

“Public space” versus “individual space”: Cities made of buildings or buildings made by cities

Yüksel DEMİR

Istanbul Technical University Faculty of Architecture, Istanbul, TURKEY

Received: August 2011

Final Acceptance: December 2011

Abstract:

The roots of today's problematic city structure of Istanbul go back to the city design interventions triggered by big fires in 19th century. These interventions were made under the influence of European city design movements and by European experts. The interventions realized under poor conditions became incomplete copies of the inspired examples such as Paris and couldn't be well matched with socio-cultural structure. As a result Istanbul has grown and developed in an unhealthy way missing a proper scientific planning process. This created several severe results: traffic, parking problem, lack of space for pedestrians and children, sun shading and view. Especially the needs and demands of the individual and the individual space; in other words the demands and needs of people, were sacrificed to create an impressive public space image by the 19th century city designers in Europe. In contrary, the problems of individual spaces in Istanbul were created by inappropriate conditions. In both cases there are conflicts that offended the human beings most ordinary right: a minimal, healthy individual space to live in peace and happiness. In order to prevent these problems the city should be considered with all of its dimensions, as a whole, because cities have multi-dimensional structures (Demir, 2000). Planning process should involve design tools and methods at all scales and fields (urban, landscape architectural, product) as well as social, political, economical ones to balance the public profit with individual profit.

Keywords: *Neighborhood, public space, individual space, urban design, Istanbul,*

Introduction

In Baron E. Haussmann's Paris plan, that influenced the design of many other cities, monumentality was the first concern. In order to realize this plan, which was a demonstration of power, an important part of the existing historical fabric of the city had to be demolished. Figure 1 shows the scale difference between the old and new city structure. The urban spaces, buildings and building blocks proposed in Haussmann's plan were emphasizing the power of the authority and suppressing the citizens by any means. Considering the life going on cities, they may be defined as living systems. In this manner any major intervention to be conducted might be resembled to a risky surgery. Actually this metaphor was commonly used among 19.th. Century planners. For instances the clearance projects that

were executed by Mussolini in Italy, before the World War II were called “sventramenti”, literally disemboweling, taking the guts of, making hollow. The word goes back at least as far as Haussmann’s use of “éventrement” (Kostof, 1994). Mussolini demolished thousands of buildings that he found inappropriate to Italy and replaced them with new ones that are able to represent the power and civilization level of the country (Kostof, 1994). Figure 2 and 4 show that neither the historical remains nor the topography could stand in front of this development.



Figure 1. Detail of a plan of Paris showing Baron Haussmann’s demolitions (Kostof, 1994)

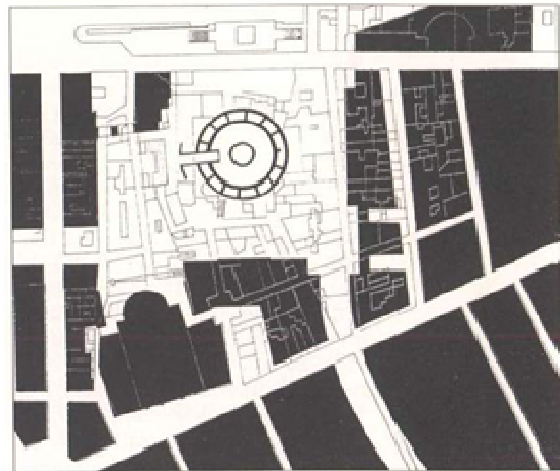


Figure 2. Plan showing the impositions of Mussolini’s design over the existing fabric of Rome (Kostof, 1994)

