

Merkez: M. Muzaffer Cad. Rampalı Çarşı Alt Kat No: 35-36-41 Meram / KONYA
Tel: 0.332.352 23 03 Fax: 0.332.342 42 96 Email : bilgi@literaturkacademia.com

Dağıtım: Akçaburgaz Mah. 3137. Sk. Ali Rıza Güvener İş Merkezi No: 28 Esenyurt / İSTANBUL
Tel: +90 212 671 68 10

Orta Asya: Mikrareyon Kok Jar/23 Bishkek / KYRGYSZTAN Tel: +996 700 13 50 00



İLGİLİ MAKAMA

NKM YAYIN GRUBU; 1992 yılından beri kitabevi mağazacılığı, 2003 yılından beri de yayın sektöründe faaliyet göstermektedir. Entelektüel yayıncılığa yeni bir açılım getirmek iddiasıyla yola çıkan NKM YAYIN GRUBU, özellikle İletişim temelli olmak üzere; tarih, sosyoloji, edebiyat ve tasavvufa uzanan geniş bir yelpazedeki kitaplarını okuyucularıyla buluşturmaktadır.

Üniversiteler Arası Kurul Başkanlığı (ÜAK)'nın Doçentlik Başvuru Şartlarında belirttiği tanıma göre Literatürk Academia Yayınevi, Tanınmış Uluslararası Yayınevi statüsünde bir yayınevidir. ÜAK söz konusu tanımı şu şekilde yapmıştır: "Tanınmış uluslararası yayınevi: En az beş yıldır uluslararası düzeyde düzenli faaliyet yürüten, **Türkçe dışındaki dillerde** aynı alanda farklı yazarlara ait en az yirmi kitap yayımlamış ve yükseköğretim kurumu senatosunun kararıyla alanında etkinliği ve saygınlığı kabul edilen yayınevi"dir.

Yayınladığı ve yayınlamayı planladığı kitapların seçimiyle ülkemizdeki entellektüel boşluğu doldurmaya önemli bir katkıda bulunabileceğini gösteren NKM YAYIN GRUBU özellikle iletişimden tarihe uzanan geniş alanda teorik yaklaşımlar sunan kitaplarla şimdiden yayın dünyasında kendine özgü bir yer edinmiştir. NKM YAYIN GRUBU'nun Yayınladığı 450 civarında eser bulunmaktadır ve bu eserlerin **150'den fazlası SOSYAL, BEŞERİ VE İDARİ BİLİMLER TEMEL ALANI** ile ilgili çalışmalardır.

NKM YAYIN GRUBU'nun **Türkçe dışındaki dillerde aynı alanda farklı yazarlara ait en az yirmi kitabı** bulunmaktadır. Ayrıca yayınevimizin bastırdıkları kitaplar OCLC WORLD CART, HARVARD LIBRARY, COLUMBIA UNIVERSITY, PRICETON UNIVERSITY LIBRARY, LIBRARY UNIVERSITY OF MICHIGAN gibi uluslararası kütüphanelerde bulunmaktadır.

Bilgilerinize ve İlginize sunulur.

İSMAİL ÇALIŞKAN

NKM YAYIN GRUBU LİTERATÜRK ACADEMİA

Genel Yayın Yönetmeni

NKM İsmail ÇALIŞKAN
nuve@nuvekultur.com
NÖVE KÜLTÜR MERKEZİ LİTERATÜRK ACADEMİA romantikkitap@gmail.com
Kürkçü Mh. Mimar Muzaffer Cd. Rampalı Çarşı No: 41
Tel: 0.332. 352 23 03 Tel & Fax: 0.332. 342 42 96
Mevlana Vergi Dairesi 233 163 10562 KONYA

Merkez: M. Muzaffer Cad. Rampalı Çarşı Alt Kat No: 35-36-41 Meram / KONYA
Tel: 0.332.352 23 03 Fax: 0.332.342 42 96 Email : bilgi@literaturkacademia.com

Dağıtım: Akçaburgaz Mah. 3137. Sk. Ali Rıza Güvener İş Merkezi No: 28 Esenyurt / İSTANBUL
Tel: +90 212 671 68 10

Orta Asya: Mikrareyon Kok Jar/23 Bishkek / KYRGYSZTAN Tel: +996 700 13 50 00



YABANCI DİLLERDEKİ YAYINLARIMIZ

1. Test & Quizzes - With Grammar Notes (İng.) ISBN: 978-975-843-614-9
2. Advanced Reading Skills (İng.) ISBN: 978-994-411-620-6
3. Practical Grammar 1 (İng.) ISBN: 978-975-634-309-8
4. Easy Teaching and Learning English (İng.) ISBN: 978-605-337-032-1
5. Towards Academic Writing (İng.) ISBN: 978-994-411-693-0
6. English Grammar (İng.) ISBN: 978-605-433-616-6
7. Roses From Rumi's Rose Garden (İng.) ISBN: 978-605-337-072-7
8. Teachings of Shams-i Tabrezi (İng.) ISBN: 978-994-411-695-4
9. Rumi and Christ (İng.) ISBN: 978-605-433-669-2
10. The Essence of Rumi's Masnevi (İng.) ISBN: 978-975-956-300-4
11. Besinnung Mevlana Jeleddin Rumis (Alm.) ISBN: 978-605-433-631-9
12. ジャпонカ・ヨウジ・ジュクゴ・ソズリュグ ISBN: 978-605-337-154-0
13. 日本語のことわざからの選択 ISBN: 978-605-337-044-4
14. 日本語イディオム辞書 ISBN: 978-605-337-198-4
15. 日本物語セレクション ISBN: 978-605-337-196-0
16. 日本俳句セレクション ISBN: 978-605-337-169-4
17. 日本語の表現パターン ISBN: 978-605-337-146-5
18. 日本語トピック語彙 ISBN: 978-605-337-073-4
19. 日本語文法質問バンク ISBN: 978-605-337-157-1
20. Nam et ipsa verba Latina ISBN: 978-978-994-411-8
21. Русско-турецкий / турецко-русский словарь идиом ISBN: 978-605-337-222-6
22. ИМЯ ЛЮБОВЬ (Rusça) ISBN: 978-605-433-636-4
23. The Maqalat of Hajji Bektash Veli ISBN: 978-994-411-631-2
24. Teaching Translation ISBN: 979-975-009-251-9
25. КУДРЕТ БЕЙ (Rusça) ISBN: 978-605-337-246-2
26. ТУРЕЦКАЯ КУХНЯ (Rusça) ISBN: 978-605-337-247-9
27. 日本の伝統文学における超自然主義 (Nihon no dentō bungaku ni okeru chō shizen shugi) ISBN: 978-605-337-245-5
28. اردو گرائمر ISBN: 978-994-411-626-8
29. اردو اسپیکنگ گائیڈ ISBN: 978-994-411-657-2
30. اردو ہیج کے قواعد ISBN: 978-994-411-661-9

İSMAİL ÇALIŞKAN

NKM YAYIN GRUBU

LİTERATÜRK ACADEMİA

Genel Yayın Yönetmeni

NKM L-T İsmail ÇALIŞKAN
nuve@nuvekultur.com
NÜVE KÜLTÜR MERKEZİ (KURBANCI) romantikkitap@gmail.com
Kürkcü Mh. Mimar Muzaffer Cd. Rampalı Çarşı No: 41
Tel: 0.332. 352 23 03 Tel & Fax: 0.332. 342 42 96
Mevlana Vergi Dairesi 233 163 10562 KONYA

KAPADOKYA

ARAŐTIRMALARI

İNSAN, DOĞA VE KÜLTÜR

Editör
Ali İmamoğlu

KAPADOKYA ARAŐTIRMALARI

İnsan, Doğa ve Kültür

Editör:
Doç. Dr. Ali İMAMOğLU



Kapadokya Araştırmaları/İnsan, Doğa ve Kùltür

LİTERATURK
academia 353
İnceleme-Araştırma 331

Bu kitap ve kitabın özgün özellikleri tamamen Nüve Kùltür Merkezi'ne aittir. Hiçbir şekilde taktit edilemez. Yayınevinin izni olmadan kısmen ya da tamamen kopyalanamaz, çoğaltılamaz. Nüve Kùltür Merkezi hukukî sorumluluk ve takibat hakkını saklı tutar.

