

# تحلیل ساختار ترافیکی جاده‌های استان

## چهارمحال و بختیاری با استفاده از رویکردهای داده‌کاوی

وحیده احراری<sup>۱\*</sup>، رباب افشاری<sup>۲</sup>

استادیار گروه علوم کامپیوتر، دانشکده علوم ریاضی، دانشگاه شهرکرد، شهرکرد، ایران<sup>۱\*</sup>

استادیار گروه آمار، دانشکده علوم، دانشگاه زنجان، زنجان، ایران<sup>۲</sup>

### چکیده

مدیریت ترافیک جاده‌های یکی از چالش‌های اساسی در نظام حمل‌ونقل است که تأثیر مستقیمی بر ایمنی عمومی، بهره‌وری اقتصادی و پایداری محیط‌زیست دارد. استان چهارمحال و بختیاری به دلیل موقعیت جغرافیایی راهبردی خود، نقش مهمی در اتصال مناطق مختلف کشور ایفا می‌کند؛ از این رو، تحلیل دقیق ساختار ترافیکی جاده‌های این استان گامی ضروری برای ارتقای کیفیت برنامه‌ریزی‌ها و تصمیم‌گیری‌های مبتنی بر داده در حوزه حمل‌ونقل محسوب می‌شود. در این پژوهش، داده‌های تردد شمار جاده‌های استان در شهریورماه ۱۴۰۲ مورد استفاده قرار گرفته‌اند. این داده‌ها شامل متغیرهای کلیدی نظیر میانگین تردد وسایل نقلیه در پنج طبقه مختلف، میزان تخلفات سرعت غیرمجاز، فاصله غیرمجاز، سبقت غیرمجاز و سرعت متوسط در محورهای جاده‌ای هستند. تحلیل داده‌ها بر پایه سه الگوریتم یادگیری بدون نظارت شامل خوشه‌بندی  $k$ -میانگین، خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی و رمزگذار خودکار انجام شده است. به منظور ارزیابی دقت و عملکرد این الگوریتم‌ها در خوشه‌بندی محورها، از سه شاخص معتبر سیلوئت، دیویس-بولدین و کالینسکی-هاراباسز بهره گرفته شده است. یافته‌ها نشان می‌دهند که مدل‌های رمزگذار خودکار و خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی در مقایسه با روش سنتی  $k$ -میانگین، دسته‌بندی دقیق‌تری از جاده‌ها ارائه داده و ساختار ترافیکی پنهان را بهتر آشکار می‌سازند؛ بر اساس نتایج، جاده‌های استان به دو خوشه متمایز تقسیم شده‌اند: خوشه نخست شامل محورهایی با بالاترین نرخ تردد و بیشترین میزان تخلفات سرعت و فاصله غیرمجاز است که نشانه‌ای از رفتارهای پرخطر رانندگی و ریسک بالای تصادف محسوب می‌شود؛ در حالی که خوشه دوم محورهایی با الگوهای ترافیکی ایمن‌تر را در برمی‌گیرد. نوآوری اصلی این پژوهش در ترکیب هم‌زمان چند الگوریتم پیشرفته خوشه‌بندی و استفاده از شاخص‌های متنوع ارزیابی عملکرد است که موجب افزایش دقت تحلیل و استحکام نتایج شده است؛ افزون بر این، تلفیق متغیرهای فنی و رفتاری ترافیکی در یک چهارچوب داده‌محور، امکان استخراج بینش‌های عمیق‌تری از الگوهای ترافیکی را فراهم ساخته است. چهارچوب ارائه‌شده، قابلیت تعمیم به سایر مناطق کشور را دارد و می‌تواند به‌عنوان الگویی نوین در هوشمندسازی مدیریت شبکه‌های جاده‌ای به‌کار گرفته شود. پژوهش حاضر با فراهم‌سازی ابزارهای تحلیلی دقیق و عملیاتی، می‌تواند به ارتقای آگاهی تصمیم‌گیرندگان، بهینه‌سازی تخصیص منابع، طراحی استراتژی‌های ایمنی و درنهایت کاهش نرخ تصادفات منجر شود. به‌منظور تکمیل و توسعه این مسیر پژوهشی، پیشنهاد می‌شود مطالعات آتی به تحلیل‌های زمانی (فصلی)، ادغام متغیرهای انسانی، محیطی و توسعه مدل‌های پیش‌بینی ترکیبی در حوزه حمل‌ونقل بپردازند.

واژگان کلیدی: یادگیری بدون نظارت، خوشه‌بندی، تحلیل ساختار ترافیکی، رمزگذار خودکار، سرعت غیرمجاز، فاصله غیرمجاز، استان چهارمحال و بختیاری.

## Analysis of the traffic structure of the roads of Chahar Mahal and Bakhtiari province using data-mining approaches

Vahideh Ahrari<sup>1\*</sup>, Robab Afshari<sup>2</sup>

Assistant Professor, Department of Computer Science, Faculty of Mathematical Sciences, Shahrekord University, Shahrekord, Iran<sup>\*1</sup>

Assistant Professor, Department of Statistics, Faculty of Sciences, University of Zanjan, Zanjan, Iran<sup>2</sup>

\* Corresponding author

\* نویسنده عهده‌دار مکاتبات





شهری ارائه کردند. آن‌ها ۹۳ مطالعه منتشر شده بین سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۲۰ را بررسی و داده‌های مربوطه را تجزیه و تحلیل کردند. در پژوهشی دیگر، براتساس و همکاران [۷] چگونگی عملکرد مدل‌های مختلف یادگیری ماشین مانند رگرسیون خطی، درخت‌های تصمیم‌گیری و شبکه‌های عصبی را در پیش‌بینی سرعت ترافیک شهری بررسی کردند و نشان دادند که مدل‌های پیشرفته، به‌ویژه مدل‌هایی که از یادگیری عمیق استفاده می‌کنند، از روش‌های سنتی در پیش‌بینی دقیق سرعت ترافیک تحت شرایط پیچیده ترافیک شهری بهتر عمل می‌کنند.

کوی و همکاران [۸] یک روش خوشه‌بندی مبتنی بر چگالی را با همسایگی فازی برای شناسایی الگوی مرکز اصلی در شبکه‌های جاده‌ای معرفی و اثربخشی این روش را بر داده‌های شبکه جاده‌ای در دنیای واقعی بررسی کردند. آن‌ها نشان دادند این روش در مقایسه با الگوریتم‌های خوشه‌بندی سنتی کارایی بهتری دارد. یک سیستم شبکه عصبی فازی ترکیبی برای کنترل ترافیک جاده‌ای کارآمد توسط آگاروال و همکاران [۹] ارائه شد. نتایج شبیه‌سازی آن‌ها نشان داد که رویکرد عصبی فازی یک پارچه از روش‌های کنترل ترافیک سنتی بهتر عمل می‌کند و منجر به بهبود جریان ترافیک و کاهش تراکم می‌شود؛ نویسندگان همچنین نشان دادند که روش پیشنهادی چهارچوبی قوی و سازگار برای مدیریت حمل‌ونقل هوشمند در شبکه‌های جاده‌ای پیچیده فراهم می‌کند. لیو و وو [۱۰] از یک مدل جنگل تصادفی برای پیش‌بینی تراکم ترافیک جاده‌ای استفاده کردند و نشان دادند که رویکرد جنگل تصادفی از روش‌های سنتی در پیش‌بینی تراکم ترافیک بهتر عمل می‌کند. اختر و مریدپور [۱۱] مروری جامع بر استفاده از روش‌های هوش مصنوعی برای پیش‌بینی تراکم ترافیک داشتند. نویسندگان، رویکردهای مختلف مبتنی بر هوش مصنوعی از جمله مدل‌های یادگیری ماشین مانند شبکه‌های عصبی، ماشین‌های بردار پشتیبان، درخت تصمیم را بررسی کرده و بینش‌هایی را در مورد جهت‌گیری‌های پژوهشی آینده با استفاده از هوش مصنوعی پیشرفته برای برنامه‌های حمل‌ونقل هوشمند ارائه کردند. یانگ و همکاران [۱۲]، با استفاده از تحلیل خوشه‌بندی طیفی به بررسی الگوهای تغییرات زمانی ترافیک در یک شبکه جاده‌ای شهری پرداخته و نشان دادند که خوشه‌های متمایز از بخش‌های جاده‌ای، الگوهای زمانی منسجمی از تغییرات وضعیت ترافیک را نشان می‌دهد. به‌تازگی، هانگ و همکاران [۱۳] برای تشخیص خطاها در داده‌های ترافیک رویکردی جدید مبتنی بر خوشه‌بندی خودکدگذار بر اساس فرایند بازسازی داده‌ها ارائه کردند؛ همچنین، شین و همکاران [۱۴] برای بررسی تأثیر رفتار رانندگی انسان در امر ترافیک از خوشه‌بندی مبتنی بر الگوریتم خودکدگذار و ارزیابی خطا استفاده کردند.

استان چهارمحال و بختیاری که در جنوب غربی ایران واقع شده‌است، از شمال و مشرق با استان اصفهان، از جنوب با استان کهگیلویه و بویراحمد، از مغرب با استان خوزستان و از شمال غرب با استان لرستان هم‌مرز است. این موقعیت جغرافیایی ویژه، جاده‌های استان را به یکی از شریان‌های اصلی ارتباطی کشور تبدیل کرده‌است؛ جاده‌هایی که نه تنها در توسعه اقتصادی استان از طریق حمل‌ونقل کالا نقش مؤثری دارند، بلکه با ایجاد تعاملات فرهنگی، اجتماعی و گردشگری میان مردم منطقه و سایر نقاط کشور، به تقویت روابط منطقه‌ای ایران کمک می‌کنند. با توجه به ناهمواری‌های جغرافیایی استان و بار ترافیکی قابل توجه در محورهای ارتباطی، بررسی وضعیت این جاده‌ها از منظر نوع و چگونگی ترافیک، امری ضروری است. این تحلیل داده‌محور می‌تواند به مسئولین کمک کند تا در مدیریت بهینه ترافیک جاده‌ای، تأمین زیرساخت‌ها، تخصیص منابع و بهبود حمل‌ونقل کارآمد در این منطقه گام‌هایی مهم، هدفمند و مثبت بردارند. این پژوهش با ترکیب سه الگوریتم خوشه‌بندی شامل K- میانگین، خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی و رمزگذار خودکار و ارزیابی عملکرد آن‌ها با بهره‌گیری از شاخص‌های سیلوئت، دیویس-بولدین و کالینسکی-هاراباسز، در پی شناسایی الگوهای پنهان ترافیکی و دسته‌بندی محورهای جاده‌ای استان چهارمحال و بختیاری به دو گروه پرخطر و ایمن است. بر اساس بررسی پیشینه موجود و مطالعات انجام‌شده توسط نویسندگان، تاکنون پژوهش جامع و داده‌محوری در این زمینه و در این منطقه خاص صورت نگرفته است؛ از این رو، هدف این مطالعه تحلیل ساختار ترافیکی جاده‌های استان باتکیه بر سه رویکرد مذکور در خوشه‌بندی است؛ رویکردی که می‌تواند با ارائه تصویری دقیق‌تر از رفتارهای ترافیکی در محورهای مختلف، بستر مناسبی برای ارتقای آگاهی تصمیم‌گیرندگان فراهم آورده و زمینه‌ساز تدوین راهکارهای کاربردی و هدفمند در مدیریت ایمن و هوشمند ترافیک منطقه شود. ساختار کلی مقاله به‌صورت زیر است: پس از معرفی داده‌ها و روش کار، الگوریتم‌های خوشه‌بندی و شاخص‌های ارزیابی عملکرد آن‌ها به‌ترتیب در بخش‌های دو، سه و چهار، به تحلیل توصیفی داده‌ها در بخش پنج پرداخته می‌شود.