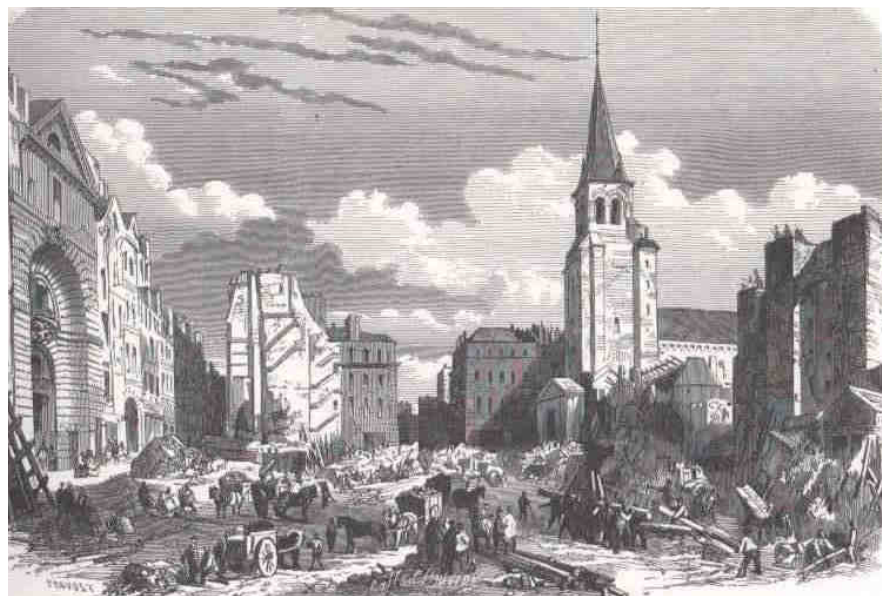
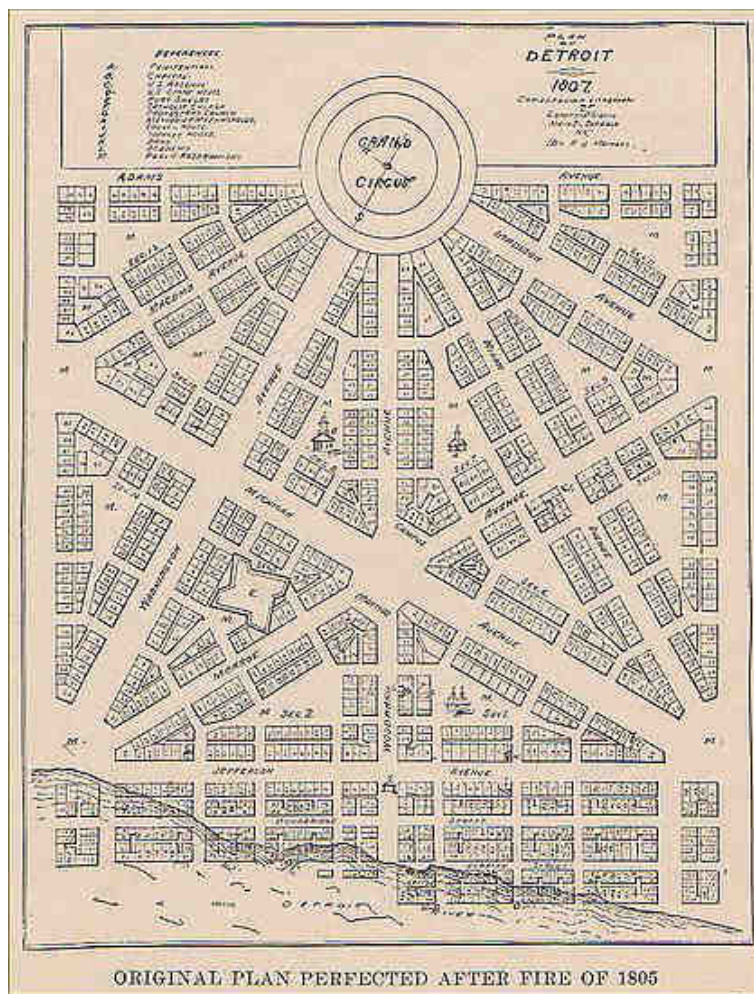


Figure 3. Demolitions for Rue de Rennes according to Baron Haussmann’s renewals (Kostof, 1994)

In 19th century, buildings were firstly used as morphological components for urban space and city compositions. In other words this components were the bricks of city walls. According to this approach, public space is the definer of individual space. Because of the dominant geometrical structure, Detroit plan may be recognized as a good example of this approach.



Figure 4. Mussolini's demolitions for Via dell'Impero in Rome (Kostof, 1994)



1807 Plan for Detroit After the Fire of 1805

Figure 5. Detroit. A. B. Woodward's 1807 plan (Hall, 1997). A radial geometrical repetitive pattern!

In many cities, disasters (earthquake, fire, flood, war) triggered a redevelopment process as a necessity. Although these disasters were tragedies for the citizens of that time, they also considered as opportunities for city design experiments by some authorities.

