

# “ GRAFİK TASARIMIN BİLGİLENDİRME VE YÖNLENDİRME TASARIMINDAKİ ROLÜ VE LONDRA-ESKİŞEHİR ÖRNEKLERİ ÜZERİNDEN BİR İNCELEME ”

Doç. Melike TAŞÇIOĞLU\*

Uzm. Dilek ERDOĞAN AYDIN\*\*

## ÖZET

*Kentler büyüyen, gelişen ve giderek karmaşıklaşan organik yapılardır ve kentlerde yaşam kalitesini korumak, bir sistem kurma zorunluluğunu ve tasarımı beraberinde getirir. Özellikle hızlı nüfus artışının ve göçün yoğun olduğu metropollerde, toplu taşıma, günlük hayatın vazgeçilmez unsurlarındandır. Toplu taşıma araçları, raylı sistemler, otobüsler, trenler ve bunlara bağlı olarak inşa edilen geçitler, tüneller, istasyonlar ve yolların hayata geçirilmesi sürecinde mühendislik bilgisi kadar mimarlık, tasarım ve grafik tasarım bilgisi de gereklidir. Grafik tasarım, toplu taşıma araçlarının kullanımında bilgiyi kısa sürede iletir ve anlaşılır kılar. Evrensel bir dil olan grafik dil, ulaşım sistemlerini kullanma kapasitesi olan herkesi kapsar ve kullanımına fırsat verir. Bu makale, Londra ve Eskişehir kentleri örneği ele alınarak ve bu kentlerdeki metro ve tramvaylarda kullanılan kurum kimliği ve yönlendirme tasarımlarına odaklanarak toplu taşımada grafik tasarımın yerini ve önemini vurgulamayı amaçlamaktadır.*

**Anahtar Kelimeler:** Bilgilendirme tasarımı, yönlendirme tasarımı, grafik tasarım, toplu taşıma.

---

\*Anadolu Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Grafik Bölümü, Eskişehir / TÜRKİYE  
mtascioglu1@anadolu.edu.tr

\*\*Anadolu Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Grafik Bölümü, Eskişehir / TÜRKİYE  
dileker@gmail.com

# “ THE ROLE OF GRAPHIC DESIGN IN INFORMATION AND WAYSHOWING DESIGN AND AN INVESTIGATION THROUGH LONDON AND ESKİSEHIR “

Assoc. Prof. Melike TAŞÇIOĞLU\* Autor. Dilek ERDOĞAN AYDIN\*\*

## ABSTRACT

*Cities are organic structures that tend to grow more complicated; maintaining the quality of life in cities requires designing systems. Rapid growth of population and received migration in metropolises, makes public transportation an essential part of daily life. Public transportation vehicles, rail systems, buses, trains and passages, tunnels, stations and roads being built in correspondance with the systems, require architecture, design and graphic design as much as it requires physical construction and engineering. Graphic design helps information to be transmitted rapidly and accurately. Graphic language, being a universal language, encompasses most transportation users and allow the systems to be used by all. This article aims to examine the role of graphic design in public transportation systems by focusing on London and Eskişehir examples.*

**Keywords:** *Information design, wayshowing design, wayfinding, graphic design, public transportation.*

---

\*Anadolu University, Faculty of Fine Arts, Department of Graphic, Eskişehir / TURKEY  
mtascioglu1@anadolu.edu.tr

\*\* Anadolu University, Faculty of Fine Arts, Department of Graphic, Eskişehir / TURKEY  
dileker@gmail.com

## GİRİŞ

Kentlerde yoğun insan trafiğinin toplu taşıma araçları ile düzenlenmesi yirmi birinci yüzyılın vazgeçilmez ihtiyaçlarındandır. Araç trafiğinin yarattığı yoğunluğun önlenmesi, hava kirliliğinin azaltılması ve yaya güvenliğinin artırılması gibi hayati konuları kapsayan toplu taşıma, aynı zamanda kent insanı için konforlu, cazip ve kolay kullanılabilir olmalıdır. Toplu taşımayı pratik kılan, kullanımını kolaylaştıran önemli unsurlardan biri de tasarımıdır. Araçların tasarımı, ergonomisi ve ulaşım sisteminin tasarımı kadar kimlik tasarımı, yönlendirme ve bilgilendirme tasarımı, harita tasarımı ve tanıtıma yönelik reklam ve ilanlar da kent toplu ulaşımına rağbeti artıran unsurlardır.

Grafik tasarımın en temel alanlarından olan bilgilendirme tasarımı, bilginin nasıl daha iyi şekilde kullanıcıya aktarılacağı üzerine çalışır. Grafik dil, özellikle metropolitlerde, evrensel olması bakımından tercih edilir. Okuma yazma bilmeyen kitleden o kentin yerel dilini bilmeyen turistlere kadar herkesin ulaşabileceği ve anlayabileceği dil, görsel iletişim ve grafik tasarımın önereceği dildir. Özellikle hızlı tempoya sahip kent hayatı düşünüldüğünde, bu bilginin hızlı aktarımı da önem kazanır. Basit ama çok iyi tasarlanmış yönlendirmeler, herkes tarafından anlaşılacak işaretler, birbiriyle ilişkilendirilebilecek ve takip edilebilecek yönlendirme sistemleri, tutarlı kompozisyon, renk ve tipografi tasarlanması gereken öğelerin başında gelir.

