

Özellikleri, Etkileri ve Algılanışıyla

# Yeşil Yol Projesi (Giresun)

---

Prof. Dr. Ünsal BEKDEMİR • Doç. Dr. İbrahim SEZER



Prof. Dr. Ünsal BEKDEMİR - Doç. Dr. İbrahim SEZER

## ÖZELLİKLERİ, ETKİLERİ VE ALGILANIŞIYLA YEŞİL YOL PROJESİ (GİRESUN)

ISBN 978-625-8044-33-1

Kitap içeriğinin tüm sorumluluğu yazarlarına aittir.

© 2022, PEGEM AKADEMİ

Bu kitabın basım, yayım ve satış hakları Pegem Akademi Yay. Eğt. Dan. Hizm. Tic. AŞ'ye aittir. Anılan kuruluşun izni alınmadan kitabın tümü ya da bölümleri, kapak tasarımı; mekanik, elektronik, fotokopi, manyetik kayıt ya da başka yöntemlerle çoğaltılamaz, basılamaz ve dağıtılamaz. Bu kitap, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı bandrolü ile satılmaktadır. Okuyucularımızın bandrolü olmayan kitaplar hakkında yayınevimize bilgi vermesini ve bandrolsüz yayınları satın almamasını diliyoruz.

Pegem Akademi Yayıncılık, 1998 yılından bugüne uluslararası düzeyde düzenli faaliyet yürüten **uluslararası akademik bir yayınev**dir. Yayımladığı kitaplar; Yükseköğretim Kurulunca tanınan yükseköğretim kurumlarının kataloglarında yer almaktadır. Dünyadaki en büyük çevrimiçi kamu erişim kataloğu olan **WorldCat** ve ayrıca Türkiye'de kurulan **Turcademy.com** tarafından yayınları taranmaktadır, indekslenmektedir. Aynı alanda farklı yazarlara ait 1000'in üzerinde yayını bulunmaktadır. Pegem Akademi Yayınları ile ilgili detaylı bilgilere <http://pegem.net> adresinden ulaşılabilir.

Bu çalışma Giresun Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi tarafından desteklenmiştir. Proje Numarası: SOS-BAP-A-160317-63.

I. Baskı: Şubat 2022, Ankara

Yayın-Proje: Nisanur Uzunlu  
Dizgi-Grafik Tasarım: Müge Çetin  
Kapak Tasarımı: Pegem Akademi

Baskı: Sonçağ Yayıncılık Matbaacılık Reklam San Tic. Ltd. Şti.  
İstanbul Cad. İstanbul Çarşısı 48/48 İskitler/Ankara  
Tel: (0312) 341 36 67

Yayıncı Sertifika No: 51818  
Matbaa Sertifika No: 47865

### İletişim

Macun Mah. 204. Cad. No:141 A/131 Yenimahalle/ANKARA  
Yayınevi: 0312 430 67 50  
Dağıtım: 0312 434 54 24  
Hazırlık Kursları: 0312 419 05 60  
İnternet: [www.pegem.net](http://www.pegem.net)  
E-ileti: [pegem@pegem.net](mailto:pegem@pegem.net)  
WhatsApp Hattı: 0538 594 92 40

## ÖN SÖZ

Ulaştırma ve turizm, Türkiye'deki bölgesel kalkınmanın en önemli öğelerinden olduğu için bölgesel kalkınma projelerinde yer verilen unsurlardandır. Çünkü ulaştırmanın geliştirilmediği bölgelerde başta turizm olmak üzere beşeri ve ekonomik faaliyetlerin ilerlemesi mümkün değildir. O yüzden bir bölgeye yatırım yapılması için öncelikle ulaştırma olanaklarının iyileştirilmesi gerekmektedir. Ulaştırma olanaklarının geliştirilmesiyle turizm gibi ekonomik faaliyetler de ilerleyebilmekte ve kalkınmanın sağlanması için gerekli olan sinerji oluşturulabilmektedir. Bu bağlamda ulaştırma-turizm-kalkınma etkileşimi, bölgesel kalkınma projeleri için oldukça önemlidir. Giresun ilinin de içinde bulunduğu Doğu Karadeniz Kalkınma İdaresi Başkanlığı (DOKAP BKİ) bölgesi de bu üç unsurun etkileşimiyle tasarlanan bölgesel kalkınma projelerine ev sahipliği yapmaktadır.