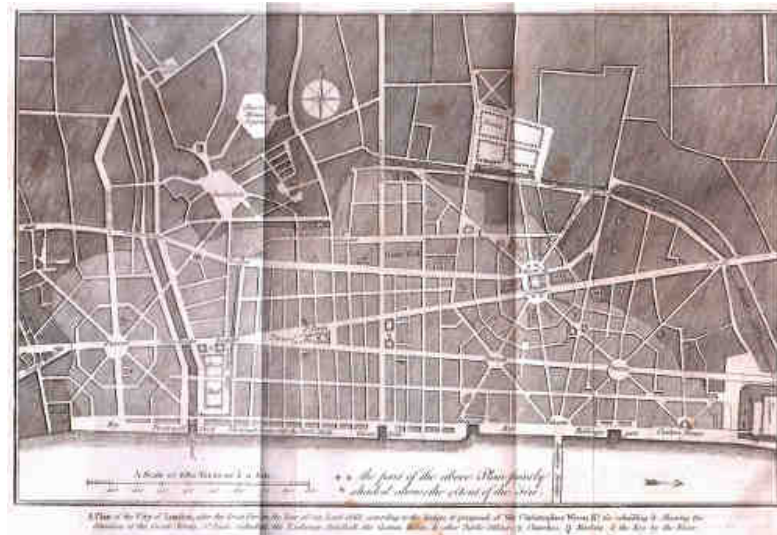


Figure 6. London. Christopher Wren's proposal for the rebuilding of London after the great fire of 1666 (Hall, 1997)



Figure 7. Lisbon. The central part of the city, Baixa, was completely destroyed in the earthquake of 1755, after which the older street plan was replaced by the present grid (Hall, 1997)

Theoretical approaches to urban space

The urban space has been used by individuals and groups of individuals. The public realm therefore shared by individuals and groups. The behavioral settings and its effects to urban space had been defined by many theoretical studies. Bourdieu (1977) explains how body habits generate cultural features and social structure by employing the term *habitus* to characterize the way body, mind and emotions are simultaneously trained. He used this concept of *habitus* to understand how social status, moral values, and class position become embodied in everyday life (Bourdieu 1984).

It can be concluded that place always involves “appropriation and transformation of space and nature that inseparable form the reproduction and transformation of society in time and place. Proxemics is what brings us together, today. The term “proxemics” was coined by researcher Edward Hall (1966) during the 1950's and 1960's and has to do with the study of our use of space and how various differences in that use can make us feel more relaxed or anxious.

I. Proxemics comes in two flavors,

A. physical territory, such as why desks face the front of a classroom rather than towards a center aisle, and

B. personal territory that we carry with us, the “bubble” of space that you keep between yourself and the person ahead of you in a line.

Hall's (1966) most famous innovation has to do with the definition of the informal, or personal spaces that surround individuals: Intimate space—the closest “bubble” of space surrounding a person. Entry into this space is acceptable only for the closest friends and intimates. Social and consultative spaces—the spaces in which people feel comfortable conducting routine social interactions with acquaintances as well as strangers.

Public space—the area of space beyond which people will perceive interactions as impersonal and relatively anonymous. Setha Low (2000) distinguishes between the physical and symbolic aspects of urban space by defining social production as the processes responsible for the material creation of space as they combine social, economic, ideological and technological factors, while social construction of space defines the experience of space through which “peoples” social exchanges, memories, images and daily use of the material setting” transform it and give it meaning. The urban pattern which has been progressed in many years reflects all the social, economic, ideological and technological factors. It also interrelated with the individual spaces in the public realm.

Urban spaces and pattern of Istanbul

Old Istanbul in Ottoman time was a city with a majority of buildings made of wood, has also suffered from big fires several times. Until 1840, ruined neighborhoods have only been rebuilt as they were before the fire. However, after 1840 every ruin became a scene for new city design experiments. Especially 1856 Aksaray and 1865 Hoca Paşa fires played an important role in reshaping of historical peninsula. The government invited an Italian Engineer Luigi Storari for reconstruction of Aksaray (Çelik, 1996).

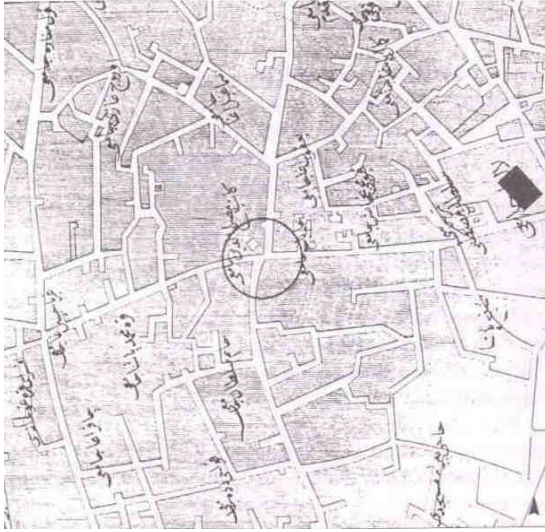


Figure 8. Aksaray Plan before 1856 fire (organic city fabric) (Çelik, 1996)



Figure 9. Aksaray Plan after 1856 fire in 1870's (the organic fabric replaced by a grid) (Çelik, 1996)

The new neighborhood has been defined as a strong expression of European design principles and also being compared to Paris. Moreover, Fazıl Halil Ethem insistently claimed that Haussmann himself was the designer of this plan but this could not be proofed (Çelik, 1996). Even if this claim was not true, the city design movements of that time had a big effect on Ottoman authorities.

