

## İMAR PLANI UYGULAMALARI

Trabzon İmar Planı Uygulaması Değerlendirmesi

Aydemir, Ş. Enön, Z. Erkonak, S. Kuntay, O. Ökten, N.  
KTÜ. Kent ve Bölge Planlaması Bilim Dalı Trabzon

Türkiye Şehir Planlama Kongresi  
6-7-8 Kasım 1981, ODTÜ, Ankara

## I. GİRİŞ

İmar planı uygulaması değerlendirilmesini yaptığımız Trabzon kentinin, gelişmesini ve bölge içindeki önemini kısaca açıklamak, daha sonraki değerlendirmeye için gerekli görülmektedir. Trabzon, Trabzon-Alt Bölgesi olarak bilinen ve beş ili içine alan bölgenin merkezi durumundadır. Bu nedenle bölgesel kuruluşların da merkezidir ve geniş bir hizmet ve etki alanına sahiptir. EEKİ alanının gelişmesine bağlı olarak, bölgeden kente günlük, haftalık ve aylık ziyaretler önem kazanmaktadır. Bu durumla Trabzon kenti ve kentin değişik kullanım alanları, belirgin bir arazi kullanım baskısı altındadır. Diğer taraftan Trabzon, bölgesel imalat sanayii işgücünün ve işyerinin de büyük bir bölümüne sahiptir. (Rize'nin mevsimlik işgücü potansiyeli hariç tutulduğunda) (Aydemir, Erkonak, 1981). Bu özellik de, kent toplamları üzerinde yoğun bir baskı oluşturmaktadır.

Bu nedenle, Trabzon'un imar planı için 1965 lerin nüfusunu baz alan kestirimlerle elde edilen büyüklük, kentin işlevlerini belirleme ve işlevler için alan ayırmada yetersiz kalmaktadır. Bunu kent ulaşımında,

liman kapasitesinde, kamu kuruluşlarının yer seçimindeki tercihlerinde izlenilemeyecektir.

Trabzon'un ve bölgenin nüfusa bağlı gelişmesine bakıldığında, Trabzon kentinin belirli bir oranda büyümesine karşılık, çevre kentlerin daha hızlı büyüdüğü görülmektedir (Çizelge 1). Bu ise, Trabzon üzerindeki baskıyı ileriiki yıllarda daha da arttırıcı nitelikte bir gelişmedir.

İller	1960	1965	1970	1975	1980
Trabzon	100	129.63	166.36	204.99	221.94
Rize	100	117.90	134.89	169.40	108.17
Giresun	100	127.04	153.84	183.53	213.52
Gümüşhane	100	128.86	181.81	209.99	240.16
Artvin	100	118.59	155.54	166.87	181.48

Çizelge 1 : Trabzon-Alt Bölgesi illeri nüfus artışları (1960=100)

Trabzon İmar Planı uygulaması değerlendirilmesi için izlenen yöntem, Kent ve Bölge Planlama Bilim Dalında yapılan bazı araştırmaların bu amaçla değerlendirilmesinden ve 1971-81 (ilk altı aylık) yılları arasında Trabzon Belediyesi'ne yapılan imar planı değişiklik önerilerinin ve belediye örgütünün incelenmesinden oluşmaktadır.

Değerlendirme planında kaynaklanan sorunlar, yerel ve merkezi yönetimlerin ve kamu kuruluşlarının tutumları ve parasal sorunlar bölümlerinde yapılmaktadır.

## II. PLANDAN KAYNAKLANAN UYGULAMA SORUNLARI :

### Ulaşım :

Yeni imar planı yürürlüğe konmadan önce, 1938 yılında yapılan Lambert'in imar planında gerçekleştirilen önemli ana yollar bulunmaktaydı. Yeni plan, ulaşımın çözülmesi için, kentin batısındaki yeni yerleşim alanlarına da hizmet edecek yeni bir ana toplayıcı (tanjant) yol önermiştir. Ancak yol, değil kent merkezinde, batıdaki boş alanlarda bile gerçekleştirilememiştir. Bu yolun açılmaması, kent yöneticisi merkezinin planda öngörülmediği ölçüde batıya kaymaması ve kent merkezinde aşırı yoğunluk artışları, bir kaç yıl içinde kent merkezinde trafik tıkanmalarına yol açacaktır.

