

HAVAALANI BEKLEME SALONLARINDAKİ TASARIM  
PARAMETRELERİNİN YÖN BULMA DAVRANIŞI ÜZERİNE ETKİLERİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TOBB EKONOMİ VE TEKNOLOJİ ÜNİVERSİTESİ


AYŞE ECEM ÇELİK

TASARIM ANA BİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

AĞUSTOS 2017

Bu tezin Yüksek Lisans derecesi için gereken tüm koşulları yerine getirdiğini onaylarım.



Prof. Dr. Serdar SAYAN  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Müdürü

Bu çalışmayı okuduğumu ve çalışmanın kapsam ve içerik olarak Sosyal Bilimler Enstitüsü Tasarım Ana Bilim Dalı'nda bir Yüksek Lisans tezi olabilecek yeterlilikte olduğuna kanaat getirdiğimi onaylıyorum.

Tez Danışmanı

Yrd. Doç. Dr. Gözen Güner AKTAŞ  
TOBB ETÜ, İç mimarlık ve Çevre Tasarımı



Tez Jürisi Üyeleri

Prof. Ayşe Müge BOZDAYI  
TOBB ETÜ, İç mimarlık ve Çevre Tasarımı



Yrd. Doç. Dr. Nur AYALP  
TOBB ETÜ, İç mimarlık ve Çevre Tasarımı



Yrd. Doç. Dr. Betül BİLGE  
Başkent Üniversitesi, İç mimarlık ve Çevre Tasarımı



Yrd. Doç. Dr. Meryem YALÇIN  
TOBB ETÜ, İç mimarlık ve Çevre Tasarımı



Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.



Ayşe Ecem ÇELİK

# ÖZ

## HAVAALANI BEKLEME SALONLARINDAKİ TASARIM PARAMETRELERİNİN YÖN BULMA DAVRANIŞI ÜZERİNE ETKİLERİ

ÇELİK, Ayşe Ecem

Yüksek Lisans, Tasarım

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Gözen Güner AKTAŞ

Günümüzde hızla gelişen ulaşım teknolojileri ve yolculuk sıklıkları artmaktayken geçiş mekânları olarak görülen havaalanları çağımızın önemli ve stratejik sosyal iletişim mekânları haline gelmektedir. Bu çerçevede bu alanlardaki mekânsal ilişkiler, mekân kurguları ve yönlendirme sistemleri ve bunların kullanıcılar ile iletişimi bu çalışmada ele alınmıştır. İç mekân tasarımı kapsamında büyük ölçeğe sahip alanlardan havaalanlarının kullanıcıları uçuş alanlarına doğru yönlendirme, hızlı ve aktif mekânsal çözümlerle, havaalanlarının sunduğu ortam ele alınmış olup, giriş ve geçiş kısmına aracılık eden bu mekânların kullanıcılar ile kurduğu ilişkiler incelenmiştir.

Çalışmada Ankara Esenboğa Havaalanı bekleme salonlarındaki mekânsal kurgular yönlendirme sistemleri ve bu ilişkilerin kullanıcılar üzerindeki etkisinin analizi yapılmıştır. Araştırmada yön bulma kavramının yolcular üzerinde mekânsal uyarıcı ve deneyimleri, mekân algısı, iç mekânda bulunan donatılar, ışık, renk, doku ve malzemeler üzerinden değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, bu araştırma ile Ankara Esenboğa Havaalanında uçuş saatlerinin gelmesini bekleyen yolcuların mekânı deneyimleme, mekân algısı ve algıda seçicilik kavramları ele alınmıştır. Kadın ve erkek sayısının eşit tutulduğu anket çalışmasında kullanıcı tercihlerinin hangi kriterlere göre şekillendiği, öncelik sıralamaları araştırılmıştır.

Bu çalışmanın hem havaalanı iç mekânının deneyimlenmesi sırasındaki yaşamsal ve mekânsal süreçlerin özelliklerini anlamak hem de buna bağlı olarak yoğun

sirkülasyona sahip olan bu alanlardaki mekânsal ilişkilerin ve yönlendirme sistemlerinin kullanıcılara katkıda bulunması beklenmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Havaalanları, Bekleme Salonları, Yön Bulma, İç mekân, Algı, Tasarım Parametreleri

## ABSTRACT

### IMPACTS OF THE DESIGN PARAMETERS IN THE AIRPORT WAITING LOUNGES ON DIRECTION FINDING BEHAVIORS

ÇELİK, Ayşe Ecem

Master of Arts, Design

Supervisor: Yrd. Doç. Dr. Gözen Güner AKTAŞ

Today, the airports which are considered as passage places while the transportation technologies and travel frequencies increase rapidly are becoming importance and strategical social communication places of our age. In this context, spatial relations in these places, interior design parameters, direction systems and communication of these with the users are considered in this study. Passengers of the airports, which have big scales within the interior space designs, were considered in terms of direction to the flight areas, fast and active spatial solution suggestions, environments presented by the airports and the interactions of these places which are used in entry and exit with the users were reviewed.

In the study, spatial relations, direction systems and impacts of these design parameters on the occupants in the waiting lounges in Ankara Esenboğa Airport were analyzed. Spatial orientations and experiences of the direction finding concept on the passengers, space perception, equipment in the interior space, light, color, texture and materials are reviewed in the study. In this context, experiences, space perceptions and perceptual selectivity of the passengers waiting for their flights in Ankara Esenboğa Airport were considered. In the survey, in which the number of males and females were hold equal, the privilege orders that shape the preferences of the users were inspected.

It is expected that this study will make contribution on both understanding the features of vital and spatial relations, with a survey in the interior space of the

airport and the spatial relations and directing systems in those areas which have intensive circulation due to the abovementioned processes.

**Keywords:** Airport, Waiting Lounges, Way Finding, Interior Space, Perception, Design Parameters

## TEŞEKKÜR

2009 senesinden bu yana TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesinde eğitim hayatıma başladığım günden beri desteğini, deneyimlerini ve tecrübelerini benden esirgemeyen Sn. Prof. A. Müge Bozdayı' ya;

Bana kazandırdıkları ve motivasyonu sayesinde bu çalışmayı bitirmemi sağlayan sevgili hocam Yrd. Doç. Dr. Gözen Güner Aktaş'a;

Bu süreçte yardımlarını esirgemeyen sevgili hocam Yrd. Doç. Dr. Nur Ayalp'e;

Yanımda olduklarını daima hissettiğim bana her türlü destek olan annem; Ümran Çelik, babam Metin Çelik'e;

Canım dostlarım; Arzu Ozan, Sıla Gedik ve Rabia Harmankaya'ya;

Teşekkür ederim.



# İÇİNDEKİLER

ÖZ .....	i
ABSTRACT.....	iii
TEŞEKKÜR SAYFASI .....	v
İÇİNDEKİLER .....	vi
TABLOLAR LİSTESİ.....	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	ix
RESİMLER LİSTESİ .....	x
BÖLÜM I: GİRİŞ .....	1
1. 1. Amaç ve Kapsam.....	1
BÖLÜM II: İÇ MEKÂNLARDA YÖN BULMA .....	3
2. 1. Yön Bulma Kavramı .....	3
2. 2. Yön Bulma Süreçleri.....	7
2. 2. a. Algısal ve Bilişsel Süreç .....	8
2. 2. b. Karar Verme Süreci .....	10
2. 3. Mekânda Yön Bulma Stratejileri .....	10
2. 3. a. Mekânsal Tanımlamalar .....	16
2. 3. b. Oryantasyon .....	16
2. 3. c. İşaret Sistemleri ve Grafik Bilgilendirme .....	20
2. 3. d. Levhalar .....	21
BÖLÜM III: İÇ MEKÂNDA YÖN BULMAYI ETKİLEYEN UNSURLAR.....	24
3. 1. Çevre Algısı .....	24
3. 2. İç Mekân ve Algı İlişkisi.....	25
3. 2. a. İç Mekânda Işık ve Renk .....	28
3. 2. b. İç Mekânda Malzeme ve Doku .....	32
3. 2. c. İç Mekânda Donatılar .....	34
3. 3. Kişisel Unsurlar.....	35
3. 3. a. Yaş .....	36
3. 3. b. Cinsiyet .....	36
3. 3. c. Engel Durumu .....	37
3. 3. d. Sosyo- Kültürel Unsurlar .....	39

BÖLÜM IV: HAVAALANLARI VE BEKLEME SALONLARI .....	41
4. 1. Havaalanları İç Mekân Tasarım Parametreleri .....	44
4. 1. a. Hareket Akışı .....	46
4. 1. b. Oyalanma ve Bekleme .....	51
4. 2. Havaalanları Yolcu Mekânları .....	57
4. 3. Havaalanları Bekleme Mekânları .....	63
BÖLÜM V: ALAN ÇALIŞMASI VE BULGULAR.....	67
5. 1. Araştırma Sınırları.....	67
5. 2. Yöntem.....	70
5. 3. Anketin Tasarımı ve Uygulanışı .....	70
5. 4. Verilerin Değerlendirilmesi .....	70
5. 4. a. Hipotezler .....	71
5. 4. b. İstatiksel Analiz.....	71
5. 5. Bulgular.....	83
BÖLÜM VI: SONUÇ .....	87
KAYNAKÇA.....	92

## TABLolar LİSTESİ

<b>Tablo 5. 1.</b> Demografik Bilgilere Göre Dağılım .....	71
<b>Tablo 5. 2.</b> Havaalanı Kullanım Sıklıklarına Göre Dağılım.....	72
<b>Tablo 5. 3.</b> Havaalanına En Son Gelme Durumlarına Göre Dağılım.....	73
<b>Tablo 5. 4.</b> Yapı İçerisinde Hangi Yönde Hareket Etmesi Gerektiğini Bilme Durumuna Göre Dağılım.....	74
<b>Tablo 5. 5.</b> Yapı İçerisinde Hangi Konumda Olduğunu Bilme Durumlarına Göre Dağılım.....	74
<b>Tablo 5. 6.</b> Yapı İçerisinde Kendini Kaybolmuş Hissetme Durumlarına Göre Dağılım.....	75
<b>Tablo 5. 7.</b> Yapıyı Yön Bulma Açısından Değerlendirme Durumlarına Göre Dağılım.....	75
<b>Tablo 5. 8.</b> Yapı İçerisinde Başka Kullanıcılara Yön Tarif Edebilme Durumlarına Göre Dağılım.....	76
<b>Tablo 5. 9.</b> Yön Bulmada ‘Tasarım Kriterlerinin’ Önem Derecelerine Göre Dağılım .	77
<b>Tablo 5. 10.</b> Havaalanı İçerisinde Yön Bulmada ‘Tasarım Kriterlerinin’ Öncelik Sıralamaları .....	78
<b>Tablo 5. 11.</b> Mekân İçerisindeki Yön Bulma Aktiviteleri ile Cinsiyet Arasındaki İlişkinin İncelenmesi .....	79
<b>Tablo 5. 12.</b> Mekân İçerisindeki Yön Bulma Aktiviteleri ile Yaş Grupları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi.....	80
<b>Tablo 5. 13.</b> Mekân İçerisindeki Yön Bulma Aktiviteleri ile Havaalanı Kullanım Sıklıkları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi.....	81

## ŞEKİLLER LİSTESİ

<b>Şekil 2. 1.</b> Yön Bulma Davranışında Grafıksel Anlatım (Passini 1984) (Garip 2003).	<b>6</b>
<b>Şekil 2. 2.</b> Strüktürel Algı Modeli Şeması (O'Neill, 1991) (Özbek 2007).....	<b>18</b>
<b>Şekil 3. 1.</b> Rengin Farklı Yüzeylerde Kullanılması ve Mekân Algısına Etkisi (Manav 2015).....	<b>29</b>
<b>Şekil 4. 1.</b> Tek Katlı Terminal Yapısı (Trani 2002) (Durgun 2014).....	<b>40</b>
<b>Şekil 4. 2.</b> Çok Katlı Terminal Yapısı (Trani 2002) (Durgun 2014) .....	<b>41</b>
<b>Şekil 4. 3.</b> Havaalanı Sisteminin Şematik Anlatımı (Braaksma 1973).....	<b>48</b>
<b>Şekil 4. 4.</b> Giden Yolcu ve Akış Şeması (Jim, Chang 1998) (Arusoğlu 2010) .....	<b>52</b>
<b>Şekil 5. 1.</b> Esenboğa Havalimanı Künye Bilgileri .....	<b>68</b>
<b>Şekil 5. 2.</b> Gelen ve Giden Yolcu Katları Planları .....	<b>69</b>

## RESİMLER LİSTESİ

<b>Resim 2. 1.</b> Avustralya Teknoloji Parkı, Sydney, 2011 (Güler 2014).....	<b>14</b>
<b>Resim 2. 2.</b> Renk Kodları ile Bölümlere Ayrılmış Polonya’da Bulunan Krakow Havalimanı Plan Şeması (Güler 2014) .....	<b>14</b>
<b>Resim 2. 3.</b> JFK Havalimanı, New York, ABD, 2016 (Çelik 2016) .....	<b>15</b>
<b>Resim 3. 1.</b> İç Mekânda Renk Kullanımı Heatrow Havaalanı; London (Çelik 2015)...	<b>31</b>
<b>Resim 3. 2.</b> Ankara Esenboğa Havaalanı İç Mekân (Çelik 2017).....	<b>40</b>
<b>Resim 4. 1.</b> Ankara Esenboğa Havalimanı (Çelik 2017).....	<b>42</b>
<b>Resim 4. 2.</b> Esenboğa Havaalanı Plan Şeması (Çelik 2017) .....	<b>44</b>
<b>Resim 4. 3.</b> Esenboğa Havaalanı Bekleme Alanı (Çelik 2017).....	<b>44</b>
<b>Resim 4. 4.</b> Esenboğa Havaalanı İç Mekân (Çelik 2017).....	<b>47</b>
<b>Resim 4. 5.</b> Esenboğa Havaalanı Yönlendirme Levhaları (Çelik 2017).....	<b>50</b>
<b>Resim 4. 6.</b> Esenboğa Havaalanı Bekleme Alanları (Çelik 2017).....	<b>52</b>
<b>Resim 4. 7- 4. 8.</b> Esenboğa Havaalanı Bilgilendirici Levhalar (Çelik 2017) .....	<b>53</b>
<b>Resim 4. 9.</b> Esenboğa Havaalanı Giden Yolcu Alanı (Çelik 2017).....	<b>54</b>
<b>Resim 4. 10.</b> Esenboğa Havaalanı Yönlendirici Levhalar (Çelik 2017).....	<b>57</b>
<b>Resim 4. 11.</b> Esenboğa Havaalanı Bilet-Kayıt Bankoları (Çelik 2017) .....	<b>59</b>
<b>Resim 4. 12.</b> Esenboğa Havaalanı Arındırılmış Alan (Çelik 2017) .....	<b>60</b>
<b>Resim 4. 13.</b> Esenboğa Havaalanı Arındırılmış Alan Bekleme Salonu (Çelik 2017) ...	<b>61</b>
<b>Resim 4. 14.</b> Esenboğa Havaalanı Apron Cephe Bekleme Salonları (Çelik 2017).....	<b>61</b>
<b>Resim 4. 15.</b> Esenboğa Havaalanı Bekleme Koltukları (Çelik 2017) .....	<b>63</b>
<b>Resim 4. 16.</b> Esenboğa Havaalanı İç Mekân Görünüşü (Çelik 2017).....	<b>64</b>
<b>Resim 4. 17.</b> Esenboğa Havaalanı Apron Alanından Havaalanına Geçiş Koridoru (Çelik 2017) .....	<b>65</b>
<b>Resim 5. 1.</b> Esenboğa Havalimanı Uydu Görüntüsü .....	<b>67</b>

# BÖLÜM I

## GİRİŞ

Bir havaalanı büyük tesislerden, bu alandaki sistemlerden, kullanıcılardan, çalışanlardan, alandaki kurallardan ve düzenlemelerin birleşiminden oluşmaktadır (IATA 2004). Bu araştırmada havaalanlarında kullanıcıların uçuş öncesi kullandıkları, check-in işlemlerini yaptıkları mekânların, kullanıcıları uçuş mekânlarına yönlendirmedeki etkisi araştırılmıştır. Bu alanlardaki mekânsal ilişkiler, mekânı tanımlama adına tasarlanan tasarım parametreleri, yönlendirme sistemleri ve bunların kullanıcılar ile iletişiminin etkilerinin çalışmanın temelini oluşturması hedeflenmiştir.

“Hızla gelişen ulaşım teknolojileri ve yolculuk sıklıkları artmaktayken ‘geçiş’ mekânları olarak görülen terminaller bu çağın önemli ve stratejik sosyal iletişim mekânları haline gelmektedir. Bu kapsamda iletişime aracılık eden havaalanı yapı ve mekânlarının geçiş alanı olma özellikleri ile ele alınması önem kazanmaktadır” (Emiroğlu 2010). İç mekân tasarımı kapsamında büyük ölçeğe sahip alanlardan havaalanlarının; kullanıcıları uçuş alanlarına doğru yönlendirme, hızlı ve aktif mekânsal çözümlerle, Havaalanlarının sunduğu ortam ele alınıp, giriş ve geçiş kısmına aracılık eden bu mekânların kullanıcılar tarafından öncelik sıralandırmaları incelenmiştir. Havaalanı bekleme salonlarında bulunan mekâna kimlik kazandırmaya yardımcı elemanlar; kullanıcının farkındalık ve mekânı algılayış biçimine bağlı olarak değerlendirilmiştir. Çalışmanın amacı; havaalanı iç mekânlarının deneyimlenmesi sırasındaki yaşamsal ve mekânsal süreçlerin özelliklerini anlamak ve buna bağlı olarak yoğun sirkülasyona sahip olan bu alanlarda tasarlanan mekânsal düzenlemelerin ve yönlendirme sistemlerinin kullanıcılara katkısını sorgulamaktır.

Heterojen bir kullanıcı grubunun, bir arada bulunduğu ön bekleme alanlarında tüm kullanıcı gruplarının doğru yönlendirilmesi önem taşımaktadır (Rowley 1996; Martin and Pranter 1989). Farklı kültürlerden insanların bir arada bulunduğu bu mekânlarda, kullanıcıların ihtiyaçlarını hızlı bir şekilde karşılayıp

devam etmesi, giden yolcuların bir an önce uçuş mekânlarına geçişi, yönlendirmeyle tahliye olması ve bu süreçlerin hızlı ve sağlıklı ilerleyişi önem taşımaktadır. Bu amaçla havaalanı ön bekleme salonlarında mekânsal ve yönlendirme sistemlerinin uçuş mekânlarına yönlendirilmesi süreçlerindeki etkileri araştırılmış bulunup, sonuç bölümünde anket çalışmasının sonuçları istatistiksel verilerle değerlendirilmiştir.

Demirbaş (2001)'e göre; Yön bulma kavramı mekânsal faaliyetlerin bütünüdür. Bunlar; mekânsal tecrübe, mekânsal yetenek, mekânsal tanım ve bu gibi doğacak tanımlamaların bir araya gelerek mekânda oluşturabilecek olan mekânsal karmaşaların bütünüdür. Bu bağlamdan yola çıkılarak yön bulma kavramı; algısal ve bilişsel süreç, karar verme süreci, oryantasyon, mekânsal tanımlamalar, işaret sistemleri, görsel erişilebilirlik yapılandırmasında tez kapsamında ele alınacak kavramlardır.

Bu kavramların yanı sıra yaşadığımız mekânları daha kolay okunabilir kılan mekânsal ipuçları, yönlendirmeler, varlığını kaybetmeksizin mekânlarda kullanıcılara yardımcı olup, insan çevre etkileşimini kuvvetlendiren unsurlar olmaya devam edecektir. Bir mekâna dair o hacmi baştan yaratmaya destek sağlayan tasarım ölçütleri; ışık, renk, doku gibi temel tasarım elemanları da mekân kavramı ile ele alınıp, mekânı algılama, mekân tarifleme, yön bulmada cinsiyet ve yaş unsurlarının algıda seçicilik gösterme durumları araştırılmıştır. Yapılan bu araştırmayla havaalanı bekleme alanlarının yönlendirmedeki tasarım kriterlerinin temelleri araştırılacak ve kazanılan deneyimlerin etkin yönlendirmedeki rolü incelenerek tespit edilmeye çalışılacaktır. Kullanıcıların mekânları tarif ve tanımlamada öncelik sıralandırmalarının göz önünde bulundurulmasıyla; mekân içerisindeki ışık, renk, malzeme kavramlarının önemine değinilecektir. Bu araştırmanın havaalanları yönlendirme sistemlerinin kullanımı ve iç mekân ilişkisinin insan algısı ile arasındaki ilişkiyi ortaya koyması açısından önemli olacağı düşünülmektedir.

## BÖLÜM II

### YÖN BULMA

Yön bulma kavramı ilk olarak 1960 yılında Kevin Lynch tarafından ele alınmıştır. Bir mekânın özelliklerinin insanları ne derecede etkilediği ve bireylerin buldukları mekânları ne kadar hatırladıkları üzerine yapılan araştırmalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Daha sonraları araştırmacılar birçok tanımlamalara yer vererek yönlendirme ve yön bulma bilgi ağını genişletmişlerdir. Devam eden süreçte yapılan araştırmalar yönlendirme ve yön bulma kavramları ile ilgili birçok kavramı ortaya çıkarmıştır.

#### 2. 1. Yön Bulma Kavramı

Yön bulma kavramı üzerinde yoğun çalışma yapmış olan Passini (1992) yön bulma tanımını, “*tanıdık ve ya tanıdık olmayan bir çevrede hedefi arama süreci, uzamsal problem çözümü*” olarak tanımlamaktadır. Yön bulma; nerede olunursa olunsun gidilecek yere hedef koymak, bulunulan konumu bilebilmek ve kaybolmuşluk hissi yaşamamaktan geçmektedir. Doğru bir yön bulma sistemi; kişinin nerede olduğunu bilmesi, çevreden yardım almadan işaret sistemleri ile yönünü bulmasıyla sağlanır. Bazı durumlarda mekân kullanıcıları yönlerini tam anlamıyla bulamaz ve kaybolmuşluk hissine kapılırlar. Bu gibi elverişsiz yön bulma sistemlerinde, kullanıcı hangi tarafa hareket edeceğini bilemez; çünkü mekânla ilgili yeterince bilgiye sahip değildir. Kullanıcılar bu gibi durumlarda yardım alabilmek için çevresindeki insanlara ihtiyaç duyarlar ve onlara danışırlar. Bu tip mekânları kötü tecrübeyle hatırlayan kullanıcılar bir daha o mekâna gelmek istemeyebilirler. Doğru yönlendirme sistemlerinin bulunduğu bir mekânda ise; kullanıcı istediği yere ulaşabildiğinde pozitif yönde bir deneyim yaşayabilmektedir.

Yön bulma aynı zamanda; insanların merak duygularından dolayı karşılıklarına çıkan, konularını bilmek istemeleriyle de desteklenebilmektedir. Yönünü bulmak isteyen kullanıcı, çevresini ve bulunduğu konumu güven duygusu içerisinde tanımlamak adına etrafını gözlemlemek, tanımak ve hareket alanını belirlemek



isteyecektir. Buradan yola çıkan kişinin hisleri ve daha önceden sahip olduğu deneyimler ve bilgiler devreye girerek bu süreci hızlandıracaktır.

Kullanıcılar tanıdık ve ya tanıdık olmayan bir mekânda öncelikle nerede olduklarını sorgularken kendilerine üç soru sormaktadırlar. Neredeyim, nasıl ulaşırım ve ne zaman ulaşırım? Konum ve zaman kavramlarının öncelikli algılandığı bu süreç kişinin bulunduğu ortam içerisindeki hareketlerini etkilemektedir. Örneğin; bilinmeyen bir mekânda bulunulduğunda nasıl hareket edileceği bilinmediği zaman, kullanıcı kuşkuya kapılıp endişe duymaktadır. Tversky (2003)'e göre; Doğası gereği çevresini tanımaya hevesli insan, öncelikle etrafını incelemeye başlar ve o sırada ne yapacağını belirlemeye çalışır. Nasıl ki daha önce deneyimlediği, tecrübe ettiği bir mekânda mekânı bilmesinden dolayı kendini güvenilir hissediyorsa, bilinmeyen bir mekânda da korku ve endişe duymak kişinin bilincini etkilemektedir. Bu gibi noktalarda kullanıcı ya mekândan uzaklaşmak adına çıkış noktasına gidecek ya da olduğu noktada bekleme yolunu tercih edecektir. İnsan bedeninin akıllı bir organizmadan oluşması sebebiyle, insan kötü yönlendirilme tecrübesi yaşadığı bir ortamda daha önceden bulunmuş olmasına rağmen bir sonraki sefer oraya gidecek olsa dahi, daha önceden yaşadığı kötü tecrübe yüzünden o mekâna gitmek istemeyecektir. Çevrenin insan davranışları üzerinde bu kadar etkin olduğu bir ortamda yönlendirme sistemlerine verilen önem hayati kolaylaştırıcaktır.

İnsan doğası gereği her ne kadar daha önceki tecrübelerinden faydalanmış olsa da güven duygusuna sahip olmak açısından çevresinde bulunan donatı ve elemanlardan yardım almak isteyecektir. Bu noktada çevrede bulunan görsel bilgilendirmeler, levhalar yön göstericiler büyük bir role sahiptir. Kendi tecrübelerine ve deneyimlerine de güvenen insan bu doğrultuda mekânı daha iyi tanıyabilecektir. Bu nedenle iyi deneyimlere sahip olunması açısından iyi tasarlanmış mekânlara da ihtiyaç duyulmaktadır.

Yön bulma kavramı; anlık bir davranış bütünü gibi gözükse de aslında geçmiş, şu an ve gelecek zaman dilimlerini kapsamaktadır. Bu süreci Passini ise şöyle açıklamaktadır:

Yön bulma kavramı; bütüncül sistemlerden oluşmaktadır...

Edinilmiş bilgilerden, deneyimlerden faydalanmak,  
Çevreyi gözlemlemek ve fark etmek,  
Yön bulma sistemlerine ait görsel unsurlara dikkat etmek,  
Gidilecek rota üzerinde tahminler yürütüp, karar vermektir.

Bu aşamalar insan zihinde yaşanırken, çevresel bilgi ve çevresel yerleşim de önem kazanmaktadır. “Yerleşim; mekânsal ulaşım, form, plan ve etkileşimle sağlanırken, Çevresel bilgi ise yönü tayin edebilmek için, ihtiyaç duyulan mimari ve görsel ifadelerden oluşmaktadır” (Passini 2001). Mekânı ayırt etmeye yarayan bu kavramlar çevresel bilgiyi ve çevresel yerleşimi oluşturmaktadır. Arthur & Passini (2001)’ye göre ise; bir mekânın yapısı ve formu kullanıcıya o mekâna dair ipuçları vermektedir. “Pek çok araştırma göstermiştir ki, karmaşık bir plan kurgusuna sahip yapı, yön bulmada en etkili faktörlerden birisidir”(Doğu ve Erkip 2000).

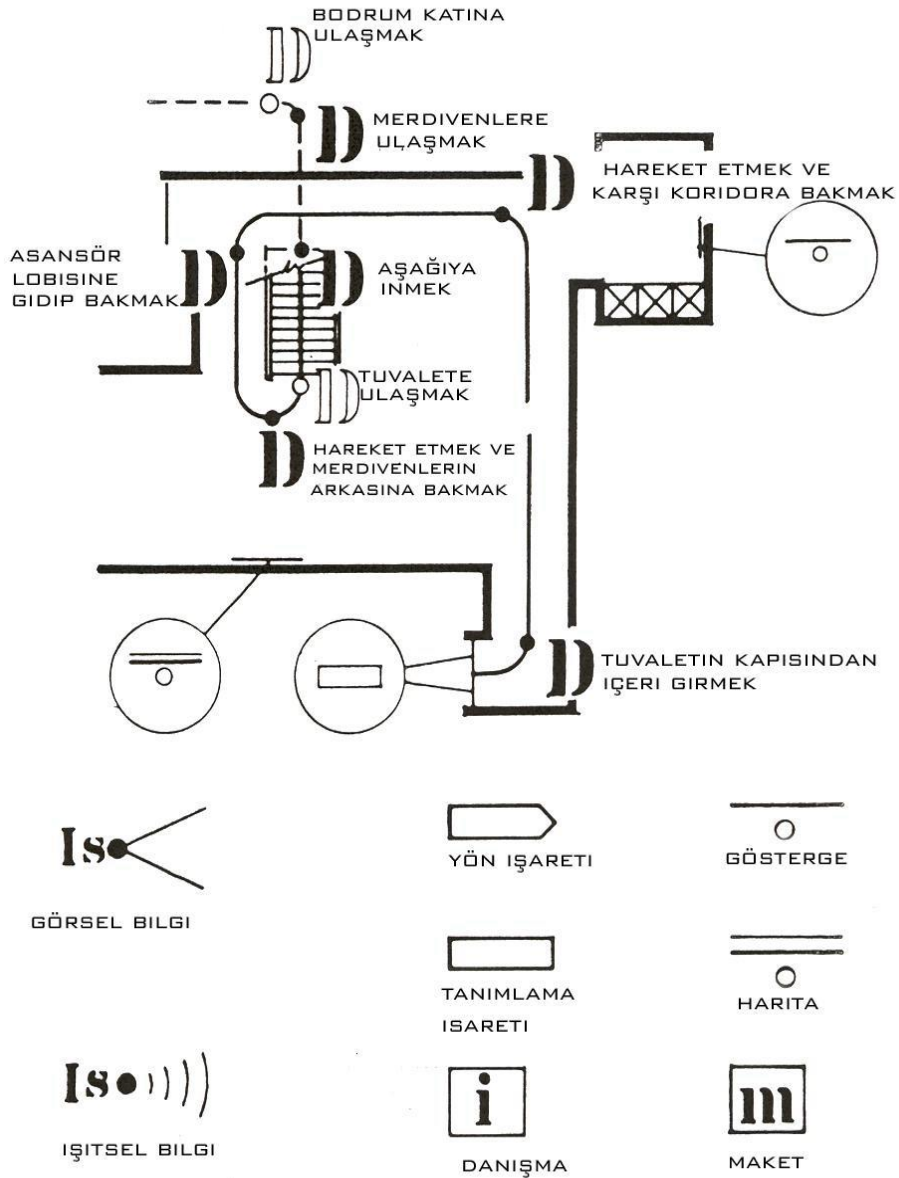
İlk insandan bu zamana yön bulma kavramında birçok değişiklikler gözlemlenmiştir. Eski insanlar buldukları konumu bulabilmek, oraya geri dönebilmek adına, etraflarındaki ağaçtan, taştan yardım almışlardır. Çevrelerindeki objeyi belirgin kıлып, o noktada hareket etmeye çalışmışlardır. Bilişsel süreç ve algıya sahip olan insan mekanizması, bulunduğu ortamda her türlü tanımlamayı yapabilecek ve nerede, ne yapması gerektiğini planlayıp hareket etme yolunda güzergâhını belirleyecektir.