Bilindiği üzere DOKAP bölgesi illerinin özellikle Doğu Karadeniz bölümünde bulunanları, dağlık ve engebeli arazilere sahiptir. Bölgede yer alan Doğu Karadeniz Dağları'nın kıyıya paralel uzanan ve iç kesimlere doğru gidildikçe artan yükselti ve engebe durumu, buna ilaveten zorlaşan iklim koşulları, başta ulaştırma olmak üzere pek çok beşeri ve ekonomik faaliyeti olumsuz etkilemektedir. Dolayısıyla turizm faaliyetlerinin geliştirilmesinin önündeki en önemli engellerden birisi de ulaştırma altyapısının yeterli ölçüde geliştirilememiş olmasıdır. Doğu Karadeniz'de yaylaların ve dağlık alanların turizme açılması için ulaşım olanaklarının geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Giresun ili ile birlikte Doğu Karadeniz'de yer alan diğer illerdeki yayla yollarının iyileştirilmesi ve yapılacak yol sistemiyle, Samsun'dan Hopa'ya kadar olan sahadaki yaylaların birbirleriyle olan bağlantılarının güçlendirilmesine yönelik birtakım çalışmalar ve projeler söz konusudur. Bu bağlamda Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu Türkiye Turizm 2023 Stratejisi Eylem Planı'nda (2007-2023) biyolojik çeşitlilik ve doğal kaynaklar açısından oldukça zengin olan bölge, *Yayla Turizmi Gelişim Koridoru* olarak gösterilmiştir.

Yeşil Yol Projesi'nin de temelini oluşturan bu koridor, Giresun ilinin de içinde bulunduğu, Samsun ilinden Artvin ilinin Hopa ilçesine kadar uzanmakta, Türkiye'de yayla ve doğa turizminde öne çıkan turizm merkezlerine ev sahipliği yapmaktadır. Doğu Karadeniz Turizm Master Planı'nda ise bölge turizminin Yeşil Yolculuk adı ile markalaştırılması önerilmiş olup 5 ilin yaylalarını birbirine bağlayan ulaşım ağı da bu markaya paralel olarak önerilmiştir. Doğu Karadeniz Projesi Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığının (DOKAP BKİ) kuruluşu ile birlikte, adı geçen yolun parçalı olarak imalatına başlanmış, henüz bu güzergâh üzerinde turist akımlarının oluşmaması nedeniyle Yeşil Yolculuk markası yerine Yeşil

Yol kavramı, ilgili illerde ön plana çıkmıştır. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı'nda (2007-2013) değinilen "Yayla Turizmi Gelişim Koridoru" ve onun üzerinde temellendirilen ve Doğu Karadeniz Turizm Master Planı'nda detaylı olarak ortaya konulan Yeşil Yol Projesi'nin, DOKAP BKİ tarafından 2014-2018 yıllarını kapsayan DOKAP Eylem Planı'nda da yol haritası belirlenmiştir. Yeşil Yol Projesi 9 ilin (Artvin, Rize, Bayburt, Gümüşhane, Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun, Tokat) önemli yaylalarını ve turizm merkezlerini birbirine bağlayan, bölgeye gelen yerli ve yabancı turistlerin belirlenen güzergâh boyunca konforlu bir şekilde seyahat etmesine olanak veren, doğayla bütünleşik bir turizm projesidir.

Yukarıda kısaca basedilen ve Yeşil Yol Projesi'nin Giresun geçişinin yoğun olarak ele alındığı eser, beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde ulaştırma-turizm ve kalkınma etkileşimi ele alınmıştır. İkinci bölümde DOKAP bölgesinde bulunan illerde Yeşil Yol Projesi güzergâhı, projenin genel özellikleri ve yapılan çalışmalar hakkında bilgiler verilmiştir. Üçüncü bölümde Giresun ilindeki ulaştırma faaliyetleri, ildeki Yeşil Yol Projesi güzergâhları, güzergâh üzerindeki doğal, tarihi ve kültürel çekicilikler, turistik altyapı ve tesisler ile yapılan çalışmalara değinilmiştir. Ayrıca Yeşil Yol Projesi'nin çevresel etkileri üzerinde de durulmuştur. Dördüncü bölümde Giresun ilinde yaşayan yerel halkın Yeşil Yol Projesi'ne yönelik algıları değerlendirilmiştir. Beşinci bölümde ise Yeşil Yol Projesi'yle ilgili SWOT analizi yapılarak önerilerde bulunulmuştur.