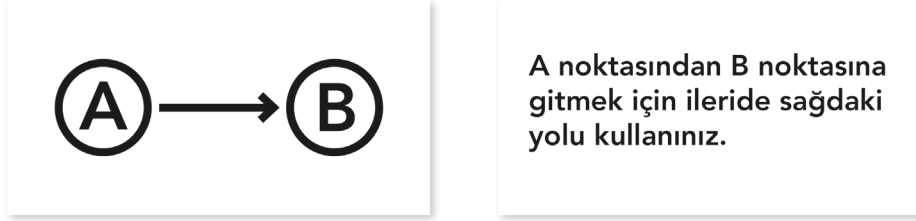
## KENT YÖNLENDİRME SİSTEMLERİNDE GRAFİK TASARIMIN YERİ

İnsanlar, geçimlerini sağlamak (işe gitmek, yiyecek bulmak ve diğer zorunluluklar vb.), kişisel gelişimlerini sağlamak (okula gitmek ve kültürel etkinliklere katılmak vb.) ve eğlenmek (spor aktivitelerini izlemek veya katılmak, arkadaşlarını ziyaret etmek vb.) için seyahat ederler. Seyahat ihtiyacı türetilmiş bir ihtiyaçtır, çünkü insanlar, nadiren yolculuğun kendisi uğruna yolculuk yapar; yolculuk, hayatın temel ihtiyaçlarını karşılamak için yapılır. Devingenlik kentsel hayatın vazgeçilmez özelliğidir, çünkü çağdaş topluma iştirak etme yetisini tanımlar (Schofer, 2015).

“Medeniyetin kalbi, insanların çalışmak, oynamak, alışveriş yapmak, performans yapmak, tapınmak veya sadece etkileşime girmek için bir araya geldiği yerde atar. Hareketli boşlukları doldurarak, insan olma deneyimi kadar zorluklarının da zenginliğini ve çeşitliliğini tecrübe ederler. Bu boşluk ve mekânlarda, insanlar varoluşsal anlamda ‘yollarını bulurlar’, ancak fiziksel olarak yollarını kaybederlerse de bunalırlar ve kafaları karışır. Yönlendirme tasarımı kılavuzluk görevi görür ve insanların çevrelerinde kendilerini rahat hissetmelerini sağlar” (Gibson, 2009: 12). Bu kılavuzlar, iyisiyle kötüsüyle, kent hayatının hep bir parçası halindedir. Grafik tasarımcı, bu kılavuzların doğru ve amacına uygun biçimde yapılmasını sağlamakla yükümlüdür.

“İşaretler ve semboller resim değildir. Grafik imgeler görülen veya hayal edilen şeyleri tarif eden illüstrasyonlardan çok daha fazlasıdır. Onlar, bağlamın özel bir anlam kattığı simgelerdir ve buldukları pozisyon onlara yeni bir önem katabilir” (Hollis, 1996: 7). Yönlendirme ve bilgilendirme tasarımında, grafik öğelerin, tamamen kullanıldıkları mekânla birlikte ele alınması

gerekir. Bu da, alana özel çözümler üretilmesi anlamına gelir. Özellikle metro gibi yer altından giden ve bu nedenle yön algısının kayb olduğu ulaşım araçlarında her geçitte ve yol ayrımında doğru işaretlendirmelere ihtiyaç vardır. Diğer yandan da kullanılan sembeler bir bütünlük sağlamalı, kafa karıştırıcı olmamalıdır. Ortaya konulan tasarım, farklı bilgileri aynı sistem içinde ve kısa sürede aktarabilmeyi başarmalıdır.



Görsel 1: Yönlendirmede, sembollerle anlatım ve yazılı anlatımın karşılaştırılması.

Yaya trafiği akışının yönlendirilmesinde grafik dil, kullanıcılar için önemli kolaylıklar sağlar. Görsel 1'de görülen iki farklı yaklaşım bunun en basit göstergesidir. Sağdaki yönlendirme yazılı bir şekilde A noktasından B noktasına nasıl gidileceğini tarif ederken, soldaki yönlendirme bunu sembollerle yapar. Soldaki yaklaşım okuma yazma bilmeyenleri veya kurulan cümledeki dili bilmeyenleri de yönlendirmeyi başarır. Bu da bu tasarımı evrensel tasarım ilkelerine uygun hale getirir. Soldaki anlatım aynı zamanda çok daha hızlı ve nettir, hatırlaması daha kolaydır, çünkü tasarımcı verilmek istenen bilgiyi anlayıp, bunu kullanıcı için süzerek ve sade bir imge haline getirerek sunmaktadır. Böylelikle, kullanıcıların yaşı, dili, milliyeti, eğitim durumu, gelir seviyesi ne olursa olsun, sağlıklı bir yönlendirmeye hızlı bir şekilde diledikleri yöne ulaşabilmelerine yardımcı olunmaktadır.

Her tasarımda olduğu gibi, öncelikle hangi bilginin aktarılması gerektiğine karar verilmelidir. Bilginin analiz edilmesi ve hiyerarşik bir yapıda ele alınması bilginin tasarlanmasında ilk adımdır. Tıpkı taşınacak yolcu kapasitesinin çeşitli hesaplarla belirlenmesi ve buna yönelik ray ve araç üretilmesi gibi, akan yolcu trafiğinin de gözlemlenmesi ve belirli noktaların yönlendirme için uygunluğunun değerlendirilmesi ön aşamalarda yapılmalıdır.