Önemli bir kriter olan Algısal ve bilişsel süreç kavramları ise, “insan ve çevre” kavramının davranış psikolojisi için yön bulma davranışı üzerinde önemli bir tanımlama olduğunu göstermektedir. Passini (1984) bu konu ile ilgili olarak; algısal ve bilişsel sürecin çevre ile olan bağlantısının önemini vurgularken, görsel imajın insan davranışına dönüştüğünü savunmaktadır. Öne sürdüğü açıklamalarda öncelikli olarak çevrenin insan zihninde görsel açıdan bir fotoğrafa benzediğini ve bunun tıpkı algısal ve bilişsel süreçteki betimleme ve hafızada yer edinme tanımlarına benzediğini düşünmektedir.

Yön bulma kavramı üzerinde birçok araştırma yapılmış, insanların çevreyi algılaması, deneyimleri önceki tecrübeleri, farkındalıkları incelenmiştir. Bu çalışmaların öncü isimlerinden çevrenin algısal ve bilişsel sistemimiz üzerindeki

önemini vurgulayan Passini (1984), Şekil 2. 1’de bir alışveriş mekânının normal zemininden başlayarak ıslak hacimlere ulaşma esnasındaki yön bulma eylemini anlatmaktadır. Şekil üzerinde gösterilen “D” harfi ile karar verme noktaları arasındaki doğrusal ilişkiyi ifade edilmiş, verilen anlık kararlar doğrultusunda hareket edinilen davranışlar ve rota yönleri gösterilmiştir.

Şekil 2. 1. Yön Bulma Davranışında Grafikselsel Anlatım (Passini 1984) (Garip 2009)



Yön bulma kavramına yeni bir tanım getiren Lynch (1960) ise; imaj kavramının bu bağlamda öneminden bahsederek çevrenin gelecek oluşumlarda hafızamız üzerindeki etkisinden bahsetmiştir. Yön bulma da imaj ve haritalandırma

sisteminin etkileşimine değinen Lynch yaşanan tecrübelerin hafızamız üzerinde etkisinin çevre ve insan psikolojisi üzerindeki etkisine değinmiştir.

İnsan ve çevre ilişkisinin bu denli iç içe olduğu bir olayda algı ve imaj kavramlarının da etkisinin yön bulma ve oryantasyon üzerinde önemli bir etken oldukları kaçınılmaz bir gerçektir. Bu bağlamda bu kavramlar yön bulmayı kolaylaştırırken mekânın plan şemasının okunabilirliği ile bilgiye ve amaca doğrudan ulaşım konusunda da insan hafızasına katkı sağlamaktadır. Daha önceden algıda oluşan o mekâna dair benzerlikler ve farklılıklar insanın o mekânı kurgulama ve anlama açısından önceki deneyimlerinden destek almak için hafızasını zorlamasını sağlar.

Yön bulma davranışı üzerinden bahsedilen soyut kavramların mekânı tarifleme özelliklerinin yanı sıra somut kavramlar olan plan kurgusu, mekânsal özellikler, ışık, renk, doku ve kişiye bağlı özellikler de yön bulmayı bir bütüncül kavram olarak değerlendirme de yardımcı birer etken olacaklardır.

Kişilerin hayat mottosu soyut ve somut kavramları tam olarak ayrıştırmada ve buna anlam kazandırmada bireye yardımcı olurken, mekânsal özelliklere anlam katacak düzeyde fayda sağlayacaktır. Bu motto doğrultusunda, mekânı algısal ve bilişsel açıdan anlamlandıracaktır.

## **2. 2. Yön Bulma Süreçleri**

Yön bulma süreçleri, bir bütün olarak algılanan yön bulma hareketlerinde, alınan ilk karardan varılan sonuca kadar olan kısmı kapsamaktadır. Bu süreç; yön bulmada mekânı betimleme tasarımlarının ahenkli bir sıralama içerisinde bir bütünlük sağlamasıyla meydana gelir. Bu sistemin tam bir bütünlük halinde çalışması mekânda kullanılan işaret sistemleri, levhalar, yürüme bantları, elektronik levhalar, yer belirlemede kullanılan malzeme ve donatıların dengeli ve işlevine uygun şekilde kullanılmasıyla kullanıcılara kolaylık sağlayacaktır. Kullanıcılar başlangıç noktasından bitiş noktasına kadar olan bu süreçte karşılaştıkları mekân düzenleyicilerinin anlaşılabilir ve okunabilir olmasına dikkat edeceklerdir. Mekânda

kullanılan tasarım parametrelerinin birbirleri içerisinde uyumu ve uygulugu da bu noktada önem taşımaktadır. Kullanıcılar bu süreçten geçerken zihinlerinde oluşan davranışlarını harekete geçiren aşamalar ise şu şekildedir:

Eski tecrübelerinden faydalanmak,

Çevresini tanımak ve gözlemlemek,

Görsel yönlendirme sistemlerinden yardım almak,

Rotaya uygun şekilde hareket için hazır halde durmak (Passini 1992).

Passini' nin de (1992) yorumuna göre; varılacak yeri belirlemede ani kararlar almaksızın, kullanıcının süreç içerisinde bulunduğu hareket; kendince irdelenmeli, var olduğu çevre sorgulanmalıdır. Buradan yola çıkarak gidilecek hedefe yönelik bir karar hemen oluşmamalı, izlenmesi gereken yoları ihtiyaç duyulmalıdır. Karar vermeden önce o fikrin daha önceden saptanıp, hedefe o amaçla yönelmesi gerekmektedir. Çevresel var olma sürecindeki mekânsal tanımlamalar yani bulunan asansör, koridor ve merdivenler kişinin; durma, mekânı tanımlama ve ilerleme davranışları ile birleştiğinde amacına hizmet etmesi gerekmektedir.

Burada bahsedilen çevresel var olma; bir mekânın sahip olduğu özelliklerden oluşmaktadır. Bir süreç içerisinde gerçekleşen bu oluşum; karar verme süreci, başlangıcı ve karar verdikten sonraki sonuca ulaşma sürecinin tamamını kapsamaktadır.

## 2. 2. a. Algısal ve Bilişsel Süreç

Bu süreç mekânı daha iyi tarif etme açısından davranışsal elemanlar ve tasarım elemanları olmak üzere ikiye ayrılır.

Davranışsal elemanlar:

Öncelikli olarak gidilecek olan mesafeyi belirlemek ve harekete yön vermek, yolu belirgin kılabilmek için renklendirmek ve ya malzeme farklılığı, işaretler, levhalar gibi çevresel öğeler kullanmak ve zihinde gidilecek yol haritasını oluşturacak imaj ile harita güzergâhı belirlemektir.

Tasarım elemanları:

Bir mekânda bulunan tasarım parametreleri mekân tanımlamayı kolaylaştırabildiği gibi aynı zamanda zorlaştırabilmektedir. Bu gibi noktalarda mekânın aktifliğini sağlama adına çeşitli hususlara dikkat edilmesi gerekmektedir.

Bunlar:

Plan: Plan bir mekânı var yapan o mekânın iskelet yapısını oluşturan bir alandır. Tasarım elemanları bu mekân üzerine kurulmaktadır.

Mimari ve iç tasarım: Farklı planlara, farklı tasarım elemanlarına sahip alanlar iç tasarım farklılaşması yaşamaktadır. Bu da mekânların kendi içlerine ayırt edilebilmesini sağlamaktadır.

Nirengi noktaları: Yön bulma sürecinde kişinin net hatırladığı, mekân tanımına yardımcı olan belirlemelerdir.

İşaretler: İnsanların mekânı bulmasında ve tanımlamasındaki büyük etkenlerden biri de işaretlerdir. İşaretlerin boyutu, formu, stili bu bağlamda mekânı anlaşılabilir kılabilmek adına önem taşımaktadır. Yön bulma kavramında en çok dikkat çeken bu unsur dikkatli seçilmelidir.

Haritalar: ‘Şu an buradasınız’ levhasının var olduğu ve kullanıcıları oradan haritalama sistemiyle ulaştıracakları yere yönlendirmeye çalışan sistemdir.

Aydınlatma: Karar verme, nirengi noktaları ve haritalar gibi unsurların mekânsal aktifliğinde aydınlatmalarının özenli olması ve bu noktaların dikkatli incelenmesi gerekmektedir.

Bu gibi unsurlar doğru kullanılması, mekânsal aktifliğinin sağlanması açısından mekânı tanımayı kolaylaştıracaktır. Bu verilerden yola çıkarak mekânların yön bulma davranışı üzerinde, iyi çözümlenmiş mekânsal donatılara ihtiyaç duyulurken, mekânları birbirine bağlayan izlere de ihtiyaç duyulmaktadır.

Davranışların aktifliğini sağlayan bilişsel haritaların çevreyle bağlantılı olarak algısal bir oluşum olduğu ve oryantasyonun bu levhalar ve bilişsel haritalar tarafından şekillendiği araştırmacılar tarafından gözlemlenmiştir. Passini’ye göre (1992) kişinin algısında bilişsel haritanın işleyebilir durumda olması için, öncelikle nerede olduğunun farkına varması, çevresini gözlemlemesi ve gideceği yere karşı ne gibi ihtiyaçlarının olduğunu belirlemesi gerekmektedir. Bu bağlamda bilişsel

haritalar hakkında yapılan çalışmaların kullanıcıları olumlu yönde etkilediği, süreklilik arz ettiği, hareket biçimlerinin kavranması kapsamında yapıyı evrensel anlamda algılamamıza aynı zamanda adlandırmamıza katkı sağlar.

### 2. 2. b. Karar Verme Süreci

Birey bulunduğu ortam ile daima etkileşim durumundadır. Bu durum da ortamdaki kaynaklanan çevresel uyarıcılar ile harekete geçilmesini sağlar. Sahip olunan duyu organları ile hissedilen bu süreç, karar verme ve değerlendirme komutunun verilmesini sağlar (Koç 2012). Bu komuttan sonra mekâna yönelik hareketler başlamaktadır. İnsanların çevreye verdikleri bu tepkiler, yön bulma davranışlarını oluşturur.

Passini (1995); Yön bulmanın öncelikle sağa ve ya sola dönmek gibi olan davranışlar olduğunu ve nerede, neye ihtiyacı olup nereden yönelmesi gerektiğini gösteren nesnelere bütününden oluştuğunu varsaymıştır. Bu konu üzerinde Allen'ın yaptığı araştırmalarda, mekânsal geçerliliğin ve devamlılık süreci içerisindeki mekânsal kurgunun insan davranışları üzerindeki etkileri gözlemlenebilir niteliktedir. Mekânda oluşabilecek devamlılığı olmayan ortamlarda, süreklilik olgusu bulunan ortamlara göre daha biçimsel özelliklerinin bulunduğu ve bu mekânların diğerlerine istinaden uzaklık ve ebatlarının abartılarak algılanmasında çevresel faktörlerin önemini ne kadar etkili olduğu kullanıcılar tarafından gözlemlenmiştir. Bu açıdan bakıldığında, mekânda önceden bulunmanın verdiği güven kavramı ile o mekânı tanımlama adına tahmini bilgilere başvurup, mekânı keşfetmekte sonuca ulaşırabilecektir.

### **2. 3. Mekânda Yön Bulma Stratejileri**

Yön bulma kavramı günlük hayatımızda sıkça kullanılan bir davranıştır. Doğu ve Erkip'in de belirttiği gibi bu davranış bir odadan diğer bir odaya geçmek kadar basit bir eylem olurken, aynı zamanda da bir yangın anında o mekânı boşaltmak için uygulanan çabayı da kapsamaktadır. Yön bulma davranışı için tahmini süreleri önceden belirleyebilmek, hafızadan önceki deneyimlere ulaşmak gerekmektedir

(Carpman ve Grant 2002). Yön bulma eyleminin insanlar üzerinde de farklı etkileri bulunmaktadır. Aradığı mekânı bulamayan insan endişe ve stres kavramlarıyla karşı karşıya kalmaktadır. Bu bağlamda, kendini güvende hissetmediği bir mekânda insan bulunmak istemeyecektir.

Yön bulma kavramına ait öğeleri tanımlamak adına çeşitli yöntemler üzerinde çalışılmıştır. Bunlar;

Anket uygulamaları,

Mekân içerisinde hangi yöne gidileceğinin bilindiği uygulamalar,

Mekânların plan üzerinden belirlendiği uygulamalar,

Sesli düşünerek yön bulmanın kolaylığını mekân üzerinden sağlayacak uygulamalardır.

Tanımlamayan ve çözülemeyen mekânlardan doğabilecek sorunları anlayabilmek için bu durumlara mekânsal çözümler getirilmelidir. Bu süre zarfında yön bulmayı etkileyen unsurlar ise şu şekilde sıralanmaktadır:

Karar vermek,

Kararı uygulamak,

Çevresel algıyla beraber bilgiyi kullanmaktır.

Carpman ve Grant (2002)'in de değindiği gibi; yön bulmaya yönelik öğelerin çevrenin fiziksel özellikleri ile birleştiğinde, insan davranışları ile uyum sağlanabiliyorsa, birey yönünü daha kolay tayin edebilecek fakat bu durumun gerçekleşmediği zamanlarda ise; çevrenin sahip olduğu atmosfer ve mekânsal parametreler önem kazanacaktır.

Kişinin içerisinde bulunduğu fiziksel ve psikolojik etkiler, nerede olduğunu bilememek ve mekânı anlayamamaktan kaynaklanan sorunlarla birleşince, bireyi ruhsal ve fiziksel yönde olumsuz etkileyecektir (Passini 1984). Bu özellikler dikkate alındığında havaalanları binalarının geometrik şekli; kullanıcının yürüyüş temposu ve hareket akışı sistematüğini doğrudan tanımlı hale getirir. Havaalanlarının



mekânsal büyüklüğü, atrium alanının genişliği, kullanıcının yürüyüş akış hızının giriş kısımdan varılacak hedefe kadar bağlantılı olmasıyla doğru orantılıdır.

Havaalanlarında kullanıcıların kaybolmuşluk hissine kapılmadan, hedefe ulaşmada varmak istedikleri noktaya başkalarından yardım almaksızın ulaşmalarını sağlayan sistem; doğru yönlendirme, işaretleme ve levhalandırma ile gerçekleşmektedir. Bu noktada gerçekleşen geçmiş deneyimler, çevre algısı mekânın tasarım parametreleriyle birleşip kullanıcının hedefine yönelik aynı amaçta hizmet vermesi gerekmektedir. Bu doğrultuda hizmet elemanları; yönlendirme ve işaret panoları olmak üzere iki şekilde konumlanır. Yön panoları; istenilen hedefe uygun, adrese yönelik, renklendirilmiş oklarla gösteren öğelerdir. İşaretleme panoları ise; varış noktasındaki konum ve içeriği belirten öğelerdir (Arusoğlu 2010). Bu kullanıcının hızlı ve aktif bir şekilde hareket etmesini sağlamakla beraber, algısında bitiş noktasının oluşmasını sağlamaktadır. Hareket halindeyken çıkış noktasından varış noktasına ulaşana kadar, geçen süreç kapsamında işaretleme panolarının sürekliliği önem kazanmaktadır. Bu süreçte içinde bulunulan mekânın, işaretleme sistemlerinin sürdürülebilir olması yön tayini için bir düzen içerisinde olması hedefe ulaşmayı kolaylaştırmaktadır. Buradan yola çıkarak yönünü belirlemeden önce, kişinin nereye gideceğini bilmesi önem taşımaktadır. Kişi bir sonraki adımını yönünü düşünerek hesaplayabilir. Bunu hesaplayabilmesi için algısı ile birebir etkileşim içerisinde olması beklenir. Bu durum ise çok farklı açılardan incelemeyi gerektirmektedir. İnsanın içinde bulunduğu psikolojik durum kapsayan bu etkileşim, algının farklı şekilde anlaşılmasına neden olur (Güler 2014). İnsanın bulunduğu ortama, zamana, kişisel ve psikolojik durumuna bağlı olan bu etkenler yön bulmada değişiklikler göstermesine neden olmaktadır.

Yön bulma kavramının bağlantılı olduğu tanımlarla bir arada ele alınmasıyla beraber uzun bir süreç olduğu gözlemlenmektedir. Yön bulma da tasarım parametreleri; toplu halde başlangıçtan ulaşılmak istenen hedefe yönelik görsel ahenk ve devamlılık içeren sistemler bütününden oluşmaktadır. Kullanıcılar başlangıç noktasından geçtikten sonra varış noktasına kadar, birçok aşamadan geçmektedirler. Bu aşamalar esnasında mekâna ait sahip olunan görsel tasarımlar kullanıcının final noktasına ulaşmasını kolaylaştıracaktır. Bu sebeptendir ki bu imgelerin algı açıklığını tetiklemesi, algıya yön vermesi büyük önem taşımaktadır. Bu yönlendirmede tasarımın bir ayağı betimleme ve işaretleme sistemlerinde, diğer

ayağı ise; hareket etme noktasını tespit etme duygusunu şekillendirmede etkindir. Günümüzde mekân tasarım ölçütlerine sıklıkla değer verilmeye başlamışken, bu sürecin sağlıklı mekânlar oluşmasında büyük rolü bulunmaktadır. Geçmişten günümüze yapılan incelemeler göstermiştir ki; tarihsel süreç ile birlikte yönlendirme sistemleri gelişme göstererek hedefe kolay, ulaşılabilir bir yöntem olarak belirlenmiştir.

Yönlendirme ve işaretlendirme sistemlerinin yön bulma davranışı üzerinde önemli ölçüde etkilidir. Levhalar ve yönlendirici unsurlarda her zaman için öncelik tasarımı olsa da aslında önemli olan parçanın objenin doğru konumlandırma ve doğru yoğunlukta bulunup kullanıcıların dikkatini çekecek alanda bulunmasıdır.

Sistemin kolay kullanılabilir olabilmesi, kişilerin sağ ayağını kullanarak, sağ tarafa yönelmesi içgüdülerinden kaynaklanan dürtüyle tasarım parametrelerinin bu yönde yerleştirilmesi, insan refleksiyle birleştirilerek daha kolay hedefe varma sonucuna gidilebilecektir.

Doğru yönlendirme sistemleri mekânı tarif etmede kullanıcılara kolaylık sağlayabildiği gibi, aynı zamanda farklı konumda bulunmalarıyla da kullanıcı algısında dikkat çekmeyi hedeflemektedirler (Resim 2. 1.).

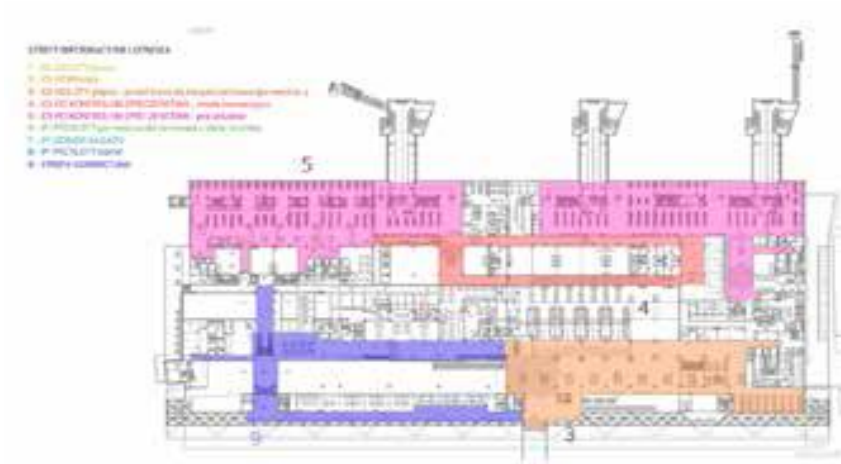
Ortak alanlarda yönlendirme sistemlerinin tasarımına karar vermeden önce mekânla ilgili olarak veriler toplanması gerektiği, bu verilerin ardından mekânda bulunan konuma ve ulaşılmak istenen mesaj metnine karar verilmesi gerekmektedir. Kaynaklardan veriler toplanması, mekânın uydu görüntüsüyle incelenmesi planın doğru kurgulanabilmesi için detaylı incelemeler yapılması gerekmektedir. Günümüzde bilinçli tasarımcılar yetiştirdiği müddetçe öncelik sıralamaları, evrensel tasarım ölçeğinde tasarlanmakta olup, işlevi sağlam temellere dayalı, etkili kullanılabilir, parametreleri dikkatle inceleyen, mekâna ve işlevine uygun ve uyumlu elemanlar tasarlanacaktır.

Alan üzerinde yapılacak olan keşiflemeler ile proje üzerinde yapılacak olan derinlemesine incelemeler, konumlandırmalar ve tasarımın mekâna uygunluğu ortaya çıkacak olan kurgunun temellerini belirlemektedir. Böylelikle önceden detaylanan ve toplanan bilgiler sayesinde yapım aşamasından sonraki oluşumun sınırları belirlenmiş olacaktır.



**Resim 2. 1.** Avustralya Teknoloji Parkı, Sydney, 2011 (Güler 2014)

Yön bulma davranışını daha kolay kılabilmek adına mekânların da gereksinimleri doğrultusunda zaman ilerledikçe farklı kullanım biçimlerine dönüşeceği de dikkate alınarak, başlangıç aşamasından bitiş aşamasına kadar olan süreç dikkatle incelenmelidir. Resim 2. 2’de olduğu gibi Polonya da bulunan Krakow Havaalanında Yön bulma konusunda yolculara kolaylık sağlamak adına renk kodlarıyla bilgilendirmeler yapılmıştır. Bu bilgilendirmeler sayesinde yolcunun hangi alanda bulunması gerektiği hızlı bir şekilde görmesi beklenmektedir.



**Resim 2. 2.** Renk Kodları ile Bölümlere Ayrılmış Polonya’da Bulunan Krakow Havaalanı Plan Şeması (Güler 2014)

Kullanıcıların hedefe doğru ulaşmasına katkı sağlayacak mekânda kullanılan her türlü donatının planlama da önceden kurgulanması gerektiği düşünüldüğünde dış mekân ve iç mekân kavramlarının ilişkisinin doğru tanımlanması gerektiği

unutulmamalıdır. Çünkü yön bulma süreci dış mekândan iç mekâna yönelme durumu ile başlar. Bu noktada dikkat edilmesi gereken unsur yolcu ile mekân arasındaki görsel iletişim bağının kopmamasına yardımcı olmaktır. Gideceği yeri tahmin edemeyen yolcu renkler aracılığı ile ve düzenli işaretlendirmelerin süre gelenlik tariflendirmeleriyle bağlantı kurarak gideceği yolu bulması hedeflenir (Resim 2. 3). JFK Havaalanında da olduğu gibi ardı ardına gelen renk kodlamaları ve bunların yol boyunca aynı sekmelerde bulunması yolcunun yön bulmasını kolaylaştırmasını hedeflemiştir.

Bir mekânda bulunan karmaşıklık düzeyi o mekânı tanımamak ile beraber birleştiğinde büyük bir sorun teşkil etmektedir. Mekânsal oryantasyonun ve düzenlemelerin tam olarak mekâna uygun şekilde tasarlanmadığı durumlarda mekânı tanımak daha zor bir durum haline almaktadır. Bu durumu en aza indirmek adına doğru bilgilendirme son derece önemlidir.



**Resim 2. 3.** JFK Havalimanı, New York, ABD (Çelik 2016)

Bilgilendirme mesajlarında dikkat edilmesi gereken husus; her zaman bir önceki pano ile bağlantısının olmasıdır. Süreklilik sağlanarak kopukluk yaşanmamasına dikkat edilmelidir. Bir perspektif açısıyla yaklaşıldığında öncelikli

olan bize en yakın olan panonun devamı niteliğinde ardından gelecek olan ihtiyaç ve arandığı bölge sıralanmaya başlayacaktır. Adım adım ilerlenen bu bölümde kullanıcı sonuç bölümüne varmadan kendi belleğinde geçiş sağlayacağı yolları oturtacak ve hedefine hızlı ve aktif bir şekilde ulaşacaktır.

### 2. 3. a. Mekânsal Tanımlamalar

Mekâni tanımak, o alan hakkında bilgi sahibi olmak en büyük avantajlardan birisidir. Doğu ve Erkip' in (2000) değindiği gibi, bir mekânda bilgi derecesi artırılıp, belirli bir seviyeye çıkarıldığında, yön bulma oryantasyonu ile ilgili güçlükler giderilebilecektir. Fakat tek başına yeterli gelmediği takdirde görsel imaj ve çevresel biliş faktörlerinin devreye girmesi beklenir. Zihinsel haritanın oluşmasına yardımcı olacak renk, doku, malzeme gibi görsel ihtiyaçlar mekâni daha anlaşılır kılacaktır. Peponis'in de dediği gibi; Yön bulma tanımı tek bir kavramı içermeksizin, yalnız dış elemanların içerisinde olmadığı bununla birlikte kullanıcının yaş, cinsiyet ve kişisel ve ruhsal durumlarını içeren oryantasyon kavramını da içerisine alır. Bu bağlamda yön bulmanın çok genel bir kavram olduğunu insan ve çevre etkileşimden kaynaklanan iletişim güçlerinin fazla olduğu görülmektedir.

### 2. 3. b. Oryantasyon

İyi bir yön bulma; kişinin nerede olduğunu bilmesi, hedefine nasıl ve ne zaman ulaşabileceğini hesaplayabilmesi yardımıyla gerçekleşmektedir. Mekânın yön bulma sistemlerinin tam anlamıyla aktif olmadığı durumlarda ise; karar verme yetisi devreye giremediği için mekâni tanıyamama ve kaybolmuşluk hissi devreye girer (Passini 1984). Kendini kaybolmuş hisseden kullanıcı kötü bir tecrübe yaşar ve bir daha mekânda bulunmak istemez. Bu durumda mekâni anlaşılabilir kılmak, insanlara iyi hizmet verip onları doğru yönlendirmek etkin bir oryantasyon sisteminin sağlanmasına neden olacaktır.

Garip (2003) 'ün de değindiği gibi yön bulma kavramı aslında basit bir şekilde 'iyi form' tanımlamasından geçmektedir. Plan kurgusunda sadelik, akılda

kalıcılık ve tanımlanabilirlik olarak ele alındığında iyi form tanımlamasına karşılık verilmektedir. Bu özelliklere sahip, karmaşıklıktan uzak olan bu tanımlamalar kullanıcıyı doğrudan hedefine ulaştıracaktır. Böylelikle insan stres olmadan, kaygıya kapılmadan, bilmediği bir ortamda kendini güvenilir hissedebilmek adına bu kurguya uyum sağlayacak kaybolmuş hissine kapılmayacaktır. Hedefine hızlı ulaşacağı düşüncesi onu motive edecek ve amacına ulaşacaktır. Bu nedenle bir mekân tasarlanırken daha önceden yapılan araştırmalara önem verilmeli, doğru konumlandırmalar yapılarak kullanıcı gereksinimleri kolaylaştırılmalıdır.

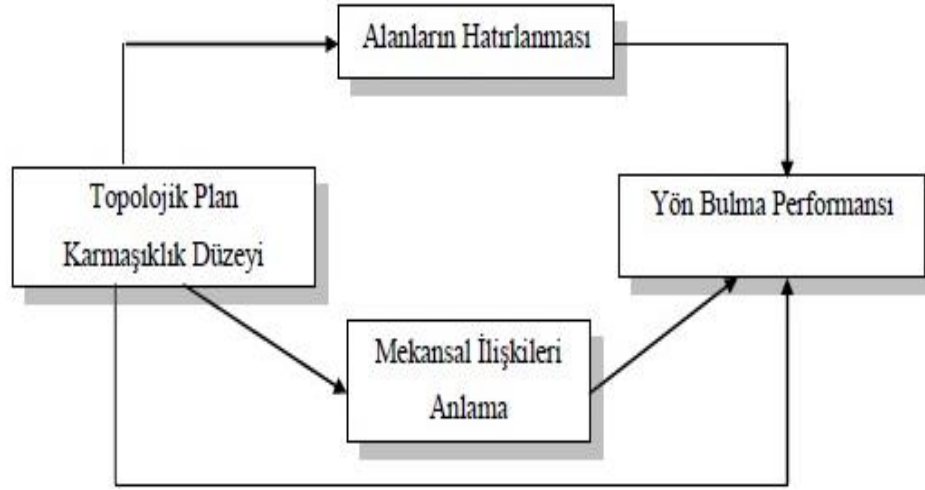
Yön bulma da nereye gittiğimizi bulabilmemiz için öncelikle nerede bulunduğumuzu bilmemiz ve gidilecek yere doğrudan ulaşabilmek için bir rotanın bulunması gerekmektedir. Sanoff' tan aktaran Garip (2003) bu konu hakkında mekânın uyumluluğunun kullanıcı açısından hangi konumda olduğu, çevresel verilerle desteklenmesi gerektiğini savunmuştur. Zevi' nin ise; kullanıcının, bir mekânı tanımlamada oryantasyon sürecinin insan doğası gereği içselleştirmesi ve bu süreçte anlamlandırması gerektiğini söylemiştir. Bir diğer yorum katan Passini'den aktaran Karasakaloğlu (2011)'e göre ise; Kullanıcının içinde bulunduğu mekânın oryantasyonunu adlandırırken, çevresel var olan bünyesel biçimi açıklamada tüm bu tanımlamaların birlikte ele alınabilir olması ve desteklenmesi önem kazanmaktadır.