Aralık 2021

Yayınevi Editörleri: **Salih TİRYAKİ - Emre Vadi BALCI**
Genel Yayın Yönetmeni: **İsmail ÇALIŞKAN**

ISBN 978-625-7606-33-2

T.C.
Kùltür ve Turizm Bakanlığı
Yayıncı Sertifika No: 16195

Kapak Tasarım: 
Baskı Öncesi Hazırlık: **Mehmet ATEŞ**
meh_ates@hotmail.com

Baskı & Cilt: **Bulut Dijital Matbaa San. Tic. Ltd. Şti.**
Musalla Bağları Mh. İnciköy Sk. No. 1/A Selçuklu/KONYA
KTBS No: 48120 - Basım Tarihi: **ARALIK 2021**

KÜTÜPHANE BİLGİ KARTI
- Cataloging in Publication Data (CIP) -

İMAMOĞLU, Ali
Kapadokya Araştırmaları/İnsan, Doğa ve Kùltür

ANAHTAR KAVRAMLAR

1. Kapadokya Araştırmaları, 2. İnsan, 3. Doğa, 4. Kùltür
- key concepts -
1. Cappadocia Studies, 2. Human, 3. Nature, 4. Culture



"LITERATURK
academia", Nüve Kùltür Merkezi kuruluşudur.
www.literaturkacademia.com

   / Nkmliteraturk

M. Muzaffer Cad. Rampalı Çarşı Alt Kat No: 35-36-41
Meram / KONYA Tel: 0.332.352 23 03 Fax: 0.332.342 42 96

Ул. М. Музаффер, рынок Рампалы, нижний этаж № 35-36-41
Мерам, КОНЬЯ, тел.: +90 332 352 23 03,
факс: +90 332 342 42 96

Dağıtım: **EMEK KİTAP**
Akçaburgaz Mah. 3137. Sk. Ali Rıza Güvener İş Merkezi No: 28
Esenyurt / İSTANBUL

www.emekkitap.com - Telefaks +90 212 671 68 10

Дистрибутор: **EMEK KİTAP**
Район Акчабургаз, ул. Али Рыза 3137, бизнес центр «Гювener» № 28,
Эсенюрт / СТАМБУЛ
www.emekkitap.com – Телефакс: +90 212 671 68 10

ORTA ASYA TEMSİLCİLİĞİ:
Mikrareyon Kok Jar/23 Bishkek / KYRGYSZTAN
Tel: +996 700 13 50 00 - Telefaks: +996 552 13 50 00

ОФИС В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ:
Микрорайон Кок Жар/23 Бишкек / КЫРГЫЗСТАН
Тел.: +996 700 13 50 00 – Телефакс: +996 552 13 50 00

KAPADOKYA ARAŐTIRMALARI

İnsan, Doğa ve Kùltür

Editör:
Doç. Dr. Ali İMAMOğLU



Nevşehir’de Arazi Kullanımı ve Tarımın Genel Durumu	44
Nevşehir’de Çerezlik Kabak Çekirdeği Yetiştiriciliğinin Genel Durumu.....	46
Nevşehir’de Kabak Çekirdeği Üretimini Etkileyen Fiziki Çevre Koşulları	46
Nevşehir’de Kabak Çekirdeği Üretimini Etkileyen Beşeri Çevre Koşulları	48
Kabak Çekirdeği Üretiminin Dünü ve Bugünü.....	49
Sonuç	53
Kaynakça.....	54

4. BÖLÜM

NEVŞEHİR İLİ MERKEZİNDEKİ TRAFİK KAZALARININ CBS İLE KAZA ANALİZİ

Öğr. Gör. Müjdet GÜNGÖR - Öğr. Gör. Dr. Fatih ADIGÜZEL

Giriş	57
Bulgular.....	62
Sonuç	71
Kaynakça.....	73

5. BÖLÜM

AVANOS’UN SAKİN ŞEHİR OLMA(MA) SÜRECİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Suna AKDERE - Doç. Dr. Şenay GÜNGÖR

1. Giriş	75
1.1. Araştırma Sahasının Yeri	76
1.2. Amaç.....	76
1.3. Yöntem	77
2. Sakin Şehir (Cittaslow) Hareketi	78
3. Avanos İlçesinin Genel Coğrafi Özellikleri.....	82
4. Avanos’un Sakin Şehir Olma(ma) Sürecinin Değerlendirilmesi.....	85
Sonuç	92
Kaynakça.....	93

4. BÖLÜM

NEVŞEHİR İLİ MERKEZİNDEKİ TRAFİK KAZALARININ CBS İLE KAZA ANALİZİ

Öğr. Gör. Müjdet GÜNGÖR*
Öğr. Gör. Dr. Fatih ADIGÜZEL**

Giriş

Günümüzde nüfus hızının artışına bağlı olarak insanlar temel ihtiyaçlarını karşılamak ve yaşamlarını sürdürebilmek için sürekli bir hareket ve etkileşim içindedir. Bu bağlamda çağın temel ihtiyaçlardan biri olarak görülen ulaşım, havayolu, denizyolu, demiryolu ve karayolundan çeşitli taşıtlar ile sağlanmaktadır. Artan nüfus yoğunluğu başta büyükşehirler olmak üzere tüm dünyada trafik sorununu ortaya çıkarmaktadır. TÜİK'den alınan verilere göre trafiğe kayıtlı araç sayısı her geçen yıl artmakta ve en son mart ayı raporuna göre araç sayısı 24 454 396 olmuştur. Yine bu rapora göre otomobil sayısı 13 293 727, minibus sayısı 491 227, otobüs sayısı 211 658, kamyonet sayısı 3 993 229, kamyon sayısı 867 377, motosiklet sayısı 3 548 609, özel amaçlı taşıtlar 72 406 ve traktör sayısı 1 976 163 'tür. Verilere baktığımız zaman araç sayısının fazla oluşu ve her geçen süre içindeki araç artışı beraberinde trafik sorununu oluşturacağı bir gerçektir. Karayolları genel müdürlüğünden elde edilen verilere göre ocak ayı itibariyle Türkiye'de 95 279 km uzunluğunda bulunan karayolunun 26 646 km'si bölünmüş yoldur. Karayolunun ulaşım açısından öncelikli olarak tercih edilmesi (Sungur vd., 2014) neticesinde trafik yoğunluğunun oluşması (Çinicoğlu, 2013) suretiyle çeşitli faktörler ulaşımında sorunlara neden olmaktadır. Karayolları trafik kanununa göre trafikte seyir halinde olan bir veya birden fazla aracın sebep olduğu yaralanma, can kaybı, maddi ve manevi hasarla sonuçlanan olayların hepsine trafik kazası adı verilmektedir. Trafik kazaları sürücü hatası, araç arızası, yolların durumu ve doğa olayları gibi sebeplerden dolayı meydana gelebilmektedir (Li ve Chang, 2019) Dünya genelindeki nüfus artışı, teknolojik

* Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi.

** Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi.

ilerlemelerin beraberinde getirdiği yeni ulaşım araçları ve araç sayılarının artması yoğun trafiğin oluşmasına ve sorunların meydana gelmesine neden olmaktadır (Vural, 2019). TÜİK verilerine göre Türkiye’de 2019 yılında toplam 23 156 975 kayıtlı araçtan 280 700 tanesi trafik kazasına karışmıştır. Araçların dağılımını incelediğimizde trafiğe kayıtlı 12 503 049 otomobilden 149 111 tanesi yaklaşık olarak %1,2 trafik kazasına karışırken, trafiğe kayıtlı 213 358 otobüsten 6036 tanesi yaklaşık olarak %2,8 trafik kazasına neden olmuştur. Bununla birlikte 493 373 kayıtlı minibüsten 8395 tanesi yaklaşık olarak %1,7 trafik kazasına, 844 481 kayıtlı kamyonundan 12 181 tanesi %1,4 yaklaşık olarak trafik kazasına ve kayıtlı 3 796 919 kayıtlı kamyonetten 41 849 tanesi yaklaşık olarak %1,1 tanesi trafik kazasına dahil olmuştur. Öte yandan 3 331 326 kayıtlı motosikletten 45 711 tanesi yaklaşık olarak %1,4 olarak trafik kazasında yer almıştır. Ayrıca 2019 yılı verilerine göre meydana gelen 1 168 144 kaza sonrası 5 473 kişi ölmüş olup, 283 234 kişi ise yaralanmıştır. Ölenlerden 259 kişi 0-9 yaş grubu, 151 kişi 10-14 yaş grubu, 164 kişi 15-17 yaş grubu, 288 kişi 18-20 yaş grubu, 357 kişi 21-24 yaş grubu, 3061 kişi 25-64 yaş grubu, 1163 kişi ise 65 yaş üstünde yer almaktadır. Bunun yanında meydana gelen trafik kazalarında 30 kişinin yaşı tespit edilememiştir.

