

## تحلیل فضایی دسترسی به پلیس و تأمین نظم و امنیت فضاهای گردشگری با

### استفاده از تحلیل شبکه (مورد مطالعه: شهر اصفهان)

رسول حیدری سورشجانی<sup>1</sup>، ابوالفضل دهقان جزی<sup>2</sup>

تاریخ دریافت: 1398/01/31

تاریخ پذیرش: 1398/03/15

از صفحه 57 تا 88

پژوهشنامه جغرافیای انسانی

سال هفتم، شماره بیست و ششم، تابستان 1398

#### چکیده

امنیت جزء جدایی‌ناپذیر و لازم رونق و توسعه گردشگری شهری است که به‌طور معمول تحت تأثیر دسترسی به پلیس و نظارت این نهاد تأمین نظم و امنیت عناصر گردشگری شهری به دست می‌آید. پژوهش حاضر به بررسی وضعیت مکانی و موقعیت جغرافیایی کلانتری‌ها، از نظر دسترسی به فضاهای گردشگری (جاذبه‌های تاریخی و تفریحی و اقامتگاه‌های گردشگری) در شهر اصفهان پرداخته است. روش پژوهش، توصیفی - تحلیلی و جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها، از ابزار تحلیل شبکه در نرم‌افزار ArcGIS، استفاده شده است. در این پژوهش ابتدا الگوی پراکنش فضایی کلانتری‌ها بررسی شد و در ادامه مسیرهای دسترسی کلانتری‌ها به فضاهای گردشگری مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت و در پایان شعاع عملکرد کلانتری‌ها نسبت به فضاهای گردشگری مشخص شد. نتایج نشان داد که کلانتری‌های شهر اصفهان، از نظر دسترسی به فضاهای گردشگری در وضعیت مطلوبی قرار ندارند؛ همچنین مشخص شد که تعداد کلانتری‌های شهر اصفهان در بخش مرکزی شهر به‌خصوص محدوده فضاهای گردشگری، کافی نیست.

**کلید واژه‌ها:** امنیت، گردشگری، کلانتری، پلیس گردشگری، تحلیل شبکه.

1- استادیار گروه جغرافیا، دانشکده منابع طبیعی و علوم زمین، دانشگاه کاشان، کاشان، ایران (نویسنده مسئول)، Rasol\_heidary@yahoo.com

2- کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه کاشان، کاشان، ایران.

## بیان مسئله

گردشگری به طور معمول به عنوان یک صنعت مطلوب در سطح جهان معرفی شده است چراکه مصرف کم انرژی و آلودگی اندکی دارد. با توجه به اظهارات سازمان جهانی گردشگری<sup>1</sup>، گردشگری (6) درصد کل صادرات در سراسر جهان را تولید می کند و (10) درصد از کل اشتغال جهانی را شامل شده است (اسکیرا و ناوونز،<sup>2</sup> 2008، گوندوز و حاتم،<sup>3</sup> 2005، بالاگوئر و کانتاولا جوردا،<sup>4</sup> 2002). یک عامل بالقوه و مهم که ممکن است بر صنعت گردشگری اثر منفی شدیدی بگذارد، امنیت مقصد گردشگری است و گردشگران طبق معمول، مکان های امن تر را انتخاب می کنند (فریدون،<sup>5</sup> 2011، اسمایت<sup>6</sup> و همکاران، 2009، فلیشر و بوکولا،<sup>7</sup> 2002).

مسئله امنیت، همواره یکی از شرایط ضروری برای سفر و گردشگری بوده و در دو دهه گذشته امنیت گردشگری از اهمیت زیادی برخوردار شده است. نقش مؤثر درک و مفهوم امنیت در عصر حاضر به عنوان یکی از شرایط مهم گردشگری مورد توجه قرار گرفته و به خوبی شناخته شده است (کواری و زیمانی،<sup>8</sup> 2011: 59). بدون وجود امنیت در یک کشور، امکان شکل گیری گردشگری وجود ندارد؛ چراکه امنیت، نیاز اساسی و ابتدایی انسان است و بدون تضمین آن، هرچند سایر مؤلفه های گردشگری پررنگ باشند، کارآیی و اثر خود را از دست می دهند و در سایه ناامنی محو می شوند (متقی و همکاران، 1395: 78). گردشگری به طور غیرقابل برگشت با مفهوم امنیت مرتبط است. رفتار گردشگری، به شدت تحت تأثیر ادراکات امنیتی و مدیریت ایمنی، امنیت و خطر قرار می گیرد. علاوه بر این، نگرانی های امنیتی تأثیر زیادی در صنعت گردشگری دارد؛ زیرا خطرات امنیتی در یک مکان ممکن است به نفوذ در منطقه وسیع تر و یا در طول نگرانی های مهم امنیتی، در کل سیستم گردشگری برسد (هال<sup>9</sup> و

1- WTO

2- Sequeira and Nunes

3- Gunduz and Hatemi

4- Balaguer and Cantavella-Jordá

5- Feridun

6- Smyth

7- Fleischer and Buccola

8- Kóvári and Zimányi

9- Hall

همکاران، 2008: 3). این در حالی است که با توجه به نظریه فعالیت کوهن و فلسون<sup>1</sup>، جرم و جنایت به فرصت‌ها وابسته هستند که در نتیجه، حضور گردشگران مجموعه‌ای از اتفاقات و رویدادها در این زمینه را افزایش می‌دهد، چراکه گردشگران تمایل به حمل اشیاء ارزشمند و پول دارند و همچنین گردشگران به‌عنوان هدفی امن‌تر برای مجرمان شناخته می‌شوند (بیاجی<sup>2</sup> و همکاران، 2012)؛ بنابراین تأمین نظم و امنیت گردشگران ضرورتی اجتناب‌ناپذیر در توسعه گردشگری شهری است که کلانتری‌ها و مراکز انتظامی شهر، محور این خدمات‌رسانی قرار می‌گیرند. نقش پلیس در حفظ فضاهای تاریخی و فرهنگی نیز از دو جهت قابل بررسی می‌باشد؛ به این صورت که نخست، این‌گونه از آثار نشان از فرهنگ، هنر، تاریخ و تمدن مردم یک سرزمین دارد که سرقت، تخریب و یا تضعیف آن‌ها باعث تضعیف تمدن انسان‌های آن سرزمین می‌شود و دوم اینکه، پلیس وظیفه دارد گردشگران را از حوادث و خطرات احتمالی در امان بگذارد. اطلاع‌رسانی و حضور به‌موقع پلیس می‌تواند نقش عمده‌ای در کاهش این‌گونه از خطرات برای گردشگران داشته باشد (ربانی و همکاران، 1390: 48).

شهر اصفهان یکی از مهم‌ترین شهرهای کشور در صنعت گردشگری است و با نقش منحصربه‌فرد خود در سیستم اقتصاد گردشگری کشور به‌عنوان یک مقصد بین‌المللی سالیانه مورد بازدید هزاران گردشگر داخلی و خارجی قرار می‌گیرد. حجم بازدید گردشگران از شهر به‌گونه‌ای است که در برخی فصول در بافت شهر، تقاضا از عرضه پیشی گرفته و موجب ازدحام و شلوغی و فشار بیش‌ازحد بر زیرساخت‌ها و خدمات شهری می‌شود. این ازدحام و تراکم بالای گردشگران در بافت شهری و همچنین پراکندگی جاذبه‌های گردشگری در این کلان‌شهر، موجب می‌شود که نظم و امنیت به یک مسئله مهم و کلیدی تبدیل شود. این در حالی است که علاوه بر گردشگران، شهروندان بومی محدوده‌های گردشگری شهری نیز به خدمات‌رسانی نظم و امنیت نیاز دارند؛ بنابراین دسترسی به کلانتری و نیروی انتظامی و همچنین حضور به‌موقع پلیس در فضاهای گردشگری نقش مهمی در نظم و امنیت دارد. هدف این پژوهش بررسی وضعیت مکانی و موقعیت جغرافیایی کلانتری‌ها و همچنین وضعیت دسترسی

---

1- Cohen and felson

2- Biagi

کلانتری‌ها شهر اصفهان به فضاهای گردشگری، مشخص کردن شعاع عملکرد کلانتری‌ها نسبت به فضاهای گردشگری شهر و سرانجام مشخص کردن موقعیت بهترین کلانتری از نظر دسترسی به فضاهای گردشگری و تفریحی شهر اصفهان و ارائه مسیرهای ویژه گشت‌زنی پلیس بین فضاهای گردشگری و کلانتری‌ها است.

### پیشینه پژوهش

تارلو<sup>1</sup> و سانتانا (2002) در پژوهشی با عنوان «ارائه ایمنی برای گردشگران: مطالعه یک نمونه انتخاب‌شده از مقصدهای گردشگری در ایالات متحده و برزیل»، به این نتیجه رسیدند که برخلاف فرهنگی، قانونی و ساختاری بودن معیارها، تفاوت‌هایی نیز وجود دارد و ادارات پلیس منعکس‌کننده نگرش صنایع گردشگری محلی نسبت به سطوح ایمنی ارائه شده هستند. الدوهون<sup>2</sup> (2014) در پژوهشی به بررسی مشکلات پلیس گردشگری در برقراری ارتباط با گردشگران خارجی در اردن پرداخت. نتایج نشان داد که مکالمه عمومی، پاسخ دادن به پرسش‌ها و حل مشکلات، سپس ارائه خدمات، مهم‌ترین وظیفه پلیس گردشگری می‌باشد؛ علاوه بر آن مکالمه سریع زبان انگلیسی توسط گردشگران خارجی جدی‌ترین مشکل برای پلیس توریستی اردن است. احمدشاه<sup>3</sup> و احمدوانی<sup>4</sup> (2015)، در پژوهشی با عنوان «کاربرد فناوری زمین فضایی برای توسعه گردشگری در شهر سرینگر» انجام داده‌اند. این پژوهش به‌طور فعال قابلیت استفاده از فناوری جغرافیایی را برای کشف مقصد و امکانات آن مانند بیمارستان‌ها، مراکز ATM، هتل‌ها، رستوران‌ها، استراحتگاه‌ها و ایستگاه‌های پرکننده و غیره و برنامه‌ریزی توسعه، نظارت بر پروژه و تبلیغ محصولات توریستی، نشان داد. این پژوهش می‌تواند برای پلیس، برنامه‌ریزی، اداره دولتی، مدیریت بلایای طبیعی، حمل‌ونقل، بهداشت و سایر ادارات متحدان ضروری باشد. چوئی هنگ<sup>5</sup> و همکاران (2017) در پژوهشی به بررسی مسائلی امنیت گردشگران در مالزی پرداختند. نتایج نشان داد که شاخص صلح جهانی برای مالزی در سال (2013) به (29) و در مقایسه با مکان‌های گردشگری، به (20)، در

1- Peter E. Tarlow & Gui Santana

2- Aldohon

3- Shamim Ahmad Shah

4- Muzafar Ahmad Wani

5- Chuie-Hong

سال (2012) کاهش یافته است و علت اصلی آن، تغییرات در بخش گردشگری در ایمنی و امنیت مالزی بوده است.