بخش ششم به بررسی ساختار ترافیکی جاده‌های مربوط به استان چهارمحال و بختیاری بر اساس الگوریتم‌های خوشه‌بندی و ارزیابی دقت آن‌ها اختصاص دارد. در پایان، نتایج حاصل در بخش هفت آورده می‌شود.

## ۲- داده‌ها و روش کار

با توجه به موضوع و هدف پژوهش، رویکرد مطالعه ترکیبی از رویکردهای توصیفی-تحلیلی است که به‌صورت مقطعی و

بر پایه الگوریتم‌های یادگیری ماشین انجام شده است، پس از مطالعات نظری و آگاهی نسبی از پژوهش‌های انجام شده، با مراجعه به تارنمای مرکز مدیریت راه‌های کشور<sup>۱</sup>، اطلاعات تردد شمار و داده‌های مربوط به جاده‌های استان چهارمحال و بختیاری در شهریورماه سال ۱۴۰۲ دریافت شد.

این اطلاعات مربوط به داده‌های ثبت شده در شهریورماه سال ۱۴۰۲ در ۶۳ محور تردد شمار در جاده‌های استان چهارمحال و بختیاری است. شایان ذکر است که اطلاعات تردد شمارها از سال ۱۳۸۹ تاکنون به وسیله سازمان راهداری به صورت برخط از سامانه تردد شمار برداشت می‌شود و در پایان هر ماه این اطلاعات به صورت برون خط به طور روزانه و ساعتی بر روی تارنمای مذکور قرار می‌گیرد. منظور از هر محور تردد شمار که با یک کد شش رقمی مشخص می‌شود یک جهت رفت یا برگشت مانند آزادراه تهران - قم (نعلبندان) است. متغیرهای ثبت شده در این مجموعه داده شامل نام محور، نوع یا دسته وسیله نقلیه عبوری، تعداد تخلف سرعت غیرمجاز، تعداد تخلف فاصله غیرمجاز، تعداد تخلف سرعت غیرمجاز و سرعت متوسط ثبت شده مربوط به ۶۳ محور تردد شمار است که اطلاعات ثبت شده مربوط به آن‌ها به طور خلاصه در پیوست آورده شده است.

در این مجموعه داده، متغیر نوع یا دسته وسیله نقلیه شامل پنج دسته به شرح دسته یک نشان دهنده سواری و وانت، دسته دو نشان دهنده کامیونت و کامیون‌های کوچک و مینی‌بوس، دسته سه نشان دهنده کامیون‌های معمولی کمتر از ده متر و سه محوره‌ها، دسته چهار مبین اتوبوس و در نهایت دسته پنج نشان دهنده تریلرها و باربرهای بالاتر از سه محور است.

متغیر متوسط سرعت، بر اساس میانگین سرعت همه انواع وسایل نقلیه عبوری در محور مربوطه ثبت شده است. منظور از تعداد تخلف فاصله غیرمجاز، تعداد خودروهایی است که فاصله زمانی دست کم دو ثانیه با خودروی پیشین را بر اساس سرعت وسیله نقلیه در محور مربوطه رعایت نکرده‌اند. منظور از تعداد تخلف سرعت غیرمجاز، تعداد وسایل نقلیه در یک بازه زمانی در محور مربوطه است که در آن محور سرعتی بالاتر از سرعت مجاز داشته‌اند؛ به دلیل اینکه این اطلاعات به صورت روزانه به وسیله سازمان راهداری ثبت می‌شوند، در پژوهش مورد نظر متوسط هر متغیر در ماه برای هر مسیر محاسبه و تحلیل‌ها بر اساس آن انجام شده‌اند. این متغیرها به طور خلاصه در جدول (۱) آورده شده است. در ادامه با بهره‌گیری از تحلیل توصیفی، ارزیابی اولیه از وضعیت تردد خودروها در منطقه مورد نظر و در محورهای یاد شده به عمل آمد؛ همچنین به منظور تشخیص و تعیین محورهای تردد با الگوهای مشابه، از مدل‌های یادگیری ماشین با تمرکز بر روش‌های غیرنظارتی استفاده شد؛ به منظور استخراج

جاده‌های با رفتارهای مشابه و یا به عبارت دیگر تعیین خوشه‌ها، از سه رویکرد  $k$ -میانگین<sup>۲</sup>، رمزگذار خودکار<sup>۳</sup> و سلسله‌مراتبی<sup>۴</sup> روی مجموعه داده استفاده شده است. در پایان، به منظور مقایسه عملکرد این سه رویکرد در خوشه‌بندی داده‌ها و ارزیابی دقت آن‌ها نسبت به هم، از برخی شاخص‌های معروف شامل شاخص ضریب نیم‌رخ یا سیلوئت<sup>۵</sup>، شاخص دیویس-بولدین<sup>۶</sup> و شاخص کالینسکی-هاراباسز<sup>۷</sup> بهره گرفته شده است. لازم به ذکر است در مطالعه حاضر از نرم‌افزارهای پایتون<sup>۸</sup> و تبلو<sup>۹</sup> برای تحلیل داده‌ها استفاده شده است.

### ۳- الگوریتم‌های خوشه‌بندی

یکی از روش‌های یادگیری ماشین از نوع بدون نظارت، روش خوشه‌بندی است که در آن ساختار داده‌ها بدون داشتن برچسب‌هایی از پیش تعیین شده بررسی می‌شود؛ یکی از کاربردهای این روش، کشف الگوها و گروه‌بندی طبیعی داده‌هاست. برای اجرای این نوع از روش یادگیری ماشین، الگوریتم‌های مختلفی توسط پژوهش‌گران ارائه شده است که از جمله آن‌ها می‌توان به سه روش سلسله‌مراتبی،  $k$ -میانگین و رمزگذاری خودکار اشاره کرد که در ادامه به معرفی آن‌ها پرداخته می‌شود.

#### ۳-۱- خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی

خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی یک روش قدرتمند در پژوهش‌های کلان‌داده و داده‌کاوی است که برای ایجاد سلسله‌مراتبی از خوشه‌ها استفاده می‌شود؛ بر خلاف سایر روش‌های خوشه‌بندی که تعداد خوشه‌های از پیش تعیین شده را ارائه می‌کنند، خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی نمایش دقیقی از ساختار زیرینایی داده‌ها را از طریق یک نمودار درخت‌مانند به نام دندروگرام ارائه می‌کند. خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی دو راهبرد اصلی دارد: تجمعی و تقسیمی. خوشه‌بندی تجمعی با هر مشاهده به عنوان یک خوشه جداگانه شروع می‌شود و آن‌ها را در خوشه‌های بزرگ‌تر ادغام می‌کند تا زمانی که همه نقاط داده در یک خوشه واحد قرار گیرند؛ از سوی دیگر، خوشه‌بندی تقسیمی با تمام مشاهدات در یک خوشه شروع می‌شود و آن‌ها را به خوشه‌های کوچک‌تر تقسیم می‌کند [۱۵]. برای اطلاعات کامل‌تر در مورد خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی، به کتاب ژانگ و همکاران [۱۶] مراجعه شود.

<sup>2</sup> K-Means

<sup>3</sup> Autoencoder

<sup>4</sup> Hierarchical

<sup>5</sup> Silhouette coefficient

<sup>6</sup> Davis-Bouldin

<sup>7</sup> Calinski-Harabasz

<sup>8</sup> Python

<sup>9</sup> Tableau

<sup>1</sup> <https://141.ir>

### ۲-۳- خوشه‌بندی $k$ - میانگین

خوشه‌بندی  $k$  - میانگین، یک الگوریتم یادگیری ماشینی بدون نظارت است که برای تقسیم یک مجموعه داده به  $k$  خوشه مجزا استفاده می‌شود. این الگوریتم در ابتدا توسط استوارت لوید در سال ۱۹۵۷ پیشنهاد شد و در سال ۱۹۶۷ جیمز مک کوئین آن را [۱۷] اصلاح کرد. روش  $k$  - میانگین به دلیل سادگی و کارایی در زمینه‌های مختلفی مانند تشخیص الگو، تجزیه و تحلیل تصویر و داده کاوی استفاده می‌شود.

الگوریتم خوشه‌بندی  $k$  - میانگین با ایجاد خوشه‌های اولیه آغاز می‌شود و به دنبال آن نقاط داده به نزدیکترین مرکز خوشه تخصیص داده می‌شود، پس از آن، مراکز خوشه بر اساس نقاط اختصاص داده شده جدید، به روز می‌شوند. این چرخه تخصیص نقاط و مراکز به روزرسانی تا زمانی ادامه می‌یابد که تخصیص‌های خوشه ثابت بماند یا تعداد تکرار از پیش تعیین شده برآورده شود [۱۸].

برای کسب اطلاعات دقیق‌تر در مورد خوشه‌بندی  $k$  - میانگین، از جمله زیربنای ریاضی و روش‌های مختلف اولیه‌سازی به استاینلی و بروسکو [۱۹] مراجعه شود.

