

تحلیل و پهنه‌بندی جُرم در مناطق شهری با تلفیق داده‌های سنتی و اطلاعات مکانی کاربر ساخت

محمد هادی احمدی^۱، محمد طالعی^{۲*}

۱- کارشناسی ارشد سیستم‌های اطلاعات مکانی، دانشکده مهندسی نقشه‌برداری، دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی
۲- استاد گروه سیستم‌های اطلاعات مکانی، دانشکده مهندسی نقشه‌برداری، دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۲/۰۷/۱۲ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۳/۰۱/۲۰

چکیده

از میان جرایمی که در سطح معابر رخ می‌دهند برخی تابعی از فرم شهر و ویژگی‌های شبکه معابر از جمله نوع کاربری، قابلیت دید، روشنایی و غیره، هستند. این پارامترها می‌توانند مانع یا تسهیل‌کننده وقوع جرائم در سطح معابر شوند. برای بررسی این موضوع معمولاً از داده‌های سنتی تولید شده تحت نظارت سازمان‌های متولی از جمله سازمان نقشه‌برداری و یا شهرداری‌ها استفاده شده است، ولی امروزه با پیشرفت فناوری، منابع داده‌ای دیگر تحت عنوان اطلاعات مکانی مردم‌گستر یا کاربر ساخت (VGI) در دسترس قرار گرفته است. این اطلاعات دارای مزایایی همچون سرعت به‌روزرسانی بالا و دسترسی بدون محدودیت هستند و با در اختیار داشتن داده‌های VGI و داده مربوط به جرائم، امکان انجام تحلیل‌های مختلف مکانی از جمله بررسی ارتباط میان فرم شهری و وقوع جرائم، فراهم می‌گردد. در این تحقیق داده‌های مرسوم سنتی با داده‌های مردم‌گستر ترکیب شده و ارتباط میان وقوع جرائم با پارامترهای فرم کاربری‌ها و معابر شهری، با استفاده از روش مدل‌سازی داده‌محور رگرسیون وزنی جغرافیایی-زمانی (GTWR) مورد بررسی قرار گرفته است. بر اساس تحلیل‌های عددی و تعداد و حجم داده‌های مربوط به جرم که در فرآیند مدل‌سازی مورد استفاده قرار گرفت، روش GTWR به طور میانگین عملکردی با دقت در حدود ۵۵ درصد در فرآیند پیش‌بینی ارائه نمود. سپس موثرترین شاخص‌ها در وقوع جرائم شناسایی شده و با استفاده از آن، احتمال وقوع جرائم در معابر مختلف بر اساس شاخص‌های تعیین شده در این تحقیق، تخمین زده شد. این اطلاعات به برنامه‌ریزان شهری کمک می‌کند تا در مرحله تهیه طرح‌های شهری به ارزیابی ریسک احتمال وقوع جرائم، ناشی از نحوه تنظیم فرم کاربری‌ها و معابر شهری، بپردازند و با ارائه سناریوهای مختلف در این خصوص، بهترین فرم شهری از دیدگاه پیشگیری از وقوع جرائم در معابر شهری را پیشنهاد دهند.

کلیدواژه‌ها: جُرم، اطلاعات مکانی کاربر ساخت، شاخص‌های فرم شهری، تحلیل فضای شهری، داده‌کاوی مکانی.

* نویسنده مکاتبه‌کننده: تهران، میدان ونک، بالاتر از تقاطع میرداماد، دانشکده مهندسی نقشه برداری دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی.

تلفن: ۰۲۱۸۸۸۷۷۰۷۱

۱- مقدمه

تحقیق در مورد توزیع جغرافیایی و عوامل محیطی تعیین کننده جرم، یک حوزه مهم مورد توجه در زمینه های جرم شناسی، روان شناسی محیطی و طراحی و برنامه ریزی شهری بوده است. در سال های اخیر ارزیابی عملکرد اصول پیشگیری از جرایم از طریق طراحی محیط (CPTED)^۱ در تحقیقات مختلف مورد توجه قرار گرفته است [۱ و ۲]. CPTED به طراحی مناسب و استفاده مؤثر از محیط ساخته شده برای کاهش ترس و وقوع جرم اشاره دارد [۳]. در تحقیقات قبلی در مورد CPTED، چهار اصل (۱) مدیریت قلمرو، (۲) نظارت طبیعی، (۳) پشتیبانی از فعالیت و (۴) کنترل دسترسی، معمولاً به عنوان مفاهیم کلیدی برای اصلاح محیط ساخته شده برای کاهش جرم در نظر گرفته شده است [۴، ۵ و ۶]. از میان چهار اصل ذکر شده، دو اصل نظارت طبیعی و پشتیبانی از فعالیت برای تحلیل رابطه بین جرم و پیکربندی خیابان [۷] و همچنین تأثیر چیدمان خیابان ها بر فعالیت عابران پیاده [۸] مورد استفاده قرار گرفته اند.

طرح های توسعه و برنامه ریزی شهری در رابطه با تغییر یا ایجاد مسیرها، اماکن، المان ها و زیرساخت های مختلف شهری، تأثیرات مختلفی بر الگوی های رفتاری شهروندان دارد که می تواند موجب وقوع رویدادهای مختلفی از جمله جرم در محیط های شهری شود [۹]. در این راستا ساختار شبکه معابر و کاربری ها ممکن است بر الگوی رفتاری شهروندان از جمله وقوع پدیده جرم در مکان ها یا زمان های مختلف تأثیر داشته باشد [۱۰]. علاوه بر این، موارد دیگر مانند المان ها و زیرساخت های شهری (مانند موقعیت چراغ های روشنایی و ایستگاه های پلیس) و سایر ویژگی های اجتماعی از جمله تراکم جمعیت، میزان درآمد و تحصیلات

شهروندان نیز می تواند در وقوع این پدیده تأثیرگذار باشد [۱۱].

مفهوم پیچیدگی در محیط های شهری ناشی از شکل و طراحی شهر است که بر اساس سنجه های مختلف مورد بررسی قرار می گیرد. بیشترین شاخص های قابل استخراج از طراحی شهری، مربوط به پیچیدگی شبکه راه ها و پیچیدگی ناشی از تلفیق کاربری های مختلف در محیط شهری هستند [۱۲]. مجموعه این شاخص ها تحت عنوان فرم شهری مورد بررسی قرار می گیرند. مطالعاتی در این زمینه وجود دارند که به بررسی رابطه فرم شهری با جرم در محیط شهری پرداخته اند. از جمله تأثیر منفی شاخص تراکم شبکه جاده ای در وقوع جرم دزدی و سرقت از اماکن در بلوک های شهری [۱۳]، رابطه مستقیم شاخص های تراکم جاده ای، تیر چراغ برق، جمعیت و وقوع هتل، اماکن سرگرمی، فروشگاه ها و قیمت خانه با نرخ سرقت از اماکن و رابطه معکوس شاخص های فاصله از ایستگاه های پلیس، فاصله از جاده ها و فاصله از ایستگاه های اتوبوس با نرخ سرقت از اماکن [۱۴] و تأثیر مثبت شاخص های تولید ناخالص داخلی (GDP)^۲، میزان درآمد و جمعیت مردان بر تعداد جرائم قتل [۱۵]، نمونه هایی از این تحقیقات هستند.

از میان مطالعاتی که به تحلیل جرم در محیط های شهری پرداخته اند، برخی تنها از داده های سنتی برای بررسی این موضوع استفاده کرده اند. برخی از این مطالعات به منظور پهنه بندی جرائم در سطح یک منطقه مطالعاتی از داده های سنتی استفاده کرده اند؛ به عنوان مثال بهره گیری از تحلیل تخمین چگالی هسته (KDE)^۳ برای تعیین نرخ وقوع جرم در مناطق مختلف شهری [۱۶]. دسته دیگری از این تحقیقات به بررسی رابطه میان جرم و شاخص های فرم شهری و همچنین

² Gross domestic product

³ Kernel Density Estimation

¹ Crime Prevention Through Environmental Design

استفاده از متغیرهای جمعیتی آماری و کاربری‌های شهری و به وسیله روش‌های مدل‌سازی رگرسیون و شبکه عصبی [۲۴]، پیش‌بینی نرخ وقوع جرم سرقت در مناطق مختلف شهری برای یک دوره زمانی با استفاده از دو مدل توزیع دو جمله‌ای و توزیع پواسون [۲۵].

امروزه با ارائه برنامه‌های کاربردی تحت تلفن همراه، فرصت‌های بیشتری برای عموم شهروندان برای ارائه اطلاعات مکانی داوطلبانه یا مردم گستر (VGI) فراهم شده است. این اطلاعات توسط کاربر به صورت بلادرنگ به کمک برنامه‌ها و ابزارهای موجود در گوشی‌های هوشمند تولید شده و در هر مکان و زمانی در دسترس است. امروزه این اطلاعات مکانی نقش مهمی در حوزه‌های مختلف ایفا می‌کند [۲۶] و [۲۷]. در حوزه برنامه‌ریزی شهری، یکی از موضوعات مورد بحث، مسئله وقوع جرایم است. در این زمینه مطالعاتی وجود دارند که از منابع داده VGI به منظور تحلیل جرم در محیط‌های شهری بهره گرفته‌اند. از جمله استفاده از تحلیل نقطه داغ^۵ به منظور شناسایی نقاط داغ جرم‌خیز در محیط شهری با بهره‌گیری از داده‌های توپتر^۸ [۲۷]، مدیریت و کنترل جرم در منطقه ۲۲ شهر تهران با استفاده از داده‌های دریافتی از یک سیستم [۲۸] و انجام عملیات مسیریابی خیابان‌های شهر لس‌آنجلس به منظور یافتن ایمن‌ترین مسیر از طریق انجام تحلیل مکانی روی داده‌های منبع VGI [۲۹].

با توجه به وجود نواقصی مانند استفاده از مقیاس مکانی و زمانی کوچک، کم توجهی به ارزیابی میزان تأثیر برخی از پارامترها در وقوع جرائم و همچنین پایین بودن دقت مدل‌سازی در برخی از بازه‌های زمانی در مطالعات انجام شده در قبل، این تحقیق به دنبال بررسی رابطه

پیش‌بینی نرخ وقوع جرم در مکان‌های مختلف با استفاده از منابع داده‌ای سنتی می‌پردازند. به عنوان مثال تعیین میزان اهمیت شاخص‌های قابلیت اتصال و ادغام در وقوع جرم با استفاده از یک مدل رگرسیون پواسون [۱۷]، استفاده از مدل رگرسیون پواسون به منظور تعیین میزان تأثیر شاخص‌های شبکه معابر در وقوع جرائم [۱۸]، استفاده از تحلیل همبستگی پیرسون به منظور تعیین شاخص‌های دارای همبستگی مکانی با وقوع جرائم [۱۹]، استفاده از مدل خطی سلسله مراتبی (HLM) به منظور تعیین نوع رابطه میان شاخص‌های شبکه معابر با جرم سرقت از منازل مسکونی [۲۰]، پیش‌بینی نرخ جرم برای مناطق مختلف شهری با استفاده از سه روش مدل‌سازی رگرسیون پواسون، شبکه عصبی مصنوعی (ANN) و الگوریتم افزایش گرادیان (GB) [۲۱].

علاوه بر تحقیقاتی که در قسمت قبل به آن‌ها اشاره شده، مطالعات دیگری در این زمینه وجود دارد که علاوه بر بررسی ارتباط جرم با شاخص‌های فرم شهری در بعد مکان، در بعد زمان نیز این مسئله را با استفاده از داده‌های سنتی مورد ارزیابی قرار داده‌اند. به عنوان مثال استفاده از یک تحلیل مکانی-زمانی بر پایه مدل رگرسیون وزنی جغرافیایی (GWR) به منظور بررسی نقش قابلیت پیاده‌روی و کاربری اراضی در پیش‌بینی نرخ جرم برای مناطق مختلف شهری [۲۲]، پیش‌بینی تغییرات مکانی و زمانی مربوط به جرم سرقت از منازل برای مناطق مختلف شهری با استفاده از مدل‌های ساختاریافته و غیرساختاریافته زمانی و مکانی نظریه تقریبی لاپلاس [۲۳]، پیش‌بینی نرخ وقوع جرم برای مناطق مختلف شهری در بازه‌های زمانی مختلف با

⁵ Poisson distribution

⁶ Volunteered geographic information

⁷ Hot Spot

⁸ Twitter

¹ Hierarchical Linear Model

² Artificial Neural Network

³ Gradient Boosting

⁴ Geographically Weighted Regression

۲- مواد و روش

همان‌طور که گفته شد این تحقیق به دنبال بررسی رابطه میان شاخص‌های فرم شهری و وقوع جرائم با استفاده از تلفیق داده‌های سنتی و اطلاعات مکانی مردم گستر (VGI) در بعد مکان و زمان است. شکل (۱) مراحل کلی انجام تحقیق را نشان می‌دهد. پس از انجام پیش‌پردازش‌ها و برخی از تحلیل‌های دیگر، شاخص‌های مستخرج از داده‌های سنتی و منابع اطلاعات مکانی مردم گستر تعیین شده و به عنوان شاخص‌های فرم شهری در شبکه معابر تلفیق می‌شوند. سپس با استفاده از روش GTWR رابطه میان این شاخص‌ها و وقوع انواع جرائم در هر دو بُعد مکان و زمان مورد بررسی قرار می‌گیرد. در مرحله بعد به منظور ارزیابی عملکرد مدل، اقدام به پیش‌بینی نرخ وقوع جرائم بر اساس پارامترهای فرم کاربری‌ها و معابر در معابر منتخب گردیده و در نهایت با مقایسه نتایج مدل‌سازی با داده‌های مشاهداتی جرائم در معابر منتخب، دقت پیش‌بینی مدل، تعیین گردیده و اقدام به شناسایی موثرترین شاخص‌ها در وقوع جرائم در هر یک از بازه‌های زمانی شبانه روز می‌گردد و معابر منطقه مورد مطالعه بر اساس این شاخص‌ها، طبقه‌بندی می‌شوند.

۲-۱- جمع‌آوری و پیش‌پردازش داده‌ها

منطقه مطالعاتی این تحقیق شهر لس‌آنجلس در ایالت کالیفرنیا کشور آمریکا است. به دلیل حضور سالیانه تعداد زیادی از گردشگران در این منطقه، آمار جرم و جنایت و ناهنجاری‌های اجتماعی در این شهر بالا رفته است به گونه‌ای که بر اساس آمارهای منبع USA TODAY در مناطق پایین‌شهر، سالانه به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت به طور میانگین تعداد ۳۰۰ نوع از انواع جرائم گزارش شده است [۳۰]. داده‌های این تحقیق به دو دسته کلی داده‌های مرسوم سنتی و داده‌های VGI طبقه‌بندی می‌شوند.