İkinci derecede yolların geçirilmesinde ve yapı adalarının belirlenmesinde, güneşlenme ve doğal havalandırma göz önüne alınmadığı için, yeni plan, kent dokusunu olumsuz yönde etkilemiş, güneşsiz-sağsız kent mekânlarını oluşmasına neden olmuştur. Kentin kuzeye yönelik bir yamaç üzerinde kurulmuş olması, ana yolların doğu-batı doğrultusunda, denize paralel geçirilmesini gerektirmektedir. Yolun kuzeyinde bulunan bölgelere, bitişik düzende yüksek yapı izni verildiğinde, yol ile deniz arasındaki bölge tümüyle gölge içinde kalmaktadır. Ayrıca, nemi dağıtan, denizden gelen havanın kent için alınabilmesi, kuzey-güney doğrultusunda geniş bağlantı yollarının varlığına bağlıdır. Planda bu tür yollar da yetersizdir.

Yaya yolları açısından Trabzon, yalnızca fiziksel yönden ele alınan yaya yollarının başarılı olamayacağına iyi bir örnektir. Planda, ticaret ve eğlence alanlarının yoğun olduğu Kunduracılar ve Uzun Sokak trafiğe açılmakta, daha çok bankaların yer aldığı Maraş caddesi ise yaya yoluna dönüştürülmektedir. Ekonomik, toplumsal ve psikolojik yönleri araştırılmadan

önerilen yaya yollarının, fiziksel açıdan ne kadar başarılı olurlarsa olsunlar gerçekleştirilecekleri doğaldır.

Ulaşım açısından değerlendirilmesi gereken bir diğer önemli konu da, otomatik parklardır. Yürürlükte olan imar planında zaten yetersiz olan otoparklar, imar değişiklikleri yoluyla daha da azaltılmıştır. Bu uygulama, özellikle merkezde bir otopark sorunu yaratmaktadır. Yaptığımız araştırmalardan birinde, mevcut hal yönünde, yönetmelik geteği yaklaşık 600 otomatik park alanı gerekirken, bölgede hiç bir otopark bulunmamaktadır. Ayrıca, otoparka ilişkin yönetmeliklerin belediye uygulamaları, kentteki park sıkıntısının daha da artmasına neden olmaktadır ve mevcut kent dokusunu değiştirmeye yönelik imar planı ve uygulaması bu yönüyle başarısız kalmaktadır.

### Toprak Sorunu ve Yapılaşma:

Trabzon İmar Planının yapım yıllarından başlayarak bugüne kadar uzanan bir süre içinde, planın kondisinden kaynaklanan ve uygulamada ortaya çıkan sorunların en önemlileri, arsa sorunundan kaynaklanmaktadır. Mülk sahiplerince kamu yararına ayrılan alanların konut alanlarına katılması ve yapı nizamı değişmesi istekleri, planı ilkelereinden sapmaya zorlayan başlıca isteklerdir.

Yapılaşmayı sağlayan yapı yapma istekleri, planda öngörülen kullanım türlerini farklı oranlarda etkilemektedir (Şekil 1). 1971-81 yılları arasında yerel yönetime yapılan değişiklik başvurularının kabul edilme oranlarına bakıldığında ise, bu oranların en yüksek olduğu değişiklik isteklerinin yol-otopark ve yeşil alanların konuta terki, yeni konut alanlarının açılması ve sanayi, ticaret ve turistik tesisler için yer ayrılması konularında olduğu görülmüştür. Bunlardan ilk üçünün, yoğunluk arttırıcı nitelikte oldukları açıktır ve plan bu gelişmeyi kestirememiştir.

Son on yıllık süre içinde uygulamayı mülk sahipleri-özel/kamu-lehine kolaylaştıran başvuruların yıllara göre dağılımları incelendiğinde, plana karşı belirlen bir baskının-plansızlığın-geçirdiğimiz seçim dönemleri ve dengersiz politik ortamla çok sıkı ilişkili olduğu görülmüştür (Şekil 2). 1973, 1976-77 ve 78 yıllarında tüm başvurular belirgin bir biçimde artmakta, seçim ortamından çıkılınca da azalma eğilimi göstermektedir. Ayrıca, 1978 yılından bu yana yoğun bir şekilde yaşanan ekonomik kriz, bu tür başvuruların durmasına neden olmuştur. Aynı yıllar içinde, plan değişiklik önerilerinin daha çok yol-otopark ve yeşil alan gibi kamu alanlarının konuta terki, yapı nizamı değişikliği ve kat arttırımı konularında yoğunlaştığı görülmektedir.

