



T.C.
İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Grafik Tasarımı Ana sanat Dalı Programı

**ULAŞIM VE YÖNLENDİRME İŞARETLERİNİN TİPOGRAFİ VE
GRAFİK TASARIM AÇISINDAN İRDELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Barbaros Açıksöz
125110102

Danışman: Prof. Dr. Selahattin GANİZ

İstanbul, 2015



T.C.
İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Grafik Tasarımı Ana sanat Dalı Programı

ULAŞIM VE YÖNLENDİRME İŞARETLERİNİN TİPOGRAFI VE GRAFİK TASARIM AÇISINDAN İRDELENMESİ

Yüksek Lisans Tezi

Tezi Hazırlayan: Barbaros AÇIKSÖZ


T.C.
İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ
TEZLİ YÜKSEK LİSANS SINAV TUTANAĞI


20/06/2015

Enstitümüz **Grafik** Anasanat dalı yüksek lisans öğrencilerinden **125110102** numaralı **Barbaros AÇIKSÖZ**'ün "İstanbul Arel Üniversitesi Lisansüstü Eğitim - Öğretim ve Sınav Yönetmeliği"nin ilgili maddesine göre hazırlayarak, Enstitümüze teslim ettiği "**ULAŞIM YÖNLENDİRME İŞARETLERİNİN TİPOGRAFI VE GRAFİK TASARIM AÇISINDAN İNCELENMESİ**" konulu tezini, Yönetim Kurulumuzun 02.06.2015 tarih ve 2015/11 sayılı toplantısında seçilen ve Sefaköy Yerleşkesinde toplanan biz jüri üyeleri huzurunda, ilgili yönetmeliğin 48/5. maddesi gereğince (60) dakika süre ile aday tarafından savunulmuş ve sonuçta adayın tezi hakkında ~~oyçokluğu/oybirliği~~ ile **Kabul/Red veya Düzeltme** kararı verilmiştir.

İşbu tutanak, 4 nüsha olarak hazırlanmış ve Enstitü Müdürlüğü'ne sunulmak üzere tarafımızdan düzenlenmiştir.


DANIŞMAN
PROF. SELAHATTİN GANİZ


ÜYE
YRD.DOÇ.DR. ENGİN AKDOĞAN


ÜYE
YRD.DOÇ.DR.AHMET SÜREYYA KOÇTÜRK

ÖZET

ULAŞIM VE YÖNLENDİRME İŞARETLERİNİN TİPOGRAFI VE GRAFİK TASARIM AÇISINDAN İRDELENMESİ

Yüksek Lisans Tezi, Grafik Tasarım Anasanat Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Selahattin GANİZ

Haziran, 2015 - 134 sayfa

Sanayi devrimiyle birlikte kentler, günümüze dek nüfus yoğunluğu, fiziksel genişleme ve iş alanlarının artması gibi nedenlerle sürekli büyüme kaydetmektedir. Görsel iletişim, yazı karakterlerinin yüzey üzerinde tasarlanması eylemi olan tipografi ile sağlanmaktadır.

Toplumla iletişimi gerçekleştirmek amacıyla hazırlanan grafik tasarım ürünlerinde çoğunlukla tipografi yer almaktadır. Araştırmada, elde edilen bulgular ışığında, nitel araştırma tekniklerinden gözlem tekniğine yer verilerek, görsel kayıtlar, grafik tasarım ürün örnekleri (tabelalar, trafik işaretleri, yönlendirme levhaları) çözümlenmiş ve yazılı kaynaklardan yararlanılmıştır. Toplumsal yapı ve kent kültürünün grafik tasarım ürünlerine ve tipografiye etkisi incelenmiştir. Ulaşım ve yönlendirmedeki grafik tasarım levhaları incelenmiştir.

Çevresel grafik tasarımcılarının yaratıcılıkları ile günümüz materyalleri ve teknolojik olanakları birleştirilip, geleceğin mimarisi, elektronik ve dijital teknolojiler ile yaratılacağı düşünülmektedir. Çalışma mimari ve kentsel alanda ki yönlendirme tasarımı ve grafik uygulamalar üzerinedir. İletişim “göndericiler” ve “alıcılar” arasında gerçekleşen bilgi alışverişi ve iletişim tasarımı bu eylemin hangi araçlarla ve nasıl yapılması gerektiğini planlamaktadır. İnsanlar ile mekanlar arasında ki iletişimin daha iyi sağlanması için ulaşım ve yönlendirmedeki işaretler tipografi ve grafik tasarım açısından irdelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, Yönlendirme İşaretleri, Grafik tasarım, Tipografi

ABSTRACT

SUMMARY OF

TRANSPORTATION AND DIRECTION SIGNS of Typography
and Graphic Design Examination of the
Master Thesis, Graphic Design Art Department
Supervisor: Professor Selahattin GANİZ
June, 2015 - 134 pages

Referring to the present with the industrial revolution, cities, population concentration, increased physical expansion and business areas, due to continued growth. Visual communication, design on the surface of action of typography fonts.

The community is prepared to perform graphic design communication products mostly typography. In the light of the findings of the study, qualitative research techniques, given Visual records of observation techniques, graphic design product samples (signs, traffic signs, routing sheets) resolved, and written sources. Social structure and culture are explored the influence of graphic design and product and typography. Studied graphic design in transport and routing sheets.

Environmental graphic designers creativity combined with modern materials and technological facilities, the architecture of the future, it is thought that where the electronic and digital technologies. In this study, architecture and urban area that is routing design and graphics applications. Dialog "sender" and "receiver" is the exchange of information and communication between this action which means and how the design should be made on the plans. People and places in order to ensure better communication between the transport and routing in terms of typography and graphic design of the sign has been evaluated.

Keywords: transport, Routing Signs, graphic design, typography

ÖNSÖZ

Ulaşım ve yönlendirmede önemli olan, birbirinden farklı kültürel yapılara sahip olan bireylerin kent içinde yer alan bilgilendirme levhalarını, bilgi edinmek amacıyla kullandıklarından tabelalarda yer alan tipografinin yalın, anlaşılır olmasıdır. Caddelerdeki yönlendirme levhalarında kullanılan tipografinin, yalınlık, okunurluk ve kullanıldığı konular (meydan, dükkan, metro vb.) bakımından benzediği görülmektedir. Örneğin bilgilendirme, yönlendirme levhalarını, piktogramları okuyabilen birey, herhangi bir yerde ulaşmak istediği noktayı bulabilir. Bu açıdan tabelalar okunarak ulaşım kolaylaşmaktadır.

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. Toplumı yönlendiren, onlara görsellik sunan çevresel grafik tasarım; iletişimi doğru, mantıklı bir bakış açısından bakarak, aşamalarını tartışarak dikkatle hareket edilmesi gereklidir.

Tezin ortaya çıkmasında ve araştırmanın her aşamasında bana yardımcı olan tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Selahattin GANİZ' e, her zaman yanımda olan aileme teşekkürlerimi sunuyorum.

İSTANBUL, 2015

Barbaros AÇIKSÖZ

İÇİNDEKİLER

SAYFA

ÖZET.....	I
ABSTRACT.....	II
ÖNSÖZ.....	III
KISALTMALAR LİSTESİ.....	IX
RESİMLER LİSTESİ.....	X
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	XII

GİRİŞ

1. BÖLÜM

1. 1. ULAŞIM NEDİR?	2
1. 2. YÖN NEDİR?	4
1. 2. 1. Sözlükte "Yön" ne demektir?	5
1. 3. Rüzgar Gülü	7
2. BÖLÜM	
2. ÇEVRESEL GRAFİK TASARIM.....	8
2. 1. Çevresel İmge.....	8
2. 2. Çevre ve Kentlerin Açıklık ve Okunaklılığı	10
2. 3. Öncüler ve Yönlendiriciler.....	11
2. 4. YÖNLENDİRME VE İŞARETLEME TASARIMI.....	17
2. 5. ÇEVRESEL GRAFİK TASARIMA DUYULAN İHTİYAÇ	29
2. 6. GEÇİCİ KİMLİKLER VE RESTORASYONLAR.....	36

3. BÖLÜM

3. YAŞLILAR ÇOCUKLAR, VE FİZİKSEL ENGELLİLER İÇİN İŞARET SİSTEMLERİ.....	38
3. 1. İşaret ve Levhalar.....	39
3. 1. 1. Yaşlılar ve Fiziksel Engelliler için İşaret Sistemleri.....	39

3. 1. 2. İşaret Sistemleri için tipografik standartlar	39
3. 1. 3. Tipik görme sorunları simülasyonu	40
3. 2. Engellilere Ait İşaretler ve Piktogramlar	40
3. 2. 1. Bilgilendirme İşaretleri.....	41
3. 2. 2. Hissedilebilir Bilgilendirme İşaret ve Sembolleri.....	42
3. 2. 3. Yönlendirme İşaretleri.....	44
3. 2. 4. Engelliler için Uyarıcı İşaretler.....	45
3. 2. 5. Engelliler için İşaretler.....	48
3. 3. Taşıt Yolu ve Kavşaklardaki Sinyalizasyon Tesisleri.....	49
3. 4. Dünya genelinde tasarım yasaları ve Amerika Engelliler Kanunu	51
4. BÖLÜM	
4. HARİTA TASARIMI	52
5. BÖLÜM	
5. ULAŞIM SİSTEMLERİ VE YÖNLENDİRME TASARIMI	56
5. 1. Bilginin sunumu	61
5. 1. 1. Hiyerarşi.....	62
5. 2. YOL TABELALARI VE DİĞER DIŞ TABELALAR.....	64
5. 2. 1. Otoyol tabelalarını etkileyen sürüş kuralları.....	65
5. 2. 2. Otoyol Tabelalarında Okunaklılık.....	66
5. 2. 3. TABELALARDAKİ RENK OKUNAKLILIĞI.....	67
5. 2. 4. TABELA OKLARI.....	69
5. 3. SEMBOLLER VE PİKTOGRAMLAR.....	71
5. 3. 1. Piktogramlar.....	73
5. 3. 2. TAMAMLAYICI BİLEŞENLER.....	79
5. 4. ULAŞIMDA YÖN BULMA.....	79
5. 4. 1. Yön tabelaları.....	82

6. BÖLÜM

6. YÖNLENDİRME SİSTEMLERİ	88
6. 1. HASTANE YÖNLENDİRME SİSTEMLERİ.....	88
6. 2. KURUMSAL MEKANLAR.....	91
6. 3. MÜZE, FUAR, SİNEMA, TİYATRO İŞARETLERİ.....	96
6. 4. ŞEHİR SİSTEMLERİNDE YÖNLENDİRME TABELALARI.....	104
6. 4. 1. Meksika Olimpiyatlarının Şehir Sistemine Etkisi.....	107
6. 4. 2. Şehir Sistemlerindeki Kriterler.....	108
6. 5. ÜNİVERSİTELER VE KAMPÜSLER.....	109
6. 7. TİPOGRAFİNİN KENTİN AÇIK VE KAPALI ALANLARDA KULLANIMI	115
6. 7. 1. Simgesel İşaretler.....	118
6. 7. 2. Kavram Bağlantılı Simgeler.....	120
6. 8. TRAFİK İŞARETLERİ İLE YÖNLENDİRME SİSTEMLERİ.....	121
SONUÇ	129
KAYNAKÇA	132
ÖZGEÇMİŞ	134

ŞEKİLLER LİSTESİ

SAYFA

Şekil: 1. Rüzgar gülü örnek şekli	7
Şekil: 2. Uluslararası Özürlü İşareti	40
Şekil: 3. Çeşitli Piktogramlar	41
Şekil: 4. Okuma uzaklığı ve Yazı büyüklükleri	42
Şekil: 5. Sayı ve oklarla bilgilendirme işaretleri	43
Şekil: 6. Yürüme zemin şekilleri.....	43
Şekil: 7. Çeşitli ok tasarım örnekleri.....	70
Şekil: 8. AIGA'nın Amerika Ulaştırma Bakanlığı için geliştirdiği piktogramlardan Örnekler.....	74
Şekil: 9. 1972 Münih, 1996 Atlanta, 2000 Sidney, 2008 Beijing Olimpiyat Oyunları için hazırlanan piktogram setlerinden örnekler.....	74
Şekil: 10. 2012 Londra Olimpiyatları için hazırlanan silüet piktogram seti	76
Şekil: 11. 2012 Londra Olimpiyatları için hazırlanan dinamik piktogram seti.....	76
Resim: 12. Çeşitli piktogram tasarımları	77
Şekil: 13. Sağlık sektöründe geçerli olarak kullanılan semboller	78
Şekil: 14. Evrensel olarak geçerli olan hastane sembolü	89
Şekil: 15. Trafik yönlendirme işaretleri	123

Şekil: 16. Trafik yönlendirme işaretleri	124
Şekil: 17. Trafik yönlendirme işaretleri	125
Şekil: 18. Trafik tanzim işaretleri.....	126
Şekil: 19. Trafik tanzim işaretleri.....	127
Şekil: 20. Tehlike uyarı işaretleri	128

RESİMLER LİSTESİ

Resim 1. Londra metro haritası.....	12
Resim 2. Massimo Vignellinin tasarladığı Washington DC metro haritası.....	13
Resim 3. Massimo Vignellinin New York metro işaret haritası. 1966.....	14
Resim 4. Massimo Vignellinin New York metro yönlendirme haritası.....	15
Resim 5. Massimo Vignellinin New York metro işaret haritası.....	16
Resim 6. Massimo Vignellinin New York metro işaret haritası.....	16
Resim 7. Massimo Vignellinin New York metro işaret haritası.....	17
Resim 8. New York, 42. Cadde stüdyo bina içi yönlendirme sistemi.....	19
Resim 9. New York, 42. Cadde stüdyo bina içi yönlendirme sistemi.....	20
Resim 10. Hofstede Design tarafından tasarlanan, Monash Üniversitesi, Ezcacılık fakültesi yönlendirme tasarımı örneği.....	21
Resim 11. Pentagram Design, New York, Jamaica Jazz Center bina içi işaretleme tasarımı örneği.....	22
Resim 12. Pentagram Design, Londra Bilim müzesi bina içi yönlendirme ve işaretleme örneği.....	22
Resim 13. Sussman&Prejza tarafından tasarlanan Ortopedik Hastanesi, yönlendirme tasarımı.....	23
Resim 14. Connecticut, Fen Bilimleri Merkezi, yönlendirme tasarımı örneği.....	24
Resim 15. Las Vegas, McCarran Havaalanı tuvalet yönlendirme tasarımı.....	25
Resim 16. Massachusetts Hastanesi yönlendirme tasarımı örneği.....	26
Resim 17. Stockholm metro istasyonu.....	27
Resim 18. Las Vegas, Hard Rock Cafe interaktif pano uygulaması.....	27
Resim 19. Time Square meydanından bir görüntü.....	28
Resim 20. Almanya Metro istasyonu.....	29

Resim 21. Almanya Metro istasyonu	30
Resim 22. Almanya Metro istasyonu	30
Resim 23. Almanya Metro istasyonu	31
Resim 24. Almanya Metro istasyonu	31
Resim 25. Milona Şehri Metro İstasyonu	32
Resim 26. Türkiye metro istasyonu	32
Resim 27. Westminster İstasyonu	33
Resim 28. Westminster İstasyonu	33
Resim 29. Westminster İstasyonu	34
Resim 30. Westminster İstasyonu	34
Resim 31. Westminster İstasyonu	34
Resim 32. Westminster İstasyonu	35
Resim 33. Westminster İstasyonu	35
Resim 34. Massachusetts Institute of Technology kampüsünden bir görüntü	37
Resim.35. Yaya Yolu yönlendirici kaplama örnekleri.....	44
Resim 36. Uyarıcı İşaretlere örnekler	46
Resim 37. Merdiven ve rampa başlangıç/bitişlerinde görme engelliler için yer işaretlemeleri	47
Resim 38. Kaldırım kenarındaki kesinti olan yerlerin kaplanması engellileri önceden uyaracak şekilde doku ve renk olarak farklı bir malzeme ile yapılan örnek resim.	47
Resim 39. Duraklarda örnek bilgilendirme panosu	49
Resim 40. Pekin kenti harita tasarımı	52

Resim 41. Washington Dc. Metro haritası	53
Resim 42. Pentagram Design tarafından The High Line projesi için tasarlanan yönlendirici harita tasarımı örneği	54
Resim 43. MIT kampüs harita ve yönlendirme tasarımı.....	55
Resim 44. Berlin Metrosundan bir görüntü	58
Resim 45. Erik Spiekermann tasarımı Berlin metro yönlendirme sistemi görseli.	59
Resim 46. Erik Spiekermann tasarımı Berlin Havaalanı yönlendirme sistemi	59
Resim 47. Berlin U-Bahn metro sembolü	60
Resim 48. New York, Manhattan, Grand Central tren istasyonundan bir görüntü.	63
Resim 49. Las Vegas, McCarran Havaalanından bir görüntü.....	63
Resim 50. Amerika otoyol tabela örnekleri	64
Resim 51. Okunaklılık için farklı alternatifli tipografi örneği	66
Resim 52. Yol tabelalarında okunaklılık için örnek	67
Resim 53. İngiltere, Gatwick Havaalanından bir görüntü.....	68
Resim 54. İngiltere, Barbican Sanat Merkezinden bir görüntü.....	69
Resim 55. Paris şehir içi üçgen oklar örneği.....	69
Resim 56. İngiltere şehir içi ok yönlendirme örneği.....	70
Resim 57. Henry C. Beck'in 1933 yılında tasarladığı Londra Metro Hattı Haritası.	75
Resim 58. SMX Convention Center, çıkış noktasına yönlendirme işareti.....	81
Resim 59. ODTÜ Kuzey Kıbrıs Yerleşkesi'nden yönlendirme dizgesi örneği	82
Resim 60. ODTÜ Kuzey Kıbrıs Yerleşkesi'nden işaretleme dizgesi örnekleri.....	83
Resim 61. Çarpıcı renklerle dikkat uyandıran Melbourne Docklands yönlendirme dizgesi örnekleri	85
Resim 62. John F. Kennedy Uluslararası Havalimanında uçuş kapılarını gösteren yönlendirme dizgeleri.....	86
Resim 63. John F. Kennedy Uluslararası Havalimanı renk kodları	86
Resim 64. ODTÜ Kuzey Kıbrıs Yerleşkesi'nin yönlendirme ve işaretleme dizgesinden	87

Resim 65. Hastane yönlendirme tabela örneği.....	90
Resim 66. Hastane içi yönlendirme tasarımı örneği	90
Resim 67. Hastane içi yönlendirme tasarımı örneği	91
Resim 68. Ivan Chermayeff tarafından Phill Morris şirketine tasarlanan kurumsal totemi	92
Resim 69. Charles P. Reay ve Greg Youngstrom tarafından Levi's kurumsal marka imajı	94
Resim 70. San Francisco, Levi's genel merkez binası.....	95
Resim 71. İsviçre, Ulaşım müzesi girişinden bir görüntü.....	96
Resim 72. Shanghai, Dünya ticaret fuar binasından bir görüntü	98
Resim 73. İsviçre, Ulaşım müzesinden bir görüntü	100
Resim 74. İskoçya kraliyet müze girişinden bir görüntü	102
Resim 75. Gettysburg Askeri kamp haritası	103
Resim 76. Gettysburg Askeri kampı yürüyüş parkından bir görüntü	103
Resim 77. Amerika otoyol tabelalarından bir örnek	105
Resim 78. Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi.....	105
Resim 79. Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi.....	106
Resim 80. Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi.....	106
Resim 81. Meksika 1968 olimpiyatları piktogramları	107
Resim 82. Lincoln, Nebraska şehir içi yönlendirme sistemi örneği	108
Resim 83. California State Üniversitesi kampüs haritası.....	110
Resim 84. Alvar Aalto tasarımı, Helsinki Teknik Üniversitesinden bir görüntü.111	
Resim 85. Alvar Aalto tasarımı, Helsinki Teknik Üniversitesinden bir görüntü.111	
Resim 86. Illinois Teknoloji Enstitüsü giriş kapısından bir görüntü	112
Resim 87. Kent State Üniversitesi, yönlendirme sistemi tasarım örneği.....	113
Resim 88. Metro Yönlendirme Yazısı, İzmir	115
Resim 89. Yönlendirme Levhası, Bornova İzmir	116
Resim 90. Yönlendirme Levhası, Brera.....	117

Resim 91. İmge Bağlantılı Simgeler (Piktogramlar).....	118
Resim 92. İmge Bağlantılı Simgeler (Piktogramlar).....	118
Resim 93. İmge Bağlantılı Simgeler (Piktogramlar).....	119
Resim 94. Kavram bağlantılı simgeler	120
Resim 95. Trafik yol işareti.....	121

GİRİŞ

Geçtiğimiz yüzyıl boyunca gelişen kültür ve ekonomik değişimler yeni tasarım uzmanlık alanlarının oluşmasına neden olmuştur. Mimari büyük bir uzmanlık alanına sahipken, grafik tasarımda hızla gelişmiştir. Modern endüstrideki yükseliş gelişimin en büyük sebebidir. 20. yy başlarında, grafik tasarımcı kendi iletişim dilini, görseller ve semboller ile bir çok farklı tasarım alanlarında uygulayarak geliştirmiştir.