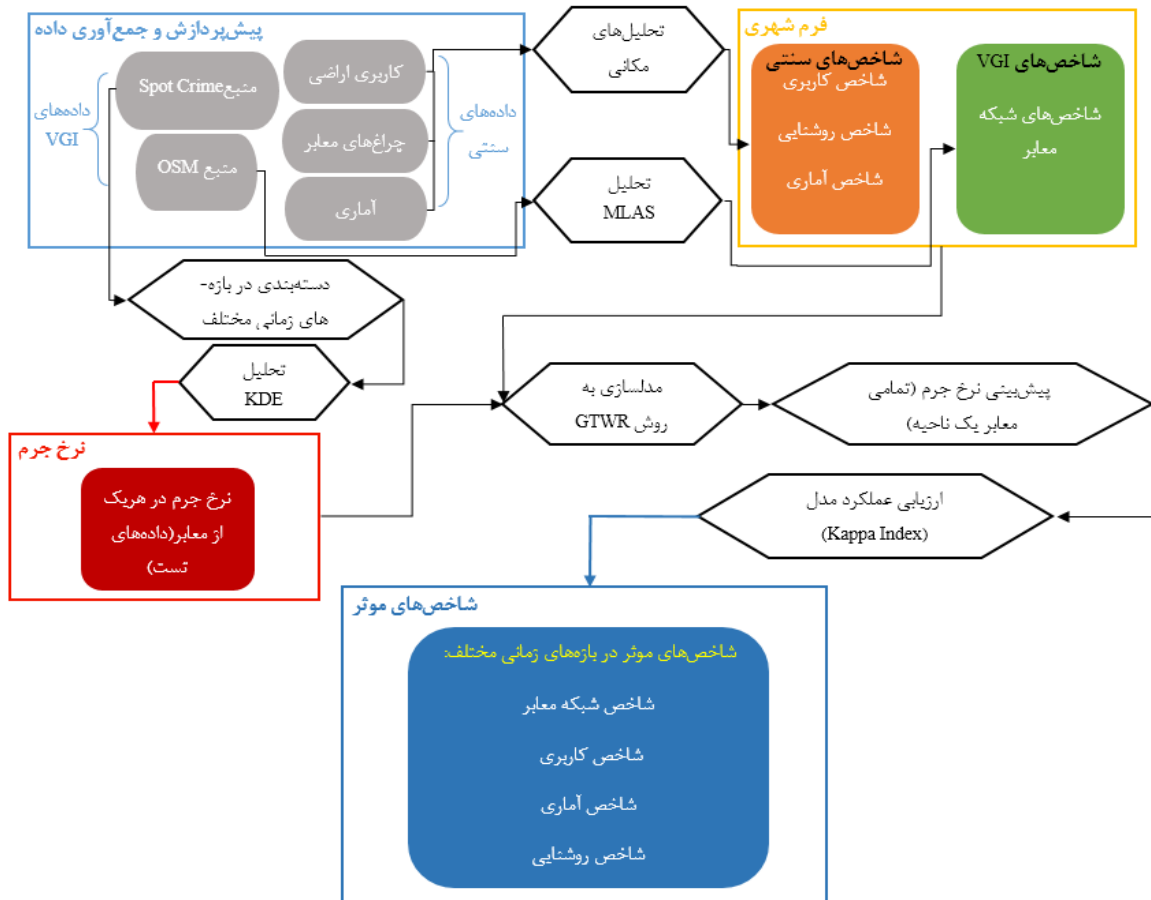
میان جرم و انواع شاخص‌های فرم شهری به روشی متفاوت است. در این رویکرد علاوه بر اینکه داده‌های جرم و داده‌های مربوط به شبکه راه‌ها، از منابع VGI شامل OSM و Spot Crime تهیه گردیده‌اند، رابطه میان شاخص‌های فرم شهری و جرم در بُعد مکان و زمان با استفاده از فنون داده‌کاوی، مورد تحلیل قرار می‌گیرند. همچنین در این تحقیق بر خلاف تحقیقات قبلی که عموماً به بررسی آماری وقوع جرم در سطح محدوده‌های شهری پرداخته‌اند، واحد تحلیل مکانی مورد استفاده، یال یا هر قطعه از شبکه معابر است که امکان تحلیل‌های مکانی و زمانی دقیق‌تر را فراهم می‌کند؛ بنابراین شاخص‌های مربوط به فرم شهری برای تک‌تک معابر مورد بررسی قرار گرفته و شاخص‌های تحلیلی مستخرج از داده‌های مرسوم با شاخص‌های مستخرج از منابع داده VGI در سطح شبکه معابر، تلفیق می‌شوند تا یک مدل‌سازی جامع و کامل‌تر از محیط شهری و ارتباط آن با وقوع جرائم ارائه گردد.

به‌طور کلی اهداف این تحقیق شامل موارد ذیل است:

- توسعه یک مدل تلفیقی داده مبنا و مبتنی بر تلفیق داده‌های سنتی و داده‌های VGI جهت تحلیل جرائم.
- استفاده از مدل رگرسیون وزنی جغرافیایی - زمانی (GTWR)^۱ جهت تعیین ارتباط مکانی - زمانی وقوع جرائم و فرم کاربری‌ها و معابر شهری.
- استخراج شاخص‌های اساسی تأثیرگذار در وقوع جرم در معابر به کمک داده‌های VGI و کاربرد آن در پیش‌بینی احتمال وقوع جرم، ناشی از نوع طراحی فرم شهری منتخب.

در ادامه تحقیق در بخش دوم، مواد و روش انجام تحقیق، در بخش سوم، نتایج حاصل از پیاده‌سازی روش پیشنهادی پژوهش در منطقه مطالعاتی منتخب، در بخش چهارم، بحث در مورد نتایج و در بخش پنجم نیز نتیجه‌گیری و پیشنهاداتی برای تحقیقات آتی، بیان می‌گردند.

¹ Geographical and Temporal Weighted Regression



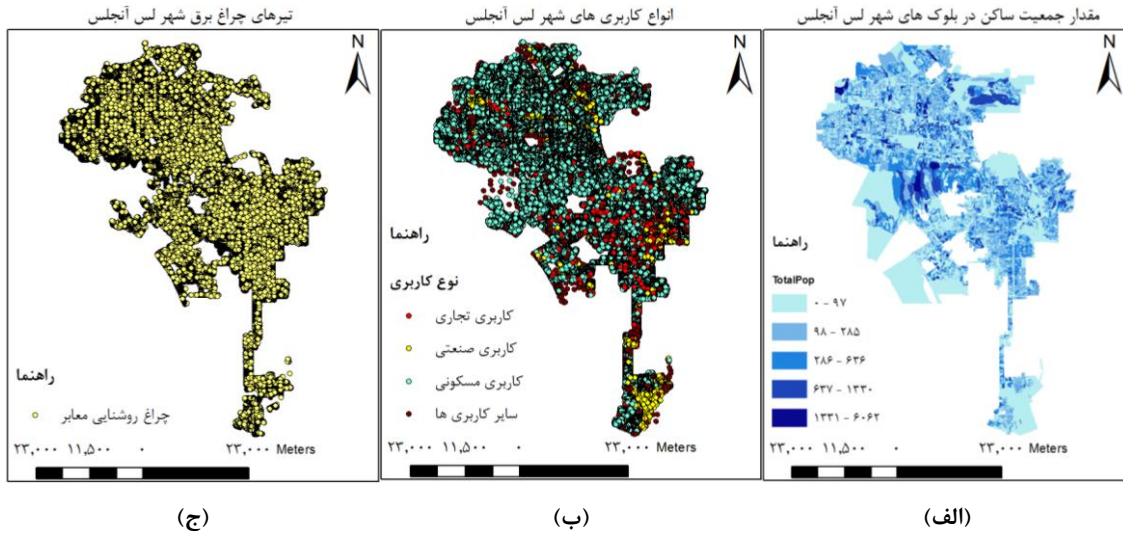
شکل ۱: مراحل بررسی ارتباط میان شاخص‌های فرم شهری و وقوع جرائم در بُعد مکان و زمان

بلوک شهری می‌باشد. داده‌های کاربری شامل نقاط مربوط به مرکز هندسی کاربری‌های تجاری، صنعتی، مسکونی و سایر کاربری‌ها می‌باشد که از سایت ژئوهاب لس‌آنجلس^۲ تهیه گردیده است [۳۲]. که شامل ۷۹۵۸۵۱ نقطه می‌باشند. داده مربوط به تیرهای چراغ برق معابر که شامل نقاط قرارگیری آن‌ها در معابر است از منبع ژئوهاب لس‌آنجلس تهیه شده است [۳۲]، که شامل ۲۱۷۶۳۹ نقطه می‌باشد.

داده‌های سنتی مورد استفاده در این تحقیق شامل جمعیت گروه‌های مختلف سنی مربوط به بلوک‌های شهری، نقاط مربوط به کاربری‌های شهری و داده‌های مربوط تیرهای چراغ برق معابر و شبکه خیابان‌ها است (شکل (۲)). داده‌های جمعیتی شامل تعداد افراد زیر ۱۸ سال، افراد ۱۸ تا ۲۴ سال، افراد ۲۵ تا ۴۴ سال، افراد ۴۵ تا ۶۴ سال و افراد بالای ۶۵ سال ساکن در بلوک-های شهری می‌باشد. داده‌های جمعیتی از سایت مرکز داده سرشماری میسوری^۱ جمع‌آوری شده است [۳۱]، سپس با استفاده از ژئوکد مربوط به هر یک از آن‌ها، به بلوک‌های شهری متصل گردیده‌اند که شامل ۳۰۶۹۱

² Los Angeles Geo Hub

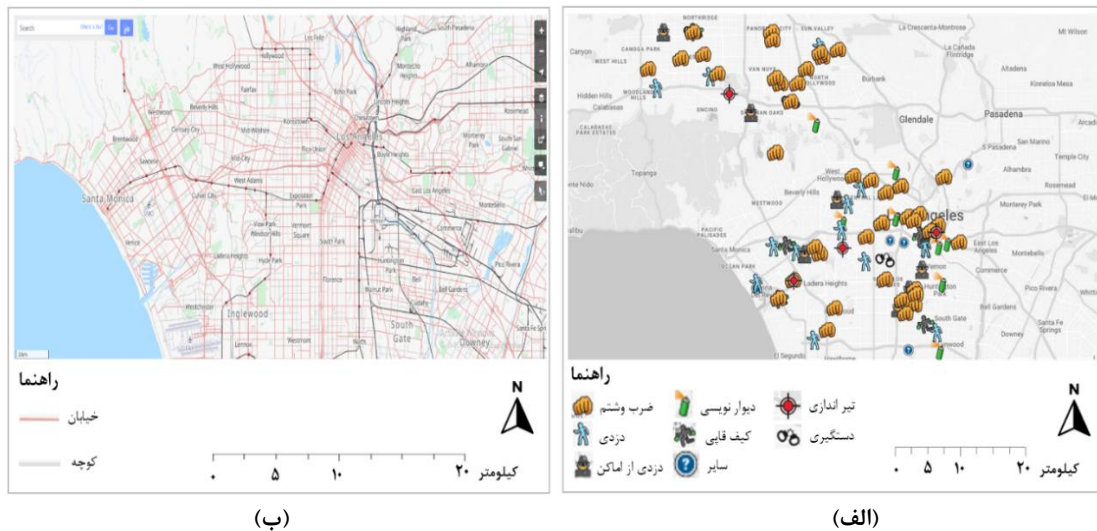
¹ Missouri



شکل ۲: الف) داده های سنتی شامل جمعیت گروه های سنی ساکن در بلوک های شهری، ب) نقاط مربوط به مرکز هندسی کاربری های شهر، ج) نقاط مربوط به تیرهای چراغ برق معابر

منطقه مطالعاتی جمع آوری گردیده اند که شامل تعداد ۴۹۵۳ مورد ضرب و شتم و ۱۶۸۰ مورد برای دیوار نویسی هستند. داده های مربوط به شبکه معابر که به صورت مجموعه ای از یال ها است از طریق منبع *OSM* (شکل ۳ ب)) و با استفاده از کتابخانه *OSMnx* در محیط پایتون و در تاریخ ۲۰۲۱/۳/۲ میلادی جمع آوری شده اند که شامل ۱۲۸۱۵۰ قطعه یال هستند.

داده های *VGI* مورد استفاده در این تحقیق شامل داده های جرائم شهری و داده های مربوط به شبکه معابر است. داده های مربوط به جرائم از طریق جداول اطلاعاتی موجود در سامانه *Spot Crime* جمع آوری و آماده سازی گردیده که شامل جرائم ضرب و شتم و دیوار نویسی است (شکل ۳ الف)). داده های مربوط به جرائم از تاریخ ۲۰۲۱/۳/۲ تا ۲۰۲۱/۵/۲ میلادی برای



شکل ۳: الف) جرائم ثبت شده در منطقه لس آنجلس از طریق منبع *Spot Crime*، ب) شبکه معابر در منبع *OSM*

۲-۳- استخراج پارامترهای مرتبط با فرم شهری

بررسی فرم طرح شهری به دلیل پیچیدگی‌های ذاتی و تنوع مسائل و موضوعات مرتبط با آن، همیشه یک کار چالش برانگیز بوده است. طراحی شهری را می‌توان به طور مؤثر با روش‌های تحلیلی که در مراحل خاص یک فرایند طراحی به کار می‌رود مورد بررسی قرار داد. این روش‌ها دارای ماهیت فضایی هستند. اگر این فضا از طریق تجزیه و تحلیل ویژگی‌های پیکربندی مربوط به آن درک شود، تحلیل فضا می‌تواند بین فضا و شهروندان ارتباط برقرار نماید [۳۶]. به‌طور کلی روش‌ها و نظریه‌های نحوی فضا رویکردهایی را ارائه می‌دهند که می‌توانند تأثیری را که ساختار فضایی بر زندگی اجتماعی دارد را در مواجهه با ساختارها در فضای معماری شهر و با نشان دادن تداوم بین این عوامل، آشکار کند [۳۷]. متغیرهای اصلی و مبنای نحو فضا شامل قابلیت اتصال، مقدار عمق، مقدار کنترل و مقدار ادغام می‌باشد [۳۸]. نظریه و روش‌های نحوی فضا مدت‌ها است که در گستره وسیعی از تحقیقات به منظور بررسی رابطه میان تحولات شهری و فعالیت‌های اجتماعی به کار گرفته شده‌اند [۳۹]. به‌عنوان مثال استفاده از نحو فضا برای تحلیل ادغام فیزیکی شهرها [۴۰]، طراحی ایستگاه‌های مترو با استفاده از فضای نحوی و بر اساس پارامترهای مسیریابی کاربر، جهت‌گیری و دید در فضای زیر زمینی [۴۱]، بررسی میزان تأثیر متغیرهای نحو فضا از جمله شاخص‌های یکپارچگی، انتخاب و کنترل بر توزیع کاربری زمین در محیط‌های شهری به منظور دستیابی به پایداری محیط شهری [۴۲] و استفاده از فضای نحوی به منظور بررسی تأثیر پارامتر قابلیت دسترسی بر جرائم شهری [۴۳]، برخی از این مطالعات هستند. در این تحقیق شبکه مورداستفاده برای تحلیل پیکربندی فضایی شامل شبکه معابر شهری به صورت مجموعه‌ای از یال‌ها و گره‌ها می‌باشد. در این شبکه، یال‌ها به‌عنوان معابر و گره‌ها به‌عنوان نقاط شکستگی، تقاطع و یا بن‌بست در نظر

۲-۲- تعیین نرخ وقوع جرم در معابر

در این تحقیق به منظور تحلیل نرخ وقوع جرم مشاهده شده در معابر شهری، از تحلیل تخمین تراکم هسته (KDE) استفاده شده است. به کمک این تحلیل می‌توان کانون یک پدیده (مانند جرم) را شناسایی نمود. اگر تعداد وقوع یک پدیده در یک ناحیه خاص شمرده شود می‌توان قدرت وقوع آن را تخمین زد [۳۳]. تابع تخمین چگالی هسته برای به‌دست‌آوردن تخمینی از یک سطح صاف که نشان‌دهنده چگالی توزیع نقاط است، مورداستفاده قرار می‌گیرد؛ که تعریف KDE طبق رابطه (۱) است [۳۴]. منظور از سطح صاف یا هموار^۱ سطحی است که دارای تغییرات تدریجی در نرمال‌های وارد بر آن سطح است. یا به عبارتی دارای تغییرات تدریجی در شیب است. این در حالی است که در یک سطح ناصاف، نرمال‌های وارد بر آن سطح دارای تغییرات ناگهانی هستند [۳۵].

$$f(x, y) = \frac{1}{nh^2} \sum_{i=1}^n k\left(\frac{d_i}{h}\right) \quad (1)$$

در رابطه (۱)، $f(x, y)$ مقدار نرخ وقوع جرم در هر نقطه از منطقه با مختصات (x, y) ، n تعداد نقاط وقوع جرم در سطح منطقه، h پهنای باند منطقه مورد نظر، d_i فاصله بین نقطه وقوع جرم i ام و مکان دلخواه با مختصات (x, y) می‌باشد و k تابع چگالی است که به عنوان هسته شناخته می‌شود. در این تحقیق ابتدا داده‌های جرم که همان نقاط وقوع جرائم در سطح معابر هستند بر اساس زمان وقوع آن‌ها در طول شبانه‌روز به چهار دسته شامل بازه‌های زمانی (۰-۶)، (۶-۱۲)، (۱۲-۱۸) و (۱۸-۲۴) طبقه‌بندی شده و سپس وارد تحلیل KDE می‌شوند. در نهایت برای هر یک از بازه‌های زمانی یک سطح رستری تولید می‌شود که هر سلول آن با استفاده از رابطه (۱) محاسبه می‌گردد و مقدار آن بیانگر نرخ وقوع جرم مشاهداتی در هر سلول است.

¹ Smooth

فضا دیده یا درک شود و تحلیل سوم شامل تحلیل نقشه محدب می‌باشد [۳۸]. شاخص‌های مورد استفاده در این تحقیق در جدول (۱) نشان داده شده‌اند که همگی بر مبنای چهار متغیر اصلی (قابلیت اتصال، مقدار عمق، مقدار کنترل و مقدار ادغام) فضای نحوی تولید شده‌اند. از میان این شاخص‌ها، شاخص‌های طول، قابلیت اتصال، انتخاب، قابلیت ادغام و مجموع عمق بر اساس تحلیل محوری و شاخص قابلیت دید بر اساس تحلیل ایزویست ناحیه‌ای تولید شده‌اند. استخراج این شاخص‌ها بر اساس ویژگی‌های مربوط به هر یال (برای همه شاخص‌ها به جز قابلیت دید) و همچنین بر اساس سطح محصور میان ساختمان‌ها (برای شاخص قابلیت دید) در شبکه راه‌های شهری می‌باشد. جدول (۱) به بررسی هر یک از این شاخص‌ها پرداخته و روابط و توضیحات مربوط به هر یک از آنها را شرح می‌دهد.