صیدایی و هدایتی مقدم (1389) در پژوهشی با عنوان «نقش امنیت در توسعه گردشگری»، ضمن بررسی اهمیت گردشگر و نقش امنیت در توسعه توریسم پایدار، به بررسی موانع اصلی توسعه جهانگردی در ایران پرداخته و عنوان کردند که ایران از نظر درآمد گردشگری در جایگاه مناسبی قرار ندارد. برای توسعه گردشگری در ایران لازم است ضمن ارتقاء امنیت با به‌کارگیری وسایل ارتباطی و رسانه‌های بین‌المللی، وجود امنیت کامل در کشور را به سمع و نظر عموم مردم و جهانگردان همه کشورهای جهان رساند تا تصویر نادرست فقدان امنیت در کشور، مانع از رشد و توسعه توریسم نشود. ربانی و همکاران (1390) در پژوهشی به بررسی نقش پلیس در تأمین امنیت و جذب گردشگر، در شهر اصفهان پرداختند. از مهم‌ترین نتایج این پژوهش می‌توان به بالا بودن میزان رضایت‌مندی گردشگران خارجی از امنیت در شهر اصفهان اشاره کرد. در این میان از نحوه اطلاع‌رسانی پلیس، نظارت پلیس بر عملکرد (هتل‌ها، رستوران‌ها و آژانس‌های مسافرتی) و همچنین تراکم زیاد در برخی از مراکز گردشگری، رضایت کمتری داشته‌اند. تعداد زیادی از گردشگران خارجی با توجه به وضعیت امنیتی که در شهر اصفهان وجود داشته، تمایل داشته‌اند دوباره به این شهر مسافرت کنند و یا آن را به سایر دوستان و آشنایان برای سفر معرفی کنند. بررسی فرضیات پژوهش نیز نشان می‌دهد، رابطه معناداری بین متغیرهای مطرح‌شده وجود دارد و فرضیه‌هایی که به سنجش رابطه بین این متغیرها پرداخته‌اند نیز مورد تأیید می‌باشند. در این میان رابطه بین حضور فیزیکی زیاد پلیس در فضاهای گردشگری و میزان احساس امنیت روانی گردشگران خارجی، معنادار نیست؛ بنابراین فرضیه مذکور تأیید نمی‌شود. سلیمی سبحان (1393) در پژوهشی با عنوان «امنیت و توسعه پایدار گردشگری، مورد مطالعه شهر تهران»، به این نتیجه رسید که چهار عامل در عدم احساس امنیت گردشگران شهر تهران تأثیرگذار هستند: ضعف سرمایه اجتماعی میزبان و گردشگران، طراحی نامناسب شهر و تراکم جمعیت، عدم ایمنی جانی و عدم نظارت مردمی و انتظامی. همچنین نتایج نشان داد بین احساس امنیت گردشگران و وفاداری آن‌ها همبستگی مستقیم وجود دارد، بدین معنی که هر چه احساس امنیت در گردشگران قوی‌تر شود وفاداری (تکرار

سفر، ماندگاری در سفر، تبلیغ شهر گردشگری) افزایش می‌یابد. متقی و همکاران (1395) پژوهشی با عنوان «نقش امنیت در توسعه گردشگری بین‌المللی نمونه موردی: گردشگران خارجی شهر یزد» به انجام رسانده‌اند. نتایج بیانگر آن است که گردشگران، پیش از ورود به ایران شناخت درستی از وضعیت امنیت گردشگری ندارند و (55) درصد آن‌ها وضعیت امنیتی ایران را بد می‌دانند. در این بدبینی و نداشتن شناخت درست، نقش رسانه‌های غربی و تبلیغات منفی آن‌ها به تأیید رسید. (80) درصد گردشگران، پس از ورود به ایران و مواجهه با واقعیت‌ها، وضعیت امنیت گردشگران در ایران را خوب می‌دانند و از آن رضایت دارند. به اعتقاد گردشگران، وجود پلیس ویژه گردشگری در سایت‌های آن سبب افزایش احساس امنیت می‌شود، اما حضور جمعیت زیاد پلیس نتیجه عکس می‌دهد و گردشگران احساس ناامنی روانی می‌کنند، چراکه احساس می‌کنند جو امنیتی و پلیسی است. ارتباط معناداری میان امنیت جانی و مالی بالا و انگیزه مسافرت مجدد به ایران وجود دارد، یعنی گردشگرانی که بیشتر احساس امنیت می‌کنند، تمایل بیشتری برای بازدید مجدد از ایران دارند. همچنین با توجه به اینکه گردشگری، ارتباطی دوطرفه است، نقش آن در اشاعه واقعیت‌های ایران در سطح جهانی تأیید می‌شود. بررسی پیشینه پژوهش نشان‌دهنده این است که مطالعات و تحقیقات انجام گرفته در این زمینه، بیشتر با استفاده از روش‌های آماری و داده‌های توصیفی انجام شده است؛ اما این پژوهش به‌طور کاربردی و عینی با استفاده از مدل تحلیل شبکه، به بررسی و تحلیل فضایی کلانتری‌ها و مسیرپایی، دسترسی آن‌ها به مقاصد گردشگری، جهت تأمین امنیت فضاهای گردشگری پرداخته است.

#### مبانی نظری پژوهش

##### • گردشگری شهری

علاقه‌مندی به گردشگری شهری از دهه (1980) افزایش یافته که اولین بار به‌عنوان یک حوزه مجزا شناخته شده است (ادواردز<sup>1</sup> و همکاران، 2008). در چند سال گذشته، با توسعه صنعت گردشگری، گردشگری، به‌عنوان یک کارکرد مهم در شهرها، توسط

مدیران شهری مورد توجه قرار گرفت (تنگ و هانگ<sup>1</sup>، 2015). پژوهش‌های حول این موضوع بیشتر بر روی ساختار فضایی گردشگری در شهرها، برنامه‌ریزی، پدیده‌های مختلف گردشگری شهری از قبیل جاذبه‌ها، امکانات، خدمات، اقامتگاه‌ها و ... متمرکز می‌شوند (لی<sup>2</sup> و همکاران، 2015: 34). گردشگری شهری یکی از مهم‌ترین و گسترده‌ترین اشکال گردشگری است که توجه زیادی را از سوی محققان گردشگری و محققان شهری به خود جلب کرده است، به‌ویژه در پیوند دادن پژوهش‌های نظری به مطالعات گردشگری. گردشگران از شهرهای بسیاری برای اهداف مختلف بازدید می‌کنند. شهرهایی که اکثر گردشگران را می‌پذیرند، دارای اماکن چندمنظوره بزرگ هستند که گردشگران می‌توانند به راحتی جذب آن‌ها شوند و از این طریق به لحاظ اقتصادی و فیزیکی به دست نامرئی تبدیل شوند (آشورث و پیچ<sup>3</sup>، 2011). گردشگران از بسیاری از امکانات و خدمات شهر میزبان، استفاده فراوانی می‌برند، اما تعداد کمی از شهرها به‌طور اختصاصی برای استفاده از گردشگران این خدمات را ارائه می‌دهند (جمال و رابینسون<sup>4</sup>، 2009). گردشگری می‌تواند منافع اقتصادی قابل توجهی را برای شهرها به همراه داشته باشد، اما شهرهایی که اقتصاد آن‌ها بیشتر وابسته به گردشگری است، به احتمال زیاد به نفع خود خواهند بود. این شهرها پایگاه اقتصادی بزرگ و متنوعی هستند که بیشترین میزان گردشگر را به خود اختصاص می‌دهند اما کمترین وابستگی به آن است (آشورث و پیچ، 2011).

#### • گردشگری و امنیت

مقوله امنیت در صنعت توریسم و توسعه آن در مناطق گردشگری تأثیر به‌سزایی دارد و می‌توان با ایجاد امنیت و افزایش آن در مناطق گردشگری به جذب گردشگران و افزایش مدت اقامت آن‌ها کمک کرد. امنیت در حوزه توریسم به دو بخش مهم تقسیم می‌شود، یکی امنیت گردشگران و دیگری امنیت سرمایه و سرمایه‌گذاران (بیگی و میرزاخانی، 1388: 339) و این دو عامل مکمل یکدیگرند؛ بنابراین با ایجاد امنیت برای سرمایه‌گذاران و جذب سرمایه در مناطق گردشگری می‌توان به توسعه و پیشرفت این

1- Teng & Hong

2- Li

3- Ashworth & Page

4- Jamal & Robinson

مناطق کمک فراوانی کرد. در طول دهه (1950) حدود (25) میلیون گردشگر در سرتاسر جهان وجود داشت، اما این مقدار در سال (2000)، به (700) میلیون افزایش یافت (ابراهام و منسفل<sup>1</sup>، 1996). در طول این (50) سال، گسترش سریع و جهانی شدن در صنعت گردشگری ادامه داشته است. صنعت گردشگری یکی از بزرگ‌ترین صنایع جهانی است. فناوری امروز فرصت‌های بیشتری برای گردشگری در بسیاری از کشورها ایجاد می‌کند. استفاده گسترده گردشگران از اینترنت و رزرو مکان برای تعطیلات خود و برای آژانس‌های مسافرتی به‌عنوان ابزار بازاریابی گردشگری تبلیغاتی به‌طور قابل توجهی توسعه گردشگری را افزایش داده است. طبق گزارش سازمان جهانی گردشگری سازمان ملل متحد<sup>2</sup>، رشد متوسط سالانه گردشگران بین‌المللی، (4) درصد برای کل جهان بوده، در حالی که این رشد در جنوب شرق آسیا، (5) درصد بوده است. با توجه به اینکه صنعت گردشگری، جهانی شده، تأثیر گردشگری به‌کل سهم در تولید ناخالص داخلی از سال (1995) تا (2015) به میزان قابل توجهی افزایش یافته است. تأثیر گردشگری بر توسعه اقتصادی و اجتماعی در جنوب شرقی آسیا سهم زیادی در تولید ناخالص داخلی، اشتغال، صادرات و سرمایه‌گذاری داشته است (گوندوز و حاتمی، 2005، وی‌تی‌سی<sup>3</sup>، 2015، لین<sup>4</sup>، 2005). علاوه بر این، سازمان مؤسسه صلح ایالات متحده در سال (2009) گزارش داد که گردشگری مزایای متعددی نسبت به سایر صنایع دارد؛ به‌این ترتیب گردشگری به‌طور مستقیم از مردم محلی که کالا را در آغاز تولید مصرف می‌کنند، به نفع مردم است. همچنین فرصتی برای کشورهای است که در منابع، محدود هستند اما ثروت در فرهنگ، تاریخ و میراث را برای استفاده از این ویژگی‌ها به‌عنوان منبع درآمد آن‌ها فراهم می‌کند؛ گردشگری را می‌توان از صنایع مختلف و وابسته که به ایجاد یک شبکه از عملیات متنوع کمک می‌کنند، نشان داد. در پایان، گردشگری، استفاده از زیرساخت‌های چندمنظوره مانند جاده‌ها، مراکز بهداشتی و مراکز ورزشی را تشویق می‌کند (چویی و همکاران، 2017). امنیت، جزئی ضروری در همه مقاصد توریستی است که شامل مسیرهای حمل‌ونقل، باغ‌وحش‌ها، پارک‌ها، رستوران‌ها، اتاق‌های