Plan değişiklik isteklerinin kent içindeki dağılımına bakıldığında (Şek.3) plan üzerindeki baskının en yoğun olduğu yörelerin eski kent içi ve yakın çevresinde yer aldığı görülmüştür. Örneğin: Belediye-Kız Sanat Enstitüsü ve Sahil yolu arasındaki alan (21M-I), Atapark ve Sigorta Hastahanesi çevreleri (21L-III ve 21K-III), Fatih Camii-Tekel-Çarşı Camii arasındaki alan (21L-II), Erdoğulu girişi (21L-IV), ve Esentepe-Fatih parkı çevresi (21M-IV) gibi. Yani, değişiklik önerilerinin türlerine göre kent içinde dağılımı da aynı yörelerde ve daha çok yol-otopark ve yeşil alanların konut alanlarına dönüşmesi önerisi türlerinde olmaktadır. Özellikle kent merkezinde ve kentin batı kesiminde görülen bu tür plan değişiklik istekleri, planda öngörülen yoğunlukları arttırıcı niteliktedir. Kabul edilen değişiklik önerilerinden farım arazisinin konut için imara geçilmesi, yol-otopark ve yeşil alanların konuta terkiyle ilgili 6.0 halik bir alan (Trabzon İmar Alanının yaklaşık % 3 ü) başvuru sahipleri lehine kullanıma açılmıştır. Bu tür başvuruların ayrıntılı olarak incelenen % 44 ünde (25 başvuru) toplam alan

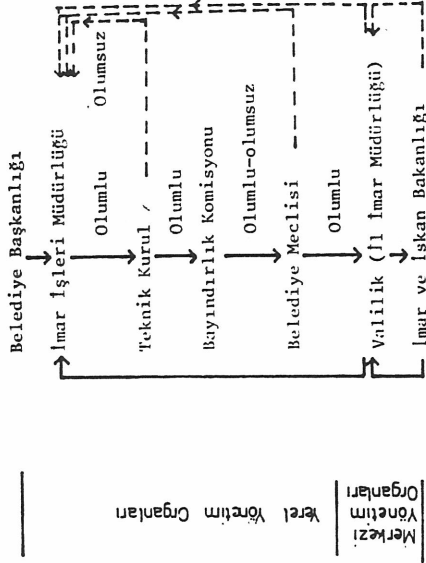
2.9 ha., ve TAKS ve KAKS sırası ile 0.41 ve 1.10 dur. Oysaki bu değerler, kentin yoğun yerleşim alanları için planda öngörülen TAKS ve KAKS değerlerine çok yakındır. Ayrıca, yapı nizamında yapılan değişimlikleri ve süresinde kamulaştırılmadığından kamu kullanımından (park, okul v.b. gibi) konuta dönüşebilecek başvuruları da (37 adet) göz önüne alırsak, yoğunluk artışı daha da önem kazanmakta ve planda mekansal değişmeyi yönlendirmek için belirlenen hedeflerden uzaklaşma görülmektedir.

Trabzon'da yaygın olarak görülen ve imar planlarında saptanan yoğunlukların üzerine çıkılmasına neden olan bir olgu da, plan kararlarını değiştirecek ölçüde küçük parsellerin ve yapı adalarının oluşmasıdır. İlk planda, özellikle yeni konut alanları için bu konuda bir koşul getirilmediği gibi, revizyon planında da göz ardı edilmiştir. Bu olgu, mülk sahiplerinin yönetmelik boşluklarından da yararlanmaları ile, gerçekleşen TAKS oranlarının, öngörülenlerin 1.5-2 katına çıkmasına neden olmaktadır. Örneğin, Ayasofya mahallesinde, kiliseyi de içine alan iki dere arasındaki yaklaşık 9.2 ha. lık bir alan ile Sütlüklü mahallesinde mezarlık ile terminal arasındaki 2.2 ha.lık alanda inceleme yapılmıştır. Ayasofya'da öngörülen TAKS 0.32 iken bu günkü durumda, daha yapılaşmanın tamamlanmamış olduğu halde bile TAKS 0.48 i bulmaktadır. Yapı adalarındaki boşlukların konuşu parsellerle uyum sağlayacak şekilde dolacağını kabul edersek, bu değer 0.69 a ulaşacaktır. Sütlüklü mahallesinde ise bugünkü TAKS değeri 0.41 dir ki bu, planda öngörülene (0.40) denktir. Ancak, boş parseller dolup yapılaşmanın tamamlanması durumunda, TAKS 0.62 gibi bir değere yükselecektir.