گرفته می‌شوند. همچنین در این تحلیل سایر عوارض مرتبط با شبکه راه‌ها مانند کاربری‌ها و زیرساخت‌های شهری و همچنین سایر اطلاعات دیگر مورد بررسی قرار می‌گیرند که در ادامه چگونگی استخراج پارامترهای مرتبط با هر دسته مورد بررسی قرار می‌گیرد.

• استخراج شاخص‌های مربوط به شبکه راه‌های شهری با استفاده از منابع داده VGI

با توجه به اینکه در این تحقیق از روش‌های نحوی فضا به منظور بررسی رابطه فضای شهری با پدیده جرم استفاده شده است، از این رو شاخص‌هایی می‌بایست از این فضا استخراج گردند که برگرفته از متغیرهای اصلی نحو فضا باشند. به‌طور کلی سه روش برای تجزیه و تحلیل فضا وجود دارد. اولین تحلیل، تحلیل محوری است که بر اساس یال‌های شبکه فضایی عمل می‌کند. دومین تحلیل، تحلیل ایزویست ناحیه‌ای را در بر می‌گیرد که می‌تواند توسط یک کاربر خاص از یک نقطه خاص در

جدول ۱: شاخص‌های شبکه معابر

شاخص‌ها	روابط	توضیحات
طول	-	طول هر یال در شبکه راه‌های شهری
قابلیت اتصال	رابطه (۲) $C_i = k$	تعداد خیابان‌های متصل به یک خیابان در همسایگی آن
انتخاب	رابطه (۳) $B_i = \sum_{j=1}^n \sum_{k=1}^n (d_{jk}(i), d_{jk})$	تعداد تکرار یک یال در انتخاب کوتاه‌ترین مسیر بین دو یال در شبکه معابر شهری
قابلیت ادغام	رابطه (۴) $I_i = (\sum_{k=1}^n d_{ik})^{-1}$	این شاخص بر اساس مجموع طول کوتاه‌ترین مسیر در شبکه راه‌های شهری به دست می‌آید
مجموع عمق	رابطه (۵) $D_i = \sum_{d=1}^s d * N_d$	این شاخص برگرفته از شاخص اتصال است، با این تفاوت که از یال‌ها در همسایگی یال مورد نظر استفاده می‌کند، اما با درجه همسایگی بالاتر
قابلیت دید	-	این شاخص محدوده دید در تقاطع مختلف از سطح شبکه راه‌های محصور بین ساختمان‌ها را مشخص می‌کند

• استخراج شاخص های مربوط به کاربری های

شهری به استفاده از منابع داده رسمی

در مورد استخراج شاخص های مربوط به کاربری های شهری مطالعاتی بسیاری صورت گرفته که یکی از شاخص های مرتبط با تنوع کاربری های شهری، شاخص سیمپسون می باشد که برای تعیین غنای یک گونه در یک منطقه ایجاد شده است و از طریق شمارش تعداد یک نوع کاربری خاص در میان تمامی کاربری های موجود در یک ناحیه تعیین می گردد [۴۶]. علاوه بر این، شاخص های تنوع کاربری دیگری همچون شاخص یکنواختی شانون وینر، شاخص یکنواختی هیلپ، شاخص اسمیت ویلسون و سایر شاخص ها وجود دارند که همگی بر اساس شمارش و یا اندازه گیری مساحت سطح اشغال شده توسط یک نوع کاربری خاص تعیین می گردند [۴۷].

در این تحقیق با توجه به نقطه ای بودن ماهیت داده های کاربری مورد استفاده، استخراج شاخص کاربری بر اساس تعداد هر یک از انواع کاربری های موجود در محدوده هر خیابان، محاسبه می گردد. برای انجام این کار، ابتدا در نرم افزار آرک جی آی اس روی لایه شبکه معابر کلیک راست نموده سپس با استفاده از ابزار *Joins and Relates* و با انتخاب لایه نقاط کاربری ها و انتخاب گزینه *field showing how close that points*، فاصله معابر تا نقاط مربوط به مکان کاربری های مجاور خود به دست می آید. سپس با استفاده از تحلیل محدوده حائل^۴ یک محدوده به اندازه حداکثر فاصله میان نقاط کاربری تا معابر (بر اساس داده های این تحقیق ۴۵ متر) در اطراف قطعات مربوط به معابر ایجاد می شود به گونه ای که تمام کاربری های موجود در اطراف معابر را پوشش دهد. سپس داده های مربوط به کاربری های شهری بر اساس نوع هر یک از آن ها

در جدول (۱) و در رابطه (۲) تعداد یال های متصل به یال i می باشد [۴۴]. در رابطه (۳)، n تعداد یال های موجود در همسایگی یال i ، B_i مقدار شاخص انتخاب برای یال i ، $d_{jk}(i)$ بیانگر طول کوتاه ترین مسیر بین یال j و یال k که شامل یال i باشد و d_{jk} طول کوتاه ترین مسیر بین یال j و یال k است [۴۴]. در رابطه (۴)، d_{ik} طول کوتاه ترین مسیر بین یال i و یال k است [۴۴]. در رابطه (۵)، d کوتاه ترین فاصله از نقطه i ، N_d تعداد نقاط مربوط به کوتاه ترین فاصله d و s مقادیر مختلفی بین ۱ تا n می تواند داشته باشد و در صورتی که ۱ باشد رابطه فوق مقدار شاخص قابلیت اتصال را محاسبه می نماید [۴۵]. از میان شاخص های ذکر شده در جدول (۱) برای محاسبه شاخص های انتخاب، قابلیت ادغام و مجموع عمق در شبکه معابر از تحلیل قطعه ای زاویه ای^۱ که یکی از مدل های تحلیلی پیکربندی فضا می باشد، استفاده شده است. در این نوع از تحلیل برای هر یال از شبکه، یک رتبه یا گام آدر نظر گرفته می شود که مشخص کننده تعداد یال های مورد استفاده در تحلیل می باشد که در مجاورت (همسایگی) مستقیم یا غیر مستقیم هر یال قرار دارند. این تحلیل بر اساس تغییرات زاویه ای میان هر یال با یال های موجود در مجاورت خود کوتاه ترین مسیر را انتخاب می کند. به منظور استفاده از این تحلیل ابتدا شعاع همسایگی تحلیل از نظر رتبه یا گام تعیین شده که بسته به نوع استفاده می تواند از ۲ تا n در نظر گرفته شود. که از شعاع های همسایگی با رتبه ۲، ۳ و ۴ برای سه شاخص انتخاب، قابلیت ادغام و مجموع عمق استفاده شده و در نهایت تمامی شاخص های ذکر شده، تولید می گردند. به منظور تولید شاخص های ذکر شده از نرم افزار *depthmapX3.0* استفاده شده است که یکی از ابزارهای تحلیل فضای نحوی می باشد.

³ ArcGIS

⁴ Buffer

¹ Angular Segment Analysis

² Step

$$SL_i = \frac{N_i}{l_i} \quad \text{رابطه (۷)}$$

در رابطه (۷)، SL_i مقدار شاخص روشنایی معبر i ، N_i تعداد چراغ موجود در معبر i و l_i طول معبر i می‌باشد.

۲-۴- مدل‌سازی مکانی-زمانی

به منظور بررسی و کشف روابط بین وقوع جرائم و شاخص‌های ذکر شده در قسمت قبل از نظر بعد مکانی و زمانی، نیازمند فرایند مدل‌سازی هستیم. تاکنون مدل‌های مختلفی در این زمینه معرفی شده‌اند که قابلیت مدل‌سازی مکانی-زمانی را دارند و در مسائل مختلفی مورد استفاده قرار گرفته‌اند. به‌عنوان مثال در استفاده از مدل‌های SVR^1 و LR^2 در مدل‌سازی جریان ترافیک در زمان‌های مختلف مشخص شد که مدل SVR از دقت بالاتری در زمان‌های مختلف برخوردار می‌باشد [۴۹]. در مطالعه دیگری به منظور بررسی رشد و توسعه مناطق شهری در طول زمان با استفاده از تلفیق مدل خودکار سلولی (CA) با مدل رگرسیون PLS^4 مشخص شد که مدل PLS از دقت بالایی در پیش‌بینی نتایج برخوردار است [۵۰].

به منظور مدل‌سازی داده‌محور رابطه میان شاخص‌های فرم شهری و جرائم از نظر مکانی و زمانی، ابتدا می‌بایست متغیرهای وابسته و مستقل را تعیین نمود. متغیر وابسته همان نرخ مشاهداتی وقوع جرائم است که با استفاده از تحلیل KDE در بازه‌های زمانی مختلف تعیین می‌شود. متغیرهای مستقل، شاخص‌های استخراج شده از شبکه راه‌ها، کاربری‌های شهری، شاخص آماری مربوط به جمعیت گروه‌های مختلف سنی ساکن در معابر و چراغ‌های روشنایی موجود در خیابان‌ها هستند. قبل از انجام فرایند مدل‌سازی رابطه میان این شاخص‌های استخراج شده و وقوع جرائم از

کلاسه‌بندی شده و در نهایت تعداد هر نوع کاربری موجود در هر یک از معابر شهری به‌عنوان شاخص نوع کاربری غالب معابر، در نظر گرفته می‌شوند.

• استخراج شاخص جمعیتی آماری با استفاده از منابع داده رسمی

اطلاعات مربوط به داده‌های آماری و جمعیتی از نظر مکانی عمدتاً در قالب بلوک‌ها و مناطق مختلف شهری بیان می‌گردند. از این‌رو برای تمامی معابر موجود در بلوک‌های شهری یکسان در نظر گرفته می‌شوند. برای حل این مشکل در این تحقیق به منظور تعیین اطلاعات جمعیتی آماری برای هر یک از معابر شهری ابتدا با استفاده از تحلیل $Spatial Join$ اطلاعات مربوط به بلوک‌های شهری به هریک از معابر متعلق به آن منتسب می‌گردد. سپس به منظور تعیین جمعیت هر یک از معابر موجود در بلوک‌ها از رابطه (۶) استفاده می‌شود که در آن p_i جمعیت معبر i ، P جمعیت ساکن در بلوک مورد نظر، l_i بیانگر طول معبر i واقع در طرفین بلوک و L محیط بلوک می‌باشد.

$$p_i = P * \left(\frac{l_i}{L}\right) \quad \text{رابطه (۶)}$$

• استخراج شاخص مربوط به تیرهای روشنایی معابر با استفاده از منابع داده رسمی

چراغ‌های روشنایی موجود در معابر بخشی از مبلمان شهری به حساب می‌آیند. برخی از محققان نشان داده‌اند که تاریکی در معابر سبب افزایش وقوع برخی جرائم خیابانی می‌گردد و ایجاد روشنایی در خیابان‌ها به طور سنتی یکی از اقدامات مبارزه با جرائم شبانه می‌باشد [۴۸]؛ بنابراین می‌توان گفت که تیرهای چراغ‌برق خیابان به دلیل تأثیر در میزان روشنایی معابر به‌ویژه در بازه‌های زمانی شبانه، ممکن است سبب تأثیر بر وقوع برخی از جرائم شوند. در این تحقیق با توجه به در اختیار داشتن مکان مربوط به تیرهای چراغ‌برق معابر، از تعداد تیرهای چراغ‌برق موجود در محدوده خیابان‌ها و طول معابر شاخص روشنایی هر قطعه معبر، تولید می‌شود (رابطه (۷)).

¹ Support Vector Regression (SVR)

² Linear regression

³ Cellular automata

⁴ Partial Least Squares (PLS) regression

ضریب مربوط به شاخص فرم شهری k ام در معبر i ، مقدار x_{ki} متغیر مستقل k ام (مقدار شاخص فرم شهری k ام)، مقدار خطای مدلسازی و d تعداد متغیرهای مستقل می‌باشد. برای محاسبه ضرایب مربوط به متغیر-های مستقل از رابطه (۹) استفاده می‌گردد.

$W(u_i, v_i, t_i)$ نشان‌دهنده وزن مربوط به معبر i ام در یک مکان و پنجره زمانی مشخص است [۵۱].

رابطه (۹)

$$\hat{B} = (X^t W(u_i, v_i, t_i) X)^{-1} X^t W(u_i, v_i, t_i) y$$

$W(u_i, v_i, t_i)$ یک ماتریس قطری می‌باشد که در آن n تعداد معابر ورودی در فرآیند مدل‌سازی است. خروجی این مدل شامل مقادیر ضریب ثابت و ضرایب مربوط به شاخص‌های فرم شهری برای معابر درگیر در وقوع جرم در پنجره‌های زمان‌های مشخص می‌باشد که میزان اهمیت هر شاخص در نرخ وقوع جرائم را نشان می‌دهد.

۲-۵- پیش‌بینی نرخ جرائم با استفاده از مدل

پیشنهادی

به منظور پیش‌بینی نمودن نرخ وقوع جرائم برای سایر معابر و خیابان‌هایی که فاقد داده جرم هستند، بعد از مدل‌سازی خیابان‌های درگیر در وقوع جرم به روشی که در قسمت قبل گفته شد، نرخ جرم برای تمامی خیابان‌های یک ناحیه از منطقه موردنظر (که شامل داده-های آزمون نیز هستند) پیش‌بینی می‌شود. در روش $GTWR$ ضرایب به‌دست‌آمده از خروجی فرآیند مدل‌سازی، با توجه به مقدار ریشه میانگین مربعات خطا ($RMSE$)^۴ و مقدار مشاهداتی نرخ وقوع جرم در مراکز هندسی خیابان‌ها، به تمامی خیابان‌ها از جمله خیابان‌های فاقد داده جرم موجود در آن ناحیه نسبت داده می‌شوند. این کار برای یک منطقه مرکزی از شهر لس‌آنجلس انجام شده است که شامل خیابان‌های فاقد داده جرم از میان ۳۰۸۰۶ معبر شهری مختلف می‌باشد. یکی از دلایل استفاده از مدل خطی $GTWR$

نظر میزان همبستگی مکانی مورد بررسی قرار می‌گیرد که به این منظور از تحلیل شاخص موران استفاده گردید. همچنین قبل از انجام فرآیند مدل‌سازی می‌بایست به این نکته توجه داشت که میان متغیرهای مستقل (شامل شاخص‌های استخراج شده) افزونگی وجود نداشته باشد که به این منظور از شاخص تورم واریانس (VIF)^۵ استفاده می‌شود. به منظور مدل‌سازی مکانی-زمانی جرم، ابتدا هر یک از انواع جرائم از نظر زمان مربوط به وقوع آن‌ها به چهار بازه زمانی مختلف شامل (۰-۶)، (۶-۱۲)، (۱۲-۱۸) و (۱۸-۲۴) دسته‌بندی می‌گردند. سپس خیابان‌های درگیر در هر یک از این جرائم اتفاق افتاده باهدف انجام فرآیند مدل‌سازی و با استفاده از تحلیل $Spatial\ join$ مشخص می‌شوند و پس از تلفیق شاخص-های فرم شهری در مراکز هندسی هر یک از آن‌ها به‌عنوان داده‌های آزمون (به‌صورت مجموعه‌ای از نقاط) در نظر گرفته می‌شوند. در مرحله بعد میزان نرخ جرم داده‌های آزمون با استفاده از مقادیر تحلیل KDE و انجام تحلیل تقاطع آتعیین شده و در نهایت به‌عنوان نقاط ورودی در فرآیند مدل‌سازی برای هر یک از بازه‌های زمانی ذکر شده مورداستفاده قرار می‌گیرند.

مدل $GTWR$ یا به عبارتی مدل رگرسیون وزن‌دار مکانی-زمانی یک مدل آماری خطی است که قابلیت پیش‌بینی و مدل‌سازی رابطه بین نرخ جرم مشاهداتی معابر و شاخص‌های فرم شهری را دارا می‌باشد. ماهیت این مدل مشابه مدل GWR می‌باشد، با این تفاوت که علاوه بر بعد مکان، بعد زمان را هم در نظر می‌گیرد.

رابطه (۸) مربوط به این مدل است [۵۱].