Oryantasyon hareket halinde bir karar verme sistemi gibi gözükse de aslında durağan halde yapılan bir davranış olarak görülmektedir. Garip(2003)'e göre; geniş bir kavram olan yön bulma, oryantasyon tanımı da içine alarak onu kapsamaktadır. Yani oryantasyon, yön bulma kavramının alt kümesini oluşturmaktadır. Buradan yola çıkarak yön bulma eylemini aktif hareket halinde ve eylemsel bir süreç olarak düşünüp, mekânı hatırlama ve deneyimleme tecrübelerini kendi aralarında ilişkilendirilmelerini savunmaktadır.

Algıya dayalı olan bu süreçlerden strüktürel algı adı altında tabir edilen terim; aslında çevresel biliş ve görsel biliş kavramlarını kapsamaktadır. Mekâna dair mekânın sahip olduğu renkler, objeler, biçimsel özellikler çevresel imajı oluşturmaktadır. Bu imaj; mekânsal değişkenler ile ayırt edici özellik sağlayabilmekte ve istenilen hedefe ulaşmada da etkili olmaktadır. Strüktürel Algı Modeli dediğimiz yön bulma kavramları arasındaki ilişkiler ise Şekil 2. 2'de

gösterilmektedir. Şekil 2. 2’de olduğu gibi strüktürel algı modeli kavramında mekânsal ilişkilerin birbirleriyle bağlantılı olduğu görülmektedir.

Şekil 2. 2. Strüktürel Algı Modeli Şeması (O’ Neill 1991 )(Özbek 2007)



Ayrıca Arthur ve Passini (2001) ‘e göre bir binanın formu çok önemlidir. Çünkü binanın formu kullanıcılara nerede ve ne yamaları gerektiği konusunda yön verir. Genel plan kurgusu kullanıcının algısında zihnin kolay ve anlaşılır yön bulmasına katkı sağlayacaktır. Birçok araştırma buna bağlı olarak hedefe ulaşmada anlaşılabilir mekânların kullanıcıları sonuca ulaşmada kolaylık sağladığını savunmaktadır (Doğu ve Erkıp 2000).

Yaşantımızda, yön duygusunun önemi düşünülmediği müddetçe akla gelen bir olgu değildir. Fakat günlük yaşantımızda bu durumun önemini anlatacak pek çok örnek bulunmaktadır. Örneğin, Bir sınava girecek öğrenci daha önce görmediği ve bulunmadığı bir mekânı bulabilme korkusu ile birlikte, sınav merkezinin nerede olacağı ve nerede bulunduğu endişesini bir arada yaşar. Zamanında bir an önce orada olabilme isteği ile hareket edip, çaresizlik içinde ne yapacağını bilemez şekilde dolanırken aynı zamanda hedefe ulaşmada çevreden gelen sinyalleri de değerlendirmeye çalışır. Bu gibi sorunlar insanın hedefine giden yolda aksaklıklar yaşamasına sebep olabilir. Farklı bir bakış açısından değerlendirildiğinde ise insanın doğası gereği kendi evinde bulunduğu anda kendini güvende hissettiği bilimsel verilerle kanıtlanmıştır (Passini 1992). Bu duruma bağlantılı olarak kendi yaşam alanını bilen her gün aynı yollardan geçerek evine ulaşan, çevresinde bulunanları bilen bir kişinin endişe riski neredeyse hiç yoktur. Kaliteli yaşam standartlarını

belirlerken, bu şartların insan hayatı için önem arz ettiği düşünülduğünde dikkatli seçimlerin, öneminin mekânsal belirleyicilerle saptandığını sonucuna ulaşılmaktadır.

Oryantasyon kavramının yön bulma davranışının öncüsü olarak bilinmesinden yola çıkarak, insanın bulunduğu çevreyi tanıma, farkına varma, harekete dönüştürme gibi davranışlara sebebiyet sağladığı bilinmektedir.

“Oryantasyon yetersizliği sonucu oluşan eksiklikler, topografik veya uzamsal yitim ve yine topografik veya uzamsal hafıza kaybı olarak adlandırılır (Passini 1992). Uzamsal yitim, önceden ziyaret edilen yerleri fark edememe, tanıyamama; uzamsal hafıza kaybı ise mekânları birbirine bağlamak adına zihinde temsil edememe olarak tanımlanabilir. Çevrede bir uyumsuzluk oluştuğunda bu teslimiyet sağlanamaz. Bunun sonucunda oryantasyon eksikliği ile yön bulmada sorunlar ortaya çıkabilir. İnsan davranış ve eğilimlerinin fiziksel çevre ve çevresel biliş kapsamında oryantasyonun doğruluğunu temsil etmektedir” (Akgün 2011).

Bu oryantasyon tanımları bağlamında Lynch’ e bir mekanın okunabilir olması çok önemlidir (Lynch 1960). Şehir ve mekânlar birbirlerine benzemektedirler. Nasıl ki şehri tamamlayan unsurlar bilişsel algı çerçevesinde hafızamızda yer ediyorsa, mekânlardaki algı da o mekânın benimsenmesinde fayda sağlayacaktır.

Çevreyi tanıma sürecinde oryantasyon ve yön bulma sürecindeki aşamalar 3 ana hareketi kapsamaktadır:

Hangi noktada hareket edeceğini bilme ve taslağı harekete dönüştürme,

Mekânın sahip olduğu plana göre, harekete yön verme,

Algının etkili olduğu süreç kapsamında çevresel farkındalık yön bulmada etki göstermektedir.

Barker’ a göre ise oryantasyon kavramı; ortama giren kişiye hareket etme kabiliyeti sağlayan mekanın fiziksel algısı ögesidir. Örneğin; Sınırı olmayan, açık alanlar çocukları koşmaya teşvik eder (Lang 1987). Böylelikle çevre gibi önemli bir faktörün, insan davranış ve psikolojini etkilediği göz ardı edilmemeli, insan hal ve hareketlerinin aslında bulunduğu çevreye göre şekillendiği unutulmamalıdır.



Barker'ın yaptığı bu tanımlamaya ek olarak kendisi mekânın durağan haldeki kalıbının bazı özelliklere ihtiyacı olduğunu belirtmiştir. Ona göre; çevrenin sahip olduğu kendine özgü bir şeması bulunup, iki eleman arasındaki uyumlu bir ilişki hiyerarşik olarak koordine edilebilmektedir. Tekrar edilen davranışlar ise; kullanıcının mekân ve çevre arasındaki uyarladığı önemli bir zaman dilimi içerisinde yer almaktadır. Bu doğrultuda kullanıcının mekânı aynı amaç ve aynı hedef doğrultusunda kullanması ve iş birliği yapması eşgüdümsel olarak tanımlanmaktadır.

Barker'a göre; kişinin daha önceki tecrübelerinin bir sonraki hareketini etkilediği bilindiği bu davranış bütünlerin toplamı çevre birleşenlerini oluşturmaktadır. Örneğin; yeni bir binaya giren kişi refleks olarak sağ kolu ve sağ yönü baz alarak tercihini yaparak orada bulunan merdiven ve ya asansöre yönelmeyi tercih etmektedir. Sağa doğru yönelmek, refleksif bir eylemdir. Bu eylemin tamamlanmasından sonra, aynı yolu izleyerek yol aralığında zaman kazanımına sebebiyet vermektedir. Bu durumda kişi belirli bir zaman diliminde eylemini tamamlamak isteyecektir. Bu öğretilerde eylemin kendi belirlediği süre içinde tanıyarak ve tanımlayarak sonlandırmasını sağlayacaktır. Sonuç başarılı bir şekilde gerçekleştiği takdirde, belirlenen hedef amacına ulaşmış olacaktır.

### 2. 3. c. İşaret Sistemleri ve Grafikselle Bilgi

Weisman (1981), bir mekânın okunabilir özellikte olmasının önemli faktörlerinin plan düzeni ve işaretleme sistemleri olduğunu, mekân içerisinde farklılaştırma özelliklerinden kaynakladığını ifade eder. Bir başka deyişle, mekânlar ve mimariler karmaşıklaştıkça, insanlar çıkmaza düşer ve işaret sistemlerinden yardım beklerler (Peponis, Zimring ve Choi 1990). İşaretler sistemleri genel olarak yol göstericilerdir, mekâna dair ipuçları vererek o yöne doğru hareket akışının sağlanmasında yardımcı olurlar (Moscardo, Ballantyne ve Hughes 2007).

İşaret sistemleri işleyiş biçimlerine göre üçe ayrılırlar:

Oryantasyon/bilgi işaret sistemleri,

Uyarıcı işaret sistemleri,

Yorumlayıcı işaret sistemleri.

İşaret sistemleri daha önceden mekânı deneyimlemiş bir kullanıcı için sıradan bir sistem gibi gözükürken, mekânı deneyimlememiş kullanıcı için önem teşkil etmektedir (Passini 1984). Bu bağlamda işaretler; yazı formu bulunmadan işitsel ve görsel öğelerden oluşuyorsa, olabildiğince net, kısa ve anlaşılabilir olmalıdır.

Yön bulma davranışı üzerine, işaretler ve yön bulma levhaları hakkındaki çalışmalardan; Karum'da alan çalışması yapan Doğu ve Erkip "Alışveriş merkezinde işaret sistemi yön bulma ve oryantasyon açısından yapının yerleşim düzeninden daha önemlidir" hipotezini oluşturmuşlar ve sonuç olarak; orada bulunan kullanıcıların çoğunluğunun yön bulma sistemlerinin önemli olduğunu vurgulamasına rağmen, aslında işaret sistemlerine dikkat etmedikleri ve görmedikleri sonucuna ulaşmışlardır.

### 2. 3. d. Levhalar

İşaret sistemlerinin yön bulma üzerindeki etkilerine değinilmişken, levhaların da mekânlarda bir o kadar önemli yere sahip olduğu tartışmasız bir gerçektir. Mekânı seçici kılan ve insanların fark etmesini sağlayan bu sistemlerin amacı; hareket akışını kolaylaştırmaktır.

Downs ve Stea'ya göre; yön bulmada kullanıcıların sahip olduğu davranışların, önlerine çıkan ani karar verme dürtülerinden dolayı, kesinleşmemiş ve tam olarak oluşmamış davranışlar sergilemeleri mümkündür (Altman ve Chemers 1980). Hedefe yönelmede seçici davranan insan psikolojisi bir an önce hafızasını zorlayacak ve hızlı süreci başlatacaktır.

Her bireyin kendine özgü bir deneyimi, çevreyi algılayış biçimi ve yaşanmış tecrübeleri bulunmaktadır. Örneğin; Ankara denilince çoğu kimsenin aklına Anıtkabir, Atakule gelebilir. Bu durum pek çok kişi için aynı çağrışımı yapsa da, bizlere gösterir ki mekâna dair belli başlı yönlendirmeler kişileri doğru yöne yönlendirmede destekçi elemanlardır. Çevre karakteristik özelliklere sahiptir. Konum ve yer kavramları birleştiğinde çevre ve insan etkileşimini

oluşturmaktadırlar. Kimi insan çevreden yola çıkarak güneşi ve ya ışığı ele alırken, kimisi bulunduğu ortamı soyutlayarak ele almaktadır.

Bu psikoloji de kişileri etkileyen uyarıcıların ne olduğunun anlaşılması için, süreç kapsamında işitsel ve görsel öğelerin sembolize ettiği şemaların dizilimlerinin önemsel kavramları kişilerin hareket ve reflekslerini yönlendirmektedir (Kahvecioğlu 1998). Bundan dolayı, levhalar kullanıcıları doğru yönlendirme ve kendilerini korunaklı hissetme konusunda yardımcı olacaktır.

Bir şehir yerleşkelerine yön veren tasarımcı Kevin Lynch (1960) den aktaran Garip; bireylerin çevrelerini tanımlayabilmeleri için 5 unsur bulunmakta olduğuna değinmiştir. Bunlar;

Yollar: Eylemin harekete geçtiği sınırları belli güzergâhlardır.

Sınırlar: Farklı alanları ayıran birtakım elemanlardır.

Bölgeler: Bağlantısız olarak kendi başına sınır tarifleyen alanlardır.

Noktalar: Bir yeri tanımlayacak, o kısımdan hatırlanacak olan temsili alanlardır.

Nirengi noktaları: Herkes tarafından bilinen ve alanı temsil eden noktalardır (Garip 2003).

Bu tariflemeler günlük hayatımızda da karşımıza sıklıkla çıkmaktadır. İnsandan insana değişen algı mekanizması kişiden kişiye farklılık gösterebilmektedir.

Tversky (2003)' ye göre ise bir mekân kategorilere ayrılarak ifade edilmelidir. Bütüncül olarak ele almak mekânın okunabilirliğini zorlaştıracaktır. Yön belirleme de bazı kavramlar hafıza tarafından geçmişe atıldığından dolayı, bir mekânı çözme konusunda kötü tecrübe yaşanması o bilginin silinmesine sebep olabilir. Böyle durumlarda ihtiyaçlara karşılık veren levhalar; doğru kullanıldığı müddetçe bilginin yeniden hatırlanmasına katkı sağlayacaktır.

“Çevreden başka eski deneyimlere bağı olan yön bulma, davranışa dönüşmeden önce bazı evrelerden geçer. Bu evreler kişinin yaşam tarzına, kültürel farklılıklarına, yaşa, cinsiyete bağı olarak farklılıklar gösterebilir. Karar öncesi gerçekleşen algısal ve bilişsel süreçler yön bulmanın ortaya çıkmadan önceki, zihindeki uzun süreçlerini kapsar. Bu süreçte çevresel özellikler bireyin yaşamı doğrultusunda çeşitli filtrelerden geçirilerek dikkat çekenler doğrultusunda değerlendirmeye alınır. Sonuçta kabul veya red ile sonlanır. Bu bilgiler, değerlendirme sürecinde kültürel kodlara, yaş ve cinsiyete göre değişen özelliklerle de birleşerek algısal ve bilişsel süreçlerin daha özel ve karmaşık hale gelmesine sebep olurlar. Böylece yön bulma, karar verme öncesi oldukça uzun bir evreden oluşur. Bu evrelerden, zihinde kalanların hatırlanmasında bilişsel haritalar son derece önemlidir. İnsanların hayatlarının çeşitli evrelerinde zihinlerine işledikleri bu haritalar bazen bir nesnenin, bir işaretin imaj olarak öne çıkmasıyla da oluşabilir. Bu durumda doğru mekânla birlikte o mekânın parçalarının da yön bulmada etkili olabildiği, bu bölümün konularından biri olarak ele alınmıştır. Ayrıca bireysel farklılıklara göre değişen algısal ve bilişsel süreçler, yön bulmaya ait karar verme öncesi evresinde etkili olduğu gibi; karar anı ve sonrasında da devrede kalmaya devam eder” (Akgün 2011). İnsanın bu evrede karar verme sürecinde davranışlarının aktifliği önem arz etmektedir.

## BÖLÜM III

### İÇ MEKÂNDA YÖN BULMAYI ETKİLEYEN UNSURLAR

#### 3. 1. Çevre Algısı

Sartain (1967) algının tanımını; duyuşsal girdilerin insan bedenine girdiği bir süreç ve bir organizasyon olarak tanımlamıştır. Bu süreç bir yorumlama davranışından ortaya çıkmaktadır. Bireylerin görsel uyarıcıları zihinde şekillendirmesi, bunu özel yapan filtreleme sistemi ile içerden ve dışardan gelen uyarıcılarla örtüşmesiyle oluşur. Birey, davranışı harekete dönüşmeden, kendi içerisinde ortaya çıkan durumla ilgili sözlü davranışlar sergiler. Cangöz (2005)'e göre, araştırmalar, “ İnsan zihninin bilgisayarların çalışma yapısına benzediğini söylemektedir; ancak bilgisayarların anahtar kelime ve şema kullanarak tanıma yeteneğine ek olarak insan zihni “duyuşsal anlamlandırma” kullanmaktadır. Sacks'tan aktaran Köseoğlu; ”Bilinçli bir etkinlik olarak tanımlanan algılamanın ve nesnelerin analitik olarak tanımlanmasının ötesinde ve daha yüksek bir zihinsel işlemeye işaret eden duyuşsal anlamlandırma kavramı, odağını yapısal bozukluklara çeviren nöroloji için bilinçsiz olarak göz ardı edilebilecek bir olgu haline gelir.” şeklinde belirtmiştir.

Algı kavramı kişiye özel bir kavramdır. Her kullanıcının geçmiş yaşantısı ve beklentileri farklı olduğundan, çevreye karşı tepkileri tamamıyla o kişiye aittir. “Algıda seçicilik, güdü, dikkat, gereksinim gibi kişisel olan harekete geçiricileri, beden her yeni hareketinde en baştan bacağın varlığını hatırlayıp hareket ettirme eylemini bilinçli olarak düşünmenin gerekmediği bir “kendiliğinden, mekânsal bilginin elde ediliş biçimlerine odaklanmışlardır”(Köseoğlu 2012).

İnsanlar çevreyi kendi benliklerindeki davranışlarla istemsiz öğrenirler. “Sahip olunan her bilgi, geçmişte sahip olunan tecrübelerden izler taşır (Olivia 2004). Karmaşık bir mekân, beyinin içerisinde o mekânı bağımsız ilan etmesiyle ve kendi içerisinde kategorilere ayırıp bütüne almasıyla davranışlarda yerini bulmasıdır.

### 3. 2. İç Mekânda Algı İlişkisi

Bir mimaride plan kurgusu sadece hareketin akışını değil aynı zamanda bu mekânlar arasındaki ilişkinin oluşmasına da katkı sağlar. Eğer bir mekânın diğer mekân ile nasıl birleştiği bilinmiyorsa o zaman yön bulmakta zorlaşır (Faria 2003). İki mekân arasında kalmışken bu noktada ise, karar verme süreci başlar.

“Örneğin, Başkaya ve meslektaşlarının yürüttüğü yön bulma ile ilgili deneyin gerçekleştiği binalardan ilki, monoton ünitelerden oluşan simetrik olarak organize edilmiş, işaret öğelerinin olmadığı bir kurguya sahipken; diğeri bir koridorun tek tarafı boyunca tekrar eden ünitelerden oluşan bir plana sahiptir. Farklı katlarda monoton, düzenli bir biçimde organize edilmiş ünitelerin olduğu ve simetrik plan şemasına sahip bir alan ile, bir katta lineer bir koridorun bir tarafında sıralanmış tekrar eden ünitelerin olduğu ve asimetric plan şemasına sahip başka bir alan, büyük ölçekli mekânsal çevreler üzerine öğrenme için farklı stratejileri incelemek için kullanılmıştır. Sonuç olarak, yön bulma performansının zihinsel harita performansıyla ve her bir bina hakkındaki sorulara ilişkin anketteki performansla bağıntılı olduğu bulunmuştur. Katılımcıların çoğu, asimetric alana ilişkin zihinsel haritayı minimum hatayla tamamlamayı başarmıştır. Simetric alanda ise, buna karşın, bazı katılımcılar tamamlanmamış zihinsel harita çizmiştir, fakat minimum hatayla yollarını bulabilmişlerdir. Mekânsal okunabilirliğin mekâna bağlı özellikleri olduğu gibi, insan zihnindeki mekanizmalara ve kişisel özelliklere bağlı olan yönleri de bulunmaktadır”(Köseoğlu 2012).

Kullanıcıların nerede olduklarını, ne yapmak istediklerini buldukları alanda karar verdikleri süreçte doğru kararı vermek kullanıcıyı zorlayıcı bir sürece sokmaktadır. Çevre ile iletişiminin arttığı o süreçte karar mekanizması devreye girer. Karar sürecinde ortaya çıkan algı mekanizması kişinin kararında etkisini ortaya koyar.

Çevresel faktörlerin yanı sıra deneyimlere ve yaşanmışlıklara bağlı olarak yön bulmada farklılıklar gösteren insan algısı karar verme sürecinden önce bir takım süreçlerden geçmektedir. Bu süreç, bireylerin yaşına, cinsiyetlerine, yaşayış

biçimlerine, sosyo kültürel farklara göre çeşitlilik gösterebilmektedir. Bu durumlar göz önünde bulundurulduğunda kişinin karar verme öncesi ve sonrasında attığı adımlar ile beraber çevresel farkındalıkları üzerine durulmalıdır.

Bu süreç; geçmiş deneyimlere dayanan tecrübeleri için bir sonraki karşılaşmada hızlı karar verme, akıl süzgecinden geçirme dolayısıyla hedefe daha kısa sürede ulaşmasına sebep oluşturur. Bu bilgilerin yanı sıra kişilerin cinsiyeti, yaşı, eğitim düzeyleri, toplumsal konumu, daha önceden yaşamış olduğu tecrübeler bu mekânı algılamasında seçici özellikler olarak belirleyici rol oynar. Yön bulma kararını verme de bu kriterler doğrultusunda, uzun zaman ölçütü olarak belirlenir.

Hedefe yönelme, karar verme aşaması öncesinden uzun bir süreci gerektirir. Bu süreçte; bellekte öğrenilmiş imgeler bilişsel haritaların oluşmasında önem taşımaktadır. Daha önceden yaşanan ve insan hafızasında yer alan bu bilişsel haritalar, kişinin belli bir süre sonra ortaya çıkabilecek olan işaret ve ya sembol kavramlarının geçmişten gelen etkileşimiyle tekrar gün yüzüne çıkarmaktadır. Karar anı öncesi ve sonrasında ortaya çıkabilecek olan mekâna dair verilerin, insan davranışlarına olan etkisinde algısal ve bilişsel haritaların önemli olduğu, aynı zamanda kişisel farklılıklara da dayandığı bu bağlamda görülmüş bulunmaktadır.

Yön bulma kavramının insan hayatında bu denli önemli olduğu bilinirken, iki temel kavram açısından incelendiği bilinmektedir. Birincisi; o mekâna dair mekânın sahip olduğu karakteristik özellikler; binanın formu, biçimi, kullanılan renk ve donatılar kısımlarını oluştururken, ikinci kavram ise; daha sonradan mekâna eklenmiş olan yön bulma adına, mekân tariflemeyi kolaylaştıran işaret sistemleri ile desteklenmeleriyle oluşmaktadır. Bu tür elemanlar kullanıcıların yaşamını kolaylaştırıp, yön bulmaya yardımcı olup desteklemektedir.

Bilindiği üzere Türkiye’de bulunan havaalanlarında iç hatlar yolcularının uçuş saatinden bir saat önce orada bulunmaları gerekirken, dış hatlar yolcularının ise iki saat öncesinden alanda bulunmaları gerekmektedir. Check-in işlemlerinin gecikmesiz başlayabilmesi bu süreç zarfında gerçekleşmektedir.

Bu noktada kendi yolunu bulmaya çalışan yolcular, havaalanına giriş yaptıkları andan itibaren apron alanına ulaşma süresi boyunca bilet kontrol, pasaport kontrol gibi işlemlerden geçip hedeflerine ulaşacaklardır. Tuncer ve Gavcar

(2014)'ın da dediği gibi; Havaalanı kullanıcılarının hareket akışını hızlandırmak için, bilgilendirme ekranlarının, işaretlendirme sistemlerinin, yön bulma levhalarının yeterli sayıda ve anlaşılabilir olması yolcuların bir an önce hedef noktasına ulaştırabilecek ve yolcu trafiğini engellemeye yardımcı olacaktır. Bu bağlamda işaret sistemlerinin sahip olduğu harfler, kontrastlık durumu, boyutu, şekli kısacası seçimi bir mekânın okunulabilirlik açısından önemini etkilemektedir.

Mekân içerisinde koridorların bağlantılı olduğu kesişim noktalarında, en çok yönlendirme ve işaret sistemlerine ihtiyaç duyulan alandır. Kişi o noktada nereye gideceğine karar veremez duruma gelmektedir. Wener ve Kaminoff'e göre; kişi yönünü bulamadığı durumlarda; psikolojik baskı unsuru olan sinirlilik, gerginlik asabiyet, yorgunluk, öğeye odaklanamama durumlarına maruz kalıp, amacına ulaşamazken, doğru ve bilinçli kullanılan görsel anlatımlarda grafiksel bilgilerin öneminin insan davranışlarını etkilemedeki önemini araştırmışlardır.

Bir mekânda işaretleme sisteminin bulunmadığı durumlarda orada bulunan kullanıcıların o mekânda kendilerini güvende hissetmedikleri, buna karşın tam anlamıyla işaretleme sistemlerine dikkat edilmiş alanlarda kendilerinden daha emin ve mekânı güvenilir buldukları gözlemlenmiştir.

Görsel algı ise mekânı tanımlamada bir diğer etkili faktörlerden biridir. Ornstein, bu konuda bir mekânda farklı noktaların daha ayırt edici özelliklere sahip olduğunu, kullanıcıların dikkatini o noktanın çekip o alana yönelindiklerini belirtmiştir (Ornstein 1992). Başkaya, Wilson ve Özcan'ın onayladığı gibi de; başlangıç noktaları, mekâna dair tasarım parametreleri, binanın form ve şeklinin sahip olduğu koridorlar, merdivenler, asansörler ve dolanım elemanları yapıların mekânsal birleşenlerinin oluşmasında etkili bir yer teşkil etmektedir.

Yön bulmada mekânın deneyimlenmesi, bulunulan alanda yer edinme, etrafı gözlemlenme, çevreden bilgi sorma ve bu bilgi doğrultusunda çevre ile karşılıklı olarak etkileşimli ilişki kurmaktır. Rapoport'tan aktaran Garip bu konudaki görüşünü "Mekân ilişkisi bağlamında yalnızca görsellik özelliği içermeyen, diğer duyu organları yoluyla da hissedilen duyumlarının da bir bütün olarak hafızada konumlanmasıyla şekillenmektedir. Bu noktada çevreye karşı duyum işlemleri değişse de içerde olma deneyimi algısı değişiklik göstermemektedir." şeklinde belirtmiştir.



“Yön bulma kavramı ile insan algısı arasında bazı özel durumlara da değinmek gerekmektedir. Örneğin ender rastlanılsa da bazı insanlarda duyu kanalları birbiri ile ilişkili olabilmektedir” (Tufan 2002). Tıp dilinde “sinestezi” olarak adlandırılan bu özel durumda beyin duyulan her sese bir renk, bir şekil ya da bir lezzet atamaktadır. Aynı şekilde birçok insan ses tonlarını şekil ve renklerle bağdaştırmakta ya da harfleri birer renk olarak algılamaktadır. A koyu kırmızı, E açık mavi, I sarı olarak fark edilmektedir. Bu gibi kavramlar aslında bilim adamları tarafından tam olarak açıklanamaması ile beraber, kişinin algısal ve kişisel özelliklerinin de birlikte yer almasıyla farklı bir örnek olabileceği düşünülmüştür.

### 3. 2. a. İç Mekânlarda Işık ve Renk

“Renk; Geçmişte bilimsel olmayan yaklaşımlarla benzetme yöntemlerle ad konulmaya çalışılırken, günümüzde teknolojinin ilerlemesiyle bilimsel dizgeler yardımıyla üç boyutlu olarak anlatabilmektedir. Bu amaca uygun olarak Munsell Renk Dizgesi, RAL, CIE gibi çeşitli renk sıralama dizgeleri geliştirilmiş ve tanımlanmıştır. Bu sistemlerin amacı, rengi boyalı yüzeylerden yararlanarak ifade edebilmek, benzer renkleri belirli bir düzen içerisinde yan yana getirebilmektedir. Böylece, renk herkes tarafından anlaşılabilen ortak bir dilde tanımlanabilmektedir” (Manav 2015).

Dolaşım sistemlerinin daha anlaşılır olabilmesi için genellikle renkten yardım alınmaktadır (Arslan ve Bayçu 2006). Bu bağlamda rengin bir mekânın sahip olduğu karanlık derecesini aydınlatma özelliği ile kişide uyandırdığı mekân algısının sahip olunan psikolojik özelliklerle plan kurgusunda önemli bir yere sahip olduğu düşünülmektedir. Renk bu anlamda mekânı tarifleyen, dikkati o noktaya çeken, bir mekânın var olmasında destekleyici ifadeler olarak yer almaktadır.

Renk kavramını mekândan bağımsız olarak düşünülmeden kullanılan malzeme, doku, donatılar, yön belirleyiciler adına etkileyici bir yol üstlendiği

bilinmektedir. Bir mekândaki renk özellikleri kullanıldığı mekânın; hacmi, oranı, ışık düzeyi, sıcaklık derecesi, doymuşluk ve doygunluk derecesi dikkate alınarak seçilmelidir. Mekânlarda kullanılan renk, ani karar verilerek seçilmeden önce, malzeme, doku ve ışık kavramları da bir bütüncül olarak düşünülmelidir. Şekil 3. 1’de görüldüğü üzere bir renk kullanımı tavanda, duvarlarda ve zeminde mekâna farklı anlamlar katmaktadır. Tavanda kullanılan koyu renk; yüksekliği daha alçak gösterirken, duvarda kullanılan koyu renk; mekânı daha küçük gösterebilmektedir. İki farklı noktada kıyaslanan oda fotoğraflarında olduğu gibi doygunluğu artırılmış renk bölümleri farklı algı yaratırken, doygunluğu düşürülmüş ve aynı mekânda kullanılmış renkler mekânı farklı bir alanmış gibi algılabilmektedir. Bu nedenle bir mekânda renk seçimi, rengin hangi noktalarda doğru bir şekilde kullanılacağı önceden belirlenmiş olmalı ve hedefe yönelik uygulanmalıdır. Mekânda kullanılan donatılar renk karmaşasında kaybolmamalı, kendi aralarındaki uygunluk derecelerine dikkat edilmeli ve ona göre kullanılmalıdır. Rengin sahip olduğu kanıtlanmış olan psikolojik etkiler düşünülerek uygulanacak mekânın işlevine göre renk seçimleri yapılmalı, sonradan oluşabilecek sorunların önceden önleminin alınmasına dikkat edilmelidir.

Şekil 3. 1. Rengin Farklı Yüzeylerde Kullanılması ve Mekân Algısına Etkisi (Manav 2015)



Bir mekânda bulunan malzemelerin dokusu, kalınlığı, geçirgenliği, saydamlık oranı renk ile bir araya geldiğinde farklı özellikler taşımakla beraber, renk derecelendirmeleri ile mekânın büyük ve ya küçük algılanmasına sebep olmaktadır.