1- Abraham &amp; Mansfel

2- UNWTO

3- W.T.T.C

4- Lin



استراحت، هتل‌ها، مراکز و یا مکان‌های مذهبی برای گردشگران می‌باشد (اسپیلزبری<sup>1</sup>، 2010). ایمنی و امنیت دارای آسیب‌های احتمالی برای گردشگران است که می‌توان جرم، تروریست و حتی تصادفات جاده‌ای و حوادث را جزء آن دانست (امیر<sup>2</sup> و همکاران، 2015: 124). به‌طور خاص، گردشگری تمایل دارد که تحت تأثیر رسانه‌ها قرار بگیرد، بنابراین هرگونه انعکاس تصویر امنیت مقصد در مناطق گردشگری، در پایان نتیجه فعالیت گردشگری را تحت تأثیر قرار می‌دهد. اگر هرگونه ناآرامی‌های مدنی و خشونت در یک مقصد اتفاق افتد و مورد پوشش رسانه‌ها قرار گیرد، تعداد گردشگران و دریافت‌ها کاهش می‌یابد؛ بنابراین ایمنی و امنیت، هر دو در تسهیل صنعت گردشگری مهم هستند. (پاپسکو<sup>3</sup>، 2011). زاینال<sup>4</sup> و همکاران در سال (2012) ادعا کرده‌اند که امنیت به‌عنوان یکی از عوامل ضروری در تقویت فعالیت‌های گردشگری در هزاره جدید شناخته شده است. از زمان تراژدی (11) سپتامبر، اعتقاد بر این است که صنعت گردشگری به‌طور جدی در بهبود ایمنی و امنیت، جدی گرفته نشده است (بردا و کاستا<sup>5</sup>، کاستا<sup>5</sup>، 2005)؛ اگرچه مسائل ایمنی و امنیتی در گردشگری از طریق تکامل گردشگری جمعی در اوایل (1950) وجود داشته است (زاینال و همکاران، 2011). همان‌طور که گردشگری به صنعتی جهانی تبدیل شده است و نشان می‌دهد که گردشگری دیگر طبقه باریک اجتماعی نیست، دامنه گردشگری به مناطق بیشتری از جهان دامن می‌زند و در توسعه سریع حمل‌ونقل افزایش خواهد یافت. این دلایل نشان می‌دهد که مسائل امنیتی نیاز بیشتری به توجه داشته باشند، زیرا گردشگری خود به یکی از منابع اصلی اقتصاد جهان تبدیل شده است. پنج نیروی اصلی که بر صنعت گردشگری در این عصر جدید تأثیر می‌گذارند شناسایی شده‌اند: جرم و جنایت، تروریسم، ایمنی مواد غذایی، مسائل بهداشتی و بلایای طبیعی (محد ایوب و ماسرون<sup>6</sup>، 2014، ابراهام و منسفل<sup>7</sup>، 1996، بردا و کاستا، 2005). پژوهش گردشگری همچنین نشان داده است که گردشگران در معرض سطوح مختلف ریسک قرار می‌گیرند و تنها گزینه مقصد بر اساس

1- Spilsbury

2- Amir

3- Popescu

4- Zainal

5- Breda and Costa

6- Mohd Ayob &amp; Masron

7- Abraham &amp; Mansfel

تصویر قیمت و مقصد نیست، بلکه ایمنی و امنیت شخصی که توسط گردشگر دریافت می‌شود، است (ایتزنجر و ویدمن،<sup>1</sup> 2009).

#### • مسائل مربوط به جرم در صنعت گردشگری

بسیاری از پژوهشگران ادعا کردند که فقدان جرم برای بخش گردشگری در هر کشوری مهم بوده است (متمبو،<sup>2</sup> 2009). جرم به‌عنوان یک اقدام یا رفتار تعریف می‌شود که طبق قانون به‌عنوان جرم شناخته می‌شود (شفر،<sup>3</sup> 1967). جرم ممکن است در مکان‌های مختلف و موقعیت‌های مختلف، مانند جرائم متخلفان توسط ساکنان محلی علیه گردشگران، جرائم متخلف توسط توریست‌ها علیه ساکنان محلی، جرائم اتخاذ شده توسط گردشگران علیه گردشگران و جرائم برنامه‌ریزی شده علیه افراد گردشگر رخ دهد. علاوه بر این، حوادثی که در ارتباط با جرم و جنایت اتفاق می‌افتد می‌توانند در قالب: سرقت، تجاوز، قتل، دزدی دریایی و کشتار رخ دهند. گردشگری در حد قابل ملاحظه و در همه‌جا بالاست، جنایات‌های مرتبط با گردشگری طبق معمول در تبلیغات گسترده‌ای منتشر می‌شود. این موضوع باعث می‌شود گردشگران به بازدید از کشورهایی که میزان جرم و جنایت بالایی دارند شک داشته باشند؛ بنابراین، فعالیت‌های صنعت گردشگری را تحت تأثیر قرار می‌دهند (سازمان کمیته‌های حوزه علمی مالزی،<sup>4</sup> 2015).

#### • اثرات حمل‌ونقل، دسترسی و خدمات بر امنیت گردشگری شهری

بر اساس پژوهش‌های موجود، جرم و جنایت به‌شدت تحت تأثیر عوامل توسعه حمل‌ونقل شهری، دسترسی به جاده و پیچیدگی کاربری اراضی شهری قرار می‌گیرد (وايونگ<sup>5</sup> و همکاران، 2016). دسترسی‌پذیری<sup>6</sup>؛ کار، سه‌گونه دسترسی را تعریف می‌کند، دسترسی‌پذیری کالبدی<sup>7</sup>، دسترسی‌پذیری بصری<sup>8</sup> و دسترسی‌پذیری نمادین<sup>9</sup> (کار<sup>10</sup> و همکاران، 1992: 138). گروه لیل هیر پیر<sup>1</sup> نیز با استفاده از نرم‌افزار اسپیس

1- Eitzinger & Wiedemann

2- Mthembu

3- Shafer

4- OSAC. Malaysia

5- Weihong

6- Accessibility

7- Physical accessibility

8- Visual accessibility

9- Symbolic accessibility

10- Carr

سینتکس<sup>2</sup> با تمرکز بر بُعد کالبدی، تجمیع خیابان‌ها و لایه‌های آن را به‌عنوان مؤلفه‌های کلیدی در ایجاد محیط امن شهری معرفی کرده‌اند. از نظر این گروه بهترین محیط‌های شهری، آن‌هایی هستند که به‌خوبی با الگوی شهر، یکپارچه شده‌اند و امنیت عمومی را ترویج می‌کنند (مؤیدی و همکاران، 1392: 166). ویژگی‌های دسترسی و شبکه‌های ارتباطی نقش بسیار زیادی در تأمین ایمنی و امنیت فضا، مکان‌ها و محله‌های شهری دارند (خلقت دوست و همکاران، 1392: 61).

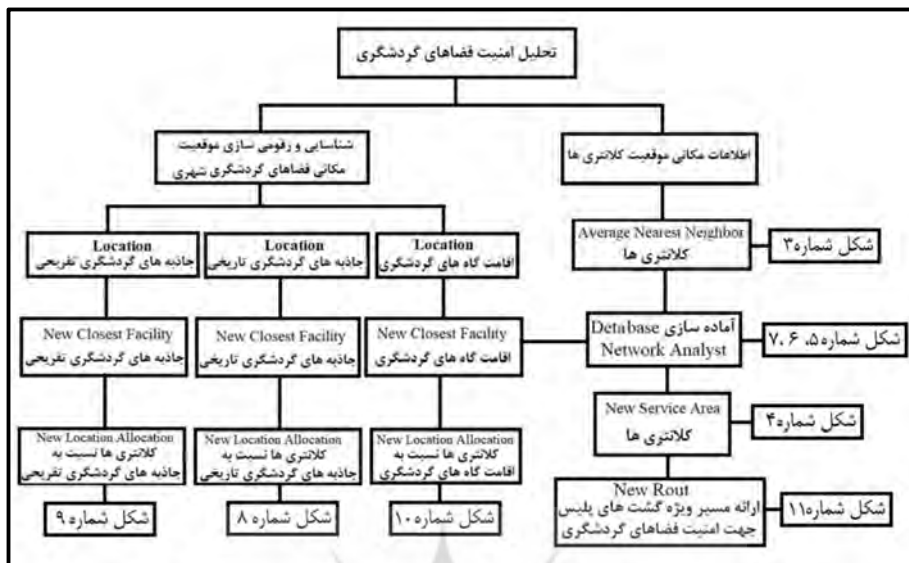
### روش پژوهش

روش پژوهش حاضر، توصیفی-تحلیلی است. مبانی نظری آن بر اساس مطالعات اسنادی، کتابخانه‌ای و بازدید میدانی و مراجعه به سازمان‌ها و ارگان‌های مربوطه انجام گرفته است. در این پژوهش با استفاده از مدل تحلیل شبکه<sup>3</sup> در سامانه اطلاعات جغرافیایی، نحوه دسترسی به خدمات ارزیابی می‌شود. در مرحله اول، پراکنش فضایی کلانتری‌های شهر اصفهان با استفاده از مدل نزدیک‌ترین همسایه مشخص شد؛ سپس به ترسیم و اصلاح گره‌های شبکه، توقفگاه‌ها (اقامتگاه‌های گردشگری)، مراکز (مراکز جذب گردشگری شامل جاذبه‌های تاریخی، تفریحی و کلانتری‌ها)، موانع (مسیرهای یک‌طرفه، عبور ممنوع، مسدود و ...) و گردش‌ها (سرعت‌های مجاز معابر) پرداخته شد؛ در ادامه شعاع عملکرد کلانتری‌ها و در مرحله بعد به ترتیب نزدیک‌ترین کلانتری به فضاهای گردشگری، (اقامتگاه‌های گردشگری، جاذبه‌های تاریخی و جاذبه‌های تفریحی) شهر اصفهان مشخص شد. در مرحله سوم شعاع عملکردی بهترین کلانتری در دسترسی به جاذبه‌های گردشگری، تفریحی و اقامتگاه‌های گردشگری مشخص و در مرحله چهارم مسیر پیشنهادی مستخرج از مدل تحلیل شبکه برای دسترسی به جاذبه‌های گردشگری، تفریحی و تاریخی ارائه شد (شکل شماره 1).

1- Lyl heer pir

2- Space Syntax

3- Network Analysis



شکل شماره (1). فرآیند انجام پژوهش.