The first city design principles determined by Mustafa Reşid Pasha who was one of the leading writers of reform commands (Tanzimat Fermanı) in 1836.

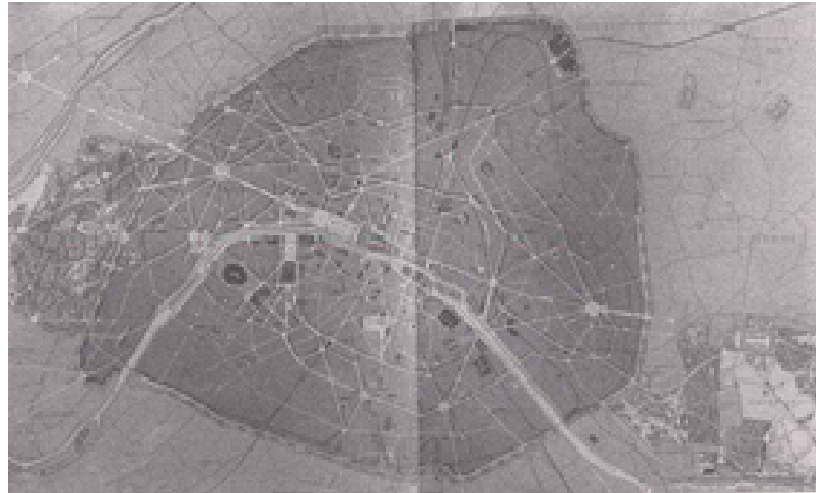


Figure 10. Paris plan after Haussmann (Hall, 1997)

Pasha, during his diplomatic missions to European capital cities, he adored the design of there cities and desired to see the same order and the standards in Istanbul as well. Accordingly, to ease the transportation the street network of Istanbul should be rearranged as a grid system and building materials should be brick or stone instead of wood. By doing so it would be possible to avoid and control the fire. Between 1839 (declaration of reform commands) and 1908, three radical extensive plans had been

prepared by European experts. In 1839 a German Engineer, Helmuth von Moltke commissioned for the rehabilitation of street structure of Istanbul by Abdulmecid. His projects couldn't be realized but, (together with M. Reşid Pasha's opinions) served as a basis for later development of building regulations. The other two projects prepared by F. Arnodin and Joseph Antoine Bouvard during Abdulhamid period (Çelik, 1996).

The first building regulations for city planning and building activities were prepared in 1848 and 1863. The priority of these regulations was transportation but the natural lighting and density problems were ignored. In 1882 these problems were reconsidered by fixing the heights of buildings according to the width of the streets and building materials: Building heights for masonry buildings in wide streets having a width of 11.50 m. could be maximum 22.80m. (Wooden buildings 15.20 m.); and 18.20 m. in narrow streets having a width of 7.60 m. (wooden buildings 12.20 m.). In the north side of Golden Horn, after the Pera fire of 1860, for the first time in Istanbul's history a systematical map of fire place has been drawn and an alternative city design project prepared and applied. In order to overcome with the problems created by the fire the government established a commission of architects and Engineers and started the search for the most efficient reconstruction method of the neighborhood. The first proposal of the commission was a radical a financially not feasible "new city" project. The government could not afford for the huge investments and demanded some changes. In the second alternative prepared by the commission, most of the monuments and squares were cancelled and street widths were changed from 20 m to 11.50m and from 12.20m. to 9 m. (Çelik, 1996).

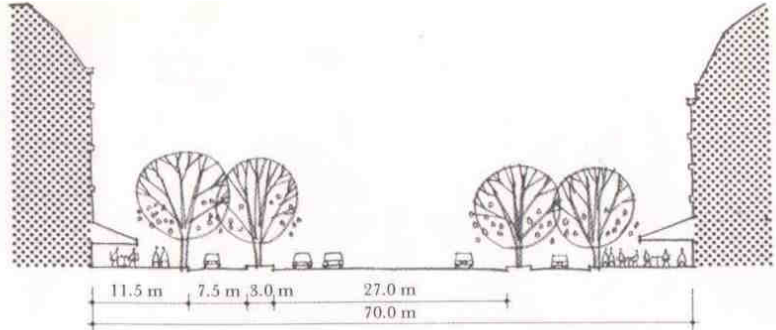


Figure 11. Section of Champs-Elysees (Ashihara, 1983) Distance between buildings=70m, pavement width=11.5 m.