Bu bağlamda mekânlarda renk tercihinin doğru yapılması, doygunluk oranlarının fazla abartılmadan renk değerlerine uyularak kullanılması gerekmektedir.

Bir mekânda algılanan renk kavramı yadsınamaz bir şekilde önem taşımaktadır. Rengin psikolojik etkisinin yanı sıra mekânda sağladığı estetik kavramla beraber değerlendirilmesi gerekirken mekânın görsel konforunu da yaşamsal konforunu da aynı oranda etkilemektedir. Bir alanda kullanılan doğru renk seçimi o alanı daha geniş daha ferah bir ortam olmasını sağlayabilecekken, yanlış renk seçimi mekânı daha sıkıcı ve dar gösterebilmektedir. Böyle bir ortamda insan uzun süre durmak istemeyecek ve mekânı terk edecektir.

Örneğin Gezer (2007)'nin de bahsettiği gibi mekanlarda kullanılan sıcak ve ya soğuk renkler bir arada harmanlandığı takdirde, kontrast ve uyumların oluşmasıyla o mekanın hissedilmesini sağlayıp, mekânsal farkındalığı etkileyen bir araç haline gelecektir. Bu oluşumlar bir araya geldiğinde tasarlanan mekânlar kullanıcılar tarafından hissedilebilir olup, mekân birleşenleri arasındaki denge ve uyum sağlanmış olacaktır. Bu bağlamda renk; yalnız bir yüzey alanını oluşturmaksızın kendi konumuyla birlikte, zemin, duvar ve tavan birleşenleri ile bütünü ile algılanmalıdır. Algı da önemli bir alana sahip olan renk, öncelikle seçicilik ve ayırt etme de en çok yardım alınacak unsur olarak yerini alacaktır.

Renk kavramı mimari mekânlarda ele alındığında ise; iç mekânda rengin seçicilik özelliğinden faydalanılarak süreklilik algısı katmak adına yön ve yer belirleyici unsurlarda kullanıcıların hedeflerine ulaşmasına katkı sağlamaktadır. Resim 3. 1'de de olduğu gibi renk; farklı yüzeyde kullanıldığında mekânda dikkat çekici konumda bulunuyorsa eğer, insan yönelmesini o yöne çekebilir. Yön bulma konusunda da yardım alınan renk kullanımı dikkat çekici ve vurucu renk tonlamaları ile hangi yönde hareket edilmesi gerektiği konusunda yol gösterici olabilmektedir. Resim 3.1'de de hem rengin mekân tanımlayıcı özelliği kullanılmış, hem de bölüm farklılıklarını birbirinden ayırmıştır.



**Resim 3. 1.** İç Mekânda Renk Kullanımı Heathrow Havaalanı; London (Çelik 2015)

Faulkner (1979)'a göre rengin mekân algısına etkileri en basit biçimde şöyle sıralanmaktadır (Aydıntan 2001);

Renk, mekânda istenen atmosferi yakalar.

Renk, birlik ya da farklılığı ortaya koyar.

Renk, eşyaları karakterize eder.

Renk, mekânın formunu tanımlar.

Renk kavramının ayrılmaz bir parçası olan ışık ise; yalnızca nesnelere algılamak için değil onları görmek, tanımak, anlamlandırmak ve zihinsel süreçlere katkı sağlayarak görsel performansı kolaylaştırmak için önemlidir (Grangaard E. M. 1995). Işık; görsel algılamamanın en temel parçasıdır. Bir mekânda kullanılan ışık; o mekânın kalitesini ve gelişmişliğini etkilemektedir.

Ching'den aktaran Goudarzi (2013) Aydınlatma tasarımının ilk işlevi; iç mekân ve içinde bulunan biçimleri ve mekânı aydınlatmak ve görünür kılmak olmalıdır. Dolayısıyla mekân kullanıcılarının gereksinim duydukları hızda, rahatlıkla ve hatasız olarak mekân içindeki etkinliklerini yerine getirmelerini sağlamaktır (Goudarzi 2013).

Işık kavramında parlaklık, renk değerleri, yönler ve zaman gibi parametreler tasarım kriterleri açısından oldukça önemli bir yere sahiptir. Bu parametreler

aydınlatma ve mekân tasarımını önemli ölçüde etkilerken aynı zamanda ışıklandırma duyguları çağrıştırmak için önemli bir rol oynar.

Bir mekânda bilinçli olarak doğru ışık ve rengin kullanılması o mekânı daha dinamik kılarken, doğru eşleşmeler ise, alanın atmosfer tasarımını büyük oranda etkilemektedir. Mekânlarda kullanılan aydınlatmalar doğal aydınlatma ve yapay aydınlatma olarak ikiye ayrılmışlardır. Bir işlevin net bir şekilde görülmesini sağlayan aydınlatmalar; gün ışığının yeterli olmadığı durumlarda enerji tüketilerek yapay aydınlatma olarak mekânları aydınlatmaktadır. Doğal ışık mekânı aynı zamanda aydınlatmaya değil, karanlığa da sahip olup insan algısını değiştirmeye sahip olur. Çünkü dış mekânlar ve iç mekânlar arasında her zaman bir etkileşim vardır. Doğal ışığın yapay ışığa göre farkı; değişken ve sabit olmayan bir yapısının olmasıdır. Bu durum doğal ışığı daha canlı ve hareketli hale getirmektedir.

Koçu'dan aktaran Goudarzi; “ Mimarlığın varlığının ışıkla kanıtlanması, hacimlerin, mekândaki renk, doku ve biçim özelliklerinin ışıkla tanımlanıp algılanması ve mekânsal nitelik ile mimari ifadenin doğal ışıkla geliştirilebildiğinin anlaşılması, doğal ışığın estetik bir değer olarak mimari tasarımda yer almasını sağlamıştır.” şeklinde belirtmiştir.

Yapay ışık ise; gün ışığının kaybolduğu zamanlarda mekânları yaşanabilir kılmak adına mekânların vazgeçilmezidir. Görsel konforun sağlanması için gerekli olan öğelerin başında gelen ışık unsuru mekânlar için olmazsa olmaz bir yere sahiptir.

### 3. 2. b. İç Mekânlarda Malzeme ve Doku

Günümüzde insanlar buldukları çevrenin kendilerine sundukları ile yaşadıklarını mekânların daha fazla farkına varmaktadırlar. Yaşadıkları fiziksel ve psikolojik koşulları dikkate alıp daha bilinçli bir şekilde çevrelerini sorgulamaktadırlar. Kullanılan malzemelerin aynı zamanda yerini aldığı form dikkate alınarak duyuların anlatımı olduğu düşünülmektedir. Çevrenin malzeme ile olan ilişkisinde sahip olunan duyuların tasarıma form verme yetisinde duyularla hissedilen şekle yansıtılmaktadır. Bu bağlamda mimariyi hissetmek aslında malzeme

kullanımını da içermektedir. Malzemenin rengi, dokusu, ışığı ve sesi dahi bir mekânda o mekâna dair izler sunarken, bize mimariyi hissettirebilmektedir. Nasıl ki ders çalışılan kütüphane ortamında kullanılan malzemeleri dış mekân ortamındaki bir malzeme kullanımıyla aynı tutmuyorsak, bir malzemenin geçirgenliği formu o mekânın kimliğini oluşturmaktadır. Yüzeysel ve dokusal olarak algılanan malzeme seçimleri o mekânın okunmasında algımızla beraber bize ipuçları vermektedir. Deneyimlere dayalı olarak daha önceden gördüğümüz mekânlardaki malzemeler daha sonra karşılaştığımız bir mekân ile ilgili eşleşme sunmaktadır.

Örneğin; algılanan tasarım parametrelerinde bir dokunun yüzeyi daha önce öğrenilmiş bilgilerle test edilerek hafızada canlandırılır. Bu canlandırma, o parametre ile örtüşürse, hissedilen ve ya görülen yüzey hakkında yüzeyin işlevselliği hususunda bilgi sağlamaktadır. Gezer'in de değindiği gibi çevre içerisinde bulunan her birey aslında geçmiş yaşantısı ve deneyimleriyle bağlantılı bir algıya sahiptir. Gelecek hayatında karşılaştığı her mimariyi daha önceki görüş olduğu işleyiş tarzıyla örtüştürmektedir.

Günümüzde her gün malzeme dünyasına çeşitlilik açısından yeni bir malzeme eklenmekte; yeni planlamalarda, yeni oluşumlarda malzeme çeşitliliği sayesinde çevreyle uyum içerisinde pek çok malzeme kullanılmaktadır. Bu avantajlar sayesinde amaçlarına uygun mekânlar ortaya çıkmakta olup, kullanıcıları memnun etmek adına her geçen gün çeşitlilik artmaktadır.

Bir mekâna yerleştirilecek olan tasarım parametrelerinin işlevselliğinin yanı sıra mekâna katacağı estetik görünüm de bir o kadar önemlidir. Bu estetik görünümün yanında malzemenin dokusunun, görseelliğinin kullanıcıda fikir üretme, hedefe yönelme, doku ile uyum gibi duyguları da harekete geçirerek algılamasını sağlamalıdır. Bu durum da o mekândaki nesnelerin şekil, biçim, yön, renk ve doku gibi niteliklerinin, fonksiyona ulaşılmasını sağlayabilir. Mekândaki tasarım parametrelerinin her biri, her kullanıcıya aynı oranda bilgilendirme sinyali gönderirken, aynı zamanda ortak dile hizmet etmesi beklenmektedir. Bu amaçla da bu evrensel tasarımlara yön verilmektedir.

Aksu (2012)'nin de dediği gibi; Bu konuda araştırma yapan Suher ve diğerlerinin dediği gibi, mekânın psikolojini artıran, kişilere mutluluk huzur veren yzeyler, dokular, materyaller, işleniş şekli, konumlandığı yer ve renk unsurlarının mekânının kalitesini artırdığını savunmuşlardır.

Çevremizde karşılaştığımız mekânlarda kullanılan malzemeler doğru ve amaçlarına göre kullanıldıkları zaman yaşama, barınma, sosyal aktivite ortamları daha güçlü tanımlamalarla karşımıza çıkmaktadırlar. Kullanıcının beğenisini kazanmak adına yaşamı kolaylaştırmak için özđün tasarım ürünlerine yer verilmektedir. Günümüzde bir hayli gelişen teknoloji, bizlere bu doğrultuda daha güçlü, okunabilir mekânlar ortaya çıkarmak konusunda fayda sağlamaktadır.

Malzemenin bir diğer özelliklerinden olan 'doku' ise; bir ürüne, bir mekâna karakter verebilecek niteliktedir. Malzemenin işlevselliğin yanı sıra tasarımların önemi düşünöldüğünde ürünün sadece kullanım uygunluğu değil, aynı zamanda dikkat çekici olması ve görsel olarak fark yaratması üreticiler ve kullanıcılar için tercih sebebi olmaktadır.

Bu bağlamda tasarımların biçimlerinin yanında nesnelere doğrudan algılanışı da görsel olarak dokunma duyusu ile algılanmaktadır. Doğru malzeme seçimi o mekâna dair birlikte kullanıldığı zaman, doğru donatılar ile birleştiğinde sağlıklı bir mekân oluşturabilecektir.

### 3. 2. c. İç Mekânlarda Donatılar

Donatı öğeleri buldukları mekâna uygun olacak şekilde sabit ve ya hareketli, düşey ya da yatay, yüksek ve ya alçak olarak konumlanabilen, buldukları ortama uygun şekilde renklendirilmiş form ve doku verilmiş ortak bir harmoni ile harmanlanmış çeşitlilik sunan elemanlardır. Temel tasarım kriterlerine uyum sağlayan donatılar yerinde doğru kullanıldığı zaman kullanıcı hafızasında mekânın atmosferine uygun olduğu izlenimi vermektedir.

“Mekânı oluşturan tüm yüzey ve donatılarda tasarımcının belirlediği mekân kimliği ve vermek istediği mesajı vurgulayacak, fotoğraf, illüstrasyon, tipografi ve piktogram gibi görsel imgeler ile düzenlenmiş grafik tasarımları hem işlevsellik hem de başarılı bir görsel iletişim sağlanması bakımından ele alınmalıdır ”(Kutlu 2015). Ortak kullanım alanının kullanıcılara vermek istediği mesajı, tam olarak anlatması o alanı kullananlar için, hızla gelişen teknoloji ile birlikte, mesajın net bir şekilde aktarılması insan ve çevre açısından önemsenmektedir.

Mimari öğelerde ve mekân içi kullanılan donatılar da renk kullanımı önemli bir rol oynamaktadır. Örneğin iki ayrı aynı boyutlara sahip mekânın içerisinde kullanılan donatı renkleri, o mekânın değişmeye dahi mekânsal boyutunun değiştiği izlenimi yaratabilmektedir. Örneğin; mekânın yüzeylerinde sahip olduğu renk; gözle görülerek algılanan görüntüler ile nesnel gerçekliğin farklı olduğu biçimlerde optik yanılsama renklerinin tonunu ve şeklini değiştirmektedir. Bunların yanı sıra, tıpkı insan bedeninin de algılandığı gibi, açık renkler büyük ve geniş gösterirken, koyu renkler bir mekânı dar ve küçük gösterebilmektedirler. Bu da algı yanılsamasının en basit örneğidir. Bu durum gelişmiş teknoloji ile birlikte mekânlarda uygunluk açısından kullanılabilir. Rengin sahip olduğu bu özelliklerden faydalanılarak o mekâna dair daha ilgi çekici mekânlar oluşturulabilmektedir. Daha önceden sıkıcı bir mekân izlenimi bırakan bir yer doğru renk tercih edilmesiyle daha eğlenceli bir alan haline dönüşebilmektedir. Belirtilen bu faktörlerin yanı sıra donatıların kullanıldığı alan, renk doku ve malzemenin mekânla örtüşmesi mekân atmosferi oluşturulmasında önemli faktörler oluşturmaktadır.

### **3. 3. Kişisel Unsurlar**

Kişisel unsurların temel kaynağı olan algı belli başlıklar altında sıralanmaktadır. Bunlar:

“Algılayan bireyin özellikleri (kişinin kendine has vasıfları, sahip olduğu deneyimler)

Algılanan objenin özellikleri (şahıs, nesne, soyut ve somut kavramlar)



Algılama ortamı (çevreye bağlı koşullar kapsamında nesneye ilişkin olan algı süreci)’’ (Korkmaz ve Cinnioğlu 2016)

Mekânsal algı kavramında bir mekânı algılayan kullanıcının, sahip olduğu kimliği, bireysel farklılıkları, çevreye olan farkındalığı, öğrene geldiği deneyimleri algı sürecini etkileyerek, davranışlarını etkilemektedir. Farklı özelliklere sahip insanlar aynı mekânı farklı şekilde algılayıp yorumlayabilme özelliklerine sahiptir. Tezin bu bölümünde algı faktörünü etkileyen yaş, cinsiyet, engellilik durumu ve sosyo -kültürel unsurlar ele alınacaktır.

### 3. 3. a. Yaş

Algıyı etkileyen unsurlardan olan yaş kavramı hakkında merak edilen sorulardan başlıca olanı algılama yeteneğimizin doğuştan mı yoksa sonradan mı kazanıldığı durumudur. Bir grup düşünür bu konu ile ilgili, insanın var olduğu algının doğuştan sahip olunabilen bir vasıf olduğunu savunurken, bu düşünceye karşı çıkan düşünürler; algının sonradan kazanılan bir davranış olduğunu, insan yaşamında karşılaşılan her türlü olayın kişilerin tecrübelerini etkileyip, algı sürecini değiştirdiğini öne sürmektedirler. Tartışmalara sebebiyet veren bu soru, kişinin yaş faktörünü ve algıya etkisini akla getirmektedir. Asıl merak edilen; kişinin sonradan kazanabildiği ve ya karşılaştığı olaylara karşı algı sürecinin ne derecede etkilendiği, hangi durumlarda değişime uğradığıdır. Bunlara ek olarak, algı kavramında öğrenmenin yanı sıra sonradan kazanıldığına dair bilginin üretildiği birkaç araştırma alanı vardır. Yaş olgusunun mekân algısı üzerinde çeşitliliğe de uğraması bu başlığa dikkat çekmektedir.

### 3. 3. b. Cinsiyet

İnsan gelişimi çok yönlü ve karmaşık bir süreçten ibarettir. Kadın ve erkek kullanıcıların genlerinde bulunan kodlanmış bilgiler doğrultusunda davranışlarında bir takım farklılıkların oluşabileceği algılamada ve çevre ile etkileşimlerinde anlaşılabilir farklılıkların oluşabileceği düşünülmektedir.

Öz (1997)'den aktaran Akdemir (2006); “yeryüzündeki tüm canlılarda gelişim dönemleri süreci görüldüğünü savunmaktadır. İnsanı, diğer canlılardan ayıran tek bir gelişim aşaması vardır ki, hiçbir canlı, bu aşamaya yetişememiştir. Bu aşama dil gelişimidir ve sadece insana özgüdür. Toplumsal bir varlık olarak, insanların birbirleriyle iletişim kurmaya ve etkileşime ihtiyacı vardır. İletişim kurmanın tek yolu ise duygu ve düşünceleri karşı tarafa net ve açık bir şekilde ifade etmek, yani konuşmak, kendini ifade etmenin zorunlu bir şartıdır. Konuşmadan insanların kendilerini anlatabilmeleri mümkün olduğunu savunulamaz.” diye belirtmiştir.

Passini'nin görme engelliler üzerinde yaptığı bir araştırmaya göre; yön bulmanın kadın ve erkekte ayırt edici bir özellik olmadığı, cinsiyete bağlı olarak algıda herhangi bir değişiklik yaşanmadığı ortaya çıkmıştır. Bryant, (1982); Gelea ve Kimura (1993)' göre ise; yön bulma kavramında erkek kullanıcıların kadın kullanıcılara oranla daha başarılı olduğu, erkeklerin mekânı algılamada kolaylık yaşadığı, bulunduğu ortama bir kimlik kazandırmada başarılı olduğu saptanmıştır. Çoğu çalışmada cinsiyetin yön bulmada belirleyici faktör olduğu belirtilmişken, bir kısım çalışmalar da bu durumun cinsiyet kavramının faktörsüzlüğünü desteklenmiştir.

### 3. 3. c. Engel Durumu

Görme engellilerde en az dışardan alınan yardımla hareket edebilme çabasına ve bu yeteneğin devam etmesine bağımsız hareket adı verilmektedir. Yön bulma davranışında önemli olan unsurlardan biri, engelli kullanıcılara tasarımlarda öncelikli olarak yer verilmesi, gereken bağımsız hareket edebilme imkânının sağlıklı bir şekilde olmasına olanak sağlamaktır.

Yavaş'tan aktaran Özdingiş, engel durumuna sahip kullanıcıların, bu duruma sahip olmayan bireylerin tüm fonksiyonlarının evrensel çevre tasarımı boyutunda kullanılabilirdiği ortamların yanında aynı zamanda geçici ve sürekli engel durumuna sahip kullanıcıların da durumlarının dikkate alınıp, önemle incelenmesi gerektiği konusunu desteklemiştir.

“Herkesin yaşamı boyunca bir veya birçok kez hareketi engellenmiştir. Hareket engeli son derece geniş kapsamlıdır. Kaza, hastalık ve doğumsal nedenlerle hareket, görme veya anlama güçlüğü çeken insanları bu gruba dâhil edebilmektedir. Bu nedenle ulaşılabilirlik ve kullanılabilirlik için iyi düzenlenmiş kentsel çevrelerin büyük önemi vardır. Açık alanlarda engelli kullanıcılar düşünülerek yapılan rampalar, yaya yolu ve geçitler yok denecek kadar azdır. Kentsel çevrenin en önemli elemanlarından olan yeşil alanlar yukarıda ifade ettiğimiz engelli gruplarının hepsi için çok önemlidir” (Özdingiş 2007).

Görme zorluğu çeken ve ya görme engelli vatandaşlar mekânda kullanılan malzeme farklılıkları ile ve ya kendilerine ayrılmış olan bastonla yürüme yollarında, bastonun verdiği ses aracılığı ile konumlarını algılamaya çalışmaktadırlar. Duyma işleminin ön plana geçtiği bu aşamada malzemenin ses geçirgenliği ve dışa vurumu önemli bir etki haline gelmektedir. Bu tip yollarda gevşek dokuya sahip ve ses yutucu malzemelerden olabildiğince kaçınmak gerekmektedir.

Yürüme yollarında görme engelli vatandaşlar için belirlenen yollar ayakkabıların altından anlaşılabilir derecede pürüzlü olmalı, ancak tekerlekli sandalye kullanıcıları için gereğinden fazla pürüzlü olup davranışlarını aksayacak şekilde etkilememelidir.

Renk kullanımı da yine diğer ölçütlerde olduğu gibi bu alanda da önem taşımaktadır. Örneğin bazı görme özürülüler az da olsa görebilme yetisine sahiptirler. Bu yüzden belirlenen alanlar rotayı takip etme açısından diğer zeminden farklı olacak şekilde bir renge boyanmalıdır. Araştırmalar göstermektedir ki; zeminde kullanılacak olan 5mm.lik yükseklikte neopren lastik yüzey görme engeli bulunan kullanıcıların kolaylıkla zemini algılamasına fayda sağlayacaktır.

Yürüme engelliler ise; ihtiyaçlarını gerçekleştirmek için kendi özel araçlarına bağımlıdırlar. Bu tip kullanıcılar için zeminde kullanılan seviye farkları dikkatle

döşenmelidir. Tekerlekli sandalyeye bağı olan kullanıcının hareket döngüsünün sağlıklı bir şekilde gerçekleşmesi için mekân içerisindeki ayrılan alanın genişliği, kullanıcının aktif araç kullanımı hareketinin sağlanması önem taşımaktadır. İşitme engeline sahip kullanıcıların ise; görsel bilgi edinebilecekleri elemanlara ihtiyaç duyacakları düşünülerek, bu mekânlarda kullanılan görsel elemanların önceliklerine göre daha dikkat çekici daha anlaşılır ve okunabilir olması gerekmektedir.

Çalışmanın gerçekleştiği, beşinci bölümde de ele alınacak olan Ankara Esenboğa havaalanında sarı renkteki neopren lastik bant ile bu yüzey diğer alandan ayrılmıştır. Burada hissedilebilir yüzeyler sertleştirilmiş lastik tabaka bulunan karoların birleşimi şeklinde kullanılmıştır (Resim 3. 2).

Mekânlarda kullanılacak olan oturma alanlarının da döşeme malzemelerinin de yol malzemelerinden farklı olması gerekmektedir. Dinlenme ve bekleme alanlarında diğer kullanıcılara rahatsızlık vermeyecek şekilde tasarlanması, bağımsız hareket imkânı sağlanmalıdır. Her bir insanın ilerisi için birer engelli adayı olacağı düşünülüp tasarlanan mekânlarda empati (kendini onun yerine koyma) duygusu göz önüne alınarak değerlendirmeler yapılmalı, gerekli kıstaslara dikkat edilmesi gerekmektedir.

### 3. 3. d. Sosyo - Kültürel Unsurlar

İnsan ve çevre kavramlarının iç içe bulunduğu bilindiği, bu iki kavramın bir diğeri olmadan varlığını sürdüremediği yadsınamaz bir gerçektir. Kişilerin yaşamlarını sürdürebilmek adına ihtiyaç duydukları gereklilikler, kişinin çevreye olan farkındalığını artırmakta yardımcı olmaktadır. Bulunulan ortama göre şekillenen davranışlar ve algı mekanizması kişinin mekâna dair olan yetilerini etkileyecektir.

Bulunulan çevreden etkilenen kullanıcılar, yetiştirilme tarzı, örf adet gelenek ve göreneklerine bağı olarak davranışlarında ve mekânı algılamada farklı becerilere sahip olabilir, farklı yetiler sunabilmektedirler.



**Resim 3. 2.** Ankara Esenboğa Havaalanı İç Mekân (Çelik 2017)

Kişisel farklılıkları temel alan çalışmalarda da kişi faktörünün sosyo -kültürel unsurlar üzerinden farklılık gösterdiği incelenmiştir. O'Neill (1992); bu durumu kişi faktörünün, çevreye karşı davranışlarını açıklayarak aynı zamanda tanımlanmamış bir "kara kutudur" olarak nitelediğini taşıdığını belirtmiştir. Stokols ve Schumaker (1981) ise; algının kişinin bulunduğu sosyal durumla ilişkili olduğunu ortaya atmıştır. Bu durumu desteklemek adına tıpkı aynı mekânda bulunan fakat görevleri farklı kişilerin mekânı algılayış şekillerini örnek vermişlerdir. Örneğin; bir hastaneye giden ziyaretçi, hasta ve doktorlar gibi, her birinin mekânı algılayış şekli, çevrelerine karşı görev ve sorumluluklarının farklı olmasından kaynaklanan mekânı tanımlama özelliklerinin farklı olması gibidir. Her bir farklı kullanıcı mekânı daha önce deneyimlemesine, içinde bulunduğu görev ve sorumluluklarına, geliş amacına yönelik olarak farklı algılayıp öyle hareket etmektedir. Dikkat edilmesi gereken bu kişisel faktörlerin alan çalışmalarında olduğu gibi; oluşturulan modellerde de yer alması gerektiği ve iyi tanımlanmasının önemli olduğu bilincidir.

## BÖLÜM IV

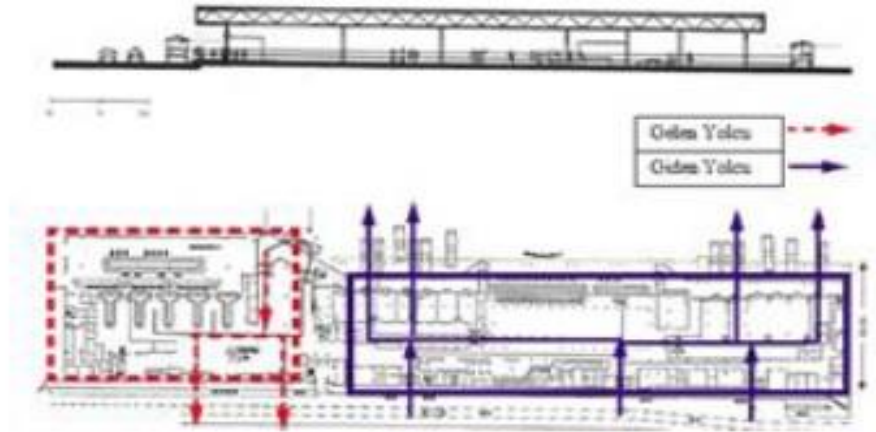
### HAVAALANLARI VE BEKLEME SALONLARI

Havalimanları, bünyesinde farklı disiplinlerden insanların bir arada bulunduğu (yolcu, yönetici, işletmeci, çalışan vb.) ve bunların aynı anda hizmet aldığı veya ürettiği bir mekân olması nedeniyle karmaşık bir takım organizasyonların gerçekleştiği bir yapı kimliğine sahiptir (Mutlu 2011). Karmaşık bir yapı kimliğine ait olan bu havaalanları mekânları 2 şekilde incelenmektedir;

Tek Katlı terminal yapıları;

Gelen ve giden yolcuların tek bir zeminde hareket ettiği, yolcu hareket akışının küçük ölçek içerisinde olduğu, yolcu sayısının çift katlı terminal binalarına oranla az bulunduğu bina formlarıdır (Şekil 4. 1).

Şekil 4. 1. Tek Katlı Terminal Yapıları( Trani 2002) (Durgun 2014)



Tek katlı yolcu yapıları kullanıcıların mekanı tanıma ve yön bulmalarında klavuzluk etme açısından anlaşılabilir yapılardır. Binanın formundan kaynaklanan yönlendirme sistemleri çift katlı terminal binalarına göre, daha basit ve anlaşılır yapılardır. Erzincan Havaalanı bu tip havaalanları yapısına uygundur.

Çok katlı terminal yapıları ise;

Tek katlı terminal yapılarına oranla, hareket akışının yoğun olduğu, gelen ve giden yolcu mekânlarının birbirinden katlar vasıtasıyla ayrıldığı, genellikle gelen yolcunun alt katta, giden yolcunun ise; üst katta konumlandırıldığı ölçek paydası büyük yapılardır (Şekil 4. 2).

Şekil 4. 2. Çok Katlı Terminal Yapısı ( Trani 2002) (Durgun 2014)



Çok katlı terminal yapıları tek katlı terminal yapılarına göre yapımı daha zor yapılardır. Daha çok yolcu potansiyeline sahip yapılar doğru yönlendirme sahip oldukları zaman karmaşık bir yapı olma durumundan çıkacaklardır.

Beşinci bölümde anlatılacak olan Ankara Esenboğa Havalimanı ise, bu tanıma uygun, çok katlı havaalanı yapısına uygun bir örnektir (Resim 4. 1). Her ne kadar, havalimanı hava ile kara yolunu birbirine bağlayan bir sistem olsa da, bununla birlikte çeşitli farklılıklar gösterse de, yolcuların bir döngü içerisinde kara yolundan hava yoluna, hava yolundan kara yoluna ulaşım süreçlerinde tüm ihtiyaçlarına karşılık vermeyi hedeflemektedir.



Resim 4. 1. Ankara Esenboğa Havalimanı (Çelik 2017)

Buna bağlı olarak büyük ölçekli havaalanlarının kapsamının da büyük olması beklenirken, kk ölçekli havaalanlarında beklenti minimum düzeydedir. Bir havaalanında belli başlı olması gerekenler;

Havaalanında sirkülasyona katılan yolcuların terminal binasına adaptasyonu önemli bir unsurdur ve dikkate alınmalıdır.

Gelen giden yolcunun bagajları güvenilir ve en kısa süre zarfında ulaşmalıdır.

Yolcu akışı net olarak birbirinde ayrılmalı, gelen ve giden yolcu birbirleri ile akışmamalıdır.

Mekânın ses yalıtımı, iklimlendirme sistemi, ısıtma gibi unsurları mekâna uygun ve talebi karşılayacak Şekilde uygulanmalıdır.