• کاربرد تحلیل شبکه در گردشگری

کاربرد تحلیل شبکه در پژوهش‌های گردشگری طی سال‌های اخیر در سه دسته طبقه‌بندی شده است؛ دسته اول تحلیل شبکه برای مطالعات اجتماعی و مشارکت و همکاری گردشگران، دسته دوم تحلیل شبکه برای خدمات گردشگری در زمینه عرصه مقصد و سیاست‌های سیستمی گردشگری، دسته سوم تحلیل شبکه بر روی الگوهای رفتاری و حرکات گردشگران، (راچرلا و هاوو<sup>1</sup> 2010، وو و همکاران<sup>2</sup>، 2012، یانگ<sup>3</sup> و همکاران، 2014، یانگ و شیائو<sup>4</sup>، 2012). سامانه‌های اطلاعات جغرافیایی با مدیریت منابع اطلاعات حمل‌ونقل و ایجاد ارتباط متقابل با آن‌ها سبب تسهیل دسترسی به اطلاعات ترافیکی می‌شود. در واقع هدف از ایجاد GIS برای سیستم حمل‌ونقل، تشکیل یک پایگاه اطلاعاتی مرتبط میان اطلاعات حمل‌ونقل و GIS می‌باشد. اطلاعات مربوط به حجم ترافیک، محدودیت سرعت در راه‌ها، محل وقوع تصادف، ویژگی‌های هندسی راه، موقعیت تقاطع‌های چراغ‌دار، موقعیت علائم ترافیکی و نحوه توزیع آن‌ها و نیز مراکز

1- Racherla & Hu  
2- Wu  
3- Law  
4- Ying & Xiao

آموزشی و مدارس، از جمله موارد مهم در تهیه پایگاه اطلاعاتی حمل و نقل هستند. یکی از این تحلیل‌ها و مدل‌های کاربردی در سامانه اطلاعات جغرافیایی مدل تحلیل شبکه می‌باشد. از این مدل برای تحلیل وضع موجود توزیع فضایی خدمات یا کاربری‌ها و بررسی شعاع عملکردی آن‌ها و تعیین مناطقی که خارج از شعاع پوشش آن‌ها هستند، استفاده می‌شود. در این روش ابتدا کلیه مسیرهای ارتباطی یا شبکه‌های دسترسی شهر در محیط Auto Map رقومی و تهیه شد. (مسیر و جهت رقومی کردن معابر بر اساس جهات واقعی ترافیک در شهر صورت می‌گیرد) و پس از ایجاد توپولوژی در محیط ArcGIS دارای اطلاعاتی مانند طول معابر، Id، Fnode و Tnode شده و رابطه فضایی بین خطوط شبکه ایجاد می‌شود. از ساعات اوج ترافیک و همچنین حد مجاز سرعت اتومبیل در برخی معابر شهر، متوسط سرعت حرکت اتومبیل در سلسله‌مراتب معابر مختلف شهر به دست می‌آید و به جدول اطلاعات توصیفی شبکه وارد می‌شود. سپس از تقسیم طول خیابان‌ها بر متوسط سرعت حرکت اتومبیل بر اساس فرمول سرعت در فیزیک ( $V=D/T$ )، عامل زمان یعنی مدت زمان‌های هر مسیر به دست آمده و سیستم شبکه با اطلاعات موجود هوشمند می‌شود؛ تجزیه و تحلیل شبکه در GIS برای سه نوع تحلیل عمده به کار می‌رود:

- عملیات تعیین بهترین مسیر؛
- عملیات پیدا کردن نزدیک‌ترین تسهیلات (این دستور در مکان‌یابی پارکینگ کاربرد دارد)؛
- عملیات پیدا کردن محدوده خدماتی.

سپس می‌توان بر اساس شاخص مطالعه شعاع دسترسی، خدمات مورد نظر را در مدل تحلیل شبکه برآورد کرد. در مدل تحلیل شبکه می‌توان آن قسمت از فضای شهر که تحت پوشش خدمت یا کاربری مورد نظر پژوهش نیست را شناسایی کرد و به توزیع بهینه خدمات یا کاربری‌ها با توجه به عامل دسترسی پرداخت و با استفاده از مدل تحلیل شبکه می‌توان میزان دسترسی و ارائه خدمات را به حداکثر رساند. در این راستا نرم‌افزار GIS بستر مناسبی را جهت انجام این‌گونه تحلیل‌ها فراهم می‌آورد. همچنین از

طریق تعیین الگوریتم‌های کوتاه‌ترین و بهترین مسیر در مدل تحلیل شبکه به نمایش گذارده می‌شود (قنبری و احدنژاد، 1388).

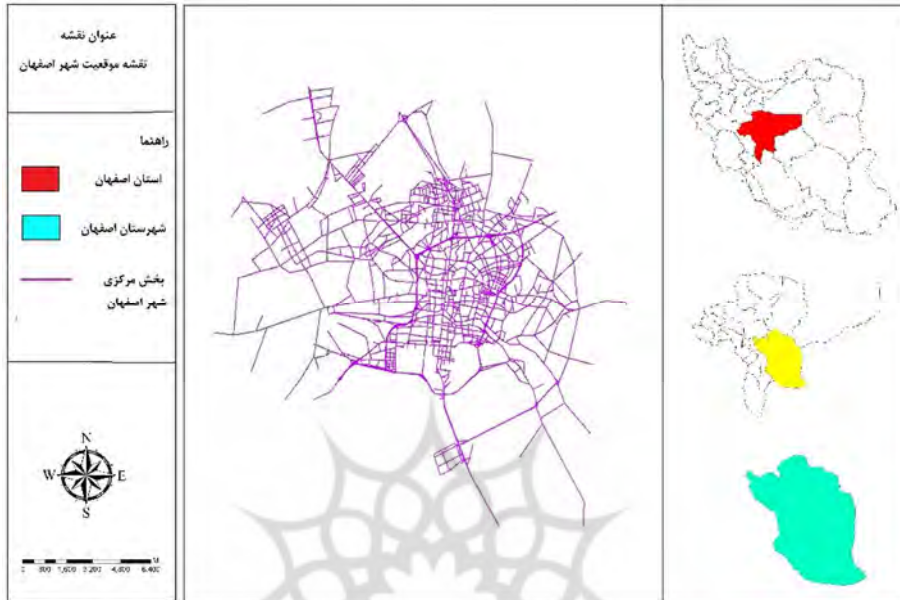
**مدل شبکه:** در یک شبکه، کلاس‌ها و طبقه‌های عارضه‌ای مختلف وجود دارد. به‌عنوان مثال کلاس‌های عارضه‌ای که نشان‌دهنده خطوط حمل‌ونقل، برق و گاز و خطوط آب می‌باشند، می‌توانند شبکه‌ای را تشکیل دهند. از آنجایی که عوارض موجود شبکه دارای شکل و هندسه هستند، چنین شبکه‌ای، شبکه هندسی نامیده می‌شود. ایجاد یک شبکه هندسی راحت می‌باشد. زمانی که شبکه ایجاد شد، این شبکه در طول حیات پایگاه داده‌ای حفظ می‌شود. برای تجزیه و تحلیل شبکه‌ها، ابزارهای مختلفی وجود دارند (فرهادی، 1377: 123). کلاس‌های عارضه موجود در یک شبکه هندسی دارای عوارض لبه (خطوط) و یا عوارض تقاطع (نقاط) می‌باشند. برای هر شبکه هندسی یک شبکه منطقی مربوطه وجود دارد که یک ساختار داده‌ای پشت‌صحنه می‌باشد و عناصر لبه و تقاطع را ذخیره کرده و ارتباط بین آن‌ها را حفظ می‌کند. شبکه منطقی، وقتی که شبکه هندسی ساخته می‌شود، به‌طور خودکار ایجاد می‌شود. تجزیه و تحلیل در شبکه به‌صورت تحلیل منطقی انجام می‌گیرد (کلیگمن و همکاران<sup>1</sup>، 2002).

**مفهوم شبکه:** شبکه از نظر مفهومی ساده و متشکل از دو جزء لبه و تقاطع می‌باشد. خیابان‌ها، جاده‌ها، خطوط آب و برق، لوله‌های نفت و گاز و غیره، نمونه‌هایی از لبه و یا اتصالات هستند. لبه‌ها از طریق تقاطع‌ها به یکدیگر مرتبط می‌شوند و از طریق لبه‌ها، جریان منابع صورت می‌گیرد (ربیعی، 1380: 14).

### قلمرو پژوهش

شهر اصفهان دارای طول جغرافیایی (51) درجه و (39) دقیقه و (40) ثانیه شرقی و عرض جغرافیایی (32) درجه و (38) دقیقه و (30) ثانیه شمالی می‌باشد. محدوده شرقی آن از غرب به سمت خمینی‌شهر و نجف‌آباد، از جنوب، کوه صفه و سپاهان شهر، از سمت شمال به گزبرخوار و از شرق نیز به دشت سگری منتهی می‌شود. سطح شهر از سطح عمومی دریاها حدود (1570) متر ارتفاع دارد و در قسمت شمالی و شرقی به کویر محدود می‌شود و در قسمت غربی و جنوبی نیز، به سلسله کوه‌های زاگرس منتهی

می‌شود (شکل شماره 2). در سال (1395) طبق آمار رسمی کشور، جمعیت این شهر (2243249) نفر (سرشماری نفوس و مسکن، 1395) برآورد شده است.

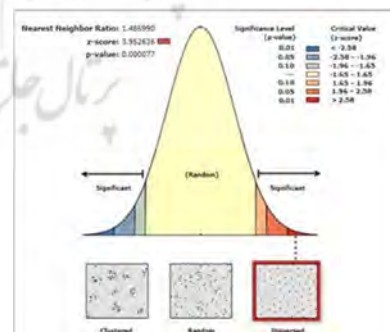


شکل شماره (2). نقشه موقعیت شهر اصفهان.

### تحلیل یافته‌های پژوهش

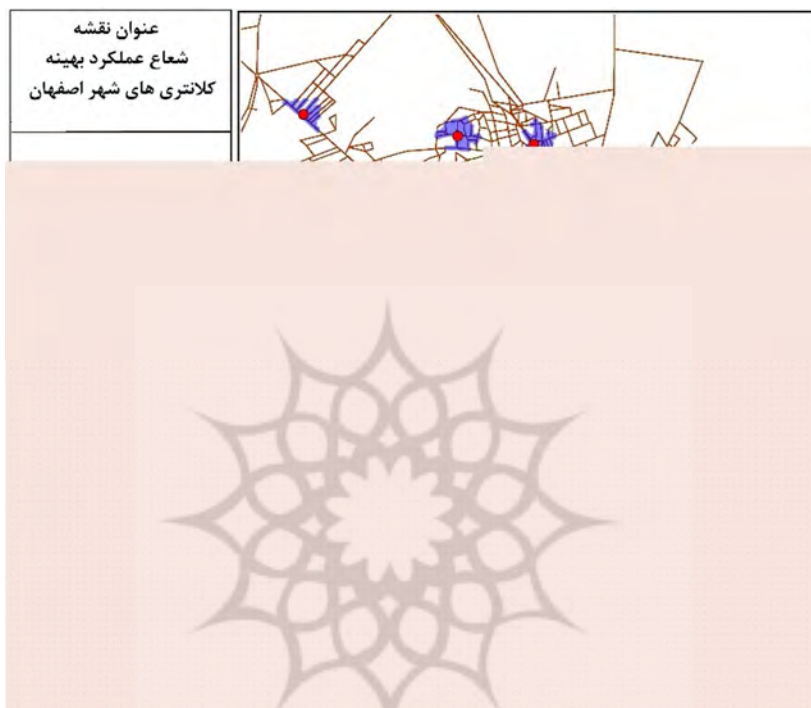
در این پژوهش در ابتدا وضعیت پراکنش فضایی کلانتری‌های شهر اصفهان با استفاده از تکنیک موران و نزدیک‌ترین همسایه، بررسی شد. نتایج نشان داد که الگوی پراکنش فضایی کلانتری‌های در شهر اصفهان به صورت پراکنده می‌باشد (شکل شماره 3).

