

تحلیل مکانی-زمانی تاثیر کووید-۱۹ در استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی شهری شیکاگو با نگرش تنسور مبنا

مصطفی گلمحمدی^۱، حسین اعتمادفرد^{۲*}، حامد خرقانی^۳

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد، گروه مهندسی عمران، دانشکده مهندسی، دانشگاه فردوسی مشهد

۲- استادیار، گروه مهندسی عمران، دانشکده مهندسی، دانشگاه فردوسی مشهد

۳- دانشجوی کارشناسی ارشد، گروه مهندسی عمران، دانشکده مهندسی، دانشگاه فردوسی مشهد

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۰۶/۰۸ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۱۰/۲۷

چکیده

دوچرخه‌سواری یک پدیده در حمل و نقل شهری است که در هر لحظه از زمان توانایی تخصیص موقعیت مکانی خاص را دارد. بر این اساس تحلیل مکانی سفرهای صورت گرفته با دوچرخه می‌تواند با تحلیل زمانی همراه باشد. عموماً برای نمایش میزان تغییرات مکانی پدیده، استفاده از محیط GIS پیشنهاد می‌گردد؛ این درحالی است که جهت اعمال و نمایش تغییرات در طول زمان نیازمند تولید لایه‌های اطلاعاتی بیشتری خواهد بود. پژوهش حاضر امکان نمایش همزمان اطلاعات مکانی و زمانی را توسط مفهوم و ابزار تنسور میسر می‌سازد. با بهره‌گیری از این ابزار توان نمایش و تحلیل حجم بالایی از اطلاعات مکانی با قدرت تفکیک زمانی به سبب نمایش همزمان لایه‌های اطلاعاتی به وجود می‌آید. این مطالعه سعی بر آن دارد تحلیل‌های مکانی و زمانی را به طور هم‌زمان با استفاده از مفهوم تنسور به جهت درک چگونگی درخواست کاربران دوچرخه‌های اشتراکی شهر شیکاگو در ساعات مختلف از روز را بررسی کند. درواقع پژوهش حاضر به طور هم‌زمان میزان، توزیع مکانی و توزیع زمانی سفرهای دوچرخه اشتراکی را تحلیل می‌نماید. علاوه بر این تعداد سفرهای دوچرخه‌ای در طول زمان در کنار میزان کاهش و افزایش سفرها از محلات از دید مکانی به صورت مجزا مورد مطالعه قرار می‌گیرند. نتایج حاصل از این مطالعه نشان می‌دهد که شیوع و گسترش کرونا در ماه آوریل ۲۰۲۰ در شیکاگو منجر به آن شده است که میزان استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی در این شهر نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۱۹، ۶۸/۴ درصد کاهش پیدا کند. این میزان در بررسی جزئی‌تر برای روزهای تعطیل این ماه با ۶۴/۳ درصد و در روزهای عادی و غیرتعطیل با ۷۲/۶ درصد کاهش همراه بوده است. همچنین در بررسی مکانی نشان داده می‌شود که در ماه آوریل سال ۲۰۲۰ محلاتی که در مرکز شهر واقع شده‌اند، بیشترین میزان کاهش در استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی را تجربه می‌کنند؛ علاوه بر آن پس از گسترش بیماری نیز درخواست استفاده از دوچرخه از مبادی و مقاصد یکسان افزایش پیدا کرده است.

کلید واژه‌ها: کرونا، تنسور، دوچرخه‌های اشتراکی، آنالیز مکانمند-زمانمند، GIS.

* نویسنده مکاتبه کننده: دانشگاه فردوسی مشهد، دانشکده مهندسی، گروه مهندسی عمران.

تلفن: ۰۵۱-۳۸۸۰۵۴۴۳

Email: etemadfard@um.ac.ir

۱- مقدمه

بیماری کووید-۱۹ که اولین بار در پایان سال ۲۰۱۹ کشف شد، در ۱۱ مارس ۲۰۲۰ توسط سازمان بهداشت جهانی به طور رسمی یک بیماری همه گیر اعلام شد [۱]. گسترش سریع بیماری همه گیر کووید-۱۹ چالش های بی سابقه ای را به همراه داشته و زندگی عادی انسان ها و سلامت عمومی جهانی را تهدید کرده و می کند [۲]. از جمله این بیماری و مداخلات غیردارویی مرتبط با آن نظیر فاصله گذاری اجتماعی تغییرات چشمگیری را در الگوهای حرکتی انسان، دوچرخه سواری، ترانزیت حمل و نقل و رانندگی داشته است [۳]. با در نظر گرفتن این که انتظار می رود مسافران حمل و نقل عمومی در طول مدت همه گیری تحت تاثیر کووید-۱۹ قرار بگیرند، احتمال تغییر حالت از حمل و نقل عمومی به خودرو وجود دارد [۴].

بررسی تغییر در دوچرخه سواری در طول همه گیری به دلایل متعددی نظیر رعایت فاصله گذار اجتماعی، تامین دوچرخه های مورد نیاز در ایستگاه های ارائه خدمات و مدیریت ترافیک شهری ضروری است. دوچرخه سواری گزینه سفر کارآمدتر و ایمن تری برای حفظ فاصله اجتماعی در طول همه گیری می باشد به ویژه زمانی که این سیستم با حمل و نقل عمومی در فضای شلوغ مورد مقایسه قرار می گیرد. بنابراین، افراد برای حفظ رعایت فاصله اجتماعی و مبتلا نشدن به این بیماری سعی دارند تا به مراکزی که شلوغ نباشد تغییر مکان دهند که این خود باعث ایجاد تغییرات مکانی در استفاده از دوچرخه در طول همه گیری در مقایسه با مدت مشابه در شرایط عادی می شود [۳]. با توجه به اینکه تمام جهان تحت تاثیر این بیماری همه گیر قرار گرفته است، انجام مطالعات در مورد جنبه های مکانی-زمانی همه گیری کووید-۱۹ از اهمیت بالایی برخوردار است [۵]. با این وجود، مطالعات اندکی در طول همه گیری، تغییرات مکانی و زمانی را به صورت کمی بررسی کرده اند [۶]. درک تغییرات مکانی-زمانی در تقاضا برای سیستم های اشتراک دوچرخه برای کمک به

سیاست گذاری با هدف ارتقای طرح های اشتراک دوچرخه بسیار مهم است [۷]. شناخت فرآیندهای تصمیم گیری فردی در پذیرش و استفاده از سیستم های اشتراک دوچرخه می تواند اپراتورهای سیستم اشتراک دوچرخه را قادر سازد تا خدمات خود را به طور مؤثرتری برنامه ریزی کنند [۸]. از آنجایی که سیستم اشتراک دوچرخه نقش مهم و فزاینده ای در سیستم حمل و نقل شهری ایفا می کند، نیازهای بیشتری برای درک عوامل موثر در استفاده از یک ایستگاه خاص وجود دارد. زیرا آشنایی با این موضوع می تواند میزان سواری ایستگاه های جدید و موجود را بهتر تخمین بزند، و بنابراین مرجعی برای تعیین مکان ایستگاه های جدید و تسهیل عملیات فراهم کند [۹].

در این میان برخی از پژوهش ها سعی در مطالعه رفتار تغییرات مکانی-زمانی سیستم های اشتراکی حمل و نقل سبز داشته اند. ژوئو و همکاران (۲۰۱۵) سیستم دوچرخه های اشتراکی شیکاگو را برای جولای تا دسامبر ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ مورد مطالعه قرار داده اند. آن ها تحلیل های مکانی خود را مبتنی بر الگوریتم حریصانه سریع^۱ و تقاضاهای زمانی برای دوچرخه ها را با استفاده از روش خوشه بندی سلسله مراتبی مورد بررسی قرار داده اند. بر این اساس الگوهای منحصر به فرد در طول هفته و آخر هفته را کشف کرده و همچنین روندهای مختلف حرکتی را از داخل داده عظیم استخراج کرده اند [۱۰]. در پژوهشی دیگر مکنزی و همکاران (۲۰۱۸) داده های دوچرخه های اشتراکی مبتنی بر ایستگاه و شناور شهر واشنگتن را مطالعه کرده اند. هدف آن ها مطالعه الگوی استفاده از دوچرخه ها شناور و دارای ایستگاه های مشخص جهت نصب بوده است. آن ها سفرهای صورت گرفته در هر دو سیستم را با استفاده از چندضلعی های ورونویی نرمال کرده اند. تجزیه و تحلیل های آن ها نشان داد که تفاوت واضحی در نحوه استفاده

^۱ Fastgreedy

مقامات محلی در سنگاپور به دلیل کووید-۱۹ را بررسی کرده‌اند. در این مطالعه نشان داده می‌شود که تعداد استفاده‌کنندگان از دوچرخه در طول قرنطینه ۲/۵ برابر افزایش یافته است. همچنین مشخص شد که سیستم حمل و نقل دوچرخه‌های اشتراکی می‌تواند جایگزین خوبی برای سیستم‌های حمل و نقل دیگر در دوره‌های اعمال محدودیت قرنطینه شود. این مطالعه نشان می‌دهد که سفرهای کوتاه بین ایستگاه‌های اتوبوس می‌تواند با دوچرخه‌های اشتراکی انجام پذیرد. آن‌ها برای این منظور از الگوریتم تشخیص جامعه^۲ استفاده کرده‌اند [۱۲].

در این میان مطالعاتی نیز دوچرخه‌های اشتراکی را بر پایه تنسور بررسی کرده‌اند. یویو و همکاران (۲۰۱۸) داده‌های دوچرخه‌های اشتراکی شهر نیویورک و شیکاگو را بررسی کرده‌اند. آن‌ها یک تنسور بر اساس اطلاعات مکانی، زمانی و اطلاعات کاربران دوچرخه‌های تولید کردند و برای کشف الگوی فعالیت پنهان کاربران از روش‌های تجزیه تنسوری استفاده کردند. آن‌ها با بصری سازی این تنسور قابلیت مقایسه و درک کاربر کمک کردند و در نهایت اثر بخشی سیستم خود را در این دو شهر نشان دادند [۱۳]. هائو و همکاران (۲۰۱۹) رفتار دوچرخه‌سواران دوچرخه‌های شناور شهر پکن را مورد مطالعه قرار دادند. بر این اساس آن‌ها تمرکز خود را بر روی تولید یک تنسور سه بعدی شامل زمان، مکان و ویژگی قرار دادند و یک روش تجزیه تنسوری ارائه کردند. آن‌ها بعد از تقسیم پکن به محلات مختلف، نتایج حاصل از تجزیه تنسوری را بر پایه نقشه‌های حرارتی نمایش دادند [۱۴]. در این میان مطالعات دیگری نیز در سایر حوزه‌ها با استفاده از تنسور توسط دو و همکاران (۲۰۱۶) در ارتباط با پردازش تصویر، سان و آکسهاسن (۲۰۱۶) در ارتباط با حمل و نقل شهری، رابانسر و همکاران (۲۰۱۷) در ارتباط با آموزش

از این دو نوع سیستم وجود دارد. سیستم‌های دارای ایستگاه بیشترین تمرکز را روی سفرهای هدفدار داشته است درحالی که سفرهای مربوط به سیستم‌های دوچرخه شناور مبتنی بر فراغت بود [۱۱]. بای و همکاران (۲۰۲۰) تحقیقاتی در آمریکا جهت بررسی الگوی سفرها با مسافت کوتاه و کشف ارتباط آن با محیط شهری، مطالعه‌ای را بر روی سفرهای اسکوتر الکتریکی در دو شهر آستین و مینیاپولیس در ایالات متحده آمریکا با استفاده از تحلیل مکانی و زمانی در محیط سیستم‌های اطلاعات مکانی (GIS)^۱ انجام داده‌اند. آن‌ها برای مطالعه، شهرها را به پلیگون‌های شش ضلعی تقسیم کرده‌اند. این پلیگون‌ها برپایه سه اصل سفرهای ورودی، خروجی و داخلی مورد بررسی قرار گرفته است. بر این اساس متوجه شدند که مترکم‌ترین محل استفاده از اسکوترها در مراکز شهری و محدوده دانشگاهی در هر دو شهر اتفاق می‌افتد؛ اما این رخداد از دید زمان وقوع در این دو شهر متفاوت می‌باشد. همچنین مقایسه این دو شهر نشان داد که سفرهای اسکوتر الکتریکی در مینیاپولیس مستقل از سایر حمل و نقل شهری است اما در سفرهای موجود در آستین ارتباط مشاهده می‌شود [۸]. در مطالعه‌ای دیگر در شهر شیکاگو، سونگو و همکاران (۲۰۲۱) داده‌های دوساله اشتراکی دوچرخه را با سایر روش‌های حمل و نقل بررسی کرده‌اند. مجموعه‌ای از مدل‌های افزودنی تعمیم‌یافته برای شناسایی روابط و ترسیم تعاملات زمانی غیرخطی بین استفاده روزانه اشتراک‌گذاری دوچرخه در سطح ایستگاه و متغیرهای مستقل مختلف از جمله جمعیت‌شناسی اجتماعی، کاربری زمین، ویژگی‌های حمل‌ونقل، ویژگی‌های ایستگاه و بیماری کووید-۱۹ برآزش داده شده است [۳]. سانگ و همکاران (۲۰۲۲) الگوی استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی را قبل، حین و بعد از اعمال محدودیت‌های

^۲ Community Detection^۱ Geospatial Information System

غیرتسنوری می‌بایست لایه‌های زمانی دو به دو با یکدیگر مقایسه شوند.