رابطه (۸)

$$y_i = B_0(u_i, v_i, t_i) + \sum_k^d B_k(u_i, v_i, t_i) x_{ki} + \varepsilon_i$$

$$i = 1, \dots, n$$

در رابطه (۸)، y_i متغیر وابسته (نرخ وقوع جرم در معبر

i)، $B_0(u_i, v_i, t_i)$ ضریب ثابت معبر i ، $B_k(u_i, v_i, t_i)$

^۱ Morans I

^۲ Variance Inflation Factor

^۳ Intersect

^۴ Root Mean Squared Error

مدل‌سازی، این امکان وجود دارد که میزان تأثیر تک‌تک پارامترهای فرم شهری مورد استفاده در فرایند مدل‌سازی و پیش‌بینی وقوع جرم در معابر، تعیین شود. اگر رابطه (۱۱) را به‌عنوان یک فرم کلی از یک معادله خطی برای پیش‌بینی نرخ وقوع جرم در نظر بگیریم، طبق آن ضرایب β_0 تا β_n میزان اهمیت هر یک از پارامترهای فرم شهری و x_1 تا x_n مقادیر این پارامترها را نشان می‌دهند.

رابطه (۱۱) $\hat{y} = \beta_0 + \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \dots + \beta_n x_n$ میزان تأثیر شاخص $n - 1$ ام در وقوع جرم با داشتن ضریب مربوط به اهمیت این شاخص و مقدار این شاخص در هر معبر به صورت رابطه (۱۲) قابل محاسبه است.

رابطه (۱۲) $E_{n-1}(i, t) = \beta_{n-1}(i, t) * x_{n-1}(i)$ در رابطه (۱۲)، E_{n-1} میزان تأثیر شاخص $n - 1$ ام در وقوع جرم در معبر i در پنجره t می‌باشد. به همین ترتیب از این فرآیند می‌توان برای تعیین میزان تأثیر دیگر شاخص‌های فرم شهری در وقوع انواع جرائم برای سایر معابر و در بازه‌های زمانی مختلف استفاده نمود.

۳- نتایج پیاده‌سازی مدل

در این بخش، نتایج حاصل از اجرای مدل پیشنهادی پژوهش در منطقه مطالعه موردی، ارائه شده است.

۳-۱- تعیین نرخ جرم مشاهداتی در معابر

در این مرحله داده‌های مربوط به جرائم پس از جمع‌آوری با توجه به هر نوع از جرم که گزارش شده است، طبقه‌بندی می‌گردند. در مرحله بعد با در نظر گرفتن زمان مربوط به رویداد جرم، هر نوع جرم با توجه به زمان وقوع آن در یکی از بازه‌های زمانی (۶-۰)، (۱۲-۶)، (۱۸-۱۲) و (۲۴-۱۸) قرار می‌گیرد. سپس به منظور تعیین نرخ وقوع جرم در معابر منطقه مطالعاتی، از تحلیل تخمین چگالی هسته (KDE) استفاده می‌گردد (شکل (۴)).

فرایند پیش‌بینی این است که پس از تعیین مقادیر پیش‌بینی کننده‌ی نرخ جرم برای هر یک از معابر، امکان تعیین سهم هر یک از شاخص‌ها در نرخ وقوع جرم معابر، از طریق ضرب نمودن ضرایب به‌دست‌آمده در خروجی فرایند مدل‌سازی، در مقدار هر یک از شاخص‌ها وجود دارد. این مهم برای فراهم نمودن یکی از اهداف پژوهش به منظور برآورد تخمینی از نرخ وقوع جرم بر اساس شاخص‌های مدنظر تحقیق برای طرح‌های آتی شهری، موردنیاز است. درحالی‌که در سایر مدل‌های پیش‌بینی کننده غیرخطی امکان تعیین میزان سهم هر شاخص در وقوع جرم برای هر معبر وجود ندارد.

۲-۶- ارزیابی عملکرد مدل‌سازی

به منظور ارزیابی عملکرد روش مدل‌سازی می‌توان از اختلاف مقادیر مشاهداتی و پیش‌بینی شده نرخ جرم استفاده نمود که به آن دقت پیش‌بینی می‌گویند. پس از پیش‌بینی مقادیر نرخ جرم برای تمامی معابر موردنظر با استفاده از مدل پیشنهادی پژوهش، در این مرحله به منظور مقایسه میان مقادیر مشاهداتی و پیش‌بینی شده نرخ وقوع جرائم از شاخص کاپا ($Kappa$) آماري قوی می‌باشد، برای تست قابلیت اطمینان بین ارزیاب کننده‌ها یا درون ارزیاب کننده‌ها استفاده می‌شود و مشابه با ضرایب همبستگی می‌تواند مقادیر بین -1 تا $+1$ داشته باشد که مقدار 1 نشان‌دهنده توافق کامل بین ارزیاب کننده‌ها و مقدار 0 نشان‌دهنده اختلاف کامل میان آن‌ها می‌باشد. رابطه (۱۰) مربوط به چگونگی محاسبه این شاخص است [۵۲].

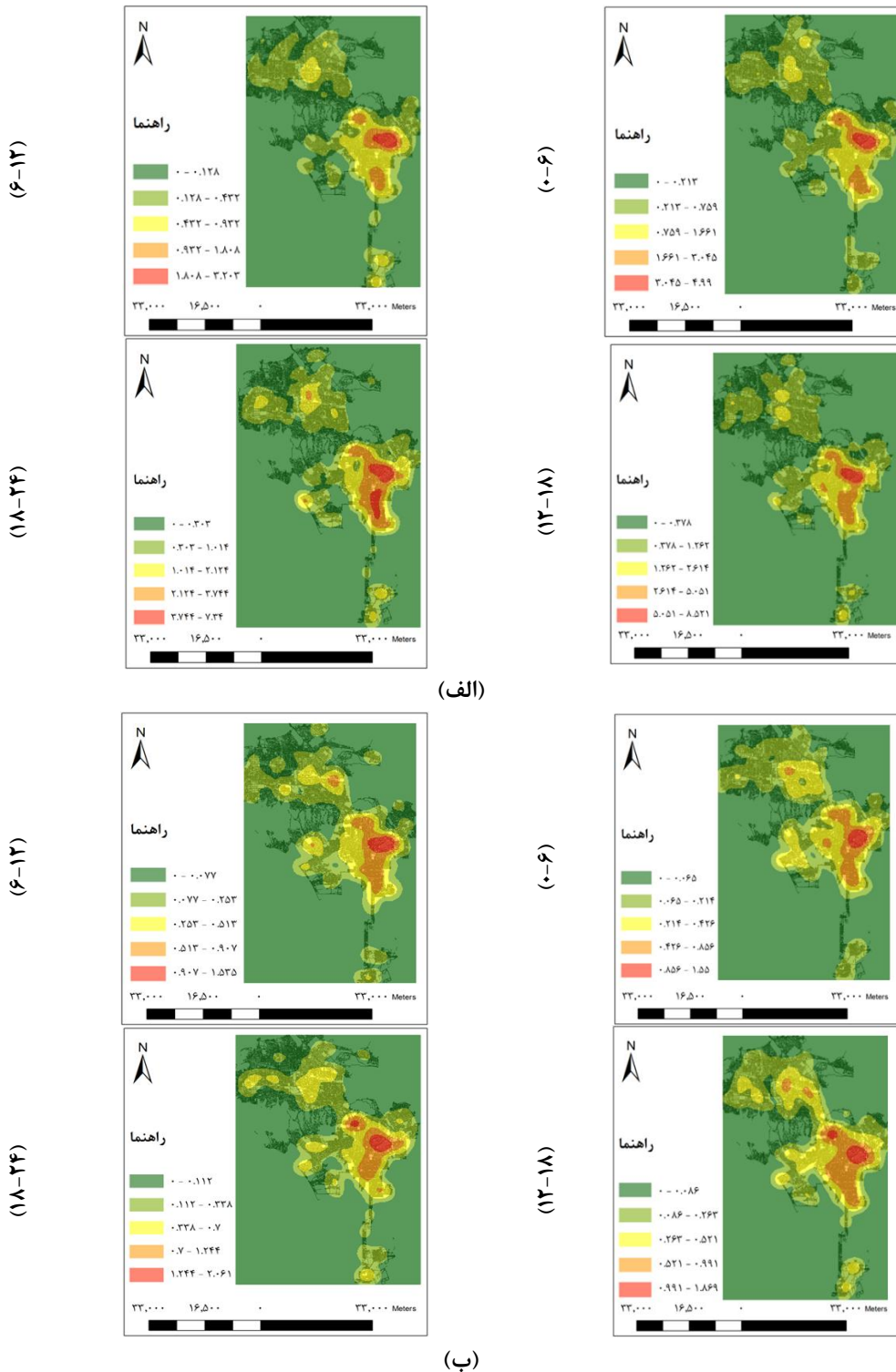
$$k = \frac{Pr(a) - Pr(e)}{1 - Pr(e)} \quad \text{رابطه (۱۰)}$$

در رابطه (۱۰)، $Pr(a)$ مقدار توافق مشاهداتی واقعی میان پارامترهای پیش‌بینی کننده وقوع جرم و $Pr(e)$ نشان‌دهنده شانس این توافق است.

۲-۷- تعیین میزان تأثیر پارامترهای فرم شهری

در وقوع جرم

با توجه به استفاده از مدلی با ماهیت خطی در فرایند

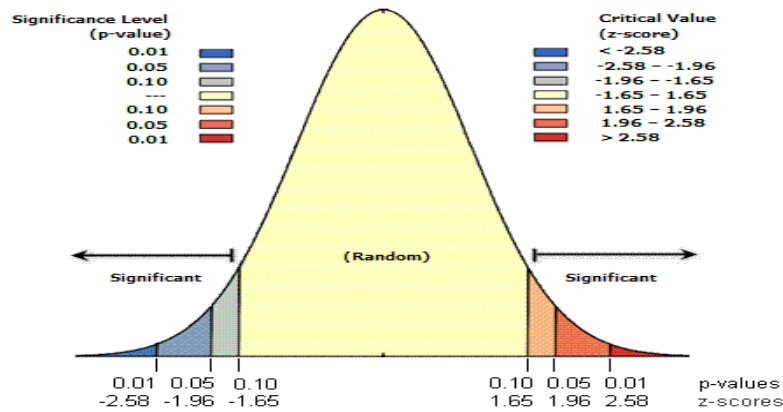


شکل ۴: الف) خروجی تحلیل KDE برای جرائم ضرب و شتم و ب) دیوارنویسی در بازه‌های زمانی (۶-۰)، (۱۲-۶)، (۱۲-۱۸) و (۱۸-۲۴)

۳-۲- مدل سازی رابطه میان پارامترهای فرم شهری و جرائم

مقادیر مربوط به خروجی تحلیل همبستگی شاخص موران در جداول (۲) و (۳) نمایش داده شده است. خروجی این تحلیل شامل مقادیر شاخص موران، P_Value و انحراف استاندارد (Z_Score) می باشد. انحراف استاندارد یک معیار آماری پراکندگی مقادیر از میانگین آن ها می باشد که هر چه مقدار آن بزرگ تر باشد، بیانگر یک الگوی طبقه بندی شده میان ویژگی ها می باشد [۵۳]. طبق شکل (۵) می توان فهمید که مقادیر

Z_Score بالاتر از ۲٫۵۸ بیانگر بالاترین مقدار الگوی همبستگی میان نرخ جرم و مقادیر هر یک از شاخص ها می باشد. طبق جدول (۲) می توان دریافت که با توجه به مقادیر شاخص $Morans I$ (نزدیک به ۱ و بزرگتر از آن)، P_Value (نزدیک به صفر) و Z_Score (بزرگتر از ۲٫۵۸) تقریباً میان تمامی شاخص های استخراج شده و جرائم مختلف یک الگوی طبقه بندی شده وجود دارد و به عبارتی تجمع خیابان های دارای مقادیر بالا از شاخص های گفته شده در یک ناحیه، منجر به افزایش جرم در آن ناحیه می گردد.



شکل ۵: نمودار توزیع نرمال رابطه میان مقادیر Z_Score ، P_Value و الگوی تصادفی یا طبقه بندی شده ویژگی ها [۵۳]

جدول ۲: مقادیر شاخص $Morans I$ ، P_Value و Z_Score برای تعیین نوع همبستگی مکانی میان شاخص های استخراج شده و جرائم

شاخص فرم	ضرب و شتم $Morans I, P, Z$	دیوار نویسی $Morans I, P, Z$	شاخص فرم	ضرب و شتم $Morans I, P, Z$	دیوار نویسی $Morans I, P, Z$
قابلیت اتصال	۵۱٫۲۶۰۰۹۶	۱۱٫۳۴۰۰۷۰	قابلیت دید	۱۰٫۱۷۴۰۱۹۰	۱۶٫۳۴۰۱۰۲
طول	۳۲٫۸۲۰۰۶۱	۱۴٫۵۹۰۰۹۰	کاربری تجاری	۳۳٫۳۲۰۰۶۱	۹٫۰۸۰۰۵۶
انتخاب-۲	۴۶٫۱۷۰۰۸۶	۱۳٫۳۰۰۰۸۳	کاربری صنعتی	۳۱٫۹۹۰۰۶۰	۱۳٫۷۱۰۰۸۴
انتخاب-۳	۴۱٫۷۵۰۰۷۸	۱۴٫۳۱۰۰۸۹	کاربری مسکونی	۹۰٫۳۸۰۱۶۸	۳۵٫۸۲۰۲۱۲
انتخاب-۴	۳۸٫۰۶۰۰۷۱	۱۴٫۸۹۰۰۹۲	سایر کاربری ها	۳۷٫۴۵۰۰۶۸	۱۴٫۰۳۰۰۸۴
ادغام-۲	۵۳٫۵۰۰۰۹۹	۱۲٫۵۵۰۰۷۸	جمعیت (زیر ۱۸)	۵۰٫۵۰۰۰۹۴	۲۷٫۸۳۰۱۷۲
ادغام-۳	۴۸٫۹۱۰۰۹۱	۱۲٫۶۵۰۰۷۹	جمعیت (۱۸-۲۴)	۴۱٫۹۵۰۰۷۸	۱۱٫۰۳۰۰۶۶
ادغام-۴	۴۵٫۱۲۰۰۸۴	۱۳٫۳۲۰۰۸۳	جمعیت (۲۵-۴۴)	۹۴٫۳۸۰۱۷۶	۱۹٫۳۵۰۱۱۹
مجموع عمق-۲	۳۶٫۹۱۰۰۶۹	۱۰٫۸۸۰۰۶۸	جمعیت (۴۵-۶۴)	۲۳۸٫۸۰۰۴۴۲	۱۶٫۶۷۰۱۰۳
مجموع عمق-۳	۲۸٫۰۳۰۰۵۲	۱۱٫۳۴۰۰۷۰	جمعیت (بالای ۶۵)	۴۹٫۰۲۰۰۸۸	۵٫۰۹۰۰۲۷
مجموع عمق-۴	۲۸٫۸۳۰۰۵۴	۱۱٫۶۵۰۰۷۲	روشنایی	۴۶٫۸۸۰۰۸۷	۱۳٫۶۷۰۰۸۳

کنند [۵۴]. در این تحقیق به منظور شناسایی این متغیرها از شاخص VIF استفاده گردیده است. طبق این شاخص، تنها از متغیرهایی در فرایند مدل سازی استفاده می گردد که دارای مقادیر VIF کمتر یا مساوی با ۷٫۵ باشند [۵۵]. در جدول (۳) شاخص های مورد استفاده در فرایند مدل سازی به همراه مقادیر VIF آن ها قابل مشاهده است و در نهایت برآیند مدل سازی با استفاده از معابر درگیر در وقوع جرائم در بازه های زمانی مختلف انجام می شود (شکل (۶)).