Evrensel tasarımın temel ilkeleri olan eşitlikçi tasarım, kullanımda esneklik, basit ve sezgisel kullanım, algılanabilir bilgi, hata için tolerans, düşük fiziksel güç gereksinimi, yaklaşım ve kullanım için uygun boyut ve mekân, kent toplu taşımasındaki yönlendirme tasarımlarında da geçerlidir. Durakları gösteren tabelalar, bilet satın alınacak gişeler, gelen otobüsün nereye gittiği veya gidilecek metro durağına nereden sapılacağı gibi bilgiler herkes tarafından algılanabilmeli ve kullanılabilirdir.

Kent toplu taşıma sistemlerinde grafik tasarım ürünlerinin yer aldığı alanlar başlıca şunlardır: Yön tabelaları, durak tabelaları, haritalar, diyagramlar, çıkış ve giriş tabelaları, temel ihtiyaç tabelaları (tuvaletler, telefon, güvenlik vb.) ulaşım aracının kimliği ve yer imleci, otobüs ve trenlerin üzerinde yer alan hat numaralandırmaları veya vagon numaraları. Tüm bunların bir ula-

şım ağı tabanında ele alınması pek çok detayın önceden çözümlenmesi anlamında gelir. Tasarımı yapılan sistem, kullanıcının nerede ve neye ihtiyacı olacağını öngörebilmeli, buna yönelik olarak doğru noktalarda doğru bilgiyi verebilmelidir. Yeni açılan hatlar ve eklenecek araçlar da hesaba katılmalı ve sürdürülebilir bir tasarım uygulaması ortaya konulmalıdır. Böylelikle tüm bu unsurlar bir bütün olarak kullanıcıya hizmet eder, ulaşımı hızlandıran ve destekleyen öğeler haline gelerek kent hayatını kolaylaştırır.

## YÖNLENDİRME SİSTEMİ TASARIMININ TEMEL ÖĞELERİ VE PRENSİPLERİ

Bilgilendirme tasarımıyla ilgili çalışmalar yürüten STC: Society for Technical Communications (*Teknik İletişim Derneği*), bu alanı “karmaşık, dağınık veya yapılanmamış verinin, kıymetli ve anlamlı bilgiye tercüme edilmesi” olarak tanımlar (Baer, 2008: 12). Bilgilendirme tasarımı ve yönlendirme tasarımı arasındaki temel fark ise, tasarımın yaşanan bir mekân içinde yer alması ve kullanıcıları fiziksel olarak gitmek istedikleri yere, bulmak istedikleri noktaya götürme yükümlülüğüdür. “Yönlendirmeler, tipografi ve grafik unsurlar aracılığıyla, görsel olarak bilgiyi sunarken, mimariyi ve altyapıyı anlamamıza yardımcı olurlar ve yapının kimlik iletişimini yürütürler” (Galindo, 2012: 7). Diğer bir deyişle, yapının algoritmasını o mekâna özel tasarlanan görsel alfabelerle kullanıcıya aktarırlar.

Tasarımcılar, toplu taşıma gibi büyük ve çok parçalı sistemler üzerine çalışırken, öncelikle verilerin kapsamı üzerine araştırma yapar, bilgi toplarlar. Bütünü ve tüm detayları önceden bilmek, tasarımın dilini ve kapsamını öngörebilmek adına önemli bir adımdır. Bu aşamada cevaplanması ve görsel dile aktarılarak çözümlenmesi gereken problemlerden bazıları şunlardır:

- Bilginin akışı ve yönlendirme algoritmaları (yolcu trafiği, örneğin bir kullanıcının A noktasından B noktasına giderken yolun hangi aşamasında dahil olduğu, diğer ara noktaların verilip verilmeyeceği, yolu takip ederken gereken bilgilendirme sıklığı vb.)
- Bilgi hiyerarşisi (en çok ihtiyaç duyulan bilgilerle, daha az ihtiyaç duyulan bilgilerin ayrılması, uzaktan görülmesi gereken bilgiler ve detayda yer alması gereken bilgiler ve bunların belirlenerek görsel dilde paralel önem sırasına koyulabilmesi)
- Konum, mekân ve kapsam (yönlendirmenin yer alacağı mekân nedir ve bu mekânın sınırları, örneğin mekânın dışından başlayan bir yönlendirmeye mi ihtiyaç vardır yoksa sadece mekân içinde mi sınırlıdır, bu mekân sadece bir binadan mı ibarettir, yoksa bu mekânın/kurumun örneğin her kentte bir şubesi var mıdır? Bu sorulara bağlı olarak ortak bir tasarım dili belirlenmeli, ve her farklı mekân için özel bir biçimde detaylandırılmalıdır.)
- Sürdürülebilirlik (yapılan tasarımın ne süreyle kullanılması ön görülüyor, mekânın yaşı ve ömrü nedir, ve buna bağlı olarak yapılan yönlendirme tasarımının kalıcılığı, ve kullanım ömrü için neler ön görülmektedir?)
- Hedef kitle ve Evrensellik (yönlendirmeyi kullanan kitlenin ihtiyaçları göz önünde bulundurularak algılanabilir bilgi, hata için tolerans, düşük fiziksel güç gereksinimi gibi konuların

çözümlemesi; bunun yanı sıra, mekânın temel özelliklerinin getirdiği zorunluluklar; örneğin havaalanlarında çok dilli iletişim zorunluluğu gibi)

Uebele'ye göreyse (2007: 114) yönlendirme için yapılacak tasarım planları, şunları sabitleyebilmeli, detaylandırabilmeli ve açıklayabilmelidir:

- Tipografik sistem ve yazı alanı
- Modüler düzen ve ölçü
- İşaret ve piktogram sistemi
- Yüzey ve renk sistemi
- Bölümler, katlar ve odalar için kodlama sistemi

Yönlendirme bir ekip çalışmasıdır ve projeye bağlı olarak mimarlar, mühendisler ve grafik tasarımcılar bir arada çalışırlar. Burada çalışacak ekip kullanıcının davranışlarını önceden tahmin edilebilmeli, buna yönelik olarak yapılacak hatalar, sapılabilecek farklı yollar, ilk görülmesi gereken tabelalar gibi unsurları doğru olarak planlayabilmelidir. Grafik tasarımcıya düşen görev ise, grafik bir dille yol göstermek ve bu yol gösterici bilgilendirme malzemelerini üretebilmek ve mekânla birlikte varlığını sağlayabilmektir.