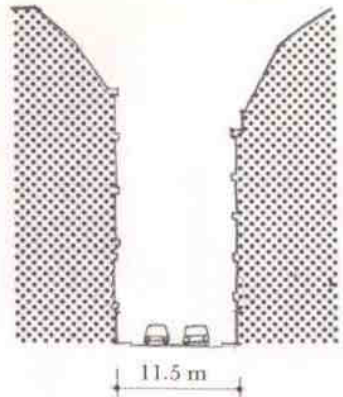


Figure 12. The widest street according to 1882 Building regulation. Distance between buildings=70m =11.5m (same as pavement width in Champs-Elysées)

European experts were also used in early republic periods as it was in Ottoman period. In 1933 Herman Elgötz, Alfred Agache, H. Lambert were invited for a restricted competition and a report compiled from their appreciated proposals has been prepared. In 1935 French Prof. Wagner' commissioned for the first serious analysis and planning of Istanbul. In 1936 again a French Prof. H. Proust invited to prepare a master Plan of Istanbul. In addition to this master plan Proust prepared several detail plans between 1936-50. Later this plans has been heavily criticized because of the employment of foreign planners. (İmar İskan Bakanlığı, 1973, Çubuk, 1993, Eruzun, 1996, Eyüboğlu, 1997).

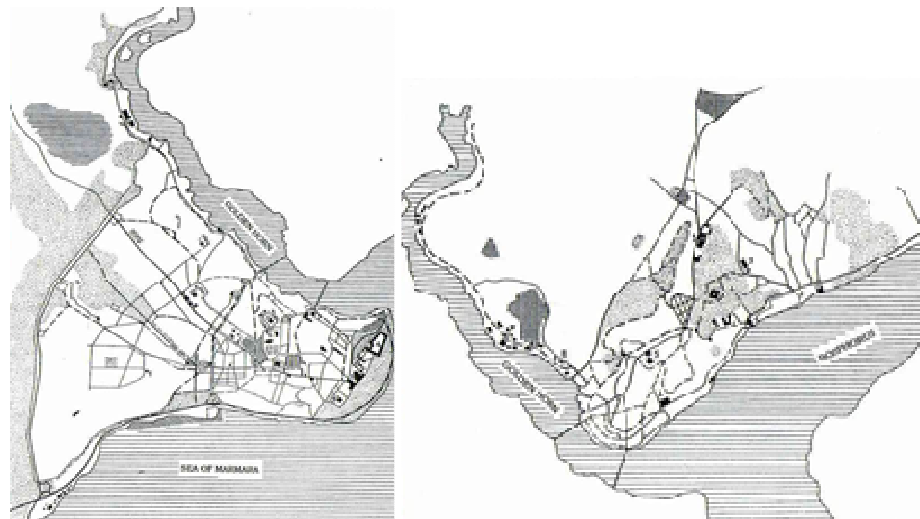


Figure 13. Plans prepared for Istanbul by Henri Proust in 1939 (Gençel, 1996)

The roots of today's problematic city structure of Istanbul go back to the city design interventions triggered by big fires in 19th century. These interventions were made under the influence of European city design movements and by European experts during a period full of social, economical technological difficulties. Ottoman Empire was not as powerful as those European countries that were being taken as models for city design. There weren't enough experts, the required technical, financial conditions and know how was missing. The interventions realized under these poor conditions became incomplete copies of the inspired examples such as Paris and couldn't be well matched with socio-cultural structure. As a result Istanbul has grown and developed in an unhealthy way missing a proper scientific planning process. Thus, street widths for example, were far below the ones in Europe (especially because of economical reasons, and landowners oppositions) while building heights in expensive neighborhoods were not less than those in European cities. This bad ratio between street width and building height created several severe results. The increasing population density created a heavy traffic problem and parking problem in these narrow streets. The side lanes and pavements illegally transformed to parking lots, making the life more difficult for pedestrians. Children also have to play in these streets, because there is not enough space left for them. While the building rows or city walls in opposite side of a narrow street shading each other the residents of these buildings have no other chance then using their "opposite neighbor" and the narrow street as their main view.



Figure 14. *A Street in Istanbul*



Figure 15. *An “opposite neighbor” view in the same street*

The findings of this study shows that, especially needs and demands of the individual and the individual space, in other words the demands and needs of people, were sacrificed for the favor of public space in order to impress human, by 19th century city designers of Europe.