İki disiplin arasındaki sınırlar, benzerlikler, grafik tasarım ve mimarlığın 20.yy ortalarında giderek birleşmesi ile açıkça ortaya konmuştur. Bu birleşime diğer alanlarda eklenmiştir. Bunlar endüstri ürünleri tasarımı ve şehir planlamasıdır. Bu birleşmeye de çevresel grafik tasarım denmiştir. Bu çalışmanın ilk bölümünde kent, alan, mekan, mekanların barındırdığı dinamik ilişkiler araştırılarak, çevre ve grafik tasarım ile ilişkisi incelenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise Çevresel Grafik Tasarım ve Yönlendirme Tasarımı konusu detaylı olarak tanımlanmıştır.1970' lerde yön bulma ve işaretleme gibi yeni tasarım terimleri ortaya çıkmıştır. Tasarımın bu alanda hızla gelişmesi, teknik bilgi ve tasarımcıları aynı çatı altında bir arada toplamak için Çevresel Grafik Tasarım Derneği (SEGD) kurulmuştur. Kurucuları; Alvin Lustig Protege ve John Follis' tir. Yönlendirme tasarımı, kullanıcıyı belirli bir yöne doğru yönlendirmek amaçlı yapılan görsel tasarımlardır. Yönlendirme çalışmalarında genellikle yön tayin edici oklar kullanılmaktadır. İşaretleme tasarımı (signage), varılan noktayı gösteren görsel işaretlere denir.

Çalışmada; grafik tasarım, kent bilim, yönlendirme tasarımı, mimarlık kültürü, bilgilendirme tasarımı ile alakalı yerli ve yabancı ve süreli yayınlardan faydalanılmıştır. Ayrıca farklı konularda da araştırmalar yapılarak ulaşım ve yönlendirme işaretlerinin tipografi ve kentsel alanda grafik tanımı, gelişim süreci ve alanları incelenmiştir.

1. BÖLÜM

1. 1. ULAŞIM NEDİR?

Ulaşım, bir nesneyi veya bir kişiyi bulunduğu yerden farklı bir yere aktarmadır. Köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş demektir. Bunlar Karayolu ulaşımı, denizyolu ulaşımı, havayolu ulaşımı ve demiryolu ulaşımından oluşmaktadır.

İnsan ve eşyanın bir yerden başka bir yere aktarılmasıdır. Medeniyet tarihinde ulaşım, insanların yaşayışında her zaman önemli bir yer almıştır. Eşya ve malların üretildikleri yerler dışına taşınmaları, bunlara değişik yerlerde ihtiyaç duyulmasından ileri gelmektedir. İnsanlar ise iş icabı, yahut sosyal veya kültürel ihtiyaçlarını karşılamak için bir yerden başka bir yere gidilmesidir.

Gerek herhangi bir malın gerekse bir insanın bulunduğu yerle nakledileceği yer arasındaki mesafe, alacağı vakit, mal oluş fiyatı düşünülerek ulaşım şekli seçilmektedir. Bundan hareket edilerek ulaşımda yapılan yeni gelişmelerde daima amaç mesafeyi azaltmak ve böylece hem vakit kazanmak, hem de fiyatı düşürmek olmuştur. Bu arada konfor ve emniyet de dikkate alınmaktadır.

Ulaşım yolları umumiyetle düz hat olarak çizilmişler; dağ, su gibi yolu uzatacak veya dolandıracak herhangi bir engeli olmayan en kısa yoldan geçirilmek istenmişlerdir. Diğer ulaşım araçlarına nazaran en modern olan hava taşımacılığı, yeryüzü şekilleri ve topografyadan en az etkilendiğinden en kısa yolla yapılmış olmaktadır.

Ulaşım araçları eski tarihlerden günümüze kadar çeşitli gelişmeler kaydetmiştir. Bir yandan ihtiyaçlar artarken diğer bir yandan da bu ihtiyaçları karşılayacak ulaşım yolları gün geçtikçe gelişmiştir. Ulaşımın gelişmesinde birçok faktör rol oynamaktadır. Bu faktörler; coğrafik, ekonomik, politik ve sosyal faktörlerdir.

İlk taşıma şekli olarak, insanın sırtı ile çocuk ve eşyalarını taşıması akla gelmektedir. Daha sonra hayvanlar taşımada yer almıştır. İnsanın tekerleği keşfetmesi ulaşımda en büyük adımdır (Bkz. Tekerlek). Tekerleğin bulunuşu ile hayvanlar artık çekici vasıta olarak daha ağır yükleri ve daha çok insanı taşıy olmuşturlardır. İnsanların keşfettiği diğler bir ulaşım aracı ise nehir ve denizlerde kürek ve yelken gücüyle giden kayak ve gemilerdir. Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan ipek ve baharat yollarının, Akdeniz'de, Nil ve Fırat gibi nehirlerde büyük limanların bulunması eskiden beri insanların ulaşımı gemilerle, hayvan sırtlarında ve vagon biçiminde arabalarla yaptığını göstermektedir.

Ulaşımdaya yapılan büyük keşiflerden biri de pusulanın bulunuşudur. Pusula ile uzun kara ve deniz yollarına çıkma imkanı doğmuştur. Ulaşım araçlarında büyük gelişmeler 19. yüzyıldan itibaren olmuştur. 1765 senesinde James Watt'ın buhar makinesini bulması ile büyük buharlı gemiler yapılmış, 1850'lerde yelkenli taşımacılık dönemi sona ermiştir. Buhar makineleri demiryolu taşımacılığına da yol açmış, 1825 senesinde İngiltere ve ABD'de demiryolları faaliyete başlamıştır. 1887 senesinde ise Alman mühendis Gottlieb Daimler ilk benzinli motoru bulunca ulaşım araçlarına yenileri katılmış, hayvanlar ile taşımacılık tamamen ortadan kalkmıştır. Hava taşımacılığında ilk adım 5 Haziran 1783 senesinde Fransa'da balonla yapılmış, bunu 1903 senesinde ilk başarılı uçak yapımı takip etmiştir.

Ulaşımın tarihte milletlerin yaşayışına büyük etkisi olmuştur. Romalılar kara ve deniz yoluna çok önem vermişler, her tarafa kolayca ulaşma çareleri aramışlardır. En uzak noktalara gönderdikleri asker ve tüccarlarıyla o bölgeleri siyasi ve iktisadi olarak kontrol altında bulundurmuşlardır.

Türkler Anadolu'ya geldikten sonra kendilerinden önceki yaşamış uygarlıkların yaptıkları yolları kullanmışlardır. Daha sonra Anadolu'ya tamamen yerleşen Türkler özellikle Selçuklu ve Osmanlılar dönemlerinde yeni yollar yapılmaya başlandı. On altıncı yüzyılda mimar Sinan'ın yeni köprü yapım tekniğini geliştirip dere ve ırmakların üzerine köprüler yapması yol yapımı konusunu daha da geliştirmiştir. On sekizinci yüzyılda çeşitli amaçlarla araba kullanımına başlamış, yerleşim yerlerinin iç ve dış kısımlarına yolların yapılmasını sağladı. Anadolu'da bugün kullanılan yolların geneli son 150 yıl içinde yapılmıştır.

Yurdumuzda karayolu yapımına amaçlı bir şekilde 1950 yılından sonra başlanılmıştır. Bu tarihlerde Karayolları Genel Müdürlüğü kuruldu. Kıyılar boyunca karayolları yapıldı. İç bölgeler düzgün yollarla deniz limanlarına bağlandı. Böylece ulaşım ve taşımacılık devlet demiryollarından kara, deniz ve hava taşımacılığına kaydırılarak hızlı ulaşım ve taşımacılığa geçildi. 1933 yılında Hava Yolları Devlet İşletmesi idaresinin kurulmasıyla THY yurtiçi ve yurtdışı ulaşimleri da hızlı bir şekilde geliştirmiştir.

Günümüzde THY ülkemizden Avrupa, Asya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerine ve dünyanın daha bir çok yerine seferler yapılmaktadır. Ayrıca son yıllarda bazı özel havayolu şirketleri de yurtiçi ve yurtdışı seferler yapmaktadırlar.

1.2 . YÖN NEDİR?

Herhangi bir şeyin yüzlerinin baktığı tarafadır. Coğrafyada yön denilince kuzey, güney, doğu ve batı denilen dört yön hatıra gelir. Kısaca bunlara ana yönler de denir. Nakledilecek bir şeyin veya seyahat edecek bir kimsenin hedefine ulaşabilmesi, yönleri bilmekle mümkün olabilmektedir. Havacılar, gemiciler, askerler ve turistler yön bulma işine çok önem vermektedirler.

Yön bulma yöntemlerinde; en basit yön bulma aracı pusuladır (Bkz. Pusula). Pusula yatay durumda kalacak şekilde düzlem bir yüzey üzerine konur. İğnesinin hareketi duruncaya kadar beklenir. İğnenin beyaz veya renksiz ucu güneyi, tersi olan mavi ucu ise kuzeyi gösterir. İnsan önünü güneye çevirirse sağı batı, solu ise doğuyu gösterir. Arkasında kalan taraf da kuzeydir. Haritaların yukarı kısmı daima kuzeyi, aşağısı güneyi gösterir. Yüz haritaya çevrildiğinde sağı doğu, solu ise batı tarafı gösterir.

Güneşe bakarak da yönler kabaca tahmin edilebilir. Güneş doğudan doğar, batıdan batar. Sabah ile öğle arasında güneş doğu ile güney arasındadır. Mesela saat 10.00 civarında yüzümüzü güneşe çevirdiğimizde yönümüz güneydoğudur. Öğleden sonra ise güneş güney ile batı arasında bulunur. Geceleri yıldızlar görülebiliyorsa kutup yıldızı yardımıyla da yönler bulunabilmektedir.

Kutup yıldızı tam kuzeyde bulunan ve diğer takım yıldızlardan parlak olan bir yıldızdır. Küçük ayı takım yıldızlarının en uçta olanıdır. Yüzü kutup yıldızına çevirince ön tam kuzey, arka güney, sağ doğu, sol batı olur.

Şehirlerde yön bulmak daha kolaydır. Minarelerin şerefe kapıları kibleye doğru yapılmıştır. Karıncalar da yuvalarının girişini kuzeyden esen rüzgarlardan korumak için güneye çevirmişlerdir. Aynı sebepten bazı ağaçlar da güneye doğru eğik dururlar.

Bu usullerin tamamı yaklaşık yön bulmaya yarar. En hassas pusulaların dahi yön bulmada hatası mevcuttur. Yönleri tam bulabilmek için pusula iğnesinin sapma açısını hesaplamak lazımdır. Sapma açısı yer ve zamana göre değişir. Sapma açısı hesaplanır ve tespit edilen yöne olan etkisi ilave edilirse tam doğru yön bulunmuş olur. Camilerin kible istikameti böyle tespit edilir.

1. 2. 1. Sözlükte "Yön" ne demektir?

Belli bir noktaya göre olan yer, taraf; tutulacak, izlenecek yol, görüş, davranış biçimi.

Coğrafi yönler, dünya üzerindeki yer ve varlıkların konumunu tanımlamakta kullanılan, dünyanın kutupları baz alınarak oluşturulmuş terimlerdir. Başlıca dört coğrafi yön vardır: kuzey, güney, doğu ve batı. Bunlara ana yönler denir. Bir kişi yüzünü kuzeye dönerse arkası güney, sağ tarafı doğu ve sol tarafı batıdır.

Ana yönler arasında kalan yönleri tanımlamak için ara yönler oluşturulmuştur. Bunlar, kuzeydoğu, güneydoğu, kuzeybatı ve güneybatıdır. Daha hassas bir tanım gerektiğinde ara yönlerin ana yönlere yakınlığına bağlı olarak ikincil ara yönler de kullanılabilir. Bunlar kuzeyden başlayarak saat yönünde; kuzey-kuzeydoğu, doğu-kuzeydoğu, doğu-güneydoğu, güney-güneydoğu, güney-güneybatı, batı-güneybatı, batı-kuzeybatı ve kuzey-kuzeybatıdır.

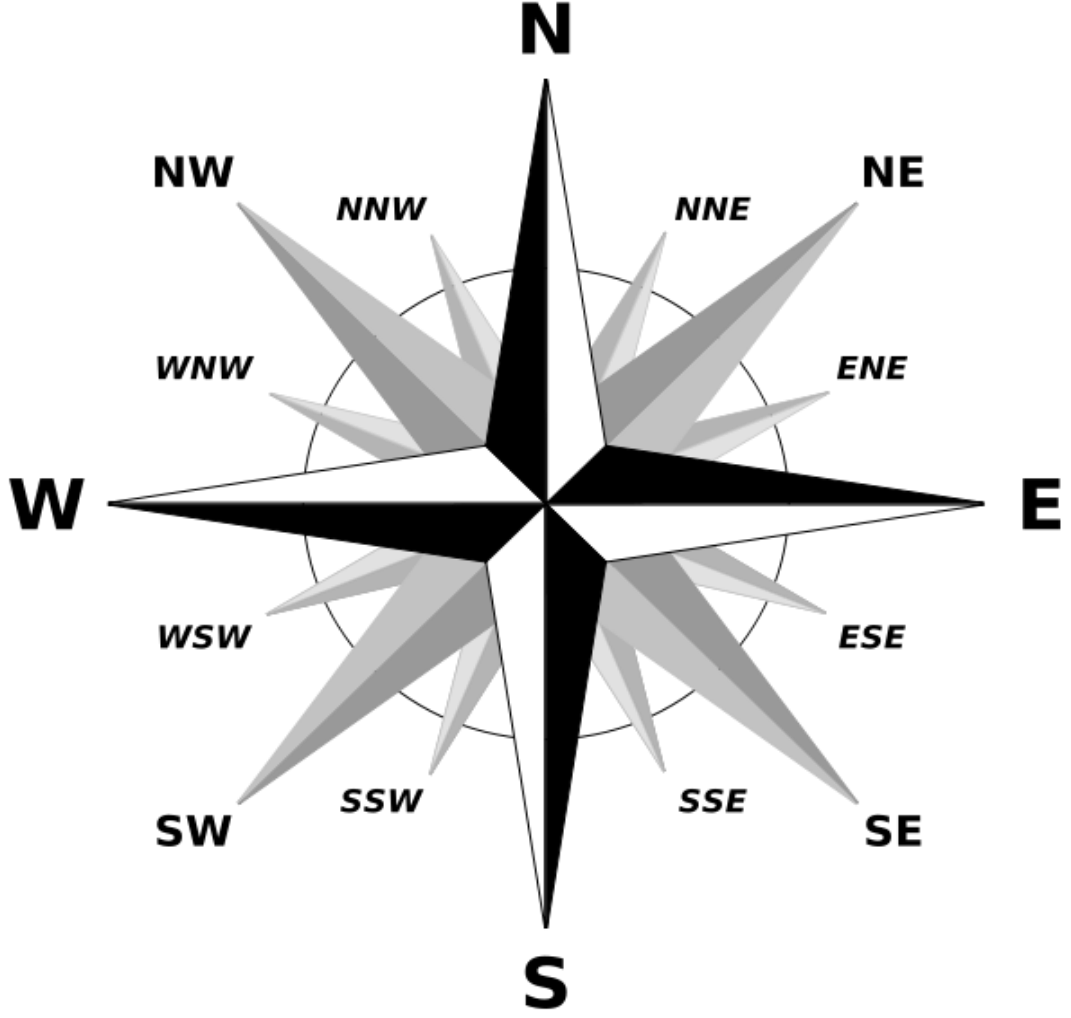
Pusula ve uydu navigasyonu gibi araçlarla yönler hassas bir şekilde tespit edilebilir. Bunların olmadığı durumlarda yönler şu basit yöntemlerle bulunabilir.

Yön tahmininde kullanılan en basit yöntem güneşin doğuş ve batış istikametleridir. Güneşin doğduğu istikamet doğu, battığı istikamet batıdır. Bu yöntem en hassas sonucu ekinokslarda verir; zira ekinokslarda güneş ışıklarının ekvatora dik gelir ve aydınlanma çemberi kutuplardan geçer. Kutup yıldızı kuzeyi gösterir. Yosunlar, ağırlıklı olarak, ağaç ve taşların kuzeye bakan yüzünde oluşurlar. Tepe şeklindeki karınca yuvalarının girişi (ağız) güneye bakar. Çok eski çağlardan beri belirli standartlara uyularak inşa edilen ibadethaneler yön tayininde kullanılmıştır.

Camilerde mihrap kible tarafındadır; yani yüzünü mihraba dönen (örneğin namaz kılan) bir kişinin yüzü Mekke'ye bakar. Bu yöntemle yön tayini içinde bulunulan ülke ve bölgeye göre değişiklik gösterir ve hassas değildir. Örneğin Türkiye'de kible yaklaşık güneydoğuda iken Avustralya' da kuzeybatıdadır.

Kiliseler genellikle batı-doğu istikametinde uzunlamasına (ekvatora paralel) inşa edilirler. Pek çok kilisede kilise çanı binanın batı ucundadır. Hıristiyan mezarları da batı-doğu istikametine paralel hazırlanmışlardır.

Sinagoglarda içinde Tevrat tomarlarının bulunduğu bölme veya dolap (Ehal) genellikle Kudüs tarafındadır. Bu yöntemle yön tayini de içinde bulunulan ülke ve bölgeye göre değişiklik gösterir ve hassas değildir. Örneğin Ankara'daki birine göre Kudüs yaklaşık olarak güneyde iken, Kahire'deki birinin doğusundadır.



Şekil:1 Rüzgar gülü örnek şekli

1. 3. Rüzgar Gülü

Rüzgar gülü nedir?

Rüzgar gülü her şiddette rüzgarın nereden estiğini gösterir ve deniz pusulasına monte edilmiştir. Rüzgar gülünde dört ana yön vardır. Ara yönler ile beraber toplam 32 yön vardır. Dört yönü ilk Yunanlılar tarafından geliştirilip üzerine yön eklenmiştir. Doğu, batı, kuzey ve güney olmak üzere rüzgar gülünde 12. yy den itibaren 32 yön vardır. Denizciler rüzgârın yönünü anlamak ve denizde rotalarını bulabilmek için, içine rüzgâr gülü yerleştirilmiş pusulalar kullanılmıştır.

2. BÖLÜM

2. ÇEVRESEL GRAFİK TASARIM

2. 1. Çevresel İmge

Görünüşü ne kadar sıradan olursa olsun, kentlere bakmak insana güzel bir zevk verebilir. Mimar bir eser gibi, kent de bir yapıdır. Tek farkı, bir ölçeğinin daha büyük olması ve uzun zaman içinde algılanabilir olmasıdır. Bu yüzden kent tasarımı geçici bir sanattır; ancak, müzik gibi, geçici diğer sanatların kontrollü ve sınırlı dizileri pek fazla kullanamaz. Farklı durumlarda ve farklı insanlar için bu diziler tersine dönmüş, sekteye uğramış, vazgeçilmiş ve kesilmiş olabilir. Kent, her ışık ve her havada görünür.