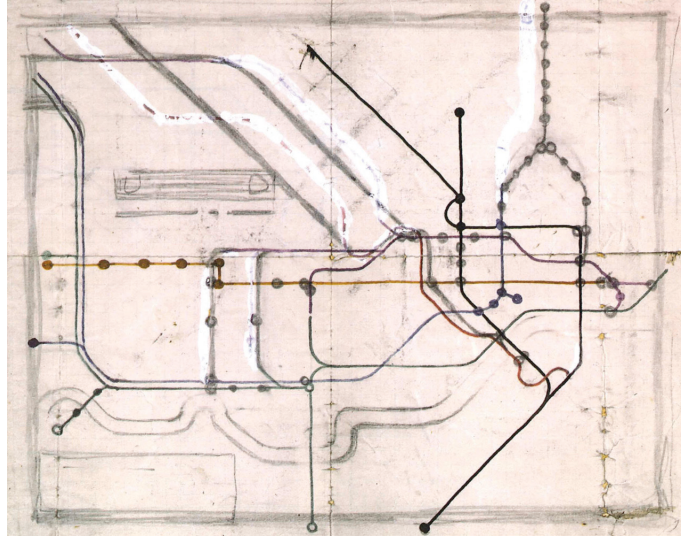
Yönlendirme tasarımı iki farklı halde uygulanabilir, birincisi, mevcut ve kullanılagelen bir mekâna yeni yönlendirme sistemlerinin tasarlanması, ikincisi de yeni bir yapı inşa edilirken yönlendirme sistemi ile birlikte inşa edilmesidir. Birinci seçenekte kullanıcıların hareketlerinin incelenmesi gözlem yoluyla yapılabilirken, ikinci seçenekte diğer benzer yapıların deneyimlerinden ve mimari bilgiden yola çıkılarak kullanıcı gözüyle düşünmek ve böylece uygulamaya geçmek gerekir. Her iki seçenekte de yönlendirme tasarımcılar tarafından yapılır, kullanıcılar da bu yönlendirmeler ışığında rahat ve hızlı hareket ederek son duraklarına ulaşabilirler; diğer bir sonuç ise hızlı ve rahat akan insan trafiğinin mekâna kattığı düzen ve kullanışlılıktır.

Per Mollerup, yönlendirme tasarımı üzerine kaleme aldığı “Wayshowing” adlı kitabının terminoloji bölümünde önemli bir noktaya dikkat çeker: “*Wayfinding* (yön bulma) pek çok tasarımcının ve işaretlendirme sistemi üreticisinin kullanmayı sevdiği bir terimdir. *Wayfinding* konusu üzerinde çalıştıklarını iddia ederler. Belki de öyle yapıyorlardır, ancak doğru dil kullanımına giden yolu bulamamışlardır. İşaretlendirme yapma işinde meşgul olmaları gereken şey *wayshowing* (yön gösterme)dir. *Wayshowing* kavramının *wayfinding* ile ilişkisi, yazmanın okumayla ve konuşmanın duymayla olan ilişkisi gibidir. *Wayshowing* kavramının amacı *wayfinding*’e olanak sağlamaktır. *Wayshowing* araçtır. *Wayfinding* ise sonuçtur” (Mollerup, 2005: 11).

## YÖNLENDİRME SİSTEMİ TASARIMININ KENTE ve KENT KİMLİĞİNE KATKISINDA LONDRA ÖRNEĞİ

Harita tasarımının en önemli örneklerinden olan Londra Metrosu haritası, bilgilendirmede bir dönemin başlangıcıdır. Bir devre mühendisi olan Harry Beck'in tasarladığı bu harita, ilk kez ulaşımaya yönelik bilgiyi coğrafi bilginin üstüne taşır. Günümüzde neredeyse tüm metro hatlarında uygulanan bu tasarım mantığı, bilginin aktarımı konusunda önemli bir örnektir. Harita ile bilgi aktarımında kullanılan bu bakış, bugünün bilgilendirme tasarımına da ışık tutar.

“Tek bir kimsenin bir şeye katkısıyla tarihin akışını değiştirebilmesine genellikle az rastlanır, ancak arada bazıları, ve nadiren biri her şeyi tamamen değiştirecek fevkalade bir fikirle çıkar gelir. Bu ucuz ödev defterine 1931 yılında çala kalem çizilmiş bu çizgiler (Görsel 2) işte tam da bu kategoriye girer” (Owenden, 2013: 168). Modern Londra Metrosu'na ait tüm versiyonlar ve tekrarlar işte bu ilk eskizden meydana gelmiştir. Bu haritada Beck, çeşitli noktalar arasındaki mesafeyi değil, ilişkiyi göstermektedir (Green, 2013: 12).