۲- مواد و روش‌ها

در این بخش ابتدا داده‌های مورد استفاده در این مطالعه توضیح داده خواهد شد و سپس روش پیشنهادی معرفی و مورد تجزیه و تحلیل قرار خواهد گرفت. در انتها نیز به نحوه آماده سازی داده‌ها جهت استفاده در روش بیان شده پرداخته می‌شود.

۲-۱- داده

در این پژوهش از داده‌های سیستم دوچرخه‌های اشتراکی شهر شیکاگو^۱ استفاده شده است. این سیستم به دو صورت به کاربران خود خدمات می‌دهند که برای اساس یا مشتریان باید برای مدت مشخصی اشتراک تهیه کنند یا به صورت ساعتی این دوچرخه‌ها را کرایه کرده و استفاده نمایند. داده‌های این سیستم از سال ۲۰۱۳ در وبگاه این شرکت به فرمت متنی قابل مشاهده و بهره‌برداری است. داده‌های جمع‌آوری موجود برپایه سفر هر کاربر است. بدین معنی که اطلاعات هر سفر بر اساس ساعت و تاریخ شروع و پایان سفر، ایستگاه مبدأ و مقصد سفر و همچنین اطلاعات دیگر که در سال‌های متفاوت ارائه شده است. برای مثال در سال‌های ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ سن کاربران و جنسیت کاربران دارای اشتراک بیان شده است، این درحالی است که در سال ۲۰۲۱ می‌توان نوع دوچرخه ساده یا الکتریکی استفاده شده در هر سفر را مشاهده کرد. در این مطالعه تمرکز بر روی استخراج اطلاعات مربوط به زمان شروع و پایان، مبدأ و مقصد هر سفر بوده است. از طرفی به این دلیل که یکی از اهداف تحقیق حاضر بررسی اثر کرونا بر روی به کارگیری دوچرخه‌های اشتراکی است، بایستی داده‌های سال‌های ۲۰۱۸ تا انتهای سال ۲۰۲۱ برای ماه آوریل مورد بررسی قرار می‌گرفت. داده‌های مربوطه در برخی از جزییات در

ماشین، لین و همکاران (۲۰۱۸) در ارتباط با تحلیل داده‌های مکانی-زمانی و آن و همکاران (۲۰۱۸) در ارتباط با سنجش از دور صورت گرفته است [۱۵، ۱۶، ۱۷ و ۱۸].

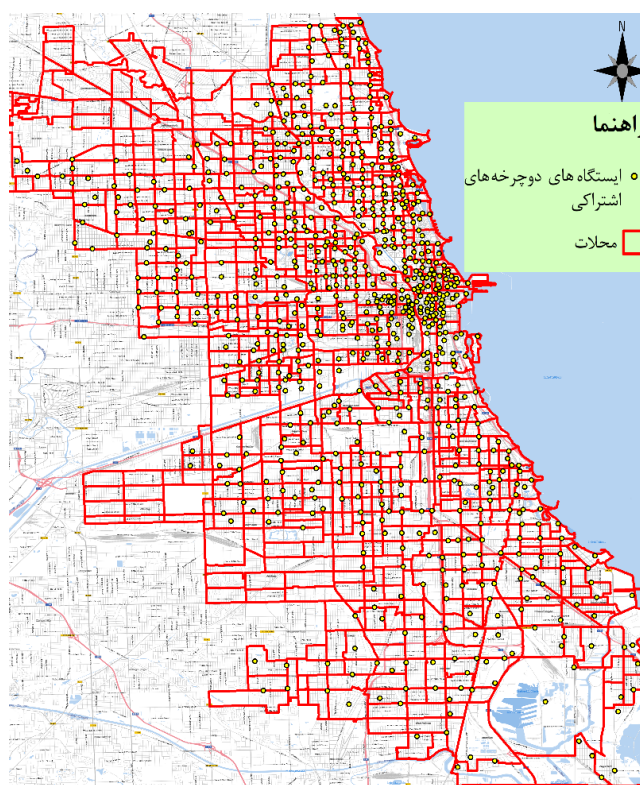
هدف این پژوهش کشف میزان و چگونگی تاثیر کووید-۱۹ در استفاده از دوچرخه اشتراکی می‌باشد. گسترش بیماری همه‌گیر کووید-۱۹ یکی از عوامل تاثیر گذار در سطح استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی می‌باشد. همچنین جهت تحلیل و نمایش توام مکانی و زمانی از ابزار تنسور^۱ استفاده گردیده است. این مطالعه به تغییرات در استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی شهر شیکاگو با تحلیل مکانی-زمانی بر پایه تنسور برای کشف میزان تاثیر کووید-۱۹ می‌پردازد. این تحلیل با قابلیت تفکیک مبادی و مقاصد در ساعات مختلف روز توانایی کشف تغییرات در طول ساعات روز مبتنی بر مکان را در اختیار تحلیلگران مرتبط با برنامه‌ریزی مدیریت حمل و نقل شهری می‌گذارد. پژوهش حاضر به طور همزمان در صدد کشف میزان افزایش و کاهش سفرها، توزیع مکانی و توزیع زمانی سفرهای انجام شده است و با نگرش تسنوری پاسخ به این اهداف را نمایش می‌دهد. در مقایسه روش‌های تسنوری با روش‌های زمین آماری باید توجه داشت که روش‌های زمین آماری برای تحلیل در دو بعد مناسب است و امکان تحلیل مکانی و زمانی به صورت توأمان را فراهم نمی‌کند، در حالی که روش‌های تسنوری این قابلیت را دارند. به بیان دیگر، هدف و نوآوری مقاله حاضر مطالعه و نمایش مبدأ، مقصد و زمان سفرهای انجام شده با دوچرخه‌های اشتراکی به صورت همزمان است که ابزارها و الگوریتم‌های رایج سیستم اطلاعات مکانی توانایی انجام آن را ندارند. از جمله مهم‌ترین قابلیت‌های تنسور امکان مقایسه چند لایه زمانی مختلف در یک تنسور است در حالی که با استفاده از روش‌های

^۲ Divvy

^۱ Tensor

زمین مرجع ثبت شده توسط خود دوچرخه استفاده شده است. برای یکپارچه سازی این داده ها و همچنین تغییر مطالعه ایستگاه ها به مطالعه محلات شهر شیکاگو، شروع و پایان سفرها بر اساس محله بندی شهر شیکاگو بیان می گردد. در شکل (۱) نحوه تقسیمات محلات شهر شیکاگو به نمایش در آمده است.

سال های مختلف تفاوت داشتند که مستلزم انجام پیش پردازش ها و اجرای فاز آماده سازی داده، بودند. به عنوان مثال داده های سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ دارای شناسه (ID) مبادی شروع و پایان سفر برای ایستگاه ها هستند، اما جهت مشخص نمودن مختصات ایستگاه های مبادی و مقاصد سفر در سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ از موقعیت مکانی



شکل ۱: محدوده محله های شهر شیکاگو شامل چندضلعی های قرمز رنگ و ایستگاه های دوچرخه با نقاط زرد رنگ

پایان سفرها توسط شماره محلات گزارش می شوند.

۲-۲- تنسور

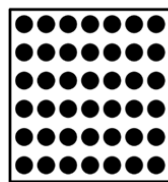
در مطالعات مربوط به تحلیل های مکانی-زمانی، تغییرات صورت گرفته در طول زمان را بر اساس موقعیت پدیده بررسی می کنند. داده های مکانی همواره برای نمایش نیازمند به موقعیت محلی یا جهانی هستند. همچنین موقعیت شیء می تواند در یک، دو و یا سه بُعد شامل طول، عرض و ارتفاع بیان گردد. این درحالی است که برای بررسی رفتار پدیده در طول زمان مطلوب است که بُعد زمان را نیز در نمایش

در شکل (۱) شهر شیکاگو به ۸۰۹ محله تقسیم شده است که با پلیگون های قرمز رنگ به نمایش در آمده است، همچنین ایستگاه های ارائه دهنده خدمات دوچرخه اشتراکی با نقاط زرد رنگ در محدوده مورد مطالعه پخش شده اند. این محله بندی مبتنی بر تقسیم بندی شهر شیکاگو در دهه ۱۹۲۰ بر پایه مطالعات دانشگاه شیکاگو می باشد. همچنین اطلاعات سفر براساس اطلاعات ایستگاه ها بیان می شد که با تخصیص ایستگاه ها به هر یک از محلات، اطلاعات سفر بر اساس شماره محله گزارش می شوند. در واقع محل شروع و

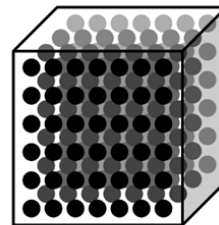
ابعاد مورد بررسی عارضه و پدیده برابر با سه بُعد یا بیشتر باشد. بر این اساس با افزایش مولفه‌های مورد بررسی در مطالعات مکانی-زمانی قابلیت افزایش ابعاد به وسیله تنسور میسر می‌شود؛ که در این صورت با تفاوت در حداقل یک مولفه می‌توان بین پدیده‌ها تمایز قائل شد. برای مثال تنسور توانایی نمایش دو عارضه با شرط طول و عرض جغرافیایی یکسان و ارتفاع‌های متفاوت را دارد. همچنین با افزایش ابعاد در تنسور می‌توان عوارض متمایز بیشتری را ذخیره کرده و به نمایش درآورد. در شکل (۲) نمایشی از تمایز ذخیره سازی در ابعاد مختلف به تصویر کشیده شده است.



الف



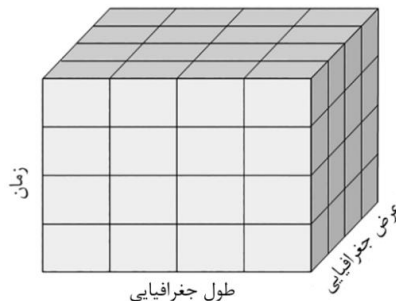
ب



ج

شکل ۲: نمایش ابعاد مختلف جهت ذخیره‌سازی اطلاعات شامل الف: نمایش بردار، ب: نمایش ماتریس و ج: نمایش تنسور سه بُعدی

صورت مجموعه‌ای از اعداد در ماتریس ذخیره کرد و بر اساس تغییر مولفه‌های موجود، اطلاعات را در ابعاد دیگر در نظر گرفت. به طور کلی می‌توان ماتریس و بردار را معادل با تنسورهایی با مرتبه کمتر از سه دانست. در شکل (۳) یک نمونه تنسور حاصل از یک پدیده متغیر مکانی-زمانی قابل مشاهده است.



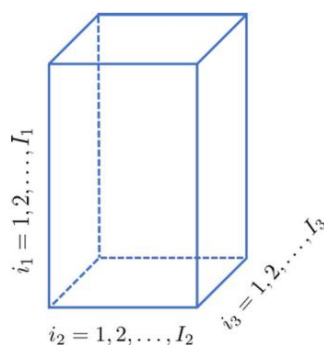
شکل ۳: تنسور حاوی اطلاعات مکانی و زمانی

منحصر به فرد را در فضای تنسور به خود اختصاص می‌دهد. این اطلاعات با برش‌هایی در راستای محورهای

در شکل (۲-الف)، بردار حاصل ذخیره‌سازی اطلاعات در یک بُعد است. در شکل (۲-ب) ماتریس فضای حاصل از ذخیره‌سازی اطلاعات در دو بُعد را نشان می‌دهد و در شکل (۲-ج) اطلاعات ذخیره‌شده در سه بُعد تشکیل دهنده تنسور مرتبه سوم می‌باشد. استفاده از تنسور این امکان را می‌دهد که هر لایه اطلاعاتی را به

در شکل (۳) اطلاعات جمع‌آوری شده بر اساس موقعیت مکانی عارضه در یک زمان مشخص موقعیتی

n بُعدی تنسورهایی با ابعاد $n-1$ بُعد باشند. برای نمایش ابعاد تشکیل دهنده تنسور از فرم I_n استفاده می‌گردد. در شکل (۴) یک تنسور سه بُعدی نشان داده شده است.