Conclusion

In contrary, the problems of individual spaces in Istanbul were created by inappropriate conditions. In both cases there are conflicts that offended the human beings most ordinary right: a minimal, healthy individual space to live in peace and happiness. In order to prevent these problems, the planners / authorities should be able to perceive the city with the eyes of the person in the building, in the street, and in the car, simultaneously. In other words the city should be considered with all of its dimensions, as a whole, because cities have multi-dimensional structures (Demir, 2000). To conclude: planning process should involve design tools and methods at all scales and fields (urban, landscape architectural, product) as well as social, political, economical ones to balance the public profit with individual profit.

References

- Ashihara, Y. (1983); **The Aesthetic Townscape**, MIT Press,
- Bourdieu, Pierre, (1984), **Distinction: a Social Critique of the Judgment of Taste**, trans. Richard Nice, Harvard University Press.
- Bourdieu, Pierre, (1977), **Outline of a Theory of Practice**, Cambridge University Press.
- Castillo, G.; (Çelik, Z., D. Favro, Ingersoll Eds.) (1994), "Gorky Street and The Design of the Stalin Revolution", **Streets – Critical Perspectives on Public Space**, "Univ. Of California Press, Los Angeles
- Çelik, Z. (1996); **19. Yüzyılda Osmanlı Başşehiri – Değişen İstanbul**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Çubuk, M. (1994), İstanbul Üzerine Yeni Düşünceler, İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları ve Avrupa Metropollerini, **16. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu**, Kitap1, TAV Yayınları, İstanbul.
- Demir, Y. (2000), **"Mimarlıkta Çok Boyutluluğun Bütünlük İçerisinde Ele Alınmasını Sağlama Amaçlı Bir Bilişi Yönetim Sistemi**, (unpublished Ph.D. Thesis), İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul
- Eruzun, C. (1996), İstanbul'un İmar Planları, **İstanbul Ansiklopedisi**, İstanbul.
- Eyüboğlu, E. (1997); **Tarihsel Süreç İçinde Şehirselleşmeyi Yönlendiren Etmenler ve İstanbul Örneği**, (unpublished Ph.D. Thesis), İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gençel, Z. (1996); **A Morphological Study of the Central Area of Istanbul Turkey** (unpublished Ph.D. Thesis), Faculty of Architectural Studies, University of Sheffield, England.
- Hall, E.T. (1966), **Hidden Dimension**, Garden City, N.Y. : Doubleday,
- Hall, T. (1997); **Planning Europe's Capital Cities – Aspects of Nineteenth-Century Urban Development**, E&FN Spon, London
- İmar İskan Bakanlığı (1973), **Yerleşmelerde Planlama Esasları** İİB Mesken Genel Müdürlüğü, Araştırma Daire Bşk. Ankara.
- Kostof, S.,(Çelik, Z.,D. Favro, Ingersoll Eds.) (1994), "His Majesty the Pick: Aesthetics of Demolitions", **Streets – Critical Perspectives on Public Space**, "Univ. Of California Press, Los Angeles
- Low, Setha, (2000), **On the Plaza: The Politics of Public Space and Culture**, Austin: University of Texas Press.
- TC. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü** (1995); 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, İstanbul.

"Şehirselleşme", "bireysel alan" çelişkisi: Şehirleri oluşturan binalar ya da binaları oluşturan şehirler

Baron E. Haussmann'ın, aralarında İstanbul ve Roma'nın da olduğu birçok şehrin düzenlenmesinde esin kaynağı olan Paris planında, "anıtsallık" ön planda tutulmuştu. Bu yıkımdan sonra kaybolan eski kent dokusu ile yeniden yapım çalışmaları sonucunda ortaya çıkan yeni doku arasında Haussmann planında önerilen şehirselleşme alanları, yapılar ve yapı adası boyutları, otoritenin gücünü, insanı küçümseyip ezmesine vurgulamaktadır.

Şehirler içinde süren yaşamla birlikte ele alındıklarında, canlı sistemler olarak değerlendirilebilirler. Bu anlamda şehirlere yapılacak büyük ölçekli müdahaleler, riskli cerrahi operasyonlara benzetilebilir. Sözgelimi, Mussolini'nin II. Dünya savaşı öncesinde İtalya'da başlattığı temizlik projesi "svetrimenti" olarak anılmaktadır ve

“Sventramenti” sözlük anlamıyla: içini dışına çıkarmak, karındeşmek, boşaltmak olarak özetlenebilir. Bu sözcüğün kökleri Haussmann’ın kullandığı “éventrement” terimine kadar gidiyordu.