Observed mean distance	3076/6
Expected mean distance	2069/1
Nearest neighbor ratio	1/49
z-score	3/952
p-value	0/0



شکل شماره (3). نمایش پراکنندگی کلانتری‌ها در شهر اصفهان.

شعاع عملکرد بهینه کلانتری‌های شهر اصفهان: جهت بررسی شعاع عملکرد بهینه کلانتری‌های شهر اصفهان، با استفاده از ابزار New Service Area، نقشه‌ای ترسیم و در آن شعاع عملکرد (1500) متری (نوری و محمدی، 1396)، کلانتری‌های شهر اصفهان مشخص شد (شکل شماره 4).



شکل شماره (4). شعاع عملکرد بهینه کلانتری‌های شهر اصفهان.

در ادامه جهت بررسی وضعیت خدمات‌رسانی کلانتری‌های شهر اصفهان به فضاهای گردشگری، از ابزار تحلیل شبکه در نرم‌افزار ArcGIS، استفاده شد. در قدم اول مشخص شد که هر کدام از فضاهای گردشگری (جاذبه‌های تاریخی، جاذبه‌های تفریحی و اقامتگاه‌های گردشگری) شهر اصفهان، به کدام یک از کلانتری‌ها، دسترسی بهتر و نزدیک‌تری دارند. جدول شماره (1)، وضعیت دسترسی کلانتری‌ها با جاذبه‌های تاریخی شهر اصفهان را نمایش می‌دهد.

جدول شماره (1) نشان می‌دهد که کلانتری‌های شهر اصفهان نسبت به جاذبه‌های تاریخی از نظر فاصله بهینه دسترسی (1500) متر، در وضعیت مطلوبی قرار دارند.

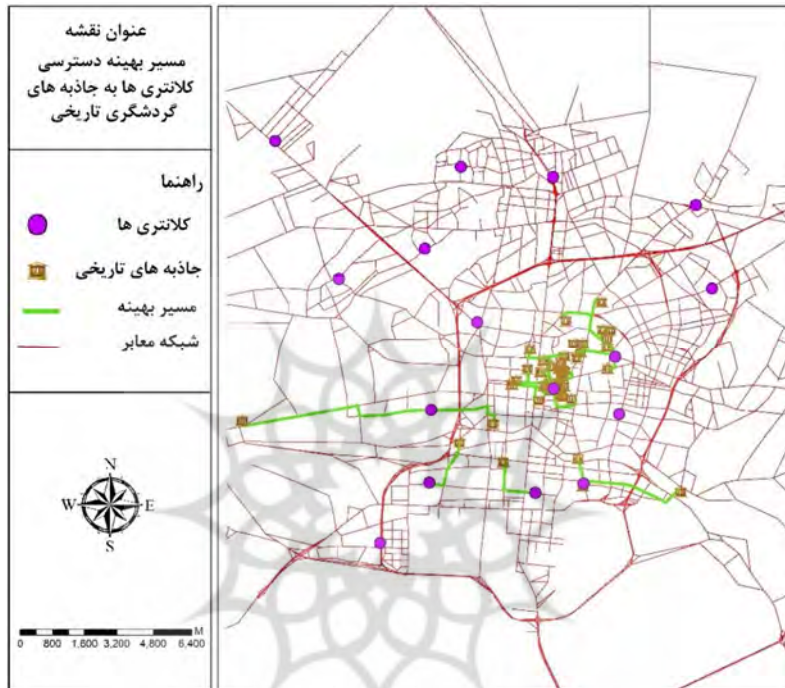


کمترین فاصله مربوط به مسجد رکن با کلانتری فیض با (53) متر و بیشترین فاصله مربوط به کوه آتشگاه با کلانتری میرزا طاهر، با فاصله (6298) متر می‌باشد. میانگین کل فواصل (1245) متر می‌باشد که نشان دهنده مطلوبیت وضعیت دسترسی بهینه می‌باشد. (شکل شماره 5).

جدول شماره (1). وضعیت دسترسی کلانتری‌های شهر اصفهان به جاذبه‌های تاریخی

جاذبه تاریخی	نزدیک‌ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت	جاذبه تاریخی	نزدیک‌ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت
میدان امام علی	ولیعصر	1149	مطلوب	مسجد امام علی	ولیعصر	1348	مطلوب
مسجد جامع	ولیعصر	1221	مطلوب	مسجد شیخ لطف‌اله	سیدعلیخان	605	مطلوب
میدان نقش جهان	سیدعلیخان	436	مطلوب	مسجد امام	سیدعلیخان	353	مطلوب
مسجد رحیم خان	سیدعلیخان	1364	مطلوب	پل خواجو	فیض	817	مطلوب
مسجد حکیم	سیدعلیخان	1369	مطلوب	کاخ هشت بهشت	سیدعلیخان	1130	مطلوب
مدرسه ملا عبدالله	سیدعلیخان	603	مطلوب	چهل ستون	سیدعلیخان	504	مطلوب
درب کوشک	سیدعلیخان	1447	مطلوب	عالی قاپو	سیدعلیخان	359	مطلوب
پل مارنان	رودکی	1926	نامطلوب	کلیسای مریم	دادگستری	1894	نامطلوب
خانه شیخ الاسلام	سیدعلیخان	1257	مطلوب	پل شهرستان	فیض	3377	نامطلوب
عصار خانه شاهی	فیض	602	مطلوب	منار جنبان	سیدعلیخان	764	مطلوب
حمام علی قلی آقا	سیدعلیخان	2055	نامطلوب	تالار اشرف	سیدعلیخان	109	مطلوب
مسجد رکن الملک	فیض	53	مطلوب	مسجد مصری	ولیعصر	1241	مطلوب
مسجد سرخی	سیدعلیخان	830	مطلوب	مسجد قطیبه	سیدعلیخان	1460	مطلوب
مسجد ذوالفقار	سیدعلیخان	1501	مطلوب	منار دارالضیافه	ولیعصر	632	مطلوب
تالار تیموری	سیدعلیخان	333	مطلوب	مسجد جد بزرگ	سیدعلیخان	602	مطلوب
منار چهل دختر	ولیعصر	1402	مطلوب	مدرسه صدر بازار	سیدعلیخان	603	مطلوب
مدرسه شمس آبادی	میرزا طاهر	2555	نامطلوب	مدرسه جد کوچک	سیدعلیخان	1184	مطلوب
حمام در دشت	ولیعصر	2835	نامطلوب	مدرسه جلالیه	ولیعصر	591	مطلوب

جاذبه تاریخی	نزدیک ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت	جاذبه تاریخی	نزدیک ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت
منار بخت آقا	ولیعصر	1305	مطلوب	خانه مشروطیت	سیدعلیخان	1303	مطلوب
مدرسه ناصری	سیدعلیخان	384	مطلوب	منار باقوشخانه	سیدعلیخان	2408	نامطلوب
کوه آتشفشان	میرزا طاهر	6298	نامطلوب	موزه معاصر	سیدعلیخان	82	مطلوب



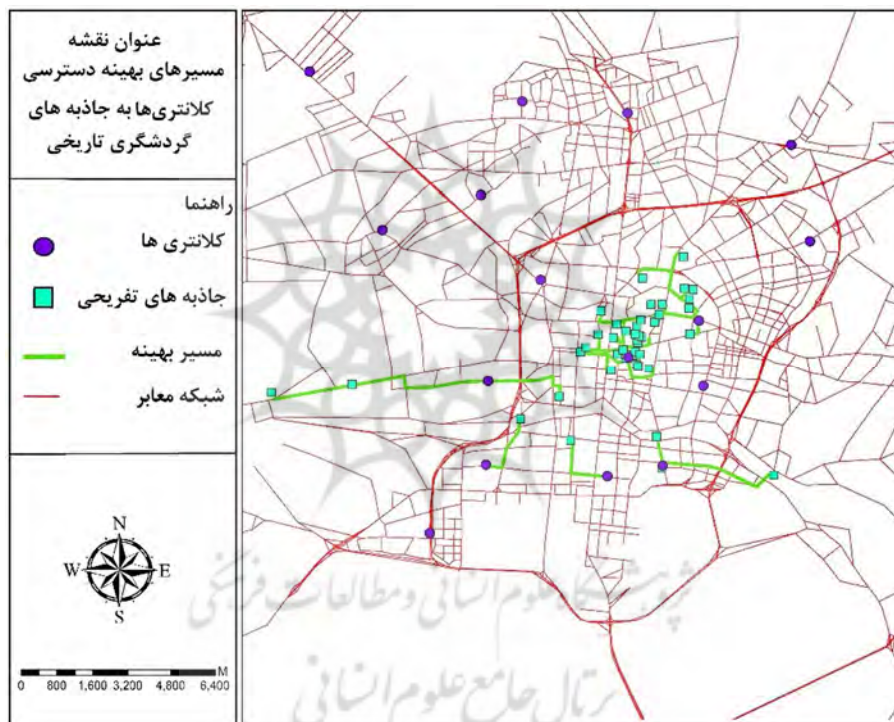
شکل شماره (5). مسیرهای بهینه دسترسی کلانتری ها به جاذبه های تاریخی.

نتایج جدول شماره (2)، نشان دهنده وضعیت دسترسی نامناسب کلانتری های شهر اصفهان به جاذبه های گردشگری تفریحی می باشد. میانگین کل فواصل (2423) متر است که بالاتر از حد مطلوب (1500) و نشان دهنده وضعیت دسترسی نامناسب کلانتری ها به فضاهای گردشگری تفریحی در شهر اصفهان می باشد (شکل شماره 6).

جدول شماره (2). وضعیت دسترسی کلانتری های شهر اصفهان به جاذبه های گردشگری تفریحی

جاذبه تفریحی	نزدیک ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت	جاذبه تفریحی	نزدیک ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت
باغ جوان	بزرگمهر	2771	نامطلوب	باغ گل ها	بزرگمهر	1571	نامطلوب
مجموعه تفریحی صفه	امیر حمزه	4645	نامطلوب	باغ نور	دادگستری	2523	نامطلوب

جاذبه تفریحی	نزدیک ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت	جاذبه	نزدیک ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت
جزیره بازی	سیدعلیخان	1958	نامطلوب	باغ صدف	سپاهان شهر	4677	نامطلوب
باغ فدک	کاوه	2493	نامطلوب	باغ طلوع	هفتون	2145	نامطلوب
باغ نوش	خانه اصفهان	1763	نامطلوب	باغ فردوس	امیر حمزه	1846	نامطلوب
باغ پروانه‌ها	رودکی	2458	نامطلوب	باغ پرندگان	رودکی	3184	نامطلوب
باغ تجربه	بزرگمهر	1762	نامطلوب	باغ ناژوان	رودکی	1762	نامطلوب
مجموعه تفریحی ناژوان	میرزا طاهر	791	مطلوب				



شکل شماره (6). مسیرهای بهینه دسترسی کلانتری‌ها به جاذبه‌های گردشگری تفریحی.