شکل ۴: نمایش ابعاد و تعداد مولفه‌های هر بُعد در تنسور

مختصات (طول و عرض جغرافیایی) و زمان نسبت به تنسور قابل استخراج و تجزیه و تحلیل می‌باشد. هر برش از تنسور توانایی تولید یک مجموعه محتوای اطلاعاتی را دارد. بر این اساس می‌توان تنسورها با ابعاد بالاتر از ۳ را تشکیل داد به شکلی که درایه‌های تنسور

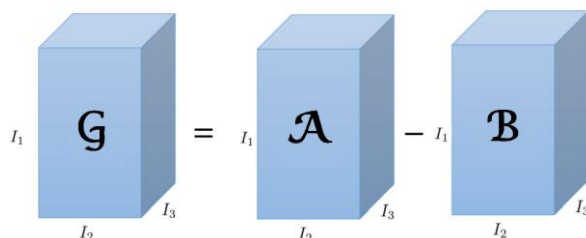
شکل (۵) و رابطه (۱) بیان شده است.
رابطه (۱) $G^{I_1 \times I_2 \times I_3} = A^{I_1 \times I_2 \times I_3} - B^{I_1 \times I_2 \times I_3}$
در شکل (۵) و رابطه (۱) تنسور G حاصل تفاضل تنسورهای هم اندازه A و B می‌باشد. همچنین I و اندیس آن بیانگر تعداد مولفه در آن بُعد از تنسور است. اپراتور جمع: این اپراتور برای تجميع دو تنسور با ابعاد یکسان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

شکل (۶) و رابطه (۲) اپراتور جمع بین دو تنسور را نشان می‌دهد.

$$\text{رابطه (۲)} \quad G^{I_1 \times I_2 \times I_3} = A^{I_1 \times I_2 \times I_3} + B^{I_1 \times I_2 \times I_3}$$

در شکل (۴) مقدار اندیس i بیانگر تعداد بُعد و مقدار اندیس I بیانگر تعداد مولفه‌های قابل تعریف در آن بُعد است. تنسور به نمایش درآمده شامل سه بُعد است. تعداد مولفه‌های هر بُعد آن به ترتیب I_1 ، I_2 و I_3 می‌باشند که یعنی این تنسور می‌تواند $I_1 \times I_2 \times I_3$ عارضه متمایز از هم را در خود ذخیره کند. همچنین اپراتورهای محاسباتی مختلفی در بررسی تنسور مورد استفاده قرار می‌گیرند که می‌تواند باعث تولید تنسور و ماتریس جدید شود. در ذیل به برخی از اپراتورهای موجود اشاره می‌شود.

اپراتور تفاضل: این اپراتور جهت تفاضل بین دو تنسور مورد استفاده قرار می‌گیرد. نحوه اعمال این اپراتور در



شکل ۵: اپراتور تفاضل بین تنسورهای هم بُعد و هم اندازه

$$I_1 \begin{matrix} I_2 \\ I_3 \end{matrix} \mathcal{G} = I_1 \begin{matrix} I_2 \\ I_3 \end{matrix} \mathcal{A} + I_1 \begin{matrix} I_2 \\ I_3 \end{matrix} \mathcal{B}$$

شکل ۶: اپراتور جمع بین تنسورهای هم بُعد و هم اندازه

در شکل (۷) مقدار اسکالر c در یک تنسور ضرب شده است که این ضریب در تک تک درایه‌های داخل آن ضرب می‌شود. این ضریب اگر بزرگتر از ۱ باشد تنسور سبز را که بزرگتر از تنسور اصلی است را تولید می‌کند. این ضریب مثبت اگر کوچکتر از ۱ باشد، تنسور قرمز رنگ که کوچکتر از تنسور اصلی است را تولید می‌کند. همچنین ضریب می‌تواند منفی باشد که از لحاظ بزرگی می‌تواند مانند شکل (۷) در تنسور اثر کند. کرونکر: در این نوع از ضرب ماتریس‌ها با هر اندازه می‌توانند در هم ضرب شوند. این ضرب با نماد $\otimes$ مورد استفاده قرار می‌گیرد که در شکل (۸) آمده است.

در شکل (۶) و رابطه (۲) دو تنسور هم اندازه A و B توسط اپراتور جمع تنسور G را تولید کرده‌اند. در واقع در عملیات جمع و تفریق بین تنسورها، ماتریس‌های تشکیل دهنده تنسور به صورت دو به دو از همدیگر کم یا بر هم افزوده شده و ماتریس جدید را برای ذخیره سازی در تنسور ایجاد می‌کنند. اپراتورهای ضرب: این اپراتور برخلاف اپراتور جمع و تفاضل به چند روش صورت می‌گیرد. انتخاب نوع ضرب بسته اندازه ماتریس‌ها انتخاب می‌شوند. ضرب اسکالر: در این روش یک عدد اسکالر در بردار، ماتریس و تنسور می‌تواند ضرب شود. شکل (۷) ضرب اسکالر را نشان می‌دهد.

$$c \times \begin{matrix} I_2 \\ I_3 \end{matrix} = \begin{matrix} I_2 \\ I_3 \end{matrix} \quad c > 1, c = 1, c < 1$$

شکل ۷: ضرب اسکالر در تنسور (ضریب یک مقدار حقیقی است)

$$\begin{matrix} J_1 \\ J_2 \end{matrix} \mathcal{B} \otimes \begin{matrix} I_1 \\ I_2 \end{matrix} \mathcal{A} = \begin{bmatrix} \mathcal{B} \otimes \mathcal{A} \\ \mathcal{B} \otimes \mathcal{A} \\ \mathcal{B} \otimes \mathcal{A} \end{bmatrix} = J_1 \begin{bmatrix} I_1 \\ I_1 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} I_2 \\ I_2 \end{bmatrix} \in \mathbb{R}^{I_1 J_1 \times I_2 J_2}$$

شکل ۸: ضرب کرونکر بین تنسورها

عنوان مولفه زمان لایه‌های محور سوم تنسور را در بر می‌گیرند. نمایش هم‌ارز این اطلاعات در GIS به صورت تجمیع کلاس‌ها در ماتریس مبادی-مقاصد خواهد بود. از آنجایی که جهت حرکت سفر از مبدا به مقصد می‌باشد، لایه تولید شده برای محیط GIS باید از نوع بردار جهت دار باشد اما به دلیل حجم بالای سفر تفسیر پذیری این لایه سخت خواهد بود. به همین دلیل نمایش مکانی سفرها به دو لایه مبادی و مقاصد تقسیم می‌شود. همچنین در بررسی تنسورهای تولید شده اپراتور تفاضل به عنوان اصلی‌ترین ابزار قیاس بین تنسورها خواهد بود که این امکان را به وجود می‌آورد که تنسورهای اختلاف افزایش و کاهش درخواست‌ها را به نمایش بگذارد. بر این اساس تنسورهای تفاضل بین سال مورد بررسی و سال قبلتر تولید می‌شود تا میزان کاهش‌ها و افزایش‌ها در محلات در ساعات مختلف نسبت به سال گذشته در هر تنسور محاسبه گردد. ابعاد تمام تنسورها بر پایه ۸۰۹ مولفه در مبدا و مقصد و همچنین ۲۴ مولفه شامل ۲۴ ساعت از شبانه روز می‌باشد.

۳- ارزیابی عددی

این بخش شامل سه نوع تحلیل مختلف برای بررسی نتایج موجود این مطالعه است. در بخش اول تغییرات در تقاضای دوچرخه‌های اشتراکی در طول زمان مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. در بخش دوم تغییرات تقاضا در گستره شهر به صورت مکان‌مند بررسی می‌شود. در بخش سوم که هدف اصلی این مطالعه است تغییرات تقاضا به صورت مکانی-زمانی به صورت هم‌زمان مورد بحث می‌باشد.

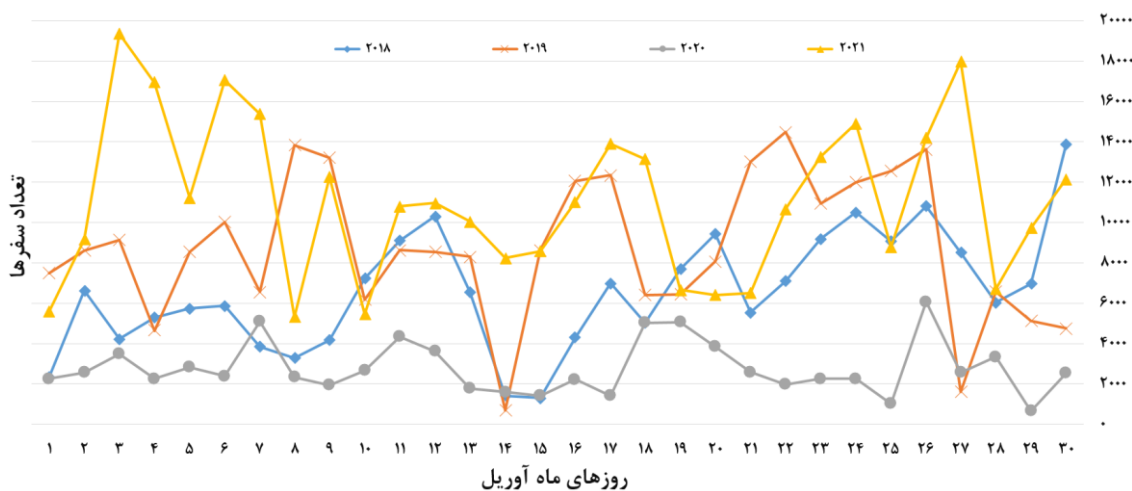
۳-۱- تحلیل زمانی

یکی از مهمترین شاخصه‌های سفرهای دوچرخه‌های اشتراکی شهر شیکاگو تعداد سفر در طول زمان است. بر این اساس تعداد سفرهای صورت گرفته با استفاده از دوچرخه در طول زمان به عنوان یک متغیر می‌تواند مورد مطالعه قرار بگیرد. تعداد کل سفرها بر حسب روزهای ماه آوریل سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۱ در شکل (۹) قابل مشاهده است.

در شکل (۸) اگر A ماتریسی در فضای حقیقی با ابعاد $I_1 \times I_2$ و B ماتریسی در فضای حقیقی با ابعاد $J_1 \times J_2$ ضرب کرونگر گردند فضایی با ابعاد $I_1 J_1 \times I_2 J_2$ را تولید خواهند کرد. بر این اساس تک تک درایه‌های تنسور اول در کل تنسور دوم ضرب اسکالر می‌شود و با کنار هم گذاشتن تنسورهای تولید شده ابر تنسور نهایی حاصل می‌شود.

۲-۳- آماده سازی داده‌ها برای تنسور مکانی-زمانی

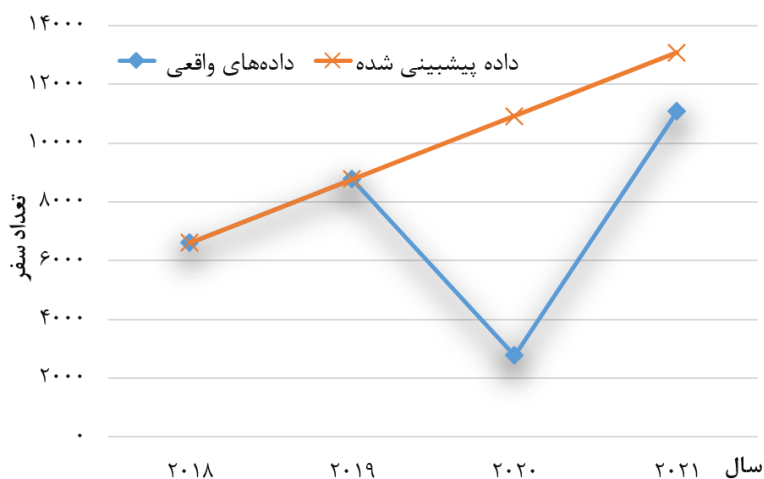
در این پژوهش تمامی داده‌های مورد نیاز برای ماه آوریل سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۱ آماده‌سازی می‌شوند. علت انتخاب آوریل به عنوان بازه زمانی بررسی تغییرات رفتار الگوی سفر، اطمینان از گسترش شیوع بیماری کووید-۱۹ در شهر شیکاگو و همچنین تأثیر گذاری در اذهان عمومی برای ایجاد تغییر الگوی زندگی می‌باشد. سفرهای انجام شده باید مدت زمان حداقلی یک دقیقه را داشته باشند تا از صحت سفرها اطمینان حاصل گردد. فرض می‌شود سفرهای زیر یک دقیقه به دلیل انصراف از دوچرخه سواری یا ایراد در دوچرخه کرایه شده توسط کاربر دارای خطا هستند. از دیدگاه مکانی اولین گام تعیین محدوده شروع و پایان هر سفر است. لذا شروع و پایان سفر بر اساس محله شروع حرکت دوچرخه و محله مقصد سفر دوچرخه گزارش می‌شوند. محلات با شماره‌هایی بین ۱ تا ۸۰۹ نامگذاری شده‌اند لذا در هر سفر محل مبدا و مقصد با عددی بین ۱ تا ۸۰۹ مشخص شده است. در گام بعدی داده‌ها به دو بخش روزهای تعطیل و غیر تعطیل تقسیم می‌شود. سپس تمامی سفرها، بر اساس زمان شروع سفر در روز-های تعطیل و غیر تعطیل کلاس‌بندی می‌شوند. به عنوان مثال همه سفرهای انجام شده بین ساعت ۱ تا ۲ بامداد برای روزهای تعطیل و غیر تعطیل در دو کلاس قرار خواهند گرفت. گام بعدی کشف سفرها با مبدا و مقصد یکسان در هر کلاس خواهد بود، یعنی در هر کلاس مشخص می‌شود که چه تعداد سفر تکرار شده است. در مرحله آخر مبادی و مقاصد سفر دو محور متعامد تنسور را تشکیل می‌دهند و کلاس‌ها هم به



شکل ۹: نمودار تعداد سفر بر اساس روز از ماه آوریل

در شکل (۹) تعداد کل سفرها توسط دوچرخه‌های اشتراکی بر اساس هر روز از ماه قابل مشاهده است. بیشترین تعداد سفر صورت گرفته در تحلیل انجام شده مربوط به سال ۲۰۲۱ با حدود ۱۹۳۶۰ سفر و کمترین تعداد نیز مربوط به سال ۲۰۲۰ با حدود ۶۴۰ سفر در روز می‌باشد. همچنین میانگین سفرها در سال ۲۰۲۱ برابر با ۱۱۰۸۰، در سال ۲۰۲۰ برابر با ۲۷۷۰، در سال ۲۰۱۹ برابر با ۸۷۷۰ و در سال ۲۰۱۸ برابر با ۶۶۰۰ سفر در هر روز می‌باشد. با توجه به این اطلاعات و همچنین شکل (۱۰) می‌توان گفت تعداد سفرها برای سال ۲۰۲۰ که زمان گسترش کووید-۱۹ است، در مقایسه با سال‌های قبل و بعد خود کاهش داشته است. این میزان کاهش در شکل (۱۰) نمایش داده شده است.