Kentte, her durumda gözün görebileceği, kulağın işitebileceğinden fazlası, keşfedilmeyi bekleyen bir dekor ya da manzara vardır. Hiçbir şey kendiliğinden deneyimlenemez. Çevresiyle her zaman bağları olmalıdır, kendisini meydana getiren olaylar dizisiyle, geçmiş deneyimlerin hatırasıyla algılanabilir. Bir çiftçinin arazisine oturtulan Washington Caddesi, Boston' un kalbindeki alışveriş caddesi olabilir yine, ama tamamen farklı bir görünüm sunacaktır. Her bir kentlinin kentin bazı kısımlarıyla uzun bir münasebeti olmuştur ve ona ilişkin kendi imgesi hatıra ve anlamlarla yüklüdür.

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..”

Çevresel imgeler, gözlemciyle çevresi arasındaki iki yönlü bir işlemin sonucudur. Çevre, bir takım farklılıklar ve bağıntılar sunar, gözlemci de büyük bir dikkatle ve kendi deneyimleri ışığında gördüklerini seçer, düzenler ve bunlara anlam verir.

Bu biçimde oluşturulan imge, görülen şeyi sınırlar, imge de sürgit etkileşimli bir işlem çerçevesinde süzgeçten geçirilen algısal bilgiye karşı sınanır. Böylece, belli bir gerçeğin imgesini değişik gözlemciler değişik biçimde algılayabilirler. (BARTHES Roland, Gösterge bilimsel Serüven, s.208)

Geçtiğimiz yüzyıl boyunca gelişen kültür ve ekonomik değişimler yeni tasarım ve uzmanlık alanlarının oluşmasına neden olmuştur. Mimari büyük bir uzmanlık alanına sahipken, grafik tasarım da 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 yakınlaşması sonucunda Çevresel Grafik Tasarıma yeni bir bakış açısı getirmiştir, bu sürece endüstri ürünleri tasarımı ve şehir planlaması da dahil olmuştur.

1920'lerde başlayan sergileme tasarımı çerçevesinde güç kazanan alan, günümüzde son derece güçlü bir konuma sahiptir. Bu alan ile ilgili dünyadaki en büyük organizasyon olan Çevresel Grafik Tasarım kuruluğu (Society of Environmental Graphic Design- SEGD), Çevresel Grafik Tasarımı şöyle tanımlamaktadır: Çevresel Grafik Tasarım, tüm öğelerinde görsel yönlendirme, iletişim kimliği, bilgilendirme ve mekandaki düşünceyi şekillendirme üzerine yoğunlaşan grafik, mimari, iç mimari ve endüstriyel tasarım gibi pek çok tasarım disiplinini kucaklar.

Chris Calori tarafından “yerleşik çevrede bilgilendirmenin grafik iletişimi” olarak tanımlanan Çevresel Grafik Tasarım, insanların gereksinim duyacakları bilgiyi buldukları kapalı ya da açık mekanlara kolaylıkla algıya bilecekleri 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. 2. Çevre ve Kentlerin Açıklık ve Okunaklılığı

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

Çevreyi bir bütün olarak düşünmek ve tanımak, hareket halinde olan insanların ve hayvanların en yaşamsal yetilerinden biridir. Bu iş için birçok işaretten yararlanırlar: 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 yararlanılmaktadır. Psikologlar insanların 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 duyumusal işaretlerden sürekli olarak yararlanılmakta ve bunlar düzene sokulmaktadır. Bu düzenleme serbest dolaşımly 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 yönlerdirme araçları, örneğin haritalar, sokak adları, yol işaretleri, otobüs levhaları bize yardımcı olurlar.“(COGITO, Kent ve Kültürü, Yapı Kredi Yayınları, s155)

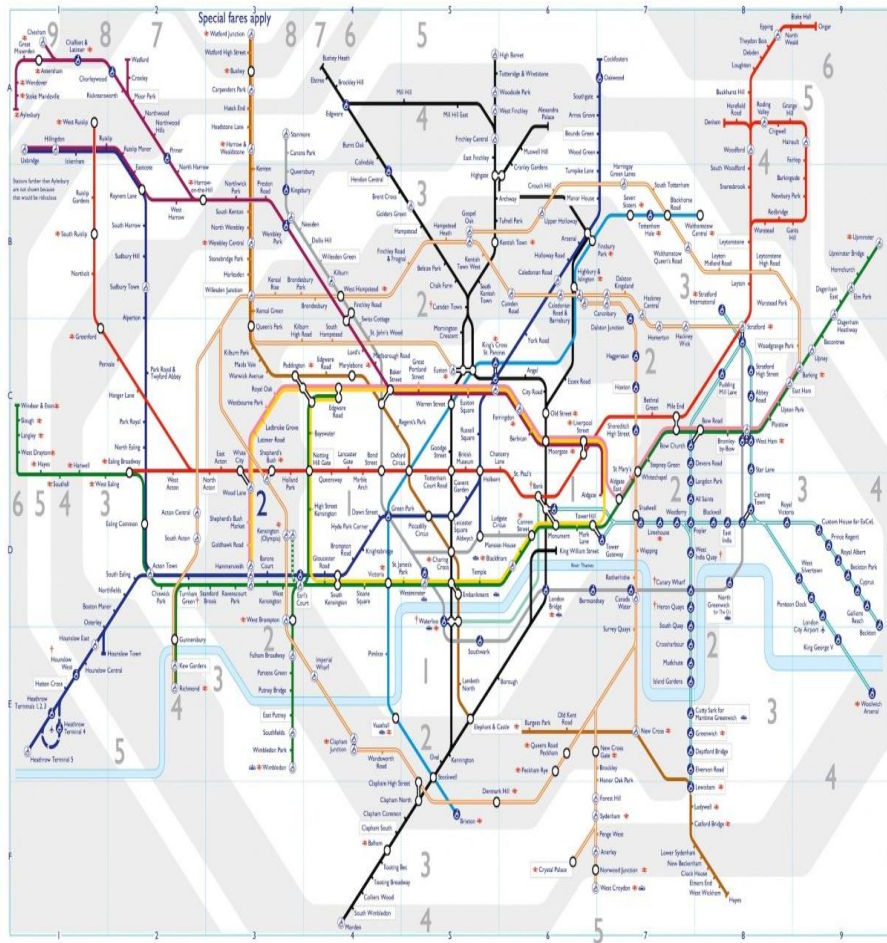
Yolumuzu bulurken stratejik bağlantı halkası, çevresel imgedir; somut dış dünyanın kişinin zihninde yer eden genel imgesel görüntüsüdür. Bu imge, anlık algılamaların ve geçmiş deneyimlerin, anılarının birlikte doğurdukları bir üründür, bilgileri yorumlamakta ve eylemi yönlendirmekte kullanılır. Çevremizi 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.

2. 3. 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 metro haritasını tasarlamıştır.

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

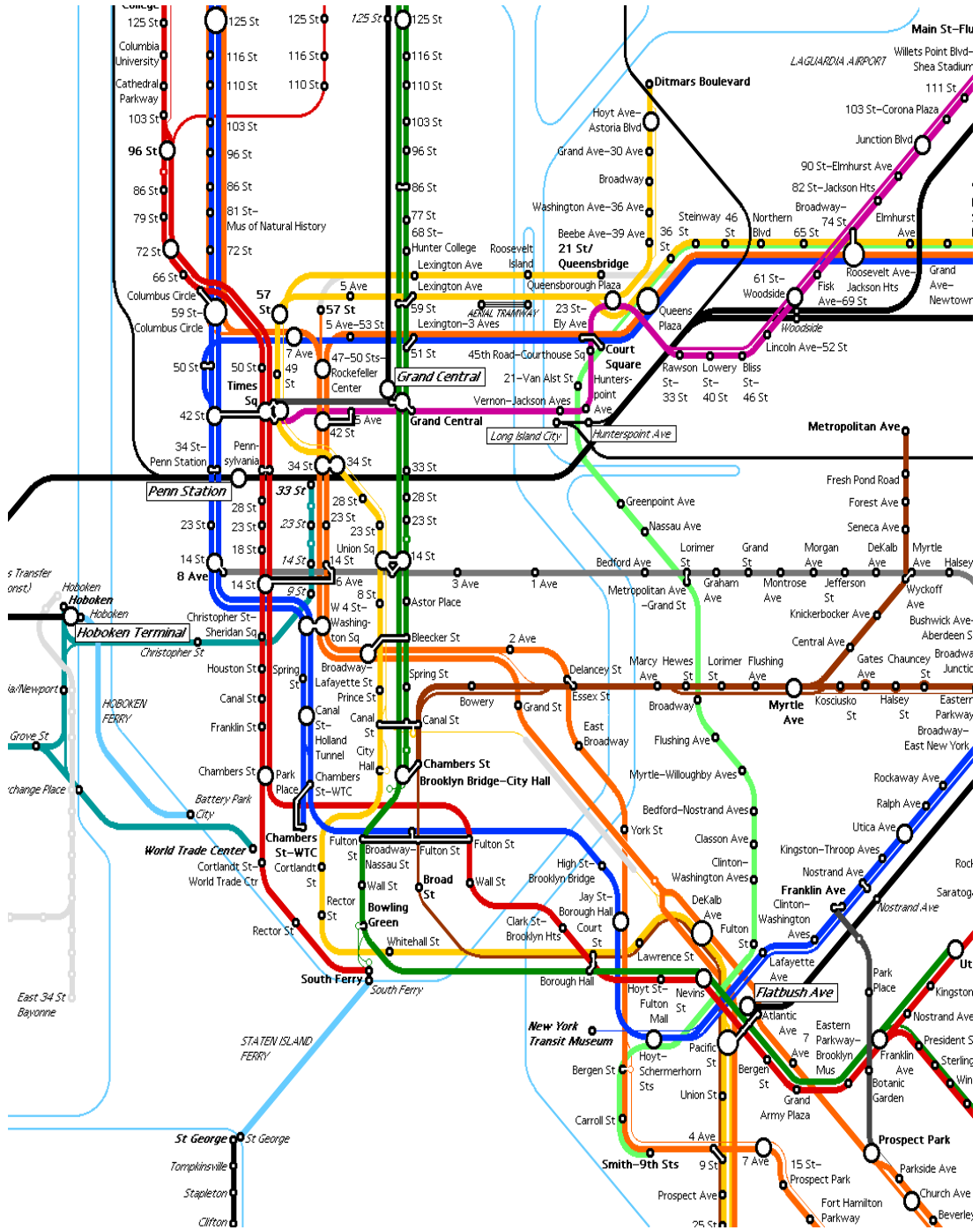
Birçok iyi tasarımcı, 1960-70’lerde çevresel grafik tasarım projelerinde çalışmıştır. Lance Wyman, endüstri tasarım eğitimi almıştır. 1963 Meksika Şehir Olimpiyat Oyunları ve Meksika Şehir metro tasarımını ile Washington Hayvanat Bahçesi’nin projelerinde görev almıştır. Piktogram tasarımı alanında büyük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



Resim 1. Londra metro haritası.



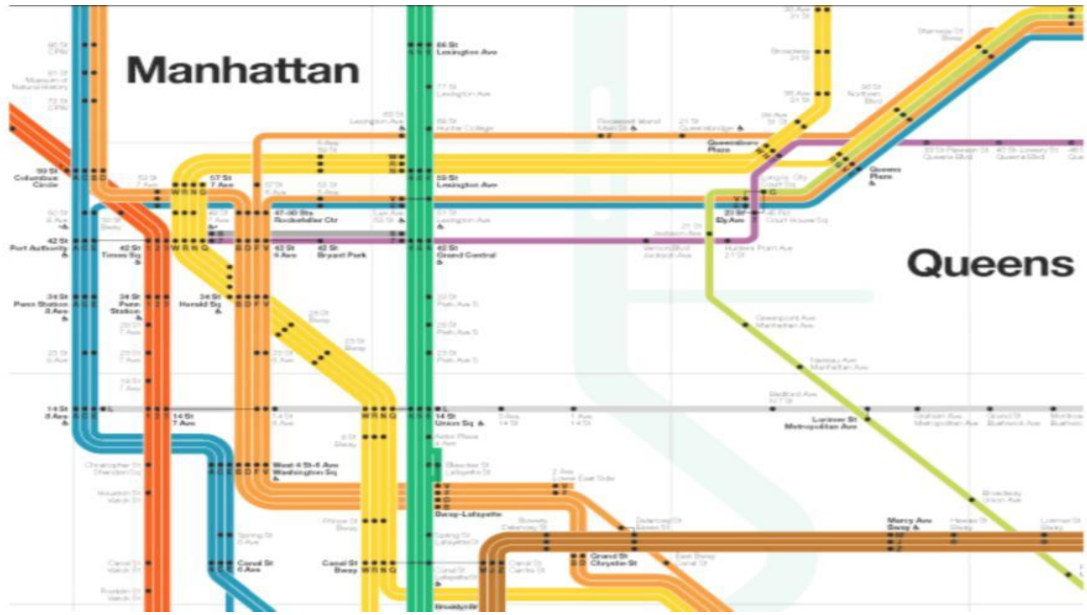
Resim 2. Massimo Vignelli ' nin tasarladığı Washington DC metro haritası



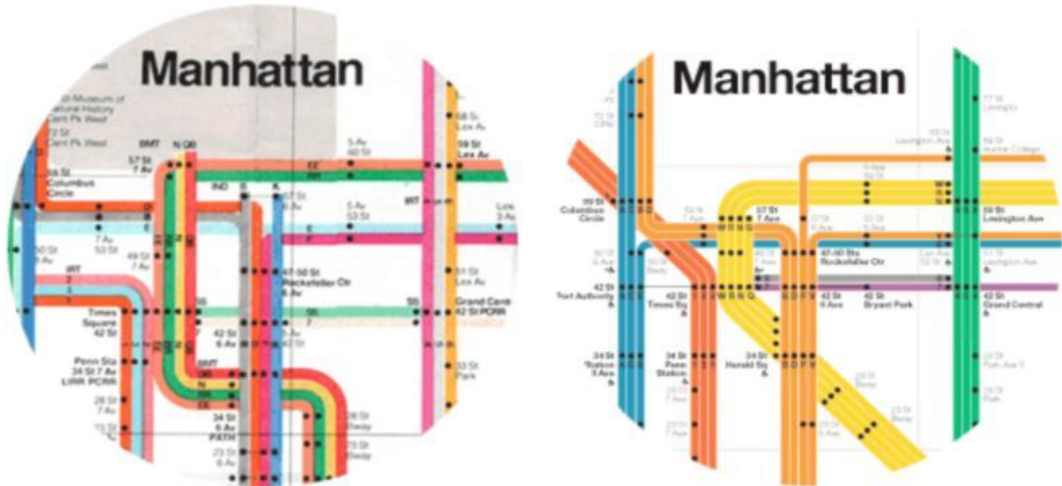
Resim 3. Massimo Vignellinin New York metro işaret haritası. 1966



Resim 4. Massimo Vignelli'nin New York metro yönlendirme haritası 2011



Resim 5. Massimo Vignelli'nin New York metro işaret haritası



Resim 6. Massimo Vignelli'nin New York metro işaret haritası



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

2. 4. YÖNLENDİRME VE İŞARETLEME TASARIMI

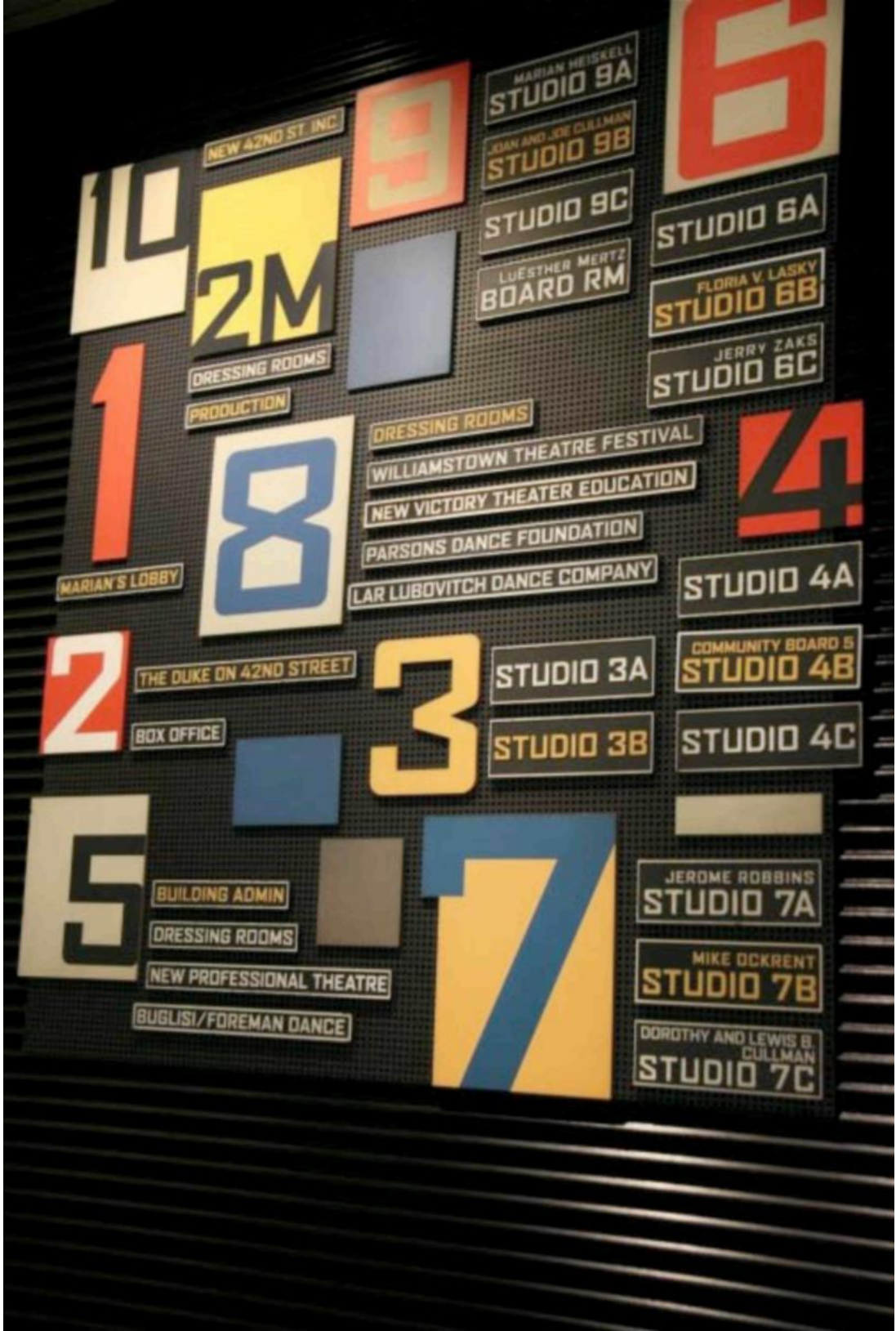
Bir işaret sistemi, işaret biliminde ana kavramdır ve herhangi işaretler sistemine ve işaretler arasındaki ilişkiyi ifade etmek için kullanılmıştır. İfade dili, sık sık bir işaret sisteminin eş anlamlısı olmuştur. Ancak birçok nedenden dolayı, işaret sistemi terimi, ifade diline oranla daha çok tercih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

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 iletişim kurmuştur.

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

Yönlendirme tasarımı, kullanıcıyı bir yöne doğru yönlendirmek amaçlı görsel tasarımlar yapılmasıdır. 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 yazıları, ara haritalar ve listeler vb. tamamı işaretlemenin ilgi alanına girmektedir.

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 tanımlanmaktadır. Bunlara rağmen çıkış yolunu bulamadıkları durumlarda, güneşin konumuna göre yön tayin edebilmektedir. Güneş, ay ve yıldızlar insanların zaman ve mekan belirlemelerine yardımcı olmuştur.



Resim 8. New York, 42. Cadde stüdyo bina içi yönlendirme sistemi.

Yaklaşık 6000 sene önce, Orta Avrupa'da insanlar belli bölgelere yerleşmesi sonucunda, binalar ve ikamet yerleri coğrafi işaretler olarak ortaya çıkmaya başlamıştır. Daha sonra insanlar, yön tanımlamak için doğaya güvenmişlerdir. Kendi yarattıkları yön kılavuzluğu yaklaşımıyla algılarını güçlendirmeye başlamışlardır. Tabiat üzerinde böylesi bir kontrol şimdiye kadar aynı şekilde korunarak devam etmiştir. Şehirde yön bulmaya çalıştığımız zaman ayın eski yön kılavuzluğu yaklaşımın uygulayabilir, algılarımıza güvenerek, yapılaşma düzenlerinden yararlanılabilir.