**Görsel 2:** Harry Beck'in 1931 yılında Londra Metrosu haritası için yaptığı eskiz  
(Kaynak: Garland, 2008: 16)



Görsel 3: Harry Beck'in, güncellenen ve günümüzde Londra'da ve pek çok kente hâlâ kullanılmakta olan haritası.

Bilginin hiyerarşisi, sistemi, görsel anlatımı, dili üzerine yapılacak araştırmalar kentler için önde gelen konulardan biriyken aynı anda kent kimliğini oluşturan unsurlardan biri haline de gelirler. 1942 yılında Londra'da kurulan Design Research Unit (Tasarım Araştırma Birimi) İngiltere'de mimarlık, grafik ve endüstriyel tasarım alanlarındaki uzmanlıkları bir araya getiren ilk danışmanlık birimiydi (Cotton, 2010: 6). İngiliz Demiryolları, Londra Ulaşım ve taksilerde yer alan (yanıkken boş, sönükken dolu olduğunu gösteren) tepe lambalarına kadar pek çok tasarımda söz sahibi oldular. İkinci Dünya Savaşı ve sonrasında yeniden yapılanan bir kentin sağlam bir şekilde temellendirilmesinde söz sahibi olan mimar ve tasarımcılar, böylece bugüne kadar uzanan kalıcı tasarımlara imza atma fırsatı buldular. Bu tasarımlar, kullanılışlılıkları, kalıcılıkları ve sürdürülebilirlikleriyle yıllar boyu kullanılagelmiş ve kentin değişmez kimliğine dönüşerek varlıklarını pekiştirmişlerdir.

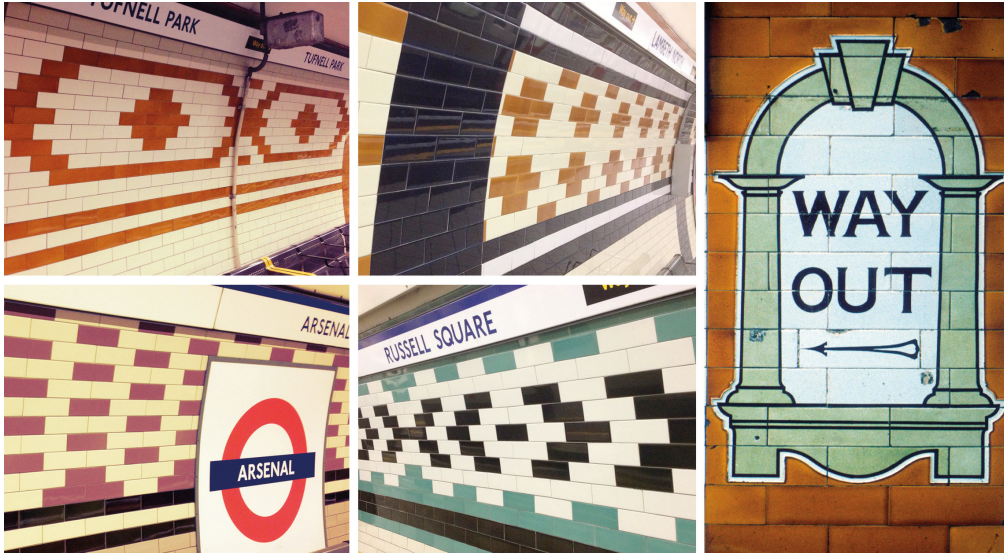
1926 yılında, Frank Pick, Londra için "Londra bir kazadır" demiştir. Pick, Londra'nın çeşitliliklerinden, ortaçağdan kalan dar ve yamuk sokaklarından, on sekizinci yüzyıla ait heybetli meydanlarından, on dokuzuncu yüzyılın endüstriyel büyümesiyle ortaya çıkan yanyana dizilmiş sokaklarından ve yirminci yüzyıla ait karman çorman banliyölerinden bahseder, ve ekler: "...şurası kesindir ki Londra'nın geleceği artık kazara olamaz. Bir arada durması, işleyebilen, yönetilebilen bir birim olması gerekiyorsa, artık planlanması, tasarlanması ve organize edilmesi gerekmektedir" (Green, 2013: 15). Frank Pick, hayatını Londra kentini planlamaya, tasarlamaya ve organize etmeye adanmış ve dünyanın en büyük ve en yenilikçi kent ulaşım kurumunu ele alarak bunu yapmayı başarmıştır.



Pick, mimar Charles Holden'ı istasyon tasarımlarını ele almak üzere görevlendirmiş ve Holden ilk olarak 1922'de Westminster durağının girişinin yeniden yapılandırılması çalışmasını yürütmüştür (Görsel 4). “Burada Holden’ın sonraki çalışmalarının da ipuçları görülür: İstasyonun ön cephesini kaplayan saçak; geniş ve karmaşıklıktan arındırılmış giriş, Portland taşından yapılmış düz ama stil sahibi alınlık, logo ve yolcular için bilgilerin mütevazı yerleşimi. Tüm bu estetik, oranlı, kibar ve basit tasarımlar Holden’ın Pick tarafından daha fazla görevlendirilmesini ve böylelikle başkent mimarlık tarihine katkıda bulunmasını sağlamıştır” (Owenden, 2013: 132).