در شکل (۹) تعداد کل سفرها توسط دوچرخه‌های اشتراکی بر اساس هر روز از ماه قابل مشاهده است. بیشترین تعداد سفر صورت گرفته در تحلیل انجام شده مربوط به سال ۲۰۲۱ با حدود ۱۹۳۶۰ سفر و کمترین تعداد نیز مربوط به سال ۲۰۲۰ با حدود ۶۴۰ سفر در روز می‌باشد. همچنین میانگین سفرها در سال ۲۰۲۱ برابر با ۱۱۰۸۰، در سال ۲۰۲۰ برابر با ۲۷۷۰، در سال ۲۰۱۹ برابر با ۸۷۷۰ و در سال ۲۰۱۸ برابر با ۶۶۰۰ سفر در هر روز می‌باشد. با توجه به این اطلاعات و همچنین شکل (۱۰) می‌توان گفت تعداد سفرها برای سال ۲۰۲۰ که زمان گسترش کووید-۱۹ است، در مقایسه با سال‌های قبل و بعد خود کاهش داشته است. این میزان کاهش در شکل (۱۰) نمایش داده شده است.



شکل ۱۰: برآورد میزان کاهش تعداد سفر در سال ۲۰۲۱ و ۲۰۲۰

در شکل (۱۰) برای تعیین میزان کاهش تعداد سفر در سال ۲۰۲۰ که در شکل (۸) مشاهده گردید، از روند رشد آمار تعداد متوسط سفرها در روز برای ماه آوریل در سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ استفاده شده است. بر این اساس شیب رشد تعداد متوسط سفرها در سال ۲۰۱۹ به سال ۲۰۱۸، تعداد متوسط سفرها برای سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ را پیش‌بینی می‌کند. بر اساس این پیش‌بینی میزان سفرهای متوسط در سال ۲۰۲۰

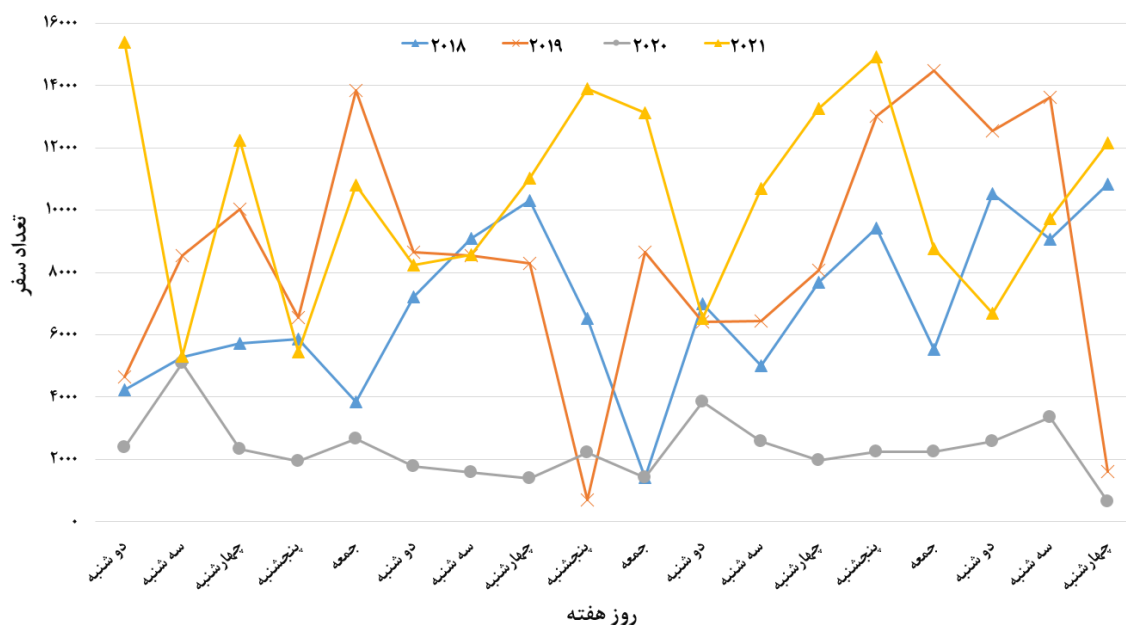
در شکل (۱۰) برای تعیین میزان کاهش تعداد سفر در سال ۲۰۲۰ که در شکل (۸) مشاهده گردید، از روند رشد آمار تعداد متوسط سفرها در روز برای ماه آوریل در سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ استفاده شده است. بر این اساس شیب رشد تعداد متوسط سفرها در سال ۲۰۱۹ به سال ۲۰۱۸، تعداد متوسط سفرها برای سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ را پیش‌بینی می‌کند. بر اساس این پیش‌بینی میزان سفرهای متوسط در سال ۲۰۲۰

۲۰۲۰ برابر با ۲۳۵۰ و برای سال ۲۰۲۱ برابر با ۱۰۳۸۰ می‌باشد. بر این اساس تعداد میانگین سفرها در سال ۲۰۲۰ برای روزهای غیرتعطیل همانند آمار کلی اشاره شده در شکل (۷)، نشان می‌دهد نسبت به سال‌های قبل در استفاده از دوچرخه اشتراکی کاهش داشته است. همچنین این آمار برای روزهای تعطیل در شکل (۱۲) به نمایش درآمده است.

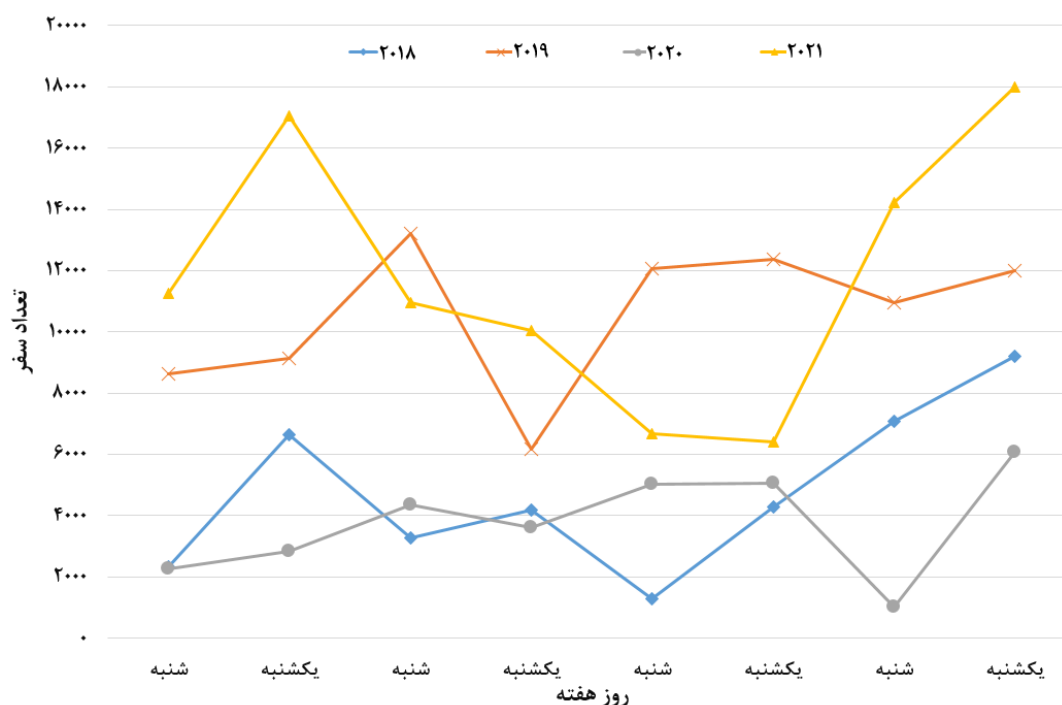
در شکل (۱۲) تعداد متوسط سفرهای انجام شده در روزهای تعطیل در ماه آوریل نمایش داده شده است. طبق شکل (۱۲) تعداد متوسط آمار استفاده از دوچرخه برای روزهای تعطیل در سال ۲۰۱۸ برابر با ۴۷۸۰، برای سال ۲۰۱۹ برابر با ۱۰۵۷۰، در سال ۲۰۲۰ برابر با ۳۷۷۰ و سال ۲۰۲۱ برابر با ۱۱۸۲۰ می‌باشد. طبق این آمار نیز میزان استفاده از دوچرخه در سال ۲۰۲۰ در روزهای تعطیل کاهش پیدا کرده است.

عددی برابر با ۱۰۹۳۰ پیشبینی شده اما تعداد متوسط سفرهای به وقوع پیوسته در این سال برابر با ۲۷۷۰ سفر در روز بوده است و این بدین معنی است که به طور متوسط در هر روز ۸۱۶۰ سفر همراه با کاهش بوده است. همچنین این میزان متوسط کاهش در ماه آوریل برای سال ۲۰۲۱ نیز حدود ۲۰۰۰ سفر در روز می‌باشد. این درحالی است که روزهای هفته شامل روزهای تعطیل و غیرتعطیل می‌باشد. به این منظور تعداد سفرها بر حسب روز برای روزهای غیرتعطیل ماه آوریل در شکل (۱۱) به نمایش درآمده است.

در شکل (۱۱) میزان استفاده روزانه از دوچرخه‌های اشتراکی در ماه آوریل برای روزهای غیرتعطیل به تصویر کشیده شده است. میانگین تعداد سفرها برای روزهای غیرتعطیل برای ماه آوریل سال ۲۰۱۸ برابر با ۶۹۲۰، برای سال ۲۰۱۹ برابر با ۸۵۹۰، برای سال



شکل ۱۱: نمودار تعداد سفر بر اساس روز از هفته در ماه آوریل

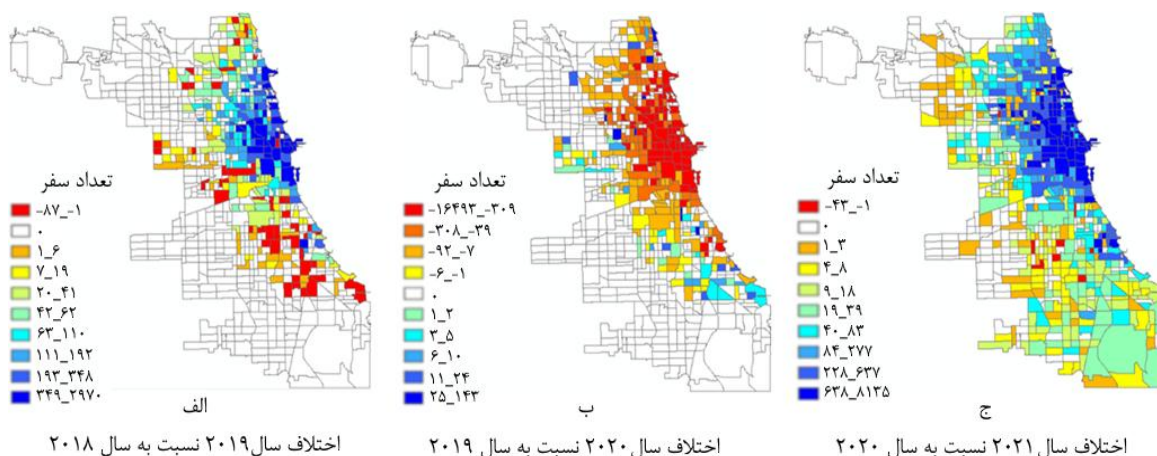


شکل ۱۲: نمودار تعداد سفر بر اساس روز از هفته در ماه آوریل

۲-۳- تحلیل مکانی

محلات می‌باشد که می‌تواند دید کاملی از میزان تغییرات سفر با تغییر محلات را نمایش دهد. شکل (۱۳) نمایشی از میزان تغییرات با استفاده از GIS می‌باشد.