(جدول - ۱): متغیرهای استفاده شده در تحلیل داده‌ها

(Table-1): Variables used in data analysis

نام متغیر	توضیحات
متوسط وسیله نقلیه دسته یک (بر حسب ماه)	دسته یک: سواری و وانت
متوسط وسیله نقلیه دسته دو (بر حسب ماه)	دسته دو: کامیونت و کامیون‌های کوچک و مینی‌بوس
متوسط وسیله نقلیه دسته سه (بر حسب ماه)	دسته سه: کامیون‌های معمولی کمتر از ده متر و سه‌محوره‌ها
متوسط وسیله نقلیه دسته چهار (بر حسب ماه)	دسته چهار: اتوبوس
متوسط وسیله نقلیه دسته پنج (بر حسب ماه)	دسته پنج: تریلرها و باربرهای بالاتر از سه محور
متوسط تخلف سرعت غیرمجاز (بر حسب ماه)	تعداد تخلف‌ها روزانه ثبت می‌شوند
متوسط تخلف فاصله غیرمجاز (بر حسب ماه)	تعداد تخلف‌ها روزانه ثبت می‌شوند
متوسط تخلف سبقت غیرمجاز (بر حسب ماه)	تعداد تخلف‌ها روزانه ثبت می‌شوند
سرعت متوسط (بر حسب ماه)	متوسط سرعت روزانه ثبت می‌شوند

### ۳-۳- شاخص دیویس-بولدین

رمزگذار خودکار نوعی معماری شبکه عصبی است که برای کاهش ابعاد استفاده می‌شود. این رمزگذار به منظور فشرده‌سازی داده‌های ورودی برای نمایش در ابعاد پایین‌تر به نام فضای پنهان طراحی شده است. رمزگذار خودکار از دو بخش اصلی رمزگذار و رمزگشا تشکیل شده است؛ به طوری که رمزگذار، داده‌های ورودی را گرفته و آن‌ها را به یک نمایش با ابعاد پایین‌تر در فضای پنهان نگاشت می‌کند؛ سپس رمزگشا این نمایش را می‌گیرد و داده‌های اصلی را از طریق آن بازسازی می‌کند. هدف از رمزگذار خودکار، یادگیری نمایشی فشرده از داده‌های ورودی است که مهم‌ترین ویژگی‌ها را به تصویر می‌کشد؛ به عبارت دیگر، هدف آن کاهش ابعاد داده‌ها در کنار حفظ اطلاعات ضروری است. منظور از کاهش ابعاد، کاهش تعداد ویژگی‌ها یا متغیرها در یک مجموعه داده است که بیشتر برای ساده کردن تفسیر و همچنین تسهیل محاسبات در تجزیه و تحلیل یا مدل‌سازی انجام می‌شود. چنانچه اشاره شد در رمزگذار خودکار، کاهش ابعاد با فشرده‌سازی داده‌های ورودی در یک نمایش با ابعاد پایین‌تر در فضای پنهان به دست می‌آید. فضای نهفته، فضای پنهان نمایشی با ابعاد پایین‌تر از داده‌های ورودی است که به وسیله رمزگذار خودکار آموخته می‌شود که می‌توان آن را به عنوان یک نسخه فشرده از داده‌های اصلی در نظر گرفت. اندازه فضای پنهان به طور معمول کوچکتر از ابعاد داده‌های ورودی است؛ در حقیقت رمزگذار خودکار یاد می‌گیرد

تا داده‌های ورودی با ابعاد بزرگ‌تر را با حفظ بیشینه ویژگی‌های مهم آن به فضای پنهان با ابعاد پایین‌تر نگاشت کند [۲۰]. در بیشتر موارد می‌توان از نمایش فشرده‌ای رمزگذار خودکار به عنوان ورودی یک الگوریتم خوشه‌بندی مانند  $k$  - میانگین استفاده کرد تا نقاط مشابه را بر اساس ساختار داده‌ها گروه‌بندی کند. رمزگذارهای خودکار با ارائه نمایش معنادارتر و حفظ ساختار داده‌ها، دقت و قابلیت تفسیر نتایج خوشه‌بندی را افزایش می‌دهند [۲۱]. برای بررسی جامع‌تر رمزگذارهای خودکار در یادگیری عمیق، می‌توان به مقاله برهمند و همکاران [۲۲] مراجعه کرد.

## ۴- شاخص‌های ارزیابی عملکرد الگوریتم‌های خوشه‌بندی

یکی از مهم‌ترین اقدامات پس از به کارگیری الگوریتم‌های خوشه‌بندی در بررسی ساختار داده‌ها، ارزیابی عملکرد و دقت الگوریتم‌های به کار گرفته شده است. برای این منظور شاخص‌های ارزیابی متفاوتی وجود دارد که در ادامه سه روش به کار گرفته شده معروف در این پژوهش معرفی می‌شوند.

### ۴-۱- شاخص ضریب نیم‌رخ

شاخص ضریب نیم‌رخ که به آن ضریب سیلوئت نیز گفته می‌شود، یک معیار پرکاربرد برای ارزیابی کیفیت نتایج

فشرده‌اند. این شاخص به‌ویژه برای تعیین تعداد بهینه خوشه‌ها در یک مجموعه داده مفید است [۲۴].

#### ۴-۳- شاخص کالینسکی-هاراباسز

شاخص کالینسکی-هاراباسز معیاری دیگر برای ارزیابی اعتبار خوشه‌بندی است که کیفیت آن را از طریق مقایسه واریانس بین خوشه‌ای و واریانس درون خوشه‌ای ارزیابی می‌کند. این شاخص به صورت زیر تعریف می‌شود:

$$VRC = \frac{SSB/(k-1)}{SSW/(n-k)} \quad (7)$$

که در آن  $k$  تعداد خوشه‌ها،  $n$  تعداد کل مشاهدات،  $SSB$  و  $SSW$  به ترتیب مجموع مربعات بین خوشه‌ای و مجموع مربعات درون خوشه‌ای است و داریم:

$$SSB = \sum_{i=1}^k |C_i| (m_i - m)^2 \quad (8)$$

$$SSW = \sum_{i=1}^k \sum_{j \in C_i} (j - m_i)^2 \quad (9)$$

که در آن  $|C_i|$  تعداد مشاهدات واقع در خوشه  $i$ ام،  $m_i$  مرکز خوشه  $i$ ام و  $m$  میانگین کل مشاهدات است. مقدار بزرگ برای این شاخص نشان‌دهنده کیفیت خوب خوشه‌بندی است؛ به عبارت دیگر، شاخص کالینسکی-هاراباسز با مقدار بزرگ نشان می‌دهد که خوشه‌ها به خوبی از یکدیگر متمایز شده‌اند. این شاخص به طور معمول در تحلیل خوشه‌ای برای تعیین تعداد بهینه خوشه‌ها و ارزیابی اثربخشی الگوریتم‌های خوشه‌بندی استفاده می‌شود [۲۵].

#### ۵- تحلیل توصیفی داده‌ها

چنانچه اشاره شد تعداد ۳۶ محور ترددشمار در استان چهارمحال و بختیاری وجود دارد. شکل‌های (۱) و (۲) به ترتیب نقشه طرح کلی ترافیکی و طبقه‌بندی راه‌های استان چهارمحال و بختیاری را نشان می‌دهند.

شکل (۳) سرعت متوسط و متوسط تخلف سرعت غیرمجاز را در شهریورماه سال ۱۴۰۲ برای محورهای بالاترین سرعت متوسط نشان می‌دهد؛ همان‌طور که مشاهده می‌شود، محورهای فارسان-سورشجان، شهرضا-بروجن (بروجن) و گوشکی-گندمان به ترتیب با سرعت‌های متوسط ۱۰۳/۶، ۹۸/۵ و ۹۶/۵ دارای بیشترین ثبت سرعت‌اند؛ همچنین، به طور متوسط بیشترین تعداد تخلف مربوط به سرعت غیرمجاز به ترتیب در محورهای فرخ‌شهر-شهرکرد (۳۹۷۹ مورد) و فارسان-سورشجان (۲۸۱۸ مورد) بوده است.

شکل (۴) متوسط تعداد وسیله نقلیه مربوط به دسته یک را که در شهریورماه سال ۱۴۰۲ در محورهای یادشده تردد داشته‌اند، نشان می‌دهد. بر اساس این شکل، به ترتیب از محورهای شهرکرد-فرخ‌شهر، فرخ‌شهر-شهرکرد و سورشجان-

خوشه‌بندی است. فرض کنید مجموعه داده  $D$  با  $n$  مشاهده به  $k$  خوشه مانند  $C_1, C_2, \dots, C_k$  افراز شده باشد. به ازای هر مشاهده  $j \in D$  و  $1 \leq s \leq k$  ضریب سیلوئت به صورت زیر تعریف می‌شود:

$$s(j) = \begin{cases} \frac{b(j)-a(j)}{\max\{b(j), a(j)\}}, & \text{if } |C_s| > 1 \\ 0 & \text{if } |C_s| = 1 \end{cases} \quad (1)$$

که در آن  $|C_s|$  تعداد مشاهدات در خوشه  $s$ ام،  $a(j)$  متوسط فاصله بین مشاهده  $j$ ام از تمام مشاهدات موجود در خوشه‌ای است که این مشاهده به آن تعلق دارد و  $b(j)$  کمترین متوسط فاصله بین مشاهده  $j$ ام و تمام مشاهدات موجود در هر خوشه‌ای است که این مشاهده به آن خوشه تعلق ندارد، یعنی:

$$a(j) = \frac{\sum_{j \in C_s, i \neq j} d(i, j)}{|C_s| - 1} \quad (2)$$

$$b(j) = \min_{C_l: 1 \leq l \leq k, l \neq s} \left\{ \frac{\sum_{i \in C_l} d(i, j)}{|C_l|} \right\} \quad (3)$$

مقدار شاخص سیلوئت بین -۱ تا +۱ تغییر می‌کند به طوری که مقدار نزدیک به یک بیان‌کننده این است که یک نقطه به خوبی با خوشه خودش مطابقت داشته و با خوشه‌های مجاور هم‌خوانی ضعیفی دارد؛ به بیان دیگر، کوچک بودن مقدار ضریب سیلوئت، بیان‌کننده ضعیف بودن نتایج خوشه‌بندی است که ممکن است به علت انتخاب نامناسب تعداد خوشه‌ها ( $k$ ) باشد [۲۳].

#### ۴-۲- شاخص دیویس-بولدین

شاخص دیویس-بولدین معیار دیگری است که برای ارزیابی کیفیت الگوریتم‌های خوشه‌بندی استفاده می‌شود. این شاخص به صورت زیر تعریف می‌شود:

$$BI = \frac{1}{k} \sum_{i=1}^k \max_{j \neq i} \left( \frac{S_i + S_j}{D_{ij}} \right) \quad (4)$$

که در آن  $S_i$  و  $S_j$  به ترتیب پراکندگی مشاهدات در درون خوشه  $i$  و  $j$  بوده و  $D_{ij}$  پراکندگی بین این خوشه‌ها را نشان می‌دهد و داریم:

$$S_i = \sqrt{\frac{1}{|C_i|} \sum_{j \in C_i} d^2(j, v_i)} \quad (5)$$

$$D_{ij} = \sqrt{\sum d^2(v_i, v_j)} \quad (6)$$

که در آن  $v_i$  و  $v_j$  به ترتیب مراکز خوشه  $i$  و  $j$  بوده و  $d^2(\dots)$  بیان‌کننده فاصله اقلیدسی بین دو نقطه است.