Görsel 4: Charles Holden’ın 1922’de Westminster istasyonunun yenilenmesi çalışması öncesi ve sonrasına ait fotoğraflar  
(Kaynak: Owenden, 2013: 132)



Görsel 5: Leslie Green tarafından 1906-1908 yıllarında tasarlanan platform seramikleri ve yönlendirme örneği  
(Kaynak: affectiveimage.wordpress.com ve www.publiclettering.org.uk, Erişim Tarihi: 19 Mayıs 2015)

Holden'dan daha önceki dönemlerde istasyon binalarının mimarlık çalışmalarını yürüten Leslie Green ise, aynı zamanda iç mimariye ve istasyon içlerinde platformlara kadar giden yönlendirmelere önem veren bir mimardır. 1906 ve 1908 yılları arasında yaptığı çalışmalarda (Görsel 5) her bir istasyon için kendine has renk paleti belirlemiş ve bu renklere uygun seramikler ve renklerin süregeldiği şeritlerle istasyonlara birer kimlik kazandırmıştır. Green, aynı zamanda istasyon isimlerini de platform tasarımlarına entegre etmiş ve istasyon isimleri ilk kez genel tasarımın bir parçası halinde kullanılmıştır (Owenden, 2013: 70-73).

London Underground (Londra Metrosu) logosu, 1916 ve 1919 yılları arasında, Edward Johnston tarafından yeniden tasarlanmıştır. Günümüzde hâlâ tüm TfL ağında kullanılan bu logoda farklı ulaşım araçları için farklı renkler tercih edilmiştir (Görsel 6). Örneğin metro hâlâ lacivert şerit ve kırmızı daireden oluşmaktayken, tramvay açık yeşil daire ve lacivert şeritten oluşmakta, tüm Londra otobüsleri tamamen kırmızı sembolü ve ana TfL logosu da tamamen lacivert sembolü kullanmaktadır (Hyland ve Bateman, 2011: 20).



**Görsel 6:** "TfL: Transport for London" (Londra Ulaşım) logosu ve çeşitli ulaşım biçimlerinde ardışık kullanımı  
(Kaynak: Hyland ve Bateman, 2011: 20)



Görsel 7: Edward Johnston tarafından tasarlanan metro logosu (Kaynak: Lawrence, 2013: 14)

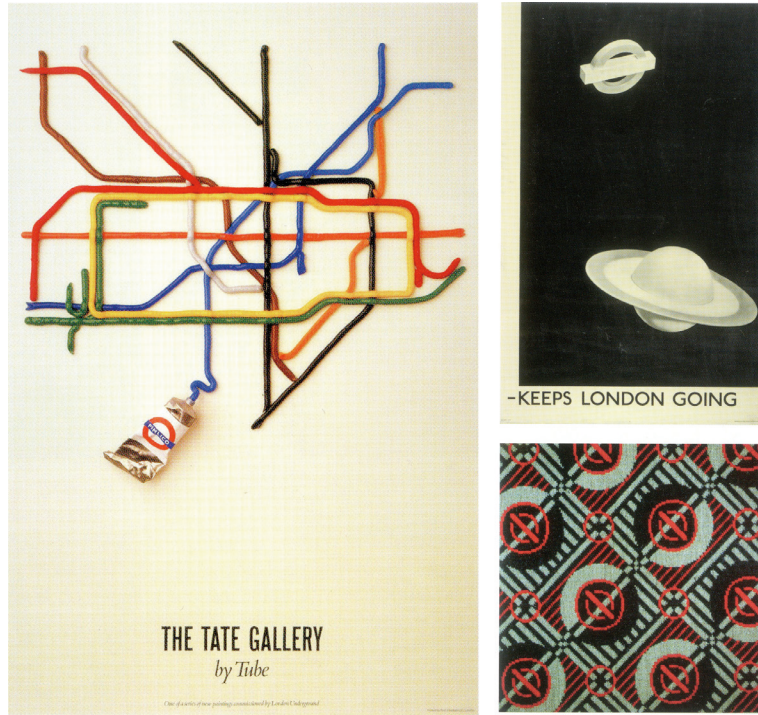


Details and a sample sheet of Edward Johnston's Underground typeface, first presented to Pick in 1916.

Görsel 8: Edward Johnston tarafından 1916'da "Londra Metrosu" için tasarlanan yazı karakteri (Kaynak: Green, 2013: 50).

Edward Johnston aynı zamanda Londra Ulaşım tarafından kullanılmak üzere bir yazı karakteri geliştirmiş ve bu karakterler ilk kez 1916 ve 1917 yıllarında kullanılmıştır. “Johnston Sans” adlı bu karakterin güncellenen hali günümüzde hâlâ kullanılmaktadır (Owenden, 2013: 112).

Garland, Londra Ulaşım logosu hakkında şunları söylemektedir: “Şerit ve daireden oluşan bu sembol, [ulaşım] sistemini tanımlamaya devam etmek suretiyle Londra’nın markası olma iddiasındadır. Peki, bu soyut araç aynı zamanda başka bir şey de değil midir? Londra içinde gördüğümüzde, ulaşım hizmetlerine yaklaştığımızı anlarız; evrensel bir ölçekteyse neredeyse kentin kısaltma adı haline gelmiştir. ...Kentın görsel sembolü olarak gücü moda, müzik gibi diğer alanlara da ilham vermiş, ... hızlı farkedilme özelliğiyle albüm kapaklarında, yamalarda, etiket-lerde, afişlerde, şapkalarda ve hemen her hediyeleş eşyada kullanılmıştır (2013: 15).