در این بخش داده‌های دوچرخه‌های اشتراکی شهر شیکاگو از دید مکانی بررسی می‌گردد. این بررسی شامل نمایش میزان افزایش یا کاهش تعداد سفر در



شکل ۱۳: نمایش مکانی تغییرات درخواست سفر به عنوان مبادی در محلات

نمایش داده شده است؛ قسمت الف میزان تغییرات در سفر برای سال ۲۰۱۹ نسبت به سال ۲۰۱۸، در قسمت

در شکل (۱۳) میزان افزایش و کاهش سفرها به عنوان مبادی در محلات بین سال‌های ۲۰۱۸ تا سال ۲۰۲۱

ها و کاهش‌ها در سال ۲۰۱۹ نسبت به سال ۲۰۱۸ در مبادی و مقاصد به عنوان هدف سفر پرداخته شده است. جدول (۱) شامل ۸ ستون می‌باشد که از سمت چپ به راست شماره ستون‌های فرد اطلاعات در مورد شماره محله و ستون‌های زوج میزان افزایش و کاهش سفرهای صورت گرفته در طول ماه آوریل را نمایش می‌دهند. بر این اساس بیشترین میزان افزایش سفر به عنوان مبدا و مقصد به ترتیب ۲۹۷۰ و ۳۲۱۴ سفر در ماه بوده است. این درحالی است که بیشترین کاهش در مبادی و مقاصد برابر با ۸۷ و ۷۲ سفر می‌باشد. در جدول (۱) به طور مشابه برای ۸۰۹ محله مشاهده می‌شود که بیشتر محلات شهر شیکاگو به خصوص محلات مرکزی و شمالی با افزایش درخواست سفر همراه بوده است. در جدول (۲) به بررسی بیشترین میزان افزایش‌ها و کاهش‌ها در سال ۲۰۲۰ نسبت به سال ۲۰۱۹ در مبادی و مقاصد به عنوان هدف سفر پرداخته شده است.

ب میزان تغییرات برای سال ۲۰۲۰ نسبت به سال ۲۰۱۹ و در قسمت ج میزان تغییرات برای سال ۲۰۲۱ نسبت به سال ۲۰۲۰ نمایش داده شده است. بر این اساس در سال ۲۰۱۹ بیشتر محلات نسبت به سال ۲۰۱۸ با افزایش تعداد سفر به عنوان مبدا همراه بوده است. همچنین در سال ۲۰۲۱ تعداد محلات مشارکت کننده در امر ارائه خدمات دوچرخه‌های اشتراکی نیز نسبت به سال ۲۰۲۰ همراه با افزایش بوده است. اما بیشتر سفرهای صورت گرفته در سال ۲۰۲۰ نسبت به سال ۲۰۱۹ همراه با کاهش بوده است. در سال ۲۰۲۰ برخلاف سال‌های قبل و بعد آن، میزان سفرها در بیشتر محلات کاهش پیدا کرده است. همزمانی گسترش بیماری کووید-۱۹ در سال ۲۰۲۰ در ماه آوریل می‌تواند یکی از دلایل توجیه کاهش در میزان استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی در این شهر باشد. در ادامه بخشی از نتایج موثر حاصل از تشکیل لایه‌های سیستم اطلاعات مکانی نیز به شرح زیر گزارش شده است. در جدول (۱) به بررسی بیشترین میزان افزایش-

جدول ۱: اختلاف اهداف سفر بین سال ۲۰۱۹ و ۲۰۱۸ برای ماه آوریل

میزان سفر	شماره مقاصد کاهش یافته	میزان سفر	شماره مقاصد افزایش یافته	میزان سفر	شماره مبادی کاهش یافته	میزان سفر	شماره مبادی افزایش یافته
۷۲	۷۹۶	۳۲۱۴	۶۰۵	۸۷	۶۴۵	۲۹۷۰	۶۰۵
۵۶	۶۰۶	۲۹۶۰	۶۷۵	۸۳	۹۶	۲۴۷۸	۶۷۵
۵۰	۱۰۸	۲۷۴۵	۲۱	۶۷	۱۰۸	۲۴۴۸	۲۱
۴۸	۲۱۸	۲۴۳۰	۷۵۵	۵۴	۷۹۶	۱۸۴۷	۷۵۵
۳۸	۲۰۲	۲۰۲۹	۷۵۸	۳۶	۲۰۲	۱۵۳۵	۷۵۸

جدول ۲: اختلاف اهداف سفر بین سال ۲۰۲۰ و ۲۰۱۹ برای ماه آوریل

میزان سفر	شماره مقاصد کاهش یافته	میزان سفر	شماره مقاصد افزایش یافته	میزان سفر	شماره مبادی کاهش یافته	میزان سفر	شماره مبادی افزایش یافته
۱۷۷۲۸	۲۱	۱۴۹	۷۳۷	۱۶۴۹۳	۲۱	۱۴۳	۷۳۷
۱۲۳۲۱	۶۰۵	۱۱۵	۵۷۰	۱۱۴۶۹	۷۵۵	۹۱	۵۷۰
۱۱۵۹۰	۷۵۵	۱۰۲	۴۸۳	۱۰۹۴۵	۶۰۵	۸۶	۴۸۳
۸۷۲۶	۶۷۵	۹۲	۴۴۷	۷۷۷۱	۷۵۸	۸۲	۴۴۷
۷۹۷۸	۷۵۸	۴۹	۵۲۵	۷۶۰۸	۶۷۵	۴۴	۵۲۵

در جدول (۲) بیشترین میزان افزایش در مبادی و مقاصد به ترتیب ۱۴۳ و ۱۴۹ سفر در ماه می باشد. در حالی که بیشترین کاهش در مبادی و مقاصد به ترتیب ۱۶۴۹۳ و ۱۷۷۲۸ سفر است. در جدول (۲) به طور مشابه برای ۸۰۹ محله مشاهده می شود که برخلاف

جدول (۱)، در بیشتر محلات کاهش در تعداد سفر رخ داده است. در جدول (۳) نیز به بررسی بیشترین میزان افزایش ها و کاهش ها در سال ۲۰۲۱ نسبت به سال ۲۰۲۰ در مبادی و مقاصد به عنوان هدف سفر پرداخته شده است.

جدول ۳: اختلاف اهداف سفر بین سال ۲۰۲۱ و ۲۰۲۰ برای ماه آوریل

میزان سفر	شماره مقاصد کاهش یافته	میزان سفر	شماره مقاصد افزایش یافته	میزان سفر	شماره مبادی کاهش یافته	میزان سفر	شماره مبادی افزایش یافته
۴۹	۵۲۵	۸۵۴۸	۲۱	۴۳	۵۲۵	۸۱۳۵	۲۱
۴۰	۳۷۱	۸۵۳۷	۶۰۵	۳۹	۳۷۱	۸۱۰۰	۶۰۵
۲۳	۳۷۲	۷۱۸۰	۶۷۵	۲۲	۳۷۲	۶۶۵۴	۶۷۵
۹	۵۱۱	۴۹۸۲	۲۴۴	۱۹	۷۳۷	۵۰۴۴	۲۴۴
۷	۵۰۱	۴۹۱۱	۳۳۱	۷	۱۳۲	۴۴۹۹	۳۳۱

در طول سال ۲۰۲۱ بیشترین میزان افزایش سفر در محلات به عنوان مبدا و مقصد به ترتیب ۸۱۳۵ و ۸۵۴۸ سفر می باشد. همچنین بیشترین میزان کاهش برای مبادی و مقاصد نیز به ترتیب ۴۳ و ۴۹ سفر نمایش داده شده است. با تکمیل جدول (۳) برای ادامه محلات نیز مشاهده می شود که پس گذشت یک سال از گسترش کرونا در سال ۲۰۲۰، سفرها در بیشتر محلات در سال ۲۰۲۱ با افزایش سفر همراه است. بر اساس مشاهدات انجام شده می توان گفت روند رشد در سال ۲۰۱۹ مثبت (افزایشی) بوده است. این افزایش را می توان معادل با رشد و توسعه صنعت دوطرحه های اشتراکی دانست. همچنین در سال ۲۰۲۰ بیشتر محلات هم به عنوان مبدا و هم به عنوان مقصد سفر با کاهش در سفر روبرو شده است. یکی از دلایل کاهش، همزمانی با شیوع و گسترش بیماری کووید-۱۹ و در پی آن کاهش علاقه مندی حضور مردم در سطح شهر و استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی می باشد. اما آمار استفاده از دوطرحه های اشتراکی در محلات شیکاگو در سال ۲۰۲۱ با افزایش چشمگیر همراه بوده است. برورسانی و توسعه دوطرحه های اشتراکی و نیز عبور از

مسئله بیماری کووید-۱۹ به واسطه واکسیناسون عمومی و افزایش ایمنی اجتماعی از جمله دلایل ترغیب مردم در افزایش علاقه مندی در استفاده از این سیستم حمل و نقل شهری بیان می گردد.

۳-۳- تحلیل مکانی-زمانی

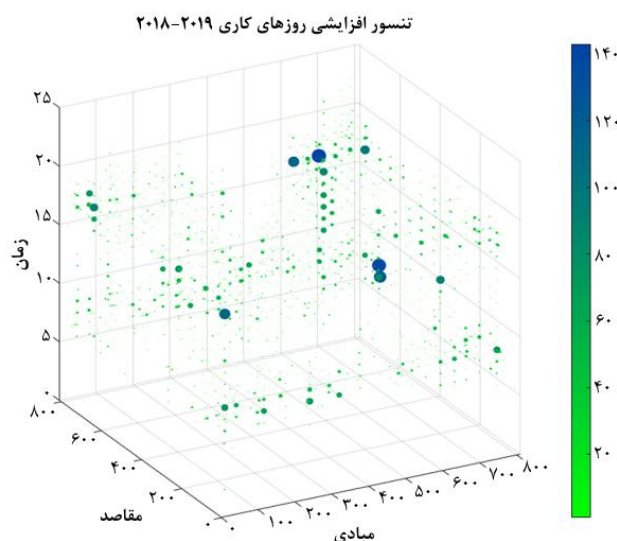
همانطور که پیش تر اشاره شد، تنسورها این قابلیت را فراهم می کنند که بتوان سفرهای انجام شده در شهر را در سطح محلات در ساعات مختلف بررسی و مقایسه کرد. این ویژگی منحصر به فرد تنسورها، علاوه بر امکان نمایش یکپارچه تمام سفرهای انجام شده، امکان مقایسه همزمان بین ساعات مختلف شبانه روز و محلات شهر را میسر می سازد.

اطلاعات کل سفرهای ماه آوریل برای سال های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۱ به دو بخش روزهای تعطیل (شنبه و یکشنبه) و روزهای غیرتعطیل (دوشنبه تا جمعه) تقسیم می شوند. سپس سفرها برپایه ساعت شروع سفر، تنسور ماه آوریل برای هر سال را تشکیل می دهند. در این مرحله ۴ تنسور (هر سال یک تنسور) برای روزهای تعطیل و ۴ تنسور برای روزهای غیرتعطیل ایجاد می شود. با ایجاد تفاضل بین سال های متوالی می توان میزان

۳-۱- تحلیل مکانی-زمانی افزایشی

تنسورهای افزایشی بین دو سال متوالی نشان‌دهنده محلاتی هستند که در زمان‌های مختلف با رشد تقاضا روبرو بودند. از آنجایی که احتمال داده می‌شد که میزان و الگوی افزایش در روزهای تعطیل و غیرتعطیل ماه متفاوت باشد، در هریک از سال‌های مورد بحث دو تنسور مختلف برای بررسی توزیع افزایش تقاضاها نسبت به سال پیشین ایجاد شده است. شکل (۱۴) نمایش تنسور افزایشی اختلاف روزهای کاری بین سال ۲۰۱۹ و ۲۰۱۸ است. نقاط داخل تنسور میزان افزایش در ساعات مختلف و در سفرهای مختلف را به صورت تۆمان نشان می‌دهد. برای درک بهتر میزان افزایش سفرها، در تنسورهای تهیه شده علاوه بر تغییر رنگ، از تغییر سایز نقاط متناسب با میزان افزایش استفاده شده است.

افزایش و کاهش درخواست نسبت به سال قبل را سنجید. بدین ترتیب تنسور اختلاف برای سال ۲۰۱۸-۲۰۱۹، ۲۰۱۹-۲۰۲۰ و ۲۰۲۰-۲۰۲۱ تشکیل خواهد شد. با انجام عملیات تفاضل در مجموع ۶ تنسور تفاضل برای روزهای تعطیل و غیر تعطیل تولید می‌شود. با در نظر گرفتن احتمال تولید اعداد منفی (کاهش درخواست) و مثبت (افزایش درخواست) تعداد تنسورهای اختلاف می‌تواند در بخش‌های مقادیر منفی و مثبت به صورت مستقل بررسی شوند که در این صورت در مجموع ۱۲ تنسور خواهد بود. در ادامه ابتدا تنسورهای نمایش‌دهنده شرایط افزایشی مورد بررسی قرار می‌گیرد و سپس به بررسی کاهش تقاضا سفر بین سال‌های متوالی پرداخته می‌شود.