در مرحله بعد به منظور جلوگیری از پدیده چندخطی بودن در فرایند مدل سازی، از ضریب VIF استفاده می شود. اگر پیش بینی کننده های مرتبط به هم در یک مدل رگرسیونی با هم بررسی شوند، پدیده چندخطی می تواند ایجاد شود. از این پدیده با عنوان افزونگی یا همبستگی بزرگ میان پیش بینی کننده های یک مدل رگرسیون مبنای یاد می شود و می تواند موجب افزایش خطای استاندارد در مقادیر تخمین ها شود. یکی از روش های جلوگیری از این پدیده، حذف متغیر یا متغیرهایی است که پدیده افزونگی را ایجاد می -

جدول ۳: مقادیر مربوط شاخص تورم واریانس برای شاخص های استخراج شده

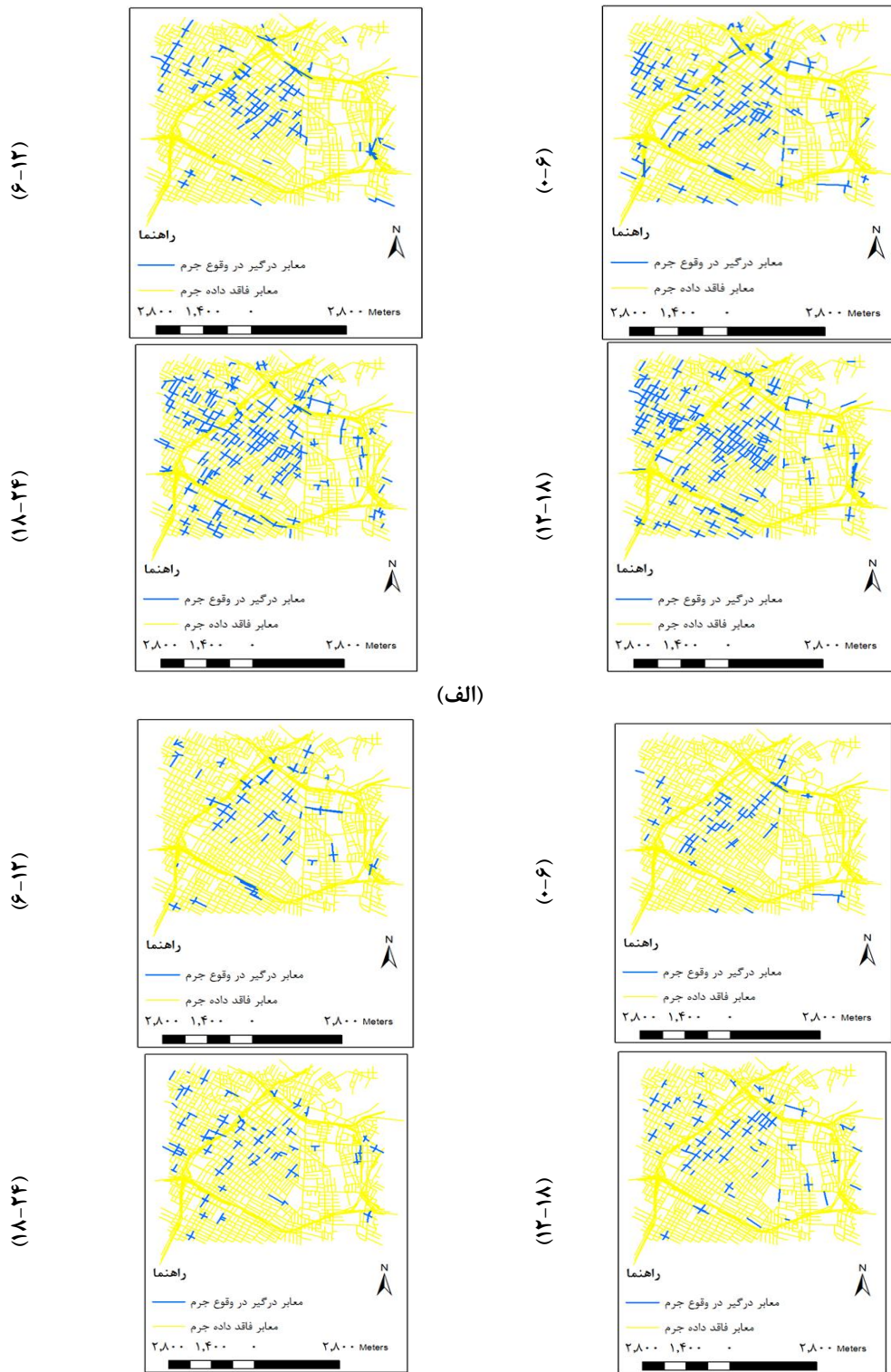
شاخص	VIF	شاخص	VIF	شاخص	VIF	شاخص	VIF
قابلیت اتصال	۲٫۴۱	مجموع عمق-۳	۲٫۲۷	کاربری مسکونی	۱٫۱۵	جمعیت (۲۵-۴۴)	۷٫۵۶
طول	۲٫۱۷	قابلیت دید	۱٫۱۷	سایر کاربری ها	۱٫۰۱	جمعیت (۴۵-۶۴)	۴٫۱۷
انتخاب-۴	۲٫۷۶	کاربری تجاری	۱٫۲۴	جمعیت (زیر ۱۸)	۳٫۱۳	جمعیت (بالای ۶۵)	۱٫۳
ادغام-۴	۴٫۲۷	کاربری صنعتی	۱٫۰۴	جمعیت (۱۸-۲۴)	۲٫۰۱	روشنایی	۲٫۱۱

تعیین پهنای باند مکانی و زمانی بهینه مدل $GTWR$ محاسبه شده و بیانگر اختلاف بین مدل تعیین شده و مشاهدات دنیای واقعی می باشد [۵۶]. همانطور که گفته شد، مقادیر $RMSE$ و R^2 مقدار دقت فرآیند مدلسازی را نشان می دهند که هر قدر مقدار $RMSE$ کمتر و مقدار R^2 بزرگتر باشد، روش مدلسازی از دقت بالاتری برخوردار است.

خروجی فرایند مدل سازی شامل جداول (۴) و (۵) می - باشد که مقادیر آن ها ارائه دهنده ضرایب مربوط به هر یک از شاخص ها و تغییرات آن ها در طول زمان، و بازه زمانی که بیشترین تأثیر مثبت در وقوع هر نوع جرم را داشته اند، است. همچنین مقادیر شاخص های $RMSE$ ، R^2 و معیار اطلاعات $Akaike$ (AIC)^۱ در خروجی فرآیند مدلسازی تولید می شود (جدول (۶)).

$RMSE$ بیانگر ریشه میانگین مربعات خطا هاست و هرچه قدر کمتر باشد خطای مدل سازی نیز کمتر است. R^2 برای تعیین عملکرد یک مدل بر مبنای رگرسیون محاسبه شده و میزان مطابقت یک مدل با متغیر وابسته (که همان نرخ جرم) است را نشان می دهد و مقداری بین ۰ و ۱ می تواند داشته باشد. AIC به منظور

^۱ Akaike information criterion



شکل ۶: الف) خیابان‌های درگیر در وقوع جرم ضرب و شتم و ب) دیوانه‌نویسی در بازه‌های زمانی (۶-۰)، (۱۲-۶)، (۱۸-۱۲) و (۲۴-۱۸)

جدول ۴: مقادیر ضرایب مربوط به مدل GTWR برای جرم ضرب و شتم در بازه‌های زمانی مختلف

شاخص‌ها	ضرب و شتم (۰-۶) بیشینه-کمینه	ضرب و شتم (۶-۱۲) بیشینه-کمینه	ضرب و شتم (۱۲-۱۸) بیشینه-کمینه	ضرب و شتم (۱۸-۲۴) بیشینه-کمینه
قابلیت اتصال	-۰٫۳۵۳ ۰٫۰۶۷	-۰٫۳۳۲ ۰٫۰۶۸	-۰٫۳۴ ۰٫۰۹	-۰٫۴۰۶ ۰٫۱۴۴
طول	-۳۵۲٫۴۲۹ ۸٫۱۳۴	-۲۹۰٫۲۶۵ ۲۳٫۲۷۷	-۵۹۰٫۸۱۹ ۴۶٫۵۶	-۶۲۹٫۴۰۳ ۶٫۸۷۶
انتخاب-۴	-۰٫۰۰۱ ۰٫۰۰۰۱	-۰٫۰۰۱ ۰	-۰٫۰۰۳ ۰٫۰۰۰۵	-۰٫۰۰۲ ۰٫۰۰۰۱
ادغام-۴	-۰٫۰۰۶ ۰٫۰۳۵	-۰٫۰۰۱ ۰٫۰۲۸	-۰٫۰۰۱ ۰٫۰۶۲	-۰٫۰۰۱ ۰٫۰۵۴
مجموع عمق-۳	۰ ۰٫۰۰۹	-۰٫۰۰۰۶ ۰٫۰۰۵	-۰٫۰۰۱ ۰٫۰۱۵	-۰٫۰۰۰۸ ۰٫۰۱۱
قابلیت دید	-۰٫۰۰۴ ۰٫۰۰۱	-۰٫۰۰۳ ۰٫۰۰۲	-۰٫۰۰۶ ۰٫۰۰۱	-۰٫۰۰۶ ۰٫۰۰۲
جمعیت(زیر ۱۸)	-۰٫۰۱۹ ۰٫۰۴۸	-۰٫۰۲۷ ۰٫۰۱۴	-۰٫۰۴۲ ۰٫۰۴۵	-۰٫۰۲۷ ۰٫۰۵۶
جمعیت(۱۸-۲۴)	-۰٫۰۲۴ ۰٫۰۲۲	-۰٫۰۱۹ ۰٫۰۲۴	-۰٫۰۴۷ ۰٫۰۶۶	-۰٫۰۴۲ ۰٫۰۸۸
جمعیت(۲۵-۴۴)	-۰٫۰۵۱ ۰٫۰۲۷	-۰٫۰۱۴ ۰٫۰۰۲	-۰٫۰۶۹ ۰٫۰۵۲	-۰٫۰۸۵ ۰٫۰۲۵
جمعیت(۴۵-۶۴)	-۰٫۰۲۹ ۰٫۰۲۵	-۰٫۰۱۳ ۰٫۰۱۲	-۰٫۰۳۱ ۰٫۰۰۴	-۰٫۰۳۵ ۰٫۰۱۳
جمعیت(بالای ۶۵)	-۰٫۰۶ ۰٫۰۰۲	-۰٫۰۳ ۰٫۰۰۱	-۰٫۰۶۱ ۰٫۰۲۳	-۰٫۰۳۵ ۰٫۰۵۴
کاربری تجاری	-۰٫۰۲۴ ۰٫۰۷۸	-۰٫۰۱۶ ۰٫۰۳۲	-۰٫۰۴۵ ۰٫۱۱۳	-۰٫۰۳۱ ۰٫۱۰۳
کاربری صنعتی	-۰٫۰۳ ۰٫۱۵۴	-۰٫۰۱۹ ۰٫۰۹۶	-۰٫۰۴۴ ۰٫۱۷۱	-۰٫۱۳۶ ۰٫۱۱۷
کاربری مسکونی	-۰٫۰۰۹ ۰٫۰۰۶	-۰٫۰۰۵ ۰٫۰۰۴	-۰٫۰۰۷ ۰٫۰۱۲	-۰٫۰۰۶ ۰٫۰۰۷
سایر کاربری‌ها	۰٫۰۵۴ ۰٫۲۵	-۰٫۲۳۳ ۰٫۳۸	-۰٫۳۱۷ ۰٫۲۳۹	-۰٫۱۷۱ ۰٫۲۱۱
روشنایی	-۰٫۰۰۲ ۰٫۰۴۶	-۰٫۰۰۴ ۰٫۰۴۶	-۰٫۰۳۳ ۰٫۰۸۲	-۰٫۰۰۷ ۰٫۰۸۴

جدول ۵: مقادیر ضرایب مربوط به مدل GTWR برای جرم دیوارنویسی در بازه‌های زمانی مختلف

شاخص‌ها	دیوارنویسی (۰-۶) بیشینه-کمینه	دیوارنویسی (۶-۱۲) بیشینه-کمینه	دیوارنویسی (۱۲-۱۸) بیشینه-کمینه	دیوارنویسی (۱۸-۲۴) بیشینه-کمینه
قابلیت اتصال	-۰٫۰۸۵ ۰٫۰۲۸	-۰٫۰۷۷ ۰٫۰۸۳	-۰٫۱۳۳ ۰٫۰۱۵	-۰٫۱۳۲ ۰٫۰۳۹
طول	-۹۹٫۶۴۴ ۴۲٫۵۳۷	-۱۲۳٫۶۸۹ ۱۳٫۳۰۴	-۱۲۰٫۸۹۴ ۷٫۳۰۱	-۱۵۵٫۴۱۵ ۳۳٫۲۳۸
انتخاب-۴	۰ ۰٫۰۰۰۶	-۰٫۰۰۰۵ ۰٫۰۰۰۱	-۰٫۰۰۰۸ ۰٫۰۰۰۱	-۰٫۰۰۰۷ ۰٫۰۰۰۱
ادغام-۴	-۰٫۰۰۰۹ ۰٫۰۱۳	-۰٫۰۰۰۲ ۰٫۰۰۸	-۰٫۰۰۱ ۰٫۰۱۴	-۰٫۰۰۲ ۰٫۰۱۳
مجموع عمق-۳	-۰٫۰۰۳ ۰٫۰۰۲	-۰٫۰۰۰۴ ۰٫۰۰۳	-۰٫۰۰۰۶ ۰٫۰۰۳	-۰٫۰۰۰۴ ۰٫۰۰۴
قابلیت دید	-۰٫۰۰۱ ۰٫۰۰۱	-۰٫۰۰۱ ۰٫۰۰۰۷	-۰٫۰۰۲ ۰٫۰۰۱	-۰٫۰۰۳ ۰٫۰۰۱
جمعیت(زیر ۱۸)	-۰٫۰۰۸ ۰٫۰۰۱	-۰٫۰۰۶ ۰٫۰۰۷	-۰٫۰۱۸ ۰٫۰۱۳	-۰٫۰۱۳ ۰٫۰۱۱
جمعیت(۱۸-۲۴)	-۰٫۰۱۴ ۰٫۰۰۷	-۰٫۰۱۶ ۰٫۰۳۷	-۰٫۰۰۴ ۰٫۰۴۱	-۰٫۰۲۳ ۰٫۰۲۵
جمعیت(۲۵-۴۴)	-۰٫۰۰۷ ۰٫۰۰۷	-۰٫۰۱۴ ۰٫۰۰۸	-۰٫۰۱۵ ۰٫۰۰۹	-۰٫۰۲۴ ۰٫۰۰۱
جمعیت(۴۵-۶۴)	-۰٫۰۱ ۰٫۰۰۶	-۰٫۰۱۳ ۰٫۰۱۱	-۰٫۰۱۴ ۰٫۰۰۱	-۰٫۰۱۶ ۰٫۰۱۶
جمعیت(بالای ۶۵)	-۰٫۰۰۸ ۰٫۰۰۱	-۰٫۰۱۵ ۰٫۰۰۸	-۰٫۰۰۲ ۰٫۰۰۴	-۰٫۰۱۱ ۰٫۰۱۲
کاربری تجاری	-۰٫۰۰۶ ۰٫۰۱۴	-۰٫۰۱۲ ۰٫۰۰۱	-۰٫۰۲۴ ۰٫۰۱۶	-۰٫۰۲۶ ۰٫۰۱۶
کاربری صنعتی	-۰٫۰۲۴ ۰٫۰۸۳	-۰٫۰۳۶ ۰٫۰۰۵	-۰٫۰۱۴ ۰٫۰۶۸	-۰٫۱۰۴ ۰٫۰۱۲
کاربری مسکونی	-۰٫۰۰۳ ۰٫۰۰۱	-۰٫۰۰۷ ۰٫۰۰۶	-۰٫۰۰۶ ۰٫۰۰۶	-۰٫۰۰۱ ۰٫۰۰۵
سایر کاربری‌ها	-۰٫۰۰۴ ۰٫۱۲۸	-۰٫۰۷۹ ۰٫۱۱۲	-۰٫۰۴۴ ۰٫۱۱	-۰٫۰۹ ۰٫۱۰۹
روشنایی	-۰٫۰۰۸ ۰٫۰۱۶	-۰٫۰۰۵ ۰٫۰۱۶	-۰٫۰۰۲ ۰٫۰۱۵	-۰٫۰۰۸ ۰٫۰۰۳

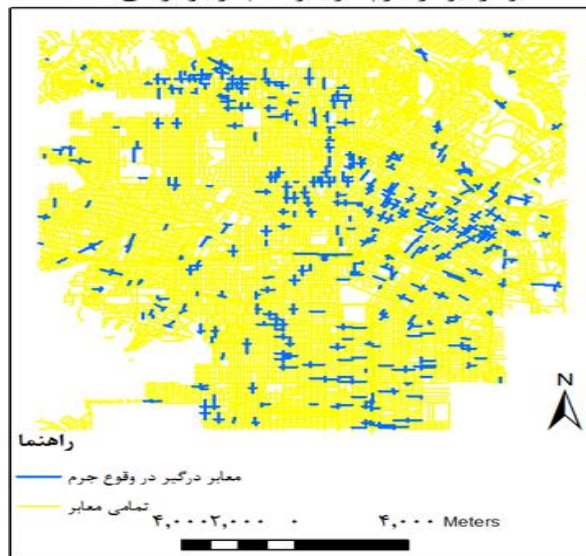
جدول ۶: مقادیر شاخص‌های $RMSE$ ، R^2 و $AICc$ مربوط به خروجی مدل $GTWR$ به ازای جرائم ضرب و شتم و دیوارنویسی در بازه‌های زمانی مختلف

	ضرب و شتم (۰-۶)	ضرب و شتم (۶-۱۲)	ضرب و شتم (۱۲-۱۸)	ضرب و شتم (۱۸-۲۴)	دیوار-نویسی (۰-۶)	دیوار-نویسی (۶-۱۲)	دیوار-نویسی (۱۲-۱۸)	دیوار-نویسی (۱۸-۲۴)
$RMSE$	۰٫۶۷۳	۰٫۴۰۱	۱٫۱۴۷	۰٫۹۴۲	۰٫۱۷۱	۰٫۱۵۸	۰٫۲	۰٫۲۵۹
R^2	۰٫۶۸۴	۰٫۷۶۲	۰٫۶۷۲	۰٫۶۷۴	۰٫۷۷۲	۰٫۷۹۷	۰٫۷۵۶	۰٫۷۲۵
$AICc$	۶۲۶٫۲	۲۲۶۲٫۱۲	۱۴۰۰۶٫۶	۱۲۲۷۲	-۳۸۳٫۸۳۹	-۶۹۱٫۲۱۱	-۱۲۰٫۱۸	۶۴۹٫۳۶۲

درگیر در وقوع جرم) صورت پذیرفته است به منظور ارزیابی نهایی عملکرد مدل مورد استفاده، ابتدا فرآیند پیش‌بینی نرخ وقوع جرم برای تمامی معابر موجود در منطقه (شکل (۷)) که شامل معابر فاقد داده جرم نیز می‌باشند، انجام می‌شود.