*Görsel 9: Londra Ulaşım için yapılan afiş çalışmaları ve vagonlarda kullanılan tekstil tasarımından örnek (Kaynak: Owenden, 2013: 191 ve 258).*

İstasyon binalarından, yazı karakterlerine, logolardan yönlendirmelere, platform tasarımlarından vagon içi koltukların kumaş desenine kadar uzanan bir yelpazede çalışmalar yapan mimar ve tasarımcılar, Frank Pick’in önderliğinde bir kentin kimliğini meydana getirmişlerdir. Frank Pick aynı zamanda pek çok sayıda sanatçı ve tasarımcının çalışmalarını da satın alarak sokakları ve istasyonları Londralılara keyif veren afişlerle donatmış ve aynı anda Londra Metro’sunu da tanıtmıştır. Kendi deyimiyle “Metro’nun reklamını yaparak Londra’nın kendisini tanıtmıştır” (Oliver, 2013: 18).

Bu tasarımlar, günümüzde çağdaş ulaşım araçlarına da entegre edilmiş ve böylece Londra’nın tarihini korurken geleneği devam ettiren önemli nitelikler haline gelmişlerdir. Ortaya konulu-

şundan yaklaşık 100 yıl sonra hala işleyen bu tasarımlar, yavaş ama sağlam adımlarla bugünün ileri teknolojilerine ve ulaşım araçlarının kullanımına da ışık tutmuştur. Otobüslerde kullanılan el yazması tabelalar yerini basit ama okunabilir sistemlere bırakırken, *city mapper* gibi akıllı telefon uygulamaları bilgiyi duraklarla sınırlı bırakmayıp kullanıcıların cebine taşımıştır. Böylece zaman ve teknolojiler değişse bile kentin kimliği bu sürdürülebilir teknolojiler ve tasarımlarla sağlam temellere oturtulmuştur.





*Görsel 11: Solda Londra metrosunda durak isimleri her yolcunun görebilmesi için sık sık tekrarlanırken, sağda Eskişehir tramvay duraklarında durak adı bilgisi okunmamaktadır (Fotoğraf: Dilek Erdoğan Aydın).*

**Bilgi hiyerarşisi bakımından** incelendiğinde (Görsel 13) Londra örneğinde metro beklerken karşı duvarda görülen haritada sırasıyla verilen metro hattı, platform adı ve içinde bulunan durak adı bilgilerinin öncelikli olarak verildiği, bunun sonrasında diğer durak isimleri ve gidilecek durakların da haritada yer aldığı görülebilmektedir. Eskişehir örneğindeyse tramvay duraklarında herhangi bir harita bulunmamaktadır. Ayrıca bulunan durağın hangi hatta ait olduğuna dair bir bilgilendirme de yoktur. Duraklarda yer alan durak isimlerinin iyi tasarlanmadığı görülmektedir; durak giriş ve çıkışlarında durak ismi yer almamaktadır, duraklardaki reklam panoları üzerinde bulunan durak ismi reklamlarla çelişmekte ve diğer bazı fiziksel engeller nedeniyle görülememektedir. Londra örneğinde durak isminin tekrar etme sıklığı yolcuların vagon içindeyken bile durak adını her noktadan görebilmelerine olanak sağlamaktadır.

**Konum, mekân ve kapsam bakımından** incelendiğinde (Görsel 12) Londra örneğinde TfL kurumsal kimliğinin her durakta tutarlı bir yapıda olduğu görülmektedir. Eskişehir örneğindeyse bu kimlik yeterli bir biçimde ortaya konulmamıştır. Grafik dilden yoksun, sadece cam ve metal konstrüksiyonlardan oluşan durakların, kentin kalabalığı içinde kaybolduğu görülmektedir. Bu eksikliği gidermek için bir tasarım dili belirlenmeli ve her durakta uygulanmalıdır.



*Görsel 12: Londra metro durakları uzaktan görülebilir bir kimliğe sahiptir. Öncelikle orada bir durak olduğu, sonrasında durağın adı görülmektedir. Eskişehir tramvay duraklarında ise kimliksizlik sorunu ve bilgilendirme sorunu gözlemlenmektedir. Sağdaki fotoğrafta tek okunan tabela arkadaki otelin tabelasıdır (Fotoğraf: Dilek Erdoğan Aydın).*

Londra örneğinde metro ve TfL kimliğinin adeta kentin kendi kimliği haline geldiği görülmektedir; ulaşım tasarımının tarihi kentin de tarihi haline gelmiştir. Eskişehir'de yeni yapılanmakta olan tramvay sistemi henüz böyle bir kimliğe sahip değildir. Bu kimlik tasarlanırken Eskişehir'e ait bir kimlik olması gerektiği unutulmamalıdır. İyi tasarım, toplu taşıma sistemlerini kullanan vatandaşlar kadar kentlerin kimliklerine de katkıda bulunacaktır.

**Sürdürülebilirlik bakımından** incelendiğinde Londra örneğinde belediyelerden önce tasarımın geldiği görülmektedir; örneğin Design Research Unit'in 1942 yılında kurulması ve tasarıma dair yapılan işlerde yetkili sesin bu kurum olması, kentin kimliğinin ve tüm diğer ulaşım tasarımlarının sürekli değişebilen belediye ve yerel yönetim düzeninden bağımsız olmasını sağlamıştır. Eskişehir'de benzer biçimde bir tasarım kurulunun oluşturulması ve kente dair tüm tasarımlarda verilecek kararların bu kurul tarafından gözden geçirilmesi gerekmektedir/önerilebilir. Böylelikle uygulanacak tasarımlar daha kalıcı ve insan odaklı olacaktır. Bunun yanısıra, üretilen yönlendirme malzemeleri sürdürülebilirlik bakımından da doğru seçilmiş olmalıdır.