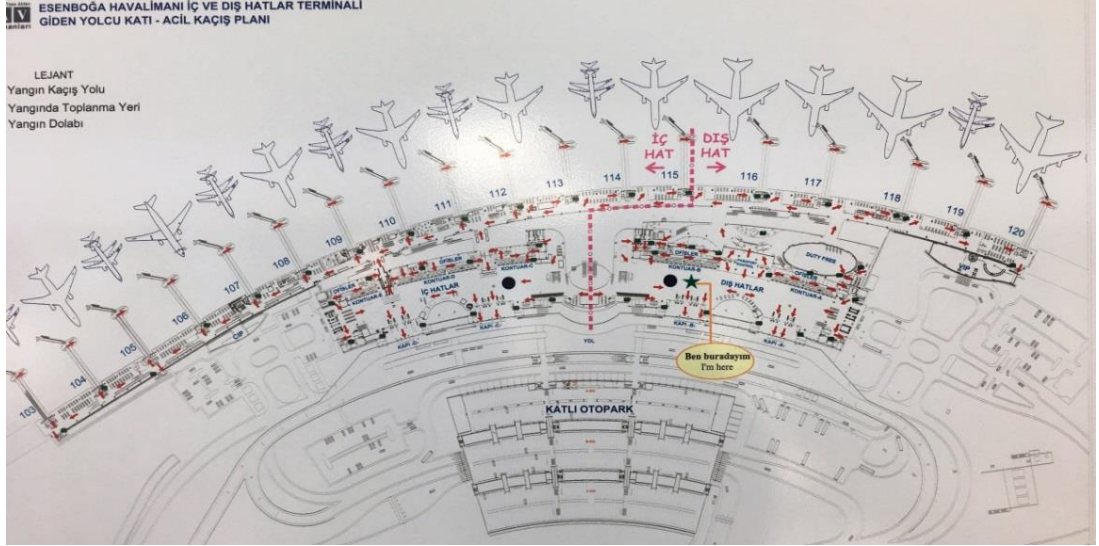
Havaalanlarının bulunduğu Şehir veya ülkelerin ilk izlenimlerini gösterdiği tartışmasız bir gerçektir. Bu bağlamda çok fonksiyona ihtiyaç duyulan bu mekânlarda mekân kurgusu, görsel imaj kavramları bütünlüğün sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır.

IATA'nın nerisi; temel alınarak insan gereksinimleri göz önünde bulundurularak, gelişen teknoloji ile beraber teknolojik unsurlar, yeme- içme, alanları, dinlenme, bekleme, yolcu kabul, gidiş geliş alanları, ticari işletmeler, bagaj ve servis alanları, zorunlu ihtiyaç alanları kapsamında yolcunun hareket akışını olumsuz yönde etkilemeyecek bu mekânlara ait tasarım unsurları oluşturulmalıdır.

Tarihsel süreç içerisinde hız ve zaman kavramları daima önemli olmuştur. İnsanların yolculuklarında dikkate aldığı en önemli unsur haline gelmiştir. Son yıllarda hava ulaşımı sektörüne yapılan yatırımlar, hem zaman, hem hız bakımından insanlara avantaj sağladığı için tercih edilmektedir. Aynı zamanda sunulan konfor, hizmet, müşteri memnuniyeti bu sektörü tetikleyen unsurlar olmuştur.

Bu bağlamda, çalışma kapsamında Ankara'da yer alan Esenboğa Havaalanı hizmet ve konfor, kullanıcı açısından yolcu memnuniyetini sağladığı gözlemlenmiştir. Yerleşim ve plan Şeması Resim 4. 2'de yer almaktadır.





**Resim 4. 2.** Esenboğa Havaalanı Plan Şeması (Çelik 2017)

#### **4. 1. Havaalanları İç Mekân Tasarım Parametreleri**

Birbirileri ile bağlantılı ve ilişkili olduğu bir bütünün parçası olan havaalanları terminal binaları 21.yy ile birlikte yoğun talep sonucu kullanıcı şikâyetlerini de beraberinde getirmiştir. Bu sebeptendir ki, karmaşık yapının daha fonksiyonel hale getirilmesi için günümüzde çok çeşitli havaalanları terminalleri inşa edilmektedir. İçinde pek çok işlevi barındıran ve ihtiyaçlara hızlı bir şekilde karşılık veren günümüz havaalanları ise gün geçtikçe gelişip yenilenmektedirler.

Çalışmanın bu kısmında değinilen kavramlar ve havaalanı terminal binası tasarım parametreleri kapsamında incelemeler yapılacak olup terminal binası tasarımının ve hareket sirkülasyonunun öneminden bahsedilerek anket sonuçları üzerinden konunun anlaşılabilir olmasını kolaylaştırılması hedeflenecektir. Bir mekâna dair; mekânı okunabilir, tanımlanabilir, mekân kimliği kazandıran tasarım parametreleri aynı zamanda renk, ışık, doku ve malzeme kavramlarıyla yön bulma davranışına destek sağlayan mekânsal elemanlar yardımıyla incelenecektir. Bu doğrultuda araştırma konusu olarak, terminal kavramları arasından Ankara’da bulunan Esenboğa Havaalanında bir anket çalışması yapılarak, havaalanı iç mekânlarında tasarım parametreleri incelenerek, kullanım kolaylıkları ve öncelik sıralandırmaları sorularına yanıt bulunması amaçlanmıştır (Resim 4. 3). Bu kriterlere uygun biçimde, beşinci bölümde Esenboğa Havaalanı alan çalışması kapsamında incelenmiştir.



**Resim 4. 3.** Esenboğa Havaalanı Bekleme Alanı (Çelik 2017)

İç mekân tasarım parametrelerini etkileyen sosyo kültürel yapı, ekonomi ve gelişmişlik düzeyi bir ülkenin havaalanı binalarının inşa edilme durumunda farklılıklar göstermektedir. Bu bilgiye dayanarak havayolu taşımacılığı giderek artan bir hızla ilerlerken, terminal sayıları ile birlikte mimari tasarımları içinde program ve biçim alanında farklı yaklaşımlar geliştirilmektedir. Bu noktada, önemli ölçütlerden biri olan yönlendirme sistemleri insan yaşamını kolaylaştırarak, mekânın okunmasına destek olmaktadır.

Yön bulmada nirengi noktaları denilen doğru yönelmeyi sağlayan unsurlar, alan içerisinde diğer bulunan işlevlere göre daha iyi hatırlanabilmektedirler. Özbek (2007) ' inde belirttiği gibi, nirengi noktaları bir mekânı algılayabilmemiz için, kat edilen yolu daha iyi tarif etmede o yola doğru yönelmede diğer unsurlara göre en belirleyici tepe noktası olmasıyla daha iyi hatırlanır. Bu sebeple, binaya özgü en belirleyici özellikler dikkate alınmalıdır. Bu bağlamda, mekânın kendi sahip olduğu özellikler ve ihtiyaçlarına karşılık verebilecek sınırlamalar göz önüne alınmalıdır. Kullanıcının mekânı tanımlama, nerede ve hangi konumda olduğunu bilebilme

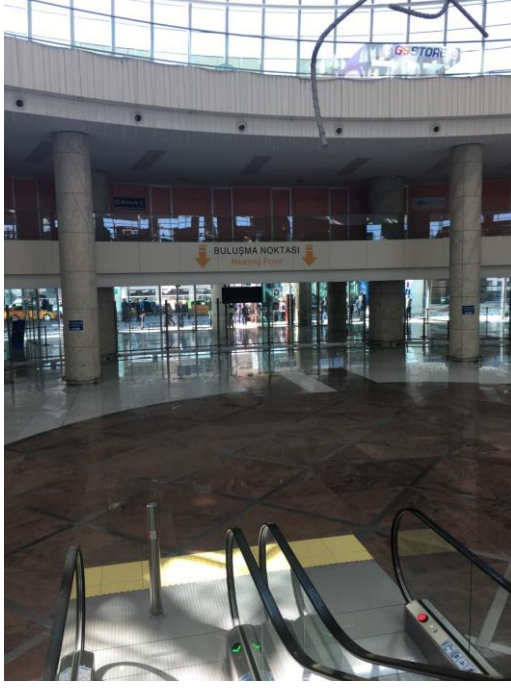
özelliklerini algılayıp sağlıklı bir mekân içerisinde bulunduğunu bilebilmesi adına, mekâna dair; mekânın konumu, boyutu, ihtiyaçlara sağlanan hacim oranı, kullanılan elemanların işlevselliği, sağlanan olanaklar ve mekânı diğer mekânlardan ayıran özellikleri o mekânı tanımlı kılabilir. Yön bulma davranışının öneminin tartışmasız bir gerçek olduğu bilinirken mekânda kullanılan, dikkatli ve bilinçli seçilen unsurlar kullanıcıların bu bağlamda hareketlerini kolaylaştıracaktır.

#### 4. 1. a. Hareket Akışı

Mekân kurgusu ve mekân işleyişi yönelme davranışı üzerinde tartışmasız fikir vermektedir (Arthur ve Passini 1992). Mekânın okunabilirliği mekânın kurgusunun netliği ile doğru orantılıdır. Mekân içerisinde kullanılan algıya hitap eden her bir unsur; parlaklık, renk, grafik, sembol, yazı karakterleri mekânın anlaşılabilirlik ve tanımlamasını kolay hale getirebilmektedir.

Havaalanı yolcu terminalinin üstlendiği bu işlevler göz önüne alındığında dolaşım şemasının kolaylığı, işlemlerin düzgün yürümesi, diğer ikincil hizmetler ve toplanma eylemleri için yeterli mekânı ve belirginliği sağlaması gerektiği açıktır. Dolaşım ve toplanma eylemlerinin yoğunluğundan dolayı tipik bir havaalanı odalardan değil, mekânlardan oluşmaktadır (Edwards 2005:132).

Mekânı daha önceden deneyimlemiş kullanıcı, yön bulma aşamasında kişiye özgü faktörlerle daha kolay sonuca erişmektedir. Mekândaki iç görseller zihinde önceden tanımlamasından dolayı bir alışkanlık olarak tanımlanmaktadır. Mekânda bulunan kullanıcı objeler görünebilir açılarla yerleştirilmiş ise resmi daha iyi okuyabilmekte, zihninde mekânı daha net oluşturabilmektedir. Buluşma noktası adı verilen noktalar da mekânı tanımak ve yön bulmak açısından bu noktada başlangıç sayılmaktadır (Resim 4. 4).



**Resim 4. 4.** Esenboğa Havaalanı İç Mekân (Çelik 2017)

Yaya yürüme hareketlerini etkileyen unsurlardan biri de yayanın yürüme mesafesi ve hızıdır. Kullanıcılar çevreden gelen algısal sinyallere bağlı kalarak hedeflerine hızlı ulaşabilmek için adım oranlarını artırmaktadırlar. Kalabalık alanlarda hız oranının düştüğü yerlerde açık ve ilerisi görülebilir mekânlarda yönelme kolaylaşmaktadır. İnsan davranışlarının belirlediği bu özellikler bu doğrultuda gerçekleştirilen tasarımın bir parçası olmaktadır.

Bu tip mekânlar arasındaki hareket akışının sağlanması bağlantının kuvvetli olmasıyla doğrudan ilişkilidir. Bağlantıyı tarif edebilmek için iki farklı kıstas kullanılmaktadır. Bunlar;

“Dışbükey haritalar: İki boyutlu bir dağılım biçimi olan dışbükey haritalar, bu özelliklerinden dolayı her noktadan görülebilirler ve tamamen algılanabilen bütüncül elemanlardır.” (Özbek 2007)

“Aksiyal haritalar: Dışbükey mekânlar arasındaki mümkün olan tüm doğrusal bağlantıları içerir. Bu haritalar aracılığıyla bireyin bina içindeki tüm hareketleri tespit edilmeye çalışılır. Mekân diziliminin niteliğinin belirlenmesindeki genel eğilim, hangi mekân veya mekânların dolaylı veya dolaysız olarak birbirine bağlı olduğunun saptanmasıdır” (Özbek 2007).



Mekânsal plan düzeninin sistemli olabilmesi,

Mekânlar arasındaki ilişkilerin bağlantısının net ve anlaşılır olması,

Kullanıcı nüfusuna bağlı olarak mekânların boyut oranları,

Yön bulma kurallarının uygulanmış olması önem taşımaktadır.

Hareket akışının havaalanları gibi büyük ve çoklu kullanımlı bir mekânda, yön bulma konusunda genel bir kural olarak, yolcuların hareket akışı olabildiğince düz ve kısa olmalıdır. Çapraz akışlı hareketler, uzun ve dolambaçlı rotalar ve çok sayıda seviye değişikliği yön bulma kolaylığına zarar verici olabilmektedir. İnsanları hem psikolojik açıdan yoran hem sağlıklı akışı engelleyen bu kurguların mekânın algısı üzerinde tercih edilmeyen bir varsayım oluşturacaktır. Bunun yanında, asansör ve yürüyen merdivenler de terminal hareket akışı için yardımcı dolaşım elemanlarıdır. Bu elemanlar öncelik sıralamasında ilk tercih edilecek unsurlar olup, konumlandırılmaları mekânın hareket akışını en kolay yönden yapılacak şekilde olmalıdır.

Hareketi dikte eden yaşam biçiminin bir ürünü olarak kabul edilebilecek havaalanı terminalinin iç mekânında sürekli görüntüye giren hareketli insanların yanında, mekânın yatay ve düşey aksında çelik ve cam birleşiminden oluşan bu elemanlar da hareketli bir görünüm kazandırdığı söylenebilir (Resim 4. 5).

Bu konuyla ilgili Esenboğa Havaalanı için DHMI tarafından oluşturulan yarışma şartnamesinde bir takım kriterler istenilmiştir. Şaşmaz (2007, s.90) çalışmasında şöyle sıralamıştır;

“Yeni terminal binasının şehirden gelen yolculara güçlü bir perspektif etki sunacak şekilde biçimlenecek,  
Gelecekte hafif raylı sistem terminal binasına yolcu taşıyacak ve tasarım bu ihtiyaçlara yanıt verecek şekilde yönlenecek,  
Gece görünüşü de güçlü bir etkiye sahip olacak, şeffaf mekânlarla içerideki aydınlatma dışarıya yansıtılabilecek,  
Yolculara iyi hizmet verilebilecek,  
İleride ortaya çıkabilecek genişleme ihtiyaçlarına çözüm oluşturabilecek esnekliğe sahip olacak”(Çıgan 2009).



Bu tür işlevlerin varlığının sağlanmasının yanı sıra çok karmaşık mekânlarda işaretleme sistemleri de önem kazanır. Bir mekânda kullanılan işaret sistemlerinin hem görsel hem işitsel anlamda mekânı tanımlanabilir kılmasının yanında aynı zamanda bu uyarıcılar mekânı daha iyi algılamamıza da yardımcı olmaktadır. Bunun nedeni, Haq ve Zimring' e (2003) göre; Havaalanları planlamalarındaki düğüm noktalarının insanların duygularını harekete geçirmesiyle başlar. Bu tanımlanan yollar, mekan genelinde iç mekanlar arasında çözümleme yapılarak, kullanıcının kendisini güven içerisinde hissetmesi adına doğru sirkülasyon alanları ve hareket akışı ile doğru yön bulma davranışının gerçekleşmesini sağlamaktır.



**Resim 4. 5.** Esenboğa Havaalanı Yönlendirme Levhaları (Çelik 2017)

Miles'tan aktaran Akgün'ün dediği gibi İnsan beyni her karşılaştığı durumla ilgili ekstradan bilgi deposuna sahip olmadan, karşılaştığı, deneyimlediği gözlemler ışığında sonraki davranışını şekillendirmektedir. Sonradan elde edinilen bilgiler algı mekanizmasını yüzeysel açıdan etkilerken, önceden karşılaşılan ve bellekte depolanan veriler algıyı doğrudan etkilemektedir. Bir mekâna dair algı

mekanizması önceden edindiği bilgiler doğrultusunda öncelik olarak giriş mekânının aranmasıdır. O halde insan bir havaalanına girdiğinde etrafında ilk bakacağı şey genel plana hâkim olduğunu gösteren bir giriş mekânı olacaktır.

Giriş mekânını bulan kullanıcı o mekânı ardından tanımak isteyecek, çevresindekileri ayırt etme eylemine girecek ve yönünü bulmayı kolay kılacak güzergâhlar arayacaktır. Daha önceden bu mekânda bulunan kullanıcının ise deneyimsiz kullanıcıya göre merak oranının düştüğü, mekâna aşına olduğu için güvende hissetme duygusuyla araştırma içerisine girmediği gözlemlenmiştir.

#### 4. 1. b. Oyalanma ve Bekleme

Parizi' den aktaran Arusoğlu; Oyalanma ve Bekleme alanlarının büyük yer tuttuğu bu mekânlar; hava yolları işletmelerinin vasıtasıyla hava sahası, uçak iniş ve kalkış pisti, araç güzergâhları, apron alanı, uçağa yön veren kontrolörlerin tesisatlarından oluşmaktadır. Yer sahası ise; bagaj kabul alanları ve yolcuların aktif bir şekilde hareket ettikleri mekânlardır. Oyalanma ve bekleme alanları da yer sahasında yer almaktadırlar (Arusoğlu 2010).

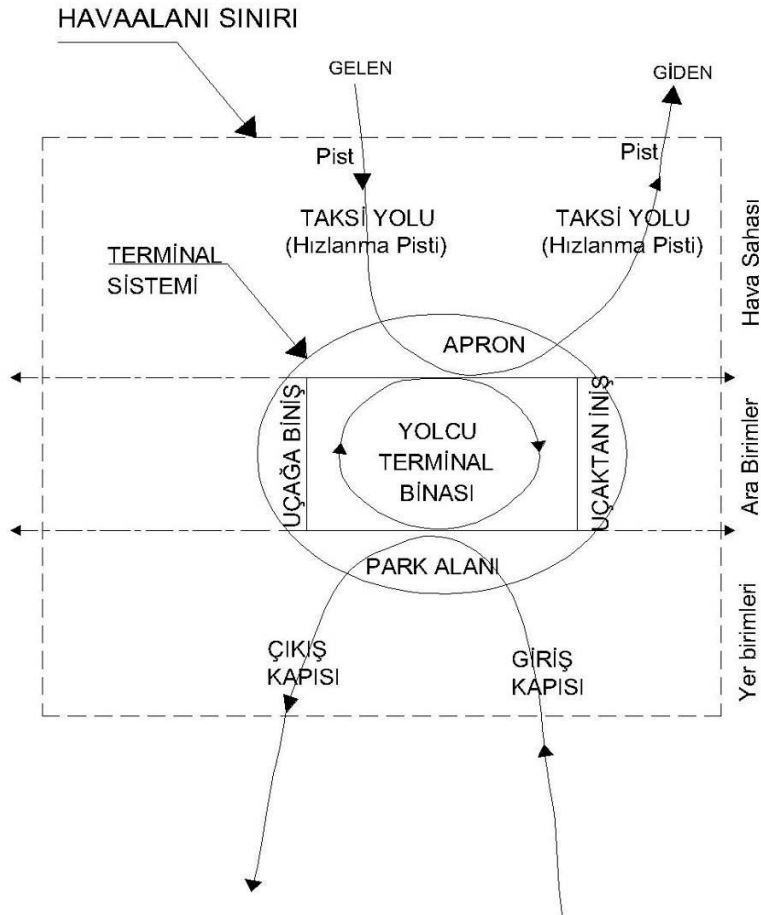
Havaalanı terminal binası iki ana kamusal mekândan oluşmaktadır: gidenler (çıkış) alanı ve gelenler (varış) alanı. Gelen yolculara ve giden yolculara ait olan bu iki belirgin alan tarifi hava tarafı koridorunda birleşebilmektedir. Bu nokta yoğun akışa sahip olup, yolcusunu bırakan yakın çevrenin de o alan içerisinde konumunu belirlemesiyle yoğunluk oranını artırmaktadır. Bunun yanında transit (bir uçaktan inip başka bir uçağa binecek olan) yolcular için bir geçit olanağı sağlanması gerekmektedir. Ara kısımda bulunan bekleme koltukları kullanıcıların mekân içerisinde dinlenmelerine fırsat sağlamaktadır (Resim 4. 6). Havaalanları hareket akışını ve işleyiş sistemi de Şekil 4. 4'te görülmektedir.





Resim 4. 6. Esenboğa Havaalanı Bekleme Alanları (Çelik 2017)

Şekil 4. 4. Havaalanı Sisteminin Şematik Anlatımı (Braaksma 1973)



Bu bağlamda; gidenler, gelenler ve olarak tanımlanan ana hareket yönlerinin kapsadığı davranışlar ve buna bağlı olarak gerekli mekân tanımları içermektedir. Danışma bölümünün bulunduğu meydan ve yönlendirici levhalar ortak olarak tanımlanan giriş kısmında bulunarak yolcuların sağlıklı şekilde yön bulmasına yardımcı olmaktadır (Resim 4. 7 - 4. 8).

Bilet kontrolünden sonra bagaj teslimi süresince yolcular vakit geçirecekleri mekânlarda gidecekleri saat dilimine kadar oyalanmaktadır. İç hatlar kapısından girdikten sonra karşlarına bu tür tanımlanmış mekânlar çıkmaktadır. Arındırılmış salon adı verilen bu alanda her türlü ihtiyaçlarına karşılık verebilecek hizmetler bulunmaktadır. Arındırılmış salondaki bekleme koltuklarında oturan yolcular son olarak uçak binış kontrolü sırasına girerek ardından biletlerini göstererek uçağa doğru yönelirler.



**Resim 4. 7- 4. 8.** Esenboğa Havaalanı Bilgilendirici Levhalar (Çelik 2017)

İç hatlar yolcuları gibi dış hatlar yolcuları da bilet kontrolü ve pasaport kontrolünden sonra içerisinde Duty-Free dükkânlarının (iç hatlardan farklı olarak), cafe ve restoranların tuvaletlerin bulunduğu alana geçmektedirler. Bu alanda da bulunan bekleme salonlarında dinlenmenin ardından son güvenlik kontrolünden de geçerek uçağa binmek için harekete geçilir (Resim 4. 9).

Havaalanlarının tüm bu özelliklerinin yanı sıra buldukları şehre ait o şehrin kimliğine bürünen atmosferi taşıdıkları, bu tip yerlerin hem seyahat kavramını taşıyıp hem de o şehrin kimliğine büründüğü de Marcel Proust'un büyük yolcu mekânlarını aslında şehrin bir parçası durumuna benzetmesiyle örtüşebilmektedir. Buradan yola çıkarak aslında her bir şehre ait havaalanlarının o şehrin kimliğine dair izler taşıdığı varsayılmaktadır.



**Resim 4. 9.** Esenboğa Havaalanı Giden Yolcu Alanı (Çelik 2017)

Havaalanında geçirilen zaman kullanıcının mekân ile doğrudan olan ilişkisi, geliş, bekleme, gidiş ve ayrılma noktaları bu süre zarfında keşiflenmesi gereken alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Şöyle ki;“ Zamanın büyük bir bölümünün geçirildiği bekleme alanlarında tariflenen aydınlatma, renk, yönelme levhaları, mekân tarifleri bekleme sürecinin verimliliğini olumlu ve olumsuz yönde etkileyen faktörler haline gelmişlerdir”(Baker ve Cameron 1996).

Sahip olunan olumlu özellikler bu doğrultuda yolcuların etkin bir süreç içerisinde memnuniyetlerini artırıp, sağlıklı bir akış içerisinde zaman kavramının önemli olduğu bu mekânda verimi artırmaktadır (Şekil 4. 5). Bu düşüncüyü

destekleyen Allan(1979)'a göre;'' İnsanlar mekânsal ölçüde en fazla duygu yoğunluğunu burada yaşarken, kendilerini sorgulayıp en çok düşünmeye fırsat buldukları alanda kendilerini hedeflenen yere biran önce ulaşmak istemektedirler.'' der. Bekleme süresinin artması ise insanlar üzerinde sabırsızlıkla beraber negatif düşüncelere, sorgulama ve yargılamaya neden olur. İnsanlar bu bekleme sürecinde süreyi doldurmak amaçlı televizyon ve benzeri yerlerin karşısına oturmayı tercih ederken, gazete vb ile zaman geçirmeyi hedefleyip ardından yanlarında bulunan çevreyle sohbet etmeye yönelirler (Zakay 1992).

Havaalanı bekleme salonlarında karşılaşılan bir diğer sorun ise, uçak rötarlarının artmasıyla mekânda geçirilecek olan saat diliminin çoğalmasıyla oluşmaktadır. Bu mekânda gereğinden fazla vakit geçirecek olacak yolcu, tüm ihtiyaçlarına karşılık bulmak isteyecek, konforunun en üst seviyede sağlanması gereksinimine ihtiyaç duyacaktır. Bazı havaalanlarında ise; bu ihtiyaçlara karşılık verebilecek uyku kabinleri bulunmakta, kullanıcılar gerekli ödemeyi yaptıkları sürece istedikleri saat dilimi kadar kapsül şeklindeki bölümlenmiş alanda uykularının alınması hedeflenmiştir. Kişisel konforun önem verildiği bu alanlar, kullanıcıların aynı zamanda motivasyonunu düzeltmekte olup mekân işlevselliğine ayrıcalık katmaktadır.

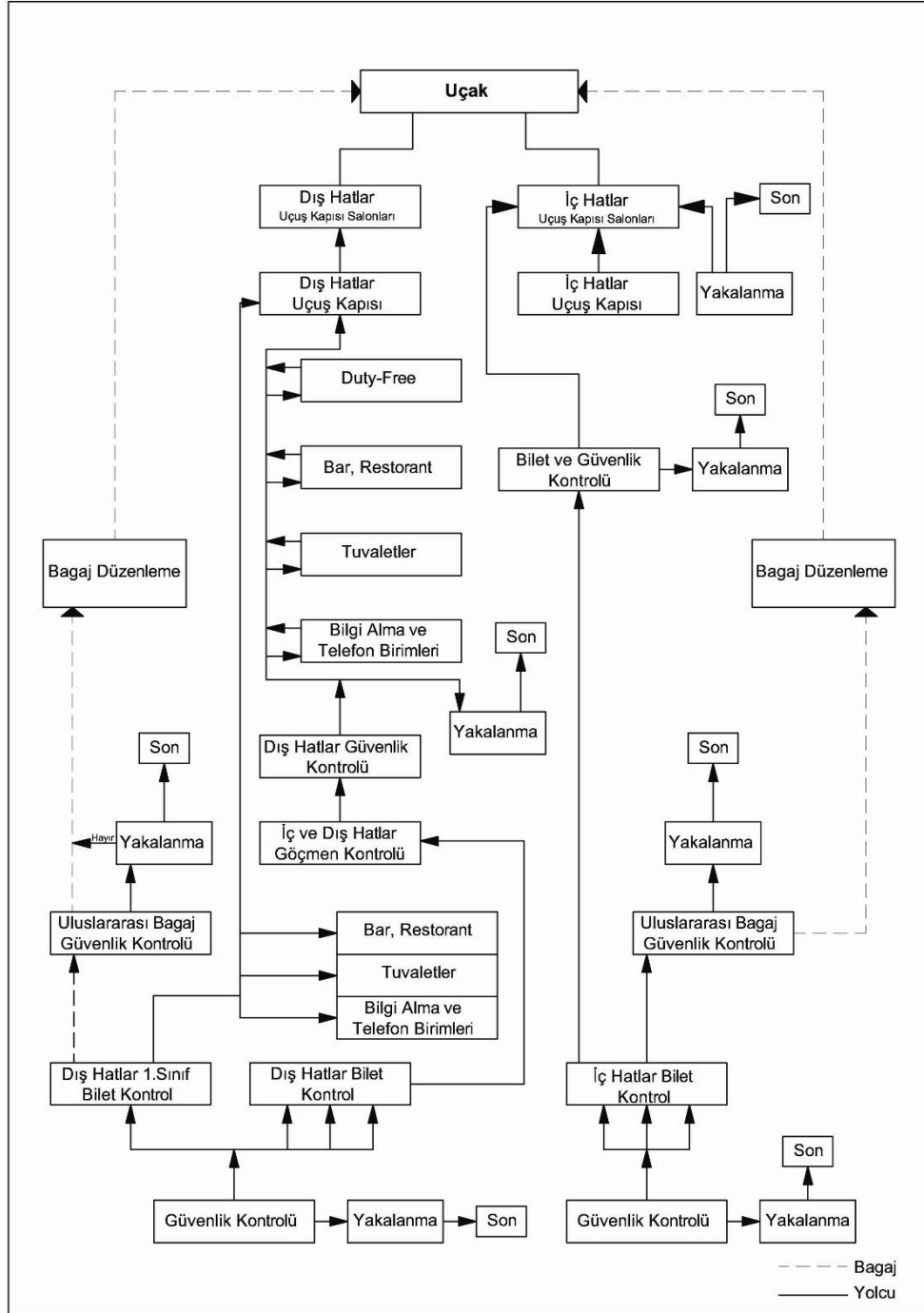
Bu gibi durumların sebebiyet vereceği aksilikler göz önüne alındığında, havaalanı plan şeması içerisinde yer alan ticari alanlar; kullanıcılara oluşan süreyi telafi ettirmek adına hizmet vermektedirler. Bu alanlarda geçirilen süre; kullanıcıların bekleme sürelerinin sıkıcılığından kurtulup, bu gibi mekânlarda zamanın nasıl geçtiğini anlayamamaktadırlar. Arındırılmış salonda bulunan bu tip ihtiyaçlara karşılık veren ticari işletmeler, yolcuların psikolojik olarak rahatlamalarını sağlayan mekânlardır.

Psikolojik açıdan da havaalanlarının insanlar üzerinde oluşturduğu etkiler düşünüldüğünde tüm kavuşma ve vedalaşma mekânları olarak tabir edilebilir aynı zamanda ülke değişikliği durumlarında ise jet lag sorununun yaşanmasına bağlı olarak fiziksel ve ruhsal sıkıntıların mekân içerisinde yaşandığı bu alanlarda gözlemlenmektedir.



Havaalanları buldukları şehrin sosyo -kültürel özelliklerini de bünyesinde bulundurduğundan dolayı, rötara maruz kalmış yolcular açısından bu farklılıkları inceleyerek, zamanlarını geçirirken gözlemleme davranışını sergilemektedirler. Bu özelliklerinden dolayı havaalanlarının şehrin ruhunu yansıttığı, kullanıcıların bu mekânlarda kendileri ile içselleştirdikleri mekânlar olduğu gözlemlenmektedir.