Bu çalışmamızda bizlere destek veren ailelerimiz başta olmak üzere herkese teşekkür ederiz. Ayrıca eserin eldeki duruma gelmesine katkı sağlayan Giresun ilindeki kamu kurumlarının yetkililerine ve arazi çalışmaları esnasında ellerinden gelen tüm yardımı sunan Giresun halkına sonsuz teşekkürlerimizi sunuyoruz. Bu çalışmanın bilimsel açıdan faydalı olmasını ve bundan sonra bu konudaki çalışmalara zemin oluşturmasını temenni ediyoruz.

Prof. Dr. Ünsal BEKDEMİR  
ORCID No: 0000-0002-7767-9088

Doç. Dr. İbrahim SEZER  
ORCID No: 0000-0002-0067-7017

Giresun-2022

## İÇİNDEKİLER

Ön Söz.....	iii
Giriş.....	1
Araştırmanın Amacı ve Yöntemi.....	7

### 1. BÖLÜM

#### ULAŞTIRMA-TURİZM VE KALKINMA ETKİLEŞİMİ

Ulaştırma-Turizm ve Kalkınma Etkileşimi.....	10
Türkiye'deki Ulaştırma Faaliyetleri ile Turizm ve Kalkınma Etkileşimi.....	15
Türkiye'deki Ulaştırma Faaliyetlerini Etkileyen Faktörler .....	15
Türkiye'de Ulaştırma Faaliyetlerinin Gelişimi.....	19
Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Mevcut Durumu.....	36
Türkiye'de Bölgesel Kalkınma .....	39
Türkiye'deki Bölgesel Kalkınma İdaresi Teşkilatları .....	46
Güneydoğu Anadolu Projesi ve Bölge Kalkınma İdaresi Teşkilatı.....	48
Doğu Anadolu Projesi ve Bölge Kalkınma İdaresi Teşkilatı.....	49
Konya Ovası Projesi ve Bölge Kalkınma İdaresi Teşkilatı .....	51
Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Projesi ve Bölge Kalkınma İdaresi Teşkilatı .....	52
Türkiye'deki Bölgesel Kalkınma Ajansları.....	56
Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı (DOKA).....	60
Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı (OKA) .....	62
Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı (KUDAKA).....	63

### 2. BÖLÜM

#### YEŞİL YOL PROJESİ

Yeşil Yol Projesi'nin Kapsamı ve Özellikleri.....	70
Yeşil Yol Projesi Kapsamında Yapılan Çalışmalar .....	83

### 3. BÖLÜM

#### YEŞİL YOL PROJESİ VE GİRESUN İLİNDEKİ ETKİLERİ

Giresun İlindeki Ulaştırma Faaliyetlerinin Mevcut Durumu .....	98
Giresun İlinde Yeşil Yol Projesi'ni Etkileyen Faktörler .....	102
Yeşil Yol Projesi'nin Giresun İlindeki Güzergâhının Özellikleri .....	109
Birinci Öncelikli Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhı.....	110
İkinci Öncelikli Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhı.....	114
Üçüncü Öncelikli Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhı .....	115

Giresun İlinde Yeşil Yol Projesi'nin Güzergâhındaki Turistik Çekicilikler.....	117
Birinci Öncelikli Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhındaki Turistik Çekicilikler.....	117
Birinci Eapta Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhındaki Turistik Çekicilikler.....	118
İkinci Eapta Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhındaki Turistik Çekicilikler.....	145
Üçüncü Eapta Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhındaki Turistik Çekicilikler.....	149
İkinci Öncelikli Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhındaki Turistik Çekicilikler.....	151
Üçüncü Öncelikli Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhındaki Turistik Çekicilikler.....	156
Giresun İlindeki Turistik Tesisler ile Turizm Aktivitesi.....	160
Giresun İlinde Yeşil Yol Projesi'nin Güzergâhındaki Turistik Altyapı ve Tesislerin Durumu.....	164
Birinci Öncelikli Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhındaki Turistik Altyapı ve Tesislerin Durumu.....	165
İkinci Öncelikli Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhındaki Turistik Altyapı ve Tesislerin Durumu.....	175
Üçüncü Öncelikli Geliştirilmesi Önerilen Yeşil Yol Güzergâhındaki Turistik Altyapı ve Tesislerin Durumu.....	176
Giresun İlinde Yeşil Yol Projesi Kapsamında Yapılan Çalışmalar.....	177
Giresun İlinde Yeşil Yol Projesi'nin Mekânsal Etkileri.....	187
Yaylacılık Faaliyetlerine Etkileri.....	189
Turizm Faaliyetleri Üzerine Etkileri.....	193
Çevresel Etkiler.....	205