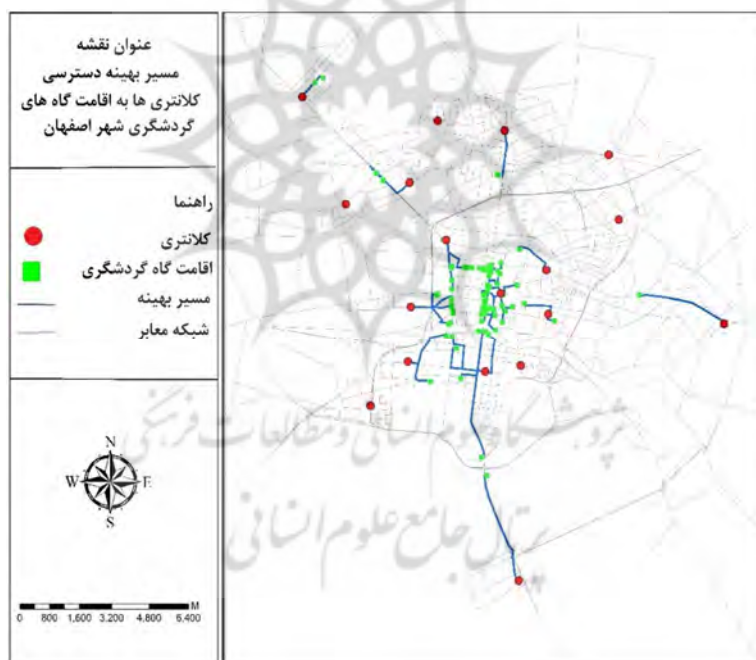
در جدول شماره (3)، وضعیت دسترسی کلانتری‌ها با اقامتگاه‌ها گردشگری شهر اصفهان مورد بررسی قرار گرفت. میانگین کل فواصل (1584) متر می‌باشد که می‌توان گفت فاصله بهینه کلانتری‌ها با اقامتگاه‌های گردشگری در وضعیت نیمه مطلوب قرار گرفته است (شکل شماره 7). میانگین کل فاصله دسترسی فضاهای گردشگری شهر

اصفهان با کلانتری‌ها (1750) متر می‌باشد که نشان‌دهنده وضعیت نامطلوب فاصله دسترسی کلانتری‌های به عناصر گردشگری در شهر اصفهان می‌باشد.

جدول شماره (3). وضعیت دسترسی کلانتری‌های به اقامتگاه‌های گردشگری شهر اصفهان

اقامتگاه گردشگری	نزدیک‌ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت	اقامتگاه گردشگری	نزدیک‌ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت
هتل عباسی	سیدعلیخان	1035	مطلوب	هتل کوثر	دادگستری	2162	نامطلوب
هتل عالی قاپو	سیدعلیخان	1385	مطلوب	پیروزی	سیدعلیخان	895	مطلوب
هتل آسمان	میرزا طاهر	2186	نامطلوب	هتل ستاره	سیدعلیخان	1128	مطلوب
هتل اصفهان	میرزا طاهر	2091	نامطلوب	سوئیت	دادگستری	2111	نامطلوب
سفیر	سیدعلیخان	945	مطلوب	هتل ملل	سیدعلیخان	1914	نامطلوب
هتل آزادی	سیدعلیخان	1492	مطلوب	جهانگردی	سیدعلیخان	4061	نامطلوب
جلفا	دادگستری	2330	نامطلوب	توریست	سیدعلیخان	1457	نامطلوب
هتل کاوه	کاوه	1896	نامطلوب	کارون	دادگستری	2750	نامطلوب
زهره	سیدعلیخان	1205	مطلوب	صفوی	سیدعلیخان	823	مطلوب
مدرس	دادگستری	1360	مطلوب	صبا	سیدعلیخان	1601	نامطلوب
حکیم	سیدعلیخان	960	مطلوب	شیخ بهایی	سیدعلیخان	1232	مطلوب
پرسپولیس	میدان جمهوری	1220	مطلوب	هشت بهشت	سیدعلیخان	497	مطلوب
آوا	میدان جمهوری	1953	نامطلوب	نگین جی	خوارسگان	3923	نامطلوب
همام	سپاهان شهر	4721	نامطلوب	پارت	سیدعلیخان	1238	مطلوب
ونوس	سیدعلیخان	900	مطلوب	چهل ستون	میدان جمهوری	1231	مطلوب
ملک	بزرگمهر	1584	نامطلوب	طوطیا	سیدعلیخان	1606	نامطلوب
پرشیا	سیدعلیخان	1286	مطلوب	مروارید	سیدعلیخان	412	مطلوب
جمشید	سیدعلیخان	735	مطلوب	طلوع خورشید	ولیعصر	1742	نامطلوب
سنتی اصفهان	سیدعلیخان	1376	مطلوب	مهر	سیدعلیخان	100	مطلوب
چهل پنجره	رودکی	2413	نامطلوب	طوبی	سیدعلیخان	1231	مطلوب
خاتون	سیدعلیخان	1439	مطلوب	قصر	سیدعلیخان	1560	نامطلوب
ماهان	بزرگمهر	514	مطلوب	پارتیکان	سیدعلیخان	174	مطلوب
پردیس	سیدعلیخان	1372	مطلوب	پارک	دادگستری	2178	نامطلوب
اسپادانا	دادگستری	2051	نامطلوب	سپاهان	سیدعلیخان	994	مطلوب
طوس	سیدعلیخان	1345	مطلوب	نقش جهان	سیدعلیخان	1128	مطلوب
ساحل	سیدعلیخان	1746	نامطلوب	سعدی	سیدعلیخان	1558	نامطلوب
پارس	سیدعلیخان	1238	مطلوب	ایران	سیدعلیخان	1244	مطلوب
نصف جهان	خانه اصفهان	2650	نامطلوب	حافظ نو	خانه اصفهان	3061	نامطلوب
ملت	امیرکبیر	1304	مطلوب	نخت جمشید	سیدعلیخان	1675	نامطلوب

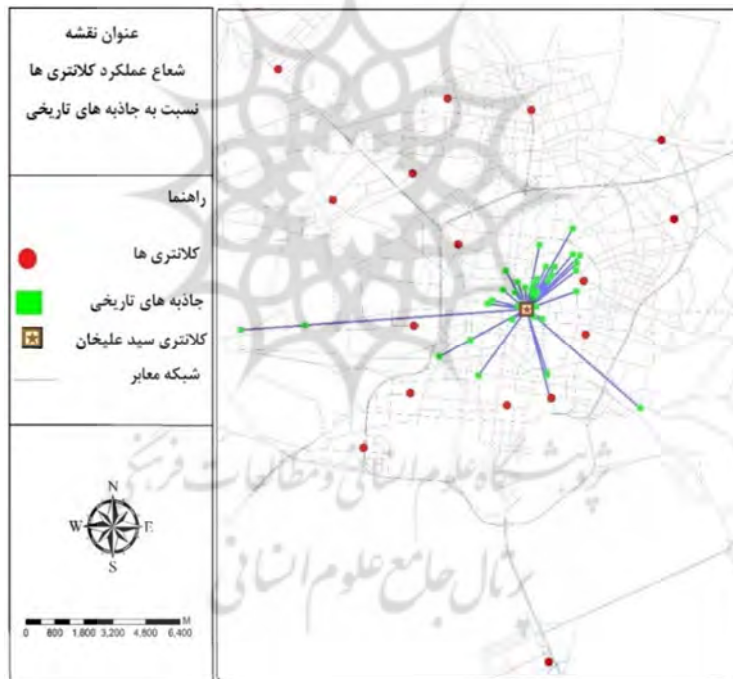
اقامتگاه گردشگری	نزدیک ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت	اقامتگاه گردشگری	نزدیک ترین کلانتری	فاصله به متر	وضعیت
هتل امیرکبیر	سیدعلیخان	1321	مطلوب	نمونه اصفهان	میدان جمهوری	1771	نامطلوب
فرودین	میدان جمهوری	2078	نامطلوب	معراجی	سیدعلیخان	1871	نامطلوب
شهرزاد	سیدعلیخان	1640	نامطلوب	شاد	سیدعلیخان	1181	مطلوب
کاخ	سیدعلیخان	808	مطلوب	میهن	سیدعلیخان	800	مطلوب
ضیایی	سیدعلیخان	1310	مطلوب	ایرانفرد	سیدعلیخان	1770	نامطلوب
پارسا	سیدعلیخان	1050	مطلوب	خیام	میدان جمهوری	2062	نامطلوب
امید	میرزا طاهر	2039	نامطلوب	سپاهان	میرزا طاهر	1701	نامطلوب
شفق	میرزا طاهر	1813	نامطلوب	جهان	میرزا طاهر	1762	نامطلوب
زاینده رود	میرزا طاهر	2035	نامطلوب	بزرگمهر	میرزا طاهر	1666	نامطلوب
تهرانی	میدان جمهوری	1689	نامطلوب	مرمر	سیدعلیخان	1125	مطلوب
انوشیروان	میدان جمهوری	121	مطلوب	احسان	رودکی	1762	نامطلوب
حقیقت	میرزا طاهر	2130	نامطلوب				



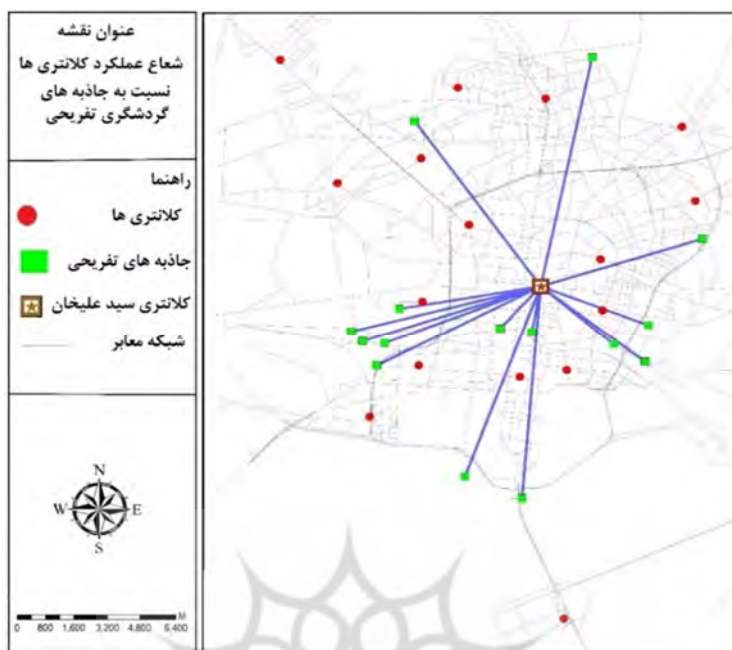
شکل شماره (7). مسیرهای بهینه دسترسی کلانتری ها به اقامتگاه های گردشگری.