Trafik kazalarının sayısının artması neticesinde meydana gelen yaralanmalar, maddi ve can kayıpları önemli bir sorun teşkil etmektedir (Baykam, 2001). Kazaya uğramış kişiler maddi ve fiziksel anlamda yara alırken, ülke ekonomisi de ciddi anlamda zarar görmektedir. Dünya’da her yıl bir milyon civarında insan hayatını kaybetmekte, bunun 20 ile 30 katı arasında bir oranda kişiler fiziksel olarak yaralanmaktadır (Vural, 2019:342). Bu durum trafik kazalarının azaltılması için yapılan çalışma ve araştırma faaliyetlerini zorunlu hale getirmektedir.

Gelişmiş birçok ülke trafik kazalardan dolayı oluşan maddi ve manevi kayıpları en aza indirmek için ulaşım planlaması yapıp ve trafik mühendisliğine önem vermektedir. Meydana gelebilecek trafik kaza sayısındaki azalış, yaralanma ve can kayıplarındaki düşüş ile birlikte maddi hasarların en aza inmesi trafik sorununun çözümü olarak gelişmiş ülkelerin başarısı olarak kabul görmektedir (Çodur ve Tortum, 2013:46).

2021 yılı verilerini incelediğimizde, Türkiye karayolları ağından yapılan çalışmalar sonucu tespit edilen 28 kara noktası ile ilgili iyileştirme faaliyetleri Karayolları genel müdürlüğünce devam edilmektedir (KGM, 2021). Bununla birlikte şehir içi bölgelerde meydana gelen kazalarda belirlenen kara noktaları Karayolları genel müdürlüğünün Türkiye karayolları ağında gösterilmemiştir. Bu durum trafik kazalarının meydana geldiği bölgelere göre farklı birimlerin bu

lunması ve sorumluluğun farklı mercilere dağılmasından kaynaklandığından ileri gelmektedir. Örneğin il ve ilçe merkezlerinde trafik denetleme şube müdürlüğünce trafik denetimi yapılırken, merkezlerin dışındaki bölgelerde jandarma trafik şube ekipleri tarafından trafik denetimi yapmaktadır. Bu sebeple şehir içi bölgelerde meydana gelen trafik kazalarına ait kara noktaları ile trafik kaza riski taşıyan bölgelerdeki trafik kaza kara noktalarının verilerinin sayısal olarak harita ortamına aktarılmasında eksikler bulunmaktadır. Bu bağlamda ülke genelinde şehir içi yollarda yapılan kazaların analizi yapılması ve yapılan kazaların bir veri tabanının oluşturulması önem alınmasına katkı sağlayacaktır. Yapılan alışmalar doğrultusunda alınan önlemler ve yapılan iyileştirmeler trafik kaza sayılarının azaltılmasına yardımcı olacağı düşünülmektedir (Karaşahin ve Tuncuk, 2003).

Günümüzde yapılan çalışmalar doğrultusunda programların artması ve uygulanan gelişmiş yazılımlar, trafik kazaları sorununun üzülmesi için verilerin istatistiksel olarak yorumlanıp, analiz ve değerlendirme imknı sunmaktadır. Örneğin Denizli şehrinde yapılan bir çalışmada kaza potansiyeli olan yolların saptanması için tehlike indeksi metodu kullanılmıştır (Ozan, vd., 2010). Karayolları trafik kazalarının kaza analiz kesimleri yaklaşım modelini geliştirip değerlendirmiştir (Güler, 2017). İstatistiksel yöntemlerin yanında çeşitli analizleri değerlendirme ve sonuçları irdeleme imknı veren Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) gibi uygulamalar da mekânsal istatistik içeren sorunların zmne katkı sunmaktadır. Coğrafi bilgi sistemleri kullanılarak kaza yapılan bölgelerin belirlenmesi meydana gelebilecek kaza noktalarında alınabilecek önlemlere katkı sağlamaktadır. Örneğin Thieman, kaza verilerini kullanarak Coğrafi Bilgi Sistemi yardımıyla kaza kara noktalarını tespit ettiği çalışmasını Cheyenne şehri için uygulamıştır (Thieman, 1998). Benzer şekilde Eskişehir ilindeki kaza verilerini kullanarak CBS yardımıyla ulaşım planlaması için zm nerisi vermiştir (Gvenal, vd., 2005). Ayrıca Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) kullanılarak Isparta ilindeki trafik kaza kara noktalarını Isparta ili imar haritası üzerinde gösterip zm nerileri sunmuştur (Saplığlı ve Karaşahin, 2006). Benzer bir çalışmada (Güngör. vd., 2021) şanlıurfa ilinin merkez ilçeleri olan Eyyübiye, Haliliye ve Karaköprü ilçeleri için kaza noktalarını tespit edip zm nerileri sunmuştur. Yapılan çalışmalarda dikkat edilmesi gereken nokta kaza ile ilgili tüm verilerinin mümkün olduğunca detaylı incelenip, coğrafi bilgi sistemlerinde yorumlanması için uygun hale getirilmesidir (Khan vd, 2006:3).

Coğrafi Bilgi Sistemleri mevcut analizleri sayesinde coğrafyanın farklı disiplinlerinde oldukça işlevsel bir yöntem aracıdır. Arazi kullanımlarından (İma-

moğlu ve Dengiz, 2020) jeoistatistik yöntemlere (Sürmen vd., 2020), rekreatif alanların planlanmasından (İmamoğlu vd., 2014) noktasal analizlere kadar farklı perspektifte çalışmalarda uygulama aracı olan CBS programlarının önemi artmaya devam etmektedir. Bu uygulamalar, kaza konusunda da yapılan birçok analizle verileri tasnif edebilmekte ve yorumlanmasına katkı sunmaktadır. Kaza analizlerinin yapılabilmesinde birçok farklı yöntem kullanılmaktadır. Hot spot analizi en çok kullanılan yöntemlerden biri olup en doğru sonuçları ortaya çıkarmaktadır. Hot spot (Sıcak nokta) analizinde, Getis Ord G^* istatistiği kullanılmaktadır. Getis Ord G^* 'nin mekânsal kümelenmenin yüksek ve düşük olduğu alanları tespit edebilme özelliği bulunmaktadır. Çalışmamızda hot spot analizi ile kaza noktalarının mekânsal kümelenmesi ile yoğunlukları tespit edilmiştir. Getis Ord G^* 'de hesaplamalar sonucunda elde edilen G^* değeri pozitif ve z değeri z değerinden büyük ise yüksek değerlerin kümelendiği veya G^* değeri negatif ve z değeri z değerinden küçük ise de düşük değerlerin kümelendiği kabul edilmektedir (Özgür, 2008). Getis Ord G^* hesaplaması şu şekildedir:

$$G = \frac{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{i,j} .x_i .x_j}{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n x_i .x_j}$$