#### 4. BÖLÜM

### GİRESUN İLİNDE YAŞAYANLARIN YEŞİL YOL PROJESİNE YÖNELİK ALGILARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Anket Çalışmasının Amacı ve Önemi.....	216
Araştırmanın Sınırlılıkları.....	216
Araştırmanın Evreni ve Örneklem.....	216
Araştırma Metodu ve Veri Toplama Aracı.....	217
Araştırma Bulguları.....	217
Güvenirlilik ve Normallik Analizi.....	217
Demografik Özellikler.....	220
Katılımcıların Yeşil Yol Projesi'nin Bazı Özellikleriyle İlgili Farkındalığının Değerlendirilmesi.....	221
Katılımcıların Yeşil Yol Projesi'nin Ekonomik, Sosyo-Kültürel ve Çevresel Etkileri ile İlgili Algılarının Değerlendirilmesi.....	223

---

Katılımcıların Yeşil Yol Projesi'nin Ekonomik, Sosyokültürel ve Çevresel Etkilerine Yönelik Katılma Durumlarının Değerlendirilmesi .....	228
Araştırma Sorularının Değerlendirilmesi.....	231

## 5. BÖLÜM

### YEŞİL YOL PROJESİ İLE İLGİLİ SWOT ANALİZ

Yeşil Yol Projesi ile İlgili Swot Analiz.....	243
<b>Sonuç ve Öneriler .....</b>	<b>249</b>
<b>Kaynakça .....</b>	<b>259</b>





# GİRİŞ

Ulaştırma, turizm faaliyetlerinin en önemli bileşenlerinden birisidir. Özgüç (2017) tarafından turizmin “Üç A”sından birisi olduğu belirtilen ulaştırma, turizm unsurları arasındaki bağlantıyı sağlaması nedeniyle vazgeçilmez değere sahiptir. Bu bağlamda turist gönderen yerler ve turist çeken yerler arasındaki turist akışının sağlanması da ulaştırma sayesinde gerçekleştirilmektedir. Bunun yanı sıra turizm olayının kökenine inildiğinde bir seyahat aktivitesi olması ve bunun için de ulaştırma altyapısına gereksinim duyulması da dikkate değer bir durumdur. Turizm hareketliliğinin gerçekleşmesinin en önemli koşullarından birisi olan ulaştırma, turizm faaliyetlerinin gelişmesi ve ilerlemesi ile coğrafi ortamda yayılmasında da büyük önem taşımaktadır.

Turizmin ulaştırmayla olan bağlantısı ve vazgeçilmez önemi nedeniyle Türkiye’de turizmin geliştirilmesi için önemsenmesi gereken meselelerden birisini de turizm ulaştırması oluşturmaktadır. Özellikle Doğu Karadeniz bölümü gibi Türkiye’nin dağlık ve engebeli bölümlerinde turizm faaliyetlerinin geliştirilmesinin önündeki en önemli engellerden birisi de ulaştırma altyapısının yeterli ölçüde olmamasıdır. Dolayısıyla çalışma sahası olan Giresun ilinin de içerisinde yer aldığı Doğu Karadeniz’de yaylaların ve dağlık alanların turizme açılması için ulaşım olanaklarının geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Giresun iliyle birlikte Doğu Karadeniz’de yer alan diğer illerdeki yayla yollarının iyileştirilmesi ve yapılacak yol sistemiyle, Samsundan Hopa’ya kadar olan sahadaki yaylaların birbirleriyle olan bağlantılarının güçlendirilmesine yönelik birtakım çalışmalar söz konusudur. Bu bağlamda Kültür ve Turizm Bakanlığının hazırlamış olduğu Türkiye Turizm 2023 Stratejisi Eylem Planı’nda (2007-2023) biyolojik çeşitlilik ve doğal kaynaklar açısından oldukça zengin olan bölge, *Yayla Turizmi Gelişim Koridoru* olarak gösterilmiştir.