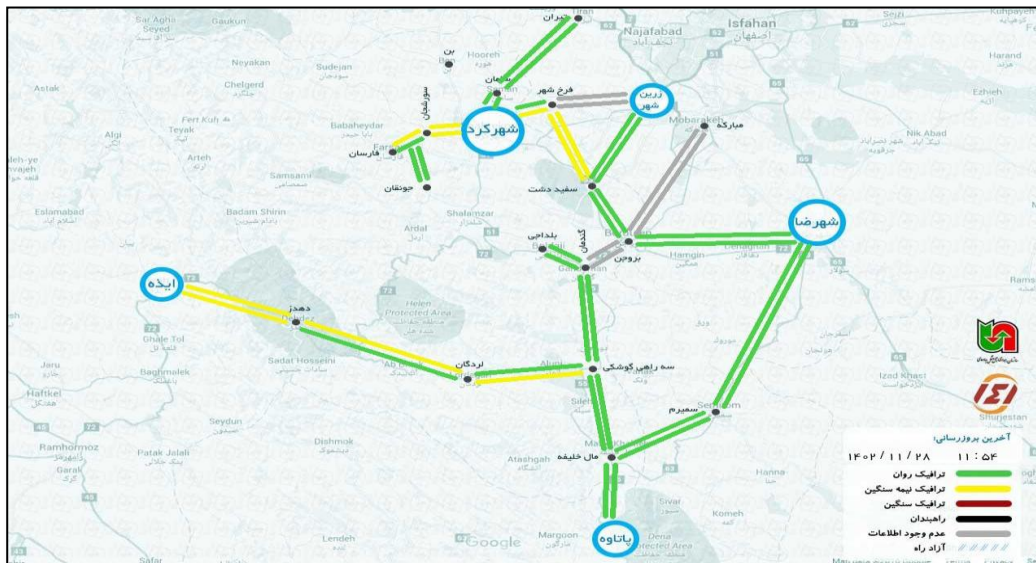
مطابق تعریف، این شاخص متوسط بیشینه نسبت پراکندگی درون خوشه‌ها را نسبت به پراکندگی بین خوشه‌ها بیان می‌کند؛ هرچه مقدار شاخص دیویس-بولدین کمتر باشد، نتیجه خوشه‌بندی بهتر است؛ زیرا نشان می‌دهد که خوشه‌ها به خوبی از هم جدا شده و

<sup>1</sup> Sum of Squares Between

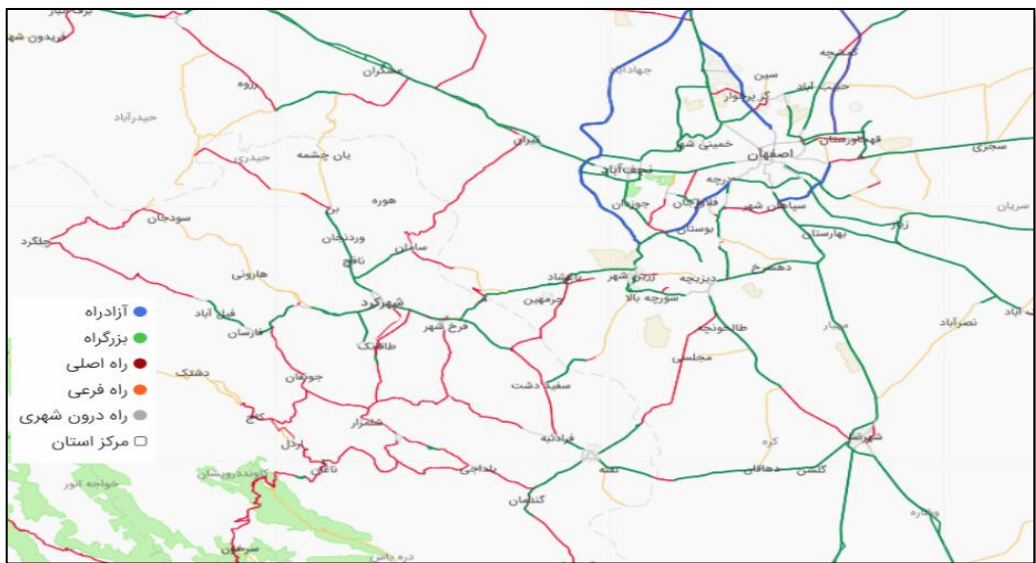
<sup>2</sup> Sum of Squares Within

نقلیه‌گذاری از نوع دسته‌چهار و دسته‌پنج را در شهریورماه سال ۱۴۰۲ نشان می‌دهند، محور گندمان-بروجن به‌طور متوسط دارای بیشترین تعداد وسیله‌نقلیه‌دسته‌چهار و دسته‌پنج هست که از این محور در زمان مذکور عبور کرده‌اند. شکل (۹) متوسط تعداد تخلف سبقت و فاصله‌غیرمجاز را در شهریورماه سال ۱۴۰۲ برای محورهایی با بالاترین تخلف سبقت غیرمجاز نشان می‌دهد؛ همان‌گونه که مشاهده می‌شود، به‌طور متوسط محورهای لردگان-دهدز (تونل فتح)، فرج-پاتاوه و دهدز-لردگان بیشترین تخلف سبقت غیرمجاز را دارند که در بین این سه محور، محور دهدز-لردگان تخلف فاصله‌غیرمجاز بیشتری دارد.

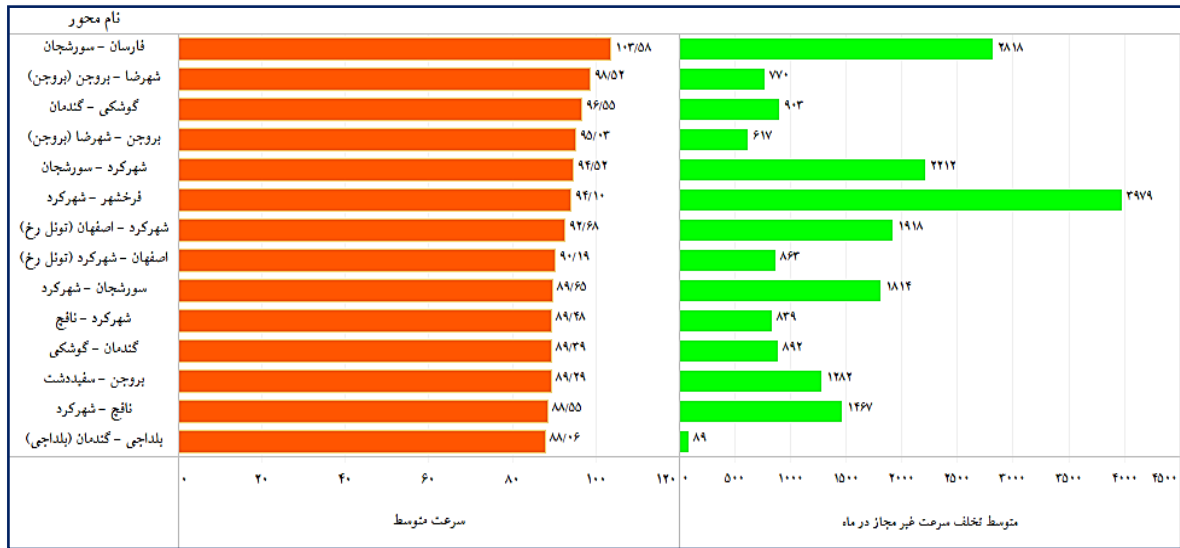
شهرکرد به‌طور متوسط بیشترین وسیله‌نقلیه از نوع دسته‌یک تردد داشته‌اند. بر اساس شکل (۵) (که متوسط تعداد وسیله‌نقلیه از نوع دسته‌دو را که از این محورهای ۳۶ گانه عبور کرده‌اند را نشان می‌دهد)، به‌ترتیب محورهای گندمان-بروجن، شهرکرد-فرخ‌شهر و سفیددشت-بروجن به‌طور متوسط دارای بیشترین تعداد وسیله‌نقلیه از نوع دسته‌دو هستند. شکل (۶) متوسط تعداد وسیله‌نقلیه از نوع دسته‌سه را در شهریورماه سال ۱۴۰۲ برای محورهایی که به‌طور متوسط دارای بیشترین وسیله‌نقلیه دسته‌سه در مقایسه با سایر محورها است، نشان می‌دهد. همان‌گونه که مشاهده می‌شود به‌ترتیب محورهای گندمان-بروجن، شهرکرد-فرخ‌شهر و فرخ‌شهر-شهرکرد به‌طور متوسط دارای بیشترین تعداد وسیله‌نقلیه دسته‌سه هستند. با توجه به شکل‌های (۷) و (۸) که به‌ترتیب متوسط تعداد وسیله‌



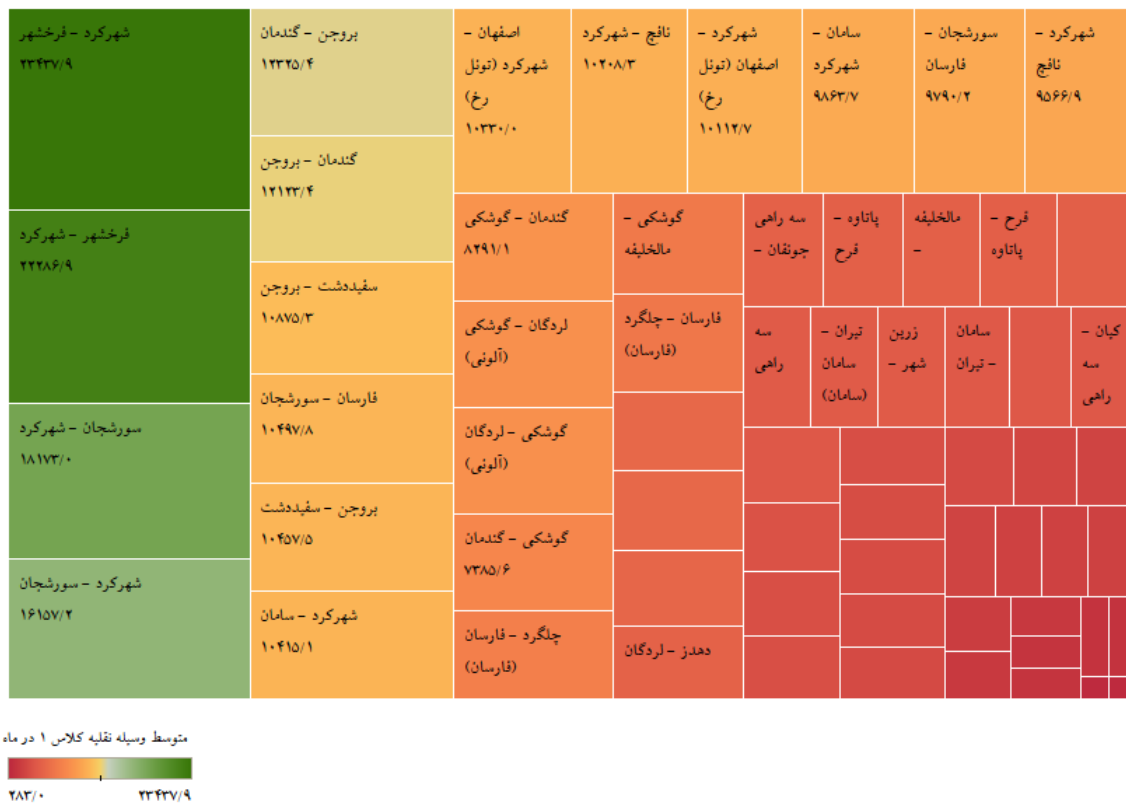
(شکل-۱): نقشه‌طرح کلی ترافیکی استان چهارمحال و بختیاری  
(Figure-1): Schematic traffic map of Chaharmahal and Bakhtiari province