Kente, bu tür yoğunluk artışlarının çeşitli olumsuz etkileri görülmektedir. Fiziksel çevre kötüleşmekte, yeterli gün ışığı alma ve doğal havalandırma engellenmektedir. Bunlarda, özellikle Trabzon'un ki gibi nemli bir iklimde, kente çevre sağlığına elverişsiz koşulların doğmasına neden olmaktadır. Ayrıca, yoğunluk artışı mevcut kentsel alt yapıyı (su, kanalizasyon v.b. gibi) zorlamakta ve ulaşım sistemini yetersiz hale getirmektedir. Yukarıda sözü edilen tüm değişiklikler isteklerini karşılayan ve gelişmelerini izleyen Trabzon Belediyesi ve planı, planın yapılmadan kısa süre sonra planın yenilenmesine gitmişlerdir. Ancak, burada da 1960 ların planlama anlayışı sürdürülmüş, geniş kapsamlı ve planın tümünü ele alıcı bir düzenlemeye gitmek yerine, yalnızca, değişik eğilimler ve savranışlarla oluşmasına göz yumulan sağlıklı kentleşme, yasallaştırılmıştır. İlk planda olduğu gibi revizyonda da, çevre yararı gibi konulara da eğilmemiştir. Örneğin, planda öngörülen yönetici merkezin gerçekleştirilmesi durumunda, çevrede oluşacak baskıların nasıl karşılanacağı konusunda, herhangi bir etki analizine rastlanmamaktadır. Tüm bu halyle, planın yandısı sorun yaratır durumdadır.

### III. YEREL VE MERKEZİ YÖNETİMLERİN VE KAMU KURULUŞLARININ YÜKÜMLERİ :

Yapılan araştırmada, planın uygulaması yönünde yerel ve merkezi yönetimlerin farklı tutum takındıkları görülmüştür. Yerel yönetime yapılan değişiklik önerileri, aşağıda görülen karar akış şemasına uygun bir süreç içinde değerlendirilmektedir (Şekil 4). On yıllık süre içinde, bu organların tutumu hemen tümüyle vatandaş isteklerinin kabul edilmesine yönündedir. Ancak, yerel yönetimin kamu kuruluşlarına karşı daha duyarlı olduğu görülmektedir. Belediye'nin Teknik Kurul, Bayındırlık Komisyonu ve Encümeni sürekli olarak kişisel istekleri özetlerken, planın bütünlüğünü ve alınan kararların başkaları için örnek oluşturacağını görmek istememişlerdir. Planın uygulanması için yerinden denetim, çok güçsüz kalmıştır.



Şekil 4 : Mal sahibinin , ya doğrudan ya da plan müellifince onaylanan mevzi imar planı önerisinin değerlendirilme süreci