Yeşil Yol Projesi’nin de temelini oluşturan bu koridor, Giresun ilinin de içinde bulunduğu Samsun ilinden Artvin ilinin Hopa ilçesine kadar uzanmakta, Türkiye’de yayla ve doğa turizminde öne çıkan turizm merkezlerine ev sahipliği yapmaktadır. Bu kapsamda Karadeniz Bölgesi’nde; yayla, kıyı, kültür ve sağlık turizmi ana temaları çerçevesinde yeni bir turizm gelişim senaryosuna yönelik uygulamalar gerçekleştirilecektir. Bunun yanı sıra bölgede yer alan yaylaların diğer turizm türleri ile bütünleştirilmesiyle bölgenin, ulusal ve uluslararası ölçekte doğa turizmi temelinde yayla koridoru varış noktası olarak öne çıkarılması hedeflenmektedir. Yayla Koridoru kapsamında turizmin çeşitlendirilmesi için bu yörelerde kamp, golf, kayak, mağaracılık, yamaç paraşütü, rafting, binicilik, balon, balık

avlama, foto-safari ve bungee jumping gibi macera sporlarına yönelik planlama çalışmalarının gerçekleştirilmesi öngörülmektedir. Ayrıca mevcut konaklama kapasitesinin kültür ve ekoturizme yönelik yapılacak planlama ve uygulamalarla artırılması, bölgede oto karavan ve kampçılığın gelişmesi için planlama ve uygulama çalışmalarının yapılması da planlanmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007a: 52). Bunlara ek olarak Yeşil Yol Projesi'nin temelini oluşturan bu koridor ile; yayla yollarını birbirine bağlamak, ulaşım kalitesini artırmak ve kolaylaştırmak, turizm potansiyelini ziyaretçilerle buluşturmak, fiziki altyapıyı iyileştirmek ve bölge insanının gelir düzeyini artırmak hedeflenmektedir (URL 1).

Doğu Karadeniz Turizm Master Planı'nda ise bölge turizminin Yeşil Yolculuk adı ile markalaştırılması önerilmiş olup, 5 ilin yaylalarını birbirine bağlayan ulaşım ağı da bu markaya paralel olarak önerilmiştir. Doğu Karadeniz Projesi Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığının (DOKAP BKİ) kuruluşu ile birlikte, adı geçen yolun parçalı olarak imalatına başlanmış, henüz bu güzergâh üzerinde turist akımlarının oluşmaması nedeniyle, Yeşil Yolculuk markası yerine Yeşil Yol kavramı, ilgili illerde ön plana çıkmıştır (Barlas İmar Planlama ve Limited Şirketi, 2010:588). Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı'nda (2007-2013) değinilen "Yayla Turizmi Gelişim Koridoru" ve onun üzerinde temellendirilen ve Doğu Karadeniz Turizm Master Planı'nda detaylı olarak ortaya konulan Yeşil Yol Projesi'nin, DOKAP BKİ tarafından 2014-2018 yıllarını kapsayan DOKAP Eylem Planı'nda da yol haritası belirlenmiştir.

Yeşil Yol Projesi, 9 ilin (Artvin, Rize, Bayburt, Gümüşhane, Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun, Tokat) önemli yaylalarını ve turizm merkezlerini birbirine bağlayan, bölgeye gelen yerli ve yabancı turistlerin belirlenen güzergâh boyunca konforlu bir şekilde seyahat etmesine olanak veren, doğayla bütünlük bir turizm projesidir (DOKAP BKİ, 2018). DOKAP BKİ tarafından sözü edilen projenin amaçları olarak; doğa turizmini talep eden turistlerin taleplerini Doğu Karadeniz yaylaları ile karşılamak, 9 ilin yaylalarını ve turizm merkezlerini birbirlerine bağlayarak turizm potansiyelini arttırmak, bölgeye gelen yerli ve yabancı turistlerin belirlenen güzergâh boyunca fiziki yapısı iyileştirilmiş bir şekilde seyahat etmesine zemin hazırlamak ve yaylacılık yapan yerel halkın gelir düzeyini yükseltmek gibi gayeler ifade edilmektedir (DOKAP 2016'dan akt. Ayтуğ, 2016: 165; DOKAP BKİ, 2017a: 36).