• مشخص کردن موقعیت بهترین کلانتری نسبت به فضاهای گردشگری

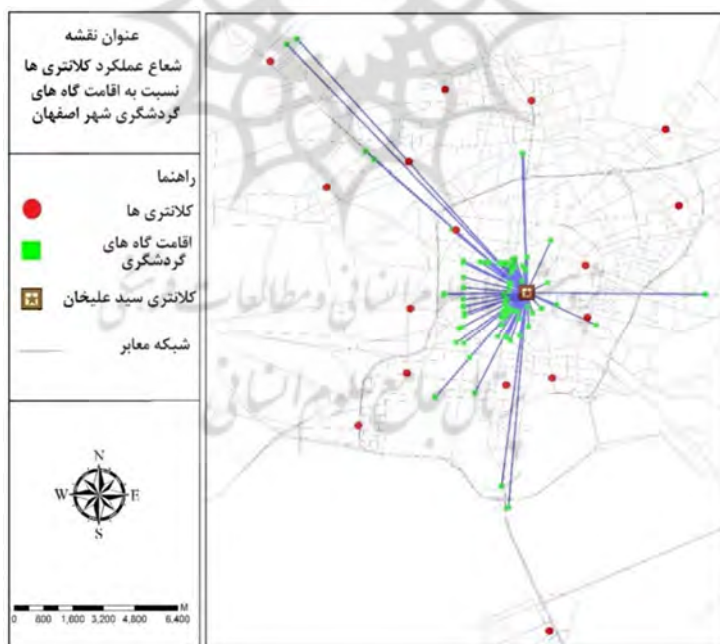
برای مشخص کردن اینکه کدام کلانتری در شهر اصفهان، نسبت به فضاهای گردشگری، در بهترین نقطه دسترسی قرار دارد، سه نقشه تهیه شد. نقشه اول (شکل شماره 8) مشخص کننده بهترین کلانتری نسبت به جاذبه‌های تاریخی، نقشه دوم (شکل شماره 9) مشخص کننده بهترین کلانتری نسبت به جاذبه‌های تفریحی و نقشه سوم (شکل شماره 10) مشخص کننده بهترین کلانتری نسبت به اقامتگاه‌های گردشگری هستند. برای تعیین شعاع عملکرد بهترین هتل جهت دسترسی به جاذبه‌های تاریخی در محیط ArcMap و استفاده از ابزار Network analysis و گزینه New Location – Allocation موقعیت بهترین کلانتری معرفی شد؛ که کلانتری سیدعلیخان، بهترین کلانتری از نظر دسترسی به فضاهای گردشگری شهر اصفهان می‌باشد.



شکل شماره (8). شعاع عملکرد کلانتری‌ها نسبت به جاذبه‌های تاریخی.



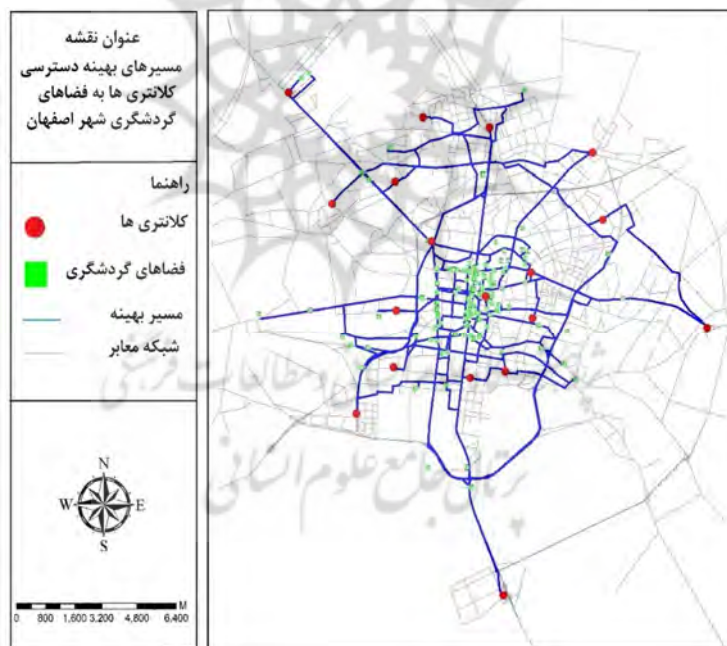
شکل شماره (9). شعاع عملکرد کلانتری ها نسبت به جاذبه های تفریحی.



شکل شماره (10). شعاع عملکرد کلانتری ها نسبت به اقامتگاه های گردشگری.

### • الگوی بهینه دسترسی کلانتری‌ها به فضاهای گردشگری شهر اصفهان

در پژوهش حاضر جهت مشخص کردن مسیرهای بهینه دسترسی کلانتری‌ها به فضاهای گردشگری (جاذبه‌های تاریخی و تفریحی و اقامتگاه‌های گردشگری) شهر اصفهان، از ابزار تحلیل شبکه در نرم‌افزار Arc Map، استفاده شد و عملگر New-Route، بهترین مسیرها جهت دسترسی به جاذبه‌های گردشگری را مشخص کرد. ویژگی‌های این مسیر عبارت‌اند از: کمترین پرت فاصله‌ای و کمترین میزان هدر رفت زمان برای رسیدن به فضاهای گردشگری و همپوشانی مسیرهای ارتباطی فضاها و صرفه‌جویی در زمان. در شکل شماره (11)، مسیرهای بهینه دسترسی بین کلانتری‌های شهر اصفهان با فضاهای گردشگری با استفاده از ابزار تحلیل شبکه مشخص شده و با در نظر گرفتن موارد ترافیکی مانند مسیرهای یک‌طرفه، تقاطع‌ها و گذرگاه‌ها، چراغ‌قرمزها و چهارراه و سریع‌ترین زمان ممکن برای رسیدن به مقاصد موردنظر، بررسی و بهترین مسیرهای دسترسی مشخص شده است.



شکل شماره (11). مسیر بهینه دسترسی کلانتری‌ها به فضاهای گردشگری شهر اصفهان.



## نتیجه‌گیری

مسائل ایمنی و امنیتی نه‌تنها بر صنعت گردشگری تأثیر می‌گذارد، بلکه تصویر مقاصد گردشگری کشورها، اقتصاد و امور مالی را نیز دربر می‌گیرد. سازمان‌های مسئول باید سیاست‌های ایمنی و امنیتی را برای جلوگیری از وقوع مسائل اجرا کنند. هر کشوری که بخواهد اقدامات جدی در جهت بهبود و توسعه گردشگری شهری، به‌ویژه در زمینه چالش‌های امنیتی و ایمنی انجام دهد، به‌ناچار بر نیروهای امنیتی از جمله پلیس متکی می‌شود. گردشگران انتظار دارند که هنگام بازدید از یک شهر احساس امنیت داشته باشند و در مواقع ضروری پلیس در اسرع وقت در مکان حاضر شود. امنیت و گردشگری، پارامترهای یک معادله هستند که نسبتی مستقیم با هم دارند. با این وجود، صنعت گردشگری و مقوله امنیت ارتباط تنگاتنگی با هم دارند؛ برای مثال برای هر کشوری که به‌عنوان مقصد گردشگری مطرح می‌شود، توصیه‌هایی وجود دارد. پژوهش حاضر به بررسی وضعیت کلانتری‌های شهر اصفهان و توزیع آن‌ها نسبت به فضاهای گردشگری در شهر اصفهان پرداخته است. در این پژوهش، ابتدا الگوی توزیع فضایی کلانتری‌های شهر اصفهان بررسی شد و نتایج نشان داد که پراکنش کلانتری‌ها به‌صورت پراکنده می‌باشد. در ادامه شعاع عملکرد (1500) متری کلانتری‌ها در شکل شماره (4) نمایش داده شد. در قدم بعدی میزان فاصله و مسیر دسترسی کلانتری‌های شهر اصفهان با فضاهای گردشگری مورد مطالعه (جاذبه‌های تاریخی، جاذبه‌های تفریحی و اقامتگاه‌های گردشگری) مشخص شد. نتایج نشان داد که موقعیت کلانتری‌ها نسبت به جاذبه‌های تاریخی در وضعیت مطلوب، نسبت به جاذبه‌های تفریحی در وضعیت نامطلوب و نسبت به اقامتگاه‌های گردشگری در وضعیت نیمه مطلوب قرار دارد. با توجه به فاصله استاندارد دسترسی کلانتری‌ها برخی از جاذبه‌های تاریخی در فاصله بیشتر از (2) کیلومتری کلانتری‌ها قرار دارند. این جاذبه‌ها عبارت‌اند از حمام علیقلی آقا، منار باقوشخانه، مدرسه شمس‌آبادی، حمام دردشت، پل شهرستان و کوه آتشفشان است؛ از (18) کلانتری شهر اصفهان، (6) کلانتری به خدمات‌رسانی به فضاهای گردشگری شهر می‌پردازند که به ترتیب کلانتری سیدعلیخان با (25) مورد، ولیعصر با (9) جاذبه تاریخی و فیض با (4) جاذبه تاریخی در جوار خود بیشترین خدمات‌رسانی را انجام می‌دهند. تعداد کلانتری‌هایی که به اقامتگاه‌های گردشگری خدمات‌رسانی می‌کنند

بیشتر بوده و (12) کلانتری را شامل می‌شوند که بازهم کلانتری سیدعلیخان بیشترین تعداد اقامتگاه را حمایت می‌کند. میانگین کل فواصل دسترسی کلانتری‌ها به فضاهای گردشگری (1750) متر می‌باشد که نشان دهنده وضعیت نامطلوب فاصله دسترسی کلانتری‌های شهر اصفهان به فضاهای گردشگری است؛ این امر مستلزم توجه بیشتر نیروهای امنیتی به فضاهای گردشگری است؛ چراکه در هر جای دنیا، اولین مرجع پاسخ‌گویی به گردشگران پلیس است و عدم دسترسی گردشگران به پلیس و حضور کم‌رنگ این نیرو باعث کاهش کیفیت محیطی فضاهای گردشگری می‌شود. در ادامه و با استفاده از ابزار تحلیل شبکه، شعاع عملکرد کلانتری‌ها نسبت به فضاهای گردشگری بررسی و موقعیت بهترین کلانتری از نظر دسترسی به فضاهای گردشگری مشخص شد. نتایج نشان داد که کلانتری سیدعلیخان نسبت به کل فضاهای گردشگری در بهترین موقعیت خدمات‌رسانی قرار گرفته است که خود نشان‌دهنده فشار بیش‌ازحد متوسط بر این کلانتری است یعنی علاوه بر مراجعات عادی ساکنان باید جوابگوی نیازهای امنیتی فضاهای اقامتی نیز باشد که این امر بر تأسیس و ایجاد پایگاه‌های مجهز پلیس گردشگری تأکید می‌کند. الگوی مکانی پراکنش فضاهای گردشگری شامل اقامتگاه‌ها، جاذبه‌های تاریخی و جاذبه‌های تفریحی نسبت به کلانتری‌ها متفاوت از هم بوده، به‌طوری‌که نمی‌توان الگوی ثابتی برای هر سه پیشنهاد داد. در پایان جهت سهولت دسترسی گشت‌های پلیس گردشگری از کلانتری‌ها نسبت به فضاهای گردشگری، مسیرها بهینه در شکل شماره (11) مشخص شد. با توجه به بررسی‌های انجام‌شده و با در نظر گرفتن اینکه کلانتری سیدعلیخان از بین (18) کلانتری موجود در شهر اصفهان، به بیش از (70) مورد از فضاهای گردشگری خدمات‌رسانی می‌کند، نتایج پژوهش حاکی از کافی نبودن تعداد کلانتری‌ها، به‌خصوص در بخش مرکزی شهر اصفهان می‌باشد. نتیجه این پژوهش با یافته‌های احمدشاه و احمدوانی (2015) در زمینه ضرورت برنامه‌ریزی مبتنی بر فناوری توسط پلیس جهت خدمات‌رسانی به فضاهای مختلف شهری همسو و همچنین با نتایج پژوهش ربانی و همکاران (1390) که به بررسی نقش پلیس در تأمین امنیت و جذب گردشگر در شهر اصفهان پرداخته‌اند، هماهنگ می‌باشد. فقدان آمار و اطلاعات مربوط به تماس‌ها و اعلام نیازهای «نیاز به حضور پلیس» توسط گردشگران مستقر در فضاهای گردشگری و همچنین عدم وجود

آمار دقیق و مستند درباره نوع نیاز، تهدیدهای امنیتی و الگوهای رفتاری - امنیتی گردشگران در بافت تاریخی شهر اصفهان از جمله مهم‌ترین محدودیت‌های این پژوهش بودند که فقدان اطلاعات ذکر شده باعث شد تنها اطلاعات در دسترس پژوهش حاضر، مختصات جغرافیایی فضاهای گردشگری، پاسگاه‌های نیروی انتظامی و کم و کیف شبکه معابر باشد و در نتیجه تحلیل‌های فضایی بر محور اطلاعات یادشده انجام گرفت.