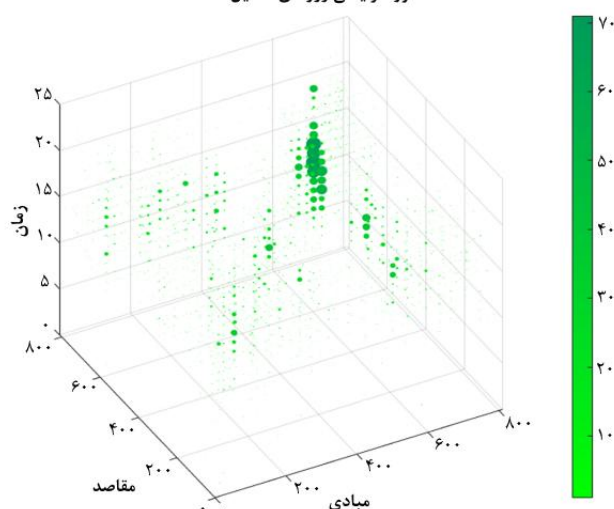


شکل ۱۴: تنسور افزایشی اختلاف سفرهای روزهای کاری بین سال ۲۰۱۹ و ۲۰۱۸

به سال گذشته مشاهده می‌شود. در شکل (۱۵) تنسور افزایشی اختلاف سفرهای روزهای تعطیل بین سال ۲۰۱۹ و ۲۰۱۸ به نمایش درآمده است. افزایش سفرهای تعطیل در محدوده خاصی در این تنسور هم از لحاظ زمانی و هم از لحاظ مکانی چشمگیر است.

میزان بیشینه افزایش سفر در این تنسور نسبت به سال ۲۰۱۸، ۱۴۰ سفر بوده است. در ساعات اوج مصرف صبح یعنی ۷ تا ۹ و عصر یعنی ۱۶ تا ۱۸، افزایش سفرها به نسبت سایر ساعات شبانه روز بیشتر است. در محله با ID شماره ۶۰۵ در بیشتر ساعات روز، افزایش سفرها نسبت

تنسور افزایشی روزهای تعطیل ۲۰۱۸-۲۰۱۹

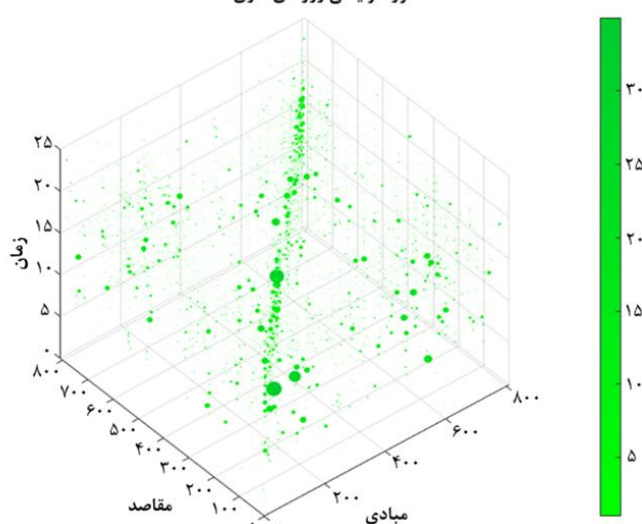


شکل ۱۵: تنسور افزایشی سفرهای روزهای تعطیل بین سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹

نشان دهنده الگوی متفاوت استفاده در روزهای تعطیل است. شکل (۱۶) نیز میزان سفرهای افزایشی در سال ۲۰۲۰ که پدیده کرونا در شهر شیکاگو گسترش یافت را نسبت به سال ۲۰۱۹ برای روزهای کاری نمایش می-دهد.

در سال ۲۰۱۹، پراکندگی افزایش سفرها در روزهای تعطیل نسبت به روزهای کاری کمتر است. از نظر زمانی برخلاف روزهای کاری، ساعت اوج صبح و عصر به صورت جداگانه قابل تشخیص نیست بلکه از ساعت ۹ تا ۲۰ شب توزیع زمانی سفرها رو به افزایش است که

تنسور افزایشی روزهای کاری ۲۰۱۹-۲۰۲۰



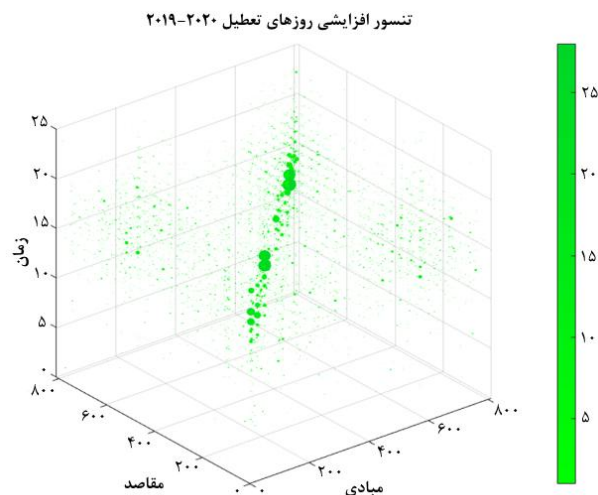
شکل ۱۶: تنسور افزایشی سفرهای روزهای کاری بین سال ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰

روی قطر نبوده است دارای افزایش بوده‌اند. در شکل (۱۷) افزایش سفر در روزهای تعطیل در سال

در شکل (۱۶) می‌توان افزایش سفرهای روی قطر تنسور را بیشتر دانست اما بعضی از محلات نیز که بر

سفرهای دارای محله مبدا و مقصد یکسان، افزایش سفرها قابل مشاهده است.

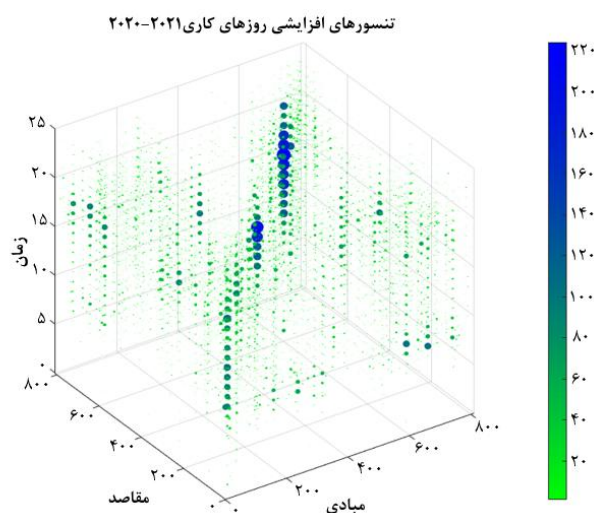
۲۰۲۰ نسبت به ۲۰۱۹ به نمایش درآمده است. سال ۲۰۲۰، دوره شیوع کووید-۱۹ و قرنطینه در شهر شیکاگو است. با این حال در بعضی از سفرها، به ویژه



شکل ۱۷: تنسور افزایشی اختلاف سفرهای روزهای تعطیل بین سال ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰

داشت که الگوی سفر در سال شیوع کرونا دچار تغییراتی شده است. از جمله اینکه سفرهای دارای مبدا و مقصد یکسان رشد داشتند. شکل (۱۸) تنسور افزایشی اختلاف سفرهای روزهای کاری بین سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ را نشان می دهد.

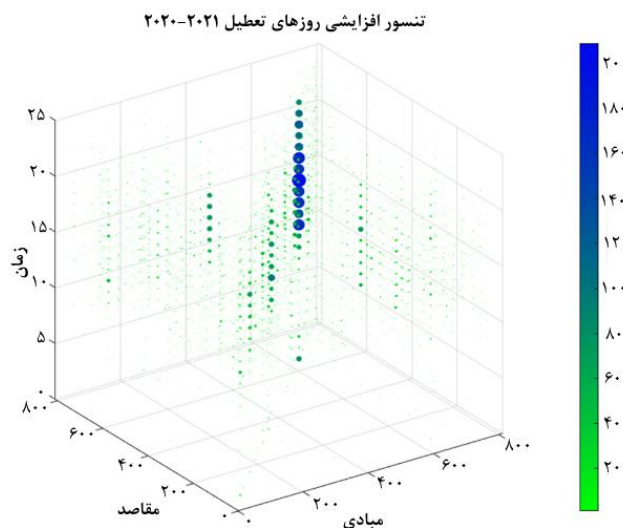
همچنان که از شکل (۱۷) مشخص است، در قطر تنسور فوق افزایش سفرها نسبت به سایر سفرهای صورت گرفته بین مبادی و مقاصد مختلف چشمگیرتر می باشد. از لحاظ زمانی از ۹ تا ۲۰ شب افزایش سفرها توزیع شده است و تنسور از الگوی زمانی روزهای تعطیل پیروی می کند. در مجموع می توان در نظر



شکل ۱۸: تنسور افزایشی اختلاف سفرهای روزهای کاری بین سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱

در شکل (۱۸) مشاهده می‌شود که ساعات اوج صبح و عصر روزهای کاری به طور کلی رشد سفر بیشتری داشتند. محله ۶۰۵ و ۳۳۱ بیشترین میزان رشد در تنسور را دارند. پراکندگی مکانی و زمانی افزایش سفرها در این تنسور هم به صورت زمانی و هم به صورت مکانی زیاد است. همچنین تقارن نسبی بین مبدا و مقصد در ساعات صبح و عصر وجود دارد. به این معنی که برخی محلات در ساعات اوج صبح به عنوان مبدا، افزایش سفر زیادی داشتند و در ساعات اوج عصر به عنوان مقصد دچار افزایش سفر شدند.

شکل (۱۹) تنسور افزایشی اختلاف سفرهای روزهای تعطیل بین سال ۲۰۲۱ و ۲۰۲۰ را نشان می‌دهد. در این تنسور همچنان توزیع زمانی اوج تغییرات از ۹ صبح تا ساعت ۲۰ است. مانند روزهای کاری سال ۲۰۲۱، در محله ۶۰۵ رشد قابل ملاحظه سفرها مشاهده می‌شود این در حالی است که در سال ۲۰۲۰ این محله با کاهش سفر همراه بوده است. برخی از محلات دارای رشد یکنواخت در طول ساعات اوج مصرف هستند به ویژه سفرهایی که بر روی قطر تنسور وجود دارد.

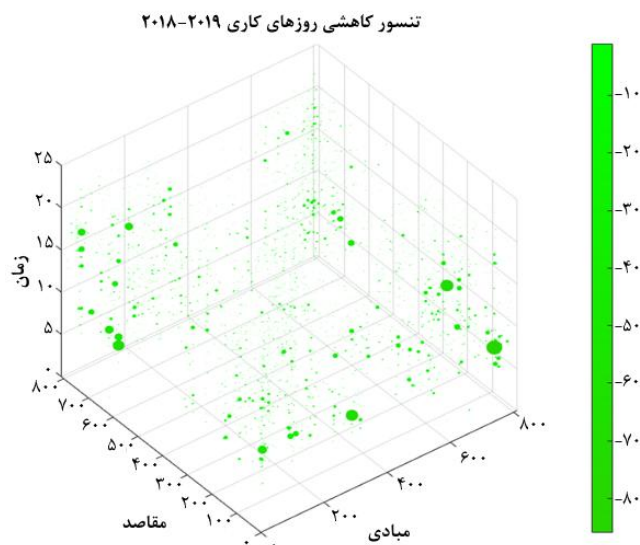


شکل ۱۹: تنسور افزایشی اختلاف سفرهای روزهای تعطیل بین سال ۲۰۲۱ و ۲۰۲۰

۳-۳-۲- تحلیل مکانی-زمانی کاهشی

تنسورهای کاهشی بین دو سال متوالی نشان‌دهنده محلاتی هستند که در زمان‌های مختلف با کاهش تقاضا روبرو بودند. از آنجایی که احتمال داده می‌شد که میزان و الگوی افزایش در روزهای تعطیل و غیرتعطیل ماه متفاوت باشد، در هریک از سال‌های مورد بحث دو تنسور مختلف برای بررسی توزیع افزایش تقاضاها نسبت به سال پیشین ایجاد شده است. در عناوین

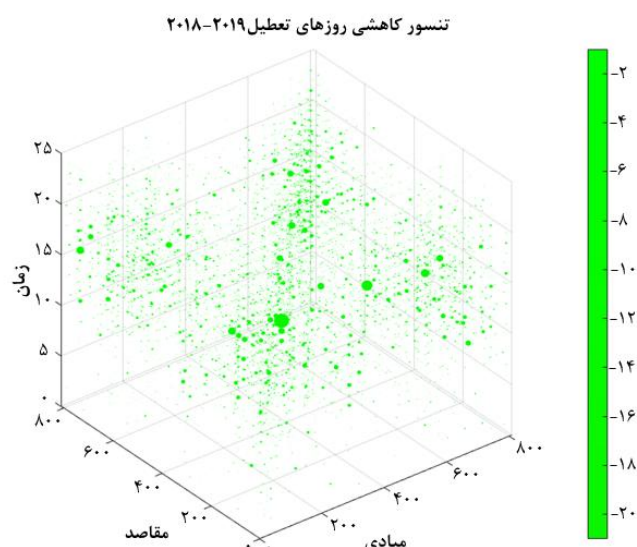
هریک از شکل‌های نمایش داده شده، حرف اول بیان‌کننده کاهش (D)، حرف دوم بیانگر روزکاری (W) یا تعطیل (H)، عدد اول بیانگر سال مورد بررسی و عدد دوم سال پیشین که مقایسه با آن انجام می‌شود را نشان می‌دهد. در شکل (۲۰) کاهش سفرها در روزهای کاری سال ۲۰۱۹ نسبت به سال ۲۰۱۸ به تصویر کشیده شده است.