با توجه به مقادیر $RMSE$ و R^2 در جدول (۶) می‌توان دریافت که مدل $GTWR$ دارای عملکرد مناسبی به منظور مدلسازی رابطه میان شاخص‌های فرم شهری و جرم می‌باشد. از طرفی با توجه به این که فرآیند مدلسازی تنها با استفاده از داده‌های آزمون (خیابان‌های

معیار درگیر در جرم ضرب و شتم در بازه زمانی (۰-۶)

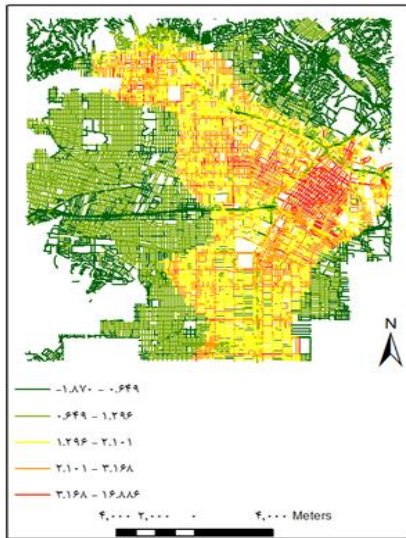


شکل ۷: معابر مورد استفاده در فرآیند پیش‌بینی نرخ جرم

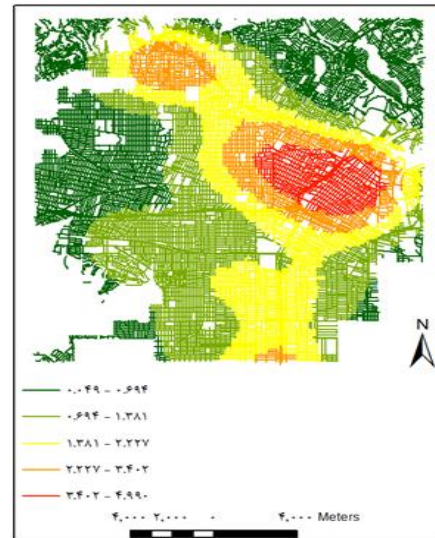
خیابان‌ها، به تمامی خیابان‌های موجود در شکل (۷) نسبت داده می‌شوند. نتایج مربوط به پیش‌بینی نرخ جرم ضرب و شتم و نرخ جرم دیوارنویسی با استفاده از روش مدلسازی $GTWR$ برای بازه زمانی (۰-۶) در شکل (۸) و (۹) نشان داده شده است.

۳-۳- پیش‌بینی نرخ جرم

به منظور پیش‌بینی نرخ وقوع جرائم برای معابر موجود در شکل (۷)، در روش $GTWR$ ضرایب به‌دست‌آمده در خروجی فرآیند مدلسازی، با توجه به مقدار $RMSE$ و مقدار مشاهداتی نرخ وقوع جرم در مراکز هندسی

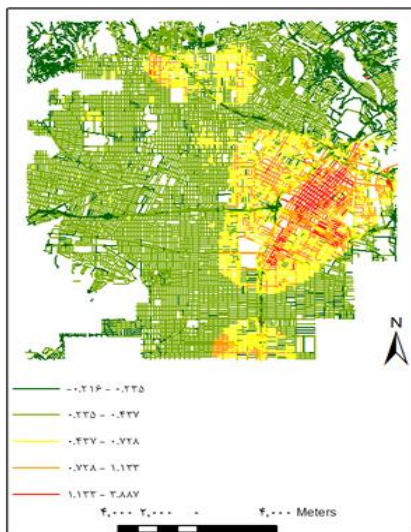


(ب)

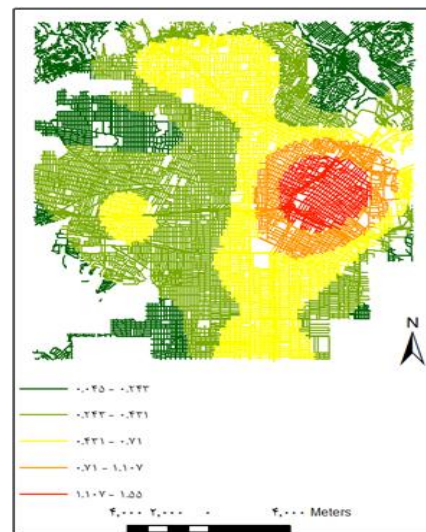


(الف)

شکل ۸: الف) مقادیر مشاهداتی و ب) پیش بینی شده، نرخ وقوع جرم ضرب و شتم در مدل GTWR در بازه زمانی (۶-۰)



(ب)



(الف)

شکل ۹: الف) مقادیر مشاهداتی و ب) پیش بینی شده، نرخ وقوع جرم دیوارنویسی به وسیله مدل GTWR در بازه زمانی (۶-۰)

۳-۴- ارزیابی عملکرد مدل

به منظور ارزیابی نهایی عملکرد روش مدل‌سازی پیشنهادی این پژوهش، همان‌طور که گفته شد از شاخص کاپا استفاده می‌گردد. در جدول (۷) مقادیر شاخص کاپا برای مقایسه مقادیر مشاهداتی و پیش‌بینی شده نرخ وقوع جرائم در معابر منطقه موردنظر در شکل (۷) برای بازه-

های زمانی مختلف استفاده شده است. طبق مقادیر جدول (۷) مقدار شاخص کاپا برای مدل GTWR به طور میانگین در محدوده ۵۵ درصد است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که مدل GTWR دارای دقتی در محدوده متوسط به بالا در پیش‌بینی نرخ جرم معابر در منطقه مورد نظر می‌باشد.

جدول ۷: مقادیر شاخص کاپا مربوط به پیش بینی نرخ جرم برای منطقه دارای معابر فاقد داده جرم در بازه‌های زمانی مختلف با استفاده از مدل GTWR

شاخص کاپا	دیوارنویسی	شاخص کاپا	ضرب و شتم
۰٫۴۰۴	(۰-۶)	۰٫۶۱۵	(۰-۶)
۰٫۵۲۳	(۶-۱۲)	۰٫۵۵۸	(۶-۱۲)
۰٫۴۵۵	(۱۲-۱۸)	۰٫۵۶۰	(۱۲-۱۸)
۰٫۶۸۹	(۱۸-۲۴)	۰٫۵۴۴	(۱۸-۲۴)

این شاخص‌ها دارای نرخ جرم بالایی هستند در طول بازه‌های زمانی مختلف شناسایی کردند.

طبق جدول (۸) بر اساس تحلیل داده‌ها مقادیر مربوط به میزان تأثیر حداکثر شاخص‌های فرم شهری بر وقوع جرم ضرب و شتم و دیوارنویسی در بازه‌های زمانی مختلف محاسبه شده است. همچنین برای هر دسته از شاخص‌های شبکه، کاربری و جمعیتی یک شاخص که دارای بیشترین مقدار تأثیر در نرخ جرم است به عنوان موثرترین شاخص در نظر گرفته شده که مقادیر مربوط به آن‌ها به صورت پر رنگ مشخص شده‌اند.

۳-۵- بررسی میزان تأثیر شاخص‌های استخراج شده در وقوع جرم در بُعد زمان و مکان

برای تعیین میزان تأثیر هر شاخص در وقوع جرائم مختلف با استفاده از مدل GTWR، می‌بایست از طریق فرایند ضرب نمودن ضرایب مربوط به هر کدام از شاخص‌ها در خروجی فرایند مدل‌سازی در مقدر هر شاخص اقدام شود (جدول ۸)). انجام این کار در درجه اول سبب می‌شود که میزان تأثیر شاخص‌های مورد استفاده در فرایند مدل‌سازی، بر وقوع جرم در طول بازه‌های زمانی مختلف مشخص شود. همچنین این فرایند موجب می‌شود که معابر و خیابان‌هایی که به واسطه تأثیر

جدول ۸: میزان تأثیر هر یک از شاخص‌ها در وقوع جرم ضرب و شتم و جرم دیوارنویسی در بازه‌های زمانی مختلف

دیوار- نویسی (۱۸-۲۴)	دیوار- نویسی (۱۲-۱۸)	دیوار- نویسی (۶-۱۲)	دیوار- نویسی (۰-۶)	ضرب و شتم (۱۸-۲۴)	ضرب و شتم (۱۲-۱۸)	ضرب و شتم (۶-۱۲)	ضرب و شتم (۰-۶)	بیشترین تأثیر شاخص‌ها
۰٫۱۱۷	۰٫۰۶	۰٫۳۵۵	۰٫۱۴۲	۰٫۷۹۷	۰٫۳۵۶	۰٫۱۹۳	۰٫۱۲۷	قابلیت اتصال
-۰٫۰۰۰۴	-۰٫۰۰۱	۰٫۰۳۴	۰٫۱۲۵	۰	۰	-۰٫۰۰۰۲	-۰٫۰۰۰۸	طول
۰	۰	۰٫۰۳۵	۰	۰	۰	۰٫۰۰۰۴	۰	انتخاب-۴
۱٫۲۸۴	۱٫۴۱۸	۰٫۸۶۲	۱٫۷۹۹	۵٫۲۴	۶٫۴۶۶	۳٫۱۴۴	۳٫۸۳۸	ادغام-۴
۱٫۱۲۷	۱٫۰۵۲	۰٫۹۲۱	۰٫۴۶	۳٫۵۴۳	۴٫۹	۱٫۸۱۸	۲٫۴۴۵	مجموع عمق-۳
۰٫۱۳۳	۰٫۲۰۳	۰٫۰۸	۰٫۰۴۶	۰٫۵۰۹	۰٫۲۶۶	۰٫۶۱۶	-۰٫۰۰۵۲	قابلیت دید
۰٫۰۹۹	۰٫۴۰۴	۰٫۳۷۴	۱٫۰۱	۴٫۷۶۶	۱۱٫۵۸	۱٫۱۶۳	۱۳٫۵۷۸	کاربری تجاری
۱٫۳۶۷	۰٫۴۹۵	۰٫۵۲۷	۱٫۰۶۵	۳٫۱۳۸	۳٫۸۰۹	۱٫۷۴۲	۳٫۶۱۹	کاربری صنعتی
۰٫۱۷۶	۰٫۱۸۵	-۰٫۰۰۰۸	۰٫۱۰۱	۰٫۹۸۸	۰٫۲۲۸	۰٫۴۱۳	۰٫۰۶۸	کاربری مسکونی
۰٫۲۲۴	۱٫۲۷۹	۱٫۴۶۷	۳٫۷۰۶	۴٫۲۳۹	۱٫۵۰۹	۷٫۸۵۹	۶٫۲۶۶	سایر کاربری‌ها
۰٫۱۲۳	۰٫۰۴۱	۰٫۳۳۴	۰٫۰۰۰۴	۰٫۶۳۸	۰٫۸۹۸	۰	۰٫۳۴۳	جمعیت(زیر ۱۸)
۲٫۱۶۹	۲٫۳۷	۱٫۹۹۶	۰٫۳۷۹	۴٫۹۵۹	۷٫۱۹۴	۱٫۴۰۴	۰	جمعیت(۱۸-۲۴)
۱٫۰۱۳	۰٫۰۸۵	۰٫۸۶۲	۱٫۲۱۶	۲٫۴۹۷	۳٫۱۶۸	۱٫۹۷۹	۶٫۶۵۹	جمعیت(۲۵-۴۴)
۰٫۰۴۴	۰٫۱۲۶	۱٫۳۰۶	۰٫۱۱۷	۱٫۳۷۶	۱٫۱۹۹	۰٫۹۵۴	۰	جمعیت(۴۵-۶۴)
۲٫۴۶۴	۰٫۲۵۲	۰٫۰۱۳	۰٫۲۳۶	۱٫۲۱	۲٫۴۷۴	۱٫۵۱	۳٫۴۳	جمعیت(بالای ۶۵)
۵٫۵۵۳	۱٫۶۲۸	۱٫۲۸۹	۱٫۲۶۱	۸٫۱۲۸	۱۰٫۶۸۸	۴٫۲۰۷	۵٫۴۰۶	روشنایی

بیشترین تأثیر بر نرخ وقوع انواع جرائم هستند. گروه سنی ۱۸ تا ۲۴ سال در بازه زمانی (۱۲-۱۸) برای جرائم ضرب و شتم و دیوارنویسی دارای تأثیر مثبت بر نرخ وقوع جرم در برخی از معابر ناحیه موردنظر می‌باشد. گروه سنی ۲۵ تا ۴۴ سال در بازه زمانی (۰-۶) دارای تأثیر مثبت بر نرخ وقوع جرم ضرب و شتم در تمامی معابر و دارای تأثیر مثبت بر نرخ وقوع جرم دیوارنویسی در برخی از معابر ناحیه موردنظر می‌باشد. گروه سنی بالای ۶۵ سال در بازه زمانی (۱۸-۲۴) دارای تأثیر مثبت بر نرخ وقوع جرم دیوارنویسی در برخی از معابر منطقه موردنظر می‌باشد.

شاخص مربوط به تیره‌های روشنایی معابر در تمامی بازه‌های زمانی شبانه‌روز دارای تأثیر بر نرخ وقوع انواع جرائم می‌باشد. این شاخص در بازه‌های زمانی شبانه (۰-۶) و (۱۸-۲۴) برای جرم دیوارنویسی دارای بیشترین تأثیر منفی بر نرخ وقوع جرم در برخی از معابر ناحیه موردنظر می‌باشد.

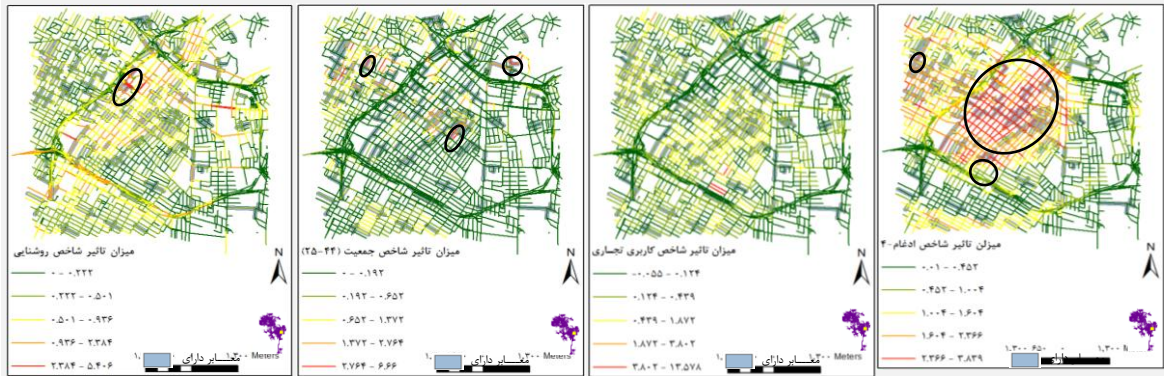
همچنین در شکل (۱۰) و شکل (۱۱) علاوه بر نمایش میزان تأثیر مؤثرترین شاخص‌ها بر نرخ وقوع جرائم در شبکه معابر، محدوده معابر دارای جرمی که دارای بیشترین تأثیر از هر یک از این شاخص‌ها هستند با رنگ سیاه مشخص شده‌اند که می‌توان براین اساس علت وقوع جرم در هر یک از آن‌ها را به بالا بودن مقدار آن شاخص نسبت داد. به‌عنوان مثال در شکل (۱۰) و در بازه زمانی ۰ تا ۶ شاخص ادغام-۴ سبب بروز جرائم در معابر موجود در محدوده‌های سیاه‌رنگ شده است. برای سایر بازه‌های زمانی نیز محدوده‌هایی (سیاه‌رنگ) که شامل معابر دارای جرمی که دارای بیشترین تأثیر از شاخص‌های منتخب هستند، مشخص شده‌اند؛ بنابراین این دیدگاه می‌تواند به‌عنوان یک الگو در جهت شناسایی عوامل محیطی مؤثر در وقوع جرائم در معابر شهری و همچنین در راستای چگونگی طراحی و برنامه‌ریزی محیط شهری مورد استفاده قرار گیرد.