19. Yüzyıl şehirciliğinde, yapılar ve yapı dizileri, öncelikle şehrsel mekanları oluşturmak amacıyla kullanılan morfolojik bileşenlerdir. Bir başka deyişle bu bileşenler bir ev, bir işyeri olmadan önce, bir sokağın, caddenin, meydanın, sınırlandırıcılarıdır. Bu yaklaşıma göre, kamusal mekan, bireysel mekanın belirleyicisidir. Detroit planı geometrik örüntüsünün dikkat çeken baskınlığı nedeniyle bu yaklaşımın çarpıcı bir örneği olarak değerlendirilebilir.

Şehirlerin yeniden düzenlenmesi kimi zaman deprem, yangın gibi afetler ya da savaşlar sonucunda bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır. Yaşayanlar için trajedi olarak nitelenebilecek bu olaylar, yöneticiler ve plancılar için yeni şehircilik teorilerinin uygulanması için birer fırsat olarak değerlendirilmiştir.

İstanbul’un ahşap konut dokusu da şehrin tarihi boyunca tehlike oluşturmuş ve bu nedenle birçok büyük ölçekli yangın yaşanmıştır. 1840’tan sonra yangınları önlemek üzere köklü çözüm arayışları, çağdaşlaşma şevkiyle birleşerek Şehir tasarımında yeni bir anlayışa yol açtı. Altı yüz elliden fazla binanın yanmasıyla sonuçlanan 1856 Aksaray yangını ve 1865 Hoca Paşa yangını İstanbul yarımadasının şekillenmesinde özellikle önemli olmuştur. (Çelik, 1996).

19. Yüzyılda batıda gerçekleşen imar etkinliklerinin o dönem Osmanlı idarecilerini etkilemiştir. Mustafa Reşid Paşa, Avrupa başşehirlerindeki diplomatik görevleri sırasında bu şehirlere hayran olmuş ve Osmanlı başşehrinin de aynı standartlara sahip olmasını istemişti. Ona göre yol şebekesi “kavaid-i hendese”ye (geometrik kurallara) uygun olmalıydı. Ayrıca yapı malzemesi ahşaptan kagire dönüştürülmeliydi. Böylelikle şehrin başına bela olan yangın afetinin kontrolü mümkün olacaktı. Tanzimat Fermanı’nın 1839’da ilanından, 1908’de II. Meşrutiyet’in ilanına kadar geçen yetmiş yıl içinde, İstanbul’a yönelik üç iddialı ve geniş kapsamlı şehir tasarımı projesi hazırlandı. Bu projelerin amacı ulaşım ağını modernleştirmek ve batı teknolojisi ile kültürünü esas alan bir şehir imajı geliştirmekti. Bir Alman mühendis olan Helmuth von Moltke, 1839’da Abdülmecid tarafından İstanbul’un sokak yapısını düzeltmekle görevlendirildi. Von Moltke’nin projeleri uygulanmadıysa da bu projeler ve Mustafa Reşid Paşa’nın görüşleri, yeni inşaat nizamnamelerinin temelini oluşturdu. F. Arnodin ve Joseph Antoine Bouvard tarafından önerilen diğer iki proje ise Abdulhamid döneminde gündeme geldi (Çelik, 1996).

Şehir planlamasını ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamnameler 1848 ve 1863’te hazırlanmıştır. Sadece ulaşım kolaylığını ön plana alan bu nizamnamelerde, sokakların yoğunluk ve ışık açısından nitelikleri fazla dikkate alınmadı. Bu sorun 1882 Ebniye Kanunu’nda tekrar ele alınarak, bina yükseklikleri sokak genişliğine orantılı olarak belirlendi. Haliç’in kuzey yakasında, 1870 Pera yangınından sonra İstanbul’un tarihinde ilk kez, yangın yerinin sistematik bir haritası çıkartıldı ve alternatif bir şehir tasarımı projesi hazırlanarak uygulamaya konuldu. Afetin yarattığı sorunlara çözüm bulmaya çalışan hükümet, mühendis ve mimarlardan oluşan bir komisyon kurarak, bu semtin yeniden inşası için en verimli yöntemleri saptamaya girişti. Komisyonun ilk ürünü çok iddialı ve mali açıdan gerçekçi olmayan bir “yeni şehir” projesiydi. Uygulamanın gerektireceği devasa yatırımları göze alamayan hükümet projede değişiklikler talep etti. Komisyon tarafından hazırlanan ikinci projede anıtlar ve meydanların pek çoğundan vazgeçildi. Buna ek olarak öngörülen cadde genişlikleri 20 metreden 11.50 metreye (Champs Elysees 70m), ve 12.20 metreden 9 metreye indirildi (Çelik, 1996).