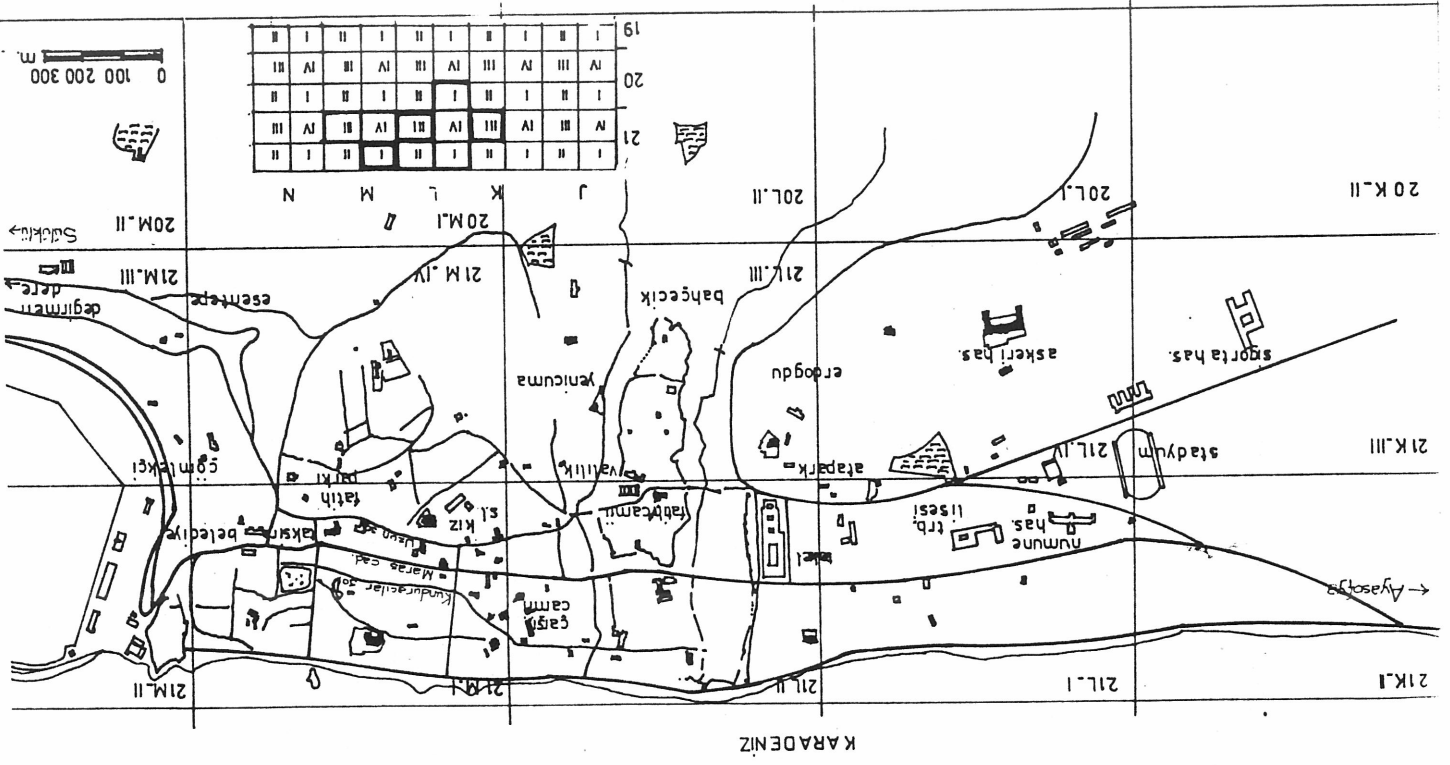
Belediyenin imar uygulamasını denetleyen, en azından yönlendiren yetkili organlarının yapısına bakıldığında, planın yerinden denetlenmemesinin nedenleri daha açık olarak görülmektedir. 1979'a kadar Teknik Kurul görevini, İmar Müdürü ve ruhsat memuru ikilisi üstlenmekteydi. Kentin imar işlerinden sorumlu olan müdürlüğüne, 1970 lerden bu yana yalnız iki yıl için bir mimar atanmış, diğer yıllar bu görev, planlama eğitimleri olmayan inşaat mühendisleri ve teknikerlerce yürütülmüştür. Aynı şekilde, ruhsat memurları da daha çok inşaat teknikeri kökenli olup, planlama eğitiminden yoksundurlar (Çizelge 2). Açıkta ki, böyle bir teknik kadronun planın bütünlüğünü kavraması, kararlarında geniş kapsamlı düşünmesi ve plana sahip çıkması beklenemez.

Çizelge 2 : İmar İşleri Müdürlüğü kadrosunun mesleklerle göre dağılımı (1973-81)

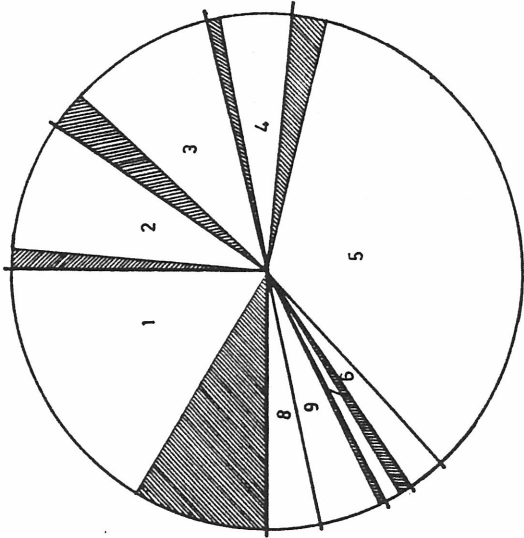
Yıllar	Mimar	İnşaat Müh.	Harita müh.	teknikeri	İnşaat ressamı	Teknikeri	Toplam
1973-76	-	1*	1	1	1	9	12
1977-80	2*	4*	3	1	1	8	19
1981-	1	3*	3	1	1	8	17