در مرحله بعد به منظور درک میزان اهمیت هر یک از این شاخص‌های انتخاب شده از جنبه مکانی نقشه مربوط به مقادیر تلفیق شده میزان اهمیت این شاخص‌ها در شبکه معابر تولید می‌شود که در شکل (۱۰) قابل مشاهده است. با توجه به نقشه‌های طبقه‌بندی تولید شده در شکل‌های (۱۰) و (۱۱) می‌توان مشاهده نمود که در هر یک از بازه‌های زمانی مقادیر مورد استفاده برای شاخص‌های مربوط به معابر مکمل یکدیگر هستند و برآیند آنها میزان نرخ وقوع جرم برای هر یک از معابر را مشخص می‌کند. همان‌طور که مشاهده شد از میان شاخص‌های شبکه راه‌ها، شاخص ادغام-۴ در بازه‌های زمانی (۰-۶)، (۱۲-۱۸) و (۱۸-۲۴) دارای تأثیر مثبت بر نرخ وقوع جرائم در تمامی معابر ناحیه موردنظر می‌باشد. شاخص مجموع عمق-۳ در بازه زمانی (۶-۱۲) دارای تأثیر مثبت بر وقوع جرم دیوارنویسی در برخی از معابر ناحیه موردنظر می‌باشد.

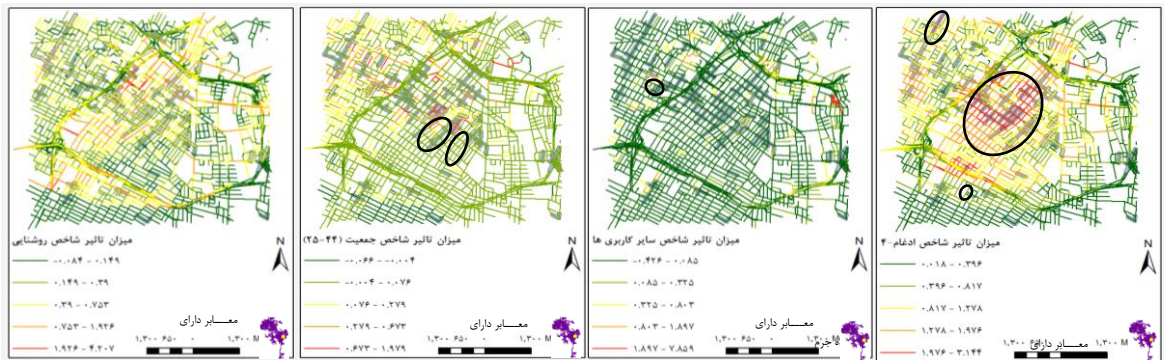
از میان شاخص‌های مربوط به کاربری‌های شهری، شاخص‌های کاربری تجاری، سایر کاربری‌ها و کاربری صنعتی دارای بیشترین تأثیر بر وقوع انواع جرائم هستند. شاخص کاربری تجاری در بازه‌های زمانی (۰-۶)، (۱۲-۱۸) و (۱۸-۲۴) دارای تأثیر مثبت بر نرخ وقوع جرم ضرب و شتم در برخی از معابر ناحیه موردنظر می‌باشد. شاخص مربوط به سایر کاربری‌ها در بازه زمانی (۶-۱۲) دارای تأثیر مثبت بر نرخ وقوع جرائم ضرب و شتم و دیوارنویسی و در بازه‌های زمانی (۰-۶) و (۱۲-۱۸) دارای تأثیر مثبت بر نرخ وقوع جرم دیوارنویسی در برخی از معابر محدوده موردنظر می‌باشد. شاخص کاربری صنعتی در بازه زمانی (۱۸-۲۴) دارای تأثیر مثبت بر نرخ وقوع جرم دیوارنویسی در تمامی معابر ناحیه موردنظر می‌باشد.

در مورد شاخص مربوط به جمعیت گروه‌های سنی ساکن در معابر، تمامی گروه‌های سنی به غیر از گروه‌های سنی زیر ۱۸ سال و ۴۵ تا ۶۴ سال، دارای

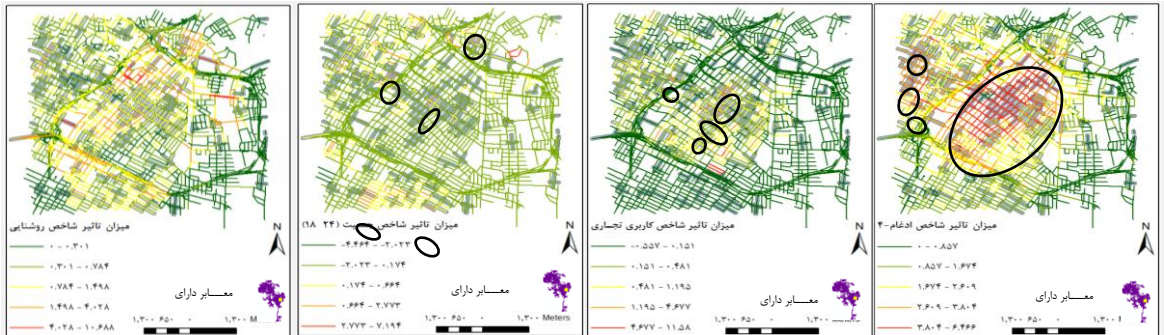
ضرب و ششم (۶-۰)



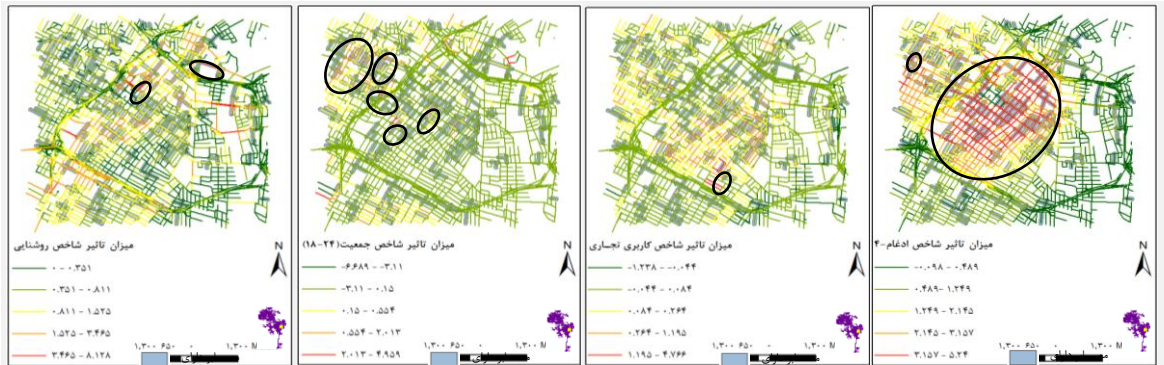
ضرب و ششم (۱۲-۶)



ضرب و ششم (۱۸-۱۲)

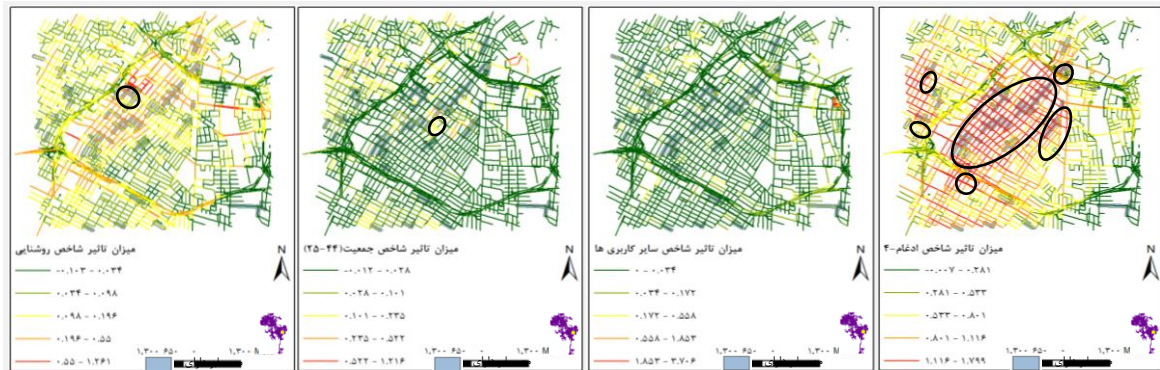


ضرب و ششم (۲۴-۱۸)

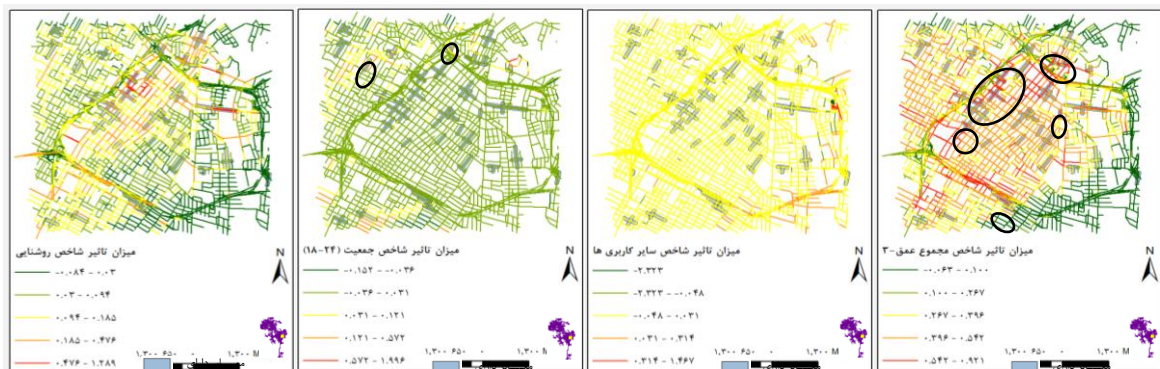


شکل ۱۰: نقشه‌های طبقه‌بندی شده معابر بر اساس میزان تأثیر موثرترین شاخص‌ها در وقوع جرم ضرب و ششم برای بازه‌های زمانی مختلف

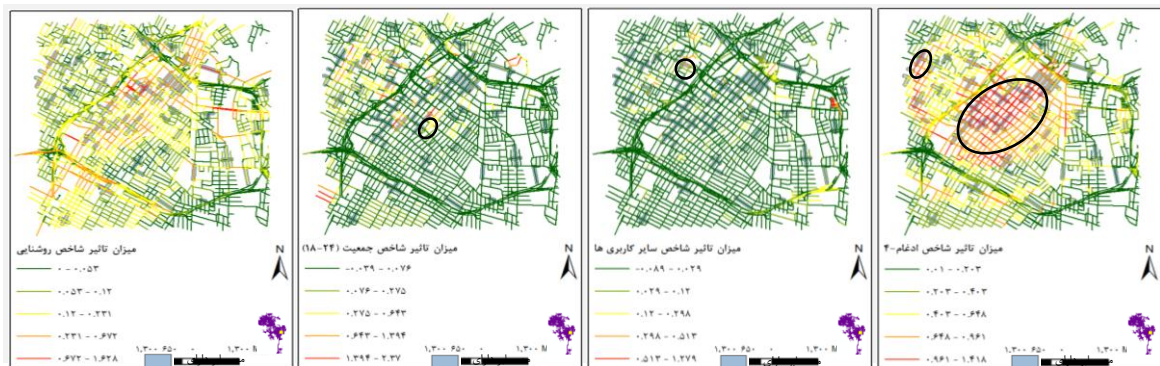
دیوارنویسی (۶-۰)



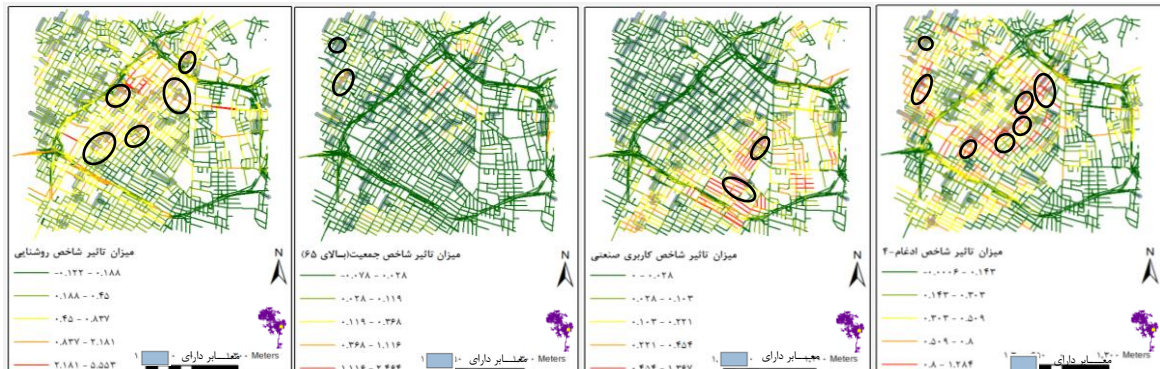
دیوارنویسی (۱۲-۶)



دیوارنویسی (۱۸-۱۲)



دیوارنویسی (۲۴-۱۸)



شکل ۱: نقشه های طبقه بندی شده معابر بر اساس میزان تأثیر موثرترین شاخص ها در وقوع جرم دیوارنویسی برای بازه های زمانی مختلف

۴- نتیجه‌گیری و پیشنهادات

همان‌طور که گفته شد وقوع جرم در محیط‌های شهری تا حدود زیادی به فعالیت افراد در این محیط باز می‌گردد. از آن جایی که عمده فعالیت شهروندان به صورت حمل‌ونقل و جابه‌جایی از طریق شبکه معابر است، بنابراین در این تحقیق به بررسی نقش شبکه راه‌ها و سایر پارامترها و اطلاعات مربوط به آن در وقوع جرم پرداختیم. در این راستا ساختار شبکه معابر و نوع طراحی آن، کاربری‌ها و زیرساخت‌های شهری درون این شبکه معابر و همچنین سایر اطلاعات آماری مربوط به معابر و مناطق مختلف شهری مورد ارزیابی قرار گرفت. منابع اطلاعاتی مورد استفاده در این زمینه علاوه بر داده‌های رسمی، شامل اطلاعات مکانی مردم‌گستر (VGI) بود. پس از تلفیق این دو نوع منبع داده، از آن‌ها به منظور استخراج شاخص‌های فرم شهری و تعیین نرخ وقوع جرم معابر در زمان‌های مختلف استفاده گردید. در نهایت به منظور بررسی ارتباط شاخص‌های فرم شهری و وقوع جرم، از روش مدل‌سازی GTWR در بعد مکان و زمان استفاده شد تا تأثیر شاخص‌های فرم شهری در وقوع جرم مشخص شود و با تعمیم نتایج حاصل از فرایند مدل‌سازی برای تمامی معابر یک ناحیه از منطقه مطالعاتی، بتوان مؤثرترین شاخص‌ها در بعد مکان و زمان را شناسایی نمود.