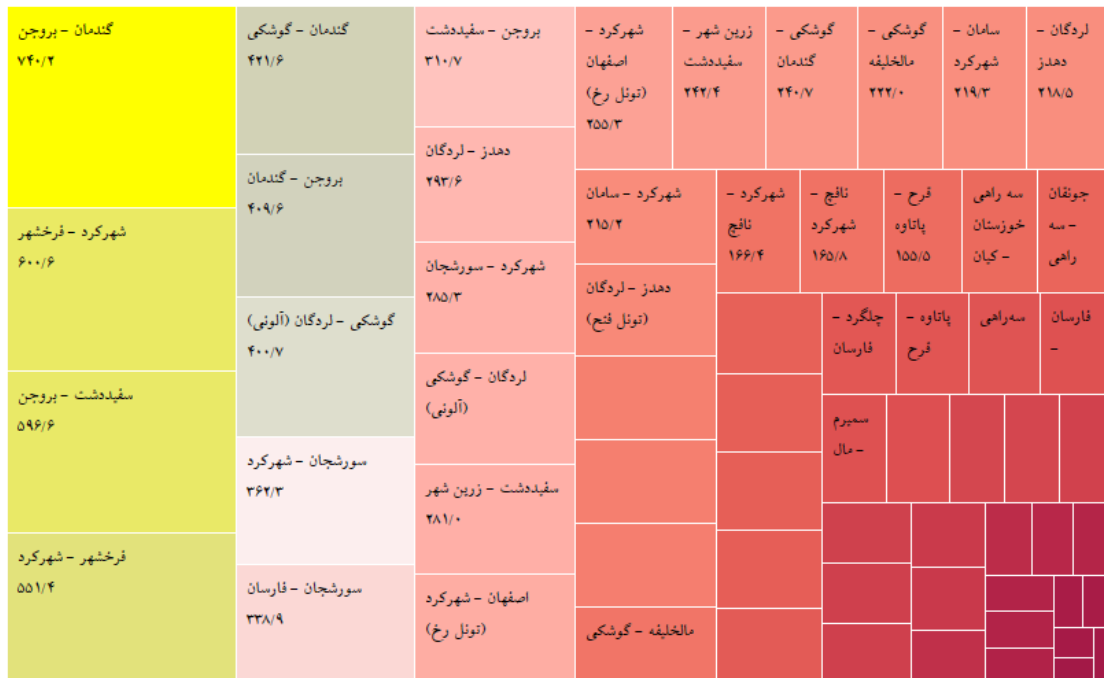
(شکل-۲): نقشه طبقه‌بندی راه‌های استان چهارمحال و بختیاری  
(Figure-2): Classification map of the roads in Chaharmahal and Bakhtiari province



(شکل-۳): سرعت متوسط و متوسط تخلف سرعت غیرمجاز در شهریورماه ۱۴۰۲، برای محورهایی با بالاترین سرعت متوسط  
(Figure-3): Average speed and average speed violations in September 2023 for routes with the highest average speed

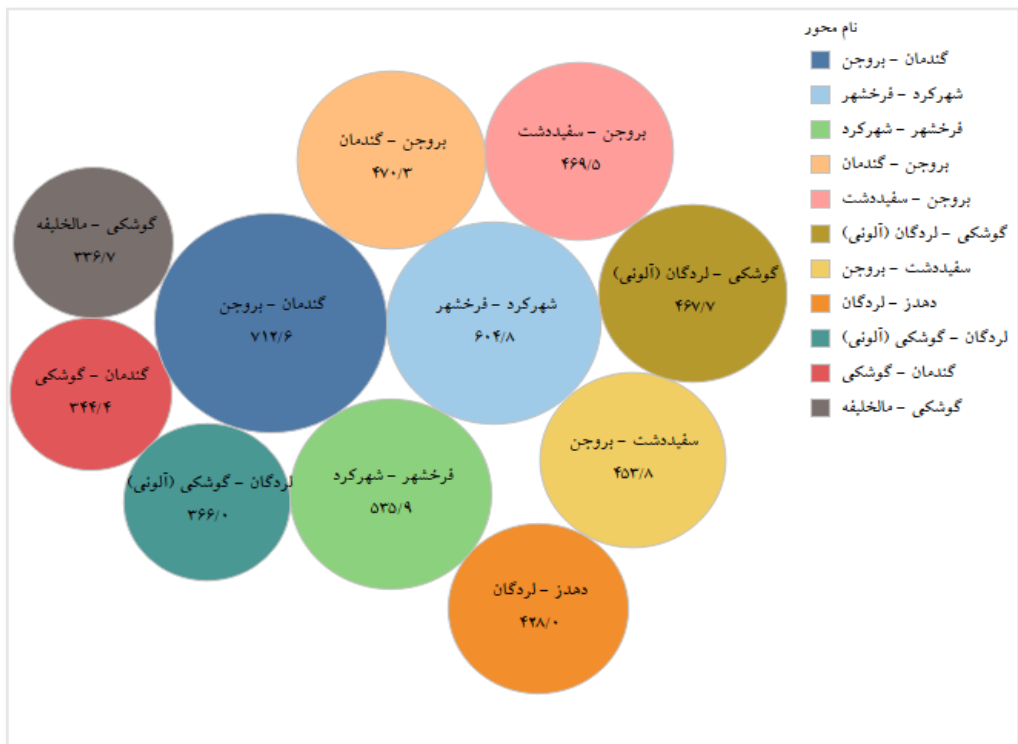


(شکل-۴): متوسط وسیله نقلیه دسته یک در شهریورماه سال ۱۴۰۲  
(Figure-4): Average class 1 vehicle in September 2023

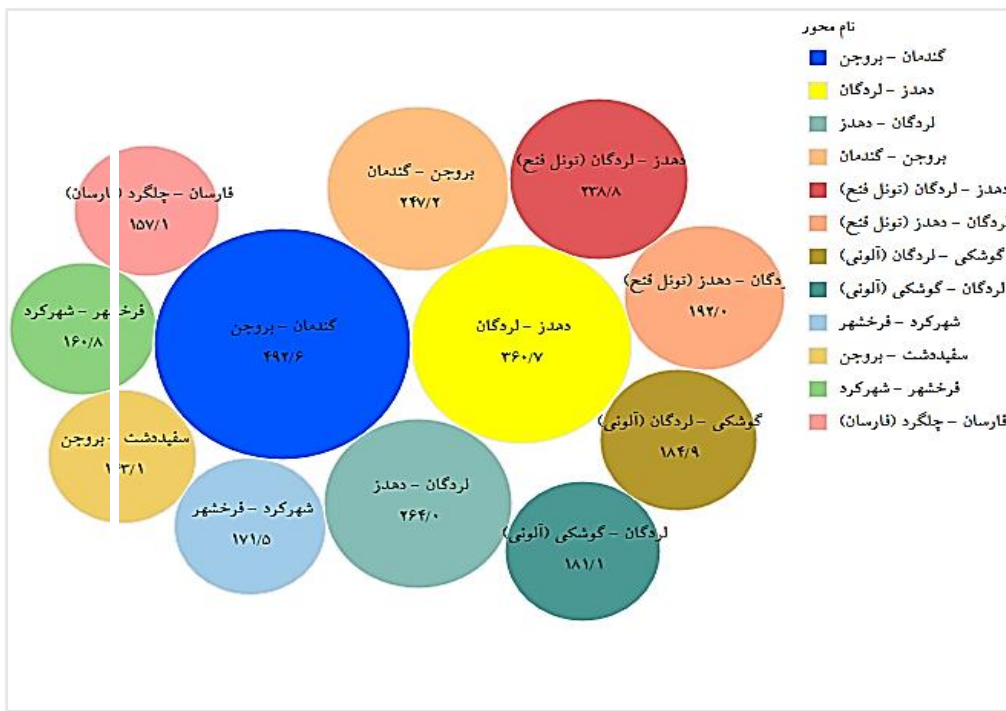


متوسط وسیله نقلیه کلاس ۲ در ماه  
 ۱۴۶ ۷۴۰/۳

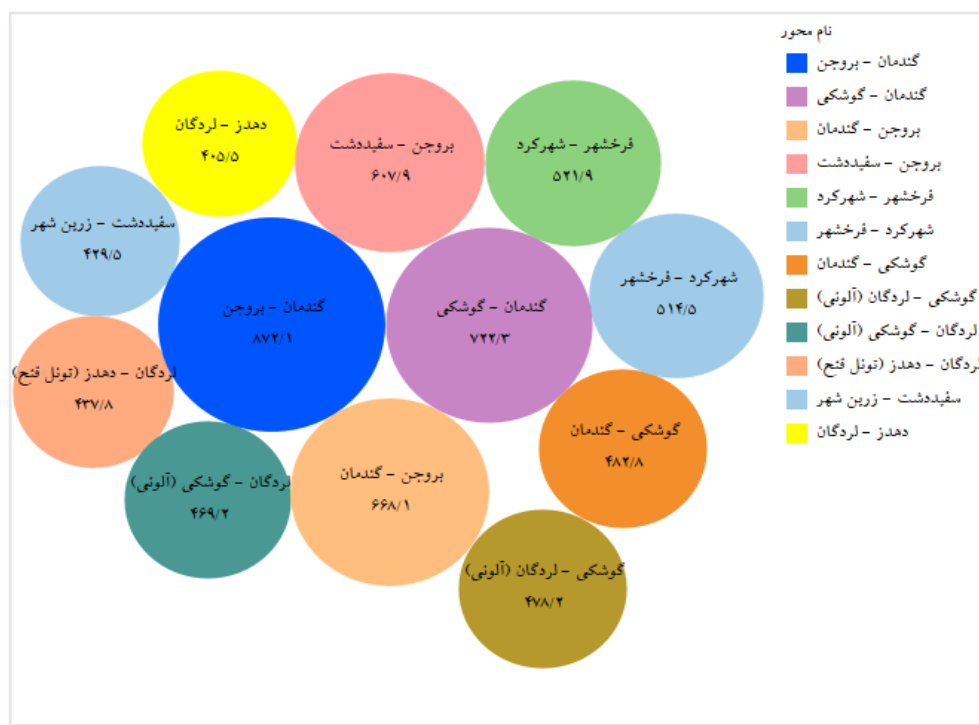
(شکل-۵): متوسط وسیله نقلیه دسته ۲ در شهریورماه سال ۱۴۰۲  
 (Figure-5): Average class 2 vehicle in September 2023