\* İmar İşleri Müdürlüğüne atanmaların mesleki dağılımı

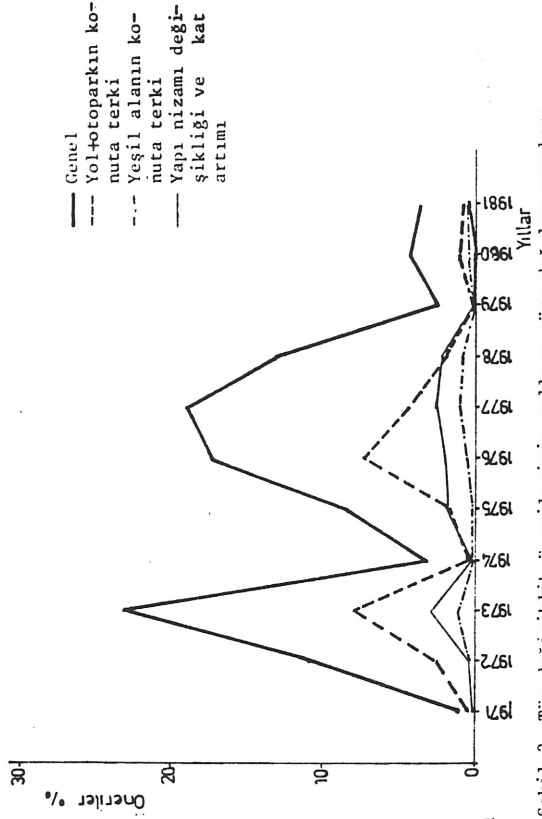
Plan uygulaması konusunda bir çeşit danışman görevini gören Bayındırlık komisyonunun yapısı da ilginçtir. 1974-80 yılları arasında, komisyonunda görev alan toplam 46 üyenin, en çok esnaf-tüccar (15), işçi (10), müteahhit (6) ve sendika-dernek üye ve başkanları (5) meslek gruplarından geldiği görülmektedir (Çizelge 3). Mesleki yapı, yıllara göre incelendiğinde ise, hemen her yıl üyelerin en az % 50 sinin, arazi rantındaki



1. Yol+otoparkın konuta terki (% 28.2)
2. Yol istikametinde değişiklik (%61)
3. Yeşil alanın konuta terki (14.8)
4. Yeni konut alanı açılması (%4.2)
5. Yapı nizamı değişmesi, kat artımı (%36.4)
6. Hizmet ve sosyal tesis alanlarının konuta terki (%17)
7. Sanayi, ticaret, turistik tesisler için yer isteği (%1.4)
9. Yeni yol açılması
8. Digeç (%4.3) (%3.3)



Şekil 1. Tüm plan değişiklik önerilerinin ve kabul edilenlerin değişiklik türlerine göre oranları.



Şekil 2. Tüm değişiklik önerilerinin yıllara göre dağılım oranları.

değişmelerden yakından etkilenebilecek grupların üyelerinden oluştuğu dikkati çekmektedir. Plan uygulaması, bilindiği gibi, kentteki gelişmeleri izleyecek, bunu plana yapışacak niteliktedir. Trabzon belediyesinin imar müdürlüğü ve ilgili organları, bu görevi yerine getirmek için uzun yıllar zorlanacaklardır.

Yıllar	İşçi/Memur	Ticaret-Bana	Müteahhit	Emlakçı	Sigortacı	Matbaacı	Sendikacı	Dernek üyesi	Hukukçu	Çiftçi	Muhasebeci	Bilmiyor	Genel Toplam	Kolon 2,3,4,5 ve 6'nın toplamları	Genel Toplam	Toplam için deki payı %
1974	2	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	7	55		
1975	-	2	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	7	71		
1976	1	3	-	-	-	-	2	1	1	1	-	-	7	43		
1977	1	1	2	-	-	-	1	-	-	-	-	1	6	50		
1978	2	2	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	7	55		
1979	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	66		
1980	2	2	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	6	50		