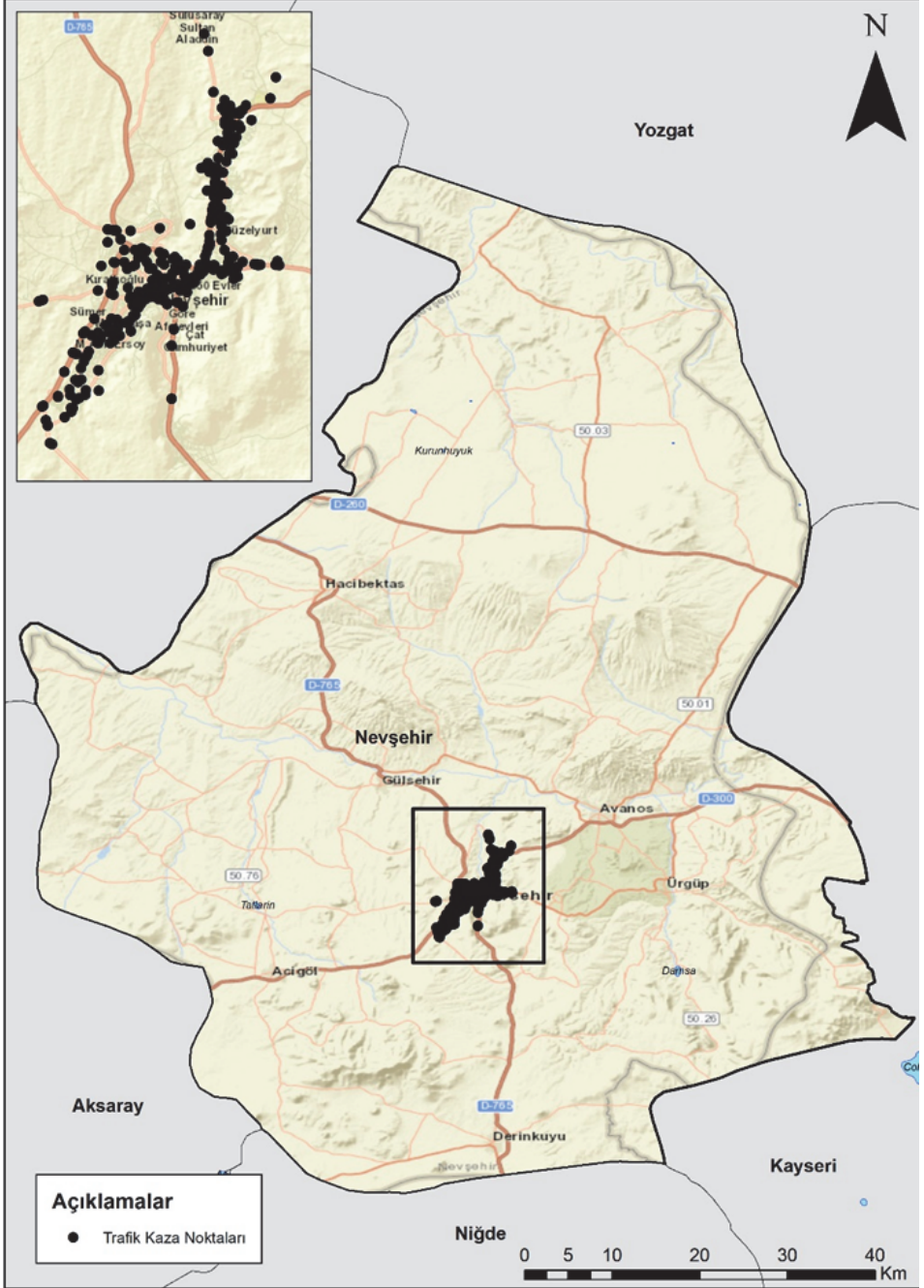
d : Komşuluk mesafesi

W_{ij} : Ağırlık matrisi

x_i ve x_j : i ve j objelerinin öznitelik bilgisi

N : Katmandaki obje sayısı şeklinde ifade edilmektedir.

Çalışma alanı olarak İç Anadolu Bölgesi'nde yer alan, turizm faaliyetleri açısından oldukça hareketli olan Nevşehir ili seçilmiştir (Şekil 1). Nevşehir ili 2019 ve 2020 yılına ait Nevşehir ili Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Şube Müdürlüğü'nden alınan ölümlü ve yaralanmalı trafik kazaları verileri kullanılmıştır. 2019 yılında Nevşehir merkezde 366 kaza meydana gelirken 2020 yılında ise toplam 268 kaza meydana gelmiştir. Bu kazalarda öznitelik bilgisi olarak ay, gün, saat, kazanın sonucu (ölümlü veya yaralanmalı) vb. bilgileri yer almaktadır. Kazaların analiz edilmesinde de bu bilgilerin yorumlanması ve değerlendirilmesi oldukça önemlidir.



şekil 1. Çalışma Alanı Lokasyon Haritası

Bulgular

Nevşehir merkezinde 2019 ve 2020 yıllarına ait kaza verilerinin aylara göre dağılımı incelendiğinde, 2019 yılında en fazla 41 kaza ile temmuz ayında meydana gelirken 2020 yılında 36 kaza ile yine en çok temmuz ayında meydana gelmiştir (Tablo 1). Ardından 2019 yılında mayıs ayı 40 kaza ile en fazla kaza görülen ikinci ay iken 2020 yılında 27 kaza ile en çok kazanın görüldüğü ay mart ayıdır. 2019 yılında ekim ayı 39 kaza ile ve kasım ayı 36 kaza ile sıralanmaktadır. 2020 yılında 26 kaza ile eylül ayı ve 25'er kaza haziran ayı ile ağustos ayı gelmektedir. 2019 yılında en az kazanın meydana geldiği ay 18 kaza ile ocak ayı olurken 2020 yılında 11 kaza ile nisan ayı olmuştur. Görüldüğü gibi kazaların ağırlıklı olarak en çok yaz aylarda ve yağışın yoğun olduğu aylarda meydana gelmiştir. Trafik kazalarının bu dönemde fazla olmasının nedeni olarak havaaların sıcak olmasında kaynaklı sürücü hatalarının artması, trafik kurallarına uyulmaması ve yağışların yoğun olduğu aylardaki olumsuz hava koşullarının karayolu trafiğini olumsuz etkisi olduğunu göstermektedir. Ayrıca pandeminin başladığı aylardaki kısıtlamalar sebebiyle kaza sayılarının 2020 yılında oldukça azaldığı görülmektedir.

Tablo 1: Nevşehir Şehrindeki 2019 ve 2020 yılında meydana gelen kazaların aylara göre dağılımı

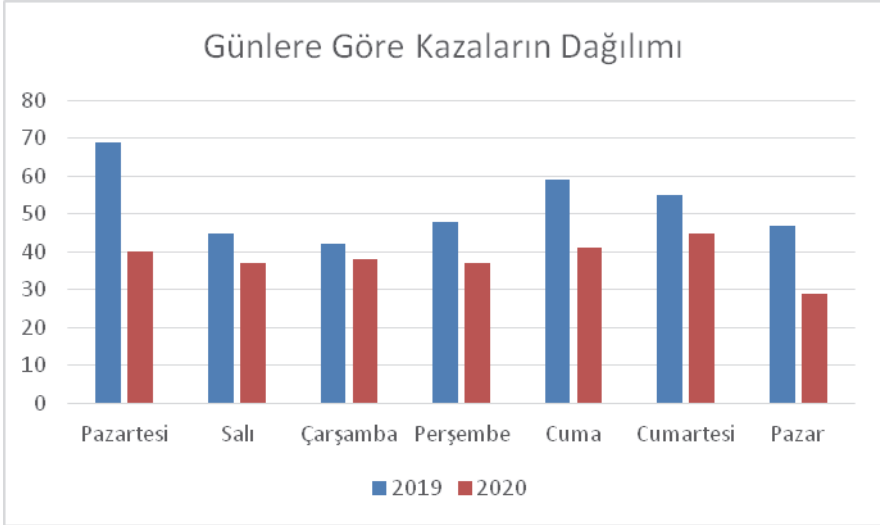


Kaynak: Nevşehir İl Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Başkanlığı.

2019 yılında trafik kazalarının olduğu günlere baktığımızda (Tablo 2), en fazla kazanın pazartesi günü 69 kaza ile meydana geldiği görülmüştür. Daha

sonra 59 kaza ile cuma günü ve 55 kaza ile cumartesi günü sıralanmıştır. En az kaza görülen gün ise 42 kaza ile arşamba günü olmuştur. Toplam kaza verilerine baktığımızda hafta içi günlerinde toplam 263 kaza gerçekleşirken hafta sonu günlerde ise toplam 102 kazanın meydana gelmiştir. Bu durum hafta içi günlerde çalışan sayısının fazla olmasına bağlı olarak haftanın ilk iş gününde trafiğin yoğunlaşması olarak yorumlanabilir. 2020 yılında en fazla kazanın olduğu gün 45 kaza ile cumartesi günüdür. Daha sonra 41 kaza ile cuma günü ve 40 kaza ile pazartesi günü gelmektedir. En az kaza görülen gün ise 29 kaza ile pazar günü olmuştur. Ayrıca hafta sonu toplam 74 kaza meydana gelirken hafta içi günlerde ise 193 kaza gerçekleşmiştir. Öte yandan pandemiden kaynaklı kısıtlamalardan dolayı uzaktan eğitime geçilmiştir. Bu durum eğitimin uzaktan yapıldığı süreçte ğrenci, ğretmen ve diğer çalışanların trafik yoğunluğu oluşturmadıkları için 2020 yılı kaza verilerinin 2019 yılına göre oldukça azaldığını göstermektedir.