Cumhuriyetin ilk yıllarında da Avrupalı mimar ve plancılardan yararlanılmıştır. 1933 yılında Herman Elgötz, Alfred Agache, H. Lambert, ve 1935 yılında Fransız Prof. Wagner’ İstanbul ile ilgili ilk ciddi analiz ve plan çalışması yaptırılmış ve 1936 yılında yine Fransız olan Prof. H. Proust İstanbul’un nazım planı hazırlama görevi verilmiştir. Bu planlar daha sonra şehiri yeterince tanıması mümkün olmayan yabancı uzmanlara yaptırıldığı için ağır biçimde eleştirilmiştir (İmar İskan Bakanlığı, 1973, Çubuk, 1993, Erzun, 1996, Eyüboğlu, 1997).

İstanbul'un bugünkü sorunlu şehrsel yapısının temelleri, 19.Yüzyılda batıda gerçekleşen imar hareketlerinin etkisi altında ve yangın yerlerinin yeniden imar edilmesi zorunluluğuyla gerçekleştirilen müdahalelerle atılmıştır.Batı hayranı yöneticiler, bu düzenlemeleri batılı plancılar eliyle, toplumsal siyasal sorunların yaşandığı; bilimsel, teknik, ekonomik yetersizliklerle dolu bir dönemde gerçekleştirmişlerdir.Osmanlı devleti o dönemde yükselmekte olan güçlü batı iktidarlarının aksine, bu düzenlemeleri gereğince yapabilecek teknik olanaklara, yetişmiş uzmana ve ekonomik güce de sahip değildi.Bu koşullar altında yapılan düzenlemeler, örnek alınan Avrupa şehirlerinin yetersiz kopyaları düzeyinde kalmış; toplumsal, kültürel yapı ile genellikle uyuşmamıştır. Sonuç olarak, İstanbul, bilimsel bir planlama süreci geçirmeden, büyümüş ve gelişmiştir. Bu nedenle, yol genişlikleri (özellikle ekonomik nedenlerle ve parsel sahiplerinin de dirençleriyle), örnek alınan Avrupa şehirlerindeki mesafelerin çok altında kalırken, rant değeri yüksek bölgelerde ve kagir yapılarda bina gabarileri olabildiğince yüksek tutulmuştur. Bina yüksekliği – sokak genişliği oranlarındaki bu dengesizlik zaman içerisinde çeşitli olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Nüfus yoğunluğunun artmasıyla, yollar daha sonraki yıllarda oluşan taşıt trafiği yükünü kaldıramaz hale gelmiş, park yeri sorunu oluşmuş ve yol kenarları ile yayalar için düşünülmüş kaldırımlar park yeri haline gelmiştir (bu dar sokaklar, aynı zamanda başka seçenekleri olmayan çocukların oyun alanıdır). Bir sokağın iki yanında karşılıklı olarak dizilmiş olan binalar birbirlerini gölgelerken bu binaların sakinleri “karşı komşular” manzara olarak karşı bina sırasını ve dar sokağı kullanmak zorunda kalmışlardır.

Bu çalışma kapsamında elde edilen bulgular, batı şehirlerinin planlanmasında özellikle bireysel gereksinimlerin ve bireysel mekanları ilgilendiren boyutların özetle insanın istek ve gereksinimlerinin yine insanı etkilemek uğruna önemli ölçüde gözardı edildiğini göstermektedir.Bu şehirlerin etkisinde biçimlenen İstanbul'da ise bireyin ve bireysel mekanın yetersiz koşullar nedeniyle olumsuz olarak etkilendiği anlaşılmaktadır. Bu olumsuzlukların oluşmasını önlemek, ancak plancının / yöneticinin, şehri, eşzamanlı olarak sokaktaki, binadaki ve taşıt içindeki insan'ın yani bütün şehir insanlarının gözüyle görebilmesiyle; yani şehrin, kendisini oluşturan tüm boyut ve bileşenleriyle birlikte bir bütün olarak değerlendirebilmesiyle olanaklıdır, çünkü şehirler çok boyutlu olgulardır; bu nedenle şehre yapılacak her müdahalede, şehri oluşturan ve şehirliyi ilgilendiren boyutların tümü, birarada bir bütün halinde, bilinçli olarak ve bilimsel yöntemlerle değerlendirilmelidir (Demir, 2000). Sonuç olarak planlama sürecinin sosyal, politik ve ekonomik olguların yanı sıra, tasarım araç ve yöntemlerini, ilgili tüm ölçek ve alanlarda (kentsel mekan, mimari, peyzaj, ürün) içermesi; kamusal yarar ile bireysel yarar arasındaki dengeyi kurabilmek için gerekli ve yararlı görülmektedir.