## منابع

- بیگی، مرجان؛ میرزاخانی، هاجر (1388). نقش امنیت اجتماعی و فرهنگی در توسعه گردشگری. مجموعه مقالات برگزیده اولین همایش ملی امنیت و توسعه پایدار گردشگری. اصفهان: دفتر تحقیقات کاربری فرماندهی انتظامی استان اصفهان.
- خلقت دوست، روزبه؛ زمانی مقدم، افسانه؛ شمس‌آبادی، طناز (1392). رابطه سازمان فضایی و نفوذپذیری شهر با میزان امنیت اجتماعی از نظر شهروندان مورد مطالعه شهر کرج. فصلنامه مطالعات مدیریت شهری، سال (5)، شماره (15).
- ربانی، رسول؛ شاه‌یوندی، احمد؛ دهقان‌نیا، محمدمنصور؛ ناظر حضرت، جعفر (1390). نقش پلیس در تأمین امنیت و جذب گردشگری (نمونه موردی شهر اصفهان). مطالعات امنیت اجتماعی، شماره (26)، ص (39-60).
- ربیعی، علی (1380). کاربرد GIS در مطالعات شهری. تهران: انتشارات مهر.
- سلیمی سبحان، محمدرضا (1393). امنیت و توسعه پایدار گردشگری مورد مطالعه شهر تهران. تهران: پژوهشنامه جغرافیای انتظامی، دوره (2)، شماره (8)، ص (92-127).
- صیدایی، سیداسکندر؛ هدایتی مقدم، زهرا (1389). نقش امنیت در توسعه گردشگری. فصلنامه تخصصی علوم اجتماعی دانشگاه آزاد اسلامی واحد شوشتر، سال (4)، شماره (8)، ص (97-110).
- فرهادی، رودابه (1377). مکان‌یابی مدارس با استفاده از GIS. تهران: دانشگاه تربیت مدرس.
- قنبری، حکیمه؛ احدنژاد، محسن (1388). کاربرد GIS در تحلیل شریان‌های حمل‌ونقل و بررسی کاربرد و اجرای مدل تحلیل شبکه و تعیین الگوریتم‌های کوتاه‌ترین مسیر در آن (مورد مطالعه: استان آذربایجان شرقی - تبریز). فصلنامه اطلاعات جغرافیایی سپهر، دوره (18)، شماره (77)، ص (52-57).
- متقی، سمیرا؛ صادقی، محمد؛ دلالت، مراد (1395). نقش امنیت در توسعه گردشگری بین‌المللی مورد مطالعه: گردشگران خارجی شهر یزد. مجله گردشگری شهری، دوره (3)، شماره (1)، ص (77-91).
- مؤیدی، محمد؛ علی‌نژاد، منوچهر؛ نوایی، حسین (1392). بررسی نقش مؤلفه‌های منظر شهری در ارتقاء سطح احساس امنیت در فضاهای عمومی شهری (مورد مطالعه: محله اوین تهران). فصلنامه امنیت اجتماعی، شماره (35)، ص (159-199).
- نوری، سپیده؛ محمدی، علیرضا (1396). تعیین عرصه‌های مناسب مکان‌گزینی کلانتری‌ها باری بهبود امنیت فضا مورد مطالعه اردبیل. پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، سال (6)، شماره (3)، ص (97-115).

- Abraham, P. & Mansfel, Y. (1996), *Tourism, crime and international security issues*, Publication of Chichester, United Kingdom.
- Ahmad Shah, Sh., & Ahmad Wani, M. (2015), *Application of Geospatial Technology for the Promotion of Tourist Industry in Srinagar City*, *International Journal of U-Service, Science and Technology*, 8(1), 37-50.
- Aldohon, H. I. (2014), *English for Specific Purposes (ESP) for Jordanian Tourist Police in Their Workplace: Needs and Problems*, *International Education Studies*, 7(11), 56-67.
- Amir, A. F., Ismail, M. N. I., & See, T. P. (2015), *Sustainable tourist environment: Perception of international women travelers on safety and security in Kuala Lumpur*, *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 168, 123-133.
- Ashworth, G. Page, S. J. (2011), *Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes*, *Tourism Management*, 32(1), 1-15.
- Balaguer, J., & Cantavella-Jordá, M. (2002), *Tourism as a Long-run Economic Growth Factor: The Spanish Case*, *Applied Economics*, 34(7), 877-884.
- Biagi, B., Brandano, M. G., & Detotto, C. (2012), *The Effect of Tourism on Crime in Italy: A Dynamic Panel Approach*. *Economics Discussion Paper No. 2012-4*.
- Breda, Z., & Costa, C. (2005), *Safety and security issues affecting inbound tourism in the People's Republic of China*, In: Mansfeld Y. and Pizam A. (ed.) *Tourism, Security and Safety: From Theory to Practice*, Elsevier Butterworth-Heinemann Burlington, MA: 187-208.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G., & Stone, A. M. (1992), *Public Space*, Cambridge University Press.
- Chuie-Hong, T., Xin-Wei, Ch. & Sin-Ban, H. (2017), *Significance of safety and security issues on tourism industry in Malaysia*, *Sci.int. (Lahore)*, 29 (2), 471-475.
- Edwards, D., Griffin, T., & Hayllar, B. (2008), *Urban Tourism Research: Developing an Agenda*, *Annals of Tourism Research*, 35(4), 1032-1052.
- Eitzinger, C. & Wiedemann, P. M. (2009), *Alpine tourist destinations – a safe haven in turbulent times? Exploring travelers' perception of risks and events of damage" Sustainable Natural Hazard Management in Alpine Environments*, Springer Berlin Heidelberg: 179200.
- Feridun, M., (2011), *Impact of Terrorism on Tourism in Turkey: Empirical Evidence from Turkey*, *Applied Economics*, 43, 3349-54.
- Fleischer, A., & Buccola, S. (2002), *War, Terror, and the Tourism Market in Israel*, *Applied Economics*, 34, 1335-43.
- Gunduz, L. & Hatemi-J, A. (2005), *Is the tourism-led growth hypothesis valid for Turkey?*, *Applied Economics Letters*, 12(8): 499-504.

- Hall, C. M., Timothy, D. J., & Duval, D. T. (2008), Security and Tourism: Towards a New Understanding, *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 15:2-3, 1-18
- Hong, S., & Da, T. (2015), Urban Tourism Product Development Based on Multi- objective Optimization, *Seventh International Conference on Measuring Technology and Mechatronics Automation*
- Jamal, T., & Robinson, M. (Eds.), (2009), *The Sage handbook of tourism studies*. London: Sage.
- Kligman, R. M., Medevitt, R., & Withee, T. (2002), Application of GIS to a parking study in newton sponsoring agency: city of newton department of public works engineering division, submitted to the faculty of Worcester polytechnic institute, data: April 30.
- Kovari, I. & Zimanyi, K. (2011), Safety and security in the age of global tourism (The changing role and conception of Safety and Security in Tourism), *Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, Agroinform Publishing House, Budapest.
- Lin, Ch. (2005), Research assistance, *Instigate of Transportation Engineering*, Tsinghua University, study on a parking planning method based on GIS: a case analysis proceeding pf the eastern Asia Society for Transportation studies, Vol, 5, Management 23 (1), PP 47-54.
- Mohd Ayob, N. & Masron, T. (2014), Issues of Safety and Security: New Challenging to Malaysia Tourism Industry, *SHS Web of Conferences*, 12, 01083.
- Mthembu, N. (2009), *Tourism crime, safety and security in the umhlathuze district municipality, kwazulu-natal* Unpublished doctoral dissertation, Faculty of Arts in Partial Fulfillment of the Requirements for the Master's in Recreation and Tourism at the Department of Recreation and Tourism, University of Zululand.
- OSAC Malaysia (2015), *Crime and Safety Report*, [https://www.osac.gov/pages/ContentReport PDF.aspx?ci d=17215](https://www.osac.gov/pages/ContentReportPDF.aspx?ci d=17215).
- Popescu, L. (2011), Safety and Security in Tourism, Case Study: Romania, *Forum geografic*, 10(2), 322-328.
- Racherla, P., & Hu, C. (2010), A social network perspective of tourism research, PP 445-460.
- Sequeira, T., & Nunes, P. (2008), Does Tourism Influence Economic Growth? A Dynamic Panel Data Approach, *Applied Economics*, 40(18), 2431-2441.
- Shafer, S. (1967), *Introduction to Criminology*. Reston, VA: Reston. In Gray, C.M. (1979): *The Cost of crime*. Beverly Hills. Sage Publication Inc.
- Smyth, R., Nielsen, I. & Mishra, V. (2009), 'I've Been to Bali too' (and I will Be Going Back): Are Terrorist Shocks to Bali's Tourist Arrivals Permanent or Transitory?, *Applied Economics*, 41, 1367- 78.

- Spilsbury, R. (2010), A Closer Look: Global Industries; Tourism Industry, Rosen Central.
- Tarlow, P. E., & Santana, G. (2002), Providing Safety for Tourists: A Study of a Selected Sample of Tourist Destinations in the United States and Brazil, *Journal of Travel Research*, 40(4), 424-431
- United Nation World Tourism Organization (UNWTO) (2015), Why tourism? Retrieved from <http://www2.unwto.org/content/why-tourism>.
- W.T.T.C. (2015), Travel and Tourism Economic Impact 2011, Tourism. Retrieved from [http://www.wttc.org/bin/pdf/original\\_pdf\\_file/italy.pdf](http://www.wttc.org/bin/pdf/original_pdf_file/italy.pdf) .
- Weihong, L., Leii, W., & Yebin, C. (2016), Spatial-temporal forecast research of property crime under the driven of urban traffic factors, *Multimed Tools Appl*, © Springer Science+Business Media New York
- Wu, B., Xiao, H., Dong, X., Wang, M., & Xue, L. (2012), Tourism knowledge domains: A key word analysis. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 17(4), PP 355-380.
- Yang, Y., Luo H. & Law R., (2014), Theoretical, empirical, and operational models in hotel location research. *International Journal of Hospitality Management*, 36: PP 209-220.
- Ying, T., & Xiao, H. (2012), Knowledge linkage: A social network analysis of tourism dissertation subjects, *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 36(4), PP 450-477.
- Zainal, A., Radzi, S. M., Hashim, R., Chik, C. T., & Abu, R. (2012), *Current issues in hospitality and tourism research and innovations*, CRC Press.



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی