler süreç içinde gelişmiştir. Bu gelişimi anlayabilmek önemlidir.

Çevresel grafik tasarım, 19.yy ortaları itibari ile büyük bir hızla kendi alanında gelişme göstermiştir. Gelişen ve değişen dünyamız da bu “tasarım” kültürüne büyük bir hız ile adapte olmaya başlamıştır. Modernleşen dünyamızda, insanların çevresi ile olan iletişimde tasarım olgusunun rolü giderek ön plana çıkmıştır. Özellikle 90’ların başından itibaren iletişim araçlarının gelişiminin hız kazanması, bağımsızlaşması ve demokratikleşmesi, özgürlükçü bir tasarım anlayışını beraberinde getirmiştir.

Çevresel grafik tasarım bu alan ile ilgili dünyada ki en büyük organizasyon olan Çevresel Grafik Tasarım kuruluşunun (Society of Environmental Graphic Design -SEGD) belirttiği gibi tüm öğelerinin de görsel yönlendirme, iletişim kimliği, bilgilendirme ve mekandaki düşüncüyü şekillendirme üzerine yoğunlaşan grafik tasarım, mimarlık, içmimarlık, ve endüstriyel tasarım gibi pek çok tasarım disiplini kucaklar ifadesiyle tanımlanmıştır.

Kaçınılmaz bir gereksinim olan çevresel grafik tasarım, modern ve gelecek için hayati roller üstlenmekte ve kendi içinde çeşitlenerek, alt başlıklar olmak üzere büyük bir çatı altında toplanmaktadır.

Tez konumu araştırırken edindiğim gözlemlerin en başında artık insanların yaşadığı mekanları deneyimlemek istemektedirler. İnsanlık ve gündelik hayatlarımızda kullanılan her tasarım çalışmasının çok dikkatli, doğru formlar kullanılarak tasarım sürecine etki etmesi gereklidir.

Çevresel işaretlerin buldukları alan veya mekanın kimliğini oluşturma, yönlendirme, belli bir konumdaki genel durumu tarif ederek betimleme ve belli bir alanın kullanımını güvenliğini sağlayarak düzenleme işlevleri vardır.

Grafik Tasarım; kurumsal kimlik ve yapının görsel kimlik tasarımıyla mekanın kimliğini oluşturur, vurgular. Mekan içinde ve dışında bilgilendirir. İşlevini kuvvetlendirir, algı oluşturur.

Bilinçaltımız ve düşünce sistemimiz bize çevremizden gelen bilgilere göre davranmaktadır. İnsanlar buldukları ortamların gizli çözümlerini ve altında yatan mantığı kendilerince çözmek istemektedirler. Çevremizde “saklanmış veya ortamların gizli mantıkları” ifadesi başarılı ve 30 yıldır çevresel grafik tasarım projeleri yapan David Gibson’dan duyduğum bir ifade biçimidir. Günümüzde çevresel grafik tasarıma duyulan ihtiyaç modern mimarinin yükselişi, yaşamımızın daha karmaşık bir hal alması, mekanların kimliklerinin daha geçici hale gelmesi, binalara yapılan eklemeler, restorasyonlar, engellilerin ihtiyaçlarının artması, taşıtların çoğalması, toplumun çok dilli ve çok kültürel hale gelmesi ile bağlantılıdır. Toplumunu yönlendiren, onlara görsellik sunan çevresel grafik tasarım; iletişimi doğru, mantıklı bir bakış açısından bakarak, aşamalarını tartışarak dikkatle hareket edilmesi gereklidir.

Çevresel grafik tasarımın anlaşılır olması için, “verilerin doğru ve hiyerarşik bir yapı içerisinde, organize edilerek, evrensel anlamda anlaşılır ve okunur olması gerekir. Her bir bireyin, doğru bilgiye zorlanmadan ulaşması için yönlendirme tasarımı kilit bir noktada durmaktadır. Doğru bilginin doğru insana doğru zamanda evrensel bir dille aktarılması önemlidir.

“Think globally and act locally” ifadesi yani “ Evrensel düşün, yerel hareket et” terimi Çevresel grafik tasarım, mimari ve kentsel tasarım alanlarında da dikkate alınması gereklidir.

Ülkemizde ki grafik tasarımcıların gelecekte daha çok çevresel tasarımlar için projeler üretmesinin ülkemiz ve yaşadığımız şehirler için çok faydalı olacağı düşünülmektedir. Ayrıca üniversitelerde Çevresel grafik tasarımın eğitim verilmesi ve öğrencilerin bu alanda da projeler yaratmasına destek olunmalıdır.



## KAYNAKÇA

BERGER, Craig (2005). Wayfinding, RotoVision Book, Switzerland.

COGITO, (1996) Kent ve Kültürü, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul

MOLLERUP Per. (2006) Wayshowing, Lars Müller Publishers,  
Baden

BRAND, Stewart. (1995) How Buildings Learn: What Happens After They Are Built,  
Penguin Books, New York

CARR Stephen, (1973) City Signs and Lights, The MIT Press, Cambridge

GÜLER Tuğcan. Grafik Tasarım Görsel İletişim Kültürü Dergisi, "Bilgilendirme  
Tasarımının Uygulama Alanları" Sayı 28,2009/01

SEGD, Media kit

BAUDRILLARD Jean, (2006) Simülakrlar ve Simülasyon, Doğu Batı Yayınları, Ankara

BARTHES Roland, (2009) Göstergebilimsel Serüven, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul

GIBSON David (2009). The Wayfinding Handbook Information Design for Public Places,  
Princeton Architectural Press, New York

SENNETT Richard, (2003) Ten ve Taş Batı Uygarlığında Beden ve Şehir, Metis Yayınları,  
İstanbul

KELEŞ Ruşen, (2010) Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara

ERDÖNMEZ M. Ebru, AKI Altan,M. Garon Yıldız. Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi  
E-Dergisi, "Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri", Cilt 1, Sayı 1

MEUSER Philip. POGADA Daniela, (2005) Raumzeichen Architecture und  
Kommunikations-Design, Dom Publisers, Berlin

## MAKALELER

GÜLER TUĞCAN (2009), Grafik Tasarım Görsel İletişim Kültürü Dergisi, “Bilgilendirme Tasarımının Uygulama Alanları” Sayı 28, 2009/01, S.51-52-53, Ege Basım, İstanbul

Grafikerler Meslek Kuruluşu, Grafik Sanatlar Üzerine Yazılar, Sayı 89, 2010/03 A4 Ofset, İstanbul

ARREDAMENTO Mimarlık, 2011/ 07-08, s.139-140, Boyut Matbaacılık, İstanbul

## ÖZGEÇMİŞ

**Atakan YAŞAR**

### **Kişisel Bilgiler:**

Doğum Tarihi: 16.06.1984  
Doğum Yeri: Bursa / Gemlik  
Medeni Durumu: Bekar

### **Eğitim:**

Lise: 1999 - 2003 Özel Ahmet Şimşek Koleji  
Lisans: 2004 - 2008 Yeditepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi,  
Grafik Tasarım Bölümü  
Yüksek Lisans: 2008 - 2011 Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Grafik Tasarım Ana Bilim Sanat Dalı

### **Çalıştığı Kurumlar:**

2011 – Devam ediyor. t.AG & Zebra Design, Jr. Art Director