Tablo 2: Nevşehir şehrinin 2019 ve 2020 yıllarında meydana gelen kazaların günlere göre dağılımı

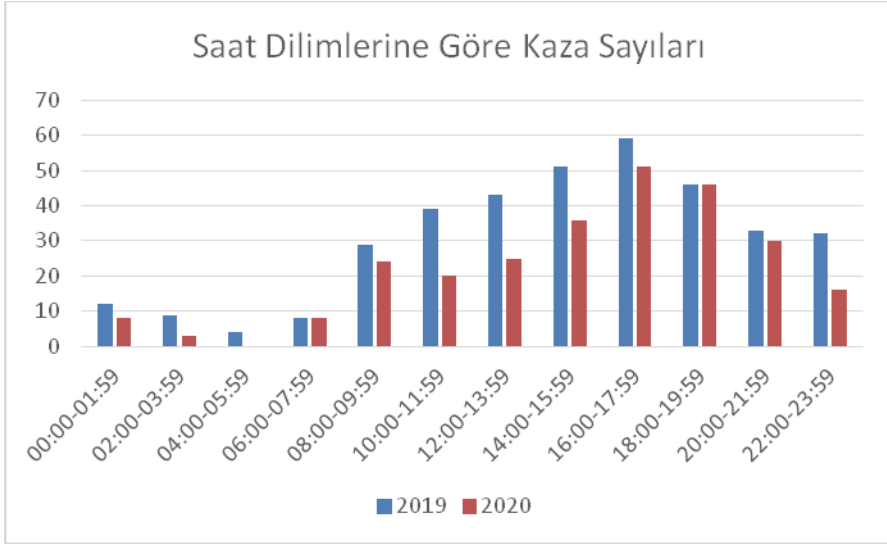


Kaynak: Nevşehir İl Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme şube Başkanlığı.

2019 yılında trafik kazalarının gün içerisindeki saat dilimlerine göre dağılımı incelendiğinde (Tablo 3) en fazla kazanın 16:00-17:59 saat dilimi arasında 59 kaza ile meydana geldiği görülmüştür. Bu saat diliminden sonra en fazla 51 kaza ile 14:00- 15:59 saat diliminde meydana gelmiştir. Kazaların en az olduğu saat dilimi ise 04:00-05:59 saat dilimleri arasında gerçekleşen 4 kazadır. 2019 yılı ka-

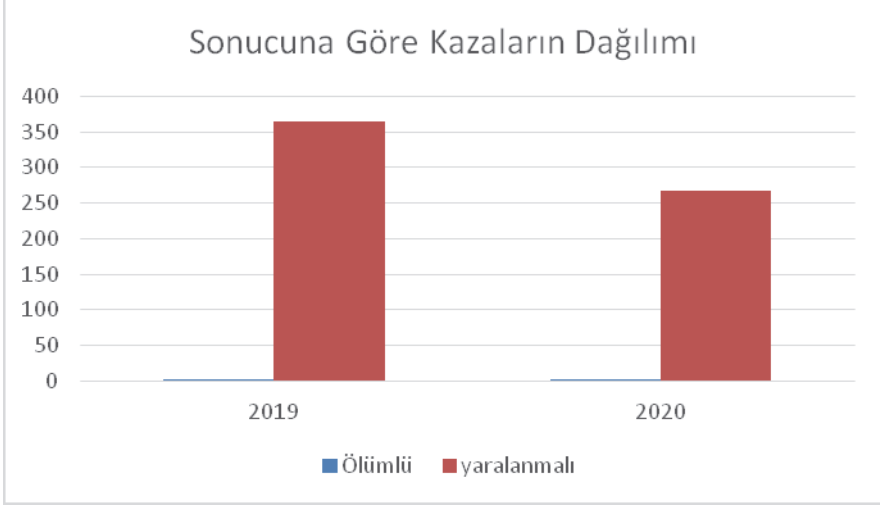
za verilerinin gerçekleştiği zaman dilimlerine göre incelendiğinde trafik kazalarının ağırlıklı olarak öğleden sonra meydana geldiği gözlemlenmektedir. Bu saat diliminde olmasının sebebi olarak mesai bitimi iş çıkışlarında oluşan trafik yoğunluğunun etkisi olduğu görülmektedir. 2020 yılı kaza verilerine göre en fazla kazanın 16:00-17:59 saat dilimi arasında 51 kaza meydana gelmiştir. 04:00-05:59 saat dilimi arasında ise hiç kaza meydana gelmemiştir. Burada dikkat çeken nokta öğlede sonra saat dilimlerinde kazaların yoğunlaştığı görülmektedir. Öte yandan kısıtlamalardan kaynaklı 00:00-07:00 saat dilimlerinde arasında belirgin bir şekilde kaza sayıları azalmıştır.

Tablo 3: Nevşehir Şehrinin 2019 ve 2020 yıllarında meydana gelen kazaların gün içerisindeki zaman dilimlerine göre dağılımı



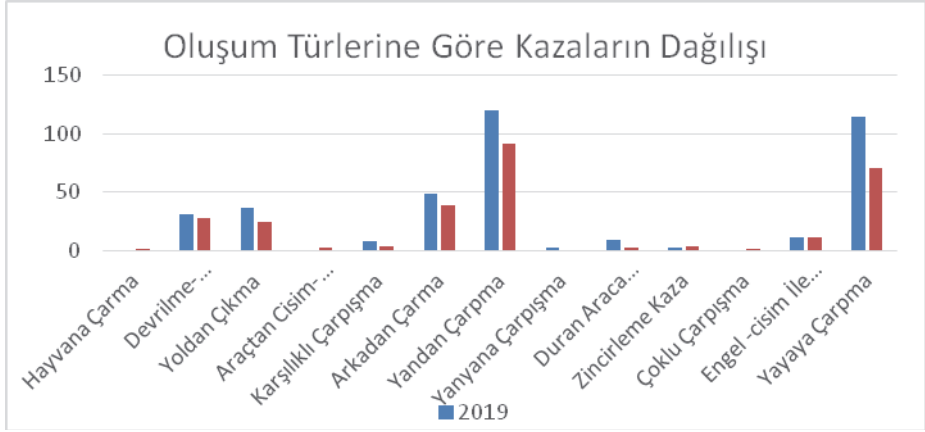
Kaynak: Nevşehir İl Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Başkanlığı.

2019 yılı trafik kazaları verilerine göre meydana gelen 365 kazada 364 kaza yaralanmalı, 1 kaza ölümlü kaza ile sonuçlanmış, meydana gelen kazalarda 505 kişi yaralanmıştır. 458 kazada ise maddi hasar yanında 1 kişi hayatını kaybetmiştir. 2020 yılında meydana gelen 267 kazadan 266 kaza yaralanmalı ve 1 kaza ölüm ile sonuçlanmıştır. Bu yaralanmalı kazalarda 368 kişi yaralanmış ve 453 kazada maddi hasar meydana gelmiştir. Sonuç olarak kısıtlamaların başladığı zaman aralıklarında trafiğin zorunlu haller dışında herhangi bir yoğunluğun olmaması kaza sayılarının azalmasında rol oynamıştır (Tablo 4).

Tablo 4: Nevşehir şehrinin 2019 ve 2020 yıllarında meydana gelen kazaların sonucuna göre dağılımı

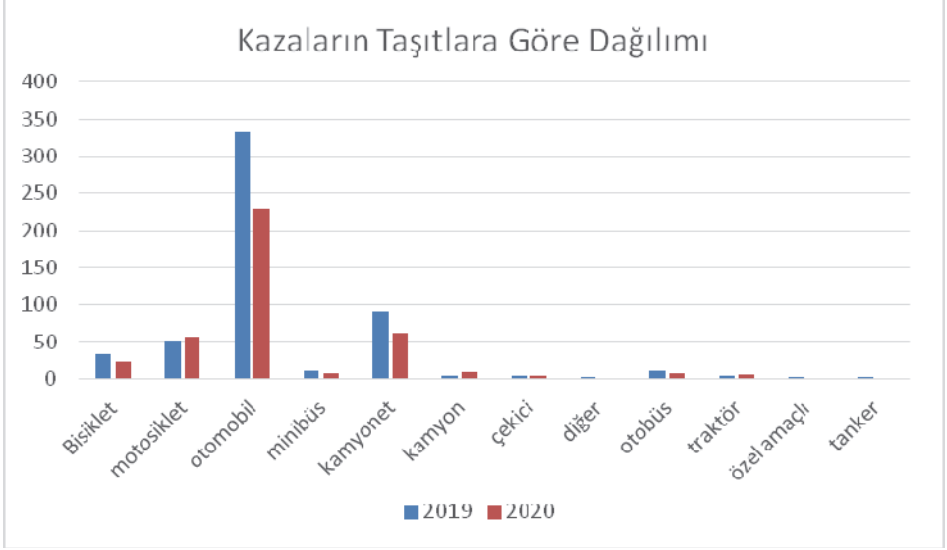
Kaynak: Nevşehir İl Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme şube Başkanlığı.