**Hedef Kitle ve Evrensellik bakımından** incelendiğinde, Londra pek çok milliyetten oluşmuş, aynı zamanda her gün binlerce turist akın ettiği bir metropoldür; dolayısıyla bilgilendirme ve yönlendirme tasarımı her dile, her yaşa ve fiziksel özelliğe hitap etmektedir. Tüm sistemler hemen her noktada yolcuları, kaybolsalar bile, yeniden gitmek istedikleri noktaya yönlendirebilmektedir. Eskişehir çok daha küçük bir kent olmasına rağmen, yönlendirmelerde donanımlı bir grafik dile sahip olmadığı için, aynı dili konuşan insanlar için bile yeterli bilgilendirmeyi sağlayamamaktadır. Harita tasarımlarında engelli ve yaşlılar göz ardı edilmekte, hata için tolerans sistemi bulunmamaktadır. Hedef kitle içindeki çeşitliliği göz önünde bulunduran ve soru sorarak yol bulmaya ihtiyaç bırakmayan bir yönlendirme sistemi tasarlanmalı ve üretilmelidir. Toplu taşımada bilgilendirme ve yönlendirme tasarımları araç merkezli değil, insan merkezli olmalıdır. Toplu taşıma, maddi olarak ulaşılabilir; her türlü kültürel altyapıya, eğitim seviyesine, fiziksel yeterliğe ve dil bilgisine sahip insan toplu taşımayı kullanır; tasarımlar bu unsurlar göz önünde tutularak yapılmalıdır.



Görsel 13: Londra metrosunda duraklarda yer alan harita sistemi, bilgilendirmedeki hiyerarşi adına önemli bir örnek (Fotoğraf: Dilek Erdoğan Aydın).



Türkiye’de hızlanan kent ulaşımı faaliyetlerinde, tasarıma verilmesi gereken değer büyük önem taşımaktadır. Yeni gelişen ve hızla büyüyen kentlerde yapılandırılan ulaşım sistemleri kadar, bu ulaşım sistemlerine ait tasarımın da evrensel ve sürdürülebilir olması gerekir. Bunu gerçekleştirebilmek için kurumların ve belediyelerin, konu üzerine yeterli bilgi ve deneyime sahip tasarımcı ekiplerle çalışması bir zorunluluk haline gelmiştir. Şehirlerarası hizmet veren tren ve hızlı trenlerde, büyükşehirlerde hizmet veren metro, otobüs ve tramvaylarda, hizmet kalitesi artırmada grafik tasarım sistemin önemli bir parçasıdır. Bu tür projelerde tasarımcıyla çalışılması çok önemlidir ve bu detayların daha doğru ve daha insan odaklı olmasını sağlar. Grafik tasarım, yapılan ulaşım projelerinin reklam ve afişlerinden ibaret değildir. Bilgilendirme ve yönlendirme tasarımı, sunulan hizmetin kalitesini artırırken, yolcuların konforunu, ulaşım aracının kullanılmasının öncesi ve sonrasında da sürdürür. Araçların kullanımı kolaylaşır ve rağbet de buna paralel olarak artar. Yenilenen ulaşım ağları, inşa edilen hatlar ve yapılan yatırımlar, tasarıma yapılacak yatırımla daha da başarılı hale gelecektir. Bu nedenle, iyi tasarımın kent toplu taşımaya vereceği katkı vurgulanmalı, tasarım eğitimi veren kurumlarda konu üzerine çalışmalar artırılmalıdır. Frank Pick’in de söylediği gibi: “Tasarım oraya buraya eklenen veya başka bir yerden çıkarılan bir mod değildir. Tasarım her yere girmelidir” (Lawrence: 2013: 9). Çağdaş kentler, tasarım ve sanatla gelişir ve varlıklarını ancak bu şekilde sağlam adımlarla sürdürebilirler.

## KAYNAKÇA

### Kitaplar

- BAER, Kim (2008). *Information Design Workbook*. Massachusetts: Rockport Publishers.
- COTTON, Michelle (2010). *Design Research Unit 1942-72*. Köln: Koenig Books.
- GALINDO, Michelle (2012). *Signage Design*. Berlin: Braun Publishing.
- GARLAND, Ken (2008). *Mr. Beck's Underground Map: A History*. London: Capital Transport.
- GIBSON, David (2009). *The Wayfinding Book: Information Design for Public Places*. New York: Princeton Architectural Press.
- GREEN, Oliver (2013). *Frank Pick's London: Art, Design and the Modern City*. Londra: V&A Publishing.
- HOLLIS, Richard (1996). *Graphic Design: A Concise History*. Londra: Thames and Hudson.
- HYLAND, Angus ve BATEMAN, Steven (2011). *Symbol: The Reference Guide to Abstract and Figurative Trademarks*. Londra: Laurence King Publishing.
- LAWRENCE, David (2013). *A Logo for London: The London Transport Bar and Circle*. Londra: Laurence King.
- MOLLERUP, Per (2005). *Wayshowing: A Guide to Environmental Signage Principles & Practices*. Baden: Lars Müller.
- OVENDEN, Mark (2013). *London Underground by Design*. Londra: Penguin Books.
- UEBELE, Andreas (2007). *Signage Systems + Information Graphics*. Londra: Thames & Hudson.

### Kaynak İnternet Siteleri

- SCHOFER, Joseph L. "Mass Transit"  
<http://global.britannica.com/EBchecked/topic/368374/mass-transit>  
(erişim tarihi: 15 Nisan 2015)