Yönlendirme ve işaretleme tasarımının yoğun olarak uygulandığı yerlerden bir diğer mekanlarda 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. (GÜLER Tuğcan. Grafik Tasarım Görsel İletişim Kültürü Dergisi, "Bilgilendirme Tasarımının Uygulama Alanları" Sayı 28, 2009/01, s.51-52-53)



Resim 9. New York, 42. Cadde stüdyo bina içi yönlendirme sistemi



Resim 10. Hofstede Design tarafından tasarlanan, Monash Üniversitesi, Eczacılık fakültesi yönlendirme tasarımı örneği.



Resim 11. Pentagram Design, New York, Jamaica Jazz Center bina içi işaretleme tasarımı rneği.



Resim 12. Pentagram Design, Londra Bilim müzesi bina içi yönlendirme ve işaretleme rneği.

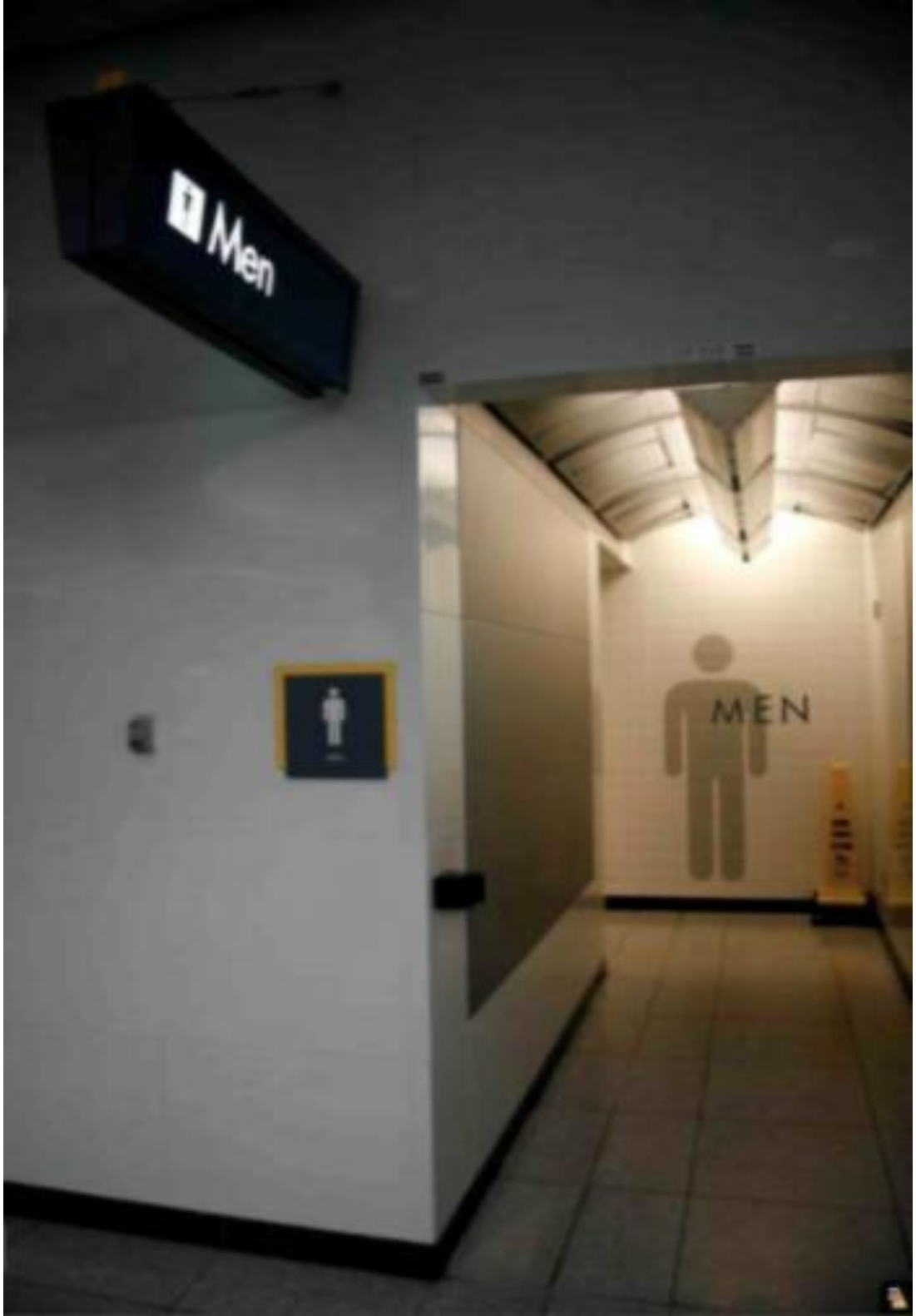
Kültürel mekanlar, müzeler, okullar, kamu binaları, inşaatları tamamlandıktan sonra fazlaca değişikliğe uğramadan yıllarca aynı kalabilirler. Ancak tıp bilimi gibi bazı bilimsel alanların gelişmesi sonucu, hastaneler sürekli teknolojik bir değişim ve gelişim içerisindedirler. Bu nedenle, hastane alanlarındaki 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.



Resim 13. Sussman & Prejza tarafından tasarlanan Ortopedik Hastanesi, yönlendirme tasarımı



Resim 14. Connecticut, Fen Bilimleri Merkezi, yönlendirme tasarımı örneği.



Resim 15. Las Vegas, McCarran Havaalanı tuvalet yönlendirme tasarımı.



Resim 16. 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.

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.



Resim 17. Stockholm metro istasyonu

İsveçli marka Apotek, yeni saç ürününü tanıtmak için “Saçlarımı dağıtırsın, rüzgarlara bırakırsın!” şarkısından ilham alarak; Stockholm’deki metro istasyonuna interaktif bir reklam panosu yerleştirmiş. Panonun içindeki kadın modelin saçları, metronun gelmesiyle beraber uçmaya başlıyor. Bu sistem için; panonun içine elektronik sensörler yerleştirilmiş ve metronun istasyona ulaştığı anlar izlenmiştir.



Resim 18. Las Vegas, Hard Rock Cafe interaktif pano uygulaması.



Resim 19. 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 düşünmektedir. Yaşadığımız dijital evrimin insanları hayatlarından izole edebildiğini fakat diğer bir yandan da hayatımıza internetin girmesi ile büyük kolaylıklara ulaşabildiğimizi belirtiyor.

Bir planlamacı ve şehir kanunu yazarı Clarks Hilgenhurtst, 1971 yılında “City Signs and Lights”da şu şekilde yazmıştır; “Bugün, şehrimizde birer yabancılar. 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.”

2. 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 düşünülmektedir.

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



Resim 20. Almanya Metro istasyonu



Resim 21. Almanya Metro istasyonu

Resimde merdivenlerin aynı noktaya çıkmasına rağmen aynı katta yer alan platforma yönlendirerek çaprazlama birbirlerini kesmelerinin önüne geçmek için yönlendirme tabelasıyla gidecekleri yöndeki merdiveni seçmeleri sağlanmıştır.



Resim 22. Almanya Metro istasyonu

Resim: Hat yönü tabelası, U4 hattının bir istasyonunun üst erişim koridoru ve muhtemelen giriş yaptığımızda karşınıza gelen tabela sağdan ve soldan hangi duraklara gittiğini göstermektedir.



Resim 23. Almanya Metro istasyonu

Tabelada bilgilendirme piktogramları ile çıkışın nereye vardığı bildirilmektedir.



Resim 24. Almanya Metro istasyonu



Resim 25. Milano Metro istasyonu



Resim 26. Türkiye metro istasyonu



Resim 27. Westminster İstasyonu.



Resim 28. Westminster İstasyonu.



Resim 29. Westminster İstasyonu.



Resim 30. Westminster İstasyonu.



Resim 31. Westminster İstasyonu.



Resim 32. Westminster İstasyonu



Resim 33. Westminster İstasyonu

2. 6. GEÇİCİ KİMLİKLER VE RESTORASYONLAR

Eski Roma’da, Ortaçağ Paris’inde veya 19. yy Londrası’nda binalar mimari işaretlere sahipti. 20. yy öncesinde, okulların ve devlet kurumlarının kimliklerinin uzun süre aynı kaldığı tespit edilmiştir. Günümüzde ise eskiyen mimari mekanların 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.

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.



Resim 34. Massachusetts Institute of Technology kampüsünden bir görüntü

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.

3. BÖLÜM

3. YAŞLILAR ÇOCUKLAR, VE FİZİKSEL ENGELLİLER 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 yaşanılan konutlar, ulaşım araçları ve bunun gibi daha birçok 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 kullanıcılarında günümüzde yaşadığımız çevrelere dahil etmemiz gerekmektedir. Bunun için engelsiz tasarım için genel uygulamalar çeşmeler, bina kontrol cihazları, umumi tuvaletler, lavobalar, evrensel tuvaletler, klozet yeri, klozetler ve pisuar. Yerleşim alanları koşulları, yerleşim alanı projeleri için koşullar, yerleşim alanı tasarımı. Yangın güvenliği, daire içi engelsiz dolaşım alanlarının korunması, yangın uyarı ve alarm sistemi, ışıklandırma ve alarmların tertibatı, otel ve moteller, apartman daireleri ve katlar, el ile çekilen yangın alarmı, dokunsal uyarı sinyalleri ve yönlendirmeleri, daire numaraları.

3. 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 ışıktandırılmalı, kabartmalı yazılmalı ve dokunulabilir yükseklikte olmalıdır. İşaretlerde uluslararası semboller kullanılmalıdır.

3. 1. 1. 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.

3. 1. 2. İşaret Sistemleri için tipografik standartlar

İşaret sistemlerinde uygun yazı tiplerinin kullanımı için gerekli gövde genişliği, yükseklik ve çizim kalınlığı oranları Americans with Disabilities Act (ADA – Engelli Amerikalılar Yasası) ile kararlaştırılmıştır. Bu standartlar sayesinde kullanılan yazı tiplerinin daha tekdüze olması, çizim kalınlıklarının fazla kalın veya fazla ince olmaması ve fazla olarak aşağıdaki maddeler örnek olarak belirtilmiştir;

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, daraltılmış veya genişletilmiş stillerin kullanılması sağlanır.

3. 1. 3. 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.

3. 2. Engellilere Ait İşaretler ve Piktogramlar

Özürllüler için uluslararası özürllü işareti kullanılmalı, bu işarete bağlı olarak tehlike, uyarı, bilgi ve durak/park etme gibi diğer işaretler uygulanmalıdır.



Şekil 1. Uluslararası Özürllü İşareti



Uluslararası TTY İşareti

(text telefon)



Uluslararası İşitme Özürlü İşareti



Ses Kontrollü Telefon



Görme Özürlü İşareti



Yürüme Özürlü İşareti



Kılavuz Köpekler Girebilir
İşareti



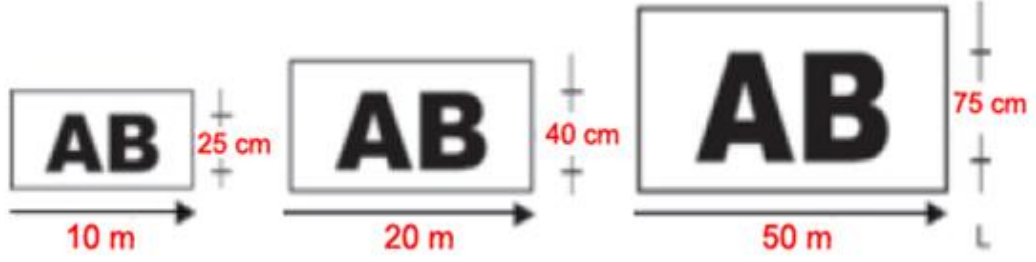
Şekil 2: Çeşitli Piktogramlar

3. 2. 1. Bilgilendirme İşaretleri

Bilgilendirme işaretleri; görme, duyma ya da dokunma yoluyla bilginin verilmesinde kullanılan yazı ve sembollerdir.

İşaretler üzerinde yer alan bilginin yerden yüksekliği; uzun/kısa boylu ve bunların arasındaki kişiler için açık bir görüş hattı olacak şekilde düzenlenmelidir.

Görme açısı içinde okuma uzaklığı ve yazı büyüklüğü aşağıda verilen değerlere uymalıdır.



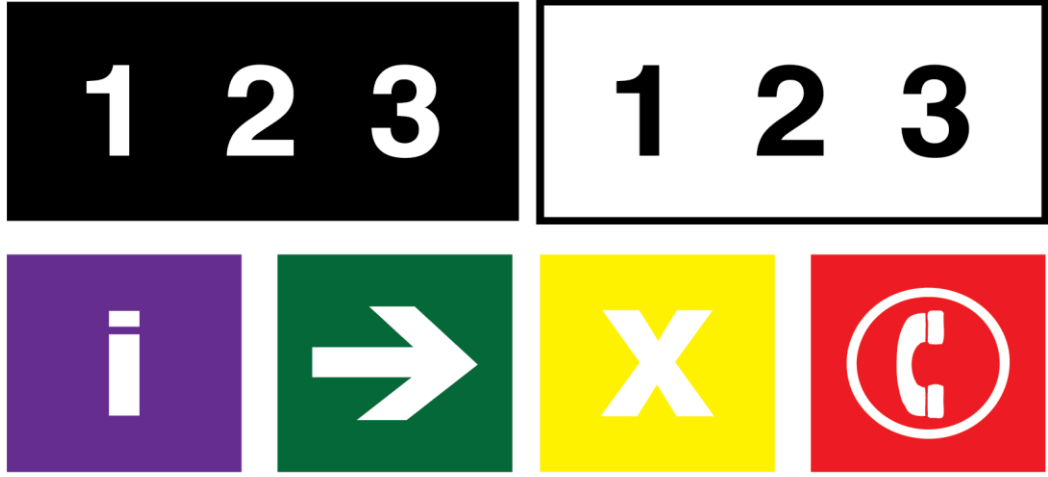
Şekil 4: Okuma uzaklığı ve Yazı büyüklükleri

Bilgilendirme işaret ve sembollerinin kolay anlaşılması için standart renkler kullanılmalıdır. Bu renklere; emniyet için yeşil-beyaz, uyarı/tehlike riski için sarı-siyah, yasaklama, durma, tehlike ve acil için kırmızı/beyaz, bilgilendirme için mavi/beyaz renkler kullanılmalıdır.

Metin ve semboller zemin ile zıt renkte olmalıdır. Sembollerde, harf yerine resim kullanılmalıdır. Görme özürlüler için bilgilendirme işaretleri sesli veya kabartmalı veya iri puntolu değildir. Bilgilendirme sembolleri ve sergileme göz seviyesinde olmalıdır. Sembollerin tasarımı mümkün olduğunca basit olmalı ve mesajın anlamı ile doğrudan ilgili olmayan ayrıntılara yer verilmemelidir.

3. 2. 2. Hissedilebilir Bilgilendirme İşaret ve Sembolleri

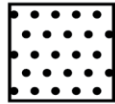
Görme özürülerin görülebilir bilgiyi kullanmaları zor olduğundan, bilgilendirme işaretleri az görenler için kontrast renklerde, körler için dokunarak kavranabilir veya hissedilebilir olarak yapılması gereklidir. Bu bilgilendirme işaretlerinde kabartma harf ve sayı, zor işitenler için bilginin sesinin kuvvetlendirilmesi ve yürüme zemininde ise, yer dokusundan ayrı olarak yürüme şeritleri ve/veya oklar olabilir.



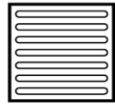
Şekil: 5 Sayı ve oklarla bilgilendirme işaretleri



Yön gösteren yer kaplama taş plak işareti



Nesneleri gösteren yer kaplama taş plak işareti



Tehlike veya ikaz yer kaplaması taş plak işareti

Şekil: 6 Yürüme zemin şekilleri

3. 2. 3. Yönlendirme İşaretleri

Görme özürlüler, yaya yolunda özellikle geniş alanlarda kendilerini yönlendirmekte zorluk çektiklerinden kesiksiz kaldırımlar ve yükseltilmiş engelsiz kenarlar, görme özürlülere yol gösterici olmasına rağmen tekerlekli sandalyeli özürlüler için sakıncalı düzenleme olduğundan, her özürlü grubu için yaya yolunda ortak kullanılabilir yönlendirme ve uyarma düzenlemesi yapılmalıdır.

Yaya kaldırımlarında görme özürlüleri yönlendirmek için yürüme şeridi yapılmalıdır. Bu şerit, yol kaplamasından farklı ve 40-60 cm genişliğinde ayrı dokuda olmalıdır. Ayrıca, bastonla algılanabilecek şekilde, yön gösteren beton/taş plak malzemesi ile kaplanmış olmalıdır.

Yaya yolu kaplamaları, renkli ve yönlendirici beton taş plaklardan olmalıdır. Renkli yüzeyi düz beton/taş plakalarla estetik bir şekilde kaplanmalı, bu kaplama için ayrı renkte yönlendirici karo taş plakalar yerleştirilmelidir. Bu taşların derz aralıkları yürümeyi rahatsız edici olmamalı ve taş plakaların arasındaki kot farkı 0,5 cm'yi geçmemelidir.



Resim 35: Yaya Yolu yönlendirici kaplama örnekleri

Kavşaklardaki kaldırımlar, özürülerin rahatça ve engellenmeden yönlenebilmeleri için kavşak köşe taşı ve emniyet şeridi içindeki koruyucu (0,90 cm yüksekliğinde) babalarla belirlenmelidir. Farklı özürü grupları için; ses, renk, aydınlatma, malzeme ve doku yapısı değiştirilerek yaya yolunda yönlendirme yapılmalıdır.

3. 2. 4. Engelliler için Uyarıcı İşaretler

Kaldırımlarda, yayaların hareketlerini kısıtlayan engeller varsa, bu engellerden önce fark edilir işaret veya yol kaplamasından ayrı dokudaki renkli malzeme kaplaması ile yayalar uyarılmalıdır.

Ayrıca, yoğun kullanılan kaldırımlarında özellikle özürü yayalar;

- Meydana gelen daralmalarda,
- Yolun taşıt yoluna doğru fazla eğiminde,
- Eşiksiz yükseltilmiş kenarlarda,
- Hareket yönünde maksimum yükselme olan kısmın belirlenmesinde,
- Yollardaki parke kaplamasının rengi, derzi ve aralıkları nedeniyle,
- Hareket yönünde yere çapraz yerleştirilmemiş ızgara aralıklarında,
- Yaya yollarının arızalı olmaları durumunda, hareket yönünde fark edilir şekilde işaretlerle uyarılmalıdır.

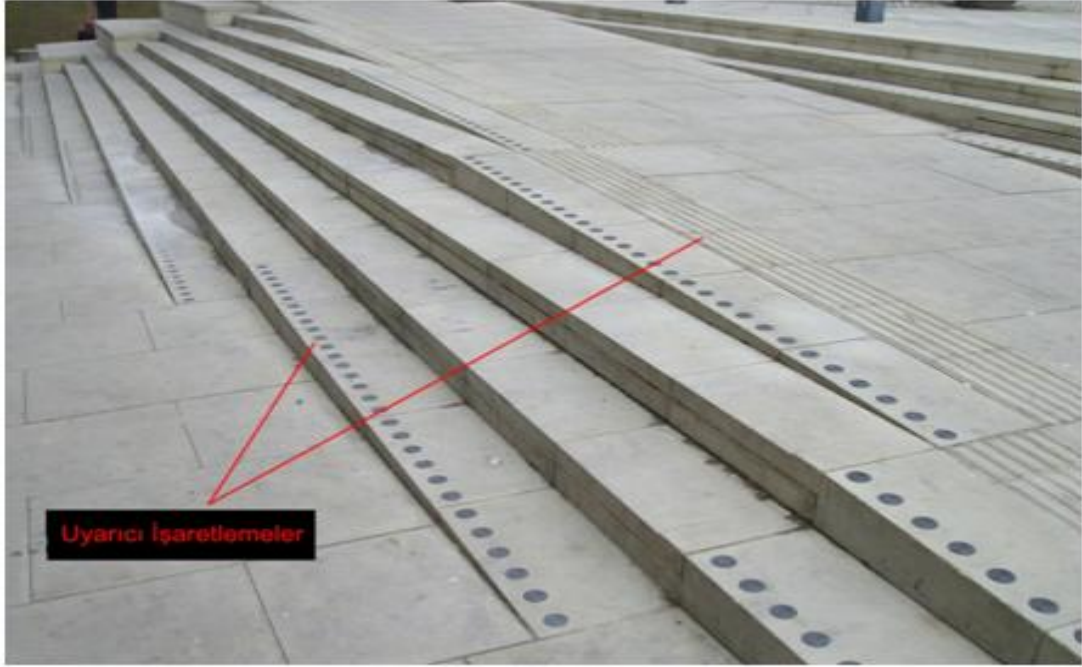


Resim 36: Uyarıcı İşaretlere örnekler

Kaldırımlardaki yer ızgaraları, çöp kutuları, yangın muslukları, posta kutuları, direkler, ağaçlar, çiçeklik, dinlenme bankları gibi benzer engellerin etrafı, görme özürllüleri uyaracak şekilde beton karo taşla kaplanmalı ve özürllüleri uyaracak şekilde olmalıdır.



Resim 37. Merdiven ve rampa başlangıç/bitişlerinde görme özürlüler için yer işaretlemeleri



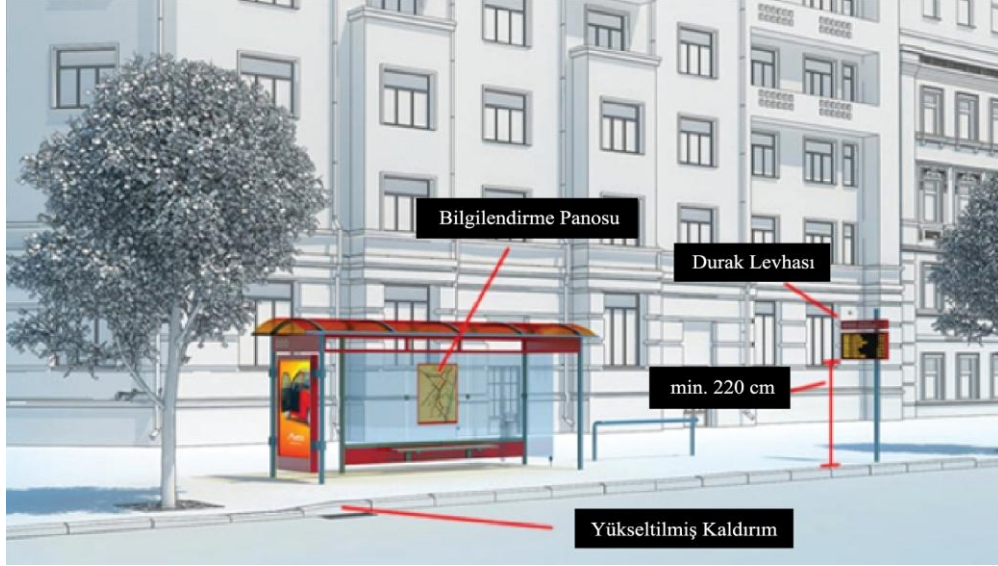
Resim 38: Kaldırım kenarındaki kesinti olan yerlerin kaplaması özürlüleri önceden uyaracak şekilde doku ve renk olarak farklı bir malzeme ile yapılan örnek resim

3. 2. 5. Engelliler için Uyarıcı İşaretler

Her durakta, o durağın hangi toplu taşıma aracına ait olduğu, aracın güzergâh numarası ile güzergâh ve durağın adını belirten okunaklı levha ile yanıp sönen ışık olmalıdır. Durak levhalarının yerden yüksekliği minimum 220 cm olmalıdır.

Kapalı durakta göz hizasında ve dokunsal okuma yüksekliğinde bilgilendirme panosu bulunmalıdır. Bu pano üzerinde, iri puntolu harfler, kabartmalı şehir haritası, güzergâh planı, toplu taşıma aracı tarifesi gibi bilgiler bulunmalıdır:

- Duraktaki bilgilendirme panosunda, toplu taşıma araçlarının güzergâh plânı ve bu durağa en yakın taksi durağı ile önemli telefon numaraları bulunmalıdır.
- Durakta bulunan şehir haritası renkli olarak bölgelere ayrılmış olmalı, haritada ana caddeler, önemli kamu binaları, ticaret merkezleri, sportif alanlar, cami, hastane ve posta hane gibi binalar gösterilmeli ve ayrıca haritanın yanında kabartmalı yazı ile lejantı bulunmalıdır.
- Duraktan birden fazla toplu taşıma aracı geçiyorsa, bunların güzergahları ayrı ayrı güzergâh planında gösterilmelidir.
- Duraktaki güzergâh planında durağın yeri, okla gösterilmelidir. Güzergâh üzerindeki diğer toplu taşıma güzergâhları ile aktarma yapılabilecek duraklar varsa bu duraklar da güzergâh planında gösterilmelidir.



Resim 39: Duraklarda örnek bilgilendirme panosu

Duraklarda; otobüs, hafif raylı sistem veya metro gibi toplu taşıma araçlarından hangisine ait duraksa, onun sembolü bulunmalı; birden fazla çeşit toplu taşıma araçları geçiyorsa, o toplu taşıma araçlarının sembolleri de bulunmalıdır. Duraktaki panoların köşeleri yuvarlatılmış olmalıdır.

3. 3. Taşıt Yolu ve Kavşaklardaki Sinyalizasyon Tesisleri

Taşıt yolu ve kavşaklardaki sinyaller; engelliler için renkli ışıklı, dur/geç komutlu veya hareket eden/duran insan figürlü olmalıdır. Ayrıca görme engelliler için, kırmızı rengi ve dur hareketini belirten kısa kısa devam eden alçak tonda (825 Hz), yeşil rengi ve yürü hareketini belirten devamlı yüksek tonda (1240 Hz) sesli olmalıdır. Görme engelliler ya da kısmi işitme kaybı bulunan kişiler için, trafik ışıklarında sesli işaretler bulunmalıdır.

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. Engellilerin haklarına odaklanan pek çok örgüt, dünyada yardım almadan gezmek için haklarını koruyacak kanunlar için ilgili mercilere 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 zorlandılar ama ilk anlamlı ve ispatlanan tasarım standartlarının yaratılması için New York City'deki Lighthouse International Headquarters binasında kısa süre içinde ciddi 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.

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.

3. 4. 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.

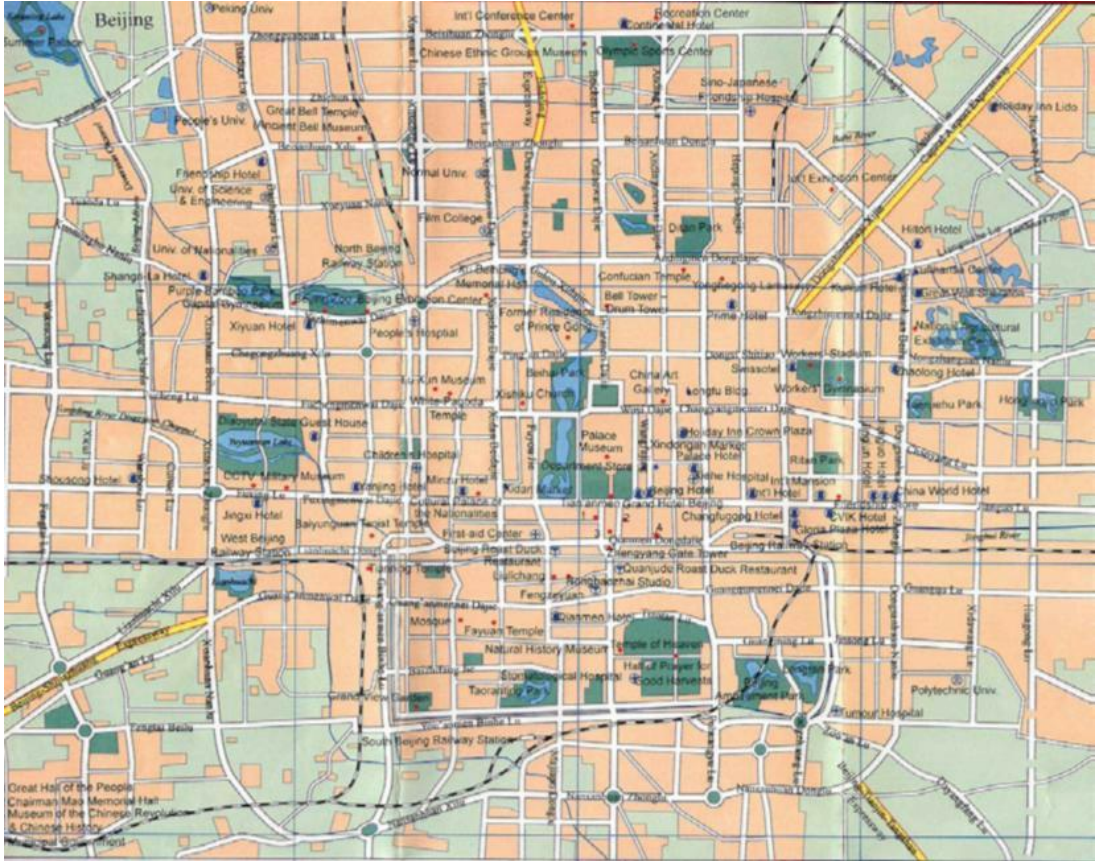
Görme engelliler için tabelalar yapılmasını zorunlu kılan ilk yasaları ABD gerçekleştirmiştir. Harf türlerini, boyutlarını, genişliklerini, Braille yazılarını ve tabelaların konumlarını kesin olarak belirlemektedir. Bu yasa kısa süre önce görme engelliler ve görenler için kullanılan tabela bilgilerinin 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 etmekte 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 mekanları" tanımlamakta ve belirli ölçüler yerine bir dizi tasarım çözümlerine odaklanmaktadır.

4. BÖLÜM

4. 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 temsidir. Haritalar üç soyutlamayı ele alma biçimleriyle tanımlanırlar. Bunlar, izdüşümü, ölçek ve dokudur.



Resim 40. 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 birçok nesneye (örn. kiliseler, yollar, demiryolları, dağlar, nehirler ve ormanlar) karşılık gelen grafik işaretlerdir.

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 41. 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 42. Pentagram Design tarafından The High Line projesi için tasarlanan yönlendirici harita tasarımı örneği

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 grafik haritalar bir yerin görüntüsünü oluştururlar ve kullanıcının hatırlaması için mekanın açık ve akılda kalıcı bir görüntüsünü sunarlar.



Resim 43. MIT kampüs harita ve yönlendirme tasarımı

5. BÖLÜM

5. ULAŞIM SİSTEMLERİ VE YÖNLENDİRME TASARIMI

19. yy sonunda modern seyahatin doğuşundan ve modern tren yolu ağlarının gelişiminden beri tanımlama ve yön bulma da 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.

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 da 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 bütünlük bir süreç olarak gördüğünü belirtmektedir.

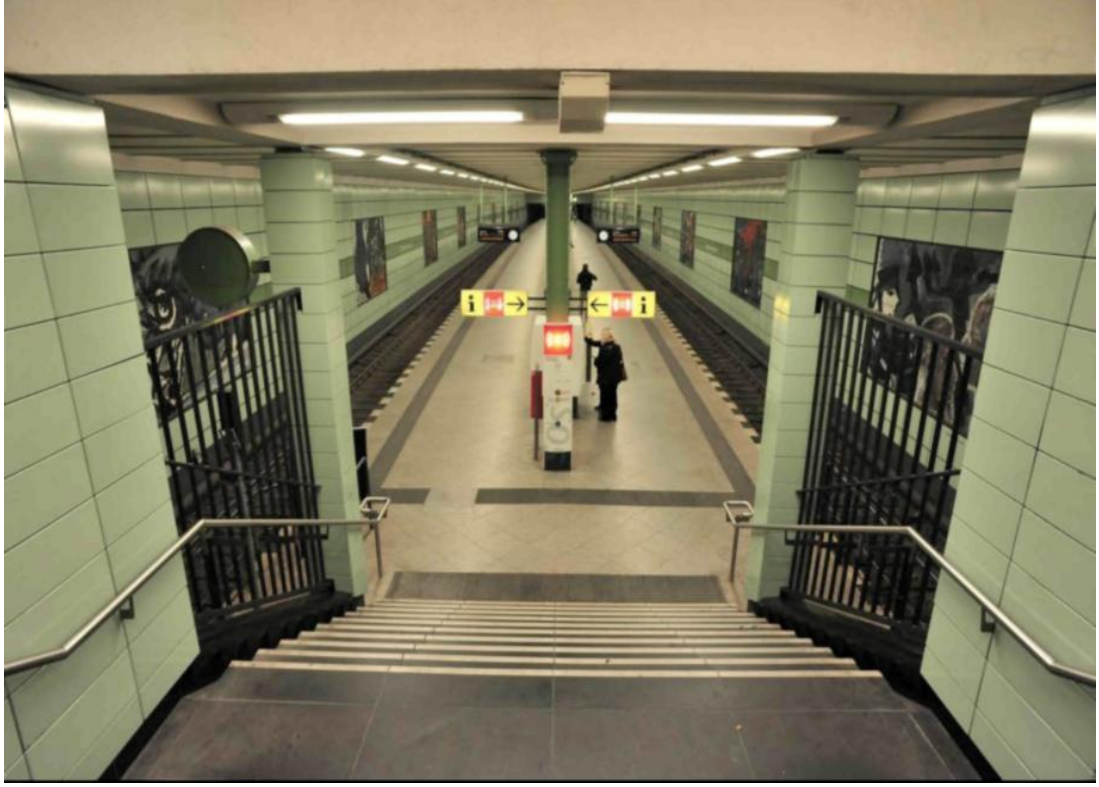
Spiekermann'ın iletişim tasarımı için öngördüğü süreçte harf tasarımı ilk sıralarda yer almaktadır. Spiekermann'ın tasarladığı yazı karakterlerinin ortak özelliği, küçük detayların harf anatomisinin temel kurallarına bağlı kalarak ölçülü bir üslupla abartılmasıdır.

Tasarım kalitesinin bütünleşik bir yaklaşım gerektirdiğine inanan, problem çözme ve estetik tatmini iki ayrı olgu olarak ele alan Spiekermann'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 Meta Design 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 44. Berlin Metrosundan bir görüntü.



Resim 45. Erik Spiekermann tasarımı Berlin metro yönlendirme sistemi görseli.



Resim 46. Erik Spiekermann tasarımı Berlin Havaalanı yönlendirme sistemi.

S-Bahn (Banliyö Treni) ve 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 faktörlerdendir.



Resim 47. Berlin U-Bahn metro sembolü.

Spierkermann'a göre tasarım ilk önce ve en önemlisi entellüktüel bir süreçtir. Yaygın inanın 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, istenenden 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.

Spierkermann'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.

5. 1. Bilginin sunumu

Tutarlı bir renk, yazı, biçim şablonu sunan ve sistemin markasını farklı yerler ve kullanımlara yayan 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 sunulmaktadırlar. (Arredamento Mimarlık, 2011/ 07-08, s.139-140.)

5. 1. 1. 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 gibi belirli detaylarla devam eder.

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 48. New York, Manhattan, Grand Central tren istasyonundan bir görüntü.

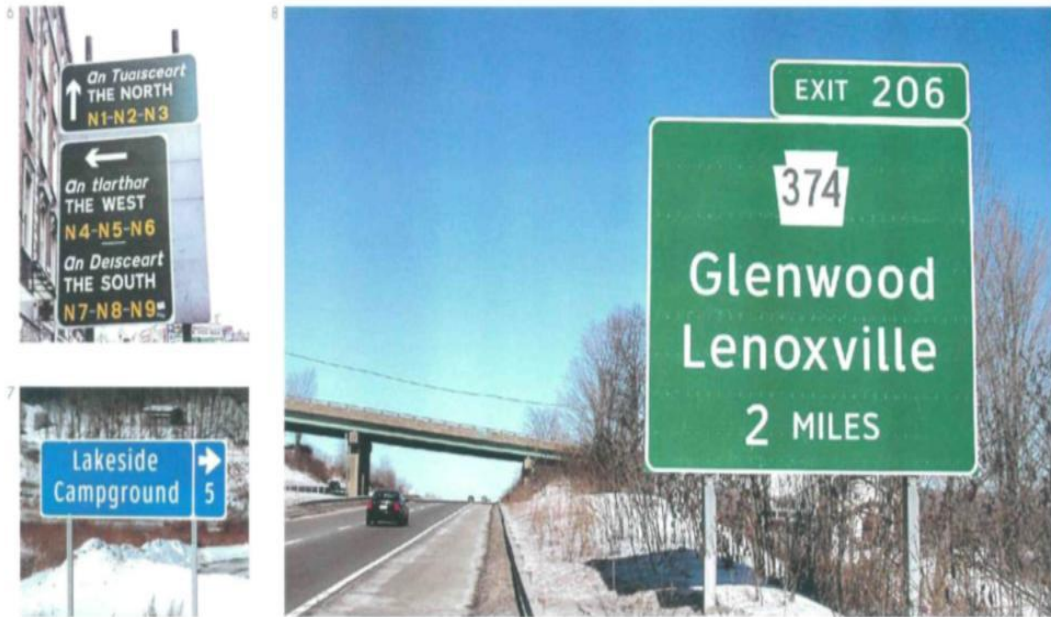


Resim 49. Las Vegas, McCarran Havaalanından bir görüntü.

5. 2. YOL TABELALARI VE DİĞER DİŞ 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 50. Amerika otoyol tabela örnekleri.

5. 2. 1. Otoyol tabelalarını etkileyen sürüş kuralları

J.R. Hamilton ve Louis L. Thurstone, 1937 tarihli Otomobil Sürücülüğünde İnsan Sınırları adlı kitaplarında, otobanlarda 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.

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 standart olmuş 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.

5. 2. 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 51. Okunaklılık için farklı alternatifli tipografi örneği.



Resim 52. Yol tabelalarında okunaklılık için örnek.

5. 2. 3. TABELALARDAKİ RENK OKUNAKLILIĞI

Renk 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 gerçekleştirmiştir. Bu düzen sürücülerin harfleri görmeleri için yeterli genişlik vede en doğru kontrast oranı olarak saptanmıştır. Meeker ve Montalbano’nun Clearview Highway© 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.

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 53. İngiltere, Gatwick Havaalanından bir görüntü.



Resim 54. İngiltere, Barbican Sanat Merkezinden bir görüntü.

5. 2. 4. TABELA OKLARI

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 55. Paris şehir içi üçgen oklar örneği.

5. 3. SEMBOLLER VE PİKTOGRAMLAR

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. (BERGER Craig, Wayfinding, s.61-62)

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

- Bir semboller grubunun tanınmasında artış, 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.

- 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 vermeye 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 kullanılmıştır. 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 meydana gelmektedir.

Kelimeler çok çeşitli puntolarla yazılabilen bir veya daha fazla lisanla 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.

5. 3. 1. Piktogramlar

Piktogram, bir kavram veya fikri görsel hale dönüştürmek için sembollerle yalınlaştırılarak oluşturulan resimsel yazı şeklidir. Piktogramların en önemli özelliği, iletişimde dile getirilmeye gerek olmayan ayrıntılardan arındırılarak, yalınlaştırılmış olmalarıdır. Anlatılmak istenileni doğrudan belirten birer imge oldukları için piktogramlar dolaysız iletişimde bulunmaktadır.

Çevresel grafik tasarım bağlamında piktogramlar özellikle büyük ve karmaşık mekanlardaki yönlendirme ve işaretleme dizgelerinde kullanılmaktadır. Piktogramlar, havalimanı, tren istasyonu, otopark, alışveriş merkezi, iş merkezi, müze, otel, hastane vb. gibi pek çok kamusal mekanda insanları yönlendirmek ve bilgilendirmek amacıyla kullanılır. Bu nedenle, piktogramların farklı insan kitleleri tarafından rahatlıkla anlaşılabilir olması oldukça önemlidir. 1972 Münih Olimpiyatları için piktogram tasarımı yapan Otl Aicher'e göre "piktogramlar farklı kültürlerden ve farklı meslek gruplarından insanların anlayacağı şekilde tasarlanmalı, tabuları çiğnememeli, tarafsız, okunabilir ve anlaşılabilir olmalıdır."

AIGA (The Professional Association for Design)'nın 1981'de Amerika Ulaştırma Bakanlığı (DOT-United States Department of Transportation) için geliştirdiği 50 piktogramdan oluşan set, neredeyse tüm dünyada kullanılan bir standart haline gelmiştir



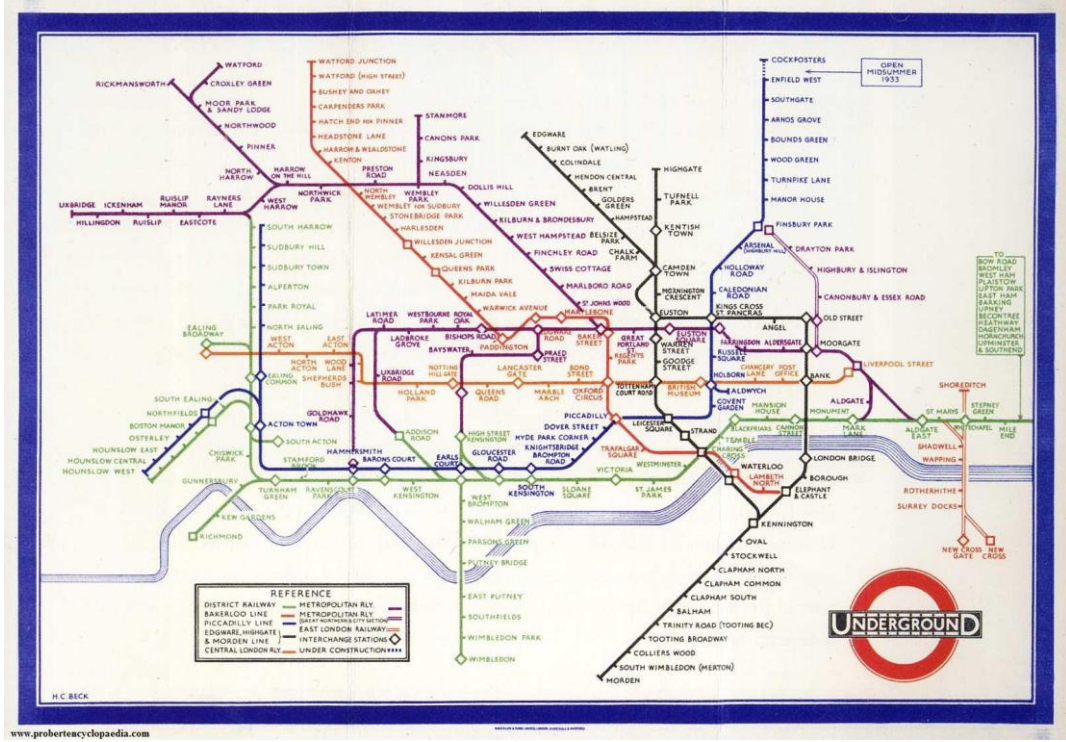
Şekil 8: AIGA'nın Amerika Ulaştırma Bakanlığı için geliştirdiği piktogramlar dan örnekler

Dört yılda bir başka ülkede gerçekleştirilen Olimpiyat Oyunları için her ülkenin tekrar tasarladığı piktogram setleri, çevresel grafik tasarımcılar için büyük ve önemli bir fırsat olmuştur. Olimpiyatlarda piktogramlar, farklı ülkelerden ve farklı kültürlerden gelmiş pek çok izleyiciyi spor alanlarına ve kamusal servislere yönlendiren herkesin rahatlıkla anladığı ortak bir dil niteliğinde kullanılır. Diğer Olimpiyatların düzenlendiği her ülke, yeniden hazırladığı piktogram setlerinde kendine özgü renkler ve biçimlerle yeni grafiksel diller kullanmışlardır .



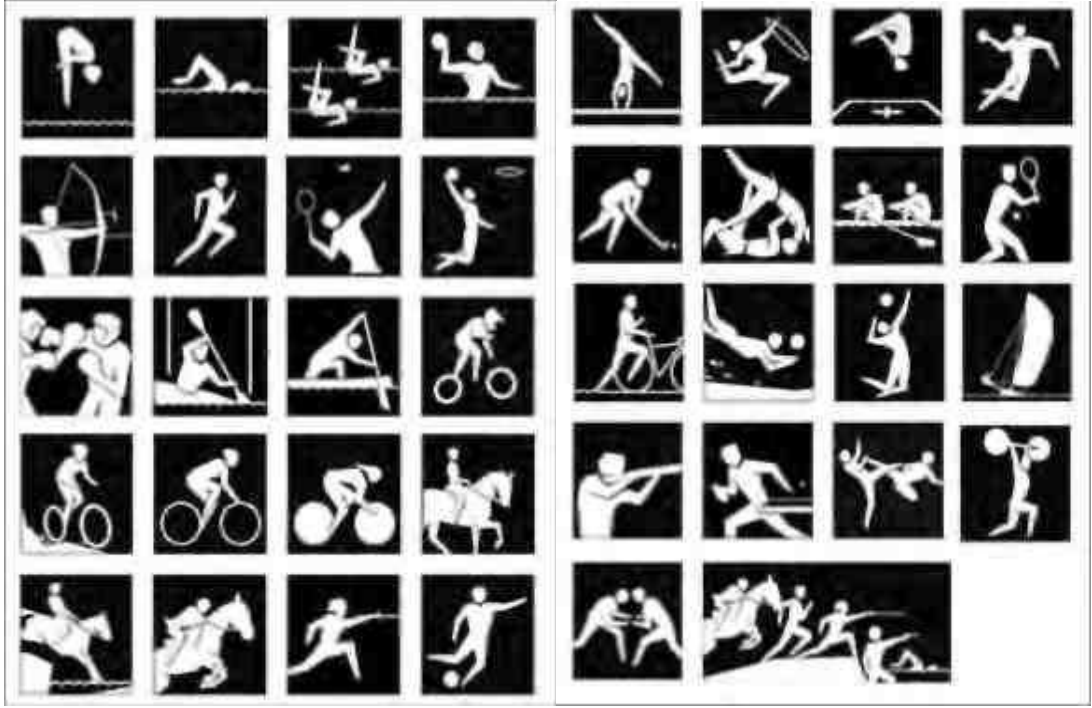
Şekil: 9 .1972 Münih, 1996 Atlanta, 2000 Sidney, 2008 Beijing Olimpiyat Oyunları için hazırlanan piktogram setlerinden örnekler

Örneğin, 2012’de Londra’da yapılacak olan Olimpiyat Oyunları için hazırlanan spor disiplinlerini gösteren piktoqram setinin tasarımı, Some One Tasarım Ofisi tarafından Henry Beck’in Londra Metro Haritasından esinlenilerek hazırlanmıştır.

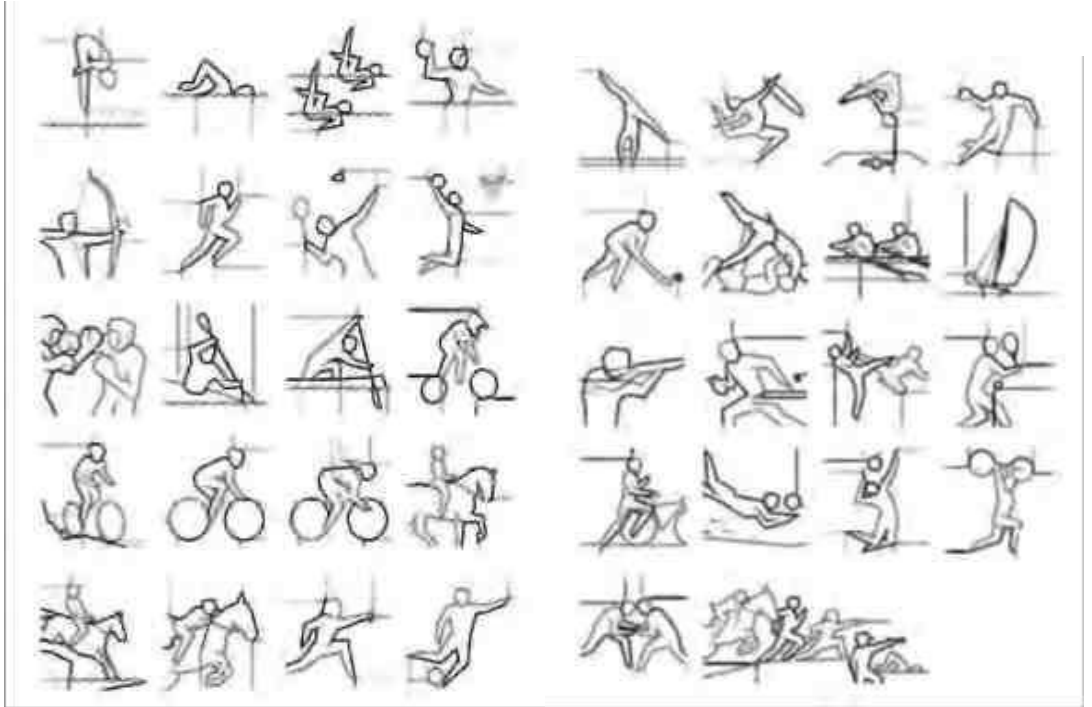


Resim 57. Henry C. Beck’in 1933 yılında tasarladığı Londra Metro Hattı Haritası

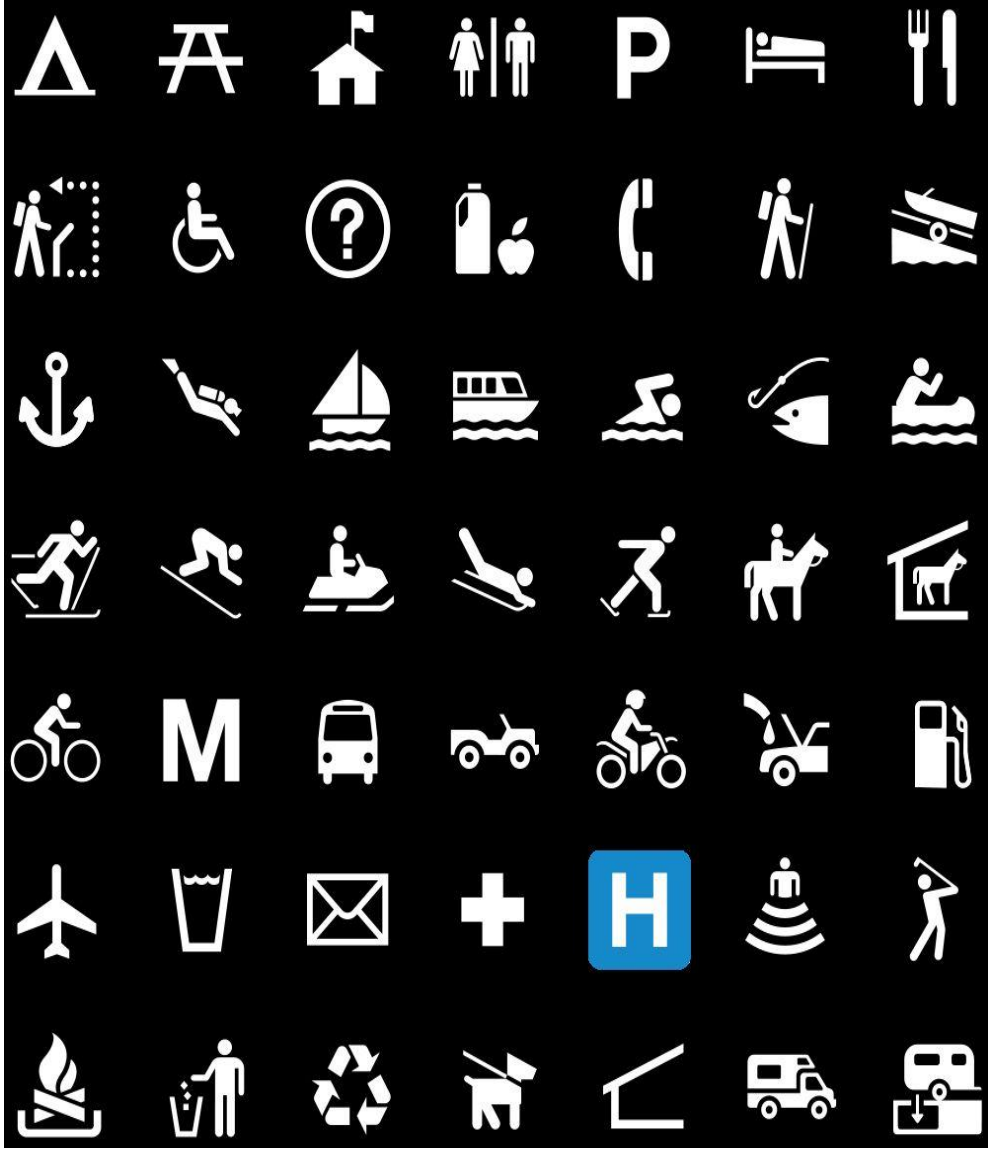
piktoqram bir siluet hali bir de Londra Metro Haritası’ndan yola çıkılarak tasarlanan dinamik hali olmak üzere iki biçimde hazırlanmıştır. 1. Bir teknik ressam olan Henry C. Beck’in (1903-1974) 1933’de tasarladığı ‘Londra Metro Hattı’ haritası bilgilendirme tasarımının önemli çalışmalarından biridir. Teknik ressam Henry C. Beck, haritada metro hatlarının coğrafi koşullara göre eğimlerini, kıvrımlarını ve uzunluklarını göz ardı ederek, hatları elektrik devrelerinin görünümünden esinlenen bir yaklaşımla çizmiştir. Beck’in haritasında her hat 90 ya da 45 derecelik açılarda oluşmaktadır ve hepsinin ayrı bir rengi vardır. Tasarlandığı günden beri işlevselliği ve kolay anlaşılabilirliği ile daha sonra tasarlanan bütün metro hatları haritalarına temel oluşturmuştur.



Şekil:10. 2012 Londra Olimpiyatları için hazırlanan siluet piktogram seti



Şekil: 11 : 2012 Londra Olimpiyatları için hazırlanan dinamik piktogram seti



Resim:12. Çeşitli piktogram tasarımlar



Şekil:13. Sağlık sektöründe geçerli olarak kullanılan semboller.

5. 3. 2. TAMAMLAYICI BİLEŞENLER

Reklam, mağaza 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 artırılabilir. 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 dağınık 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.

5. 4. ULAŞIMDA YÖN BULMA

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. 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, tasarımcı 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 tasarlarlarken 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 birleştirilebilir. 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 tabelaları 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 başarısız olacaktır.

Yön bulmanın rolü hakkında müşterinin ve bütün tasarım ekibinin eğitilmesine yardımcı olunmalıdır. Genellikle bu adım görmezden gelir 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 yerleşim sonrası sorunlarla başa çıkılmasına yardımcı olur. (BERGER Craig, Wayfinding, s.74-75)



Resim 58. SMX Convention Center, çıkış noktasına yönlendirme işareti

5. 4. 1. Yön tabelaları

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 biniş 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.



Resim 59. ODTÜ Kuzey Kıbrıs Yerleşkesi'nden yönlendirme dizgesi örneği

Yönlendirme tasarımı, açık ya da kapalı alanlarda kullanıcıların gidecekleri noktayı bulabilmelerini amaçlayan bir bilgilendirme tasarımı alanıdır. Yönlendirme tasarımı, kullanıcıyı belli bir yöne doğru yönlendirme amaçlı görsel tasarımlardan oluşmaktadır. İşaretleme tasarımı ise kullanıcıya vardığı noktayı gösteren görsel işaretlerdir. Bu işaretler, o yerin bir adını ve işlevini belirten imlerdir. Kapı yazıları, kat numaraları, bina isimleri v.b. gibi tamamı işaretleme tasarımının kapsamına girmektedir. “Yönlendirme ve işaretleme tasarımı, ana girişlerde, yol ağzlarında, varış ve çıkış noktalarında, yaya ya da araç trafiğine, tipografi, semboller ve oklar gibi grafik unsurları birleştirerek yön verir”



Resim 60. ODTÜ Kuzey Kıbrıs Yerleşkesi'nden işaretleme dizgesi örnekleri

Açık ya da kapalı alanlarda, yönlendirme ve işaretleme tasarımlarının çevre ile uyum içinde olması önemlidir. Yönlendirme dizgeleri, buldukları çevrenin bir parçası olabilmeli ve çevrenin nitelikleri ile bütünleşebilmelidir. Bir mekânın kullanıcıları için tasarlanan yönlendirme ve işaret dizgeleri, bilgi verme, kişinin mekâna uyumunu sağlama, mekâna kimlik kazandırma, kişiyi mekânda yönlendirme ve dekor oluşturma gibi işlemlere sahiptir.

Bununla birlikte, dünyanın pek çok yerindeki tren istasyonları, metrolar ve havalimanları için yönlendirme ve işaretleme tasarımı yapan Hollandalı bilgilendirme tasarımcısı Paul Mijksenaar, etkili bilgilendirme tasarımının tansiyonu biraz yüksek tutması gerektiğini belirtmektedir. “Bilgi insanların ilgisini uyanık tutacak şekilde yapılandırılmalı ki, insanların algıları açık kalsın.” Bu bağlamda, yönlendirme ve işaretleme dizgeleri hem çevre ile uyum sağlayabilmeli hem de dikkat çekici olabilmelidir. Avustralyalı tasarımcı Garry Emery’nin, 2005 SEG D Tasarım Ödülüne değer görülen Melbourne - Docklands bölgesi için tasarladığı yönlendirme dizgeleri, çekiciliği ve dikkat toplamayı renk ögesi ile sağlamıştır.

“Şehirlerde yaşayan insanların ilgisi göze çarpan, parlak ve büyük işaretlerle çekilir. Tasarımcı, iletişimi kolaylaştıran, çevre hakkında kolay ve açık bilgiler veren işaret dizgeleri tasarlamalıdır. Şehir karmaşıktıkça insanlar işaretlerde, rehber kitaplarda daha açık bilgilere ihtiyaç duyarlar”.

Tasarımların, hızlı ve kolay yönlendirme amacına dayanan, açık, sade ve akılda kalıcı olmasına dikkat edilmelidir. Wyman’a göre, yönlendirme ve işaretleme dizgeleri tasarlarken izlenecek temel hedefler; farklı kültürlerden gelen insanlarla iletişimde bulunabilecek uygun ve okunaklı görüntüler oluşturmak, üçüncü boyutu kullanmak ve iyi işleyen, gerektiğinde zaman testine dayanıklı olabilen, sade estetiğe sahip özgün bir dizge yaratmaktır.



Resim 61. Çarpıcı renklerle dikkat uyandıran Melbourne Docklands yönlendirme dizgesi örnekleri

Havalimanları ve karayolları, yönlendirme ve işaretleme tasarımına en çok gereksinim duyulan alanlardandır. Bu alanlardaki yönlendirme tasarımları, farklı uluslardan, farklı dil ve kültüre sahip pek çok insanın hızla hedefleri noktalara ulaşabilmelerini amaçlamaktadır. Yönlendirme ve işaretleme tasarımı, alışveriş dükkanları, kafeler, havayolu şirketleri, hava trafiğine giriş- çıkış kapıları gibi yerleri içinde toplayan havalimanlarındaki çeşitliliği ve karayollarında da her geçen gün artan ve hızlanan araç trafiğini kontrol etmektedir.

Paul Mijksenaar, seyahatin kendi başına stresli ve yorucu bir süreç olduğunu, bu nedenle yönlendirme dizgelerinin açık ve kolay anlaşılır olması gerektiğini belirtmektedir. Mijksenaar, New York ve New Jersey’de bulunan üç büyük havalimanı (John F. Kennedy, Newark, LaGuardia) için yaptığı yönlendirme ve işaretleme tasarımıyla, 2003’de Çevresel Grafik Tasarım Derneği (SEGD)’nin onur ödülüne layık görülmüştür.



Resim 62. John F. Kennedy Uluslararası Havalimanında uçuş kapılarını gösteren yönlendirme dizgeleri



Resim 63. John F. Kennedy Uluslararası Havalimanı renk kodları

Amerika'nın karayolu yönlendirme ve işaretleme dizgesiyle aynı olan John F. Kennedy Uluslararası Havalimanının yeşil renk kodlu kara ulaşımı yönlendirme dizgeleri.

Yönlendirme ve işaretleme tasarımları uygulandığı yerin kimliğini yansıtabilmelidir. Bir havalimanı için tasarlanan yönlendirme dizgesiyle, bir eğlence parkı için tasarlanan yönlendirme dizgesinin görsel kimliği birbirinden farklı olmalıdır. "Formundan renklerine, tipografisinden boyutlarına kadar bütün tasarım kararları bir bütün halinde bu kimliğe dair ipuçları barındırmalıdır." Orhan Irmak Tasarım ekibi tarafından tasarlanan ODTÜ Kuzey Kıbrıs Yerleşkesi'nin yönlendirme ve işaretleme dizgesi, hem yerleşke içerisindeki araç ve yaya trafiğini doğru yönlendirmeyi, hem de yerleşke genelinde ODTÜ kimliğini hissettirmeyi amaçlamıştır . Yönlendirme dizgelerinin tümünde dikey kırmızı bant, yarım olarak yer verilen ODTÜ logosuna zemin olarak kullanılmış, böylece yerleşke geneline yayılan öğelerin arasında bir dil birliği sağlanmıştır.



Resim 64. ODTÜ Kuzey Kıbrıs Yerleşkesi'nin yönlendirme ve işaretleme dizgesinden örnekler

6. BÖLÜM

6. YÖNLENDİRME SİSTEMLERİ

6. 1. 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" dönüşmeleri idi. 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 ve 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 taksitlendirilmiştir.

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. (BERGER Craig, Wayfinding, Alan Jacobson s.84)



Şekil:14 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 65. Hastane yönlendirme tabela örneği



Resim 66. Hastane içi yönlendirme tasarımı örneği



Resim 67. Hastane içi yönlendirme tasarımı örneği.

6. 2. KURUMSAL MEKANLAR

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. Resim Manhattan'da, Pentagram Design tarafından tasarlanan 623 nolu bina girişi.

Değişen kurumsal mekanlar için grafik tasarımcılar yeniden projeler tasarlamaktadırlar. 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 tanımlamalar kullanılarak “kurumsal merkezi tanıtmaya” amacıyla, ziyaretçilere görsel bilgi aktarılmaya çalışıldığı saptanmıştır.

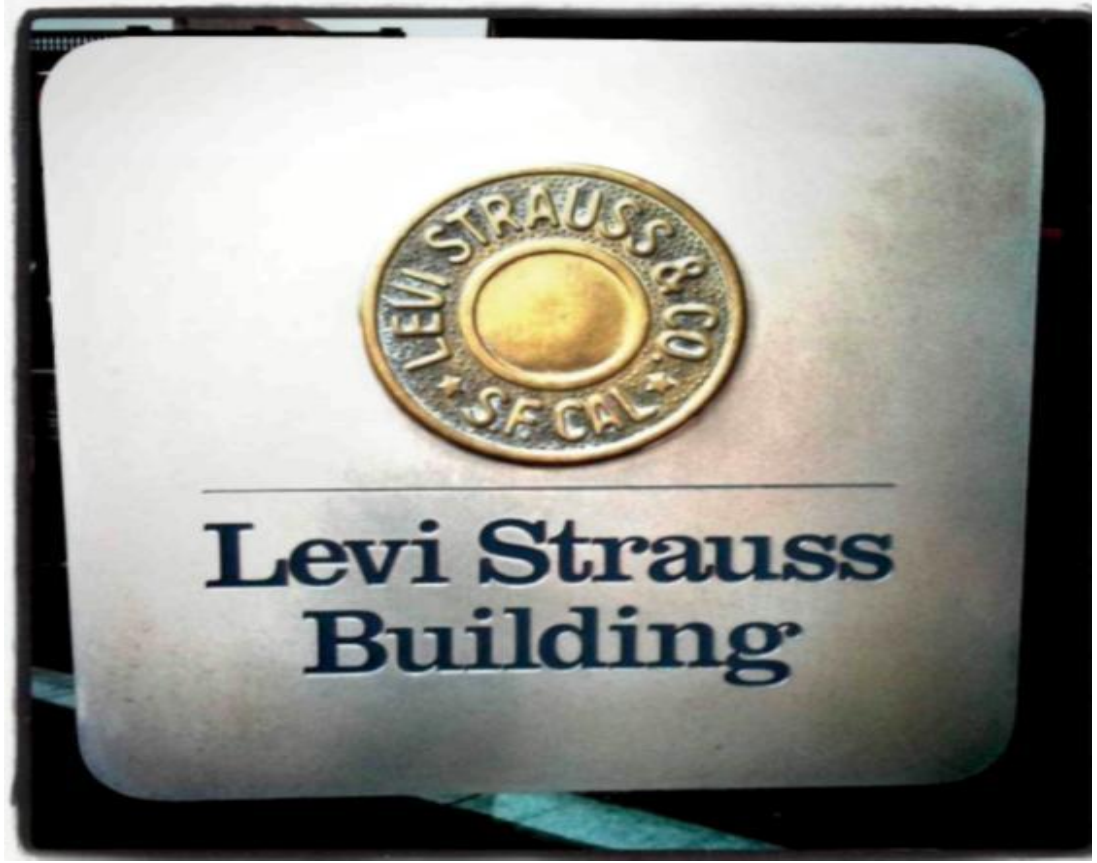


Resim 68. Ivan Chermayeff tarafından Phill Morris şirketine tasarlanan kurumsal totemi.

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 programının 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.

“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.

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 69. Charles P. Reay ve Greg Youngstrom tarafından Levi's kurumsal marka imajı.

Levi's markasının güçlü isminin tanınması kot giysilerindeki pirinç düğmeler sayesinde olmuştur. Grafik tasarımcıları Charles P. Reay ve Greg Youngstrom, Levi Strauss & Company'nin kurumsal tanımlamasında düğmeye odaklanmışlardır. Büyük-ölçekli pirinç kot düğmelerinin bina tanımlarına ve yön bulma tabelalarına eklenmesi bu programın Levi's müşterileriyle bağ kurmasını sağlamıştır. Pirinç 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 70. 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.

6. 3. MÜZE, FUAR, SİNEMA, TİYATRO İŞARETLERİ

Kültürel ya da tarihsel değeri olan nesnelere 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 71. 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 bir araya 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 "her şeyin" 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 72. 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. Bir çok 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.

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 hissedersen, 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 düşünülmelidir.

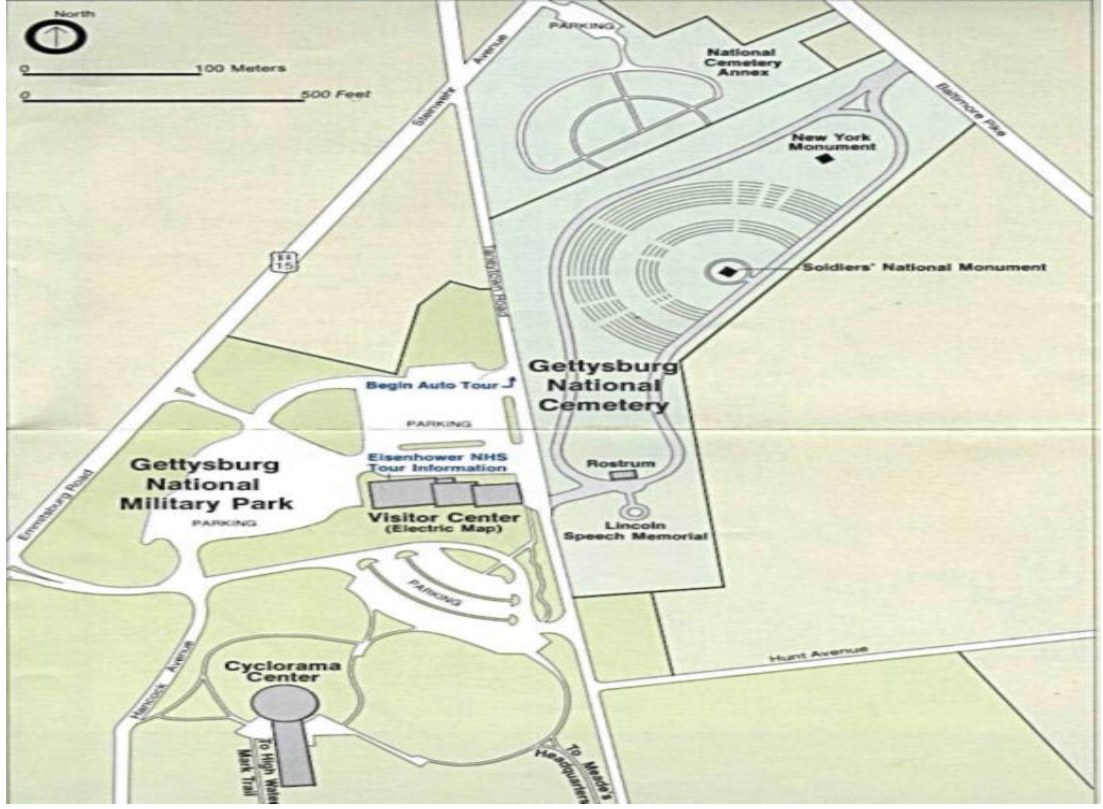
Tabelalar hak ettiklerinden daha fazla ilgi çekebilir ama yönlere ve estetik öğelere çok az vurgu yapılmasının bunları etkisiz kılacağı de ispatlanmıştır. Bu tür ortamlarda program yapılması büyük ölçüde bir müzedeki çeşitli bölümler ve deneyimlerle ilişkili ziyaretçi akışlarına bağlıdır. Galerilerde, 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.



Resim 74. 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 75. Gettysburg Askeri kamp haritası.



Resim 76. Gettysburg Askeri kampı yürüyüş parkından bir görüntü.

6. 4. ŞEHİR SİSTEMLERİNDE YÖNLENDİRME TABELALARI

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

Roma İmparatorluğu'nun çöküŐüyle ortaya çıkan orta çağ imparatorlukları sadece hayat boyu orada yaŐayanlar 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 birleŐtirilen tören yolları; ve Venedik'te 1000 yılı civarında başlayarak günümüzde kullanımı devam eden, ana dini merkezleri birleŐtirmek için binalara eklenen ilkel yön bulma tabelaları.

Yayalar için geliŐtirilen 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, savaŐtan 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) oluŐturdu. 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 hapsedilmiŐtir. BERGER Craig, Wayfinding, s.120



Resim 77. 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.



Resim 78. Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi.



Resim 79. Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi



Resim 80. Sussman/Prejza, Los Angeles, City National Plaza, şehir sistemi.

6. 4. 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 81. Meksika 1968 olimpiyatları piktogramları.

6. 4. 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.

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.



Resim 82. Lincoln, Nebraska şehir içi yönlendirme sistemi örneği.

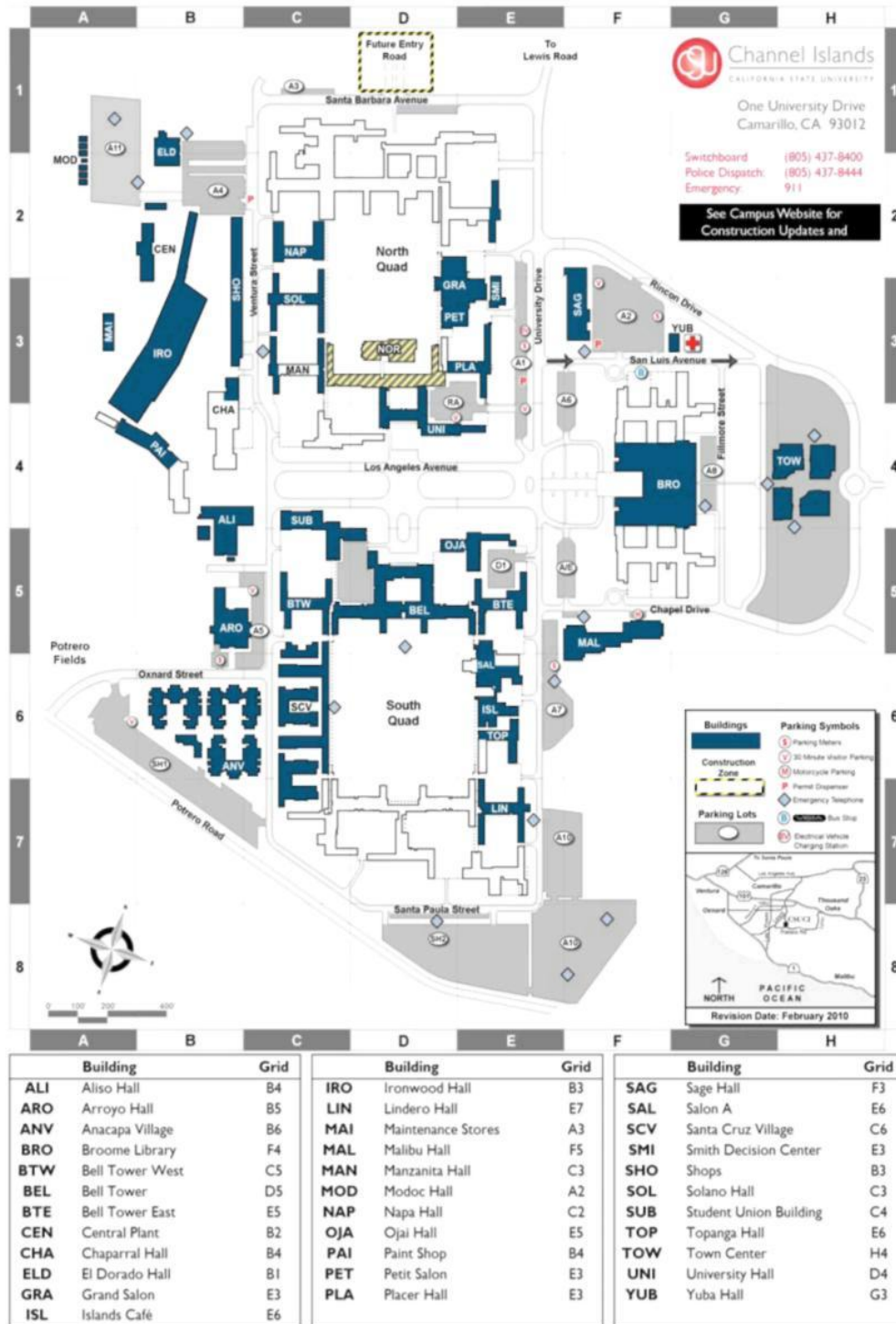
6. 5. ÜNİVERSİTELER VE KAMPÜSLER

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 kampus azdı ve tüm binalar bir görüş hattı üzerindediydi.



Resim 83. California State Üniversitesi kampüs haritası.



Resim 84. Alvar Aalto tasarımı, Helsinki Teknik Üniversitesinden bir görüntü.



Resim 85. Alvar Aalto tasarımı, Helsinki Teknik Üniversitesinden bir görüntü.



Resim 86. Illinois Teknoloji Enstitüsü giriş kapısından bir görüntü.

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 kampus kapılarına yapması gereken bir ziyaretçi için bağlantılar kritiktir. Kampus kapıları park yerleri ve yaya yön bulma sistemi, ziyaretçiler ile çok sayıda yere yönlendirirler.

Kent State University Wayfinding Signage



Resim 87. Kent State Üniversitesi, yönlendirme sistemi tasarım örneği

Bu tip tabela sistemleri; şehir dışında yaşayanların seyrek ziyaretleri, bir spor müsabakasına gelen büyük grupları, 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. (BERGER Craig, Wayfinding, s. 134)

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.

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, hatırdan kalır bir ziyaretçi deneyimiyle sonuçlanmalıdır. Ancak bu şekilde bir kurumun benzersiz mekan duygusunu yakalayabilir ve bir marka yaratma fırsatı sunabilir.

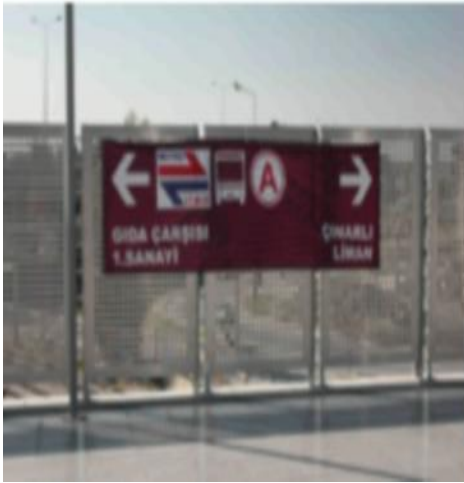
Sanayi devrimiyle birlikte kentler, günümüze değin nüfus yoğunlaşması, fiziksel genişleme ve iş alanlarının artması gibi nedenlerle sürekli büyüme kaydetmektedir. Kentte yaşayan çok katmanlı toplumsal yapı ile kentin kültürel yapısı, etkileşimli olarak işlemektedir. Bu anlamda, iletişim önem kazanmaktadır. Görsel iletişim, yazı karakterlerinin yüzey üzerinde tasarlanması eylemi olan tipografi ile sağlanmaktadır. Kentte yaşayan toplumla iletişimi gerçekleştirmek amacıyla hazırlanan grafik tasarım ürünlerinde çoğunlukla tipografi yer almaktadır.

6. 7. TIPOGRAFİNİN KENTİN AÇIK VE KAPALI ALANLARINDA KULLANIMI

Kentin açık alanları, toplumun ortak olarak yararlandığı meydanlar, sokaklar, parklar, fuar alanları gibi üstü açık, fiziksel sınırı olmayan, insanların özgürce gereksinimlerini (eğlence, ulaşım, vb) karşılayabildikleri kamuya ait açık alanlardır. Kentin tarihsel, kültürel ve sosyal birikimleri, açık alanların bütününde önem taşımakta ve kent kültürünü yansıtmaktadır.

Açık alan kavramı, kent dokusunun önemli temel elemanlarından birisi olup, mimari yapı ve ulaşım alanları dışında kalan açıklıklar veya boş alanlar olarak tanımlanmaktadır. Diğer bir deyişle, dış mekan üzerinde herhangi bir amaca göre yapılaşmanın olmadığı ve herhangi bir rekreasyon el kullanımı için uygun potansiyel imkanı bulunan alanlar olarak algılanmaktadır

Kentin açık alanlarındaki önemli ayrıntılar, imgesel ve yapısal çekicilikleri ile kentin fiziksel ve kültürel çevresine olumlu etkiler katmaktadır. Açık alanların yapımında kullanılan malzemelerin ekonomik, estetik ve kentsel dokuya uygun olması kentsel tasarımın bütünlüğü açısından önem taşımaktadır.



Resim 88. Metro Yönlendirme Yazısı, İzmir Metro Durağı Bilgilendirme Levhası, Milano

İzmir ve Milano'nun metro istasyonlarındaki bilgilendirme yazıları, iki kentte de kalın yazı karakterleri kullanılarak oluşturulmuştur. Kent ulaşımı sırasında insanları, buldukları yer konusunda bilgilendirmek amacıyla kullanılan bilgilendirme yazılarının yanında metroların kurumsal logo ve renkleri, kent ulaşımının tanınmasını arttırmaktadır.

Kentte sokaktaki bir kişinin görüş alanı çoğunlukla karmaşıktır. Birey, aynı anda birden fazla nesneyle veya bireyle karşı karşıyadır. Bu durum, bireyin çevresini bir bütün olarak görmesini engellemektedir. Ancak birey, kentin içinde kendisini ilgilendiren alanı bir bütün olarak algılayabilir. Ulaşacağı nokta bellidir, etrafında sürekli akan nesnelere dikkat etmez; sadece algı noktasına odaklanır. Kentsel çevre düzeninin içinde yer alan mimari yapıların zemin katlarında genellikle dükkanlar, yeme- içme ve alışveriş mekanları yer almaktadır. Bireyin görüş açısı ve uzaklığın, netliğin çok hızlı bozulacağı göz önüne alındığında, grafik tasarım ürünlerinde imgelerin ve tipografinin yüzeye yerleştirilmesi ve boyutlandırılması önem taşımaktadır.