Kazalar oluşum türlerine göre incelendiğinde ise, 13 farklı kategoride kaza türü olduğu gör÷lmektedir. Bu kategorilerden en yüksek olan tür 2019 yılı için 120 kaza ile yandan çarpmadır. Sonrasında sırasıyla yayaya çarpma, arkadan çarpma, yoldan çıkma, devrilme-savrulma/takla, engel-cisim ile çarpışma, duran araca çarpma, karşılıklı çarpışma, yan yana çarpışma ve zincirleme kaza gelmektedir. Öte yandan 2019 yılında Hayvana çarpma, araçtan cisim-insan düşmesi ve çoklu çarpışma kazaları meydana gelmemiştir. (Tablo 5). 2020 yılında en yüksek tür 91 kaza ile yandan çarpmadır. Sonrasında yaya çarpma ve arkadan çarpma kazaları gelmektedir. Hayvana çarpma kazası ve çoklu çarpışma 1 kaza meydana gelirken araçtan cisim- insan düşmesi kazası 3 tane gerçekleşimiştir. Öte yandan yan yana çarpışma kazası meydana gelmemiştir.

Tablo 5: Nevşehir Şehrinin 2019 ve 2020 yıllarında meydana gelen kazaların oluşum türü

Kaynak: Nevşehir İl Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Başkanlığı.

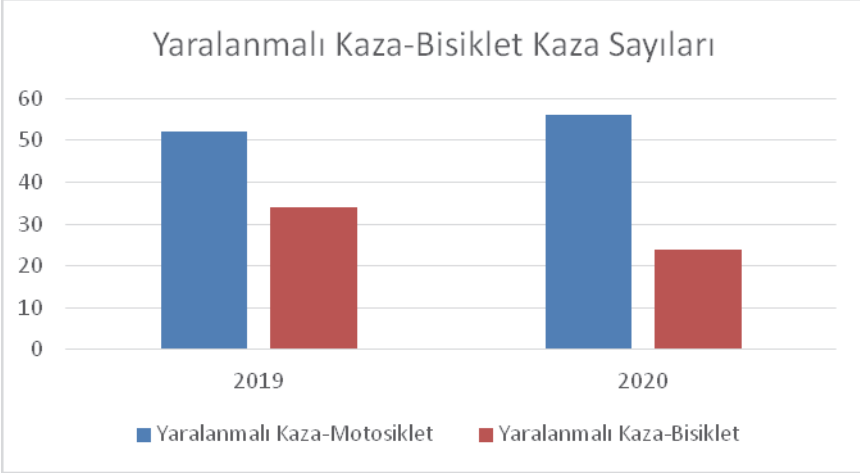
Kazaların meydana geldiği taşıtların dağılımına baktığımızda (Tablo 6) 2019 yılında 334 kaza ile otomobil ilk sırada yer alırken 91 kaza ile kamyonet ikinci sırada yer almaktadır. Diğer taşıtlar kaza sayısına göre sırasıyla motosiklet, bisiklet, minibüs, otobüs, kamyon=çekici, traktör, diğer amaçlı, tanker ve diğer taşıtlar şeklinde sıralanmaktadır. 2020 yılında en çok 230 kaza ile otomobil yer alır. Daha sonra sırasıyla kamyonet, motosiklet, bisiklet, kamyon, otobüs=mini-büs, traktör ve çekici yer almaktadır. Öte yandan özel amaçlı taşıtlar, tanker ve diğer taşıt kazaları meydana gelmemiştir. 2020 yılına baktığımızda pandemiden kaynaklanan kısıtlamalar ve uygulanan sokağa çıkma yasaklarının olduğu zaman dilimlerinde meydana gelen trafik kazalarının sayısı belirgin bir şekilde düşmüştür.

Tablo 6: Nevşehir Şehrinin 2019 ve 2020 yılında meydana gelen kazaların taşıtlara göre dağılımı

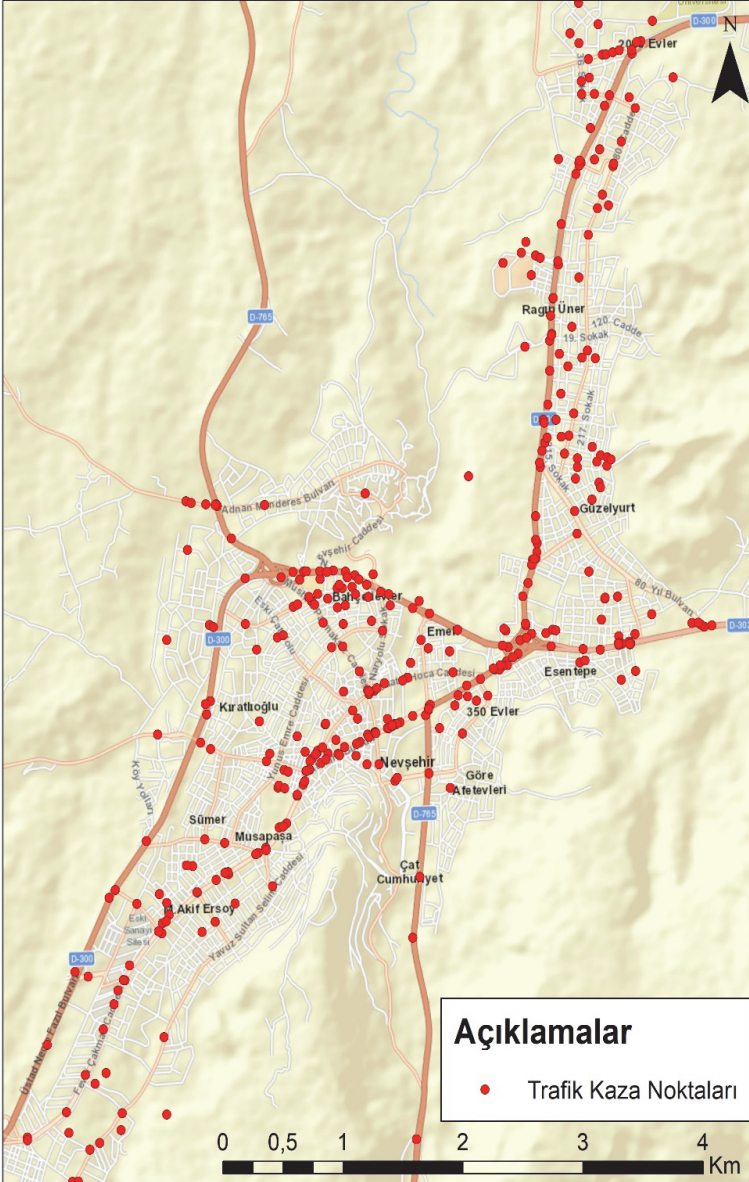
Kaynak: Nevşehir İl Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Başkanlığı.

Nevşehir ilinde 2019 yılında 34 yaralanmalı bisiklet kazası ve 52 yaralanmalı motosiklet kazası gerçekleşmiştir (Tablo 7). Özellikle havaların ısınmasıyla artan bisiklet ve motosiklet kullanımı etkili olmuştur. 2019 yılında en çok kaza sayısı mayıs ayında 8 trafik yaralanmalı motosiklet kazası ile 7 yaralanmalı bisiklet kazası meydana gelmiştir. Öte yandan 2020 yılında 24 yaralanmalı bisiklet kazası ve 56 yaralanmalı motosiklet kazası meydana gelmiştir. En çok gerçekleşen yaralanmalı motosiklet kazası 10 kaza ile eylül ayında meydana gelirken, en çok gerçekleşen bisiklet kazası 9 kaza ile temmuz ayında gerçekleşmiştir.