شکل ۲۰: تانسور کاهشی اختلاف سفرهای روزهای کاری بین سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹

شکل (۱۴) نیز بیشترین مقدار افزایش را داشت که نشان می‌دهد. هم کاهش و هم افزایش سفرها نسبت به سال ۲۰۱۸ در محدوده زمانی یکسانی رخ داده اما از نظر مبادی و مقاصد سفر متفاوت است.

شکل (۲۰) بیانگر این است که نمی‌توان الگوی خاص مکانی برای کاهش‌های این تانسور در نظر گرفت. ساعات ۷ تا ۹ صبح و ساعات ۱۶ تا ۱۸ بیشترین مقادیر کاهش سفر مشاهده می‌شود. این ساعات در

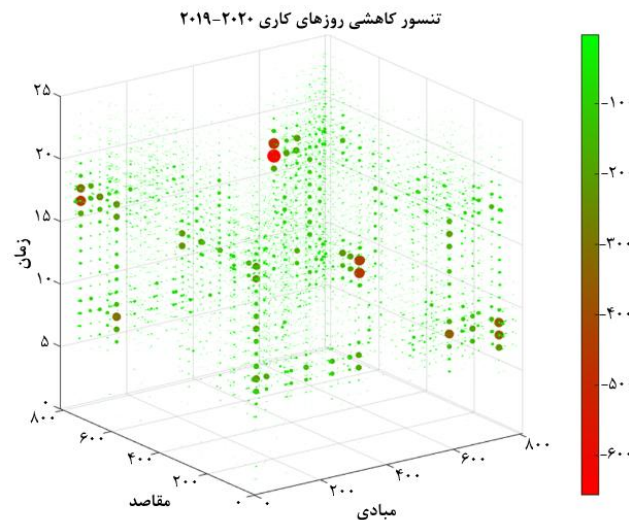


شکل ۲۱: تانسور کاهشی اختلاف سفرهای روزهای تعطیل بین سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹

در مقایسه با شکل (۱۵)، در روزهای تعطیل سال ۲۰۱۹ افزایش سفرها در بعضی محلات متراکم بود. شکل (۲۲) تانسور کاهشی اختلاف سفرهای بین سال

در شکل (۲۱) کاهش سفرها نسبت به سال ۲۰۱۸ هم از نظر زمانی و هم از نظر مکانی الگوی مشخصی ندارد و پراکندگی مکانی و زمانی آن زیاد است، درحالی که

۲۰۲۰ نسبت به ۲۰۱۹ را نشان می‌دهد که می‌توان یکی از مهم‌ترین شکل‌های پژوهش حاضر دانست. با وقوع پدیده کووید-۱۹ در آوریل سال ۲۰۲۰، سفرهای کاری دستخوش تغییراتی شده است.



شکل ۲۲: تانسور کاهشی اختلاف سفرهای روزهای کاری بین سال ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰

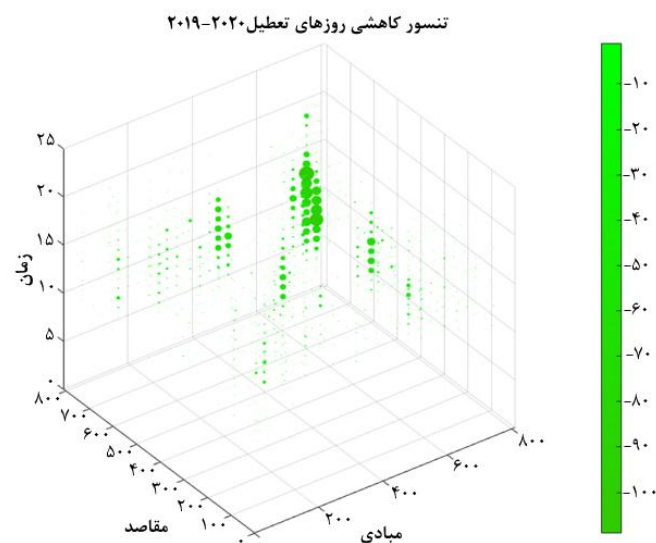
شکل (۱۷) مشاهده شد اما اینجا دیگر توزیع قطری صادق نیست.

در سال ۲۰۲۰ نیز الگوی زمانی تغییرات سفرها مانند سایر روزهای تعطیل از ۹ صبح تا ۲۰ شب است. بعضی از محلات دارای تغییرات چشمگیرتری نسبت به سایر محلات هستند که از جمله می‌توان به محله ۶۰۵ اشاره کرد. در واقع این محله در سال ۲۰۱۹ و ۲۰۲۱ دارای افزایش زیادی در سفرهای خود بوده، در حالی که در سال شیوع کووید-۱۹ سفرها در آن کاهش داشته است.

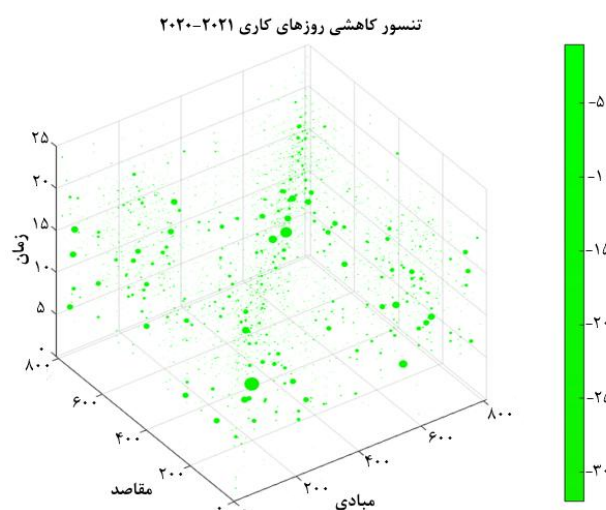
در شکل (۲۴) تانسور کاهشی اختلاف سفرهای روزهای کاری بین سال ۲۰۲۱ و ۲۰۲۰ نمایش داده شده است. شکل (۲۴) از لحاظ سفرهای بین مبادی و مقاصد نکته خاصی را نشان نمی‌دهد اما از لحاظ زمانی بین ۷ تا ۹ صبح میزان کاهش‌ها بیشتر بوده است.

همانطور که در شکل (۲۲) قابل مشاهده است، پراکندگی زمانی و مکانی و میزان کاهش در این تانسور نسبت به سایر تانسورهای بررسی شده، بیشتر است. برخی از محلات در تمام ساعات شبانه روز با کاهش یکنواخت سفر همراه هستند در حالی که برخی از لحاظ زمانی، در ساعات اوج مصرف یعنی ۷ تا ۹ و ۱۶ تا ۱۸ دارای کاهش زیادی بوده‌اند. همچنین نکته قابل توجه در تانسور حاضر، تقارن بین مبادی و مقاصد در ساعات اوج صبح و عصر است. یعنی برخی محلات مانند محلات با ID ۱ تا ۴۰۰ در ساعات اوج صبح به عنوان مبدا با کاهش همراه بوده است در حالی که همین محلات در ساعات اوج عصر به عنوان مقصد با کاهش همراه هستند که این الگو در چند قسمت تانسور تکرار می‌شود.

شکل (۲۳) میزان کاهش سفرهای روزهای تعطیل در سال ۲۰۲۰ نسبت به سال ۲۰۱۹ را در روزهای تعطیل نمایش می‌دهد. برخلاف اینکه در بررسی افزایش سفرهای روزهای تعطیل این سال، توزیع قطری در



شکل ۲۳: تنسور کاهشی اختلاف سفرهای روزهای تعطیل بین سال ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰



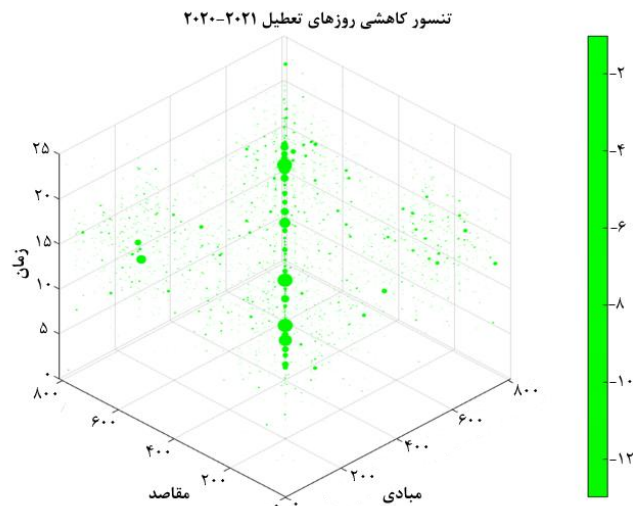
شکل ۲۴: تنسور کاهشی اختلاف سفرهای روزهای کاری بین سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱

کاهش چندان زیاد نیست. همچنین الگوی زمانی روزهای تعطیل در این تنسور نیز تکرار شده است. محلاتی که در تنسورهای بررسی شده دارای تغییرات بیشتری بودند را می‌توان محلات با شماره ۲۱، ۶۰۵، ۶۷۵، ۲۴۴ و ۳۳۱ دانست. محلات مهم در شکل (۲۶) در محدوده شهری قابل مشاهده هستند. در شکل (۲۶) تعداد ۱۰ محله مهم که بیشترین

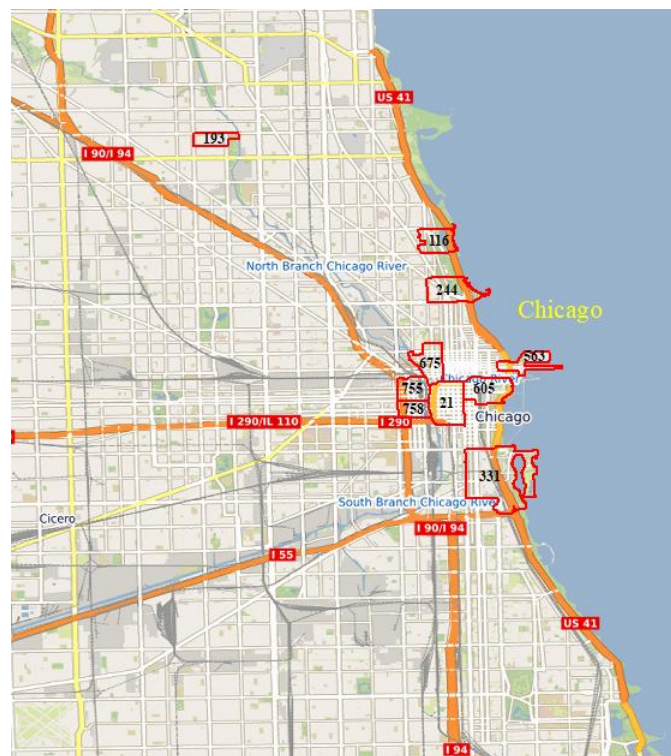
در شکل (۲۵) تنسور کاهش اختلاف سفرهای روزهای تعطیل بین سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ نمایش داده شده است. برای اولین بار کاهش سفرها به صورت قطری مشاهده می‌شود که با توجه به رشد سفرهای دارای مبدا و مقصد یکسان در سال شیوع کرونا (شکل (۱۷)) توجیه پذیر است. البته میزان این کاهش‌ها در بیشترین حالت به ۱۳ سفر می‌رسد که نسبت به سایر تنسورهای

مرکزی شهر شیکاگو می‌باشد و خیابان‌های مهم این شهر به آنجا متصل می‌شوند.

کاهش‌ها و افزایش‌ها در آن‌ها رخ داده به نمایش درآمده است. محلات ۲۱ و ۶۰۵ مرتبط به محدوده



شکل ۲۵: تنسور کاهش‌های سفرهای روزهای تعطیل بین سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱



شکل ۲۶: محدوده محله‌های مهم در شهر شیکاگو

۴- بحث و نتیجه گیری

در این مطالعه داده‌های دوچرخه‌های اشتراکی شهر شیکاگو برای سال‌های ۲۰۱۸، ۲۰۱۹، ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ در ماه آوریل مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت. داده مورد مطالعه شامل دو بخش مکانی شامل محل شروع و پایان سفر و نیز زمانی شامل زمان شروع و پایان سفر بود. برای مشاهده تاثیر کووید-۱۹ در استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی سه دیدگاه تحلیل زمانی، تحلیل مکانی و تحلیل توام مکانی و زمانی برای این داده‌ها مورد تاکید قرار گرفت.