در این تحقیق مشخص شد که از میان شاخص‌های شبکه راه‌ها، شاخص قابلیت ادغام با شعاع همسایگی ۴ به دلیل ایجاد قابلیت دسترسی برای معابر از همه مسیرها موجب فراهم شدن شرایط برای ارتکاب تمامی انواع جرائم به‌خصوص در بازه‌های زمانی مربوط به قبل از ظهر می‌شود. شاخص مجموع عمق با شعاع همسایگی ۳ به دلیل ایجاد تراکم در اتصالات معابر موجب مهیا نمودن شرایط برای فرار مجرم شده و سبب می‌شود که ردیابی مجرم دشوارتر شود. این شاخص در بازه زمانی بعدازظهر که مربوط به ساعات کاری روزانه است دارای بیشترین تأثیر بر روی جرائم می‌باشد. از

میان شاخص‌های مربوط به کاربری شهری، شاخص کاربری تجاری در ساعات غیرکاری ابتدایی و پایانی روز به دلیل تعطیل بودن موجب افزایش وقوع جرائم می‌شود. شاخص مربوط به سایر کاربری‌ها (مانند آموزشی، اداری) در ساعات تعطیلی بعدازظهر به دلیل تعطیل بودن آن‌ها موجب وقوع جرائم می‌شود. شاخص کاربری صنعتی در ساعات پایانی شبانه‌روز به دلیل تعطیل بودن آن‌ها موجب روی دادن برخی از جرائم می‌گردد. از میان گروه‌های سنی مختلف ساکن در معابر، گروه سنی ۱۸ تا ۲۴ و ۲۵ تا ۴۴ سال به دلیل داشتن توانایی جسمی بالاتر در تمامی بازه‌های زمانی از شبانه‌روز مرتکب جرم می‌شوند. گروه سنی بالای ۶۵ سال به دلیل داشتن توانایی جسمی پایین در بازه زمانی پایانی از شبانه‌روز مورد سوءقصد به وسیله جرم دیوارنویسی قرار می‌گیرند. شاخص مربوط به تیره‌های روشنایی معابر به دلیل ایجاد روشنایی در ساعات ابتدایی و پایانی شبانه‌روز موجب کاهش وقوع برخی از جرائم می‌گردد. از میان تحقیقاتی که در زمینه رابطه میان پارامترهای مختلف فرم شهری با وقوع جرائم صورت پذیرفته است، مطالعاتی وجود دارند که نتایج به‌دست‌آمده در این تحقیق را تأیید می‌نمایند. به‌عنوان مثال تحقیق انجام شده توسط بلا (۲۰۱۷) نشان می‌دهد که از میان شاخص‌های مربوط به شبکه معابر، شاخص قابلیت ادغام دارای تأثیر مثبت و نزدیک به صفر بر وقوع جرائم هستند [۱۸]. مطالعه انجام شده توسط دیویس (۲۰۱۵) نشان می‌دهد که افزایش تعداد کاربری‌های مسکونی سبب کاهش جرم سرقت از اماکن می‌شود [۲۰].

از مزایای نتایج این تحقیق نسبت به تحقیقات ذکر شده، می‌توان به دستیابی به دقت بالاتر در فرایند مدل‌سازی مکانی-زمانی، امکان پیش‌بینی نرخ جرم برای معابر، تعیین سهم هر شاخص در وقوع جرائم در مقیاس‌های مکانی و زمانی ریزتر، یعنی برای واحد

عمومی، استفاده از کاربری‌های با تنوع بیشتر مانند کاربری‌های تفریحی، اداری و سایر اماکن دیگر. در فرایند مدل‌سازی نیز می‌توان از مدل‌های دیگری به منظور بررسی عملکرد آن‌ها در جهت دستیابی به دقت بالاتر در پیش‌بینی نتایج استفاده نمود. همچنین تلفیق مدل GTWR با روش‌های دیگر و افزایش تعداد و حجم داده‌های مربوط به جرائم می‌تواند موجب بهبود عملکرد و نتایج مدل شود.

مکانی قطعه معبر و در بازه‌های زمانی کوتاه‌تر (هر ۶ ساعت) و امکان شناسایی مؤثرترین شاخص‌های وقوع جرم به تفکیک هر معبر و در بازه‌های زمانی مختلف از شبانه‌روز، اشاره کرد.

به‌عنوان انجام کارهای تحقیقاتی بیشتر در این زمینه می‌توان اقداماتی را در جهت افزایش دقت فرایند مدل‌سازی انجام داد، از جمله افزایش تعداد پارامترهای پیش‌بینی‌کننده مانند استفاده از معیار نزدیکی معابر به ایستگاه‌های پلیس، ایستگاه‌های اتوبوس و حمل‌ونقل

مراجع

- [1] D.-W. Sohn, "Residential crimes and neighbourhood built environment: Assessing the effectiveness of crime prevention through environmental design (CPTED)," *Cities*, vol. 52, pp. 86-93, 2016.
- [2] J. S. Lee, S. Park, and S. Jung, "Effect of crime prevention through environmental design (CPTED) measures on active living and fear of crime," *Sustainability*, vol. 8, no. 9, p. 872, 2016.
- [3] T. Crow, "Crime prevention through environmental design," ed: Boston: Butter Worth-Heiman, 2000.
- [4] S. P. Carter, S. L. Carter, and A. L. Dannenberg, "Zoning out crime and improving community health in Sarasota, Florida: "crime prevention through environmental design", " *American Journal of Public Health*, vol. 93, no. 9, pp. 1442-1445, 2003.
- [5] P. M. Cozens, "Sustainable urban development and crime prevention through environmental design for the British city. Towards an effective urban environmentalism for the 21st century," *Cities*, vol. 19, no. 2, pp. 129-137, 2002.
- [6] S. Kajalo and A. Lindblom, "Creating a safe and pleasant shopping environment: A retailer's view," *Property Management*, vol. 33, no. 3, pp. 275-286, 2015.
- [7] S. Ballintyne, K. Pease, and V. McLaren, *Secure foundations: key issues in crime prevention, crime reduction and community safety*. Institute for Public Policy Research, 2000.
- [8] B. Hillier, "Can streets be made safe?," *Urban design international*, vol. 9, pp. 31-45, 2004.
- [9] M. Saraiva and P. Pinho, "A comprehensive and accessible approach to crime prevention in the planning and design of public spaces," *Urban Design International*, vol. 16, pp. 213-226, 2011.
- [10] L. Summers and S. D. Johnson, "Does the configuration of the street network influence where outdoor serious violence takes place? Using space syntax to test crime pattern theory," *Journal of quantitative criminology*, vol. 33, pp. 397-420, 2017.
- [11] Y. Xu, C. Fu, E. Kennedy, S. Jiang, and S. Owusu-Agyemang, "The impact of street lights on spatial-temporal patterns of crime in Detroit, Michigan," *Cities*, vol. 79, pp. 45-52, 2018.
- [12] G. Boeing, "Measuring the complexity of urban form and design," *Urban Design International*, vol. 23, no. 4, pp. 281-292, 2018.
- [13] C. Ye, Y. Chen, and J. Li, "Investigating the influences of tree coverage and road density on property crime," *ISPRS*

- International Journal of Geo-Information*, vol. 7, no. 3, p. 101, 2018.
- [14] L. Sun et al., "Explore the Correlation between Environmental Factors and the Spatial Distribution of Property Crime," *ISPRS International Journal of Geo-Information*, vol. 11, no. 8, p. 428, 2022.
- [15] L. G. Alves, H. V. Ribeiro, E. K. Lenzi, and R. S. Mendes, "Distance to the scaling law: a useful approach for unveiling relationships between crime and urban metrics," *PloS one*, vol. 8, no. 8, p. e69580, 2013.
- [16] I. Setiawan, M. Dede, D. Sugandi, and M. A. Widiawaty, "Investigating urban crime pattern and accessibility using geographic information system in Bandung City," *KnE Social Sciences*, pp. 535-548-535-548, 2019.
- [17] L. Nubani and J. Wineman, "The role of space syntax in identifying the relationship between space and crime," in *Proceedings of the 5th space syntax symposium on space syntax, delft, holland, 2005*, pp. 13-17.
- [18] E. di Bella, M. Corsi, L. Leporatti, and L. Persico, "The spatial configuration of urban crime environments and statistical modeling," *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, vol. 44, no. 4, pp. 647-667, 2017.
- [19] M. Zeng, Y. Mao, and C. Wang, "The relationship between street environment and street crime: A case study of Pudong New Area, Shanghai, China," *Cities*, vol. 112, p. 103143, 2021.
- [20] T. Davies and S. D. Johnson, "Examining the relationship between road structure and burglary risk via quantitative network analysis," *Journal of Quantitative Criminology*, vol. 31, pp. 481-507, 2015.
- [21] Y. Lamari, B. Freskura, A. Abdessamad, S. Eichberg, and S. de Bonviller, "Predicting spatial crime occurrences through an efficient ensemble-learning model," *ISPRS International Journal of Geo-Information*, vol. 9, no. 11, p. 645, 2020.
- [22] C. Cowen, E. R. Louderback, and S. S. Roy, "The role of land use and walkability in predicting crime patterns: A spatiotemporal analysis of Miami-Dade County neighborhoods, 2007-2015," *Security Journal*, vol. 32, pp. 264-286, 2019.
- [23] M. Mahfoud, W. Bernasco, S. Bhulai, and R. van der Mei, "Forecasting spatio-temporal variation in residential burglary with the integrated laplace approximation framework: Effects of crime generators, street networks, and prior crimes," *Journal of Quantitative Criminology*, vol. 37, pp. 835-862, 2021.
- [24] A. Rummens, W. Hardyns, and L. Pauwels, "The use of predictive analysis in spatiotemporal crime forecasting: Building and testing a model in an urban context," *Applied geography*, vol. 86, pp. 255-261, 2017.
- [25] T. Hu, X. Zhu, L. Duan, and W. Guo, "Urban crime prediction based on spatio-temporal Bayesian model," *PloS one*, vol. 13, no. 10, p. e0206215, 2018.
- [26] M. Attard, M. Haklay, and C. Capineri, "The potential of volunteered geographic information (VGI) in future transport systems," *Urban Planning*, vol. 1, no. 4, pp. 6-19, 2016.
- [27] G. Javadi, M. Taleai, "Integration of User Generated Geo-contents and Official Data to Assess Quality of Life in Intra-national Level". *Social Indicators Research*, vol. 152, no. 1, pp.205-235, 2020.
- [28] M. Jelokhani-Niaraki, R. Bastami Mofrad, Q. Yazdanpanah Dero, F. Hajiloo, and A. Sadeghi-Niaraki, "A volunteered geographic information system for monitoring and managing urban crimes: a case study of Tehran, Iran," *Police Practice and Research*, vol. 21, no. 6, pp. 547-561, 2020.
- [29] A. Keler and J. D. Mazimpaka, "Safety-aware routing for motorised tourists based on open data and VGI," *Journal of location Based services*, vol. 10, no. 1, pp. 64-77,

- 2016.
- [30] USA TODAY, <<https://www.usatoday.com>>.
- [31] Missouri Census Data Center, U.S. Bureau of the Census, <<https://mcdc.missouri.edu>>.
- [32] Los Angeles Geo Hub, U.S. government, <<https://geohub.lacity.org>>.
- [33] B. R. Prathap and K. Ramesha, "Geospatial crime analysis to determine crime density using Kernel density estimation for the Indian context," *J Comput Theor Nanosci*, vol. 171, pp. 74-86, 2020.
- [34] S. P. Chainey, "Examining the influence of cell size and bandwidth size on kernel density estimation crime hotspot maps for predicting spatial patterns of crime," *Bulletin of the Geographical Society of Liege*, vol. 60, pp. 7-19, 2013.
- [35] Esri 1969, global market leader in geographic information system (GIS) website, GIS DICTIONARY <<https://support.esri.com>>.
- [36] K. Karimi, "A configurational approach to analytical urban design: 'Space syntax' methodology," *Urban Design International*, vol. 17, no. 4, pp. 297-318, 2012.
- [37] V. M. Netto, "'What is space syntax not?' Reflections on space syntax as sociospatial theory," *Urban Design International*, vol. 21, pp. 25-40, 2016.
- [38] W. Dettlaff, "Space syntax analysis—methodology of understanding the space," *PhD Interdisciplinary Journal*, vol. 1, pp. 283-291, 2014.
- [39] S. Griffiths, "The use of space syntax in historical research: current practice and future possibilities," in *Proceedings of the Eighth International Space Syntax Symposium, 2012*, vol. 8193, pp. 1-26: PUC (8193) Santiago de Chile.
- [40] W. Zheng, N. Du, and X. Wang, "Understanding the city-transport system of urban agglomeration through improved space syntax analysis," *International Regional Science Review*, vol. 45, no. 2, pp. 161-187, 2022.
- [41] F. van der Hoeven and A. van Nes, "Improving the design of urban underground space in metro stations using the space syntax methodology," *Tunnelling and Underground Space Technology*, vol. 40, pp. 64-74, 2014.
- [42] C. Alalouch, S. Al-Hajri, A. Naser, and A. Al Hinai, "The impact of space syntax spatial attributes on urban land use in Muscat: Implications for urban sustainability," *Sustainable Cities and Society*, vol. 46, p. 101417, 2019.
- [43] D. Sahajramani, S. Purkayastha, J. Ranjit, and A. Vyas, "Determination of correlation between street accessibility and crimes using space syntax network graph analysis," in *Proceedings of the 39th Asian Conference on Remote Sensing*, Kuala Lumpur, Malaysia, 2018, pp. 15-19.
- [44] A. Jayasinghe, K. Sano, and K. Rattanaporn, "Application for developing countries: Estimating trip attraction in urban zones based on centrality," *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, vol. 4, no. 5, pp. 464-476, 2017.
- [45] Q. Guo, P. Xu, X. Pei, S. Wong, and D. Yao, "The effect of road network patterns on pedestrian safety: A zone-based Bayesian spatial modeling approach," *Accident Analysis & Prevention*, vol. 99, pp. 114-124, 2017.
- [46] D. Comer and J. S. Greene, "The development and application of a land use diversity index for Oklahoma City, OK," *Applied Geography*, vol. 60, pp. 46-57, 2015.
- [47] S. R. Gehrke and K. J. Clifton, "Operationalizing land use diversity at varying geographic scales and its connection to mode choice: Evidence from Portland, Oregon," *Transportation Research Record*, vol. 2453, no. 1, pp. 128-136, 2014.

- [48] K. G. Willis, N. A. Powe, and G. D. Garrod, "Estimating the value of improved street lighting: A factor analytical discrete choice approach," *Urban Studies*, vol. 42, no. 12, pp. 2289-2303, 2005.
- [49] J. Ahn, E. Ko, and E. Y. Kim, "Highway traffic flow prediction using support vector regression and Bayesian classifier," in *2016 International conference on big data and smart computing (BigComp)*, 2016, pp. 239-244: IEEE.
- [50] Y. Feng, M. Liu, L. Chen, and Y. Liu, "Simulation of dynamic urban growth with partial least squares regression-based cellular automata in a GIS environment," *ISPRS International Journal of Geo-Information*, vol. 5, no. 12, p. 243, 2016.
- [51] J. Shim and C. Hwang, "Kernel-based geographically and temporally weighted autoregressive model for house price estimation," *PloS one*, vol. 13, no. 10, p. e0205063, 2018.
- [52] M. L. McHugh, "Interrater reliability: the kappa statistic," *Biochemia medica*, vol. 22, no. 3, pp. 276-282, 2012.
- [53] T. Prior, F. Roth, L. Maduz, and F. Scafetti, "Mapping social vulnerability in Switzerland: a pilot study on flooding in Zürich," *ETH Zurich* 2017.
- [54] C. G. Thompson, R. S. Kim, A. M. Aloe, and B. J. Becker, "Extracting the variance inflation factor and other multicollinearity diagnostics from typical regression results," *Basic and Applied Social Psychology*, vol. 39, no. 2, pp. 81-90, 2017.
- [55] Esri 1969, global market leader in geographic information system (GIS) website, ArcGIS Pro, Tool Reference, Geoprocessing Tools, Spatial Statistics toolbox, Modeling Spatial Relationships toolset concepts, How Exploratory Regression works, <<https://pro.arcgis.com>>.
- [56] A. S. Fotheringham, R. Crespo, and J. Yao, "Geographical and temporal weighted regression (GTWR)," *Geographical Analysis*, vol. 47, no. 4, pp. 431-452, 2015.



Analysis and Zoning of Urban Crime Using Integration of Traditional Spatial Data and VGI

Mohammad Hadi Ahmadi¹, Mohammad Taleai^{2*}

1- MSc of geospatial information system at Faculty of Geomatics, K. N. Toosi University of Technology
2- Professor of GeoInformatics at Faculty of Geomatics, K. N. Toosi University of Technology

Abstract

Among the crimes that occur in cities, some are influenced by urban form, land use, and road network characteristics, such as road types, visibility, lighting, etc. These factors can either deter or facilitate street-level criminal activities. While the traditional data generated by the trusted organizations, such as mapping agencies or municipalities, has been used to study this phenomenon for years, recent technological advancements have introduced new data sources known as user-generated or volunteered geographic information (VGI), which offer advantages such as high_speed updating and unrestricted accessibility. By integrating VGI with the traditional data and crime-related information, various spatial analyses can be conducted, including the exploration of the relationship between the urban form and street crimes. In this research, we initially examined the connection between crime occurrences and the urban forms using the GTWR data-driven method, which achieves an average forecasting accuracy of 55%. Next, we identified the most influential indicators in the occurrence of crimes and used them to estimate the possibility of crime occurrence on different roads. The results obtained from this approach can provide the urban planners with valuable insights which help them estimate the probability of crime perpetration within the proposed urban plans and propose the best urban forms that can prevent crime perpetration in the urban areas.

Key words: Crime, Volunteered geographic information (VGI), urban form indexes, urban analysis, spatial data mining.