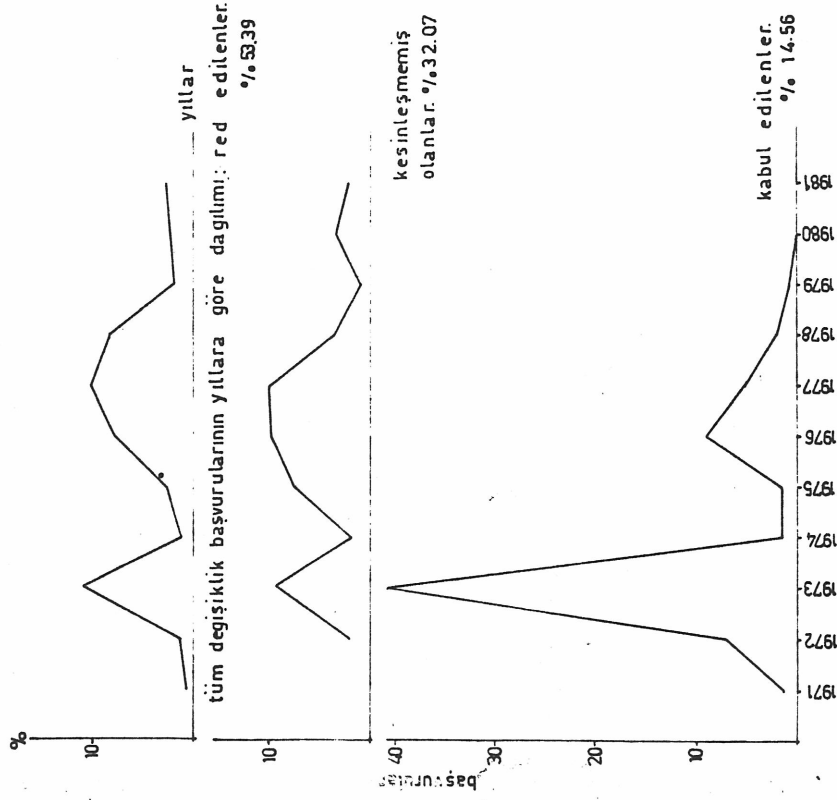
1981 Belediye kadrosundan : Hesap İşleri Md., Personel Md., Veteriner.

Toplam 10 15 6 1 1 2 5 2 1 1 2 46

Çizelge 3 : Bayındırlık Komisyonu üyelerinin mesleklerine göre dağılımı

Merkezi yönetimin, planında netiminde daha etkin rol oynadığı görülmüştür. Son on yılda, 480 plan değişikliği önerisinden yalnız % 14,5 u ilgili organlarca kabul edilmiştir. % 32,1 i kesinleşmemiş ve % 53,3 ü ise, genellikle "istek yoğunluk artırıcıdır" gerekçesi ile red edilmiştir (Şekil 5). Ancak, merkezi yönetimin denetimi, belediye yönetiminde çeşitli nedenlerle başarısız olması ile etkisiz duruma gelmektedir. Örneğin kentte, yaygın olarak bir ile üç kat arasında kat kaçakları, yol, arka ve yan bahçelere tecavüzler görülmektedir. Ayasofya, Kemerkaya, Uzunsokakın güneyi ve Sütlüklü yörelerinde yapılan incelemeler mevcut ortalama kat yüksekliklerinin sırası ile 3,8, 4,9, 4,0 ve 2,4 olduğunu ortaya koymuştur. Halbuki, bu alanlar için planda öngörülen ortalama kat yükseklikleri, sırası ile 3,1., 4,4, 3,6 ve 2,0 dir.

Merkezi yönetim organlarının plan uygulamasına gösterdiği titizlik, yatırımcı kamu kuruluşlarının tutumlarında görülmektedir. Bilindiği gibi, Trabzon bir alt bölge merkezidir. Bölgesel ve il düzeyinde hizmet veren 44 kamu kuruluşundan bir çoğu, kent içinde ve kent yakınlarında yer almaktadır (Aydemir, 1978). Bu kuruluşlar, kendi hizmetlerinin gereği yapı ve makina parklarının yer seçiminde ve yapımında, plan bütünlüğünü gözden uzak tutmaktadırlar. Koşu (Mücavir) alanındaki sahil şeridinin bir bölümü bu tür kuruluşlarca doldurulmuştur. Ayrıca, örneğin Kara Yolları, planda öngörülen yol sisteminin bel kemiği olan, sahil yolundaki şehirlerarası trafik yükünü azaltacak ve sartiardaki iskan bölgelerine



Şekil 5 : Tüm değişiklik başvurularının yıllara ve sonuçlara göre dağılımı. Uplayıcı yol görevini görecektir olan tanjant yolunun açılmasında isteksiz davranırken, yine planda ağırlıklı olarak yayaya ayrılması düşünülen bir yolu üst geçitle sahili yoluna bağlayarak, planı stratejik tercihlerinden sapırmıştır. Bunu yaparken de, plan değişikliği isteği gereğini bile dıvnamıştır. Yatırımcı kuruluşlar ile yerel yönetim ve planı arasında büyük bir eşgüdüm sülük görülmektedir.