در تحلیل‌های زمانی مشخص گردید که میانگین تعداد سفرهای صورت گرفته در طول یک ماه بر حسب سفر در هر روز سال ۲۰۲۰ به نسبت سال‌های بعد و قبلی خود همراه با کاهش بوده است. این در حالی است که در سفرهای روزهای تعطیل سال ۲۰۲۰ رشد تقاضای سفر نیز مشاهده می‌شود. با ثابت در نظر گرفتن روند رشد استفاده از دوچرخه در سال ۲۰۱۹ به ۲۰۱۸، نشان داده شد که بر اساس پیشبینی در سال ۲۰۲۰ به طور میانگین روزانه ۸۱۶۰ سفر در استفاده از دوچرخه-های اشتراکی کاهش پیدا کرده است. برای درک دقیق تر میزان تاثیر کووید-۱۹ بر روی استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی، سفرهای روزهای تعطیل و معمولی از هم به صورت جداگانه مورد مطالعه قرار گرفت. بر این اساس میزان کاهش برای روزهای تعطیل ۶۴/۳ درصد و برای روزهای غیرتعطیل ۷۲/۶ درصد برآورد شد.

تحلیل‌های مکانی نیز کاهش سفر در بیشتر محلات شیکاگو را در سال ۲۰۲۰ تایید کرد. این در حالی بود که در سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۱ میزان سفرها نسبت به سال قبلی خود در بیشتر محلات به ویژه محله‌های واقع در مرکز و محدوده شمالی شهر با افزایش روبرو بوده است.

برای انجام تحلیل‌های مکانی-زمانی نیز از ابزار ریاضی و هندسی تنسور مورد استفاده قرار گرفت. این ابزار قادر ساخت که میزان سفرها از مبادی به مقاصد در ساعات

مختلف از روز را به نمایش در آورد. در حالی که روش‌های زمین آماری به طور غالب به منظور بررسی کل سیستم دوچرخه‌های اشتراکی استفاده می‌شوند اما روش ارائه شده در پژوهش حاضر امکان تفکیک بین محلات شهر در ساعات مختلف شبانه روز را فراهم کرده است. تنسور مرتبط با سال ۲۰۲۰ نشان می‌دهد که محلات به عنوان مبدا و مقصد تعداد سفرهای کمتری را نسبت به سال ۲۰۱۹ تجربه می‌کنند. بررسی پیوستگی در کاهش استفاده از دوچرخه در سال ۲۰۲۰ و افزایش در سال ۲۰۲۱ نشان می‌دهد که بیماری کووید-۱۹ در استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی شهر شیکاگو موثر بوده است. این ابزار نشان می‌دهد که در ماه آوریل ۲۰۲۰ دو رخ داد در استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی به وقوع پیوسته است. اول آن که مرکزیت کاهش‌ها در روزهای غیرتعطیل در سفرها در ساعات آغازین و پایانی روز رخ داده است. مبادی سفرهایی که کاهش را در ساعات آغازین روز تجربه کرده‌اند همان مقاصدی هستند که در ساعات پایانی روز کاری کاهش سفر را تجربه کرده‌اند. و دومین رخداد در این سال تمایل به انجام سفرها با مبادی و مقاصد یکسان بوده است.

در واقع در این مطالعه نشان داده شد که هر سه نوع تحلیل زمانی، مکانی و مکانی-زمانی تاثیر یک عامل مثل کووید-۱۹ را توانستند در استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی نشان دهند. نتایج حاصل از این تحلیل‌ها می‌تواند مکمل هم باشند به شکلی که در تفسیر نتایج هم کمک کنند. نتایج زمانی نشان داد که در ماه آوریل سال ۲۰۲۰ میزان کاهش در روزهای غیرتعطیل بیشتر از روزهای تعطیل بوده است. همچنین تنسور توانست به خوبی نشان دهد که این کاهش‌ها در چه ساعتی از روز و از کدام مبادی به کدام مقاصد اتفاق افتاده است.

طبق بررسی‌های انجام شده از سال ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۱، روند کلی سفرها در روزهای تعطیل افزایشی است اما در سال ۲۰۲۰ به علت وقوع پدیده کرونا، کاهش چشمگیر سفرها مشاهده می‌شود، در حالی که اگر این

پایان قرنطینه رشد سفرهای سال ۲۰۲۱ دیگر مشابه سال‌های قبل از کووید-۱۹ نیست. پیشنهاد می‌شود برای بهبود نتایج حاصل از پژوهش حاضر، اثرات سایر معیارهای تاثیرگذار در تقاضا نظیر آب و هوا، گسترش محدوده تحت پوشش دوچرخه‌های اشتراکی و افزایش کمیت و کیفیت دوچرخه‌ها نیز همزمان با اثر کووید-۱۹ بررسی شود. همچنین می‌توان با در نظر گرفتن کاربری‌های اراضی موجود در شهر، میزان تغییرات قبل و بعد از شیوع کووید-۱۹ را بر انواع کاربری اراضی را بررسی نمود. یکی دیگر از مواردی که می‌تواند منجر به بهبود خروجی‌های تنسور شود، استفاده از خوشه‌بندی محلات بر اساس میزان کاهش و افزایش سفرها است. همچنین پیشنهاد می‌شود از قابلیت‌های متعدد تنسور از جمله تجزیه تنسوری در تحلیل مکانی-زمانی پدیده‌های مختلف استفاده شود.

پدیده رخ نمی‌داد روند افزایشی سفرها حفظ می‌شد. بعد از پایان دوره قرنطینه کرونا در سال ۲۰۲۱ مجدداً میزان سفرها رشد پیدا می‌کنند. در روزهای تعطیل سال ۲۰۲۱، سفرها به صورت متراکم بین بعضی از محلات به طور فزاینده‌ای رشد داشته است در حالی که همین محلات در سال ۲۰۲۰ با کاهش چشمگیر سفرها روبرو بوده‌اند. در روزهای تعطیل سال‌های مورد بررسی سفرهایی که محله مبدا و مقصد آن یکسان است، به نسبت سایر سفرها سهم قابل توجهی دارند. در حالی که در بررسی روند کلی سفرها روزهای عادی از سال ۲۰۱۸ تا سال ۲۰۲۱ چنین پدیده‌ای مشاهده نمی‌شود. سفرهای صورت گرفته در روزهای کاری سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ الگوهای مکانی و زمانی یکسانی دارند اما در سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ اینگونه نیست. در سال ۲۰۲۰ پدیده کرونا باعث کاهش تقاضای سفرها گشته و بعد از

مراجع

- [1] X. Li and D. K. Dey, "Estimation of COVID-19 mortality in the United States using Spatio-temporal Conway Maxwell Poisson model." *Spatial Statistics*, vol. 49, p. 100542, 2022.
- [2] W.-L. Shang, J. Chen, H. Bi, Y. Sui, Y. Chen, and H. Yu, "Impacts of COVID-19 pandemic on user behaviors and environmental benefits of bike sharing: A big-data analysis." *Applied Energy*, vol. 285, p. 116429, 2021.
- [3] S. Hu, C. Xiong, Z. Liu, and L. Zhang, "Examining spatiotemporal changing patterns of bike-sharing usage during COVID-19 pandemic." *Journal of Transport Geography*, vol. 91, p. 102997, 2021.
- [4] J. F. Teixeira, C. Silva, and F. Moura e Sá, "The motivations for using bike sharing during the COVID-19 pandemic: Insights from Lisbon," *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 82, pp. 378–399, 2021.
- [5] L. R. de A. Moraes and G. S. da S. Gomes, "Applying Spatio-temporal Scan Statistics and Spatial Autocorrelation Statistics to identify Covid-19 clusters in the world - A Vaccination Strategy?," *Spatial and Spatio-temporal Epidemiology*, vol. 39, p. 100461, 2021.
- [6] X. Chai, X. Guo, J. Xiao, and J. Jiang, "Analysis of Spatial-temporal Behavior Pattern of the Share Bike Usage during COVID-19 Pandemic in Beijing." *arXiv*, 2020.
- [7] J. Chibwe, S. Heydari, A. Faghih Imani, and A. Scurtu, "An exploratory analysis of the trend in the demand for the London bike-sharing system: From London Olympics to Covid-19 pandemic," *Sustainable Cities and Society*, vol. 69, p. 102871, 2021.
- [8] S. Bai and J. Jiao, "Dockless E-scooter usage patterns and urban built Environments: A comparison study of Austin, TX, and Minneapolis, MN," *Travel Behaviour and Society*, vol. 20, pp. 264–272, 2020.
- [9] H. Yang, Y. Zhang, L. Zhong, X. Zhang, and Z. Ling, "Exploring spatial variation of bike sharing trip production and attraction:

- A study based on Chicago's Divvy system," Applied Geography, vol. 115, p. 102130, 2020.*
- [10] X. Zhou, "Understanding Spatiotemporal Patterns of Biking Behavior by Analyzing Massive Bike Sharing Data in Chicago," *PLOS ONE*, vol. 10, no. 10, p. e0137922, 2015.
- [11] G. McKenzie, "Docked vs. Dockless Bike-sharing: Contrasting Spatiotemporal Patterns (Short Paper)," *Schloss Dagstuhl - Leibniz-Zentrum fuer Informatik GmbH, Wadern/Saarbruecken, Germany*, 2018.
- [12] J. Song, L. Zhang, Z. Qin, and M. A. Ramli, "Spatiotemporal evolving patterns of bike-share mobility networks and their associations with land-use conditions before and after the COVID-19 outbreak," *Physica A: Statistical Mechanics and its Applications*, vol. 592, p. 126819, 2022.
- [13] Y. Yan, Y. Tao, J. Xu, S. Ren, and H. Lin, "Visual analytics of bike-sharing data based on tensor factorization," *Journal of Visualization*, vol. 21, no. 3, pp. 495–509, 2018.
- [14] H. Tang, S. Fei, and X. Shi, "Revealing Travel Patterns from Dockless Bike-sharing Data Based on Tensor Decomposition," in *Proceedings of the 12th International Symposium on Visual Information Communication and Interaction*, 2019.
- [15] B. Du, M. Zhang, L. Zhang, R. Hu and D. Tao, "PLTD: Patch-Based Low-Rank Tensor Decomposition for Hyperspectral Images," in *IEEE Transactions on Multimedia*, vol. 19, no. 1, pp. 67-79, 2017.
- [16] L. Sun and K. W. Axhausen, "Understanding urban mobility patterns with a probabilistic tensor factorization framework," *Transportation Research Part B: Methodological*, vol. 91, pp. 511–524, 2016.
- [17] S. Rabanser, O. Shchur, and S. Günnemann, "Introduction to Tensor Decompositions and their Applications in Machine Learning." *arXiv*, 2017.
- [18] C. Lin, Q. Zhu, S. Guo, Z. Jin, Y.-R. Lin, and N. Cao, "Anomaly detection in spatiotemporal data via regularized non-negative tensor analysis," *Data Mining and Knowledge Discovery*, vol. 32, no. 4, pp. 1056–1073, 2018.
- [19] J. An, Y. Song, Y. Guo, X. Ma, and X. Zhang, "Tensor Discriminant Analysis via Compact Feature Representation for Hyperspectral Images Dimensionality Reduction," *Remote Sensing*, vol. 11, no. 15, p. 1822, 2019.



Spatio-temporal analysis of the impact of covid-19 on the use of chicago urban shared bicycles with a tensor-based approach

Mostafa Golmohammadi ¹, Hossein Etemadfar^{2*}, Hamed Kharaghani¹

1- Ms.c student of GIS in Department of Civil Engineering, College of Engineering, Ferdowsi University of Mashhad
2- Assistant professor in Department of Civil Engineering, College of Engineering, Ferdowsi University of Mashhad

Abstract

Cycling is a phenomenon in urban transportation that has the ability to allocate a specific location at any moment of time. Accordingly, spatial analysis of bicycle trips can be accompanied by temporal analysis. Commonly, the use of GIS environment is recommended to display the extent of the phenomenon's spatial changes. However, in order to apply and display changes over time, it requires the production of other layers of information. In this study, it is possible to simultaneously display the spatial and temporal information by tensor concept and tool. Using this tool, the abilities of displaying and analyzing a high volume of spatial information with the power of temporal resolution are created due to the simultaneous representation of the information layers. This study tries to investigate the spatial and temporal analyses at the same time by using the concept of tensor in order to understand how users request Chicago's shared bikes at different times of the day. In fact, this research analyzes the spatial and temporal distribution of the shared bike trips simultaneously. In addition, the number of bicycle trips over time, along with the amount of reduction and increase in trips from different neighborhoods, are studied separately from a spatial point of view. The results of this study show that the April 2020 coronavirus outbreak in Chicago resulted in a 68.4% decrease in the use of shared bicycles in the city compared to the same period of time in 2019. A more detailed survey showed that, the city experienced a 64.3% decrease for the holidays of this month and 72.6% on normal and non-holiday days. Spatial attitude also shows that in April 2020, the central neighborhoods experienced the greatest reduction in the use of shared bicycles. In addition, after the spread of the disease, requests to use bicycles from the same origins and destinations have increased.

Key words: Coronavirus, Tensor, Bike Sharing, Spatio-Temporal Analysis, GIS.