Bu bölümde konumuz olan Yeşil Yol Projesi'ndeki "Yeşil Yol" kavramı ile literatürde geçen yeşil yol kavramı arasındaki bağlantılar hususunda bilgi vermenin yararlı olacağı kanısındayız. Literatürde geçen *yeşil yol*; akarsu boyları, sırtlar ya da vadiler gibi doğal koridorları, demir yolu güzergâhı boyunca rekreasyon amaçlı kullanıma dönüştürülmüş kanal, manzara yollarını ya da parkları, doğal rezerv

alanları, kültürel obje ya da tarihi yerleşimleri birbirine ve yerleşim alanlarına bağlama işlevine sahip çizgisel koridorlar olarak açıklanmaktadır. Yeşil yolların önemli bir kısmı, rekreasyon veya doğa koruma maksatlı olmasına karşın, bir kısmı ise her ikisini kapsayacak şekilde planlanmış durumdadır. Rekreasyon amaçlı planlanmış yeşil yollar; yürüme, bisiklet yolları, organize spor alanları ve grup aktivitelerine imkan tanımaktadır. Bunun yanı sıra birbirleriyle ilişki kurabilen yeşil yollar; nehir, göl kenarı, sırtlar gibi doğal koridorları izlediği gibi tarihi ve kültürel objelerle de bağlantı sağlamaktadır (Arslan vd, 2004: 14). Yeşil yol, insanlara hem rekreasyon hem de korumayı birlikte sunan sürdürülebilir bir yeşil alan kullanım modelidir (Kurdoğlu, 2002: 81).

Yeşil yollar, koruma, rekreasyon ve motorsuz taşımacılık için meydana getirilen bir korunan açık alan koridorudur (Kurdoğlu, 2002:82). Yeşil yollar, insanları ve yerleri birbirine bağlama yetenekleriyle bilinen kara koridorlarıdır. Yeşil yolların önemli bir kısmı, mevcut rekreasyon fırsatlarını artıran, alternatif ulaşım yolları sağlayan ve bir bölgedeki genel yaşam kalitesini iyileştiren patikalara sahiptirler. Yeşil yol parkurları asfalt veya asfaltlanmamış olabilir ve bisikletliler, yürüyüşçüler, koşucular, patenciler, at biniciler ve tekerlekli sandalyelerle sınırlı olanlar dahil olmak üzere çeşitli yol kullanıcılarını barındıracak şekilde tasarlanabilir (URL 2). Dolayısıyla yeşil yollarda yürüyüş, bisiklet sürme, paten kayma, piknik yapma, ata binme, kayakla yürüme gibi açık hava rekreasyon aktiviteleri yapılabilmektedir. Yeşil yollar, çoğunlukla açık hava ve bir güzergâhta yapılabilen aktiviteler bütünü olmasına karşın bazen yol üzerindeki bir müze ziyareti gibi kapalı mekanlarda da aktivite gerçekleştirilmesine imkan sunar. Yeşil yollarda hem günübirlik aktiviteler gerçekleştirilebilmekte hem de birkaç günlük aktivitelerinin yapılabildiği tesisler ve olanaklar bulunmaktadır (Kurdoğlu, 2005: 39-40).

Yeşil yollar, turist cazibe merkezleridir. Yeşil yollar, turist perspektifi bakımından daha üst kalitede gruplara hitap eder ve yeni yerleşimlerin kazanılmasına katkı sağlar. Fabos'a (1995) göre Yeşil yollar üç amaç için tasarlanır. Bunlar: doğa koruma, maksimum rekreasyon ve turizm imkanları sağlamak, tarihi ve kültürel kalıntıları korumak ve yenilemektir (Kurdoğlu, 2005: 20, 26). Yeşil yollar, bir bölgenin ekonomik, çevresel ve sosyal sağlığının sürdürülebilirliğini nihai olarak etkileyen; değer yaratmak ve ekonomik faaliyet üretmek, bisiklet ve yaya ulaşımının iyileştirilmesi, aktif yaşam yoluyla sağlığın geliştirilmesi, temiz hava, temiz nehirler ve korunan vahşi yaşam, insanları ve mülkü sel hasarından koruma, kültürel farkındalığı ve topluluk kimliğini geliştirme gibi yararlar sağlayan bir konsepttir (URL 2). Yeşil yol aslında göz ardı edilemeyecek bir halk hareketi olup, insanları otomobillerinden dışarı çıkarıp peyzaj içine sokmayı amaçlayan, kentleri kasabalara; insanları doğaya entegre eden ülkenin bir ucundan diğer ucuna