Şekil 4. 5. Havaalanı Giden Yolcu Akış Şeması (Jim, Chang 1998)(Arusoğlu 2010)



## 4.2. Havaalanları Yolcu Mekânları

Havaalanı yolcu terminali göz önüne alındığında dolaşım şemasının kolaylığı, işlemlerin düzgün yürümesi, diğer ikincil hizmetler ve toplanma eylemleri için yeterli mekân sağlaması gerekmektedir (Resim 4.10). Çift Katlı havaalanları dolaşım ve toplanma eylemlerinin yoğunluğundan dolayı tipik bir havaalanı olarak odalardan değil, mekânlardan oluşmaktadır (Edwards 2005:132).

Yön bulma eyleminde hareket akışının sağlanmasındaki en önemli unsurlardan olan sirkülasyon sistemleri, mekânda bulunduğu ölçek, plan, konumlandırma açısından bir havaalanının %20 ile %30 oranında bir bölümünü kapsamaktadır.



Resim 4.10. Esenboğa Havaalanı Yönlendirici Levhalar (Çelik 2017)

Havaalanları her millettten insanın bulunduğu mekânlar olarak tarif edilebilmektedirler. Bu mekânda bulunan yolcuların çeşitli sebeplerden orada bulunma nedenleri vardır. İş ve turizm nedeniyle seyahat eden yolcular mekânı daha önceden deneyimledikleri için yollarını daha iyi bulmakta, daha seri hareket edebilmektedirler. Diğer yolcular ise; daha tecrübesiz oldukları için mekân içerisinde bocalama ve hareket akışında yavaşlama durumu yaşayabilmektedirler.

Terminal yapılarına ek olarak ayrıca havaalanı yolcuları iki tipte ele alınabilir (APM 1987):

Dış hatlar yolcuları: Ülkeler arasında yolculuk yapanlar ve hükümet için teftiş yapan sınır görevlileri.

İç hatlar yolcuları: Ülke sınırları içinde yolculuk eden yolcular.

Yolcular devlet kontrolünden geçmeden seyahat etmektedirler. Bu kontrollere gümrük kontrolleri de dâhildir.

Yolcu türlerini 3 şekilde kategoriye ayrılabilir(APM 1987):

Giden yolcular; havayollarını bulunduğu mekândan ayrılmak için kullanan yolcu,

Gelen yolcular: havayolunu bulunduğu mekâna dâhil olmak için kullanan ama başka bir uçuşa dâhil olmayan yolcu,

Transit yolcular: Havayolu ile mekâna inip, aynı havayolu ve ya farklı hava yolu ile mekândan ayrılan yolcuya denilmektedir (Arusoğlu 2010).

Havaalanı yolcu terminali yolcularının bir arada bulunduğu bilet kontrol mekânları, yolcuların bu noktada ayrıştığı mekânlar haline gelmişlerdir. Farklı firmalara sahip alanlar, bel hizasında kırmızı bantlarla farklı şirketleri birbirlerinden ayrıştırmaktadır. “Kırmızı renkteki bu sınırlayıcı bantlar, tüm kontrol, kayıt ve diğer sınır tanımlayan noktalarda grupların ayrışmasını sağlamak amacı ile hızlıca kurulup kaldırılabilen, fakat tüm gün boyunca terminal iç mekânının görünümü içine dâhil olan bir tipik elemandır.”(Arusoğlu 2010) Bu durum, terminal mekânının üstlendiği işlevlerden olan farklı grupları bir arada tutup, mantıklı bir şekilde ayrıştırma görevini üstlenmişlerdir.

Havaalanı işletim sistemine göre transfer ve transit yolcuları hava tarafında kalma zorunluluğu bulunmaktadır. Direkt olarak gidecek olanların ise kara tarafına geçmemelerinin sağlanması gereklidir. Uçağa gidiş kapısı bekleme alanı yolcuların uçağa geçmeden önce birleştikleri ileri noktadır. Burası genellikle apron tarafa tarafına bakan ve yolcuların kısa süreli kaldığı bir alandır. Genellikle zemini halı ile kaplanmış, bekleme koltuklarından ve bazı ayrıcalıklı satış yerlerinden oluşan bir alan tanımıdır.

Bu alanlarda bulunan ada biçimindeki bankolar ise genellikle giden yolcu salonu akış yönü üzerine yerleştirilmiştir.

“Bu bağlamda bilet-kayıt bankoları ile ilgili vurgulanması gereken önemli bir nokta da yolcu kimliğindeki havayolu müşterisinin seyahat ettiği havayolu şirketi ile ilk karşılaştığı nokta olmasıdır” (Küçükarslan 2010). Dolayısıyla, bu noktada havayolu şirketleri müşterilerinin algılamasını istedikleri şekilde yerlerini ayırarak, bölümlerini hazırlamaktadırlar (Edwards 2005:139). Farklı ulaşım firmaları da bir arada yer alarak kullanıcılara bütüncül iletişimin kaynağını sağlamayı hedefler. Böylelikle farklı ölümlere sahip alanlar birbirlerinden ayrılmış olacaklardır. Resim 4. 11’de olduğu gibi Esenboğa Havaalanında da bu bölüm kırmızı şeritlerle birbirinden ayrılmıştır.



**Resim 4. 11.** Esenboğa Havaalanı Bilet-Kayıt Bankoları (Çelik 2017)

Bilet kayıt noktasında biletini alan yolcular bu alandan sonra arındırılmış salon adı verilen apron kısmını gören bekleme salonlarına geçmek üzere hazırlanırlar. Güvenlik taramasından geçen yolcular bu alanda kişisel eşyalarını güvenlik bandından geçirerek, x-ray cihazından yapılan güvenlik taramasıyla arındırılmış mekâna ulaşırlar. Günümüzde mobil uygulamalar yardımıyla havaalanına giriş yapmadan mobil telefonlara indirilen barkod okuma sistemiyle geçiş hızlanmaktadır. Güvenlik görevlisine gösterilen barkod sistemi bilet yerine



geçmektedir. Böylelikle oyalanma durumu ortadan kalkmış bulunup, hedefe hızlı ulaşım sağlanmıştır.

Ortak bekleme alanı, transfer yolcuları da dâhil olmak üzere neredeyse tüm yolcuların pasaport kontrolünden sonra toplandıkları alandır. Giden-yolcu bekleme alanı, geniş dükkânlar, barlar, kafeler, iş adamları için donanımlar, bankalar, tuvaletler ve gümrüksüz alışveriş alanları gibi oyalanma hizmetlerinin sunulduğu sakin bir alandır. Resim 4.12’de de olduğu gibi Ankara Esenboğa Havaalanı içerisinde de yolcuların ihtiyaçlarına karşılık verebilecek, bekleme vakitlerini verimli geçirebilecekleri satış alanları bulunmaktadır.



**Resim 4. 12.** Esenboğa Havaalanı Arındırılmış Alan (Çelik 2017)

Burada kimi yolcuların birkaç saat bekleme ihtimali söz konusu olduğu için çıkış kapısı bir alana sahiptir. Havaalanının kimi değerli bekleme alanına göre daha geniş manzaraları görüş alanına girmektedir, yeterli miktarda gün ışığı alması ve çocuklar için oyalanma hizmetlerinin bulunması, havayolları transfer bankoları ve uçuş bilgilerini gösteren noktaların mevcut olması uluslararası standartlar konumunda aranmaktadır. Bulunan transit bekleme alanı ise; uzun bağlantılı uçuşlardaki yolcular için hizmet veren bir noktadır ve genellikle giden yolcu

bekleme alanının bir parçasıdır. Transit bekleme alanı bir uçuştan diğerine geçmekte olan yolcular için gelen-yolcu tarafı boyunca yerleştirilmektedir (Resim 4.13- 14).



**Resim 4. 13.** Esenboğa Havaalanı Apron Cephe Bekleme Salonları (Çelik 2017)



**Resim 4. 14.** Esenboğa Havaalanı Apron Cephe Bekleme Salonları (Çelik 2017)

Özellikle havalimanları işaretleme sistemlerine ve yönlendirme sistemleri tasarımına en çok ihtiyaç duyulan alanlar olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Bu alanlardaki noktalar farklı milletlerdeki insanların da aynı zamanda yollarını bulmaları açısından gerekli unsurları bulundurması gerekmektedir.

Havaalanları yolcu mekânlarında önemsenmesi gereken konular;

Sirkülasyon alanları rahat harekete elverişli olmalı,

Havaalanı yolcuları kendilerine kılavuzluk eden işaret ve işaretlemeleri dikkate alarak yönlendirmeyi sağlamalı,

Havaalanı bilet gişelerinin bulunduğu alanların durağan bir hareket olduğunu göz önüne alarak, yaya hareketlerinin bu duruma yatay konumlandırılması,

Yaya hareketinin hızının mekân ölçütlerinin daha üzerinde olmaması,

Akış sirkülasyonunun sağlıklı bir neticelenmesini sağlar.

Havaalanı içerisinde bu tür düzenlemelere yer verilirken gözlemlenmiştir ki; insanlar ulaşacakları noktaya en hızlı şekilde ulaşma hedefindedirler. Ganem' den aktaran Arusoğlu; Bir yayanın hedefine ulaşma konusunda en kısa yolu tercih etmesinden en hızlı yolu tercih ettiğini tespitini desteklemiştir. Sonuç olarak, kullanıcılar varmak istedikleri hedefe ulaşmak için gerekli çabayı minimum seviyeye indirmek amacıyla, yetişme içgüdüleri ile hedefe ulaşmada en hızlı yolu tercih etmektedirler.

Yolcu mekânlarda bir diğer unsur olan bekleme koltukları bu bekleme alanlarının en tanımlayıcı elemanıdır. Bulduğu noktanın işlevine göre sırt sırta birleştirilmiş karşılıklı oturma biçimleri, çıkış kapısına doğru yönlendirilmiş biçimde, koridor boyunca dış cepheye doğru yönlendirilmiş biçimde farklı oturma düzenlemeleriyle oluşturulmuş bekleme koltukları genellikle metal konstrüksiyonlu, ince yapılı ve seri üretilmiş donatılardır.

Esenboğa Havaalanında da bu tasarım ölçütlerine uyulmuş olup, Resim 4.15 'de olduğu gibi metal konstrüksiyonlu koltuklar kullanılmıştır.





**Resim 4. 15.** Esenboğa Havaalanı Bekleme Koltukları (Çelik 2017)

### **4. 3. Havaalanları Bekleme Mekânları**

Bekleme koltukları terminalin ana kurgusunu oluşturan gelen yolcu ve giden yolcu taraflarından gidenler tarafının en belirgin karakteristik unsurudur.

Terminal iç mekânında farklı biçimlerde düzenlenmiş bekleme koltukları, bir araya gelerek oluşturdukları örüntülerle kendi başlarına o alanın oturup beklenebilecek bir nokta olduğunu işaret etmektedirler. Augé'nin yolcu kimliğindeki birey ve yer olmayan arasında imzalandığı ve önerdiği sanal sözleşmenin “burada oturup bekle” maddesinin somutlaştığı bir görünüme örnek gösterilebilir niteliktedir. İnsanlar genellikle yön bulmada aksaklıklara uğrasalar da bekleme salonlarına ulaştıklarında nereden gözlem yapacaklarını, nerede bekleyeceklerini bilmektedirler.

Buna bağlı olarak, yolculukla ilgili işlemlerin yürütüldüğü işlevler seyahat etme dürtüsünü, bir bölümü bekleme koltukları ile tanımlanan ‘yolculara çeşitli hizmetler sağlanması’ işlevinin dinlenme dürtüsünü karşıladığı söylenebilmektedir. Satın alma dürtüsü ise, yolcunun yapmakta olduğu yolculuğa dair ödemelerin

dışında para harcamasını kastettiği için, yolcuyu müşteriye dönüştürdüğü söylenebilir (Küçükarslan 2010).

Çevresel planlama üzerinde onur ödülüne layık görülen Paul Mijksenaar, havaalanlarında geçen sürecin başlı başına yorucu ve stresli bir yolculuk olduğunu ve bu sürecin anlaşılabilir dizgelerden oluşması gerektiğini belirtmiştir. Paul Mijksenaar; New York havaalanı olan John F. Kennedy ve Newark, LaGuardia havaalanlarında bulunan işaretleme sistemlerine yaptığı tasarımlarla 2003 yılında SEG'D'de de ödüle layık görülmüştür. Esenboğa havaalanında da yolcuları hedeflerine ulaştırma amaçlı pek çok yönlendirme ve işaret sistemi bulunmakla beraber yapımında pek çok tasarımcı çalışmıştır (Resim 4.16).



**Resim 4. 16.** Esenboğa Havaalanı İç Mekân Görünüşü (Çelik 2017)

Uçağını yakalama kaygısı yaşayan yolcular bu endişe içerisinde pek çok levhayı kaçırabilir, bir an önce hedefine ulaşmak adına işaret sistemlerini görmeyi atlayarak hızlı hareket etmeye çalışmaktadırlar. Bilet kontrolünün ardından kontuar kapılarının açılmasıyla beraber hareket eden yolcular, yine aynı güzergâhtan geliş yolunda geçiş sağlayacaklardır. Bu nedenle de aynı havaalanı içerisinde

bulunuyorlarsa eğer; tecrübe etme ve deneyimleme imkânı bulmuş olacaklardır (Resim 4.17).

Örneğin; ‘‘Mijksenaar, John F. Kennedy, Newark ve LaGuardia Havalimanları için bir renk kodu dizgesi geliştirmiştir. Bu renk kodları yönlendirmeleri ve işaretleri işlevlerine göre sınıflandırmaktadır. Sarı renkli yönlendirme ve işaretler, bilet, bagaj, check-in ve giriş kapıları gibi uçuşlara ait bilgileri; siyah renkliler tuvalet, telefon ve yürüyen merdiven gibi havalimanının donanımlarını; yeşil renkliler kara ulaşımı, park yeri gibi havalimanına erişimi sağlayan araçları ifade etmektedir. Kara ulaşımı için kullanılan yeşil renk aynı zamanda Amerika'nın bütün karayolu yönlendirme ve işaretleme dizgesinin rengiyle aynıdır’’(Dur 2011).



**Resim 4. 17.** Esenboğa Havaalanı Apron Alanından Havaalanına Geçiş Koridoru (Çelik 2017)

Havaalanı sahip olduğu, içinde bulundurduğu sistemler açasından parçalanarak aktarılmadan bütüncül bir sistemi oluşturmaktadır (İmamoğlu 1980).

Yönlendirmenin bu denli önem taşıdığı bir mekânda insanların büyük oranda zamanlarını harcadıkları bekleme mekânlarının birçok büyük uluslararası havaalanı yolcu terminalinde, her kapının tanımladığı bölgenin önünde o çıkış kapısına ait bekleme koltuklarından oluşan bir örüntüsü vardır. Büyük bir uluslararası havaalanında birden fazla sayıda terminal ve bu terminallerde çok sayıda kapı noktası mevcuttur. Bu bağlamda, giden-yolcu bekleme salonu ile kapı bekleme alanını birbirinden ayırtmak gereklidir. Bunun dışında, daha küçük terminallerde birçok kapının bir arada bulunduğu giden-yolcu bekleme salonu aynı alandır. Kapı noktasının yer-olmayan özelliği, daha önce bahsedilen sözleşmeye bağlı ilişkilerini temsil ediyor olması ve binanın bir yan kabuğundan direkt uçağa geçiş sağladığı için ‘ilişkisizlik’ içermesidir. Esenboğa Havaalanında bu önermelere uyulmuş ve dikkate alınmıştır.



## BÖLÜM V

### ALAN ÇALIŞMASI

#### 5. 1. Araştırma Sınırları

Mekânsal kurgudaki karar noktaları büyük önem taşımaktadır. Bilgi edinmeyi sağlayan bu noktalar kullanıcıyı harekete geçirmek adına bir girdi oluşturmaktadır. Bu bağlamda mekânsal kurgunun hareket noktaları ve yön bulma tasarım parametreleri bağlamında incelenmesi ve bağımsız hareket edebilme özelliklerin ortaya konması gerekmektedir. Esenboğa Havaalanı içerisindeki karar noktalarının incelendiği bu bölümde, dördüncü bölümde ön hazırlık yapılmış olup, bu bölümde de ilk olarak Havaalanının sahip olduğu veriler incelenecektir.



**Resim 5. 1.** Esenboğa Havalimanı Uydu Görüntüsü

Tez kapsamında araştırmaların yapılacağı, ‘‘Ankara’da bulunan Esenboğa Havalimanı ilk olarak 1955 yılında, bugün kullanılmakta olan terminal binası ise 2006 yılında hizmete girmiştir. Terminal 182 000 m2 alanda yolcularına hizmet vermektedir’’(Mutlu 2011). (Şekil 5. 1)

Alan çalışmasının gerçekleştirildiği Esenboğa Havalimanı kısa sürede bitirilmiş ve hizmete sokulmuştur.



Günümüzde pek çok işlevi bir arada bulunduran, yolcuların konforuna yönelik işlevlerin tamamını bünyesinde bulunduran Esenboğa Havaalanı pek çok yolcu tarafından ihtiyaçlara uygun tasarlanmış bir yapı olarak bilinmektedir.

**Şekil 5. 1.** Esenboğa Havalimanı Künye Bilgileri

Bulunduğu şehir: Ankara
Mimari: Ercan ÇOBAN, Ahmet YERTUTAN, Suzan ESİRGİN, Süleyman BAYRAK (Yarışma Projesi)
Statüsü: Sivil
Trafik Tipi: İç/Dış hat
Yolcu Kapasitesi (Yolcu/Yıl): 10 000 000
Alan: İç/Dış hat terminali 182 000 m <sup>2</sup>

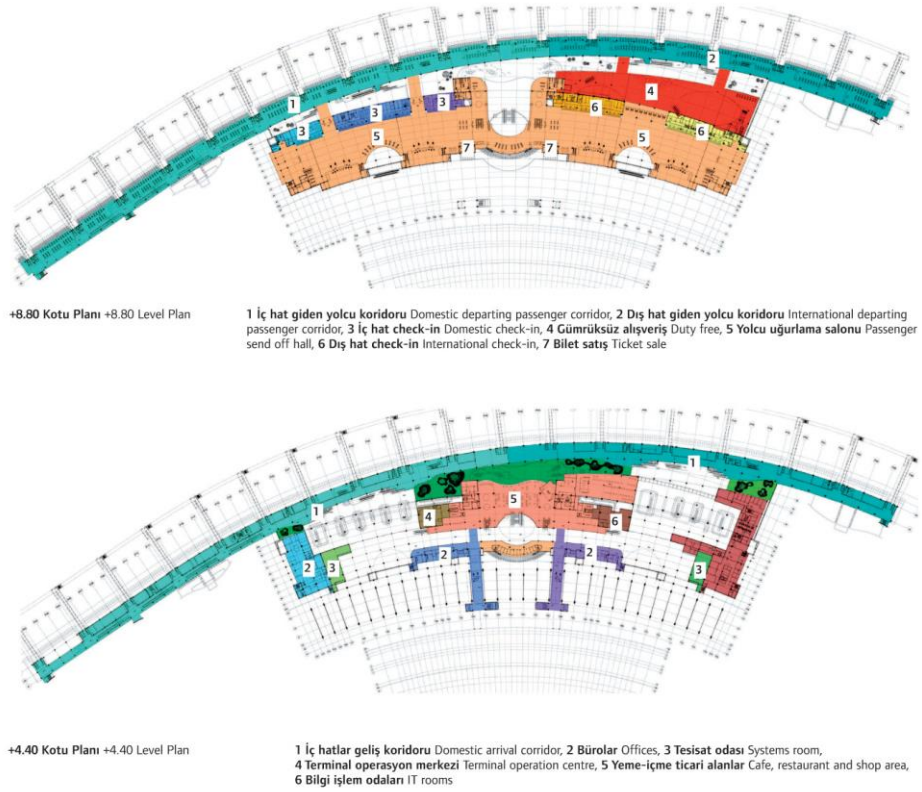
“Yapının kara tarafı, vadi ve iskele kısımlarında taşıyıcı sistem ile başlanılıp bütün detaylara kadar tercih edilen malzeme bazında da yapı üç bölüm olarak düşünülmüştür. Girişten başlanılıp yapının hemen hemen her yerinde kullanılmış olan cam malzeme ile yolcular istedikleri yöne kolaylıkla yönlendirilmektedirler. Giriş bölümünde taşıyıcı sistemin kurgulanması sonucu oluşan geniş cam yüzeylerin gökyüzüne doğru açılmaları ve apron tarafını tarif etmeleri sonucu yolcular ferah ve rahat olan bu ortamdan yönlerini bulabilmektedirler. Ankara Esenboğa için yolcu sayısı yıllık 10 milyon olarak düşünülmüştür” (Çigan 2009).

Havaalanında tasarım aşamasında öncelikle ilk beklenti giden ve gelen yolcu için bir dizi makineden geçilmesi sonrası rahat ve ferah mekânlar elde edilmesi gerektiğinin bilinci olmuştur. Mekânda bunun için mimarlar olabildiğince doğal ışık faktörünü kullanmaya çalışmışlardır. Camın geçirgenliği sayesinde elde edilen mekânlar yolculuğun stresli başlamasını ya da bitmesini engellemek üzerine kurgulanmıştır. Oldukça karmaşık olan havalimanlarında olabildiği kadar saydamlık ve algılanabilir bir bütünlük ortaya konulmuştur. Böylelikle daha ferah ve gün ışığıyla aydınlanan mekânlar oluşmuştur. Basit bir anlayış üzerine kurgulanmış olan bu yaklaşım ile kimsenin kafasının karışmaması amaçlanmıştır (Şekil 5. 2).

“Esenboğa Havalimanına genel olarak bakıldığı zaman üç ana bölümden oluştuğu görülmektedir. Giriş mekânları ve bilet

işlemlerinin yapıldığı terminal ana gövde bloğu, gelen ve giden yolcu arasında görsel bir oluşturması amacıyla kurgulanmış olan vadi ve uçağa binilecek olan apron en yakın yer olan iskele kısmı. Bu farklı uç blok için farklı anlayışla kurgulanmış olan yerler bütünüün ayrılmaz bir parçalarıdır. Her biri için de cam malzeme seçim ve tasarımı olarak farklı yaklaşımlarda bulunulmuştur (Çıgan 2009).”

**Sekil 5. 2.** Gelen ve Giden Yolcu Katları Planları



Ankara Esenboğa Havaalanı yukarıda verilen bilgilere sahip olup, araştırma konusunda bu alanda anket çalışması yöntemi kullanılarak verilere ulaşılmıştır. Anket ve yapılandırılmış gözlem yapılan bekleme salonlarında bulunan süre içerisinde yolcular ve davranışları gözlemlenmiş, anket sorularına verdikleri yanıtlar değerlendirilmiştir. Devlet Hava Meydanları Baş Müdürlüğünden izin alınarak gerçekleştirilen bu çalışmanın yönlendirme ve yön bulma konusunda yeni gelişimlere ışık tutacağı düşünülmektedir.

## **5. 2. Yöntem**

Çalışma Esenboğa Havaalanının arındırılmış bekleme salonlarında gerçekleştirilmiştir. 3 ana bölümden ve 12 sorudan oluşan ankette yolcularla yüz yüze görüşmeler yapılarak toplam 150 adet anket yapılmıştır. Yarısı kadın yarısı erkek yolculardan oluşan anket çalışmasında çoktan seçmeli ve öncelikli sıralamalı sorulara yer verilerek istatistiklere ulaşılmıştır. Çalışma verileri değerlendirilirken IBM SPSS Statistics 23 paket programı kullanılmıştır. Analizlerde değişkenler için sıklık dağılımları (sayı, yüzde) verilmiştir. İki bağımsız kategorik değişken arasındaki ilişki ise Ki Kare analizi ile incelenmiştir.

## **5. 3. Anketin Tasarımı ve Uygulanışı**

Esenboğa Havaalanı Dış- İç hatlar bekleme ve arındırılmış alanda bulunan bekleme salonlarında yapılmış olan anket çalışmasında eşit sayıda olmak üzere 150 kişiye anket çalışması uygulanmıştır. Anketin birinci bölümünde yer alan demografik bilgiler ışığında katılımcıların %50'si kadın %50'i erkektir. Yaş aralığı ve eğitim düzeyi de yine bu bölümde istenmiştir. Üç bölümden oluşan anket çalışmasında, İkinci bölümde Havaalanı ile ilgili sorulara yer verilirken, Üçüncü bölümde yönlendirme sistemleri adına; Bilgilendirici levhalar, giriş-çıkış levhaları, yönlendirici levhalar, tavan sistemleri, aydınlatma sistemleri, farklı satış alanları, farklı renk ve donatılar ve malzemeler başlıkları altındaki sorularına yer verilmiştir. 24 - 25 Nisan 2017 tarihlerinde iki gün olmak üzere anket çalışması bu alanda yapılmış olup sabah ve akşam saatlerinde yolcularla anket yapılmıştır.

## **5. 4. Verilerin Değerlendirilmesi**

Bu çalışmanın güvenilirliğini test etmek için toplanan veriler 'SPSS' programında analiz edilmiştir. Anket verileri önce detaylı bir biçimde girilmiş olup, belirlenen hipotezler analiz edilip sonuçlandırılmıştır.

#### 5. 4. a. Hipotezler

**H. 1:** Havaalanı içerisindeki yön bulma aktivitesinde farklı cinsiyetlerin algıları farklılık göstermektedir.

**H. 2:** Havaalanı içerisinde yön bulma aktivitesinde farklı yaş gruplarının algıladıkları parametreler farklılık göstermektedir.

**H. 3:** Havaalanlarında yön bulma davranışında mekânsal belirleyiciler (tasarım parametreleri) öncelikli olarak algılanır.

H.3. a ) Bilgilendirici Levhalar

H.3. b ) Şu An Buradasınız Levhaları

H.3. c ) Yönlendirici Elemanlar

**H. 4:** Havaalanını daha önceden deneyimlemiş kullanıcının diğer kullanıcılara oranla mekân algısı farklılık göstermektedir.

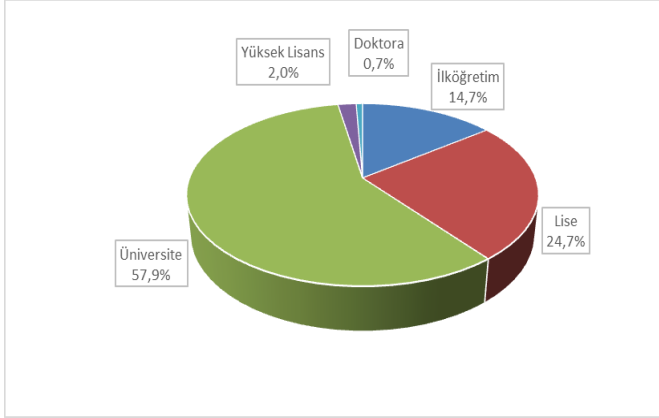
#### 5. 4. b. İstatiksel Analiz

**Tablo 5. 1. Demografik Bilgilere Göre Dağılım**

<b>Cinsiyet</b>	<b>Sayı</b>	<b>Yüzde</b>
Kadın	75	50,0
Erkek	75	50,0
Toplam	150	100,0
<b>Yaş</b>		
18- 35 Yaş	101	67,3
35 ve Üzeri Yaş	49	32,7
Toplam	150	100,0
<b>Eğitim</b>		
İlköğretim	22	14,7
Lise	37	24,7
Üniversite	87	58,0
Yüksek Lisans	3	2,0
Doktora	1	0,7
Toplam	150	100,0

Çalışmaya katılan kişilerin %67,3'ü 18-35 yaş aralığında iken %32,7'si ise 35 yaş ve üzeri yaş aralığındadır.

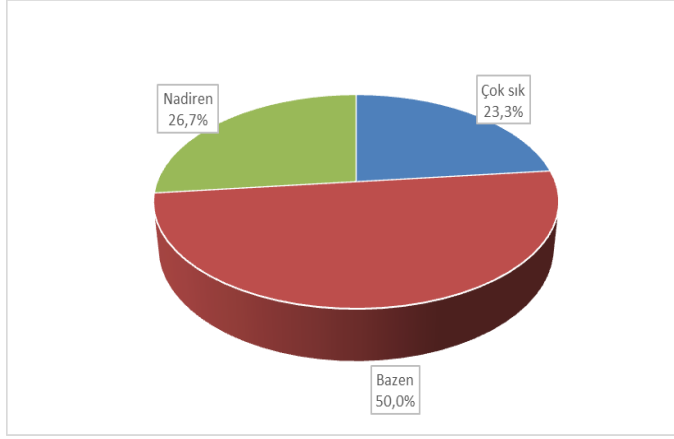
Çalışmaya katılan kişilerin %14,7'sinin eğitim durumu ilköğretim iken %24,7'sinin ise lise, %58'inin üniversite, %2'sinin yüksek lisans ve %0,7'sinin ise doktora.



**Tablo 5. 2. Havaalanı Kullanım Sıklıklarına Göre Dağılım**

	Sayı	Yüzde
Çok sık	35	23,3
Bazen	75	50,0
Nadiren	40	26,7
Toplam	150	100,0

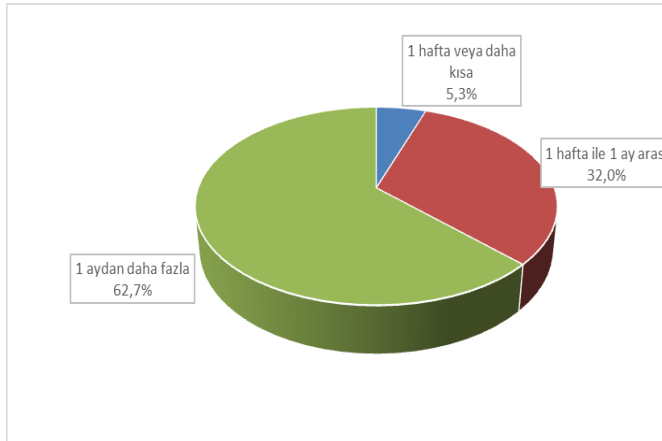
Çalışmaya katılan kişilerin %23,3'ü havaalanını çok sık kullanmakta iken %50'si bazen %26,7'si ise nadiren kullanmaktadır.