Tablo 7: Nevşehir Şehrinin 2019 ve 2020 yılında meydana gelen yaralanmalı bisiklet ve motosiklet kazalarının sayısı



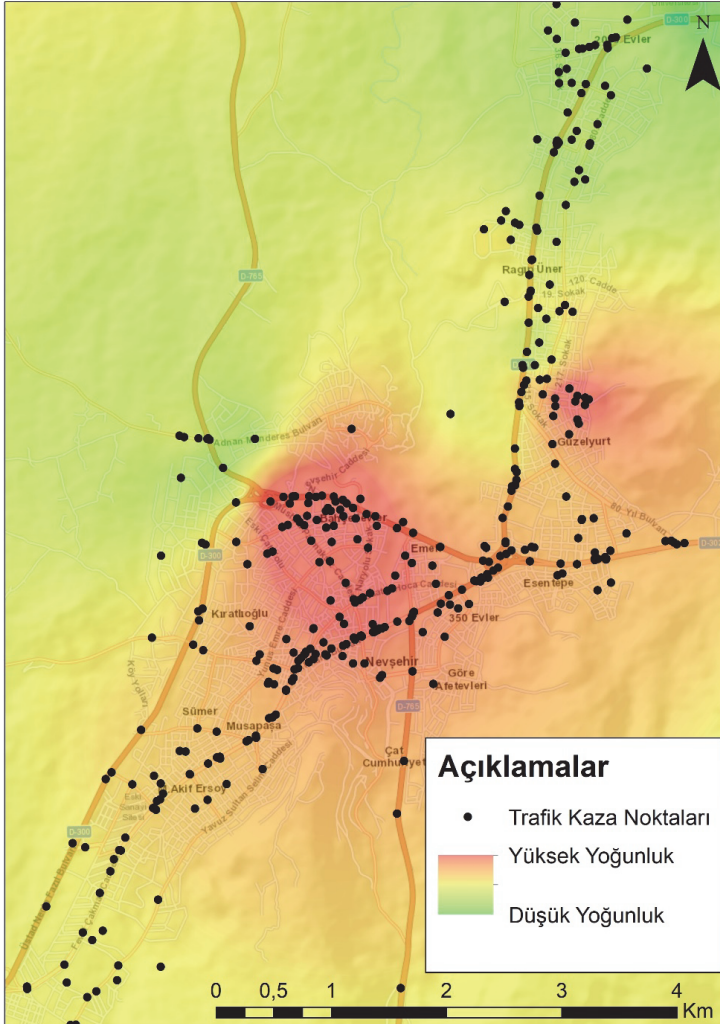
Kaynak: Nevşehir İl Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Başkanlığı



Şekil 2. Nevşehir şehrinde 2019 ve 2020 yıllarına ait meydana gelen trafik kazaları yoğunluk haritası.

Şekil 2 ve 3'e bakıldığında kazaların ana yollar üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Özellikle güney-batı ve kuzey-doğu yollarının kesiştiği nokta olan Kayseri Caddesi ve Fevzi Çakmak Caddesinde kazaların çok yoğun olduğu gö-

rülür. Bunun dışında da yine kazaların Esentepe Mahallesiindeki büyük kavşakta yoğun olduğu görülmektedir. Bunun da özellikle araç sayısı ve trafik yoğunluğu ile doğrudan bağlantısı vardır. Kavşaklardan çevreye doğru kaza yoğunluklarının azaldığı görülmektedir. Yine şehir merkezinde yer alan Saatçi Hoca Caddesinde kazaların yoğun olduğu görülmektedir. Ayrıca kazaların Nevşehir-Kayseri ve Nevşehir-Ürgüp yolunda yoğun olduğu görülür. Bu alanlarda kazaların yoğun olması sürücü ve yaya dikkatsizliği, trafik kuralı ihlali ve insan sirkülasyonunu fazla olmasından kaynaklanmaktadır.



Şekil 3. Nevşehir şehrinde 2019 ve 2020 yıllarına ait meydana gelen trafik kazaları hot spot haritası.

Sonuç

Nevşehir peribacalarının en güzel örneklerinin bölgede yer alması ve çokça bulunan müzeler sebebiyle (İmamoğlu, 2019), hem turizm faaliyetleri hem de kurulan niversite nedeniyle son 10 yıldır nüfus veren il konumundan çıkarak nüfus alan iller kategorisine girmiştir (Uysal ve İcen, 2019a). Nüfus yoğunluğunun artmasına bağlı olarak trafikte artan araç sayısının fazlalığı neticesinde meydana gelen trafik kaza sayısı dünyada ve Türkiye’de olduğu gibi artmıştır. Nevşehir ili Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Şube Müdürlüğü’nden alınan 2019 ve 2020 yılına ait ölümlü ve yaralanmalı trafik kazaları verilerine göre meydana gelen trafik kaza sayıları karşılaştırılmıştır. 2019 yılı öncesi verilere göre kazaların sayısı artarken, 2020 yılında covid-19 virüs nedeniyle meydana gelen pandemiden dolayı uygulanan kısıtlamalar kaza verilerinin azaldığını göstermektedir.

Trafik kazalarının meydana gelmesini engellemek zor olsa bile, yapılan çalışma ve araştırmalar sonucunda trafik kazalarının yoğunluğunun azaltılması hedeflenip, sürücülerin bilinçlenmesini sağlayarak kaza sayıları mümkün olan en az sayıya indirgenmesi amaçlanmaktadır.

Çalışma sahasında hot spot analizi ile çok sayıda kara noktası belirlenmiştir. Bu noktaların kavşaklar üzerindeki yollarda, dar cadde ve sokaklarda yoğunlaştığı tespit edilmiştir. Bunun neticesinde veriler göz önünde bulundurulup yetkililerle yapılan görüşmeler sonucunda, trafik kazalarının büyük bir kısmında sürücü hataları göze çarpmaktadır. Buna göre sürücülerin dikkatsizliği, kural ihlalleri ve aşırı hız kaynaklı kazaların oluştuğu görülmektedir. Çalışma alanında meydana gelen kaza verilerine göre, otomobil ve motosiklet gibi araçlar ağırlıklı olarak kazaya karışmıştır. 2019 ve 2020 yılındaki verilere baktığımızda en fazla kazanın 16:00-17:59 saat dilimlerinde meydana geldiği görülmektedir. Kamu ve özel kurum çalışanlarının mesai bitimine bağlı olarak trafik yoğunluğunun artmasından dolayı trafik kazalarının arttığı görülmektedir. Bunun dışında kazalar en yoğun olarak 2019 yılı için hafta içi günlerde 14:00-15:59 saat dilimleri arasında grlmştir. Bunun sebebi olarak il ve ile merkezlerindeki okullarının çıkış saatinin 15:00’ten sonra olması görülebilir. Öğrenci servislerinin yoğunluğunun artması, trafiğin oluşmasına ve kazaların meydana gelmesine sebep olmaktadır. 2020 yılı için ikinci sırada 18:00-19:59 saatlerinde yoğunlaşması kısıtlama saatleri başlamasından kaynaklanan yoğunluğun olduğu görülmektedir. Ayrıca kazaların en fazla olduğu gün 2019 yılı için pazartesi olması, haftanın başlangıç günü olarak çalışanların ve okula giden ğrenci servis