#### 1/. PARASAL SORUNLAR

Plan uygulamasını yakından ilgilendiren bir başka konuda, planın maliyeti ve belediye parasal sorunlarıdır. Ülkemizdeki tüm belediyelerin ortak

sorunu olan parasal kaynakların kıtlığı, belediyeleri bu kıt kaynağı en etkili biçimde kullanmaya zorlar. Bu nedenle belediye yaptırdığı planın seçeneklerine göreceli maliyetini, kendi kaynaklarına göre yapılabilişliğini ve mekansal değişmeyi istenen hedefler doğrultusunda yönlendirebilmek için, uygulamada öncelik sırasını bilmelidir. Ancak, Trabzon belediyesine ne ilk, ne de revizyon planında bu tür bilgiler verilmemiştir. Belediye de yukarıdaki sözü edileteknik kadrosuyla, bu tür bir araştırmayı yapabilmekten çok uzaktır. Bu durumda, belediyenin plan uygulamalarını yansıtmak olan imar programları, içerik açısından günlük sorunların çözümüne yönelik, sonuçları çok yönlü olarak düşülmemiş, çoğu kez belediye reisinin istekleri doğrultusunda ve belediye kaynakları göz önüne alınmadan hazırlanmaktadır. Ayrıca, programda öngörülen harcamalarla bütçe harcamaları arasındaki büyük tutarsızlıklar (Çizelge 4) ve programlarda devamlılık ilkesine önem verilmemesi, program hazırlanmasında uygulamadan çok devlet yardımından yararlanabilmek amacının güdüldüğü kanısını vermektedir. Ancak şunu kabul etmek gerekir ki, belediyenin o yılların mali koşullarında, personel-hizmet giderlerini bile borçlanarak karşılamak ciddi yatırımlarda bulunması, mevcut örgüt biçimi içinde olanaksızdı.

Yıllar geliri (000)TL	Belediye Bazı belediye giderlerinin gelir içindeki Z payı		İmar programlarında öngörülen kamulaştırma giderinin gelir içindeki % payı	
	Personel-Hizmet	Yapım-Tesisat Makina-Kamulaştırma	Büyük onarım	Tehizat tırma alım
1973 16.303	38.0	15.0	4.0	2.0
1974 27.319	74.0	6.0	0.2	0.3
1975 34.317	50.0	20	-	0.2
1976 33.929	103.0	4.0	-	0.1
1977 67.637	104.0	2.0	0.5	1.0
1978 93.192	110.0	2.0	0.8	0.2
1979 140.748	124.0	3.0	6.0	0.2

Çizelge 4 : Belediyenin gelir ve önemli gider ve program harcamaları (1973-79).

#### V. SONUÇ

##### Özetlersek :

- İmar planının stratejik kararlarından biri olan ulaşım sistemi gerçekleştirilmemiş, tanjant yol açılmamıştır. Bu yolun plan süresi içinde (1985'e kadar) yapılabilmesi de çok düşük bir olasılıktır.
- Planda öngörülen arazi kullanım kararları büyük oranda yerine getirilememiştir (Fuar alanı, kavşaklar-ulaşım).
- Planda öngörülen kullanım değişikliklerinden doğacak çevre yararı etkisi Planın arazi kullanım kararlarına yansımamıştır.
- Planın yapımında ve yenilenmesinde Trabzon kapalı bir sistem olarak düşünülmüştür, etki alanından gelecek baskılar dikkate alınmamıştır.
- Plan yenilenirken çevre koşullarındaki değişimler göz önüne alınmamış, daha önceki uygulamalar çok yönlü olarak değerlendirilmemiştir.

Kısaca, Trabzon İmar planı uygulamasındaki başarısızlıklar büyük ölçüde, hem plan ile uygulama hem de planı ile plandan etkilenenler ve plan sahibi kurum arasındaki kopukluk ve tutarsızlıklardan kaynaklanmaktadır denilebilir.

Plan sürecinin sonuna yaklaşılan şu yıllarda kent planının yeniden ele alınması söz konusudur. Ancak bu plan, yalnızca belediye ve komşu alanları kapsamamalı, Trabzon'un bölge içindeki etkinliği ve Doğu Karadeniz Bölgesi kıyı yerleşmelerinde görülen süreklilik özelliği dikkate alınarak, kent ve çevre yerleşmeler birlikte değerlendirilmeli, stratejik planlama kararları kentin çevre yerleşmelerini de kapsamalıdır.