**Tablo 5. 3. Havaalanına En Son Gelme Zamanlarına Göre Dağılım**

	Sayı	Yüzde
1 hafta veya daha kısa	8	5,3
1 hafta ile 1 ay arası	48	32,0
1 aydan daha fazla	94	62,7
<b>Toplam</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>

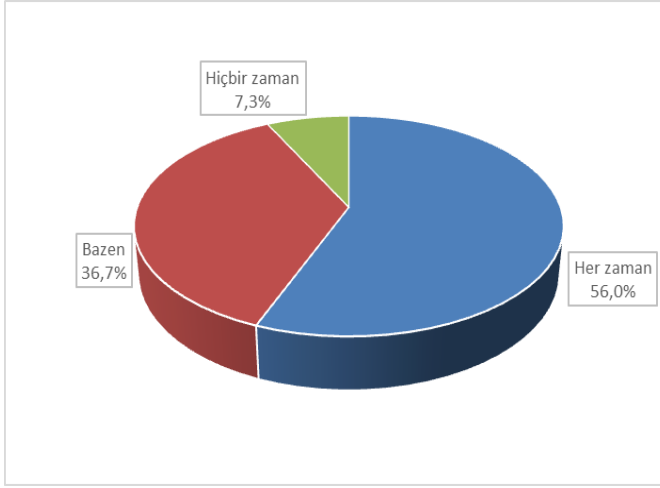
Çalışmaya katılan kişilerin %5,3'ü havaalanına en son 1 hafta veya daha kısa süre önce gelmiş iken %32'si 1 hafta ile 1 ay arası ve %62,7'si ise 1 aydan daha fazla süre önce gelmiştir.



**Tablo 5. 4. Yapı İçerisinde Hangi Yönde Hareket Etmesi Gerekliğini Bilme Durumlarına Göre Dağılım**

	Sayı	Yüzde
Her zaman	84	56,0
Bazen	55	36,7
Hiçbir zaman	11	7,3
Toplam	150	100,0

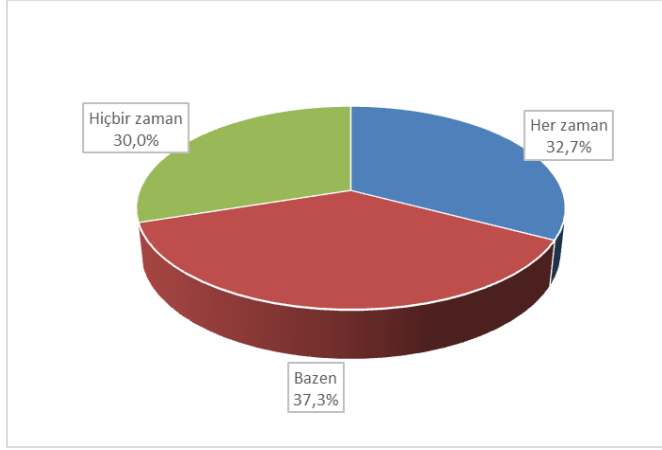
Çalışmaya katılan kişilerin %56'sı yapı içerisinde hangi yöne hareket etmesi gerektiğini her zaman bilmekte iken %36,7'si bazen bilmekte ve %7,3'ü ise hiçbir zaman bilmemektedir.



**Tablo 5. 5. Yapı İçerisinde Hangi Konumda Olduğunu Bilme Durumlarına Göre Dağılım**

	Sayı	Yüzde
Her zaman	49	32,7
Bazen	56	37,3
Hiçbir zaman	45	30,0
Toplam	150	100,0

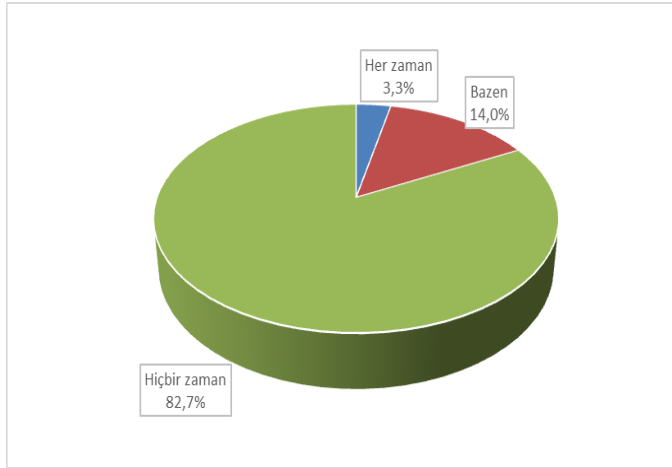
Çalışmaya katılan kişilerin %32,7'si yapı içerisinde her zaman hangi konumda olduğunu bilmekte iken %37,3'ü bazen ve %30'u ise hiçbir zaman bilmemektedir.



**Tablo 5. 6. Yapı İçerisinde Kendini Kaybolmuş Hissetme Durumlarına Göre Dağılım**

	Sayı	Yüzde
Her zaman	5	3,3
Bazen	21	14,0
Hiçbir zaman	124	82,7
<b>Toplam</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>

Çalışmaya katılan kişilerin %3,3'ü her zaman yapı içerisinde kendini kaybolmuş hissetmekte iken %14'ü bazen ve %82,7'si ise hiçbir zaman hissetmemektedir.

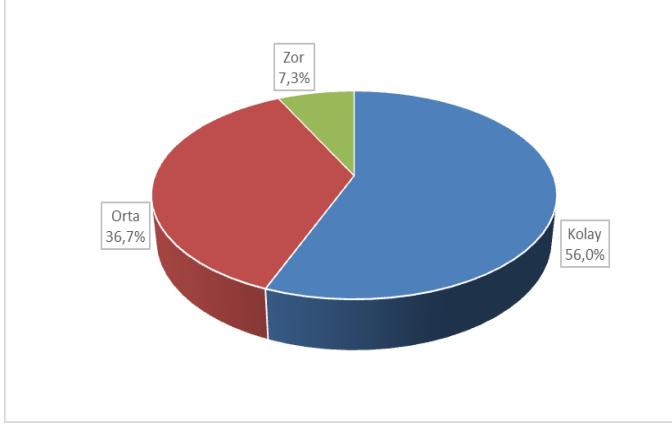


**Tablo 5. 7. Yapıyı Yön Bulma Açısından Değerlendirme Durumlarına Göre Dağılım**

	Sayı	Yüzde
Kolay	84	56,0
Orta	55	36,7
Zor	11	7,3
<b>Toplam</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>



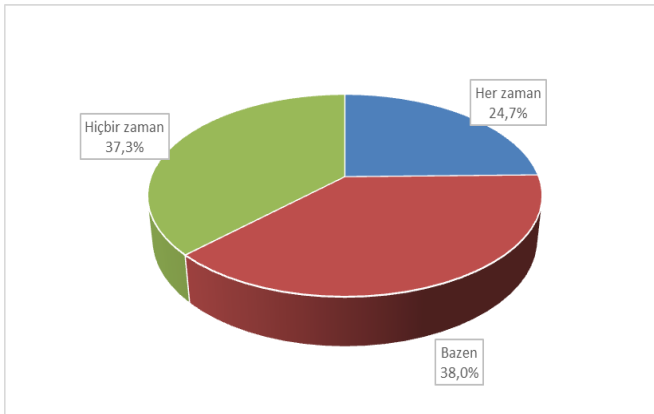
Çalışmaya katılan kişilerin %56'sı yapıyı yön bulma konusunda kolay olarak değerlendirmekte iken %36,7'si orta ve %7,3'ü ise zor olarak değerlendirmektedir.



**Tablo 5. 8. Yapı İçerisinde Başka Kullanıcılara Yön Tarif Edebilme Durumlarına Göre Dağılım**

	Sayı	Yüzde
Her zaman	37	24,7
Bazen	57	38,0
Hiçbir zaman	56	37,3
Toplam	150	100,0

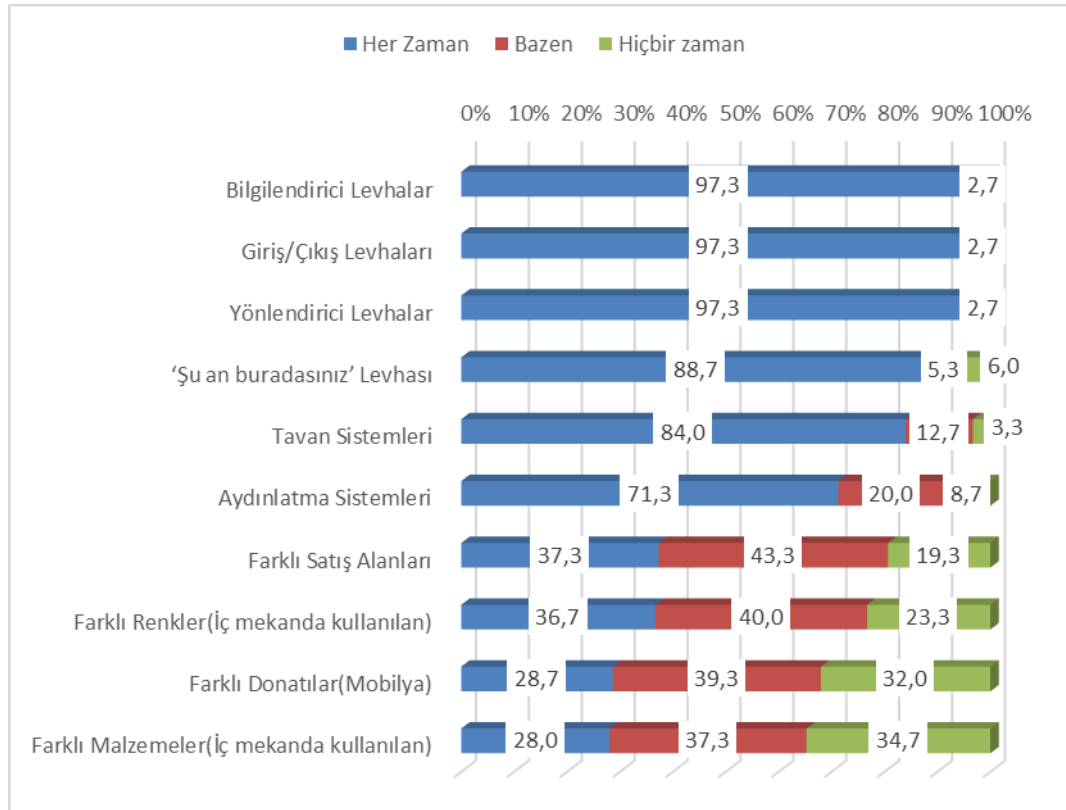
Çalışmaya katılan kişilerin %24,7'si yapı içerisinde başka kullanıcılara her zaman yön tarif edebilmekte iken %38'i bazen ve %37,3'ü hiçbir zaman tarif edememektedir.



**Tablo 5. 9. Yön Bulmada “Tasarım Kriterlerinin” Önem Derecelerine Göre Dağılım**

	Her zaman		Bazen		Hiçbir zaman		Toplam	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Bilgilendirici Levhalar	146	97,3	4	2,7	0	0,0	150	100,0
‘Şu an buradasınız’ Levhası	133	88,7	8	5,3	9	6,0	150	100,0
Giriş/Çıkış Levhaları	146	97,3	4	2,7	0	0,0	150	100,0
Yönlendirici Levhalar	146	97,3	4	2,7	0	0,0	150	100,0
Tavan Sistemleri	126	84,0	19	12,7	5	3,3	150	100,0
Aydınlatma Sistemleri	107	71,3	30	20,0	13	8,7	150	100,0
Farklı Satış Alanları	56	37,3	65	43,3	29	19,3	150	100,0
Farklı Renkler (İç mekanda kullanılan)	55	36,7	60	40,0	35	23,3	150	100,0
Farklı Donatılar(Mobilya)	43	28,7	59	39,3	48	32,0	150	100,0
Farklı Malzemeler	42	28,0	56	37,3	52	34,7	150	100,0

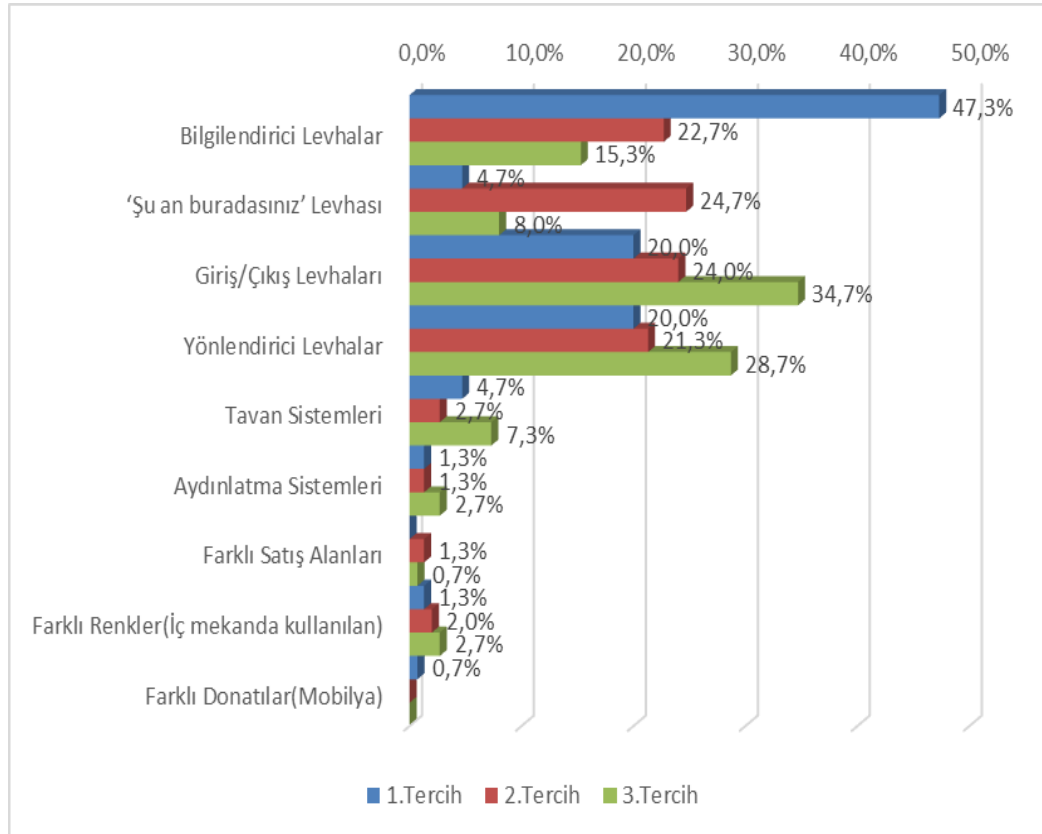
Çalışmaya katılan kişilerin yön bulma konusunda “Tasarım Kriterlerinin” etkilerini incelediğimizde %97,3’er ile “Bilgilendirici Levhalar”, “Giriş/Çıkış Levhaları” ve “Yönlendirici Levhalar”, %88,7 ile “Şu An Buradasınız” levhası, %84 ile “Tavan Sistemleri”, %71,3 ile “Aydınlatma Sistemleri”, %37,3 ile “Farklı Satış Alanları”, %36,7 ile “Farklı Renkler (iç mekânda kullanılan), %28,7 ile “Farklı Donatılar” ve %28 ile ise “Farklı Malzemeler” (iç mekânda kullanılan) her zaman etkili olmuştur.



**Tablo 5. 10. Havaalanı İçerisinde Yön Bulmada “Tasarım Kriterlerinin” Öncelik Sıralamaları**

	1.Tercih		2.Tercih		3.Tercih	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Bilgilendirici Levhalar	71	47,3	34	22,7	23	15,3
‘Şu an buradasınız’ Levhası	7	4,7	37	24,7	12	8,0
Giriş/Çıkış Levhaları	30	20,0	36	24,0	52	34,7
Yönlendirici Levhalar	30	20,0	32	21,3	43	28,7
Tavan Sistemleri	7	4,7	4	2,7	11	7,3
Aydınlatma Sistemleri	2	1,3	2	1,3	4	2,7
Farklı Satış Alanları	0	0,0	2	1,3	1	0,7
Farklı Renkler (İç mekanda kullanılan)	2	1,3	3	2,0	4	2,7
Farklı Donatılar(Mobilya)	1	0,7	0	0,0	0	0,0
<b>Toplam</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>

Çalışmaya katılan kişilerin havaalanı içerisinde yön bulmada “Tasarım Kriterlerini” öncelik sıralamaları incelendiğinde çoğunlukla 1.tercih %47,3 ile “Bilgilendirici Levhalar”, %20’şer ile “Giriş/Çıkış Levhaları” ve “Yönlendirici Levhaları” olduğu görülmüştür. 2.tercihlerde ise çoğunlukla %24,7 ile “Şu An Buradasınız” levhalarıdır. 3. Tercihleri ise çoğunlukla %34,7 ile “Giriş Çıkış Levhaları” ve %28,7 ile ise “Yönlendirici Levhalarıdır”.



**Tablo 5. 11. Mekân İçerisindeki Yön Bulma Aktiviteleri ile Cinsiyet Arasındaki İlişkinin İncelenmesi**

		Kadın		Erkek		Toplam		Ki Kare	p
		Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim	Her zaman	32	42,7	52	69,3	84	56,0	10,835	<b>0,004*</b>
	Bazen	36	48,0	19	25,3	55	36,7		
	Hiçbir zaman	7	9,3	4	5,3	11	7,3		
	Toplam	75	100,0	75	100,0	150	100,0		
Yapı içerisinde hangi konumda olduğumu bilirim. (Kuzey, Güney, Doğu, Batı)	Her zaman	20	26,7	29	38,7	49	32,7	2,496	0,287
	Bazen	31	41,3	25	33,3	56	37,3		
	Hiçbir zaman	24	32,0	21	28,0	45	30,0		
	Toplam	75	100,0	75	100,0	150	100,0		
Yapı içerisinde kendinizi kaybolmuş hissediyor musunuz?	Her zaman	2	2,7	3	4,0	5	3,3	2,870	0,238
	Bazen	14	18,7	7	9,3	21	14,0		
	Hiçbir zaman	59	78,7	65	86,7	124	82,7		
	Toplam	75	100,0	75	100,0	150	100,0		
Yapıyı yön bulma açısından nasıl değerlendirirsiniz?	Kolay	42	56,0	48	64,0	90	60,0	1,376	0,502
	Orta	29	38,7	25	33,3	54	36,0		
	Zor	4	5,3	2	2,7	6	4,0		
	Toplam	75	100,0	75	100,0	150	100,0		
Yapı içerisinde başka kullanıcılara yön tarif edebilir misiniz?	Her zaman	13	17,3	24	32,0	37	24,7	4,352	0,114
	Bazen	31	41,3	26	34,7	57	38,0		
	Hiçbir zaman	31	41,3	25	33,3	56	37,3		
	Toplam	75	100,0	75	100,0	150	100,0		

\*:p<0,05

Uygulanan ki kare analizine göre cinsiyet ile yapı içerisinde hangi yönde hareket etmesi gerektiğini bilme durumu arasında istatistiksel olarak anlamlı ilişki bulunmaktadır (p<0,05). Buna göre erkeklerde yapı içerisinde hangi yöne gideceğini her zaman bilenlerin oranı kadınlardan anlamlı derecede daha fazladır. Bulgular bölümünde bu tablo 5.14 şeklinde tekrar karşımıza çıkacaktır.

Cinsiyet ile “Yapı içerisinde hangi konumda olduğumu bilirim. (Kuzey, Güney, Doğu, Batı)”, “Yapı içerisinde kendinizi kaybolmuş hissediyor musunuz?”, “Yapıyı yön bulma açısından nasıl değerlendirirsiniz?” ve “Yapı içerisinde başka

kullanıcılara yön tarif edebilir misiniz?” ifadelerine verilen cevaplar arasında istatistiksel olarak anlamlı ilişki bulunmamaktadır.

**Tablo 5. 12. Mekân İçerisindeki Yön Bulma Aktiviteleri ile Yaş Grupları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi**

		18-35 Yaş		35 ve Üzeri Yaş		Toplam		Ki Kare	p
		Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim	Her zaman	58	57,4	26	53,1	84	56,0	2,583	0,275
	Bazen	38	37,6	17	34,7	55	36,7		
	Hiçbir zaman	5	5,0	6	12,2	11	7,3		
	Toplam	101	100,0	49	100,0	150	100,0		
Yapı içerisinde hangi konumda olduğumu bilirim. (Kuzey, Güney, Doğu, Batı)	Her zaman	32	31,7	17	34,7	49	32,7	0,148	0,929
	Bazen	38	37,6	18	36,7	56	37,3		
	Hiçbir zaman	31	30,7	14	28,6	45	30,0		
	Toplam	101	100,0	49	100,0	150	100,0		
Yapı içerisinde kendinizi kaybolmuş hissediyor musunuz?	Her zaman	5	5,0	0	0,0	5	3,3	4,937	0,085
	Bazen	17	16,8	4	8,2	21	14,0		
	Hiçbir zaman	79	78,2	45	91,8	124	82,7		
	Toplam	101	100,0	49	100,0	150	100,0		
Yapıyı yön bulma açısından nasıl değerlendirirsiniz?	Kolay	62	61,4	28	57,1	90	60,0	0,879	0,644
	Orta	36	35,6	18	36,7	54	36,0		
	Zor	3	3,0	3	6,1	6	4,0		
	Toplam	101	100,0	49	100,0	150	100,0		
Yapı içerisinde başka kullanıcılara yön tarif edebilir misiniz?	Her zaman	26	25,7	11	22,4	37	24,7	0,304	0,859
	Bazen	37	36,6	20	40,8	57	38,0		
	Hiçbir zaman	38	37,6	18	36,7	56	37,3		
	Toplam	101	100,0	49	100,0	150	100,0		

Uygulanan ki kare analizi sonucunda yaş grupları ile mekân içerisinde yön bulma aktiviteleri arasında istatistiksel olarak anlamlı ilişki bulunmamaktadır. Tablodan elde edilen sonuçlar, bulgular kısmında tablo 5.15 şeklinde karşımıza çıkacaktır.

**Tablo 5. 13. Mekân İçerisindeki Yön Bulma Aktiviteleri ile Havaalanı Kullanım Sıklıkları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi**

		Çok Sık		Bazen		Nadiren		Toplam		Ki Kare	P
		Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%		
Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim	Her zaman	32	91,4	42	56,0	10	25,0	84	56,0	47,46 8	0,000*
	Bazen	2	5,7	32	42,7	21	52,5	55	36,7		
	Hiçbir zaman	1	2,9	1	1,3	9	22,5	11	7,3		
	Toplam	35	100,0	75	100,0	40	100,0	150	100,0		
Yapı içerisinde hangi konumda olduğumu bilirim. (Kuzey, Güney, Doğu, Batı)	Her zaman	24	68,6	17	22,7	8	20,0	49	32,7	34,53 4	0,000*
	Bazen	6	17,1	38	50,7	12	30,0	56	37,3		
	Hiçbir zaman	5	14,3	20	26,7	20	50,0	45	30,0		
	Toplam	35	100,0	75	100,0	40	100,0	150	100,0		
Yapı içerisinde kendinizi kaybolmuş hissediyor musunuz?	Her zaman	0	0,0	4	5,3	1	2,5	5	3,3	13,46 2	0,008*
	Bazen	3	8,6	6	8,0	12	30,0	21	14,0		
	Hiçbir zaman	32	91,4	65	86,7	27	67,5	124	82,7		
	Toplam	35	100,0	75	100,0	40	100,0	150	100,0		
Yapıyı yön bulma açısından nasıl değerlendirirsiniz?	Kolay	23	65,7	43	57,3	24	60,0	90	60,0	1,237	0,872
	Orta	11	31,4	28	37,3	15	37,5	54	36,0		
	Zor	1	2,9	4	5,3	1	2,5	6	4,0		
	Toplam	35	100,0	75	100,0	40	100,0	150	100,0		
Yapı içerisinde başka kullanıcılara yön tarif edebilir misiniz?	Her zaman	18	51,4	14	18,7	5	12,5	37	24,7	28,95 5	0,000*
	Bazen	12	34,3	35	46,7	10	25,0	57	38,0		
	Hiçbir zaman	5	14,3	26	34,7	25	62,5	56	37,3		
	Toplam	35	100,0	75	100,0	40	100,0	150	100,0		

Uygulanan bu tabloda iki soruya çapraz karşılaştırma yöntemi uygulanmıştır. Havaalanını çok sık, bazen ve nadiren kullanan kullanıcıların mekân içerisinde yönlerini kolay, orta ve zor bulma dereceleri karşılaştırılmıştır. Ki kare analizi sonucunda havaalanı kullanım sıklıkları ile “Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim”, “Yapı içerisinde hangi konumda olduğumu bilirim. (Kuzey, Güney, Doğu, Batı)”, “Yapı içerisinde kendinizi kaybolmuş hissediyor musunuz?” ve “Yapı içerisinde başka kullanıcılara yön tarif edebilir misiniz?” ifadeleri arasında istatistiksel olarak anlamlı ilişki bulunmakta iken “Yapıyı yön

bulma açısından nasıl değerlendirirsiniz?” ifadesi ile ilişki bulunmamaktadır. Bulgular kısmında tablo 5.17 olarak tekrar değerlendirilecektir.

Buna göre havaalanını çok sık kullanan kişilerde “Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim” ifadesine her zaman cevabını veren kişilerin oranı havaalanını bazen ve nadiren kullanan kişilerden, havaalanını bazen kullanan kişilerde “Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim” ifadesine her zaman cevabını veren kişilerin oranı ise havaalanını nadiren kullanan kişilerden anlamlı derecede daha fazladır. Havaalanını bazen ve nadiren kullanan kişilerde “Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim” ifadesine bazen cevabını veren kişilerin oranı havaalanını çok sık kullanan kişilerden anlamlı derecede daha fazladır. Havaalanını nadiren kullanan kişilerden “Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim” ifadesine hiçbir zaman cevabını veren kişilerin oranı havaalanını çok sık ve bazen kullanan kişilerden anlamlı derecede daha fazladır. Havaalanı kullanım sıklığı arttıkça yapı içerisinde hangi yöne hareket edilmesi gerektiğini bilme oranı artmaktadır.

Havaalanını çok sık kullanan kişilerde “Yapı içerisinde hangi konumda olduğumu bilirim. (Kuzey, Güney, Doğu, Batı)” ifadesine her zaman cevabını verenlerin oranı havaalanını bazen ve nadiren kullananlardan anlamlı derecede daha fazladır. Havaalanının bazen kullanan kişilerde “Yapı içerisinde hangi konumda olduğumu bilirim. (Kuzey, Güney, Doğu, Batı)” ifadesine bazen cevabını verenlerin oranı havaalanını çok sık ve nadiren kullanan kişilerden anlamlı derecede daha fazladır. Havaalanını nadiren kullanan kişilerde “Yapı içerisinde hangi konumda olduğumu bilirim. (Kuzey, Güney, Doğu, Batı)” ifadesine hiçbir zaman cevabını verenlerin oranı havaalanını çok sık ve bazen kullanan kişilerden anlamlı derecede daha fazladır. Havalimanı kullanım sıklığı arttıkça yapı içerisinde hangi konumda olduğunu bilme oranı artmaktadır.

Havaalanını çok sık ve bazen kullanan kişilerde “Yapı içerisinde kendinizi kaybolmuş hissediyor musunuz?” ifadesine hiçbir zaman cevabını verenlerin oranı havaalanını nadiren kullanan kişilerden anlamlı derecede daha fazladır. Havaalanı kullanım sıklığı arttıkça yapı içerisinde kendini kaybetmiş hissetme sıklığı azalmaktadır.

Havaalanını çok sık kullanan kişilerde “Yapı içerisinde başka kullanıcılara yön tarif edebilir misiniz?” ifadesine her zaman cevabını veren kişilerin oranı havaalanını bazen ve nadiren kullanan kişilerden anlamlı derecede daha fazladır. Havaalanı kullanım sıklığı arttıkça yapı içerisinde başka kullanıcılara yön tarif edebilme oranı artmaktadır.

## 5.5. Bulgular

Anket çalışmasından ve yapılan gözlemler sonucunda elde edilen bilgiler, bilgisayar ortamında spss ki kare uygulaması programı yardımıyla sonuçlandırılmıştır. 4 hipotezin bulunduğu tez kapsamında toplam 13 tablo elde edilmiştir. Tablolarda her bir sorunun üç seçeneği olduğundan, her birine ayrı ayrı cevap verilmiş, sonuçlar yüzdelik oranda hesaplanmıştır.

Tablo oluşturduktan sonra analiz çalışmaları grafik çalışmaları ile desteklenmiştir.

Hipotez 1’de öne sürülen ‘Havaalanı içerisindeki yön bulma aktivitesinde farklı cinsiyetlerin algıları farklılık göstermektedir.’ Yönergesindeki amaç; literatür çalışmalarının da gösterdiği üzere erkek kullanıcıların kadın kullanıcılara oranla mekan algılamada daha bütüncül yaklaştıkları, konumlarının farkında olup mekan içerisinde hangi yöne gitmeleri gerektiğinden emin oldukları üzerine araştırmalar göstermektedir. Tablo 5. 14’te sonuçlandığı üzere, erkeklerde yapı içerisinde hangi yöne gideceğini her zaman bilenlerin oranı kadınlara göre anlamlı şekilde daha fazladır. Yine erkek kullanıcıların kadın kullanıcılara oranla yön bulma konusunda kendilerine daha fazla güvendikleri desteklenmiştir.

**Tablo 5. 14. Yön Bulma Aktiviteleri ile Cinsiyet Arasındaki İlişkinin İncelenmesi**

		Kadın		Erkek		Toplam		Ki Kare	p
		Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim	Her zaman	32	42,7	52	69,3	84	56,0	10,835	<b>0,004*</b>
	Bazen	36	48,0	19	25,3	55	36,7		
	Hiçbir zaman	7	9,3	4	5,3	11	7,3		



Bu tablodan yola çıkarak elde edilen veriler sonucunda kadın kullanıcıların % 42,7 si her zaman hangi yönde hareket etmeleri gerektiğini bilirken, erkek kullanıcıların %69,3 şeklindeki büyük bir oranı her zaman için mekân tanıma ve yön bulma konusunda emin olduklarını göstermişlerdir.