(شکل-۶): متوسط وسیله نقلیه دسته سه در شهریورماه سال ۱۴۰۲  
 (Figure-6): Average class 3 vehicle in September 2023



شکل (۷): متوسط وسیله نقلیه دسته چهار در شهریورماه سال ۱۴۰۲  
(Figure-7): Average class 4 vehicle in September 2023

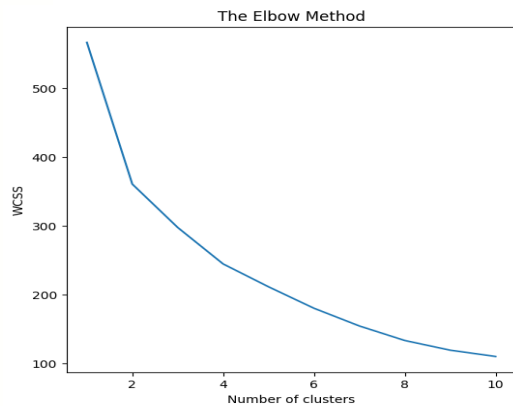


شکل (۸): متوسط وسیله نقلیه دسته پنج در شهریورماه سال ۱۴۰۲  
(Figure-8): Average class 5 vehicle in September 2023



(شکل-۹): متوسط تخلف سبقت و فاصله غیر مجاز در شهریورماه ۱۴۰۲، برای محورهایی با بالاترین تخلف سبقت غیر مجاز (Figure-9): Average overtaking violation and illegal distance in September 1402, for axes with the highest illegal overtaking violation

است؛ به طوری که اگر یک مقدار به تعداد خوشه‌ها بهینه اضافه شود، نتیجه‌ای جز پیچیدگی مدل حاصل نشود. برای تشخیص مقدار  $k$  بهینه، به طور معمول نمودار WCSS به عنوان تابعی از  $k$  ترسیم شده و نقطه‌ای را که در آن شیب نمودار تند نیست تعیین می‌کنند (نقطه‌ای که در آن یک زاویه یا آرنج در نمودار ایجاد شده است). طول متناظر با این نقطه، معادل مقدار بهینه برای  $k$  است [۲۶].



(شکل-۱۰): نمودار آرنج برای تعیین تعداد خوشه‌های بهینه (Figure-10): Elbow diagram to determine the number of optimal clusters

شکل (۱۰) نمودار WCSS را در مقابل مقادیر مختلف  $k$  نشان می‌دهد. مطابق شکل (۱۰) و با توجه به آنچه که گفته شد مقدار بهینه برای تعداد خوشه‌ها برابر  $k = 2$  به دست می‌آید. در الگوریتم خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی برای تعیین خوشه‌ها از روش پیوند میانگین استفاده شده است. شکل (۱۱) نمودار درختی که دنباله ادغامها و فواصل مربوط به این خوشه‌بندی است را نشان می‌دهد که در آن محور طولها بیان‌کننده برچسب محورهای تردد و محور عرضها فواصل

## ۶- تحلیل ساختار ترافیکی جاده‌ها بر اساس الگوریتم‌های خوشه‌بندی و مقایسه عملکرد آنها

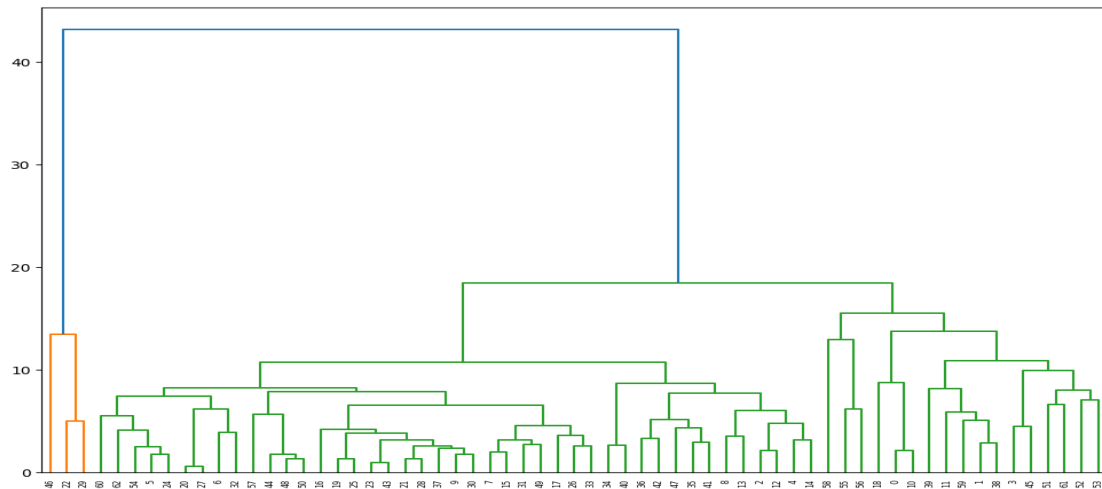
از آنجا که در روش خوشه‌بندی مقدار فاصله بین مشاهدات (شباهت بین مشاهدات) در تشکیل و تعیین اعضای خوشه‌ها اهمیت دارد؛ بنابراین ضروری است داده‌های ورودی پیش از اجرای الگوریتم خوشه‌بندی هم‌مقیاس شوند؛ یکی از روش‌های موجود برای هم‌مقیاس‌سازی داده‌ها روش استاندارد کردن داده‌ها است که با اجرای آن می‌توان اطمینان حاصل کرد که تأثیر مقیاس‌های مختلف در نتیجه خوشه‌بندی کاهش یافته و عملکرد خوشه‌بندی بهبود می‌یابد. در مطالعه حاضر پیش از اجرای الگوریتم‌های خوشه‌بندی، متغیرها به گونه‌ای استاندارد شدند که میانگین هر متغیر صفر و انحراف معیار آن یک باشد. پس از استاندارد کردن داده‌ها، گام مهم بعدی در اجرای الگوریتم  $k$  - میانگین تعیین تعداد بهینه خوشه‌ها یعنی مقدار  $k$  است. برای این منظور روش‌های مختلفی توسط پژوهش‌گران ارائه شده است که در این پژوهش از روش آرنج<sup>۱</sup> که مبتنی بر مینیمم‌سازی (به کمترین مقدار ممکن رساندن) معیار مجموع مربعات فواصل درون خوشه‌های<sup>۲</sup> (WCSS) است، استفاده می‌شود. معیار WCSS میزان فشردگی داده‌ها در درون خوشه‌های تشکیل شده را نشان می‌دهد؛ به طوری که هرچه داده‌های واقع در خوشه یکسان و فشرده‌تر، نتیجه خوشه‌بندی بهتر است؛ از این رو هدف در روش آرنج، به کمترین حد رساندن مقدار این معیار برای یافتن تعداد خوشه بهینه

<sup>۱</sup>. Elbow- Method

<sup>۲</sup>. Within-Cluster Sum of Square

محورهای شهرکرد-فرخ‌شهر، فرخ‌شهر-شهرکرد و گندمان-بروجن است) با هم‌دیگر تشکیل یک خوشه را داده و دیگر محورها با هم خوشه دوم را تشکیل می‌دهند.

مربوط به خوشه‌های تشکیل‌شده در هر مرحله را نشان می‌دهد. با توجه به بیشینه مقدار برای ضریب سیلوئت، تعداد خوشه‌ها از این طریق نیز برابر دو به‌دست می‌آید. با توجه به شکل (۱۱)، محورهای با برچسب ۴۶، ۲۲ و ۲۹ (که شامل

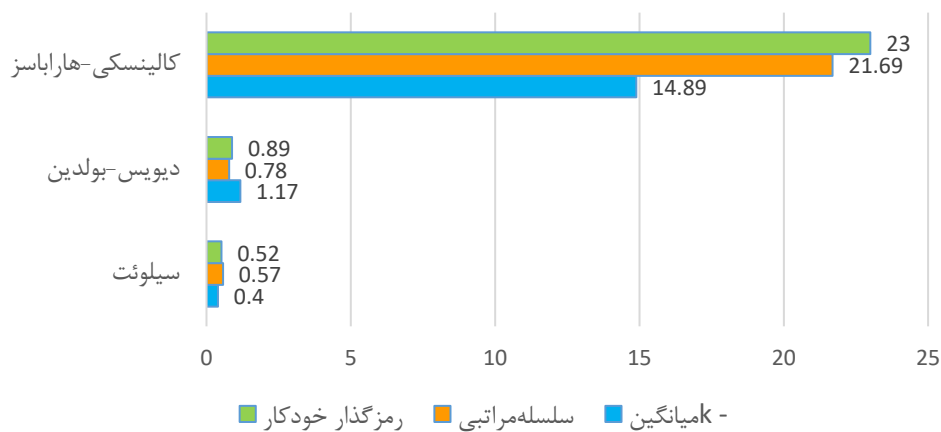


(شکل-۱۱): نمودار درختی در خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی  
(Figure-11): Dendrogram diagram in hierarchical clustering

(جدول-۲): تعداد و اندازه خوشه‌های حاصل از اجرای الگوریتم‌های خوشه‌بندی

(Table-2): Number and size of clusters resulting from clustering algorithms

روش خوشه‌بندی	تعداد خوشه‌ها	تعداد مشاهدات خوشه دو	تعداد مشاهدات خوشه یک
میانگین $k$	۲	۱۶	۴۷
سلسله‌مراتبی	۲	۶۰	۳
رمزگذار خودکار	۲	۵۹	۴



(شکل-۱۲): نمودار مقایسه مقادیر شاخص‌های ارزیابی ضریب سیلوئت، دیویس-بولدین و کالینسکی-هاراباسز

(Figure -12): Comparison chart of silhouette score, Davies-Bouldin index, and Calinski-Harabasz index

(جدول-۳): مقادیر شاخص‌های ارزیابی ضریب سیلوئت، دیویس-بولدین و کالینسکی-هاراباسز

(Table-3): Values of Silhouette, Davis-Bouldin and Calinski-Harabasz evaluation indices

روش خوشه‌بندی	ضریب سیلوئت	دیویس-بولدین	کالینسکی-هاراباسز
میانگین $k$	۰/۴۰	۱/۱۷	۱۴/۸۹
سلسله‌مراتبی	۰/۵۷	۰/۷۸	۲۱/۶۹
رمزگذار خودکار	۰/۵۲	۰/۸۹	۲۳/۰۰