Resim 89. Yönlendirme Levhası, Bornova İZMİR



Resim 90. Yönlendirme Levhası, Brera

Caddeler, bireylerin sosyal, kültürel farklılıklara karşın bir araya geldikleri, çalıştıkları ve yaşamlarını sürdürdükleri alanlardır. Farklı kültür fertleri arasında kurulan iletişimin, tıpkı aynı kültürün fertleri arasında olduğu gibi, insanların birbirlerine duygularını, düşüncelerini, bilgilerini, sembollerini vs. aktardıkları alışveriş süreci olduğunu savunmaktadır. Bu bakımdan birbirinden farklı kültürel yapılara sahip olsalar dahi, bireylerin kent içinde yer alan bilgilendirme levhalarını buldukları yer konusunda bilgi edinmek amacıyla kullandıklarından tabelalarda yer alan tipografinin yalın, anlaşılır olmasıdır.

6. 7. 1. Simgesel İşaretler

Ürün, hizmet düşünce ya da nesneyi simgeleyen işaretlerdir. Simgesel işaretler, topluma yaygın hizmet veren alanlarda evrensel bir dil oluşturmak amacıyla kullanılır. Trafik işaretleri, postane, ulaşım, hastane ve otellerde kullanılan işaretler, sigara içilmez levhaları ve ulusal bayraklar her gün karşılaşılan simgesel işaretlerdir.



Resim 91. İmge Bağlantılı Simgeler (Piktogramlar)



Resim 92. İmge Bağlantılı Simgeler (Piktogramlar)

Farklı diller arasında iletişim sağlamak amacıyla, resimsel bir dille hazırlanan imgesel işaretlere ‘‘piktogram’’ adı verilir. Konu olarak aldıkları nesneyi doğrudan temsil eden imge bağlantılı simgelerdir. Çeşitli insan figürleri, telefon, kurukafa gibi konuların çoğunlukla stilize edilmiş silüetleri olan piktogramlar kolay algılanır ve çabuk öğrenilir.



Resim 93. İmge bağlantılı simgesel anlatımlar.

6. 7. 2. Kavram Bağlantılı Simgeler

Konu aldıkları nesneyi algılanabilen kavramlarla ifade ederler. Örnek: dalgalı çizgilerle suyu anlatmak, ok işaretleriyle yönlendirmek gibi. Kavram ile bağlantılı bir simge, piktogramlara oranla daha zor anlaşılır nitelikte olmasına karşın, konu aldığı nesne ya da kavramı algılanabilir formlara dönüştürdüğü için kolay öğrenilir ve çabuk hatırlanır.



Resim 94. Kavram bağlantılı simgeler

6. 8. TRAFİK İŞARETLERİ İLE YÖNLENDİRME SİSTEMLERİ

Trafik levhaları, yaya ve araçların olduğu yollarda, düzenin sağlanması, kargaşanın olmaması, can ve mal güvenliğinin korunması adına yapılan, yollar üzerine monte edilen tabelalardır. Gündüz ve gece rahatlıkla görebilecek şekilde imal edilip, kuralları hatırlatmak ve göstermek amacıyla kullanılırlar.

Karmaşaya, karışıklığa yer vermemek için gerek motorlu araçların, gerekse de insanların güvenli bir şekilde yollarda olmasını sağlayan kurallar, trafik işaretleri ve levhalarıyla belirlenmektedir.

Çeşitleri



Resim 95. Trafik yol işareti

Bu işaretler sayesinde yayalar ve sürücüler o anda ne yapılması, nasıl davranılması, ne şekilde yolda gidilmesini hatırlayıp, ona göre hareket ve gidişlerini düzenlerler. Böylece karışıklık yaşanmaz, can ve mal güvenliği de otomatik olarak sağlanmış olur.

Günümüzde gerek yerel, gerekse de uluslararası anlamda geçerliliği olan sabit trafik işaretleri bulunmaktadır. Ehliyet alırken gidilen kurslarda bu işaretler öğretilir. Basit görsellerle içeriği rahatlıkla anlaşılabilir. Anlamları ve kullanım yerlerine göre yollarda gördüğümüz tabelalar çok çeşitlidir. Bunlar;

- Yapım Bakım ve Onarım İşaretleri
- Tanzim Levhaları
- Bilgi Tabelaları

- Uyarı İşaretleri
- Otoyol Levhaları
- Figür ve Panel Tabelaları
- Durma ve Park Etme İşaretleri

Yararları Nelerdir?

Günlük hayatımızda trafik akışının doğru ve güvenli bir şekilde ilerlemesini sağlayan bu tabela ve işaretler, yayaların, sürücülerin ve araç içindeki yolcuların can güvenliğini sağladığı gibi yollarda oluşabilecek maddi hasarlı kazaların da önlemektedir. Başlıca yararları;

- Trafiği düzene sokup, yaşanacak olumsuzlukları, kazaları, düzensizliği önler.
- Sürücülerin ve yayaların can ve mallarını güvence altına alır.
- Bulduğunuz ortamla ilgili sizi bilgilendirir. (Bir inek levhası görürseniz o yol üzerinde büyükbaş hayvanların olduğunu anlarsınız)
- Sürücülerin ve yayaların trafikteki haklarını anlatır.

Özellikleri Nasıl Olmalıdır?

Trafik levhalarında son dönemde en çok tercih edilenler güneş enerjisiyle çalışanlardır. Bu ürünler sağlam, dayanıklı ve uzun ömürlü olmalarının yanı sıra gece gündüz rahat görüş olanağı sağlamalarından ötürü özellikle belediyeler ve kamu idaresindeki bölgeler tarafından çokça tercih edilmektedir. Herhangi bir elektrik bağlantısı ya da batarya değişimi gerektirmeyen güneş enerjili trafik işaretleri, gündüz depoladığı enerjiyi, hava kararında içindeki ledler sayesinde yanıp sönmekle dışarıya ışık olarak vermektedir.

Daha sık ve çoğunluklu olarak kullanılanlar ise fosforlu tabelalardır. Üzerinde fosforlu boya olan levhalar, gece de parlama ve fark edilme özelliğine sahiptirler. İşte genel anlamda bu malzemelerin özellikleri

- Sağlam ve dayanıklı olmalı, darbelerle kolayca sarsılmamalıdır,
- Renkleri canlı, en doğru tonlardan seçilmiş olmalıdır.
- Üzerinde kullanılan malzeme de kaliteli olmalı, yapılışından yıllar sonra bile özelliğini yitirmemelidir.



DURMA VE PARKETME İŞARETLERİ

Bu işaretler, duraklama ve parketme rejimi ile ilgili işaretlerdir.



Şekil: 15, Trafik yönlendirme işaretleri

OTOYOL İŞARETLERİ

Bu işaretler, sadece otoyollarda bulunan, bu yollara özgüdür.



OTOYOL BAŞLANGICI



OTOYOL SONU



OTOYOL BİLGİ İŞARETLERİ
(KAPLAMA ÜSTÜ YÖN LEVHASI)



OTOYOL BİLGİ İŞARETLERİ
(KAPLAMA ÜSTÜ YÖN LEVHASI)



OTOYOL BİLGİ İŞARETLERİ
(REFÜJ ORTASI YÖN LEVHASI)



OTOYOL ÇIKIŞ YAKLAŞIM
LEVHALARI



OTOYOLDA BAND
DEĞİŞTİRME



OTOYOL ŞERİT
DÜZENLEME LEVHASI



OTOYOL ŞERİT
DÜZENLEME LEVHASI



OTOYOL ŞERİT
KAPATMA LEVHASI

BİLGİ İŞARETLERİ

Bu işaretler, karayolunu kullananlara yol hakkında, yolun ilerisindeki, yakınındaki yerler ve tesisler hakkında ve coğrafi bilgiler vermektedir.



KAVŞAK ÖNCESİ
YÖN LEVHASI



GİRİŞİ OLMAYAN
YOL KAVŞAĞI



GİRİŞİ OLMAYAN
YOL KAVŞAĞI



GİRİŞİ OLMAYAN
YOL KAVŞAĞI



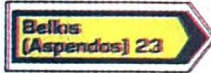
İLERDEKİ KAVŞAKTA
SOLA DÖNÜŞ
YASAĞINI GÖSTEREN
YÖN LEVHASI



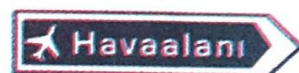
KAVŞAK ÖNCESİ
ŞERİT SEÇİMİ
LEVHASI



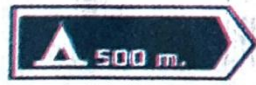
KAVŞAK İÇİ YÖN LEVHASI



KAVŞAK İÇİ YÖN LEVHASI
(TURİSTİK MAHAL)



KAVŞAK İÇİ YÖN LEVHASI
(HAVALANI)



KAVŞAK İÇİ YÖN LEVHASI
(KAMP YERİ)



TÜRKİYE DEVLET
SINIRI LEVHASI

Şekil: 16. Trafik yönlendirme işaretleri



Şekil: 17. Trafik yönlendirme işaretleri



TRAFİK TANZİM İŞARETLERİ

Bu işaretler, trafiği düzenleyen işaretlerdir. Trafik yasak ve kısıtlamaları, mecburiyetler getirmekte veya getirilmiş yasak ve kısıtlamaları kaldırmaktadır.



Şekil: 18. Trafik tanzim işaretleri



DURMA VE PARKETME İŞARETLERİ

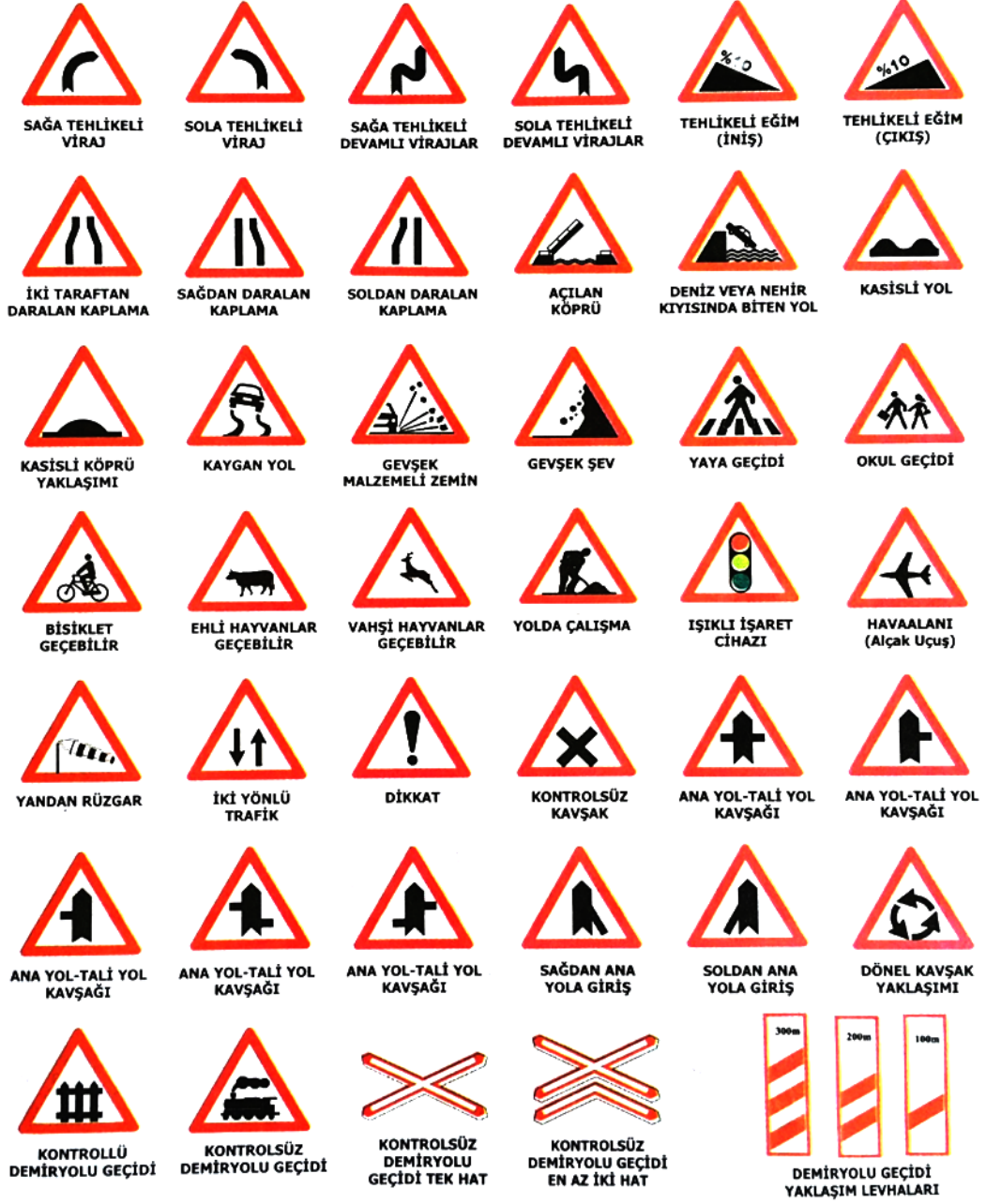
Bu işaretler, duraklama ve parketme rejimi ile ilgili işaretlerdir.



Şekil: 19. Trafik tanzim işaretleri

TEHLİKE UYARI İŞARETLERİ

Bu işaretler, gidilen yolun ilerisindeki trafik tehlikeleri konusunda daha önceden uyarıda bulunmaktadır. Bu nedenle; tehlike uyarı işaretlerinden itibaren hızın azaltılması ve öndeki aracın geçilmemesi gerekir. Varsa diğer trafik düzenleme işaretlerine uyulur.



Şekil 20. Tehlike uyarı işaretleri

SONUÇ

Yaklaşık 6000 sene önce, Orta Avrupa'da insanların dünyanın belli bölgelerine yerleşmesi sonucunda ilk olarak, 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 faydalanmışlardır. Kendi yarattıkları yön kılavuzluğu yaklaşımıyla algılarını güçlendirmişlerdir.

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 alışmaya 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.

Temelde, karmaşık ve düzensiz olan bilgiyi planlı ve anlaşılabilir biçime dönüştürme amacını taşıyan Grafik tasarım kendi içinde de çeşitli alt başlıklara ayrılan geniş bir alandır. Modern dünyada artan bilgi akışının doğru aktarılması ve yönlendirilmesi ile giderek genişlemektedir. Çalışma da çevresel grafik tasarımının ulaşım ve yönlendirmede ne kadar etkili olduğu araştırılmıştır.

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 düşünceyi 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 de kendi içinde çeşitlenerek, alt başlıklar olmak üzere büyük bir çatı altında toplanmaktadır.

İnsanlık için gündelik hayatlarımızda kullanılan her tasarım çalışmasının çok dikkatli, doğru formlar kullanılarak tasarım sürecine adapte edilmesi 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.

Grafik tasarım da ulaşım ve yönlendirmede açık ve anlaşılır bir iletişimle bireyleri bilgilendirme işlevi düşünüldüğünde kullanılan tipografinin sade, okunaklı ve anlaşılır olması gerekmektedir. Caddeler, bireylerin sosyal, kültürel farklılıklara karşın bir araya geldikleri, çalıştıkları ve yaşamlarını sürdürdükleri alanlardır. Farklı kültür fertleri arasında kurulan iletişimin, tıpkı aynı kültürün fertleri arasında olduğu gibi, insanların birbirlerine duygularını, düşüncelerini, bilgilerini, sembollerini vs. aktardıkları alışveriş süreci olduğunu savunmaktadır.

Bu görsel veriler, işlevselliğinin yanı sıra kent insanının haz alma ve estetik duygularının gelişimine, kent belleğinin oluşumuna katkıda bulunduğu düşünülmektedir. Kent, işlevsel olmasının yanı sıra; tasarım açısından bakıldığında deneyimsel bir alandır denebilir. İnsan tarafından üretilen, yapay oluşumlardan meydana gelen kent, yine insanla değişmekte veya gelişmektedir.

Grafik tasarım ürünlerinde, kent toplumu ile hızlı ve doğrudan iletişim kurmak amacıyla tipografiden yararlanılmaktadır. Toplumu oluşturan bireylerin özellikleri ve birikimleri, iletişim sürecini etkilemektedir. Kentte yaşayan bireyler, ilgiler, değerler, inançlar, sanat ve yaşam tarzları konusunda farklılık göstermektedir.

İletişimin kurulmasında, grafik tasarım ürünlerinde kullanılan tipografi kadar şehrin dokusunu oluşturan fiziki yapısı (renk, biçim, malzeme) ile toplumsal yapıyı oluşturan bireylerin kültürel özellikleri de önem taşımaktadır.

Grafik tasarım ürünlerindeki tipografi, kültürel ve toplumsal yapı yansıtması bakımından önemli bir göstergedir. Tipografinin tasarım aşamasında, kent kültürünün ve toplumsal yapı özelliklerinin göz önünde bulundurulmasının, tasarımın kentle bütünlük oluşturmaya katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

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. Toplumu 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.

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

ABACI, Necati, **Grafik Sanatlar Üzerine Yazılar**, Makale

ABDULLAH, Rayan- ROGER, Hübner (2004) **Pictograms Icons - Sings**
Thames - Hudson

ARSEVEN, Celal Esad, (1987)**Türk Sanatı**, Cem Yayın, İstanbul

AMBROSE, Gavin – HARRİS, Poul, (2012) **Grafik Tasarımın Temelleri**,
Literatür Yayınları, İstanbul .

AKBAŞ, Aykut, (2012) **Sürücü Eğitim Ders Notları**, Yeni Asya
Matbaacılık , İstanbul

BAINES Phil- DİXON Catherine (2002) **Sings: Lettering in the
environment**, Lourence Hing Publishing

BECER, Emre, (2008) **İletişim ve Grafik Tasarım**, Dost Kitapevi, Ankara

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

BEKTAŞ, PROF. Dilek, **Grafik Tasarımı Ve Sanat Etkileşimi**, Makale

DEMİR, Hüseyin, **Geçmişten Günümüze Grafik Tasarım İşlevi**, Makale

TURAN, Adnan, (1992-2005) **Dünya Sanat Tarihi**, Remzi Kitabevi

TUKSAL, Mine, (2010) **Grafikerlerin El Kitabı**, Pusula Yayıncılık,
İstanbul.

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

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

İnternet Siteleri

<http://yon.nedir.com/#ixzz3Q1AUAgpk>

<http://www.sosyabilite.com/tag/interaktif-reklam-panosu/#sthash.mUT7SoP1.dpuf>

<http://engelsizkent.org/tasarim-rehberi/isaret-ve-isaretlemeler/>,

[\(http://www.aiga.org/\)](http://www.aiga.org/).

<http://www.creativereview.co.uk/cr-blog/2009/october/london-2012-pictograms>

<http://homepage.ntlworld.com/clive.billson/tubemaps/1933.html>

<http://www.creativereview.co.uk/cr-blog/2009/october/london-2012-pictograms>

http://tr.dexigner.com/tasarim_haberleri

<http://www.segd.org/awards/2005.html>

http://www.mijksenaar.com/projects-quicktour/30-new_york_and_new_jersey_airports.html

<http://www.mijksenaar.com/projects-quicktour/30>

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER:

ADI VE SOYADI: Barbaros AÇIKSÖZ

DOĞUM YERİ : İstanbul

TARİHİ : 09.01.1980

MEDENİ HALİ: Bekar

E-MAIL : barbarosaciksoz@gmail.com

ADRES (EV) : Üsküdar İSTANBUL

TELEFON : 05322739007

EĞİTİM DURUMU:

2013 - 2015 Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Grafik Tasarım Bölümü
Yüksek Lisans

2000 - 2005 Maltepe Üniversitesi Mimarlık Fak. Grafik Tasarım Bölümü

1994 - 1997 Burhan Felek Lisesi İstanbul

YABANCI DİL: İngilizce

İŞ TECRUBESİ :

2012 - 2015 Gren Ajans Reklamcılık Art Director

2011 - 2013 Adwise Reklamcılık Art Director

2006 - 2011 Maltepe Üniversitesi Grafik Tasarım Bölümü Arş. Gör.