Hipotez 2’de öne sürülen ‘Havaalanı içerisinde yön bulma aktivitesinde farklı yaş gruplarının algıladıkları parametreler farklılık göstermektedir.’ ifadesinde yer alan 18-35 ile 35 ve üzeri yaş grubunun mekân içerisindeki yön bulma aktiviteleri arasında ise istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı reddetmektedir. Yapılan çalışmalar doğrultusunda algı kavramı ile beraber yaş sınırlandırmalarının mekân içerisinde farklılık gösterebileceği düşünülürken, yapılan anket çalışması sonucunda oranların birbirine çok yakın olduğu saptanmıştır. Tablo 5.15’de gösterildiği gibi yaş farklarına göre belirlenen yön bulma sorusunda 18-35 yaş aralığında bulunan kullanıcı grubu %57,4lük oranda yönünü her zaman için bulabilirken, 35 yaş ve üzeri kullanıcı grubu da o orana yaklaşık bir düzeyde %53,1 ile hangi yönde hareket etmeleri gerektiğini bildiklerini savunmuşlardır.

**Tablo 5. 15. Yön Bulma Aktiviteleri ile Yaş Grupları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi**

		18-35 Yaş		35 ve Üzeri Yaş		Toplam		Ki Kare	p
		Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim	Her zaman	58	57,4	26	53,1	84	56,0	2,583	0,275
	Bazen	38	37,6	17	34,7	55	36,7		
	Hiçbir zaman	5	5,0	6	12,2	11	7,3		
	Toplam	101	100,0	49	100,0	150	100,0		

Hipotez 3’te öne sürülen ‘Havaalanları bekleme salonlarında, yön bulma davranışında tasarım parametreleri öncelikli olarak algılanır.’ ifadesinde yer aldığı gibi, bu hipotez üç alt başlık şeklinde sıralanmıştır. Öncelikli olarak bilgilendirici levhaların önem derecesinin en yüksek orana sahip olduğu düşünülürken, ‘Şu An Buradasınız’ levhalarının ve yönlendirici elemanların bu tabloyu izleyen kriterler olduğu savunulmuştur. Tablo 5. 16’da anket sonuçlarına ulaşılmıştır.

**Tablo 5. 16. Yön Bulmada “Tasarım Kriterlerinin” Öncelik Sıralamaları**

	1.Tercih		2.Tercih		3.Tercih	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Bilgilendirici Levhalar	71	47,3	34	22,7	23	15,3
‘Şu an buradasınız’ Levhası	7	4,7	37	24,7	12	8,0
Giriş/Çıkış Levhaları	30	20,0	36	24,0	52	34,7
Yönlendirici Levhalar	30	20,0	32	21,3	43	28,7
Tavan Sistemleri	7	4,7	4	2,7	11	7,3
Aydınlatma Sistemleri	2	1,3	2	1,3	4	2,7
Farklı Satış Alanları	0	0,0	2	1,3	1	0,7
Farklı Renkler (İç mekanda kullanılan)	2	1,3	3	2,0	4	2,7
Farklı Donatılar(Mobilya)	1	0,7	0	0,0	0	0,0
Toplam	150	100,0	150	100,0	150	100,0

Tabloda görüldüğü gibi anket çalışmasına katılan kişilerin 1.tercihinde %47,3 oranı ile Bilgilendirici levhalar, 2.tercihlerinde %24,7 ile ‘Şu an Buradasınız’ levhası, 3.tercih ile ‘Giriş Çıkış Levhalarının’ olduğu bilgisi edinilmiştir. Bu bağlamda ilk olarak algılanan kriterlerde farklı renkler, malzemeler ve satış ünitelerinin geri planda kaldığı gözlemlenmiştir. Yapılandırılmamış gözlem sonucunda Esenboğa Havaalanında ‘Şu An Buradasınız’ levhası bulunmamasına karşı, kullanıcıların ikincil olarak ona dikkat ettikleri, yalnız buna rağmen kullanıcıların bu levhanın yokluğundan haberdar olmadıkları dikkat çeken bir gözlem olmuştur.

Hipotez 4’te öne sürülen ‘Havaalanını daha önceden deneyimlemiş kullanıcının diğer kullanıcılara oranla mekân algısı farklılık göstermektedir.’ ifadesinde Tablo 5. 17’de gösterdiği gibi havaalanını çok sık kullanan kişilerde “Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim” ifadesine her zaman cevabını veren kişilerin oranı havaalanını bazen ve nadiren kullanan kişilerden, havaalanını bazen kullanan kişilerde “Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim” ifadesine her zaman cevabını veren kişilerin oranı ise havaalanını nadiren kullanan kişilerden anlamlı derecede daha fazladır.

**Tablo 5. 17. Yön Bulma Aktiviteleri ile Havaalanı Kullanım Sıklıkları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi**

		Çok Sık		Bazen		Nadiren		Toplam		Ki Kare	P
		Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%		
Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim	Her zaman	32	91,4	42	56,0	10	25,0	84	56,0	47,46 8	0,000*
	Bazen	2	5,7	32	42,7	21	52,5	55	36,7		
	Hiçbir zaman	1	2,9	1	1,3	9	22,5	11	7,3		
	Toplam	35	100,0	75	100,0	40	100,0	150	100,0		
Yapı içerisinde hangi konumda olduğumu bilirim. (Kuzey, Güney, Doğu, Batı)	Her zaman	24	68,6	17	22,7	8	20,0	49	32,7	34,53 4	0,000*
	Bazen	6	17,1	38	50,7	12	30,0	56	37,3		
	Hiçbir zaman	5	14,3	20	26,7	20	50,0	45	30,0		
	Toplam	35	100,0	75	100,0	40	100,0	150	100,0		
Yapı içerisinde kendinizi kaybolmuş hissediyor musunuz?	Her zaman	0	0,0	4	5,3	1	2,5	5	3,3	13,46 2	0,008*
	Bazen	3	8,6	6	8,0	12	30,0	21	14,0		
	Hiçbir zaman	32	91,4	65	86,7	27	67,5	124	82,7		
	Toplam	35	100,0	75	100,0	40	100,0	150	100,0		

Verilen bu tabloda iki farklı sorunun karşılaştırılması yapılmıştır. Mekânı daha önceden deneyimlemiş olan kullanıcı; önceden bulunma durumuna göre çok sık, bazen, nadiren şeklinde mekânı sıklık derecesine göre değerlendirirken, aynı zamanda mekânı tanımlamasının kolay, orta ve zor olma koşullarını değerlendirmiştir.

Sonuç olarak daha önceden deneyimlemiş kullanıcının mekân algısının diğer kullanıcılara oranla farklılık gösterdiği bu tabloyla desteklenmektedir.

## BÖLÜM VI

### TARTIŞMA VE SONUÇ

Havaalanları kara ile hava yolunu birbirine bağlayan en önemli mekânlardan biridir. Her geçen gün insanların talebini karşılayabilmek için sayıları artırılmakta ve tasarım sürecinde ileriye dönük gelişmelere olanak sağlanmaktadır. Çalışma süreci boyunca büyük ölçeğe sahip alanlardan olan havaalanlarının kullanıcıları uçuş alanlarına doğru yönlendirme, hızlı ve aktif mekânsal çözümleme önerileriyle, havaalanlarının sunduğu ortam ele alınmış olup, giriş ve geçiş kısmına aracılık eden bu mekânların kullanıcılar ile kurduğu ilişkiler incelenmiştir. Ana bekleme ve arındırılmış bekleme salonlarında yolcularla yapılan anket çalışmalarında yolcuların yön bulma davranışı üzerinde mekân ile iletişimlerinin ve farkındalıklarının ilişkilendirilmesi üzerinde durulmuş, bu alanda incelemelerde bulunulmuştur.

Çalışma kapsamı boyunca yaşadığımız mekânları daha kolay okunabilir kılan tasarım kriterlerinin ve bunlara destek olan yönlendirmelerin varlığını kaybetmeksizin mekânlarda kullanıcılara yardımcı olup, insan çevre etkileşimini kuvvetlendiren en önemli unsurlardan biri olduğu savunulmuştur. Yapılan bu araştırmayla havaalanı bekleme alanlarının yönlendirmedeki tasarım kriterlerinin temelleri araştırılmış olup kazanılan deneyimlerin etkin yönlendirmedeki rolü incelenerek tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu araştırmanın bu bağlamda havaalanları yönlendirme sistemleri ve tasarım parametrelerinin insan algısı üzerinde etkilerinin gösterimi açısından önemli olduğu düşünülmektedir.

Beş bölümden oluşan tez çalışmasında yön bulma ve mekânda yön bulmayı etkileyen unsurlar başlıca anlatılırken, dördüncü bölümden itibaren Ankara Esenboğa Havaalanı incelenmeye başlanmıştır. Alan çalışmasının Esenboğa Havaalanı bekleme salonlarında gerçekleştiği bu çalışmada anket uygulaması ile veriler elde edilmiştir. Spss yöntemi ile bilgisayar ortamında veriler girilmiş ve sonuçlar tablolandırılarak elde edilmiştir.

Araştırmada yön bulma kavramının yolcular üzerinde mekânsal uyarıcı ve deneyimleri, mekân algısı, iç mekânda bulunan donatılar, ışık, renk, doku ve malzemeler üzerinden değerlendirilmiş olup, bu araştırma ile Ankara Esenboğa Havaalanında uçuş saatlerinin gelmesini bekleyen yolcuların mekânı deneyimleme, mekân algısı ve algıda seçicilik kavramları ele alınmıştır. Kadın ve erkek sayısının eşit tutulduğu anket çalışmasında kullanıcı tercihlerinin belirlediği kriterler, öncelik sıralamaları araştırılmıştır.

Elde edilen verilerden yola çıkılarak yön bulma ve uçuş mekânlarına ulaşma sürecindeki ilişkiler; fiziksel dizinler, yön bulma levhaları, ‘Şu An Buradasınız’ levhaları gibi yön bulmada katkı sağlayan elemanların insanlar üzerindeki etkileri Ankara Esenboğa Havaalanında yapılan gözlem ve anket sonucunda tez kapsamında incelenmiştir. Yapılandırılmamış gözlem sonucunda, anket sorularında yer alan yön bulma levhalarının önem derecesi incelendiğinde; büyük bir çoğunluğa sahip kullanıcı ‘Şu An Buradasınız’ levhasının en önemli sistemlerden biri olduğunu, bu levha ile konumunu daha aktif bir şekilde bulacaklarını belirtmişlerdir. Kullanıcıların bu levhanın önemini bilmelerine rağmen, Ankara Esenboğa Havaalanında bu levhanın bulunmaması ve buna rağmen levhanın eksikliğinden kullanıcıların haberdar olmadıkları gözlemlenmiştir. Sonuç olarak; bu çalışmanın literatür araştırmaları tarafından desteklendiği üzere, mekânsal faktörlerin yeterliliği ve ya yetersizliği üzerinde önemli etkileri olduğu bulunmuştur. Bu bağlamda Ankara Esenboğa Havaalanında yapılan anket çalışmasında cinsiyet farklılıkları, farklı yaş grupları, mekânsal belirleyicilerin insan algısı üzerinde öncelikleri, mekânı önceden deneyimlemiş kullanıcılar üzerinde inceleme yapılarak veriler elde edilmiştir.

Cinsiyet farklarının yön bulma üzerinde bir değişken olduğunu destekleyen araştırmalara göre; cinsiyetler arası farklılıklar gözlemlenmiştir. Yapılan çalışmada erkek kullanıcıların mekânı bir bütüncül olarak algıladığı ve kadın kullanıcılara oranla yönlerini daha kolay bulabildikleri Lawton tarafından gözlemlenmiştir. Bu araştırma sonucuna karşın Passini (1990) ise; görme engelli kullanıcılarla yaptığı çalışmada cinsiyete göre bir farklılık olmadığını savunmuştur. Bu bağlamdan yola çıkarak hazırlanan bu tez çalışmasında eşit sayıda kadın ve erkek yolculara anket

uygulaması yapılmış, uygulanan ki kare analizine göre Tablo 5. 11’de gösterdiği gibi erkeklerde yapı içerisinde hangi yöne gideceğini her zaman bilenlerin oranı kadınlardan anlamlı derecede daha fazla çıkmıştır. Yüzdeler diliminde 69,3 oranı ile ‘Her zaman yapı içerisinde hangi yöne hareket etmem gerektiğini bilirim’ derken, kadınların yüzde 42,7 si ‘Her zaman nasıl hareket etmeleri gerektiğini bildiklerini’ belirtmişlerdir. Bu durumda erkeklerin yön bulma oranı kadınlardan anlamlı derecede daha fazladır. Erkek kullanıcıların kadın kullanıcılara oranla yön bulma davranışında daha başarılı oldukları çalışma sonucunda öne sürülen bu hipotez ile doğrulanır niteliktedir.

Mekân içerisindeki yön bulma aktiviteleri ile yaş gruplarının ilişkilendirilmesi konusu ele alındığında, araştırmaların yaşı ilerleyen kullanıcıların yön bulmada zorlandıkları, genç yaş grubuna oranla hangi yöne gideceklerini bilememe durumu yaşadıkları gözlemlenmiştir. Yaşın ilerlemesiyle oluşan hafıza kaybının, önceden gerçekleşen deneyim ve tecrübelerin üzerini örtmekte olduğu düşünülmektedir. Araştırmalar yaşı ilerleyen kullanıcıların bu sebeplerden dolayı yön bulmada zorlandıklarını savunmaktadır. Bu bağlamda tez çalışması kapsamında edinilen verilerle Tablo 5. 12’de belirtilen mekân içerisindeki yön bulma aktiviteleri ile yaş grupları arasındaki ilişkinin incelenmesi konusunda küçük oranda daha genç grubun yön bulma konusunda kendilerinden daha emin olduğu gözlemlense de istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı gözlemlenmiştir. 35 yaş ve üzeri kullanıcılar da yardım almaksızın yön bulma davranışını başarılı bir şekilde gerçekleştireceklerini savunmuşlardır.

Yön bulma kavramında mekânsal belirleyicilerin (tasarım parametrelerinin) öncelikli olarak algılandığı hipotezinde; mekânı tanımlayan, belirginleştiren elemanların mekânın sınırlayıcıları olduğu düşünülmüştür. Burada kullanılan elemanlar zemin, duvar ve tavan ilişkisine yardımcı olan mekânsal belirleyicilerdir. Mekânın işlenmemiş, tasarımsal müdahale edilmemiş formu, şekli, hacminin yanı sıra mekânda kullanılan renk, ışık, doku gibi tasarım unsurlarının da bu parametreleri kapsadığı bilinmektedir. İnsanların içinde buldukları mekânda öğrenen geldikleri yaşam ritüelleri, eylemlerine yön verecek, tanımlayacak, tasarım

elemanlarının birlikte tasarlanması, mekânda belirleyicilik unsurunu artırmaya yönelik olmalıdır. Çalışmaların da gösterdiği üzere yön bulmada mekânsal belirleyicilerin öncelikli olarak algılandığı hipotezi doğrulanır niteliktedir. Tablo 5. 10'da de gösterildiği gibi çalışmaya katılan kişilerin havaalanı içerisinde yön bulmada "Tasarım Kriterlerini" mekânı algılamada öncelik sıralamaları incelendiğinde, 1. Tercihin %47,3 ile "Bilgilendirici Levhalar", %20'şer ile "Giriş/Çıkış Levhaları" ve "Yönlendirici Levhaları" olduğu görülmüştür. 2.tercihlerde ise çoğunlukla %24,7 ile "Şu An Buradasınız" levhalarıdır. 3. Tercihleri ise çoğunlukla %34,7 ile "Giriş Çıkış Levhaları" ve %28,7 ile "Yönlendirici Levhalardır". Bu istatistiksel veriden elde edilerek; kullanıcıların hedefe yönelik yaklaştıkları, mekânı tanımaktan çok, kendi hedeflerine yönelik hareket edip öncelikle Bilgilendirici Levhalardan yardım aldıkları gözlemlenmiştir.

Mekânı daha önceden deneyimlemiş kullanıcının diğer kullanıcılara oranla mekân algısının farklılık gösterdiğine dair hipotez verisinde kullanıcıların geçmiş tecrübelerinin geleceğe ışık tuttuğu, yaşanmışlıkların gerçekleşecek olan eylemler üzerinde olumlu ve ya olumsuz etkileri olabileceği bilinmektedir. Geçmiş deneyime sahip kullanıcının mekânı deneyimlememiş kullanıcıya oranla mekânı tanıma ve çözme davranışında sistematik ve planlı bir şekilde hareket edeceği göz önüne alınmıştır. Deneyimlerin yön bulma üzerinde etkisinin araştırıldığı bu son hipotezde; zihinde kurulan imajın, görüntünün beyne iletilmesi ve beyinde başlayan algı sürecine götürmesiyle başladığı bilinmektedir. Mekâna daha önceden aşina olan algı mekânı daha önceden deneyimlememiş kullanıcıya göre yönüne hızlı karar verirken, mekân algısı diğer kullanıcıya göre pozitif yönde farklılık göstermektedir. Anket çalışmasındaki Tablo 5. 13'te gösterdiği gibi havaalanını çok sık kullanan kişilerde "Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim" ifadesine her zaman cevabını veren kişilerin oranı havaalanını bazen ve nadiren kullanan kişilerden, havaalanını bazen kullanan kişilerde "Yapı içerisinde hangi yönde hareket etmem gerektiğini bilirim" ifadesine her zaman cevabını veren kişilerin oranına göre fazlalık göstermektedir. Daha önceden deneyimlemiş kullanıcının mekân algısının diğer kullanıcılara oranla farklılık gösterdiği bu tabloyla gösterilmiştir. Bu doğrultuda, havalimanı kullanım sıklığı arttıkça yapı içerisinde

hangi konumda olduğunu bilme oranı artmaktadır. Sonuç olarak hipotez doğrulanır nitelikte desteklenmektedir.

Sonuç olarak, yön bulma kavramı bir tasarımın ilk basamaklarında ele alınması gereken bir kriterdir. Yapılan çevre; yerine getirilmesi gereken birçok gereksinimi de beraberinde getirmektedir. Sağlıklı yön bulma çözümleri, mekân içerisindeki aktif hareket akışını sağlamakla beraber, mekânı tanımlı hale getiren her türlü parametrelerden de destek almalıdır. Yön bulma levhaları ve aktif yön bulma davranışına destek olabilecek her türlü tasarım ölçütü, yaşamı daha kaliteli sürdürebilmek ve sorunsuz işleyen mekânlar oluşturabilmek adına daha fazla araştırma ve geliştirmeye yine de ihtiyaç duymaktadır.

Yapılan çalışma doğrultusunda elde edilen bilginin farklı çalışmalar ile de desteklenmesi önemlidir. Bu bağlamdan yola çıkılarak insanların yön bulma ve işaret sistemlerinin önemini vurgulamalarına rağmen, dikkat etmedikleri, yön bulmada öncelikli olarak çevreden yardım aldıkları gözlemlenmiştir. Yön bulma levhalarının her yaş grubu tarafından daha anlaşılır olması, levhalarda kullanılan tasarımların sistemli, okunabilir ve hedefe odaklı olması bu konuda ek çalışmalar yapılmasının bu alana önemli katkı sağlayacağı düşünülmektedir.



## KAYNAKÇA

- Airport Planning Manual. 1987. Doc 9184-AN/902, Part 1. Master Planning, 2nd Edition
- Akdemir, B. 2006. 6-12 Yaş Zihinsel Engelli Çocukların Görsel Algı Becerilerinin Değerlendirilmesi, Çocuk Gelişimi ve Eğitimi Bilim Dalı, Konya
- Akgün, Ü. E. 2011. Müzelerde Mekân Kurgusunun Algı Ve Yön Bulmadaki Etkisinin İncelenmesi (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Aksu, Ö. 2012. Kent Mobilyaları Kapsamında Özgün Yaklaşımlar, 6-2
- Allan, L.G. 1979. The perception of time. Perception and Psycho-physics 26 \_5., 340–354.
- Altman, I., Rapoport, A., Wohlwill, J, F. 1980. Environment and Culture, Plenum Press, New York
- Ar, İ. M. 2012. Türkiye’deki Havalimanlarının Etkinliklerindeki Değişimin İncelenmesi: 2007-2011 Dönemi İçin Malmquist-TFV Endeksi Uygulaması. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 26(3-4).
- Arusoğlu, Ö. 2010. Havaalanı Yolcu Hareketlerinin Simulasyonu için Model Önerisi (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Aydıntan, E. 2001. Yüzey Kaplama Malzemelerinin İç Mekân Algısına Anlamsal Boyutta Etkisi Üzerine Deneysel Bir Çalışma. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Trabzon.
- Baker, J., Cameron, M. 1996. The effects of the service environment on affect and consumer perception of waiting time: an integrative review and research propositions. Journal of the Academy of Marketing Science 24, 338–349
- Başkaya, A., Wilson, C., Özcan, Y. Z. 2004. “Wayfinding in an Unfamiliar Environment: Different Spatial Settings of Two Polyclinics”; Environment and Behavior, 36: 839.
- Cangöz, B. 2005. "Geçmişten Günümüze Belleği Açıklamaya Yönelik Yaklaşımlara Kısa Bir Bakış"; Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 22, 1: 51-62.

- Carpman R. Janet ve Grant A. Myron. 2002. Wayfinding: A Broad View, Handbook of Environmental Psychology edited by Robert B. Bechtel, Arza Churchman, s.427- 442
- Ching, Francis D.K. 2006. İç Mekân Tasarımı - Resimli, 2.Basım, İstanbul: Yem Yayınları, 2006,s.126.
- Cinnioğlu, H ve Krkmaz, H. 2016. Önlisans Öğrencilerinin Yeşil Reklama İlişkin Algularının Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma. Journal of Yaşar University, 11(43), 198-210.
- Doğu U, Erkip F. 2000. Spatial Factors Affecting Wayfinding and Orientation, A case study in a Shopping Mall, Environment and Behavior, vol. 32, no:6 s.731-755
- Dur, B. İ. 2011. Çevresel Grafik Tasarımın Uygulama Alanları. Gazi Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Sanat ve Tasarım Dergisi (7), 159-178.
- Durgun, E. 2014. "Türkiye'deki Havalimanı Terminal Bina Tiplerinin Mekânsal Dizim Yöntemi İle Analizi." (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü,
- Edwards, B. 2005. The Modern Airport Terminal: New Approaches to Airport Architecture. Londra / NewYork: Spon Press Taylor & Francis Group
- Emiroğlu, M. 2010.Kültürlerarası İletişim Mekânlarında İç Mekân Tasarımı: Havaalanları Örneği
- Faulkner, S. 1979. Planning a Home. Holt, Rinehart and Winston, New York.
- Ganem, J. 1998. A behavioral demonstration of Fermat's principle, The Physics Teacher 36, 76-78.
- Garip, E. 2009. Büyük Mağazalarda Tüketici Mekânsal Davranışının Mekânsal Dizim Çerçevesinde İrdelenmesi (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Garip, E. 2003. Mimari Mekânlarda Yön Bulma Deneyimi ve Oryantasyon, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- Gezer, H. 2007/a. Doku- Mozaikte Bir Yerde, Mimarlıkta Malzeme. 6, İstanbul: TMMOB Mimarlar Odası Yayını, 35-45.
- Gezer, H. 2007/b. Ritim Ve Süreklilik. Mimarlıkta Malzeme. 5, İstanbul: TMMOB Mimarlar Odası Yayını, 22-28.

- Gezer H. 2007/c. "Doku- Mozaikte Bir Yerde", Mimarlıkta Malzeme, S. 6, TMMOB Yayını, ISBN 1306-6501, İstanbul, s.35-45
- Grangaard, E. M. 1993. Effects of Color and Light on Selected Elementary Students. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Nevada Üniversitesi, Las Vegas.
- Güler, T. 2014. Dokuz Eylül Üniversitesi Uygulama ve Araştırma Hastanesi Örneğinde Yönlendirme ve İşaretleme Tasarımında Stratejik Planlama. Sanat, Tasarım ve Bilim Dergisi, 12(7), 65–75
- Goudarzi, S. M. 2013. Işığın İç Mekân Biçimlendirmesindeki Rolünün, Kapalıçarşı ve Avm ler Üzerinden Karşılaştırılarak Değerlendirilmesi.
- Haq, S., Zimring, C. 2003. Just Down The Road a Piece, The Development of Topological Knowledge of Building Layouts, Environment and Behavior, 35, no.1
- İmamoğlu, V. 1980. Binalara İlişkin Zihinsel Alan Kullanım ve Değerlendirmeler. Kelaynak Yayınevi ve Matbaası, İstanbul
- Kahvecioğlu, H. L. 1998. Mimarlıkta İmaj: Mekânsal İmajın Oluşumu ve Yapısı Üzerine Bir Model, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul
- Karasakaloğlu, D. 2011. Yok Mekân Olarak Temalı Otellerde Yön Bulma ve Kaybolma Algılarının İncelenmesi, Fen bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir
- Koç, B. 2012. Çocuklar için Tasarlanan Mekânlarda Bilişsel Sınırlar, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü
- Koçu, N. 2008. Aydınlatma Ders Notları, Selçuk Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi
- Köseoğlu, E. 2004. Tasarım Girdisi Olarak Algılama: Lobi Mekânının Algılanmasında Kullanıcı Kültürünün Etkisi, Fen Bilimleri Enstitüsü
- Köseoğlu, E. 2012. Kurgusal Olarak Farklılaşan Örüntülerde Mekânsal Okunabilirliğin Biçimsel, Dizimsel ve Öznel Boyutları, Fen Bilimleri Enstitüsü
- Kutlu, R. 2015. Tasarımda Disiplinler arası Yaklaşım-Mekân Ve Grafik Tasarım İlişkisi.
- Küçükarslan, M. 2010. Kültürlerarası İletişim Mekânlarında iç mekân tasarımı örneği: Havalimanı Örneği
- Lang, J. 1987. Creating Architectural Theory. Van Nostrand Reinhold Co., New York.

- Lynch, K. 1960. *The Image of the City*. Cambridge, Mass, MIT Press, Cambridge.
- Manav, B. 2007. Fiziksel Çevre Bileşenlerinden Işık ve Renk İlişkisi Mimarlıkta Malzeme: *Mimarlık ve Yapı Malzemeleri Dergisi*, sayı:6, 32-34,
- Manav, B. 2015. Renk-Anlam-Mekân İlişkisi: *The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication*, 5, 3
- Miles, R. S. 1982. *The Design of Educational Exhibits*, George Allen and Unwin, London
- Moscardo, G., Ballantyne, R., Hughes K. 2007. *Designing Interpretive Signs*, Fulcrum Publishing Golden, Colorado
- Mutlu, F. 2011. Havalimanı ve Havaalanı Terminal Yapılarında Yolcu Beğenisinin Araştırılması ve Ölçülmesi, Yüksek Lisans Tezi, Mimarlık Fakültesi, Ankara,
- O'Neill M. J. 1991a. Effects of Signage and Floor Plan Configuration on Wayfinding Accuracy, *Environment and Behavior*, vol:23, no:5 s.553- 574
- O'Neill M. J. 1991b. Evaluation of a Conceptual Model of Architectural Legibility, *Environment and Behavior*, vol:23, no:3 s.259-284
- Ornstein S. 1992. First Impressions of the Symbolic Meanings connoted by Reception Area Design. *Environment and Behavior*, vol. 24 s.85-110
- Özdingiş, N. 2007. İstanbul Kent Parklarının Bedensel Özürlüler Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Araştırma, (Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü)
- Özbek, E. 2007. Metrolarda Yön Bulma Davranışının Çevresel Stres Bağlamında İrdelenmesi (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Parizi M.S. 1995. *An Optimum Resource Utilization Model For Airport Passenger Terminal Buildings*, PhD. Thesis, Carleton University, Ottawa, Ontario.
- Passini, R., Rainville, C., Marchand, N., & Joanne, Y. (1998). Wayfinding and dementia: Some research findings and a new look at design, *Journal of Architectural and Planning Research*, 15
- Passini, R. ve Arthur, P. 1992. *Wayfinding: People, signs and architecture*, McGraw-Hill Ryerson

- Passini, R., Arthur, P. 1992. Wayfinding- People, Signs and Architecture, National Library of Canada Cataloguing in Publication
- Peponis, J., Zimring, C., ve Kyung Choi, Y.1990. Finding the building in the wayfinding, Environment and Behavior, 22
- Rapoport, A. 1977. Human Aspects of Urban Form. Pergamon, New York.
- Rowley, J.E. 1996. "Managing Customer Compatibility in the Air Travel Industry", International Journal of Contemporary Hospitality Management, Vol. 8 No. 6, pp. 25-8.
- Sacks, O. 2007. Karısını Şapka Sanan Adam, YKY, İstanbul.
- Sartain, A. Q., North A. J., Strange, J. R., Chapman, H. M. 1967. Psychology: Understanding Human Behavior, Mc Graw-Hill Book Company
- Sanoff, H.1991. Visual research methods in design, Van Nostrand Reinhold, New York
- Suher, H., Ocağcı, M., Karabay, H. 1996. İstanbul Metropolitan Kent Planlama Sürecinde Kent Kimliği ve Kent İmgesi. İstanbul 2020 Sempozyumu, 58.
- Trani, A.A. 2002. Airport Landside Analysis and Modelling, Alındığı tarih: 10.04.2017  
[http://128.173.204.63/courses/cee4674/cee4674\\_pub/airport\\_landside](http://128.173.204.63/courses/cee4674/cee4674_pub/airport_landside).
- Tversky, B. 2003. Structures of Mental Spaces, How People Think About Space, Environment and Behavior, January
- Wener, R., Kaminoff, R. 1983. Improving Environmental Information: Effects on Signs on Perceived Crowding and Behavior, Environment and Behavior, vol. 15, s. 3-20
- Weisman G. D.1981. Evaluating Architectural Legibility: Wayfinding in the built environment, Environment and Behavior, vol. 13 s.189-204
- Yavaş, H. 2002. Özürlülerin kentsel mekânda hareketliliği. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Zakay, D., Hornik, J. 1992. How much time did you wait in line? A time perception perspective. Working paper, University of Tel Aviv, Israel.
- Zimring, C., Dalton, R. C. 2003. Linking Objective Measures of Space to Cognition and Action, Environment and Behavior, 35; 3