(جدول - ۴): ویژگی خوشه‌های به دست آمده از الگوریتم‌های خوشه‌بندی  
(Table-4): Characteristic of the clusters obtained from the clustering algorithms

میانگین	خوشه دو		میانگین	خوشه یک		متغیر
	بیشترین مقدار	کمترین مقدار		بیشترین مقدار	کمترین مقدار	
۵۲۱۹۰۷	۱۸۱۷۳۰۰	۲۸۳۰۰۰	۱۹۲۸۲۰۷۲	۲۳۴۳۷۰۸۷	۱۲۱۲۳۰۳۵	متوسط وسیله نقلیه دسته یک
۱۶۷۰۸۳	۵۹۶۰۵۸	۱۴۰۶۱	۶۳۰۰۷۳	۷۴۰۰۲۳	۵۵۱۰۲۵	متوسط وسیله نقلیه دسته دو
۱۸۱۰۸۱	۴۷۰۰۲۶	۱۱۰۱۶	۶۱۷۰۷۸	۷۱۲۰۶۵	۵۳۵۰۸۷	متوسط وسیله نقلیه دسته سه
۷۰۰۰۳	۳۶۰۰۶۸	۰	۲۷۴۰۹۸	۴۹۲۰۵۸	۱۶۰۰۸۴	متوسط وسیله نقلیه دسته چهار
۱۷۰۰۱۷	۷۲۲۰۳۲	۰	۶۳۶۰۱۷	۸۷۲۰۱۳	۵۱۴۰۴۵	متوسط وسیله نقلیه دسته پنج
۵۰۶۰۸۷	۲۸۱۸۰۰	۳۰۹۰	۲۱۲۱۰۲۳	۳۹۷۸۰۹۷	۱۹۷۰۷۴	متوسط تخلف سرعت غیرمجاز
۸۰۷۰۷۸	۳۴۳۵۰۰۳	۳۵۰۲۳	۵۰۴۸۰۷۴	۶۷۰۹۰۲۶	۳۰۱۹۰۳۵	متوسط تخلف فاصله غیرمجاز
۴۲/۶۴	۲۸۳۰۵۸	۰	۰/۶۲	۱۰۸۷	۰	متوسط تخلف سبقت غیرمجاز
۷۷/۲۵	۱۰۳/۵۸	۵۳/۶۵	۸۲/۲۹	۹۴/۰۹	۶۵/۹۰	سرعت متوسط
۵۰۹۸۰۶۲	۱۸۱۷۳۰۰	۲۸۳۰۰۰	۱۷۵۴۳۰۳۹	۲۳۴۳۷۰۸۷	۱۲۱۲۳۰۳۵	متوسط وسیله نقلیه دسته یک
۱۶۳۰۷۳	۵۹۶۰۵۸	۱۴۰۶۱	۵۷۵۰۴۵	۷۴۰۰۲۳	۴۰۹۰۶۱	متوسط وسیله نقلیه دسته دو
۱۷۶۰۹۲	۴۶۹۰۴۸	۱۱۰۱۶	۵۸۰۰۹۰	۷۱۲۰۶۵	۴۷۰۰۲۶	متوسط وسیله نقلیه دسته سه
۶۷۰۰۳	۳۶۰۰۶۸	۰	۲۶۸۰۰۴	۴۹۲۰۵۸	۱۶۰۰۸۴	متوسط وسیله نقلیه دسته چهار
۱۶۱۰۷۳	۷۲۲۰۳۲	۰	۶۴۴۰۱۵	۸۷۲۰۱۳	۵۱۴۰۴۵	متوسط وسیله نقلیه دسته پنج
۵۱۲۰۳۷	۲۸۱۸۰۰	۳۰۹۰	۱۶۳۶۰۴۹	۳۹۷۸۰۹۷	۱۸۲۰۲۹	متوسط تخلف سرعت غیرمجاز
۷۸۳۰۷۱	۳۴۳۵۰۰۳	۳۵۰۲۳	۴۳۴۳۰۴۴	۶۷۰۹۰۲۶	۲۲۲۷۰۵۲	متوسط تخلف فاصله غیرمجاز
۴۳۰۳۲	۲۸۳۰۵۸	۰	۱۰۰۴	۲۰۲۹	۰	متوسط تخلف سبقت غیرمجاز
۷۷۰۳۴	۱۰۳۰۵۸	۵۳۰۶۵	۷۹۰۷۴	۹۴۰۱۰	۶۵۰۹۰	سرعت متوسط

روش خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی

روش خوشه‌بندی رمزگذار خودکار

نیم‌رخ، شاخص دیویس-بولدین و شاخص کالینسکی-هاراباسز استفاده می‌شود. در جدول (۳)، مقادیر به دست آمده برای این شاخص‌ها گزارش شده‌است. برای شهود و مقایسه بهتر، شکل (۱۲) نمودار مقادیر گزارش شده در جدول (۳) را برای هر سه روش خوشه‌بندی به کار گرفته شده نمایش می‌دهد.

مطابق شکل (۱۲) و مقادیر گزارش شده در جدول (۳) برای معیارهای ارزیابی مختلف، دو روش خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی و رمزگذار خودکار از عملکرد بهتری نسبت به روش  $k$ - میانگین در خوشه‌بندی داده‌ها برخوردارند. در روش خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی، محورهای شهرکرد-فرخ‌شهر، فرخ‌شهر-شهرکرد و گندمان-بروجن رفتار مشابهی بر اساس متغیرهای در نظر گرفته شده، جدول (۱)، در مدل را داشته و اعضای خوشه یک را تشکیل می‌دهند و دیگر محورها همگی در خوشه دو قرار گرفته‌اند. در روش خوشه‌بندی رمزگذار خودکار، علاوه بر محورهای شهرکرد-فرخ‌شهر، فرخ‌شهر-شهرکرد، گندمان-بروجن، محور بروجن-گندمان نیز در شاخه یک و سایر محورها در خوشه دو قرار گرفته‌اند.

جدول (۴) ویژگی‌های مربوط به اعضای خوشه‌های یک و دو را به تفکیک برای دو مدل بهینه سلسله‌مراتبی و رمزگذار خودکار، نشان می‌دهد. طبق جدول (۴)، به طور متوسط تعداد

رمزنگارهای خودکار به طور معمول شبکه‌های کم عمق هستند که رایج‌ترین آن‌ها دارای یک لایه ورودی، یک لایه میانی (مخفی) و یک لایه خروجی است. آموزش در این الگوریتم بر مبنای تابع ضرر انجام می‌گیرد. در این الگوریتم، تابع ضرر میزان اطلاعات مربوط به ورودی را که طی فرایند رمزنگاری و رمزگشایی از دست رفته است اندازه‌گیری می‌کند؛ به طوری که هرچه مقدار ضرر کمتر باشد شبکه از قدرت بالایی برخوردار است. در مطالعه حاضر پس از پیش‌پردازش و استاندارد کردن داده‌ها از تابع ضرر بهینه‌ساز آدام<sup>۱</sup> و آنتروپی متقاطع باینری<sup>۲</sup> استفاده شد که کمترین مقدار برای آن به ازای تعداد لایه میانی پنجاه تایی حاصل شد. در ادامه از خروجی این رمزگذار، به عنوان داده‌های ورودی خوشه‌بندی  $k$ - میانگین با  $k = 2$  برای خوشه‌بندی استفاده شد. جدول (۲)، به طور خلاصه اندازه و تعداد خوشه‌های حاصل از اجرای سه الگوریتم خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی،  $k$ - میانگین و رمزگذاری خودکار را نشان می‌دهد؛ چنانچه در بخش‌های پیشین اشاره شد، در این مطالعه برای مقایسه عملکرد و دقت الگوریتم‌های به کار گرفته شده در خوشه‌بندی داده‌ها، از سه شاخص ضریب

1. Adam

2. Binary cross-entropy

تردد وسایل نقلیه از نوع دسته‌های یک تا پنج در خوشه یک در مقایسه با خوشه دو بیشتر بوده است؛ همچنین خوشه یک، به‌طور متوسط تعداد تخلف سرعت و فاصله غیرمجاز بیشتری را در مقایسه با خوشه دو به‌خود اختصاص داده است.

## ۷- نتیجه‌گیری

با توجه به رشد سامانه‌های هوشمند در شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور و به‌منظور مدیریت بهینه راه‌های ارتباطی، لازم است تحلیل مناسبی از وضعیت تردد فعلی جاده‌ها ارائه و مسیرهای با الگوهای حمل‌ونقل متفاوت شناسایی شود. استان چهارمحال و بختیاری به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص خود، از اهمیت ویژه‌ای در شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور برخوردار است. این استان در جنوب غربی ایران قرار گرفته است و پل ارتباطی بین شمال و جنوب، شرق و غرب کشور محسوب می‌شود. جاده‌های این استان نقش مهمی در اتصال استان‌های هم‌جوار و تردد بار و مسافر ایفا می‌کنند. بهبود وضعیت ایمنی و کارایی این جاده‌ها می‌تواند منجر به تسهیل حمل‌ونقل، افزایش ایمنی تردد، توسعه اقتصادی و گسترش گردشگری در این استان شود؛ بنابراین مطالعه و طبقه‌بندی جاده‌های چهارمحال و بختیاری بر اساس ویژگی‌های ترافیکی، اهمیت راهبردی در مدیریت و برنامه‌ریزی حوزه حمل‌ونقل این منطقه دارد. در این مطالعه با استفاده از سه الگوریتم خوشه‌بندی شامل  $k$ - میانگین، سلسله‌مراتبی و رمزگذار خودکار به طبقه‌بندی جاده‌های استان چهارمحال و بختیاری پرداخته شد.