araçlarının araç trafiğini arttırdığı gözlemlenmektedir. 2020 yılı için kazaların en fazla görüldüğü gün cumartesi günü olmuştur. Bununla birlikte 2020 yılında mart ayından itibaren görülen covid 19 virüsünün oluşturduğu pandemiden kaynaklı uygulanan çeşitli kısıtlamalar ve sokağa çıkma yasaklarının olduğu zaman diliminde 2019 yılına göre trafik yoğunluğunun oldukça azalmasını sağlamıştır. Bu durum kaza sayılarının 2019 yılına göre düşmesine yol açmıştır. Öte yandan covid 19 virüsü nedeniyle görülen pandeminin sona ermesi ile kısıtlamaların sürekli uygulanmayacağını varsaydığımızda kazaların sayısını mümkün olduğunca azaltmak için gerekli iyileştirme ve düzenlemeler yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda çalışma sahasındaki deforme olmuş bölünmüş yollar ve tek yönlü yollar kaza oranını arttırmaktadır. Dolayısıyla deforme olmuş bölümlerin onarılması ve gerekli asfalt çalışmalarının yapılması, kazaların azalmasına katkı verecektir. Uysal ve İçen (2019b) yaptıkları çalışmada özellikle üniversite bölgesinde yayaların yoğunluğunu oluşturan öğrencilerin dikkatsiz ve kural dışı araç kullanımından dolayı kaygı duyduklarını ortaya koymuştur. Buradan hareketle şunu söylemek mümkündür; yoğun trafiğin olduğu yol güzergâhlarında yayaların araç yolunu kullanmasını engelleyecek setlerin yapılması gerekmektedir Böylece trafiğin durması veya yavaşlaması engellenecek, yayaya çarpma kazalarının önüne geçilecektir. Bu durum ise yayaların araç yolunu kullanmaması gereken bölgelerde yapı uygunluğuna bağlı olarak alt veya üst geçitlerin yapılmasını zorunlu hale getirmektedir. Bunun yanında engelli vatandaşlarımız için alt veya üst geçit olan yerlerde rampa veya asansör bulunması gerekliliği unutulmamalıdır. Trafiğin yoğun olduğu saatlerde trafik kontrol noktalarının oluşturulması, dönel kavşakların mümkünse büyütülmesi veya ayna konularak kör noktaların azaltılması gerekmektedir. Ayrıca hız ölçümü yapılması gereken yollar belirlenip, aşırı hıza bağlı trafik kazalarının önüne geçilebilir. İlköğretim kademesinden başlamak üzere trafik eğitimi dersinin verilmesi, öğrencilerde trafik bilinçlenmesini oluşturacağından ilerleyen süreçte sürücü hatalarının azalması öngörülmektedir. Günümüzde ilerleyen teknolojiye bağlı olarak drone gibi cihazların kullanılması trafik ekiplerinin hızlı müdahale etmesini ve zaman kaybının önlenmesini sağlayacaktır.

Kaynakça

- Çinicoğlu, E. A. (2013). Trafik Kazaları için Bayes Modeli. *Bilişim teknolojileri Dergisi*, 41-54.
- Gùler, H. (2017). Karayolu Trafik Kazalarına Yeni Bir Yaklaşım: Kaza Analiz Kesimleri Modeli. *Pamukkale Üniversitesi Mùhendislik Bilimleri Dergisi*, 23 (6), 707-717.
- Güngör, M., Vural, E. ve Adıgùzel, F. (2021). Investigation Of Traffic Accidents In The City Center Of şanlıurfa By Using GIS. *Kastamonu University Journal of Engineering and Sciences*, 7 (1), 74-82.
- Gùvenal, B., Çabuk, A. ve Yavuz. M. (2005). Trafik Kazaları Verilerine Bağlı Olarak Cbs Destekli Ulaşım Planlaması: Eskiřehir Kenti Örneği, Harita ve Kadastro Mùhendisleri Odası, Mùhendislik Ölçmeleri STB Komisyonu 2. Mùhendislik Ölçmeleri Sempozyumu 23-25 Kasım 2005, İTÜ – İstanbul
- İmamoğlu, A. (2019). Kapadokya Araştırmaları, Bölüm Adı: Peribacaları, Editörler: Uysal Ahmet, İçen Hasan, Basım sayısı: 1, Sayfa sayısı: 145, ISBN: 978-605-69916-0-8, Bölüm Sayfaları: 45 – 70, Pegem Yayınevi, Ankara.
- İmamoğlu, A., Dengiz, O. (2020). Komşu iki mikro havzada erozyon duyarlılık değerlerinin arazi örtüsü ve arazi kullanımına bağlı değişimin belirlenmesi, *Toprak Bilimi ve Bitki Besleme Dergisi*, 8 (1), 53-60.
- İmamoğlu, M., İmamoğlu, A., ve İmamoğlu, O. (2014). Rekreasyonel Planlamada Cehennem Vadisi Örneği. *SSTB International Refereed Academic Journal of Sports, Health & Medical Sciences*, 10(4).
- Karaşahin, M. ve Tuncuk, M. (2003). Isparta İlindeki Trafik Kazalarının Coğrafi Bilgi Sistemleriyle Değerlendirilmesi, 2. Trafik ve Yol Güvenliği Ulusal Kongresi, Ankara.
- Karayolları Trafik Kanunu. (1983).
- Khan, G., Qin, X., ve Noyce, A.D. (2006). Spatial Analysis of Weather Crash Pattern in Wisconsin. 85th Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, USA, 1-22.
- Li, C.C., ve Chang, T. C. (2019). Applying the GIS to Discuss the Traffic Accidents under Environmental Analysis-Case on Taichung City. *Ekoloji* 28 (107), 3805-3816.
- Saphioęlu, M. K. (2006). Coğrafi Bilgi Sistemi Yardımı İle Isparta İli Kentiçi Trafik Kaza Analizi . *Pamukkale Üniversitesi Mùhendislik Bilimleri Dergisi* , 12 (3) , 321-332 , 321-332.
- Sungur, İ., Akdur, R., ve Piyal. B. (2014). Türkiye'deki Trafik Kazalarının Analizi. *Ankara Medical Journal*, 14(3): 114:124.
- Sürmen M., Yavuz T., Sürmen B., İmamoğlu A. (2020). Gümüşhane İli Meralarına Ait Vegetasyon ve Bazı Çevresel Özelliklerin Jeostatistiksel Analizi, Gümüşhane Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 10 (2): 339-354.
- Vural, E. (2019). Viranřehir (şanlıurfa) şehir Merkezi'ndeki Trafik Kazalarının Coğrafi Analizi (2013-2017). *Kent Kùltürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi Cilt:12, Sayı 2*, 341-363.
- Özgür, L. (2008). Coğrafi Bilgi Sistemlerinde Sağlık Uygulamaları Afyonkarahisar Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyon.
- Thieman, S. (1998). 'Accident Data Use and Geographic Information Systems (GIS)', National Conference on Transportation Planning for Small and Medium Sized Communities.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2021). HYPERLINK "<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Mart-2021-37425>" <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Mart-2021-37425> Erişim Tarihi: 17.04.2021
- Uysal, A. ve İçen, H. (2019a). Nevşehir'in Sosyoekonomik ve Demografik Dönüşümünde Hacı Bektaş Veli Üniversitesinin Rolü. Y. Bektaş, F. Manav, & E. Bektaş (Eds.), I. Uluslararası Kapadokya Felsefe ve Sosyal Bilimler Kongresi (pp. 420-428). Nevşehir.

74 • Müjdet GÜNGÖR – Fatih ADIGÜZEL

Uysal, A. ve İçen, H. (2019b). Kamusal Alanlarda Gündelik Hayatın Korku Coğrafyaları. B. Gönençgil, vd. (Eds.), I. İstanbul Uluslararası Coğrafya Kongresi (pp. 112-121). İstanbul.

<https://www.fibhaber.com/genel/genelge-yayinlandi-kisitlamanin-tum-detaylari-belli-oldu-h124493.html> Erişim Tarihi: 08.06.2021

<https://www.cthaber.com/haber/4374889/nevsehirde-arefe-dahil-4-gun-sokaga-cikmak-yasak> Erişim Tarihi: 08.06.2021



Öğr. Gör. Müjdet GÜNGÖR

1976 yılında Almanya'nın Dortmund şehrinde doğmuştur. Lisans eğitimini Selçuk Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Matematik bölümünde tamamladı. 2014-2015 eğitim öğretim yılında başladığı yüksek lisans eğitimini "*Bazı fark denklemlerinin çözülebilirliği ve çözümlerinin davranışları*" adlı yüksek lisans tezi ile bitirdi. Mersin Üniversitesi'nde "Uzaktan Algılama ve CBS Anabilim Dalında" doktora eğitimine devam etmektedir. 2017 yılından itibaren Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesinde çalışmalarını sürdürmektedir. Temel çalışma alanları "Matematik", "Uzaktan Algılama", "CBS", şeklindedir. Evli ve iki çocuk babasıdır. Yabancı dili İngilizcedir.



Öğr. Gör. Fatih ADIGÜZEL

1986 yılında Adana'da doğmuştur. Lisans Eğitimini Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Coğrafya bölümünde tamamladı. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi başladığı yüksek lisans eğitimini "Kentsel Gelişme İle Ulaşım Etkileşimi: Adana Örneği" adlı yüksek tezi ile 2014 yılında tamamladı. Doktora eğitimini İstanbul Üniversitesi'nde "Yeşil Alanların Kentsel Yaşam Kalitesine Etkisinin CBS İle İncelenmesi: Çukurova Örneği" adlı tezini 2021 yılında tamamladı.

Temel çalışma alanları "CBS", "Şehir Coğrafyası", "Uzaktan Algılama" şeklindedir. Medeni hali evli. Yabancı dili İngilizce'dir.