خوشه‌بندی جاده‌ها بر اساس ویژگی‌هایی مانند متوسط تعداد وسیله نقلیه دسته یک تا پنج، متوسط تعداد تخلف سرعت غیرمجاز، متوسط تعداد تخلف فاصله غیرمجاز، متوسط تعداد تخلف سبقت غیرمجاز و سرعت متوسط انجام شدند. بر اساس شاخص‌های ارزیابی سیلوئت، دیویس-بولدین و کالینسکی-هاراباسز، دو روش خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی و رمزگذار خودکار نسبت به روش خوشه‌بندی  $k$ - میانگین از دقت و عملکرد بهتری در طبقه‌بندی محورهای تردد برخوردارند. در طبقه‌بندی جاده‌ها، محورهای موصلاتی به دو خوشه مجزا تقسیم‌بندی شدند؛ نخستین خوشه شامل مسیرهایی با بیشترین تردد انواع وسایل نقلیه دسته یک تا پنج، بیشترین متوسط تعداد تخلف سرعت و فاصله غیرمجاز بوده که نشان‌دهنده رفتار خطرناک در رانندگی و خطر تصادف بالقوه بالاتر است. یافته‌های این تحقیق می‌تواند در ارتقا و رشد آگاهی مسئولین امر در جهت تصمیم‌گیری هدفمند و بهینه برای افزایش کارایی و امنیت در جاده‌های استان چهارمحال و بختیاری، مؤثر واقع شود. این روش می‌تواند در بررسی ساختار جاده‌های موصلاتی دیگر استان‌ها به‌کار گرفته شده و چهارچوبی جامع برای درک و مدیریت شبکه‌های جاده‌ای فراهم کند. پژوهش حاضر از چند جهت واجد نوآوری و ارزش افزوده علمی است؛ نخست آنکه برخلاف مطالعات پیشین که بیشتر به تحلیل ترافیک در سطح کلان یا با روش‌های کلاسیک آماری پرداخته‌اند، این پژوهش با

بهره‌گیری از الگوریتم‌های یادگیری بدون نظارت و روش‌های نوین خوشه‌بندی، از جمله رمزنگار خودکار و خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی، به تحلیل و گروه‌بندی جاده‌های استان چهارمحال و بختیاری پرداخته است. این امر نه تنها موجب ارتقای دقت تحلیل در طبقه‌بندی مسیرها شده، بلکه امکان شناسایی الگوهای پنهان در رفتارهای ترافیکی را نیز فراهم آورده است؛ دوم آنکه استفاده هم‌زمان از چندین شاخص ارزیابی معتبر از جمله سیلوئت، دیویس-بولدین و کالینسکی-هاراباسز برای سنجش کیفیت خوشه‌بندی، موجب افزایش اعتبار و استحکام نتایج شده است. مورد سوم اینکه تمرکز پژوهش بر ترکیبی از متغیرهایی نظیر سرعت غیرمجاز، فاصله غیرمجاز و نوع وسیله نقلیه، رویکردی جامع و واقع‌بینانه نسبت به تحلیل ریسک‌پذیری جاده‌ها ارائه کرده است که می‌تواند در سیاست‌گذاری‌های مبتنی بر داده، به‌ویژه در حوزه ایمنی جاده‌ای و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، مورد استفاده قرار گیرد. در نهایت، این مطالعه با ارائه یک چهارچوب تحلیلی داده‌محور برای طبقه‌بندی جاده‌ها بر اساس الگوهای ترافیکی، گامی نوین در جهت بهره‌برداری هوشمند از داده‌های تردد شمار جاده‌ای در سطح استانی برداشته و می‌تواند الگوی مناسبی برای سایر مناطق کشور نیز باشد. در ادامه می‌توان موارد زیر را به‌عنوان مطالعات آتی در نظر گرفت:

۱. توسعه مدل‌های ترکیبی خوشه‌بندی و یادگیری عمیق برای بهبود دقت در شناسایی الگوهای ترافیکی.
۲. تحلیل تأثیر سیاست‌های مدیریت ترافیک بر کاهش تخلفات مانند ارزیابی تأثیر نصب دوربین‌های کنترل سرعت، افزایش جریمه‌ها و آموزش رانندگان برای کاهش تخلفات در جاده‌های پرخطر.
۳. گسترش تحلیل به دوره‌های زمانی متفاوت و فصلی.
۴. مطالعه تطبیقی بین استان‌های مختلف ایران از قبیل مقایسه الگوهای ترافیکی و تخلفات در استان‌های کوهستانی (مانند چهارمحال و بختیاری) با استان‌های پرتردد (مانند تهران و اصفهان).
۵. بررسی تأثیر عوامل محیطی و اجتماعی بر الگوهای ترافیکی از قبیل ترکیب داده‌های ترافیکی با متغیرهایی مانند وضعیت آب‌وهوا، مناسبت‌های خاص یا داده‌های اجتماعی-اقتصادی مناطق که می‌تواند بینش عمیق‌تری نسبت به علل رفتارهای پرخطر رانندگان فراهم سازد.

## ۸- مراجع 8-References

- [1] World Health Organization. (2018). Road traffic injuries. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.
- [2] C. Musingura, G. Lee, Y. Ahn, and K. Kim, "Mitigating Road Traffic Crashes in Urban Environments: A Case Study and Literature Review-based Approach," *Authoria Preprints*, 2023.
- [3] کریمی، سیده فاطمه، خداپخش، مریم، «پیش‌بینی عملکرد نتایج پرس‌وجو با کمک روش‌های بدون نظارت»، *پردازش علائم و داده‌ها*، (۱) ۲۲، صفحات ۱۲-۳، ۱۴۰۴.
- [3] S. Karimi, M. Khodabakhsh, "Unsupervised Methods for Predicting Query Performance",

- [19] D. Steinley and M. J. Brusco, "Initializing k-means batch clustering: A critical evaluation of several techniques," *Journal of Classification*, vol. 24, pp. 99-121, 2007.
- [20] D. Bank, N. Koenigstein, and R. Giryes, "Autoencoders," in *Machine Learning for Data Science Handbook: Data Mining and Knowledge Discovery Handbook*, pp. 353-374, 2023.
- [21] F. Ros and R. Riad, "Deep clustering techniques based on autoencoders," in *Feature and Dimensionality Reduction for Clustering with Deep Learning*, Cham: Springer Nature Switzerland, pp. 203-220, 2023.
- [22] K. Berahmand et al., "Autoencoders and their applications in machine learning: a survey," *Artificial Intelligence Review*, vol. 57, no. 2, p. 28, 2024.
- [23] I. Yatskiv and L. Gusarova, "The methods of cluster analysis results validation," in *Proc. Int. Conf. RelStat*, vol. 4, pp. 75-80, 2005.
- [24] Y. A. Wijaya et al., "Davies bouldin index algorithm for optimizing clustering case studies mapping school facilities," *TEM J*, vol. 10, no. 3, pp. 1099-1103, 2021.
- [25] X. Wang and Y. Xu, "An improved index for clustering validation based on silhouette index and calinski-harabasz index," in *IOP Conf. Ser., Mater. Sci. Eng.*, vol. 569, Aug. 2019, Art. no. 052024.
- [26] D. J. Ketchen Jr. and C. L. Shook, "The application of cluster analysis in Strategic Management Research: An analysis and critique," *Strategic Management Journal*, vol. 17, no. 6, pp. 441-458, 1996.
- [4] دانشپور نگین، برزگری علی، «روش جدید در تشخیص تکراری رکوردها با استفاده از خوشه‌بندی سلسله‌مراتبی»، پردازش‌های علامت و داده‌ها، (4) 18، صفحات 3-22، 1400.
- [4] N. Daneshpour, A. Barzegari, "A New Method for Duplicate Detection Using Hierarchical Clustering of Records", *Journal of Signal and Data Processing*; 18 (4), pp. 3-22, 2022.
- [5] R. Rossi, M. Gastaldi, and G. Gecchele, "Comparison of clustering methods for road group identification in FHWA traffic monitoring approach: Effects on AADT estimates," *Journal of Transportation Engineering*, vol. 140, no. 7, pp. 04014025, Jul. 2014.
- [6] J. Wang and F. Biljecki, "Unsupervised machine learning in urban studies: A systematic review of applications," *Cities*, vol. 129, p. 103925, 2022.
- [7] C. Bratsas et al., "A comparison of machine learning methods for the prediction of traffic speed in urban places," *Sustainability*, vol. 12, no. 1, p. 142, 2019.
- [8] X. Cui et al., "Extracting main center pattern from road networks using density-based clustering with fuzzy neighborhood," *ISPRS Int. J. Geo-Inf.*, vol. 8, no. 5, p. 238, 2019.
- [9] A. Aggarwal, A. Purwar, and S. Gulati, "An efficient technique to control road traffic using fuzzy neural network system," in *Proc. 3rd Int. Conf. Reliability, Infocom Technol. Optim.*, Oct. 2014, pp. 1-6.
- [10] Y. Liu and H. Wu, "Prediction of road traffic congestion based on random forest," in *2017 10th Int. Symp. Comput. Intell. Des. (ISCID)*, Vol. 2, Dec. 2017, pp. 361-364.
- [11] M. Akhtar and S. Moridpour, "A review of traffic congestion prediction using artificial intelligence," *J. Adv. Transp.*, vol. 2021, no. 1, p. 8878011, 2021.
- [12] S. Yang et al., "Analysis of traffic state variation patterns for urban road network based on spectral clustering," *Adv. Mech. Eng.*, vol. 9, no. 9, p. 1687814017723790, 2017.
- [13] Y. Huang, H. Zhen, and J.J. Yang, "Cluster-guided denoising graph auto-encoder for enhanced traffic data imputation and fault detection," *Expert Systems with Applications*, vol. 261, p. 125531, Feb. 2025.
- [14] D. Shin et al., "Clustering and investigation of human driving behavior using autoencoder and risk assessment," *IEEE Access*, 2025 Jan 15.
- [15] F. Nielsen and F. Nielsen, "Hierarchical clustering," in *Introduction to HPC with MPI for Data Science*, pp. 195-211, 2016.
- [16] Z. Zhang et al., "Hierarchical cluster analysis in clinical research with heterogeneous study population: highlighting its visualization with R," *Annals of Translational Medicine*, vol. 5, no. 4, 2017.
- [17] J. B. MacQueen, "Some methods for classification and analysis of multivariate observations," in *Proceedings of the Fifth Berkeley Symposium on Mathematical Statistics and Probability*, vol. 1, L. M. Le Cam and J. Neyman, Eds. California: University of California Press, pp. 281-297, 1967.
- [18] Q. Wang, C. Wang, Z. Feng, and J. F. Ye, "Review of K-means clustering algorithm," *Electronic Design Engineering*, vol. 20, no. 7, pp. 21-24, 2012.



#### وحیده احراری استادیار دانشکده

علوم ریاضی دانشگاه شهرکرد است.

وی دانش‌آموخته مقطع دکتری آمار

از دانشگاه فردوسی مشهد است.

زمینه‌های پژوهشی مورد علاقه ایشان

شامل علم داده، استنباط آماری،

توزیع‌های طول عمر، اندازه‌های اطلاع و آزمون‌های

نیکی برای برآزش است.

نشانی رایانامه ایشان عبارت‌است از:

vahideh.ahrari@sku.ac.ir



#### رباب افشاری استادیار دانشکده

علوم دانشگاه زنجان است. وی

دانش‌آموخته مقطع دکتری آمار از

دانشگاه فردوسی مشهد است.

زمینه‌های پژوهشی مورد علاقه ایشان

شامل کنترل کیفیت آماری،

داده‌کاوی، آمار فازی، آمار صنعتی، آمار چندمتغیره و

قابلیت اعتماد است.

نشانی رایانامه ایشان عبارت‌است از:

afshari@znu.ac.ir

